Helsingin kaupunki
Kaupunkisuunnitteluvirasto

11350/2006



Jätkäsaari osayleiskaava

selostus

Osayleiskaavan selostus nro 11350
päivätty 18.11.2004

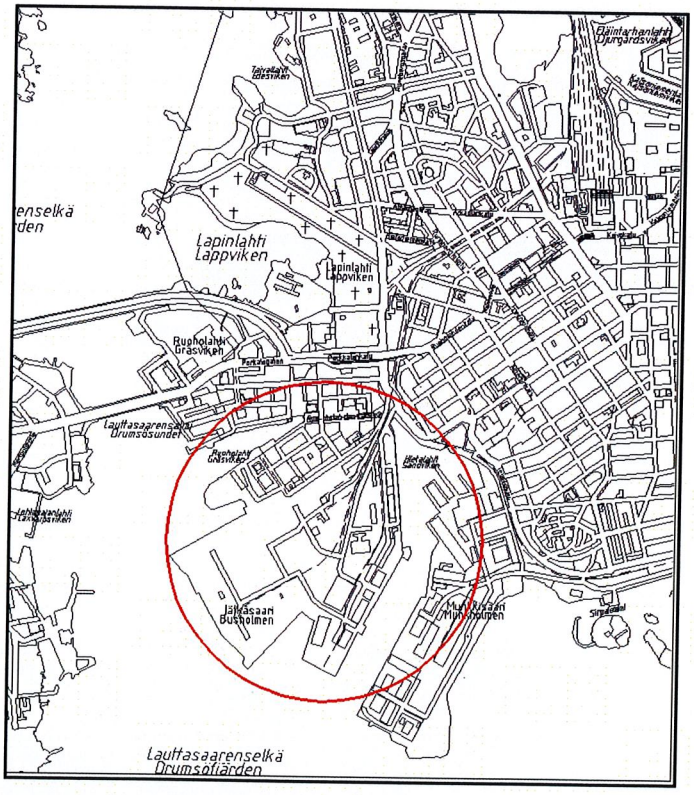
Osayleiskaava koskee:
Helsingin kaupungin 20. kaupunginosan (Länsisatama) alueita

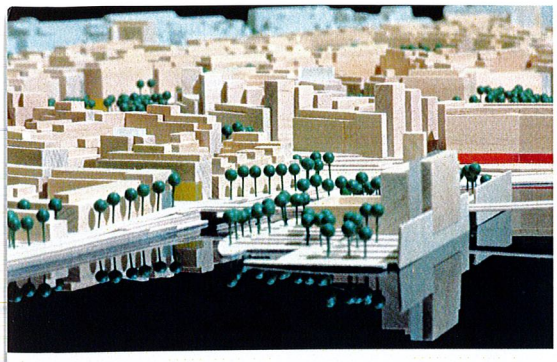
Kaavan nimi:
Jätkäsaaren osayleiskaava

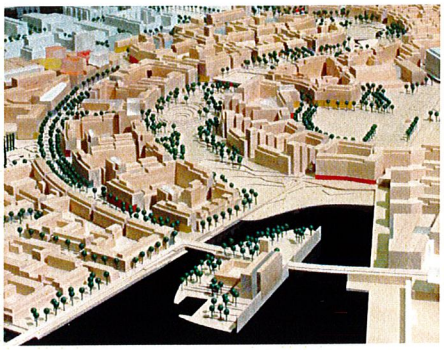
Laatija:
Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosasto

Vireilletulosta ilmoittaminen: 15.4.2003
Kaupunkisuunnittelulautakunta: 25.11.2004, muutettu 2.2.2006
Kaupunginvaltuusto
Lainvoimaisuus

Alueen sijainti: Suunnittelualue sijaitsee Helsingin kantakaupungin lounaisreunassa







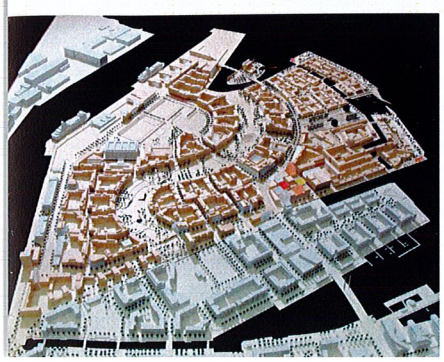
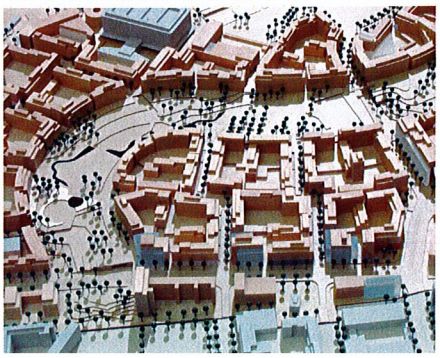
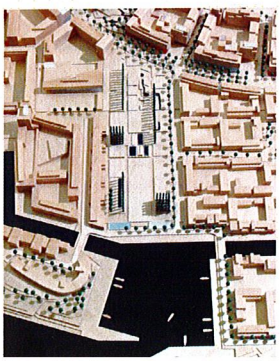
© Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2006

Teksti ja kuvatoimitus: Matti Kaijansinkko, Marjut Kivelä, Kirsi Rantama,
Pekka Mäkelä, Maria Jaakkola-Kivinen, Kaisa Lahti, Jukka Tarkkala,
Kaarina Laakso, Tiina Mikkola-Tikkanen (KSV), Timo Laitinen (TasKe)
Valokuvat: Matti Kaijansinkko, Maria Jaakkola-Kivinen, Kirsi Rantama,
Max Haartman, Jussi Tiainen

Graafinen suunnittelu ja taitto: Kirsi Rantama
Julkaisusarjan graafinen suunnittelu: Timo Kaasinen

Pohjakartta julkaistu kaupungingeodeetin luvalla § 019/2006
© Kaupunkimittausosasto, Helsinki 2006

Paino: Hankintakeskuksen digipaino, Helsinki 2006

SISÄLLYSLUETTELO

TIIVISTELMÄ

1 Osayleiskaava-alue 6
1.1 Suunnittelualueen sijainti 7
1.2 Suunnittelualueen rajaus 8
1.3 Tausta 8
1.4 Historia 11

2 Tavoitteet 12
2.1 Kaupunkirakenteelliset tavoitteet 13
2.2 Asuminen 13

3 Lähtökohdat 14
3.1 Suunnitelmat ja päätökset 15
3.1.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet 15
3.1.2 Seutukaava ja maakuntakaavaehdotus 15
3.1.3 Yleiskaava 16
3.1.4 Asemakaavat 16
3.1.5 Rakennuskiellot 16
3.1.6 Muut suunnitelmat ja päätökset 17
3.1.7 Pohjakartta 18
3.1.8 Maanomistus 18
3.2. Nykytilanne 20
3.2.1 Alueen yleiskuvaus 20
3.2.2 Rakennettu ympäristö ja suojelukohteet 21
3.2.3 Liikenteen nykytilanne 22
3.2.4 Palvelut 23
3.2.5 Luonnonympäristö 23
3.2.6 Yhdyskuntatekninen huolto 23
3.2.7 Keskeiset ympäristötekijät 23

4 Osayleiskaavasuunnitelma 28
4.1 Kokonaisrakenne 29
4.2 Kokonaismitoitus 29
4.3 Osa-alueet 30
4.3.1 Hietasaari ja Ruoholahden reuna 30
4.3.2 Jätkäsaarenkallio 32
4.3.3 Valtamerenkaari 32
4.3.4 Atlantinkaari 33
4.3.5 Saukontorin keskus 34
4.3.6 Saukonranta 34
4.3.7 Saukonnokka 35
4.3.8 Kirkkosaari 35
4.3.9 Matkustajasatama ja työpaikkarakentaminen 36
4.4 Julkiset ulkotilat 37
4.4.1 Kadut ja aukiot 37
4.4.2 Rannat 37
4.4.3 Puistot 37
4.4.4 Liikunta-alueet 39
4.5 Liikenne 39
4.5.1 Liittyminen nykytilanteeseen 39
4.5.2 Ajoneuvoliikenne ja pysäköinti 40
4.5.3 Kevyt liikenne 41
4.5.4 Joukkoliikenne 42
4.5.5 Huoltoliikenne 42
4.6 Palvelut 44
4.6.1 Julkiset palvelut 44
4.6.2 Kaupalliset palvelut 45
4.7 Yhdyskuntatekninen huolto 46
4.71 Vesihuolto 46
4.72 Energiahuolto 46
4.73 Jätehuolto 46
4.74 Tietoliikenne 46
4.75 Väestönsuojelu 46
4.8 Alueen käyttöönoton edellyttämät toimenpiteet 46
4.8.1 Maa ja vesirakentaminen, maanpinnan korkeusasema 46
4.8.2 Pilaantuneet maa-alueet 48
4.8.3 Pohjarakentaminen 50
4.8.4 Meluntorjunta 51

5 Osayleiskaavaehdotus 52
5.1 Asuntoalueet (AK, A) 53
5.2 Lähipalvelujen alue / työpaikka-alue (PL/TP) 53
5.3 Julkisten palvelujen ja hallinnon alue (PY) 53
5.4 Työpaikka-alue (TP) 53
5.5 Puistoalue(V) 53
5.6 Urheilu- ja virkistyspalvelujen alue (VU) 53
5.7 Satama-alue (LS) 53
5.8 Satama-alue / työpaikka-alue (LS/TP) 53
5.9 Vesialue (W) 53
5.10 Katu- ja liikennealueet 53
5.11 Suojelukohteet (sr) ja säilytettävät rakennukset 53

6 Osayleiskaavan toteuttamisen vaikutukset 56

7 Jatkosuunnittelu ja toteutus 62
7.1 Jätkäsaaren kaavoituksen tavoiteaikataulu 61
7.2 Rakentamisen ajoitus 61

8 Suunnittelun vaiheet 64

9 Käsittelyvaiheet 66

LIITTEET

Tilastotiedot
Katupoikkileikkaukset
Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
Selvitysluettelo
Osayleiskaavakartta

Tiivistelmä



Jätkäsaaren osayleiskaavan maa-alue on kooltaan 86 ha, josta valtaosa on täyttömaata vanhojen saarien ympärillä. Lisätäyttöjä on ehdotuksessa esitetty noin 14 ha, joten maa-ala on yhteensä 100 ha. Helsingin vanhoihin kortteleihin Kampissa Jätkäsaari liittyy kapean kannaksen välityksellä. Jätkäsaari tulee liittymään saumattomasti Ruoholahden alueeseen.

Matkustajasatama jää Jätkäsaareen. Keskustan suunnasta olevan ajoyhteyden lisäksi rakennetaan Ruoholahden ylittävän sillan kautta toinen ajoyhteys alueelle. Raitiovaunulinjat 6 ja 8 on tarkoitus jatkaa Jätkäsaareen. Lisäksi Kampin terminaalin liikennesuunnitelman yhteydessä tutkitaan raitiolinjaa, joka yhdistäisi Katajanokan sataman ja Länsisataman ja kulkisi rautatieaseman ja Kampin terminaalin kautta.

Jätkäsaaren suunnittelussa on selvitetty mahdollisuuksia vähentää yksityisautoilua. Kyseeseen tulevat mm. julkisen liikenteen palvelutason kehittäminen houkuttelevalle tasolle ja kevyen liikenteen toimivuuden korostaminen.
Tavoitteena on identiteetiltään urbaani kaupunginosa, jossa on erilaisia omaleimaisia osa-alueita. Kaikkia osa-alueita yhdistää tiivis kaupunkimainen rakenne, jossa rakennukset rajaavat katutilaa. Silhuetti on tarkoitus pitää Helsingille tyypillisenä, melko tasakorkeana, n. 5–7 kerrosta. Lounaisrannalla rakentaminen on matalampaa. Keskeiseksi identiteettitekijäksi on kaavailtu laajahkoa kaupunginosapuistoa, joka palvelee myös lähialueiden virkistysaluetarpeita. Samoin rantapuistot on ajateltu osaksi Helsingin ympäri kulkevaa rantareittiä ja kaikkien kaupunkilaisten käyttöön.

Työpaikkoja on tarkoitus sijoittaa asuinrakennuksiin ja -kortteleihin kuten kantakaupungissa yleensä. Kokoojakatujen varsille, missä maantasoon on tarkoitus rakentaa liiketilat, toinen kerros varattaisiin toimistoille. Korttelien varjoisimpiin nurkkiin rakennetaan erillisiä toimistotaloja. Matkustajasataman päälle rakennettavalle kannelle esitetään työpaikka-aluetta.

Alueelle tulee normaalit päivittäispalvelut ja lisäksi varaudutaan liikuntapuiston, terveysaseman ja kirjaston rakentamiseen. Ravintoloille ja erikoisliikkeille varataan tilaa rakennusten pohjakerroksista. Matkailijoita palvelevaa liikekerrosalaa sijoitetaan sataman läheisyyteen.



Kaupunkimittausosasto

Asuinrakentamisen kerrosala on n. 600 000 k-m^2, mikä vastaa n. 14 500 asukasta. Työpaikka- ja palvelukerrosala on yhteensä n. 300 000 k-m^2, eli n. 6 000 työpaikkaa.

Jätkäsaareen on tehty useita teknisiä selvityksiä koskien rakennettavuutta, maaperän pilaantumista, melua, laivojen päästöjä sekä tuulisuutta. Maaperän kunnostustoimenpiteitä joudutaan tekemään ja maanpintaa nostetaan. Laivojen päästöt ja melu on otettu suunnitelmissa huomioon.

Osayleiskaavan valmistelun osana on arvioitu suunnitelman toteuttamisen vaikutuksia yhdyskuntarakenteeseen, maisemaan ja kaupunkikuvaan, luontoon, liikenteeseen, teknisen huollon järjestämiseen, yhdyskuntatalouteen, terveyteen, sosiaalisiin oloihin, elinoloihin, viihtyisyyteen ja palveluihin.

1 Osayleiskaava-alue

1.1 Suunnittelualueen sijainti

Suunnittelualue sijaitsee Helsingin kantakaupungin lounaisreunassa.

Kaupunkimittausosasto



1.2 Suunnittelualueen rajaus

Jätkäsaaren suunnittelualue käsittää 20. kaupunginosan (Länsisatama) alueen, joka rajoittuu luoteessa Ruoholahden alueeseen. Koillisessa suunnittelualue rajoittuu Mechelininkatuun ja Hietalahdenrantaan. Mechelininkadun liikennealue Itämerenkadulta Laivapojankadulle muodostaa suunnittelualueen ja Ruoholahden merkittävimmän liikenteellisen saumakohdan. Idässä ja kaakossa suunnittelualue rajoittuu mereen. Suunnittelualueen itäreuna muodostaa alueen julkisivun kantakaupunkiin. Alueella toimiva matkustajasatama on osa suunnittelualuetta.

Osayleiskaava-alue on kooltaan 130 hehtaaria, josta 86 ha on tällä hetkellä maa-aluetta ja 44 ha vesialuetta.

1.3 Tausta

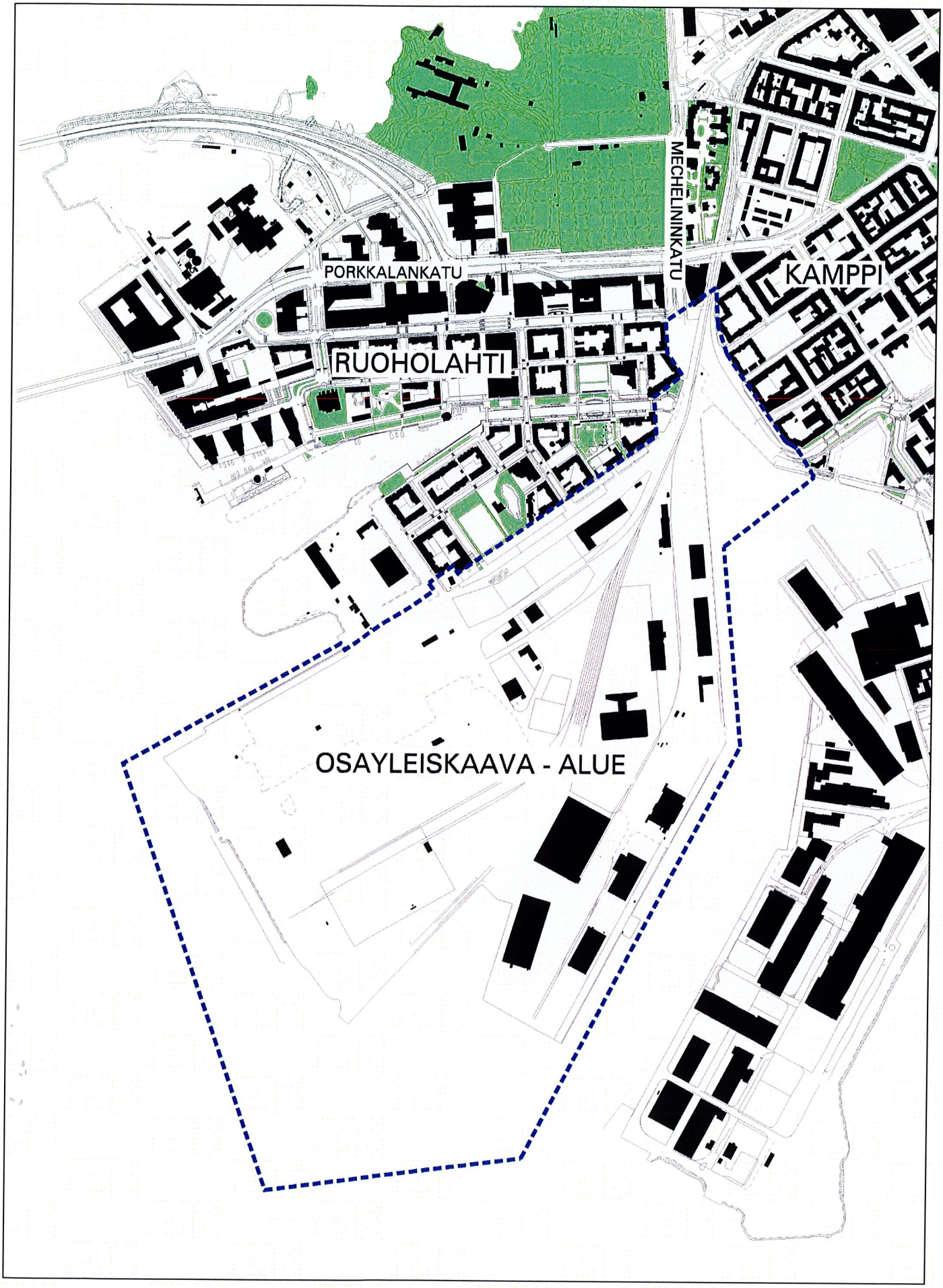
Helsingin kaupunginvaltuusto teki 9.10.2002 päätöksen sataman rakentamisen aloittamisesta. Eduskunta hyväksyi 20.12.2002 Vuosaaren sataman maaliikenneyhteyksien valtionosuutta koskevan rahoitusesityksen. Tämä päätös oli pitkän ja monimutkaisen prosessin viimeinen keskeisistä päätöksistä, joka samalla on myös käytännössä Vuosaaren sataman rakentamisen aloittamispäätös.

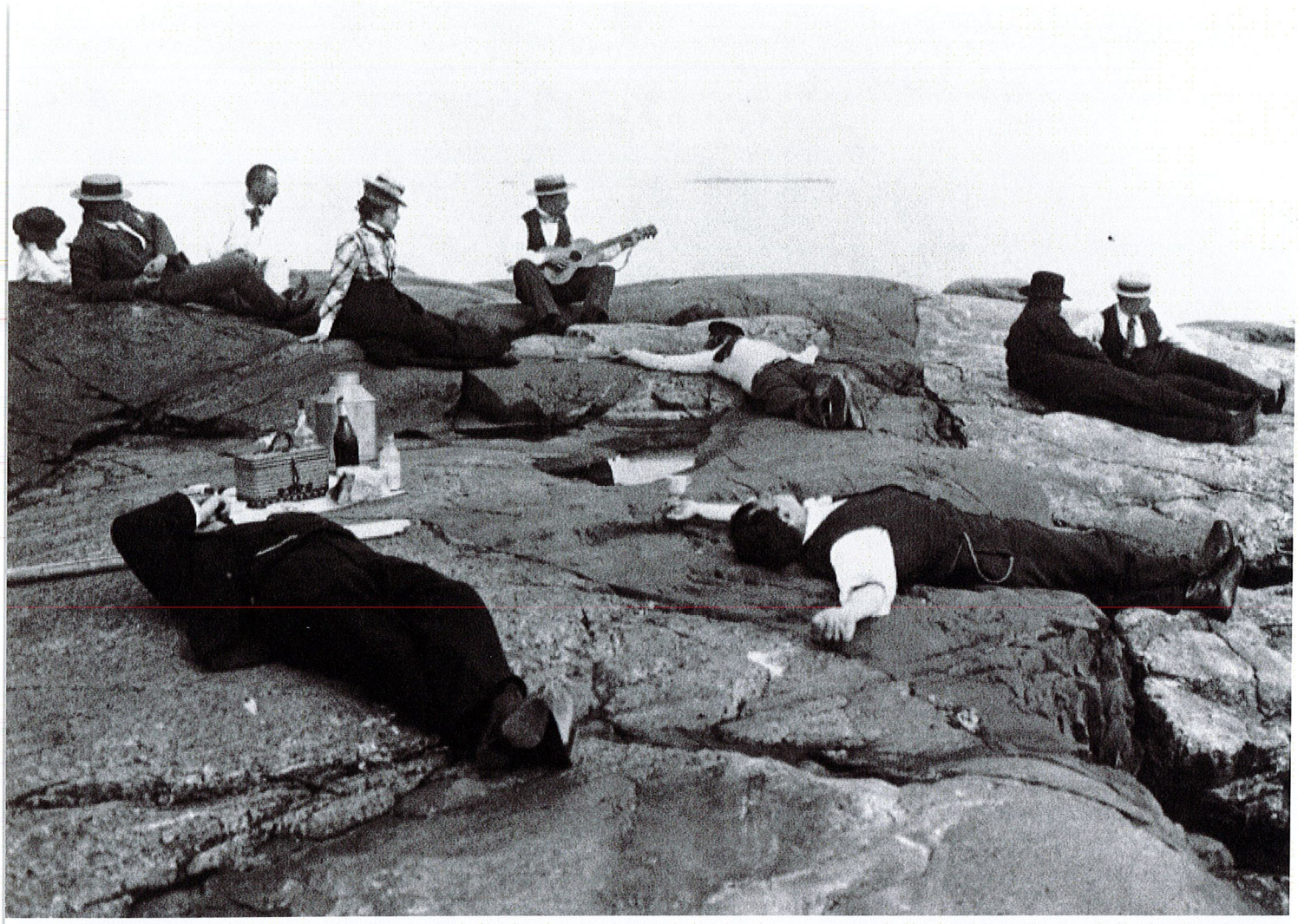
Vuosaaren sataman valmistuttua vuonna 2008 nykyisille tavarasatamien käytössä oleville alueille rakennetaan asuntoja ja toimitiloja. Asumis- ja työskentelyolosuhteet paranevat myös keskustassa, koska raskas liikenne johdetaan Vuosaaren uudesta satamasta suoraan pääväylille. Uudet kaupunginosat lisäävät keskustan elinvoimaisuutta ja parantavat kaupungin kehittämisedellytyksiä.

Vuosaaren sataman rakentaminen tekee mahdolliseksi Jätkäsaaren muuttamisen osaksi Helsingin monipuolista kantakaupunkia. Vuosaaren sataman rakentaminen mahdollistaa, että samanaikaisesti myös Sompasaaren satama-alueelle voidaan rakentaa uusi asuin- ja työpaikka-alue. Satamajunien poistuessa Keski-Pasilasta vapautuu uusia alueita rakentamiselle.

Vuosaaren uuden tavarasataman on määrä valmistua syksyllä 2008.



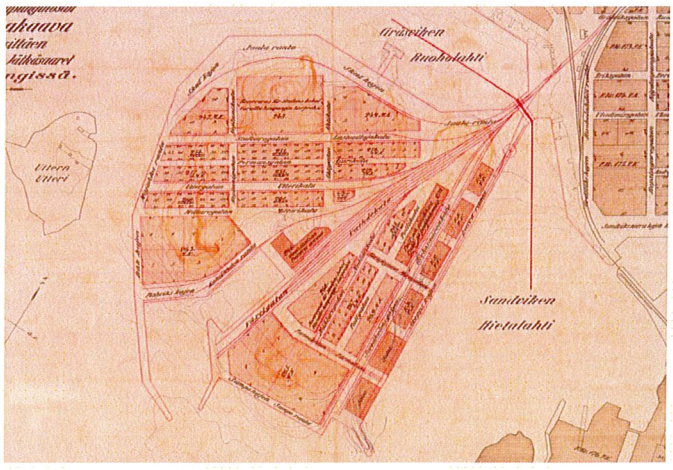

PORKKALANKATU
MECHELININKATU
KAMPPI
RUOHOLAHTI
OSAYLEISKAAVA - ALUE



ylh. Vapaa-ajanviettäjiä Jätkäsaaressa 1900-luvun alussa
oik. Rantaelämää Jätkäsaaren ja Hietasaaren välisessä salmessa
alh. Jätkäsaaren satamaa rakennetaan.
Kaupunginmuseo





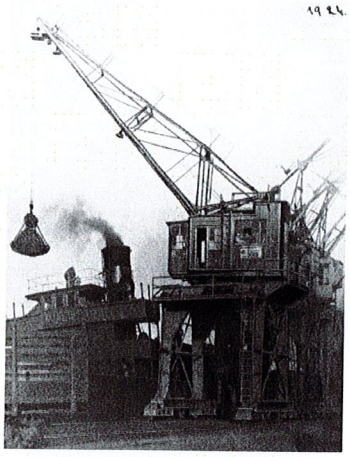


Jätkäsaaren ensimmäinen asemakaava

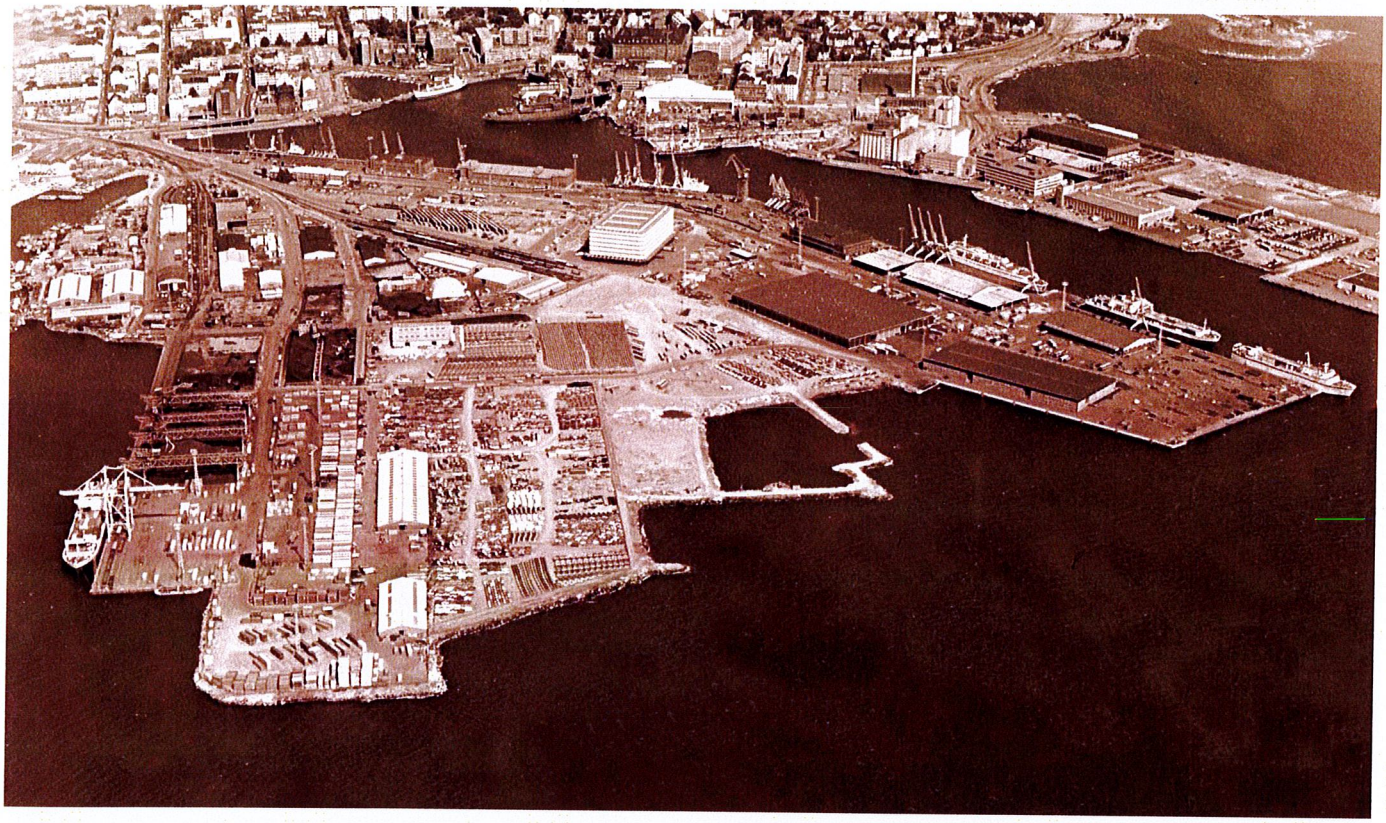
1.4 Historia

Tavarasataman rakentaminen alueelle alkoi vuonna 1913. Sataman rakentamisen yhteydessä alueen kaikki alkuperäiset saaret, Jätkäsaari, Hietasaari Kellosaari, Saukko, Salmisaari (josta ennen käytettiin myös nimeä Tammasaari), Munkkisaari ja Hernesaari, tasattiin ja liitettiin yhteen täyttömailla satama-, teollisuus- ja varastointi tarpeisiin. Tätä ennen alueen saaret olivat lähinnä kesähuvila- ja virkistyskäytössä. Saarista on muistumia kadunnimistössä.

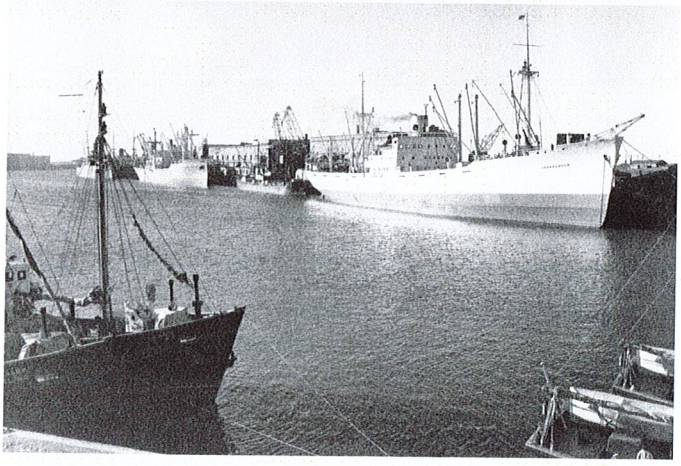
Länsisataman alueen vanhasta käytöstä jäljellä ovat Ruoholahdessa Kaapelitehdas, Alkon tehdas- ja varastorakennukset ja Salmisaaren voimalaitos, Jätkäsaaressa sataman tiilimakasiinit ja toimistorakennukset ja Munkkisaaressa entiset viljamakasiinit, Fordin toimistorakennus sekä telakkahallit.



Satamanosturi vuodelta 1924.
Kaupunginmuseo



ylh. Jätkäsaari 1960-70 -lukujen taitteessa
oik. Jätkäsaarenlaituri vuonna 1960.
Kaupunginmuseo



2 Tavoitteet

2.1 Kaupunkirakenteelliset tavoitteet

Helsingissä on tavoitteena rakentaa luonteeltaan, tyyliltään ja tehokkuudeltaan selkeästi erilaisia alueita. Jätkäsaari jatkaa kantakaupungille ominaista tiivistä rakennetta.

Jätkäsaari on yksi Helsingin merkittävistä rakentamiskohteista 2010-luvulla. Tavoitteena on toiminnallisesti monipuolinen kaupunginosa, jossa työ, asuminen, vapaa-aika ja virkistys lomittuvat mahdollisimman paljon. Alueelle on tarkoitus sijoittaa toimintoja, jotka palvelevat koko kaupunkiseutua. Esimerkiksi kaupunginosapuisto ja liikuntapuisto tulevat palvelemaan muitakin keskustan kaupunginosia.

Matkustajasatama tulee säilymään alueella ja tavoitteena on parantaa sen toimintaedellytyksiä ja palveluita.

Yhtenäisen Helsinginniemeä kiertävän rantareitin jatkaminen myös Jätkäsaaren osalla on tavoitteena.

2.2 Asuminen

Jätkäsaaren rakentamisessa on tavoitteena laadukas kaupunkiympäristö. Rakentamisessa tulee olla korkeatasoisia suunnitteluratkaisuja ja materiaalivalintoja. Asumisen laadussa tullaan kiinnittämään huomiota rakennusten monikäyttöisyyteen, tasokkaisiin, toimiviin ja muunneltaviin asuntojen pohjaratkaisuihin, tekniseen laatuun sekä ekologisesti kestäviin ominaisuuksiin.

Kun Saukonpaaden alueen samanaikainen rakentaminen otetaan huomioon, uudisalueella saavutettaneen 15 000 asukasta viimeistään vuonna 2023 ja kasvuvauhti tullee olemaan yli 1 000 asukasta vuodessa.

Kaupunkiasumisen luonne sosiaalisesti ja fyysisiltä ominaisuuksiltaan: pyritään sosiaaliseen monipuolisuuteen, jossa kaupungin eri väestöryhmät ovat rinnan.

Jätkäsaaren uusista asukkaista huomattava osa muuttanee naapurialueilta alle kolmen kilometrin säteeltä, eli lähes koko eteläisen suurpiirin alueelta. Tätä ennustetta tukee vastaavien viimeaikaisten alueiden asukkaiden keskuudessa tehdyt selvitykset.

Rakentamisella voidaan monipuolistaa kantakaupungin asuntokannan ja väestön rakennetta.

Lähialueiden asuntokanta Ruoholahtea lukuun ottamatta on jonkin verran pienasuntovaltaisempaa kuin Helsingissä keskimäärin. Yli puolet on yhden hengen talouksia, vajaa kolmannes kahden hengen talouksia, kolmihenkisiä tai sitä suurempia asuntokuntia eteläisissä kaupunginosissa on vain n. 16 prosenttia. Pääosa kantakaupungin asukkaista on 20–35- ja yli 60-vuotiaita.

Ruoholahdessa oli rakentamisen alkuvuosina merkillepantavaa, että väestö oli nuorta ja koulutettua. Alle kouluikäisiä oli yli kaksi kertaa enemmän kuin koko kaupungissa keskimäärin, myös kouluikäisiä oli enemmän kuin vertailualueilla. (Pekka Vehviläinen)

Jätkäsaari Lauttasaaresta käsin



3 Lähtökohdat

3.1 Suunnitelmat ja päätökset

3.1.1 Valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet

Jätkäsaarta koskevat seuraavat valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet:

– uusia huomattavia asuin-, työpaikka- tai palvelutoimintojen alueita ei sijoiteta irralleen olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta

– riittävien alueiden varaaminen jalankulun ja pyöräilyn verkostoja varten sekä verkostojen jatkuvuuden edistäminen

– riittävän suuren etäisyyden jättäminen haitallisia terveysvaikutuksia tai onnettomuusriskejä aiheuttavien toimintojen ja vaikutuksille herkkien toimintojen välille

– alueen maa- ja kallioperän soveltuvuus suunniteltuun käyttöön

– pilaantuneen maa-alueen puhdistustarpeen selvittäminen ennen ryhtymistä kaavan toteuttamistoimiin

– melusta aiheutuvan haitan ehkäiseminen ja jo olemassa olevien haittojen vähentäminen

– riittävän meluntorjunnan varmistaminen, kun uusia asuinalueita tai muita melulle herkkiä toimintoja sijoitetaan melualueille

– olemassa olevien valtakunnallisesti merkittävien ratojen, maanteiden ja vesiväylien jatkuvuuden ja kehittämismahdollisuuksien turvaaminen sekä valtakunnallisesti merkittävien satamien kehittämismahdollisuuksien turvaaminen

– vapaa-ajan alueita yhdistävän viheralueverkoston jatkuvuuden turvaaminen ja yhtenäisen kokonaisuuden muodostaminen vapaa-ajan alueista

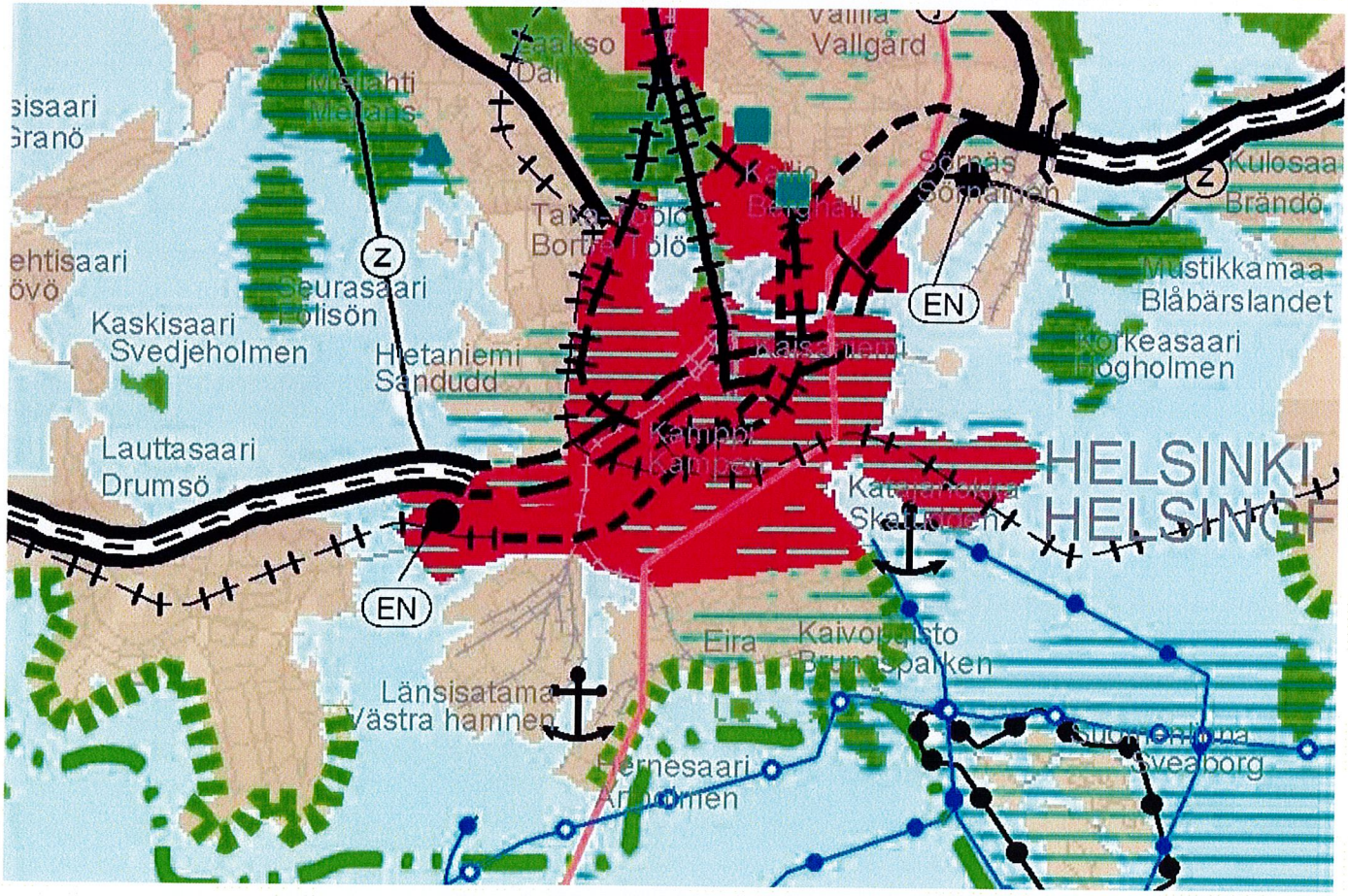
Osayleiskaavaehdotus tukee edellä lueteltujen valtakunnallisten alueiden käytön tavoitteiden toteutumista.

3.1.2 Seutukaava ja maakuntakaavaehdotus

Ympäristöministeriön 18.6.1996 vahvistamassa Helsingin seudun seutukaavassa, joka sisältää taajama-alueet, liikenneväylät ja -alueet, Jätkäsaari on taajamatoimintojen aluetta ja matkustajasataman osalta liikennealuetta.

Maakuntavaltuuston 14.12.2004 hyväksymässä maakuntakaavassa Jätkäsaari on taajamatoimintojen aluetta, jonka kaakkoisreunassa on satamamerkintä. Osayleiskaava ei ole ristiriidassa maakuntakaavaehdotuksen kanssa.

Maakuntakaavaehdotus



3.1.3 Yleiskaava

Kaupunginvaltuusto on hyväksynyt Helsingin yleiskaavan 26.11.2003, missä Jätkäsaari on merkitty asuin- ja työpaikka-alueeksi. Kaupunginvaltuuston päätöksestä on valitettu joidenkin alueiden osalta, joten yleiskaava ei niiltä osin ole voimassa. Jätkäsaaren osalta ei ole valitettu.

3.1.4 Asemakaavat

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

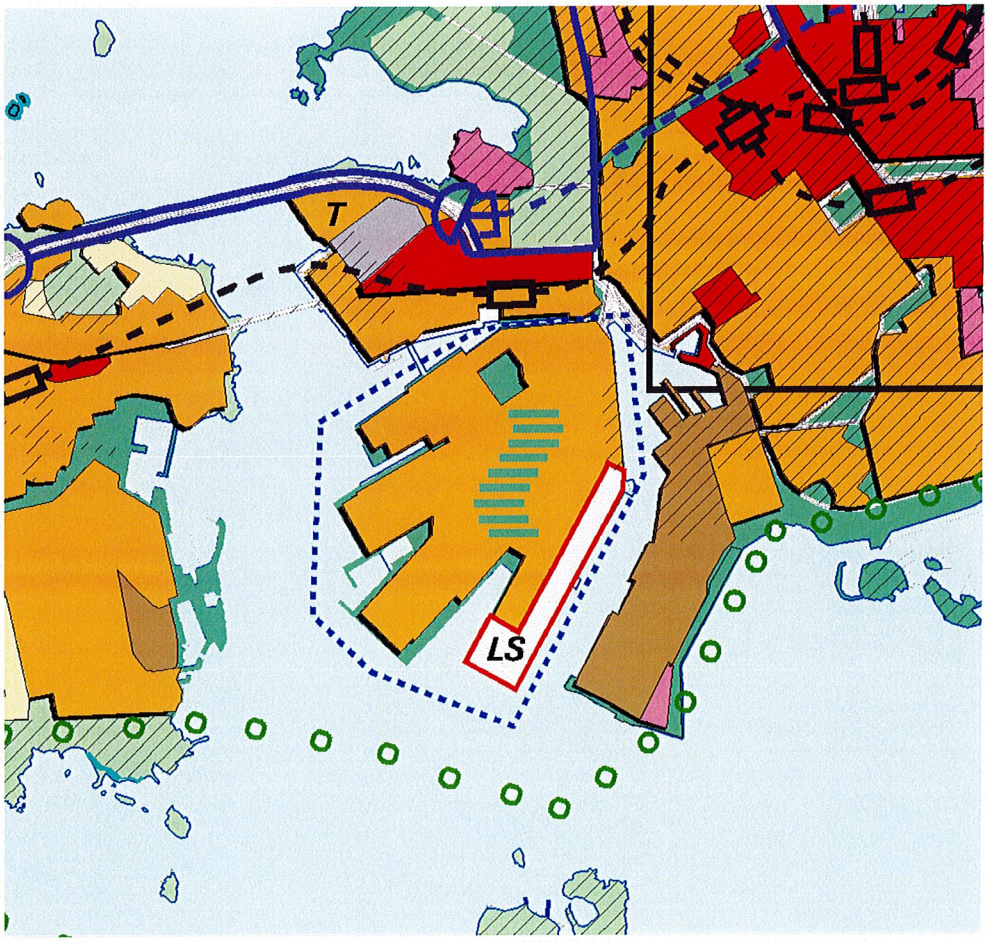
Alueella on lisäksi voimassa 27.1.1981 vahvistettu korttelia 20261 koskeva asemakaavan muutos nro 8337, 9.11.1984 vahvistettu asemakaava ja asemakaavan muutos nro 8894, jossa satama-aluetta on laajennettu, 16.1.1991 vahvistettu kortteleita 20006 ja 20007 sekä katu- puisto- ja liikennealueita koskeva asemakaavan muutos nro 9590, 7.6.1993 vahvistettu kortteleita 20017–10019 sekä katu-, liikenne- ja suojaviheralueita koskeva asemakaava ja asemakaavan muutos nro 10030, sekä 12.3.1997 vahvistettu korttelia 20017 koskeva asemakaavan muutos nro 10451.

Vanhin alueella voimassa oleva asemakaava nro 117 on vuodelta 1916 koskien Ruoholahdenrannan katualuetta. Korttelissa 4004 koskien myös katu- ja liikennealueita on voimassa 6.10.1999 vahvistettu asemakaavan muutos nro 10748. Mechelininkadun katu- ja liikennealueella on lisäksi voimassa 4.9.1992 vahvistettu asemakaava ja asemakaavan muutos nro 9771. Korttelissa 173 on voimassa 14.2.1975 vahvistettu asemakaavan muutos nro 7148. Satama-alueen raideliikennettä koskee 30.8.1968 vahvistettu asemakaava ja asemakaavan muutos nro 6000.

3.1.5 Rakennuskiellot

Alue ei ole rakennuskiellossa.

Jätkäsaari kaupunginvaltuuston 26.11.2003 hyväksymässä yleiskaavassa





Konttipinoja ja -nostureita Jätkäsaaressa

3.1.6 Muut suunnitelmat ja päätökset

Kaupunginvaltuusto hyväksyi 9.12.1992 yleiskaavan yhteydessä kaksi toivomuspontta, jotka koskivat Jätkäsaaren suunnittelua.

nro 2 Kaupunginvaltuusto edellyttää, että Jätkäsaaren kaavoituksen yhteydessä tutkitaan mahdollisuus soveltaa alueella olennaisesti normaalia alempaa pysäköintinormia.

nro 5 Kaupunginvaltuusto edellyttää, että Jätkäsaareen tutkitaan mahdollisuuksia toteuttaa ekologista asuntorakentamista.

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi 15.4.2003 Jätkäsaaren osayleiskaavan suunnitteluohjelman ja merkitsi tiedoksi osallistumis- ja arviointisuunnitelman.

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi 29.4.2004 Jätkäsaaren osayleiskaavaluonnoksen jatkosuunnittelun pohjaksi. Esittelijä tarkensi ehdotustaan siten, että osayleiskaavatyön yhteydessä selvitetään liikenneväyläratkaisut Jätkäsaaresta niin, että suunnittelutyö sisältää eritasoiset ratkaisut myös lähialueiden katuverkossa.

"Liikkumisen ohjauksen soveltuvuus Jätkäsaaressa" -selvitys on valmistunut vuonna 2005. Siinä on tutkittu keinoja julkisen liikenteen ja kevyen liikenteen osuuden lisäämiseksi, jolloin yksityisautoilu vähenee.

Asunto-ohjelma 2004–2008

Asunto-ohjelmassa asetetaan vuosittaiseksi tuotantotavoitteeksi vuosille 2004-2008 keskimäärin 3500 asunnon rakentaminen. Pääosa, 56 % ohjelmakauden asuntotuotantopotentiaalista sijaitsee viidellä projektialueella, joista osan rakentaminen jatkuu vielä ohjelmakauden jälkeenkin. Asuntotuotannon tavoitteiden saavuttaminen myös jatkossa edellyttää projektialueilla jo ohjelmakauden aikana tiettyjä toimenpiteitä, joilla mahdolliset rakentamista estävät tekijät saadaan poistettua ja rakentamisedellytykset varmistettua, vaikka asuntotuotanto käynnistyisikin vasta 2009 tai myöhemmin.

Asuntorakentamista tulee kehittää siten, että asunnontarvitsijoille on tarjolla erilaisia, persoonallisia talo- ja asuntotyyppejä.

Kerrostalorakentamista tulee monipuolistaa kehittämällä taloja, joissa on yksilöllisiä huoneistoja, esimerkiksi pohjakerroksen rivitaloasuntoja, kattokerroksen asuntoja, kaksikerroksisia asuntoja jne. Tärkeää on myös kehittää kerrostalojen muunneltavuutta.

Kaupunkimaisia pientaloja tulisi suunnitella ja rakentaa sellaisille täydennysrakentamisalueille, joille ne luontevasti voidaan sijoittaa samoin kuin muille kantakaupunkiin tukeutuville alueille.

Edistetään asuntokortteleihin ja talojen pohjakerroksiin sijoittuvien liike-, työ-, palvelu- ja harrastustilojen toteuttamista.

Alueiden ainutlaatuisuutta ja identiteettiä korostetaan kaupunkirakennustaiteellisilla ratkaisuilla ja korkeatasoisella suunnittelulla.

Kaupunki osaltaan huolehtii julkisten alueiden, katujen, aukioiden, rantavyöhykkeiden ja puistojen laatutasosta. Asuinympäristön kuntoon saattamisen, mm. istutuksien ja muiden ympäristörakennelmin, tulee edetä asuntorakentamisen tahdissa. Palvelu- ja ympäristörakentamisen investointivarojen tulisi olla käytettävissä samanaikaisesti alueen asuntorakentamisen kanssa. Julkiset palvelut ja asuntoalueiden katu- ja puistorakentaminen pyritään toteuttamaan asuntorakentamisen edellyttämässä aikataulussa. Suunnittelussa ja toteutuksessa painotetaan laadukkuutta, omaleimaisuutta ja alueen hyvän mielikuvan muodostusta.

Nimistö

Nimistötoimikunta päätti kokouksessaan 15.10.2003 alustavasti esittää Jätkäsaaren osayleiskaava-alueelle seuraavia nimiä:

Osa-alueet: Jätkäsaarenkallio, Hietasaari, Atlantinkaari, Valtamerenkaari, Saukonranta, Saukonnokka ja Kirkkosaari. Kadunnimet: Valtamerenkatu, Atlantinkatu, Länsisatamankatu ja Välimerenkatu. Suurimmille puistoille esitetään nimiksi: Länsisatamanpuisto, Poseidoninpuisto ja Jätkäsaaren liikuntapuisto (ei kaavanimeksi) Nimistötoimikunta edellyttää, että Jätkäsaaren nimistö tuodaan asemakaavoituksen yhteydessä uudelleen nimistötoimikunnan käsiteltäväksi.

Lähiympäristön muutosnäkymät

Munkkisaaressa sijaitsee Aker Finnyardsin telakka, joka jatkaa toimintaansa. Telakalta vapautuville alueille Hernesaaressa laaditaan osayleiskaava, joka käynnistyy 2006.

Entiselle Munkkisaaren puhdistamotontille kaavoitetun Eiranrannan asuinalueen asuntorakentaminen alkaa vuonna 2006.

Keskustatunnelin asemakaavan muutos on tekeillä ja rakentamiseen varaudutaan myös Lapinlahden alueen kaavoituksen yhteydessä.

Salmisaaren hiilivarastoalueen toimisto- ja työpaikka-alueen rakentaminen alkaa vuonna 2006.

Saukonpaaden rakentaminen Länsisatamankadun varressa alkanee aikaisintaan 2007, koska rakennuksia ei voida ottaa käyttöön ennen tavarasatamatoiminnan siirtämistä Vuosaareen. Saukonpaaden alueelle suunniteltujen asuinkortteleiden rakentaminen edellyttää suurelta osin myös meritäyttöjen tekemistä. Täytötyöt voidaan aloittaa vasta tavarasatamatoiminnan päätyttyä v. 2008. Alueelle on suunnitteilla asuntoja, uusi nykyistä isompi rakennus kansainväliselle koululle sekä jonkin verran työpaikkoja ja liiketilaa.

Telakkakadun ja rannan välissä sijaitsevan ns. Telakkakadun kiilan käyttö on vielä avoin. Telakan kanssa käydyissä keskusteluissa on ilmennyt, että telakka ei välttämättä tarvitse kyseistä aluetta enää telakkatoimintaan, joten alue voi siirtyä kaupungin hallintaan erikseen sovittavan aikataulun mukaan. Alueen käyttötarkoitus on vielä avoin, mutta alustavasti on kaavailtu rantakävelytien avaamista Hietalahden altaalta monitoimitalo Nosturin ja rannan välistä Munkkisaarenkadulle. Tähän alueeseen liittyy kiinteästi myös Hietalahden konepajan ja siihen liittyvien tilojen tuleva käyttö. Konepaja tontteineen on Wärtsilän konkurssipesän omistuksessa.

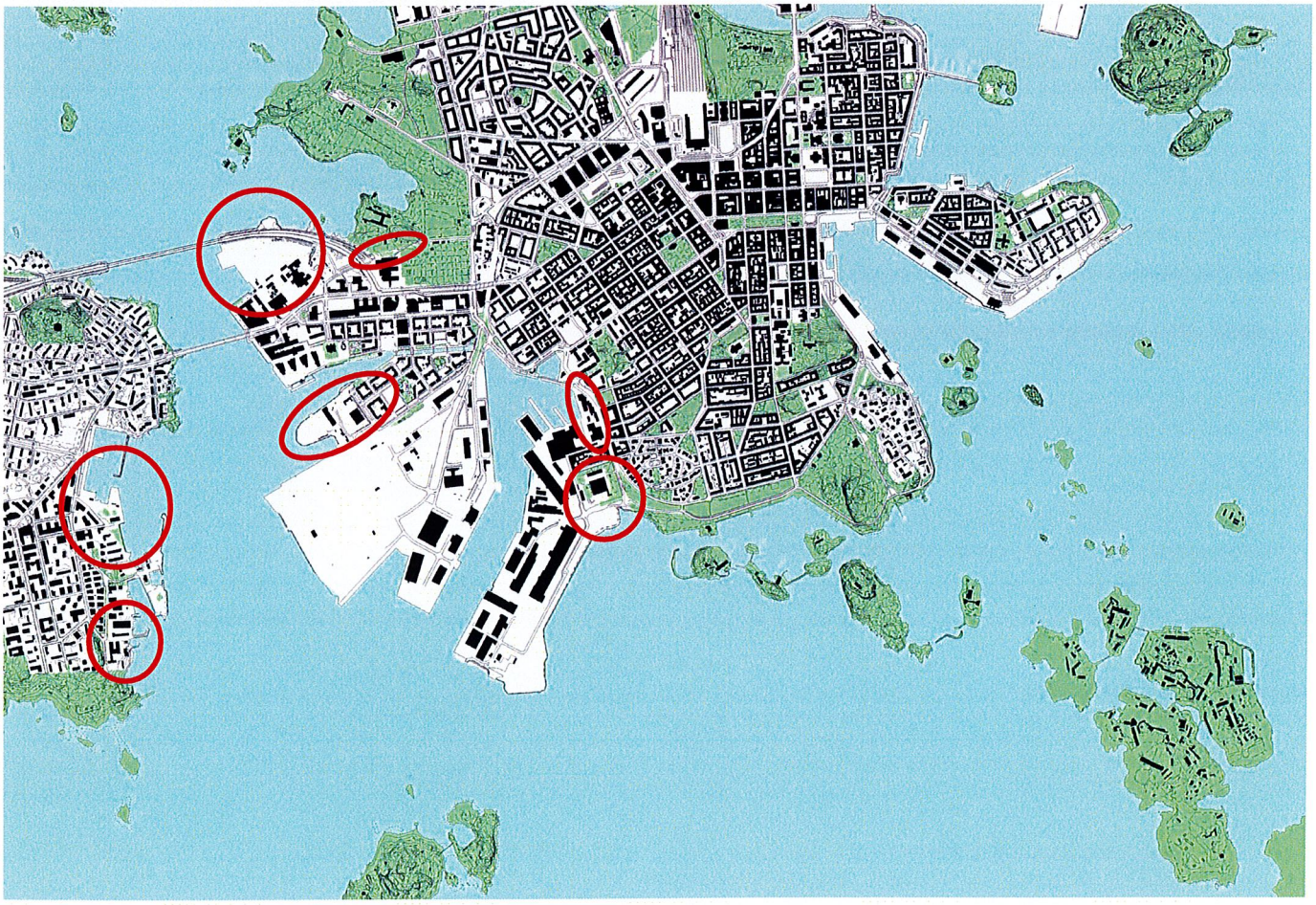
Lauttasaaressa Jätkäsaaren puoleisella rannalla asuinrakentaminen lisääntyy. Lähivuosina tullaan rakentamaan asuinkäyttöön Pajalahden alue ja Merimiesammattikoulun tontti. Pajalahden alueeseen liittyy myös muutoksia venesatamassa, jotka edellyttävät täyttötöitä vesialueella.

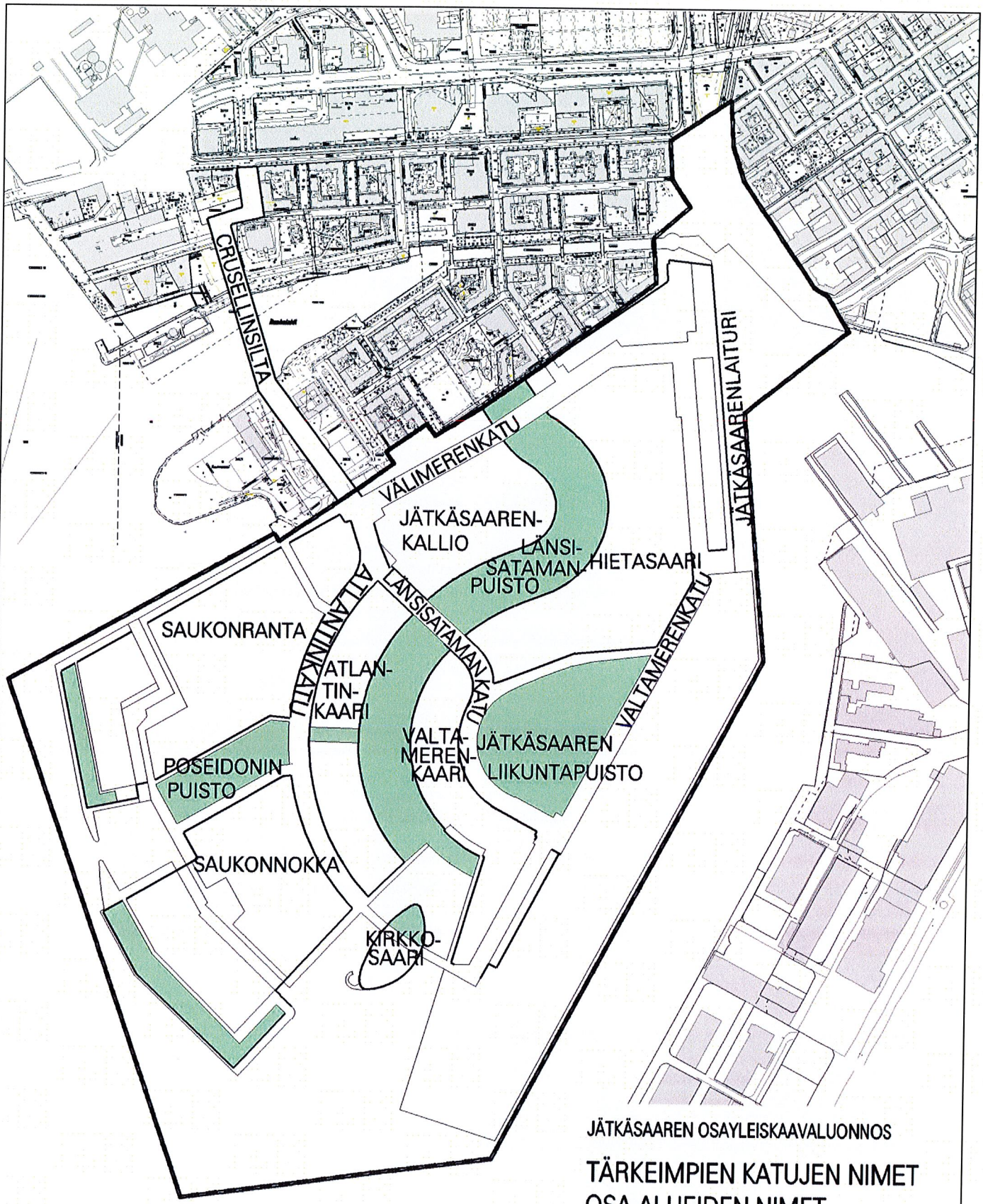
3.1.7 Pohjakartta

Helsingin kaupungin kiinteistöviraston kaupunkimittausosasto on laatinut pohjakartan.

3.1.8 Maanomistus

Helsingin kaupunki omistaa alueen.




CRUSELLINSILTA
VÄLIMERENKATU
JÄTKÄSAARENLAITURI
JÄTKÄSAAREN-
KALLIO
LÄNSI-
SATAMAN
PUISTO
HIETASAARI
SAUKONRANTA
ATLANTINKATU
LÄNSISATAMANKATU
VALTAMERENKATU
ATLAN-
TIN-
KAARI
VALTA-
MEREN-
KAARI
JÄTKÄSAAREN
LIIKUNTAPUISTO
POSEIDONIN
PUISTO
SAUKONNOKKA
KIRKKO-
SAARI
JÄTKÄSAAREN OSAYLEISKAAVALUONNOS
TÄRKEIMPIEN KATUJEN NIMET
OSA-ALUEIDEN NIMET
LSA-PROJEKTI 1.4.2004
400 m



Ruoholahden asuintalot rakennettiin 1992-98. Ruoholahti tulee liittymään saumattomasti Jätkäsaareen.

3.2 Nykytilanne

3.2.1 Alueen yleiskuvaus

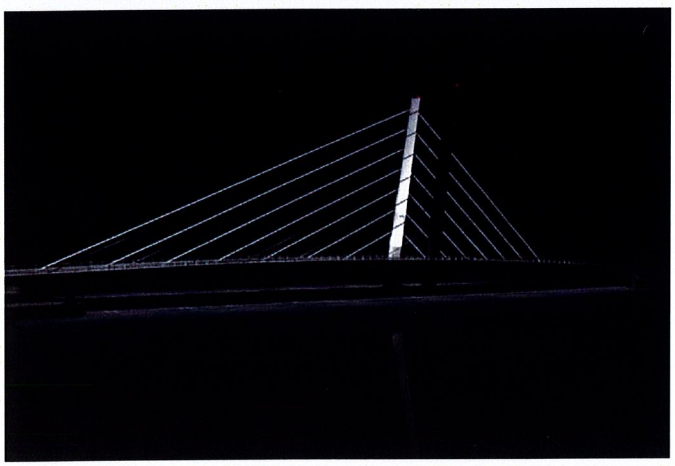
Osayleiskaava-alueella on sijainnut alkuaan kolme saarta: Jätkäsaari, Hietasaari ja Saukko. Vanhojen saarien alue on yhteensä 15.5 ha. Sataman kasvaessa aluetta on täytetty ja rakennettu vähitellen. Täyttöalue on yhteensä 70.5 ha. Täyttötyöt on tehty vuosien 1913 ja 1996 välisenä aikana. Alue on tavara- ja matkustajasatamakäytössä.

Jätkäsaari on osa suurempaa Länsisataman kaupunkikokonaisuutta, johon kuuluu myös jo lähes valmiiksi rakennettu Ruoholahti. Koko Länsisataman alue on yli 200 hehtaarin laajuinen ja sijaitsee kävelymatkan päässä Helsingin liikekeskustasta. Tavarasatamatoiminnan siirryttyä pois Jätkäsaaresta alueelle rakennetaan keskustan uusi merellinen kaupunginosa.

Helsingin vanhoihin kortteleihin Kampissa Jätkäsaari liittyy vain kapean kannaksen välityksellä. Jätkäsaari ei ole läpikulkureittien varrella, mutta sijainti kaupunkirakenteessa on keskeinen: Helsingin rautatieasemalle alueen Mechelininkatuun liittävästä kannaksesta on vain noin puolitoista kilometriä. Vastaavasti Jätkäsaaren äärimmäiseen rantaan lounaassa on sama etäisyys, mikä osaltaan kertoo alueen suuresta koosta.

Jätkäsaari tulee liittymään saumattomasti 1990-luvulla rakennettuun Ruoholahden alueeseen. Tilannetta voi verrata Töölöön: Kymmenen vuoden rakentamiskatkos ei juuri erotu kaupunkirakenteessa. Jätkäsaari tulee olemaan Ruoholahden metroaseman vaikutuspiirissä, maksimikävelyetäisyys asemalle Jätkäsaaresta on n. 1,5 km. Jätkäsaareen pääsee tulevaisuudessa myös länsisuunnalta sekä raitiovaunulla että autolla Ruoholahden ylittävää uutta Crusellinsiltaa pitkin. Silta on suunnitteilla ja sen on tarkoitus valmistua ennen kuin Jätkäsaaren rakennustyöt alkavat. Ruoholahdessa Laivapojankadun reunassa nyt pysäköintikäytössä oleva alue tullaan osittain suunnittelemaan uudestaan.

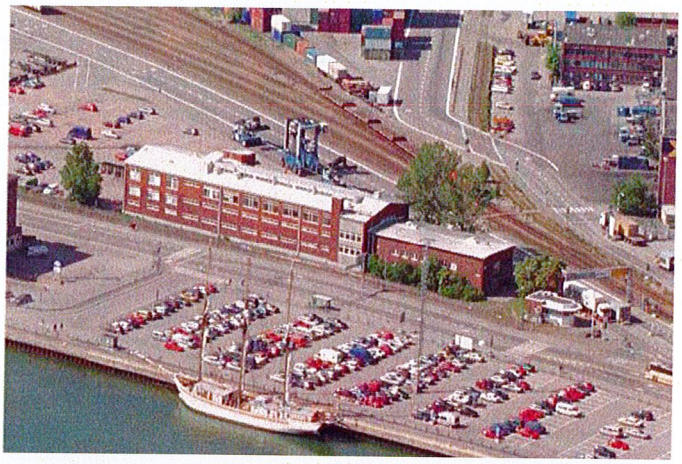
Jätkäsaareen johtava satamarata tullaan purkamaan Vuosaaren sataman valmistuttua, jolloin tulee mahdolliseksi järjestää Mechelininkadun liikennejärjestelyt sujuvammiksi ja turvallisemmiksi Itämerenkadun eteläpuolella. Tavoitteena on ollut rakentaa Mechelininkadun alittava kevyen liikenteen yhteys ja tutkia myös vaihtoehtoisia ratkaisuja.
Matkustajasatama jää Jätkäsaareen. Matkustajasataman kehittäminen rinnan muun alueen kanssa on erityisen tärkeää, jotta synergiavaikutuksista saadaan mahdollisimman suuri hyöty. Matkustajasataman laivaliikenne suuntautuu etupäässä Baltian maihin. Säännöllinen bussilinja yhdistää terminaalin Ruoholahden metroasemalle. Tällä hetkellä lähin raitiovaunupysäkki on noin kilometrin päässä.



Ruoholahden kanavan ylittävä Crusellinsilta suunnitellussa yövalaistuksessa.



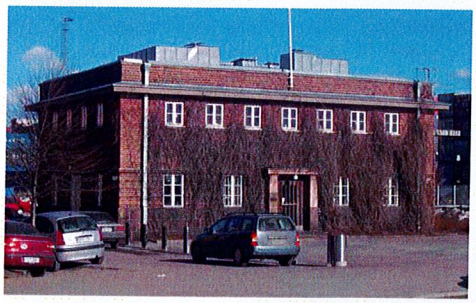
vas. L2 jaL3,
alh. Huutokonttori ja
Finnsteven pääkonttori (taustalla),
Bunkkeri



3.2.2 Rakennettu ympäristö ja suojelukohteet

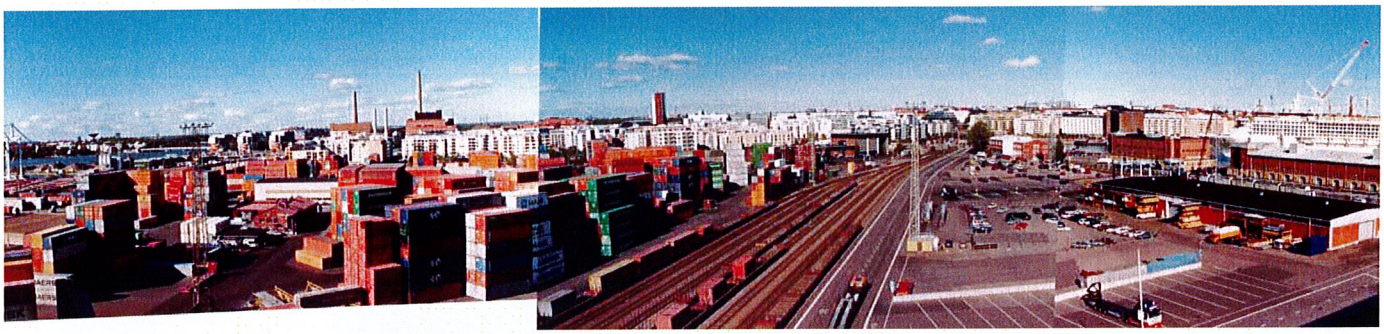
Jätkäsaaren olemassa oleva rakennuskanta koostuu pääosin satamaa palvelevista 1960- ja 1970-luvuilla rakennetuista halleista ja varastorakennuksista. Näistä suurin osa puretaan rakentamisen edetessä. Lars Sonckin vuosina 1935 ja 1923 suunnittelemat rakennukset L2 (Hietasaarenkuja 4) ja L3 (Hietasaarenkuja 6) sekä Laivapojanaukiolla sijaitseva Lars Sonckin vuonna 1929 suunnittelema sataman hallintorakennus on jo suojeltu nykyisissä asemakaavoissa rakennustaiteellisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaina. Kaupunginmuseon kirjeen mukaan suojeltavia rakennuksia ovat lisäksi matkustajasataman Länsiterminaaliksi muutettu entinen makasiini L4 (1938, arkkitehti Gunnar Taucher, Hietasaarenkuja 8) ja "huutokonttori" (1937, arkkitehti Gunnar Taucher, laajennusosa 1955, A. Hytönen & R.-V. Luukkonen, Hietasaarenkuja 1), jossa nykyisin on pääasiassa sataman sosiaalitiloja. Muita käyttökelpoisia rakennuksia ovat Tarmonkujalla sijaitseva 38 800 k-m^2 suuruinen kappaletavaravarasto ("Bunkkeri" 1970, arkkitehti Luukkonen) ja matkustajasataman toimintaan liittyvä autotullausrakennus sekä Finnsteven pääkonttorin toimisto-osa.





ylh. Sataman hallintorakennus
oik. Länsiterminaali L4





3.2.3 Liikenteen nykytilanne

Tällä hetkellä Jätkäsaaresta on kaksi katuyhteyttä ympäröivään katuverkkoon. Yhteydet ovat Laivapojankatu ja Tullaajankuja, jotka molemmat liittyvät Mechelininkadulle. Laivapojankadulta on myös yhteys Saukonpaaden alueelle ja Selkämerenkadun kautta Ruoholahteen. Satamarata haarautuu Ruoholahdenrannassa Jätkäsaareen tavarasatamaan ja Munkkisaareen Masa-Yardsin telakalle. Tällä hetkellä sataman junaliikenne osaltaan ruuhkauttaa Mechelininkadun liikennettä.

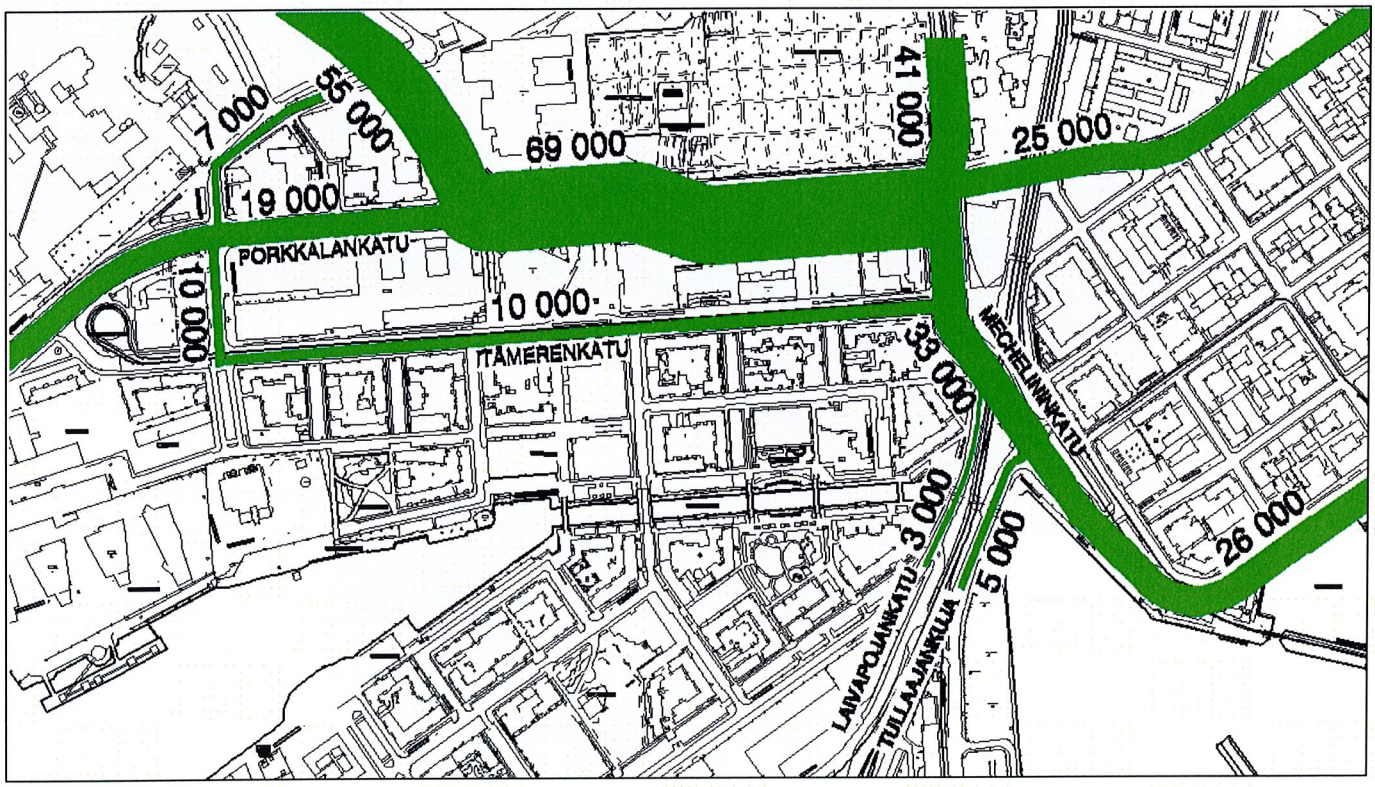
Jätkäsaaren ajoneuvoliikenteestä suuri osa on tällä hetkellä raskasta liikennettä. Sataman lisäksi alueelle tuovat raskasta liikennettä Saukonpaadessa sijaitsevat yritykset. Vuoden 2000 liikennelaskennassa Laivapojankadun liikenteestä 57 % ja Tullaajankujan liikenteestä 16 % oli kuorma- ja rekka-autoja.

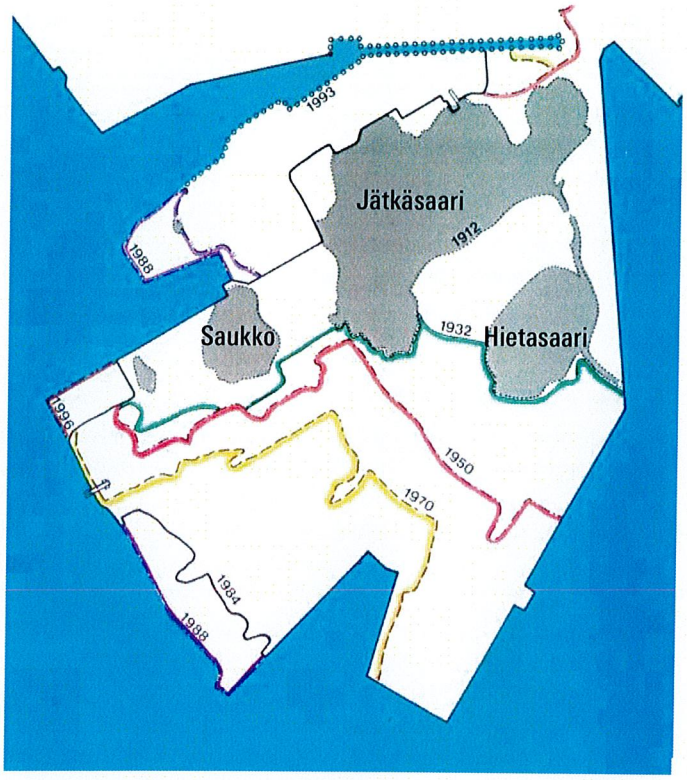
Länsiterminaalin kautta kulkee noin kolme miljoonaa matkustajaa vuodessa. Satama on selvittänyt Länsisataman matkustajien kulkutapaa vuonna 1999. Selvityksen mukaan tilausbussi oli yleisin kaikista käytetyistä kulkutavoista. Satamaan tullessa sitä käytti lähes 40 % matkustajista ja satamasta pois lähdettäessä yli neljännes kaikista vastaajista. Kulkutapatutkimukseen osallistuneista 14 % ilmoitti tulleensa omalla autolla ja 12 % aikoi lähteä satamasta ajaen. Pääkaupunkiseudulta tulevista suurin osa, 41 %, käytti linjaa numero 15.

Matkustajasatamaan on Jätkäsaaressa jalankulku- ja pyöräily-yhteys Mechelininkadulta. Tavarasataman alueelle ei ulkopuolisilla ole pääsyä.

Länsisatamaa palvelee bussilinja 15, jonka reitti kulkee Elielin aukiolta Ruoholahden metroaseman kautta matkustajaterminaalille. Jätkäsaaren itäpuolelle, Ruoholahdenrantaan, päättyy raitiolinja 6. Ruoholahden puolella on metron ja raitiolinja 8 pääteasemat. Porkkalankatua kulkevat Lauttasaareen menevät bussit, länsisuunnan seutulinjat sekä joitain pääkaupunkiseudun ulkopuolelle meneviä linjoja.

Alueen nykyinen liikenne (autoja arkivuorokautena).







Entinen saari

Louhepenger tai -täyte

Syvätiivistysalue
(6 krs. / 3 krs. rakennukset)

Yhtenäinen, voimakkaasti pilaantuneen maaperän alue

Kaatopaikka

ylh. Rantaviivan sijainti eräinä vuosina. Geotekninen osasto/Kiinteistövirasto
oik. Maaperän rakennettavuuteen vaikuttavia tekijöitä.

3.2.4 Palvelut

Tavara-sataman alueella on lähinnä satamaa palvelevia ravitsemuspalveluita ja vastaavia, jotka muuttavat sataman muuttaessa sen mukana. Matkustajaterminaalissa on kahvila.

3.2.5 Luonnonympäristö

Alueen luonnonympäristö on alkujaan koostunut erillisistä saarista, Jätkäsaari, Hietasaari ja Saukko sekä Saukonpaasi nimisestä luodosta. Saarien kalliot on louhittu tasaiseksi ja välillä oleva merialue sekä saarien eteläpuoli on täytetty vähitellen sataman rakentumisen myötä. Luonnonympäristöstä ei ole näin ollen enää mitään näkyvissä.

3.2.6 Yhdyskuntatekninen huolto

Alueella on nykyisiä toimintoja palvelevat yhdyskuntateknisen huollon verkostot. Satamalaitureita on rakennettu 1930-luvulta lähtien ja osa niistä on jätetty täytemaiden alle.

3.2.7 Keskeiset ympäristötekijät

Maaperän ja merialueiden rakennettavuus

Rakennettavuus on laajalla alueella täyttömaiden ja louhepenkereiden takia melko huono ja alueella joudutaan paalutuksiin tai sitä taloudellisempaan syvätiivistykseen. Alue on pääosin täytemaata, jota ei ole rakennettu rakennuspohjaksi. Osalla aluetta luonnonmaakerrokset ja louhittu kallion pinta ovat lähellä nykyistä maanpintaa, mutta pääosin kantavat maakerrokset ovat syvemmällä. Täytteissä on käytetty runsaasti louhetta. Osalla aluetta sekä louhepenkereiden, että välitäytteiden alla on hienorakeisia maakerroksia. Jätkäsaaren lounaispuoleisella vesialueella on suunniteltujen täytemaa-alueiden kohdalla tällä hetkellä 8–12 m vettä ja 2–15 m savea. Jätkäsaarenkallion rakennuskortteleiden alueella on laajempi kallioalue, johon voidaan sijoittaa hallimaisia kalliotiloja. Saukonrannan alueella on mahdollista rakentaa kalliokaivantoja.

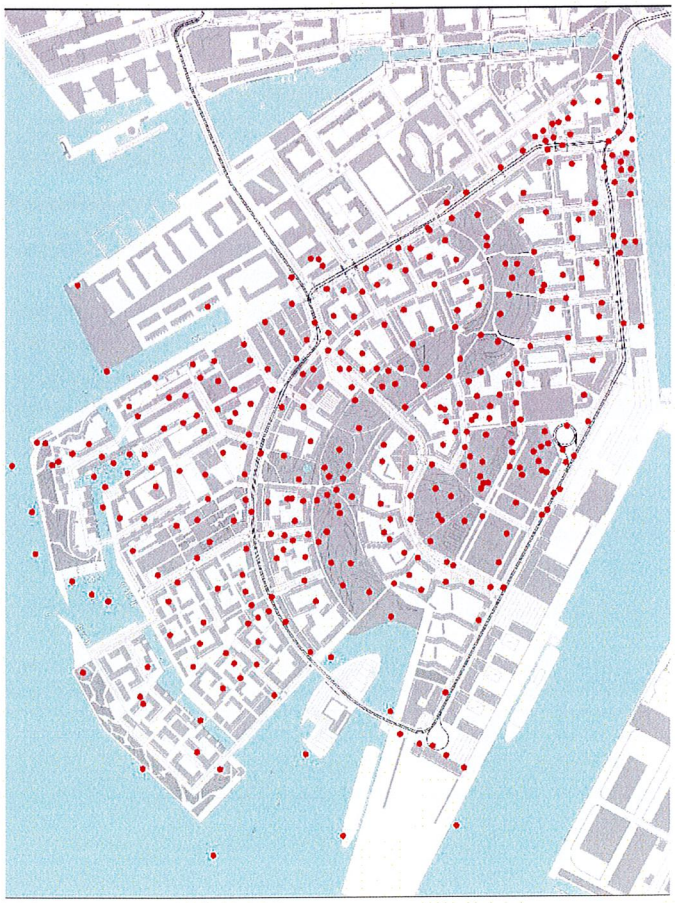
Vanhojen saarien kohdalla on kallio lähellä pintaa ja rakennettavuus hyvä. Näillä alueilla maan tai kallionvarainen perustaminen on yleensä mahdollista.

Maaperän haitta-ainetutkimukset

Maankäytön muutoksiin liittyvä rakennustoiminta aikaisemmin muussa käytössä olleilla on lisääntynyt huomattavasti parinkymmenen vuoden aikana. Näillä alueilla on maaperässä yleisesti erilaisia haitta-aineita ja maa-alueita pidetään pilaantuneina. Pilaantuminen aiheuttaa tutkimustarpeen, jotta suunnittelu, kunnostaminen, lupakäsittely ja taloussuunnittelu voidaan hoitaa riittävällä tarkkuudella. Jätkäsaaren osayleiskaava-alueella pilaantuneisuutta on tutkittu yli 500 pisteessä. Alueen laajuus on noin 70 ha ja tutkimuspisteiden keskimääräinen väli noin 35 m. Asemaakaavavaiheissa tutkimustiheyttä tulee edelleen lisätä.

Maanäytteitä on otettu 460 pisteestä ja erillisten näytteiden lukumäärä on 1360. Näistä näytteistä on hankittu yli 35 000 analyysitietoa. Maanäytteistä on tutkittu eniten alkuaineiden (etenkin raskasmetallien), öljyhiilivetyjen ja PAH- yhdisteiden pitoisuuksia. Kemiallisten haitta-aineiden lisäksi on selvitetty paikoin mm. asbestin esiintymistä. Osa maanäytteistä on otettu koekuopista, jolloin on luotettavasti selvitetty myös maakerrosrakenne. Myös poraamalla otettaessa maakerrosrakenne saadaan yleensä melko luotettavasti selvitettyä.

Pohjavettä on tutkittu 15 havainto- ja näyteputkesta ja huokoskaasua 20 pisteessä. Perusselvittelyn jälkeen on siirrytty pidempiaikaiseen seurantatutkimukseen kaatopaikalla ja sen reuna-alueilla. Pohjavesistä seurataan mm. fysikaalisia ominaisuuksia sekä metallien, öljyhiilivetyjen ja PAH-yhdisteiden pitoisuuksia. Suunnitellun uimaranta-alueen ja entisen kaatopaikan väliseltä alueelta on tutkittu myös veden mikrobiologista laatua. Huokoskaasuputkista seurataan kaatopaikkakaasujen ja haihtuvien orgaanisten yhdisteiden esiintymistä. Satamatoiminta haittaa jonkin verran seurantaa kun laitteistot vaurioituvat. Sedimenttinäytteitä on otettu 26 pisteestä. Orgaanisia tinayhdisteitä on tutkittu 39 näytteestä. Sedimenteistä on tutkittu lisäksi niiden fysikaalisia ominaisuuksia ja raskasmetallien, öljyhiilivetyjen, PCB- ja PAH-yhdisteiden pitoisuuksia. Haitta-aineanalyysien tuloksia on noin 450 ja fysikaalisia määrityksiä yli 100. Myös Helsingin Satama ja ympäristökeskus ovat tutkineet merialueen sedimenttien ominaisuuksia ja eri tutkimusten tulokset ovat loogisia keskenään.



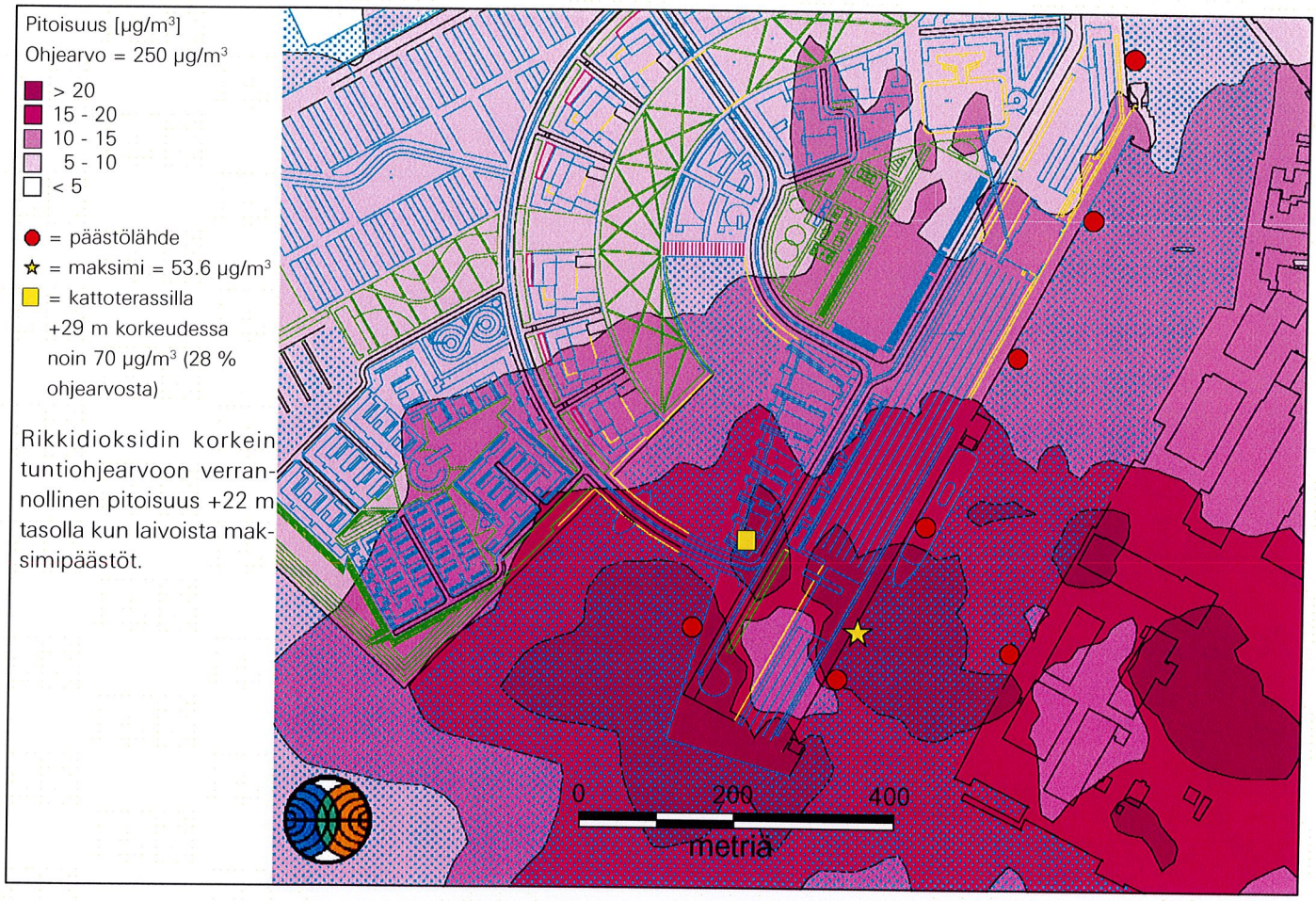
Haitta-aineiden tutkimuspisteitä maa- ja merialueella.

Maaperän kunnostaminen

Alueelle tuodun täytemaan joukossa on haitta-aineita, lisäksi aikaisempi toiminta on aiheuttanut jonkin verran pilaantumista. Haitta-aineet ovat pääasiassa raskasmetalleja, mutta myös orgaanisten aineiden aiheuttamaa pilaantumista on todettu. Pilaantuminen on täytteen rakentamistavan takia pääasiassa pistemäistä. Entisten saarten rannoille on yhtenäisempiä pilaantuneita alueita. Laajin yhtenäinen pilaantunut maa-alue on kappaletavaravaraston eteläpuolella sijaitseva vanha yhdyskuntajätteen kaatopaikka, joka on aiheuttanut myös pohjaveden pilaantumista. Jäte on kipattu painuvien savikerrosten päälle ja jätetäyttö ulottuu paikoin 15 m syvyyteen. Muussa täytteessä on mm. rakennusten purkujätteitä ja 4-6 puurunkoista 20-30 m pituista proomua. Varovaisuusperiaatteen mukaisesti on syytä arvioida rakennuskortteleiden maaperä pilaantuneeksi siihen asti, että todellinen tilanne on selvitetty riittävällä tutkimustiheydellä. Mikäli rakennuksissa ei ole pysäköintikellaria, rakennetaan tuuletettu alapohja.

Maaperän kunnostustoimenpiteitä joudutaan tekemään lähes koko alueella. Alueelle on laadittu alustava kunnostussuunnitelma, riskinarviointi ja pintamaan tavoitepitoisuudet. Pääosalla aluetta maanpinnan nosto täyttämällä näyttää tällä hetkellä varteenotettavalta ratkaisulta lievästi metalleilla pilaantuneilla alueilla. Voimakkaimmin metalleilla pilaantuneilla alueilla tehdään massanvaihtoja ja eristämistä. Kaatopaikka-alueen reunaosat kunnostetaan massanvaihdoilla ja eristämällä. Liikuntapuiston alueella kaatopaikkakaasujen muodostuminen jatkuu edelleen. Jätetäytön määrä alueella on huomattava ja jätteen poistaminen olisi myös maanrakennusteknisesti lähes mahdoton tehtävä. Kaatopaikka-alue kunnostaminen eristämällä mukaan lukien kaatopaikkakaasujen hallittu keräys näyttää varteenotettavimmalta toimenpiteeltä. Kunnostussuunnittelussa otetaan huomioon myös liikunta-alueen tulevat rakenteet ja käyttö. Kaatopaikan vesien haitallinen virtaus uimarannan suuntaan estetään altistusriskin vähentämiseksi.

Merialueen sedimenttien pintaosassa on alusten suojamaaleista peräisin olevia orgaanisia tinayhdisteitä niin paljon, että niitä ei voida viedä normaalille meriläjitys-alueelle. Pilaantuneet sedimentit käsitellään ja eristetään siten, että niistä ei tapahdu liukenemista.



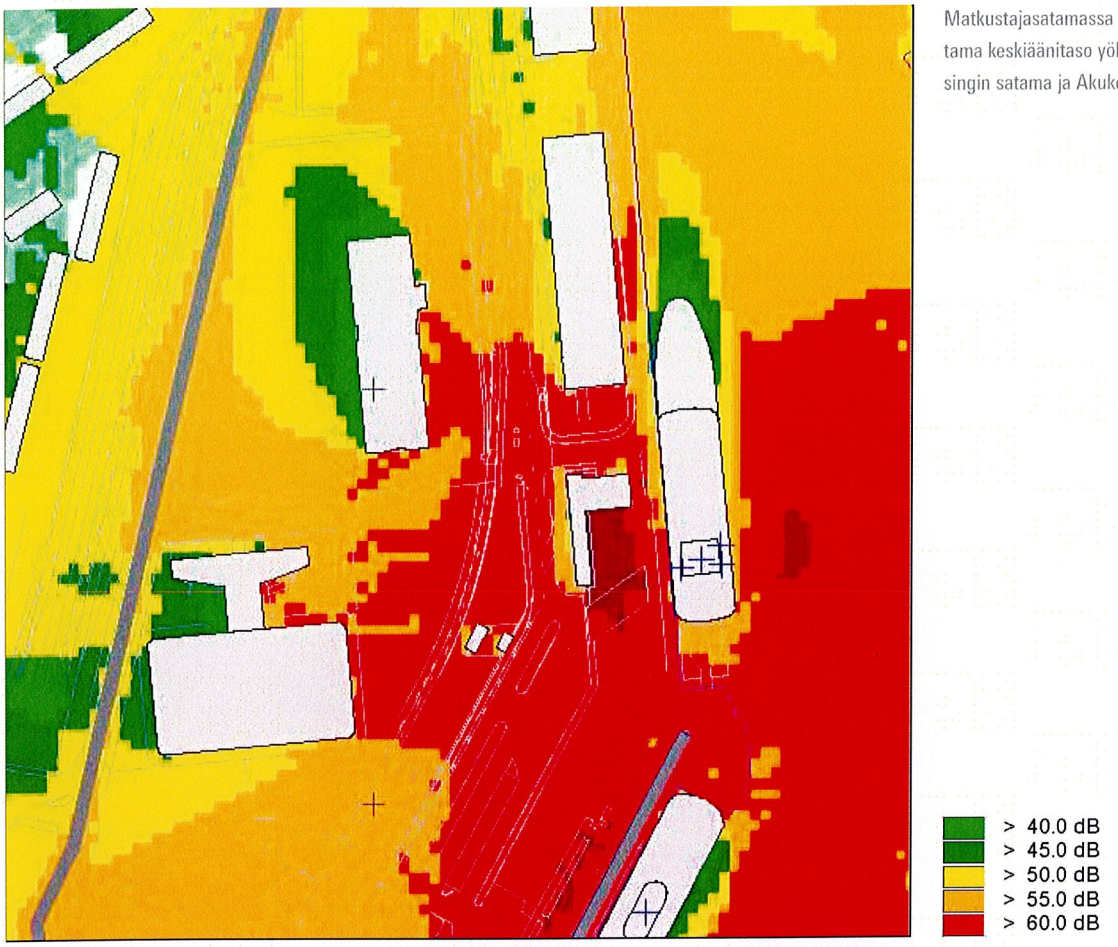
Helsingin Länsisataman matkustajalaivojen päästövaikutusten arviointi leviämislaskelmin. Ilmatieteen laitos 2002

Päästöt ilmaan

Matkustajasataman laivat aiheuttavat päästöjä ilmaan. Leviämismallilaskelmien perusteella pitoisuudet pysyvät reilusti ohjearvotasojen alapuolella. Laivojen pakokaasut aiheuttavat jonkin verran myös hajuhaittaa lähiympäristössään. Telakka-alueella käytetään mm. maaleja, joiden liuottimet aiheuttavat toisinaan hajua Jätkäsaarenrannan alueella.

Melu

Tällä hetkellä alueen melulähteitä ovat tavarasataman liikenne, toiminta ja alukset, matkustajasataman liikenne ja alukset sekä Hernesaaren helikopterikenttä. Päiväaikana ei ole varsinaisia meluongelmia nykyisillä asuinalueilla. Helikopterit aiheuttavat meluhaittaa teollisuus- ja satama-alueella, mutta kauempana sijaitsevilla asuinalueilla meluhaitta on vähäisempää. Kesäaikana laivapaikkojen tarve on suurin ja nykyistä asutusta lähinnä sijaitsevat Hietalahden laituripaikat ovat käytössä. Talviaikana apukoneita käytetään eniten, koska energian tarve on siiloin suurinta. Apukoneen käytön on todettu häiritsevän osaa ympäristön asukkaista. Mikäli satamassa yöpyvä laiva ottaa energian sataman sähköverkosta, ei apukonetta tarvitse käyttää. Jätkäsaaren uusissa asuinkortteleissa ei suunnitella sataman lähistöllä siihen suuntaan avautuvia parvekkeita tai ulkooleskelualueita. Suurimman meluhaitan aiheuttaa kokoojakatujen ajoneuvoliikenne ja se kohdistuu näiden katujen vieressä sijaitseviin puistoihin ja rakennusten alakerroksiin.



Matkustajasatamassa talvella yöpyvien laivojen aiheuttama keskiäänitaso yöllä 2 m laskentakorkeudessa. Helsingin satama ja Akukon Oy

Alimmat korkotasot

Alueen nykyinen maanpinnan korkeusasema on pääosin +2,2 ... +3,5. Kun rakennetaan meren rantaan uutta aluetta, pidetään katujen alimpana korkeusasemana tasoa +2,6 ja rakenteiden alimpana korkeustasona +3,0, ellei rakenteita ole suojattu vesitiiviillä rakenteilla. Vähäisempiä erillisiä rakenteita voidaan tarvittaessa rakentaa alemmalle tasolle. Korkeustasojen suunnittelu tarkentuu asemakaavavaiheissa korttelialueiden, yleisten alueiden ja kunnallistekniikan suunnittelun myötä.

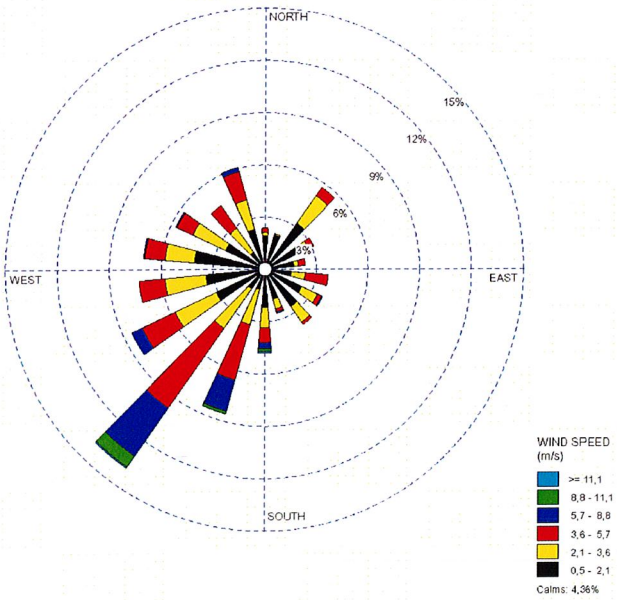
Tuulisuus

Lausunnon "Ohjeita tuulisuuden huomioon ottamiseksi Jätkäsaareen suunniteltavaa asuinaluetta varten" (VTT/tuotteet ja tuotanto 12.03.2002) mukaan suunnittelun kannalta merkittävintä on suojata alue kylmiltä luoteis- ja pohjoistuulilta. Yleisiä alueita, joita käytetään pääosin kesällä, voidaan sijoittaa etelärantaan. Pohjoisesta, koillisesta ja idästä tulevilta tuulilta suurin osa on kaupunkirakenteen suojaama. Paikallisia tuuliongelmia voi kuitenkin olla alueen koillisosassa, jossa on avointa Hietalahdentorin ja Jätkäsaaren välillä. Samoin pohjoisesta Mechelininkadulta ja rautatielinjaa pitkin tuuli puhaltaa erityisesti Jätkäsaaren risteykseen.

Tuuliongelmia esiintyy yleisesti suurten erillisten rakennusten ympärillä ja pitkillä suorilla kaduilla, joiden varrella on tiiviisti suuria rakennuksia. Katutilan ja rakennusten suunnittelussa tulee välttää sellaisia ratkaisuja, jotka lisäävät tuulen pyörteisyyttä. Tuulisimpiin paikkoihin tulee suunnitella rakennettavaksi tiheästi matalahkoja rakennuksia.

Alueen tuulisuus tullaan erityisesti ottamaan huomioon suunnittelussa ja ensimmäisen asemakaavanmuutoksen yhteydessä tehdään koko osayleiskaava-alueen kattava tuulisuusselvitys pienoismallikokeena.

Vallitseva tuulensuunta ja nopeus Helsingissä heinä-joulukuussa 2004. Ilmatieteen laitos





Kaupunkimittausosasto

4 Osayleiskaavasuunnitelma



4.1 Kokonaisrakenne

Jätkäsaaren kaupunkirakenteen keskeinen tekijä on kaareutuva Länsisatamanpuisto, joka johtaa Selkämerenpuiston ja Ruoholahden tärkeimmän jalankulkuakselin jatkeena meren rantaan. Pääosa rakentamisalueista ryhmittyy tämän keskuspuiston ympärille. Läntisin ja eteläisin osa, Saukonranta ja Saukonnokka sijaitsevat molemmin puolin Poseidonin puistoa. Matkustajasatama sijaitsee nykyisellä paikallaan Jätkäsaaren lounaisrannalla ja silleon varattu laajentumistilaa lisätäytöillä.

Pääasialliset sisääntuloreitit keskustan suunnasta ovat lähellä Ruoholahden puoleista reunaa sijaitseva Välimerenkatu, ja matkustajasatamaan johtava Valtamerenkatu. Lännestä ja Ruoholahden suunnalta Jätkäsaareen johtaa Länsisatamankatu, kun Crusellinsilta lahden yli saadaan rakennettua.

Jätkäsaaren keskus muodostuu Saukontorin ympärille, koska molemmat sisäiset pääkadut risteävät sen kohdalla. Tästä alkaa myös Atlantinkatu, joka seuraa Länsisataman puiston muotoa.

Jätkäsaaren liikuntapuisto sijaitsee sataman kohdalla Valtamerenkadun länsipuolella. Sijaintiin on vaikuttanut ratkaisevasti alueella vuoteen 1943 toiminut yhdyskuntajätteen kaatopaikka, jonka päälle ei voida rakentaa rakennuksia.

Kirkko rakennetaan omalle saarelle, joka yhdistyy Atlantinkatuun ja Valtamerenkatuun silloilla.

Saukonrannan ja Saukonnokan poikki kulkee kapeat kanavat jotka yhdistyvät Poseidonin puiston kohdalla olevaan venesatamaan.

4.2 Kokonaismitoitus

Alueella on asuinrakentamista yhteensä noin 600 000 k-m^2 ja uusia työpaikkoja ja palveluita yhteensä 300 000 k-m^2. Asukasmääränä tämä tarkoittaa 14 500 henkeä ja noin 6 000 työpaikkaa. Säilyviä rakennuksia kerrosalasta on yhteensä 55 000 k-m^2. Aluetehokkuus on e= 0,88-0.93.

Kunkin osa-alueen kerrosaloista päätetään asemakaavoituksen yhteydessä.

4.3 Osa-alueet

Osayleiskaavaehdotuksen pohjaksi on laadittu suunnitelma, jossa on tarkasteltu muun muassa alueen kaupunkirakennetta, kaupunkikuvaa ja toimintojen sijoitusta.

Osayleiskaavaehdotus mahdollistaa monenlaisia suunnitteluratkaisuja asemakaavoja laadittaessa.

4.3.1 Hietasaari ja Ruoholahden reuna

Hietasaaren osa-alue ja Ruoholahtea vasten oleva reuna-alue liittävät alueen ympäröivään kaupunkirakenteeseen. Hietalahden rannasta alkava sisäinen pääkatu, Välimerenkatu kulkee näiden alueiden välistä nykyisen Laivapojankadun eteläpuolella. Reuna-alueen korttelirakenne on puoliavoin ja rakennusten korkeudet ovat pääosin 5½–6½ kerrosta. Kaupunginosapuiston reunaan ja Valtamerenkadun päätteeksi on esitetty näitä selvästi korkeammat asuinrakennukset. Uusien rakennusten sekä nykyisen Ruoholahden väliin jää kävelykuja. Osa Laivapojankadun varren pysäköintitonteista on havainnekuvassa esitetty säilyviksi, osa esitetään sijoitettavaksi uudelleen.

Hietasaaren alue muodostuu lähes kantakaupunkimaisista umpikortteleista, joiden välissä kulkee polveileva kävelykuja avautuen välillä pieniksi aukioiksi. Kujan toisella puolella oleva rakennusmassa on kantakaupungin ratkaisuista poikkeava noin 2-kerroksinen rakennus, joka tuo valoa ja väljyyden tuntua kapealle kujalle. Muuten rakennukset ovat noin 6½ kerrosta, paitsi alueen hotelli, joka on korkeampi ja selvästi erottuva muodostaen porttiaiheen yhdessä Välimerenkadun kulmassa olevan korkean asuinrakennuksen kanssa. Muutamien korttelien pohjoisnurkissa on pieniä toimitilarakennuksia.

Jätkäsaaren arvokkaimmat vanhat suojelurakennukset, makasiinit L2 ja L3 sijaitsevat tällä alueella ja niille etsitään sopiva käyttö. Sataman kappaletavaravarastoa esitetään liikuntatiloiksi. Jätkäsaaren toista koulurakennusta on esitetty kappaletavaravaraston ja liikuntapuiston viereen, jolloin koulu ei tarvitse omia liikuntatiloja.

Hietasaaren kerrosala on yhteensä 217 000–241 000 k-m^2. Asuinkerrosala on 112 000–124 000 k-m^2 , toimitilakerrosala 47 000-52 000 k-m^2, koulu 6 000 k-m^2, lastentalo 3 000 k-m^2 ja säilyviä rakennuksia on 55 500 k-m^2.

Ruoholahden reunan kerrosala on yhteensä 42 000–47 000 k-m^2. Asuinkerrosala on 30 000–33 000 k-m^2 ja toimitilakerrosala 12 000–14 000 k-m^2.

Tulevaisuuden näkymä Jätkäsaareen keskustan suunnasta (Neobeat).







Havainnekuva Jätkäsaarenkalliolta

4.3.2 Jätkäsaarenkallio

Jätkäsaarenkallio sijaitsee vastapäätä Hietasaaren aluetta keskuspuiston vastakkaisella puolella. Alueen korttelirakenne kävelykujineen ja pienine aukioineen muistuttaa Hietasaaren korttelirakennetta, mutta korttelit ovat suurempia ja niihin on sijoitettu ympäröiviä 6½ kerroksisia rakennuksia matalammat asuinrakennukset myös korttelin sisälle. Pienet toimitilarakennukset sijaitsevat korttelien pohjoisnurkissa Välimerenkadun varrella.

Jätkäsaarenkallion kerrosala on yhteensä 97 000-108 000 k-m^2. Asuinkerrosala on 78 000-87 000 k-m^2 ja toimitilakerrosala on 19 000-21 000 k-m^2.

Alueen kallioperään rakennetaan pysäköinnin, väestönsuojelun ja huollon tiloja, joista on porras- ja hissiyhteydet rakennuksiin ja kaduille.

4.3.3 Valtamerenkaari

Valtamerenkaari-alue sijoittuu Jätkäsaaren liikuntapuiston länsipuolelle ja Länsisatamanpuiston reunaan. Asuinkorttelit kiertävät uimarannan, ja osa kortteleista rajoittuu satamaan johtavaan Valtamerenkatuun. Korttelirakenne tulee suunnitella Jätkäsaaren kalliosta ja Hietasaaren alueesta poikkeavalla tavalla. Kortteleiden pohjoissivuilla voi esimerkiksi olla korkeampi porrastettu rakennusmassa, jolta järjestetään näkymät puistoon. Tonttikatuja alueella ei tarvita vaan tonttiliittymät voidaan järjestää suoraan Länsisatamankadulta. Jalankulkuyhteydet liikuntapuistosta kaupunginosapuistoon tulee suunnitella useasta kohdasta alueen läpi, kuitenkin siten tuulisuus otetaan huomioon, eikä tuulisolia muodosteta. Valtamerenkadun ja Atlantinkadun liittymäkohdassa oleva kapea kortteli toteutetaan toimitiloina.

Valtamerenkaaren kerrosala on yhteensä 105 000–117 000 k-m^2. Asuinkerrosala on 83 000–92 000 k-m^2 ja toimitilakerrosala 22 000–25 000 k-m^2.

Havainnekuva Länsisatamanpuistosta kohti Jätkäsaarenkalliota



4.3.4 Atlantinkaari

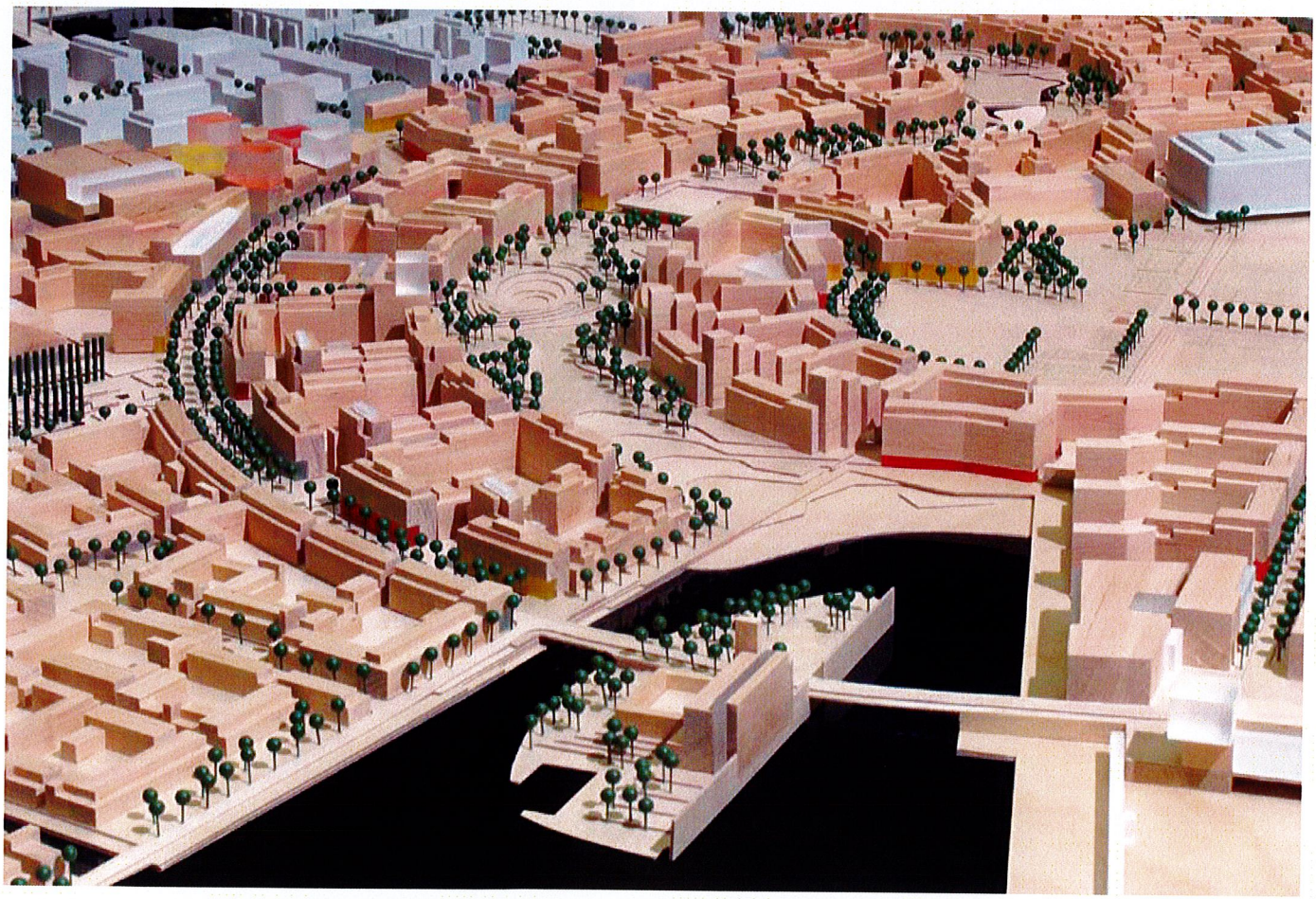
Atlantinkaari sijoittuu Länsisatamanpuiston reunaan ja Atlantinkadun varteen. Korttelit ovat suuria umpikortteleita joiden sisällä voi olla rakennusmassoja ja joiden pihat on porrastettu ympäröivän maanpinnan nousun mukaan. Asukaspuisto jakaa alueen korttelit kahteen ryhmään. Asukaspuiston pohjoispuolisissa kortteleissa sijaitsee lastentalo ja palvelukortteli. Keskimääräinen kerrosluku on noin 6½ kerrosta mutta alueelle tulee suunnitella selvästi tätä korkeampi rakennusosa Lauttasaaren Tallberginkadun akselin päätteeksi. Kirkkosaaren vastaisella rannalla rakentamisen tulee olla selkeästi matalampaa kuin muualla korttelissa, noin 3–4 kerrosta.

Atlantinkaaren kerrosala on yhteensä 90 000–100 000 k-m^2. Asuinkerrosala on 69 000–77 000 k-m^2 ja toimitilakerrosala 19 000-21 000 k-m^2, lastentalo 2 000 k-m^2 .



Havainnekuva uimarannasta

Pienoismallissa Atlantinkaari, Valtamerenkaari sekä etualalla Kirkkosaari.



4.3.5 Saukontorin keskus

Saukontorin keskuksessa on alueen suurin palveluiden keskittymä ja 1–2 suurinta elintarvikemyymälää. Keskuksesta rakennetaan vetovoimainen liikealue jossa on myös julkisia palveluita mm. kirjasto. Keskukseen rakennetaan kaupallisten palveluiden lisäksi toimitilakerrosalaa. Keskukseen liittyy Saukonpaaden asemakaavassa oleva Saukontori joka on rantatori ja aukeaa ilta-aurinkoon. Pysäköinti on kellaritasossa.

Saukontorin toimitila- ja liikekerrosala on yhteensä noin 40 000 k-m^2.



Havainnekuva Saukonrannasta

4.3.6 Saukonranta

Saukonrannan asuinalue sijoittuu Jätkäsaaren luoteiskulmaan, aluekeskuksen länsipuolelle. Alueen sydämenä toimii alueen eteläosan poikki kulkevan kapean kanavan satama-allas toreineen. Tori rajautuu kolmelta sivultaan suojaisaksi ja intiimiksi tilaksi ja sen ympärille sijoittuu usean korttelin laajuinen autoton alue. Toinen Jätkäsaaren kouluista sijoitetaan Saukonrantaan, Poseidoninpuiston reunaan. Rakentaminen on alueen reunoilla kolmikerroksista ja alueen keskellä 5–6 kerroksista. Poikkeuksena Atlantinkadun varsi, jossa rakennukset ovat n. 7 kerroksisia. Rakentaminen rajautuu etelässä Poseidoninpuistoon. Alueen rakennukset ovat vaihdellen rivi-, kerros- ja kytkettyjä pienkerrostaloja sekä niiden yhdistelmiä. Kanavan varrella sijaitsevat rakennukset ovat kerros- ja pienkerrostaloja. Rakentaminen ulottuu myös kanavan yli.

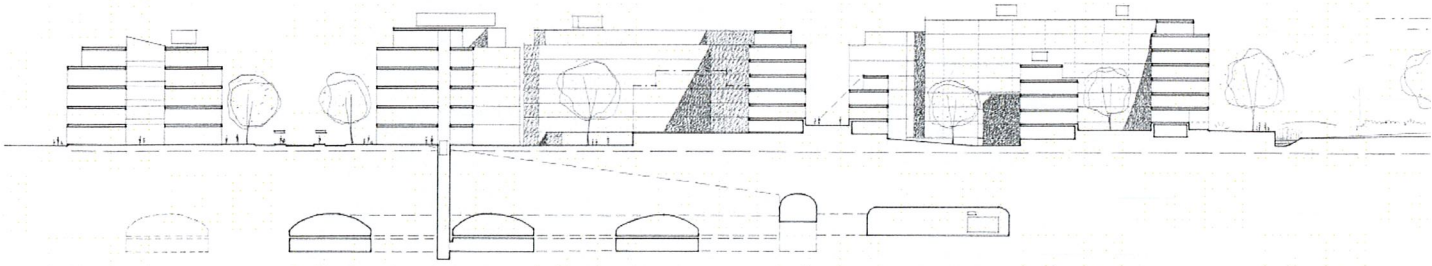
Venesatama sijoittuu Saukonrannan ja Saukonnokan väliselle alueelle. Venepaikkoja satamaan mahtuu noin 300 kpl ja talvisäilytyspaikkoja voidaan varata tämän alueen tarpeisiin venesataman läheisiltä alueilta noin 100–150 kpl. Kokemuksen mukaan noin 50 % veneilijöistä tarvitsee mahdollisuutta lähialueen talvisäilytyspaikkaan ja muut vievät veneensä muualle kunnostettavaksi tai säilytettäväksi.

Saukonrannan kerrosala on yhteensä 124 000–138 000 k-m^2. Asuinkerrosala on 95 000–106 000 k-m^2 ja toimitilakerrosala 21 000–24 000 k-m^2 ja koulu 8 000 k-m^2.



Havainnekuva Saukontorin keskuksesta

Alueleikkaus



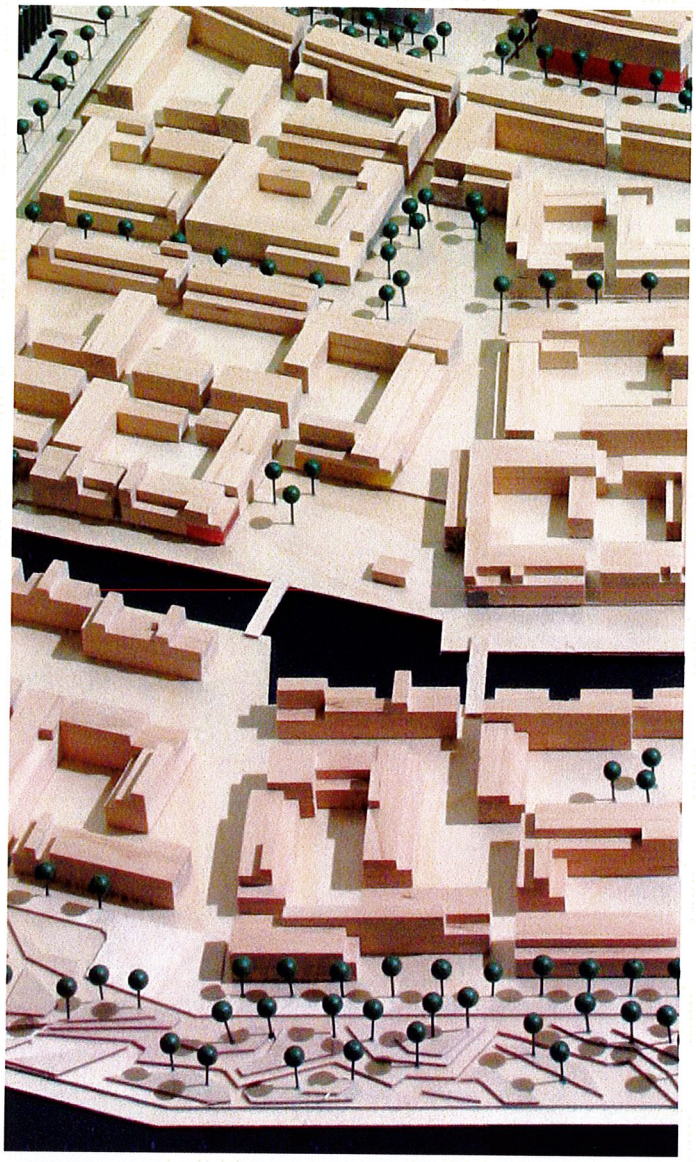
4.3.7 Saukonnokka

Saukonnokan alue sijaitsee Jätkäsaaren eteläisimmässä osassa ja sen jakaa kahteen osaan luode-kaakko suuntainen kanava. Korttelirakenne jäsentyy pienimittakaavaiseksi miljööksi, jossa suojaiset pihat, kapeat kujat ja pienet aukiot muodostavat välimerellistä ilmettä. Alueen keskelle muodostuu kahden eri koordinaatiston kohdatessa mielenkiintoinen aukiotilasarja, jossa kulkee myös jalankulkuakseli kanavan yli rantapuistoon. Alueella voi olla sekä pienimittakaavaista kerrostalorakentamista että tiivis- ja matala tyyppistä kytkettyä noin 3 kerroksista pientalo- ja rivitalorakentamista. Kanavan lounaisrannalla rakennukset sijoittuvat pääosin kiinni kanavan reunaan. Atlantinkaaren läheisyydessä kerrosluvut nousevat jonkin verran.

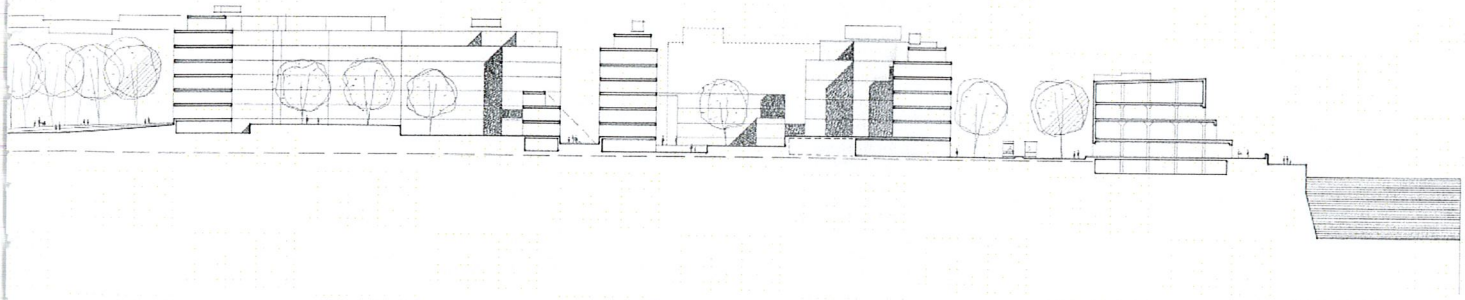
Saukonnokan kerrosala on yhteensä 83 000–92 000 k-m^2. Asuinkerrosala on 78 000–87 000 k-m^2 ja toimitilakerrosala 4 500–5 000 k-m^2.

4.3.8 Kirkkosaari

Jätkäsaaren merikirkko sijoittuu omalle saarelleen Saukonnokan ja uimarannan tuntumaan. Saarelle pääsee siltoja pitkin sekä Atlantinkaarelta että Valtamerenkadulta. Kirkon kerrosala on 1 500 k-m^2. Kirkkosaaren ja uimarannan väliin voidaan tehdä vedenalaisia täyttöjä, jolloin uimarannan edusta saadaan madallettua ja helpotetaan myös pohjarakentamista ja massataloutta.



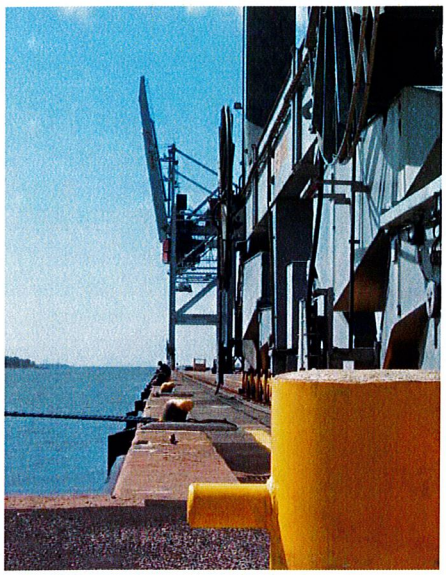
Mallikuva Saukonnokasta



4.3.9 Matkustajasatama ja työpaikkarakentaminen

Matkustajasatamaa laajennetaan täytöillä lounaaseen. Alue rajautuu Valtamerenkadun ja rannan väliselle alueelle ja sen pinta-ala on noin 18 ha. Uuden keskeisen terminaalin rakentamiseen varaudutaan siten, että yhteydet laituripaikoille molempiin suuntiin ovat mahdollisimman samanpituiset. Muita terminaalirakennuksia ei tällöin tarvita. Osa satamaa on mahdollista kattaa kannella nykyisen L4-terminaalin eteläpuolella ja työpaikkarakentamista esitetään kansirakenteen päälle siten, että satamakentän kohdalla on keskimäärin 4-kerroksisia toimistorakennuksia ja ryhmän päissä on korkeammat noin 8-kerroksiset korostusosat. Satamaan kulku tapahtuu Valtamerenkadulta ja Länsisatamankadun päästä siten, että laivoihin menevä autoliikenne johdetaan kannen alle ja saattoliikenne kannen tasoon nostetun kadun kautta samaan tasoon rakennettuun terminaaliin.

Matkustajasataman työpaikkakerrosala. Matkustajasataman alueella saa olla sataman toimintaan kuulumatonta työpaikkarakentamista 55 000-65 000 k-m^2, joka on rakennettava kannelle satamakentän päälle.



Melkinlaituri, Jätkäsaari 2003

Havainnekuva Mechelininkadun alikulusta





Havainnekuva ja leikkaus Länsisatamanpuistosta. Länsisatamanpuiston pintavedet voidaan kerätä vesiaiheeksi.

4.4 Julkiset ulkotilat

4.4.1 Kadut ja aukiot

Alueen kadut ja aukiot on tarkoitus suunnitella kaupunkimaisiksi ja korkeatasoisiksi. Pääkatuja reunustavat puukujanteet. Jätkäsaaressa katukuva muodostuu pääasiassa tiiviin korttelirakenteen rajaamista katutiloista. Kaupunkimaiseen katukuvaan kuuluvat myös aukiot, joita on alustavasti kaavailtu mm. rantojen tuntumaan ja asuinalueiden sisäosiin. Suurin ja merkittävin aukio on osaksi Saukonpaaden alueeseen kuuluva Saukontori keskuksen pohjoispuolella merenrannassa.

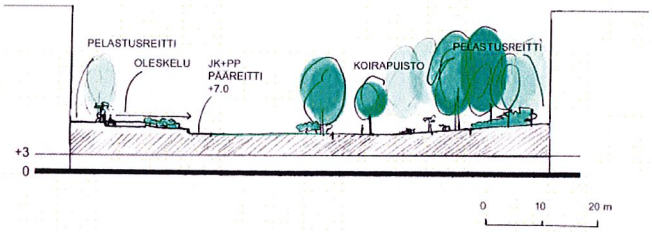
4.4.2 Rannat

Rannat tulevat matkustajasatamaa lukuun ottamatta olemaan julkisessa käytössä. Vaikka seudullinen ulkoilureitti Helsingin rantoja pitkin kulkeekin varsinaisesti alueen mantereeseen yhdistävän kannaksen kautta, muodostaa Jätkäsaaren alue siihen aikanaan puoleensavetävän lenkin. Tällä ns. maisemareitillä on mahdollista niin kävely, pyöräily kuin oleskelukin.

Tavarasataman jäljiltä jäävät laiturirakenteet on tarkoitus säästää mahdollisuuksien mukaan sellaisenaan, merkintöineen ja pollareineen.

4.4.3 Puistot

Julkiset ulkotilat, kuten puistot, aukiot ja rannat ovat merkittävä identiteettitekijä uuden kaupunginosan suunnittelussa. Jätkäsaaressa ne ovat kaupunkimaisia, korkeatasoisia ja toiminnallisesti monipuolisia. Yleisilme on merelliseen rantamaisemaan sopiva, omaleimainen ja moderni.



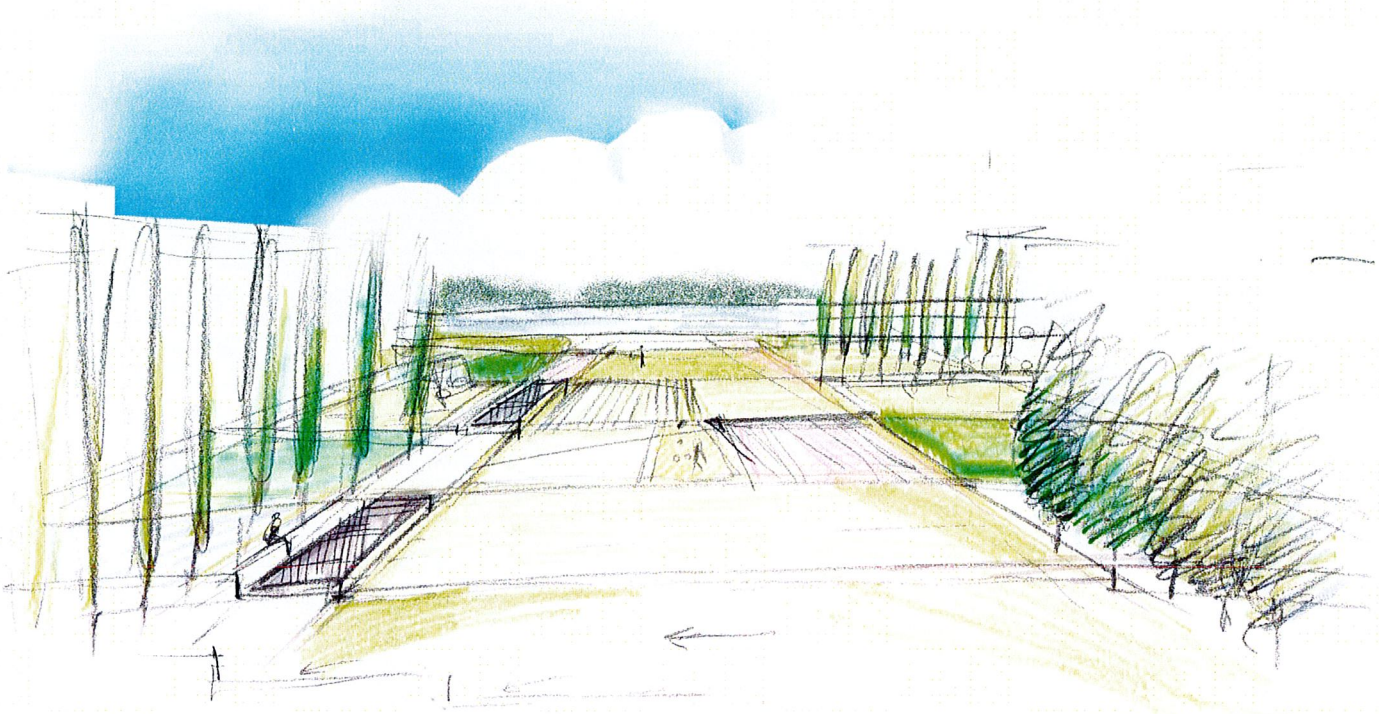
Jätkäsaaren puistojen vaikutus koko kantakaupungin rakennettujen puistojen määrälle on merkittävä. Alueen puistot tulevat vastaamaan paitsi Jätkäsaaren osayleiskaava-alueen asukkaiden, myös lähialueiden, varsinkin Ruoholahden ja Kampin asukkaiden viheraluetarpeisiin. Tämän lisäksi puistot täydentävät virkistysaluetarjontaa koko kantakaupungin osalta.

Rantoja kiertävälle, seudulliselle kevytliikenteen reitille syntyy vaihtoehtoreittejä Jätkäsaaren kautta. Näin ollen varsinkin ranta-alueen viheralueilla tulee olemaan myös seudullista merkitystä.

Alueen keskeiset julkiset ulkotilat muodostavat verkoston, jota pitkin on mahdollista rakentaa turvalliset ja miellyttävät kevytliikenteen yhteydet alueen läpi rantaan. Asuinalueilla on lisäksi korttelipuiston luonteisia, pienempiä oleskelupuistoja.

Puistojen kokonaismäärä on n. 19,8 ha, josta Länsisatamanpuiston pinta-ala on n. 8,7 ha, liikuntapuisto n. 5 ha, rantapuistot n. 3,5 ha ja Poseidoninpuisto n. 2 ha. Tämä on asukaslukuun suhteutettuna n. 13 m² asukasta kohden (9,6 ilman liikuntapuistoa) ja n. 23 % maapinta-alasta. Helsingin kaupunginosista lähinnä vastaava on Ullanlinna, jossa puistoa on n. 14 m² / asukas.

Lisäksi Mechelininkadun alituksen kohdalla on 1 ha laajuinen puistovyöhyke, jota ei ole laskettu käyttöpuistojen kokonaismäärään.



Havainnekuva Poseidoninpuistosta.

Länsisatamanpuisto

Keskeisin puistoista on alueen kaarevalinjaisena halkaiseva, n. 1 100 metriä pitkä ja 88 metriä leveä Länsisatamanpuisto. Se yhdistää Ruoholahden asuinkorttelit rantaan osayleiskaava-alueen eteläpäässä, ja on samalla alueen kenties tärkein tunnistettavuustekijä.

Puiston läpi on linjattu nopea, esteetön pääreitti, joka johtaa alueen muihin puistoihin ja meren rantaan. Puisto on rytmitetty maisematilojen sarjaksi, hahmottuen kuitenkin yhtenäisenä siten, että puiston läpi avautuu pitkiä näkymiä. Maastonmuotoilu on veistoksellista. Puisto on kaavailtu kauttaaltaan nostettavaksi täyttömailla nykyistä maanpinnan tasoa n. 1–7 m korkeammalle. Korkeimmillaan puisto on kohdassa, jossa kevyt-liikenteen pääreitti ylittää Länsisatamankadun.

Puistoon sijoitettavat toiminnot, kuten leikkialueet, ovat osa puiston visuaalista ilmettä ja maisemallista kokonaisuutta. Periaatteena on monikäyttöisyys ja joustavuus eri käyttötarpeisiin. Puiston toimintoihin kuuluu mm. koira-aitaus, uimaranta, pieni sorakenttä ja kaksi julkista leikkialuetta. Länsisatamanpuiston kokonaisuuteen kuuluu siitä länteen ulkoneva n. 0,4 ha suuruinen asukaspuisto, jonka sisätilat sijoittuvat lähikorttelin yhteyteen. Puiston eteläpäähän merenrantaan on osoitettu paikka uimarannalle. Puiston sommitelmaan on mahdollista integroida valumavesien keräys pintavesiaiheena ja/tai kosteikkona.

Poseidoninpuisto

Poseidoninpuiston suunnittelussa on tärkeää puiston keskiakselilta avautuva näkymä merelle. Puisto voidaan jakaa toiminta-alueisiin, joissa on mahdollista oleskelu, kauttakulku, leikki ja pienimuotoiset pelit. Kasvillisuuden avulla vaimennetaan tuulisuuden vaikutusta.

Rantapuistot

Rantapuistoihin kuuluvat Jätkäsaaren lounaisrannat, Saukonrannan ja Saukonnokan kärjet. Rantapuistojen kautta kulkee osa seudullista rantareittiä. Niissä on oleskelualueita ja mahdollisesti pienimuotoisia leikkinurkkauksia. Erityisesti näissä puistoissa merenrannan ja avomeren läheisyys ohjaavat suunnittelua. Suojaisia oleskelualueita on mahdollista järjestää maastonmuotojen ja istutusten avulla.

Puistoissa tulee käyttää merellisiin olosuhteisiin sopeutuvia kasvilajeja. Suunnitteluperiaatteena on käyttää saaristomaiseman elementtejä ja luoda niiden avulla uudenaikaista puistotaidetta.

Periaateleikkaus rantapuistoista osoittaa, että alue voidaan karkeasti jakaa kahteen vyöhykkeeseen, joista sisempi suunnitellaan siten, että siellä kulkeminen on turvallista kaikkina vuodenaikoina. Ulommassa käytetään aallokkoa ja tuulta kestäviä suunnitteluratkaisuja. Näkymiä merelle avataan sektoreittain, mutta tuulen vaikutusta sisäosalla tulee vaimentaa maastonmuodoin ja istutuksin sekä kulkureittien linjauksella. Myös olosuhteisiin sopeutetun kasvillisuuden tarjontaan on syytä valmistautua hyvissä ajoin.

Korttelipuistot

Lisäksi alueelle suunnitellaan asemakaavoitusvaiheessa korttelipuistoja, jotka ovat korttelirakenteen sisällä ja mahdollista-



Havainnekuva ja leikkaus rantapuistosta.

vat paitsi silmänilon, myös pienten lasten leikin ja eri-ikäisten oleskelun. Niiden tarkoituksenmukaisena minimikokona näiden toimintojen järjestämiseksi voidaan pitää noin 1 000 m².

4.4.4 Liikunta-alueet

Keskeisen liikunta-alueen tulee muodostamaan urheilupuisto, joka tulee sijoittumaan sataman tavaravarastosta liikuntakeskukseksi muutettavaan "bunkkerin" eteläpuolella. Urheilupuistoon on sijoitettu kaksi täysimittaista jalkapallokenttää, jääkiekkokaukalo, pesäpallon harjoituskenttä ja useita pienempiä palloilukenttiä. Nuorisolle suunnatut toiminta-alueet, kuten skeittipuisto sijoitetaan tälle alueelle.

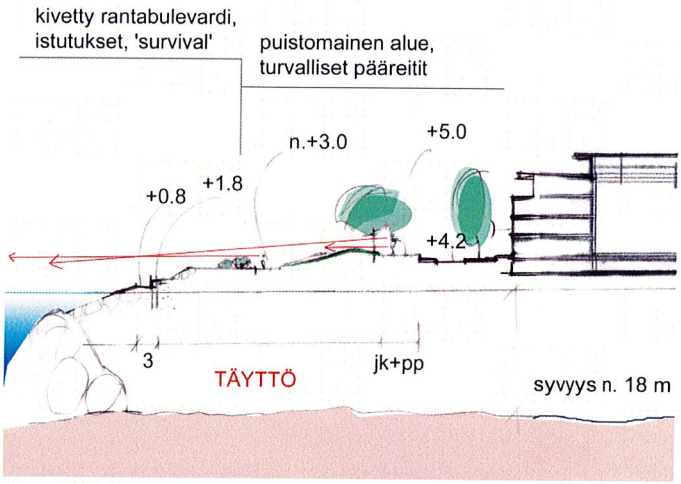
Alueelle rakennetaan myös pieniä tiloja, joita käytetään alueelle eristetyn entisen yhdyskuntajätteen kaasunkeräysjärjestelmän suodattimien ja ympäristöseurannan havaintojärjestelmien sijoituspaikkoina.

4.5 Liikenne

4.5.1 Liittyminen nykytilanteeseen

Liikenne-ennusteen mukaan Jätkäsaaren synnyttämä liikenne on lopputilanteessa noin 30 000 ajoneuvoa/vrk. Liikenne kasvaa rakentamisen myötä vähitellen. Tällä hetkellä Jätkäsaaresta Mechelininkadulle tuleva liikenne on noin 12 000 autoa henkilöautoyksikköinä (sataman suuri raskaan liikenteen määrä on muutettu vastaamaan henkilöautoja). Jos Jätkäsaaren rakentaminen kestää noin 15 vuotta, saavuttaa Mechelininkadulle tuleva liikennemäärä nykyisen tasonsa kymmenessä vuodessa.

Jätkäsaaren liikenteestä runsas puolet suuntautuu Mechelininkatua pohjoiseen, noin kuudesosa Mechelininkatua etelään ja loput Länsisatamankadulle, kun Keskustatunneli on toteutettu. Mikäli Keskustatunnelia ei toteuteta, suuntautuu Jätkäsaaren liikenteestä suurempi osa, noin neljäsosa Mechelininkadun kautta eteläiseen Helsinkiin ja Mechelininkatua pohjoiseen menevä liikenne vähenee vastaavasti.



Mechelininkadun tasausta on nostettu jonkin verran ja esitetty väljää aukiomaista alikulkua kevyelle liikenteelle (kuva sivulla 38). Mechelininkadun toimivuutta iltahuipputuntina selvitettiin tilanteessa, missä koko Jätkäsaari on rakennettu. Mechelininkadun ja Jätkäsaarenlaiturin liittymä toimi hyvin, koska satamaradan poistuttua Mechelininkadun liikennejärjestelyt voidaan rakentaa toimivammiksi Itämerenkadun eteläpuolella. Nykyisin Jätkäsaaren satamaliikenne suuntautuu suurim-

maksi osaksi Mechelininkadulta Länsiväylälle. Pohjoiseen menevälle liikenteelle Porkkalankadun liittymässä on kapasiteettia. Ennustetilanteessa Mechelininkadulta etelästä vasemmalle Porkkalankadulle kääntyvän liikenteen määrä ei juuri kasva nykytilanteesta. Mechelininkatua suoraan menevä liikenne sen sijaan lisääntyy yli kaksinkertaiseksi. Mechelininkadun liikenteen todettiin simuloinnilla toimivan kohtuullisesti myös Porkkalankadun liittymässä. Eniten ruuhkautui Mechelininkatua pohjoisesta tuleva liikenne.

Vaihtoehtoisena ratkaisuna on tutkittu mahdollisuutta ajoneuvoliikenteen kaksitasoratkaisuun Mechelininkadun ja Jätkäsaaren liittymässä. Ratkaisuun ei ole järkevää investoida, koska se ei tule lisäämään Mechelininkadun välityskykyä kokonaisuutena. Tätä ratkaisua ei esitetä osayleiskaavaan. Keskustatunnelin rakentamisen jälkeen Jätkäsaaresta tulee olemaan joustava yhteys keskustatunneliin Crusellinsillan kautta, joka helpottaa Mechelininkadun ruuhkaisuutta.

4.5.2 Ajoneuvoliikenne ja pysäköinti

Osayleiskaavassa Jätkäsaari liittyy matkustajasatamasta alkavan Länsisatamankadun ja Crusellinsillan kautta Ruoholahteen ja edelleen Länsiväylälle. Itäpuolella alue liittyy Jätkäsaarenlaiturin kautta Mechelininkatuun.

Toinen katuyhteys Mechelininkadulle jää pois. Länsisatamankatu ja Valtamerenkatu ovat alueellisia kokoojakatuja. Paikallisia kokoojakatuja ovat Välimerenkatu sekä alueen länsilaidassa oleva Atlantinkatu.

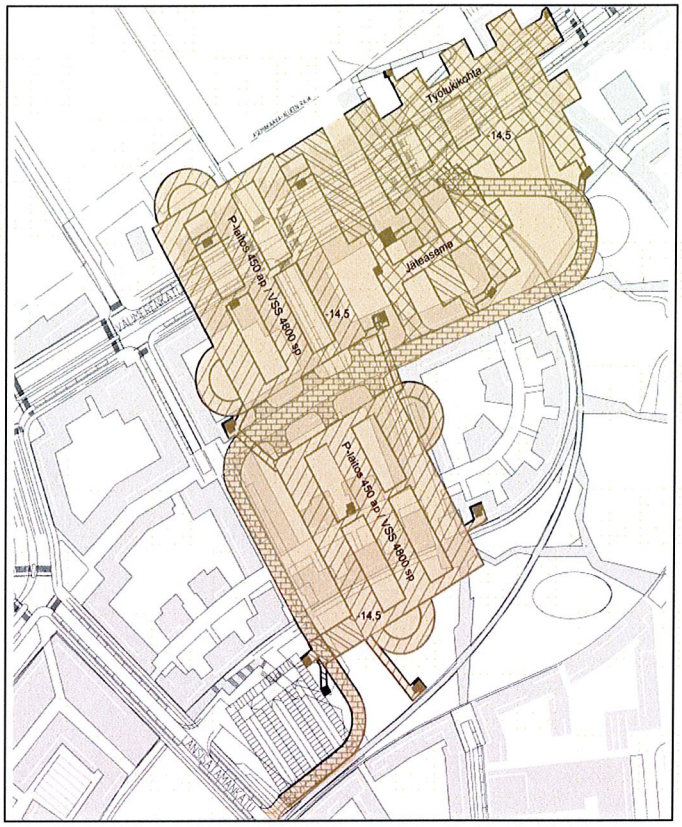
Alueellisilla kokoojakaduilla raitiovaunut erotetaan ajoneuvoliikenteestä omille kaistoilleen. Kaupunkimaisen ympäristön luomiseksi katualue kuitenkin halutaan pitää mahdollisimman tiiviinä.

Satama varautuu Länsiterminaalin matkustajamäärän kasvuun. Nopeiden alusten suosio on viime vuosina erityisesti kasvanut. Matkustajalaivoissa kuljetetaan myös raskasta liikennettä. Tällä hetkellä matkustajalaivojen mukana kulkee noin 300 rekka- ja kuorma-autoa vuorokaudessa, joten raskasta liikennettä jää Jätkäsaareen tavarasataman poistuttua.

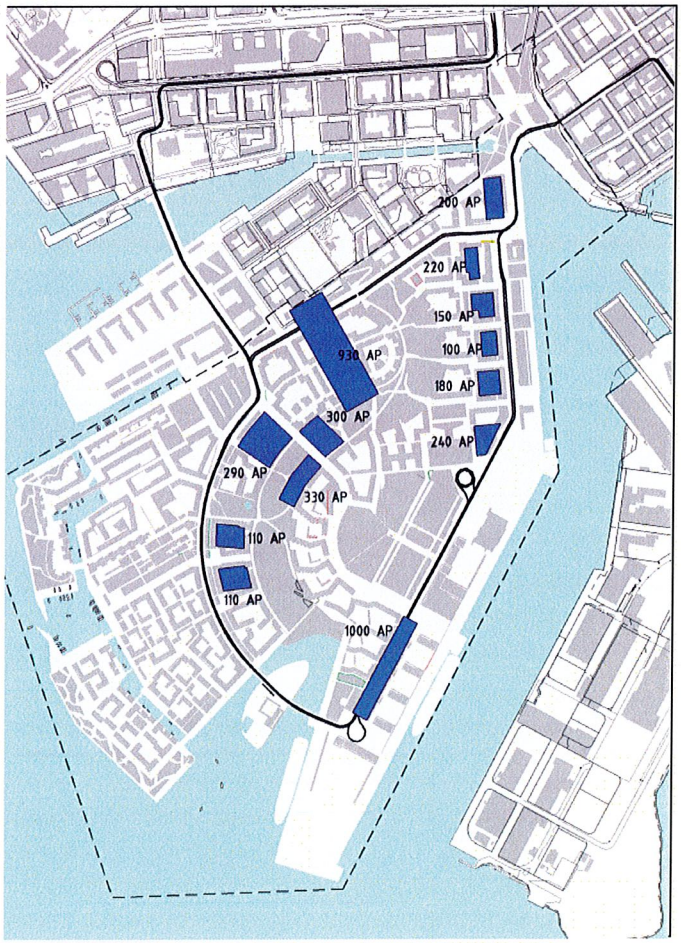
Sataman päälle kaavaillun toimistorakentamisen kohdalla Valtamerenkadun tasausta nostetaan. Sataman sisäinen liikenne jää nykyiselle maantasolle uuden betonikannen alle.

Alueen asukkaiden ja työntekijöiden pysäköintipaikat Atlantinkadun pohjoispuolella sijoitetaan alueellisiin laitoksiin. Pysäköinnin suunnittelussa on lähdetty työpaikkojen ja asuntojen autopaikkojen vuorottaiskäytöstä, mikä tarkoittaa sitä, että käyttäjillä ei ole omia nimikkopaikkoja. Länsi-Pasilassa on vastaavalla ratkaisulla saavutettu pysäköintilaitokseen 160 % käyttöaste. Saukonnokan ja Saukonrannan alueilla pysäköintipaikat ovat tonttikohtaisesti pihan alla. Lisäksi kaikilla kaduilla on vieras- ja asiointipysäköintipaikkoja. Asemakaavoitusvaiheessa kiinnitetään huomiota yhteiskäyttöautojen pysäköintipaikkojen tarkoituksenmukaiseen sijoittamiseen.

Autopaikkamäärien laskentaohjeina käytetään kaupunkisuunnittelulautakunnan vuonna 1994 hyväksymiä ohjeita muilta kuin asukaspysäköinnin osalta. Alueen keskeisellä, tiiviisti rakennetulla alueella käytetään Ruoholahden laskentaohjetta 1 ap / 150 k-m^2. Länsiosan pienkerrostaloalueilla käytetään kaupunkisuun-



ylh. Jätkäsaaren kalliotilojen alustava suunnitelma
alh. Alueelliseen pysäköintilaitosjärjestelmään kuuluvat autopaikat. Saukonrannassa ja -nokassa paikoitus järjestetään tontti- tai korttelikohtaisesti.

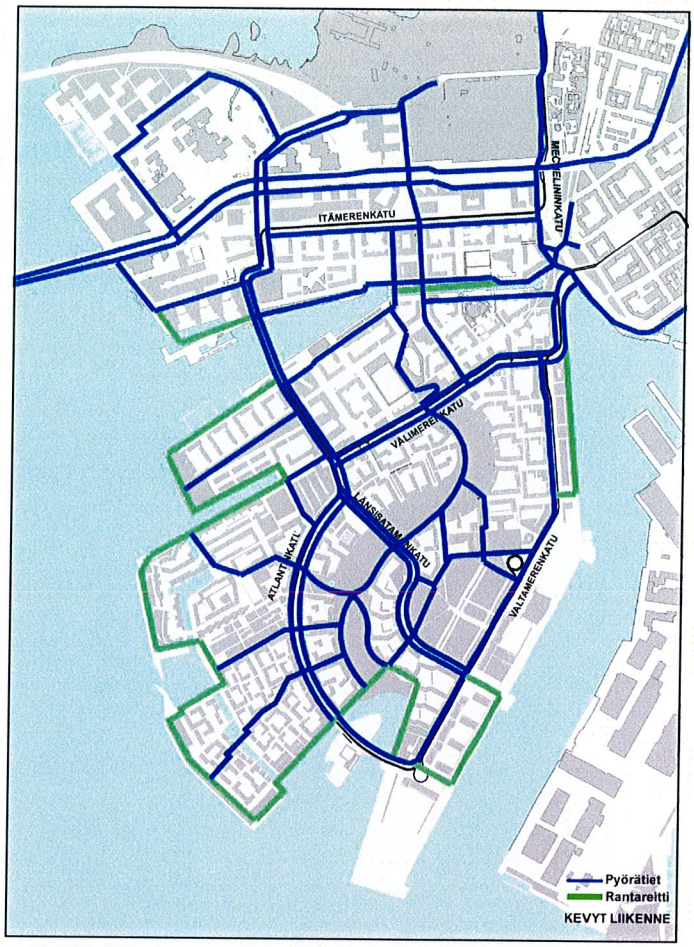


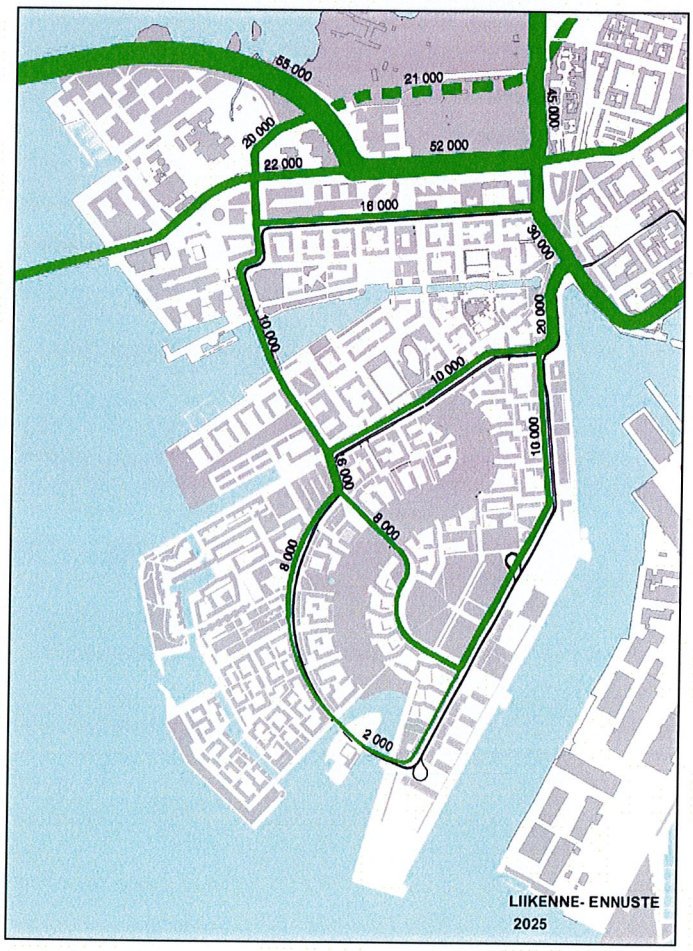
nittelulautakunnan hyväksymää ohjetta 1 ap / 125 k-m^2.

Kadunvarsipaikkoja yleiseen pysäköintiin koko alueella on noin 850 paikkaa.

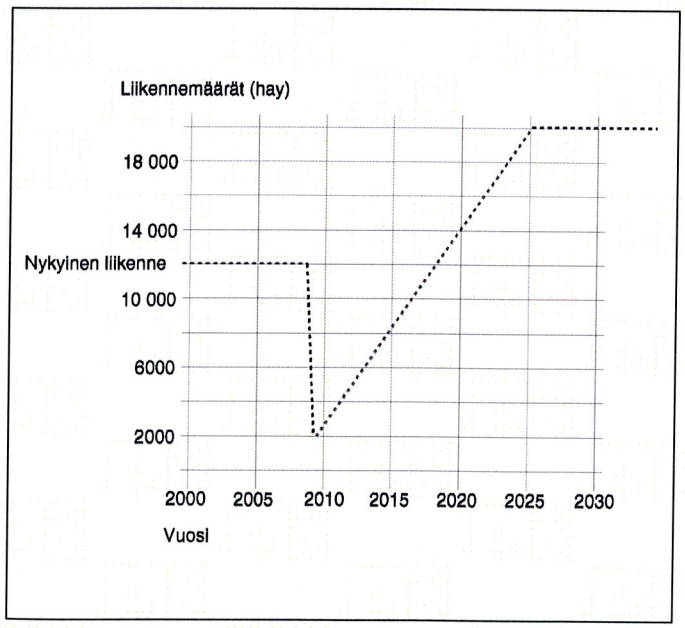
4.5.3 Kevyt liikenne

Jalankulusta erotellut pyörätiet ovat useimmiten kokoojakatujen molemmin puolin, poikkeuksena Valtamerenkatu, jolla pyörätie on vain asuinkorttelien puolella. Länsisatamanpuistoon suunnitellaan kevyen liikenteen pääväylä, joka ylittää Välimerenkadun ja jatkuu edelleen Ruoholahteen ja metroasemalle. Lisäksi yhteys matkustajasatamasta metroasemalle on johdettu liikuntapuiston kautta Länsisatamanpuiston pääreitille ja tehty mahdollisimman luontevaksi. Helsingin rantoja kiertävä kevyen liikenteen verkosto tulee laajentumaan myös Jätkäsaareen. Aluetta suunnitellaan "Esteetön Helsinki" –projektin tavoitteiden mukaisesti siten, että liikkuminen mm. polkupyörällä, rullaluistimilla ja pyörätuolilla sekä lastenvaunujen kanssa on vaivatonta. Mechelininkadun alittava kevyen liikenteen yhteys kantakaupungin suuntaan on mahdollista rakentaa, kun satamarata poistuu käytöstä.





alh. Jätkäsaaresta Mechelininkadulle tulevan liikenteen ennustettu muutos.
oik. Ennustetut liikennemäärät Jätkäsaaressa ja lähialueella (autoja arkivuorokautena).



4.5.4 Joukkoliikenne

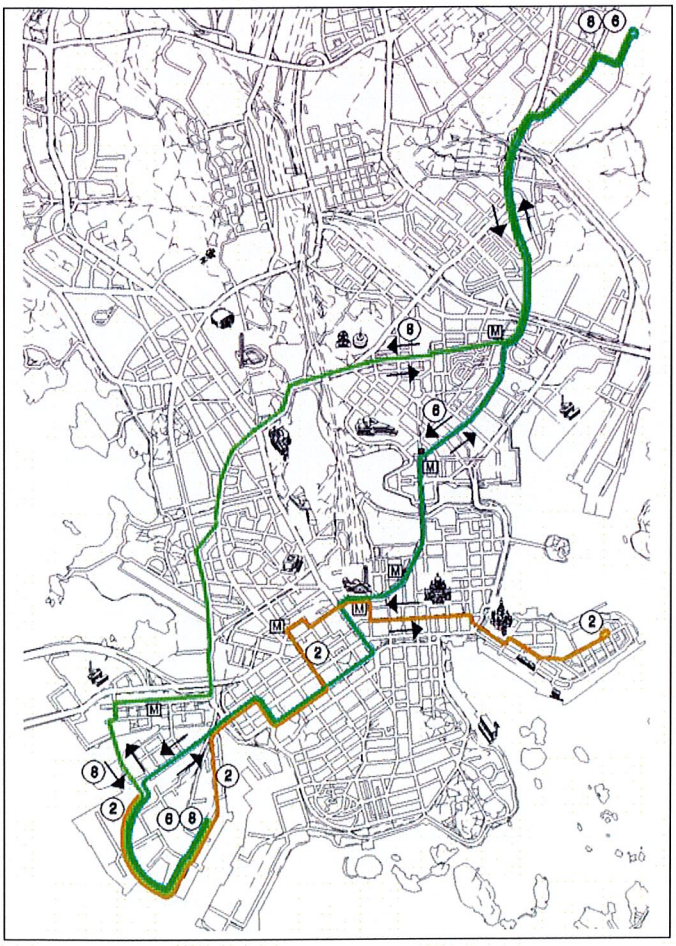
Jätkäsaaren joukkoliikenne hoidetaan raitiovaunuilla. Alueelle suunnitellun asukas- ja työpaikkamäärän perusteella tarvitaan kolme raitiovaunulinjaa. Nykyiset linjat 6 ja 8 jatkavat Jätkäsaareen ja lisäksi tarvitaan linja, joka palvelee satamaa ja sen yläpuolelle rakennettavaa toimitila-aluetta. Tämä on nimetty linjaksi 2, joka kulkisi Katajanokan terminaalista rautatieaseman kautta Länsisataman terminaalille.

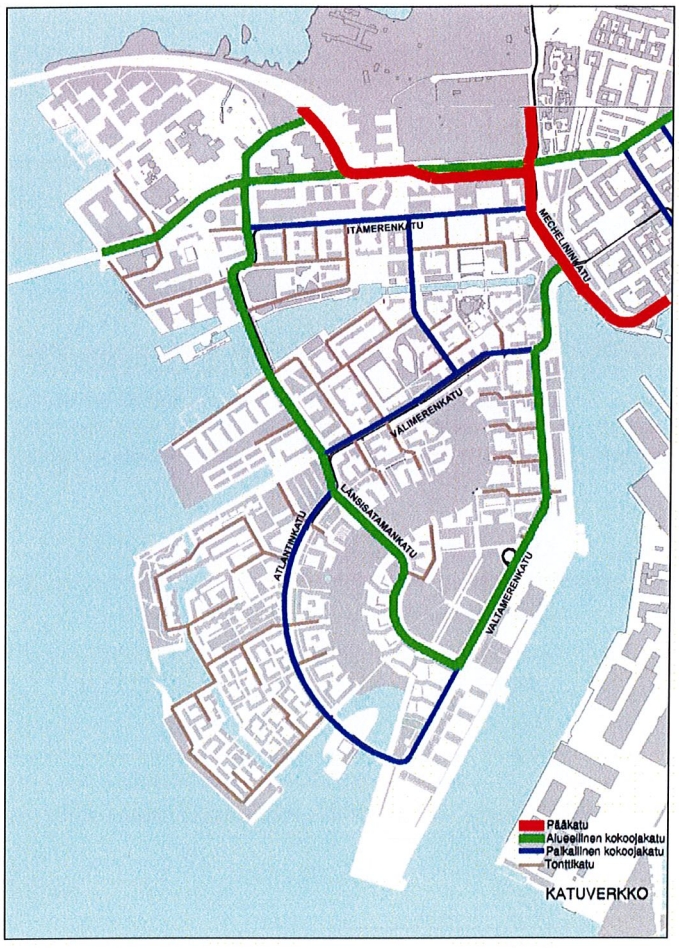
Linjan 8 päätepysäkki on tällä hetkellä Itämerenkadun päässä. Ruoholahden puolella jo rakennetulla Länsisatamankadulla on tilavaraus jatkaa raitiotietä Itämerenkadulta etelään. Saukonpaaden asemakaavassa raitiotievaraus on mukana.

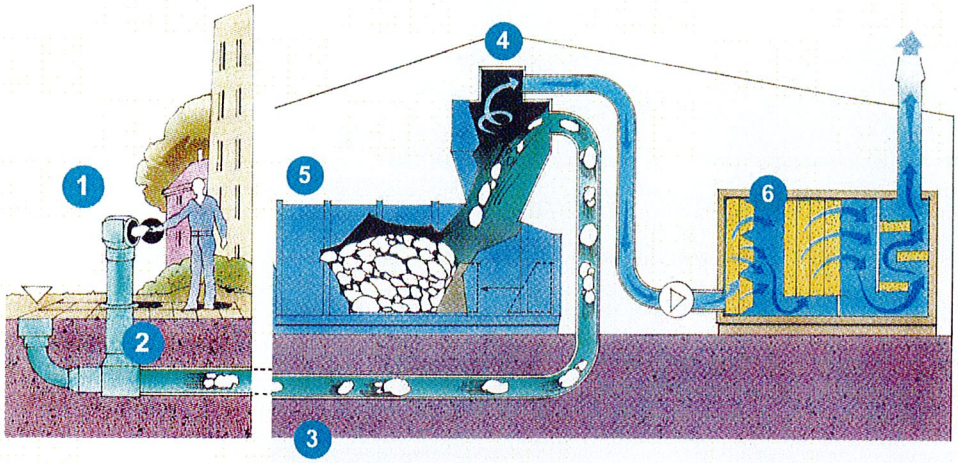
Raitiovanulinjoja suunniteltaessa tutkittiin eri linjausvaihtoehtoja. Raitiotieverkostossa painotetaan asuinalueen joukkoliikenteen palvelutasoa. Suurimmalla osalla asukkaista on 300 metrin kävelyetäisyys lähimmälle raitiovaunupysäkille. Maksimietäisyydeksi tulee 400 metriä.

4.5.5 Huoltoliikenne

Alueen huoltoliikennereitit tarkentuvat asemakaavoitusvaiheessa. Periaatteena on, että huoltoliikenne hoidetaan suoraan tonttikaduilta. Jätehuollon järjestämiseksi esitetään alueellista jätteen imukeräysjärjestelmää, jota on tutkittu yhdessä YTV:n kanssa. Jäteasema sijoitetaan kalliotilaan pysäköintilaitoksen ja huoltokadun yhteyteen. Tällöin jäteautojen liikkuminen alueen tonttikaduilla poistuu lähes kokonaan. Nykyisen Bunkkerissa sijaitsevan rakennusviraston kunnossapidon tukikohdan korvaamista pysäköintilaitoksen ja jäteaseman yhteyteen tutkitaan ensimmäisen asemakaavamuutoksen yhteydessä.







ylh. Jätteen imukeräys (piirros: Envac Ab)
alh. Jätteen tonttikohtainen lajittelupiste ja jäteasema kalliotilassa,
Hammarby-Sjöstad Tukholma (katso myös s. 49)





4.6 Palvelut

4.6.1 Julkiset palvelut

Opetustoimi

Jätkäsaaren alueella on osoitettu paikat kahdelle peruskoululle. Toinen kouluista sijaitsee Hietasaaren alueella liikuntapuiston vieressä ja on kooltaan 5 400 k-m^2. Toinen kouluista sijaitsee Saukonrannan alueella Poseidonin puistoon rajautuen ja on kooltaan 7 400 k-m^2. Tässä mitoituksessa on oletettu että Ruoholahdessa toimivan Kansainvälisen koulun tilat siirtyvät kaupungin haltuun koulun saatua uudet tilat Saukonpaaden alueelta. Tällöin sijoitetaan osa Jätkäsaaren oppilaspaikoista nykyisen kansainvälisen koulun tiloihin. Mikäli näin ei jostain syystä tapahtuisi, tulee koulujen kerrosalaa lisätä yhteensä 3 800 k-m^2.

Lisäksi opetustoimintaa tulee kahteen lastentaloon, joihin sijoittuu peruskoulun alkuopetusta ja päiväkotitoimintaa. Näiden kerrosalat ovat 3 000 k-m^2 ja 2 000 k-m^2. Lastentaloista toinen sijaitsee asukaspuiston vieressä Atlantinkadun varressa ja toinen alueen pohjoisosassa entisen Huutokonttorin tiloissa.

Lisäksi tarvittaneen tilapäisiä parakkikouluja lapsimäärän ollessa maksimissaan rakentamisen jälkeisinä vuosina.

Sosiaalitoimi

Jätkäsaaren palvelujen suunnittelun lähtökohtana on pidetty sitä, että peruspalvelut tuotetaan monipuolisesti sekä kunnallisina että yksityisinä palveluina. Yksityiset ja kaupalliset palvelut tulevat olemaan merkittävä osa palvelutarjontaa. Julkisen ja yksityisen välimaastossa olevat palvelut lisääntyvät. Palveluja tuotetaan jatkossa yhä enemmän viranomaisten, yritysten, järjestöjen ja asukkaiden yhteistyönä. Sosiaalipalvelujen rakenne tulee olemaan avohuoltopainotteinen ja asiakaslähtöinen.

Ruoholahden ja Jätkäsaaren aluetta tarkastellaan yhtenä kokonaisuutena. Suunnittelutavoitteeksi asetetaan väestön monipuolinen ikäjakautuma ja sosiaalinen rakenne mukaan lukien monikansallinen väestö. Alkuvaiheessa alle kouluikäisten suhteellinen osuus väestöstä saattaa olla huomattavan korkea.

Tulevaisuuden asuinympäristö on nykyistä enemmän ympäristö, jossa ollaan myös päivisin. Kotona oleskelevien ja kotona työtä tekevien määrä lisääntyy. Sosiaali- ja terveydenhuollon palvelut kytketään tulevaisuudessa entistä enemmän kotiin (vanhukset, vammaiset ja kehitysvammaiset). Asuinympäristöä on ajateltava erilaisten ihmisten ja monenlaisen tekemisen ympäristönä.

Kaupunkisuunnittelussa varaudutaan uusiin tulevaisuuskuviin. Suunnitteluratkaisujen tulee olla monipuolisia ja tilojen muunneltavia mm. huomioiden uuden asuinalueen alkuvaiheissa korostuvat lasten ja nuorten tarpeet.

Sosiaalitoimen keskuksen tilatarve on yhteensä noin 5 000 m^2 ja se on sijoitettu Atlantinkadun pohjoispäähän raitiovaunuaseman ja Saukontorin keskuksen välittömään läheisyyteen. Samaan kortteliin voidaan sijoittaa myös yksityisen palveluasumisen tiloja, jolloin muodostuu ns. palvelukortteli ja on mahdollista saada synergiaetuja tilojen käyttöön ja palvelujen tuottamisen.

Päivähoito

Vakiintuneeksi lapsimääräksi alueella on arvioitu 9 % asukasmäärästä eli 1 350 alle kouluikäistä lasta, joista 1–6-vuotiaita olisi yhteensä 1 150 lasta. Tilapäiseksi lapsimäärän huipuksi arvioidaan 14 % asukasmäärästä, jolloin Jätkäsaaren alueella olisi enimmillään 2 100 alle kouluikäistä lasta.

Päivähoitopaikkojen tarpeeksi alueella arvioidaan muodostuvan 64 %, pysyvien hoitopaikkojen tarve on 740. Maksimissaan hoitopaikkojen tarve on 1 150.

Päiväkotipaikkojen tarpeeksi arvioidaan 90 % päivähoitopaikoista, jolloin pysyvien päiväkotipaikkojen tarve on 670 ja vastaavasti tilapäinen päiväkotipaikkojen huipputarve 1 030. Tilapäistä tarvetta palvelevat päiväkotipaikat voivat olla esim. kahden ryhmän yksiköitä, joista voidaan helposti luopua tai joiden käyttötarkoitusta voidaan muuttaa esim. sosiaalitoimen asunnoiksi asuntorakentamisen yhteydessä.

Pysyviä päiväkoteja tulee alueelle molempiin lastentaloihin ja näiden lisäksi 6. Tilapäisiä päiväkoteja tarvitaan 3. Lisäksi varaudutaan 15–20 ryhmäperhepäiväkotiin.

Pysyvät päiväkodit alueella

- 2 x 4 ryhmän yksikköä / lastentaloissa
- 3 x 5 ryhmän yksikköä / oma tontti
- 3 x 3 ryhmän yksikköä / korttelissa

Asukaspuistot

Länsisatamanpuiston osana Atlantinkadun varressa on asukaspuisto, johon sijoitetaan esim. koululaisten iltapäivähoitoa ja leikkitoimintaa sekä asukkaiden ja järjestöjen toimintaa. Tarvittavat sisätilat sijoitetaan viereisen korttelin pohjakerrokseen. Asukaspuiston koko on n. 4 500 neliömetriä.

Asukastilat

Erilaiset harrastus- ja kulttuuriyhteisöjen ylläpitämien vapaa-ajan toimitilojen lisäksi varataan asukastiloja asukkaiden omaehtoista toimintaa varten vähintään 1 % asuntokerrosalasta. Asukastiloista vähintään puolet suunnitellaan kaikkien asukkaiden yhteisiksi ja loput talokohtaisina.

Palveluasuminen

Palvelukortteli sijaitsee Atlantinkadun pohjoispäässä vastapäätä Saukontorin keskusta, julkisten ja kaupallisten palvelujen lähituntumassa sekä raitiovaunuaseman vieressä. Kortteliin sijoittuu kunnallisia, yksityisiä sekä järjestöjen ja yhteisöjen palveluita ja toimintaa.

Vanhuspalveluiden korttelissa sijaitsee palvelutaloja, joissa on palveluasuntoja sekä tehostetun palveluasumisen yksiköitä. Kortteliin varataan tilat myös päivätoiminta- ja kuntoutuskeskusta varten sekä kotihoidonkeskus (kotipalvelun ja kotisairaanhoidon palvelujen tarjoaminen korttelissa ja lähialueella). Viihtyisän ja turvallisen korttelipihan tulee tarjota monipuoliset liikuntamahdollisuudet. Palvelukorttelissa voi lisäksi olla muita palveluja tai avoimia asukastiloja sekä asuntoja, jolloin eri ikäryhmien välinen vuorovaikutus on mahdollista.

Kehitysvammaisten asumisyksikkö ja päivätoimintakeskus

Jätkäsaaren alueelle tarvitaan kehitysvammaisille 15-paikkainen asumisyksikkö, joista 10 paikkaa muodostaa ympärivuorokautisen hoitopaikan ikääntyville. Tämä yksikkö voi sijoittua vanhusten palvelukortteliin tai asuntokortteliin.
Lisäksi alueelle tarvitaan 15 -20 -paikkainen päivätoimintakeskus vaikeasti kehitysvammaisille liikuntavammaisille asiakkaille.

Terveyspalvelut

Terveyspalvelut sisältävät terveysaseman, hammashoitolan ja

kotihoidon palvelut. Terveysasema voi palvella Jätkäsaaren ja Ruoholahden asukkaiden lisäksi myös muiden lähialueiden asukkaita. Terveyspalvelujen tilat sijaitsevat palvelukorttelissa ja tilantarpeeksi varataan yhteensä 7000 k-m^2.

Liikuntapalvelut

Sataman nykyiseen kappaletavaravarastoon ("bunkkeri") esitetään erilaisten liikuntapalvelujen ja palloilutilojen sekä uimahallin sijoittamista. Liikuntakeskus liittyy luontevasti rakennuksen läheisyyteen kaavailtuun liikuntapuistoon.

Nuorisotoimi

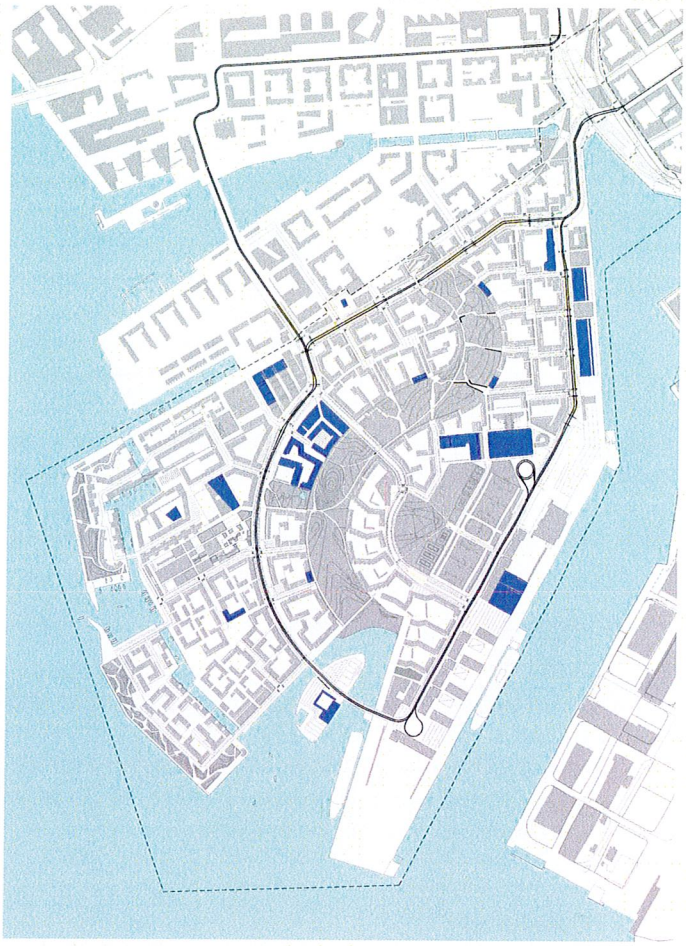
Nuorisotoimen keskeinen kohderyhmä on 10–17-vuotiaat. Toiminnan tilatarve Jätkäsaaressa on nuorisopuisto sekä täysimittainen nuorisotalo (800 k-m^2). Nuorisotiloiksi esitetään entistä sataman huoltorakennusta, huutokonttoria, jonne mahtuu myös muuta kaupungin toimintaa.

Kaupunginkirjasto

Alueelle sijoitetaan kirjasto, jonka palvelualue on Jätkäsaaren lisäksi Ruoholahti, Munkkisaari sekä osin Punavuori ja Kamppi. Nykyisen Punavuoren kirjaston palvelut siirtyvät Jätkäsaareen. Lähimmät muut kirjaston toimipisteet ovat Rikhardinkadun- ja Töölön kirjastot. Kirjaston tilantarve on 2 000 k-m^2 ja se sijoitetaan Saukontorin keskukseen.

Kirkolliset palvelut

Jätkäsaaren - Ruoholahden alueelle muodostuva väestöpohja puoltaa evankelis-luterilaisen kirkon rakentamista Jätkäsaareen. Seurakuntayhtymän toivomuksena on merelle avautuva, noin 1 500 k-m^2 suuruinen ns. merikirkko, joka myös toimisi erityisesti kaupunkilaisten vihki- ja muiden perhejuhlien pitopaikkana. Kirkon yhteyteen tulisi lisäksi monitoimitiloja vanhuksille ja nuorille. Muiden uskontokuntien mahdollisiin tilatarpeisiin varaudutaan tarvittaessa.



Julkisten palveluiden sijoittuminen.

4.6.2 Kaupalliset palvelut

Jätkäsaaren kaupallisten palveluiden mitoituksen lähtökohtana on alueella asuvan väestön ostovoima sekä alueelle sijoittuvien työpaikkojen luomat tarpeet. Kaupunginosa, joka toimii aktiivisesti kantakaupungin reuna-alueiden tavoin, ylläpitää monenlaista toimintaa. Kaupallisten palveluiden mitoitusta ja rakennetta on tutkittu alueen väestön ja muiden kuluttajaryhmien ostovoima-analyyseilla. Hyvä palvelutaso saavutetaan, kun peruspalveluista 60–90 % saadaan omalta alueelta. Erikoispalveluissa ostovoiman siirtymät keskustaan ovat suurempia, mutta oma alue voi tavoittaa 10–30 % ostovoimasta. Kauppaan ja ravitsemispalveluihin kohdistuvasta Jätkäsaaren asukkaiden ostovoimasta lasketaan jäävän noin 40 % alueelle ja suurin osa ostovoimasta siirtyy Helsingin keskustaan.

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

Saukontorin keskus tulee rakentaa monipuoliseksi palvelukeskukseksi. Keskukseen on tarkoitus sijoittaa yksi tai kaksi suurta päivittäistavarakauppaa (á 1 200–1 500 k-m^2), suurimmat erikoiskaupat sekä osa julkisista palveluista. Alueella asuva väestö edellyttää kaupallisten palveluiden tilaa 35 000 k-m^2, josta osa tulee sijoittumaan Jätkäsaaren keskukseen ja muut sijoittuvat kadunvarsille katutasoon. Matkailijat tarvitsevat erilaisia palveluiloja noin 8 000 k-m^2, jotka sijoittuvat lähinnä terminaalialueen pohjoispuolelle Valtamerenkadun varteen. Toimistojen ja muiden työpaikkojen kautta syntyy lisätarvetta kaupallisille palveluilla 13 000 k-m^2. Yhteensä paikallisen väestön, matkailijoiden ja työpaikkojen edellyttämä kaupallisten palveluiden tilantarve on noin 56 000 k-m^2.

Keskusta lukuun ottamatta kaupalliset palvelut sijoitetaan katutasoon katujen varsille. Keskittämällä toimintoja tiettyihin pisteisiin luodaan kaduille asiointipaikkoja. Niiden toimivuus ja vahvuus perustuu tarjonnan riittävään määrään, laatuun ja omaleimaisuuteen. Keskus luo vetovoimaa, mikä tukee ympärille rakentuvia kadunvarsimyymälöitä. Saukontorin keskuksen ympärille

muodostetaan kadunvarsiin palvelukeskittymä, joka osin tukeutuu keskukseen. Kadunvarsitilat tarjoavat vaihtoehdon kauppakeskuksessa sijaitseville liikepaikoilla, mutta samalla laajentavat kauppakeskittymää keskuksen ympärillä.

Matkailu tulee olemaan merkittävä alueen toimintoja leimaava tekijä. Virolainen matkailijan kulutuksesta kolmannes kohdistuu ravitsemispalveluihin ja loput vähittäiskauppaan. Laajenevaan matkustajasatamaan saattaa tulevaisuudessa siirtyä myös muiden suuntien laivaliikennettä. Länsisataman terminaalin pohjoispuolelle muodostetaan Valtamerenkadun varteen rakennusten alakertaan matkailijoita houkutteleva ja palveleva kaupallinen keskittymä. Ravintoloiden ja kahviloiden sekä erikoiskauppojen määrä tulee olemaan alueella suurempi kuin muualla Jätkäsaaressa. Matkailualueella on tarpeen varaus hotellitoiminnalle. Sataman vanhat rantamakasiinit voidaan varata matkailupalveluille ja niiden lähialueiden kortteleiden katutason liiketilat osoitettaisiin kaupallisille palveluille, jotka tukeutuvat matkailutoimintaan.

4.7 Yhdyskuntatekninen huolto

4.71 Vesihuolto

Ruoholahden nykyiseen asuinalueeseen liittyvä osa voidaan liittää nykyisiin vesihuollon verkostoihin. Muuta aluetta varten tarvitaan uusi vesihuoltoverkosto. Nykyinen satamassa sijaitseva jätevedenpumppaamo joudutaan korvaamaan tehokkaammalla. Samalla se siirretään sopivampaan paikkaan.

4.72 Energiahuolto

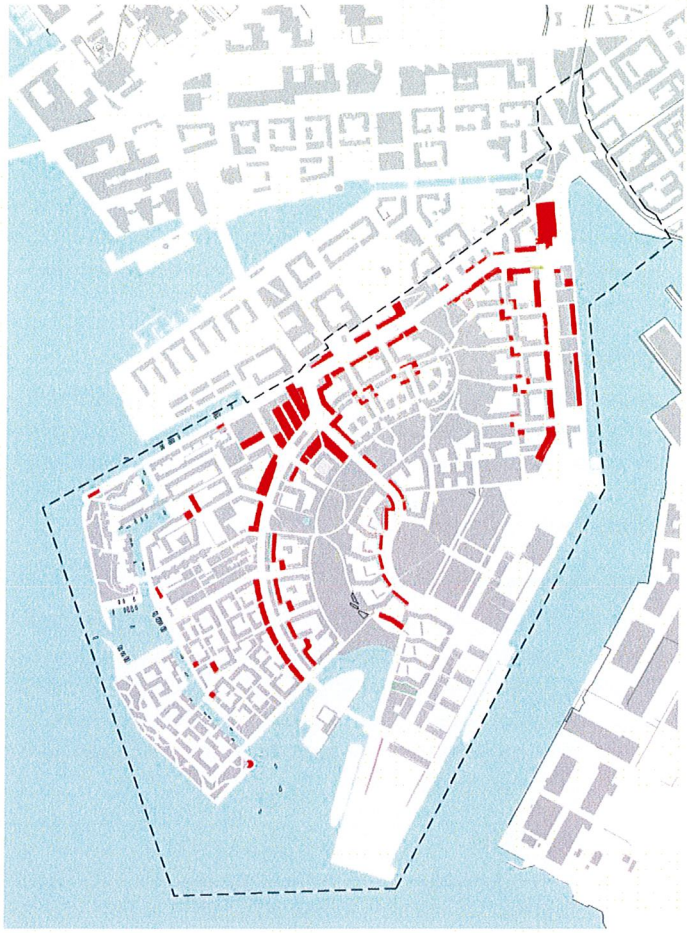
Alue ei tarvitse omaa sähköasemaa. Sähkönsiirtoverkkoa vahvistetaan merkittävästi ja sähkönjakeluverkosto rakennetaan kokonaan uudestaan. Liittyminen kaukolämpöverkostoon rakennetaan Crusellinsillan ja Tullaajankujan kautta. Kampin suunnasta johdetaan alueelle kaukojäähdytysverkosto Valtamerenkatua pitkin ja se palvelee pääasiassa hotellia, liikuntakeskusta ja matkustajasataman alueen toimistokortteleita. Myös muiden asuin- ja toimistorakennusten liittäminen jäähdytysjärjestelmään on mahdollista

4.73 Jätehuolto

Jätkäsaarenkallion maanalaisen pysäköintilaitoksen yhteyteen esitetään rakennettavaksi myös kalliotilaan sijoittuvia huoltotiloja esimerkiksi keskitettyä jätteenkeräysjärjestelmää varten. Tällöin jätteiden kerääminen asuinkortteleista vähenee huomattavasti. Laitos tarvitsee oman poistoilmakanavan, jossa on tehokas äänenvaimennus ja jäteilman suodatus. Lisäksi laitoksen keräysputkistoille tulee varata tila katu-, puisto- ja korttelialueilta. Järjestelmällä voidaan kerätä bio-, seka- ja paperijäte eli noin 80 % jätteestä. Metallin, lasin pakkauskartongin ym. keräys järjestetään nykyiseen tapaan alueellisesti.

4.74 Tietoliikenne

Alueen suunnittelussa varaudutaan nykyaikaisen tietoliikenneverkoston rakentamiseen.



Kaupallisten palveluiden sijoittuminen.

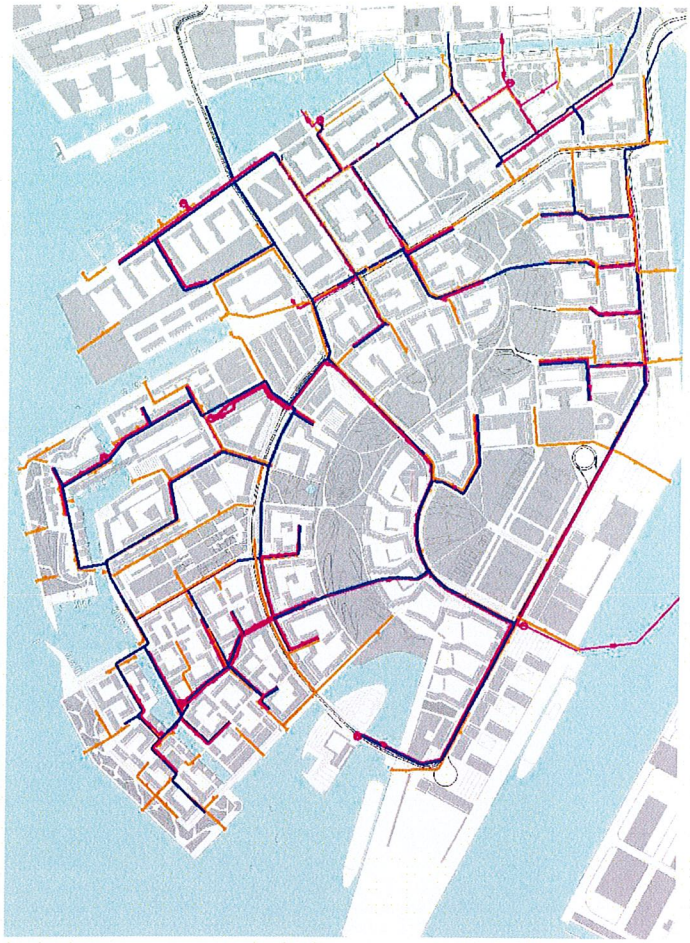
4.75 Väestönsuojelu

Kalliossa sijaitseva pysäköintilaitos voidaan varustaa osin väestönsuojiksi, jotka kattavat noin 2/3-osaa alueen asukkaiden suojapaikkatarpeesta. Näiden väestönsuojien kertymä-alue kattaa noin puolet osayleiskaava-alueen pinta-alasta, kun väestönsuojien tuloteiden maksimipituutena käytetään 250 m. Saukonnokan, Saukonrannan ja Valtamerenkaaren etäisimpiin osiin rakennetaan talokohtaiset väestönsuojat.

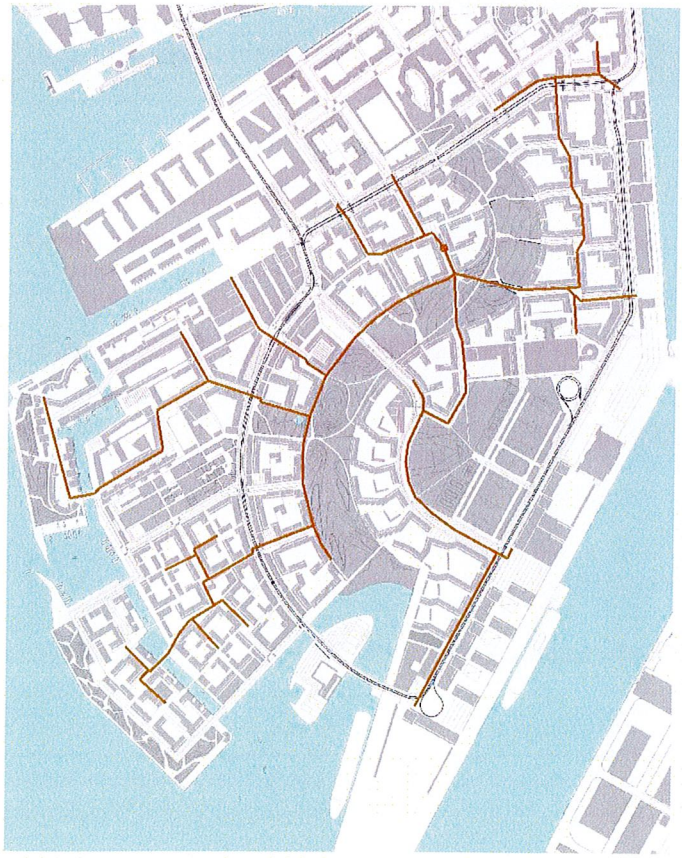
4.8 Alueen käyttöönoton edellyttämät toimenpiteet

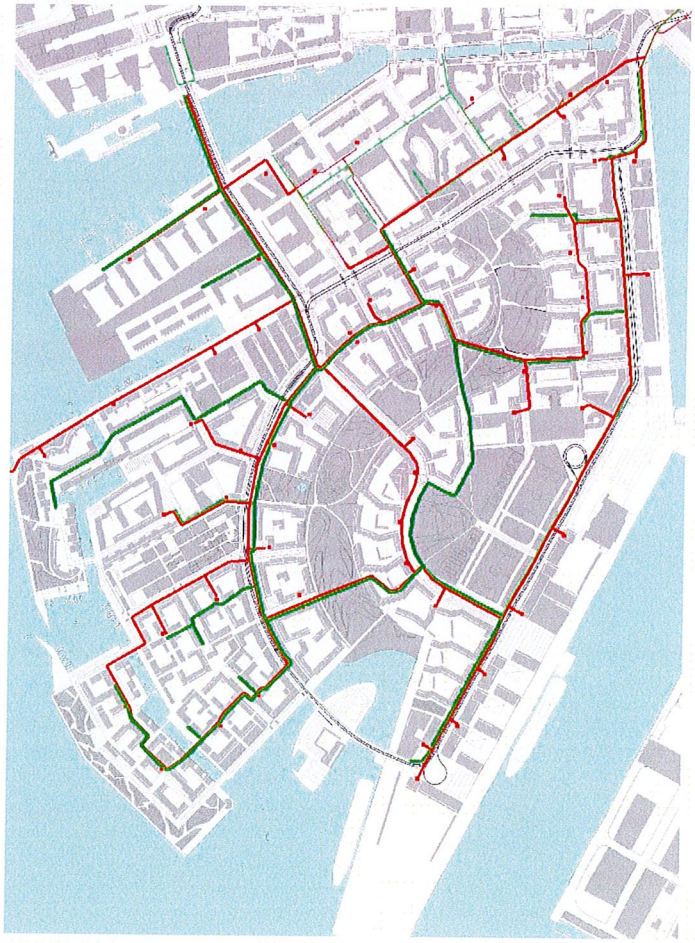
4.8.1 Maa- ja vesirakentaminen, maanpinnan korkeusasema

Suunnitelmaan sisältyy huomattava määrä uutta täytemaa-aluetta nykyisellä merialueella. Sen kohdalla olevat nykyiset hienorakeiset maa-ainekset ruopataan pois ja tilalle tuodaan rakennuspohjan laatuvaatimukset täyttävä täytemaa. Koko alueen maanpinnan korkeusasemaa joudutaan korottamaan, jotta alueelle saadaan kuivatuksen vaatimat kaltevuuserot ja suojatäyttö pilaantuneille maa-alueille. Maanpinnan korkeusaseman vaihtelu lisää myös viihtyvyyttä. Ruoppauksia tulee noin 2,0 Mm^3 ja täyttöjä vesialueelle noin 4,5 Mm^3. Täyttöjä maa-alueella tehdään noin 1,4 Mm^3.









ylh.vas. Vesihuolto, kaukolämpö ja kaukojäähdytys
alh.vas. Jätteen imukeräys, sähkönsiirto ja tietoliikenne

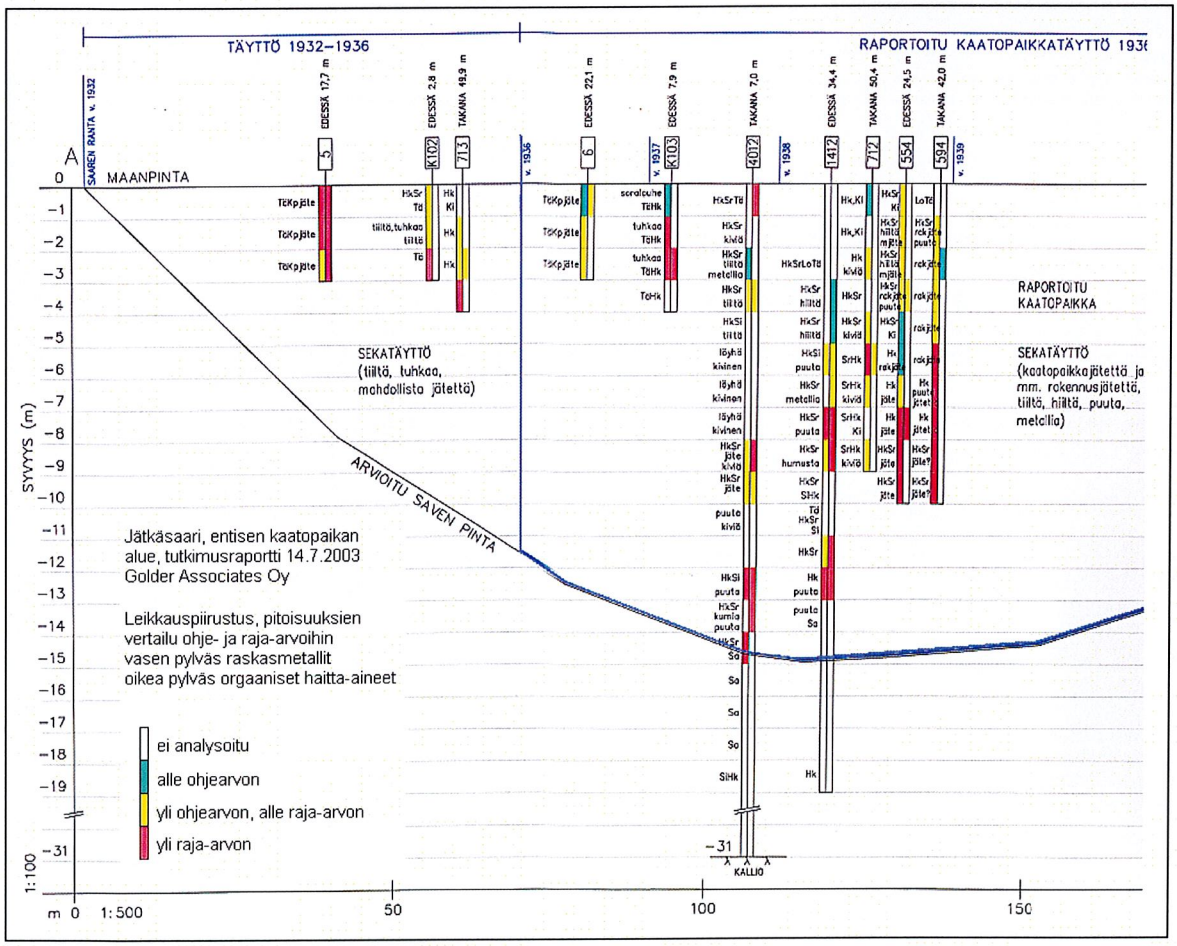
4.8.2 Pilaantuneet maa-alueet

Toimenpiteitä on käsitelty myös kohdassa 3.2.7.

Yhdyskuntajätteen kaatopaikka eristetään ja suojataan nykyiselle paikalleen ja sen päälle rakennetaan liikuntapuisto. Rakennuskortteiden alle voidaan jättää epäorgaanisilla aineilla lievästi pilaantuneita maa-aineksia tietyin rajoituksin. Viheralueelta varataan alueita rakennustoiminnasta tulevan epäorgaanisilla aineksilla lievästi pilaantuneen maan sijoittamiseen. Maa-ainekset eristetään viherrakenteista, jotta haitta-aineet eivät kerry kasveihin. Sedimenttien pilaantuneet pintaosat edustavat noin 9% ruopat-



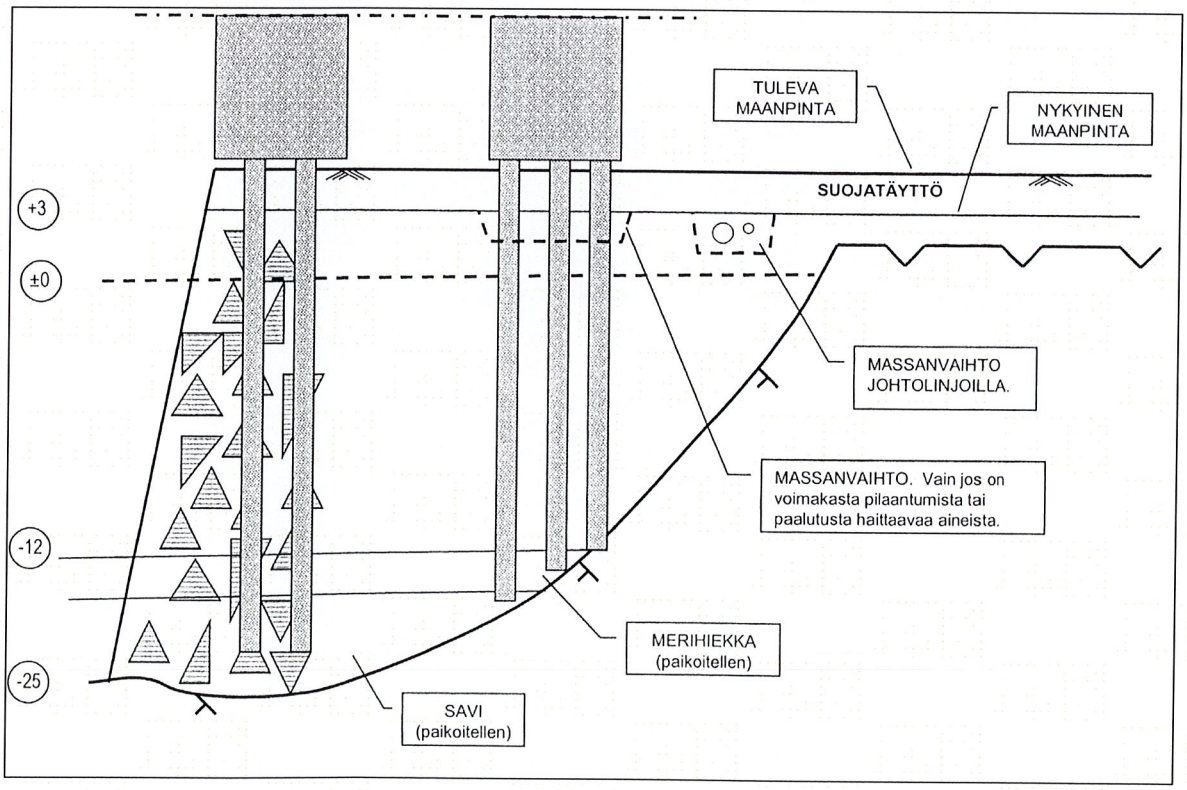
Jätkäsaari, entisen kaatopaikan alue. Leikkauspiirustus. Yhdyskuntajätteen kaatopaikan aluetta ei voida ottaa korttelialueeksi, koska jätetäyttö ulottuu syvälle. Alueen päälle rakennetaan eristys-, kaasunkeräys- ja suojakerrokset, jonka jälkeen se voidaan viimeistellä liikunta-alueeksi. Jätetäytön reuna-alueilla voidaan tehdä myös massanvaihtoja.





Kaupunkimittausosasto

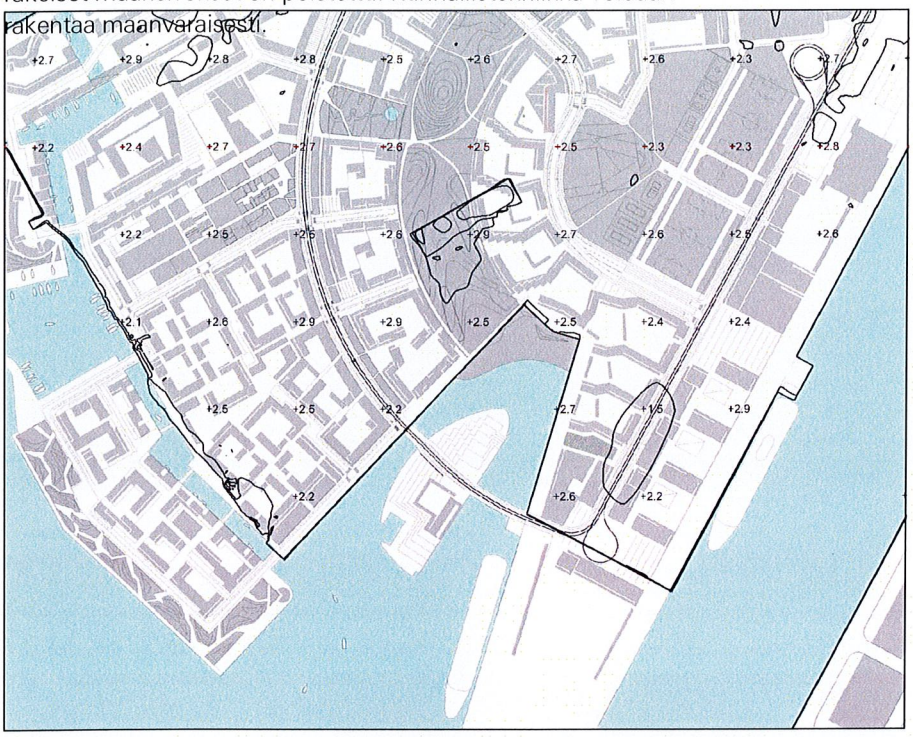
Maaperän kunnostuksen periaatteet, kun rakennukset perustetaan paaluperustuksille, SCC Viatek Oy 8.5.2002

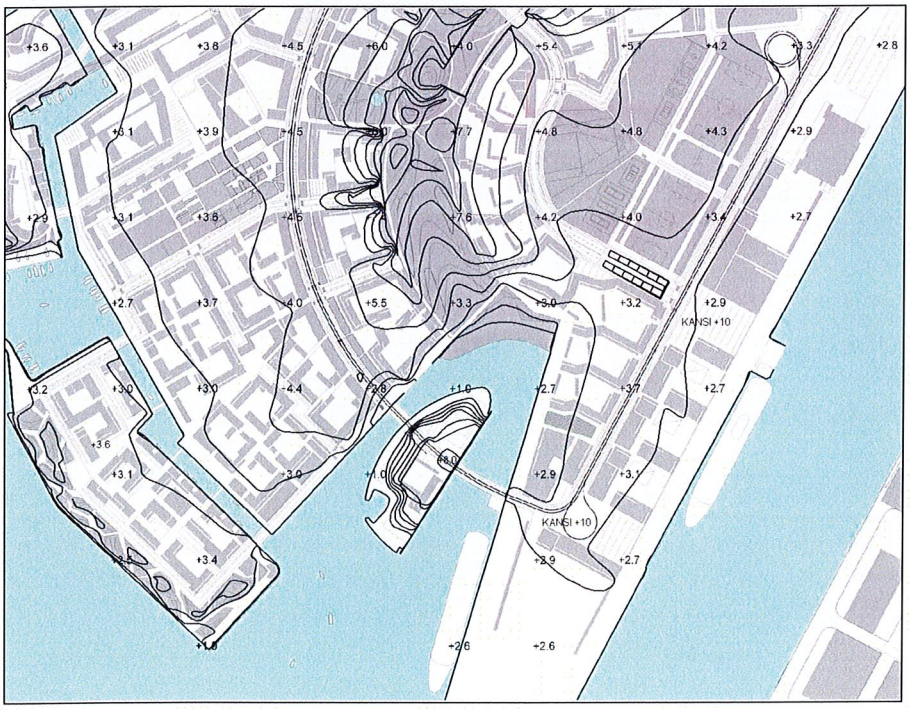


tavasta sedimentistä. Ne sijoitetaan siten, että haitta-aineet eivät vapaudu vesistöön, jossa ne haittaavat vesieliöstöä.

4.8.3 Pohjarakentaminen

Alueella käytetään perustamistapana maanvaraista perustamista luonnonmaan tai kallion varaan, maanvaraista perustamista vahvistetun täytemaan varaan tai paaluperustusta. Pohjarakennuskustannukset ovat noin 35 - 505 euroa kerrosneliömetriltä riippuen kerrosten lukumäärästä. Edullisimmat rakennuspaikat sijaitsevat saarien alueella ja kalleimmat rakennuspaikat paksujen louhetäyttöjen alueella. Osalla paaluperustusta edellyttävää aluetta voidaan käyttää maanvaraista perustamista täytemaan varaan, mikäli alueella on tehty laaja-alaisempi pohjanvahvistus esimerkiksi syvätiivistyksenä ja ennen täytteen rakentamista hienorakeiset maakerrokset on poistettu. Kunnallistekniikka voidaan rakentaa maanvaraisesti.





ylh. Jätkäsaaren nykyisiä korkeusasemia
alh. Jätkäsaaren tulevia korkeusasemia

4.8.4 Meluntorjunta

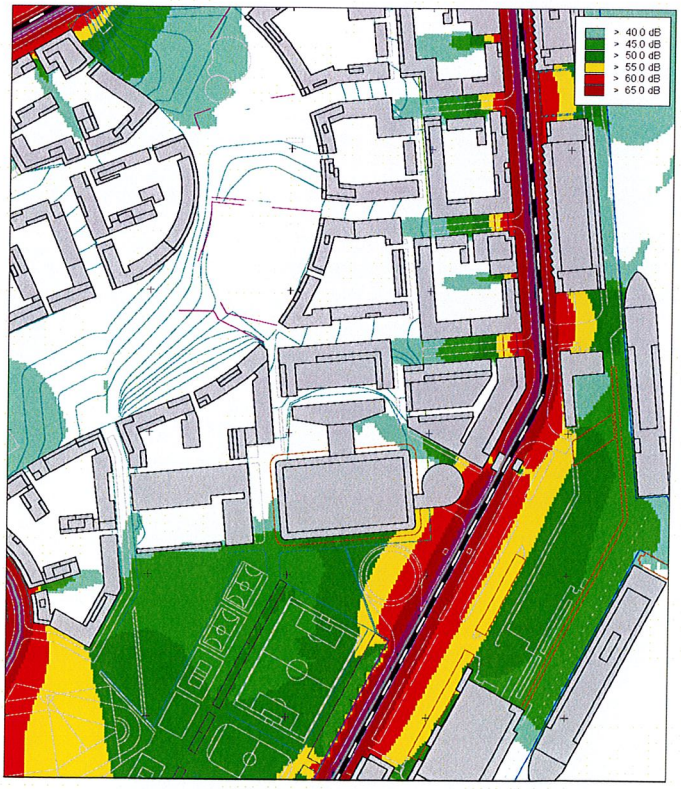
Ajoneuvoliikenne aiheuttaa meluhaittaa kokoojakatujen varsilla. Rakennuskorttelit on suljettu katujen suuntaan ja niiden pihoille liikenteen äänet eivät juuri yllä. Liikuntapuiston pohjoisosaan leviää melua sekä Valtamerenkadulta että Länsisatamankadulta. Liikuntapuiston länsi- ja eteläosassa keskiäänitaso on päivällä yli 55 dB mikäli melun leviämistä ei rajoiteta. Suurimmassa osassa liikuntapuistoa keskiäänitaso on kuitenkin alle 55 dB, joka on ohjearvotaso ulko-oleskelualueilla, ja koulun lähistöllä 45-50 dB. Päiväaikana matkustajasataman laivat eivät aiheuta merkittävää meluhaittaa.

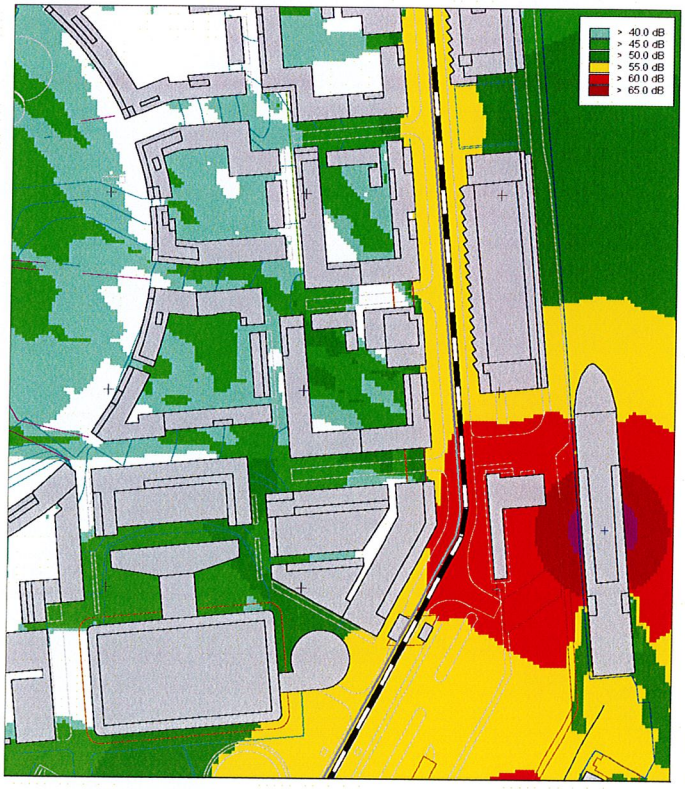
Yöllä keskiäänitason ohjearvot ovat alemmat kuin päivällä. Ajoneuvoliikenne aiheuttaa meluhaittaa samoilla paikoilla kuin päivällä eli lähinnä virkistysalueilla. Matkustajasatamassa yöpyvä alus aiheuttaa melua liikuntapuistossa, mikäli apukonetta käytetään. Kortteleiden sisäpihoille melu ei yllä, mutta lähimpien kortteleiden ylimmissä kerroksissa parvekkeet tulee sijoittaa suojaiselle puolelle. Näissä kortteleissa sataman puolelle voidaan rakentaa toimitiloja. Julkisivuihin kohdistuva melu ei ole niin voimakasta, ettei sitä voitaisi normaaleilla seinärakenteilla vaimentaa.

Koneellinen ilmanvaihto rakennetaan kaikkiin uusiin kerrostaloihin ja ilmanvaihtokojeet aiheuttavat jonkin verran ääntä. Matkustajasataman lähistöllä kaukojäähdytysverkostoa voidaan käyttää tuloilman jäähdytyksessä, mikä vähentää kiinteistökohtaisten jäähdytyskoneiden käyttöä ja niiden meluhaittaa. Kiinteistökohtainen jäähdytys vähentää myös tarvetta rakentaa tuuletusikkunoita matkustajasataman puolelle.

Ensimmäisen asemakaavamuutoksen suunnittelun aluksi on tarkasteltu Länsisataman matkustaja-alusten melupäästöjä tavanomaista tarkemmin. Työhön kuului melumittauksia, meluselvityksen tarkistus mittaustulosten ja maankäytön muutosten pohjalta, laivamelun äänieristysluvun määritys, esitys äänieristyksen arviointimenettelyksi sekä ehdotus äänieristyksen toteuttamiseksi. Laivat aiheuttavat lähimpien asuinrakennusten julkisivuille noin 56 dB(A) keskiäänitason. Sisällä asuinhuoneissa keskiäänitaso saa yöllä olla korkeintaan 30 dB, mutta asumisterveysoppaassa on annettu yöaikaisen pientaajuisen musiikkimelun ohjearvoksi 25 dB. Laivamelun ollessa pientaajuista, voidaan ohjearvotasona käyttää yöllä 25 dB ja äänitasojen erotuksen tulee olla vähintään 31 dB. Lähimpien toimistorakennusten julkisivuihin kohdistuu noin 65 dB(A) keskiäänitaso. Sisällä keskiäänitaso saa olla päivällä enintään 40 dB ja äänitasojen erotuksen on oltava vähintään 25 dB. Seinärakenteiden ääneneristävyys on heikompi laivamelun taajuusalueella kuin esimerkiksi ajoneuvoliikenteen melun taajuusalueilla. Umpinainen 120 mm paksu betonirakenne täyttää ääneneristävyysvaatimuksen, mutta kevytrakenteiset ulkoseinät eivät täytä. Asuinrakennuksen ikkunoiden ja parvekeovien sijaitessa melulähteen puolella, tulee rakentaa erillinen levyseinä kiviseinän sisäpuolelle. Toimistorakennuksessa levyseinää ei tarvita vaikka ikkunoita olisikin, mutta täyslasijulkisivu ei sovellu. Ikkunoissa tulee myös olla tavanomaista paksumpi lasi ja lasivälin tulee olla tavanomaista suurempi. Asuinhuoneistojen parvekeovet sataman puolella ovat mahdollisia, mutta niiden tulee olla kaksinkertaiset. Laivamelun puolelle ei pitäisi rakentaa raitisilmaventtiileitä tai tuuletusikkunoita.

vas. Ajoneuvoliikenteen keskiäänitaso päivällä 2 m laskentakorkeudessa.
oik. Satamassa yöpyvän aluksen ja ajoneuvoliikenteen keskiäänitaso 22 m laskentakorkeudessa, kun alus käyttää apukonetta.
Kaupunkisuunnitteluvirasto ja Akukon Oy





5 Osayleiskaavaehdotus

Koska osayleiskaava- alueen rakentaminen kestää kauan, parikymmentä vuotta, on osayleiskaava laadittu yleispiirteisenä. Osayleiskaavassa määritellään rakentamisalueet, mutta muutokset eri alueiden sisällä ovat mahdollisia.

5.1 Asuntoalueet (AK, A)

Alueella on kaksi erityyppistä asuntoaluemerkintää, kerrostalovaltainen asuntoalue (AK) ja matalamman rakentamisen asuntoalue (A). Merkinnät kuvaavat alueen yleistä luonnetta ja molemmilla saattaa olla suurtakin vaihtelua yksittäisten korttelien rakentamistavoissa. Asuinkorttelien merkintöihin sisältyvät myös palvelut, liiketilat, tonttikadut, kevyen liikenteen kadut, pysäköinnin tarvitsemat tilat, korttelipuistot sekä yhdyskuntateknisen huollon alueet.

Osayleiskaavan määräykset asuntoalueille ovat seuraavat:

Kerrostalovaltainen alue (AK), jolle saadaan rakentaa pääosin asuintaloja. Asemakaavassa asuinrakennusten alimpiin kerroksiin saa osoittaa palvelutiloja, toimitiloja ja liiketiloja. Aluetta kehitetään lisäksi palvelujen, virkistyksen ja asuinympäristöön soveltuvien toimitilojen sekä alueelle tarpeellisen yhdyskuntateknisen huollon ja liikenteen käyttöön.

Asuntovaltainen alue (A), jolle saadaan rakentaa pääosin 3-5-kerroksisia rakennuksia. Asemakaavassa asuinrakennusten alimpiin kerroksiin saa osoittaa palvelutiloja, toimitiloja ja liiketiloja. Aluetta kehitetään lisäksi palvelujen, virkistyksen ja asuinympäristöön soveltuvien toimitilojen sekä alueelle tarpeellisen yhdyskuntateknisen huollon ja liikenteen käyttöön.

5.2 Lähipalvelujen alue / työpaikka-alue (PL/TP)

Lähipalvelujen alueeksi/ työpaikka-alueeksi on osoitettu makasiinien L2 ja L3 alue, hotellille kaavailtu alue, Saukontorin keskus ja sitä vastapäätä sijaitseva palvelukortteli.

5.3 Julkisten palvelujen ja hallinnon alue (PY)

Julkisten palvelujen ja hallinnon alueeksi on osoitettu koulut, liikuntahalli ja kirkko sekä siihen liittyvä alue.

5.4 Työpaikka-alue (TP)

Työpaikka-alueeksi on osoitettu Saukonpaaden keskukseen liittyvä Ruoholahden reunan lounaisosa.

5.5 Puisto (V)

Puistoksi on osoitettu keskuspuisto (Länsisatamanpuisto), Poseidonin puisto, asukaspuisto ja rantapuistot. Korttelipuistot sisältyvät asuntoaluemerkintöihin. Puiston täytemaana käytetään myös lievästi pilaantuneita maa-aineksia.

5.6 Urheilu- ja virkistyspalvelujen alue (VU)

Urheilu- ja virkistyspalvelujen alueeksi on osoitettu Jätkäsaaren liikuntapuiston alue. Alue rakennetaan eristettävän yhdyskuntajätteen kaatopaikan kohdalle.

5.7 Satama-alue (LS)

Alueelle saa rakentaa liikenteen hoidon kannalta tarpeellisia tiloja ja yhdyskuntateknisen huollon tiloja.

5.8 Satama-alue / työpaikka-alue (LS/TP)

Alue varataan matkustajasatama-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueeksi. Lisäksi alueelle saa rakentaa liikenteen hoidon kannalta tarpeellisia tiloja ja yhdyskuntateknisen huollon tiloja. Työpaikkarakentamisen tulee olla ympäristövaikutuksiltaan liike-, toimisto- ja näihin verrattavia tiloja ja se tulee toteuttaa kansiratkaisuna satamakentän päälle.

Kahteen viimeksi mainittuun alueeseen sisältyy matkustajasataman alue ja sille toteutettava työpaikkarakentaminen kansiratkaisuna.

5.9 Vesialue (W)

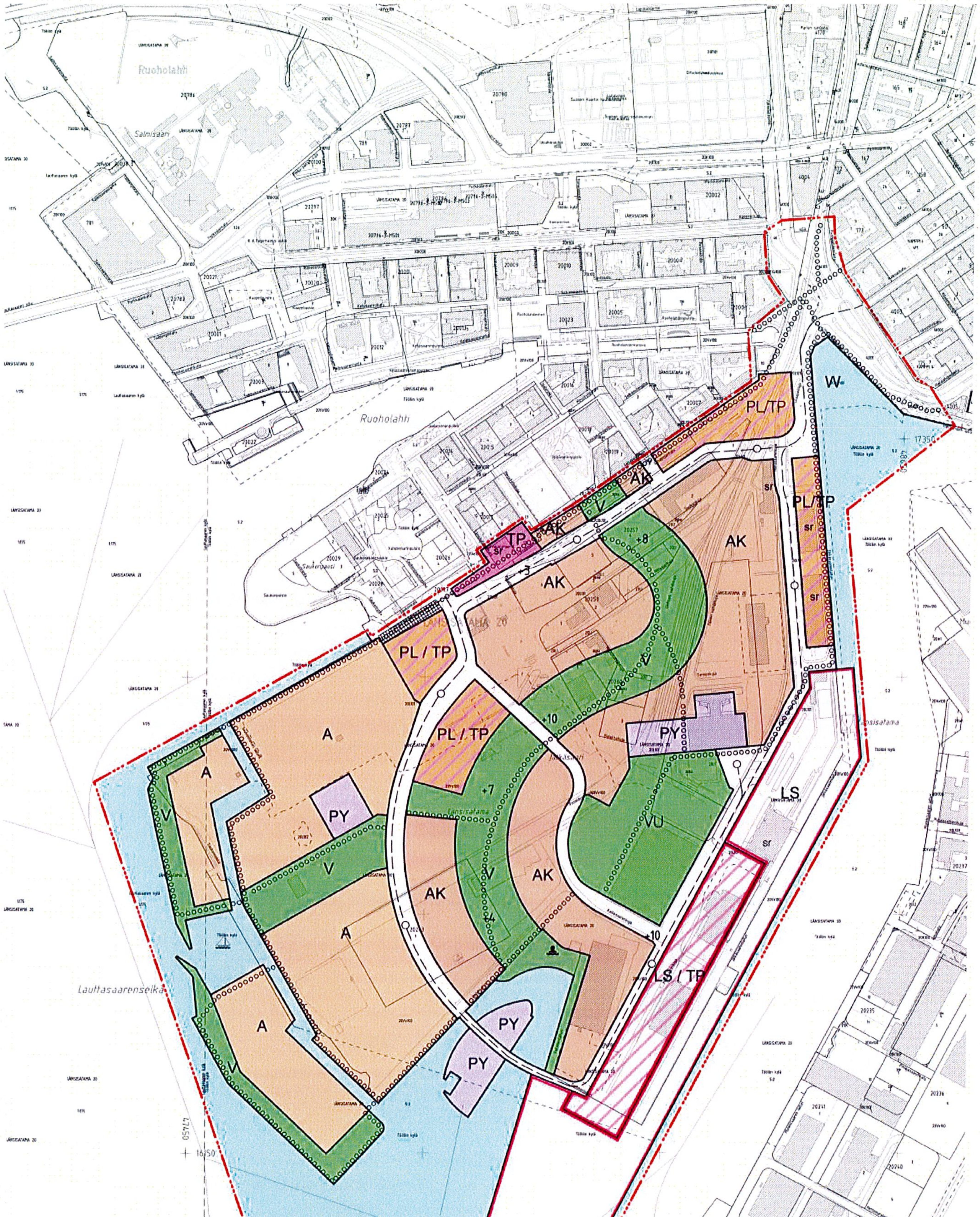
Vesialueeksi on osoitettu Jätkäsaaren rantoja ympäröivät alueet ja alueella kulkevat kanavat sekä Poseidonin puiston päätteenä oleva venesatama. Vesialueelle saa rakentaa tarpeellisia siltoja.

5.10 Katualueet

Katualueeksi on osoitettu ainoastaan pääkadut, alueelliset kokoojakadut ja paikalliset kokoojakadut. Tonttikadut sisältyvät korttelialueiden merkintään.

5.11 Suojelukohteet (sr) ja säilyvät rakennukset

Suojelukohteiksi on merkitty jo aikaisemmin asemakaavalla suojellut makasiinit L2 ja L3 sekä entinen sataman huoltorakennus, Laivapojanaukiolla, jotka kaikki on suunnitellut arkkitehti Lars Sonck. Kaupunginmuseon aloitteesta on suojeltaviksi rakennuksiksi merkitty lisäksi huutokonttori Valtamerenkadun ja Välimerenkadun risteyksessä ja Länsiterminaali. Lisäksi aiotaan säilyttää ilman suojelumerkintää Tarmonkujan talletusvarasto eli "bunkkeri" sekä Finnsteven toimistorakennus.


Ruoholahti
Salmisaari
Lauttasaarenselkä
PL/TP
W
AK
PL/TP
sr
AK
TP
sr
AK
V
+8
AK
sr
PL / TP
PL / TP
A
+10
PY
A
PY
+7
V
LS
V
V
VU
sr
AK
AK
A
+4
+10
LS / TP
A
PY
PY
V
W

	OSAYLEISKAAVAMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET	DELGENERALPLANEBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER
AK	Kerrostalovaltainen alue, jolle saadaan rakentaa pääosin asuintaloja. Asemakaavassa asuinrakennusten alimpiin kerroksiin saa osoittaa palveluja, toimitiloja ja liiketiloja. Aluetta kehitetään lisäksi palvelujen, virkistyksen ja asuinympäristöön soveltuvien toimitilojen ja alueelle tarpeellisen yhdyskuntateknisen huollon ja liikenteen käyttöön.	Av flervåningshus dominerat område, där huvudsakligen bostadhus får byggas. I detaljplanen får till bostadshusens nedersta våningar anvisas service, verksamhetslokaler och affärsutrymmen. Området utvecklas dessutom för sevice, rekreation och sådana verksamhetslokaler som lämpar sig för boendemiljön samt för sådan samhällsteknisk försörjning som är nödvändig för området och för trafikens behov.
A	Asuntovaltainen alue, jolle saadaan rakentaa pääosin 3 - 5 -kerroksisia rakennuksia. Asemakaavassa asuinrakennusten alimpiin kerroksiin saa osoittaa palvelutiloja, toimitiloja ja liiketiloja. Aluetta kehitetään lisäksi palvelujen, virkistyksen ja asuinympäristöön soveltuvien toimitilojen sekä alueella tarpeellisen yhdyskuntateknisen huollon ja liikenteen käyttöön.	Bostadsdominerat område, där byggnader huvudsakligen i 3 - 5 våningar får byggas. Området utvecklas dessutom för service, rekreation och sådana verksamhetslokaler som lämpar sig för boendemiljön samt för sådan samhällsteknisk försörjning som är nödvändig för området och för trafikens behov.
PL/TP	Alue varataan lähipalveluille, asunnoille ja työpaikoille. Työpaikkarakentamisen tulee olla ympäristövaikutuksiltaan liike-, toimisto- ja näihin verrattavia tiloja.	Området reserveras för närservice, bostäder och arbetsplatser. När det gäller miljökonsekvenser omfattar arbetsplatsbyggandet affärs- och kontorslokaler eller därmed jämförbara lokaler.
PY	Julkisten palvelujen ja hallinnon alue.	Område för offentlig service och förvaltning
TP	Työpaikka-alue. Työpaikkarakentamisen tulee olla ympäristövaikutuksiltaan liike-, toimisto- ja näihin verrattavia tiloja.	Område för arbetsplatser. När det gäller miljökonsekvenser omfattar arbetsplatsbyggandet affärs- och kontorslokaler eller därmed jämförbara lokaler.
V	Puisto.	Park.
VU	Urheilu- ja virkistyspalvelujen alue.	Område för idrotts- och rekreationsanläggningar.
LS	Satama-alue. Alueelle saa rakentaa liikenteen hoidon kannalta tarpeellisia tiloja.	Hamnområde. På området får byggas utrymmen som är nödvändiga för skötseln av trafiken.
LS/TP	Satama- ja työpaikka-alue. Alue varataan matkustajasatama-, työpaikka ja palvelutoimintojen alueeksi. Lisäksi alueelle saa rakentaa liikenteen hoidon kannalta tarpeellisia tiloja ja yhdyskuntateknisen huollon tiloja. Työpaikkarakentamisen tulee olla ympäristövaikutuksiltaan liike-, toimisto- ja näihin verrattavia tiloja ja se tulee toteuttaa kansiratkaisuna satamakentän päälle.	Hamn- och arbetsplatsområde. Området reserveras för passagerarhamn, arbetsplatser och servicefunktioner. På området får dessutom byggas utrymmen som är nödvändiga för skötseln av trafiken och utrymmen för samhällsteknisk försörjning. När det gäller miljökonsekvenser omfattar arbetsplatsbyggandet affärs- och kontorslokaler eller därmed jämförbara lokaler och bebyggelsen skall uppföras som en däckskonstruktion på hamnfältet.
W	Vesialue, jolle saa rakentaa tarpeellisia siltoja.	Vattenområde, där nödvändiga broar får byggas.
	Venesatama.	Småbåtshamn.
	Uimaranta tai uimala.	Badstrand eller friluftsbad.
	Kevyen liikenteen reitti.	Gång- och cykelväg.
	5 m osayleiskaava-alueen ulkopuolella oleva viiva.	Linje 5 m utanför delgeneralplanområde.
	Alueen raja.	Områdesgräns.
sr	Suojeltava rakennus.	Byggnad som skall skyddas.
	Raidelinja pysäkkeineen.	Spårlinje och hållplats.
+10	Maanpinnan likimääräinen korkeusasema.	Ungefärlig markhöjd.
	Tori.	Torg.
	Katu.	Gata.
	Asemakaavoituksessa tulee ottaa huomioon valtioneuvoston asettamat melutason ohjearvot.	Då detaljplanen uppgörs skall de av statsrådet uppställda riktvärdena för bullernivån beaktas.
	Pilaantuneet maa-alueet on asemakaavoituksen yhteydessä selvitettävä ja ennen rakentamiseen ryhtymistä kunnostettava.	Förorenade markområden skall utredas då detaljplanen uppgörs och saneras innan byggnadsarbetet påbörjas.
	Pysäköinti on sijoitettava maanalaisiin tiloihin.	Parkering skall förläggas till underjordiska utrymmen i bergrum eller källare.
	Pysäköintipaikkoja on varattava seuraavasti: - 1 ap / 150 k-m2 asunnoille AK- alueilla - 1 ap / 125 k-m2 asunnoille A- alueilla - 1 ap / 350 k- m2 toimistoille - 1 ap / 150 k- m2 myymälöille	Parkeringsplatser skall reserveras enligt följande: - 1 bp / 150 m2 vy för bostäder på AK område - 1 bp / 125 m2 vy för bostäder på A- område - 1 bp / 350 m2 vy för kontor - 1 bp / 150 m2 vy för butiker

6 Osayleiskaavan toteuttamisen vaikutukset

Uuden kaupunginosan rakentamisen ympäristövaikutusten arviointi on osa normaalia kaavaprosessia. Vaikutusten arviointia täydennetään vuorovaikutuksessa saatujen näkökohtien perustella. Suunnitelman toteuttamisen vaikutuksia on toistaiseksi arvioitu seuraavasti:

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen sekä virkistysalueverkostoon

Osayleiskaava edistää valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita, koska uusi merkittävä asuin ja toimitila-alue sijoittuu yhdyskuntarakennetta eheyttävästi. Virkistysalueverkoston jatkuvuus ei ole uhattuna vaan päinvastoin täydentyy. Virkistysalueiden saavutettavuus nykyisille kantakaupungin asukkaille parantuu, koska alueelle rakennetaan uusi keskuspuisto, jota pitkin pääsee rannoille ja rantojen virkistysreitille.

Vaikutukset rakennettuun ympäristöön; vaikutukset kaupunkikuvaan ja -siluettiin

Jätkäsaaren kaupunkirakenne tulee piirtämään mereltä katsottuna merkittävän osan Helsingin uutta silhuettia. Alue ulottuu merelle niin, että rakennetut rannat tulevat näkymään hyvin mm. Suomenlinnan lauttasatamaan ja Lauttasaareen. Jätkäsaaresta on hyvät näkymät horisonttiin asti, ennen avomerta väliin jäävät vain Pihlajasaaret ja Melkki. Tällöin myös Jätkäsaaren uusi rantakaupunginosa tulee näkymään laajalta alueelta mereltä Helsinkiä lähestyttäessä. Rakentaminen tulee näkymään myös keskustan suunnasta, erityisesti Bulevardin päästä katsoen. Kalevankadun akseli on pidetty nykytilanteen mukaisesti avoimena merelle keskustasta katsottaessa.

Vaikutukset naapurikaupunginosiin

Osa Jätkäsaaren palveluista tulee myös naapurikaupunginosien käyttöön. Näitä ovat kirjasto, terveysasema, liikuntapuisto, kaupunginosapuisto, rannat ja rantoja (satama-aluetta lukuun ottamatta) kiertävä yhtenäinen kevyen liikenteen reitti. Mechelininkadun ja Länsisatamankadun liikenne lisääntyy, katso kohta vaikutukset liikenteeseen.

Vaikutukset luontoon

Jätkäsaaren länsirannan edustan merialueen lisätäyttöjen laajuuden määrittämiseksi on tutkittu eri täyttövaihtoehtojen pysyviä vaikutuksia veden vaihtuvuuteen, joka edelleen vaikuttaa suoraan veden laatuun. Veden vaihtuvuutta on selvitetty virtaamalaskelmin käyttäen pohjana merialueen tietokonemallinnusta. Malli kattaa koko Suomenlahden ja kantakaupungin läntisellä merialueella sen tarkkuus riittää myös maankäytön muutosten arviointiin.

Virtaamalaskelmien tuloksena on selvitetty alue, jonka sisäpuolella tehtävien täyttöjen vaikutukset veden laadun heikkenemiseen ovat niin pieniä, että niitä on käytännössä vaikea havaita. Osayleiskaavaluonnoksessa esitetyt täytöt ovat tämän rajauksen mukaisia. Jätkäsaaren suunnittelun yhteydessä suunniteltavien täyttöjen pysyviä vaikutuksia tarkistetaan edelleen.

Rakennustöiden aikana Jätkäsaaren meritäyttöjen vaikutukset veden laatuun ovat pienet, kun ruoppaukset toteutetaan oikeina ajankohtina. Kiintoainepitoisuudet jäävät pääosin kalastolle haitallisia pitoisuuksia pienemmiksi. Myös näkyvät samennushaitat jäävät pieniksi. Koska ruoppaukset ovat lyhytkestoisia ja ruoppauksen aikaisen sedimentoitumisen voidaan olettaa olevan vähäistä, ruoppausten kasvisto- ja pohjaeläinvaikutukset ovat vähäisiä. Läjitysalueilla tapahtuvat muutokset luonnonympäristössä arvioidaan vesilain mukaisen ruoppaus- ja läjitysluvan hakemuksessa.

Merialuetäyttöjen vuoksi Jätkäsaaren länsipuolitse kiertävä laivaväylä on siirrettävä lännemmäksi.

Sedimenttien pintaosissa on alusten suojamaalista liuenneita orgaanisia tinayhdisteitä. Yhdisteet ovat haitallisimmillaan veteen liuenneessa muodossa. Pilaantuneiden sedimenttien poistaminen täyttötöiden yhteydessä vähentää veteen liukenevan tinayhdisteen määrää ja parantaa veden laatua tältä osin pysyvästi. Sijoituspaikassa tinayhdisteet ovat kiinnittyneenä kiintoainekseen eikä liukenemista tapahdu.

Jätkäsaaressa ei juuri ole säilynyt luonnon elementtejä merellisyyttä lukuun ottamatta. Jätkäsaaren luonnonvarat on pääosin tuhottu jo silloin, kun tavarasatama rakennettiin ja kallioiset saaret louhittiin mataliksi. Alueelle rakennetaan keskuspuisto, jossa täyttömailla muotoillaan maaston korkeustasoihin vaihtelua vastaavasti kuin alueen vanhoilla saarillakin on ollut. Alueellisesti korkotasot suunnitellaan siten, että muodostuu luonteva sadevesikuivatusjärjestelmä ja tulvareitistö.

Rakennettavilla virkistysalueilla pilaantuneet maa-ainekset sijoitetaan siten, etteivät haitta-aineet kulkeudu maaperässä tai kerry kasveihin.

Vaikutukset maisemaan

Alueesta on laadittu pienoismalli ja perspektiivikuvia. Näiden avulla voidaan arvioida maisemassa tapahtuvia muutoksia. Merkittävin muutos maisemassa on avoimen tilan muutos rakennetuksi. Tämän havaitsee selvimmin mereltä Lauttasaaren suunnasta ja keskustan suunnasta.

Vaikutukset liikenteeseen, erityisesti joukkoliikenteeseen

Jätkäsaaren sijainti on erinomainen raitiovaunuliikenteen jatkamiseksi alueelle. Kolme raitiovaunulinjaa palvelee aluetta kuljettaen matkustajia sekä keskustan suuntaan ja edelleen Arabianrantaan että Töölön kautta edelleen Kallioon. Lisäksi raitiovaunulla on yhteys matkustajasatamaan ja metroon. Myös kävelymatka metroasemalle on suurelta osalta aluetta kohtuullisen mittainen.

Sataman liikenne kasvaa vain sen verran mitä sataman toiminta

laajenee. Autolauttoihin lastattavien henkilöautojen ja saattoliikenteen lisäksi samoihin laivoihin lastataan tavaraa kuljettavia rekkoja jo tälläkin hetkellä.

Liikennemäärät Mechelininkadulla ja Länsisatamankadulla lisääntyvät. Länsisuunnan liikenteeseen vaikuttavat rakentamisen lisäksi suunnitteilla olevat merkittävät liikenneratkaisut, kuten länsimetro ja keskustatunneli. Ruuhka- ajat todennäköisesti pitenevät Mechelininkadulla. Länsisatamankatu on suunniteltu alueelliseksi kokoojakaduksi ja se johtaa liikenteen mahdollisimman suoraan Länsiväylälle tai Länsiväylältä matkustajasatamaan. Ruoholahden liikenteeseen Jätkäsaaren rakentaminen ei muuten tule suuresti vaikuttamaan. Selkämerenkadun liikenne saattaa kuitenkin kasvaa jonkin verran.

Toisaalta toimitila-, asunto- ja palvelualueiden sijoittaminen samalle alueelle ja lähelle toisiaan lyhentää matkapituuksia. Tämän tyyppinen maankäyttö suosii kevyttä liikennettä ja lisää näiden matkojen osuutta.

Polkupyörämatkat Ruoholahden metroasemalle tulevat kasvamaan ja polkupyörien säilytystarve metroaseman läheisyydessä tulee lisääntymään suuresti. Tähän tullaan varautumaan.

Ruoholahden ja kantakaupungin esimerkki on osoittanut, että keskeisillä alueilla asuvat perheet omistavat keskimäärin vähemmän autoja kuin esikaupunkialueella asuvat. Sen vuoksi asuntojen autopaikkavaatimus on Jätkäsaaressa sama kuin Ruoholahdessa ja alhaisempi kuin vuonna 1994 kaupunkisuunnittelulautakunnan keskusta- alueelle määrittelemä asuntojen vähimmäis- autopaikkamäärä. Tämän arvioidaan riittävän, koska alueen sijainti on keskeinen ja sille on suunniteltu erityisen hyvä joukkoliikenteen palvelutaso.

Yhteiskäyttöautojärjestelmä tulee käyttöön myös Jätkäsaaressa, mutta sillä ei ole toistaiseksi havaittavaa vaikutusta liikennemääriin ja pysäköintipaikkatarpeen mitoitukseen. Järjestelmä on yksi ekologisesti erittäin kannatettava palvelumuoto asukkaille ja yhteisöille, jotka eivät katso tarvitsevansa autoa jatkuvasti.

Vaikutukset teknisen huollon järjestämiseen

Teknisen huollon verkostojen järjestelmärakennetta, vaiheittaista toteuttamista ja vaikutusta tilavaraukseen korttelialueiden sisällä on tutkittu laatimalla alustavat yleissuunnitelmat. Suunnittelussa on otettu huomioon vesihuolto ja kuivatus, sähkö-, lämpö- ja jäähdytysenergia, puhelin- ja tietoliikenne sekä jätteenkeräysputkistot.

Alueen reunoilla on riittävä määrä liityntäpisteitä nykyisiin vesi- ja energiahuollon ja tietoliikenteen verkostoihin. Lähes koko Jätkäsaaren alueella tekninen huolto rakennetaan uudestaan. Matkustajasataman alueella voidaan säilyttää jonkin verran nykyisiä verkostoja, mutta niidenkin uusiminen samassa yhteydessä saattaa olla aiheellista teknisistä syistä.

Vaikutukset yhdyskuntatalouteen

Länsisataman tavarasatamatoimintojen muutettua Jätkäsaaresta pois jäljelle jää laaja asfalttipäällysteinen alue valaisinpylväineen ja harvoine rakennuksineen. Jätkäsaaren muuttaminen asuin- ja toimitila-alueeksi edellyttää kunnallistekniikan rakentamisen ohella maatäyttöjen rakentamista ja ympäristön valmistumista samassa tahdissa kelvollisen asuinympäristön aikaansaamiseksi.

Koska Jätkäsaaren osayleiskaava-alue ja Saukonpaaden asemakaava-alue muodostavat toteuttamiskokonaisuuden, niiden toteuttamiskustannuksia tarkastellaan kokonaisuutena. Uudisrakentamisen investointikustannukset on määritetty asiantuntijaarvioihin tai yksikköhintoihin perustuen soveltamalla kussakin tapauksessa tarkinta käytettävissä olevaa arviota.

Kaupungin investointien yhteissummaan ei sisälly Helsingin Veden, Helsingin Energian eikä Helsingin Sataman investointikustannuksia, mutta ne on kuitenkin esitetty erikseen. Laskelmissa ei ole otettu huomioon tietoliikenteen eikä Helsingin Sataman alueelle tehtävien rakennusinvestointien kustannuksia.

Jätkäsaaren osayleiskaavaehdotuksen selostuksessa 18.11.2004 esitetyn yhdyskuntataloustarkastelun jälkeen laskelmia on tarkastettu seuraavilta osin:

- Crusellinsillan, raitiotien ja kunnallistekniikan rakentamisen ajoitus
- Crusellin sillan kustannukset sisältyvät Jätkäsaaren alueen kustannuksiin
- vesihuollon yksikköhintaa on tarkistettu paremmin olosuhteita vastaavaksi
- meritäyttöjen vuoksi tehtävien meriväyläsiirtojen kustannukset on lisätty
- pilaantuneiden ruoppausmassojen käsittelykustannuksia on tarkistettu
- venesataman ja liikuntapuiston kustannuksia on tarkistettu
- nykyisten rakennusten muutostöiden kustannukset on esitetty erikseen
- kalliopysäköintisuojan kustannukset siirretty pois kaupungin kustannuksista
- Valtamerenkadun katukannen kustannukset lisätty.

Kaupungin investoinnit:

- Saukonpaaden alue	47,9 milj.e	530 e/k-m2
- Jätkäsaari	210,3 milj.e	233 e/k-m2
yhteensä	258,2 milj.e	260 e/k-m2

Kaupungin investoinnit jakautuivat seuraavasti:

Rakentamisen valmistelu 66,6 milj.e
(pilaantuneen maan kunnostaminen, ruoppaus, läjitys, täyttö, purkutyöt ja esirakentaminen)
kunnallistekniikka 66,9 milj.e
(kaup. inv. 41,51 milj.e + liikelait.inv. 28,94 milj.e)
kadut, sillat, raitiotie, vesihuolto ja energiahuolto)
palveluhankkeet 83,9 milj.e
(lasten päiväkodit, lastentalot, koulut, nuorisotilat ja sosiaalitoimen hankkeet)
virkistysalueet ja rantarakenteet 36,8 milj.e
(puistot, liikuntapaikat ja –kentät, uimaranta ja venesatamat)
liikenneväylät 4,00 milj.e
(alustava arvio Mechelininkadun liittymäjärjestelyistä)

Muita investointeja on 78,0 milj.e, joka koostuu säilytettävien rakennusten muutostöistä ja kalliotilan rakentamisesta. Koska ainakin valtaosa (mm. kalliopysäköintilaitos) em. kustannuksista ei kuulu kaupungin suoran budjettirahoituksen piiriin, investointeja ei ole sisällytetty kaupungin investointeihin. Kalliotilaan kaavaillun rakennusviraston tukikohdan kustannus sisältyy kunnallisteknisiin investointeihin. Toteutuksen valmistelun edetessä selviää, miltä osin nämä kustannukset sisällytetään kaupungin tulevien hankkeiden kustannuksiin.



Crusellinsilta on tarkoitus rakentaa 2010-2011 (Suunnittelukortes oy)

muut investoinnit:

- Jätkäsaaren rakennusten muutostyöt	49,9 milj.e
- Maanalainen pysäköinti ja väestönsuoja	28,1 milj.e

Alueella välttämättä tarvittavan vesi- ja energiahuollon rakentavat kaupungin liikelaitokset muun rakentamisen mukaisessa aikataulussa. Ne eivät sisälly kaupungin budjettirahoitukseen ja on esitetty erikseen. Lisäksi kolmas liikelaitos (Helsingin Satama) vastaa oman satama-alueen maa-alueen muutostöistä, jotka on sisällytetty alla oleviin kustannuksiin. Uusien terminaalirakennusten, satama-alueelle rakennettavien toimitilarakennusten ym. kustannuksia ei ole mukana. Sataman ja toimitila-alueen pysäköinti- ja huoltotiloja sijoitetaan katualueelle kannen alle, kannen kustannukset ovat kaupungin kustannuksissa.

Helsingin Energian, Helsingin Veden ja Helsingin Sataman investointi:

- Saukonpaaden alue	3,0 milj.e	33 e/k-m2
- Jätkäsaari	55,8 milj.e	62 e/k-m2
yhteensä	58,8 milj.e	59 e/k-m2

Investointien yhteenlaskettu määrä (sis. Helsingin Energian, Helsingin Veden ja Helsingin Sataman investointikustannukset):

- Saukonpaaden alue	50,9 milj.e	563 e/k-m2
- Jätkäsaari	266,1 milj.e	294 e/k-m2
yhteensä	317,0 milj.e	319 e/k-m2

Vuosina 2009 – 2016 kaupungin vuosittaiset investointisummat vaihtelevat alustava toteuttamisjärjestystarkastelun perusteella välillä n. 13 – 45 milj.e ja pienenevät oletettua valmistumisvuotta 2023 kohden tasolle n. 5 – 25 milj.e. Investointien etupainotteisuus on olosuhteista johtuen väistämätön, mutta toteuttamisjärjestystä tarkennetaan edelleen pyrkimällä pienentämään etupainotteisuutta edellä esitetystä sekä tasaamaan vuosittaisia vaihteluita.

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

Kaupungin talouteen kohdistuvien rakennuskustannusten osalta Jätkäsaaren osayleiskaava-aluetta voidaan kuitenkin kuvata keskihintaiseksi koska kaupunkiin kohdistuvien kustannusten osuus rakentamisen kokonaiskustannuksista on em. selvityksen mukaan keskimäärin 334 e/k-m^2.

Vaikutukset terveyteen (ympäristöhygienia, melu)

Alueen melulähteitä ovat asuinalueen ajoneuvoliikenne, raitiotieliikenne sekä matkustajasataman liikenne ja alukset. Munkkisaaren helikopterikentän liikenne aiheuttaa myös alueelle melua. Helikopterikentällä on määräaikainen sijoituslupa ja luvan jatkamista tutkitaan muulle maankäytölle syntyvien häiriöiden perusteella.

Päiväaikana meluisimpia ovat pääkatujen varret. Rakennuskorttelit on suljettu katujen suuntaan ja niiden pihoille liikenteen äänet eivät juuri yllä. Pääkatuihin rajoittuvilla virkistysalueilla on meluisampaa, varsinkin jos virkistysalue on leveä. Ajonopeuden pitäminen alhaisena on tärkeää myös meluhaitan takia. Päiväaikana matkustajasataman laivat eivät aiheuta merkittävää meluhaittaa.

Yöllä keskimelun ohjearvot ovat alemmat kuin päivällä. Ajoneuvoliikenne aiheuttaa meluhaittaa samoilla paikoilla kuin päivällä eli lähinnä virkistysalueilla. Matkustajasatamassa yöpyvät laivat aiheuttavat melua lähinnä liikuntapuiston pohjoisosaan ja nykyisestä kappaletavaravarastosta koilliseen sijaitsevien korttelеiden julkisivuilla. Korttelin itäisin rakennus on toimitilaa. Liikuntapuistossa ei ole yöllä toimintaa. Julkisivuihin kohdistuva melu ei ole niin voimakasta, etteikö sitä voitaisi normaaleilla seinärakenteilla vaimentaa.

Rakennusten energian käytön tehostaminen johtaa siihen, että kaikkiin asuinrakennuksiin rakennetaan koneellinen ilmanvaihto. Jäähdytysjärjestelmiä rakennetaan yhä enemmän myös asuinrakennuksiin. Suurimpia toimitilarakennuksia varten voidaan rakentaa kaukojäähdytysverkko, joka parantaa energian käytön tehokkuutta ja vähentää jäähdytyslaitteiden meluhaittoja. Kaikista rakennusten omista lauhduttimista ei kuitenkaan päästä eroon ja ne aiheuttavat jonkin verran ääntä. Nykyinen rakentamismääräyskokoelman vaatimus ilmanvaihtokojeiden keskiäänitasolle on tiukka.

Vaikutukset sosiaalisiin oloihin, elinoloihin, viihtyisyyteen ja palveluihin

Vaikutuksista on jo laaditut selvitykset Kantakaupungin uudet rantaalueet, rakentamisen sosiaalisia ulottuvuuksia ja Rantojen Helsinki (Kaupunkisuunnitteluviraston julkaisut 2000:1 ja 2002:14).

Jätkäsaari luo sekä sijainnin, että uusien asumismuotojen kautta uusia mahdollisuuksia asukkaille ja lisää näin asumisviihtyisyyttä.

Monipuolisella asuntokannan rakenteella pystytään tarjoamaan valinnanvaraa erilaisille asunnon tarvitsijoille.

Toimitilarakentaminen alueella lisää työpaikkaomavaraisuutta ja siltä osalta vaikuttaa liikennettä vähentävästi.

Tiivis kaupunkimainen rakenne tuo palvelut lähelle ja mahdollistaa toimivan joukkoliikenteen.

Suojeltavat rakennukset ja muut säilyvät rakennukset sekä säilytetyt laivalaiturit muuallakin kuin matkustajasatamassa tuovat osaltaan ajallista kerrostuneisuutta ympäristöön.

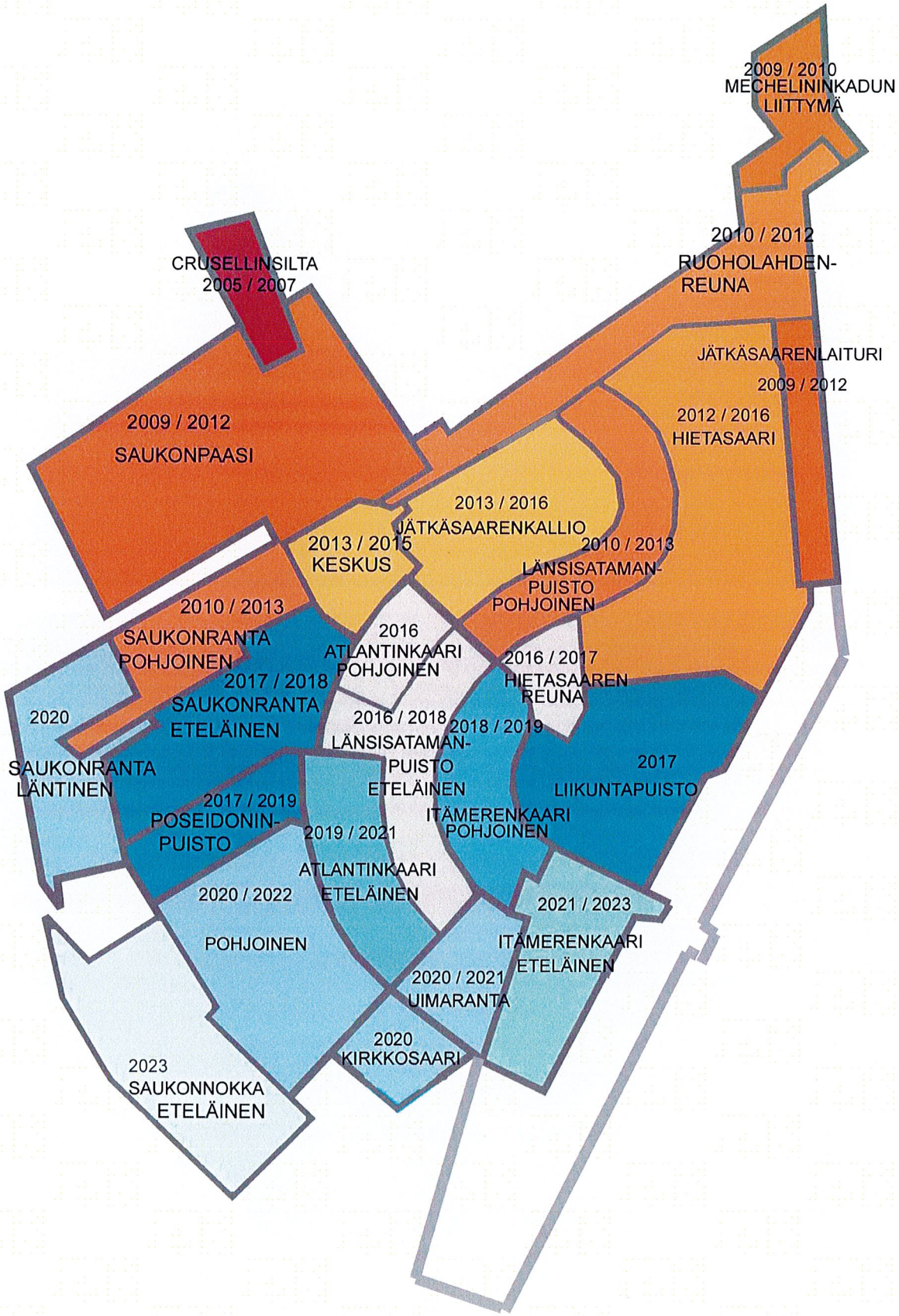
Jätkäsaari on osa Helsingin eteläistä suurpiiriä, johon kuuluvat Etu-Töölö, Kruununhaka ja alueet näistä etelään. Suurpiirin asukasmäärä on pudonnut viimeisen neljänkymmenen vuoden aikana vajaasta 150 000:stä 96 000:een eli yli 50 000 henkeä. Ruoholahden rakentaminen nosti asukasmäärän hetkellisesti. Muuttotappio on kuitenkin jatkunut: esimerkiksi vuonna 2003 eteläisestä suurpiiristä muutti 539 henkeä enemmän pois kuin muutti sisään. Jätkäsaaren rakentaminen parantaa kantakaupungin elinvoimaisuutta.





Jätkäsaari 2004 (Kaupunkimittausosasto) ja visio vuodelle 2024 (Neobeat)

7 Jatkosuunnittelu ja toteutus



Vuosaaren rakentaminen on aloitettu vuoden 2003 alussa ja liikenneyhteyksien rakentaminen alkaa vuonna 2004. Uusi satama ja liikenneyhteydet valmistuvat vuonna 2008, jolloin tavarasatama-alue vapautuu ja Jätkäsaaren sekä Saukonpaaden alueen rakentaminen alkaa.

7.1 Jätkäsaaren kaavoituksen tavoiteaikataulu:

– Kaupunginvaltuusto hyväksyy osayleiskaavan
04/2006

– Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyy ensimmäisen asemakaavaluonnoksen jatkosuunnittelun pohjaksi
09/2006

– Kaupunkisuunnittelulautakunta puoltaa ensimmäistä asemakaava ehdotusta
03/2007

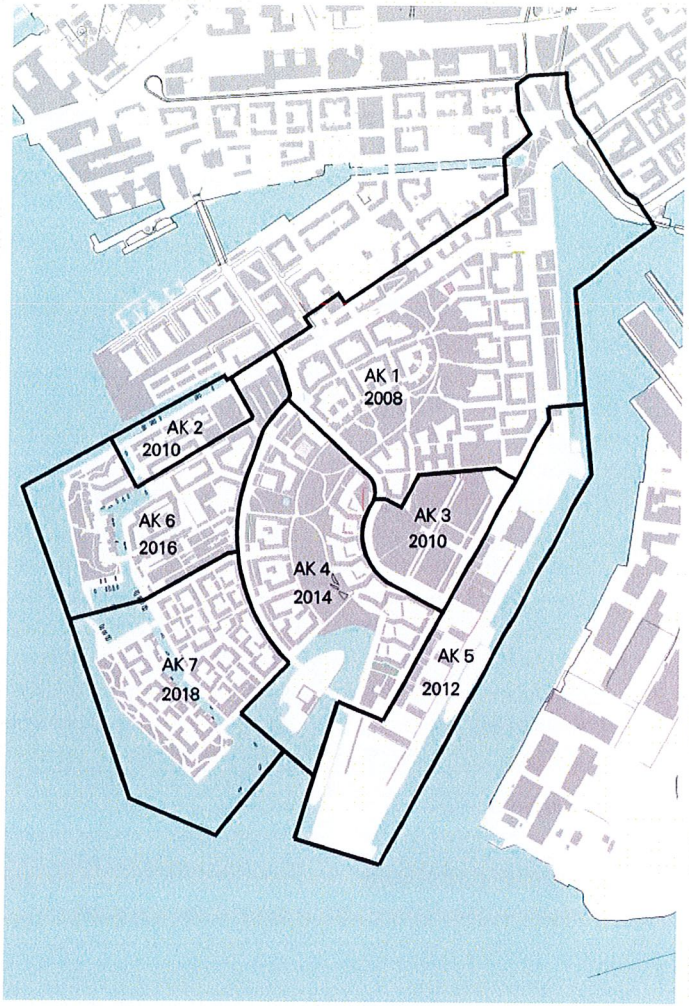
– Kaupunginvaltuusto hyväksyy ensimmäisen asemakaavan
03/2008

– Ensimmäinen asemakaava saa lainvoiman viimeistään
10/2008

Seuraavien kuuden osa-alueen asemakaavoitusta jatketaan välittömästi kaupunkisuunnittelulautakunnan puollettua edellisen osa-alueen asemakaavoitusta.

7.2 Rakentamisen ajoitus

Oheisessa kuvassa (s. 62) on esitetty rakentamisen ajoitus.



Asemakaavoituksen tavoiteaikataulu

8 Suunnittelun vaiheet

8.1 Vireilletulo, osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja vuorovaikutus

Kaavoitustyö on tullut vireille kaupungin aloitteesta.

Vireilletulosta on ilmoitettu osallisille kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosaston kirjeellä, jonka mukana lähetettiin osallistumis- ja arviointisuunnitelma (päivätty 15.4.2003). Asiasta ilmoitettiin myös sanomalehdissä.

Vireilletulosta ilmoitettiin myös vuoden 2003 kaavoituskatsauksessa.

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi Jätkäsaaren osayleiskaavan suunnitteluohjelman 15.4.2003

Osallistuminen ja vuorovaikutus on järjestetty liitteenä olevan osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesti. Sitä sekä osayleiskaavan lähtökohtia ja tavoitteita esiteltiin keskustelutilaisuudessa 7.5.2003.

Jätkäsaaren osayleiskaavaluonnos, pienoismalli ja muuta aineistoa oli esillä 16.2.-5.3.2004 kaupunkisuunnitteluvirastossa mielipiteitä varten. Suunnittelukansioon saattoi lisäksi tutustua vastaavana aikana kirjastoissa (Pasila, Töölö, Rikhardinkatu, Lauttasaari, Punavuori, Ruoholahti). Keskustelutilaisuus osayleiskaavaluonnoksesta oli kaupunkisuunnitteluviraston auditoriossa 25.2.2004. Asiasta ilmoitettiin osallisille kirjeellä sekä yleisölle lehti-ilmoituksella.

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi Jätkäsaaren osayleiskaavaluonnoksen jatkosuunnittelun pohjaksi 29.4.2004.

8.2 Viranomaisyhteistyö

Maankäyttö- ja rakennuslain edellyttävä viranomaisneuvottelu pidettiin 7. marraskuuta 2003.

Jätkäsaaren suunnittelua ja mitoitusta käsitteleviä kaupungin hallintokuntien välisiä seminaareja on pidetty puolen vuoden välein. Seminaareissa on ollut edustus Helsingin Satamasta, kaupunginkirjastosta, liikennelaitokselta, liikuntavirastosta, nuorisoasiainkeskuksesta, opetusvirastosta, rakennusvirastosta, sosiaalivirastosta, terveysvirastosta, työväenopistosta sekä Helsingin seurakuntayhtymästä.

Osayleiskaavan valmistelutyössä on tehty lisäksi yhteistyötä kiinteistöviraston tonttiosaston ja geoteknisen osaston kanssa.

Saatujen lausuntojen johdosta pidettiin toinen viranomaisneuvottelu 1.12.2005

8.3 Esitetyt mielipiteet

Osayleiskaavan valmisteluun liittyen on asemakaavaosastolle saapunut kirjeitse 41 mielipidettä, joista 11 koski osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa ja 30 osayleiskaavaluonnosta. Lisäksi suullisia mielipiteitä on esitetty keskustelutilaisuuksissa. Keskustelutilaisuuksissa esitetyt mielipiteet on kirjattu ja julkistettu kaupunkisuunnitteluviraston kotisivuilla.

Kirjalliset mielipiteet olivat hyvin samansuuntaisia sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta että osayleiskaavaluonnoksesta. Tämä johtunee osittain siitä, että alustava havainnekuva oli esillä jo suunnitteluohjelmaa julkistaessa. Mielipiteitä esitettiin seuraavista aihepiireistä:

- liian suuri tehokkuus, liikaa asukkaita ja työpaikkoja, pihat varjoisia
- tiivis kaupunkirakenne on perusteltu Jätkäsaaressa
- puistoja ja kevyen liikenteen yhteyksiä pidettiin yleensä hyvinä, pulkkamäkeä lapsille pidettiin tärkeänä.
- rantoja haluttiin luonnonmukaisemmiksi ja loivemmiksi ja rantapuistoa leveämmäksi sekä uimarantaa suuremmaksi
- liikuntatilojen sijaintiin puututtiin ja merellistä toimintakeskusta sekä kylpylän sijoittamista toivottiin
- raitiovaunulinjojen kaavailtuihin reitteihin esitettiin muutoksia
- sataman matkustajaliikenteeseen esitettiin muutoksia
- kevyen liikenteen alikulusta Mechelininkadulla esitettiin toisilleen vastakkaisia mielipiteitä.
- Ruoholahden reunaan ja alueen sisääntuloon haluttiin muutoksia
- palveluiden rakentamista pidettiin tärkeänä
- kirkon sijainnista esitettiin vastakkaisia mielipiteitä
- merialueen täytöistä ja maamassojen sijoituksesta esitettiin tehtäväksi lisäselvityksiä.
- hulevesiä ei saa johtaa mereen
- pysäköintipaikkojen lukumäärää pidettiin liian pienenä, mutta toisaalta viitattiin valtuuston päätökseen pienemmästä pysäköintipaikkamäärästä.
- maaperän pilaantuneisuuden, ilman epäpuhtauksien ja hajujen osalta arviointeja on täydennettävä.

Mielipiteitä on otettu osayleiskaavaehdotuksessa huomioon seuraavasti:

- työpaikkarakentamista on vähennetty, jolloin liikennemäärät pienenevät
- Ruoholahden reunan osalta rakentamista on kevennetty ja pääosa rakennetuista pysäköintipaikoista Laivapojankadun varressa on säilytetty.
- sisääntuloa alueelle on väljennetty ja muutettu hotelli asuinrakennukseksi
- uimarantaa on suurennettu realististen mahdollisuuksien mukaan
- kunnollinen pulkkamäki on lisätty täyttömaita muotoilemalla keskuspuistoon
- korttelien valoisuutta ja varjoisuutta tullaan tutkimaan tarkemmin asemakaavoissa, jotka tehdään osayleiskaavan jälkeen. Osayleiskaavassa ei päätetä kortteleiden muotoa eikä kokoa eikä kerroslukua. Mitoituksessa on otettu huomioon matalampia rakennusosia asuntokatujen toisella reunalla, jolloin aurinkoa saadaan

paremmin kapeillekin kaduille ja kortteleiden sisäosiin.

Lisäksi on todettava, että osayleiskaavakarttaan ei merkitä yksittäisiä hankkeita, joita mielipiteissä on tullut esiin. Eräät toiveet koskevat alueen sisäisiä yksityiskohtia ja ovat sen vuoksi ennenaikaisia. Niistä voidaan keskustella uudelleen kunkin osa-alueen asemakaavoituksen yhteydessä.

Alustava osayleiskaavaehdotus pienoismalleineen ja selostuksineen sekä muuta aineistoa on ollut esillä 4.-22.10.2004 kaupunkisuunnitteluvirastossa mielipiteitä varten. Suunnittelukansioon on lisäksi voinut tutustua vastaavana aikana kirjastoissa (Pasila, Töölö, Rikhardinkatu, Lauttasaari, Punavuori, Ruoholahti) Keskustelutilaisuus osayleiskaavaehdotuksesta on pidetty kaupunkisuunnitteluviraston auditoriossa 12.10.2004. Asiasta on ilmoitettu osallisille kirjeellä sekä yleisölle lehti-ilmoituksella.

Alustavan osayleiskaavaehdotuksen nähtävilläolon jälkeen on saatu yhteensä 6 kirjettä ja yksi erikseen kirjattavaksi pyydetty suullinen mielipide. Lisäksi kaksi osayleiskaavaluonnoksen käsittelyn jälkeen saatua kirjettä on kirjattu. Keskustelutilaisuudessa esitetyt mielipiteet on merkitty muistiin. Tilaisuudessa todettiin, että ehdotus on parantunut luonnosvaiheeseen verrattuna. Lisäksi esitettiin samansuuntaisia mielipiteitä kuin luonnosvaiheessa jo tuli esille. Nämä koskivat pääasiassa alueen asukasmäärää ja liikennettä.

8.4 Lausunnot sekä nähtävilläolon jälkeen tehdyt muutokset

Osayleiskaavaehdotus oli julkisesti nähtävillä 25.2-31.3.2005. Osayleiskaavaehdotuksesta ei esitetty muistutuksia.

Jätkäsaaren osayleiskaavaehdotuksesta saatiin runsaat 30 lausuntoa, joihin on annettu vastineet. Missään lausunnossa ei vastusteta osayleiskaavan hyväksymistä. Lausunnoissa puututtiin muun muassa ympäristön häiriötekijöiden (melu, maaperän pilaantuneisuus) huomioimiseen, uimarannan sijoittamiseen, sisääntuloväylän leveyteen, satamamiljöön ominaispiirteiden säilyttämiseen, liikekeskustan sijaintiin, rakentamisen tiiviyteen (osa halusi esitettyä tiiviimpää ja osa väljempää), autopaikkojen määrään, tuulisuuden huomioon ottamiseen ja rakennusaikaisiin häiriötekijöihin.

Useissa lausunnoissa ei rajoituta yleiskaavatasoisiin kannanottoihin vaan kannanotot ovat monesti asemakaavatasoon liittyviä. Kaikkiin eri lausunnoissa esitettyihin oleellisiin kannanottoihin on kuitenkin esitetty vastine.

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 2.2.2006, että osayleiskaavaehdotusta muutetaan lausuntojen johdosta seuraavasti:

Osayleiskaavaehdotukseen tehdyt muutokset

Osayleiskaavakarttaan tehdyt muutokset

Osayleiskaavakarttaan on lisätty seuraavat määräykset:
-Asemakaavoituksessa tulee ottaa huomioon valtioneuvoston asettamat melutason ohjearvot.
-Pilaantuneet maa-alueet on asemakaavoituksen yhteydessä selvitettävä ja ennen rakentamiseen ryhtymistä kunnostettava.

PL/ TP-määräyksen sisältö on muutettu seuraavaksi:
-Alue varataan lähipalveluille, asunnoille ja työpaikoille. Työpaikkojen tulee olla ympäristövaikutuksiltaan liike-, toimisto- ja näihin verrattavia tiloja.

Uimaranta merkintään on lisätty " tai uimala", joka antaa enemmän mahdollisuuksia jatkosuunnittelulle.

Lisäksi pohjoisimman kortteliin määräys Hietalahden pohjukassa on muutettu kerrostalovaltaisesta alueesta (AK) merkinnäksi PL/TP, joka sallii enemmän lähipalveluja ja työpaikkoja. Tarkoitus on lisätä tähän kortteliin Helsingin Sataman lausunnossaan ehdottamaa matkustajasataman turisteja palvelevaa toimintaa.

Suojelumerkintä (sr) on lisätty osayleiskaavakarttaan länsiterminaalin kohdalle ja suojeltavien rakennusten nykyiset osoitteet on lisätty selostukseen. Sisääntuloväylää keskustan suunnasta (Jätkäsaarenlaituri) on levitetty muutamalla metrillä ja tila toiselle puuriville on lisätty. Valtamerenkadulle on lisätty tilavaraus sataman eritasoiselle liittymälle.

Teollisuusraide on poistettu.

Osayleiskaavaselostukseeen tehdyt muutokset ja täysdennykset

Selostuksen kohta, terveyspalvelut, on muutettu terveyslautakunnalta saadun lausunnon ehdottamaan muotoon.

Eri ympäristötekijöiden selvitysten ja suunnitelmien kuvauksia selostuksessa on lisätty. Myös asemakaavan muutosta varten aloitettuja selvityksiä on kuvattu selostuksessa.

Taloudellisia vaikutuksia on tarkistettu. Kaupungin ja laitosten investointikustannusten tasossa ei ole merkittävää muutosta ja yhteenlaskettu investointitarve on noin 319 e/k-m^2. Tärkeimmät taloudellisten vaikutusten muutokset ovat:
-vesihuollon yksikköhintaa alennettu
-meriväyläsiirtojen kustannukset lisätty
-sataman maapohjan rakentaminen lisätty
-pilaantuneiden ruoppausmassojen käsittelykustannuksia on tarkistettu
-venesataman ja liikuntapuiston kustannuksia on tarkistettu
-nykyisten rakennusten muutostöiden kustannukset on arvioitu
-kalliopysäköintisuojan kustannukset siirretty pois kaupungin kustannuksista
- Valtamerenkadun katukannen kustannukset lisätty

Jätkäsaaren suunnittelun kuluessa tehdyt selvitykset on listattu selostuksen loppuun erillisenä liitteenä. Lisäksi on tehty pienempiä, lähinnä teknisiä tarkennuksia.

9 Käsittelyvaiheet

Osayleiskaavaehdotus esiteltiin kaupunkisuunnittelulautakunnalle 18.11.2004. Kaupunkisuunnittelulautakunta jätti asian pöydälle ja päätti 25.11. 2004 puoltaa osayleiskaavaehdotuksen hyväksymistä.

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 2.2.2006 muuttaa osayleiskaavaehdotusta lausuntojen johdosta.

Helsingissä 02.02.2006

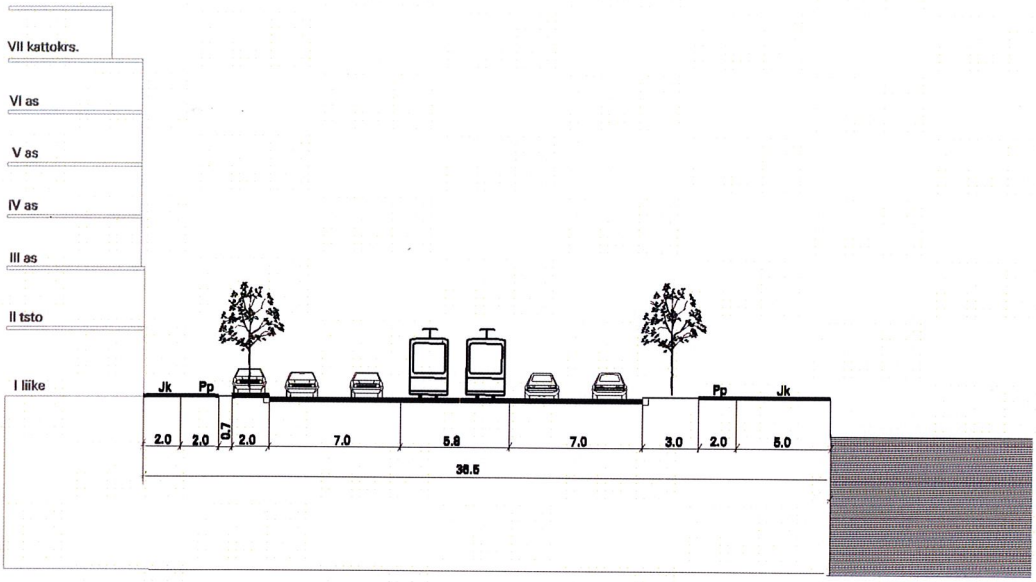
Anneli Lahti

TILASTOTIEDOT

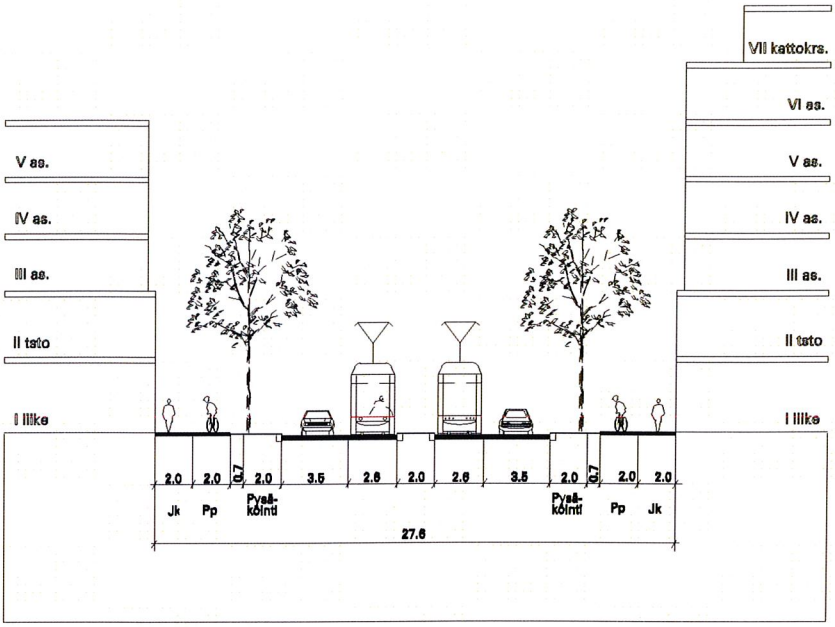
Käyttö-tarkoitus	pinta-ala ha	Kerrosala k-m^2	Kerrosalan lisäys k-m^2
AK	23.5	493 800 - 543 900	490 400 - 540 500
A	19.4	204 100 - 227 600	204 100 - 227 600
PL/TP	4.1	69 900 - 79 300	69 900 - 79 300
PY	3.3	51 700	14 700
TP	0.6	4 500 - 5 000	4 200 - 4 700
V	14.8	-	-
VU	5.3	-	-
LS	12.9	4000 +vähäinen lisäys*	vähäinen lisäys
LS/TP	4.2	55 000 - 65 000	55 000 - 65 000
kadut	14.1	-	-
yhteensä	102.2	879 000 - 972 500	838 300 - 931 800
W	27.9	-	-
alue yh-teensä	130.1		

*Matkustajasataman toimintaan (LS) liittyviä matkustajaterminaalien ym. kerrosaloja ei ole laskettu kokonaiskerrosalaan.

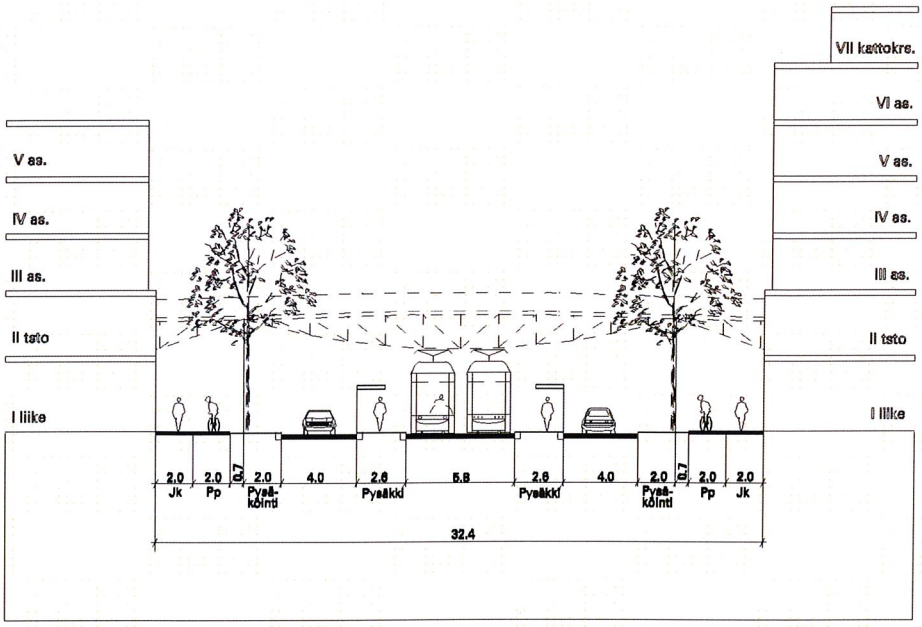
Merialueen täytöt yhteensä 14 ha



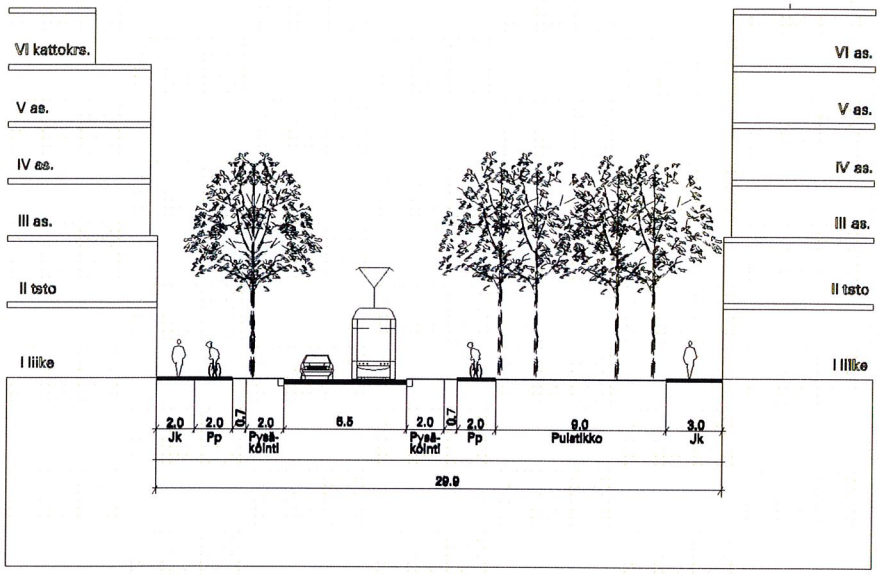
Katupoikkileikkaus 1 - Jätkäsaarenlaituri



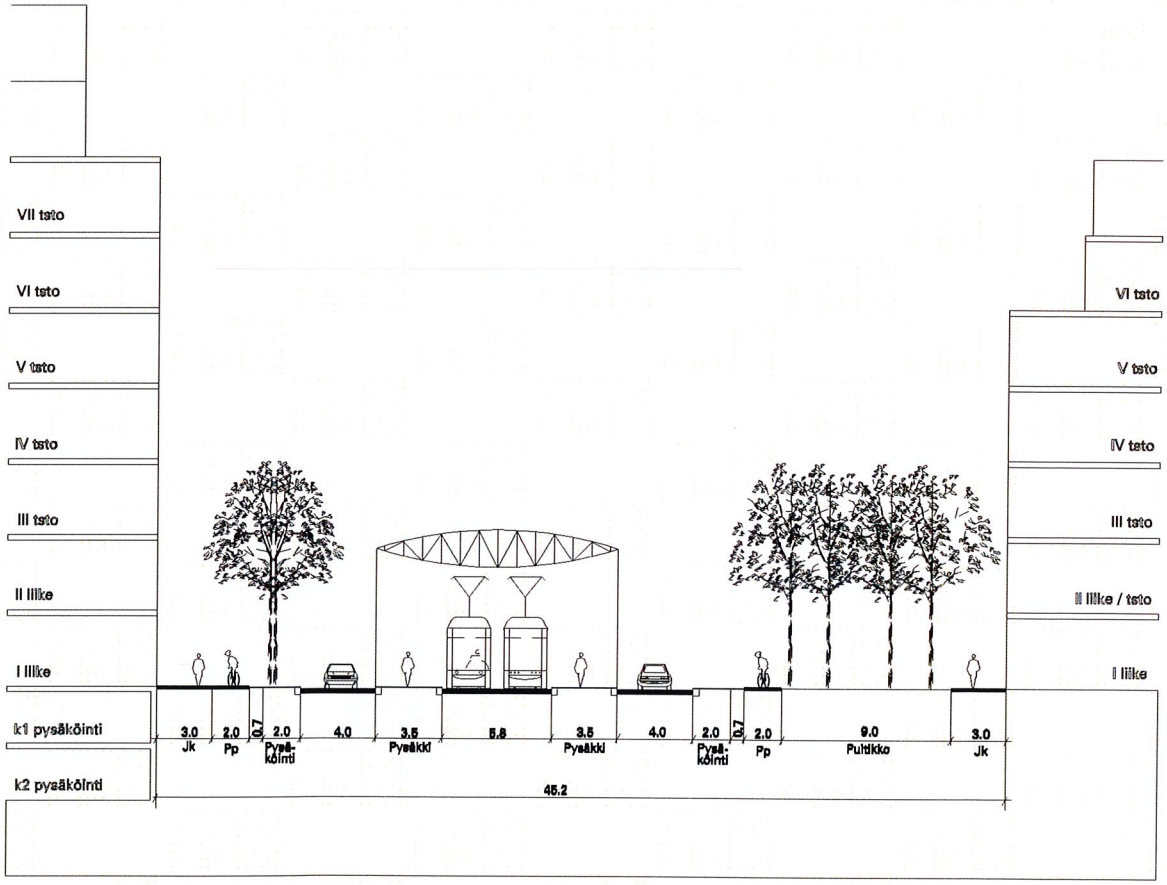
Katupoikkileikkaus 2 - Välimerenkatu



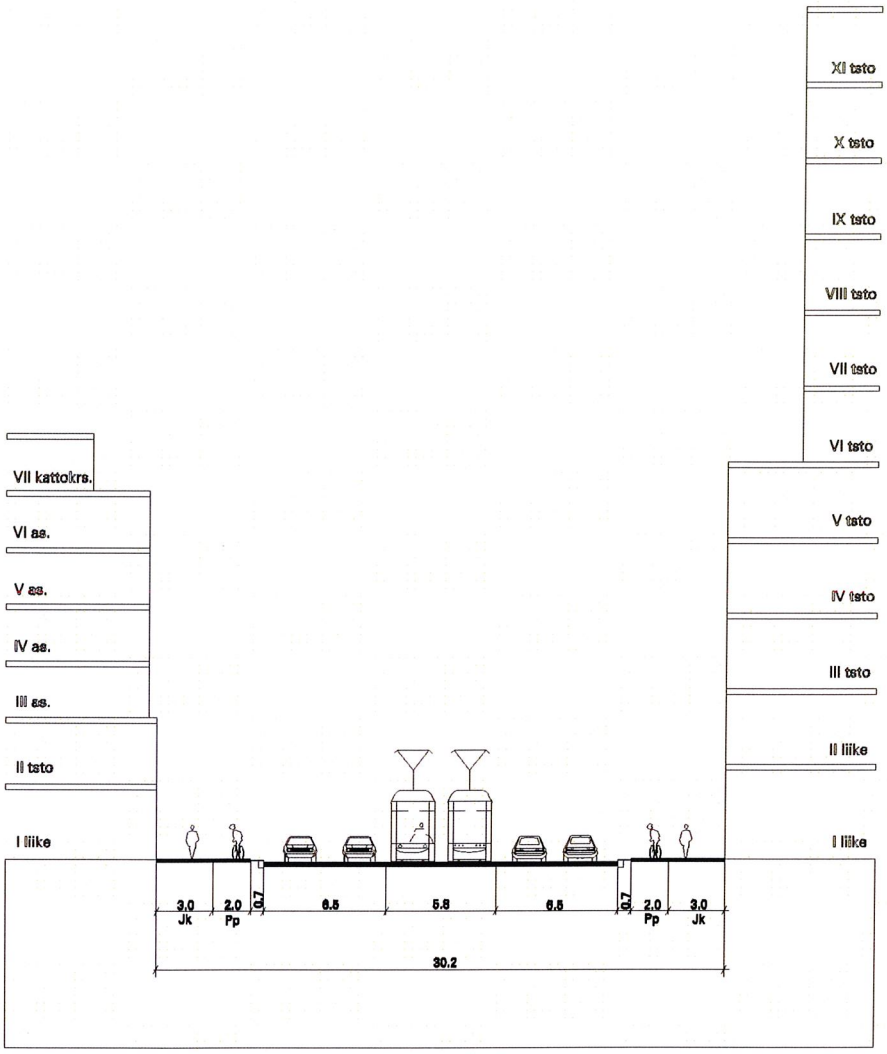
Katupoikkileikkaus 3 - Välimerenkatu, pysäkki



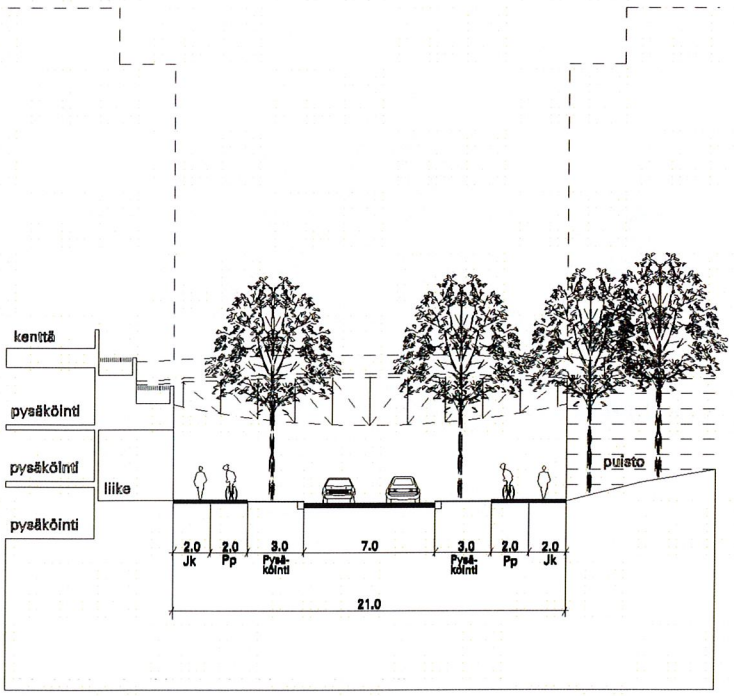
Katupoikkileikkaus 4 - Atlantinkatu



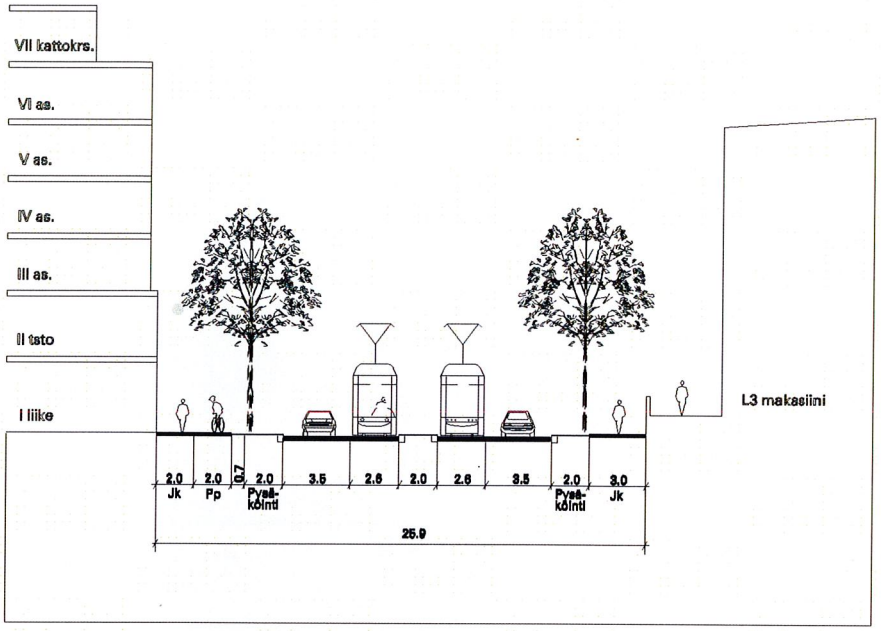
Katupoikkileikkaus 5 - Atlantinkatu, keskuspysäkki



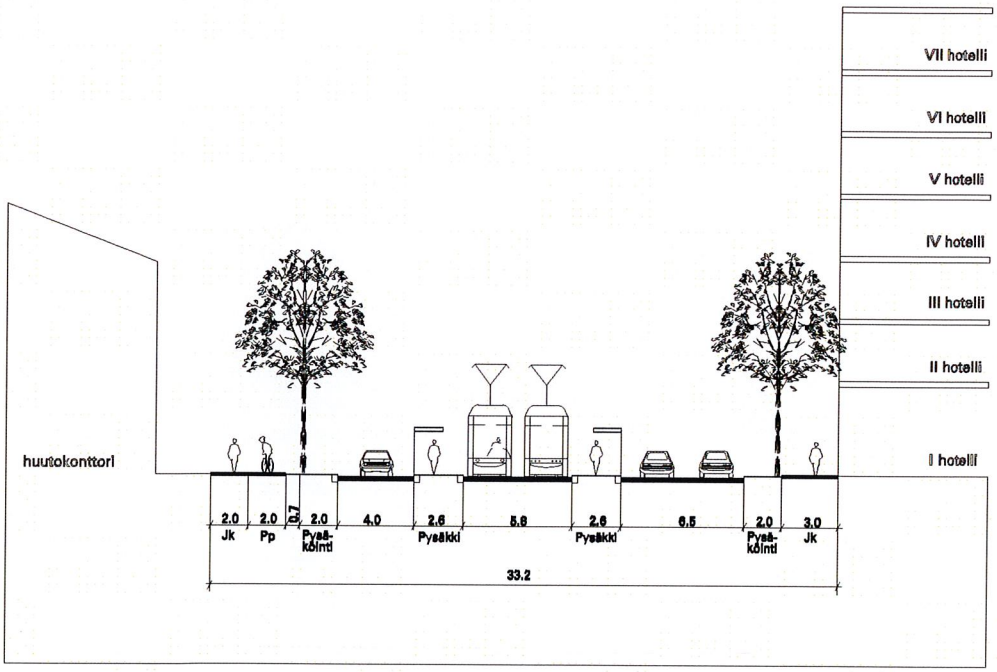
Katupoikkileikkaus 6- Länsisatamankatu välillä Välimerenkatu - Atlantinkatu



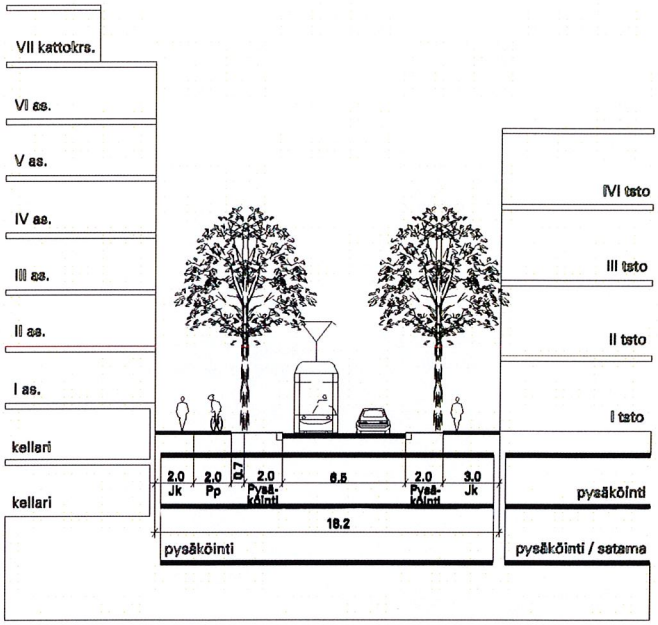
Katupoikkileikkaus 7 - Länsisatamankatu välillä Atlantinkatu - Valtamerenkatu



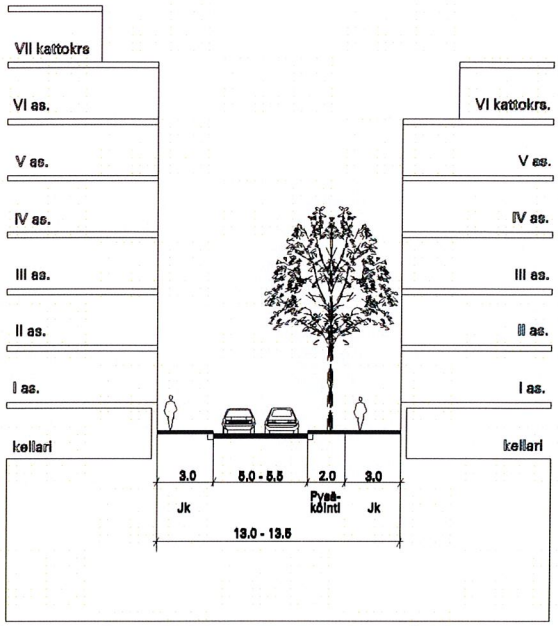
Katupoikkileikkaus 8 - Valtamerenkatu



Katupoikkileikkaus 9 - Valtamerenkatu, pysäkki Välimerenkadun liittymässä



Katupoikkileikkaus 10 - Valtamerenkatu, sataman liittymän jälkeen



Katupoikkileikkaus 11 - tonttikadut

Helsingin kaupunki
Kaupunkisuunnitteluvirasto

341-00/03

15.4.2003

JÄTKÄSAAREN OSAYLEISKAAVA
OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA

Suunnittelualue

Jätkäsaari sijaitsee Länsisatamassa (20. kaupunginosa). Osayleiskaavan suunnittelualuetta rajaavat Ruoholahti, Mechelininkatu, Hietalahdenranta sekä meri. Alueen pinta-ala on noin 129 ha, josta maa-aluetta on 86 ha ja vesialuetta 43 ha.



Mitä alueelle suunnitellaan

Jätkäsaaren satama- ja varastoalue muuntuu kantakaupunkimaiseksi, merihenkiseksi ja viihtyisäksi merenrantakaupunginosaksi. Kaupunginosaan tulee noin 15 000 asukasta ja 4 000 työpaikkaa, kaupunginosapuisto, liikuntapuisto ja venesatama. Rannat jätetään asukkaiden käyttöön matkustajasatamaa lukuun ottamatta. Liikenneratkaisut perustuvat joukkoliikenteeseen sekä kevyeen liikenteeseen. Ruoholahdesta tulee uusi siltayhteys Länsisatamankatua pitkin. Suuret varastohallit puretaan rakentamisen edetessä. Käyttökelpoiset vanhat rakennukset säilytetään mahdollisuuksien mukaan. Niiden kokonaispinta-ala on noin 60 000 neliömetriä.

Aikataulu

Suunnittelu aloitetaan laatimalla alueelle osayleiskaava, jossa määritellään rakentamisen määrä ja sijoittuminen, olennaiset liikenne- ja pysäköintiratkaisut, toimintojen (asuminen, työ, palvelut ja virkistys) sijoittuminen alueella sekä mahdolliset meren täytöt.

Aluksi laaditaan **osayleiskaavaluonnos**. Tavoitteena on, että se on kaupunkisuunnittelulautakunnassa keväällä 2004.

Suunnittelua jatketaan valmistelemalla **osayleiskaavaehdotus**. Lautakunnan puoltama ehdotus etenee kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi arviolta syksyllä 2005.

Osayleiskaava ohjaa alueen yksityiskohtaisempaa kaavoitusta. Asemakaavat laaditaan osa-alueittain niin, että ensimmäisen kaavan laatiminen alkaa arviolta vuonna 2004 kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksyttyä osayleiskaavaluonnoksen jatkosuunnittelun pohjaksi. Joistakin osa-alueista järjestetään asemakaavatasoisia arkkitehtikilpailuja ennen kaavoitusta.

Jätkäsaaren rakentaminen alkaa arviolta vuoden 2008 lopulla sen jälkeen kun tavarasatamatoiminnot ovat siirtyneet Vuosaareen.

Voimassa olevat kaavat

Nykyisessä asemakaavassa Jätkäsaari on merkitty satama-alueeksi sekä satamatoimintaa palvelevien varastorakennusten korttelialueeksi. Lars Sonckin suunnittelemat satamamakasiinit L2 ja L3 Jätkäsaarenlaiturilla on suojeltu.

Voimassa olevassa yleiskaavassa Jätkäsaari on merkitty liikennealueeksi, joka muutetaan asuntoalueeksi, jos yleiskaavakartalla osoitettu toiminta siirtyy alueelta pois. Matkustajasataman alue on merkitty liikennealueeksi. Lisäksi alueelle on merkitty virkistysalueita. Valmisteilla olevassa Yleiskaava 2002 -ehdotuksessa alue on merkitty kerrostalovaltaiseksi alueeksi ja virkistysalueeksi. Matkustajasataman alue on merkitty satama-alueeksi.

Miten voit osallistua

Suunnittelun eri vaiheissa järjestetään kaikille avoimia vuorovaikutustilaisuuksia, näyttelyitä, keskustelutilaisuuksia ja seminaareja. Tavoitteena on, että osalliset ja muut kiinnostuneet saavat tietoa suunnittelun etenemisestä ja tuovat valmisteluun näkemyksiä ja kehittämisehdotuksia. Tilaisuuksiin liittyy aina mahdollisuus antaa palautetta ja aineistoa on esillä kaupunkisuunnitteluvirastossa sekä lähikaupunginosissa esimerkiksi kirjastoissa.

Aloitusvaihe
Lähtökohdat ja vuorovaikutus

- **Valmisteluaineisto** esillä 28.4.–21.5.2003
- **Keskustelutilaisuus** ke 7.5.2003 klo 18–20, kaupunkisuunnitteluviraston auditorio
- **Mielipiteet** viimeistään 21.5.2003

Luonnosvaihe

- Kaavaluonnos ja valmisteluaineisto esillä
- Keskustelutilaisuus, seminaari
- Mielipiteet (jotka esitellään kaupunkisuunnittelulautakunnalle luonnoksen esittelyn yhteydessä)

Ehdotusvaihe

- Alustava kaavaehdotus esillä mielipiteitä varten ennen kaupunkisuunnittelulautakunnan käsittelyä
- Lautakunnan puoltama ehdotus julkisesti nähtävillä (mahdollista jättää muistutuksia, pyydetään lausunnot)
- Lausuntojen ja muistutusten käsittelyn jälkeen osayleiskaavaehdotus kaupunginvaltuuston hyväksyttävänä

Viranomaisyhteistyötä varten järjestetään erillisiä neuvotteluja. Hallintokuntien välisiä seminaareja toimintojen mitoituksesta ja sijoittamisesta järjestetään tarpeen mukaan, vähintään kerran vuodessa. Lisäksi järjestetään maankäyttö- ja rakennuslain mukaisia viranomaisneuvotteluja.

Ketkä ovat osallisia

Osallisia ovat kaavoitettavan alueen maanomistajat, naapurit ja asukkaat, yritykset ja työntekijät eli kaikki ne, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa. Osallisia ovat myös viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa kaava koskee. Jätkäsaaren suunnittelussa osallisia ovat ainakin:

Suunnittelun vaikutusalueen asukkaat:
Eira, Kamppi, Lauttasaari, Munkkisaari, Punavuori, Ruoholahti, Töölö, Ullanlinna

Asukkaita edustavat yhdistykset:
Helsingin Kaupunginosayhdistysten Liitto ry HELKA, Eteläiset Kaupunginosat, Kampin kaupunginosayhdistys, Lauttasaari-Seura, Munkkisaari–Hernesaari-Seura, Pro Eira, Punavuori-Seura, Ruoholahti – Gräsviken asukasyhdistys, Töölö-Seura

Muut yhdistykset ja seurat:
Autoliitto, Helsingin luonnonsuojeluyhdistys, Helsingin kauppakamari, Helsingin polkupyöräilijät ry, Helsingin Yrittäjät ry, Invalidiliitto, Kynnys ry, Mannerheimin lastensuojeluliitto ry, Stadin rannat, Suomen arkkitehtiliitto SAFA, Suomen Liikenneliitto, Suomen luonnonsuojeluliitto

Helsingin kaupungin hallintokunnat:
Helsingin Energia, Helsingin Satama, Helsingin Vesi, kaupunginkirjasto, kaupunginmuseo, kiinteistövirasto, kulttuuriasiainkeskus, liikennelaitos, liikuntavirasto, nuorisoasiainkeskus, opetusvirasto, pelastuslaitos, rakennusvalvontavirasto, rakennusvirasto, sosiaalivirasto, terveysvirasto, ympäristökeskus

Muut viranomaiset:
Helsingin seurakuntayhtymä, Merenkulkulaitos, Rajavartiolaitos, Ratahallintokeskus, Tullilaitos, Uudenmaan ympäristökeskus, VR-Yhtymä Oy

Alueella nykyisin toimivat yritykset ja laitokset:
Containership Ltd Oy, Eckerö Line Ab Oy, Finnsteve Oy Ab, Kværner Masa-Yards Oy, Ruoholahden pysäköinti Oy, Tallink Finland Oy

Vaikutusten arviointi

Taustaksi on selvitetty teknisiä reunaehtoja, kuten maaperän rakennettavuutta ja puhtautta, matkustajasataman ympäristövaikutuksia sekä mahdollisten täyttöjen vaikutuksia meriveden virtausolosuhteisiin. Selvityksiä päivitetään suunnittelun edetessä.

Osayleiskaavan valmistelun osana arvioidaan suunnitelman toteuttamisen vaikutuksia:

- *Yhdyskuntarakenteeseen.* Yleiskaavaehdotuksen 2002 yhteydessä tehtyä arviointia täydennetään tarvittaessa.
- *Maisemaan, rakennettuun ympäristöön, kaupunkikuvaan ja -siluettiin.* Muutoksia maisemaan ja kaupunkikuvaan arvioidaan pienoismallilla, alueleikkauksilla ja perspektiivikuvilla.
- *Luontoon.* Selvitetään täyttöjen vaikutukset (rakentamisen aikaiset ja pysyvät) Seurasaarenselän veden vaihtuvuuteen.
- *Liikenteeseen.* Selvitetään Jätkäsaaren liikenteen vaikutukset ympäröivän kaupunkirakenteen katu- ja kevyen liikenteen verkkoon (erityisesti Töölö, keskusta sekä Ruoholahti).
- *Teknisen huollon järjestämiseen.* Laaditaan yleistasauksen ja teknisen huollon verkostojen alustavat yleissuunnitelmat.
- *Yhdyskuntatalouteen.* Selvitetään kaupunkirakenteen toteuttamiseen vaikuttavat tekijät ja kustannukset kaupungille.
- *Terveyteen.* Selvitetään maaperän pilaantuminen, kunnostustarve ja menetelmät eri alueilla sekä pilaantumisen vaikutus maankäyttöön.
- *Sosiaalisiin oloihin, elinoloihin, viihtyisyyteen ja palveluihin.* Vaikutuksista on julkaistu raportit "Kantakaupungin uudet ranta-alueet, rakentamisen sosiaalisia ulottuvuuksia" ja "Rantojen Helsinki". Arvioidaan virkistysalueiden riittävyys, palvelujen saatavuus sekä satamahistorian ja säilyvien rakennuksien vaikutuksia syntyvään kaupunkikuvaan.

Ympäristövaikutusten arvioinnin tuloksia esitellään suunnittelun kuluessa. Arvioinneista laaditaan yhteenveto osayleiskaavaselostukseen.

Osalliset voivat osallistua kaavan valmisteluun ja heille tiedotetaan kaavoituksen etenemisestä.

Mistä saat tietoa

Suunnittelun etenemisestä sekä osallistumismahdollisuuksista tiedotetaan:

- Kirjeet: alueella nykyisin toimivat yritykset, asukkaita edustavat yhdistykset, muut seurat ja yhdistykset sekä suunnittelualueeseen rajautuvien kortteleiden asuinosakeyhtiöt
- Kirjeet ja muu yhteydenpito: Helsingin kaupungin hallintokunnat, muut viranomaiset,
- Ilmoitukset: Helsingin Sanomat, Hufvudstadsbladet, Uutispäivä Demari, Kansan Uutiset ja Alueuutiset, City-lehti
- Kaupunkisuunnitteluviraston Internet-sivut: www.hel.fi/ksv (kohta: Mitä Helsingissä suunnitellaan, Projektialueet, Länsisatama)
- Helsingin kaavoituskatsaus

Osayleiskaavaehdotuksen julkisesta nähtävilläolosta tiedotetaan:

- kuulutus em. lehdissä (ei City-lehti)
- kaupunkisuunnitteluviraston Internet-sivut: www.hel.fi/ksv

Anna mielipiteesi

Suunnittelusta voi antaa mielipiteensä kirjallisesti tai suullisesti. Kirjalliset mielipiteet toimitetaan osoitteeseen:

kaupunkisuunnitteluvirasto, kirjaamo
PL 2100 (Kansakoulukatu 3)
00099 Helsingin kaupunki

telekopio: 169 4484
sähköposti: kaupunkisuunnittelu@hel.fi

Yhteystiedot

Kaupunkisuunnitteluvirasto
Länsisatama-projekti
Kansakoulukatu 3
PL 2100, 00099 HELSINGIN KAUPUNKI
telekopio: 169 4243

sähköpostiosoitteet ovat muotoa:
etunimi.sukunimi@ksv.hel.fi

Maankäytön suunnittelu
Matti Kaijansinkko, projektipäällikkö
puh. 169 4211

Marjut Kivelä, arkkitehti
puh. 169 4226

Kirsi Rantama, arkkitehti
puh. 169 4213

Liikennesuunnittelu
Kaisa Lahti, DI
puh. 169 3529

Maisemasuunnittelu
Maria Jaakkola-Kivinen, maisema-arkkitehti
puh. 169 4290

Teknistaloudellinen suunnittelu
Jukka Tarkkala, DI
puh. 169 4338

Osallistuminen
Maija Mattila, vuorovaikutussihteeri
puh. 169 4379

Suunnittelun ja rakentamisen koordinointi
Kaupunginkanslia, kehittämistoimisto
Pohjoisesplanadi 11–13
PL 1, 00099 Helsingin kaupunki
telekopio: 169 3772

Timo Laitinen, projektinjohtaja
puh. 169 2402
timo.laitinen@hall.hel.fi

Jätkäsaaren osayleiskaava-alueen tai ensimmäisen asemakaavamuutosalueen suunnittelun yhteydessä tehtyjä selvityksiä tai muita alueen suunnitteluun liittyviä selvityksiä ovat:

Vesialueen täytöt:

1) Selvitys Jätkäsaaren kärjen täytön vaikutuksista vesistön tilaan ja kalastukseen. Kala- ja vesitutkimus Oy 31.3.1999
2) Ruoholahden, Jätkäsaaren ja Munkkisaaren kärkien sedimenttien ympäristöhygieeninen selvitys. Vesihydro 22.4.1999.
3) Jätkäsaaren - Lauttasaaren merenalaisten töiden vaikutukset merialueella. Juha Sarkkula ja Minna Kuusisto, Suomen ympäristökeskus, Jorma Koponen YVA Oy 23.4.1999
4) Lausunto Jätkäsaaren rannan täytön vesistövaikutuksista. Jorma Koponen, Suomen Ympäristövaikutusten Arviointikeskus Oy 24.8.2000
5) Selvitys Jätkäsaaren kärjen täytön vaikutuksista vesistön tilaan ja kalastukseen. Kala- ja vesitutkimus Oy 24.8.2000
6) Jätkäsaaren meritäyttöjen vaikutukset merialueelle, YVA Oy, Suomen ympäristökeskus, 2.9.2002
7) Jätkäsaaren 6. tutkimukset: sedimenttitutkimukset. Golder Associates Oy 04-3848. 27.12.2004

Pohjarakentaminen ja kallioperätutkimukset:

8) Geo 3953 10.10.1980, pohjatutkimuksia
9) Geotekninen rakennettavuusselvitys. Saukonpaaden kaava-alue. Geotekninen osasto 24.10.2001 GEO 10136.
10) Jätkäsaaren rakennettavuusselvitys. GEO 10209 15.3.2002
11) Pudotustiivistys Saukonpaaden täyttöalueella. Jari Viljanen, Osmo Korhonen. Geotekninen osasto, julkaisu 85/2002 joulukuu 2002.
12) Jätkäsaaren kallioresurssiselvitys. GEO 10471. 20.10.2003
13) Jätkäsaaren pysäköintilaitoksen ja huoltokadun porakonekairaukset. GEO 10962 2005.

Liikenne ja pysäköinti:

14) Silta Hietalahden yli Munkkisaaresta Jätkäsaareen. Jouko Salonen Oy ja Ins.tsto Heimo Kakko Oy 14.2.1990
15) Kallioon rakennettujen pysäköintilaitosten tilaratkaisut ja rakennuskustannukset. Ksv:n julkaisu 1991:1, Maa ja Vesi Oy Simo Rapeli
16) Pysäköintimuodon vaikutus kustannuksiin, case Ruoholahti, Vesihydro 1998
17) Maanalaiset pysäköintitilat kaupunkien keskustoissa: vaikutusten arviointi. Kimmo Rönkä, Heimo Rintamäki, Juha Vehmas ja Kari Rauhala. Lyyli-raporttisarja 7 8.3.1999
18) Kantakaupungin rantaprojektit, pysäköintilaitosten vaiheittainrakentamisselvitys, arkkitehtitoimisto V-P Tuominen Oy, 29.11.1999
19) Kantakaupungin uudet ranta-alueet, asuinkortteleiden pysäköintiselvitys. Ksv:n julkaisu 2000:8 18.5.2000
20) Jätkäsaaren joukkoliikenneselvitys, Helsingin kaupungin liikennelaitos 14.5.2001
21) Jätkäsaaren kalliotilat. Kalliosuunnittelu Oy, työ 430. 16.12.2005

Ympäristöterveys ja -pilaantuminen:

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

22) Arvio Kværner Masa-Yards Oy:n Munkkisaaren telakkatoiminnasta aiheutuvista ilman liuotinainepitoisuuksista. Ilmatieteen laitos, Ilmanlaatuosasto 28.10.1994
23) Konttinosturin melu. Melutason arviointi Saukonpaadessa. Insinööritoimisto Akukon Oy 108/2 26.9.1995
24) Melumittaukset Länsisatamassa. Ins. tsto Paavo Ristola Oy 10470 9.10.1995
25) Saukonpaaden alueen turvallisuusselvitys. Osa 1. onnettomuuksien tunnistaminen. Risto Lautkaski, ENE6/15/97 VTT Energia 22.12.1997
26) Saukonpaaden alueen turvallisuusselvitys. Osa 2. seuraustarkastelut ja maankäyttö. Risto Lautkaski, ENE6/3/98 VTT Energia 22.12.1997
27) Vaarallisten aineiden onnettomuuksiin varautuminen. Kaupunginjohtajan asettaman kemikaalionnettomuustyöryhmän loppuraportti 30.9.1999

28) Helsingin Länsiterminaalin rikkidioksidi-, typenoksidi-, hiilimonoksidi- ja hiukkaspäästöjen leviämisselvitys. Ilmatieteen laitos 15.12.1999
29) Jätkäsaaren alustavat maaperähygieeniset tutkimukset. Geologian tutkimuskeskus 29.3.2000.
30) Jätkäsaaren (Länsisataman) maaperähygieeniset tutkimukset lisäanalyysein täydennettynä. Geologian tutkimuskeskus, Etelä-Suomen aluetoimisto 20.6.2000
31) Helsingin Satama, Länsiterminaali, Ympäristömeluselvitys, Akukon Oy nro 982 12/2000 29.12.2000
32) Jätkäsaaren maaperän toinen pilaantuneisuustutkimus ja kunnostuksen jatkotoimenpidesuositukset. Y 6356.00 SCC Viatek 26.1.2001
33) Hajun ja hajuhaitan kartoittaminen Jätkäsaaressa. VTT Kemiantekniikka, Prosessit ja Ympäristö KET945/01 2.10.2001
34) AutoExpress 2, melupäästö- ja melutasomittaukset. Helsingin satama, Akukon Oy 1256-1. 3.1.2002
35) Jätkäsaaren riskinarvio. Esko Rossi Oy 16.1.2002
36) Jätkäsaaren (Länsisatama) kolmannet lisätutkimukset sekä riskinarviointiin perustuva alustava kunnostussuunnitelma. SCC Viatek G6061 23.5.2002
37) Jätkäsaari ja Länsisatama, Ympäristömeluselvitys, Insinööritoimisto Akukon Oy nro 1307-1 11/2002 14.11.2002
38) Jätkäsaari ja Länsisatama, Ympäristömelusuunnitelma, Insinööritoimisto Akukon Oy nro 1307-2 11/2002 14.11.2002
39) Jätkäsaaren maankäytön suunnittelu, Helsingin Länsisataman matkustajalaivojen päästövaikutusten arviointi leviämislaskelmin, Ilmatieteen laitos 1.10.2002
40) Länsisataman matkustajasataman ympäristömeluselvitys, melutilanne vuoden 2002 lopussa. Helsingin satama, Akukon Oy 1466-1. 27.2.2003.
41) Pilaantuneen maaperän kunnostusvaihtoehtojen tarkastelu ja periaatesuunnitelma. Tutkimusraportti. Neljännet lisätutkimukset. Jätkäsaari (Länsisatama), entisen kaatopaikan alue, Helsinki. Golder Associates Oy 22-3288 14.7.2003.
42) Saukonpaaden kaava-alue ja Tammasaarenlaituri. Ympäristömelu vuoden 2008 jälkeen. Akukon Oy 1444-2.1 2.9.2003
43) Jätkäsaaren (Länsisataman) 4. maaperän pilaantuneisuustutkimukset. Osa-alue: saaren reuna. SCC Viatek 82102820 29.8.2003
44) Länsisataman ympäristömeluselvitys, matkustajasataman melu 2003. Helsingin satama, Akukon Oy 1466-3.2. 31.8.2003.
45) Jätkäsaaren 5. pilaantuneisuustutkimukset (osa-alueet saaren reunat 2 ja 4, ranta 1 ja entinen kaatopaikka). SCC Viatek Oy 82106068. 7.4.2004
46) Jätkäsaaren 6. tutkimukset: huokoskaasu ja pohjavesi (kaatopaikan alue). Golder Associates Oy 04-3848. 28.12.2004
47) Jätkäsaaren osayleiskaava. Meluselvityksen päivitys. Insinööritoimisto Akukon Oy 1910-01. 31.12.2004.
48) Jätkäsaaren entisen kaatopaikan huokoskaasu- ja pohjavesitutkimukset (maastohavainnointi jatkuu 2/2006 saakka)
49) Jätkäsaaren aloitusalueen maaperän pilaantuneisuustutkimukset. Suomen IP-Tekniikka Oy H21603. 19.12.2005
50) Selvitys seinärakenteista laivamelun piirissä Jätkäsaaressa. Insinööritoimisto Akukon Oy 2110. 31.12.2005

Rakennukset:

51) Raportti Jätkäsaaren talletusvaraston soveltuvuudesta pysäköintilaitoksesi. Ins.tsto Jouko Salonen Oy 15.3.1990
52) Länsisataman talletusvarasto, selvitys varaston soveltuvuudesta liikunnan keskukseksi. Reijo Jallinoja, Ins.tsto Bertel Ekengren Oy ja Ins.tsto Reijo Patronen Oy 1992
53) Rakennusten alimmat rakentamisen korkotasot. Muistio 14.2.2001 pidetystä kokouksesta, 27.2.2001, Anna-Maija Pajukallio
54) Munkkisaaren tukikohta. Siirto Jätkäsaareen. Varastorakennus L2. Soveltuvuusarviointi. rakennusvirasto, arkkitehtuuriosasto 26.6.2001
55) Länsisataman talletusvarasto Bunkkeri, muutos liikunta- opetus- ja kirjastotiloiksi. Esisuunnitelma. Pro-Ark Oy 13.9.2001

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

Ilmasto:

57) Ohjeita tuulisuuden huomioon ottamiseksi Jätkäsaareen suunniteltavaa asuinaluetta varten -lausunto. VTT/tuotteet ja tuotanto VAL34-023402 12.03.2002.
58) Perusselvitys Kruunuvuorenrannan kaavoituksen merenpinnan suunnitteluohjetta varten. Merentutkimuslaitos 2002.
59) Jätkäsaaren tuulisuusselvitys. WSP Suunnittelukortes Oy, Teknillinen korkeakoulu. 2006.

Muut:

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

Kuvailulehti

Tekijä(t)

Matti Kaijansinkko, Marjut Kivelä, Kirsi Rantama, Pekka Mäkelä, Maria Jaakkola-Kivinen, Kaisa Lahti, Jukka Tarkkala, Kaarina Laakso, Tiina Mikkola-Tikkanen (KSV), Timo Laitinen (TasKe)

Nimike

JÄTKÄSAARI, OSAYLEISKAAVA, OSAYLEISKAAVAN SELOSTUS

Sarjan nimike

Sarjanumero		Julkaisuaika	27.2.2006
Sivuja	68	Liitteitä	5
ISBN		ISSN	
Kieli koko teos	FIN	Yhteenveto	FIN

Tiivistelmä

Vuosaareen rakennettava uusi tavarasatama mahdollistaa Jätkäsaaren muuttamisen asuin- ja työpaikka-alueeksi. Osayleiskaavan maa-alue on kooltaan nyt 86 ha ja valtaosa siitä (70.5 ha) on täyttömaata vanhojen saarien ympärillä ja eteläpuolella. Lisätäyttöjä on kaavailtu noin 12 ha, joten maa-ala on yhteensä 98 ha. Matkustajasatama jää Jätkäsaareen.

Tavoitteena on identiteetiltään urbaani kaupunginosa, jossa on erilaisia omaleimaisia osa-alueita. Silhuetti on tarkoitus pitää Helsingille tyypillisenä: melko tasakorkea 5-7 kerrosta, lounaisrannalla matalampi 3-4 kerrosta. Keskeiseksi elementiksi on kaavailtu laajahkoa kaupunginosapuistoa.

Asuinrakentamisen tavoitekerrosala on 600 000 k-m². Työpaikka- ja palvelukerrosalatavoite on yhteensä 300 000 k-m².

Jätkäsaareen on jo tehty useita teknisiä selvityksiä, koskien rakennettavuutta, maaperän pilaantumista, melua, laivojen päästöjä sekä tuulisuutta.

Osayleiskaava laaditaan oikeusvaikutteisena. Osayleiskaavaan kuuluvat osayleiskaavakartta ja selostus vaikutusarvioineen.

Asiasanat

KAUPUNKISUUNNITTELU	YLEISKAAVOITUS	JÄTKÄSAARI	LÄNSISATAMA
TOIMIPAIKAT	TYÖPAIKAT	ASUMINEN	HELSINKI