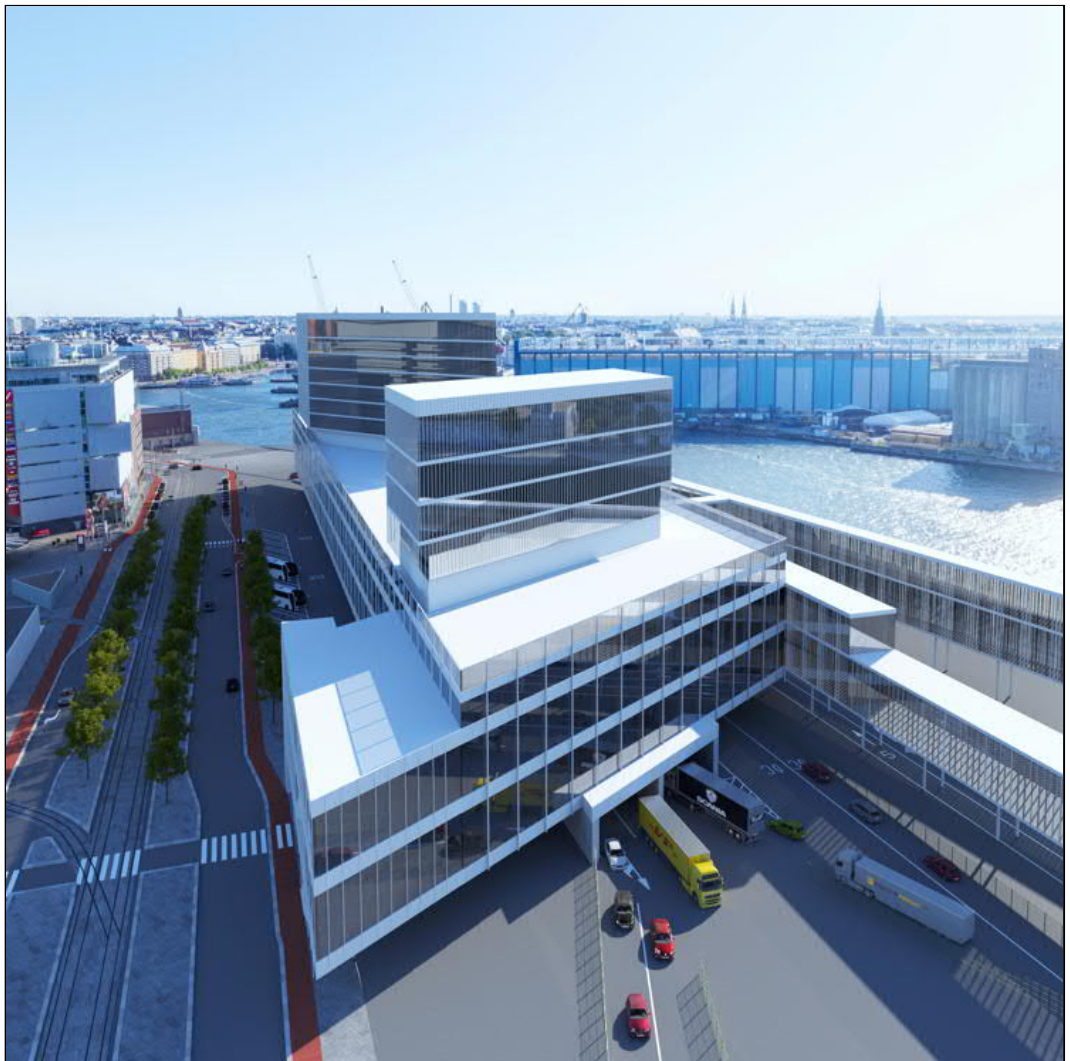


LÄNSISATAMAN TERMINAALI 1

ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN SELOSTUS



Asemakaavan selostus

Päivätty 4.10.2022
Diaarinumero HEL 2019-005767
Hankenumero 3141_5
Asemakaavakartta nro 12752

Kaavaselostuksessa esitetään kaavaratkaisun keskeinen sisältö ja suunnittelun vaiheet. Selostusta täydennetään kaavaprosessin edetessä.

Asemakaavan muutos koskee:
Helsingin kaupungin
20. kaupunginosan (Länsisatama, Jätkäsaari)
satama-aluetta sekä katualuetta

Kaavan nimi:
Länsisataman terminaali 1:n asemakaavan muutos

Laatija:
Helsingin kaupungin asemakaavoituspalvelu

Vireilletulosta ilmoittaminen: 22.5.2019
Kaupunkiympäristölautakunta:
Nähtävilläolo (MRL 65 §):
Kaupunkiympäristölautakunta:
Hyväksyminen: kaupunginvaltuusto
Voimaantulo:

Alueen sijainti:

Alue sijaitsee Tyynenmerenkadun ja Jätkäsaarenlaiturin välillä satama-alueen pohjoisosassa.



Kuva: Suunnittelualan sijainti.

Yhteyshenkilöt kaavan valmistelussa

Helsingin kaupunkiympäristön toimiala

Asemakaavoitus:

Teo Tammivuori, arkkitehti

Matti Kajansinkko, tiimipäällikkö

Kaavapiirtäminen:

Hilpi Turpeinen, suunnitteluavustaja

Liikenne- ja katusuunnittelu:

Teemu Vuohtoniemi, liikenneinsinööri

Kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu:

Paula Hurme, maisema-arkkitehti

Rakennussuojelu:

Sakari Mentu, arkkitehti

Teknistaloudelliset asiat:

Jarkko Nyman, insinööri

Kati Immonen, insinööri

Mikko Juvonen, diplomi-insinööri

Eija Kivilaakso, diplomi-insinööri

Matti Neuvonen, diplomi-insinööri.

Yleiskaavoitus:

Anne Karlsson, tiimipäällikkö

Kristiina Hyväri, yleiskaavasunnittelija

Alpo Tani, erityisasiantuntija

Elina Luukkonen, yleiskaavasunnittelija.

Maaomaisuuden kehittäminen ja tontit:

Sami Haapanen, tonttipäällikkö

Ilkka Aaltonen, tiimipäällikkö

Katharina Mead, erityisasiantuntija

Rakennuttaminen:

Katariina Verkamo, projektinjohtaja

Petra Rantalainen, projektinjohtaja

Rakennusvalvontapalvelut:

Juha Sundqvist, arkkitehti

Ympäristöpalvelut:

Juha Korhonen, ympäristötarkastaja

Raimo Pakarinen, ympäristötarkastaja

Muut Helsingin kaupungin toimialat

Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala:

Sari Saresto, kulttuuripäällikkö

Kaupunginkanslia:

Tuomo Sipilä, projektinjohtaja;

Noora Tynkkynen, projekti-insinööri

Joonas Vikman, projekti-insinööri

Muut viranomaistahot

Helsingin Satama Oy,
Ari Parviainen, tekninen päällikkö
Sakari Montonen, kehittämispäällikkö
Satu Aatra, suunnittelupäällikkö

Hankesuunnittelu

Pes-arkkitehdit Oy,
Tuomas Silvennoinen, arkkitehti
Pekka Mäkelä, arkkitehti

Sisällysluettelo

Tiivistelmä	7
Asemakaavan kuvaus	8
Tavoitteet	8
Mitoitus	8
Alueiden käyttötarkoitus ja korttelialueet	8
Liikenne	9
Palvelut	11
Esteettömyys	11
Luonnonympäristö	11
Ekologinen kestävyys	12
Suojelukohteet	12
Yhdyskuntatekninen huolto	13
Maaperän rakennettavuus, pohjarakentaminen ja pilaantuneisuuden kunnostaminen	13
Ympäristöhäiriöt	16
Pelastusturvallisuus / Rakennetekniikka	16
Vaikutukset	17
Toteutus	23
Suunnittelun lähtökohdat	24
Suunnittelu- ja käsittelyvaiheet	27

Liitteet

1 Seurantalomake

2 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

3 Kuvat ja kartat

- Sijaintikartta
- Ilmakuva
- Asemakaavakartta (A4-koossa)
- Havainnekuva
- Ote Jätkäsaaren osayleiskaavasta
- Ote ajantasa-asemakaavasta
- Lintujen muuttoreitit ja merkittävät lintualueet
- Kuvaliite suojelukohteesta
- L4 rakennushistoriallinen selvitys, Pes-arkkitehdit 2022
- varjostus selvitys, Pes-arkkitehdit 2021
- Liikennevirrat eri vaiheissa
- Ympäristömeluselvitys, HMMT Partners Oy, 2021
- Runkomelu ja tärinäselvitys, Akukon Oy, 2021

4 Viitesuunnitelma

Luettelo muusta kaavaa koskevasta materiaalista

- Vuorovaikutusraportti
 - Länsisatama, T1 viitesuunnitelma, rakennettavuus selvitys Ramboll Oyj 2021
 - Helsingin sataman vaikuttavuus selvitys, Turun yliopisto, 2019
 - Helsingin sataman kehittämisohjelma suunnitelma 2030, Helsingin Satama, 2021
 - Satamatoimintojen uudelleenjärjestelyt ja maankäyttö keskittämiskaavassa, Helsingin Satama, 2021
-

Tiivistelmä

Asemakaavan muutos (kaavaratkaisu) koskee satama-aluetta, joka sijaitsee Jätkäsaarella Tyynenmerenkadun varrella. Kaavaratkaisu mahdollistaa uuden terminaali- ja toimitilakokonaisuuden rakentamisen nykyisen Länsisataman terminaali 1:n paikalle. Kaavaratkaisu on tehty, koska nykyinen terminaalirakennus ei enää vastaa henkilöliikenteen edellyttämää palvelutasoa ja on operatiivisen elinkaarensa päässä. Laajuudeltaan rakennus on riittämätön sataman keskittämiskenaarion mukaisen liikenteen sijoittumiselle Jätkäsaareen. Sijainniltaan nykyinen terminaalirakennus ei mahdollista tarkoituksenmukaisia liikennejärjestelyitä satama-alueella.

Tavoitteena on, että kaavaratkaisu mahdollistaa matkustajaterminaalin palvelutason noston ja sataman liikenneratkaisun yhteensovittamisen satamatunnelin rakentamiseen eri vaiheissa.

Kaavaratkaisussa on erityisesti pyritty ratkaisemaan se, että sataman kehittämisen eri vaiheissa liikenne- ja lähtöselvitystoiminnot voidaan toteuttaa tarkoituksenmukaisesti ja samalla asiakaskokemusta kehittäen.

Terminaalirakennuksen alle on mahdollista rakentaa satamatunnelin suuaukko. Suunnitteilla oleva Tallinnan liikenteen keskittäminen Länsisatamaan ja Satamatunnelin rakentaminen siirtäisivät sataman liikenteen painopistettä Länsisatamaan. Liikennemäärien kasvusta huolimatta liikenteen sujuvuus ja liikenneturvallisuus paransi Jätkäsaaren katuverkolla rekkaliikenteen siirtyessä tunneliin ja Länsisatamankadun henkilöautoreitin korvautuessa tunneliyhteydellä.

Alueelle on suunniteltu uusi terminaalirakennus sekä sataman saatto-, odotus- ja jalankulkualueita.

Uutta toimitilakerrosalaa on 21 319 k-m².

Nykyisessä L4 makasiinissa kerrosalaa on 15 681 k-m².

Yhteensä rakennusoikeus on 37 000 k-m².

Kaavaratkaisun toteuttaminen vaikuttaa erityisesti siten, että sataman keskittämiskenaarion mukainen liikenteen lisäys alueella on mahdollinen. Tallinnan liikenteen keskittäminen Länsisatamaan on mahdollista vain, jos Terminaali 1 on uudistettu, sekä Satamatunneli on rakennettu. Tästä syystä Terminaali 1:n järjestelyt ovat Eteläsataman ja Makasiinirannan sekä Katajanokan kehityksen edellytys.

Helsingin kaupunki omistaa alueen maat ja vuokraa niitä Helsingin Satama Oy:lle. Kaavaratkaisu on tehty kaupungin aloitteesta

ja kaavaratkaisun sisältö on neuvoteltu Helsingin Satama Oy:n kanssa.

Asemakaavan kuvaus

Tavoitteet

Tavoitteena on, että kaavaratkaisu mahdollistaa matkustajaterminaalien palvelutason noston ja sataman liikenneratkaisun yhteensovittamisen satamatunnelin rakentamiseen eri vaiheissa.

Kaupunginvaltuusto on 13.10.2021 hyväksynyt uuden Kasvun paikka - Helsingin kaupunkistrategian 2021–2025. Kaavaratkaisu edesauttaa kaupunkistrategian tavoitteiden toteutumista siten, että satamatoimintojen sijoittamisesta tehtyjen päätösten toteuttamista jatketaan.

Mitoitus

Suunnittelualueen pinta-ala on 29 432 m².

Kaavaratkaisun myötä tontin kerrosala kasvaa 21 319 k-m²:llä.

Alueiden käyttötarkoitus ja korttelialueet

Alueen lähtökohdat ja nykytilanne

Alueella on tällä hetkellä satamaterminaaliksi muutettu varastorakennus L4 sekä matkustajasatamaa palvelevia liikenne- ja odotusalueita.

Satama-alue korttelialue (LS)

Satama-alue, jolle saa rakentaa tarvittavien laitureiden, liikennealueiden ja autopaikkojen lisäksi sataman toiminnalle tarpeellisia rakennuksia ja rakenteita. Rakennusalan ulkopuolelle saa sijoittaa matkustajasilloja ja liikkuvia maihinnoususilloja sekä rakentaa vähäisiä sataman toiminnalle välttämättömiä rakennuksia.

Rakennusalan Liiketilat saa toteuttaa liike-, toimisto-, työ-, ravintola-, näyttely-, kokoontumis- ja/tai palvelutilana.

Pysäköintilaitoksen ajoyhteyksineen sekä tarvittavat matkustajasillat saa rakentaa kaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi, koska ne eivät ole lämmitettyä tai muuhun käyttöön vuokrattavissa olevaa tilaa.

Liikenne

Lähtökohdat

Kaava-alue rajautuu nykyisin pohjoisessa Rionkatuun ja lännessä Tyynenmerenkatuun, joka on katuluokitukseltaan alueellinen koojakatu. Tyynenmerenkadulta ja Rionkadulta on järjestetty liittymät satama-alueelle. Näiden liittymien lisäksi satama-alueelle on ajoneuvoliittymä kaava-alueen ulkopuolella Länsisatamankadun ja Tyynenmerenkadun risteyksessä, sekä Tyynenmerenkadun ja Atlantinkadun risteyksessä.

Jalankulku

Kaava-alueella on olemassa oleva matkustajaliikenteen terminaali 1. Terminaalin 1 edustalla asemakaava-alueella ja asemakaava-alueen ulkopuolella läheisen Tyynenmerenkadun jalkakäytävillä sekä raitioliikenteen pysäkeillä jalankulku on hyvin vilkasta laivojen lähtö- ja saapumisaikoina. Satama-alueella sekä katualueella on muusta ajoneuvoliikenteestä erotellut jalkakäytävät.

Pyöräliikenne

Satama-alueeseen rajautuvalla Tyynenmerenkadulla kulkee pyöräliikenteen pääreitti. Pyörätiet on suunniteltu järjestettävän yksisuuntaisesti Tyynenmerenkadun valmistuttua. Pyörätiet on eroteltu rakenteellisesti muusta ajoneuvoliikenteestä. Satama-alueella on pyörätelineitä matkustajien sekä työntekijöiden pyörien pysäköintiä varten.

Julkinen liikenne

Tyynenmerenkadulla kulkee raitioliikenteen linja terminaalilta 1 Helsingin päärautatieasemalle ja sieltä Pasilaan. Raitiotie kulkee kadun keskellä ja on eroteltu rakenteellisesti muusta liikenteestä. Tyynenmerenkadulla on raitioliikenteen pysäkki alle 100 metrin päässä kaava-alueesta ja olemassa olevasta matkustajaliikenteen terminaalista 1.

Autoliikenne

Tyynenmerenkadun ennustettu liikennemäärä koko Jätkäsaaren valmistuttua on noin 8 000 ajoneuvoa vuorokaudessa kaava-alueen länsipuolella matkustajaterminaalin 1 kohdalla ja 13 000 ajoneuvoa vuorokaudessa Tyynenmerenkadun pohjoisosassa.

Sataman raskas liikenne ja huoltoliikenne saapuu ja poistuu pääasiallisesti satama-alueelta Rionkadun kautta. Lyhytaikainen henkilöautojen ja linja-autojen pysäköinti sekä saattoliikenne on järjestetty kaava-alueen sisällä matkustajaterminaalin välittömässä läheisyydessä. Ajo näihin järjestelyihin tapahtuu Tyynenmerenka-

dun liittymän kautta. Satamaan saapuvien henkilöautojen pitkäaikainen pysäköinti on järjestetty kaava-alueen ulkopuolella pysäköintilaitoksessa, joka sijaitsee Tyynenmerenkadun ja Länsisatamankadun risteyksen lounaisreunalla. Laivoihin kulkevat henkilöautot saapuvat ja poistuvat alueelta kaava-alueen ulkopuolelta Länsisatamankadun ja Tyynenmerenkadun risteysalueen kautta.

Ajoneuvoliikenteen nykyiset liikennejärjestelyt on esitetty asema-kaavaselostuksen liitteessä.

Kaavaratkaisu

Jalankulku

Jalankulun järjestelyt muuttuvat matkustajaterminaali 1:n edustalla. Tyynenmerenkadun jalkakäytävää levennetään nykyisestä, jolloin jalkakäytävän toinen reuna toimii myös taksien jättöalueena. Matkustajaterminaalin edustalle toteutetaan erillinen jalkakäytävä.

Pyöräliikenne

Pyöräliikenteen järjestelyihin ei tule merkittäviä muutoksia matkustajaterminaalin edustalla. Pyörien pysäköintipaikkamäärä lisääntyy nykyisestä.

Julkinen liikenne

Asemakaavaratkaisu ei aiheuta muutoksia Tyynenmerenkadun joukkoliikennematkustajaterminaalin edustan bussiliikenteen järjestelyt muuttuvat nykyisestä. Kaukoliikenteen bussipaikat on sijoitettu matkustajaterminaalin edustalle, niitä on 25 kpl.

Autoliikenne

Asemakaavaratkaisu aiheuttaa muutoksia satama-alueelle saapuviin ja poistuviin liikennevirtoihin. Asemakaavaratkaisun myötä Tyynenmerenkadulta poistuu kaksi olemassa olevaa liittymää ja ne korvataan kahdella suuntaisliittymällä. Satamaan saapuva henkilöautojen saatto- ja pysäköintiliikenne sekä bussiliikenne saapuu sataman alueelle kaavaratkaisun myötä Rionkadun liittymästä. Saatto- ja bussiliikenne poistuu alueelta Tyynenmerenkadun uusien suuntaisliittymien ja Länsisatamankadun liittymän kautta.

Matkustajaterminaalin yhteyteen on suunniteltu uusi enintään 600 auton pysäköintilaitos palvelemaan matkustajaliikenteen sekä toimistojen pysäköintitarvetta.

Satamaan laivoihin menevä raskas liikenne käyttää ajoyhteytenä nykyiseen tapaan saapumisessa ja poistumisessa Rionkadun liittymää. Henkilöautoliikenne puolestaan nykyiseen tapaan Länsisatamankadun liittymää.

Asemakaavaratkaisu mahdollistaa satamatunnelin suuaukon toteuttamisen uuden matkustajaterminaalin alle. Satamatunnelin toteutuessa Länsisataman raskas liikenne kokonaisuudessaan ja Länsiväylän ja Länsisataman välinen henkilöautoliikenne kulkisi tunnelia pitkin. Satamatunneli ja laiturialueen muutokset mahdollistavat satamatoimintojen keskittämisen Länsisatamaan tulevaisuudessa.

Ajoneuvoliikenteen tulevat liikennejärjestelyt kaava-alueella sekä mahdollisen satamatunnelin toteutuessa on esitetty asemakaavaselostuksen liitteessä.

Palvelut

Lähtökohdat

Jätkäsaaren palvelut on sijoitettu pääosin kivijalkaliiketiloihin. Tästä poiketen asemakaava-alueen välittömässä läheisyydessä on myös erikoiskauppaa sekä toimitiloja. Lähellä sijaitsee myös koulu- liikunta- ja majoituspalveluja. Alueelle on rakenteilla lisää liikunta- ja vapaa-ajanpalveluja Ahdinaltaan ympäristöön sekä kulttuuripalveluja makasiini L3:een

Kaavaratkaisu

Alueelle sijoitettavan terminaalirakennuksen yhteyteen saa sijoittaa liike-, toimisto-, työ, ravintola-, näyttelyä-, kokoontumis- ja/tai palvelutiloina. Rakennusosalalle saa sijoittaa aluetta palvelevan yleisen pysäköintilaitoksen.

Esteettömyys

Asemakaava-alue on esteettömyyden kannalta vaativaa alueelle sijoittuvan laivaliikenneterminaalin takia. Suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota saattoliikennejärjestelyiden esteettömyyteen.

Luonnonympäristö

Lähtökohdat

Asemakaava-alue on tällä hetkellä ihmisen täyttömaalle rakentamaan liikenneympäristöä. Alueella on katuistutuksia.

Kaavaratkaisu

Asemakaava-alueella kaikki liikenteeltä ylimääräiseksi jäävät tontinosat istutettaviksi, sekä määrätään alle 60 m korkeiden rakennusosien katot viherkatoiksi.

Ekologinen kestävyys

Lähtökohdat

Alue on asfalttikenttää, jolla hulevesien viivytyks ei ole nykyisellään mahdollista. Läheiset vesialueet houkuttelevat kaupunkilintuja alueelle.

Kaavaratkaisu

Asemakaavassa määrätään rakentamattomat tontin osat, joita ei käytetä odotusalueena tai liikennealueena istutettaviksi. Lisäksi määrätään suuret tasoerot rakennettaviksi terassein, joihin liittyy istutuksia.

Hulevesien paikallista viivyttämistä edistetään määräämällä alle 60 m korkeiden rakennusten kattopinta-ala toteutettavaksi pääosin viherkattona tai kattopuutarhana niiltä osin, joilla ei ole sijoitettu aurinkokeräimiä.

Asemakaavassa annetaan määräys kaupunkilintujen turvallisuuden parantamiseksi: ”Rakennus sekä rakennuksen ja tontin yöaikainen valaistus tulee suunnitella siten, että lintujen törmäämisen todennäköisyyttä heijastaviin tai läpinäkyviin rakennusosiin vähennetään.”

Suojelukohteet

Lähtökohdat

Jätkäsaaren osayleiskaavassa 2004 Länsiterminaalin rakennus L4 suojeltiin merkinnällä sr.

Kaupunginarkkitehti Gunnar Taucherin alun perin varastoksi 1938 suunnittelema rakennus L4 on toiminut 1990-luvulta lähtien matkustajaterminaalina. Gunnar Taucher toimi kaupunginarkkitehtinä 1924–1941 johtaen kaupungin omien rakennusten suunnittelutyötä Helsingin rakennuskonttorin talonrakennusosastolla. L4-makasiinin sisätilat on muokattu terminaalikäyttöä varten. Rakennuksen sisätilat ovat olleet tarkoitukseen joustavat ja muunneltavat. Kerroskorkeus on suhteellisen matala. Kantavat rakenteet ja pilarit ovat näkyvillä, alkuperäisiä pieniä ikkunoita on säilynyt. Rakennuksen punatiilisiin julkisivuihin on kohdistunut muutoksia. Rakennuksen merenpuoleinen julkisivu on jäänyt matkustajasiltojen ja rakenteiden taakse. Rakennuksen edessä on sisäankäynnin

vaatimat rampit ja katosrakennelmat. Pohjoispäädyn peittää myöhempi laajennusosa. Eteläpääty on säilynyt lähes ennallaan. Rakennus on hyvässä kunnossa.

Kaavaratkaisu

Osayleiskaavan mukainen suojelu ei voi toteutua satama-aluetta kehitettäessä, koska liikenteen kannalta rakennus sijoittuu tilaa vaativien liikennealueiden sekä tunnelin kohdalla. Rakennus joudutaan purkamaan.

Rakennuksen purkamisella menetetään yksi tärkeä kerrostuma satamatoimintojen historiaa ja laadukas esimerkki Gunnar Taucherin tuotannosta sekä Helsingin omasta, kunnallisesta suunnittelusta ja rakentamisesta.

Yhdyskuntatekninen huolto

Lähtökohdat

Kaava-alue on yhdyskuntateknisen huollon verkoston piirissä. Runkoverkostot sijaitsevat Tyynenmerenkadulla.

Alueella sijaitsee sataman omia putkia ja kaapeleita sekä tontti-johtoja.

Kaavaratkaisu

Kaavaratkaisu on liitettävissä nykyiseen yhdyskuntateknisen huollon verkostoon, eikä se edellytä verkostojen lisärakentamista. Satama-alueen uudet järjestelyt edellyttävät muutoksia sataman omiin verkostoihin.

Maaperän rakennettavuus, pohjarakentaminen ja pilaantuneisuuden kunnostaminen

Lähtökohdat

Pääosa alueesta on täytetty sekalaisilla täyttömateriaaleilla, joka koostuu pääosin hiekka-, sora- ja louhetäytöstä. Täyttö on rakennettu mereen pengertämällä useassa eri vaiheessa.

Alueen eteläosassa on nykyään Länsiterminaali 1:n rakennus, joka on alkuperäisten piirustusten perusteella perustettu pääsääntöisesti paaluanturoihin tukeutuvien paalujen varaan. Helsingin Satamalta saatujen tietojen perusteella terminaalirakennuksen kellarissa on vesieristeenä toimiva lyijylaatta. Alueen pohjoispäässä sijaitsee purettujen rakennelmien anturarakenteita.

Maanpinta on laiturin alueella noin tasolla +3,0 ja alueen länsilaidassa Tyynenmerenkadun vieressä noin tasolla +3,4. Maanpinnassa on rakennekerroksia, jotka sisältävät mm. mursketta ja louhetta.

Rakennekerrosten alapuolella on noin 6...16 m paksu kerros sekalaista täyttöä, joka pitää sisällään rakennusjätettä, louhetta ja merihiekkaa. Sekalaisen täytön alapuolella on alueen eteläpuoliskolla 0...7 m paksu kerros savea – savikerroksen paksutessa etelää kohti. Alueen pohjoispuoliskolla ei ole savikerrosta. Eteläpuoliskolla savikerroksen ja pohjoispuoliskolla suoraan sekätäytön alapuolella on 8...17 m paksu pohjamuodostuma, joka sisältää hiekkaa, soraa tai moreenia. Kallionpinnan arvioidaan olevan noin tasossa -30...-20. Kallionpinta on ylimmillään alueen pohjoisosalla ja syvimmillään eteläosalla.

Pohjavesi ja huokosilma

Pohjavedenpinta seuraa merivesipinnan vaihtelua, eikä sillä ole varsinaista virtaussuuntaa. Täyttömateriaali arvioidaan hyvin vetäläpäiseväksi materiaaliksi. Keskivesi ja samalla keskimääräinen pohjavedenpinnan taso on noin tasolla +0,20. Alueen neljästä pohjaveden havaintoputkesta on otettu säännöllisesti vesinäytteitä monen vuoden ajan. Tutkimusten perusteella pohjavesi aiheuttaa selvän korroosioriskin teräsrakenteille veden sähkönjohtavuuden, liuenneen hapen sekä kloridipitoisuuden vuoksi. Betonirakenteille pohjavesi ei aiheuta rasitusta.

Alueella on tehty huokosilman seuranta vuodesta 2014. Kenttämittauksien perusteella suunnittelualueen huokosilmassa ei ole metaania, vetysyanidia eikä rikkivetyä. Hiilidioksidin ja hapen pitoisuudet ovat olleet lähes ulkoilman tasolla.

Maaperän pilaantuneisuus

Suunnittelualueelle on tehty ainakin 68 tutkimuspistettä, joista on otettu maanäytteitä haitta-ainemääryiksiä varten. Sekä pohjaveden pinnan yläpuolella (noin 0–3 m syvyydellä maanpinnasta) että pohjaveden pinnan alapuolella (yli 3 m syvyydellä maanpinnasta) on paikoitellen todettu maaperän pilaantuneisuutta aikaisemmissa tutkimuksissa.

Alueen pilaantuneisuus on vastaavaa, kuin muualla Jätkäsaaren alueella. Alueella ei ole todettu merkittäviä määriä haihtuvia tai kulkeutuvia haitta-aineita, jotka voisivat aiheuttaa erityisen riskin alueen käytölle. T1 -rakennuksen alapuolista maaperää ei kuitenkaan ole tutkittu, mikä aiheuttaa epävarmuutta arviointiin.

Kaikki yllä esitetyt tiedot perustuvat Länsisatama T1 viitesuunnitelman rakennettavuusselvitykseen (Ramboll 21.5.2021).

Kaavaratkaisu

Uusi terminaalirakennus suositellaan perustettavaksi porapaa- luilla, joiden pituudet määräytyvät tarkentavien pohjatutkimustu- losten perusteella. Nykyisten tietojen perusteella paalupituudet olisivat noin 26...28 m.

Matkustajasataman uudet järjestelyt edellyttävät sataman maa- alueen laajentamista meritäytöillä Jätkäsaaren laiturin itäpuolella, kaavamuutosalueen ulkopuolella. Jos laiturialueen yleistasaus säilyy nykyisellä noin +3,0 tasolla, niin rannan käytönaikainen sta- bilitaetti säilyy entisellään. Jos laiturialueen yleistasaus nostet- taiseen tulvasuojauksen korkeustasoon +3,4, tasauksen nostami- sesta aiheutuvan lisäkuormituksen vaikutus rannan stabiliteettiin voitaisiin saada hallintaan esimerkiksi laiturin kunnostusraken- teilla, joissa kovaan pohjaan ulottuva yhtenäinen tukiseinära- kenne nykyisen laiturielinjan eteen katkaisisi liukupinnat tehok- kaasti. Jatkosuunnittelussa on tutkittava vähintään satamatunne- lin suuaukon ympäristön maanpinnan tason nostamista tasoon +3,4...+3,6 tulvasuojauksen vuoksi.

Laiturin laajennus- ja rakennusten rakentamisajankohdan suunnit- telussa tulee huomioida rakennusmassojen alueellinen stabiliteetti meren suuntaan. Vanhan laiturielänteen alla olevien savikerros- ten takia tulee alue saattaa stabiliteetin kannalta riittävälle var- muustasolle ennen rakennusten rakentamista.

Satamatunneli

Länsisatamasta Salmisaareen kulkevan liikennetunnelin eteläpää on suunniteltu alkavan uuden Länsiterminaali 1:n rakennuksen alta. Tunnelin alkupää tehtäisiin betonitunnelina ennen kuin tun- neli pohjoiseen mentäessä saavuttaa syvyyden, jossa se louhi- taan kallion sisään. Länsiterminaali 1:n alla betonitunnelin länsi- reuna myötäilee rakennuksen seinälinjaa siten, että tunnelin sei- nä rakenne voi toimia samalla rakennuksen länsireunan perustuk- sena. Tunneli voidaan toteuttaa esimerkiksi kahden vesitiiviin po- rapaaluseinän välille. Porapaaluseinät toimisivat myös betonira- kenteiden valutyönaikaisina tukiseinäinä ja mahdollistaisivat valu- jen tekemisen kuivatyönä. Tunnelin pohjalaatta tulisi ankkuroida pystysuunnassa kallioon nostetta vastaan.

Maaperän pilaantuneisuus

Alustavan tarkastelun perusteella arvioidaan, että kohteen pilaan- tuneet maat eivät aiheuta riskiä tulevassa käytössä ja, että pilaan- tuneet maat poistetaan vain rakentamisen vaatimassa laajuu- dessa. Tarkempi kohdekohtainen riskinarviointi ja pilaantuneen maaperän kunnostuksen yleissuunnittelu tulee tehdä ennen alu- een rakentamista.

Lyijylaattarakenteiden mahdollista hyödyntämistä rakennus- tai geoteknisessä mielessä tai paikalleen jättämistä tutkitaan jatko-suunnitteluvaiheessa. Paikalleen jätettävät rakenteet luokitellaan todennäköisesti jätteeksi, jonka jättäminen maaperään voi vaatia ympäristöluvan. Alustavasti lyijylaattarakenteet esitetään poistettavaksi rakentamisen yhteydessä.

Kaikki yllä esitetyt tiedot perustuvat Länsisatama T1 viitesuunnitelman rakennettavuus selvitykseen (Ramboll 21.5.2021).

Ympäristöhäiriöt

Lähtökohdat

Kaava-alueelle kohdistuu satamatoiminoista ja liikenteestä melua, mutta siellä ei sijaitse melulle herkkiä toimintoja. Sataman toimintaa ja ympäristövaikutuksia säätelee voimassa oleva ympäristölupa.

Kaavaratkaisu

Asemakaavoitusta varten on laadittu erillinen ympäristömeluselvitys (Helsingin Satama, Länsisatama T1 kaavahanke, Ympäristömeluselvitys, HMMT Partners Oy, 2.9.2021) ja runkomelu- ja tärinäselvitys (Länsisatama T1, Runkomelu- ja tärinäselvitys, Akun Oy, 1.9.2021).

Laaditun meluselvityksen mukaisesti terminaalirakennuksen ulkovaipalle ei tule kaavavaiheessa määrittää täsmällistä äänitasoero-tusta vaan se tulee määritellä tarkemmassa suunnitteluvaiheessa tilojen käyttötarkoitus huomioiden. Terminaalirakennukseen ei laskennallisen runkomelu- ja tärinäselvityksen mukaan arvioida kohdistuvan merkittävää runkomelu- tai tärinäriskiä. Kaavassa on annettu määräys ulkovaipan äänitasoerovaatimuksen määrittämiselle jatkosuunnittelussa.

Meluselvityksen mukaan sataman keskittämiskenaarion mukaisessa laskentatilanteessa Länsisataman aiheuttama melu ei lähimmillä asuintaloilla ylitä nykyisen sataman ympäristöluvan raja-arvoja 55 dB päivällä ja 50 dB yöllä.

Pelastusturvallisuus / Rakennetekniikka

Lähtökohdat

Terminaali- toimisto- ja pysäköintitilojen sijoittaminen pääosin sataman liikennealueiden yläpuolelle vaatii pelastusturvallisuuden suunnittelulta erityistä huolellisuutta. Lisäksi suunnittelussa tulee huomioida tunneliturvallisuuden erityispiirteet.

Kaavaratkaisu

Asemakaavan rakennusalat on osoitettu väljiksi suhteessa kerrosalaan. Tällä varmistetaan mahdollisten suunnittelun aikana ilmenevien muutostarpeiden toteutettavuus.

Vaikutukset

Yhteenvedo laadituista selvityksistä

Asemakaavan laatimisen yhteydessä Helsingin satama on teettänyt Kaupunkiympäristötoimialan ohjauksessa selvityksiä alueen ympäristömelusta, tärinästä ja runkomelusta, rakennettavuudesta, varjostuksesta sekä L4-rakennuksen rakennushistoriallisista arvoista. Asemakaavassa osoitetut toiminnot eivät häiriinny ympäristön erilaisista meluista tai tärinästä. Terminaalin rakentamiselle ei ole esteitä.

Yhdyskuntataloudelliset vaikutukset

Kaavaratkaisun toteuttamisesta aiheutuu kaupungille kustannuksia ilman arvonlisäveroa seuraavasti: Kaava-alueeseen rajautuvat Tyynenmerenkadun katualueen muutokset n. 450 000 euroa (alv 0 %). Katualue ei kuulu asemakaavarajaukseen, mutta katualueelle tehtävät muutokset ovat edellytys kaavaratkaisun toteutumiselle. Liikennejärjestelyjen muutokset eivät aiheuta johtosiirtotarpeita.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja rakennettuun ympäristöön

Kaavaratkaisun mahdollistaa Länsisataman terminaali 1:n korvaamisen uudella rakennuksella sekä satamatunnelin alkupään sijoittumisen alueelle. Uusi terminaalirakennus ja tunneli ovat edellytys Tallinnaan suuntautuvan matkustajaliikenteen keskittämiseksi Länsisatamaan. Kerrannaisvaikutuksena uuden terminaalin ja satamatunnelin rakentamisella luodaan edellytykset Eteläsataman ja Katajanokan nykyisten satama-alueiden kehittämiseksi.

Vaikutukset luontoon ja maisemaan

Alueella ei ole luonnontilaista ympäristöä, joten Terminaalin edustan istutukset sekä viherkatot tulevat lisäämään kasvullisen pinnan määrää alueella.

Jätkäsaaren yli ei kulje suurten lintujen muuttoreittejä. Alue on hyvin urbaani. Lähin luontotietojärjestelmään merkitty lintualue, Lasimestarinletto, sijaitsee yli kilometrin päässä asemakaava-alueesta. Luodolla pesii tiiroja. Vattuniemen eteläkärki on merkitty laajaksi lintukohteeksi. Tämä sijaitsee noin 2 km päässä asemakaava-alueesta.

Valtaosa ikkunoihin törmäävistä linnuista on pieniä varpuslintuja, mutta myös suuremmat lintulajit voivat törmätä ikkunoihin. Törmäämisen todennäköisyyteen voidaan vaikuttaa heijastuksia ja valaistusta vähentämällä ja säätämällä.

Asemakaavassa veloitetaan vähentämään lintujen törmäämisen todennäköisyyttä lasirakenteisiin sekä päivä- että yöaikaan.

Maisemassa uusi terminaalirakennus tulee selvästi näkyään Hietalahden suunnasta katsottuna. Maamerkkimäinen rooli tässä tapauksessa on jopa toivottavaa kaupungin orientoitavuuden kannalta. Merellisessä silhuetissa rakennuksen korkeimmat osat sopeutuvat alueen muiden korkeiden rakennusten joukkoon.

Vaikutukset liikenteen ja teknisen huollon järjestämiseen

Asemakaava aiheuttaa muutoksia liikennevirtojen suuntautumiseen katuverkon ja satama-alueen välillä. Liikennemäärien muutosten osalta vaikutukset ovat kuitenkin vähäisiä. Uusi matkustajaterminaaliin sijoittuva enintään 600 autopaikan pysäköintilaitos kasvattaa alueen kokonaispysäköintipaikkamäärää. Uuden terminaalin, sen yhteyteen sijoittuvan pysäköintilaitoksen ja liikennejärjestelyiden myötä Terminaali 1 kaava-alueen liikenne kasvaa vähäisesti. Tällä on ajoittaista heikentävää vaikutusta läheisten katu- ja sujuvuuteen. Toisaalta kaavaratkaisulla on satama-alueella sujuvoittava vaikutus matkustajaliikenteen jakautuessa kahteen moderniin terminaaliiin ja kaavaratkaisun mahdollistama satamatunneli parantaa liikenteen sujuvuutta.

Länsisataman huoltoliikenne, mukaan lukien uusi matkustajaterminaali, järjestetään satama-alueen kautta.

Rakentamisen aikana sataman tuottama liikenne hoidetaan pääosin nykyisiä reittejä käyttäen ja rakentaminen toteutetaan siten, että sen tuottama häiriö sataman liikennealueille ja katuverkkoon on mahdollisimman pieni.

Suunnitteilla oleva Tallinnan liikenteen keskittäminen (muun muassa Tallinnan liikenteen siirtäminen Katajanokalta) Länsisatamaan ja Satamatunnelin rakentaminen siirtäisivät sataman liikenteen painopistettä Länsisatamaan. Liikennemäärien kasvusta huolimatta liikenteen sujuvuus ja liikenneturvallisuus paranisi Jätkäsaaren katuverkolla rekkaliikenteen siirtyessä tunneliin ja Länsisatamankadun henkilöautoreitin korvautuessa tunneliyhteydellä. Tyynenmerenkatu ja Jätkäsaarenlaituri säilyisivät katuverkon pääyhteytenä Länsisatamaan, mutta sitä käyttäisivät enää henkilöautot ja bussit.

Satamatoimintojen keskittämisen ja siihen liittyvän rakentamisen aikaisia liikennevaikutuksia käsitellään laajemmin Länsisataman kapasiteetin nostoa koskevassa YVA-prosessissa.

Vaikutukset kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön

Kaavaratkaisun massoittelessa on huomioitu sataman, Valtamerilaiturin alueen ja liikuntapuiston mittakaavaltaan suuremmat tilaja rakennuskokonaisuudet. Uusi terminaalirakennus on sommiteltu ottaen huomioon Bunkkerin kaavoitettu korotus sekä muut alueen korkeat rakennukset

Kaupunkikuvassa uusi terminaalirakennus erottaa liikuntapuiston satama-alueesta edeltäjäänsä selkeämmin. Uusi terminaali jäsentää Tyynenmerenkadun katunäkymiä sijoittumalla lähelle kohtaa, jossa Tyynenmerenkatu taipuu pohjoista kohti lounasta. Korkea rakentaminen tällä paikalla on perusteltua kaupungin orientoitavuuden kannalta. Kun laivapaikat Jätkäsaarenlaiturilla ovat vapaana, meri näkyy edelleen viistosti katsottuna Rionkadun risteystä pohjoisesta lähestyttäessä.

Terminaalirakennuksen jalustaosa on korkeudeltaan 32 metriä meren pinnan yläpuolella ja korkein rakennusosa on asunnoilla korotetun Bunkkerin korkuinen, eli noin 62 m meren pinnan yläpuolella. Lisäksi tältä jalustalta kohoaa toinen noin 50 m korkea rakennusosa.

Tällä hetkellä useaan otteeseen laajennettu vanha terminaalirakennus vaikuttaa häipyvän matkustajasillojen lomaan. Sisäänkäynti ja liikennejärjestelyt ovat jääneet muutoksista huolimatta epäselviksi. Uusi massiivisempi terminaali saa matkustajasillat muuttumaan alisteisiksi elementeiksi terminaalirakennukselle. Tämän lisäksi uudet jalankulkijaliikenteen järjestelyt parantavat huomattavasti terminaalin hahmotettavuutta matkailijan näkökulmasta.

Satamatunnelin suuaukon sijoittuminen terminaalirakennuksen alle on kaupunkikuvan kannalta huomionarvoinen seikka. Tunnelien suuaukot ja näihin liittyvät rampit usein muodostavat huomattavan estevaikutuksen ympäristöönsä. Nyt suunniteltu tunneli osuu luontevasti suljetun satama-alueen ja yleisten alueiden rajalle rakennuksen sisään. Myöskään ajorampit pysäköintilaitokseen eivät saa liian hallitsevaa asemaa, vaikkakin osittain jäävät näkyviin ja helpottavat siten hahmotettavuutta.

Hanke sijaitsee Suomenlinnan Unescon maailmanperintökohteen suoja-alueen ulkopuolella.

Jätkäsaaren kaavoituksessa lähtökohtana on ollut satamatoimintojen säilyminen alueella. Alueen satamatoimintojen painottuminen matkustajaliikenteeseen on mahdollistanut useiden rakennusten muuttamisen muuhun käyttöön.

Terminaaliksi muutetun L4 varastorakennuksen purkamisella menetetään yksi tärkeä kerrostuma satamatoimintojen historiaa ja

laadukas esimerkki kaupunginarkkitehti Gunnar Taucherin tuotannosta sekä Helsingin omasta, kunnallisesta suunnittelusta ja rakentamisesta.

Vaikutukset ilmastonmuutoksen hillintään ja sopeutumiseen

Uuden terminaalien rakentamisen ja tämän lähiympäristön kehittämisen mahdollistavaa asemakaavaa on ilmastovaikutusten näkökulmasta aiheellista arvioida koko elinkaaren aikaisten ilmastopäästöjen kautta, samoin kuin kaikkia muita asemakaavoja Helsingissä. Ilmastovaikutusten arviointia varten on kehitetty HAVAtyökalu, joka kuitenkin parhaiten vastaa tavanomaisen, tyyppillisesti asuinrakentamisvaltaisen, kaupunkirakenteen kehityksen ilmastovaikutusten arvioinnin tarpeisiin ja on siten vain soveltaen käytettävissä tässä kyseessä olevan toiminnoltaan erityisen asemakaavan ilmastovaikutusten arvioinnin tarpeisiin.

Helsingissä aiemmin tehtyjen ilmastopäästöjen elinkaariarvioinnin perusteella voidaan todeta, että rakentamisen aikaiset päästöt näyttäytyvät useissa tapauksissa hyvin merkittävänä verrattuna käytön aikaisiin ilmastopäästöihin, vaikka käytetään 50 vuoden aikajännettä. Rakentamisen aikaiset päästöt ovat riippuvaiset sekä rakentamisolosuhteesta että käytettävästä materiaalista. Tässä asemakaavassa rakentamisen olosuhde on heikko ja raskasta esirakentamista, meritäyttöä sekä pitkiä paaluja tarvitaan. Tämä aiheuttaa merkittävän rakentamisen aikaisen hiilidioksidipäästön niin kokonaispäästöjen kuin kerrosalaan suhteutettujen päästöjen osalta. Määrällistä tavoitetta rakentamisen aikaisista ilmastopäästöistä ei ole toistaiseksi asetettu, mutta tilanne on tehtyjen arviointien kautta tunnistettu. Lisäksi valtakunnallista ohjausta rakentamisen ilmastopäästöjen ohjaamiseksi odotetaan vuoteen 2025 mennessä.

Uuden satamaterminaalien rakentaminen on osa suurempaa satamauudistuskokonaisuutta. Kokonaisuudistuksen yksi merkittävä lähtökohta on satamatoiminnan kasvun mahdollistaminen, joka vaatii toiminnallista uudelleen järjestämistä ja satamatoimintoihin liittyvän infrastruktuurin ja liikenteen merkittävää kehittämistä. Liikenteen kasvuun perustuva strateginen tavoite on ristiriidassa Helsingin hiilineutraalisuustavoitteen kanssa, jonka mukaan jatkossa tarvitaan liikenteen nykyistä selvempää rajoittamista, jotta määrällisesti suureen ja kiireellisessä aikataulussa toteutettavaan ilmastopäästövähennystavoitteeseen kokonaisuutena päästään.

Mahdollisina tähän asemakaavaan kohdistuvina päästövähennysratkaisuin tunnistetaan rakentamisessa käytettävät vähähiiliset materiaalit, energiatehokkuus, maa- ja merilämpö, ilmalämpöpumppuratkaisut, aurinkokeräimet, maalämmön ja tunnelin integrointi, erityinen panostus päästöttömään liikenteeseen sekä laivojen maasähkö.

Kaavassa esitetty mittava aurinkoenergiantuotannon integrointi uuteen rakennukseen on päivitetyn HNH toimenpideohjelman mukainen toimi. Aurinkosähköllä vastataan osaltaan kasvavaan sähkön tarpeeseen Helsingin alueella ja sitä on mahdollista käyttää tehokkaasti mm. rakennuksessa tapahtuvaan sähköautojen lataamiseen. Ilmastonmuutokseen sopeutumisen kannalta kaavan määräys viherkatosta vähentää pinnanmuodoltaan tasaisen alueen huleveden hallinnan ongelmia.

Sataman kehittämisohjelma on ympäristövaikutuksiltaan mm. maaliikenteen sekä merimatkan osalta positiivisin aiemmassa vaiheessa tarkastelluista skenaarioista. Helsingin keskustasta Tallinaan suuntautuvan liikenteen keskittäminen Länsisatamaan ja Helsinki–Tukholma-liikenteen keskittäminen Katajanokalle tarkoittaa, että osalla Helsinki–Tallinna liikenteestä matka lyhenee 3 km (3,6 %). Tämän seurauksena alusliikenteen CO₂-päästöt vähenevät yhteensä 1 200 tonnia (0,2 %). Tieliikenne huomioiden CO₂-päästöt vähenevät 550 tonnia (0,1 %) verrattuna Hesarama-tutkimuksessa olleeseen 0-skenaarioon.

Vaikutukset ihmisten terveyteen, turvallisuuteen, eri väestöryhmien toimintamahdollisuuksiin lähiympäristössä, sosiaalisiin oloihin ja kulttuuriin

Ihmisten terveyteen ja turvallisuuteen vaikuttavia seikkoja ovat katu- ja laivaliikenteen aiheuttama melu ja ilman epäpuhtaudet, liikennemäärien kasvu ja rauhattomuuden lisääntyminen. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa turvallisuuden tunteeseen voidaan vaikuttaa mm. liikkumisen turvallisuudella, esteettömyydellä ja valaistuksella sekä merellisten olosuhteiden, kuten tuulisuuden, huomioimisella.

Matkustajasatamaa kehitetään käyttäjälähtöisesti ja kiinnittäen huomiota siihen, millainen asiakaskokemus satamasta muodostuu matkustajille. Helsingin Sataman teettämässä asiakaskokemuskartoituksissa Länsisataman terminaali 1 on saanut selvästi muita Helsingin terminaaleja huonommat arviot. Tällä hetkellä alue on tasaista kenttää ilman kiinnekohtia, eikä katutila houkuttele viipymään. Asemakaavassa osoitetun rakentamisen toteutuessa alueen luonne, sekä näkymät maalta ja mereltä tulevat muuttumaan. Helsingin imagon kannalta matkustajien saapumisen tulee olla sujuvaa ja houkuttelevaa. Helsinkiin saapumisen kokemukseen vaikuttavat olennaisesti katutilan viihtyisyys ja vehreys. Sataman läheisyyteen suositellaan sijoitettavaksi houkuttelevia aukioita, vesiaiheita, katutaidetta, sekä viher- ja puistoalueita matkailijoiden ja kaupunkilaisten virkistykseksi ja vapaa-ajan vietto- paikoiksi.

Matkustajasatamaa suunnitellaan ennen kaikkea matkustajille, mutta myös helsinkiläisille ja alueen asukkaille. Länsisatama on osa Helsingin keskustaa ja samalla osa Jätkäsaaren asuinalueita.

Jätkäsaaren asukkaille ja helsinkiläisille satamaa tulee kehittää viihtyisänä ja urbaanina vapaa-ajanviettopaikkana, jonne tullaan katsomaan laivoja ja sataman toimintaa, saattelemaan matkustajia sekä nauttimaan merellisestä ympäristöstä. Matkustajien ohella myös kaupunkilaiset ja asukkaat käyttävät sataman läheisyydessä olevia kaupallisia palveluita ja virkistysalueita. Satama-alueen läheisyydessä sijaitsee monipuolisia virkistys- ja harrastusmahdollisuuksia kuten Jätkäsaaren liikuntapuisto, Hyväntoivonpuisto, sekä Valtamerilaiturin liikunta- ja tapahtumapalvelut ja Ahdinaltaan virkistyspalvelut ja tuleva uimaranta, Saukonaltaan pienvenesatama sekä aluetta kiertävä rantareitti. Kohtaamispaikat mahdollistavat sosiaalisen vuorovaikutuksen alueen asukkaille ja alueella kävijöille.

Elinkeino-, työllisyys- ja talousvaikutukset

Helsinki on yksi Euroopan vilkkaimmista ulkomaanliikenteen matkustajasatamista. Tavaraliikenteessä Helsingin Satama on Suomen johtava ulkomaanliikenteen yleissatama, joka palvelee Helsingin seudun ja koko maan elinkeinoelämää ja hyvinvointia. Tämä kaavahanke on osa suurempaa satamauudistusta, jonka aluetaloudelliset vaikutukset ovat merkittävät. Itsessään tämän asemakaavan suorat vaikutukset rajautuvat pääosin lähialueelle.

Helsingin Satamalla on suuret positiiviset vaikutukset sekä aluelouteen että työllisyyteen pääkaupunkiseudun kunnissa ja kehyskunnissa. Helsingin Sataman kautta kulkevaan liikenteeseen suoraan liittyvien toimintojen liikevaihdon yhteenlaskettu arvo vuonna 2017 oli noin 3 miljardia euroa. Sataman kautta kulkevaan liikenteeseen liittyvät toiminnot työllistivät suoraan 9 400 henkilöä ja kerrannaisvaikutukset huomioiden 18 100 henkilöä. Sataman merkitys kunnallisverojen tuottajana Helsingin seudulla on suuri, karkeasti arvioiden noin 112,3 miljoonaa euroa. Kun lasketaan suoraan sataman kautta kulkevan toiminnan taloudelliset vaikutukset sekä muut Sataman toiminnan aiheuttamat talousvaikutukset yhteen, saadaan taloudellisten kokonaisvaikutusten arvoksi noin 4,1 miljardia euroa ja 25 100 henkilötyövuotta vuodessa.

Helsingin Sataman kautta kulkevan tavara- ja matkustajaliikenteen vaikutukset ulottuvat käytännössä koko maahan, koska Helsingin Satama on maan suurin kappaletavaran ja matkustajaliikenteen satama. Kappaletavaraliikenteessä Helsingin osuus on noin puolet koko Suomen satamien kappaletavaraliikenteen tonnimäärästä. Kuorma-autojen ja irtoperävaunujen kuljetuksissa Helsingin osuus on 50 prosenttia tonnimäärästä. Konttikuljetuksista Helsingin Sataman kautta tapahtuu 32 prosenttia TEU-luvun mukaan laskettuna.

Arvio kaavaratkaisun tuottamista pysyvistä yritysten sijoittumismahdollisuuksista on erittäin hyvä. Lisäksi erilaiset laajemmalla

alueella toimivat palveluntarjoajat saavat säännöllistä tai satunnaista liikevaihtoa yhteistyöstä kaava-alueen yritysten kanssa. Asemakaava-alueen ympäristön yritysilmapiiriin hanke vaikuttaa myönteisesti luoden toimintaedellytyksiä myös naapuruston kivi- ja kalaliiketilöiden yrityksille houkuttelemalla alueelle asiakkaita.

Johtuen terminaali-hankkeen toimisto-osien vaiheistuksesta ja toteutumisaikajankohdasta on vaikutusten arviointi työpaikka-yritysmäärän osalta haastavaa. Hankkeella on työpaikkoja lisäävä vaikutus sekä rakennusaikana, että uusien toimitilojen osalta käytönaikaisesti. Hankkeen piirteet huomioiden yritysten työpaikkamäärää ei ole relevanttia tässä vaiheessa selvittää.

Toimitilarakennuksessa yrityksiä voi olla 1–30 kpl. Rakennuksen monipuolisen ja toiminnoiltaan kerroksittain eriytyneen toimintojen vuoksi yrityksiä on suorassa vuokrasuhteessa noin 3–25 kpl. Toimistokäytön epäsuorat yritysvaikutukset ovat noin 5–30 kpl.

Terminaalin osalta yrityksiä voi olla 5–20 kpl. Hankkeen mahdollistamasta työvoiman liikkuvuudesta johtuen epäsuorat yritysvaikutukset ovat huomattavia, eikä niitä ole relevanttia tässä vaiheessa selvittää.

Yritysvaikutuksista tunnistetaan väliaikaisia rakennusaikaisia haittoja lähinnä työmaaliikenteen ja melun muodossa, mutta myös lounasravintoloihin kohdistuvan kysynnän muodossa. Pysyvinä vaikutuksina alueen yritysilmastoon hanke tuo merkittäviä etuja ja on selkeä vetovoimatekijä alan sidosryhmien sijoittumiselle alueella. Asemakaava-alue sijaitsee siten, että alueella toimiville yrityksille sijainnista ei ole haittaa.

Asukkaiden näkökulmasta ravintolapalvelut ja liiketilat sekä pysäköintimahdollisuudet monipuolistavat alueen tarjontaa. Muiden yrittäjien näkökulmasta alueelle syntyy lisää toimintamahdollisuuksia. Matkailijoille puolestaan syntyy nykystandardien mukainen, hyvin toimiva terminaali.

Muut merkittävät vaikutukset

Tallinnan liikenteen keskittäminen Länsisatamaan on mahdollista vain, mikäli Terminaali 1, sekä satamatunneli ovat molemmat rakennettu. Tästä syystä Terminaali 1:n ja siihen liittyvien satamaja liikennealueen järjestelyt ovat Eteläsataman ja Makasiinirannan sekä Katajanokan kehityksen edellytys.

Toteutus

Kaava-alueen kuuluminen toteuttamisprojektiin

Kaava-alue kuuluu kaupunginkanslian Länsisataman toteuttamisprojektiin.

Vaiheittain toteuttaminen ja kynnystoimet

Asemakaavassa osoitetun rakentamisen toteuttaminen edellyttää tällä paikalla olevan vanhan rakennuksen purkua.

Satamatunnelia ja terminaalirakennusta ei ole välttämätöntä rakentaa samanaikaisesti, mutta terminaalirakennuksen rakenteissa tulee varautua tunnelin rakentamiseen.

Toteuttamispolut, vaihtoehdot

Asemakaavan mahdollistaman satamatunnelin sisäänajorampin toteuttaminen eri ajankohtana edellyttää välittömästi terminaalirakennuksen kohdalla olevien rakenteiden toteuttamista samanaikaisesti.

Rakennuksen alla tunneliosuutta voidaan käyttää väliaikaisesti satamaliikenteen järjestely- ja odotusalueena ennen satamatunnelin toteuttamista.

Suunnittelun alkuvaiheessa harkittiin hotellin sijoittamista terminaalin yhteyteen, mutta tästä luovuttiin.

Rakentamiskelpoiseksi saattaminen

Kaupunki saattaa kaava-alueen rakentamiskelpoiseksi.

Rakentamisaikataulu

Rakentamisen ja purkutoimien aloittamisen on arvioitu olevan mahdollista vuonna 2023.

Viitesuunnitelma

Helsingin satama on laatinut alueelle toteuttamista ohjaavan viitesuunnitelman, joka on kaavaselostuksen liitteenä.

Suunnittelun lähtökohdat

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Kaavaratkaisu vastaa valtakunnallisiin tavoitteisiin (valtioneuvoston päätös 14.12.2017). Näistä kaavaratkaisun valmistelussa on erityisesti painotettu seuraavia:

- edistetään koko maan monikeskuksista, verkottuvaa ja hyviin yhteyksiin perustuvaa aluerakennetta, ja tuetaan eri alueiden elinvoimaa ja vahvuuksien hyödyntämistä
 - luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiseksi sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle
-

- luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen
- vahvistetaan yhdyskuntarakenteen eheyttä suurilla kaupunkiseuduilla
- edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta
- edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä
- sijoitetaan merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa
- edistetään valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia liikenneyhteyksiä ja verkostoja sekä varmistamalla edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavara- ja henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle
- turvataan kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien liikenne- ja viestintäyhteyksien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet sekä kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien satamien, lentoasemien ja rajanylityspaikkojen kehittämismahdollisuudet.

Tavoitteiden huomioon ottamista selostetaan tarkemmin kohdassa vaikutukset.

Kaavaratkaisu ei ole ristiriidassa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kanssa.

Maakuntakaava

Maakuntavaltuuston 25.8.2020 hyväksymässä Uusimaa-kaava 2050-kokonaisuudessa suunnittelualue sijaitsee taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen ja pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeen rajalla. Uusimaakaava 2050-kokonaisuudessa alueelle on merkitty satama.

Maakuntavaltuuston 12.6.2018 hyväksymässä Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa suunnittelualue on valtakunnallisen keskuksen keskustatoimintojen aluetta sekä tiivistettävää aluetta.

Yleiskaava

Alueella on voimassa Jätkäsaaren osayleiskaava. Osayleiskaavassa alue on merkitty satama-alueeksi. Hanke poikkeaa osayleiskaavasta siten, että suojelluksi merkitty terminaalikäytössä oleva varastorakennus L4 puretaan.

Perusteena rakennuksen purkamiselle on, että nykyinen terminaalirakennus ei enää vastaa henkilöliikenteen edellyttämää palvelutasoa ja on siten operatiivisen elinkaarensa päässä, että nykyinen rakennus on laajuudeltaan riittämätön sataman kehittämissuunnitelman mukaisen liikenteen sijoittumiselle Jätkäsaareen ja että nykyinen rakennus ei sijainniltaan mahdollista tarkoituksenmukaisia liikennejärjestelyjä satama-alueella.

Helsingin maanalaisen yleiskaavan nro 12704 (tullut voimaan 19.8.2021) mukaan alue on keskustan maanalaisen kehittämisen kohdealuetta. Maanalaisessa yleiskaavassa on ohjeellinen tilavaara sataman liikenteelle varatulle tunnelille. Nyt laadittu kaavaratkaisu on maanalaisen yleiskaavan mukainen.

Asemakaavat

Osalla alueella on voimassa asemakaava nro 8043 (vahvistettu 12.12.1979). Kaavan mukaan alue on satama-alue, jolle saa rakentaa tarvittavien laituri- ja kuormaustilojen, raiteiden, kulkuteiden sekä autopaikkojen lisäksi sataman toiminnoille tarpeellisia rakennuksia. Rakennusalan ulkopuolelle saa sijoittaa enintään 30 m² suuruisia rakennuksia. Rakennusten vaakasuorien pääsuuntien on oltava tontin tai rakennusalan rajan suuntaiset. Jätkäsaaren laiturin varrella on rakennusten pääasiallisena julkisivumateriaalina käytettävä punaista tiiltä. Voimassa olevassa asemakaavassa L4-rakennusta ei ole merkitty suojeltavaksi.

Osalla alueesta on voimassa asemakaava nro 12351 (tullut voimaan 31.3.2017). Kaavan mukaan alue on katualuetta.

Rakennusjärjestys

Helsingin kaupungin rakennusjärjestys on hyväksytty 22.9.2010.

Muut suunnitelmat ja päätökset

Helsingin Kaupunginhallitus teki periaatepäätöksen satamatoimintojen uudelleenjärjestelyistä ja satama-alueiden maankäytön lähtökohdista Eteläsatamassa, Katajanokalla ja Länsisatamassa. [05 / 25.01.2021, pöytäkirja](#)

Pohjakartta

Helsingin kaupungin kaupunkimittausspalvelut on laatinut pohjakartan.

Maanomistus

Helsingin kaupunki omistaa alueet.

Muut lähtökohdat

Selvitys alueen oloista, rakennuskannasta ja muista ympäristöominaisuuksista on kuvattu kaavaselostuksen kohdassa "Asemakaavan kuvaus" kunkin aiheen kohdalla.

Suunnittelu- ja käsittelyvaiheet

Vireilletulo

Kaavoitus on tullut vireille vuonna 2019 kaupungin aloitteesta.

Viranomaisyhteistyö

Kaavaratkaisun valmistelun yhteydessä on tehty yhteistyötä kaupunkiympäristön toimialan eri tahojen lisäksi seuraavien viranomaistahojen kanssa:

- Helsingin Satama
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Väylävirasto (Traficom)
- Uudenmaan ELY-keskus
- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala (kaupunginmuseo)

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä kaavan valmisteluaineiston nähtävilläolo

Osallistuminen ja vuorovaikutus on järjestetty selostuksen liitteenä olevan osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS) mukaisesti.

Vireilletulosta ja OAS:n sekä valmisteluaineiston nähtävilläolosta on ilmoitettu osallisille kirjeillä ja verkkosivuilla www.hel.fi/kaupunkiymparisto/fi sekä lehti-ilmoituksella Ruoholahden Sanomat -lehdessä.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä valmisteluaineistoa oli nähtävillä 3.6.–28.6.2019 seuraavissa paikoissa:

- Kaupunkiympäristön asiakaspalvelussa, Sörnäistenkatu 1
- Jätkäsaaren kirjastossa, Huutokonttorissa, Tyynenmerenkatu 1.
- verkkosivuilla www.hel.fi/suunnitelmat.

Asukastilaisuus pidettiin 18.6.2019 Huutokonttorissa.

Yhteenveto viranomaisten kannanotoista

Viranomaisten kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat asemakaavojen yhteenso-

vittamiseen merenkulun turvallisuuden näkökulmasta, joukkoliikenteen kapasiteettiin, Tullin toimintaan alueella, L4-rakennuksen purkamiseen sekä lasten ja nuorten liikkumisen turvallisuuteen alueella. Kannanotoissa esitetyt asiat on otettu huomioon kaavoitustyössä siten, että merenkulun turvallisuus on otettu huomioon joka kaava-alueella erikseen, joukkoliikenteen kapasiteettia Tyyntenmerenkadulla parannetaan sijoittamalla rekkaliikenne satamatunneliin ja että Tullin toimintaedellytyksiä tuetaan sallimalla satama-alueella entistä suurempien tilojen rakentaminen rakennusalan ulkopuolelle.

Vastineet kannanottoihin on esitetty vuorovaikutusraportissa.

Yhteenveto mielipiteistä

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat joukkoliikennejärjestelyihin, rakennusten korkeuteen, Helsingin merellisen strategian 2019 toteutumiseen alueella, liikenneyhteyksien sijoittamiseen rakennusten alle sekä Jätkäsaaren ja Hernesaaren väliseen suoraan kevyen liikenteenyhteyteen. Mielipiteet on otettu huomioon kaavoitustyössä siten, että joukkoliikennejärjestelyjä on kehitetty yhdessä liikennesuunnittelupalvelun, Helsingin satama Oy:n ja HSL:n kanssa, rakennusten korkeutta on tutkittu suhteessa ympäröivään rakentamiseen, satamatunnelin ajoramppi on sijoitettu kokonaisuudessaan terminaalirakennuksen alle.

Kirjallisia mielipiteitä saapui 3 kpl.

Vastineet mielipiteisiin on esitetty vuorovaikutusraportissa.

Valmisteluaineiston muut käsittelyvaiheet

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle järjestettiin hankkeen esittely 20.5.2022 yhdessä Helsingin Sataman kanssa. Keskustelussa saatiin suuntaviivoja kaavan vaikutustenarviointiin.

Tätä selostusta täydennetään asemakaavan muutosehdotuksen julkisen nähtävilläolon jälkeen.

Esitelty lautakunnalle
Helsingissä, 4.10.2022
Marja Piimies
asemakaavapäällikkö

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	091 Helsinki	Täyttämispvm	07.06.2022
Kaavan nimi	Länsisataman	terminaali 1	
Hyväksymispvm		Ehdotuspvm	
Hyväksyjä		Vireilletulosta ilm. pvm	
Hyväksymispykälä		Kunnan kaavatunnus	
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	2,9432	Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]	
Maanalaisen tilojen pinta-ala [ha]		Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]	2,9432

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

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	2,9432	100,0	37000	1,26	0,0000	37000
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	2,9432	100,0	37000	1,26	0,0000	37000
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä					

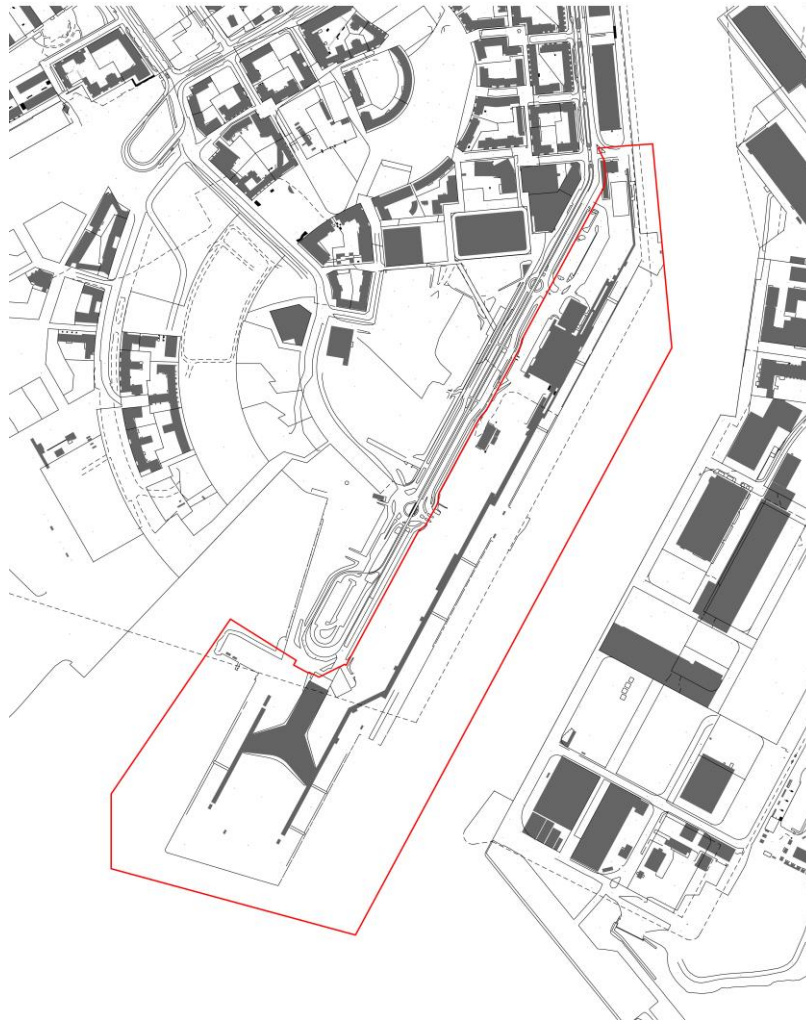
Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m ²]	[lkm +/-]	[k-m ² +/-]
Yhteensä				

Alamerkinnot

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	2,9432	100,0	37000	1,26	0,0000	37000
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	2,9432	100,0	37000	1,26	0,0000	37000
Kat ualue	0,1656	5,6	0		0,0398	0
LS	2,7776	94,4	37000	1,33	-0,0398	37000
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

MATKUSTAJATERMINAALIT, JÄTKÄSAARI, ASEMAKAAVA JA ASEMAKAAVAN MUUTOS**OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA**

Tyynenmerenkadun varteen satama-alueelle suunnitellaan matkustajasatamatoimintoja terminaaleineen sekä liikennealueineen. Suunnitelmassa on kaksi terminaalirakennusta, toimitilaa sekä hotelli. Hankkeen lähtökohdista keskustellaan Jätkäsaaren Huuto-konttorissa 18. kesäkuuta.

Suunnittelun tavoitteet ja alue

Asemakaavan muutos koskee 20. kaupunginosan (Länsisatama, Jätkäsaari) satama-alueita sekä katualuetta. Tavoitteena on mahdollistaa liikenteen sujuvuus siten, että uusilla laivapaikoilla laivojen satamassaoloaika olisi mahdollisimman lyhyt. Asemakaavassa todetaan jo rakennettu terminaali sekä mahdollistetaan uuden Shengen-alueen ulkopuolelle suuntautuvan liikenteen terminaalien rakentaminen. Jälkimmäisen yhteyteen on tarkoitus sijoittaa liike- ja toimitilaa sekä hotelli. Alueella oli aiemmin valmisteilla asemakaavoja. Koska merenkulun tarpeisiin on mahdollista rakentaa ilman asemakaavaa, jäivät alueen asemakaavat kesken Tallinnaan suuntautuvan liikenteen terminaalien rakentamisen myötä.

Osallistuminen ja aineistot

Asukastilaisuus pidetään Huutokonttorissa (Tyynenmerenkatu 1) 18.6.2019 klo 17–18.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja kaavan valmisteluaineistoa (viite-suunnitelma) on esillä 3.6.–28.6.2019 seuraavissa paikoissa:

- Jätkäsaaren kirjastossa, Huutokonttorissa, Tyynenmerenkatu 1
- verkkosivuilla www.hel.fi/suunnitelmat.

Aineistoon voi käydä tutustumassa Kaupunkiympäristön asiakaspalvelussa (käyntiosoite Sörnäistenkatu 1, ala-aula, avoinna ma–to klo 9–16, pe 10–15), jossa saa henkilökohtaista neuvontaa. Suunnitteluun liittyvää aineistoa päivitetään Helsingin karttapalveluun kartta.hel.fi/suunnitelmat.

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta pyydetään esittämään **viimeistään 28.6.2019**. Niille, jotka ovat mielipiteen yhteydessä ilmoittaneet sähköposti- tai postiosoitteensa, lähetetään tieto lautakunnan päätöksestä.

Kirjalliset mielipiteet lähetetään osoitteeseen Helsingin kaupunki, Kirjaamo, PL 10, 00099 HELSINGIN KAUPUNKI, (käyntiosoite: Kaupungintalo, Pohjoisesplanadi 11–13, avoinna arkisin ma–pe klo 8.15–16) tai sähköpostilla helsinki.kirjaamo@hel.fi.

Mielipiteet voi esittää myös suoraan suunnittelijalle. Tapaamisaika tulee sopia etukäteen. Viranomaisille ja muille asiantuntijoille järjestetään erillinen neuvottelu ja heiltä pyydetään tarvittavat lausunnot.

Kun mielipiteet on saatu, suunnittelu etenee ja laaditaan kaavaehdotus. Kaavoituksen etenemisen vaiheet ja osallistumismahdollisuudet on kuvattu viimeisellä sivulla.

Osalliset

Alueen suunnittelussa osallisia ovat:

- alueen ja lähialueiden maanomistajat, asukkaat ja yritykset

- seurat ja yhdistykset, ym.
 - Jätkäsaari-seura ry
 - Eteläiset kaupunginosat ry
 - Lauttasaari-Seura
 - Hernesaari-seura ry
 - Po Eira ry
 - Punavuoriseura ry
 - Töölö-Seura ry
 - Töölön kaupunginosat – Töölö ry
 - Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry
 - Helsingin seudun kauppakamari
 - Helsingin Yrittäjät
 - Invalidiliitto ry
 - Kynnys ry Helsinki
 - Visit Finland
 - Helsinki Marketing
 - Rakennustaiteen Seura ry
 - Suomen arkkitehtiliitto SAFA ry
- asiantuntijaviranomaiset
 - Helen Oy
 - Helen Sähköverkko Oy
 - Helsingin Satama Oy
 - Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
 - Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) vesihuolto
 - Väylävirasto
 - Puolustusvoimat Pääesikunta
 - Kaartin jääkäriyrykmentti
 - Helsingin poliisilaitos
 - Liikenne- ja viestintävirasto Traficom / Ilmailu, merenkulku ja tie-
liikenne
 - Tulli
 - Rajavartiolaitoksen esikunta
 - Suomenlahden merivartioston esikunta
 - Uudenmaan liitto
 - Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäistökeskus
 - kasvatuksen ja koulutuksen toimiala
 - kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala

Vaikutusten arviointi

Kaavan valmistelun yhteydessä arvioidaan kaavan toteuttamisen vaikutuksia muun muassa ihmisten elinoloihin, elinympäristöön, kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja liikenteeseen, ja laaditaan tarvittavat selvitykset kaavaratkaisun merkittävien vaikutusten arvioimiseksi. Vaikutusten arviointia suorittavat kaavan valmisteluun osallistuvat kaupungin asiantuntijat sekä tarvittaessa muut viranomaiset ja osalliset.

Suunnittelun taustatietoa

Helsingin kaupunki omistaa maa- ja vesialueet. Kaavoitus on tullut vi-reille kaupungin aloitteesta.

Voimassa olevassa asemakaavassa (1979) alue on merkitty satama-alueeksi. Osa alueesta on kaavoittamatonta vesialuetta.

Voimassa olevassa osayleiskaavassa alue on merkitty satama- ja työpaikka alueeksi (LS/TP) ja satama-alueeksi (LS).

Suunnittelualuetta koskeva suunnitelma:

- Länsisatama - pohjoisen alueen yleissuunnitelma (Pes – Arkkitehdit Oy, 2018)

Suunnittelualuetta koskevia päätöksiä:

- Länsiterminaali 2:n rakennuslupa 2.10.2015
- Helsingin sataman pysäköintitalon rakennuslupa 19.1.2018
- Jätkäsaaren Liikuntapuisto, asemakaavan muutos 12277, 22.1.2016
- Atlantinkaari, asemakaavan muutos 12331, 22.1.2016
- Melkinlaituri, asemakaava ja asemakaavan muutos 12500, 12.3.2019
- Jätkäsaaren talletusvarasto Bunkkeri ja naapurikorttelit, asemakaavan muutos 12173, 5.6.2017
- Tornihotelli ja Sonckin makasiinit, asemakaavan muutos (ml. Tyy-nenmerenkatu) 12351, 31.3.2017
- Helsingin Sataman satamosien kehittämisohjelma 2012
- EU -komission päätös 16.10.2013 ”TWIN-PORT” hankkeen rahoittamisesta Helsingin ja Tallinnan kesken
- Helsingin Sataman johtokunnan päätös Valtamerilaiturin 1. vaiheen rakentamisesta 13.9.2011. Johtokunnan päätös 2. vaiheen rakentamisesta 17.12.2013.

Tontilla sijaitsee nykyisin matkustajasatamatoimintoja sekä tätä tukevaa liikenne ja pysäköintialuetta.

Lisätiedot suunnittelijoilta

Maankäyttö

Teo Tammivuori, arkkitehti, p. (09) 310 21192,
teo.tammivuori@hel.fi

Liikenne

Teemu Vuohtoniemi, liikenneinsinööri, p. (09) 310 37490,
teemu.vuohtoniemi@hel.fi

Julkiset ulkotilat, maisema

Jouni Heinänen, tiimipäällikkö, p. (09) 310 37257,
jouni.heinänen@hel.fi

Rakennussuojelu

Sakari Mentu, arkkitehti, p. (09) 310 37217,
sakari.mentu@hel.fi

Vuorovaikutus

Juha-Pekka Turunen, vuorovaikutussuunnittelija, p. (09) 310 37403,
juha-pekka.turunen@hel.fi



Kaupunkisuunnittelua voi seurata Suunnitelmavahti-palvelun avulla (www.hel.fi/suunnitelmavahti) sekä sosiaalisen median kanavissa (facebook.com/helsinkikaupunkiymparisto ja twitter.com/helsinkikymp).

Helsingissä 22.5.2019

Matti Kaijansinkko
tiimpäällikkö

Kaavoituksen eteneminen

Vireilletulo

- kaavoitus on tullut vireille vuonna 2019 kaupungin aloitteesta
- suunnittelusta on tiedotettu vuoden 2019 kaavoituskatsauksessa



OAS

- OAS ja muuta aineistoa nähtävillä 3.6.–28.6.2019, asukastilaisuus 18.6.2019 Jätkäsaaren kirjastossa, Huutokonttorissa
- nähtävilläolosta ilmoitetaan kirjeillä, verkkosivuilla www.hel.fi/suunnitelmat ja Ruoholahden Sanomissa
- mahdollisuus esittää mielipiteitä



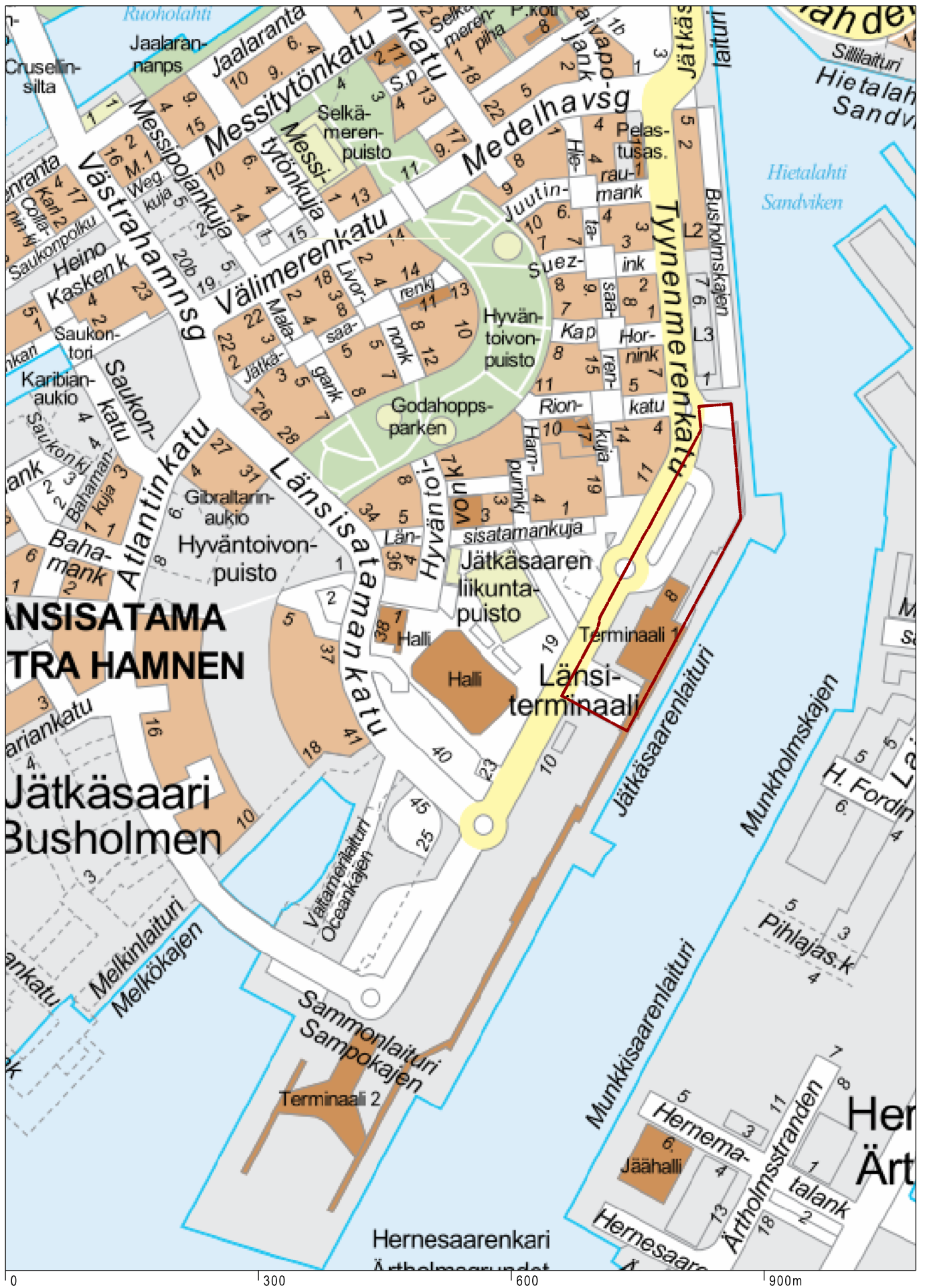
Ehdotus

- kaavaehdotus esitellään lautakunnalle arviolta syksyllä 2019
- kaavan valmistelun aikana saatuihin huomautuksiin vastataan vuorovaikutusraportissa, joka löytyy karttapalvelusta kartta.hel.fi/suunnitelmat
- lautakunnan päätöksistä lähetetään tieto niille, jotka ovat mielipiteen tai muistutuksen yhteydessä ilmoittaneet sähköposti- tai postiosoitteensa
- kaavaehdotuksen julkisesta nähtävilläolosta ilmoitetaan verkkosivuilla www.hel.fi/kaavakuu-lutukset
- mahdollisuus tehdä muistutus, viranomaisilta pyydetään lausunnot
- muistutukset ja lausunnot käsitellään lautakunnassa



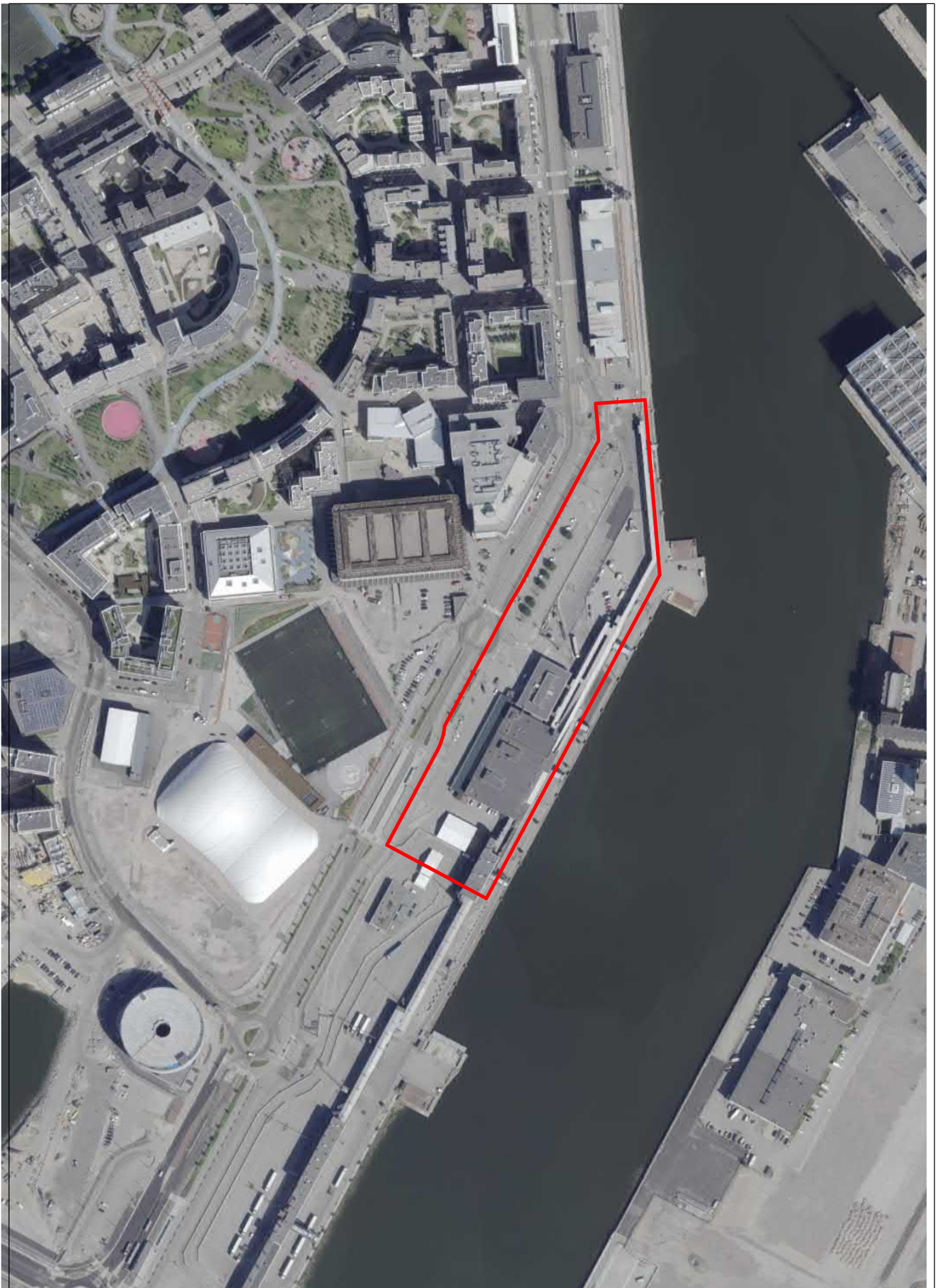
Hyväksyminen

- kaupunginhallitus käsittelee kaavaehdotuksen
- kaupunginvaltuusto hyväksyy kaavan
- tieto kaavan hyväksymistä koskevasta päätöksestä lähetetään niille, jotka ovat sitä kirjallisesti pyytäneet kaavaehdotuksen julkisen nähtävilläolon aikana
- hyväksymispäätöksestä voi valittaa Helsingin hallinto-oikeuteen ja edelleen korkeimpaan hallinto-oikeuteen
- kaava tulee voimaan, jos hyväksymispäätöksestä ei ole valitettu tai valitukset on hylätty.



Sijaintikartta
 Länssataman terminaali 1
 Asemakaavan muutos

Helsingin kaupunki
 Asemakaavoitus
 Eteläinen alueyksikkö
 Länssatama-Kalasadama -tiimi



Ilmakuva
Länsisataman terminaali 1
Asemakaavan muutos

Helsingin kaupunki
Asemakaavoitus
Eteläinen alueyksikkö
Länsisatama-Kalasadama -tiimi

ASEMAKAAVAMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET



Satama-alue, jolle saa rakentaa tarvittavien laiturien, liikennealueiden ja autopaikkojen lisäksi sataman toiminnalle tarpeellisia rakennuksia ja rakenteita. Rakennusalan ulkopuolelle saa sijoittaa matkustajasilloja ja liikkuvia mairinuousiltoja sekä rakentaa vähäisiä sataman toiminnalle välttämättömiä rakennuksia. Yksi rakennus saa olla kooltaan enintään 50 k-m².



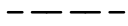
3 metriä kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.



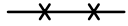
Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.



Osa-alueen raja.



Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.



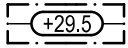
Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.

20

Kaupunginosan numero.

37000

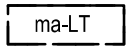
Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.



Rakennuksen vesikaton ylin sallittu korkeusasema.



Liikerakennuksen rakennusala. Rakennuslalle saa sijoittaa matkustajaterminali-, toimisto-, pysäköinti-, myymälä-, kahvila-, ravintolatiloja sekä julkisia palveluja.



Liikennetunneli, sijainti ohjeellinen.



Rakennukseen jätettävä kulkuaukko, sijainti ohjeellinen.



Merkintä osoittaa rakennusalan sivun, jonka puoleisen rakennuksen ulkovaipan äänitasoerotus laivamelua vastaan on majoitustilojen osalta oltava vähintään lukeman osoittamalla tasolla.



Katu.



Ajoneuvoliittymä, sijainti ohjeellinen.

RAKENNUSOIKEUS JA TILOJEN KÄYTTÖ:

Pysäköintilaitoksen ajoyhteyksineen saa rakentaa asemakaavassa merkityn kerrosalan lisäksi.

Matkustajasillat saa rakentaa asemakaavassa merkityn kerrosalan lisäksi.

Liiketilat saa toteuttaa liike-, toimisto-, työ-, ravintola-, näyttely-, kokoontumis- ja/tai palvelutilana. Vähintään yksi liiketila tontilla on varustettava rasvanerottelukäivolla ja katon ylimmän tason yläpuolelle johdettavalla paloeristetyllä poistoilmahormilla.

KAUPUNKIKUVA JA RAKENTAMINEN:

Maantasokerroksen julkisivu ei saa antaa umpinaista vaikutelmaa.

Rakennusten pääasiallinen julkisivumateriaali tulee olla lasi, metalli tai puu, elleivät ilmastomuutoksen hillintään tähtäävät tavoitteet edellytä käytettäväksi muuta materiaalia.

Mainoslaitteet tulee integroida rakennusten ulkoarkkitehtuuriin.

Mainoslaitteiden grafiikan tulee olla yhtenäistä ja soveltua rakennuksen ulkoarkkitehtuuriin.

Ilmanvaihtokonehuoneet ja muut tekniset tilat tulee integroida rakennukseen eikä niitä saa sijoittaa katolle erillisiin rakennusosiin.

Muuntamot tulee sijoittaa korttelialueille integroituna rakennuksiin.

Jalankulkualueille ei saa sijoittaa sähkökaappeja tai muita kulkua haittaavia laitteita.

Jätehuoneet tulee sijoittaa rakennuksiin.

Kadunpuoleiset ulko-ovet on suunniteltava vähintään 0,9 metrin syvennykseen.

Rakennus sekä rakennuksen ja tontin yöaikainen valaistus tulee suunnitella siten, että lintujen törmäämisen todennäköisyyttä heijastaviin tai läpinäkyviin rakennusosiin vähennetään.

PIHAT JA ULKOALUEET:

Rakentamattomat tontin osat, joita ei käytetä odotusalueina tai liikennealueena on istutettava.

Suuret tasoerot tulee rakentaa terassein, joihin liittyy istutuksia. Tukimuurien on oltava luonnonkivipintaisia tai paikalla valettuja.

YMPÄRISTÖTEKNIikka:

Maaperän pilaantuneisuus ja puhdistustarve on selvitettävä ennen rakentamiseen ryhtymistä ja tarvittaessa maaperä on puhdistettava ennen alueen ottamista kaavan käyttötarkoitukseen.

Liikerakennuksen rakennuslalla tulee rakennusluvan yhteydessä määritellä ulkovaipan riittävä äänitasoerotus laivamelun erityispiirteet huomioon ottaen.

RAKENNETTAVUUS:

Suunnittelussa erityistä huomiota on kiinnitettävä ilmastolojen asettamiin vaatimuksiin rakennustekniikalle. Julkisivut tulee suunnitella 'Merellisten olosuhteiden vaikutus rakennusten julkisivuille' selvityksen periaatteiden mukaisesti.

Rakentamisessa on huomioitava meriveden korkeuden ja aaltoilun yhteisvaikutukset.

Rakennusten ja yleisten alueiden perustusrakenteiden suunnitelmat tulee yhteensovittaa ja toteuttaa toisistaan riippumattomiksi.

Liikennetunnelin rakenteet tulee rakentaa liikerakennuksen rakentamisen yhteydessä vähintään rakennusalan osalta.

ILMASTONMUUTOS HILLINTÄ JA SOPEUTUMINEN

Alle 60 m korkeudella rakennusten kattopinta-ala on toteutettava pääosin viherkattona tai kattopuutarhana niiltä osin, joilla ei ole aurinkokeräimiä.

Katolle sijoitettavien välttämättömien teknisten laitteiden tulee sopia rakennuksen arkkitehtuuriin ja ne tulee suunnitella luontevaksi osaksi viherkattoa.

Uusiutuvan energian tuotantoon tarvittavien teknisten laitteistojen integroiminen rakennuksiin on sallittua.

Rakennusten energiaomavaraisuustavoite on vähintään 15 % kokonaiskulutuksesta.

LIIKENNE JA PYSÄKÖINTI:

Ajoyhteydet pysäköintilaitokseen tulee järjestää rakennusten kautta.

Ajoyhteys satamatunneliin tulee järjestää rakennusten kautta.

Tonttien autopaikkamääräykset:

Autopaikkojen määrät ovat:

- Toimistot, enintään 1 ap / 150 k-m²
- Myymälät ja ravintolat enintään 1 ap / 90 k-m²

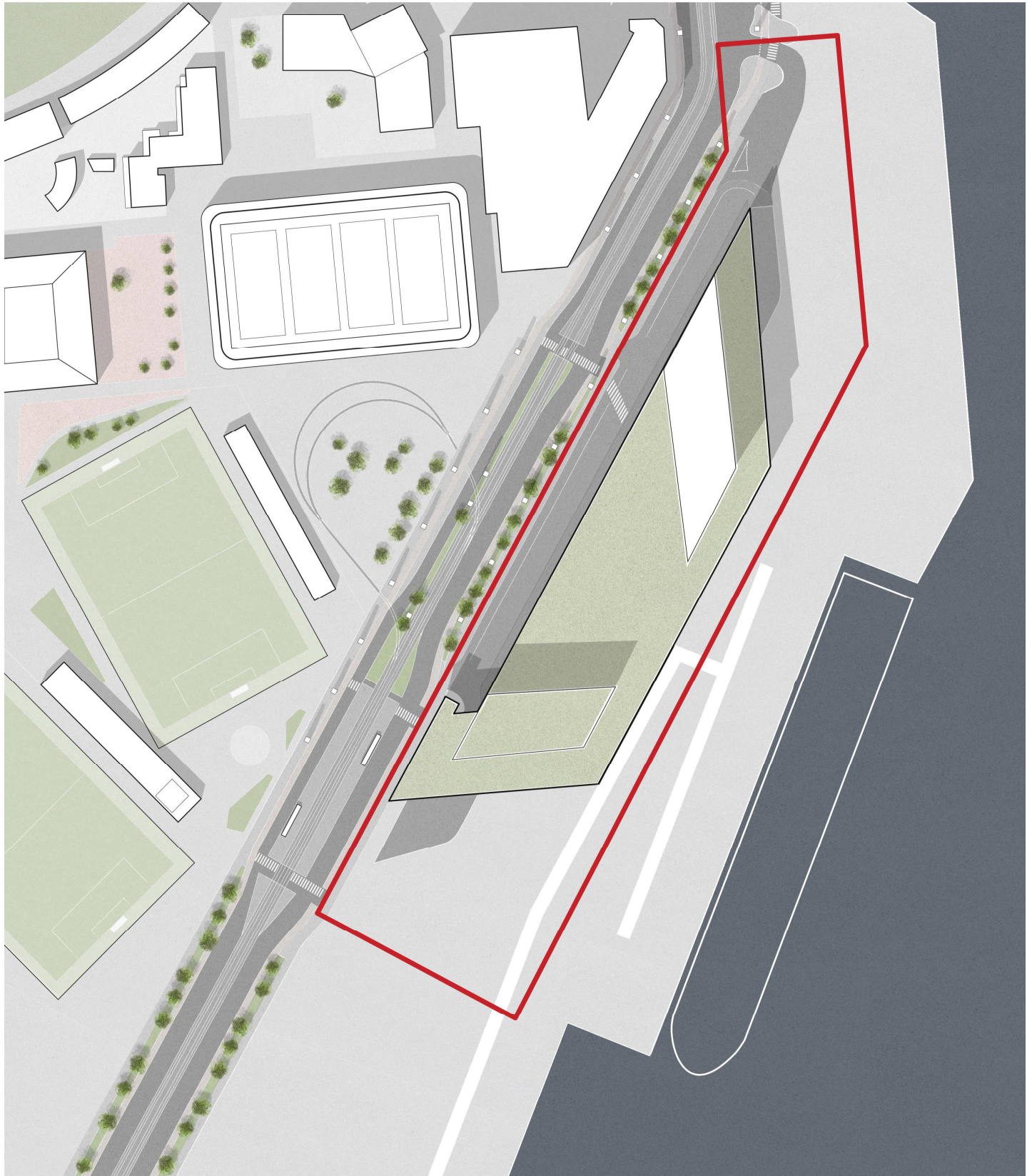
Rakennusalan pysäköintilaitokseen saa sijoittaa enintään 600 autopaikkaa.

Autopaikat tulee sijoittaa pysäköintilaitokseen.

Tonttien polkupyöräpaikkojen määräykset:

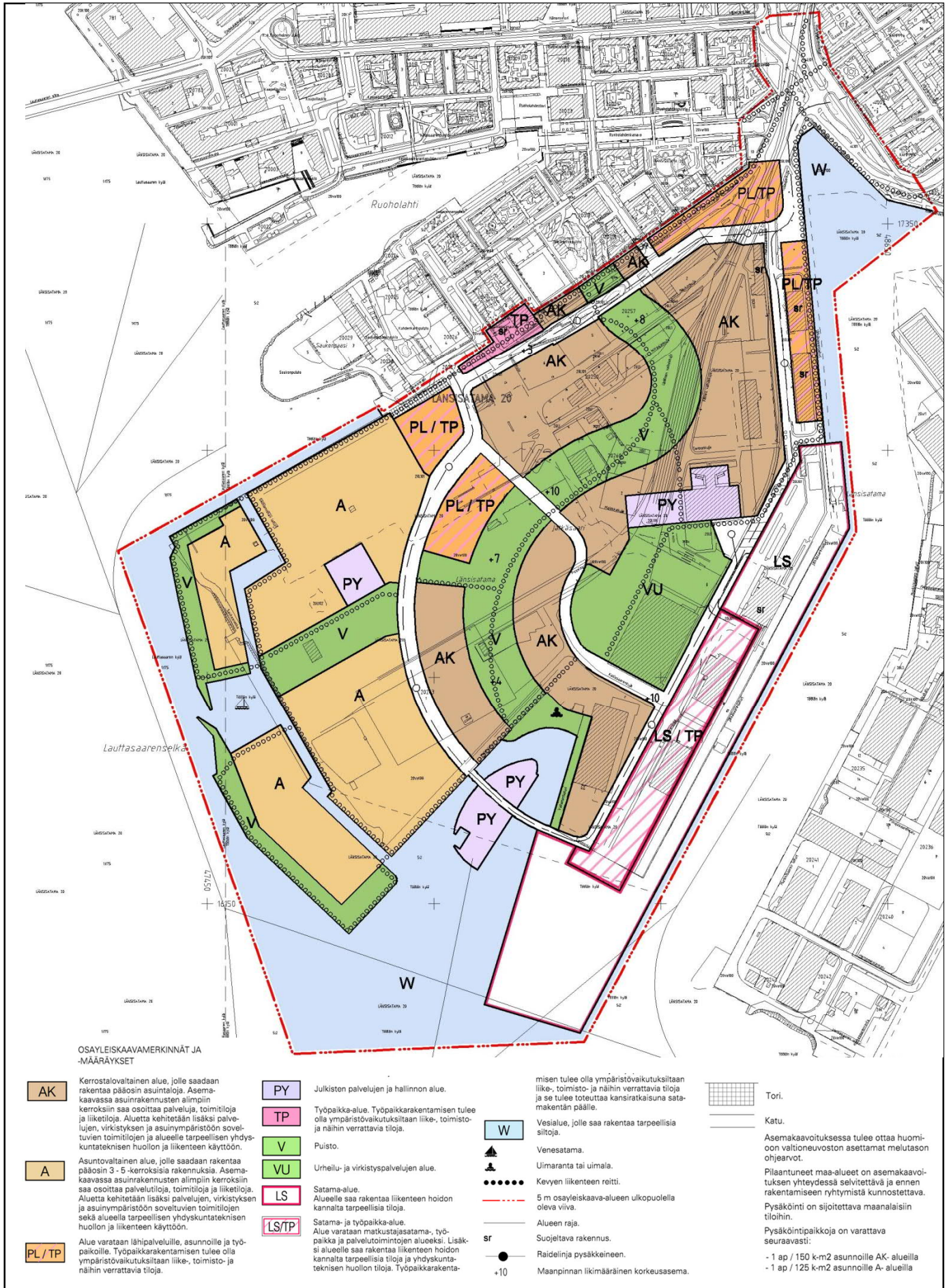
- Toimistot, vähintään 1 pp / 50 k-m²
- Myymälät vähintään 1 pp / 40 k-m²
- Kadunvarsiliiketilat ja ravintolat 1 pp / 15 asiakaspaikkaa sekä 1 pp / 3 työntekijää.

Ulkotiloissa sijaitseville polkupyöräpaikoille tulee olla runkolukitusmahdollisuus.



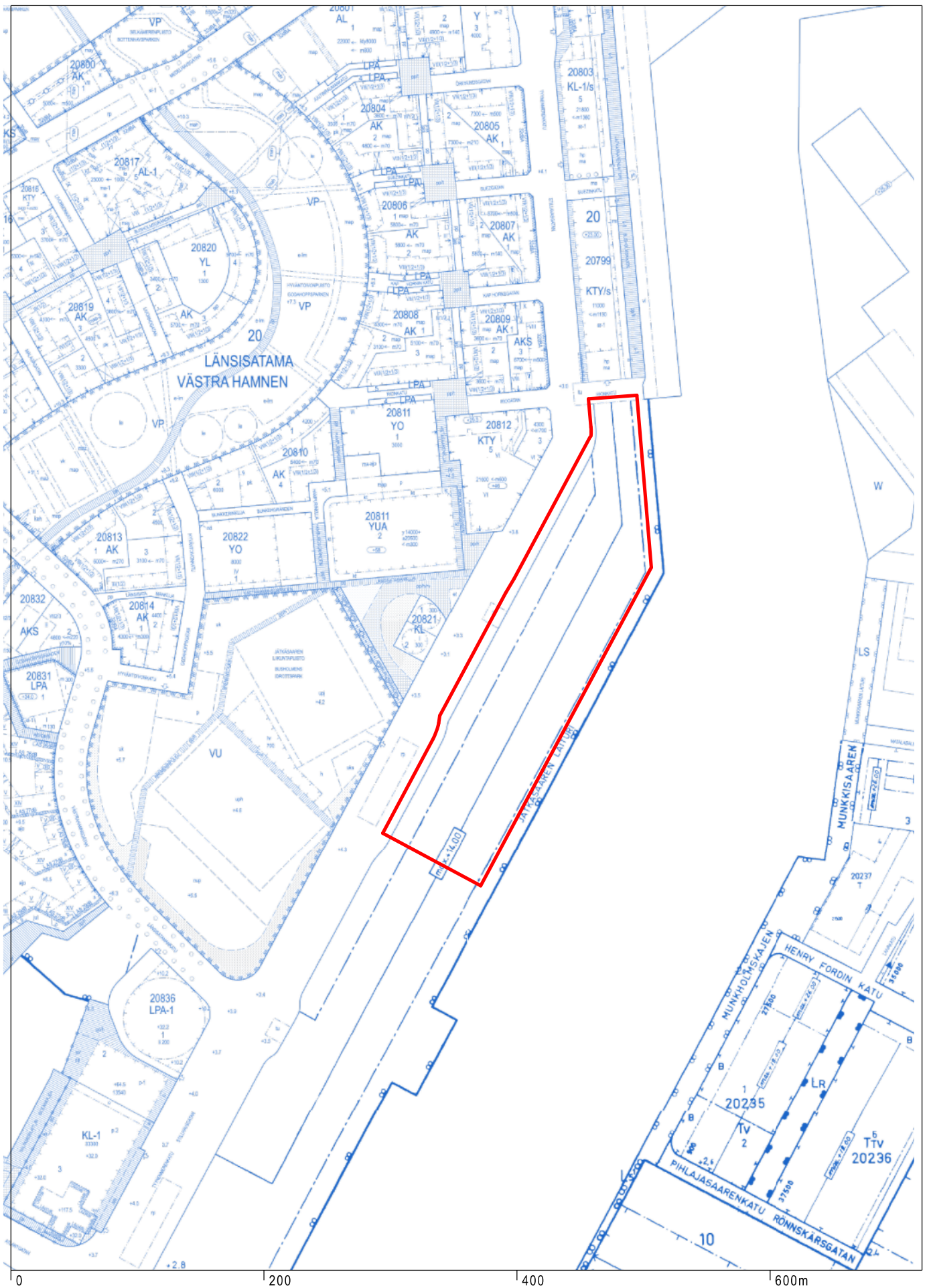
Havainnekuva
Länsisataman terminaali 1
Asemakaavan muutos

Helsingin kaupunki
Asemakaavoitus
Eteläinen alueyksikkö
Länsisatama-Kalasadama -tiimi



Ote Jätkäsaaren osayleiskaavasta
Länssataman terminaali 1
Asemakaavan muutos









Helsingin kaupunki
Asemakaavoitus
Eteläinen alueyksikkö
Länssatama-Kalasadama -tiimi

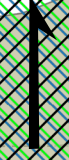
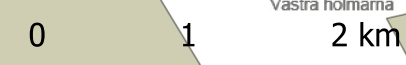


Ote ajantasa-asemakaavasta
 Länsisataman terminaali 1
 Asemakaavan muutos

Helsingin kaupunki
 Asemakaavoitus
 Eteläinen alueyksikkö
 Länsisatama-Kalasadama -tiimi



-  varpushaukka-syksy
-  valkoposkihanhi-kevat
-  merimetso-kevat
-  merikotka-syksy
-  maakotka-syksy
-  hiirihaukka-syksy
-  Maakunnalliset lintualueet
-  Helsingin tärkeät lintualueet





Kuvaliite suojelukohteista
Länsisataman terminaali 1
Asemakaavan muutos

Helsingin kaupunki
Asemakaavoitus
Eteläinen alueyksikkö
Länsisatama-Kalasadama -tiimi





Rakennushistoriaselvitys Länsiterminaali T1

Gunnar Taucherin Satamamakasiini L4,
1939

Tyynenmerenkatu 8, Jätkäsaari
00220 Helsinki

Kiinteistötunnus 091-020-9906-0101



Elokuu 2022



Länsiterminali T1

(Satamamakasiinirakennus L4)

Tyynenmerenkatu 8, Jätkäsaari
00220 Helsinki

Kiinteistön omistaja ja selvityksen tilaaja Helsingin Satama Oy
Olympiaranta 3
P.O.Box 197
FI-00141 Helsinki
Finland

Laatija PES-Arkkitehdit Oy
Tynnyrintekijänkatu 1c
FI-00580 Helsinki
Finland

Saara-Maria Koskinen
Oskar Suomalainen

Työn ohjaaja: Pekka Mäkelä

Rakennuksesta käytössä olleita nimiä eri lähteissä:

K – Makasiini / Makasiinirakennus K (alkuperäisissä piirustuksissa 1938)
Makasiinirakennus L4
Varastorakennus K (1961 piirustuksissa)
Satamavarasto L4
Länsiterminali L4
Länsisatama T1

Rakennuksesta käytössä olleita osoitteita eri lähteissä:

Hietasaarenkatu
Hietasaarenkuja 8
Tyynenmerenkatu 8

Kannen kuva: Jätkäsaarenlaituri joskus vuosina 1950-1959. Helsingin kaupunginmuseon kuva-arkisto, kuvaaja tuntematon

Sisällysluettelo

1	Johdanto	2
2	Historia ja taustaa	6
2.1	Sataman tulo Jätkäsaareen	7
2.2	Jätkäsaari satama-alueena	10
2.3	Maaperästä ja rakennettavuudesta	12
2.4	Satamatoimintojen ja Satamalaitoksen historiaa	14
2.5	Säilyneestä vanhasta rakennuskannasta alueella	17
2.6	Arkkitehti Gunnar Taucher (1886-1941)	18
2.7	Makasiinirakennus Katajanokalla	20
3	Rakennuksen kuvaus	22
3.1	Rakennuksen tilallinen kokonaisuus ja arkkitehtuuri	22
3.2	Kaava ja kaavamääräykset	25
3.3	Suojelustatus ja kaupunginmuseon lausunnot	28
3.4	Makasiinin tulevaisuus	30
4	Alkuperäinen tilanne	32
4.1	Perustukset ja rakenteet	37
4.2	Julkisivut ja vesikatto	38
4.3	Sisätilat ja pinnat käsittelyineen	39
4.4	Rakennusaika ja urakan myöhästyminen	41
5	Muutokset ja säilyneisyys	42
5.1	Maan vajoaminen ja rakenneauriot vuonna 1979	43
5.2	Rakennuksen nykyinen kunto v. 2016	44
5.3	Rakennukseen tehdyt muutokset	44
5.4	Alkuperäisten rakennusosien ja materiaalien säilyneisyys	46
5.5	Merellisen siluetin muutos (kuvaparivertailu)	47
6	Nykytilanne	48
6.1	Nykytilanne valokuvina	48
6.2	Nykytilan piirustukset	69
7	Rakennuksessa olevia arvoja	76
8	Yhteenveto	77
9	Lähteet ja liitteet	79

1 Johdanto

Tämän rakennushistoriaselvityksen kohteena on Helsingin Länsisatamassa Jätkäsaaren laiturissa osoitteessa Tyynenmerenkatu 8 sijaitseva, vuonna 1939 rakennettu makasiinirakennus L4. Nykyisin rakennus tunnetaan Länsiterminaali T1-rakennuksena, ja tässä selvityksessä rakennuksesta käytetään molempia nimityksiä.

Rakennuksen on suunnitellut kaupunginarkkitehti Gunnar Taucher ja alkuperäinen käyttötarkoitus on ollut varastorakennus aina vuoteen 1993, jolloin rakennus muutettiin meriliikenteen Länsiterminaali T1-käyttöön. Terminaali toimi rakennuksessa vuodesta 1995 aina vuoteen 2022 saakka, minkä jälkeen rakennus on ollut osittain tyhjiillään johtuen Pietariin suuntautuvan liikenteen tauolle jäämisestä määrittelemättömäksi ajaksi.

Makasiinirakennus on vuoden 2004 osayleiskaavassa suojeltu sr-merkinnällä ja Helsingin kaupunginmuseo on antanut rakennuksen suojeluun liittyen useita lausuntoja. Nykyinen asemakaava on vuodelta 1979, missä suojelumerkintää ei ole.

Rakennuksen punatiiliset julkisivut ovat pääasiassa hyvässä kunnossa ja säilyneet alkuperäisinä, mutta tiiliseinän aukotuksia on muutettu ja lisätty rakennusta muutettaessa terminaalikäyttöön ja myöhemmin matkustajasiltoja ja laajennusosia lisättäessä. Rakennuksen maan puoleiselle fasadille on lisätty lähes koko julkisivun pituinen katosrakennelma vuonna 1993, ja meren puoleisen julkisivun eteen on lisätty koko matkalle matkustajasillat.

Osa vanhoista puuikkunoista etelä- ja itäjulkisivuilla on vaihdettu puu-alumiini-ikkunoiksi, muilla julkisivuilla ikkunat ovat alkuperäisiä. Lisäksi pohjoispuolen laajennusosan ja makasiinirakennuksen väliin on jätetty alkuperäinen katos. Vesikatto on kokonaisuudessaan uusittu ja laajalta alueelta korotettu vuoden 1995 muutoksissa.

Rakennuksen sisätilat ovat alun perin olleet varastorakennukselle tyypillisiä ns. raakatiiloja, joissa tiloja rajaavia väliseiniä ei juuri ole ollut ja ulkoseinien vastaiset sisäseinät ovat olleet tiilipintaisia. Ainoastaan porrashuoneissa



Kuva 1. Saapuminen Länsiterminali T1-rakennukselle vuonna 2005.
Kuvälähde: Kiuru, Sakari (HKM), Helsingin kaupunginmuseon kuva-arkisto

on käytetty seinäpinnoissa lasitettua laattaa, ja lattia sekä porrasaskelmat on tehty mosaiikkibetonista. Myöhemmin terminaalikäyttöön muutettaessa sisätiloihin on lisätty runsaasti väliseiniä ja pintoja uudistettu, kuitenkin jättäen paljon alkuperäistä tiilipintaa näkyviin julkisivujen vastaisille sisäseinille. Myös alkuperäiset porrashuoneet ovat pääosin edelleen alkuperäisasussaan.

Tämä rakennushistoriaselvitys koostuu kiinteistön rakennus- ja käyttöhistoriasta ja tässä on huomioitu merkittävimmät luvanvaraiset muutokset, joita rakennukseen on eri vuosina tehty. Tämän selvityksen liitteenä on säilyneisyyskaaviot, joissa pohjapiirustuksiin on eritelty tarkemmin eri aikoina tehtyjä muutoksia kaaviotasolla.

Tähän selvitykseen on lähdeaineistona käytetty pääasiassa sataman (Helsingin Satama Oy:n) omassa arkistossa sijaitsevia asiakirjoja ja piirustuksia, Museoviraston valokuva-arkistosta (Finnasta) saatavilla olleita vanhoja valokuvia, Helsingin kaupunginarkistosta ja Helsingin Rakennusvalvonnan arkistopalvelusta

saatavia piirustuksia ja asiakirjoja sekä Helsingin kaupunginmuseon tekemiä lausuntoja. Lisäksi historia- ja tulevaisuusosuuksiin on käytetty lähteenä internet-sivustoja ja useita eri kirjoja ja historiikeja. Käytetyt lähteet luetellaan kunkin luvun lopussa. Lisäksi kaikki selvityksessä käytetyt lähteet ja kuvalähteet löytyvät selvityksen lopussa olevasta lähdeluettelosta listattuna. Alkuperäispiirustukset ovat myös tämän dokumentin liitteinä.

Tässä rakennushistoriaselvityksessä ei ole tehty henkilöhaastatteluja ja sisätilat on dokumentoitu vain keskeisimpien tilojen osalta, sillä sisätilat eivät pääasiallisesti pinnoiltaan ole enää alkuperäisiä porrashuoneita ja julkisivun vastaisia sisäseiniä lukuun ottamatta.

Tämä rakennushistoriaselvitys keskittyy pääasiassa vain Gunnar Taucherin vuonna 1939 valmistuneeseen L4-makasiiniin, sen rakennusosiin ja käyttötarkoituvaiheisiin. Rakennukseen myöhemmin liitetty uudisosa sekä matkustajasillat ja niissä tapahtuneet rakentamisvuosien 1993-1995 jälkeiset muutokset on rajattu tämän

rakennushistoriaselvityksen ulkopuolelle. Selvityksen ulkopuolelle on myös rajattu satama-alueella sijainneet muut makasiini- ja apurakennukset, ja niiden eri vaiheet ja sijainnit on esitetty säilyneisyyskaavioissa vain pääpiirteittäin.

Tämä rakennushistoriaselvitys on tehty rajattuna arkisto- ja kirjallisiin perustuvana selvityksenä, ja tähän ei ole sisällytetty esimerkiksi väritutkimuksia alkuperäisten värien kartoittamiseksi.

Mahdollisessa jatkoselvityksessä lisäaineistoa voisi etsiä Museoviraston arkistosta sekä Arkkitehtuurinmuseon arkistosta.



Kuva 2. Länsiterminali T1 vuonna 2008.
Kuvälähde: Valokuvaaja Kari Hakli,
Helsingin kaupunginmuseon kuva-arkisto

2 Historia ja taustaa



2.1 Sataman tulo Jätkäsaareen

Helsingin kaupunginmuseo on kirjoittanut vuoden 2004 antamaansa lausuntoon historiakatsauksen Helsingin satamista ja satamatoimintojen perustamisesta Jätkäsaareen. Vieressä ote kaupunginmuseon lausunnosta:

Kuva 3 (viereinen sivu). Jätkäsaaren täyttöjä tehdään vuonna 1913.
Kuvälähde: Valokuvaaja Signe Brander (HKM), Helsingin kaupunginmuseon kuva-arkisto

Helsingin satamat 1910-luvulla

Kaupunki halusi Eteläsataman, Sörnäisten sataman, Katajanokan satama-alueiden ja satamaradan rakentamisen lisäksi edelleen laajentaa satamatoimintaa palvelemaan kasvavaa liikennettä ja kauppaa 1910-luvulla. Ensimmäisen maailmansodan jälkeen Pohjois-Euroopan meriliikenne muuttui niin, että valtamerialukset eivät enää purkaneet lastejaan yhtä suuressa määrin kuin aiemmin jälleenlastaussatamissa vaan hakeutuivat vähitellen suoraan kulutuspaikoille. Varustamotoiminta sai Suomessakin lisää vauhtia, kun sekä tuonti että vienti tapahtui yhä enemmän omilla laivoilla. Tämä loi uusia paineita satamajärjestelyihin, ja Helsinkiä alettiin ajaa Suomen suursatamaksi. Tavoite ei ollut ongelmaton. Erityisesti talvisin vaikeat jääolosuhteet ja Helsingistä puuttuvat nykyaikaiset satamalaitteet, laiturit ja suurille laivoille sopivat satama-altaat, hidastivat tavoitteen toteuttamista. Kaupungin vuodesta 1918 harjoittaman satamapolitiikan tarkoituksena oli säilyttää kaupungin suhteellinen osuus, noin 50 prosenttia, maan koko tuonnista ja mahdollisuuksien mukaan vielä kasvattaa sitä.

Uusi satama Jätkäsaareen

Arkkitehti Bertel Jungin vuonna 1911 laatimassa yleiskaavassa Ruoholahden, Jätkäsaaren, Hietalahden ja Munkkisaaren rannat oli varattu satamatoiminnalle ja teollisuudelle. Kaupunki tilasi vuonna 1919 Yleiseltä Insinööritoimistolta satamatutkimuksen, jonka laati insinööri majuri Torulf. Hän ympäröi Helsingin niemen miltei joka puolelta satamin. Kuitenkin tärkeimmiksi satama-alueiksi osoitettiin Munkkisaari, Jätkäsaari ja Ruoholahti. Hernesaari ehdotettiin liitettäväksi täytemaalla tähän satamaan. Tämä satamasuunnitelma liitettiin vuoden 1921 yleiskaavaan. Länsisatama sekä Hietalahden ja Ruoholahden alueet rakennettiin sataman ja teollisuuden käyttöön useassa eri vaiheessa.

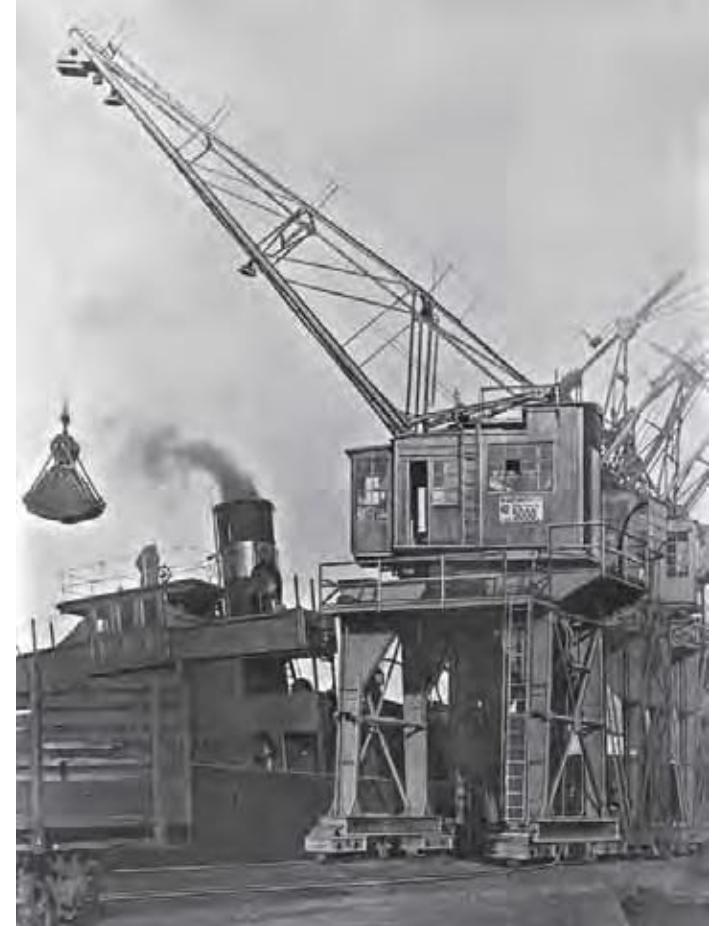
Jätkäsaarella oli ollut muutamia huviloita, mutta muutoin saari oli rehevää puistomaista metsää. Jätkäsaaresta kaakkoon, matalan salmen erottamana oli hiekkarantainen Hietasaari ja Jätkäsaaren takana korkea kalliainen Saukko. Lapinniemen lähistöllä oli

jyrkkäkalliainen Salmisaari. Kaikki nämä saaret yhdistettiin täytemaalla mantereeseen ja tasotettiin. Länsisatama oli edelleen 1970-luvulla satamarakennuskohde. Sen kaavoittamisen periaatteena oli tulevan lastilauttaliikenteen tarvitseman kenttä- ja varastotilan turvaaminen. Kaupungin satamatilojen ei uskottu Länsisataman uudistamisesta huolimatta riittävän ja uutta sataman sijoituspaikkaa alettiin miettiä.

Satamatoiminnan kehittäminen

Satamalaitteiden ajanmukaistaminen ja varastojen rakentaminen olivat ajankohtaisia kaikissa satamissa ensimmäisen maailmansodan jälkeen. Varastorakennusten ja satamalaitteiden ylläpitäjä oli Helsingin Makasiiniosakeyhtiö, jonka vuonna 1924 hankkivat kaksi ensimmäistä nosturia sijoitettiin Eteläsatamaan ja Länsisatamaan. Yhtiö hankki Jätkäsaarella omistukseensa puisia väliaikaiseen käyttöön tarkoitettuja makasiineja. 1923-1924 nämä makasiinit korvattiin kolmikerroksisella betonimakasiinilla (L3). Uusi rakennus varustettiin hisseillä ja tavaransiirtolaitteilla sekä kuudella laituria pitkin kulkevalla kulmaportaalinnosturilla, joilla tavarat voitiin nostaa suoraan kaikkiin kerroksiin. Pulavuosina makasiinirakentaminen pysähtyi. Länsisataman seuraavat suuret rakennushankkeet olivat rantamakasiini (valmistui 1936), satamatyöläisten ravintola (suunn. 1937) ja ns. G-makasiini Laivarannassa (purettu).

Lähde: Kaupunginmuseon lausunto vuodelta 2004 liittyen osayleiskaavaan sekä osayleiskaavan selostusteksti vuodelta 2004



Kuva 4 (viereinen sivu, vasemmanpuoleinen). Länsisataman huvilasaaret vuosien 1930-1939 aikana ennen täyttöjä. Kuvalähde: Foto Roos, Helsingin kaupunginmuseon kuva-arkisto

Kuva 5 (viereinen sivu, oikeanpuoleinen). Saukonlaiturin nostureita Länsisatamassa vuonna 1924. Kuvalähde: Lyytikäinen S. A, Helsingin kaupunginmuseon kuva-arkisto



Kuva 6 (oikealla). Länsisatama joskus vuosien 1920-1939 aikana. Kuvalähde: Havas Kalle, Helsingin kaupunginmuseon valokuva-arkisto

Kuva 7. Osayleiskaavassa esitetty kaavio Jätkäsaaren alueen kehityksestä ja täyttöistä vuosien 1912-2004 välisenä aikana.
Kuvälähde: Osayleiskaava vuodelta 2004, Geotekninen osasto/Kiinteistövirasto.

Kuvakollaasi 8 viereisellä sivulla. Kuvissa esitetty Jätkäsaaren maa-alueen muutos vuosien 1932-2021 välisenä aikana. Makasiinirakennus L4 merkitty kuviin punaisella. Kuvälähde: Helsingin kaupungin karttapalvelu.



2.2 Jätkäsaari satama-alueena

Tavarasataman rakentaminen Jätkäsaaren alueelle alkoi vuonna 1913. Sataman rakentamisen yhteydessä koko alueen kaikki alkuperäiset saaret (Jätkäsaari, Hietasaari, Kellosaari, Saukko, Salmisaari (ent. Tammasaari), Munkkisaari ja Hernesaari) tasattiin ja liitettiin täyttömailla mantereeseen satama-, teollisuus- ja varastointitarpeisiin. Nykyään ne muodostavat suuremman Länsisatamaksi kutsutun kokonaisuuden, johon kuuluu myös Ruoholahti. Tätä ennen alueen saaret olivat lähinnä kesähuvila- ja virkistyskäytössä. Näistä saarista kolme sijaitsevat nykyisellä Jätkäsaaren alueella: Jätkäsaari, Hietasaari ja Saukko.

Sataman kasvaessa aluetta on vähitellen täytetty ja rakennettu vuosien 1913-1996 aikana sataman tarpeisiin. Yhteensä täyttöalueen määrä Jätkäsaaren osalta 70,5 hehtaaria. Alkuperäiset 3 saarta muodostivat ennen täyttöä vain 15,5 hehtaarin kokoisen alueen.

Viereisellä sivulla on esitetty eri vuosina otettuja ilmakuvia, joihin rakennushistoriaselvityksen kohteena oleva makasiinirakennus L2 on merkitty punaisella värillä. Ilmakuvat on peräisin Helsingin kaupungin karttapalvelusta.

Lähde: Osayleiskaavan selostus vuodelta 2004.



1932



1943



1964



1976



1993



1998



2011



2021

Kuva 9. Osayleiskaavassa esitetty kaavio Jätkäsaaren alueen maaperän laadusta. Kuvalähde: Osayleiskaava vuodelta 2004, Geotekninen osasto/Kiinteistövirasto.



2.3 Maaperästä ja rakennettavuudesta

Rakennettavuus on Jätkäsaarella laajalla alueella täyttömaiden ja louhepenkereiden vuoksi ollut melko huono ja alueella perustamisrakenteet on pitänyt tehdä paaluttamalla tai syvätiivistyksillä. Alun perin täytemaata ei ole rakennettu rakennuspohjaksi. Osassa aluetta luonnonmaakerrokset ja louhittu kallion pinta ovat lähellä nykyistä maanpintaa, mutta pääosin kantavat maakerrokset ovat olleet syvemmällä ja täytteisä on käytetty runsaasti louhetta, mikä on aiheuttanut haasteita perustamiselle. Osassa aluetta sekä louhepenkereiden että välitäytteiden alla on ollut hienorakeisia maakerroksia, mutta alkuperäisten saarten kohdalla rakennettavuus on ollut hyvä.

Jätkäsaaren alueelle tuodun täytemaan joukossa on haitta-aineita ja lisäksi aikaisempi toiminta alueella mm. kaatopeikkana on aiheuttanut jonkin verran pilaantumista.

Lähde: Osayleiskaavan selostus vuodelta 2004.

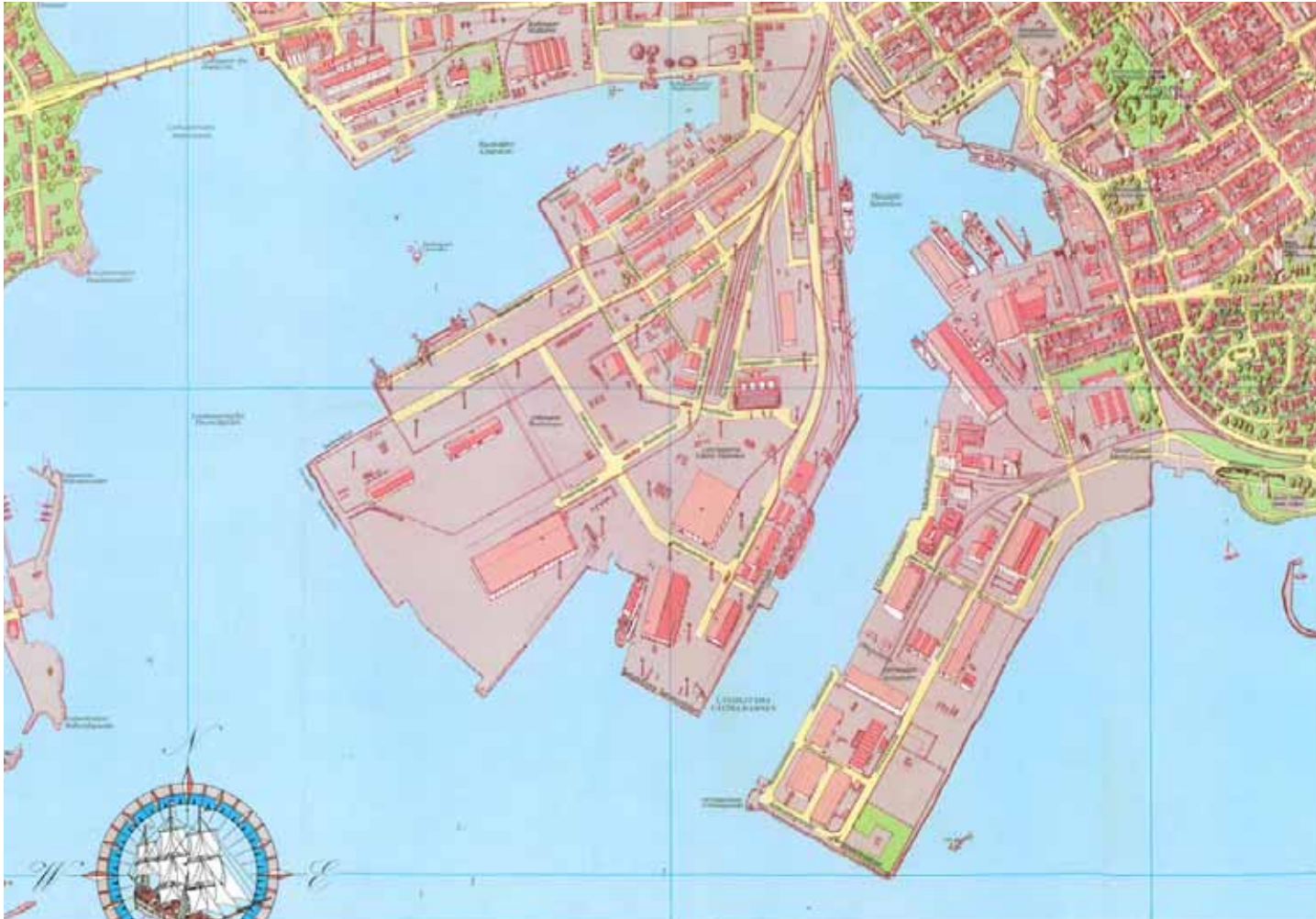
Osayleiskaavassa vuodelta 2004 haitta-aineista alueella on kerrottu seuraavaa:

”Haitta-aineet ovat pääasiassa raskasmetalleja, mutta myös orgaanisten aineiden aiheuttamaa pilaantumista on todettu. Pilaantuminen on täyteen rakentamistavan takia pääasiassa pistemäistä. Entisten saarten rannoille on yhtenäisempiä pilaantuneita alueita. Laajin yhtenäinen pilaantunut maa-alue on kappaletavaravaraston eteläpuolella sijaitseva vanha yhdyskuntajätteen kaatopeikka, joka on aiheuttanut myös pohjaveden pilaantumista. Jäte on kipattu painuvien savikerrosten päälle ja jätetäyttö ulottuu paikoin 15 m syvyyteen. Muussa täytteisä on mm. rakennusten purkujätteitä ja 4-6 puurunkoista 20-30 m pituisia proomua. Varovaisuusperiaatteen mukaisesti on syytä arvioida rakennuskorttelien 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.

Kaatopeikka-alueen reunaosat kunnostetaan massanvaihdolla ja eristämällä. Liikuntapuiston alueella kaatopeikkakaasujen muodostuminen jatkuu edelleen. Jätetäytön määrä alueella on huomattava ja jätteen poistaminen olisi myös maanrakennusteknisesti lähes mahdoton tehtävä. Kaatopeikka-alue kunnostaminen eristämällä mukaan lukien kaatopeikkakaasujen hallittu keräys näyttää varteenotettavimmalta toimenpiteeltä. Kunnostussuunnittelussa otetaan huomioon myös liikunta-alueen tulevat rakenteet ja käyttö. Kaatopeikan 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 normaaliin meriläjäytys-alueelle. Pilaantuneet sedimentit käsitellään ja eristetään siten, että niistä ei tapahdu liukenemista.”



Kuva 10. Jätkäsaarella olevia rakennuksia vuonna 1989 piirretyn opaskartan mukaan. Karttaan on merkitty silloiset makasiinirakennukset L1-L9. Kuvälähde: Helsingin kaupunginmuseon arkisto, opaskartta vuodelta 1989.

2.4 Satamatoimintojen ja Satamalaitoksen historiaa

Helsingin Satama on kirjoittanut nettisivuillaan kattavan historian satamatoimintojen kehityksestä ja taustoittanut syitä kehityksen taustalla. Teksti on liitetty referoimattomana tekstilainauksena viereiseen laatikkoon (jatkuen myös toiselle sivulle).



Kuva 11. Länsisatama vuonna 1938.
Kuvälähde: Pietinen Aarne Oy, Helsingin kaupunginmuseon valokuva-arkisto.

Kuva 12 (viereinen sivu oikealla). Laivoja Länsisataman Laivarannassa, Jätkäsaaren laituriissa vuonna 1959.
Kuvälähde: Valokuvaaja tuntematon, Helsingin kaupunginmuseon valokuva-arkisto

Vuonna 1812 Helsinki korotettiin Venäjän keisarin, Aleksanteri I:n käskykirjeellä Suomen autonomisen suuriruhtinaskunnan pääkaupungiksi. Keisarilliset kultaruplat panivat kehityksen liikkeelle: Helsingistä ja sen satamasta haluttiin kehittää Suomen kaupan ja vaurastumisen keskipiste. Kaupungin varsinainen satama siirrettiin nykyiseen Eteläsatamaan. Matalaa Kaupunginlahtea ruopattiin, läntiseen rantaan rakennettiin laitureita, makasiineja ja satama-altaat. Pohjoissatamasta taas muodostui vuosikymmenien mittaan tärkeä halkosatama ja sen uuden laiturin nimeksi vakiintui Halkolaituri. Purjelaivat ilmestyivät satamaan 1820-luvulla.

Uuden aikakauden vuonna 1837 aloitti siipiraslaiva Storfursten, joka kulki reittiä Turku-Helsinki-Pietari. Matkustajaliikenne oli vilkasta ns. kylpyläkaudella 1830-luvun lopulta 1850-luvun alkuun. Vieraita saapui etenkin Pietarista ja Tallinnasta. Ensimmäinen satamamestari nimitettiin 1839. Tämä oli alku satamalaitokselle. Helsingin ensimmäinen satamajärjestys, satamamestarin ohjesääntö annettiin 1845.

Vuonna 1863 Helsinkiin rakennettiin uusi satama Sörnäisiin. Sörnäisten satama toimi puutavaran lastaussatamana ja alueelle valmistui rautatie, joka avasi uusia mahdollisuuksia tavarankuljetukselle. Alkoi uusi puutavaran aika: tukit tulivat junalla suoraan Pääjäteeltä Sörnäisiin. Vuotta aiemmin valmistui Suomen ensimmäinen rautatie välillä Helsinki - Hämeenlinna ja vuonna 1870 ratayhteys Lahden kautta Pietariin ja Viipuriin.

Vuonna 1878 Eteläsatamaa alettiin laajentaa Katajanokalle. Vuonna 1889 Sörnäisten satamasta tuli myös öljysatama. Muutamassa vuodessa siitä kasvoi valtakunnan energiahuollolle elintärkeä kumppani. Vuonna 1894 Eteläsatama sai rautatien ja ensimmäisen nostokurjen. Seuraavana vuonna satamaradan kiskot vedettiin Katajanokalle asti. Satamatöiden koneellistaminen alkoi.

Suomen ensimmäinen varsinainen jäänmurtaja valmistui 1890. Hietalahden telakka rakensi Suomen ensimmäisen satamajäänmurtajan, Mercator-nimisen aluksen vuonna 1910.

Jäänmurrolle oli suuri merkitys, sillä aiemmin merenkulku oli aina seisahnutun vesien jäätyessä. Samalla pysähtyi myös Suomen ulkomaankauppa länteen ja Venäjälle.

Suomen itsenäistyminen 1917 antoi köyhän maan elinkeinotoiminnalle lisäpotkua, joskin yhteys Venäjään ja sen kauppaan katkesi. Sataman merkitys kasvoi ja Satamahallitus perustettiin 1921. Vuonna 1913 satama laajeni: Hietasaari ja Jätkäsaari yhdistyivät satama-alueeksi ja alueelle tulivat talletusmakasiinit, varastot ja nostokurjet. Saukon saarelle tehtiin 1925 hiilisatama, joka lopetti toimintansa 1977. Länsisatama alkoi saada muotonsa. Ulkomainen tavaraliikenne ylitti 1 miljoonaa tonnia vuonna 1927. Seuraavana vuonna saavutettiin myös uusi virstanpylväs, kun satamassa kävi yli 10 000 alusta. Kansa oli kyllästynyt kieltolakiin (1919 - 1932) ja salakuljetuksen huippuvuosi oli 1924. Pirtulaivat ja salakuljettajien merireitit pääosin Viroota, mutta myös Puolasta ja Saksasta kukoistivat. Merta ja saaria käytettiin hyväksi pirtun piilottamisessa.

Talvisota käytiin 1939 - 1940 ja sotatalven aikana satamakin oli kiinni viisi ja puoli kuukautta. Myös jatkosodan aikaan 1941 - 1944 satamassa oli hiljaista. Satamaakin pommitettiin, mutta aineelliset vahingot jäivät melko pieniksi. Upuusi jäänmurtaja S/S Turso jouduttiin luovuttamaan sotakorvauksena Neuvostoliitolle. Satama laajeni Munkkisaareen 1930-luvun puolessavälissä. Vuonna 1938 öljysatama siirrettiin paloturvallisuussyistä 1938 Sörnäisistä Herttoniemeeseen, jossa se toimi vuoteen 1992 asti. Laajasaloon rakennettiin 1950-luvulla uusi öljysatama. 1960-luvulle tultaessa Helsingin sataman ulkomainen tavaraliikenne ylitti 3 miljoonaa tonnia ja kokonaistavaraliikenne meni yli 4 miljoonan tonnin.

Suomalaiset olympiahaaveet murskautuivat, kun Helsingin vuoden 1940 olympiakisat jouduttiin perumaan vallitsevan kansainvälisen tilanteen takia. Sen sijaan 1952 oli merkkinvuosi Suomelle ja Helsingille, kun olympialaiset vihdoin voitiin toteuttaa pääkaupungissamme. Eteläsatamaan nousi Olympialaituri, jonka matkustajapaviljonki saatiin käyttöön kisoihin mennessä. Kruunuvuorenselän Sompasaari yhdistettiin 1950-luvulla täyttömaalla mantereeseen. 1961 sitä alettiin rakentaa ja se sulautui Sörnäisten satamaan. Tästä syystä Sörnäisten satamaa kokonaisuudessaan on kutsuttu myös Sompasaareksi. Sörnäisten satamasta kasvoi kaupungin tärkein tavaraliikenteen lauttasatama.



Autolauttaliikenne vakiinnutti paikkansa kuusikymmentäluvulla. Ensimmäinen lautta oli Sörnäisten satamaan liikennöivä MS Hansa Express vuonna 1963. Vuonna 1967 liikennöinnin aloittanut m/s Finlandia otti jo kyytiin 320 henkilöautoa; oli saunaosastot, elokuvateatteri ja yökerho. Tästä alkoi matkustajalauttojen kilpajuoksu.

Myös suuryksikköliikenne alkoi. Oivallettiin, että lasti kannatti pakata maissa valmiiksi, niin että lautan tullessa satamaan se purettiin ja siihen lastattiin valmiiksi pakatut suuryksiköt. Laivojen satamassaoloajat lyhenivät ja merikuljetusten kannattavuus nousi kohisten. Vuonna 1965 Tallinnan liikenne alkoi uudelleen sodan jälkeen.

1970-luvulla kehitettiin Länsisatamaa. Tynnyreiden tilalle tulivat kontit, jotka edellyttivät suuria nostureita. Ensimmäinen kontinosturi hankittiin ja Helsingin Vapaavarasto valmistui Bunkkeriin.

Matkustajaliikenne keskitettiin Eteläsatamaan ja lastilauttaliikenne Sörnäisiin. Eteläsataman matkustajalaituriin rakennettiin uloke Tukholman autolauttojen ajosillaksi ja säännöllinen, ympärivuotinen matkustajaliikenne alkoi jäävähvisteisten matkustajalauttojen käyttöönoton myötä vuonna 1972. Ulkomainen tavaraliikenne ylitti 4 miljoonaa tonnia.

Vuonna 1974 ensimmäiset punaiset laivat Viking 5 ja Viking 6 lähtivät Tukholman reitille Katajanokan altaan pohjukasta, presidentinlinnan edestä. Helsingin sataman kautta kulki ensimmäistä kertaa yli miljoona matkustajaa. Eteläsatama oli matkustajaliikenteen keskus ja Katajanokalle alettiin suunnitella uutta matkustajaterminalia. Tukholman reitille saatiin uudet Siljan lautat Bore Star, Svea Corona ja Wellamo.

Vuonna 1977 Katajanokan matkustajaterminali valmistui ja Finnjet aloitti varsinaisen liikenteensä toukokuussa. Laiva vei 1800 matkustajaa ja autot Helsingistä Travemündeeseen 23 tunnissa. Lokakuussa Länsisatamassa aloitti toimintansa konttiterminali, jolla lujitettiin Helsingin asemaa Suomen johtavana konttisatamana. Sörnäisiin konttiterminali saatiin 1982.

Vuonna 1980 ulkomainen tavaraliikenne ylitti 5 miljoonaa tonnia ja ennätykset tehtiin rikkomista varten. Viking Saga ja Viking Song

olivat entisiä suuremmat Vikingin uudet alukset ja seuraavana vuonna Eteläsatamasta alkoi liikennöidä uusi ja iso Silja Linen Finlandia ja sisaraluksensa Silvia Regina.

Vuonna 1984 Helsingin satamassa oli matkustajia yli 20 miljoonaa ja vientiä yli 2 miljoonaa tonnia. Helsingin Sataman matkustajamäärät nousivat tasaisesti. Vuonna 1989 saavutettiin kolmen miljoonan matkustajan raja. Suomessa elettiin kasinotalouden hurjia vuosia. Konttiliikenne ja kasvava maantiliikenne johtivat satamaratojen katoamiseen. Katajanokan viimeiset raiteet purettiin 1985 ja Kauppatorin ja Katajanokan välinen silta katosi 1989.

V. 1992 Satama oli laman säästötalkoissa mukana. Katajanokan vanhat varastot otettiin uusiokäyttöön: K12 oli nyt komea hotelli ja laiturivarasto K7 oli muutettu Marina Congress Centeriksi. Keväällä kävi viimeinen laiva Herttoniemen öljysatamassa, joka vapautui sen jälkeen asuntotuotannolle. Ruoholahden entiselle satama-alueelle oli nousemassa kokonainen uusi kaupunginosa.

Vuonna 1995 Suomesta tuli EU:n jäsen ja Helsingin kaupungin satamalaitoksesta tuli Helsingin Satama, jonka asema liikelaitoksena vahvistui entisestään. Länsisataman uusi matkustajaterminali, Länsiterminali otettiin käyttöön Tallinnan liikennettä varten.

Vuonna 1997 Helsingin sataman kautta kulki yli 8 miljoonaa matkustajaa ja ulkomainen tavaraliikenne ylsi yli 10 milj. tonniin. Vuonna 2003 Vuosaaren sataman rakentaminen päästiin aloittamaan 2003. Ajatus Vuosaaren satamasta oli jo olemassa kun Vuosaari liitettiin Helsinkiin 1966. Uuden tavarasataman rakentamista pohdittiin ankarasti: oli vaihtoehtoisten ratkaisujen selvitystä, keskustelua, muistioita ja seminaareja. Nykyisen sijaintipaikkansa satama sai vasta Helsingin vuoden 1992 yleiskaavassa.

Vuonna 2004 Helsingin sataman yksiköidyn tavaraliikenteen määrä ylitti 10 miljoonaa tonnia ja kokonaistavaraliikenne 12 milj. tonnia. Satamassa kävi myös ennätysmäärä aluksia 13 866 kpl ja kansainvälisessä risteilyliikenteessä ylittyi 200 aluskäynnin raja vuodessa.

Vuonna 2008 Vuosaaren satama otettiin käyttöön vuonna 2008.

Keskustan tuntumassa sijaitsevat rahtiterminalit suljettiin, ja niiden toiminnot siirrettiin Vuosaareen uudelle huippumodernille satama-alueelle. Suomen pääkaupunki ja sen tärkein satama Helsinki koki muodonmuutoksen.

Vuonna 2011 Ensimmäistä kertaa yli 10 miljoonaa laivamatkustajaa kulki Helsingin sataman kautta. Suosituin linja oli Helsingin ja Tallinnan väli ja toiseksi vilkkain Helsingin ja Tukholman välinen linja.

Vuonna 2015 Helsingin Satamasta tuli osakeyhtiö 1.1.2015 ja sai nimeksi Helsingin Satama Oy.

Vuonna 2017 helmikuussa Länsiterminali 2 avattiin Länsisatamassa. Huikean näköalan merelle tarjoava terminali on matkustuskomfortiltaan ja sujuvuudeltaan omaa luokkaansa ja palvelee nopeaa reittiliikennettä Helsingin ja Tallinnan välillä. Matkustajaterminaliin suunnittelussa huomioitiin mahdollisimman hyvin matkustamisen mukavuus, laivaliikenteen tarpeet sekä erilaiset ympäristönäkökohdat.

Lähde: Helsingin Satama Oy:n internet-sivut (<https://www.portofhelsinki.fi/helsingin-satama/historia#year-1500>)



Kuva 13. Länsisataman makasiineja joskus ennen Lars Sonckin toisen makasiinin rakentamista noin 1930-luvulla. Kuvälähde: Kuvaaja tuntematon, Aalto-yliopiston arkisto.

2.5 Säilyneestä vanhasta rakennuskannasta alueella

Länsisataman alueen vanhasta käytöstä jäljellä ovat Ruoholahdessa Kaapelitehdas, Alkon tehdas- ja varastorakennukset ja Salmisaaren voimalaitos, Jätkäsaarella sataman tiilimakasiinit ja toimistorakennukset ja Munkkisaarella entiset viljamakasiinit, Fordin toimistorakennus sekä telakkahallit. Saarista on muistumia alueen kadunnimistössä.

Jätkäsaaren rakennuskanta koostui ennen 2010-luvun taitetta pääosin satamaa palvelevista 1960- ja 1970-luvuilla rakennetuista halleista ja varastorakennuksista.

Kun tavarasatamatoiminnot siirrettiin Vuosaaren, alkoi Jätkäsaarella voimakas pääasiassa asuinrakennusten tuotanto, mikä on muuttanut alueen luonnetta vahvasti (merellisen) asuinalueen suuntaan. Nykyisin Jätkäsaari liittyy siltojen välityksellä myös Ruoholahden alueeseen kaupunkirakenteellisesti.

Jätkäsaarella on useita osayleiskaavassa

sekä yksittäisissä asemakaavoissa suojeltuja rakennuksia muistumina historiasta: Lars Sonckin vuosina 1935 ja 1923 suunnittelemaat makasiinirakennukset L2 (Tyynenmerenkatu 4) ja L3 (Tyynenmerenkatu 6) sekä Laivapojanaukiolla sijaitseva Lars Sonckin vuonna 1929 suunnittelema sataman hallintorakennus. Vuoden 2004 osayleiskaavan jälkeen kaavassa on suojeltu lisäksi "Huutokonttori" (1937, arkkitehti Gunnar Taucher, laajennusosa 1955, A. Hytönen & R.-V. Luukkonen, Hietasaarenkuja 1). Osayleiskaavassa suojeltavaksi listataan myös nykyinen terminaalirakennus T1, ent. makasiinirakennus L4 (Gunnar Taucher, 1939, Tyynenmerenkatu 8), mutta asemakaavassa suojelumerkintää ei vielä ole, sillä voimassa oleva kaava on peräisin edelleen vuodelta 1979.

Kaupunginmuseon lausunnoissa vuodelta 2004 sekä niiden pohjalta tehdyissä osayleiskaavan kirjauksissa on listattu lisäksi alueella olevia muita käyttökelpoisia rakennuksia: Tarmonkujalla sijaitseva 38 800 k-m2 suuruinen kappaletavaravarasto ("Bunkkeri" 1970, arkkitehti Luukkonen) ja matkustajasataman toimintaan liittyvä autotullausrakennus sekä Finnsteven pääkonttorin toimisto-osa.

Lähde: Osayleiskaavan selostus vuodelta 2004.



Kuva 14. Gunnar Taucher passikuvassa 1920-luvulla. Kuvälähde: Museoviraston kuvakokoelma.

2.6 Arkkitehti Gunnar Taucher (1886-1941)

Seuraava teksti on lainattu Kansallisbiografian sivuilta ja on Riitta Nikulan sivustolle kirjoittama kuvaelma Gunnar Taucherista:

”Helsingin kaupunginarkkitehti

Kaupunginarkkitehdeista tuli 1920-luvulla tärkeä uusi ammattikunta. He vaikuttivat ratkaisevasti siihen, minkä näköistä kaupunkia nuorena tasavallassa rakennettiin, kun kehitettiin kunnallishallintoa, koululaitosta ja sosiaalitointoa sekä aloitettiin sosiaalinen asuntotuotanto. Gunnar Taucher oli Helsingin kaupunginarkkitehti vuodesta 1923 kuolemaansa asti. Hänen johdolla suunittelut Helsingin työväenopisto sekä lukuisat kansakoulut ja asuintalot kuuluvat pohjoismaisen klassismin merkkiteoksiin.

Gunnar Taucher opiskeli arkkitehdiksi Polyteknillisestä opistossa, joka hänen valmistumisvuotenaan 1908 muutettiin Suomen Teknilliseksi Korkeakouluksi. Jo opiskeluaikanaan hän osallistui menestyksekkäästi ainakin yhteen arkkitehtuurikilpailuun yhdessä kurssitoverinsa Gösta Cajanusen kanssa. 1910-luvun alussa Taucher ja Cajanus suunnittelivat yhdessä seitsemän huvilaa Kulosaaren huvilakaupunkiin. Tilaajien erilaiset tarpeet ja nuorten arkkitehtien

kokeilunhalu tuottivat moni-ilmeistä arkkitehtuuria.

Syksyllä 1911 Helsingfors Magasins Ab järjesti Katajanokalle rakennettavan jättiläisvaraston julkisivujen suunnittelukilpailun. 142-metrinen julkisivu oli maan pisimpiä. Kilpailun ensimmäisessä vaiheessa ensimmäinen palkinto annettiin Rafael Blomstedtille, Gunnar Taucherille ja Gösta Cajanukselle. Heiltä ei kuitenkaan tilattu työtä, vaan se annettiin uuden kilpailun jälkeen 1912 Lars Sonckille. Taucher kimpaantui kirjoittamaan ankaran kritiikin vanhemman polven kollegaa ja kilpailun järjestäjiä vastaan, ja ”nuori kolmikko” leimautui epäkollegiaalisiksi kapinallisiksi.

Helsingin kaupungintalon suunnittelukilpailussa Taucher, Cajanus ja Blomstedt saivat 1913 kolmannen palkinnon. Sijoitus 23 osallistujan joukossa oli huomattava, koska ensimmäistä palkintoa ei jaettu ja toisen sai Armas Lindgren. Palkintolautakuntaan kuului kaksi keskeistä ruotsalaista vaikuttajaa, Isac Gustav Clason ja Carl Westman. Kaupungintalolle ajateltu paikka Senaatintorin ja Kauppatorin välillä oli vaativa. Kilpailuehdotusten historiallisten lainojen ja viittausten kirjavuus kertoo ajan tyylikäsitysten pluralismista. Taucher, Cajanus ja Blomstedt esittivät Kauppatorin puolelle ratkaisua, joka korkeine torneineen muistutti Kööpenhaminan 1905 valmistunutta raatihuonetta. Hanke hautautui maailmantalouden heikkenemiseen ja maailmansotaan. C. L. Engelin suunnittelema vanha seurahuone pelastui, ja 1932 se vihittiin

kaupungintaloksi kaupunginarkkitehti Taucherin suunnitteleminen kevyiden muutostöiden valmistuttua.

Vaikka Taucherin ikäpolvi vastusti ärhäkästi vanhemman polven kansallista romantiikkaa, se ei hakenut nopeaa irtiottoa perinteestä. Taucherin kirjoitukset ja suunnitelmat kertovat, miten hän etsi 1910-luvulla uutta ajanmukaista tyyliä, joka olisi samalla tavalla luonnollinen ja yksinkertainen kuin vanha kansanarkkitehtuuri. Nouseva klassismi sai etsinnässä vahvistuvan aseman.

Helsingin kaupunginvaltuusto nimitti Gunnar Taucherin kaupunginarkkitehdiksi lokakuussa 1923. Valintaan vaikutti se, että Taucher lupasi kokonaan luopua toiminnastaan yksityisarkkitehtina. Tämä oli silloin poikkeuksellinen uhraus. Taucher tiesi mihin ryhtyi, koska hän oli jo vuodesta 1913 toiminut kaupungin rakennusvalvojana.

Helsingin asuntopula oli ankara, ja kunnallinen asuntotuotanto oli tuskin lapsenkengissä. Sosiaaliviranomaiset kiistelivät siitä, kenelle vastuu asuntotuotannosta kuului. Ensimmäinen Taucherin suunnittelema kunnallinen työväenasuintalo oli samalla ensimmäinen, jonka kaupunki rakensi kivistä. Aikaisemmat tukitoimet olivat koskeneet puutaloja. Keuhkotautisille perheille Loviisankadulle rakennettu kolmikerroksinen kivitalo muistutti perushahmoltaan 1600-luvun kartanoita tai 1800-luvun alun kasarmeja. Vaikutelma voimistui,

kun koko kolmen rakennuksen suunnitelma toteutui 1931.

Kunnallinen työväenasuintaloryhmä Mäkelänkatu 37 - 43:ssa valmistui 1926. Kolmiosaisessa, 160 metrin pituisessa rakennuksessa oli 87 huoneen ja keittiön asuntoa sekä neljä myymälää. Asuntotyyppi oli parannus vallitsevaan hellahuonekäytäntöön, ja talon linnamainen ulkonäkö antoi asumiselle lisäarvoa. Ulkoarkkitehtuurissa näkyy saksalaisen Heinrich Tessenowin vaikutus, kapean rungon asuntojen sommittelussa ruotsalaisten mitoitusohjeet. Mäkelänkadun yhtenäinen katukuva täydentyi, kun kolme Taucherin johdolla suunniteltua nelikerroksista puolikunnallista asuintalota valmistui 1930 seuraavalle 200 metrin pituiselle tontille.

Työväenopisto valmistui Helsinginkadulle 1927. Sen suunnittelussa Taucheria avusti nuori Pauli Blomstedt, joka oli ollut mukana jo Mäkelänkadun ensimmäisen asuintalon suunnittelussa. Yhdessä koulurakennusten kanssa työväenopisto toi kansansivistyksen kaupunkikuvan kohokohdaksi. Käpylän kansakoulu (1928), Vallilan ruotsinkielinen kansakoulu (1932) ja Aleksis Kiven kansakoulu (1934) ovat edelleen alueittensa merkkirakennuksia.

Alppilan uusi vesilinna (suunnitelma 1937), Katajanokan uusi makasiinirakennus (1937) ja sähkölaitoksen talo Kampintorilla (1938) ovat kaikki verhotut tummaksi poltetulla tiilellä. Niiden

jäntevä arkkitehtuuri ei julista mitään tyyliuuntaa, ja harmonisista suhteista nauttii vain rauhallinen tarkkailija. Alvar Aallon toimiston suunnittelema laajennus täydensi sähkölaitoksen taloa hienotunteisesti.

Taucherin toimistossa olivat eri vaiheissa myös Sipoossa sijaitsevan Nikkilän mielisairaalan suunnittelutehtävät. Gunnar Taucherin päätyö alueella on 1926 valmistunut säterikattoinen, nelikerroksinen sairauspaviljonki.”

Lähde: Riitta Nikula, Julkaistu 9.10.2006
<https://kansallisbiografia.fi/kansallisbiografia/henkilö/3505>

2.7 Makasiinirakennus Katajanokalla

Kaupunginmuseo viittaa vuoden 2013 muistiossaan Katajanokalla sijaitsevaan Gunnar Taucherin aiempaan makasiinirakennukseen, joka on suojeltu jo 1980-luvulla. Seuraava teksti on suora lainaus muistiosta:

”Vertailun vuoksi voi todeta, että satamarakennuksia on huomioitu Katajanokan satama-alueen kaavoituksessa suojelumerkinnöillä. Taucherin varhaisempi varastorakennus vuodelta 1936, oli Katajanokalle suunniteltu tullimakasiini. Punatiilisen satamarakennuksen julkisivut on muotoiltu kaareviksi satamaraiteistoa mukaillen. Vuonna 1976 rakennus muutettiin Katajanokan terminaalirakennukseksi, minkä jälkeen se on kokenut runsaasti muutoksia. Näkyvin muutos on sen merijulkisivua hallitsevat matkustajasillat. Rakennus on suojeltu vuonna 1986 asemakaavassa merkinnällä sr-1.”

Katajanokka alueena on kaupunkikuvallisesti hyvin keskeisellä paikalla ja myös osa valtakunnallisesti merkittäviä kulttuuriympäristöjä ja kuuluu sen myötä Museoviraston ylläpitämälle RKY-listalle. Museoviraston RKY-sivustolla Katajanokkaa kuvaillaan mm. seuraavasti:

”Katajanokka on Helsingin Eteläsataman, merellisen kansallismaiseman, omaleimainen itäsiivu. Satama-alueen laiturirakennelmat ja rakennukset sekä niiden käytössä tapahtuneet muutokset heijastavat satamatoiminnan historiaa yli sadan vuoden ajalta. Katajanokan tiivis jugend-tyylisten asuinkerrostalojen korttelit ovat Euroopankin mittakaavassa poikkeuksellisen yhtenäisen kokonaisuus. Katajanokan kaupunkikuvan kiinnekohta on Uspenskin katedraali. Katajanokan nykyinen rakennuskanta heijastaa alueen rakentumista valtion laitosten, satamatoiminnon ja asumisen tarpeisiin.

Kaupunginlahdelle Eteläsatamaan avautuvassa kaupunkikuvassa etualalla on matalien, yleisilmeeltään punatiilisten makasiinien laiturialue, niiden takana kohoavien korkeampien rakennusten rintama ja ylimpänä on katedraali. Katajanokan pohjoisrannalla on mm. yhtenäinen rivi yksityisten kauppiaiden ja yhtiöiden rakennuttamia makasiineja, upseerikasino taustanaan tiiviit jugend-korttelit sekä saaren itäosassa monumentaalinen Merikasarmi. ”

Jätkäsaaren historia on nuorempi ja rakentunut voimakkaammin vasta viime vuosikymmenten aikana huvilasaarista täyttömaan avulla kaupunginosaksi, jolloin Jätkäsaarella ei ole yhtä vahvaa historiallista taustaa kuin Katajanokalla. Jätkäsaari ei ole alueena osa RKY-listausta.

Katajanokan makasiinirakennus on kuitenkin terminaali T1:n kanssa saman aikakauden tuotos sekä punatiilisenä rakennuksena melko samanhenkinen, vaikkakaan ei yhtä funktionalistinen kaarevine julkisivudetaljeineen ja oviaukkojen pielineen. Katajanokan terminaalille ominainen huolellinen ja korkeatasoinen työn jälki on myös toteutunut Jätkäsaaren makasiini L4:n kohdalla, joskin maaperän kanssa on perustusvaiheessa ollut jo ongelmia.

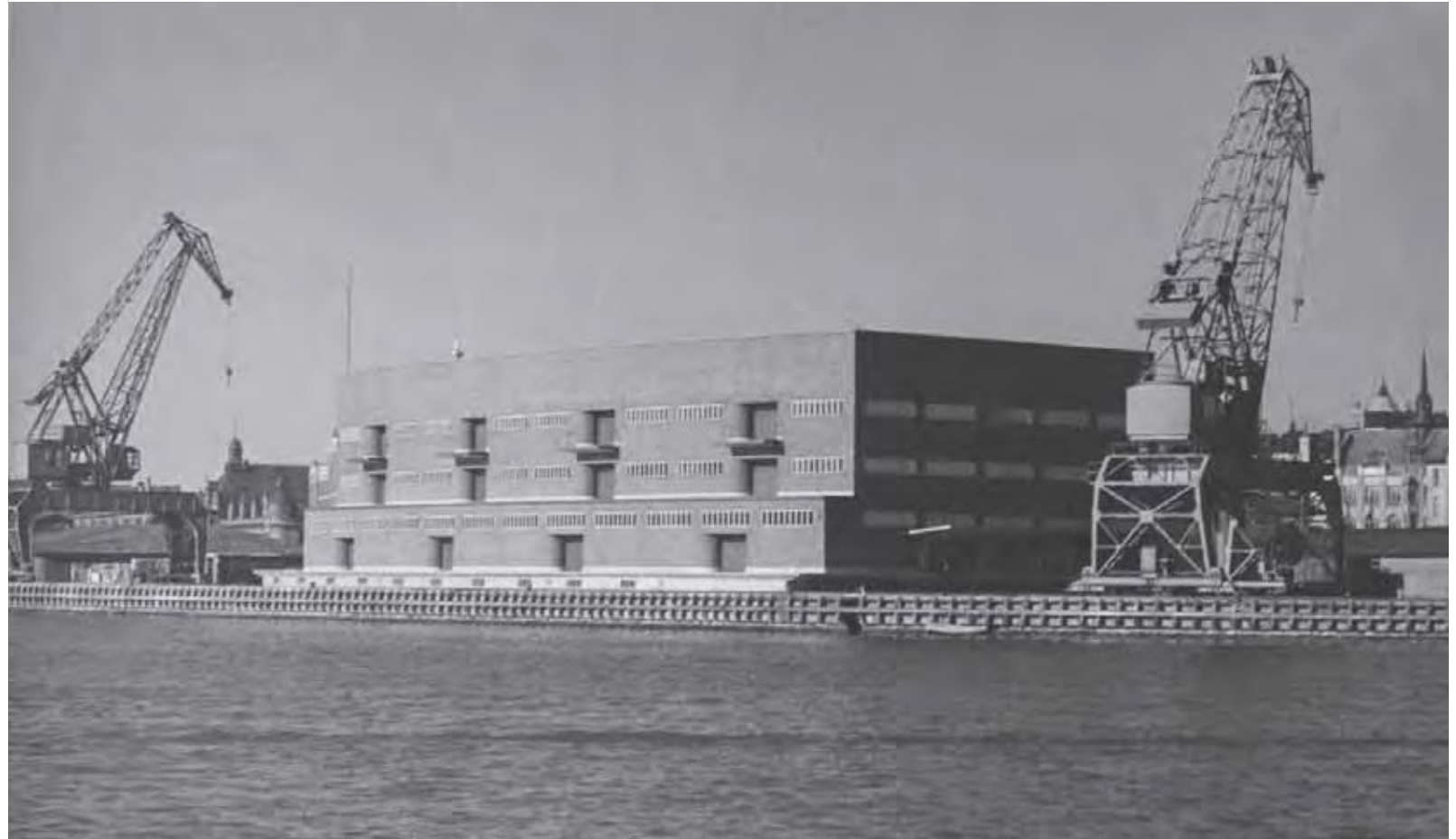
Lähteet:

Mäkinen, Anne. 2016. Rakennuksia Helsingiläisille. Gunnar Taucher kaupunginarkkitehtina 1924-1941.

Helsingin kaupunginmuseon muistio 24.9.2013. ”L4 Länsiterminaalin suojeluarvot, Tyynenmerenkatu 8, Jätkäsaari.” Sari Saresto, tutkija.

RKY-sivuston kuvaus Katajanokan vanhasta osasta: http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1549

Kuva 15. Gunnar Taucherin Katajanokalle suunnittelema tullija makasiinirakennus vuodelta 1936. Rakennus on Taucherin funktionalistisin työ. Nyttemmin tämäkin Taucherin makasiini on terminaalirakennukseksi muutettu Katajanokalla.
Kuvälähde: Iffland H, Helsingin kaupunginmuseon valokuvaarkisto



Kuva 16. Katajanokan satamamakasiinin sisätäila vastavalmistuneena 1937.
Kuvälähde: Iffland H, Helsingin kaupunginmuseon valokuvaarkisto



3 Rakennuksen kuvaus

3.1 Rakennuksen tilallinen kokonaisuus ja arkkitehtuuri

Gunnar Taucherin vuonna 1939 valmistunut punatiilinen makasiinirakennus L4 on suunniteltu alun perin varastorakennukseksi sataman toimintoja palvelemaan.

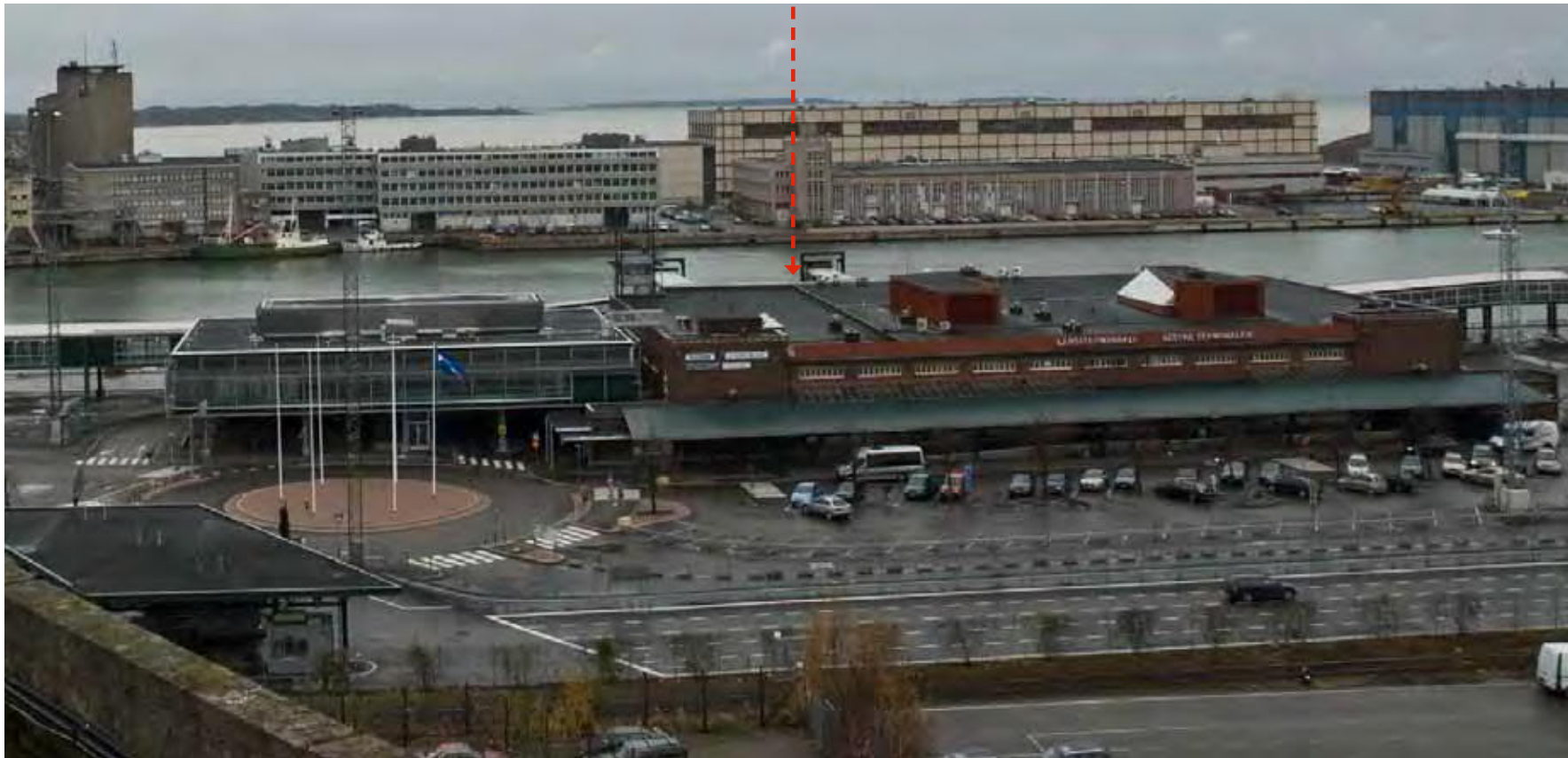
Rakennus toimikin varastokäytössä aina 1990-luvulle saakka, jolloin se muutettiin matkustajaterminaaliksi, jollaisena se on siitä lähtien toiminut. Vuonna 2017 terminaalin käyttö väheni uuden terminaalin rakennus T2:n valmistuttua. Tällä hetkellä Venäjälle suuntautuvan laivaliikenteen ollessa tauolla terminaali on väliaikaiskäytössä mm. tullin muissa toiminnoissa.

Rakennuksessa on kaksi maanpäällistä kerrosta ja lisäksi kellarikerros, jossa kulkee ajettava huoltokäytävä koko rakennuksen pituudelta pääsisäänkäyntijulkisivun puolella pitkittäissuuntaisesti. Kellarikerroksessa on yhteensä kaksi kahden väestönsuojahuoneen ryhmää, joihin on osoitettu myös uuden Länsiterminaali T2-rakennuksen väestönsuojapaikkoja. Väestönsuojatilat eivät ole alkuperäisiä vaan ne on rakennettu myöhemmin.

Rakennuksessa on alun perin ollut koksipolttoinen keskuslämmitys ja henkilökunnan toimistotilat ovat olleet lisäksi eristettyjä. Tuolloin rakennuksen merenpuoleiselle julkisivulle on tehty myös koksiluukut, jotka edelleen ovat näkyvissä säilyneenä kerrostumana.

Rakennus edustaa 1930-luvun funktionalistista teollisuusarkkitehtuuria. Toteutus on ollut huolellista ja yksityiskohtiin erityisesti henkilökunnan tiloissa on kiinnitetty erityistä huomiota. Materiaalit näissä tiloissa ovat olleet työselityksen mukaan ensiluokkaisia. Alun perin hyvin avonaiset tilat ovat muuntojoustavia, sillä jakavia väliseiniä on ollut vähän, mutta pienet ikkunat ja matala kerroskorkeus tekee tiloista pimeän tuntuista ja tiheä pilariväli erityisesti alemmissa kerroksissa vaikeuttaa tilojen monikäyttöisyyttä.

Rakennuksessa on loiva kumibitumikermipintainen pulpettikatto, joka katutasosta katsottuna näyttää ennemminkin tasakatolta. Vesikatto on uusittu vuonna 1993, jonka yhteydessä osa vesikatosta on korotettu. Rakennuksen



Kuva 17. Makasiinirakennus L4 vuonna 2008. Vesikaton korotusosan alkamiskohta merkitty nuolella (kohdan oikean puoleinen vesikatto-osio korotettu).
Kuvälähde: Hakli Kari, Helsingin kaupunginmuseon valokuva-arkisto

julkisivu on tehty erikoismittaisesta poltetusta punatiilestä, johon polton yhteydessä on jäänyt hieman laikukas vaikutelma ilmettä tuomaan. Julkisivujen yläreunassa kiertää pystyyn aseteltujen tiilien muodostama koristeellinen reunus. Alkuperäiset syöksytorvet ja vesikourut ovat olleet kuparisia, mutta sittemmin syöksyt on uusittu pinnoitettuihin tavanomaisiin ruskeisiin peltisyöksyihin ja vain vihreäksi patinoituneet kupariset kourut ovat jäljellä.

Alkuperäiset, valkoiseksi maalatut sisäänaukeavat ikkunat ovat olleet laadukkaasti mäntypuusta tehtyjä, mutta osa ikkunoista on myöhemmin vaihdettu puu-alumiini-ikkunoiksi. Alkuperäiset teräsotot ovat vaihdettu uusiin 1993. Pääsisäänkäynnin edustalle on tehty pitkä sisäänkäyntikatos 1990-luvulla terminaalikäyttöön muutettaessa. Tuolloin on purettu aiemmat katosrakennelmat. 2000-luvulla rakennuksen pohjoispäättyyn on tehty laajennusosa. Merenpuoleista julkisivua peittää matkustajasillat.

Sisätiloissa muutoksia terminaalikäyttöä varten on tehty rakenteisiin. Esimerkiksi aulaan on tehty sisäporrasyhteys 1. ja 2. kerroksen välille ja niiden yläpuolelle avattu valoaukkoja vesikatolle.

PES-Arkkitehdit
Länsisatama T1 RHS

Terminaalirakennus on perustettu 300mm² x 300mm² teräsbetonipaaluille. Kellarin lattian ja vesikaton rakenteena on ylälaattapalkisto. Kellarin ja 1. kerroksen katon ovat sieniholveja, toisen kerroksen kattoa kannattavat 4-aukkoiset niveljalkaiset kehät.

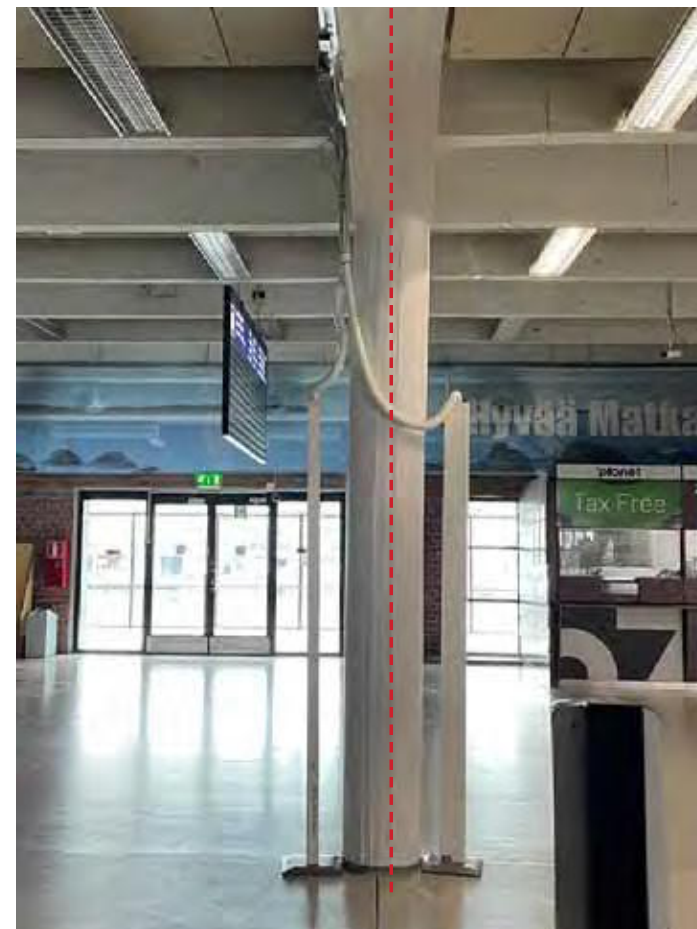
Rakennuksen pilarit ovat valkoiseksi maalattuja paikalla valettuja, lautamuottipintaisia teräsbetonipilareita. Kellarin ja 1. kerroksen pilarit ovat halkaisijaltaan tavanomaisempia pyöreitä, yläosastaan neliömäisesti levitettyjä pilareita. Toisen kerroksen pilarit ovat halkaisijaltaan ovaalimaisia elegantisti ylöspäin leventyviä. Pilarit ja katossa näkyvät pilarien päällä kulkevat palkit on maalattu valkoisiksi.

Rakennuksessa on todettu vajoama vuonna 1979, jonka seurauksena rakenteisiin on syntynyt halkeamia. Korjaustoimenpiteitä on tehty heti vajoaman todettua. Halkeamien etenemistä rakenteissa on seurattu viimeksi vuonna 2018, mutta todettu niiden etenemisen olevan hyvin vähäistä, eikä uusille toimenpiteille ole ollut tarvetta. Rakennuksen keskellä kulkee alkuperäinen liikuntasauva. Liikuntasauvan kohdalla oleva pilari 2. kerroksessa on kuitenkin silmämääräisesti edelleen hieman vinossa.

8 – 09 – 2022

Tilavuus :
vanha osa 45 061 m³,
laajennus 7 550 m³

Bruttoala :
vanha osa 10 633 m²,
laajennus 1 394 m²



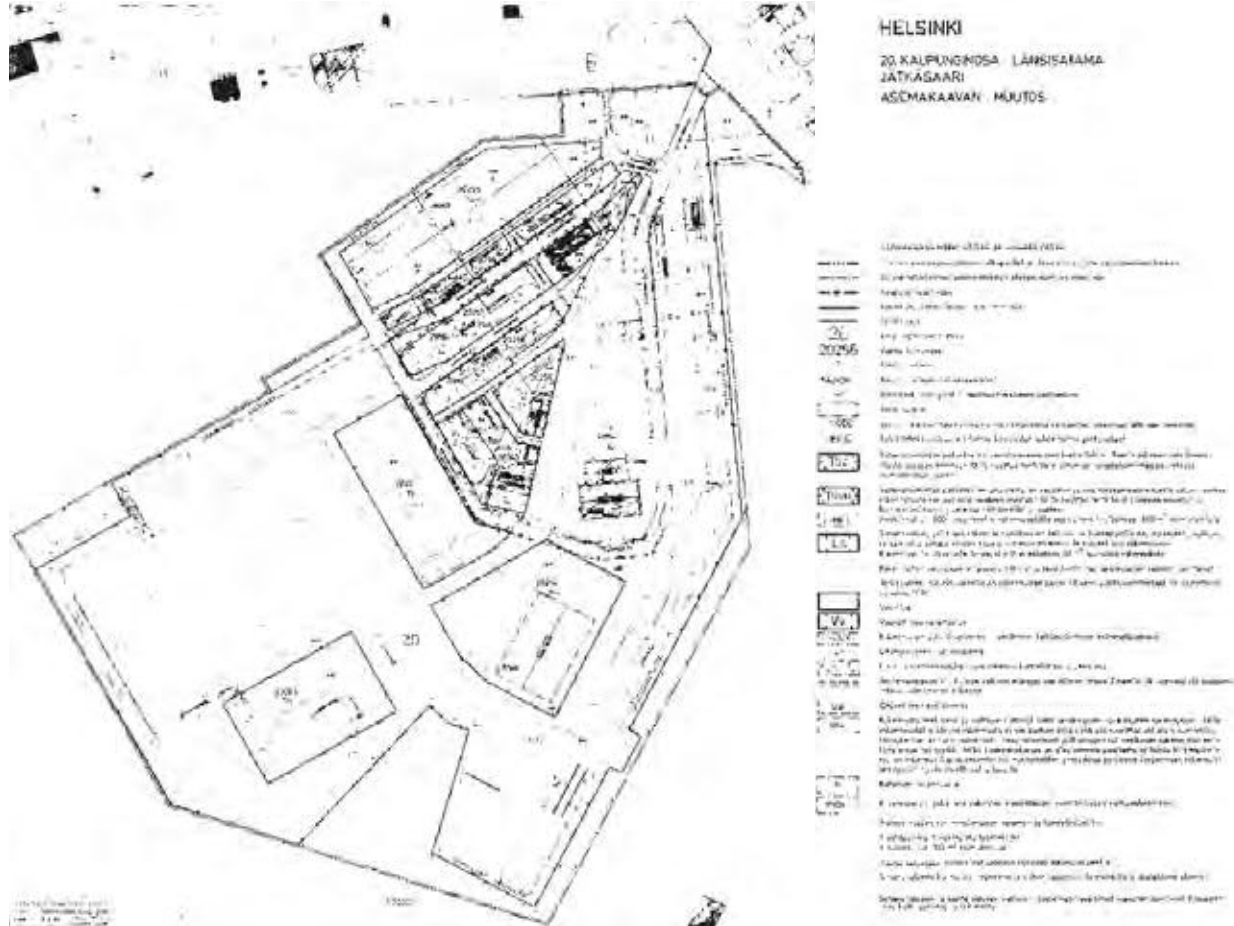
Kuva 18. Pilarin notkahdus näkyy 2. kerroksen hallitilassa silmämääräisestäikin tarkasteltuna.

3.2 Kaava ja kaavamääräykset

Rakennus sijaitsee satamatoimintojen korttelialueella (LS). Rakennus on osayleiskaavassa suojeltu merkinnällä sr. Asemakaava on vuodelta 1979, missä suojelumerkintää ei ole.

Asemakaava (vahvistettu 12.12.1979, muutos numero 8043).

Satama-alueen voimassa oleva asemakaava on vuodelta 1979. Makasiinirakennus L4 (nyk. terminaali T1) sijaitsee satama-alueella ja sataman toimintaa palvelevien varistorakennusten korttelialueella (LS) : "satama-alue, jolle saa rakentaa tarvittavien laituri- ja kuormaustilojen, raiteiden, kulkuteiden sekä autopaikkojen lisäksi sataman toiminnalle tarpeellisia rakennuksia. Rakennusalan ulkopuolelle saa sijoittaa enintään 30m2 suuruisia rakennuksia. Rakennusten vaakasuorien pääsuuntien on oltava tontin tai rakennusalan rajojen suuntaiset." Asemakaavaan on myös kirjattu, että Jätkäsaaren laiturin varrella rakennusten pääasiallisena julkisivumateriaalina on käytettävä punaista tiiltä.



Kuva 19. Voimassa oleva asemakaava vuodelta 1979. Rakennus sijaitsee satamatoimintojen korttelialueella (LS). Asemakaavassa rakennuksella ei ole suojelumerkintää. Kuvälähde: Helsingin kaupungin karttapalvelu

Vuoden 1979 asemakaavassa L4-rakennuksella ei ole suojelumerkintää. Sen sijaan Lars Sonckin suunnittelemat makasiinirakennukset L2 ja L3-makasiinit ovat jo tässä kaavassa merkitty ark-merkinnällä rakennustaiteellisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaiksi rakennuksiksi.

Vuoden 1979 kaavamuutosselostuksessa mainitaan, että satama-alueen asemakaavan tulee olla mahdollisimman joustava, koska asemakaavan olisi luotava edellytykset sataman toiminnoissa jatkuvasti tapahtuville muutoksille. "Kansainvälinen merenkulun kehitys määrittelee satama-alueiden muutos- ja rakentamistarpeet. Tästä esimerkkinä mainittakoon 1970-luvulla tapahtunut lastilauttaliikenteen (ro-ro) kehitys. Alueen kenttäalueiden ja kulkuväylien ("katujen") jäsentelyä olisi täten voitava joustavasti muuttaa toiminnassa tapahtuvien muutosten edellyttämällä tavalla."

Tällä hetkellä (elokuu 2022) länsiterminaali T1:n alueelle on tekeillä uusi asemakaava.

Osayleiskaava (piir. 11350, päiväys 18.11.2004, saanut lainvoiman 18.8.2006)

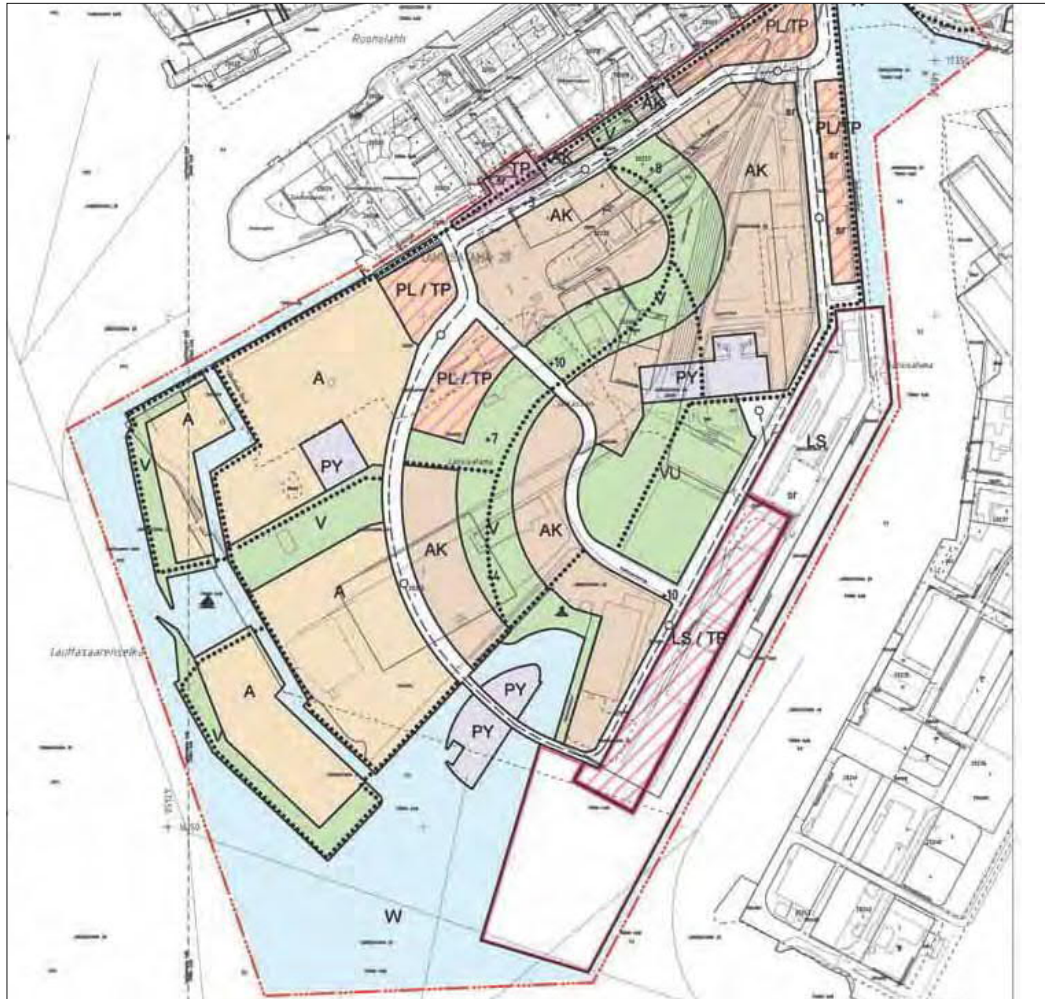
Vuonna 2004 alueelle on tehty osayleiskaava, joka käsittää 20. kaupunginosan (Länsisatama) alueen, joka rajautuu luoteessa Ruoholahteen ja koillisessa Mechelininkatuun ja Hietalahdenrantaan. Idässä ja kaakossa alue rajautuu mereen. Alueen itäreuna muodostaa alueen julkisivun kantakaupunkiin ja alueella toimiva matkustajasatama on osa tätä. Jätkäsaaren osayleiskaavan koko on 86 hehtaaria, josta valtaosa on tehty täyttömaalla vanhojen saarien ympärille.

Osayleiskaavassa länsiterminaalin T1 -rakennusta esitettiin suojeltavaksi Helsingin kaupunginmuseon toimesta. Suojelutavoite otettiin osayleiskaavassa huomioon ja rakennus on merkitty siinä suojelluksi rakennukseksi (sr). Kaupunginmuseon antamista lausunnoista on kirjoitettu tarkemmin kohdassa 2.3. "Suojelustatus ja kaupunginmuseon lausunnot".

Osayleiskaavassa terminaalirakennus T1 kuuluu edelleen satama-alueen korttelialueelle (LS), jonne saa rakentaa

liikenteen hoidon kannalta tarpeellisia tiloja. Tässä kaavassa Lars Sonckin sr-merkinnällä suojellut makasiinit L2 ja L3 eivät enää ole osa satama-alueetta (LS), vaan kuuluvat PL/TP-korttelialueelle, joka on varattu lähipalveluille, asunnoille ja työpaikoille.

Lähde: Asemakaavan muutoksen selostus koskien 15.2.1979 päivättyä asemakaavaa no 8043. Lähde: Kaupunginmuseon muistio 24.9.2013,



Merkin nimi	Merkin kuvaus	Merkin kuvaus
AK	Asuinalue, kaksikerroksinen	Asuinalue, kaksikerroksinen
A	Asuinalue, nelikerroksinen	Asuinalue, nelikerroksinen
PL/TP	Asuinalue, nelikerroksinen, puutarha	Asuinalue, nelikerroksinen, puutarha
PY	Asuinalue, nelikerroksinen, puutarha	Asuinalue, nelikerroksinen, puutarha
U	Asuinalue, nelikerroksinen, puutarha	Asuinalue, nelikerroksinen, puutarha
LS/TR	Asuinalue, nelikerroksinen, puutarha	Asuinalue, nelikerroksinen, puutarha
W	Asuinalue, nelikerroksinen, puutarha	Asuinalue, nelikerroksinen, puutarha

Kuva 20. Voimassa oleva osayleiskaava. Osayleiskaavassa makasiinirakennus L4 on merkitty sr-merkinnällä. Kuvälähde: Helsingin kaupungin karttapalvelu

3.3 Suojelustatus ja kaupunginmuseon lausunnot

Helsingin kaupunginmuseo on antanut kaksi lausuntoa ja yhden muistion liittyen Jätkäsaarella sijaitseviin makasiinirakennuksiin, joista yksi on rakennushistoriaselvityksen kohteena oleva makasiinirakennus L4 (nyk. Länsiterminaali T1).

Kaupunginmuseon vuoden 2004 lausunto

Ensimmäinen lausunto on annettu osayleiskaavaehdotusta varten vuonna 2004, missä otetaan kantaa Jätkäsaaren alueen suojelutavoitteisiin. Lausunnossaan kaupunginmuseo esittää makasiinirakennus L4:n (nyk. Länsiterminaali T1:n) suojeltavaksi merkinnällä sr-2 kulttuurihistoriallisesti merkittävänä rakennuksena, joka on arvokas kaupunkikuvallisesti ja historiallisesti.

Osayleiskaavassa kaupunginmuseon lausunto suojelutavoitteineen on otettu hyvin huomioon, mutta tuolloin suojeltavaksi ajatellusta Länsiterminaali T1-rakennuksesta on sr-suojelumerkintä jäänyt kaavakartasta pois, mikä on sittemmin korjattu.

Lainaus kaupunginmuseon vuoden 2004 lausunnosta sivulta 2:

”Länsiterminaali

Kaupunginarkkitehti Gunnar Taucherin alun perin varastoksi 1938 suunnittelema rakennus L4. Taucher toimi kaupunginarkkitehtinä 1924-1941 johtaen kaupungin omien rakennusten suunnittelutyötä Helsingin rakennuskonttorin talonrakennusosastolla. Rakennus muutettiin 1990-luvulla matkustajaterminaaliksi. Teräsbetonirakenteinen punatiilellä vuorattu varasto on erinomainen esimerkki 1930-luvun teollisuusarkkitehtuurista. Kaksikerroksinen rakennus kuuluu funktionaalisen teollisuusarkkitehtuurin korkealaatuisiin varastorakennuksiin ja on kaupunkikuvallisesti tärkeä.

Suojelu: Sr-2”

Kaupunginmuseon muistio vuodelta 2013

Kaupunginmuseolta on pyydetty vuonna 2013 uudelleen arviointia liittyen makasiinirakennus L4:n suojeluun, sillä rakennukselle annettu suojelumerkintä sr on ollut ristiriidassa satama-alueen laajempien kehittämissuunnitelmien kanssa.

Kaupunginmuseon lausunnossa kerrataan makasiinirakennus L4:n olevan erinomainen esimerkki 1930-luvun teollisuusarkkitehtuurista ja punatiiliseen julkisivuineen rakennus kuuluu funktionalistisen teollisuusarkkitehtuurin korkealaatuisiin varastorakennuksiin.

Lausunnossaan kaupunginmuseo myös viittaa Katajanokalla olevaan Gunnar Taucherin suunnittelemaan varhaisempaan, vuonna 1936 valmistuneeseen punatiiliseen satamamakasiinirakennukseen, joka on suojeltu jo vuonna 1986 asemakaavassa merkinnällä sr-1. Katajanokan punatiiliset

satamarakennukset on toisaalta huomioitu osana valtakunnallisesti merkittävää rakennuttua kulttuuriympäristöä ja se on listattu Museoviraston RKY- kohteeksi, mutta Jätkäsaarella tai Länsisatamalla tätä statusta ei ole.

Kaupunginmuseo on lausunnossaan arvioinut L4- rakennuksen olevan hyvässä kunnossa, mutta terminaalikäytössä sekä sisätilat että julkisivut ovat kokeneet osittain muutoksia ja tällä hetkellä esimerkiksi merenpuoleista julkisivua peittää matkustajasillat. Lisärakentamisten ja muutosten myötä rakennus on menettänyt alkuperäistä arkkitehtonista identiteettiään. Kuitenkin sen keskeiset arkkitehtoniset ominaispiirteet olisi mahdollista vielä palauttaa lausunnon mukaan.

Kaupunginmuseo pitää lausunnossaan erittäin valitettavana sitä, ettei osayleiskaavan mukaiselle suojelulle näytä olevan mahdollisuuksia sataman massiivisen uudisrakentamisen yhteydessä, jossa matkustajaterminaali (makasiinirakennus)

on jäämässä sataman kehittämisen jalkoihin. Lausunnossaan kaupunginmuseo toteaa, että makasiinirakennuksen purkamisella menetetään yksi kerrostuma satamatoimintojen historiaa ja yksi laadukas esimerkki kaupunginarkkitehti Gunnar Taucherin tuotannosta sekä Helsingin omasta kunnallisesta suunnittelusta ja rakentamisesta.

Kaupunginmuseon lausunto v.2019 asemakaavan oas:sta

Uudessa asemakaavaehdotuksessa Jätkäsaaren satama-aluetta on esitetty kehitettäväksi laivaliikenteen sujuvoittamisen ehdoilla.

Asemakaavaehdotuksessa alueelle mahdollistettaisiin uuden Schengen- aluetta palvelevan terminaalirakennuksen rakentamisen ohella myös muita ko. toimintaa palvelevaa uudisrakentamista. Tämä tarkoittaisi nykyisen Länsiterminaali T1-rakennuksen (ent. makasiinirakennus L4) purkamista.

Myös tässä lausunnossaan kaupunginmuseo pitää erittäin valitettavana, ettei osayleiskaavan mukainen suojelu voi toteutua satama-aluetta kehitettäessä ja että rakennuksen purkamisella menetetään tärkeä kerrostuma paitsi satamatoimintojen historiaa, myös yksi laadukas esimerkki Gunnar Taucherin ja Helsingin kunnallisesta suunnittelusta ja tuotannosta.

Kaupunginmuseo korostaa lopuksi lausunnossaan, että suunnittelualue on osa Helsingin merellistä julkisivua, joka näkyy laajalle ja on rakennuspaikkana vaativa. Asemakaavalla tulisi varmistaa rakentamisen laadukkuus, myös maisemallisesti ja kaupunkikuvallisesti.

Tässä kappaleessa viitatus Helsingin kaupunginmuseon muistiot ja lausunnot löytyvät kokonaisuudessaan liitteestä 3.

Lausunnon kirjoittamisen aikaan ei ilmeisesti ole ollut vielä tiedossa Eteläsatamaan kohdistuvia maankäyttömuutoksia tai Länsisataman satamatunnelin sijoittumista alueelle. Näistä kerrotaan lisää seuraavassa kappaleessa 3.4. Makasiinin tulevaisuus.

3.4 Makasiinin tulevaisuus

Osayleiskaavassa vuonna 2004 on hahmoteltu sataman tulevaisuutta seuraavanlaisesti: "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 raitiovaununpysäkki on noin kilometrin päässä."

Osayleiskaavan ilmestymisen jälkeen matkustaja- ja rahtimäärät ovat laivaliikenteessä lisääntyneet entisestään. Lisäksi Helsingin paikallisuutisten tekemän artikkelin (26.1.2022) mukaan Helsingin satamien toimintoja on tulevaisuudessa tarkoitus järjestää uudelleen siten, että Tallinnan laivat keskitetään jatkossa Länsisatamaan ja Ruotsin laivat Katajanokalle, lisäksi terminaalitoiminnoista Eteläsatamassa on tarkoitus luopua lähes kokonaan vuoteen 2030 mennessä.

Eteläsataman vapauttaminen edellyttää satamatoimintojen keskittämistä Länsisatamaan ja Katajanokalle ja näiden alueiden uudelleen järjestelyä kasvavien matkustaja- ja liikennemäärien hallitsemiseksi. Jos Länsisatamaan tai Katajanokalle ei saada luotua riittäviä edellytyksiä matkustaja- ja liikennemäärien hallitsemiseksi, ei Eteläsatamaa voida vapauttaa satamatoiminnoista nykyisessä tilanteessa.

Keskeinen tontti Eteläsatamassa Kauppatorin laidalla kaupunkikivallisesti tärkeällä paikalla on tämän seurauksena vapautumassa "arkkitehtuuri- ja design-museolle, muulle kehittämiselle sekä vapaalle oleskelulle". Ainoastaan kesäsesonkia palvelemaan on tarkoitus jättää pienempää risteilijäliikennettä, esimerkiksi katamaraanitoimintaa varten. Helsingin kaupunginhallitus on hyväksynyt alkuvuodesta sataman kehittämisohjelman vuosille 2022-2030.

Kehittämisohjelmassa lisääntyviä ajoneuvoliikennevirtoja hallitsemaan on suunnitelmassa rakentaa tunneli Länsisataman ja Länsiväylän



väliin. Nykyinen Gunnar Taucherin suunnittelema makasiiniterminaali L4 osuu suunnitelmissa tunnelin suuaukolle ja sen myötä terminaalirakennus on esitetty purettavaksi. Hietalahdenrantaan lähempänä sijaitsevat Lars Sonckin sr-1 suojellut makasiinirakennukset L2 ja L3 sen sijaan viitesuunnitelman mukaan

jäävät paikalleen. Valtuustossa puoltavaa päätöstä perusteltiin sataman elinvoiman varmistamisella ja pidettiin tärkeänä sitä, että toimintaedellytykset ovat kunnossa.

Lähteet:

Salomaa, Marja. 2022. Helsingin sanomat. Helsingin Jätkäsaareen suunnitellaan tunnelia, joka kulki suoraan Länsiväylälle <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000008696157.html>

Bäckgren, Noona. 2022. Helsingin sanomat. Helsingin kaupunginvaltuusto hyväksyi Jätkäsaaren satamatunnelin rakentamisen, Eteläsataman satamatoiminnot lakkautetaan <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000007781681.html>

Kuva 21 (viereisellä sivulla vasemmalla)
Länsisataman kehityssuunnitelmia.
Kuvälähde:
<https://www.helsinginuutiset.fi/paikalliset/4505202>

Kuva 22 (oikealla). Ilmakuva vuodelta 2016,
kun uusi Länsiterminaalirakennus T2 on
ollut rakenteilla.
Kuvälähde: Suomen Ilmakuva Oy, Helsingin
kaupunginmuseon valokuva-arkisto

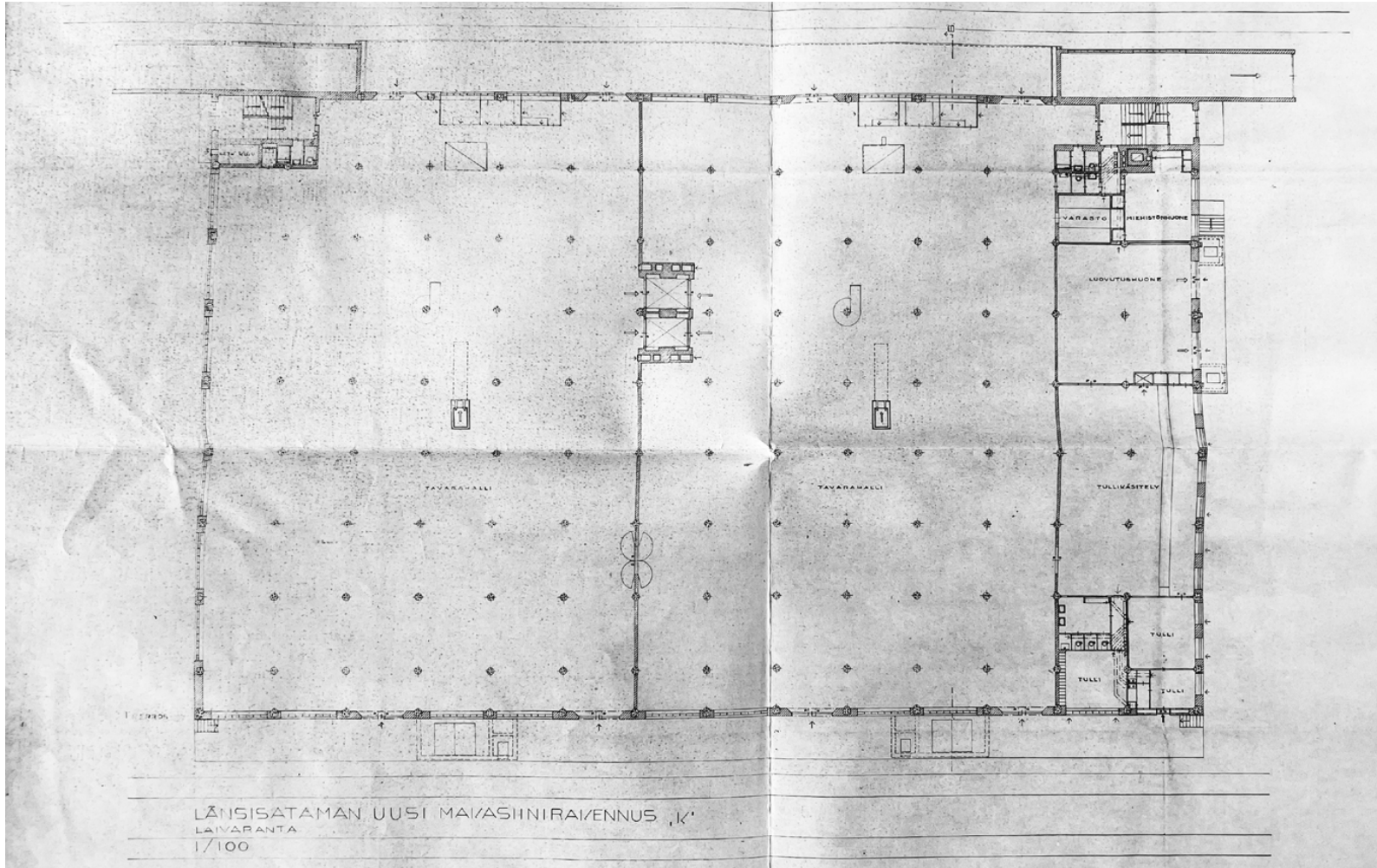


4 Alkuperäinen tilanne

Sataman omassa arkistossa olleiden piirustusten joukossa on tallessa myös muutamia alkuperäisiä työselityksiä vuodelta 1938.

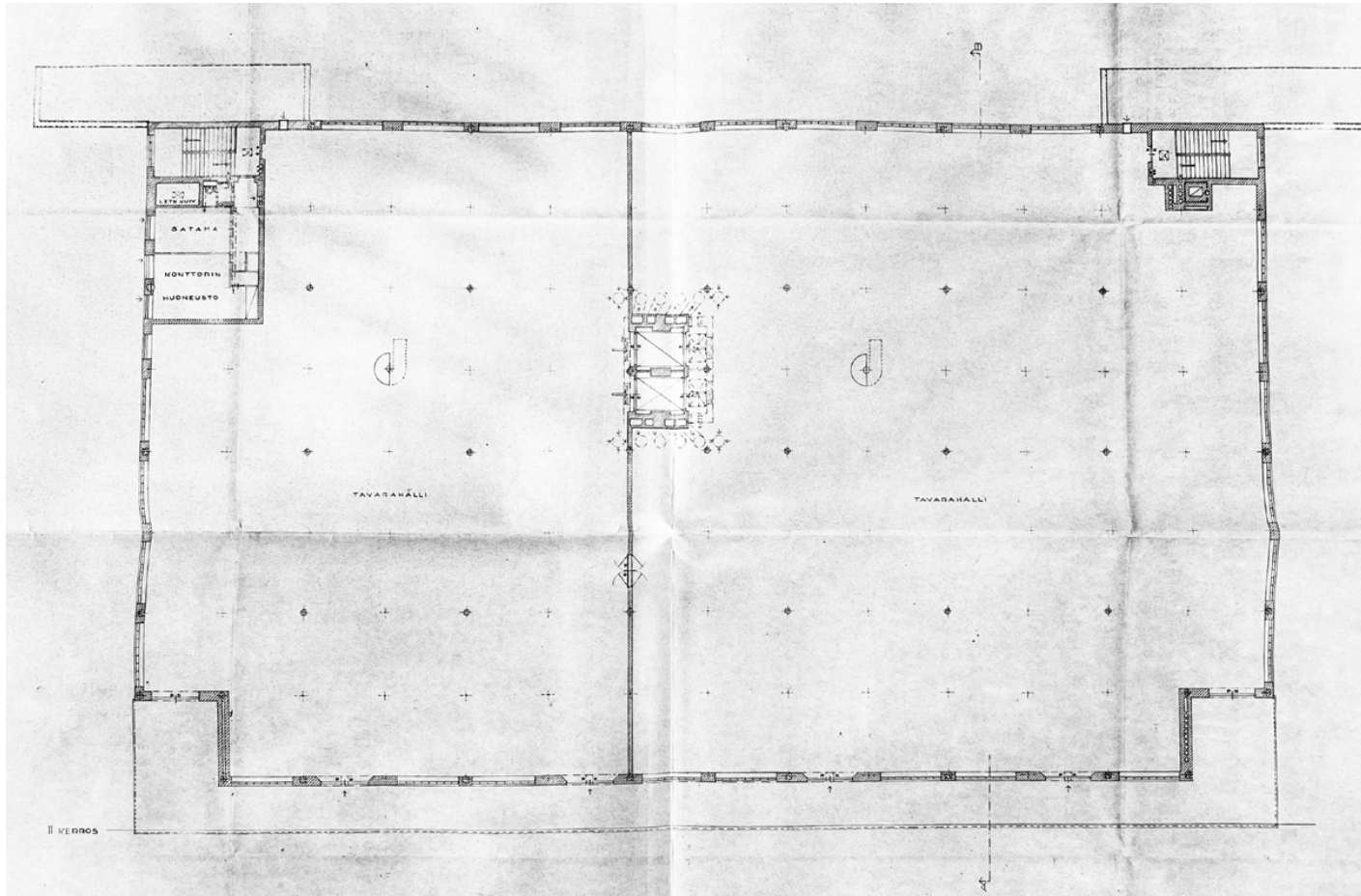
Urakkasopimuksen liitteenä ollut työselitys päivämäärällä 22.12.1938 oli viimeisin versio, ja sitä on käytetty tämän tekstin pohjana.

Työselityksessä on käytetty silloisen ajankohdan mukaisia termejä, kuten rautabetoni teräsbetonin sijaan, ja koska osa tekstistä on referoitua ja osa suorina lainauksina, niin yhtenäisyyden vuoksi tässäkin luvussa käytetään vain termejä, joita työselityksessä on käytetty.



Kuva 23: Alkuperäinen pohjapiirustus vuodelta 1938.

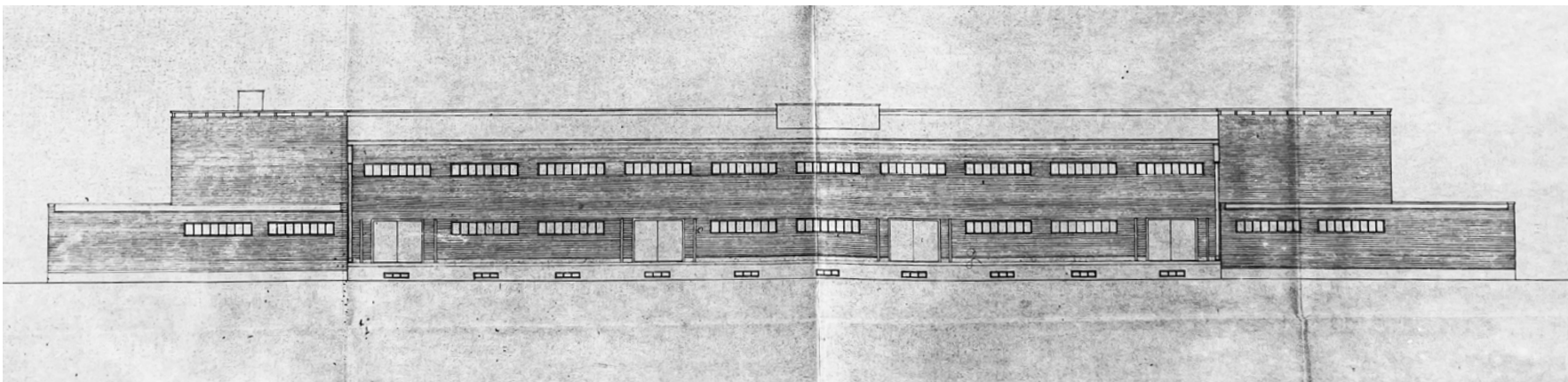
1. Kerros



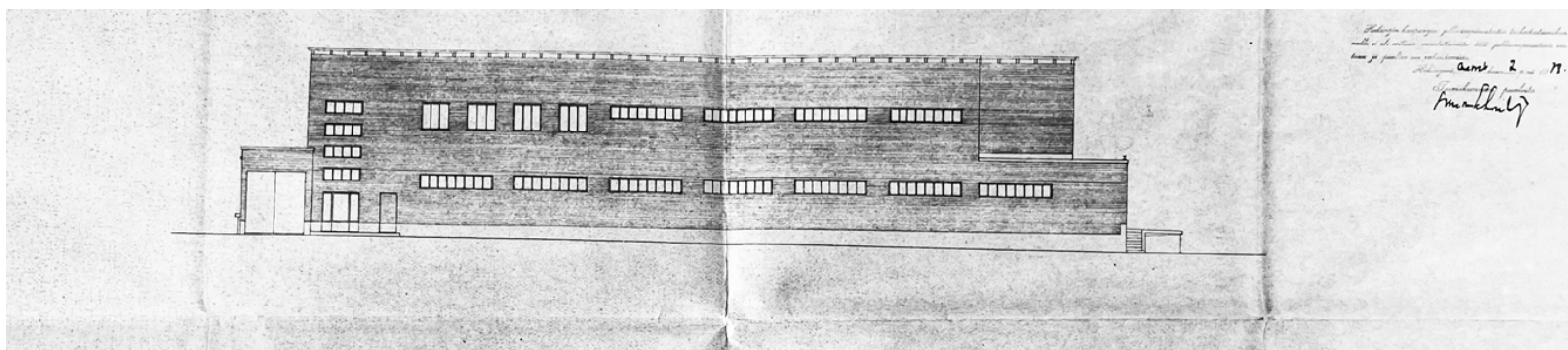
Kuva 24. Alkuperäinen pohjapiirustus vuodelta 1938.

2. Kerros

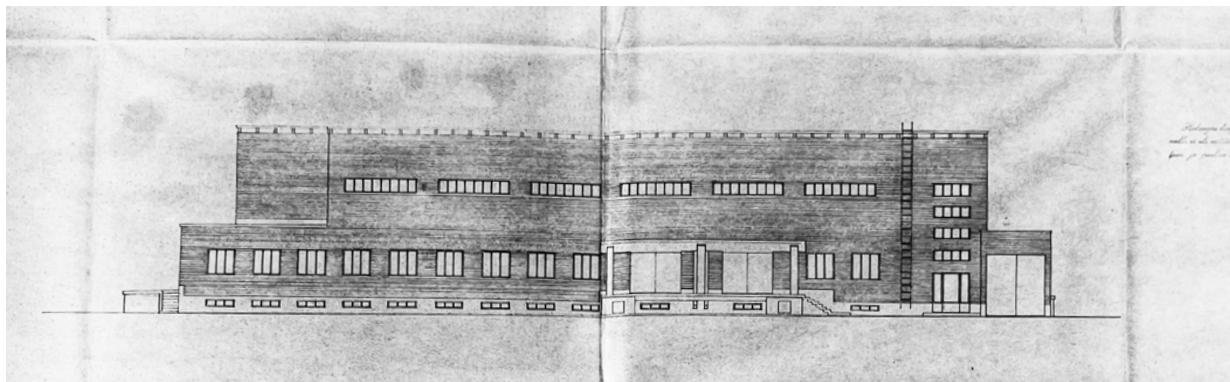
Kuvat 25 ja 26. Alkuperäiset
julkisivupiirustukset vuodelta 1938.



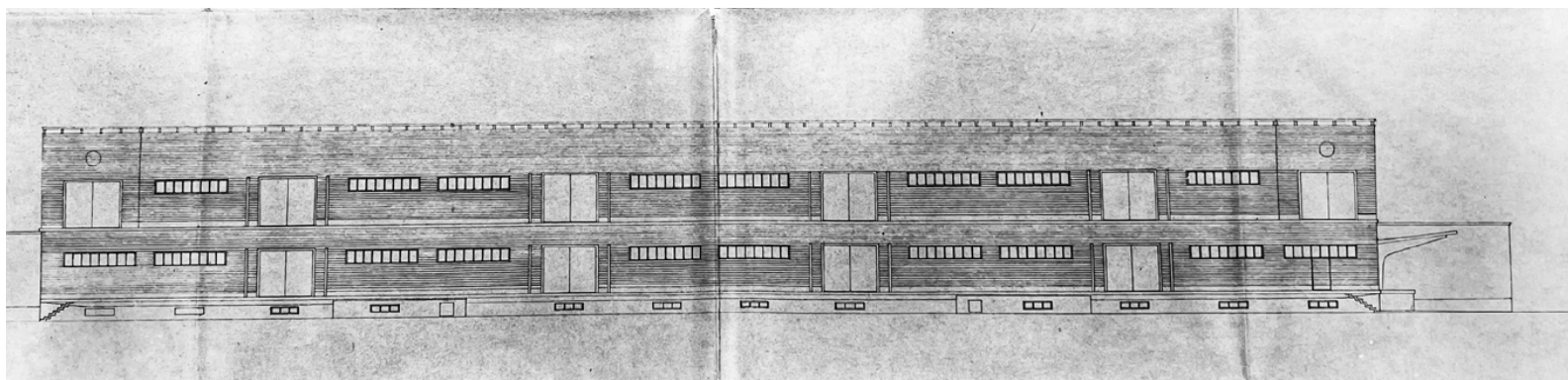
Julkisivu Luoteeseen



Julkisivu Lounaaseen



Julkisivu Koilliseen



Julkisivu Kaakkoon

Kuvat 27 ja 28. Alkuperäiset
julkisivupiirustukset vuodelta 1938.

4.1 Perustukset ja rakenteet

Perustustöitä työselityksessä kuvataan näin:

"Maa kaivetaan pois tasoon +0.600, ajosillan kohdalla tasoon -0.600 ja hissikuilun kohdalla tasoon -1.00. Sen jälkeen tukipaaluina käytettävät betonipaalut isketään kiinteään pohjaan asti niin, että muodostuu tukipaaluryhmä jokaista pylvästä varten."

"Paalujen yläpäiden tulee sijaita 20cm plinttien alareunan yläpuolella. Plinttikuoppien kaivamisen jälkeen plintit täytetään huolellisesti survotulla betonilla. Plinttien tulee sijaita niin syvällä, että riittävän suuri rakennekorkeus voidaan jättää tarvittavia vesivastapainerakenteita varten."

Eristyksen ulkopuolelle tulevat perusmuurit on valettu rautabetonista, kuten myös kellarin lattiana toimiva painelaatan alempi rakenne, minkä päälle on valettu 10cm vahvuinen raudoitettu betonilaatta. Kellarin lattia on eristetty bitumihuovalla, joka on ulotettu kellarin seinille sokkelin yläreunaan asti, ja lisäksi mm. kiinnityksiä ja seinille tulevia eristyksiä on tehty bitumisivelyllä.

Kellarin pylväitten alla on käytetty eristyksenä 2mm:n lyijylevyä, joka on kiinnitetty alustaan bitumilla.

Sokkelit on tehty seulotusta hiekasta valmistetusta betonista ja pinta hakattu terastitaltalla arkkitehdin ohjeen mukaisesti. Pääsisäänkäytävän ja letkujen kuivaushuoneen sisäänkäytävän edessä olevat porrasaskelmat ja -tasot on tehty ristipäähakatusta graniitista.

Rakenteet

Pilarit ja välikatot on tehty rautabetonista n.s. sienirakenteina, vesikatto palkkirakenteena. Pilarit on työselityksessä määritelty olevan pyöreitä, paitsi ulkoseinillä puolipyöreitä. Kaikki pylväät on määritelty tehtäväksi pienimmällä mahdollisella poikkileikkauksella, jonka vuoksi ne on pitänyt kierteisesti raudoittaa sekä tehdä "vibro"-menetelmän mukaisesti parhaasta mahdollisesta betoniseoksesta. Ylin palkisto (vesikatto) on tehty palkkirakenteeksi ylälaattoineen ja näkyvine palkkeineen (pukkiholvi).

Lattiaan on tehty jo alun perin liikuntasäilyä kulmarautojen avulla. Päädyissä olevat alkuperäiset katokset on tehty rautabetonista konsolirakenteina. Porraslepotasoja ja -syöksyjä kannattamaan on tehty rautabetonilaatta ja palkkirakenteet. Ikkuna- ja oviaukkojen yläpuolelle on asetettu rautabetonipalkit, jotka ulkoseinissä on varustettu tarpeellisilla lämpöeristyksillä ja ulkopuolelta peitetty tiilillä. Julkisivutiilien tasossa oleva kantava betonipykälä on jätetty näkyviin.

Ylimmän kerroksen konttorihuoneistojen alakattopinnat on tullut tehdä vaakasuoralla betonilaatalla kattorakenteesta ripustettuna. Rappaamattomien betonipintojen muotituksiin on kiinnitetty erityistä huomiota, jotta on saavutettu mahdollisimman tasainen betonipinta. Muottilautojen liitokset on myös pitänyt tehdä erityisellä huolellisuudella.

Betonissa käytettävän sementin on tullut olla "portlandsementtiä, kotimaista valmistetta ja hiekan humushapoista". Käytettävän sepelin tai soran on pitänyt olla puhdasta ja hyvää laatua. Betonin survomisen on pitänyt jatkua

keskeytyksettä läpi vuorokauden ottaen huomioon sen, että laatat survotaan yhtenäisesti palkkien kanssa. Työsaumoja ei lähtökohtaisesti ole ollut hyväksyttyä jättää.

Kattilakeskus

Kattilakeskuksen kanavat ja savupiippu tuli muurata ensiluokkaisista punaisista tiilistä ja peittää sisäpuolelta määrättyyn korkeuteen asti tulenkestävällä savilaastilla muuratuilla tulenkestävillä tiilillä. Savupiipun yläpinta oli tehtävä kaltevaksi ja peitettävä 3mm:n lyijylevyllä, joka käännetään alaspäin savupiipun päätelistan ympärille. Lämpöjohtokattiloiden alla sekä savukanavien ja savupiipun kohdalla tuli eristää tarpeeksi paksulla asbestikerroksella, jotta eristyskerrokset eivät sulaisi lämmön takia.

4.2 Julkisivut ja vesikatto

Julkisivut (massiivitiiliseinät)

Työselityksen mukaan ulkomuurit on tehty ensiluokkaisesta hyvin poltetuista tiilistä ilmoitetuin vahvuuksin. Sisäpuolelta seinät on muurattu n.s. puolipuhkaaksi muuriksi hyvin täytetyin saumoin siten että ne soveltuvat liettämiseen. Julkisivun ulkokerros on muurattu ensiluokkaisista, tummista, koviksi poltetuista, 5cm korkuisista Santamäki-julkisivutiilistä ja muuraus suoritetaan käyttämällä puusäleitä muuraussaumoissa.

Oviaukkojen kulmasuojukset ja muut rautaprofiilit tuli kiinnimuurata lujilla sinkilöillä muuriin. Julkisivupinnat tuli tehdä tiilestä myös kohdissa, joissa ulkomuurit kohoavat vesikaton yläpuolelle (myös vesikatolta päin katsottuna) tai näkyvät maastakäsin katsottuna.

Saumaus tuli suorittaa värillisellä muokatulla laastilla, jonka värin ja limityksen määrää arkkitehti.

Vesikatto

Alun perin kattopinnat on päällystetty erikoispuuvillakudonnalla vahvistetulla "Flintkote"lla, joka on päällystetty 6mm vahvuisella Flintkote-suojakerroksella. Sekä vesikaton että kuormauslaiturien liikuntasaumot oli tehtävä kaksinkertaisesta 2mm:n lyijylevystä falsattuna erikoispiirustuksen mukaisesti. Flintkote tuli kääntää myös seinille 40cm:n korkeudelle. Kaikki muurinharjat on tehty vesikattoon päin kalteviksi ja katettu alunperin 5kg:n galvanisoiduilla levyillä. Ikkunapellit ja muurilistat tuli tehdä samalla tavalla.

Kaikki levyfalsit tuli sivellä lyijyvalkoisen, vernissan ja liinaöljyn seoksella. Riippukourut tuli tehdä kaksinkertaisesta kuparilevystä, kuten myös syöksytorvet. Palotikkaat oli tehtävä takoraudasta, lipputangot (2kpl) rautaputkesta.

Ikkunat

Ikkunat kehyksineen oli tehtävä hyvälaatuisesta mäntypuusta sisäänpäin aukeaviksi ja pohjamaalattava

sinkkivalikoisen ja vernissan seoksella. Osa ikkunoista tuli varustaa ns. terveysikkunaheloituksilla, jotta ne voitaisiin avata ilmanvaihtoa varten yhdellä kädenliikkeellä. Ikkunoihin tuli käyttää hyvää II-luokan konevedettyä lasia. Ikkunat oli varustettava vahvoilla takorautaisilla ristikoilla.

Ovet

Rautaovet tuli tehdä teräslevystä ensiluokkaisilla saranoilla, heloituksilla ja erikoislukoilla. Ovet oli kiinnitettävä rautasinkkilöillä huolellisesti tiilimuriin. Makasiinien ovet tuli varustaa lisäksi vahvoilla rautapuomeilla riippulukkoineen ohjeen mukaan. Kaikki ulko-ovet oli tehtävä 2,5mm teräslevystä eristävällä täytteellä ja kaksinkertaisilla falsseilla kehyksiä vasten. Makasiinien ulko-ovet tuli varustaa lisäksi irroitettavilla puukynnyksillä. Makasiinien väliseen palomuriin tuli asettaa sekä tavalliset ovet että itsestäänsulkeutuvat vähintään 2m levyiset palo-ovet sulakelukkoineen.

Porrashuoneiden ulko-ovet oli varustettava Abloy-ovensulkijalla no 4. Piirustukseen

merkityt puuovet olivat ylifalssattuja ja sileitä vaneriovia, parasta tekoa. Osassa ovia oli määritetty aukot, jossa 6mm:n konevedettyä lasia. Ovet tuli varustaa vahvoilla saranoilla ja ensiluokkaisilla kotimaisilla pariovenlukoilla kromattuine painikkeineen. Wc:n oviin oli lisättävä erikoislukot sanoilla "varattu" ja "vapaa". Sekä osa wc-tilojen ovista että muistakin ovista tuli varustaa sisäänupotetuilla kromatuilla Abloy-lukoilla ja heitto-oviin laittaa vahvat erikoissaranat.

Puuaineksen kaikissa ovissa oli oltava parasta laatua, ilma- ja uunikuivattua.

4.3 Sisätilat ja pinnat käsittelyineen

Sisäseinät ja katot

Sisäseinät tehtiin työselityksen mukaan hyvinpoltetuista tiilistä puhtaaksimuurattuna sementinsekaisella kalkkilaastilla. Puolikkaan tai yhden kiven levyisiin seiiniin sai käyttää myös kalkkihietatiiliä valvojan suostumuksella, mikäli seinät jätettiin rappaamatta.

Konttorihuoneistojen ja työhuoneiden sisäseinät voitiin tehdä luginosta tai vastaavasta, toilettiaitausten seinät oli tehtävä 3mm:n rautalevystä.

Varastohuoneissa seinät ja katto tuli jättää rappaamatta, ikkuna- ja ovisyvennykset oli kuitenkin huolellisesti rapattava. Ikkunapenkit tehtiin teräshierretystä betonista ja jätettiin maalaamatta.

Kaikki seinät, pylväät ja katot henkilökunnan tiloissa (sali, konttorit, työhuoneet) ja kattilahuoneessa rapattiin huolellisesti. Jäähdytyslaitoksen katto ja seinät rapattiin sementinsekaisella kalkkilaastilla.

Porrashuoneet

Porrashuoneissa rapattiin syöksyjen alapinnat, katot ja seinien yläosat. Seinien alaosa ovien yläreunakorkeudelle tuli peittää lasitetuilla tiilillä, jotka olivat samaa tyyppiä kuin makasiini H:n porrashuoneissa Länsisatamassa.

Porraskeskelet, tasot ja lepotasot tehtiin sementti-graniitti-mosaikista. Lepotasot tuli jakaa sinkkilistoilla ruutuihin. Porraskaiteet tehtiin raudasta ja varustettiin kiillotetusta koivusta tehtävällä kaidepuulla.

Lattiat

Ensimmäisen kerroksen ja siellä olevien kuormauslaiturien lattiat tehtiin 10mm:n paksuisesta Duromitista sekä betonivälilaastista. Kellarin ja 2. kerroksen lattiat tehtiin n.s. "Granolithic-Finish"-menetelmän mukaan. Sekä Duromit-että Granolithic-lattiat tuli tehdä ruutuihin, sinkkilistoilla pylväitten keskusviivoihin. Varastohuoneiden lattiat tehtiin kalteviksi ulko-oviin päin. Konttori-, työ- ja päivystyshuoneissa sekä tullikäsittelysalissa lattiat tuli tehdä ensiluokkaisista, ilma- ja

uunikuivatuista puolitoista tuumaisista pontatuista lankusta, tukeville korokkeille. Nämä lattiat varustettiin jalkalistoilla. Wc-tilat "laskettiin" "Pukkila"-laatoilla, samoin jalkalistat.

Huoneet

Tullihenkilökunnan huoneet kellarissa ja 1. kerroksessa tuli tehdä lämpöeristettyinä, puusta ja lasista. Konttorihuoneistojen kattolistojen syvennykset päällystettiin väritetyillä klinkkereillä.

Maalaus

Julkisivuissa esitetyt rapatut ulkopinnat tuli maalata kaksi kertaa ensiluokkaisella kvartsiittivärillä. Katot, seinät ja pylväät maalattiin makasiiniosastoissa kalkkivärillä. Suuremmat epätasaisuudet oli ensin korjattava.

Kaikki puuosat, ikkunat ja ovet mukaanluettuina, samoin ikkunanpenkit- ja syvennykset tullikäsittely- ja konttorihuoneistossa oli maalattava II-luokan mukaan. Kaikki rapatut sisäkatto-, pylväs- ja seinäpinnat "tasoitetaan,

hiomaalataan, välilykätään ja lopuksi valmiiksimaalataan öljyvärillä". Kaikki levy- ja rautaosat sekä ulkona että sisällä tuli pohjustaa lyijymönjällä ja maalata ruostesuojavärillä.



Kuva 29. Viistoilmakuva pienlentokoneesta mereltä Hernesaaren kärjen suunnalta luoteeseen Jätkäsaaren suuntaan vuonna 1970.
Kuvälähde: Rista Simo (SER), Helsingin kaupunginmuseon valokuva-arkisto.

4.4 Rakennusaika ja urakan myöhästyminen

Makasiinirakennuksen rakennustöiden aloituskatselmus on ollut tarkoitus pitää 2.12.1938, mutta rakennuskatselmusviranomaiset ovat päätyneet hyväksymään aloituksen vain pelkkien piirustusten perusteella 9.12.1938.

Pöytäkirja hyväksymisestä on päivätty maistraatissa 29.12.1938, jonka jälkeen rakennustyöt on aloitettu maansiirto- ja paalutustöillä. Jo aiemmin marraskuussa kaupungin julkisivupiirustusten tarkastustoimikunta on puoltanut piirustusten hyväksymistä.

Rakennus on varustettu keskuslämmityksellä ja alkuperäisissä piirustuksissa varaston pinta-alaa on ollut 9 648m². Alkuperäinen kustannusarvio rakennuksen hinnaksi oli hieman reilut 14 miljoonaa markkaa.

Urakka-asiakirjoissa valmiin rakennuksen luovutus oli sovittu tehtäväksi 1.10.1939. Rakennustöiden lopputarkastus on kuitenkin pidetty vasta 18.12.1939.

Urakoitsijana on toiminut Constructor Aktiebolaget-niminen osakeyhtiö oli lähettänyt paikalle edustajinansa insinööri Martti Vaurion ja rakennusmestari Vilho Paakin. Rakennuttajaosapuolen Helsingin makasiiniosakeyhtiön edustajina paikalla olivat hallintoneuvoston puheenjohtaja, kauppaneuvos Ivar Lindfors sekä johtokunnan jäsenet, ministeri V.V.Salovaara ja insinööri Erik Ehnberg. Rakennustöiden valvojana on toiminut Kaarlo Husgafvel.

Rakennus oli myöhästynyt 11 viikkoa, johtuen ennakoitua vaikeammista perustamistöistä. Sen lisäksi aliurakoitsijat eivät olleet saaneet kaikkia töitään valmiiksi. Näiden lisäksi lokakuun alusta saakka vallinneet poikkeukselliset olot (talvisotaa edeltävä armeijan liikekannallepano ja ylimääräiset kertausharjoitukset) olivat hidastuttaneet töitä. Rakennuttajaosapuoli katsoi myöhästymisen johtuneen urakoitsijasta riippumattomista syistä ja siten sanktioita tai sopimussakkoja ei määrätty.

Sen sijaan muutamista asioista lopputarkastuksessa tehtiin huomautukset. Betoniitilattioiden "duromit ja granolitic"

-päällyste oli useassa kohdassa todettu ontoksi, ja lattian kestävyyttä jäätiin seuraamaan takuuajan puitteissa. Myös porrastasojen hionta sekä masonitseinän maalaus oli tehty huonosti, joiden osalta rakennuttaja pidätti oikeuden vaatia korjauksia takuuajan sisällä. Lisäksi toinen asennetuista lämmityspannuista oli rikkoutunut johtuen puun polttamisesta ja tästä johtuen vaadittiin uudelleen muurausta seuraavana kesänä.

Lähde: urakka-asiakirjat vuodelta 1938-1939.

5 Muutokset ja säilyneisyys

5.1 Maan vajoaminen ja rakenneauriot vuonna 1979

Jätkäsaaren alue on pääasiassa merestä täytettyä tasaista kenttäaluetta, jota on täytetty ja rakennettu vähitellen noin 50 vuoden aikana. Täytöt ovat tapahtuneet kolmen luonnonvaraisen saaren väliin ja ympärille. Osa täytöistä on suoritettu saven päälle, joten näillä alueilla tapahtuu edelleen maan painumista. Eri-ikäisillä täyttöalueilla painuminen on eri vaiheessa.

Täyttöalueelle ajatut kivipenkereet vaikuttavat suunniteltujen rakennusten sijaintipaikkoihin. Alueen kantava maapohja on tasossa -5...-20m ja täyttötyön kohteena olevalla alueella alueen eteläreunassa, tasossa -15...-20m. Alueen pohjaolosuhteet ovat siten vaikeahkot, joten etenkin alueen eteläosassa rakennusten perustaminen vaatii erikoistoimenpiteitä.

Lähde: Asemakaavan muutoksen selostus koskien 15.2.1979 päivättyä asemakaavaa no 8043.

Vuonna 1979 makasiinirakennus L4:ssä on havaittu vaurioita. Rakennuksen keskellä oleva liikuntasäily oli avautunut ylhäältä n. 20...25mm ja alhaalta n.10...15mm. Kattopalkeissa, pilareissa ja seinissä oli halkeamia. Joissakin pilareissa lisäksi oli havaittu kallistumia.

Tuolloin tutkittiin vajoaman syitä ja päädyttiin eteläpäädyn lattioiden painaumien perusteella arvioimaan, että ko. kohdassa paalut olivat vaurioituneet ja perustukset jääneet osittain maanvaraisiksi.

Osan paaluista arveltiin rikkoutuneen jo lyöntivaiheessa. Samaa osviittaa antoi se, että paalutuksessa on kerrottu alun perin olleen ongelmia ja rakennuksessa on jouduttu korjaamaan halkeamia jatkuvasti. Paaluille oli myös tullut ylimääräisiä vaaka- ja pystykuormia toispuoleisen täytön seurauksena.

Korjaustoimenpide-ehdotuksena suositeltiin perustusten vahvistamista uusilla tukipaaluilla. Kun huomioon otettiin kuitenkin rakennuksen ikä, kunto ja käyttökelpoisuus, päädyttiin perustusten vahvistaminen tukipaaluilla hylkäämään liian

kalliina vaihtoehtona, joka olisi ollut sen lisäksi haasteellista toteuttaa.

Tuolloin päädyttiin ratkaisuun, jossa runkoa lisäjäykistettiin ja kaikki halkeamanivelet tuettiin. Yhtenä vaihtoehtona tuolloin pidettiin myös rakennuksen purkamista, mikäli kustannusarvio perustusten ja rungon vahvistamisesta olisi antanut siihen aihetta.

Painumia seurattiin toimenpiteiden jälkeen, mutta selkeitä painumia ei enää havaittu. Sen sijaan vuonna 1982 seurantatutkimuksessa on todettu useiden ikkunapalkkien, rappausten sekä ikkunoiden vaurioita, kuten myös halkeamia sokkelissa, mutta painumien etenemisen seurantakohdilla ei vaurioita havaittu.

Lähde: Helsingin Sataman arkiston asiakirjat vuosilta 1979 - 1982.

5.2 Rakennuksen nykyinen kunto v. 2016

Kuntoarvio vuodelta 2016

Vuonna 2016 Länsiterminaalirakennuksesta on tehty kuntoarvio (Sweco, 17.6.2016). Kuntoarvio kattaa kiinteistön sisätilat, ullakon iv-konehuoneet ja vesikaton sekä tekniset tilat laitteineen ja teknisine järjestelmineen. Kuntoarviossa otetaan kantaa energiatehokkuuteen ja rakennustekniikkaan, mutta esimerkiksi julkisivuja ja rakennuksen ulkovaippaa ei ole erikseen arvioissa tarkasteltu (vesikattoa lukuun ottamatta).

Kosteusvauriosta

Kuntoarviossa rakennuksessa havaittiin paikallisia kosteusvaurioita kellarikerroksen ulkoseinien alaosassa useassa paikassa. Lisäksi kosteusmittauksien perusteella on päätelty, että kosteutta on noussut kellarikerroksen seinien alaosaan muuallakin kellarissa.

Kosteusvaurioita kuntoarvion yhteydessä on havaittu 2. kerroksessa useassa paikassa: läntisen julkisivun ikkunoiden kohdalla ravintolatilassa, eteläisellä julkisivulla joissakin huonetiloissa ulkoseinässä (maalin kupruilu) ja läntisellä sivulla toimistotilojen katossa (vesivuotojälkiä). Lisäksi 2. kerroksen lipunmyyntikojujen sisäkatoissa ääneneristyksenä toimivassa mineraalivillan epäiltiin olevan mikrobien vaurioittama.

Rakennetekniikan osalta kuntoarviossa kerrottiin seuraavaa:

”Yläpohjan teräsbetonilaatassa havaittiin useita pitkiä halkeamia, jotka kulkevat rakennuksen poikkisuuntaan. Paikoitellen halkeamat olivat edenneet sekundääräkannattajina toimiviin teräsbetonipalkkeihin. Toisen kerroksen lipunmyyntiaulan katossa on havaittavissa, että yläpohjalaatta ja sitä kannattavat sekundääripalkit ovat kaikki haljenneet itäpuolisen ulkoseinän ja ilmastointikonehuoneen väliseltä matkalta. Rakennuksen länsisivulla toimistotiloissa oli havaittavissa sisäkatoissa muutama vesivuotojälki yläpohjan halkeamien yhteydessä. On syytä epäillä, että yläpohjan teräsbetonirakenne ei toimi rakennesuunnittelijan suunnitteleman tavalla.”

Havaittujen halkeamien etenemistä on seurattu kuntoarvion jälkeen puolentoista vuoden ajan kipsisiltamenetelmällä, mutta etenemistä halkeamissa ei pääosin ole todettu seurantajakson aikana.

5.3 Rakennukseen tehdyt muutokset

Makasiinirakennus L4 on valmistunut loppuvuodesta 1939 sataman varastorakennukseksi. Valmistumisestaan lähtien rakennus on ollut samalla omistajalla (Helsingin Satama Oy nykyisin, aiemmin useita eri nimiä johtuen mm. hallintomuutoksista).

Vuonna 1962 rakennuksen eteläjulkisivuun meren puoleiselle sivustalle on tehty lisärakennuksena muuntamotila, joka edelleen on paikallaan.

Vuonna 1979 rakennuksessa havaittiin halkeamia kattopalkeissa, pilareissa ja seinissä. Lisäksi liikuntasäula oli avautunut lattiassa ja joissakin pilareissa havaittiin kallistumia. Vaurioiden todettiin johtuneen maan painumisesta ja osittain epäonnistuneesta paalutuksesta perustettaessa rakennusta. Korjaustoimenpiteenä päädyttiin rungon lisäjäykistykseen ja rakenteiden tuentaan, sillä lisäpaalutuksiin ei korkean hinnan ja vaikeusasteen vuoksi haluttu ryhtyä. Tämän jälkeen halkeamien etenemistä on seurattu, ja se on ollut vähäistä.

Suurin yksittäinen muutos on ollut varastorakennuksen muuttaminen matkustajaterminaalikäyttöön vuonna 1993, jolloin väliseiniä on lisätty runsaasti ja pinnat uusittu laaja-alaisesti, kuitenkin esimerkiksi porrashuoneet ja ulkoseinän vastaisia sisätiliseiniä jättäen lähes alkuperäisasuunsa. Makasiinin edustalle on tehty lähes koko julkisivun kattava katosrakennelma sisäänkäyntiluiskineen ja porrastalustuksineen. Lisäksi tuulikaappeja on tuolloin lisätty ja välipohjaa aukotettu yleisöporrasta varten. Julkisivuaukokuksia on tuolloin muutettu matkustajayhteyksien luomiseksi. Lisäksi vesikatolle on tuolloin lisätty konehuoneita ja osaa vesikatosta on korotettu vesikattopinnan uusimisen yhteydessä.

Terminaalikäytön aloittamisen jälkeen makasiinin edustalla ja merenpuoleisella julkisivulla on tapahtunut lukuisia muutoksia ihmis- ja ajoneuvovirtojen uudelleenohjaamiseksi. Matkustajasilloja on lisätty ja piharakennuksia tehty, siirretty ja purettu. Makasiinirakennuksen sisälläkin on tapahtunut lukuisia tilojen uudelleenjärjestelyitä ja seinien siirtoja.

Vuonna 2005 terminaalin pohjoispäättyyn on tehty lähtöhallin laajennus, jonka alle on tuolloin sijoitettu taksien noutoalue.

Lähde: Matkustajaterminaalien kuntoarvio 17.2.2016. Sweco Taloyhtiöpalvelut. Lehtonen, R., Hieta, J., Riuttanen, R.

Merkittävimmät muutokset 1939 - 2021

1939	Rakennus valmistui (käyttöönotto v. 1940-41 joidenkin lähteiden mukaan) Suunnittelija: Gunnar Taucher
1962	Varastorakennuksen yhteyteen rakennettu muuntamorakennus
1979	Rakennuksessa todettu maanpinnan painuminen, vahvistus ja tuentatoimenpiteitä tehty tuolloin
1993	Varastorakennuksen muutos matkustajaterminaaliksi sekä matkustajasillan rakentaminen (matkustajasillalla oma rakennuslupa) Kaija Eerikäinen ja Mikko Terho (muutos matkustajaterminaaliksi) Siren Arkkitehdit Oy (matkustajasilta)
1994	Taksi- ja bussikatos sekä sisäänkäyntikatoksen muutos (Kaija Eerikäinen arkkitehti SAFA)
1999	Terminaalin laajennus: lähtö- ja lipunmyyntihallien laajennukset, uusi matkustajakäytävä sekä liukurampin korvaaminen luiskalla
2001	Uusi matkustajasilta ja ulkoporras sekä uusi laivasilta, kaakkois- ja lounaissivun ikkunoita uusittu puuikkunoista puu-alumiini-ikkunoiksi, 1. kerroksen matkustajien tullihallin laajennus varastotilaan, tullihallin passintarkastuslinjaa siirretty ja varaston sekä tullikäytävän välinen seinä rakennettu
2003	Uusi matkustajasilta terminaalin lounaispuolelle sekä siihen liittyvät portaat ja luiskat (Siren Arkkitehdit Oy, Jukka Siren)
2005	Matkustajasillan jatkaminen ja uuden laivasillan rakentaminen sekä terminaalin 2. kerroksen lähtöhallin laajentaminen, laajennuksen alle sijoittuvat taksien noutoalue
2007	Sisäänkäynnin yhteyteen kaksi teräsrakenteista rakennuksen julkisivuun kiinnittyvää lasikatosta

5.4 Alkuperäisten rakennusosien ja materiaalien säilyneisyys

Makasiinirakennuksen alkuperäinen massoittelu on melko symmetrinen: luoteesta katsottuna pitkän sisääntulojulkisivun reunoilla on hieman muusta massasta korkeammat tornimaiset osat. Alkuperäinen hahmo on melko hyvin säilynyt, joskin se on enää vain eteläjulkisivulla näkyvissä.

Muilla julkisivuilla laajennukset (meren puolella matkustajasillat rakenteineen ja liittyvine portaineen ja pohjoisessa lähtöhallin 2-kerroksinen laajennusosa) peittävät suurimman osan alkuperäisestä hahmosta ja julkisivusta. Lännen puoleisella pääsisäänkäyntijulkisivulla on lähes koko julkisivun mittainen katosrakennelma, mutta sen takaa on nähtävissä alkuperäinen tiilijulkisivu alkuperäisine hahmoineen vesikattoa lukuun ottamatta.

Eteläpäädyssäkin on merenpuoleisella laidalla vuoden 1962 laajennus (muuntamo) sekä matkustajasillalle johtava porrarakennelma osittain alkuperäisen julkisivun edessä.

Rakennuksen kantava järjestelmä pilareineen, palkkeineen ja laattoineen on edelleen lähes alkuperäiskunnossaan. Vuonna 1979 tehdyt tuentatoimenpiteet ja muutamat aukotusmuutokset välipohjissa (mm. sisäporrasyhteys) ja vesikatossa (kattoikkunat) käytön muutosten seurauksena ovat muuttaneet rakenteita hieman. Vuoden 1979 rakenteiden notkahdus on kuitenkin edelleen näkyvissä halkeamina, joiden etenemistä seurataan yhä. Halkeamia on todettu paitsi pilareissa ja alapohjalaatoissa, niin myös tiilijulkisivuissa ja ikkunoita ympäröivissä palkkirakenteissa.

Alkuperäiset tiilijulkisivut ovat kokeneet aukotusmuutosten lisäksi verrattain vähän toimenpiteitä. Julkisivun eteen rakennetut laajennusosat tosin peittävät julkisivut laajalta. Varsinaiset julkisivutiilet näyttävät olevan pääasiassa hyvässä kunnossa laajennusten takana. Tätä rakennushistoriaselvitystä tehdessä käytössä on ollut vuoden 2016 kuntoarvio, mutta siinä ei ole julkisivujen kuntoa tutkittu vaan ennemminkin teknisiä järjestelmiä ja sisätilojen kosteusvaurioepäilyjä kellarissa ja 2. kerroksessa.

Alkuperäiset, tällä hetkellä ulkopuolelta kermanvalkoiseksi ja sisäpuolelta valkoiseksi maalatut ikkunat ovat sisään- sisään aukeavia puuikkunoita (alkuperäinen väri on työselityksen mukaan ollut sinkinvalkoinen). Osa kaakonpuoleisen julkisivun sekä suurin osa lounaanpuoleisen julkisivun ikkunoista on vaihdettu vuonna 2001 valkoiseksi puu-alumiini-ikkunoiksi. Ikkunoiden alareunan pellitys kaikkiin ikkunoihin on uusittu/lisätty myöhemmissä vaiheissa, mahdollisesti vuoden 2001 ikkunoiden uusimisen yhteydessä.

Alkuperäisissä ikkunoissa on edelleen alkuperäiset helat paikoillaan. Alkuperäiset ulko-ovet on vaihdettu uusiin vuonna 1993. Pohjoisjulkisivun ja laajennusosan väliin on jätetty alkuperäinen katosrakennelma. Vesikattopinnat ovat uusittu kumibitumikermipinnalle ja vesikattoa on laajalta alueelta korotettu ja ilmanvaihtokonehuonemassojen lisäämisen jälkeen alkuperäinen hahmo on saanut uusia muotoja.

Länsijulkisivulla oli alkuperäinen, vihreäksi patinoitunut kuparinen vesikouru edelleen talalla, mutta syöksyt on vaihdettu

tavanomaisiin ruskeaksi pinnotettuihin peltisyöksyihin julkisivuilla.

Porrashuoneet ovat rakennuksessa säilyneet lähestulkoon alkuperäisasussaan ovien vaihtamista lukuun ottamatta. Yksittäisiä keltaiseksi lasitettuja seinälaattoja on korvattu uusilla, alkuperäisestä selvästi poikkeavilla laatoilla. Samat keltaiseksi lasitetut laatat ovat olleet käytössä rakentamisaikana myös satamamakasiini H:ssa. Alkuperäiset mosaiikkibetoniporraskelmat, lepotasot sekä alkuperäiset kaiteet porrashuoneissa ovat säilyneet. Ikkunat ovat myös porrashuoneissa alkuperäisiä heloituksineen.

Rakennuksen muut sisätilat ovat muokattu varastokäytöstä terminaaliksi muutettaessa peruskorjaustasoisesti. Alkuperäisiä tiilipintoja on jätetty esiin julkisivujen vastaisilla seinillä.

5.5 Merellisen siluetin muutos (kuvaparivertailu)

Matkustajasillat sekä myöhemmin (v. 2005) rakennettu laajennusosa leimaavat merenpuoleista fasadia vahvasti, eikä alkuperäistä makasiinirakennusta juuri näe Hernesaaren, Munkkisaaren tai Hietalahden rantaviivan suunnasta.



Kuva 30 (sama kuva kans kuvana).
Jätkäsaarenlaituri joskus vuosina 1950-1959.
Kuvälähde: Helsingin kaupunginmuseon kuva-arkisto, kuvaaja tuntematon



Kuva 31. Valokuva otettu Fordin talon suunnasta.

6 Nykytilanne

6.1 Nykytilanne valokuvina

Kuva 32. Sisäänkäyntijulkisivu T2-terminaalin suunnasta saavuttaessa vuonna 2014. Kuvalähde: Majjala Jaana (HKM), Helsingin kaupunginmuseon valokuva-arkisto

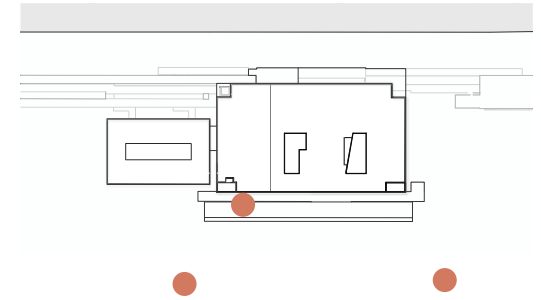


Julkisivu länteen

Kuva 33. Sisäänkäyntijulkisivu Hietalahden torin suunnasta saavuttaessa. Rakennuksen pohjoispuolella (kuvassa vasemmalla) näkyy vuoden 2005 laajennusosa.



Kuva 34. Pääsisäänkäyntikatoksen alla kulkee esteetön rampillinen reitti kuljettaessa kohti pääsisäänkäyntiä.



Julkisivu länteen

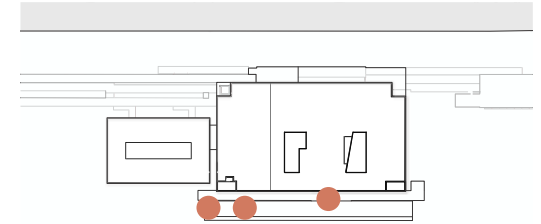
Kuva 35. Valokuva sisäänkäyntikatoksesta pohjoisen saapumissuunnasta. Katos on lisätty julkisivuun käyttötarkoituksen muutoksen yhteydessä, kun rakennus on muuttunut varastosta matkustajaterminaaliksi.



Kuva 36. Katoksen pohjoispäädyn peltikaton epäsiistit leikkauspinnat antoivat vaikutelman, että katosta on lyhennetty jossain vaiheessa. Tästä ei kuitenkaan löytynyt piirustusta.



Kuva 37. Pääsisäänkäynnin edustalle terminaali muutoksen yhteydessä v. 1993 tehty uusi katos/ tuulikaappirakennelma.

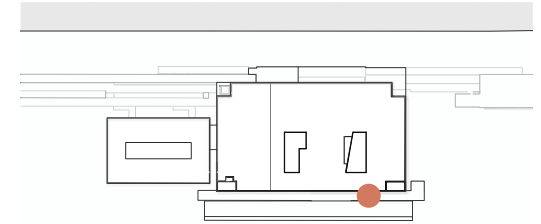
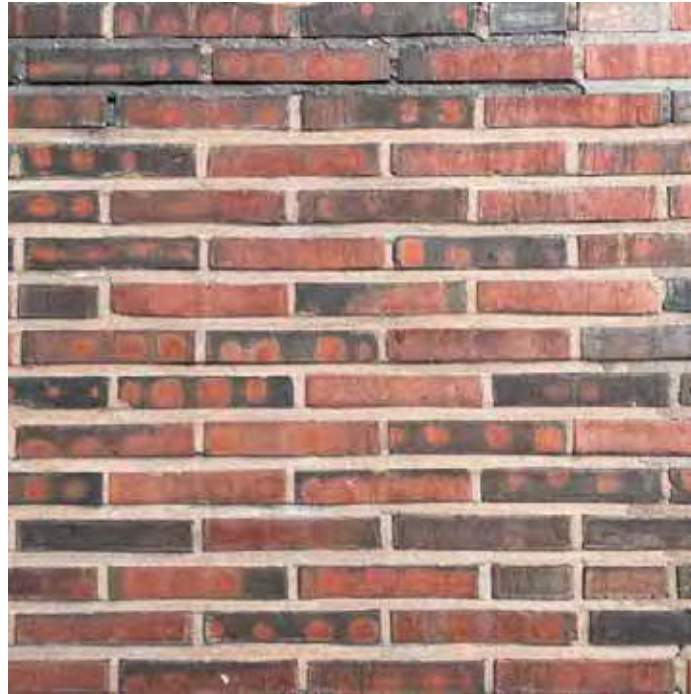


Julkisivu länteen

Kuva 38. Länsijulkisivun eheää tiilipintaa ja alkuperäinen ikkunarivistö.



Kuva 39. Yksityiskohta alkuperäisessä tiilijulkisivussa. Tiilipinta on poltettu ja polttojäljet muodostavat ilmeikkään pinnan julkisivuun. Tiilet ovat kooltaan n. 50mm x 50mm x 260mm Santamäki-julkisivutiiliä alkuperäisen työselityksen mukaan. Julkisivussa tiilet muraattu 1/2 juoksuladontaan. Saumalaasti on punertavan harmaa.



Julkisivu pohjoiseen

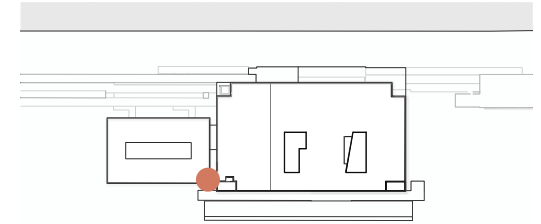
Kuva 40. Pohjoisjulkisivun ja laajennuksen väliin jätetty alkuperäinen katosrakennelma.



Kuva 41. Käynti pohjoispuolen alkuperäiseen porrashuoneeseen.



Kuva 42. Pohjoispuolen päädyssä alkuperäiset ikkunat ja räystään alla julkisivua kiertävä koristeaihe.

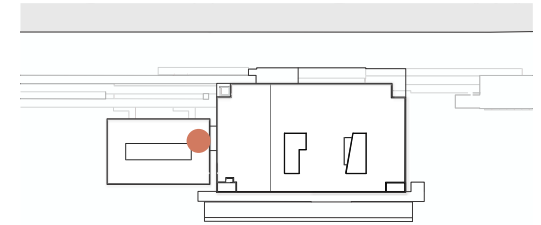


Julkisivu pohjoiseen

Kuva 43. Pohjoispuolen päädyssä oleva katos.

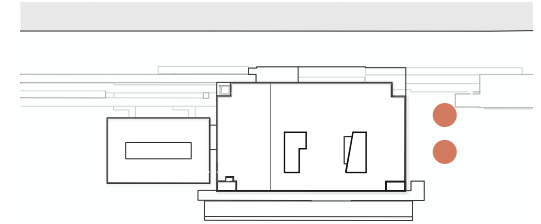


Kuva 44. Pohjoispuolen päädyn katoksen peittoon jäävää julkisivua.



Julkisivu etelään

Kuva 45. Eteläpuoleinen julkisivu. Julkisivulla on vaihdettu uusia ikkunoita runsaasti, mutta porrashuoneeseen (vasen kulma) on jätetty alkuperäiset ikkunat.

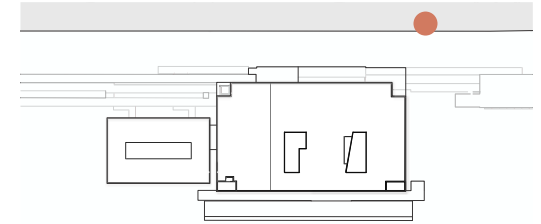


Kuva 46. Eteläpuoleisen julkisivun eteen tehty muuntamorakennus, jonka yläpuolelta kulkee myöhemmin lisäty matkustajasilta.



Julkisivu itään

Kuva 47. Julkisivu itään (merelle/Hernesaaren suuntaan) on vahvasti maykustajasiltojen peitossa.



Kuva 48. Julkisivu itään ja etelään laiturin suunnasta katsottaessa.

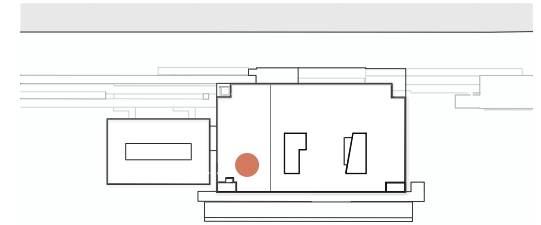


Vesikatto

Kuva 49. Vesikaton korotusosan korkoero etualalla, taustalla uudet iv-konehuoneet (punaisia).



Kuva 50. Etualalla vuonna 1993 lisätyt valoaukot sekä "valvontatorni" taustalla.

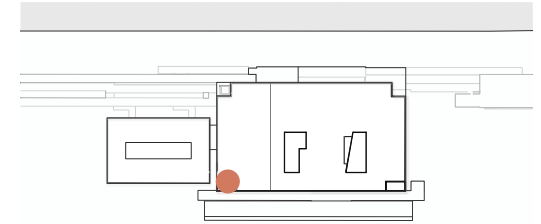


Vesikatto

Kuva 51. Yksityiskohta julkisivun ja korkeampien osien (porrastornit) yläreunaa kiertävästä eaiheesta.



Kuva 52. Yksityiskohta pystytiilikoristeaiheesta vesikatolla

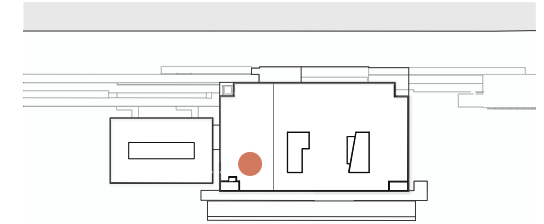


Kuva 53. Alkuperäisen tiilen koko on 5cm x 5cm x 26cm.



Vesikatto

Kuva 54. Porrastornin detailjiikka kauempaa, taustalla olevasta oikeanpuoleisesta korkeammasta tornirakennelmasta on sisäkulkuyhteys vesikatolle.



Kuva 55. Alkuperäiset vesikourut on säilytetty julkisivussa, mutta päälle lisätty nykyaikaisemmat ei-kupariset vedenpoistojärjestelmät.

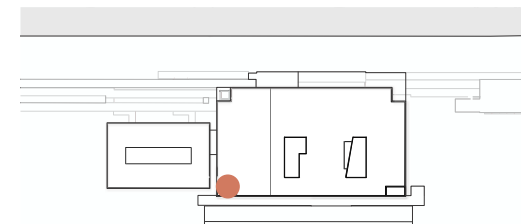


Porrashuoneet

Kuva 56. Yksityiskohtia pohjoispäädyn alkuperäisestä porrashuoneesta



Kuva 57. Porrasaskelmat, taustalla laattaseinää näkyvissä.



Kuva 58. Yksityiskohtia alkuperäisestä kaiteesta.



Porrashuoneet

Kuva 59. Porrashuoneissa on säilynyt alkuperäiset ikkunat ja heloitukset.



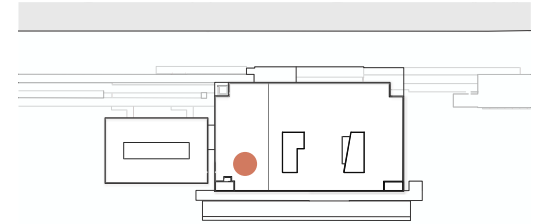
Kuva 60. Detalji ikkunaheloituksesta.



Kuva 61. Porrashuoneissa ulko-ovet on uusittu v. 1993.



Kuva 62. Yksityiskohta alkuperäisestä laatasta.

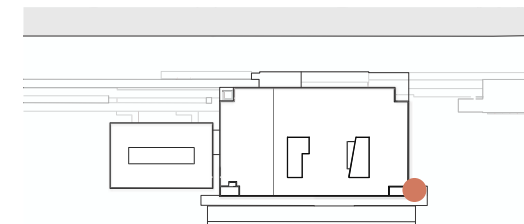


Porrashuoneet

Kuva 63. Sisäänkäynti eteläjulkisivussa olevaan porrashuoneeseen.



Kuva 64. Yksityiskohta alkuperäisestä portaasta kellaritasolla.

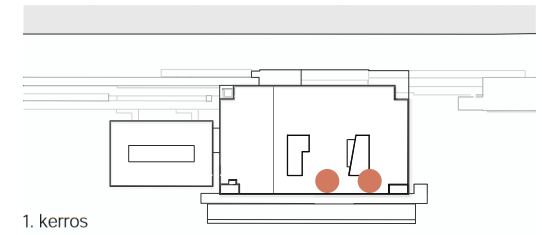


Kuva 65. Yksityiskohta alkuperäisestä kaiteesta.



1. kerros

Kuva 66. Matkustajaterminaalin pääsisäänkäynnin aulatila heti tuulikaapin edessä.

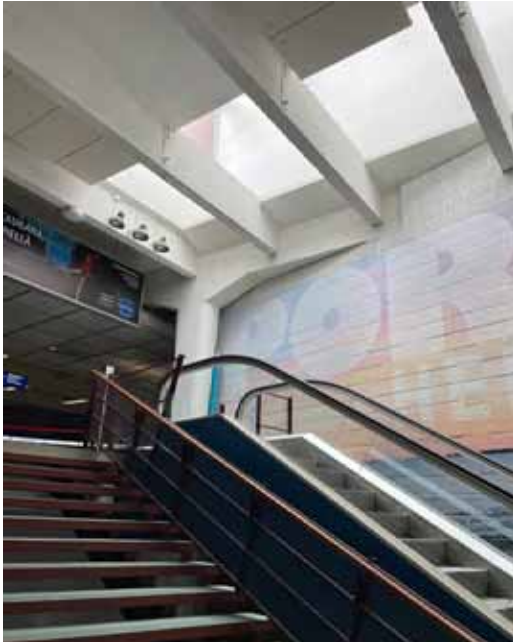


Kuva 67. Matkustajaterminaalin pääsisäänkäynnin aulatila.

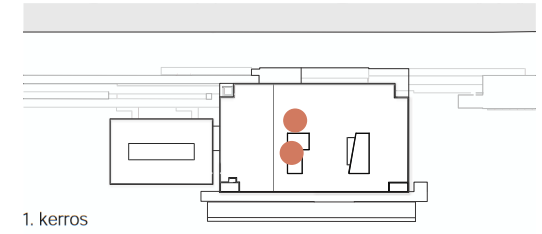


2. kerros

Kuva 68. Matkustajaterminaalin pääsisäänkäynnin aulatilasta nouseva käyntiporras 2. kerrokseen.



Kuva 69. Matkustajaterminaalin käyntiportaan takaa kuljetaan toiseen tilaan, jossa ennen on ollut asiakaspalvelutiskejä.



Kuva 70. Käyntiportaan takana oleva tila.



2. kerros

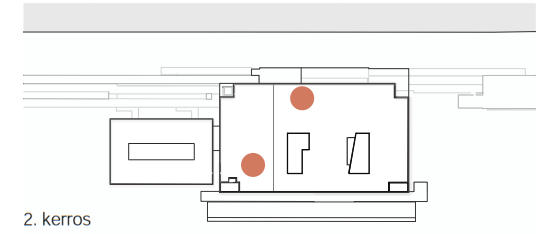
Kuva 71. Odotusaulatila 2. kerroksessa.



Kuva 72. Pilarin elegantti muoto on hieman ylöspäin levenevä ovaali.

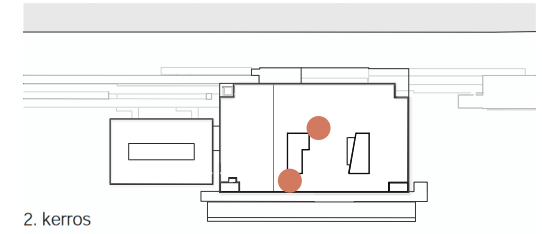


Kuva 73. Myöhemmin lisättyä kattoikkunoita portaan luona.



2. kerros

Kuva 74. Tilojen matalahko kerroskorkeus ja pienet ikkunat vaikuttavat tilakokemukseen.

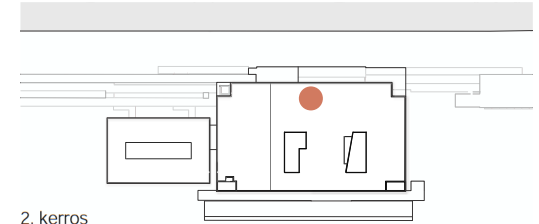


Kuva 75. Matkustajaisilloille lisätyt kulkuyhteydet tuovat valoa tilaan. Oikealla silmämääräisesti kallistunut pilari.



2. kerros

Kuvat 76-77. Yksityiskohtia alkuperäisistä ikkunoista ja tiiliseinästä 2. kerroksessa. Massiivitiilisten ulkoseinien sisäpuoli on muurattu tavanomaisemmasta punatiilestä, joka eroaa sekä ladonnaltaan, väriykseltään että dimensioiltaan julkisivutiilestä. Sisäpuolella on muurauksessa käytetty myös ½ juoksuladontaa, mutta joka toinen rivi on muurattu puolikkaista tiilistä. Sisäpuolella käytetty tiili on myös korkeampaa mallia kuin julkisivutiili, eikä tiilen pinnassa ole julkisivutiileen verrattavaa laikkaisuutta.



2. kerros

Kuva 78. Yksityiskohta ikkunasta ja alkuperäisestä edistyksellisestä heloituksesta, jota 1939 kutsuttiin avattavaksi terveysikkunaheloitukseksi, jolloin ikkuna voidaan yhden käden liikkeellä avata ilmanvaihtoa varten.

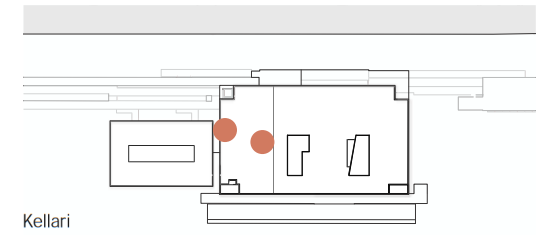


Kellarikerros

Kuva 79. Kellarin takaseinällä näkyvät pienet ikkunat, samalla seinällä ovat sijainneet myös alkuperäiset koksiluukut.



Kuva 80. Ajoramppi kellariin pohjoisjulkisivulla.

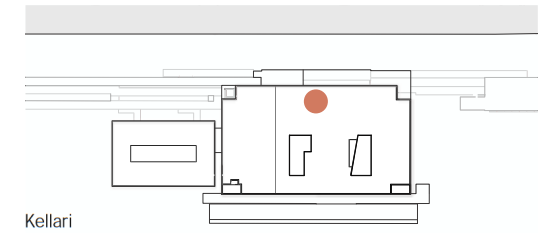


Kellarikerros

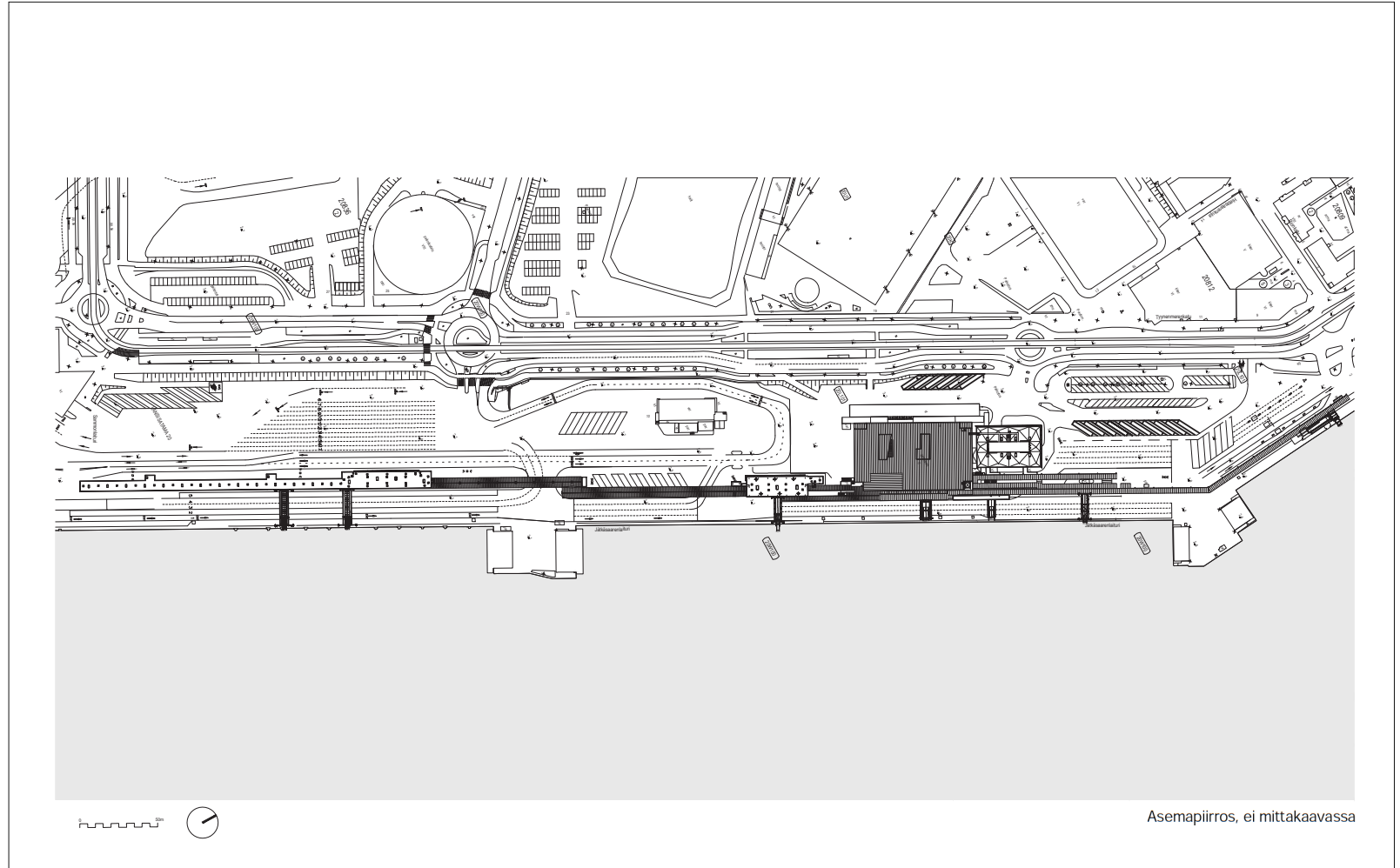
Kuva 81. Kellarissa lännen puoleisella seinustalla kulkeva koko rakennuksen pituudelta oleva huoltoajotunneli.

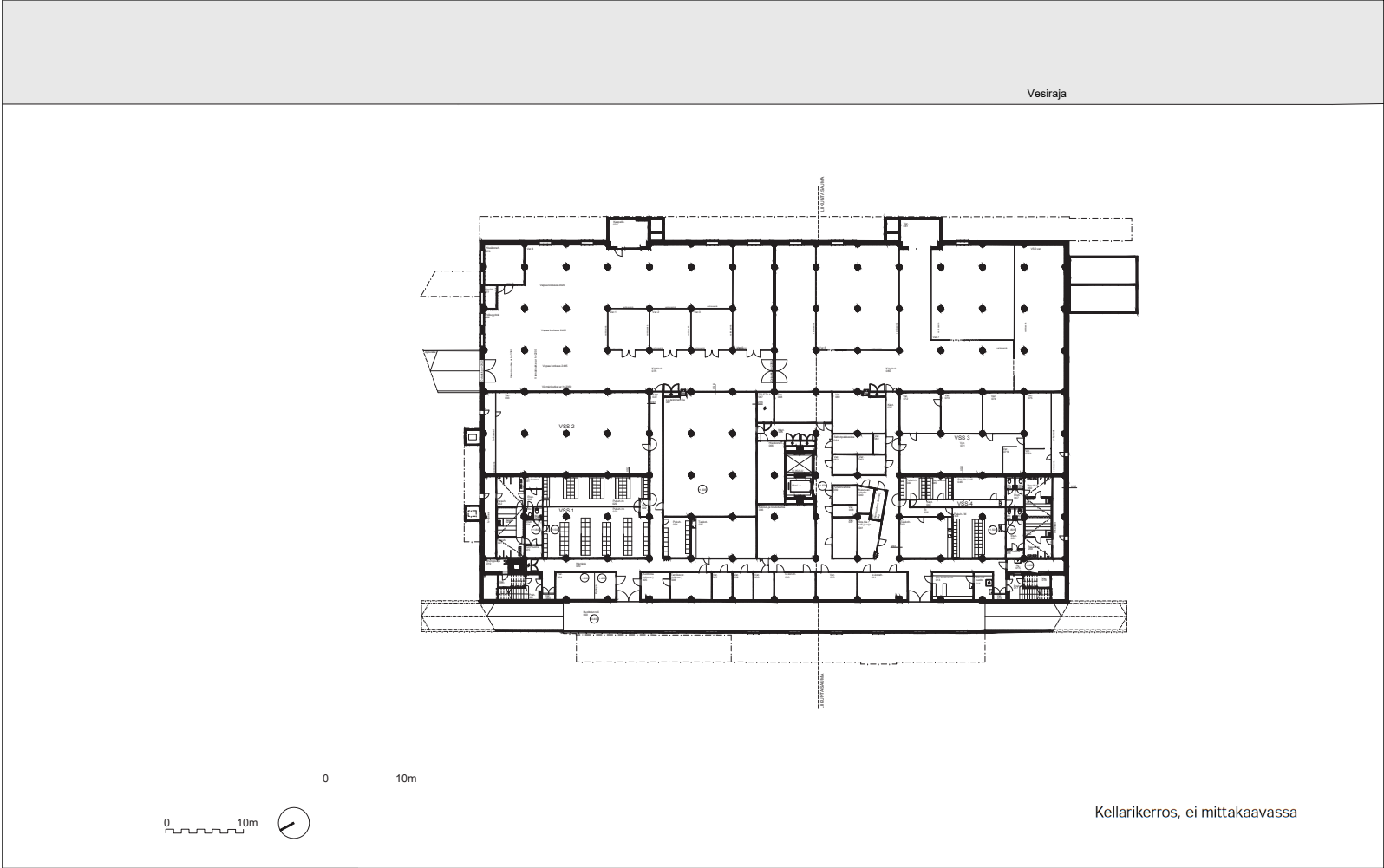


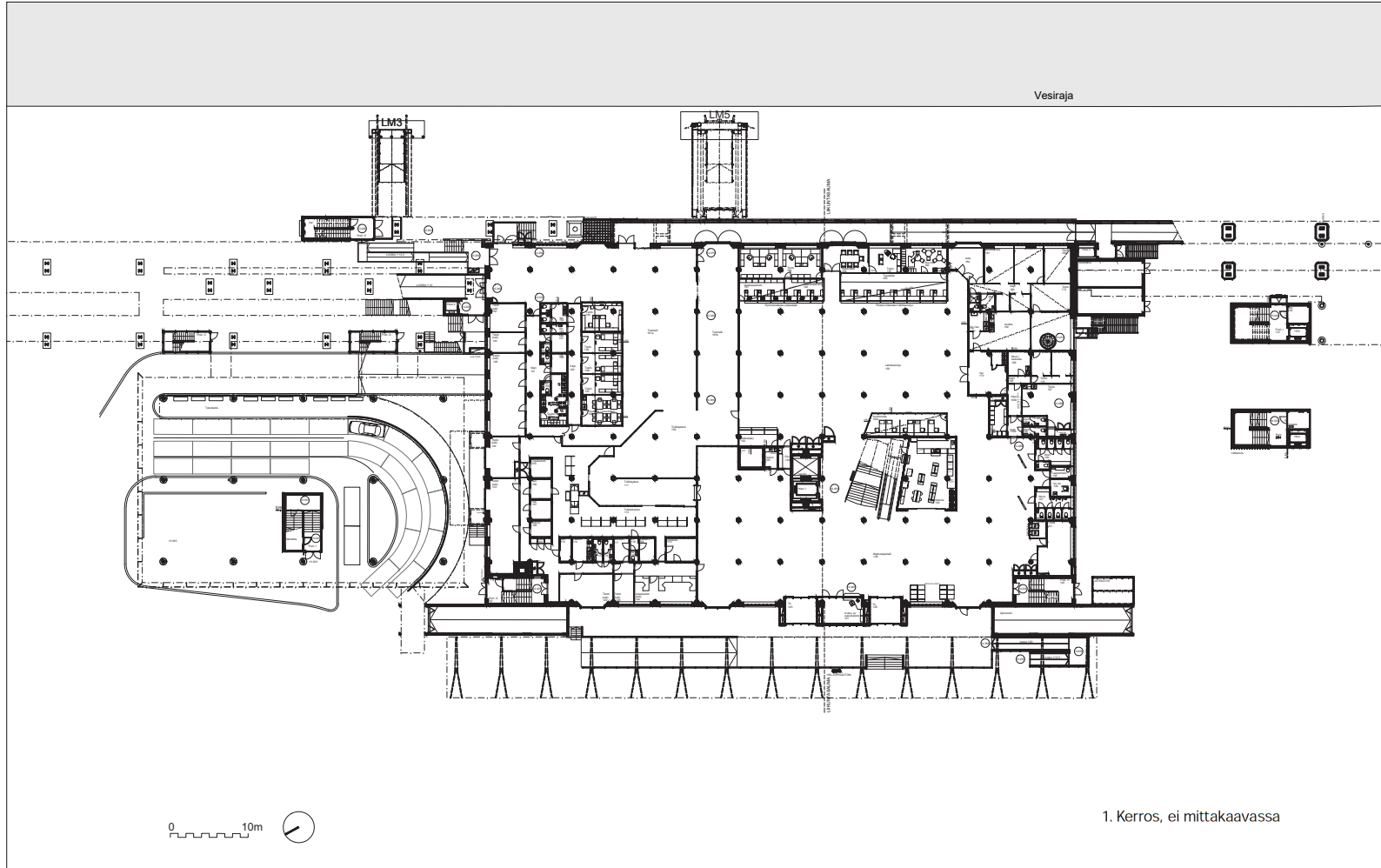
Kuva 82. Yleisnäkymä kellarista.

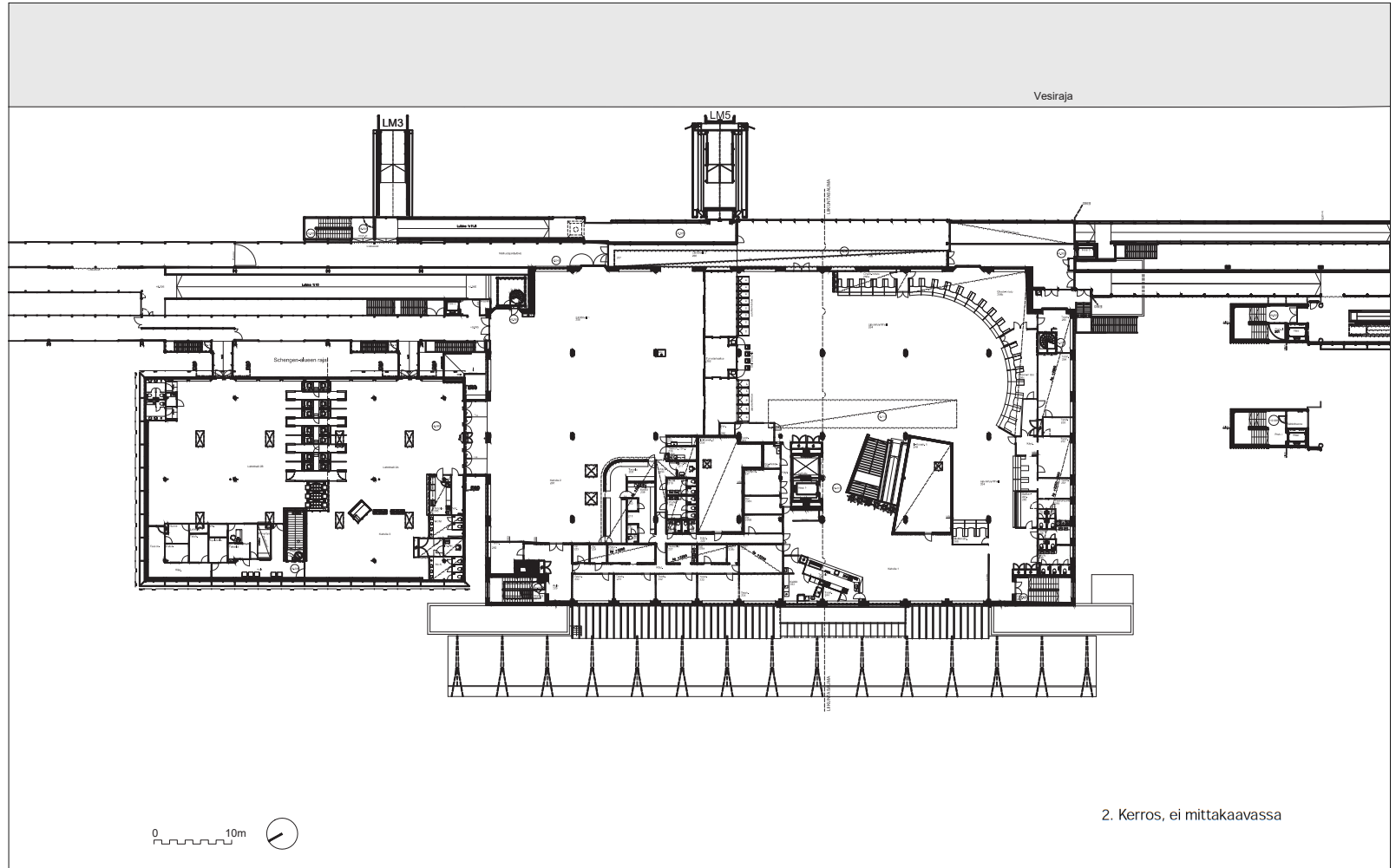


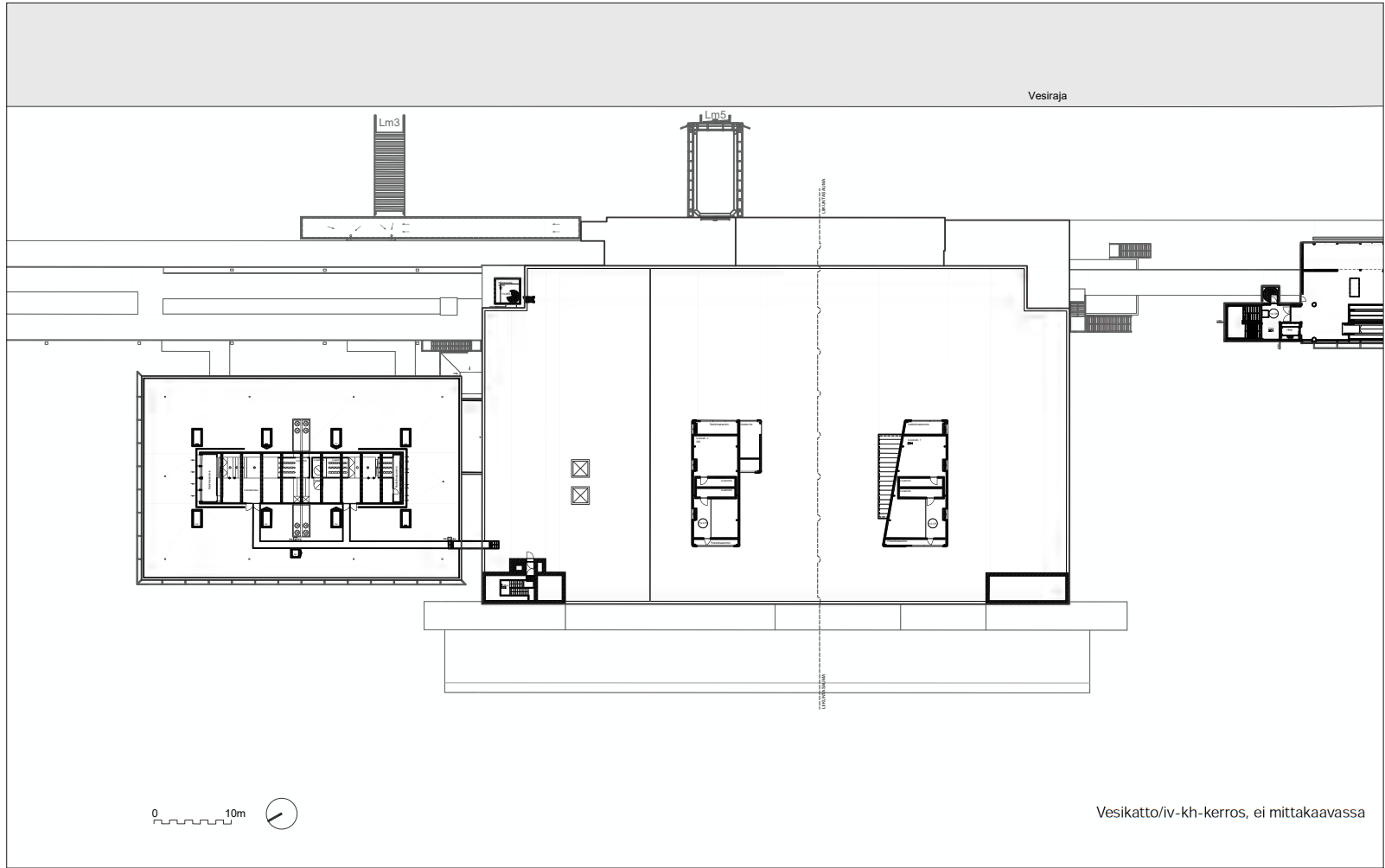
6.2 Nykytilan piirustukset

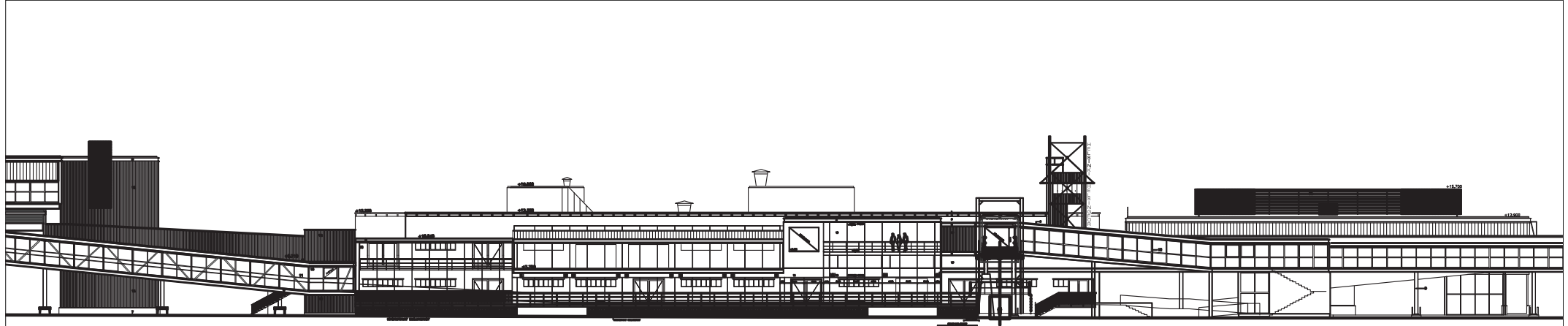




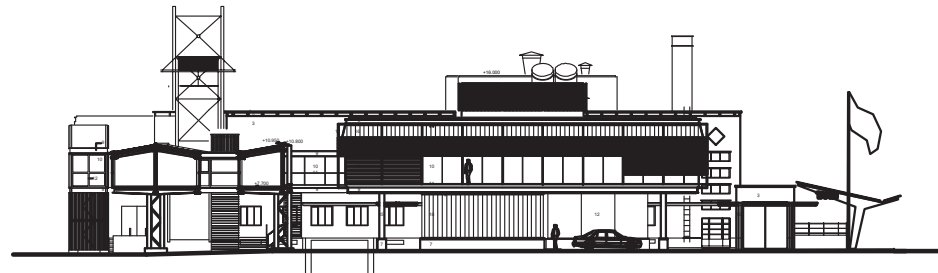






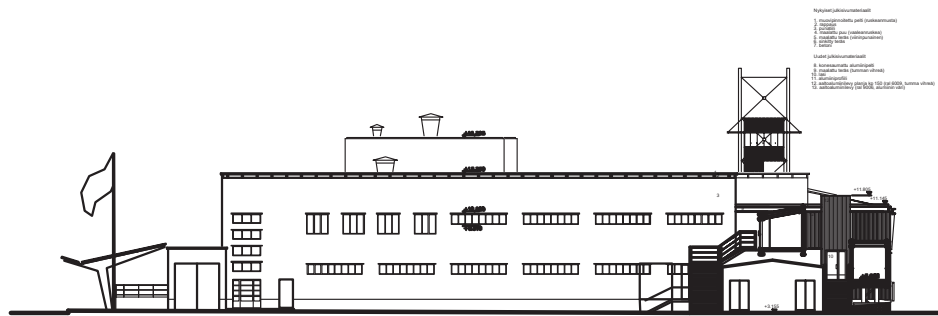


Julkisivu kaakkoon, ei mittakaavassa

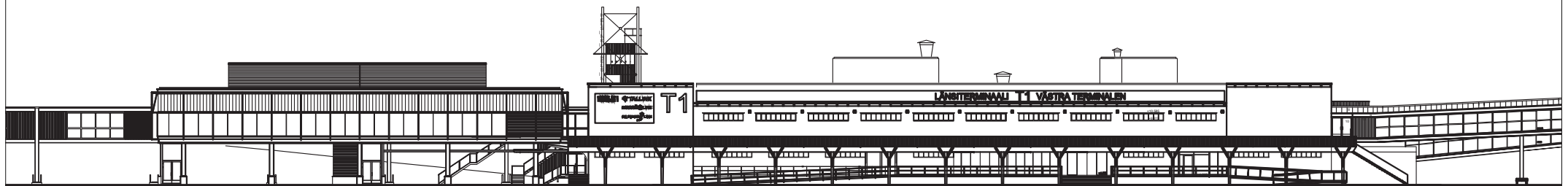


Julkisivu koilliseen, ei mittakaavassa

- Arkkitehtitoimisto
1. suunnittelu ja toteutus
 2. suunnittelu ja toteutus
 3. suunnittelu ja toteutus
 4. suunnittelu ja toteutus
 5. suunnittelu ja toteutus
 6. suunnittelu ja toteutus
 7. suunnittelu ja toteutus
 8. suunnittelu ja toteutus
 9. suunnittelu ja toteutus
 10. suunnittelu ja toteutus
 11. suunnittelu ja toteutus
 12. suunnittelu ja toteutus
 13. suunnittelu ja toteutus
 14. suunnittelu ja toteutus
 15. suunnittelu ja toteutus
 16. suunnittelu ja toteutus
 17. suunnittelu ja toteutus
 18. suunnittelu ja toteutus
 19. suunnittelu ja toteutus
 20. suunnittelu ja toteutus



Julkisivu lounaaseen, ei mittakaavassa



Julkisivu luoteeseen, ei mittakaavassa

7 Rakennuksessa olevia arvoja



Kuva 83 viereisellä sivulla.
Näkymä Hietalahden torin rannasta Jätkäsaaren makasiinien suuntaan vuonna 1950. Makasiinirakennus L4:ää ei tuolloinkaan ole voinut nähdä tästä suunnasta, sillä se on jäänyt torninosturien ja Lars Sonckin suunnitteleminen korkeampien makasiinirakennusten taakse.
Kuvälähde: Heinonen Eino, Helsingin kaupunginmuseon kuva-arkisto

Kulttuurihistoriallisia ja historiallisia arvoja

Länsiterminaali T1-rakennuksella on kaupunginmuseon mukaan ennen kaikkea kulttuurihistoriallisia arvoja.

Teräsbetonirakenteinen makasiinirakennus on kaupunginmuseon mukaan erinomainen esimerkki 1930-luvun teollisuusarkkitehtuurista. Kaksikerroksinen rakennus punatiiliseen julkisivuineen kuuluu funktionalistisen teollisuusarkkitehtuurin korkealaatuisiin varistorakennuksiin ja on kaupunkikuvallisesti tärkeä.

Rakennuksen suunnittelija Gunnar Taucher toimi kaupunginarkkitehtina 1924 -1941 johtaen kaupungin omien rakennusten suunnittelutyötä Helsingin rakennuskonttorin talonrakennusosastolla. Kaupunginmuseo on arvottanut makasiinirakennuksen yhdeksi laadukkaaksi esimerkiksi kaupunginarkkitehti Gunnar Taucherin tuotannosta sekä Helsingin omasta, kunnallisesta suunnittelusta ja rakentamisesta.

Makasiinirakennus edustaa lisäksi yhtä kerrostumaa satamatoimintojen historiassa, mistä Jätkäsaaren alueella on muistumina muutamia esimerkkejä. Rakennuksella on siten myös kulttuurihistoriallista arvoa osana Helsingin satamalaitosta ja sen toimintoja.

Kaupunkikuvallisista arvoista

Makasiinirakennus L4 on terminaalikäyttönsä aikana muuttunut sekä sisätiloiltaan että ulkoiselta olemukseltaan. Rakennuksen sisätilat ovat olleet varasto- ja terminaalikäyttöön joustavat ja muunneltavat, tosin kerroskorkeus on suhteellisen matala ja alemmissa kerroksissa pilariväli suhteellisen tiheä. Kantavat rakenteet ja pilarit ovat näkyvillä, mutta mm. tiiliseinissä oleviin aukotuksiin on tehty muutoksia.

Vanha rakennus on suurelta osin jäänyt uusien rakenteiden ja lisärakentamisen taakse erityisesti merenpuoleisella julkisivulla ja siten se on menettänyt arkkitehtonista identiteettiään. Samalla merkitys osana kaupunkikuvaa on aiempaa vähäisempi, sillä rakennus ei juuri

näy merelle tai Hietalahden suuntaan, sillä idän puoleista julkisivua peittävät matkustajasillat rakenteineen.

Pohjoispuolen julkisivuun on rakennettu laajennusosa olevan rakennuksen jatkeeksi, mutta etelän julkisivu on ikkunoita ja eteen 1960-luvulla lisättyä muuntamorakennusta lukuun ottamatta säilynyt kaupunginmuseon arvion mukaan lähes ennallaan.

Makasiinirakennuksen keskeiset arkkitehtoniset ominaispiirteet olisi kaupunginmuseon mukaan kuitenkin vielä mahdollista palauttaa, sillä rakennuksessa on säilynyt myös alkuperäisiä osia ja kokonaisuuksia, kuten tiilijulkisivut, porrashuoneet ja osa alkuperäisistä ikkunoista. Rakennuksen julkisivut näkyviltä osin on myös pääosin hyvässä kunnossa.

Lähde: Kaupunginmuseon lausunto 17.6.2019

8 Yhteenveto

Makasiinirakennus L4 on kaupunginarkkitehti Gunnar Taucherin alun perin sataman varastoksi suunnittelema rakennus, joka muutettiin matkustajaterminaaliksi (Länsiterminaali T1) 1990-luvulla. Terminaalikäyttö rakennuksessa väheni uuden T2-terminaalirakennuksen valmistuttua Jätkäsaaren eteläkärkeen v. 2017, ja tällä hetkellä rakennus on vähäisellä käytöllä johtuen mm. vallitsevasta maailmantilasta (Ukrainan sota sekä koronaviruspandemia), millä on ollut suuria vaikutuksia matkailuun. Tulevaisuudessa optio Pietariin suuntautuvaan risteilyliikenteeseen on vielä olemassa, vaikkakin tällä hetkellä liikenne on tauolla.

Makasiinirakennus on ollut alun perin hyvin avointa varastotilaa pilarit pois lukien, ja terminaalikäyttöä varten rakennuksen sisätiloihin ja julkisivuihin on tehty matkustajaterminaalitoiminnan vaatimia muutoksia, mm. osa alkuperäisistä puuikkunoista on uusittu puualumiini-ikkunoiksi, metalliovet on kaikkialta uusittu, merenpuoleisessa julkisivussa on tehty runsaasti matkustajasiltayhteyksien vaatimia

muokkauksia, sisäänkäyntijulkisivuun lisätty pitkät tuulikaappi-, katos-, porras- ja ramppiyhteydet sekä vesikatto on uusittu ja osittain korotettu. Ylä- ja välipohjaan on tehty myös muutoksia, mm. valoaukkojen ja aulan 1. ja 2. kerrokset yhdistävän avoportaikon edellyttämänä.

Alkuperäinen tiilijulkisivu sekä alkuperäiset porrashuoneet ovat pääosin säilyneitä ja hyvässä kunnossa. Pohjoispuolen päädyn jatkeeksi on tehty laajennusosa vuonna 2005–2006, ja laajennuksen ja makasiinirakennuksen väliin on jätetty alkuperäinen katosrakennelma yhdeksi kerrostumaksi.

Teräsbetonirakenteinen makasiinirakennus L4 on kaupunginmuseon mukaan erinomainen esimerkki 1930-luvun teollisuusarkkitehtuurista. Kaksikerroksinen rakennus punatiiliseen julkisivuineen kuuluu funktionalistisen teollisuusarkkitehtuurin korkealaatuisiin varistorakennuksiin. Rakennustyöt ja alkuperäinen detajiiikka on tehty huolella ja varsinkin alun perin henkilökunnan käyttöön suunnitelluissa tiloissa materiaalit ovat olleet työselityksen mukaisesti parasta

laatua. Kaupunginmuseo on arvottanut rakennuksen kulttuurihistoriallisesti merkittäväksi rakennukseksi ja rakennus on saanut Helsingin kaupunginmuseon lausuntojen pohjalta osayleiskaavassa v. 2004 suojelumerkinnän sr.

Kaupunginmuseo on perusteissaan viitannut esimerkkinä Gunnar Taucherin Katajanokalla olevaan, saman aikakauden makasiinirakennukseen, jolla kaavassa on jo olemassa suojelumerkintä. Huolellinen toteutus ja funktionalistinen ote on ollut yhteistä molemmissa punatiilisisä makasiinirakennuksissa. Katajanokan makasiini on kaarevine ovenpielineen Taucherin funktionalistisin työ ja siten hienovaraisilta detaljoinneiltaan eroaa hieman vaatimattomammasta makasiinirakennus L4:stä Jätkäsaarella. Katajanokka alueena on kuitenkin keskeisemmällä paikalla ja se on myös Museoviraston RKY-listalla, toisin kuin Jätkäsaari.

L4-makasiinirakennuksessa on todettu maanpainuman seurauksena halkeamia ja rakenteiden notkahdusta jo vuonna 1979, minkä silloin on arveltu johtuneet osin

huonosti tehdyistä perustuksista ja maan painumisesta, mikä on Jätkäsaarella hyvin tyyppillistä, sillä se on pääosin täyttömaata. Maan painuminen on johtanut tuolloin rakenteiden vahvistus- ja korjaustoimenpiteisiin, mutta halkeamia on ollut jo silloin myös julkisivuissa asti. Tästä muistumana on edelleen nähtävissä esimerkiksi silmämääräisestäikin vinossa oleva pilari 2. kerroksen aulatilassa. Halkeamia myös seurataan edelleen, vaikka ne eivät juurikaan ole edenneet aiemmasta enää korjaustoimenpiteiden jälkeen.

Rakennuksen suojeluintressit ovat ristiriidassa satama-alueen laivaliikenteen yleisen kehittämisen kanssa, mihin liittyy jatkuvasti kasvavien matkustajamäärien hallitseminen. Länsisataman matkustajaliikenteen määriä kasvattaa entisestään suunnitelma luopua kaupunkikuvallisesti keskeisemmällä paikalla sijaitsevan Eteläsataman laivaliikenteestä vuoteen 2030 mennessä, mikä toisaalta vapauttaa Kauppatorin laidalla Presidentinlinnan edustalla olevan alueen merellisen siluetin kaupunkikuvallisesti arvokkaampaan käyttöön, kun esimerkiksi matkustajasillat

alueelta poistuvat.

9 Lähteet ja liitteet



Kuva 10. Viistoilmakuva pienlentokoneesta mereltä Jätkäsaaren eteläpuolelta vuonna 1928.
Kuvälähde: Foto Roos, Helsingin kaupunginmuseon kuva-arkisto

Painetut lähteet

Jätkäsaaren osayleiskaavaselostus (sekä kaavadokumentti), 2006, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. 2. uudistettu painos.

Mäkinen, Anne. 2016. Rakennuksia Helsingiläisille. Gunnar Taucher kaupunginarkkitehtina 1924-1941. Otavan kirjapaino, Keuruu.

Sähköiset lähteet

Riitta Nikula, Julkaistu 9.10.2006. Taucher, Gunnar (1886 - 1941). Helsingin kaupunginarkkitehti. (<https://kansallisbiografia.fi/kansallisbiografia/henkilo/3505>)

Helsingin Sataman historia. Helsingin Satama Oy:n internet-sivut. (<https://www.portofhelsinki.fi/helsingin-satama/historia#year-1500>)

Salomaa, Marja. 2022. Helsingin sanomat. Helsingin Jätkäsaareen suunnitellaan tunnelia, joka kulkisi suoraan Länsiväylälle <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000008696157.html>

Bäckgren, Noona. 2022. Helsingin sanomat. Helsingin kaupunginvaltuusto hyväksyi Jätkäsaaren satamatunnelin rakentamisen, Eteläsataman satamatoiminnot lakkautetaan <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000007781681.html>

RKY-sivuston kuvaus Katajanokan vanhasta osasta: http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1549

Muut lähteet

Helsingin Sataman arkiston urakka-asiakirjat, alkuperäinen työseilytys, muut asiakirjat ja piirustukset selostuksineen.

Matkustajaterminalin kuntoarvio 17.2.2016. Sweco Taloyhtiöpalvelut. Lehtonen, R., Hieta, J., Riuttanen, R.

Helsingin kaupunginmuseon lausunto 17.6.2019 "Kaupunginmuseon lausunto asemakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta, matkustajaterminalit, Jätkäsaari". Sari Saresto, kulttuuriympäristöpäällikkö. Helsingin kaupunginmuseon lausunto 27.10.2004 "Jätkäsaaren alustava osayleiskaavaehdotus, Kaupunginmuseon suojelutavoitteet". Tiina Merisalo, museojohdaja, ja Sari Saresto, tutkija.

Helsingin kaupunginmuseon muistio 24.9.2013. "L4 Länsiterminalin suojeluarvot, Tyynenmerenkatu 8, Jätkäsaari." Sari Saresto, tutkija.

Helsingin kaupunginmuseon muistiot ja lausunnot löytyvät kokonaisuudessaan liitteestä 3.

Asemakaava vuodelta 1979 sekä kaavaan tehty muutosselostusteksti. (kartta.hel.fi)

Kuvalähteet

Kuvat 1-6, 11-12, 14-17, 22, 29-30, 32, 83-84: Helsingin kaupunginmuseon valokuva-arkisto. Tarkempi tieto ja kuvaaja kunkin kuvan yhteydessä kuvatekstissä.

Kuva 10. Helsingin kaupunginmuseon arkisto. Vanha opaskartta vuodelta 1989.

Kuvat 7, 9: Osayleiskaava vuodelta 2004. Geotekninen osasto/Kiinteistövirasto.

Kuvakollaasi 8, kuvat 19-20: Helsingin kaupungin karttapalvelu: <https://kartta.hel.fi>

Kuva 13: Aalto-yliopiston arkisto.

Kuva 21: Helsingin uutisten artikkeli, Helsingin satama Oy: <https://www.helsingin uutiset.fi/paikalliset/4505202>

Kuvat, jossa lähdeä ei ole mainittu erikseen: Saara-Maria Koskinen tai Oskar Suomalainen, 2022.

Liitteet

Liite 1. Ajoituskaaviot

Liite 2. Alkuperäiset piirustukset vuodelta 1938

Liite 3. Kaupunginmuseon lausunnot ja muistiot



PES-Arkkihtedit Oy
Helsinki

Ison-Antintie 8
FI-00930 Helsinki
Finland




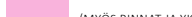


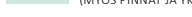
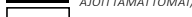
Tynnyrintekijänkatu 1c
FI-00580 Helsinki
Finland

+358 9 3417 340
architects@pesark.com

<http://pesark.com>



AJOITUSKAAVIO
ASEMAPIIRROS NYKYTILA, 1:3000 (A4)

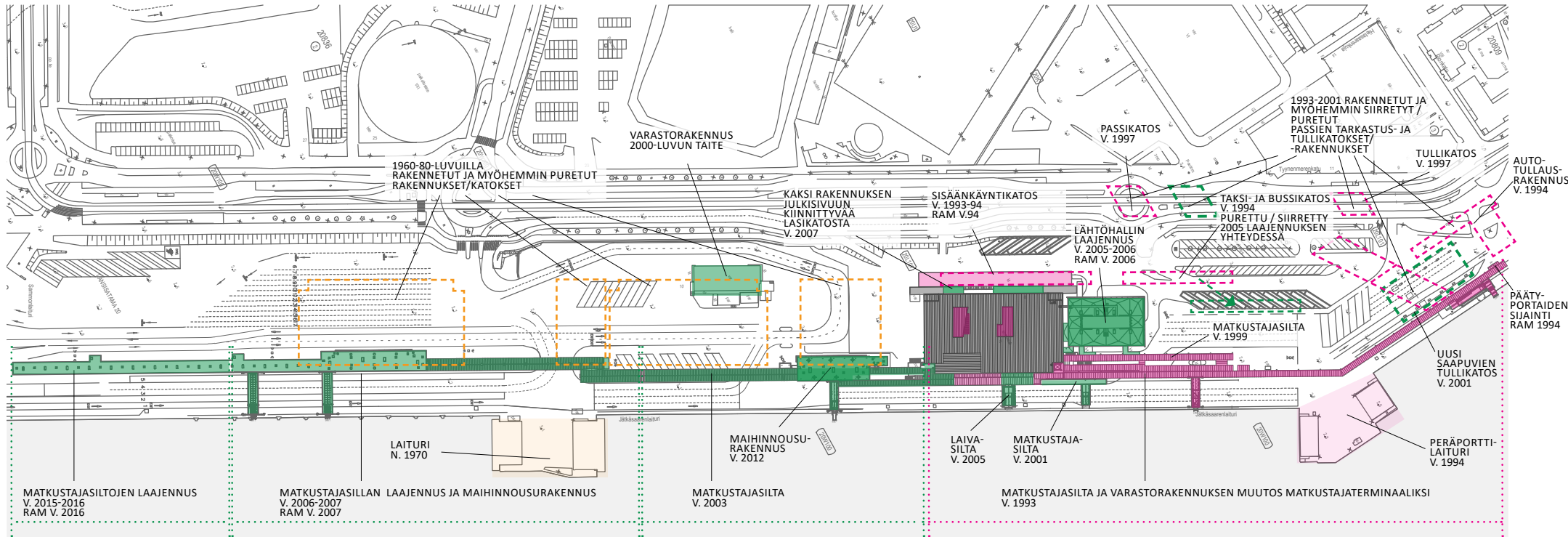
	1960-80-L RAKENNE
	(MYÖS PINNAT JA YKSITYSKOHDAT)
	1990-L RAKENNE
	(MYÖS PINNAT JA YKSITYSKOHDAT)
	2000-L RAKENNE
	(MYÖS PINNAT JA YKSITYSKOHDAT)
	AJOITTAMATTOMAT/ALKUPERÄISET RAKENTEET
	AJOITTAMATTOMAT/ALKUP. PINNAT JA DETALJIT

Säilyneisyyskaaviot on tehty rakennusvalvonnan arkistossa olleita piirustuksia tulkiten. Kaikkia piirustuksissa olleita muutoksia ei välttämättä ole tehty ja kaikkia tehtyjä muutoksia ei välttämättä ole merkitty piirustuksiin, mikä voi aiheuttaa kaavioihin epätarkkuuksia.

Listauksessa käytetyt vuosiluvut ovat luvanmyöntämisvuosilukuja. Luvassa esitetyt muutokset ovat saattaneet valmistua vasta myöhemmin.

MUUTOKSET

- v. 1939** RAKENNUS VALMISTUI (KÄYTTÖÖNOTTO V. 1940-41 JOIDENKIN LÄHTEIDEN MUKAAN)
SUUNNITTELIJA: GUNNAR TAUCHER
- v. 1962** Varastorakennuksen yhteyteen rakennettu muuntamorakennus
- v. 1979** Rakennuksessa todettu maanpinnan painuminen (todettu vahvistus ja tuentatoimenpiteiden tarve)
- v. 1993** VARASTORAKENNUKSEN MUUTOS MATKUSTAJATERMINAALIKSI SEKÄ MATKUSTAJASILLAN RAKENTAMINEN (matkustajasillalla oma rakennuslupa)
Kajja Eerikäinen ja Mikko Terho (muutos matkustajaterminaaliksi)
Siren Arkkitehdit Oy (matkustajasilta)
- v. 1994** Taksi- ja bussikatoksia sekä sisäänkäyntikatoksen muutos (Kajja Eerikäinen arkkitehti SAFA)
- v. 1999** Terminaalin laajennus: Lähtö- ja lipunmyyntihallien laajennukset, uusi matkustajakäytävä sekä liukurampin korvaaminen luiskalla
- v. 2001** Uusi matkustajasilta ja ulkoporras sekä uusi laivasilta, kaakkois- ja lounaisivun ikkunoita uusittu puu-aluumiini-ikkunoiksi, 1. kerroksen matkustajien tullihallin laajennus varastotilaa, tullihallin passintarkastuslinjaa siirretty ja varaston sekä tullikäytävän välinen seinä rakennettu
- v. 2003** Uusi matkustajasilta terminaalin lounaispuolelle sekä siihen liittyvät portaat ja luiskat (Siren Arkkitehdit Oy, Jukka Siren)
- v. 2005** Matkustajasillan jatkaminen ja uuden laivasillan rakentaminen sekä terminaalin 2. kerroksen lähtöhallin laajentaminen, laajennuksen alle sijoittuvat taksien noustoalue
- v. 2007** Sisäänkäynnin yhteyteen kaksi teräsrakenteista rakennuksen julkisivuun kiinnittyvää lasikatosta



HUOM! KOHDERAKENNUSTA YMPÄRÖIVIEN RAKENNUSTEN/RAKENNELMIEN VUOSILUVUT ARVIOITU ILMAKUVISTA (HELSINGIN KAUPUNGIN KARTTAPALVELU)

LÄNSISATAMA T1 ASEMAPIIRROS
1:3000 (A4)



HUOM! POHJAPIIRUSTUKSET KÄÄNNETTY 180 ASTETTA ASEMAPIIRROKSEEN NÄHDEN

AJOITUSKAAVIO
 NYKYTILAN KUVA, 1:600 (A4)

	1960-80-L RAKENNE
	(MYÖS PINNAT JA YKSITYSKOHDAT)
	1990-L RAKENNE
	(MYÖS PINNAT JA YKSITYSKOHDAT)
	2000-L RAKENNE
	(MYÖS PINNAT JA YKSITYSKOHDAT)
	1990-LUVUN JÄLKEEN TEHDYT RAKENTEET
	(TARKKAA VUOTTA EI TIEDOSSA)
	AJOITTAMATTOMAT/ALKUPERÄISET RAKENTEET
	AJOITTAMATTOMAT/ALKUP. PINNAT JA DETALJIT

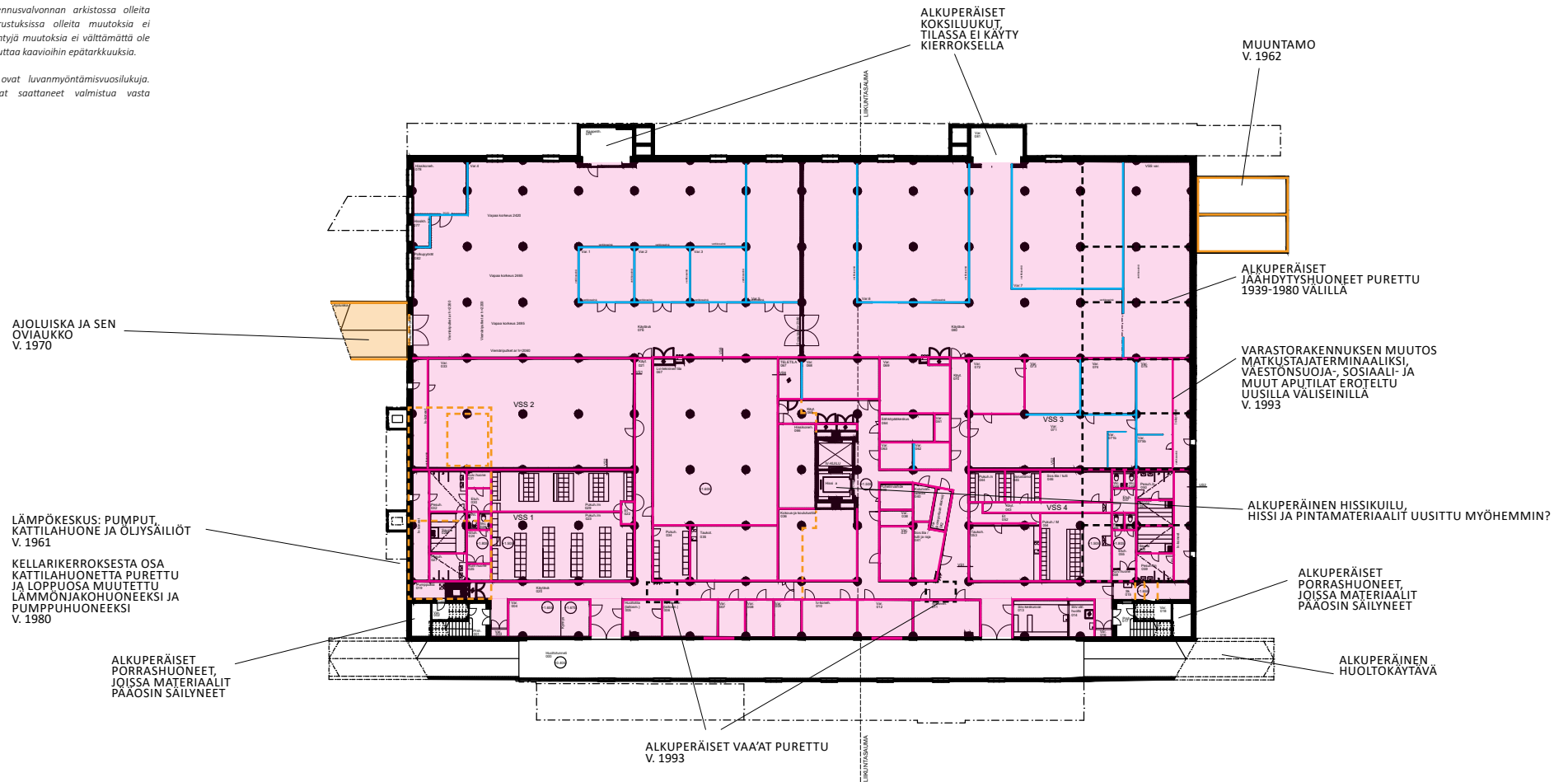
Säilyneisyyskaaviot on tehty rakennusvalvonnan arkistossa olleita piirustuksia tulkiten. Kaikkia piirustuksissa olleita muutoksia ei välttämättä ole tehty ja kaikkia tehtyjä muutoksia ei välttämättä ole merkitty piirustuksiin, mikä voi aiheuttaa kaavioiden epätarkkuuksia.

Listauksessa käytetyt vuosiluvut ovat luvanmyöntämisvuosilukuja. Luvussa esitetyt muutokset ovat saattaneet valmistua vasta myöhemmin.










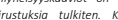
MUUTOKSET

- v. 1939 RAKENNUS VALMISTUI (KÄYTTÖÖNOTTO V. 1940-41 JOIDENKIN LÄHTEIDEN MUKAAN)
 SUUNNITTELIJA: GUNNAR TAUCHER
- v. 1962 Varastorakennuksen yhteyteen rakennettu muuntamorakennus
- v. 1979 Rakennuksessa todettu maanpinnan painuminen (todettu vahvistus ja tuentatoinenpiteiden tarve)
- v. 1993 VARASTORAKENNUKSEN MUUTOS MATKUSTAJATERMINAALIKSI SEKÄ MATKUSTAJASILLAN RAKENTAMINEN (matkustajasillalla oma rakennuslupa)
 Kaija Eerikäinen ja Mikko Terho (muutos matkustajaterminaaliksi)
 Siren Arkkitehdit Oy (matkustajasilta)
- v. 1994 Taksi- ja bussikatoks sekä sisäänkäyntikatoksen muutos (Kaija Eerikäinen arkkitehti SAFA)
- v. 1999 Terminaalin laajennus: Lähtö- ja lipunmyyntihallien laajennukset, uusi matkustajakäytävä sekä liukurampin korvaaminen luiskalla
- v. 2001 Uusi matkustajasilta ja ulkoporras sekä uusi laivasilta, kaakkois- ja lounaisivun ikkunoita uusittu puu-alumiini-ikkunoiksi, 1. kerroksen matkustajien tullihallin laajennus varastotilaa, tullihallin passintarkastuslinjaa siirretty ja varaston sekä tullikäytävän välinen seinä rakennettu
- v. 2003 Uusi matkustajasilta terminaalin lounaispuolelle sekä siihen liittyvät portaat ja luiskat (Siren Arkkitehdit Oy, Jukka Siren)
- v. 2005 Matkustajasillan jatkaminen ja uuden laivasillan rakentaminen sekä terminaalin 2. kerroksen lähtöhallin laajentaminen, laajennuksen alle sijoittuvat taksien noutoalue
- v. 2007 Sisäänkäynnin yhteyteen kaksi teräsraakateista rakennuksen julkisivuun kiinnittyvää lasikatosta

WSPHILAN REUNA



AJOITUSKAAVIO
NYKYTILAN KUVA, 1:600 (A4)

	1960-80-L RAKENNE
	(MYÖS PINNAT JA YKSITYSKOHDAT)
	1990-L RAKENNE
	(MYÖS PINNAT JA YKSITYSKOHDAT)
	2000-L RAKENNE
	(MYÖS PINNAT JA YKSITYSKOHDAT)
	1990-LUVUN JÄLKEEN TEHDYT RAKENTEET
	(TARKKAA VUOTTA EI TIEDOSSA)
	AJOITTAMATTOMAT/ALKUPERÄISET RAKENTEET
	AJOITTAMATTOMAT/ALKUP. PINNAT JA DETALIIT

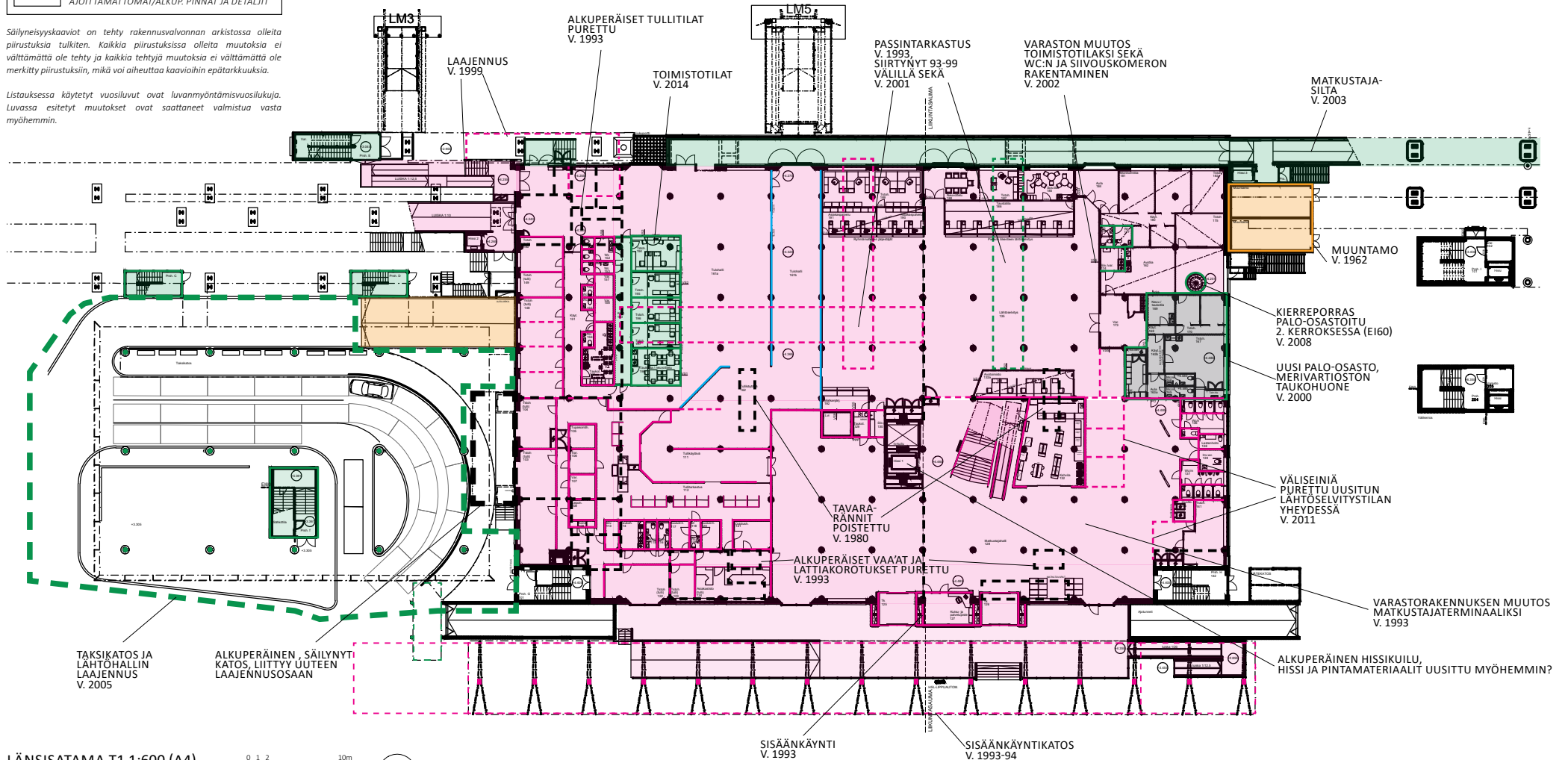
Säilyneisyyskaavio on tehty rakennusvalvonnan arkistossa olleita piirustuksia tulkiten. Kaikkia piirustuksissa olleita muutoksia ei välttämättä ole tehty ja kaikkia tehtyjä muutoksia ei välttämättä ole merkitty piirustuksiin, mikä voi aiheuttaa kaavioihin epätarkkuuksia.

Listauksessa käytetyt vuosiluvut ovat luvanmyöntämisvuosilukuja. Luvussa esitetyt muutokset ovat saattaneet valmistua vasta myöhemmin.

MUUTOKSET

- v. 1939** RAKENNUS VALMISTUI (KÄYTTÖÖNOTTO V. 1940-41 JOIDENKIN LÄHTEIDEN MUKAAN)
SUUNNITTELIJA: GUNNAR TAUCHER
- v. 1962** Varastorakennuksen yhteyteen rakennettu muuntamorakennus
- v. 1979** Rakennuksessa todettu maanpinnan painuminen (todettu vahvistus ja tuentatoimenpiteiden tarve)
- v. 1993** VARASTORAKENNUS MUUTOS MATKUSTAJATERMINAALIKSI SEKÄ MATKUSTAJASILLAN RAKENTAMINEN (matkustajasillalla oma rakennuslupa)
Kaija Eerikäinen ja Mikko Terho (muutos matkustajaterminaaliksi)
Sien Arkkitehdit Oy (matkustajasilta)
- v. 1994** Taksi- ja bussikatos sekä sisäänkäyntikatoksen muutos (Kaija Eerikäinen arkkitehti SAFA)
- v. 1999** Terminaalin laajennus: Lähtö- ja lipunmyyntihallien laajennukset, uusi matkustajakäytävä sekä liukurampin korvaaminen luiskalla
- v. 2001** Uusi matkustajasilta ja ulkoporras sekä uusi laivasilta, kaakkois- ja lounaisivun ikkunoita uusittu puu-alumiini-ikkunoiksi, 1. kerroksen matkustajien tullihallin laajennus varastotiltaan, tullihallin passintarkastuslinjaa siirretty ja varaston sekä tullikäytävän välinen seinä rakennettu
- v. 2003** Uusi matkustajasilta terminaalin lounaispuolelle sekä siihen liittyvät portaat ja luiskat (Sien Arkkitehdit Oy, Jukka Siren)
- v. 2005** Matkustajasillan jatkaminen ja uuden laivasillan rakentaminen sekä terminaalin 2. kerroksen lähtöhallin laajentaminen, laajennuksen alle sijoittuvat taksien noutoalue
- v. 2007** Sisäänkäynnin yhteyteen kaksi teräsraaketeista rakennuksen julkisivuun kiinnittyvää lasikatosta

LAUSUNNAN REUNA

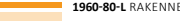
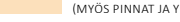
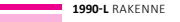
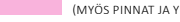
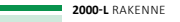
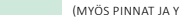
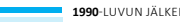





LÄNSISATAMA T1 1:600 (A4)
 POHJAPIIRUSTUS 1. KERROS

0 1 2 10m



AJOITUSKAAVIO
NYKYTILAN KUVA, 1:600 (A4)

	1960-80-L RAKENNE
	(MYÖS PINNAT JA YKSITYSKOHDAT)
	1990-L RAKENNE
	(MYÖS PINNAT JA YKSITYSKOHDAT)
	2000-L RAKENNE
	(MYÖS PINNAT JA YKSITYSKOHDAT)
	1990-LUVUN JÄLKEEN TEHDYT RAKENTEET
	(TARKKAA VUOTTA EI TIEDOSSA)
	AJOITTAMATTOMAT/ALKUPERÄISET RAKENTEET
	AJOITTAMATTOMAT/ALKUP. PINNAT JA DETALJIT

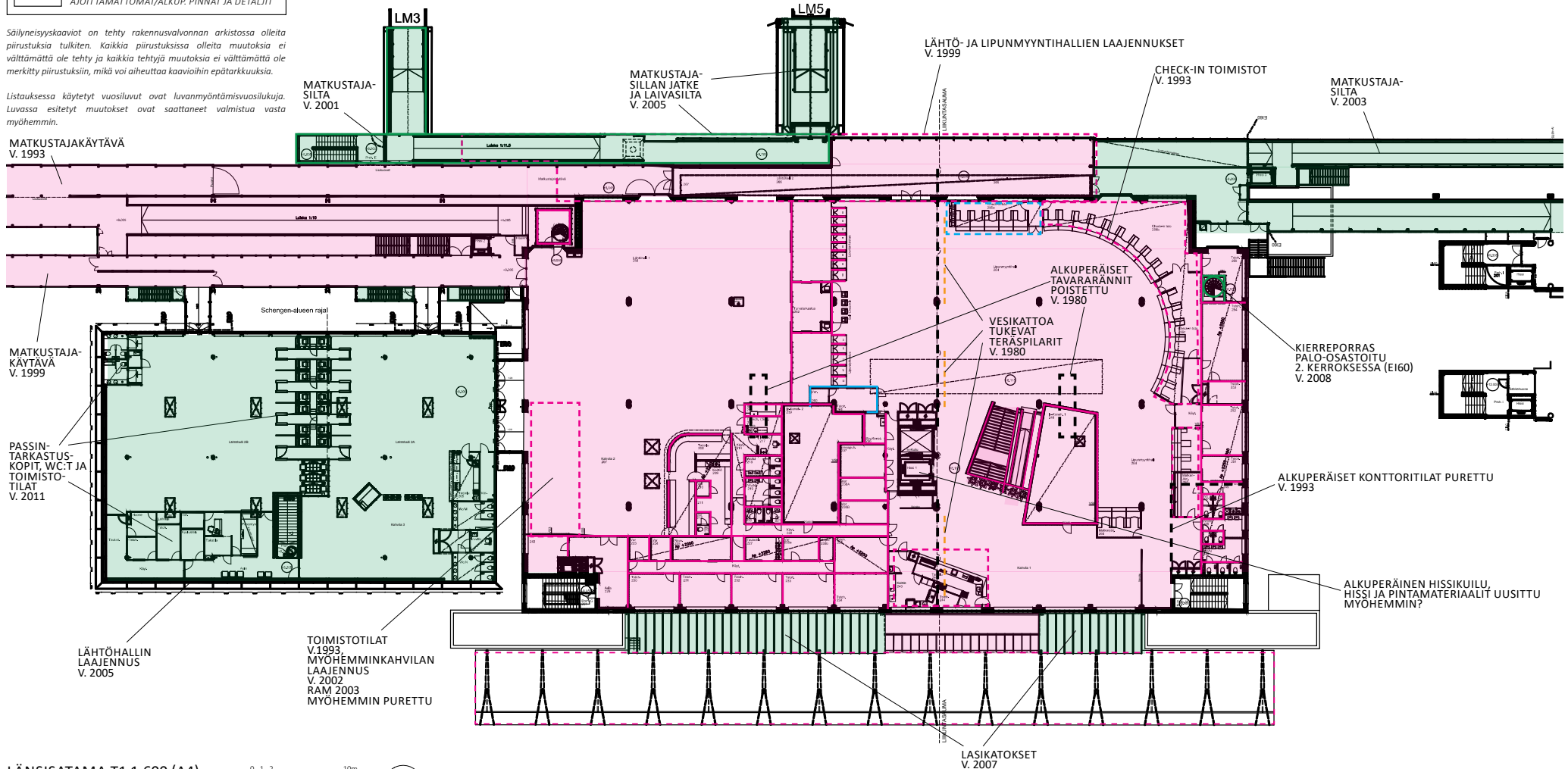
Säilyneisyyskaavio on tehty rakennusvalvonnan arkistossa olleita piirustuksia tulkiten. Kaikkia piirustuksissa olleita muutoksia ei välttämättä ole tehty ja kaikkia tehtyjä muutoksia ei välttämättä ole merkitty piirustuksiin, mikä voi aiheuttaa kaavioihin epätarkkuuksia.

Listauksessa käytetyt vuosiluvut ovat luvanmyöntämisvuosilukuja. Luvussa esitetyt muutokset ovat saattaneet valmistua vasta myöhemmin.

MUUTOKSET

- v. 1939** RAKENNUS VALMISTUI (KÄYTTÖÖNOTTO V. 1940-41 JOIDENKIN LÄHTEIDEN MUKAAN)
SUUNNITTELIJA: GUNNAR TAUCHER
- v. 1962** Varastorakennuksen yhteyteen rakennettu muuntamorakennus
- v. 1979** Rakennuksessa todettu maanpinnan painuminen (todettu vahvistus ja tuentatoinenpitemiden tarve)
- v. 1993** VARASTORAKENNUKSEN MUUTOS MATKUSTAJATERMINAALIKSI SEKÄ MATKUSTAJASILLAN RAKENTAMINEN (matkustajasillalla oma rakennuslupa)
Kaija Eerikäinen ja Mikko Terho (muutos matkustajaterminaaliksi)
Sien Arkkitehdit Oy (matkustajasilta)
- v. 1994** Taksi- ja bussikatoksia sekä sisäänkäyntikatoksen muutos (Kaija Eerikäinen arkkitehti SAFA)
- v. 1999** Terminaalin laajennus: Lähtö- ja lipunmyyntihallien laajennukset, uusi matkustajakäytävä sekä liukurampin korvaaminen luiskalla
- v. 2001** Uusi matkustajasilta ja ulkoporras sekä uusi laivasilta, kaakkois- ja lounaisivun ikkunoita uusittu puu-alkumi-ikkunoiksi, 1. kerroksen matkustajien tullihallin laajennus varastotilaa, tullihallin passintarkastuslinjaa siirretty ja varaston sekä tullikäytävän välinen seinä rakennettu
- v. 2003** Uusi matkustajasilta terminaalin lounaispuolelle sekä siihen liittyvät portaat ja luiskat (Sien Arkkitehdit Oy, Jukka Siren)
- v. 2005** Matkustajasillan jatkaminen ja uuden laivasillan rakentaminen sekä terminaalin 2. kerroksen lähtöhallin laajentaminen, laajennuksen alle sijoittuvat taksien noutoalue
- v. 2007** Sisäänkäynnin yhteyteen kaksi teräsraaketeista rakennuksen julkisivuun kiinnittyvää lasikatosta

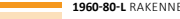

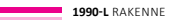




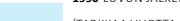
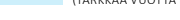
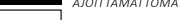
LAIVASILLAN REUNA



LÄNSISATAMA T1 1:600 (A4)
POHJAPIIRUSTUS 2. KERROS



AJOITUSKAAVIO
NYKYTILAN KUVA, 1:600 (A4)

	1960-80-L RAKENNE
	(MYÖS PINNAT JA YKSITYSKOHDAT)
	1990-L RAKENNE
	(MYÖS PINNAT JA YKSITYSKOHDAT)
	2000-L RAKENNE
	(MYÖS PINNAT JA YKSITYSKOHDAT)
	1990-LUVUN JÄLKEEN TEHDYT RAKENTEET
	(TARKKAA VUOTTA EI TIEDOSSA)
	AJOITTAMATTOMAT/ALKUPERÄISET RAKENTEET
	AJOITTAMATTOMAT/ALKUP. PINNAT JA DETALJIT

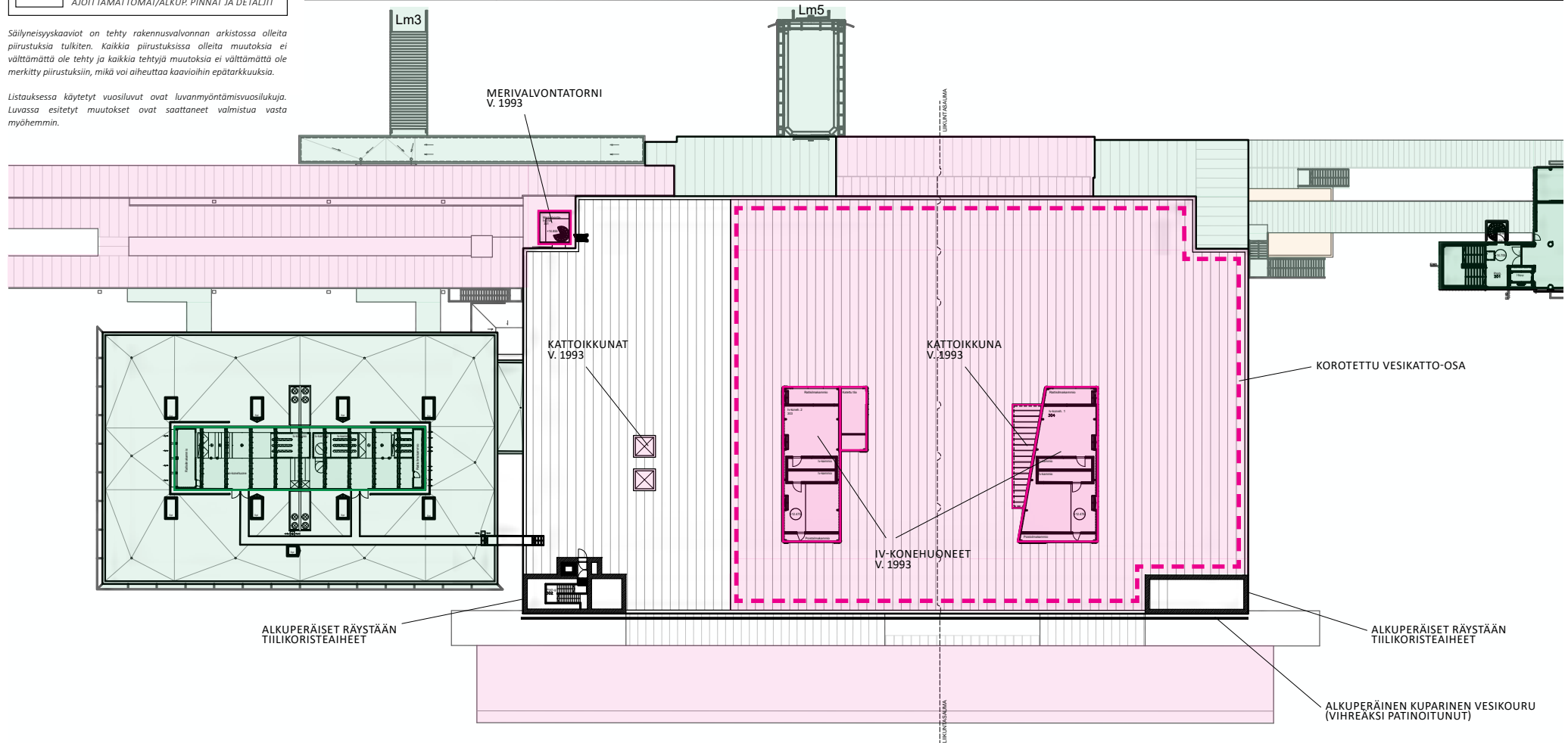
Säilyneisyyskaaviot on tehty rakennusvalvonnan arkistossa olleita piirustuksia tulkiten. Kaikkia piirustuksissa olleita muutoksia ei välttämättä ole tehty ja kaikkia tehtyjä muutoksia ei välttämättä ole merkitty piirustuksiin, mikä voi aiheuttaa kaavioihin epätarkkuuksia.

Listauksessa käytetyt vuosiluvut ovat luvanmyöntämisvuosilukuja. Luvussa esitetyt muutokset ovat saattaneet valmistua vasta myöhemmin.

MUUTOKSET

- v. 1939** RAKENNUS VALMISTUI (KÄYTTÖÖNOTTO V. 1940-41 JOIDENKIN LÄHTEIDEN MUKAAN)
 SUUNNITTELIJA: GUNNAR TAUCHER
- v. 1962** Varastorakennuksen yhteyteen rakennettu muuntamorakennus
- v. 1979** Rakennuksessa todettu maanpinnan painuminen (todettu vahvistus ja tuentatoinenpiteiden tarve)
- v. 1993** VARASTORAKENNUKSEN MUUTOS MATKUSTAJATERMINAALIKSI SEKÄ MATKUSTAJASILLAN RAKENTAMINEN (matkustajasillalla oma rakennuslupa)
 Kaija Eerikäinen ja Mikko Terho (muutos matkustajaterminaaliksi)
 Sien Arkkitehdit Oy (matkustajasilta)
- v. 1994** Taksi- ja bussikatoksen sekä sisäänkäyntikatoksen muutos (Kaija Eerikäinen arkkitehti SAFÄ)
- v. 1999** Terminaalin laajennus: Lähtö- ja lipunmyyntihallien laajennukset, uusi matkustajakäytävä sekä liukurampin korvaaminen luiskalla
- v. 2001** Uusi matkustajasilta ja ulkoporras sekä uusi laivasilta, kaakkois- ja lounaissivun ikkunoita uusittu puuikkunoista puu-alumiini-ikkunoiksi, 1. kerroksen matkustajien tullihallin laajennus varastotilaa, tullihallin passintarkastuslinjaa siirretty ja varaston sekä tullikäytävän välinen seinä rakennettu
- v. 2003** Uusi matkustajasilta terminaalin lounaispuolelle sekä siihen liittyvät portaat ja luiskat (Sien Arkkitehdit Oy, Jukka Siren)
- v. 2005** Matkustajasillan jatkaminen ja uuden laivasillan rakentaminen sekä terminaalin 2. kerroksen lähtöhallin laajentaminen, laajennuksen alle sijoittuvat taksien noutoalue
- v. 2007** Sisäänkäynnin yhteyteen kaksi teräsraaketeista rakennuksen julkisivuun kiinnittyvää lasikatosta

LAIVASILLAN REUNA

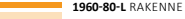

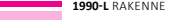


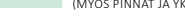


LÄNSISATAMA T1 1:600 (A4)



KUVASSA ESITETTY PÄÄSIALLISESTI MYÖS VESIKATTOALUEITA.
 KAIKKIA LVI-ELIMIÄ EI OLE ESITETTY

AJOITUSKAAVIO
 NYKYTILAN KUVA, 1:600 (A4)
 POISLUKIEN PITKITTÄISLEIKKAUS V. 1993

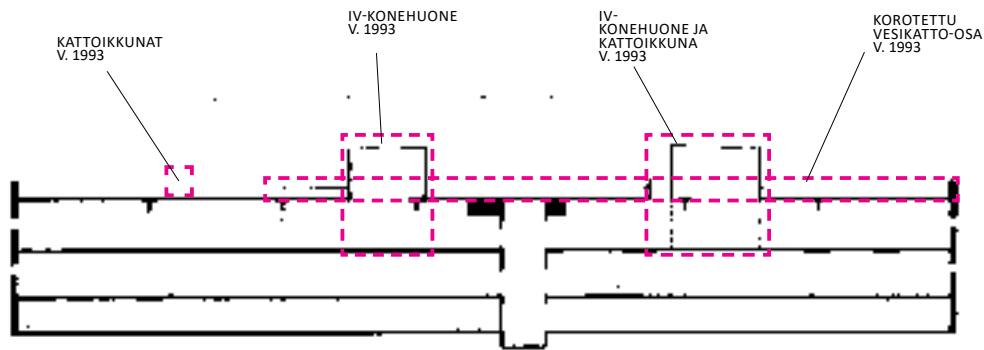
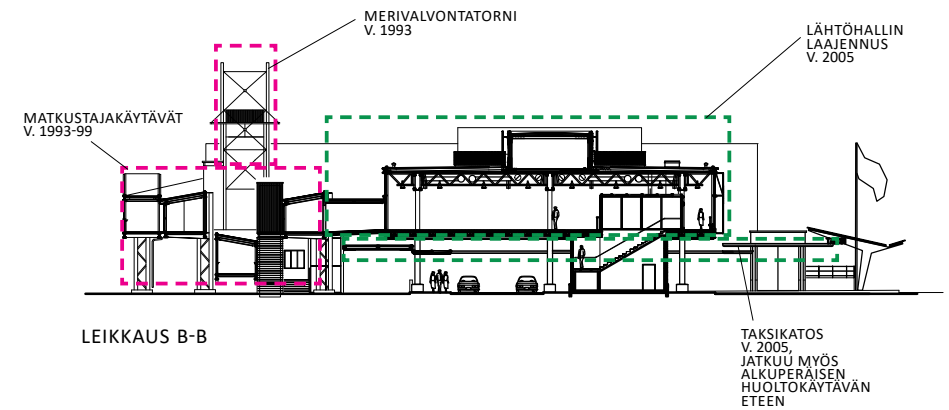
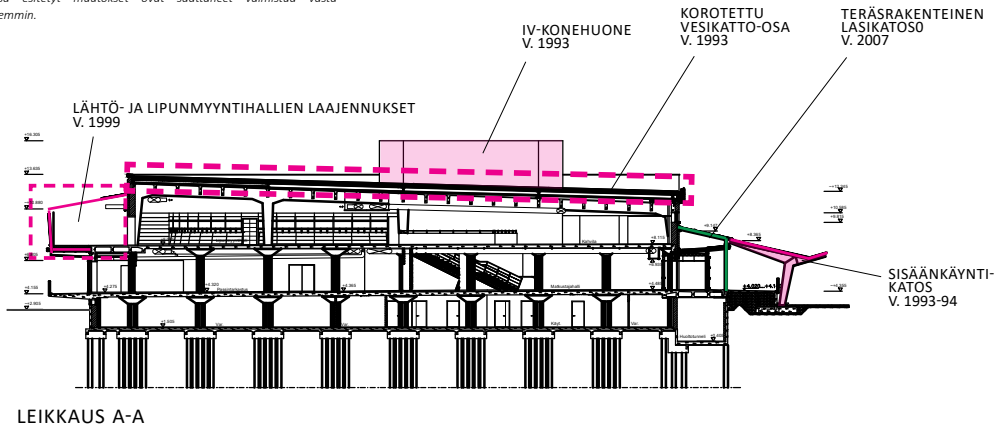
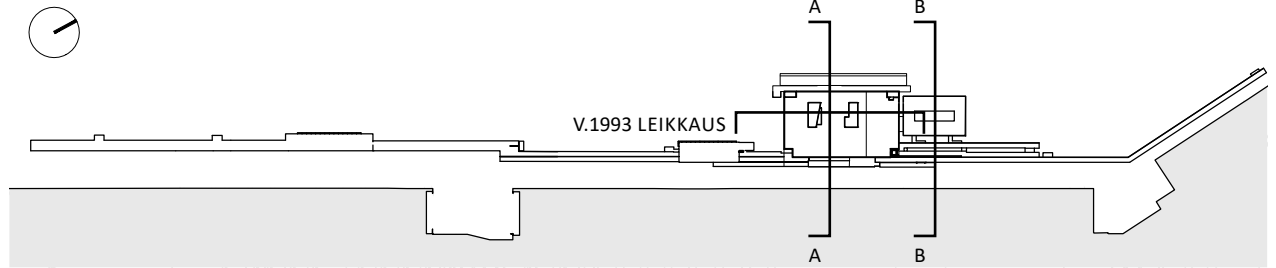
	1960-80-L RAKENNE
	1990-L RAKENNE
	2000-L RAKENNE
	1990-LUVUN JÄLKEEN TEHDYT RAKENTEET
	AJOITTAMATTOMAT/ALKUPERÄISET RAKENTEET
	AJOITTAMATTOMAT/ALKUP. PINNAT JA DETALJIT

Säilyneisyyskaaviot on tehty rakennusvalvonnan arkistossa olleita piirustuksia tulkiten. Kaikkia piirustuksissa olleita muutoksia ei välttämättä ole tehty ja kaikkia tehtyjä muutoksia ei välttämättä ole merkitty piirustuksiin, mikä voi aiheuttaa kaavioihin epätarkkuuksia.

Listauksessa käytetyt vuosiluvut ovat luvanmyöntämisvuosilukuja. Luvussa esitetyt muutokset ovat saattaneet valmistua vasta myöhemmin.

HUOM! LEIKKAUSKAAVIOIHIN ON AJOITETTU VAIN SUURIMMAT RAKENTEELLISET MUUTOKSET KS ESIM. VÄLISEINIEN OSALTA ALKUPERÄISET LUPAPIIRUSTUKSET JA SÄILYNEISYYS-POHJAKAAVIOT






SIJAINTIKAAVIO



PITKITTÄISLEIKKAUS V. 1993, JOSSA ESITETTY VESIKATTOMUUTOKSIA

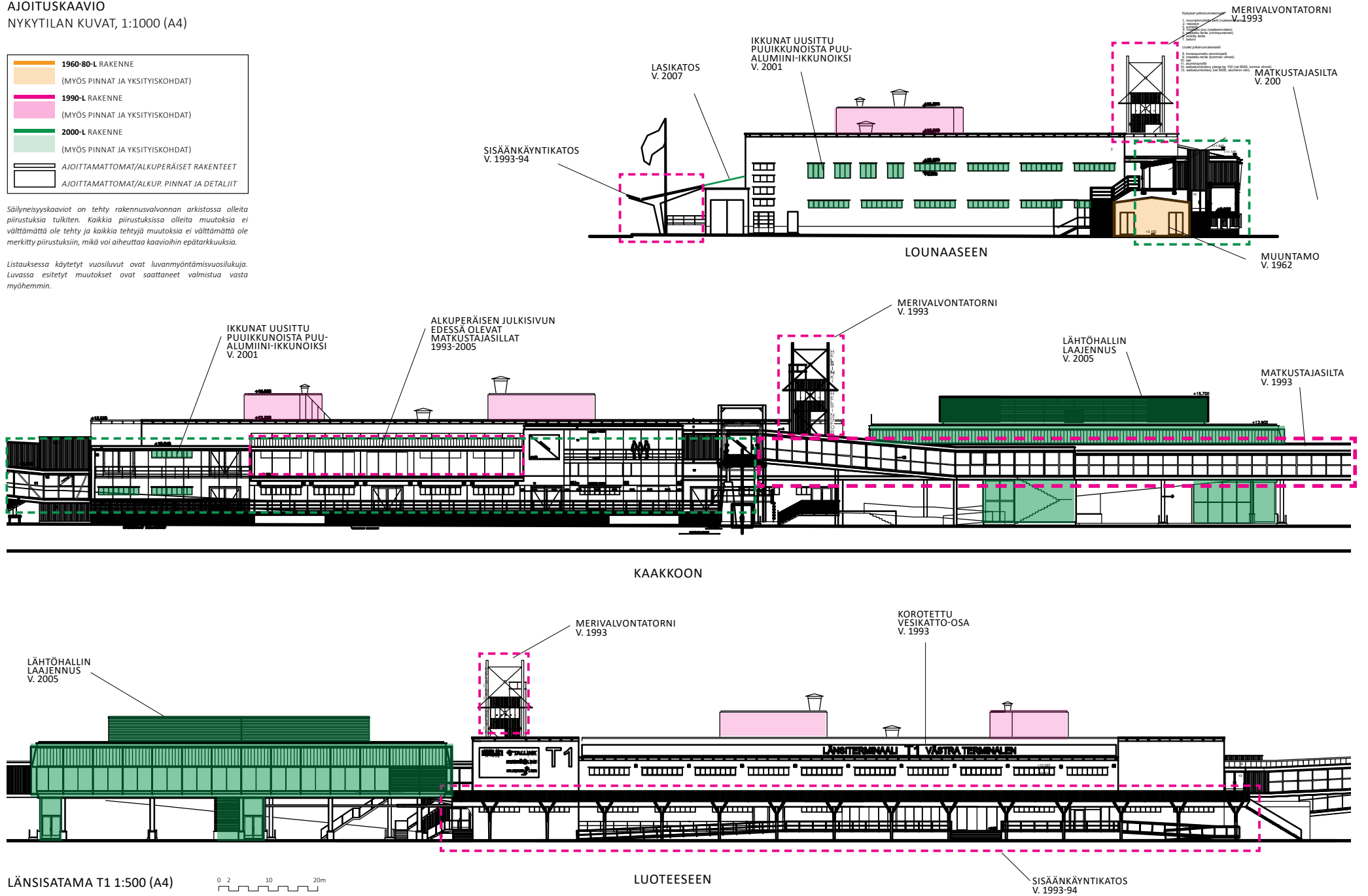


AJOITUSKAAVIO
 NYKYTILAN KUVAT, 1:1000 (A4)

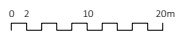
	1960-80-L RAKENNE (MYÖS PINNAT JA YKSITYSKOHDAT)
	1990-L RAKENNE (MYÖS PINNAT JA YKSITYSKOHDAT)
	2000-L RAKENNE (MYÖS PINNAT JA YKSITYSKOHDAT)
	AJOITTAMATTOMAT/ALKUPERÄISET RAKENTEET
	AJOITTAMATTOMAT/ALKUP. PINNAT JA DETALJIT

Säilyneisyyskaaviot on tehty rakennusvalvonnan arkistossa olleita piirustuksia tulkiten. Kaikkia piirustuksissa olleita muutoksia ei välttämättä ole tehty ja kaikkia tehtyjä muutoksia ei välttämättä ole merkitty piirustuksiin, mikä voi aiheuttaa kaavioiden epätarkkuuksia.

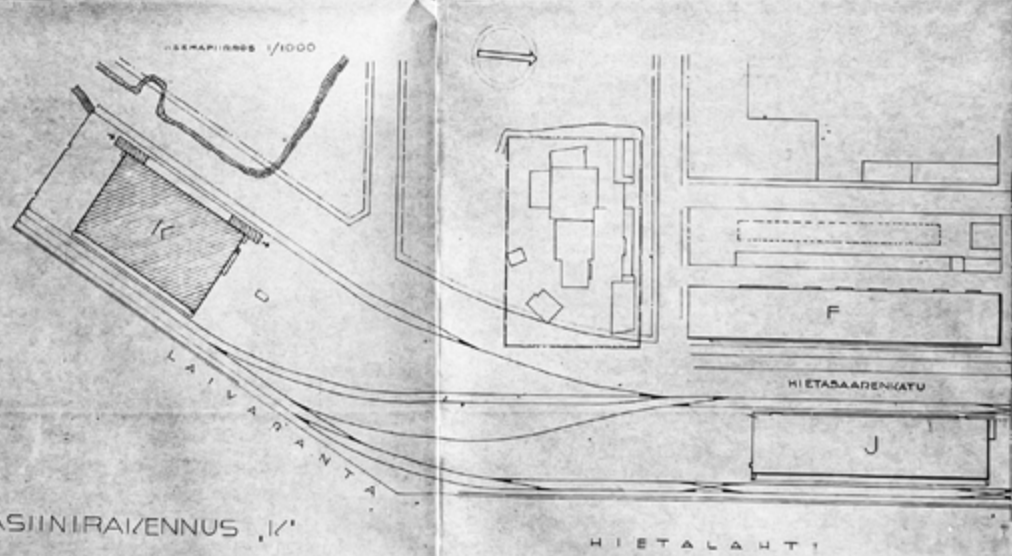
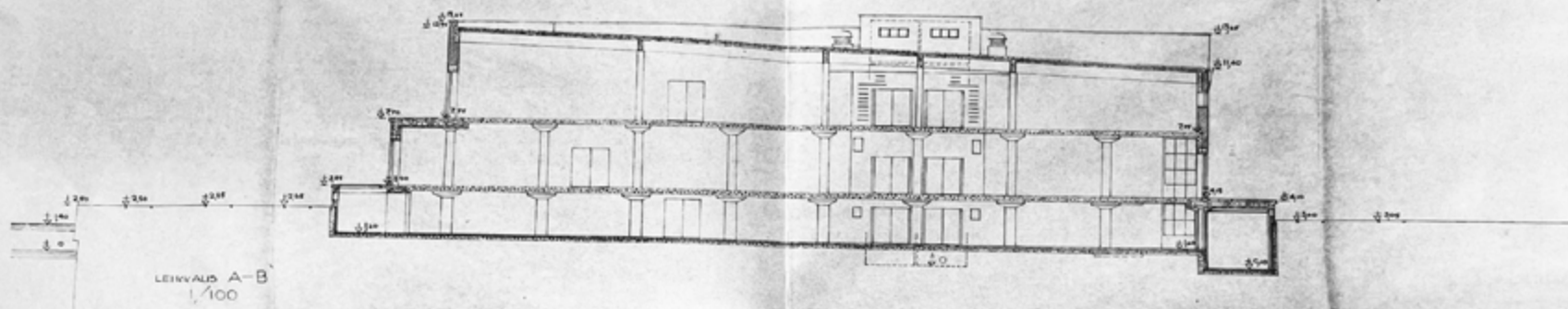
Listauksessa käytetyt vuosiluvut ovat luvanmyöntämisvuosilukuja. Luvassa esitetyt muutokset ovat saattaneet valmistua vasta myöhemmin.



LÄNSISATAMA T1 1:500 (A4)
 JULKISIVUPIIRUSTUKSET



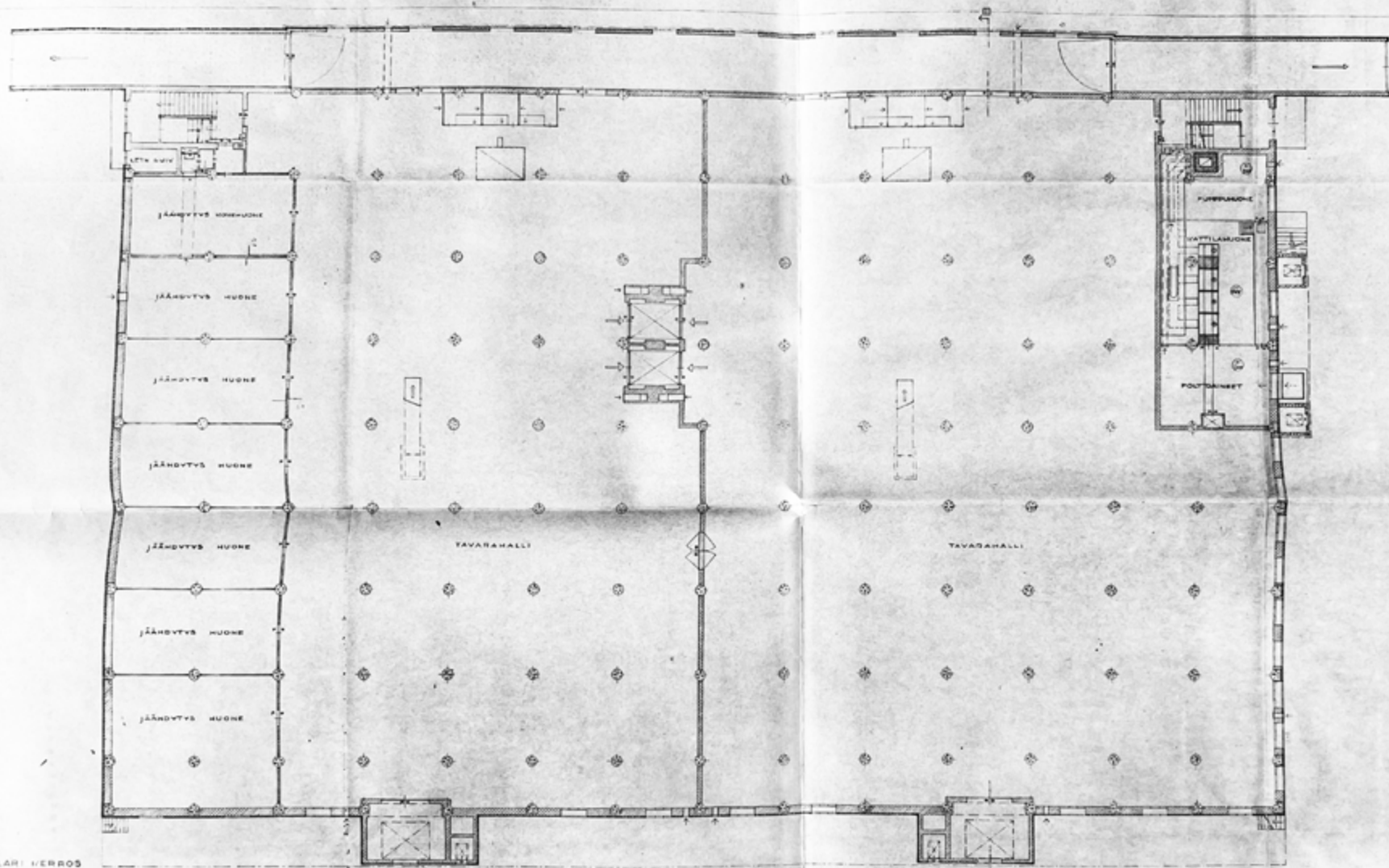
LÄNSITERMINAALI T1 RAKENNUSHISTORIASELVITYS, LIITE 2



LÄNSISATAMAN UUSI MAKASIINIRAKENNUS 'K'
LAIVARANTA
RAKENTAMISEN AJANVÄLILÄÄN AUTO-
MAATTIEN SAUKKUNYTYKSIÖ

1917

[Handwritten signature]
1917

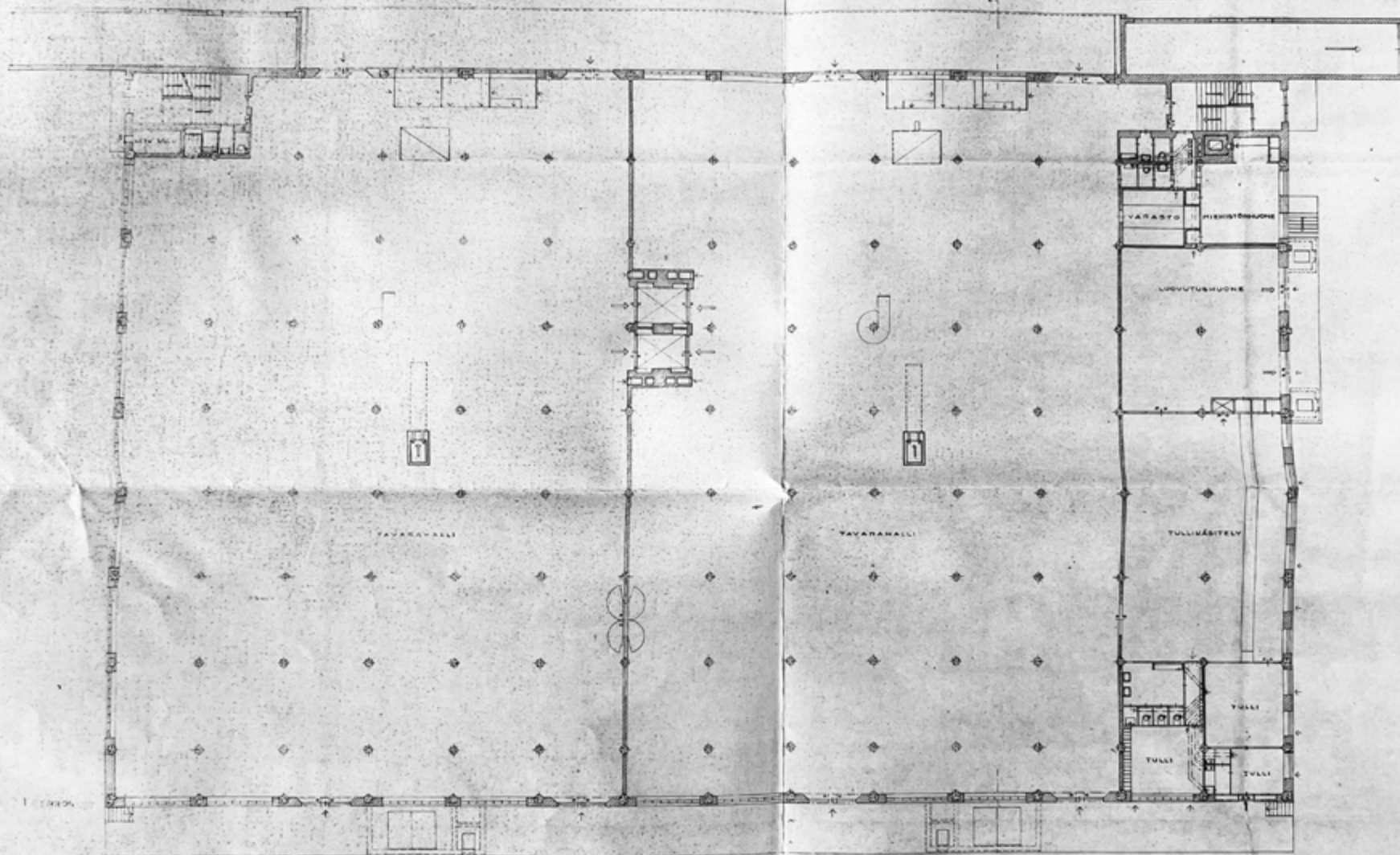


KELLARI KERROS

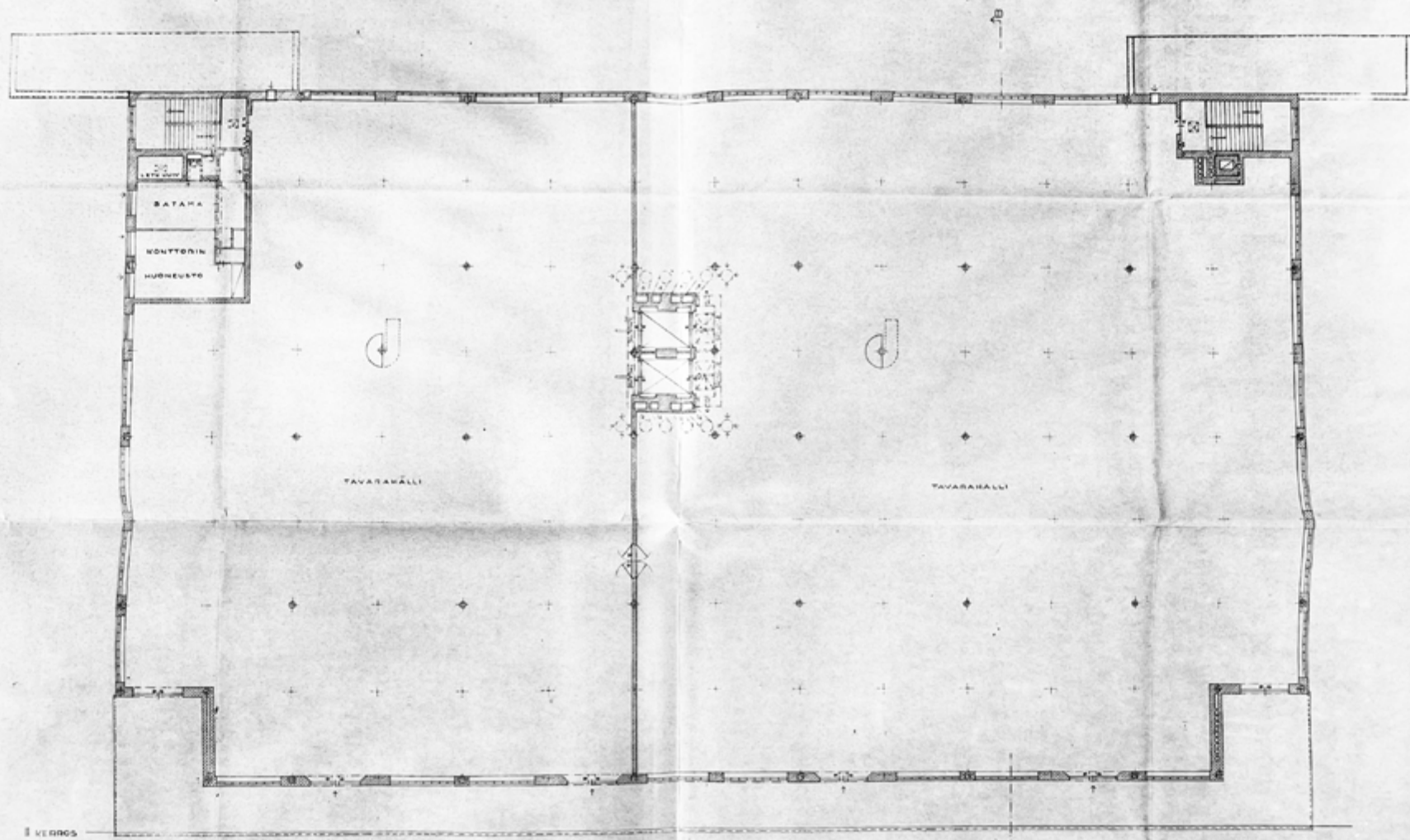
LÄNSISATAMAN UUSI MAI/ASIINIRAKENNUS 'K'
 LAIVARANTA
 1/100

11.11.19

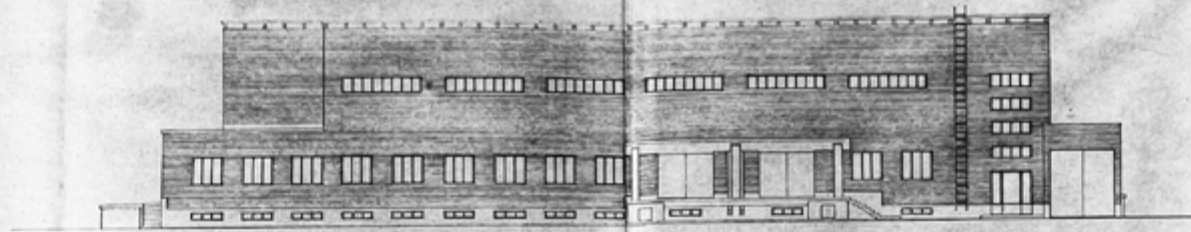
[Handwritten signature]
 11.11.19



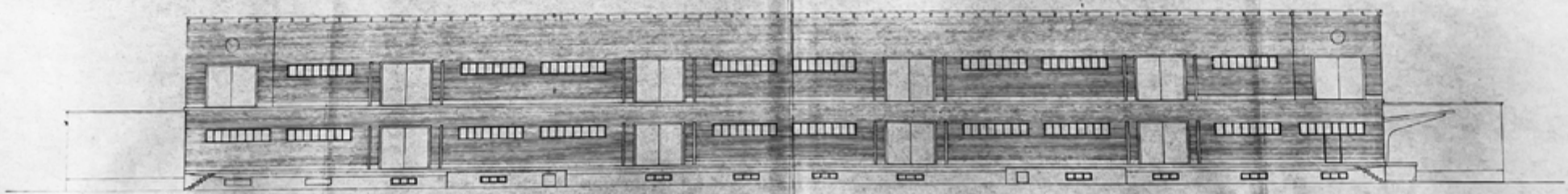
LÄNSISATAMAN UUSI MAKASIIINIRAIKENNUS 'K'
 LAIVARANTA
 1/100



LÄNSISATAMAN UUSI MAI/ASIINIRAIENNUS, K'
 LAIVARANTA
 1/100



Handwritten notes in Finnish, including the name 'Kronqvist' and the date '1911'.



LÄNSISATAMAN UUSI MAKASIINIRAKENNUS, K^o
LAIVARANTA
1/100

Handwritten signature and date '1911'.

LÄNSITERMINAALI T1 RAKENNUSHISTORIASELVITYS, LIITE 3



Kaupunkisuunnitteluvirasto
Kirjaamo
PL 2100
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Kaupunkisuunnitteluviraston kirje 23.9.2004

JÄTKÄSAAREN ALUSTAVA OSAYLEISKAVAEHDOTUS, KAUPUNGINMUSEON SUOJELUTAVOITTEET

Helsingin satamat 1910-luvulla

Kaupunki halusi Eteläsataman, Sörnäisten sataman, Katajanokan satama-alueiden ja satamaradan rakentamisen lisäksi edelleen laajentaa satamatoimintaa palvelemaan kasvavaa liikennettä ja kauppaa 1910-luvulla. Ensimmäisen maailmansodan jälkeen Pohjois-Euroopan meriliikenne muuttui niin, että valtamerialukset eivät enää purkaneet lastejaan yhtä suuressa määrin kuin aiemmin jälleenlastaussatamissa vaan hakeutuivat vähitellen suoraan kulutuspaikoille. Varustamatoiminta sai Suomessakin lisää vauhtia, kun sekä tuonti että vienti tapahtui yhä enemmän omilla laivoilla. Tämä loi uusia paineita satamajärjestelyihin, ja Helsinkiä alettiin ajaa Suomen suursatamaksi. Tavoite ei ollut ongelmaton. Erityisesti talvisin vaikeat jääolosuhteet ja Helsingistä puuttuvat nykyaikaiset satamalaitteet, laiturit ja suurille laivoille sopivat satama-altaat, hidastivat tavoitteen toteuttamista. Kaupungin vuodesta 1918 harjoittaman satamapolitiikan tarkoituksena oli säilyttää kaupungin suhteellinen osuus, noin 50 prosenttia, maan koko tuonnista ja mahdollisuuksien mukaan vielä kasvattaa sitä.

Uusi satama Jätkäsaaren

Arkkitehti Bertel Jungin vuonna 1911 laatimassa yleiskaavassa Ruoholahden, Jätkäsaaren, Hietalahden ja Munkkisaaren rannat oli varattu satamatoiminnalle ja teollisuudelle. Kaupunki tilasi vuonna 1919 Yleiseltä Insinööri-toimistolta satamatutkimuksen, jonka laati insinööri majuri Torulf. Hän ympäröi Helsingin niemen miltei joka puolelta satamin. Kuitenkin tärkeimmiksi satama-alueiksi osoitettiin Munkkisaari, Jätkäsaari ja Ruoholahti. Hernesaari ehdotettiin liitettäväksi täytemaalla tähän satamaan. Tämä satamasuunnitelma liitettiin vuoden 1921 yleiskaavaan. Länsisatama sekä Hietalahden ja Ruoholahden alueet rakennettiin sataman ja teollisuuden käyttöön useassa eri vaiheessa.

Jätkäsaarella oli ollut muutamia huviloita, mutta muutoin saari oli rehevää puistomaista metsää. Jätkäsaaresta kaakkoon, matalan salmen



erottamana oli hiekkarantainen Hietasaari ja Jätkäsaaren takana korkea kallioinen Saukko. Lapinniemen lähistöllä oli jyrkkäkallioinen Salmisaari. Kaikki nämä saaret yhdistettiin täyttömaalla mantereeseen ja tasoitettiin.

Länsisatama oli edelleen 1970-luvulla satamarakennuskohde. Sen kaavoittamisen periaatteena oli tulevan lastilauttaliikenteen tarvitseman kenttä- ja varastotilan turvaaminen. Kaupungin satamatilojen ei uskottu Länsisataman uudistamisesta huolimatta riittävän ja uutta sataman sijoituspaikkaa alettiin miettiä.

Satamatoiminnan kehittäminen

Satamalaitteiden ajanmukaistaminen ja varastojen rakentaminen olivat ajankohtaisia kaikissa satamissa ensimmäisen maailmansodan jälkeen. Varastorakennusten ja satamalaitteiden ylläpitäjä oli Helsingin Makasiiniosakeyhtiö, jonka vuonna 1924 hankkimat kaksi ensimmäistä nosturia sijoitettiin Eteläsatamaan ja Länsisatamaan. Yhtiö hankki Jätkäsaarella omistukseensa puisia väliaikaiseen käyttöön tarkoitettuja makasiineja. 1923-24 nämä makasiinit korvattiin kolmikerroksisella betonimakasiinilla (L3). Uusi rakennus varustettiin hisseillä ja tavaransiirtolaitteilla sekä kuudella laituria pitkin kulkevalla kulmaportaalinosturilla, joilla tavarat voitiin nostaa suoraan kaikkiin kerroksiin. Pulavuosina makasiinirakentaminen pysähtyi. Länsisataman seuraavat suuret rakennushankkeet olivat rantamakasiini (valmistui 1936), satamatyöläisten ravintola (suunn. 1937) ja ns. G-makasiini Laivarannassa (purettu).

Osayleiskaavassa alueella säilyvät rakennukset:

Länsiterminaali

Kaupunginarkkitehti Gunnar Taucherin alun perin varastoksi 1938 suunnittelema rakennus L4. Taucher toimi kaupunginarkkitehtinä 1924-1941 johtaen kaupungin omien rakennusten suunnittelutyötä Helsingin rakennuskonttorin talonrakennusosastolla.

Rakennus muutettiin 1990-luvulla matkustajaterminaaliksi.

Teräsbetonirakenteinen punatiilellä vuorattu varasto on erinomainen esimerkki 1930-luvun teollisuusarkkitehtuurista. Kaksikerroksinen rakennus kuuluu funktionaalisen teollisuusarkkitehtuurin korkealaatuisiin varastorakennuksiin ja on kaupunkikuvallisesti tärkeä.

Suojelu: Sr-2



Kulttuurihistoriallisesti merkittävä rakennus, joka on arvokas kaupunkikuvallisesti ja historiallisesti.

Varasto L3

Arkkitehti Lars Sonck suunnitteli alueelle kaksi varastorakennusta, joista L3 on vanhempi. Sen suunnitelmat ovat vuodelta 1922, ja se valmistui vuonna 1924. Kolmikerroksinen varastorakennus kuuluu klassistisen teollisuusarkkitehtuurin korkealaatuisiin varastorakennuksiin ja on kaupunkikuvallisesti tärkeä. Vuonna 1979 vahvistetussa asemakaavassa rakennuksella on ark-suojelumerkintä.

Kolmikerroksisen rakennuksen pohjakerros on rapattu sileäksi ja se on väriltään keltainen. Ylempien kerrosten julkisivukäsittelynä on puhtaaksimuurattu tiili. Kantavana rakenteena on sienipilarijärjestelmä. Julkisivut ovat symmetriset ja rakennuksen päätyosissa on risaliitit. Rakennuksen hienostunut julkisivukäsittely tuo keveyttä muutoin linnamaiseen massaan. Ensimmäisen kerroksen pienet ikkunat on pitkällä sivulla ryhmitelty kolmen sarjoihin. Toisen kerroksen kahdeksanruutuiset ikkunat rytmittävät julkisivua niiden yläpuolelle sijoitettujen yksittäisten lasitiilien muodostaessa koristeellisen täplämäisen vertikaali-aiheineen. Ylimmän kerroksen nelikulmaiset ikkunat ovat pienet, yhden lasitiilin kokoiset, ja ne muodostavat koristenauha-aiheen räystäslistan alapuolelle. Rakennuksen käyttötarkoituksesta kertovat merenpuoleisen julkisivun lastausovet ja läntisen julkisivun lastauslaiturit. Alun perin risaliittien tornimaisten osien huipulla oli lipputangot tai spiiirat. Toimistotilat on sijoitettu risaliittiosiin.

Julkisivuissa tapahtui näkyvä muutos, kun uusi tavarahissi rakennettiin arkkitehti Eino Eekin 1964 laatimien suunnitelmien mukaan. Kuumasinkityllä teräslevyllä vuorattu hissien konehuone tuli katolle rakennuksen keskiosaan. Ilmeisesti myöhemmin on lisätty toinenkin tavarahissi. Eekin suunnitelmien mukaan toteutettiin eteläpäädyn uusi ajoramppi (trukkitie kellariin ja säkkitavaravarasto) 1970. Samalla mantereen puoleisten lastauslaitureiden muoto muutettiin sahalaitaisiksi. Vuonna 1999 meren puolella olevat lastauslaiturit muutettiin jalankulkusilloiksi.

Sisätilojen huonejaossa on tehty jonkun verran muutoksia, kuitenkin rakennuksen olemus ja henki on erittäin hyvin säilynyt myös sisätiloissa. Ylimmän kerroksen varastotilassa on mielenkiintoinen yksityiskohta, syvälle seiniin muuratut lasitiiliruudut, jotka ampuma-aukkojen kaltaisina aiheina luovat mielikuvaa linna-arkkitehtuurista. Porrashuoneissa on säilynyt alkuperäiset kaiteet ja ainakin osa ovista. Erityisen hieno ja autenttinen sisätila on pohjoispäädyssä sijaitseva entinen tullin konttori. Henkilökunnan tila on erotettu asiakastilasta peilipaneloiduilla ja ikkunoilla varustetuilla valkoisiksi maalatuilla väliseinillä. Myös alkuperäisiä ulko-ovia on säilynyt.



Punatiilinen makasiinirakennus on vahvasti kaupunkikuvassa läsnäoleva rakennus. Se ja varasto L2 ovat satama-alueen historiallisesti ja rakennustaiteellisesti arvokkaimmat rakennukset. Niiden kaupunkikuvallinen sijainti on tärkeä satama-allasta rajaavina ja sataman toimintaan keskeisesti liittyvinä rakennuksina. Niillä on tärkeä taloushistoriallinen merkitys.

Suojelu Sr-1

Kulttuurihistoriallisesti merkittävä rakennus, joka on arvokas rakennustaiteellisesti, kaupunkikuvallisesti ja historiallisesti.

Rakennuksen tulevan käytön tulee olla sellaista, ettei suuria muutoksia jouduta tekemään eivätkä rakennuksen olemassa olevat rakenteet ja säilyneet detaljit vaarannu.

Varasto L2

Kymmenisen vuotta nuorempi varastorakennus on niin ikään arkkitehti Lars Sonckin suunnittelema. Suunnitelmat valmistuivat vuonna 1935 ja rakennus otettiin käyttöön ilmeisesti 1936. Rakennus kuuluu arkkitehti Sonckin myöhäistuotantoon. Rakennus on erinomainen esimerkki 1930-luvun teollisuusarkkitehtuurista. Laadukasta oman aikansa arkkitehtuuria edustava rakennus on myös kaupunkikuvallisesti erittäin merkittävä.

Muotokieleltään ja materiaaleiltaan rakennus muistuttaa L3:sta. Arkkitehtuuriltaan hieman edeltäjäänsä karumpi ja yksityiskohdiltaan jyrkempi rakennus tuo 1930-luvun suunnitteluihanteita esiin. Symmetrisissä julkisivuissa mm. erkkereiden yhteyteen on tehty koristeparvekkeet, joissa on näyttävät balusterikaiteet. Parvekkeiden kaiteisiin on kiinnitetty lyhdyt, joiden valon voi kuvitella hämyisinä hetkinä luovan erityistä tunnelmaa satama-alueelle. Ikkunoiden sijoittelu, määrä ja koko poikkeavat vanhemmasta varastorakennuksesta. Pyöreät ikkunat luovat laivoihin liittyviä mielikuvia.

Varastotilat ovat avoimia sienipilareiden kannattamia avoimia tiloja. Porrashuoneissa mm. vanha kaide on säilynyt.

Hissit uudistettiin entisten hissikuilujen paikalle 1970. Tämä muutti jonkun verran julkisivuja. Keskimmäisen torni korotettiin korjaustyön yhteydessä. Alun perin porrastornien huipulla on ollut lipputangot tai spiiirat, jotka ilmeisesti poistettiin em. korjauksen yhteydessä. Tullaustoitomiston tilat eteläpään ensimmäisessä kerroksessa muutettiin toimistuhuoneiksi 1975 laadittujen suunnitelmien mukaan. Liuska kellariin tehtiin 1981.



Suojelu Sr-1

Kulttuurihistoriallisesti merkittävä rakennus, joka on arvokas rakennus-taiteellisesti, kaupunkikuvallisesti ja historiallisesti.

Rakennuksen tulevan käytön tulee olla sellaista, ettei suuria muutoksia jouduta tekemään eivätkä rakennuksen olemassa olevat rakenteet ja säilyneet detaljit vaarannu.

Huoltorakennus

"Satamatyöläisten odotushuoneeksi" suunniteltu rakennus on toteutettu kahdessa vaiheessa. Huoltorakennuksen vanhemman osan piirustukset ovat vuodelta 1937 ja ne on laatinut kaupunginarkkitehti Gunnar Taucher. Laajennusosan suunnittelijoina toimivat arkkitehdit A. Hytönen ja R.-V. Luukkonen. Piirustukset on laadittu 1955 ja laajennusosa valmistui 1958.

1930-luvulla suunniteltu kaksikerroksinen osa on julkisivuiltaan erittäin hyvin säilynyt. Sen arkkitehtuuri on muotokieleltään pelkistettyä klassisismia. Kuutiomaisen massan julkisivut ovat ikkunajäsentelyltään symmetriset. Tavallista matalammalla tiilellä muuratuissa julkisivuissa on niukkoja koristeaiheita, kuten räystäään alapuolinen tiilien pystymuuraus. Päädyn pääsisäänkäyntiä on korostettu sirolla katoksella ja sen yläpuolisella korkealla pikkuruutuisella ikkunalla. Oven puitejako vastaa yläpuolista ikkunan puitejakoa. Pääsisäänkäynnin yhteydessä on satamatyötä kuvaava pronssinen reliefi.

Vanhan osan alkuperäisiä kalusteita ja osia kiinteästä sisustuksesta on säilynyt. Ensimmäisessä kerroksessa oli sosiaalitylöitä (pesu- ja pukuhuoneet), toisessa kerroksessa oli odotushuone ja ruokasali.

Huomattavasti edeltäjäjäänsä suurempi laajennusosa jatkoi vanhaa osaa pitkänomaisena etelään suuntautuneena massana. Vanhan osan kanssa ei ole pyritty yhtenäiseen julkisivuun, ja uudisosa toteuttaakin oman aikansa suunnitteluihanteita. Kuitenkaan vanha osa ei ole jäänyt täysin alisteiseen asemaan, vaan mm. julkisivumateriaalin valinnalla on huomioitu vanhan osan arkkitehtuuri. Julkisivumateriaalina oli siis edelleen punatiili. Julkisivuissa ruokasalin suuret ikkunat korostuvat. Rakennukseen tuli toimisto-, ruokala, sosiaali- ja korjaamotiloja. Ensimmäisessä kerroksessa oli mm. korjaamo ja trukkitallit, toisessa kerroksessa sosiaalitylöitä ja tullin tiloja ja kolmannessa kerroksessa ruokasali.

Laajennusosan ja vanhan osan liitoskohtaan tehtiin leveä porrashuone, jolloin vanhan osan päädyn portaat jäivät sekundääriseen asemaan. Valoisaan ruokasaliin tulee ylävaloa matalista ikkunoista. Salin kattoa



kannattava palkkirakenne on arkkitehtonisesti tärkeä osa tilavaikutelmaa.

Sr-2

Kulttuurihistoriallisesti arvokas ja arkkitehtuuriltaan kerrostunut rakennus

Entinen huoltorakennus, Laivapojanpolku 10

Arkkitehti Lars Sonck laati piirustukset Länsisatamassa sijaitsevaa kivistä uudisrakennusta varten vuonna 1929. Saukon huoltorakennuksen nimisenäkin tunnettu rakennus valmistui 1930.

Kaksikerroksinen rakennuksen massa on selkeän kuutiomainen, ja sen punatiilisiä julkisivuja jäsentää yksinkertaiset kerroslistoitukset ja moniruutuiset ikkunat. Puhtaaksimuuratun umpinaisen seinäpinta-alan osuus on melko suuri. Rakennuksen sokkeli on muurattu luonnonkivistä ja ensimmäistä kerrosta on tuotu esiin rustikointia imitoivaan tapaan vaakalinjoja korostavalla ja harkotuksen mieleen tuovalla muurauksella. Toisen kerroksen yläpuolella on voimakkaasti ulos työntyvä räystääs, jonka yläpuolella puhtaaksi muurattu seinäpinta kuitenkin jatkuu päätyen matalaan aumakattoon.

Arkkitehtuurissa on viittauksia Italian renessanssin palatseihin ja klassismin säännöllisyyttä korostaviin tyylipiirteisiin.

Rakennuksen edustalla on säilynyt vanha betonirakenteinen puhelinkioski, joka museon näkemyksen mukaan tulee myös säilyttää.

Suojelu Sr-2

Kulttuurihistoriallisesti merkittävä rakennus, joka on rakennustaiteellisesti ja kaupunkikuvallisesti arvokas.

Bunkkeri

Talletusvarasto

Arkkitehtitoimisto R.-V. Luukkonen & Kumpp. 1968 suunnittelema kuusikerroksinen varastorakennus.

Maisemaa hallitsevan suurikokoisen betonirakennuksen massa on kulmistaan pyöristetty kuutio, jonka julkisivuja rytmittää kerroksien matalat nauhaikkunat. Ullakkokerros on sisäänvedetty sisältäen mm. konehuoneet. Osittain kolmikerroksinen toimisto-osa on liitetty rakennukseen nivelosalla. Toimisto-osan muoto muistuttaa massaltaan lentokoneen pyrstöä. Vaikuttava julkisivua jäsentävä osa on rakennuksen ensimmäistä kerrosta kiertävä yhtenäinen katos.



Toimisto on julkisivuiltaan pesubetonia (betonielementti kiviaines näkyvissä) ja päämassa sileävalubetonia. Varaston kuudessa kerroksessa on pylväiden kannattelemaa avointa varastotilaa. Jokaisella sivulla tilasta erotetut hissi- ja porraskuilupaketit ovat toteutettu betonivaluna. Rakennuksen ensimmäinen ja kuudes kerros ovat muita kerroksia korkeammat. Yläpohjan rakenne on palkkien muodostama ruudukko. Sisätiloiltaan huikean tilakokemuksen tarjoava rakennus.

Osayleiskaavassa rakennus on PY-korttelialueella eli julkisten palveluiden ja hallinnon alueella. Kaupunginmuseo selvittää parhaillaan yhtenä vaihtoehtona mahdollisuutta käyttää rakennusta tai sen osaa museon varastomakasiiniksi, joten osayleisyleiskaavamerkinne tulisi sallia myös tämäläinen käyttötarkoitus.

Tiina Merisalo
museonjohtaja

Sari Saresto
tutkija

Lähteet:

Helsingin kaupungin historia IV:1, V:3

Helsingin historia vuodesta 1945, osa 1

Kantakaupungin rakennussuojeluinventoinnin kokonaistarkistus 1990-91

Rakennusvalvontaviraston arkisto

Helsingin kaupungin arkisto

JÄTKÄSAAREN OSAYLEISKAAVAHDOTUS (NRO 11350)

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunginmuseon johtokunnalta lausuntoa (2005 -227 / 522) Jätkäsaaren osayleiskaavaehdotuksesta.

Seuraavat poiminnat ovat kaupunkisuunnittelulautakunnan 25.11.2004 päiväämästä esityksestä: "Jätkäsaaren osayleiskaavaehdotus 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 saumakohtan. Idässä ja kaakossa suunnittelualue rajoittuu mereen. Suunnittelualueen itäreuna muodostaa alueen julkisivun kantakaupunkiin. Alueella toimiva matkustajasatama on osa suunnittelualuetta.

Jätkäsaaren osayleiskaavan maa-alue on kooltaan 86 ha, josta valtaosa on täyttömaata vanhojen saarien ympärillä. Lisätäyttöjä on ehdotuksessa esitetty noin 12 ha, joten maa-ala on yhteensä 98 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. Raitiovaununlinjat 6 ja 8 on tarkoitus jatkaa Jätkäsaareen. Lisäksi Kampin terminaalien liikennesuunnitelman yhteydessä tutkitaan raitiolinjaa, joka yhdistäisi Katajanokan sataman ja Länsisataman ja kulkisi rautatieaseman ja Kampin terminaalien kautta.

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 tyyppillisenä, melko tasakorkeana, n. 5-7 kerrosta. Lounaisrannalla rakentaminen on matalampaa. Keskeiseksi identiteettitekijäksi on suunniteltu kaupunginosapuisto, 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-alueita.

Alueelle tulee normaalit päivittäispalvelut ja lisäksi liikuntapuisto, terveysasema ja kirjasto. Suurimmat liiketilat sijoittuvat Saukontorin keskukseen. Ravintoloille ja erikoisliikkeille varataan tilaa rakennusten pohjakerroksista. Matkailijoita palvelevaa liikekerrosalaa sijoitetaan sataman läheisyyteen.

Asuinrakentamisen kerrosala on n. 600 000 k-m², mikä vastaa n. 14 500 asukasta. Työpaikka- ja palvelukerrosala on yhteensä n. 300 000 k-m², 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 eivät ole selvityksissä osoittautuneet ongelmaksi.

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

Uudenmaan maakuntakaavaehdotuksessa 22.9.2003 Jätkäsaari on taajamatoimintojen aluetta, jonka kaakkoisreunassa on satamamerkintä. Osayleiskaava ei ole ristiriidassa maakuntakaavaehdotuksen kanssa.

Kaupunginvaltuusto on hyväksynyt 26.11.2003 Helsingin yleiskaavan, missä Jätkäsaari on merkitty asuin- ja työpaikka-alueeksi.

Rakennettu ympäristö ja suojelukohteet:

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 olleet lähinnä kesähuvila- ja virkistyskäytössä. Saarista on muistumia kadunnimistössä.

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 ja L3 sekä Laivapojanaukiolla sijaitseva Lars Sonckin vuonna 1929 suunnittelema sataman hallintorakennus on jo suojeltu nykyisissä asemakaavoissa rakennustaiteellisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaina. Muita rakennuksia ovat matkustajasataman Länsiterminaaliksi muutettu entinen makasiini L4 (1938, arkkitehti Gunnar Taucher) ja "huutokonttori" (1937, arkkitehti Gunnar Taucher, laajennusosa 1955, A. Hytönen & R.-V. Luukkonen). Käyttökelpoisia rakennuksia ovat lisäksi Tarmonkujalla sijaitseva 38 800 k-m² suuruinen kappaletavaravarasto ja matkustajasataman toimintaan liittyvä autotullausrakennus sekä Finnsteven pääkonttorin toimisto-osa.

Suunnitelma:

Jätkäsaaren kaupunkirakenteen keskeinen tekijä on kaareutuva Länsisatamanpuisto, joka johtaa Selkämerenpuiston ja Ruoholahden tärkeimmän jalankulkuakselin jatkeena meren rantaan. Puiston päätteenä rannassa on uimaranta. Pääosa rakentamisalueista ryhmittyy tämän kaupunginosapuiston ympärille. Läntisin ja eteläisin osa, Saukonranta ja Saukonnokka sijaitsevat molemmin puolin Poseidonin puistoa. Matkustajasatama sijaitsee nykyisellä paikallaan Jätkäsaaren lounaisrannalla, ja sille on 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 luontevasti Saukonlaiturin jatkeena olevan 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 kulkevat kapeat kanavat, jotka yhdistyvät Poseidonin puiston kohdalla olevaan venesatamaan.

Puistot ja rannat:

Julkiset ulkotilat, kuten puistot, aukiot ja rannat ovat merkittävä identiteettitekijä uuden kaupunginosan suunnittelussa. Jätkäsaarella ne ovat kaupunkimaisia, korkeatasoisia ja toiminnallisesti monipuolisia. Yleisilme on merelliseen rantamaisemaan sopiva, omaleimainen ja moderni. Tavarasataman jäljiltä jäävät laiturirakenteet on tarkoitus säästää mahdollisuuksien mukaan sellaisenaan, merkintöineen ja pollareineen. Yhtenäinen kevyen liikenteen reitti kiertää rantoja. Korttelipuistot suunnitellaan asemakaavoitusvaiheessa eivätkä ne näy osayleiskaavakartassa.

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.

Suojelukohteet (sr) ja muut säilyvät rakennukset

Suojelukohteiksi on merkitty jo aikaisemmin asemakaavalla suojellut makasiinit L2 ja L3 sekä entinen sataman huoltorakennus, Laivapojanpolku 10, jotka kaikki on suunnitellut arkkitehti Lars Sonck. Kaupunginmuseon kirjeen mukaisesti on suojeltaviksi rakennuksiksi merkitty lisäksi huutokonttori Valtamerenkadun ja Välimerenkadun risteyksessä ja Länsiterminaali. Lisäksi aiotaan säilyttää ilman suojelumerkintää Tarmonkujan kappaletavaravarasto eli "bunkkeri" sekä Finnsteven toimistorakennus."

Esittelijä:

Kaupunginmuseo on antanut kaupunkisuunnitteluvirastolle lausunnon Jätkäsaaren rakennuskantaan liittyvistä suojelutavoitteista yleiskaavaehdotuksen alustavassa vaiheessa 28.10.2004. Museon suojelutavoitteet on huomioitu hyvin osayleiskaavaehdotuksessa. Suojeltavaksi rakennukseksi mainitun Länsiterminaalin sr-merkintä on jäänyt kaavakartasta pois, minkä esittelijä esittää korjattavaksi.

Rakennussuojelu täsmentyy asemakaavavaiheessa, jolloin myös säilytettäviin satamarakenteisiin otetaan tarkemmin kantaa (esimerkiksi L2 makasiinin edustalla oleva satamanosturi). Paitsi vanhat sataman toimintaan liittyvät rakennukset myös satamalaiturit ja niihin liittyvien rakenteiden säilyminen tulevaisuudessakin on alueen identiteetin muotoutumisen kannalta olennaisia tekijöitä.

Esittelijä puoltaa osayleiskaavaehdotuksen hyväksymistä.

Liite: Kaupunginmuseon lausunto kaupunkisuunnitteluvirastolle 28.10.2004 (220)



24.9.2013

Kaupunkisuunnitteluvirasto
Helsingin Satama
Arkkitehtitoimisto Ala

Kaupunginmuseon muistio 24.9.2013

L4 LÄNSITERMINAALIN SUOJELUARVOT, TYYNENMERENKATU 8, JÄTKÄSAARI

Kaupunkisuunnitteluvirasto ja Helsingin Satama ovat pyytäneet kaupunginmuseota arviomaan uudelleen matkustajaterminaali L4:n, suoje-
lua liittyen Länsisataman asemakaavan viitesuunnitelmaan.

Kaupunginmuseo antoi lausunnon Jätkäsaaren osayleiskaavaehdotuk-
sesta vuonna 2004. Siinä Länsiterminaalin rakennusta esitettiin suojel-
tavaksi. Suojelutavoite otettiin osayleiskaavassa huomioon ja rakennus
on merkitty siinä suojelluksi rakennukseksi (sr). Rakennus sijaitsee LS-
korttelialueella: *Satama-alue. Alueelle saa rakentaa liikenteen hoidon
kannalta tarpeellisia tiloja.*

Kaupunginarkkitehti Gunnar Taucherin alun perin varastoksi 1938
suunnittelema rakennus L4 on toiminut 1990-luvulta lähtien matkustaja-
terminaalina. Gunnar Taucher toimi kaupunginarkkitehtinä 1924 -1941
johtaen kaupungin omien rakennusten suunnittelutyötä Helsingin ra-
kennuskonttorin talonrakennusosastolla.

Länsisataman teräsbetonirakenteinen varasto on erinomainen esi-
merkki 1930-luvun teollisuusarkkitehtuurista. Kaksikerroksinen raken-
nus punatiilisine julkisivuineen kuuluu funktionalistisen teollisuusarkki-
tehtuurin korkealaatuisiin varastorakennuksiin. Kaupunginmuseo on ar-
vottanut rakennuksen kulttuurihistoriallisesti merkittäväksi raken-
nukseksi.

Vertailun vuoksi voi todeta, että satamarakennuksia on huomioitu Kata-
janokan satama-alueen kaavoituksessa suojelumerkinnöillä. Taucherin
varhaisempi varastorakennus vuodelta 1936, oli Katajanokalle suunni-
teltu tullimakasiini. Punatiilisen satamarakennuksen julkisivut on muo-
toiltu kaareviksi satamaraiteistoa mukailleen. Vuonna 1976 rakennus
muutettiin Katajanokan terminaalirakennukseksi, minkä jälkeen se on
kokenut runsaasti muutoksia. Näkyvin muutos on sen merijulkisivua
hallitsevat matkustajasillat. Rakennus on suojeltu vuonna 1986 asema-
kaavassa merkinnällä sr-1.



24.9.2013

L4-makasiinin sisätilat on muokattu terminaalikäyttöä varten. Rakennuksen sisätilat ovat olleet tarkoitukseen joustavat ja muunneltavat. Kerroskorkeus on suhteellisen matala. Kantavat rakenteet ja pilarit ovat näkyvillä, alkuperäisiä pieniä ikkunoita on säilynyt. Rakennuksen punatiilisiin julkisivuihin on kohdistunut muutoksia. Rakennuksen merenpuoleinen julkisivu on jäänyt matkustajasiltojen ja rakenteiden taakse. Rakennuksen eteen on muodostunut sisäänkäynnin vaatimat rampit ja katosrakennelmat. Pohjoispäädyn peittää uudehko laajennusosa. Eteläpääty on säilynyt lähes ennallaan. Rakennus on hyvässä kunnossa.

Jätkäsaarella satama-alueet ovat muuttumassa osin asuinkäyttöön. Sataman pinta-ala vähenee ja sen toiminta on sovitettava pienemmälle alueelle. Länsisataman viitesuunnitelmassa on esitetty uutta terminaalialueita nykyisen Länsiterminaalirinnalle. Suunnittelijan mukaan liikennealueet jäävät ahtaiksi ja olemassa oleva L4 terminaalirakennus rajoittaa sijaintinsa vuoksi liikennejärjestelyjä laiturialueella. Rakennuksen sijainti satamalaiturin tuntumassa lähellä rantaa aiheuttaa liikenteellisiä ongelmia. Tilanpuute on esitetty tärkeimmäksi syyksi sille, ettei L4-rakennuksen suojelulle ole edellytyksiä uutta Länsisatamaa suunniteltaessa. Rakennuksen purkamista esitetään, jotta sataman toimintaa voidaan kehittää halutulla tavalla.

Kaupunginmuseo on aiemmissa lausunnoissaan tuonut esiin rakennuksen arvot ja suojelutavoitteet. Rakennus on terminaalikäyttönsä aikana muuttunut sekä sisätiloiltaan että ulkoiselta olemukseltaan. Vanha rakennus on suurelta osin jäänyt uusien rakenteiden ja lisärakentamisen taakse ja näin se on menettänyt arkkitehtonista identiteettiään. Sen keskeiset arkkitehtoniset ominaispiirteet olisi kuitenkin vielä mahdollista palauttaa. Rakennuksella on kulttuurihistoriallista arvoa osana Helsingin satamalaitosta ja sen toimintoja.

Kaupunginmuseo pitää erittäin valitettavana, ettei osayleiskaavan mukaiselle suojelulle näytä olevan mahdollisuuksia sataman massiivisen uudisrakentamisen yhteydessä. Matkustajaterminaalirakennus on jäämässä uusien suunnitelmien ja sataman kehittämisen jalkoihin. Rakennuksen purkamisella alueella menetetään kerrostuma satamatoimintojen historiaa ja yksi laadukas esimerkki kaupunginarkkitehti Gunnar Taucherin tuotannosta sekä Helsingin omasta, kunnallisesta suunnittelusta ja rakentamisesta.

Sari Saresto
tutkija



24.9.2013

Postiosoite

PL 4300
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginmuseo@hel.fi

Käyntiosoite

Sofiankatu 4
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/helsinginkaupunginmuseo/>

Puhelin

+358 9 310 36630

Faksi

+358 9 310 36664

Tilinumero

800012-62637

Y-tunnus

0201256-6
Alv. nro
FI02012566



17.6.2019

Kaupunginmuseon lausunto asemakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta, matkustajaterminaalit, Jätkäsaari

HEL 2019-005767 T 10 03 03

Kaupunginmuseo arvioi hanketta kulttuuriympäristön vaalimisen näkökulmasta ja on päättänyt antaa seuraavan lausunnon.

Asemakaavan muutos koskee 20. kaupunginosan (Länsisatama, Jätkäsaari) satama-aluetta sekä katualuetta. Tavoitteena on mahdollistaa liikenteen sujuvuus siten, että uusilla laivapaikoilla laivojen satamasaoloaika olisi mahdollisimman lyhyt. Asemakaavassa todetaan jo rakennettu terminaali sekä mahdollistetaan uuden Schengen-alueen ulkopuolelle suuntautuvan liikenteen terminaalin rakentaminen. Jälkimmäisen yhteyteen on tarkoitus sijoittaa liike- ja toimitilaa sekä hotelli. Uuden terminaalirakennuksen rakentaminen merkitsee nykyisen Länsiterminaalirakennuksen purkamista.

Länsiterminaalin kulttuurihistoriallinen arvo

Kaupunginmuseo antoi lausunnon Jätkäsaaren osayleiskaavaehdotuksesta vuonna 2004. Siinä Länsiterminaalirakennusta esitettiin suojeltavaksi. Suojelutavoite otettiin osayleiskaavassa huomioon ja rakennus on merkitty siinä suojelluksi rakennukseksi (sr).

Kaupunginarkkitehti Gunnar Taucherin alun perin varastoksi 1938 suunnittelema rakennus L4 on toiminut 1990-luvulta lähtien matkustajaterminaalina. Gunnar Taucher toimi kaupunginarkkitehtinä 1924 -1941 johtaen kaupungin omien rakennusten suunnittelutyötä Helsingin rakennuskonttorin talonrakennusosastolla. Kaupunginmuseo on laatinut muistion 24.9.2013 liittyen matkustajasataman tuleviin muutoksiin. Siinä kaupunginmuseo totesi mm., että L4- makasiinin sisätilat on muokattu terminaalikäyttöä varten. Rakennuksen sisätilat ovat olleet tarkoitukseen joustavat ja muunneltavat. Kerroskorkeus on suhteellisen matala. Kantavat rakenteet ja pilarit ovat näkyvillä, alkuperäisiä pieniä ikkunoita on säilynyt. Rakennuksen punatiilisiin julkisivuihin on kohdistunut muutoksia. Rakennuksen merenpuoleinen julkisivu on jäänyt matkustajasiltojen ja rakenteiden taakse. Rakennuksen edessä on sisäänkäynnin vaatimat rampit ja katosrakennelmat. Pohjoispäädyn peittää myöhempi laajennusosa. Eteläpääty on säilynyt lähes ennallaan. Rakennus on hyvässä kunnossa.

**Helsingin kaupunki**

Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala
Kulttuuripalvelukokonaisuus
Kaupunginmuseo
Kulttuuriperintöyksikkö
Kulttuuriympäristötiimi,
kulttuuriympäristöpäällikkö

Lausunto

2 (2)

17.6.2019

Kaupunginmuseo pitää erittäin valitettavana, ettei osayleiskaavan mukainen suojelu voi toteutua satama-aluetta kehitettäessä. Rakennuksen purkamisella menetetään yksi tärkeä kerrostuma satamatoimintojen historiaa ja laadukas esimerkki kaupunginarkkitehti Gunnar Taucherin tuotannosta sekä Helsingin omasta, kunnallisesta suunnittelusta ja rakentamisesta.

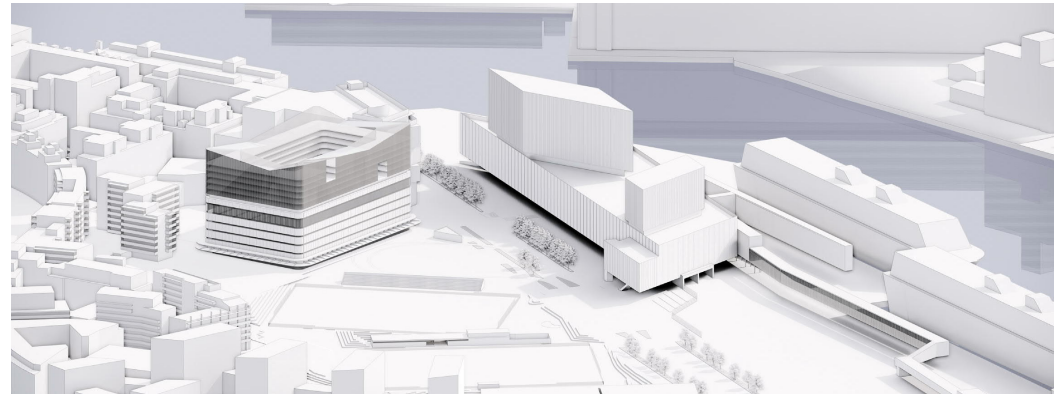
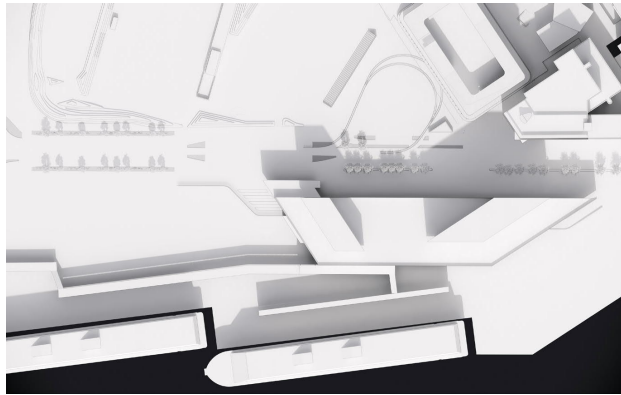
Suunnittelualue on osa Helsingin merellistä julkisivua, joka näkyy laajalle ja on rakennuspaikkana vaativa. Asemakaavalla tulee varmistaa rakentamisen laadukkuus, myös maisemallisia ja kaupunkikuvallisia vaikutuksia tulee selvittää asemakaavatyön aikana.

Kaupunginmuseolla ei ole muuta huomautettavaa asemakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Vedenalaisen kulttuuriperinnön osalta lausuntoa tulee pyytää Museovirastolta.

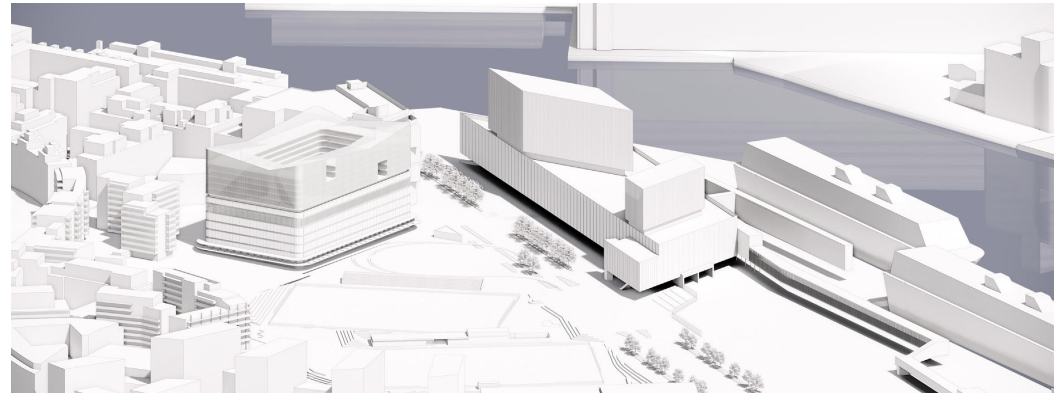
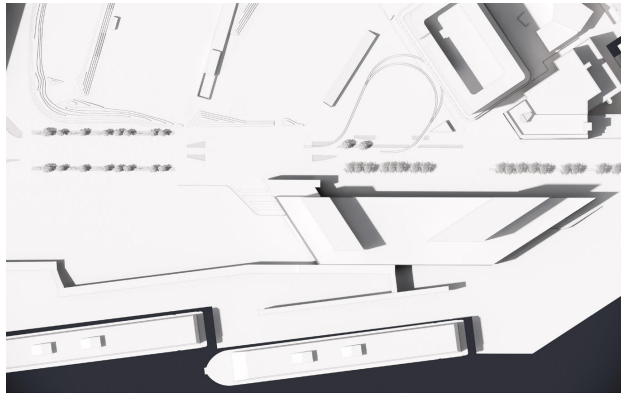
Lisätiedot

Sari Saresto, kulttuuriympäristöpäällikkö, puhelin: +358 9 503756846
sari.saresto(a)hel.fi

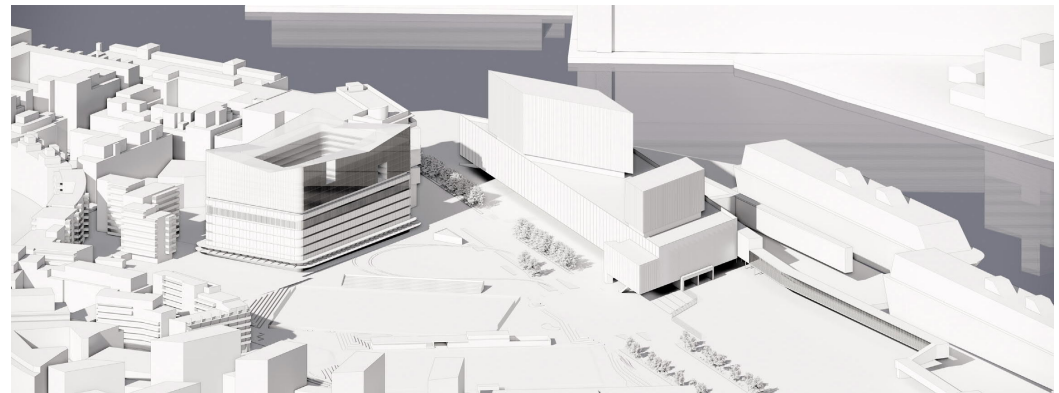
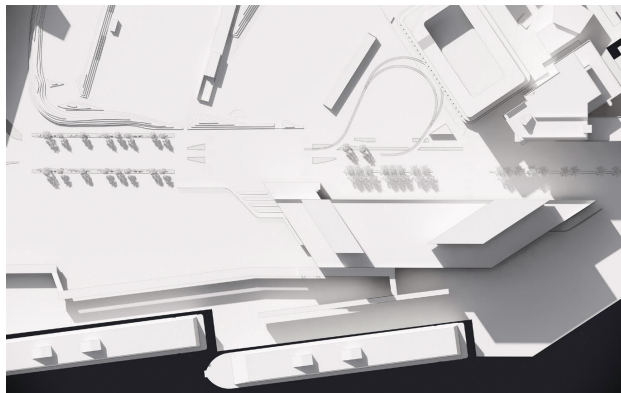
Sari Saresto
kulttuuriympäristöpäällikkö



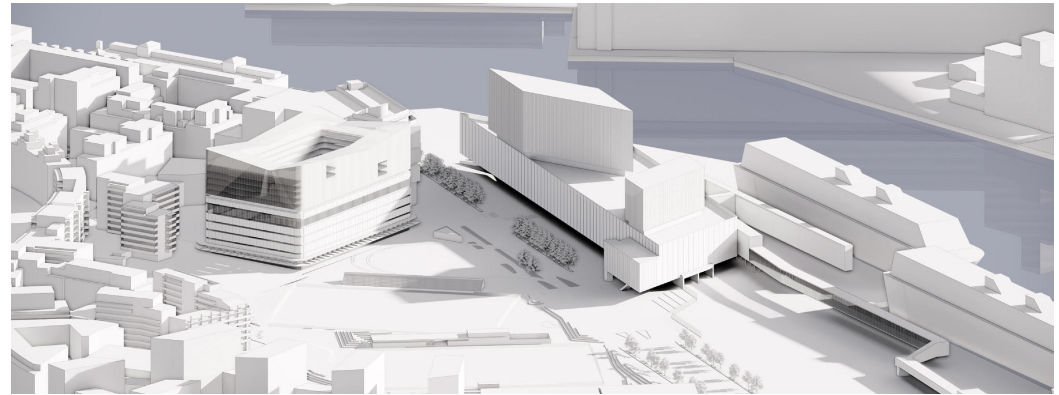
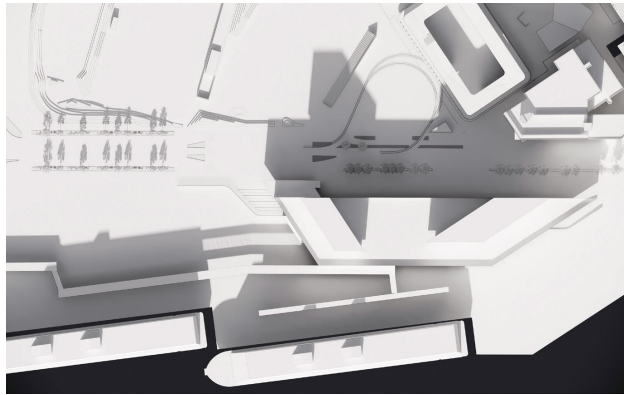
klo 09.00, 30.6



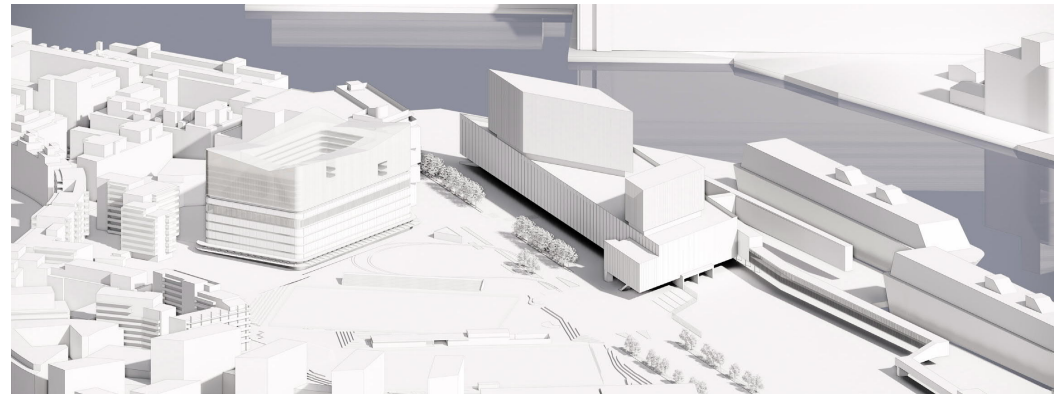
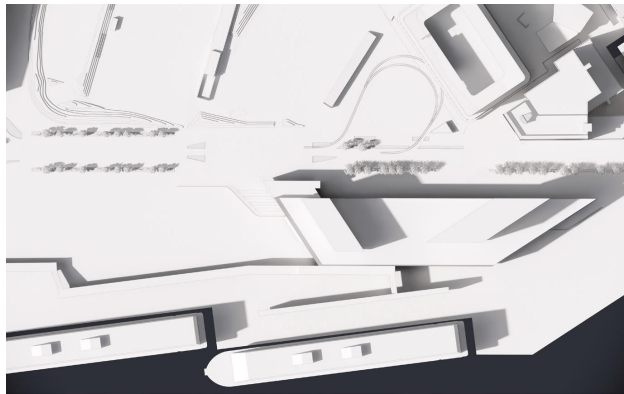
klo 13.00, 30.6



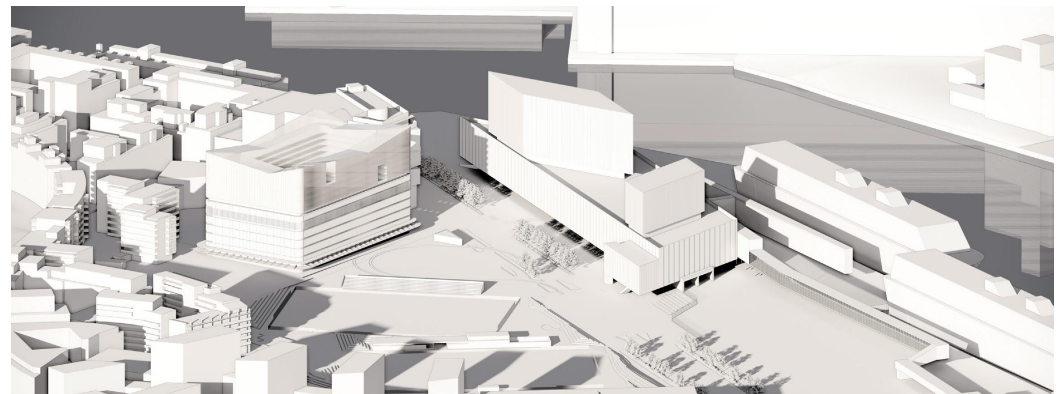
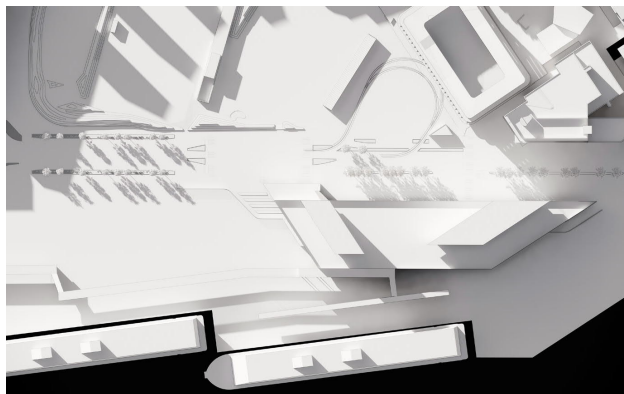
klo 17.00, 30.6



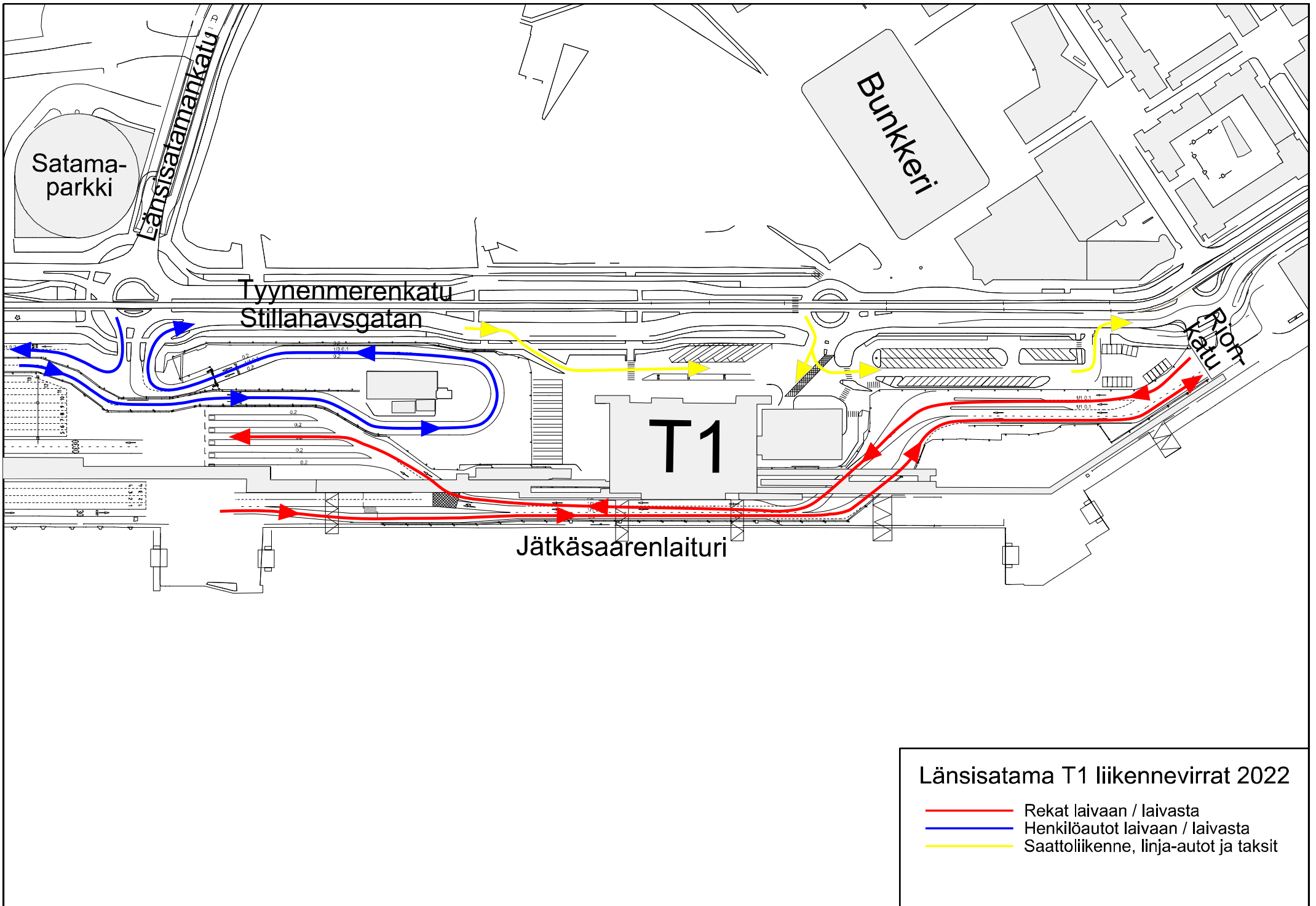
klo 09.00, 30.3



klo 13.00, 30.3



klo 17.00, 30.3



Satama-parkki

Länsisatamankatu

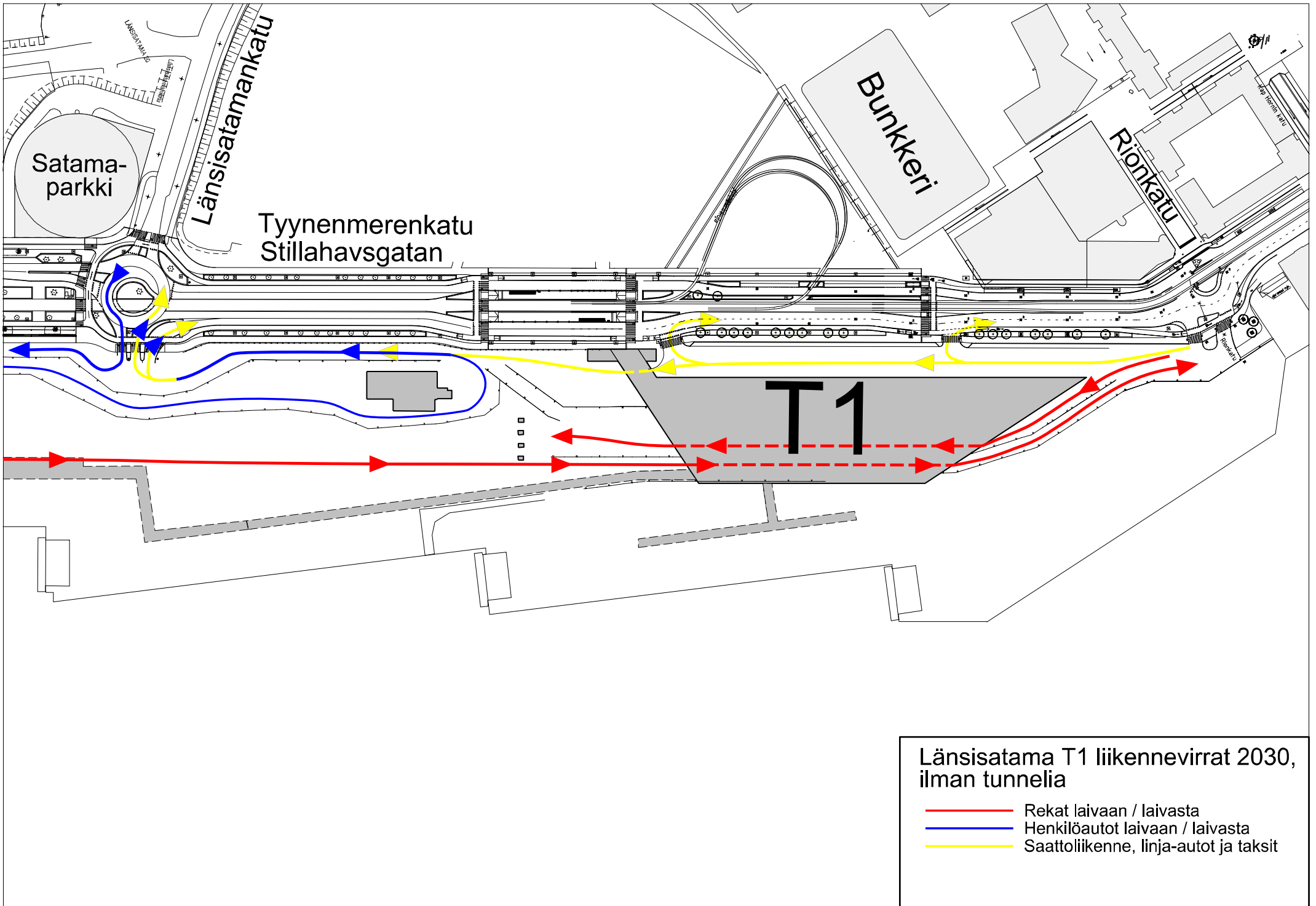
Tyynenmerenkatu
Stillahavsgatan

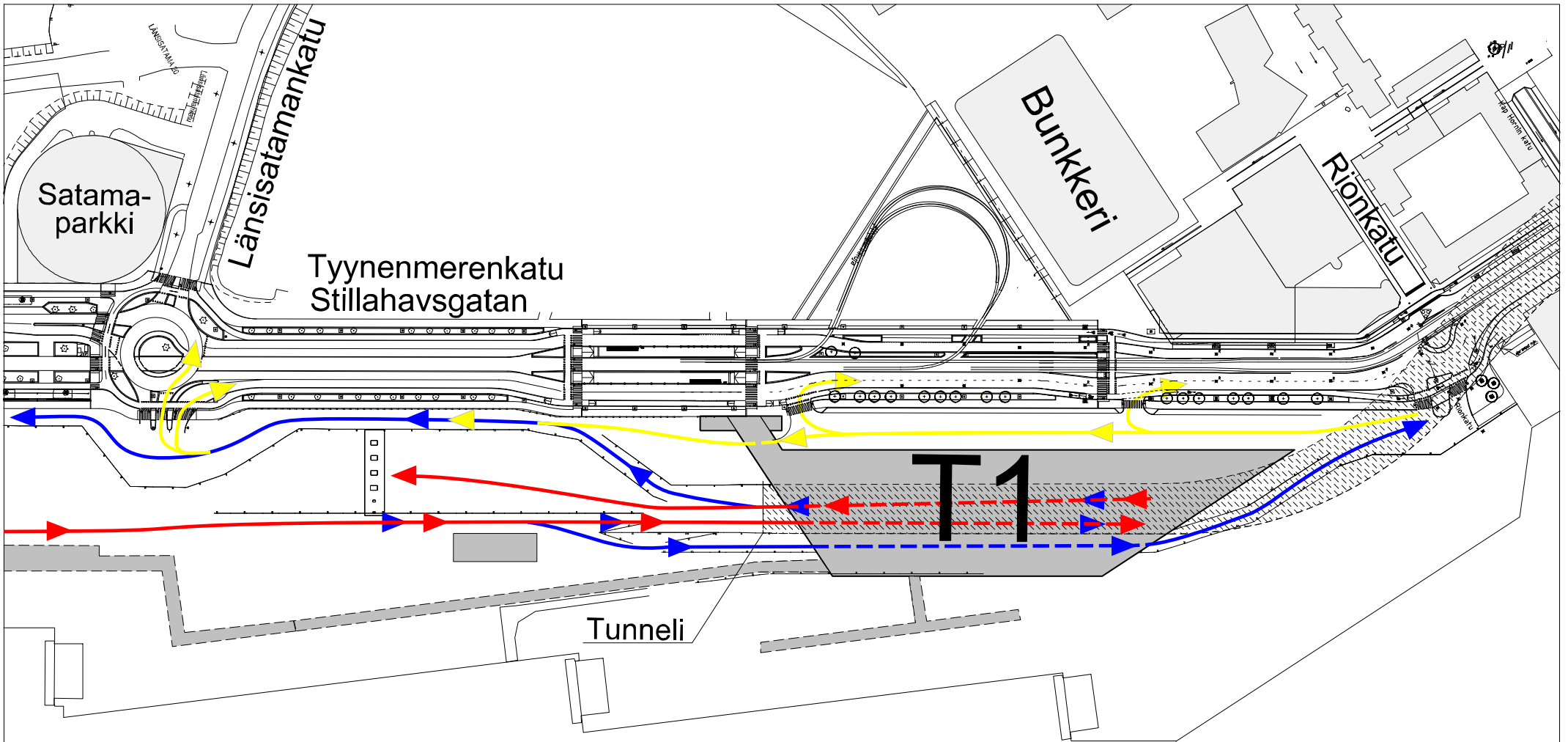
Bunkkeri

T1

Jätkäsaarenlaituri

Rionkatu





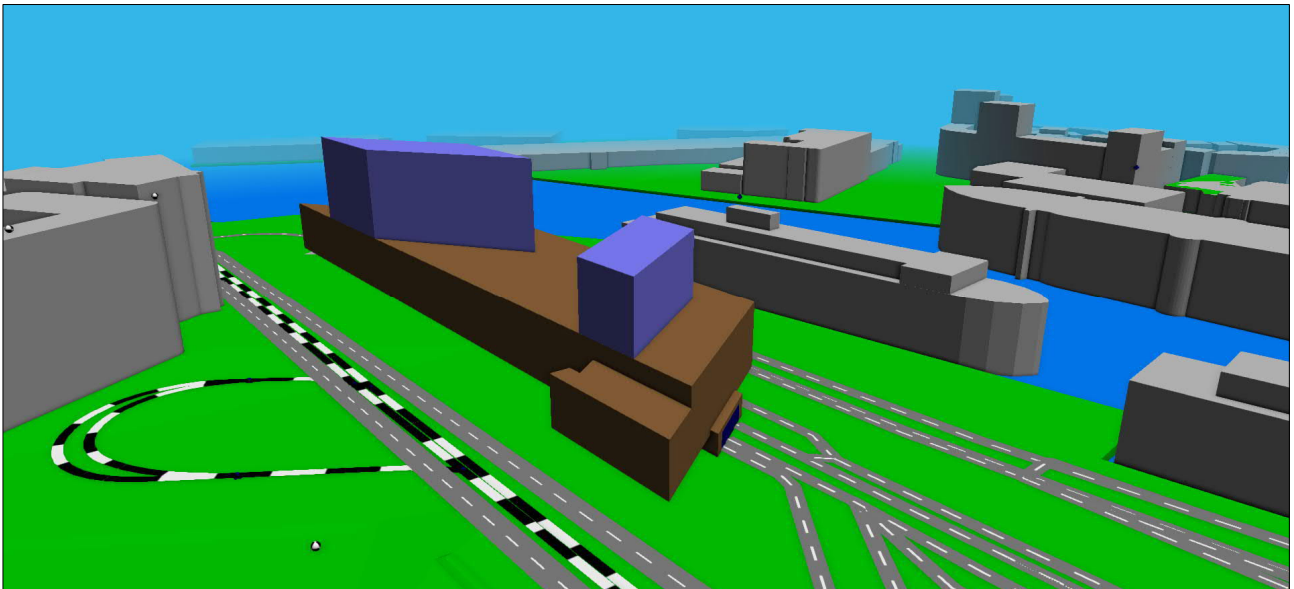
Länsisatama T1 liikennevirrat 2030

- Rekat laivaan / laivasta
- Henkilöautot laivaan / laivasta
- Saattoliikenne, linja-autot ja taksit

Helsingin Satama, Länsisatama T1 kaavahanke

YMPÄRISTÖMELUSELVITYS

Timo Markula
Mira Pykälistö (Akukon Oy)



Helsingin Satama, Länsisatama T1 kaavahanke

YMPÄRISTÖMELUSELVITYS

Tilaja: Helsingin Satama Oy
Tilaus: 2021-163-Saa, 27.5.2021
Yhdyshenkilöt: Satu Aatra, Ari Parviainen

TIIVISTELMÄ

Länsisataman terminaali 1:n alueelle ollaan laatimassa asemakaavan viitesuunnitelmaa, jossa nykyisen terminaalin tilalle rakennettaisiin uusi terminaalirakennus, joka sisältää lisäksi toimisto-, pysäköinti- ja liiketiloja. Viitesuunnitelmassa otetaan huomioon lisäksi tunnelihanke, jonka sijoitusvaihtoehdoista on suunnittelussa mukana suuaukon sijoittuminen kaavahankkeen rakennusten alle, sekä raitiovaunujen suunniteltu kääntöpaikka suunnittelualueen länsipuolelle. Kaavahanke on osa sataman keskittämiskenaariota, jossa koko Tallinnan liikenne keskitettäisiin Länsisatamaan.

Kaava-alueen rakennukseen kohdistuva päiväajan (klo 7-22) keskiäänitaso L_{Aeq} on suurimmillaan 63...64 dB. Etelä- ja itäpuolella melu aiheutuu lähimmistä laivoista ja muusta satamatoiminnasta. Toisella puolella katuliikenne aiheuttaa vastaavan melutason. Rakennuksen toimisto-osiin kohdistuva melutaso on sataman puolella pienempi (60 dB) kuin kadun puolella (63 dB).

Rakennuksen ulkovaipan äänitasoerotus tulee tarkentaa myöhemmässä suunnitteluvaiheessa tilojen käyttötarkoituksen huomioiden. Toimistotiloissa tavoitellaan tavanomaisesti, että ulkoa kantautuva melu ei ylitä äänitasoa 40 dB tai 35 dB (neuvottelutilat tai vastaavat). Äänitasoerotusta määritettäessä ja rakenteita valittaessa on huomioitava sataman puoleisilla julkisivuilla laivamelun pienitaajuisuus, sillä tavanomaisten seinä- ja ikkunarakenteiden äänieristys on heikompi pienitaajuisista laivamelua kuin liikennemelua vastaan.

Keskittämiskenaarion mukaisessa laskentatilanteessa sataman aiheuttama melu ei ylitä nykyisen ympäristöluvan raja-arvoja 55 dB päivällä ja 50 dB yöllä Jätkäsaaren lähimmillä olemassa olevilla, rakenteilla olevilla tai suunnitelluilla asuintaloilla. Melun kannalta merkittäviä muutoksia nykytilanteeseen ovat pohjoisimmasta laituripaikasta LJ3 luopuminen, Viking XPRS:n siirtyminen Katajanokalta Länsisatamaan sekä tunnelihanke, joka vähentäisi liikennettä erityisesti Tyynenmerenkadulla.

SISÄLLYSLUETTELO

1	TAUSTA	2
2	MELUMALLINNUS	3
2.1	Menetelmä	3
2.2	Maasto- ja melulähdemalli	3
2.3	Laskentatilanne	3
2.4	Alusten melupäästöt	4
2.5	Laituripaikkojen käyttö	4
2.6	Sataman Ajoneuvoliikenne	6
2.7	Katuliikenne	6
2.8	Laskentapistet	7
2.9	Kapeakaista- ja impulssikorjaukset	7
3	TULOKSET JA TARKASTELU	8
3.1	Kaava-alueeseen kohdistuva melu	8
3.2	Suosituksat ulkovaipan äänitasoerotuksesta	8
3.3	Asuinrakennuksiin kohdistuva melu	9
	VIITTEET	10
LIITE A	Melukartta, päivämelu	
LIITE B	Melukartta, yömelu	

1 TAUSTA

Länsisataman terminaali 1:n alueelle ollaan laatimassa asemakaavan viitesuunnitelmaa, jossa nykyisen terminaalin tilalle rakennettaisiin uusi terminaalirakennus, johon sijoittuu myös toimisto-, pysäköinti- ja liiketiloja. Viitesuunnitelmassa otetaan huomioon lisäksi tunnelihanke, jonka sijoitusvaihtoehdoista on suunnittelussa mukana suuaukon sijoittuminen kaavahankkeen rakennusten alle, sekä raitiovaunujen suunniteltu käänköpaikka suunnittelualueen länsipuolelle. Kaavahanke toteutuessaan osaltaan mahdollistaa sataman keskittämisskenaarion, jossa koko Tallinnan liikenne keskitettäisiin Länsisatamaan.

Viitesuunnitelmaa varten laadittiin asemakaavatasoinen meluselvitys tulevasta tilanteesta. Länsisataman ympäristöluvassa määrätään, että melun A-keskiäänitaso L_{Aeq} ei saa asuinrakennusten sisäpihoilla tai muilla ulko-oleskelualueilla ylittää päivällä 55 dB eikä yöllä 50 dB. Vaikka kaavahankkeessa ensisijaisesti tarkastellaan terminaalirakennukseen kohdistuvaa melua, on tässä laskettu myös Jätkäsaaren nykyisiin ja tuleviin lähimpiin asuinrakennuksiin kohdistuvat melutasot.

Runkomelusta ja tärinästä on laadittu erillinen selvitys (Akukon 201311-01-A, 2.9.2021).

2 MELUMALLINNUS

2.1 MENETELMÄ

Sataman melutasovyöhykkeet laskettiin samalla tavoin ja samoin menetelmin kuin aikaisemmissa sataman selvityksissä, käyttäen pohjoismaisia ympäristömelun laskentamalleja:

- laivojen ja työkoneiden melulle yleinen (teollisuusmelun) laskentamalli [1],
- autojen melulle tieliikennemelun laskentamalli [2],
- raitiovaunujen melulle raideliikenteen laskentamalli [3].

Tunnelin suuaukon melupäästö laskettiin tieliikennemelun ja leviäminen yleisellä laskentamallilla. Laskentaohjelma oli Datakustik Cadna/A 2021 MR1, joka sisältää em. laskentamallit.

2.2 MAASTO- JA MELULÄHDEMALLI

Maasto- ja melulähdemallin pohjana käytettiin edellisen Länsisataman ympäristöluvan mukaisen ympäristömeluselvityksen mallia [4], sekä muiden sataman läheisyydessä tehtyjen meluselvitysten malleja. Maastomallissa on mukana läheisimmät rakenteilla ja suunnitteilla olevat asuinrakennukset; ml. Bunkkerin katolle suunnitteilla olevat asunnot sekä Madeiranaukion ja Länsisatamankadun lähimmät rakenteilla olevat korkeat asuinrakennukset. Lisäksi malliin on lisätty Melkinlaiturin ja Hernesaaren asemakaavoitusta varten tehtyjen melumallien tiedot.

Satama-alueen malli päivitettiin monelta osin:

- Kaavahankkeen suunniteltu uusi terminaalirakennus T1 eli tämän selvityksen päätarkastelukohde (arkkitehtipiirustukset / PESARK 24.6.2021)
- Satamatunnelin (VE1) suuaukko rakennuksen eteläpäädyssä (arkkitehtipiirustukset sekä tunnelisuunnitelmat / AFRY 22.4.2021)
- Uusi laiturilinja (Keskittämiskenaario, Länsisataman maankäyttökaavio / HelSa 21.5.2021)
- T2 laiturin pidentäminen (HelSa 21.5.2021)
- Uudet ajoneuvo- ja vetomestarireitit satama-alueella (HelSa 18.6.2021)
- Suunnitteilla oleva raitiovaunun kääntöpaikka Bunkkerin eteläpuolella (Jätkäsaaren ympäristömeluselvitys, Helsingin kaupunki, KSV, 19.8.2015)

2.3 LASKENTATILANNE

Selvitys tehtiin tarkastelemalla edustavan vuorokauden päivän ja yön melua Helsingin Sataman keskittämiskenaarion mukaisessa tilanteessa. Selvityksessä laskettiin ns. "vilkas kesävuorokausi": linjaliikenteen lisäksi Hernesaaren jokaiseen kolmeen risteilylaituriin sijoitettiin päiväaikaan risteilijä. Laivojen satamassaoloaikoina käytettiin nykyisiä, kuitenkin niin että koronaviruksen aiheuttamia poikkeuksia liikenteessä ei otettu huomioon.

Keskittämiskenaarion mukaisesti Länsisatamaan on sijoitettu nykyisten Tallinnan linjojen lisäksi Viking XPRS. Viking XPRS käy nykyisin kerran viikossa hyvin lyhyesti Katajanokan laiturissa EK7 sunnuntai ja maanantain välisenä yönä, ja sama oletettiin jatkuvan Länsisatamassa.

Starin tilalle on vuoden 2022 aikana tulossa uusi MyStar, joka on Megastarin sisarus ja tulee käyttämään myös laituripaikkaa LJ7. Nämä alukset käyvät myös yöaikaan satamassa. Muilla laituripaikoilla ei yöaikaisia laivakäyntejä ole.

Sataman ympäristömelun kannalta suurin muutos nykyiseen on pohjoisimman laituripaikan LJ3 käytöstä luopuminen, jota on käyttänyt aiempina vuosina ainakin Princess Anastasia.

2.4 ALUSTEN MELUPÄÄSTÖT

Laskennan lähtötietoina eli melulähteiden melupäästötietoina käytettiin aikaisempien selvitysten yhteydessä määritettyjä melupäästöjä [5, 6, 7, 8].

Princess Anastasian on aikaisemmin valitettu olleen meluisa. Talvella 2018 sen pää- ja apukoneiden äänenvaimentimet uusittiin, ja torjuntatoimi osoittautui onnistuneeksi. Melupäästö pieneni selvästi (4–5 dB) ja samalla melun häiritsevä pienitaajuisuus poistui [9].

Vuonna 2022 Tallink Siljan Starin korvaa uusi alus MyStar. Aluksen melupäästöstä ei ole vielä tietoa, ja sen on mallilaskennassa oletettu olevan sama kuin sisaralus Megastarilla. Melupäästö 106 dB vastaa lisäksi sekä Helsingin satamissa mitattujen linjalaivojen että risteilijöiden keskimääräistä päästöä. Myös nykyisen Starin melupäästö on 106 dB.

Taulukossa 1 on esitetty mallinnettujen alusten melupäästöt tiivistetyssä muodossa A-äänitehotasoina L_{WA} . Itse laskennassa päästöt syötetään malliin tarkemmin spektreinä oktaavikaistoittain. Alin käytetty oktaavikaista on 31,5 Hz. Näin ollen laskennassa päästöspektrit sisältävät laivojen apukoneiden koko melun, sisältäen kaikkein pienitaajuisimmatkin komponentit.

Taulukko 1. Mallinnettujen alusten melupäästöt (A-äänitehotaso L_{WA} [dB]).

	alus	L_{WA}
Eckerö Line	Finlandia	110
Tallink Silja	Megastar	106
	MyStar (aloittaa 2022)	arvio: 106
	Europa	108
Viking Line	XPRS	104
Moby St. Peter Line	Princess Anastasia	102
	keskimääräinen risteilijä	106

Osa laivoista tulee mahdollisesti käyttämään maasähköä laiturissa ollessaan, jolloin niiden aiheuttama melupäästö on pienempi apukoneiden ollessa poissa käytössä. Tässä on kuitenkin oletettu varmuusperiaatetta noudattaen, että sähkö tuotetaan apukoneilla ilman maasähköä.

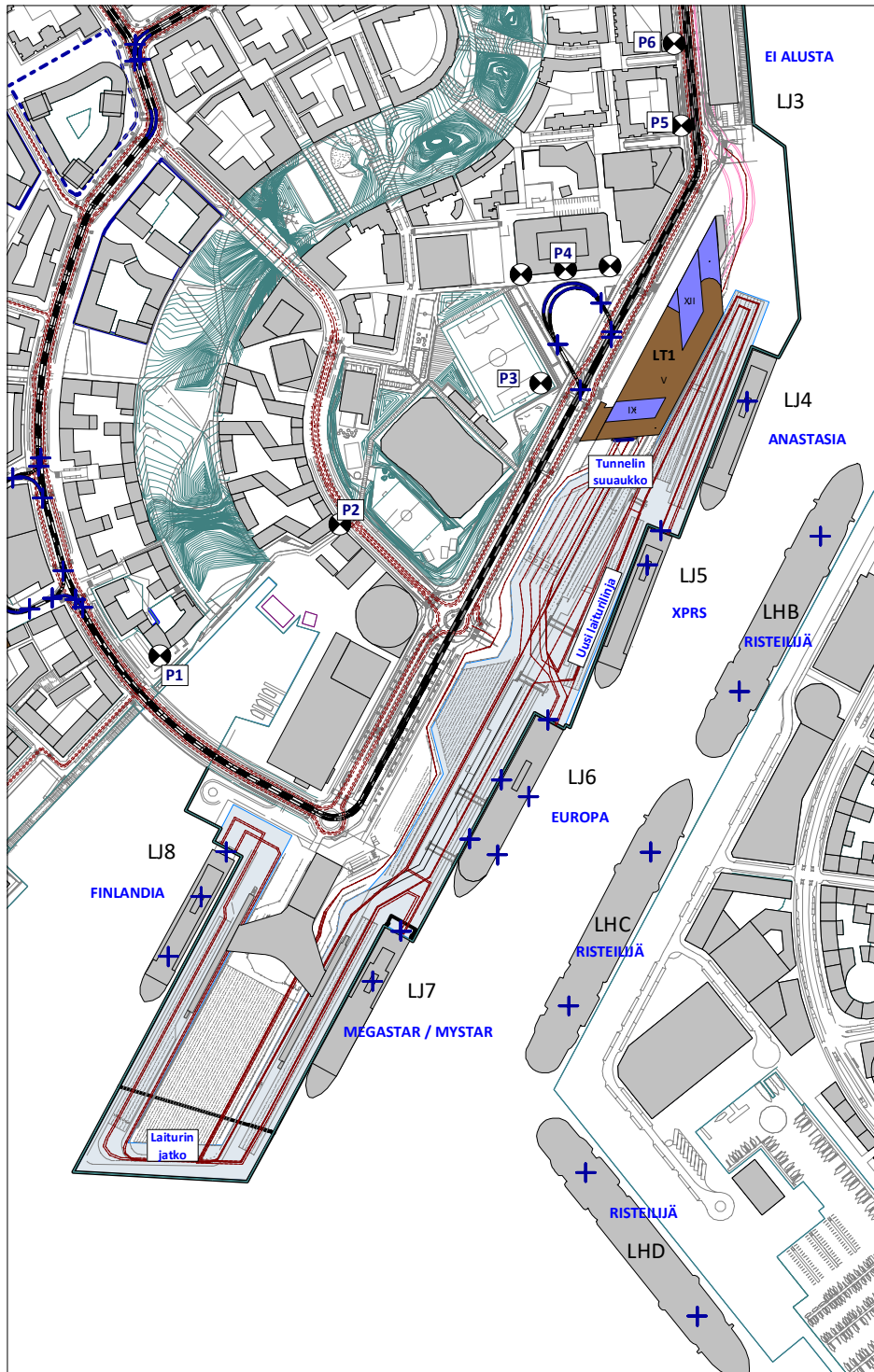
Risteilijöiden melupäästönä käytettiin laskennallista käsitettä ”keskimääräinen risteilijä”. Sen päästö on muodostettu Helsingissä ja Tallinnassa mitattujen 29:n risteilijän tulosten keskiarvona [5]. Päästö on laskettu energiakeskiarvona, joka antaa suuremman painoarvon mitatuista risteilijöistä meluisemmille. Keskimääräisen risteilijän melupäästö on 106 dB.

2.5 LAITURIPAikkojen Käyttö

Laivat sijoitettiin selvityksen melulähde- ja maastomalliin *kuvan 1* mukaisesti. Laskennassa huomiointiin suunnitteilla oleva uusi laiturilinja, jossa laituripaikat LJ4–LJ6 ovat ns. vinoparkkeja.

Risteilijöiden sijoitus Hernesaaren laitureihin ja keskimääräinen oleskeluaika laiturissa perustui risteilijäkäyntien tilastoon kesäkaudelta 2019. Vilkkaana kesäpäivänä Hernesaarella kävi enimmillään kolme risteilijää. Laskentatilanteessa kolme risteilijää sijoitettiin siten myös laitureihin LHB, LHC ja LHD. Risteilijöiden oletettiin viipyvän laiturissa keskimääräisen käynnin keston verran eli 500 min (8 h 20 min) päiväaikaan.

Laituripaikkojen käyttö on esitetty *taulukossa 2*.



Kuva 1. Sataman kartta ja erityislaskentapisteet P1-P6. Terminaalirakennus merkitty ruskealla ja toimisto-osat violetilla.

Taulukko 2. Matkustajalaivojen päivittäiset kääntöajat [min] laskentatilanteessa.

laituri	alus	päivä (klo 7-22)	yö (klo 22-7)
LJ8	Finlandia	145	–
LJ7	Megastar/MyStar	300	420
LJ6	Europa	150	–
LJ5	XPRS	120	30
LJ4	Princess Anastasia	600	–
LJ3	(ei käytössä)	–	–
LHB, LHC, LHD	keskimääräinen risteilijä	500	–

2.6 SATAMAN AJONEUVOLIIKENNE

Satama-alueen ajoneuvoliikenne koostuu laivoihin ja laivoista ajavista autoista sekä rekkojen irto-perävaunuista, joita lastataan ja puretaan sataman työkoneiden eli vetomestarien vetämänä.

Liikenteen melun laskennassa käytettiin melun kannalta pahinta tapausta asettamalla autojen määrä laivojen maksimikapasiteetin mukaiseksi. Vetomestarien määrää kasvatettiin nykyisestä sisällyttämällä siihen Viking XPRS:n purku- ja lastaustoiminta.

2.7 KATULIIKENNE

Laskennassa otettiin huomioon kohteen lähimpien katujen liikenne. Muilla vähäliikenteisillä kaduilla ei ole merkittävää vaikutusta kokonaismeluun suunnittelualueen rakennusten kohdalla.

Laskennassa käytetyt satama-alueen ulkopuolisen katuliikenteen liikennetiedot vastaavat lopullista tilannetta, jolloin Jätkäsaaren kaava-alue on valmistunut (päivätty 1.7.2015, Anna Nervola; nopeusrajoitukset: 2.2.2018, Matti Neuvonen). Liikennemäärät vastaavat alueelle aiemmin tehdyissä meluselvityksissä käytettyjä määriä.

Tunnelihankkeen osalta liikennemäärät (2050) saatiin Helsingin Satamalta (9.6.2021, Satu Aatra)

Käytetyt liikennetiedot on ilmoitettu *taulukossa 3*.

Taulukko 3. Laskennassa käytetyt katuliikenteen määrät ja nopeudet

tie	KAVL	raskaiden osuus	päivä-osuus	nopeus [km/h]
Tyyntenmerenkatu (Rionkadusta pohjoiseen)	13 000	15 %	90 %	40
Tyyntenmerenkatu (Rionkatu–Länsisatamankatu)	10 000	15 %	”	40
Tyyntenmerenkatu (Länsisatamankadusta etelään)	5 000	7 %	”	40
Länsisatamankatu	6 000	7 %	”	40
Satamasta tunneliin	3 344	21,8 %	”	40
Tunnelista satamaan	1 838	34,7 %	”	40
Satamasta kadulle	4 608	0 %	”	40
Kadulta satamaan	4 619	0 %	”	40

Raitioliikenne mallinnettiin Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston Länsisatama-projektin liikennesuunnittelulta saatujen tietojen mukaisesti (päivätty 1.7.2015). Vaunumäärät vastasivat alueelle aiemmin tehdyissä meluselvityksissä käytettyjä määriä. Käytetyt liikennetiedot on ilmoitettu *taulukossa 4*.

Taulukko 4. Laskennassa käytetyt raitiotieliikenteen liikennemäärätiedot suuntaansa

raitiovaunu	päivä [kpl]	yö [kpl]	nopeus [km/h]
Linja 7	89	23	30
Linja 8	89	14	30
Linja 9	89	14	30

Melupäästönä käytettiin Artic-vaunun melupäästöä [10], joka vastaa suoraa ja sileää rataosaa ilman jatkoksia, jossa kiskot on upotettu asfalttiin ja niiden välissä on betoniperusta. Raitiotien vaihdekolinna ja kaarrekirskunta on mallinnettu Helsingin kaupungin ohjeen mukaisesti [11].

2.8 LASKENTAPISTEET

Ympäristömelun laskenta tehtiin kahdella tavalla:

- kaava-alueen terminaalarakennukseen kohdistuva melu (melukartat),
- melutasot kuudessa erityistarkastelupisteessä alueen ulkopuolella (asuinrakennusten osalta ylin kerros).

Varsinaisia meluvyöhykkeitä ei ole esitetty, sillä kaava-alueella ei ole ulko-oleskelualueita.

Erytistarkastelupisteet oli sijoitettu kaava-alueen ulkopuolelle mahdollisen meluhaitan kannalta edustaviin paikkoihin, satamaa lähimpien nykyisten ja suunniteltujen asuintalojen julkisivuille. Pisteet edustavat rakennusten ylimpiin kerroksiin kohdistuvaa melua. Lisäksi yksi tarkastelupiste sijoitettiin läheiselle urheilukentälle. Pisteiden sijainti on merkitty *kuvaan 1*.

Laskentasuurena oli päivän (klo 7–22) ja yön (22–7) A-keskiäänitaso L_{Aeq} .

2.9 KAPEAKAISTA- JA IMPULSSIKORJAUKSET

Mallinnuksessa mukana olevista laivoista ei mikään ole viimeisimmässä mittauksissa tuottanut kapeakaistaista melua eikä siksi kapeakaistakorjausta käytetty.

Satamassa purkavan tai lastaavan autolautan melun yksi tyypillinen erityispiirre on lastausrampin kolina. Yleensä se syntyy raskaan ajoneuvon, rekan, bussin tai vetomestarin vetämän perävaunun, ajaessa rampin yli. Kevyetkin autot voivat joskus, tosin satunnaisesti, tuottaa lievää kolinaa, mutta pääasiassa ongelma liittyy raskaisiin ajoneuvoihin.

Ramppikolina otettiin tässä selvityksissä huomioon sijoittamalla jokaiselle rampille erillinen kolinalähde. Kolinan melupäästö mallinnettiin Helsingin eri satamissa aikaisemmin tehtyihin mittauksiin perustuen. Päästö skaalattiin ajoneuvojen lukumäärällä. Helsingin satamien aikaisempien meluselvitysten mittaukset ja laskenta ovat osoittaneet, että ramppikolina ei lisää merkittävästi kokonaismelutasoa lähimmillä asuintaloilla päiväaikaan, millä perusteella siihen ei laskennassa liitetty vielä erillistä impulssikorjausta. Yöaikaan kokonaismelu ja katumelu on kuitenkin vähäisempää, jolloin ramppikolina saattaa olla ajoittain impulssimaista lähimmillä asuintaloilla. Varovaisuusperiaatetta noudattaen yöajan ramppikolinaan lisättiin +5 dB impulssikorjaus.

3 TULOKSET JA TARKASTELU

3.1 KAAVA-ALUEESEEN KOHDISTUVA MELU

Laskettu kaava-alueen rakennuksiin kohdistuva A-keskiäänitaso L_{Aeq} (jäljempänä lyhyemmin melutaso) on esitetty kahdessa karttaliitteessä:

- *liite A* sataman ja katuliikenteen kokonaismelu: päiväajan melutaso
- *liite B* sataman ja katuliikenteen kokonaismelu: yöajan melutaso

Kaava-alueella ei ole oleskelualueita eikä ulkona esiintyvää melua ole tältä osin siksi tarpeen tarkastella muuten kuin rakennukseen kohdistuvan melun kannalta.

Terminaalirakennuksen itä-, kaakkois- ja eteläjulkisivuihin kohdistuu suurimmillaan päiväajan melutaso 63...64 dB. Tämä melu on peräisin laivoista ja muusta satamatoiminnasta. Kadun puolella tie- ja raitiovaunuliikenteestä aiheutuva rakennuksen luoteisjulkisivuun kohdistuva melutaso on suurimmillaan 63 dB.

Toimisto-osiin (korkeat osat ja rakennuksen pohjoiskärki) kohdistuva melutaso on sataman puolella suurimmillaan 60 dB ja kadun puolella suurimmillaan 62 dB.

3.2 SUOSITUKSET ULKOVAIPAN ÄÄNITASOEROTUKSESTA

Terminaalirakennuksessa ei ole varsinaisia melulle herkkiä tiloja. Herkimmät tilat T1:n osalta ovat sen yhteyteen suunnitellut toimistotilat. Tyypillisesti toimistotiloissa tavoitellaan, että ulkoa kantautuva päiväajan keskiäänitaso ei ylitä 40 dB tai 35 dB (neuvottelutilat). Avotoimistoissa voidaan toisaalta jopa tavoitella yli 40 dB melutasoa, mutta peittoääni toteutetaan yleensä ulkoa kantautuvaa melua hallitummin ilmanvaihdon tai peittoäänijärjestelmän avulla.

Rakennuksen ulkovaipalle ei suositella tässä täsmällistä äänitasoerotusvaatimusta, mutta alustavasti arvioituna julkisivun äänitasoerotuksen tulisi sataman puolella olla laivamelua vastaan noin $\Delta L_{As} \approx 25$ dB. Kadun puolella kohdistuva melutaso 63 dB ei aiheuta tarvetta äänitasoerotusvaatimukselle.

Soveltuva äänitasoerotus tulee tarkentaa myöhemmässä suunnitteluvaiheessa tilojen käyttötarkoitusten huomioiden. Äänitasoerotusta määritettäessä ja rakenteita valittaessa on huomioitava sataman puoleisilla julkisivuilla laivamelun pienitaajuisuus, sillä tavanomaisten seinä- ja ikkunarakenteiden äänieristys on yleensä n. 5...6 dB heikompi pienitaajuisista laivamelua kuin liikennemelua vastaan [12].

3.3 ASUINRAKENNUKSIIN KOHDISTUVA MELU

Ympäristön asuinrakennuksiin kohdistuvaa melua edustavien tarkastelupisteiden P1–P6 tulokset on koottu taulukkoon 5.

Taulukko 5. Pisteisiin lasketut melutasot (A-keskiäänitaso L_{Aeq} [dB]) pelkän sataman melun sekä kokonaismelun (satama + katuliikenne) tilanteissa. Asuinrakennusten pisteissä P1–P2 ja P4–P6 tulos edustaa ylimpään kerrokseen kohdistuvaa melutasoa.

piste		satama		satama + katuliikenne	
		päivä	yö	päivä	yö
P1	Madeiranaukio	53	48	60	54
P2	Länsisatamankatu 41	53	45	59	52
P3	Liikuntapuisto (jalkapallokenttä)	54	48	63	57
P4	Bunkkerin asunnot	52	45	61	55
P5	Rionkatu 3	48	38	63	56
P6	Kap Hornin katu 1	45	35	64	57

Keskittämiskenaarion mukaisessa laskentatilanteessa Länsisataman aiheuttama melu ei lähimmillä asuintaloilla ylitä nykyisen sataman ympäristöluvan raja-arvoja 55 dB päivällä ja 50 dB yöllä.

Yhden linjalaivan siirtyminen Katajanokalta Länsisatamaan, lisää hieman Länsisataman kokonaismelua. XPRS:n melupäästö on kuitenkin keskimääräistä pienempi ja laiturissaoloaika on keskimääräistä lyhyempi, jolloin vaikutus sataman kokonaismeluun on rajallinen. Toisaalta melua vähentäisi skenaarion mukainen luopuminen pohjoisimmasta laituripaikasta LJ3. Tämä vähentää sataman pohjoisosa lähinnä olevien asuintaloihin kohdistuvaa melua merkittävästi.

Satamaa lähimmillä olevilla asuintaloilla sataman osuus alueen kokonaismelusta on katumelua pienempi. Toisaalta tunnelin toteutuessa liikennemäärät erityisesti Tyynenmerenkadulla tulisivat vähentymään, ja siten myös liikennemelu. Katuliikenteen vähentyminen ei näy tämän työn laskennoissa, vaan rakennuksiin kohdistuvat tasot ovat konservatiivisesti laskettu olettaen liikennemäärän olevan kaduilla sama kuin ne olisivat tulevaisuudessa ilman tunnelia.

Timo Markula
Vanhempi konsultti, DI
FISE V+ (akustiikka)

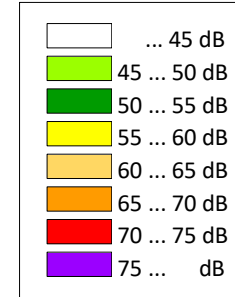
Mira Pykälistö
Medianomi, AMK
Akukon Oy

VIITTEET

1. KRAGH J, ANDERSEN B & JAKOBSEN J, Environmental noise from industrial plants. General prediction method. *Danish Acoustical Laboratory, Report 32*. Lyngby 1982. 54 s + liitteet 35 s.
2. Road traffic noise – Nordic Prediction Method. TemaNord **1996:525**. *Nordic council of ministers*. 110 s.
3. Raideliikennemelun laskentamalli. Ympäristöopas **97**. *Ympäristöministeriö*, Helsinki 2002. 58 s
4. LAHTI T, Länsisatama. Ympäristömeluselvitys 2016. *TL Akustiikka 1603-1*, Helsinki 14.9.2016.
5. LAHTI T, Helsingin Satama. Matkustaja- ja risteilyalusten melupäästömittauksia 2011. *TL Akustiikka 11206-2*, Helsinki 8.2.2012.
6. LAHTI T, GOUATARBÈS B, HANSKI M & KILPI L, Vuosaaren Satama. Melumittaukset 2013. *TL Akustiikka 1304-2*, Helsinki 2.9.2013.
7. LAHTI T, Eteläsatama ja Katajanokan satama. Melupäästömittaukset 2016. *TL Akustiikka 1602-2*, Helsinki 8.8.2016.
8. MARKULA T, HANSKI M & LAHTI T, Vuosaaren satama, matkustajasatama 2040. Ympäristömeluselvitys. *HMMT Partners Oy H03-0015-01*, Espoo 11.5.2020.
9. LAHTI T, Princess Anastasia. Melupäästömittaus 2018. *TL Akustiikka 1812-1*, Helsinki 21.5.2018.
10. GOUATARBÈS B & LAHTI T, Artic-raitiovaunu – Raideliikennemelun laskentamallin lähtöarvot. *Akkon Oy*, raportti **160454-1**. Helsinki, 23.5.2016.
11. Liikennemeluselvityksen laatiminen maankäytön suunnitteluun, Maankäytön yleissuunnittelun ohje. *Helsingin kaupunki*, 9.9.2019.
12. LAHTI T, Julkisivun äänieristys laivamelua vastaan, Mitoitusmenettely. *TL Akustiikka 113019-2*, Helsinki, 1.7.2011.

LJ3

EI ALUSTA



HELSA Länsiterminaali 1

Ympäristömeluselvitys

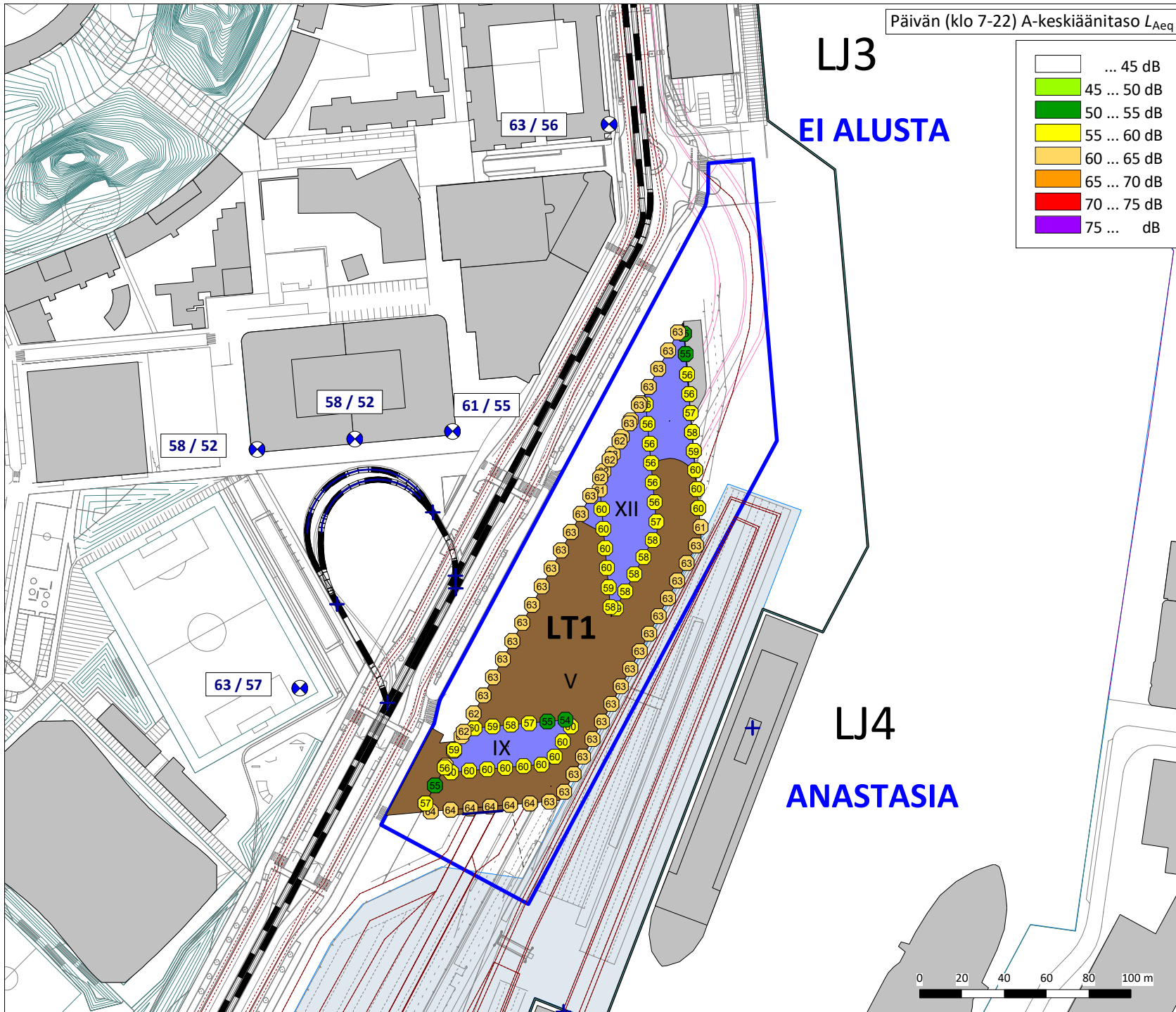
Satama + katuliikenne: päivämelu

Laivat:

- LJ4 Princess Anastasia 10 h:
 L_{WA} 102 dB
- LJ5 XPRS 2 h:
 L_{WA} 104 dB
- LJ6 Silja Europa 2,5 h:
 L_{WA} 108 dB
- LJ7 Megastar / Mystar 5 h:
 L_{WA} 106 dB
- LJ8 Finlandia 2,5 h:
 L_{WA} 110 dB
- LHB, LHC ja LHD
keskim.risteilijä 8 h:
 L_{WA} 106 dB

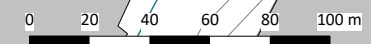
Muut melulähteet:

- vetomestarit
- raskas liikenne
- ramppinkoloina
- henkilöautot
- raitiovaunut
- vaihdekoloina
- kaaarrekirkkunta

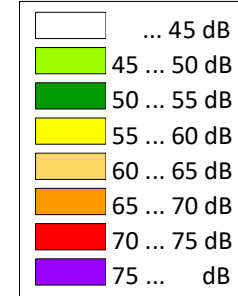


LJ4

ANASTASIA



LJ3
EI ALUSTA



HELSA Länsiterminaali 1

Ympäristömeluselvitys

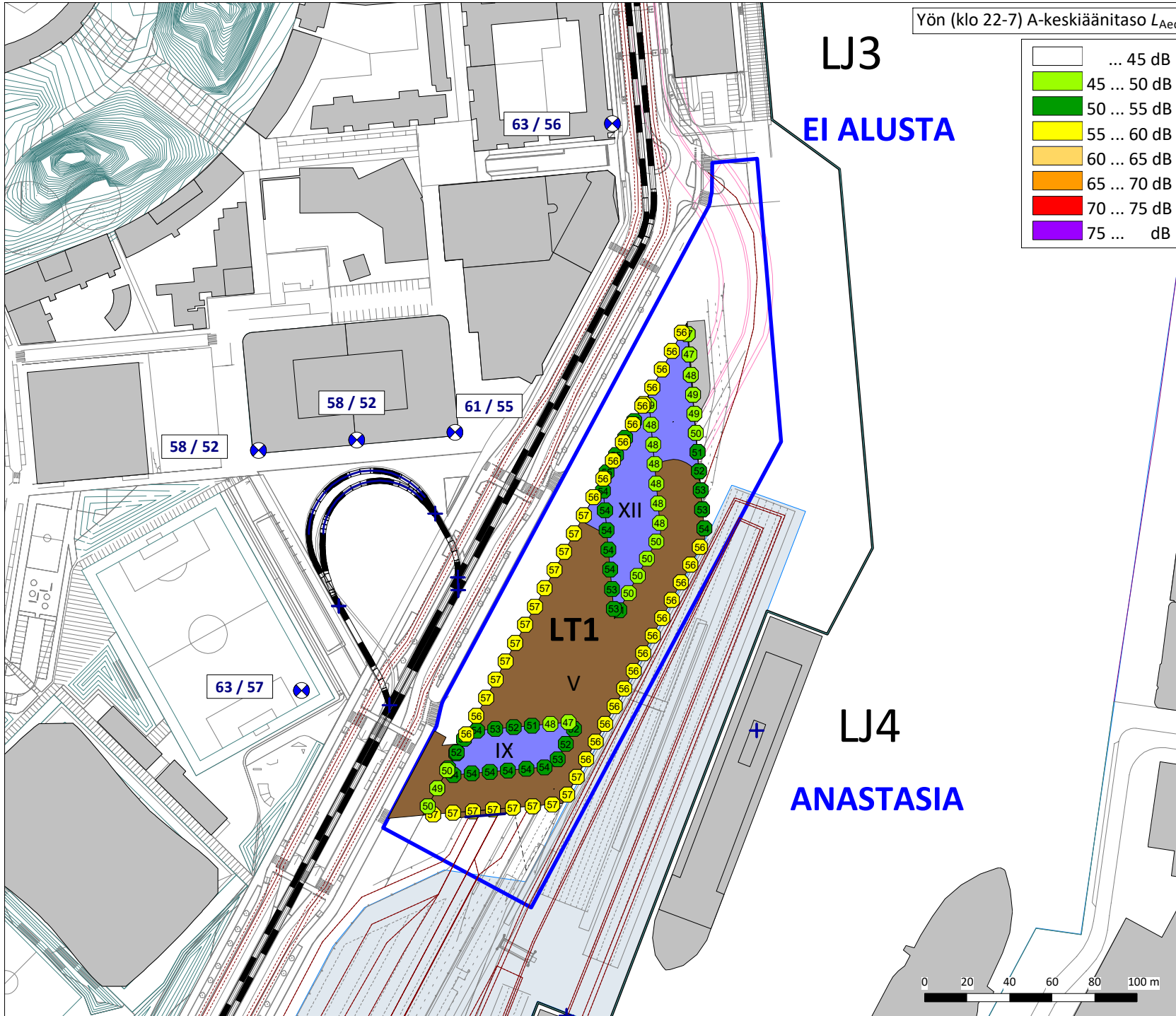
Satama + katuliikenne: yömelu

Laivat:

- LJ5 XPRS 0,5 h:
 L_{WA} 104 dB
- LJ7 Megastar / Myster 7 h:
 L_{WA} 106 dB

Muut melulähteet:

- vetomestarit
- raskas liikenne
- ramppinkolina
- henkilöautot
- raitiovaunut
- vaihdekolina
- kaaarrekiirskunta



LJ4
ANASTASIA

Länsisatama T1

Asiakas: HMMT Partners Oy / Helsingin Satama Oy

Yhteyshenkilö: Timo Markula

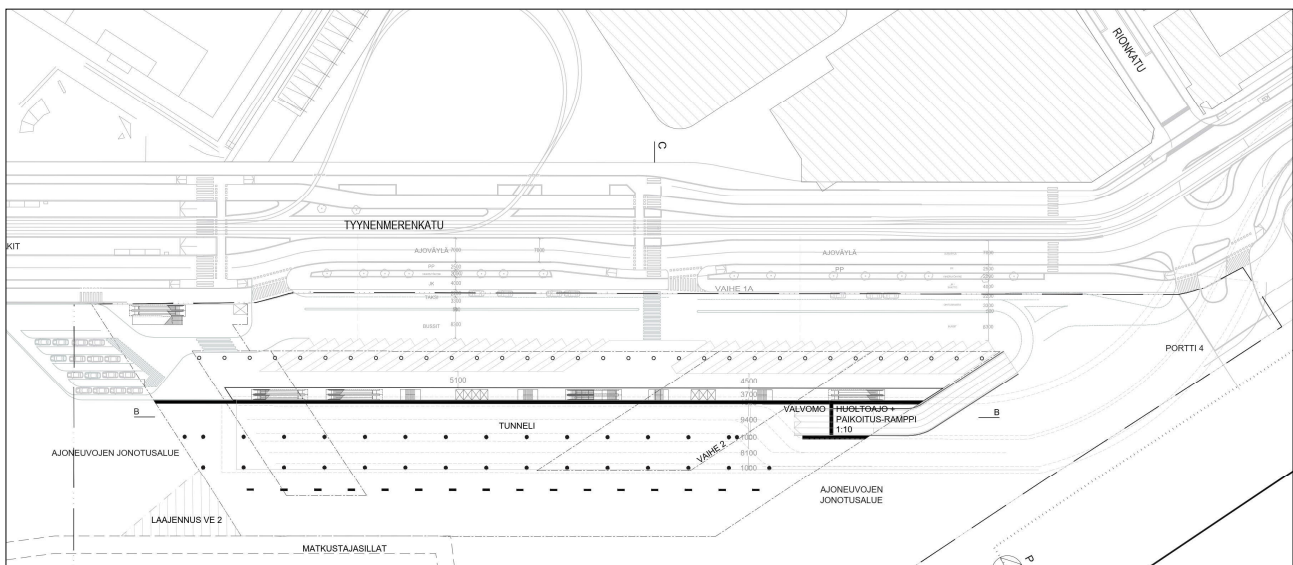
Revisio A: Päivitetty taustan tekstiä kommenttien pohjalta (Parviainen)**LÄNSISATAMA T1 – RUNKOMELU- JA TÄRINÄSELVITYS****1 TAUSTA**

Länsisatamassa suunnitellaan terminaalin T1 uudistamista, mikä vaatii kaavamuutoksen. Tavoitteena on rakentaa nykyisen terminaalirakennuksen tilalle uusi rakennus, jossa olisi sataman terminaalipalveluiden lisäksi myös toimistoja ja pysäköintitilaa.

Suunnitellun rakennuksen katutaso on avoinna ulkoilmaan; varsinainen terminaali on toisessa ja kolmannessa kerroksessa. Neljäs ja viides kerros ovat pysäköintitilaa. Toimistoja on sekä osin terminaali- ja pysäköintikerroksissa että terminaalin yläpuolella kahdessa tornissa, joista korkeampi on 12-kerroksinen. Länsiväylältä satamaan suunnitellun Satamatunnelin suuaukko on katutasossa terminaalirakennuksen eteläpäässä. [1]

Kohteen ohitse kulkee Tyynenmerenkatua pitkin raitiotie, jonka liikenteen mahdolliset melu, värinä- ja runkomeluvaikutukset suunniteltuun rakennukseen tulee selvittää. Nykyisen terminaalin sisäänkäynnin kautta kulkeva raitiovaunun käänköpaikka on tulevissa suunnitelmissa Tyynenmerenkadun toisella puolella urheilukentän vieressä [1]. Muutettava asemakaava-alue ja raitiotie näkyvät kuvassa 1.

Tässä selvityksessä arvioidaan laskennallisesti raitiotieliikenteen värinä- ja runkomeluvaikutuksia kohteen toteutuksen kannalta.



Kuva 1: Kohteen suunniteltu asemakaava ja raitiotien reitti Tyynenmerenkadulla (kuvakaappaus [1]).

2 RAIDELIIKENTEEN AIHEUTTAMA RUNKOMELU JA TÄRINÄ

Raideliikenteen aiheuttama värähtelyheräte kytkeytyy radan perustusten kautta maaperään ja maaperän kautta rakennuksiin. Kun värähtely siirtyy rakennusrunkoa pitkin huoneisiin, se voi aiheuttaa kuultavissa olevaa runkomelua tai havaittavaa värinää. Tärinä on tunto- tai tasapainoistilla havaittavaa pienitaajuisista värähtelyä (taajuusalue 1...80 Hz), ja runkomelu on värähtelyn aiheuttamaa korvin kuultavaa ilmaääntä (taajuusalue 16...500 Hz).

Pienitaajuinen tärinä etenee pehmeässä maaperässä tehokkaasti radan ympäristöön, mutta vaimenee kitkamailla melko nopeasti.

Tärinää suuremmilla taajuuksilla esiintyvä raideliikenteen runkomeluberäte voi aiheuttaa rakennusten sisätiloissa runkomelua. Toisin kuin tärinä, runkomelu etenee kalliolla ja myös kitkamaalajeissa tehokkaasti. Kytkeytyminen rakennusrunkoon tapahtuu tyypillisesti rakennuksen perustusten kautta. Radan varsilla runkomeluberäte voi lähietäisyyksillä kytkeytyä rakennukseen myös sivusuunnassa radan ja rakennuksen väliin jäävän jäykän pintamaakerroksen välityksellä.

3 OHJE- JA SUOSITUSARVOT

Tärinän arvioinnissa sovelletaan Ympäristöministeriön asettamia liikennetärinän ohjearvoja [2]. Tärinän ohjearvot ilmoitetaan W_m -painotetun värähtelyn nopeuden enimmäisarvoina $v_{w,95}$, joita rakennuksen rakenteissa esiintyvä liikenteen ohiajoista aiheutuva värähtelyn nopeus ei saa säännöllisesti ylittää [2,3].

Liiketiloiissa värähtelyn nopeuden ylärajan suositusarvona käytetään 0,6 mm/s. Toimistotiloihin voidaan soveltaa 0,3 mm/s arvoa, mikä vastaa uusilta asunnoilta vaadittavaa värinäarvon enimmäistasoa. Värähtelyn jäädessä alle 0,1 mm/s ihmiset eivät yleensä havaitse värinää.

Runkomelun osalta kohteen tiloihin käytetään VTT:n tiedotteessa 2468 [4] listattuja suositusarvoja. Avoradalla kulkevan raideliikenteen runkomelusta johtuvien hetkellisten enimmäistasojen L_{ASmax} ei tule säännöllisesti (95 % tapauksista) ylittää 35 dB kokoustiloissa ja 45 dB toimistoissa ja liiketiloiissa.

4 LÄHTÖTIEDOT

4.1 Maaperä

Rakennettavuus selvityksen [5] mukaan maanpinta on satama-alueella noin tasolla +3,0...+3,4 m. Maan pintakerros on mm. murskettä ja louhetta sisältäviä rakennekerroksia, joiden alla on 6...16 m paksu kerros sekalaista täyttöä. Täytössä on mukana esimerkiksi rakennusjätettä, louhetta ja merihiekkaa.

Sekalaisen täytön alapuolella on kaava-alueen eteläosia kohti paksuneva 0...7 m savikerros. Alueen pohjoisosassa savea ei ole. Seuraava maakerros on 8...17 m paksu pohjamuodostuma, jossa on mukana hiekkaa, soraa tai moreenia. Kalliopinnan on arvioitu olevan tasolla -30...-20 m, laskien kohti etelää.

Koska alueen maaperä on arvioitu hyvin vettä läpäiseväksi, seuraa pohjaveden korkeus merenpinnan korkeutta. Keskimäärin pohjaveden taso on +0,2 m.

4.2 Suunniteltu rakennus ja perustamistavat

Rakennettavuus selvityksen [5] mukaan uusi terminaalirakennus suositellaan perustettavaksi porapaa-luille, joiden pituus olisi 26...28 m. Perustustapaa ja sen laajuutta tutkitaan lisää jatkotutkimuksissa.

Arkkitehdin piirustusten [1] mukaan katutaso säilyisi rakennuksen alla noin tasolla +3,4 m ja alin varsinainen kerros olisi tasolla +9,8 m. Alimmat toimistot on suunniteltu kolmanteen kerrokseen tasolle +16,2 m.

Rakennuksen alla oleva osa Satamatunnelia on betonitunnelia, kunnes pohjoisempana kallion pinta on riittävän ylhäällä kalliotunnelin louhimista varten. Betonitunnelin seinät voivat olla esimerkiksi porapaa-luseiniä. Nämä seinät voivat olla osa myös rakennuksen kantavia rakenteita, mutta yhdistäminen voi olla rakenteiden liikehdinnän kannalta haastavaa. Tunnelin pohjalaatta tulisi ankkuroida kallioon. [5]

4.3 Raitiotie

Kohteen etäisyys Tyynenmerenkadun raitiotiehen on pienimmillään noin 21 metriä, mutta pääosin noin 35 metriä. Raitiotie kulkee kohteen kohdalla pääosin suoraan, mutta suunniteltu kääntöpaikka tuo raitieisiin myös vaihteita ja kaarteita. Lähin raitiovaunupysäkki on suunniteltu terminaalirakennuksen eteläpuolelle.

Tällä hetkellä Länsisataman ohi kulkee raitiolinja 7, mutta tulevana vuosina myös linjojen 8 ja 9 on tarkoitus kulkea Jätkäsaaren läpi Tyynenmerenkadulle. Ohituksia on oletettavasti tiuhimmillaan 2–3 minuutin välein. Tyypilliseksi kulkunopeudeksi kohteen kohdalla arvioidaan 5–40 km/h.

Maaperä raitiotien kohdalla on samantyyppistä kuin tontillakin. Radan perustamistavaksi on oletettu hyvin jäykästi tuettu maanvarainen laatta. Raitiotie on kohteen kohdalla korossa +3,3...+3,8 m.

5 RUNKOMELUN JA TÄRINÄN ESIINTYMINEN MAAPERÄSSÄ

Tässä selvityksessä raideliikenteen aiheuttamaa värinää ja runkomelua on arvioitu perustuen rakennettavuusselvityksessä esitettyihin alueen maaperätietoihin [5], laskennallisiin malleihin runkomelun ja värinän etenemisestä maaperässä [4,6] sekä aiemmin vastaavissa kohteissa tehtyihin mittauksiin.

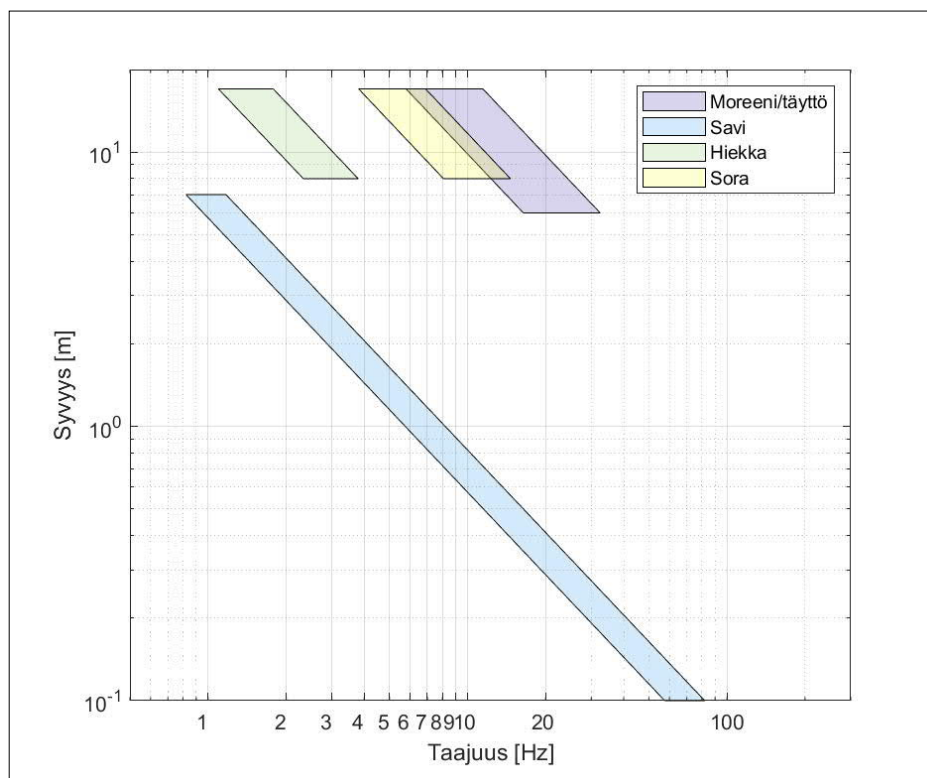
5.1 Maaperän resonanssit

Maaperässä esiintyvää pystysuuntaista resonanssia voidaan tarkastella puristusaallon nopeuden c_p avulla [7]:

$$f_0 = c_p / (4h), \quad (1)$$

missä h on maaperän syvyys. Kuvassa 2 on esitetty puristusaallon perustaajuus kaavan (1) mukaisesti tontilla esiintyville maalajeille ja niiden syvyyksille. Puristusaallon nopeus on laskettu taulukoiduista arvoista [6]. Tuloksista nähdään, että maaperän perustaajuus vaihtelee noin 0,8...30 Hz välillä riippuen maaperän tyyppistä ja kerroksen paksuudesta.

Vaakasuuntaiset resonanssit esiintyvät tyypillisesti samoilla taajuuskaistoilla kuin pystysuuntaisetkin mikäli etäisyyttä rataa on riittävästi.



Kuva 2: Kohteessa esiintyvien maalajien resonanssi maakerroksen syvyyden suhteen mallin (1) mukaan.

5.2 Raitiotieliikenteen aiheuttama värinä

Maaperätietojen ja aiemmista kohteista kerätyn empiirisen kokemuksen perusteella raitiotieliikenteen aiheuttamat värinähaitat eivät vaikuta todennäköisiltä kohteessa. Toimistotiloihin kantautuva värinä ei todennäköisesti ylitä asuintilojen 0,3 mm/s suositusarvoa, tarkoittaen hyviä värinäolosuhteita näissä tiloissa. On myös epätodennäköistä, että liiketilojen 0,6 mm/s suositusarvo ylittyy kohteen terminaali- ja liiketiloissa.

5.3 Raitiotieliikenteen aiheuttama runkomelu

Myös runkomelun kannalta merkittävin heräte aiheutuu Tyynenmerenkadulla ja kääntöpaikalla kulkevista raitiovaunuista. Raitiotieliikenteen aiheuttamaa runkomelua tutkittiin käyttämällä VTT:n esittämää laskennallista menetelmää [4]:

$$L_{\text{prm}} = L_{\text{pAref}} + A \log_{10}(d / d_1) - B (d - d_1), \quad (3)$$

missä d_1 on referenssimittauksen etäisyys, L_{pAref} on referenssimittauksen A-painotettu äänitaso ja d on tarkastelu- etäisyys. Mallin parametrit arvioitiin Helsingin raitiovaunukalustolle tehtyjen runkomelumittausten sekä kohteesta saatujen lähtötietojen perusteella.

Rakennuksen alin kerros sijaitsee ulkoilmaan auki olevan katutason yläpuolella tasolla +9,8 m ja ensimmäiset toimistotilat ovat kolmannessa kerroksessa tasolla +16,2 m. Raitiotien perustusten ja rakennuksen perustusten oletetun tason etäisyys alla olevaan kalliopintaan arvioitiin rakennettavuusselvityksen [5] korkotasosta.

Toimistojen neuvottelutilat ovat runkomelun kannalta rakennuksen herkimpiä tiloja, joten mallinnus on tehty kolmanteen kerrokseen. Mallinnuksen tulokset on esitetty *kuvassa 3* itäiselle raiteelle ja *kuvassa 4* läntiselle raiteelle. Molemmissa malleissa on huomioitu kyseisen raiteen rakennusta lähin vaihde, jonka synnyttämä runkomeluhuheräte on arvioitu 10 dB suoraa raidetta voimakkaammaksi. Riippuen vaihteen yksilöllisistä ominaisuuksista voimakkuusero vaihteen ja suoran radan välillä on tyypillisesti 3...12 dB.

Kerrosvaimennuksena alimmasta kerroksesta kolmanteen kerrokseen on käytetty –3 dB. Ylemmissä kerroksissa runkomelutasot vaimenevat noin 1...2 dB/kerros kolmannen kerroksen runkomelutasoihin verrattuna. Ylemmissä kerroksissa runkomelun vaimeneminen on hitaampaa, ja vaimenemisnopeuteen vaikuttavat mm. runkotyyppi ja jäykistävät kuilurakenteet.

Kun kaksi raitiovaunua kohtaa juuri terminaalarakennuksen kohdalla, rakennuksen sisätilojen runkomelutasoksi muodostuu *kuvien 3 ja 4* mallinnustulosten summa. Korkein runkomelutaso on tässä tapauksessa noin 35 dB.

Johtopäätökset: Laskentamallinnuksen perusteella terminaalin sisätiloihin kantautuvat raitioliikenteen runkomelutasot eivät ylitä toimistotilojen suositusarvoa 35 dB alimmissa toimistotiloissa, eivätkä liiketilojen 45 dB suositusarvoa alimmissa terminaalityloissa. Myöskään maan pintarakennetta pitkin kytketty runkomeluhuheräteen ei arvioida ylittävän näitä arvoja.

Jotta mallinnustulos voidaan varmistaa ja tarkentaa, suosittelemme kohteessa maaperästä tai nykyisistä rakenteista tehtäviä raitioliikenteen runkomeluhuheräteen mittauksia.

- Mikäli mittaustulokset vahvistavat, että vaimennustarvetta ei esiinny, runkomelua ei ole tarpeen huomioida rakennuksen perustusten suunnittelussa ja toteutuksessa.
- Mikäli mittaustuloksista todetaan vaimennustarve, voidaan mittausten tuloksia hyödyntää myös runkomelun torjuntasuunnittelussa torjuntatarpeen laajuuden ja eristyskustannusten optimoinnissa sekä rakenteellisen vaimennusratkaisun värähtelytekniisessä mitoituksessa.



Kuva 3: Itäiselle raiteelle lasketut runkomelualueet esitettynä asemapiirroksessa rakennuksen alimman varsinaisen kerroksen osalta. Kuvassa on esitetty alueet, jossa sisätiloissa esiintyvä runkomelu ylittää mallinnuksen perusteella 20 dB tason. Lähin vaihde on merkitty rastilla.



Kuva 4: Läntiselle raiteelle lasketut runkomelualueet esitettynä asemapiirroksessa rakennuksen alimman varsinaisen kerroksen osalta. Kuvassa on esitetty alueet, jossa sisätiloissa esiintyvä runkomelu ylittää mallinnuksen perusteella 20 dB tason. Lähin vaihde on merkitty rastilla.

6 YHTEENVETO JA JATKOTOIMENPITEET

Raitioliikenteestä aiheutuva **tärinärisä** on tarkastelun perusteella pieni.

Raitiotieliikenteen **runkomelu** ei tehdyn laskentamallinnuksen perusteella todennäköisesti ylitä rakennukseen suunnitelluille toiminnoille sovellettavia runkomelun suositusarvoja. Alueen vaihtelevaan maaperään sekä radan ja rakennuksen perustamistapoihin liittyy kuitenkin osatekijöitä, jotka lisäävät mallinnuksen epävarmuutta jonkin verran.

Runkomeluriskin ja mahdollisen runkomelun torjuntatarpeen esiintyminen on mahdollista varmentaa tarkastelualueella tehtävien värähtelymittausten avulla. Värähtelymittaukset tulisi tehdä tontin kohdalla esimerkiksi olemassa olevissa rakenteissa. Mikäli mittaustulokset osoittavat, että kohteessa voi esiintyä runkomeluriski, suosittelemme runkomelun rakenteellista torjuntasuunnittelua kohteen akustiikkasuunnittelijan ja rakennesuunnittelijan yhteistyönä.

Helsingissä 1.9.2021,

Minna Santaholma
Akustikko, DI

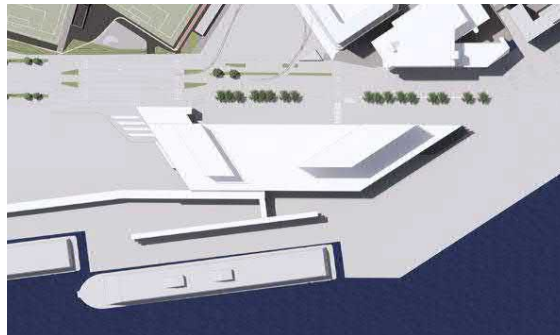
Timo Peltonen
johtava konsultti
DI, FISE PV (akustiikka)

VIITTEET

1. Pes Ark. Asemapiirustus ja pohjakuvat. Luonnos. 29.4.2021.
2. Ympäristöministeriö. Ääniympäristö - Ympäristöministeriön ohje rakennuksen ääniympäristöstä. 1.1.2018.
3. Talja, A. Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokitukselta. VTT Tiedotteita 2278. Espoo, 2004.
4. Talja, A, Saarinen A. Maaliikenteen aiheuttaman runkomelun arviointi. Esiselvitys. VTT Tiedotteita 2468. Espoo, 2009.
5. Ramboll. Länsisatama, T1 viitesuunnitelma – Rakennettavuusselvitys. 21.5.2021.
6. Törnqvist, J. ja Talja, A., ym. Suositus liikennetärinän arvoimiseksi maankäytön suunnittelussa. VTT Working papers 50. Espoo, 2006.
7. Talja, A., ym. Rakennukseen siirtyvän liikennetärinän arviointi. VTT Tiedotteita 2425. Espoo, 2008.

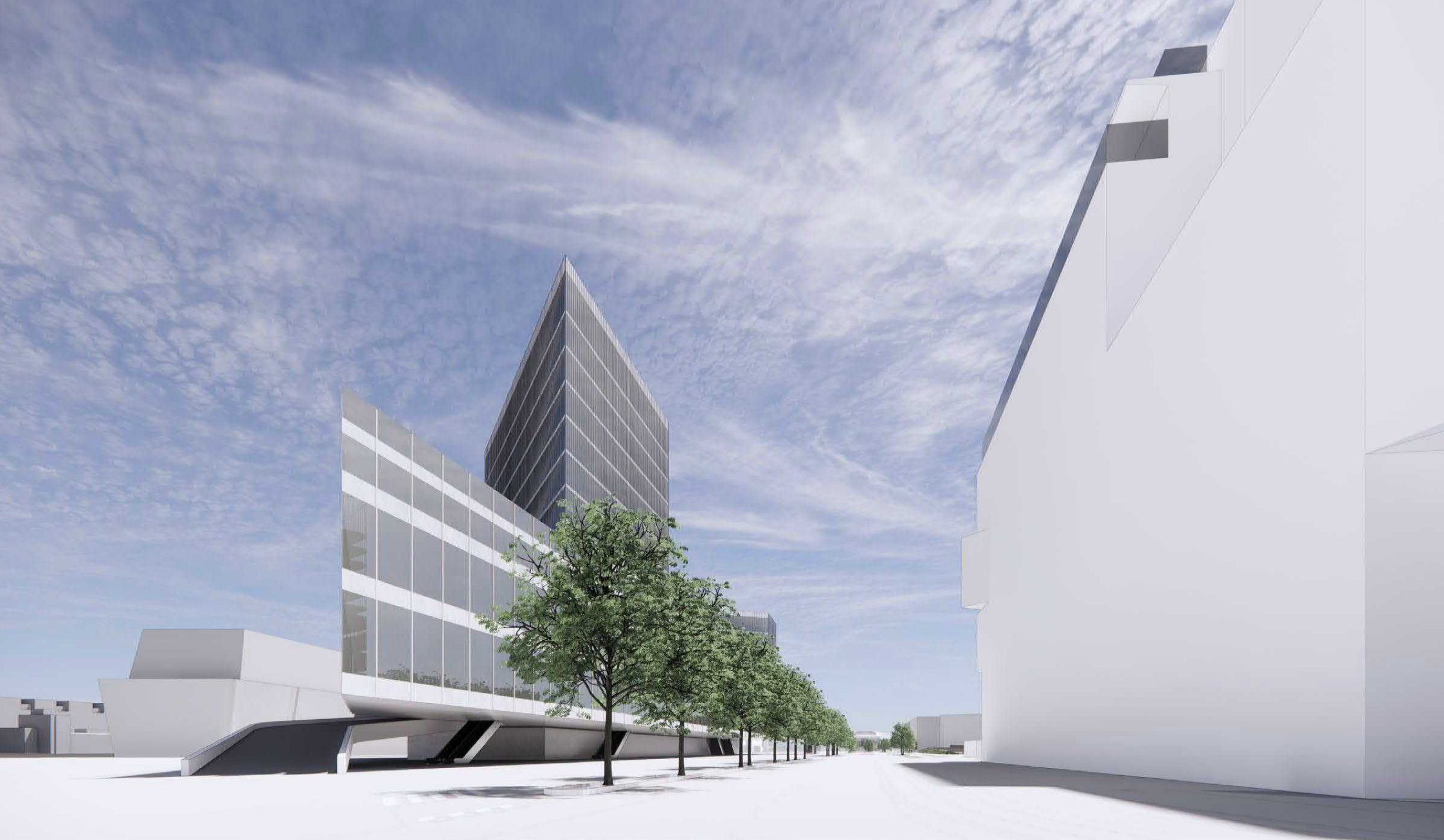
T1 TERMINAALI - LÄNSISATAMAN POHJOISOSA

15.09.2021



ASEMAKAAVAN VIITESUUNNITELMAN LUONNOS





LÄNSISATAMA - T1

LUONNOS
15.09.2021

NÄKYMÄ POHJOISESTA



Hankkeen Tausta

Helsingin Satama Oy on vuonna 2020 laatinut Helsingin Sataman tulevaisuuden skenaarion vuoteen 2040 saakka. Skenaarion pohjalta Helsingin kaupunginhallitus päätti 25.1.2021 kauaskantoisesta päätösesityksestään kaupunginvaltuustolle Helsingin satamatoimintojen keskittämisestä.

Kaupunginhallituksen esityksen mukaisesti Tallinnan ja Helsingin välinen matkustajaliikenne keskitetään Länsisatamaan, minkä seurauksena nykyisen kaltainen toiminta Länsisatamassa lisääntyy. Eteläsatamasta matkustaja-autolauttaliikenteen satamatoiminnot loppuvat kokonaan. Kaupunginhallituksen päätösesityksen mukaan eteneminen tarkoittaa Helsingin Satamalle kehittämissuunnan käynnistämistä Länsisatamassa tarvittavien investointien toteuttamiseksi.

Helsingin kaupunginvaltuusto teki 3.2.2021 kaupunginhallituksen esityksen pohjalta periaatepäätöksen satamatoimintojen keskittämisestä.

Osana Sataman kehittämistä nykyinen Länsisataman vanha terminaalirakennus T1 puretaan ja korvataan uudella suuremman toimintakapasiteetin omaavalla terminaalirakennuksella, jonka yhteyteen sijoittuu matkustajaterminaaliosan lisäksi myös palvelu-, toimisto- ja paikoitustiloja.

Satamatoimintojen keskittäminen edellyttää satamaliikennettä palvelevan tunnelin rakentamista Länsiväylältä Länsisataman satama-alueelle. Tunneli nousee maanpinnalle uuden terminaalirakennuksen kohdalla.

Sijainti ja toiminnalliset vyöhykkeet

Sataman operatiiviset kenttäalueiden tilatarpeet ja tuleva tunnelin linjaus määräävät uuden terminaalirakennuksen sijainnin ja etäisyyden Tyynenmerenkadun reunasta.

Tunnelin itäpuolelle jää satamatoimintojen kenttä ajoneuvojen reitteineen ja jonotusalueineen.

Tunnelin länsipuoleiseen kylkeen muodostuu kapea terminaalirakennuksen toiminnallisten ja teknisten vertikaaliyhteyksien vyöhyke, joka sisältää terminaalin välttämättömät yhteydet katutasoon ja sen alapuolelle.

Sataman yleinen saattotoimintojen vyöhyke sijoittuu rakennuksen ja Tyynenmerenkadun väliin jäävälle alueelle. Saattoalueella on toiminnan edellyttämät tilat ja reitit jalankulkijoille, linja-autoille, takseille, henkilö- sekä huoltoaliikenteelle.

Kaupunkikuva

Uusi terminaalikokonaisuus on hybridirakennus. Varsinaiset terminaalitoiminnot muodostavat pitkän jalustamaisen osan, jonka päältä nousee kaksi erikorkuista toimisto-osaa. Niistä suurempi ja korkeampi näkyy osittain Tyynenmerenkadun akselin päätteessä pohjoisen suunnasta saavuttaessa.

Jalustaosa itse rakentuu tulevan ajotunnelin päälle ja levittäytyy pilareilla sekä etualueen saattopihan että meren puolen satama-alueen ylle. Pitkästä Terminaali 2:n suuntaan johdattavasta jalustamassasta haarautuu etualueen liikennevyöhykkeen ylittävä siipiosa, joka laskeutuu Tyynenmerenkadun reunaan sisäänkäyntirakennelmäksi ja muodostaa turvallisen jalankulkyhteyden terminaaliiin raitiovaunupysäkin edustalta.

Vaiheittainen toteuttaminen

Uuden terminaaliiin rakentaminen edellyttää ensimmäiseksi sen alle sijoittuvan tunneliosan toteuttamista, jotta terminaaliiin kantavia rakenteita voi perustaa ja yhteensovittaa tunnelin rakenteisiin. Oletus on, että toimivan liikennetunnelin valmistuminen kestää kauemmin kuin uuden terminaaliiin rakentaminen. Valmistumisten välillä olevaksi ajaksi (kaavio: vaihe A) terminaaliiin alla olevan tunnelin osan seiniä ei rakennettaisi umpeen, vaan kantavien pilareiden keskelle jäävä tunnelin alue täytettäisiin tilapäisesti maalla osaksi satamatoimintojen liikennekenttäaluetta (kaavio: vaihe B).

Toinen, tunnelin toteutumiseen liittyvästä vaiheittaisuudesta erillinen, vaiheistamismahdollisuus liittyy terminaaliosan (vaihe 1) rakentamisen ja toimisto-osien lisäämiseen, jotka on lähtökohtaisesti ajateltu voitavan toteuttaa eri aikoihin terminaalitoiminnot käsittävän jalustaosan valmistamisen jälkeen (vaihe 2). Tavoitteena on kuitenkin toteuttaa ainakin toimisto-osista suurempi samaan aikaan terminaaliiin kanssa.



LÄNSISATAMA - T1

LUONNOS
15.09.2021



LÄNSISATAMA - T1

LUONNOS
15.09.2021

NÄKYMÄ LOUNAASTA



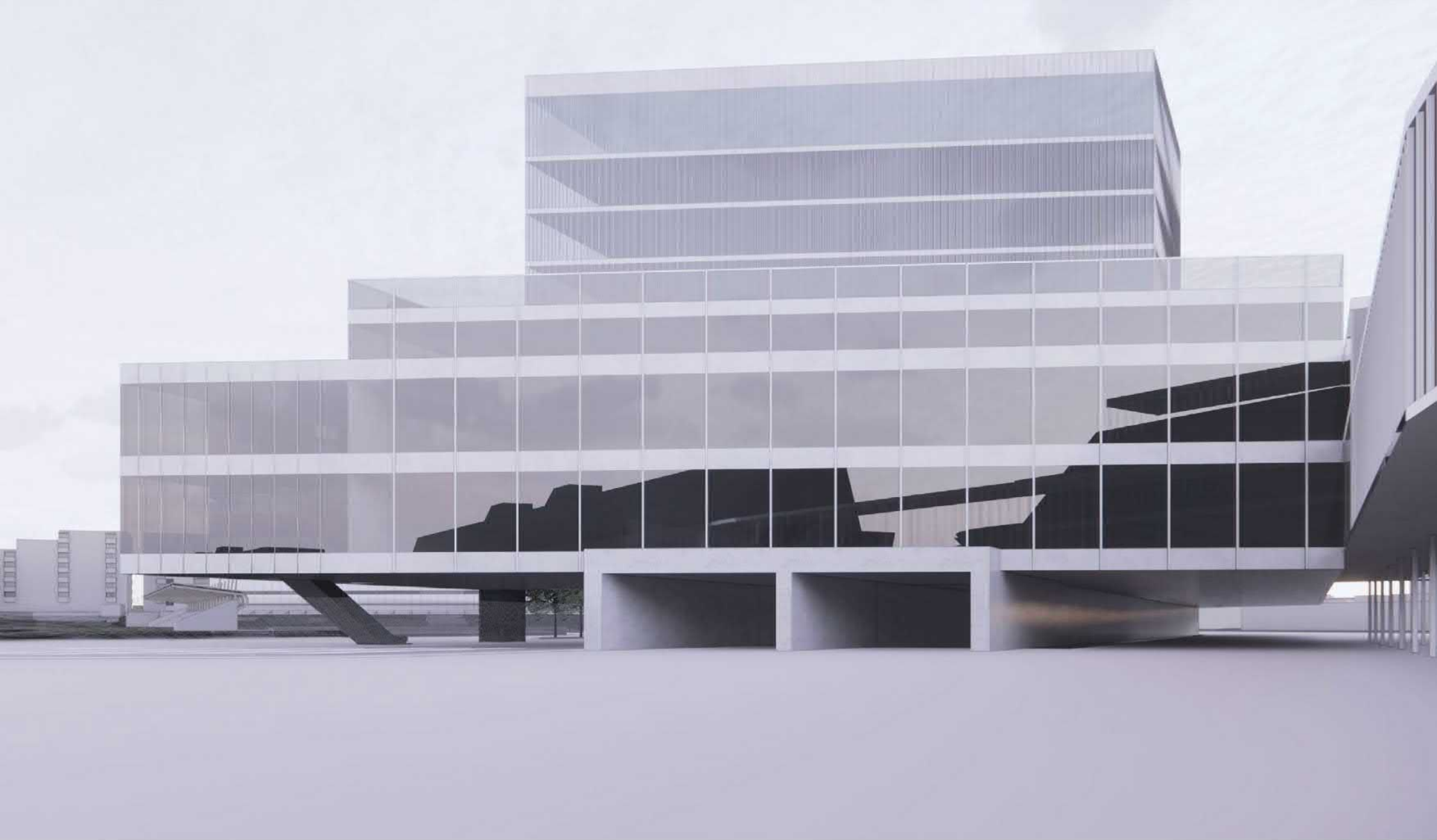


NÄKYMÄ LOUNAASTA

LÄNSISATAMA - T1

LUONNOS
15.09.2021



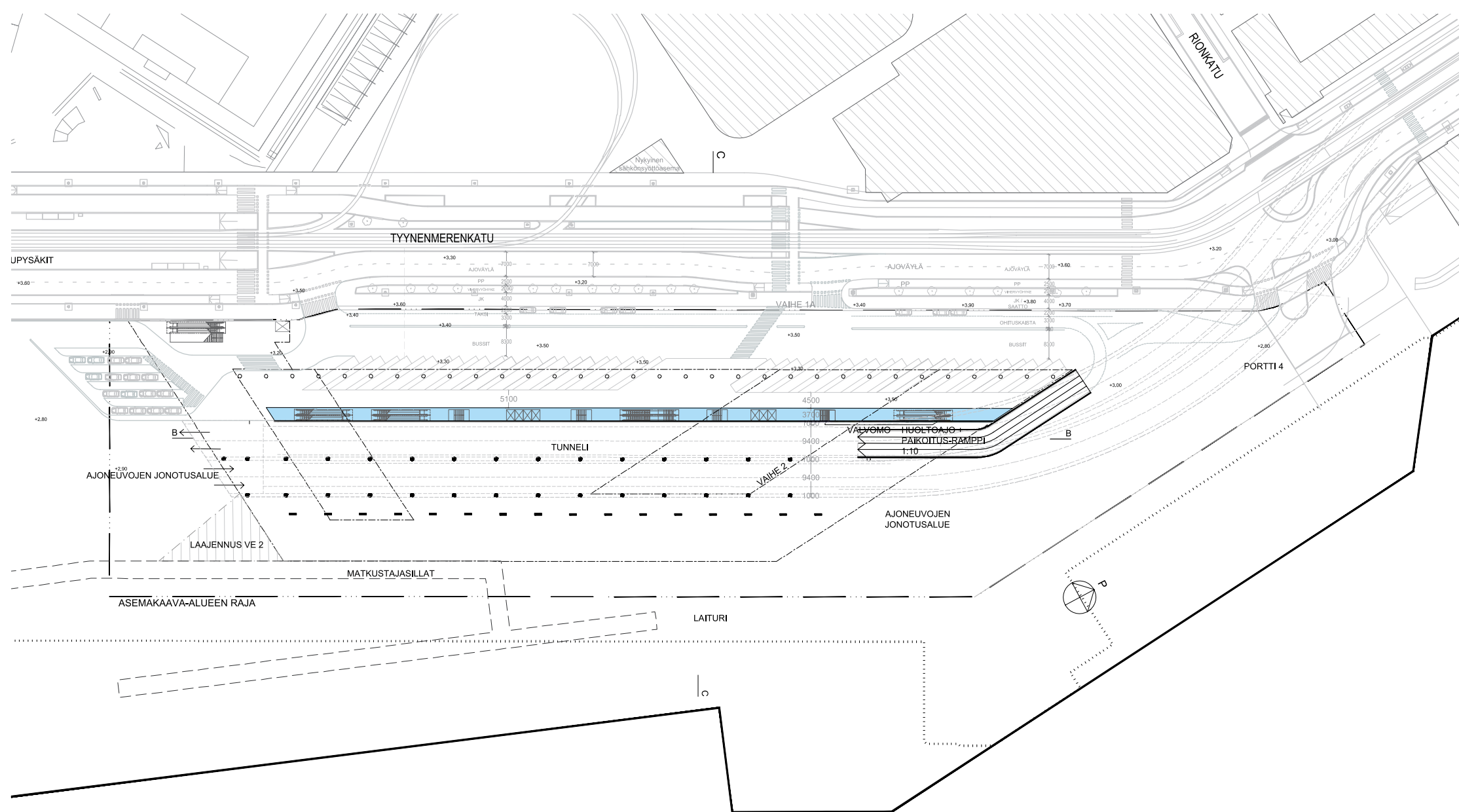


NÄKYMÄ ETELÄSTÄ

LÄNSISATAMA - T1

LUONNOS
15.09.2021





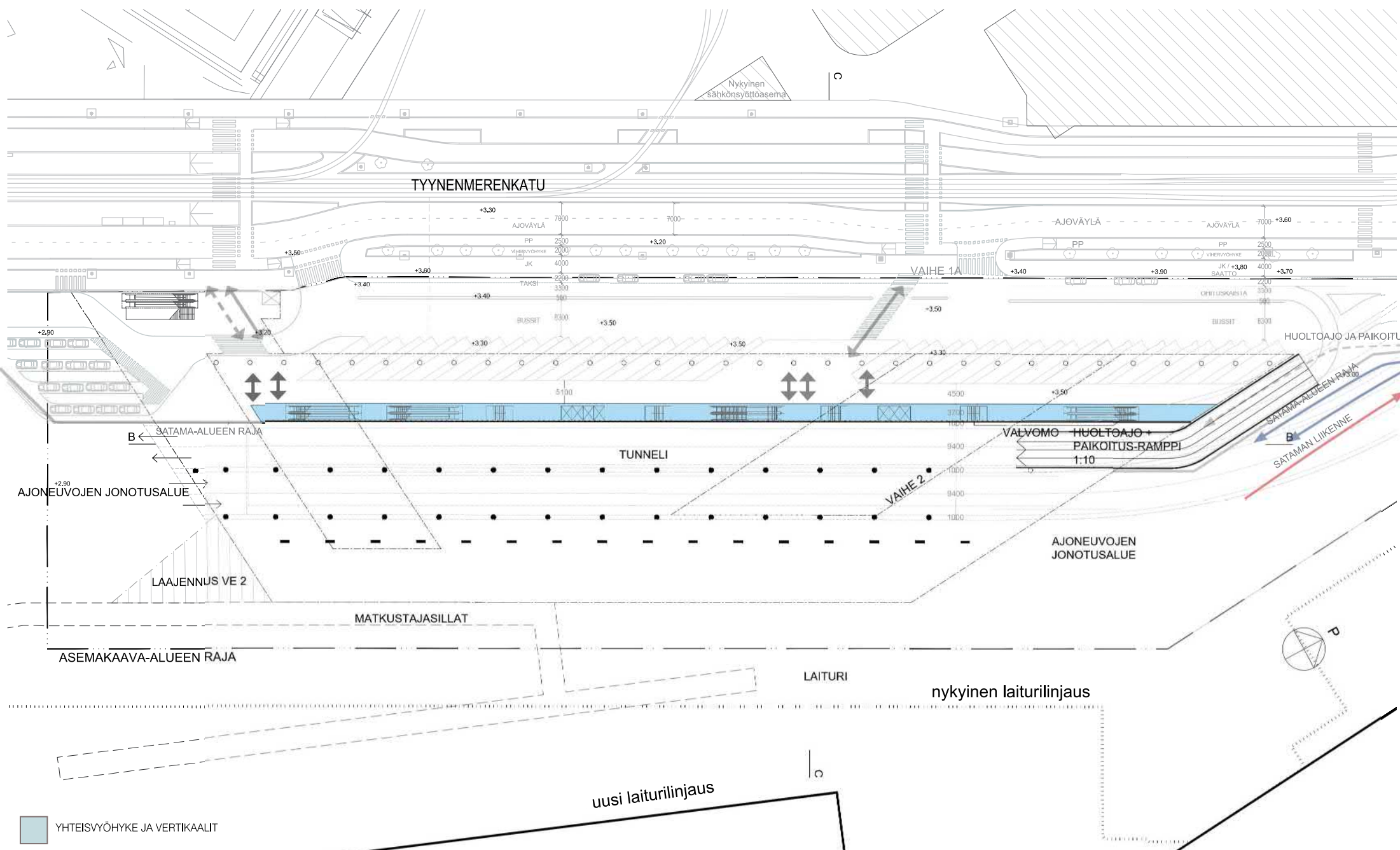
VAIHE A :
TUNNELIN ALUE TASATTUNA KENTTÄNÄ

ASEMAPIIRUSTUS
1:1000 / A3

LÄNSISATAMA - T1

LUONNOS
15.09.2021





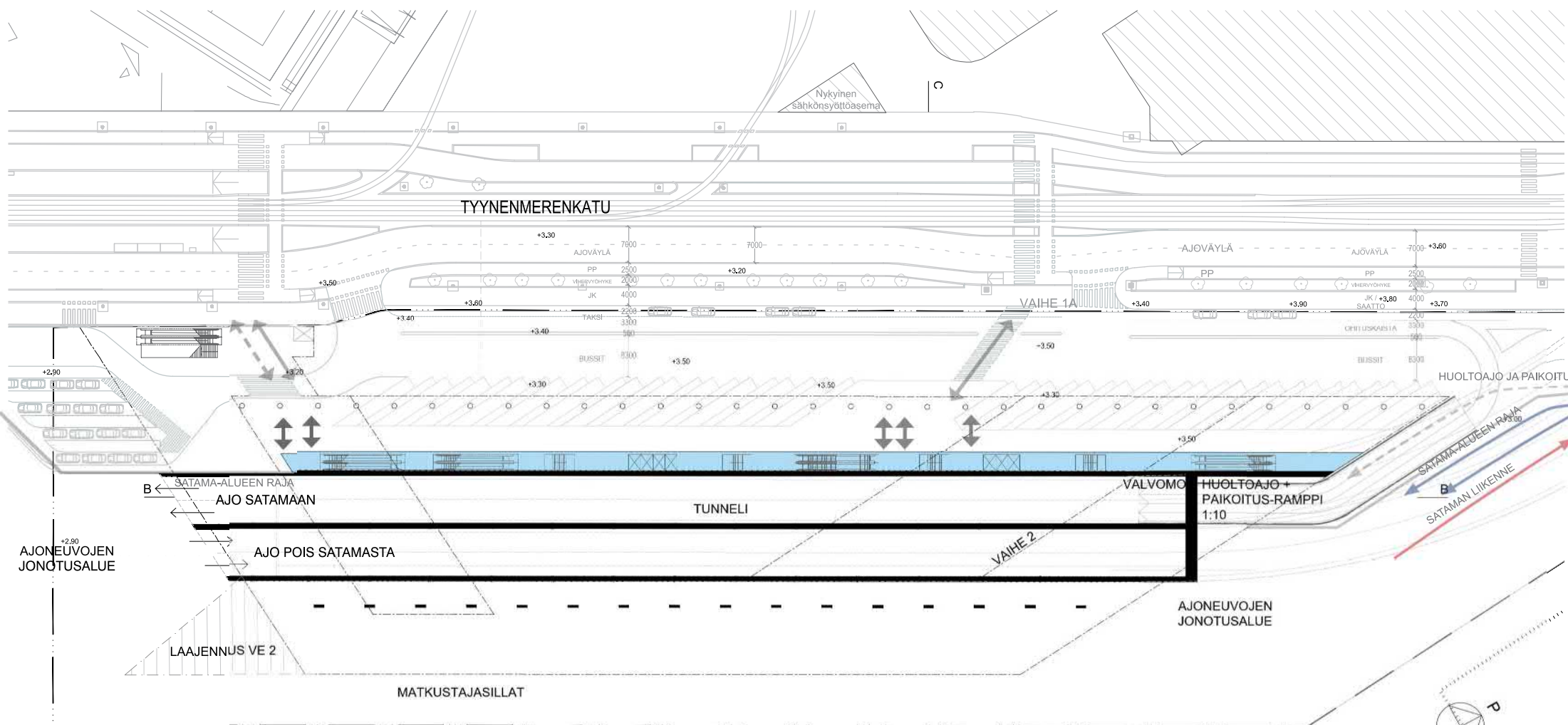
VAIHE A :
TUNNELIN ALUE TASATTUNA KENTTÄNÄ

ASEMAPIIRUSTUS
1:750 / A3

LÄNSISATAMA - T1

LUONNOS
15.09.2021





YHTEISVYÖHYKE JA VERTIKAALIT

VAIHE B :
TUNNELI VALMIS JA KÄYTÖSSÄ

ASEMAPIIRUSTUS
1:750 / A3

LÄNSISATAMA - T1

LUONNOS
15.09.2021

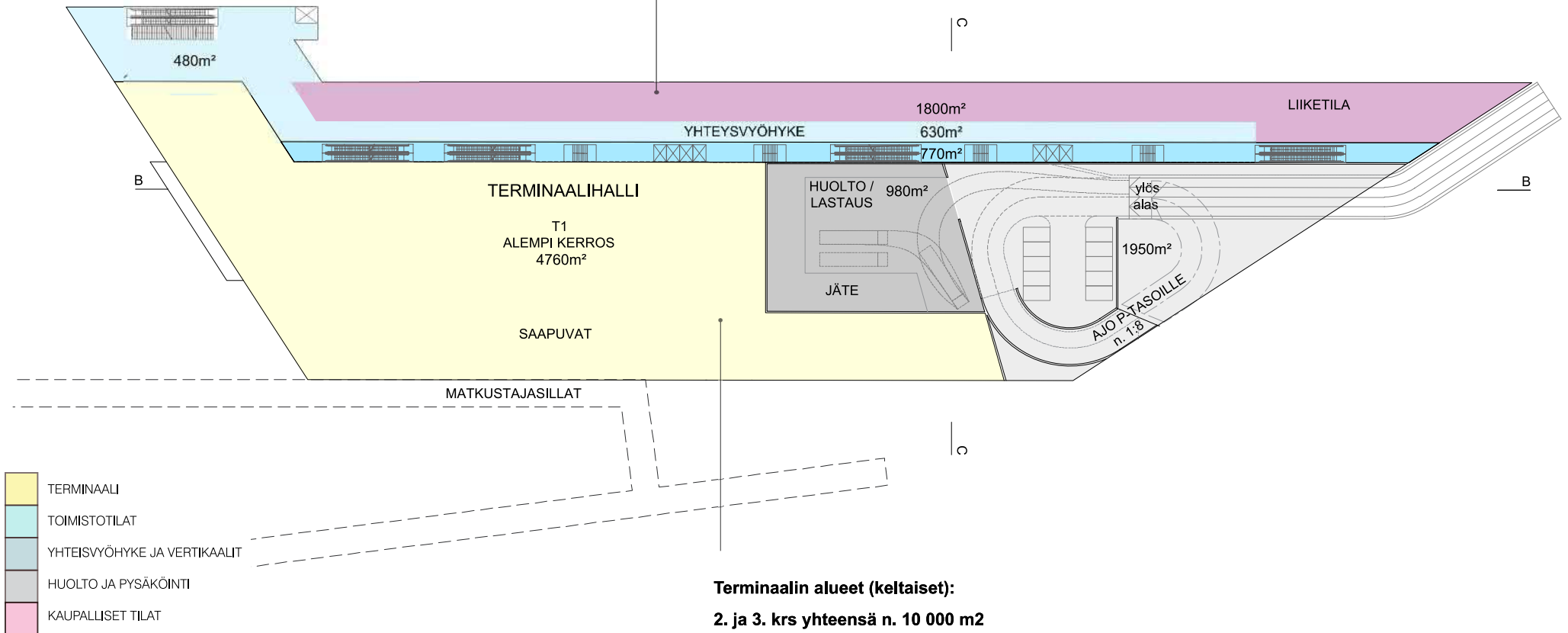


Kaupalliset alueet (vaalean punaisella):

2. ja 3. krs yhteensä n. 3000 m²

Kaaviossa esitetyt kaupallisten tilojen laajuudet ovat viitteellisiä.
Lisäksi kaupallisia tiloja sijoittuu tässä esitetyn terminaalin (keltainen) alueelle.

yhteyksiltä raitiovaunuille
ylittää saattopihan liikenteen



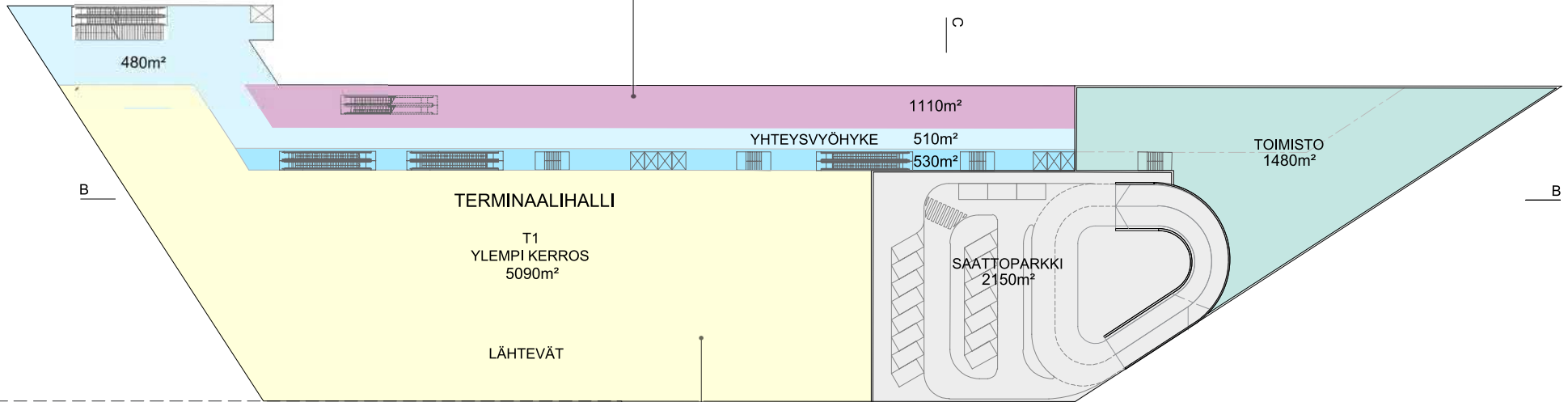
LÄNSISATAMA - T1

Kaupalliset alueet (vaalean punaisella):

2. ja 3. krs yhteensä n. 3000 m²

Kaaviossa esitetyt kaupallisten tilojen laajuudet ovat viitteellisiä.
Lisäksi kaupallisia tiloja sijoittuu tässä esitetyn terminaalin (keltainen) alueelle.

yhteysilta raitiovaunuille
ylittää saattopihan liikenteen



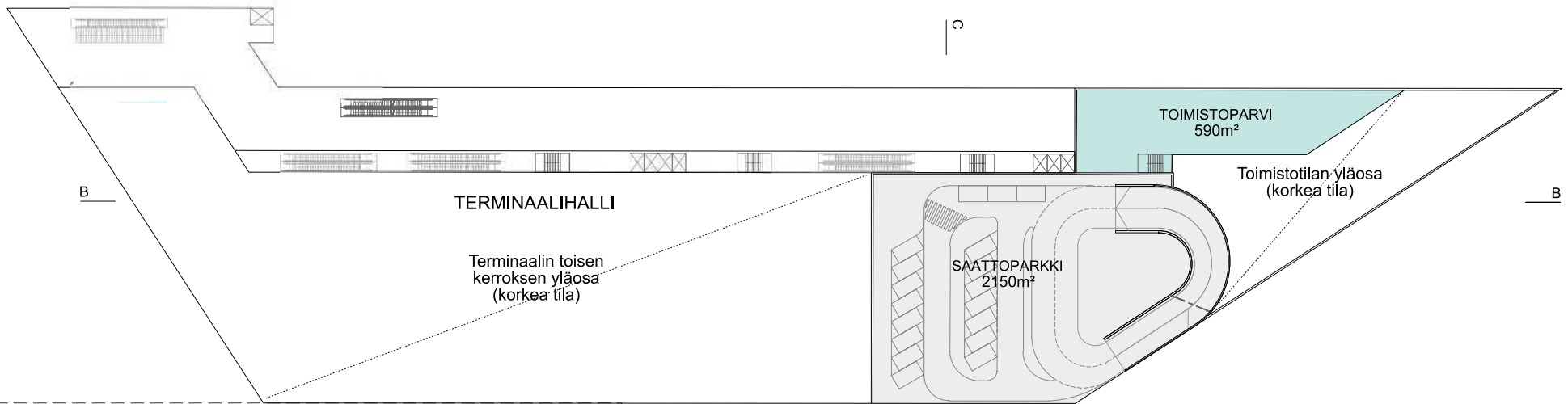
MATKUSTAJASILLAT

	TERMINAALI
	TOIMISTOTILAT
	YHTEISVYÖHYKE JA VERTIKAALIT
	HUOLTO JA PYSÄKÖINTI
	KAUPALLISET TILAT

Terminaalin alueet (keltaiset):

2. ja 3. krs yhteensä n. 10 000 m²

LÄNSISATAMA - T1



MATKUSTAJASILLAT

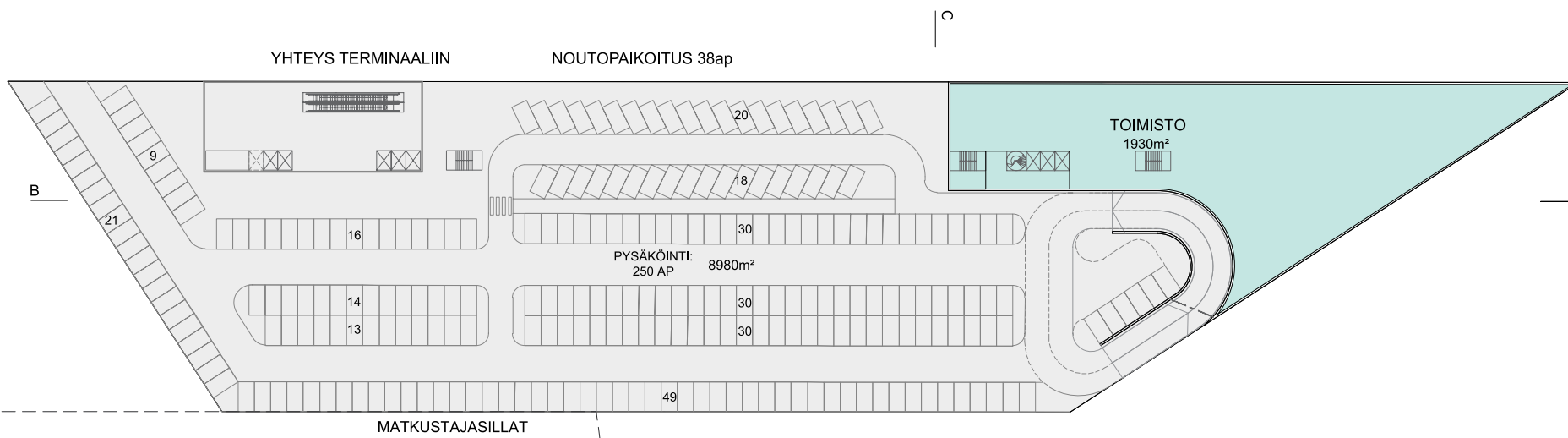
- TERMINAALI
- TOIMISTOTILAT
- YHTEISVYÖHYKE JA VERTIKAALIT
- HUOLTO JA PYSÄKÖINTI

LÄNSISATAMA - T1

POHJAPIIRUSTUS, 3,5 KRS
1:750 / A3

LUONNOS
15.09.2021





- TERMINAALI
- TOIMISTOTILAT
- YHTEISVYÖHYKE JA VERTIKAALIT
- HUOLTO JA PYSÄKÖINTI

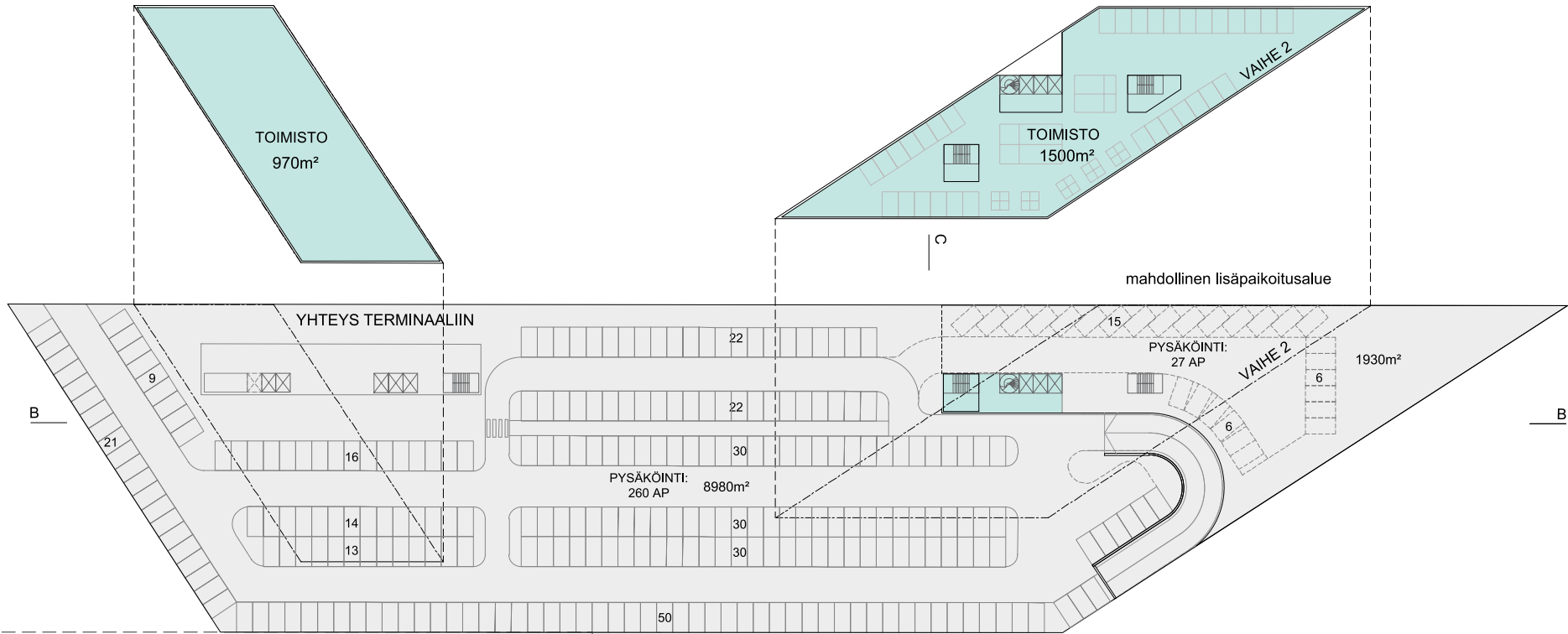


TOIMISTO B (OPTIO)

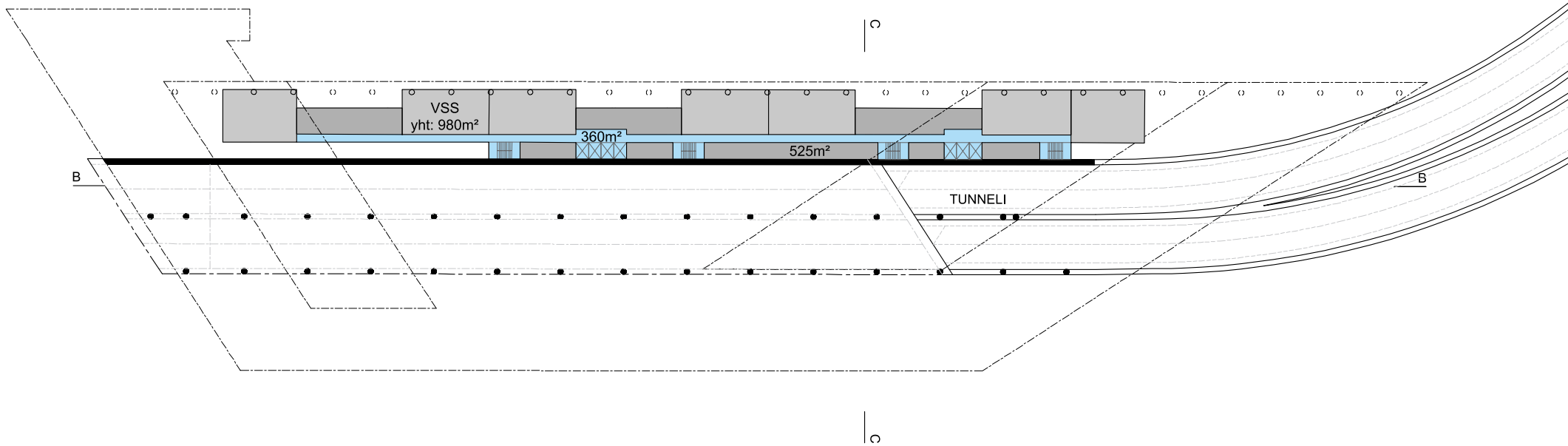
6. - 9. krs

TOIMISTO A

6. - 12. krs



- TERMINAALI
- TOIMISTOTILAT
- YHTEISVYÖHYKE JA VERTIKAALIT
- HUOLTO JA PYSÄKÖINTI



- KÄYTÄVÄ JA VERTIKAALIT
- VSS-TILAT
- TEKNIikka YM. APUTILAT

LÄNSISATAMA - T1

POHJAPIIRUSTUS, KELLARI
1:750 / A3

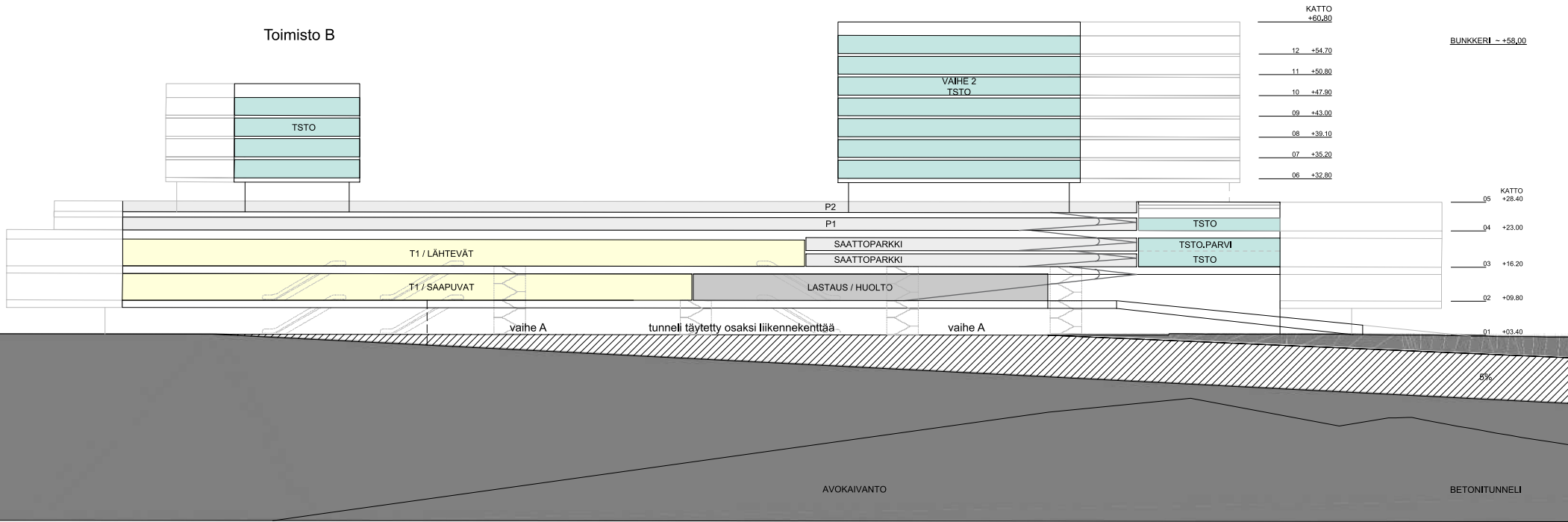
LUONNOS
15.09.2021



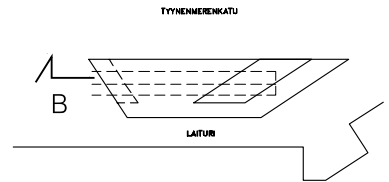
CLARION - +78,50

Toimisto A

Toimisto B



- TERMINAALI
- TOIMISTOTILAT
- YHTEISVYÖHYKE JA VERTIKAALIT
- HUOLTO JA PYSÄKÖINTI



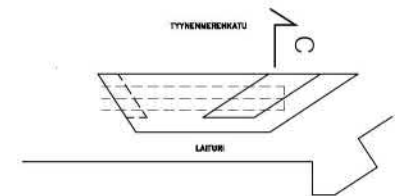
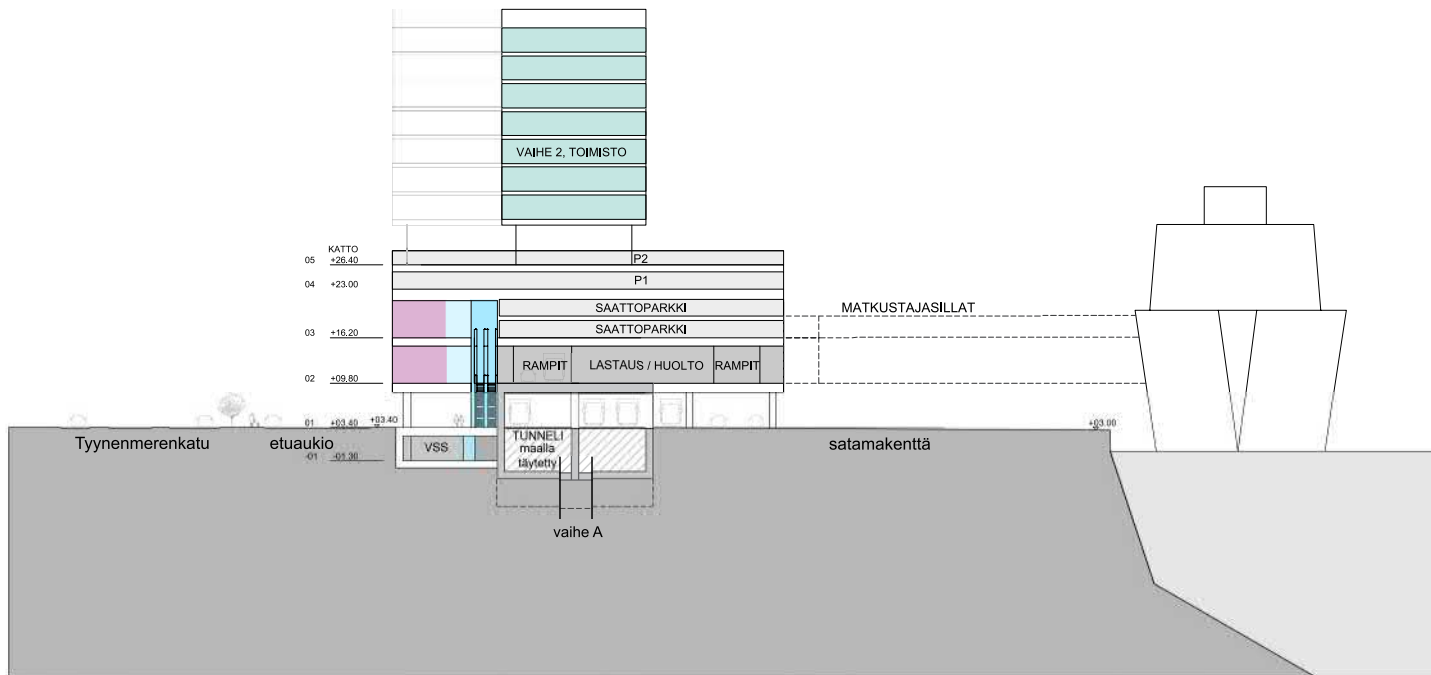
LÄNSISATAMA - T1

LUONNOS
15.09.2021

LEIKKAUS B-B
1:750 / A3



Toimisto A



LÄNSISATAMA - T1

LEIKKAUS C-C
1:750 / A3

LUONNOS
15.09.2021



PINTA-ALAT

luonnos / alustava jako

JALUSTAOSA

	kem2 / kerros
1.KRS	850
2.KRS	11370
3.KRS	11350
3,5.KRS	2890
4.KRS	11060
5.KRS	
Yht. kem2	37520

JAKAUMA TOIMINNOITTAIN

Terminaalihalli	Kaupallinen	Toimisto	Huoltotilat	Kulkuvyöhykkeet	Paikoitus	
		80		770		
4760	1800		980	1880	1950	10 ap
5090	1110	1480		1520	2150	18 ap
		590		150	2150	18 ap
		1930		150	8980	250 ap
				150	kattokansi	260 ap
9850	2910	4080	980	4620	15230	556 ap

TOIMISTO A, pohjoispäädyn torniosa

6.-12.KRS	1500/kr
Yht. kem2	9000

Esitetyt alustavat pinta-alat eivät sisällä:

- ajoramppia maantasosta 2.krs:een
- kattopaikotuskantta
- IV-konehuoneita

TOIMISTO B, eteläpäädyn toimisto-osa

6.-9.KRS	970/kr
Yht. kem2	3880

KELLARITILAT

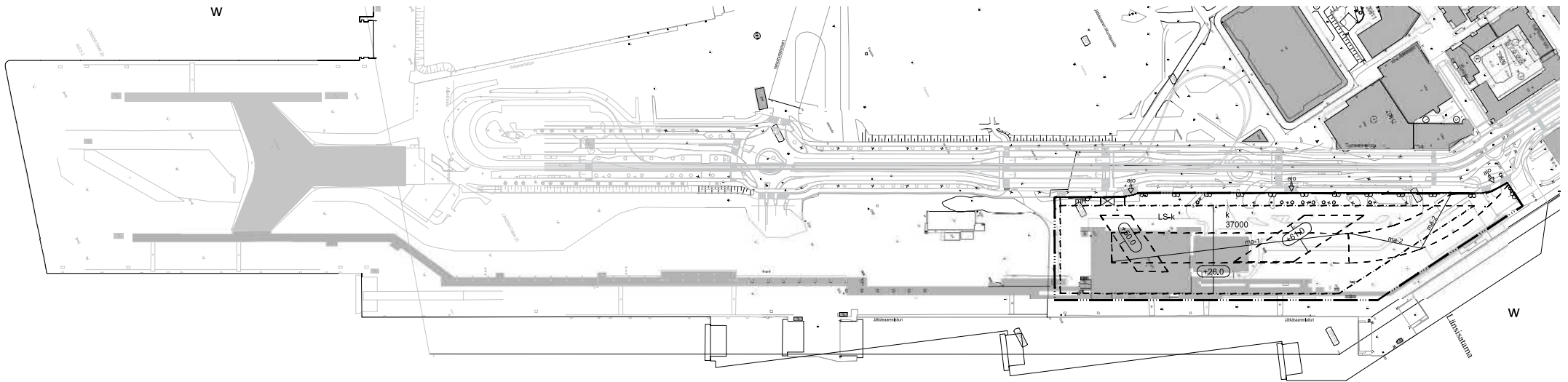
	brm2 / kerros
K1	1865
Yht. brm2	1865










KAIKKI YHTEENSÄ 52 265 brm2





josta toimistoa 16 960 brm2
 josta paikoitustiloja ja rampeja 15 230 brm2
 josta maanalaisia vss- ja tekn.tiloja 1 865 brm2

LÄNSISATAMA - T1

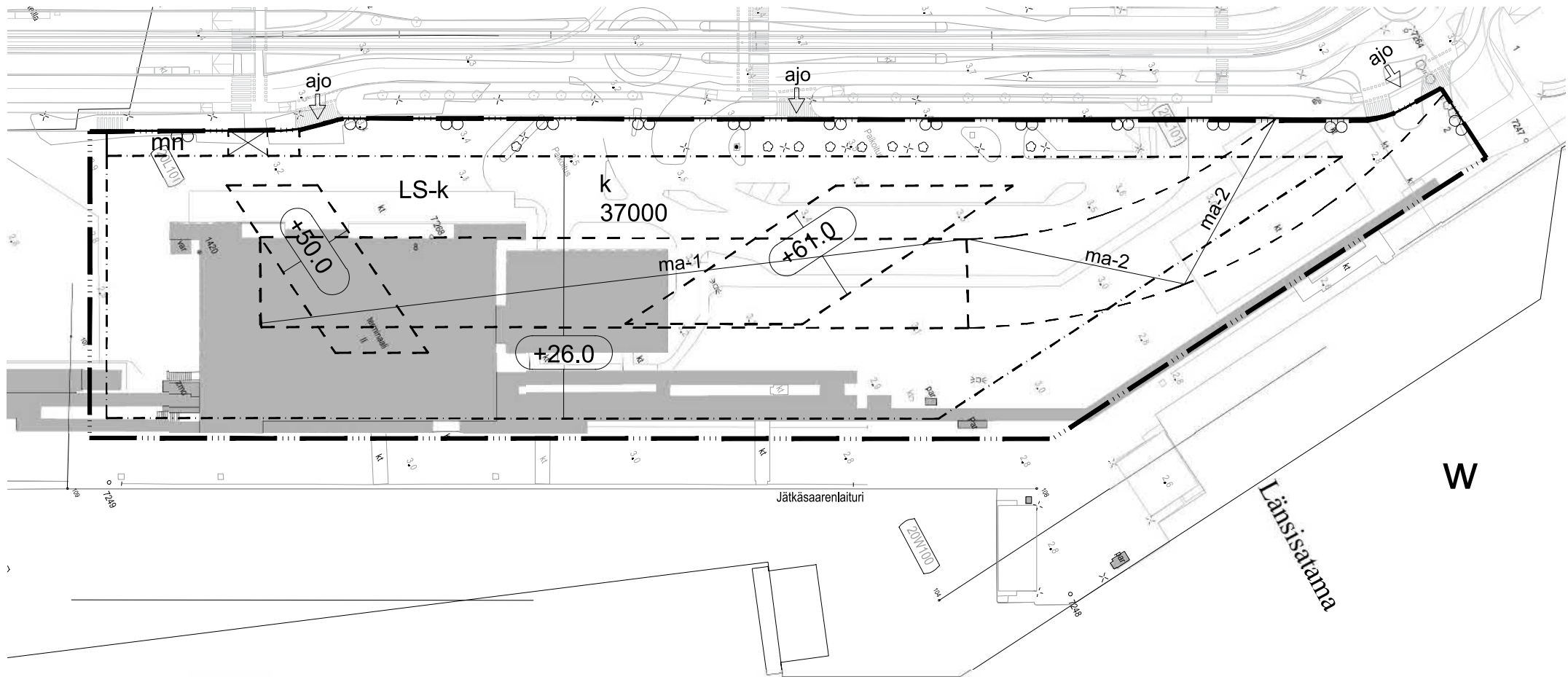
LUONNOS
15.09.2021















-  3 metriä kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva
-  Rakennusala, jolle saa rakentaa liike-, toimisto ja terminaalirakennuksen sekä pysäköintitiloja.
-  Ohjeellinen rakennusala
-  Satama-alue, jolle saa rakentaa tarvittavia laiturij- ja kuormaustiloja, kulkuteitä, kulkurakenteita sekä autopaikkoja myös rakennusalan ulkopuolelle.
-  Vesialue
-  Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä
-  Rakennusten ja rakenteiden ylimmän kohdan suurin sallittu korkeusasema
-  Satamatunnelin ajoaukon ohjeellinen sijainti
-  Satamatunnelin ohjeellinen sijainti

-  ajo Satama-alueelle johtavan ajoyhteyden likimääräinen sijainti
-  Autopaikkojen enimmäismäärä tontilla on 600 ap.
-  mn Maihinnousurakennuksen hissi- ja porrastornin ohjeellinen sijainti
-  Rakennukseen jätettävä kulkuaukko

LÄNSISATAMA - T1



-  3 metriä kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva
-  Rakennusala, jolle saa rakentaa liike-, toimisto ja terminaalirakennuksen sekä pysäköintitiloja.
-  Ohjeellinen rakennusala
-  Satama-alue, jolle saa rakentaa tarvittavia laituri- ja kuormaustiloja, kulkuteitä, kulkurakenteita sekä autopaikkoja myös rakennusalan ulkopuolelle.
-  Vesialue
-  Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä
-  Rakennusten ja rakentoiden ylimmän kohdan suurin sallittu korkousasema
-  Satamatunnelin ajoaukon ohjeellinen sijainti
-  Satamatunnelin ohjeellinen sijainti

-  Satama-alueelle johtavan ajoyhteyden likimääräinen sijainti
-  Autopaikkojen enimmäismäärä tontilla on 600 ap.
- Mäihinnousurakennuksen hissi- ja porrastornin ohjeellinen sijainti
-  Rakennukseen jätettävä kulkuaukko

LÄNSISATAMA - T1