

Näkymä lauttareitiltä Harmajan majakan edustalta kohti Ruoholahtea (kuva SARC).

KIINTEISTÖ OY ITÄMERENTORIN MUUTOS JA LAAJENNUS

KORKEAN RAKENTAMISEN SELVITYS

Itämerenkadun ja Lepakonaukion asemakaavamuutos

7.12.2023



SISÄLLYSLUETTELO

1 Johdanto	1
2 Viitesuunnitelma	2
3 Korkean rakentamisen määritelmä	5
4 Korkean rakentamisen vaikutukset maisemaan ja luontoon	6
5 Korkean rakentamisen vaikutukset rakennettuun ympäristöön	10
6 Korkean rakentamisen vaikutukset liikenteen ja pysäköinnin järjestämiseen	11
7 Korkean rakentamisen vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön	12
8 Korkean rakentamisen vaikutukset palo- ja pelastusturvallisuuteen	13



Näkymä Itämerenkadulta pohjoiseen (kuva SARC).

1 JOHDANTO

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan kaavaa laadittaessa on tarpeellisessa määrin selvitettävä suunnitelman ja tarkasteltavien vaihtoehtojen toteuttamisen ympäristövaikutukset, mukaan lukien yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ja muut vaikutukset.

Tässä selvityksessä keskitytään selostamaan Itämerentorin kaavamuutoksen mahdollistaman korkean rakentamisen vaikutuksia alueen lähiympäristöön ja Helsingin kaupungin suurmaisemaan sekä tarkastellaan, miten Itämerentorin uusi korttelisuunnitelma sopii Helsingin korkean rakentamisen periaatteisiin.



Näkymä Porkkalankadulta länteen (kuva SARC).

2 VIITESUUNNITELMA

YLEISTIEDOT

Kiinteistö Oy Itämerentorin muutos ja laajennus.

Nimi	Kiinteistö Oy Itämerentori
Osoite	Itämerentori 2, 00180 Helsinki
Kaupunginosa	20 Länsisatama
Kortteli	20796
Tontti	2

SIJAINTI

Kiinteistö Oy Itämerentori sijaitsee Helsingin Ruoholahdessa erinomaisten liikenneyhteyksien varrella ja on helposti saavutettavissa kaikilla kulkumuodoilla. Sijainti Länsiväylän päätteessä, liikenteen solmukohdassa, takaa hyvät autoliikenteen yhteydet eri puolilta saavuttaessa. Julkinen liikenne tukeutuu toimivaan ja monipuoliseen, vähäpäästöiseen ja raidepainotteiseen joukko liikenteeseen; metroaseman lisäksi alueella on raitiotie sekä linja-autopysäkkejä. Saavutettavuus on erinomainen myös kävellen ja pyöräillen.

HANKKEEN KUVAAUS

Nykyinen Kiinteistö Oy Itämerentori ja erityisesti sen torniosa, Itämerentorni, on tunnettu maamerkki Ruoholahdessa. Tämä vuonna 2000 valmistunut 16-kerroksinen toimistotorni on 66 metriä korkea ja tarjoaa toimitilat täällä hetkellä lähes 500 ihmiselle.

Kaavamuutoksen mahdollistava laajennus, uusi torni, on noin 50 metriä Itämerentornia korkeampi. Sen 29 kerroksessa voi tulevaisuudessa työskennellä yhteensä yli 1000 ihmistä. Uusi torni rakennetaan kiinni nykyiseen Itämerentorniin siten, että tornit muodostavat yhdessä nykyisen matalamman 5-kerroksisen jalustaosan kanssa kaupunkikuvallisesti ja tilallisesti toimivan kokonaisuuden. Samalla kun rakennetaan uutta, muutetaan myös vanhaa, ja parannetaan säilyvien rakennusten energiatehokkuutta. Meren pinnasta noin 120 metrin korkeuteen kohoava uusi torni korostaa entisestään Kiinteistö Oy Itämerentorin roolia Ruoholahden maamerkinä ja tekee siitä näkyvän maamerkin nyt myös paljon laajemmalle alueelle.

Itämerentornin ja laajennuksen muodostaman toiminnallisen kokonaisuuden uusi sisäänkäynnin aulatila tulee olemaan uuden tornin maantasokerroksessa, Itämerentorin kaupunkiaukion pohjoisreunassa. Aukion eteläpuolella ovat Ruoholahden metroasema ja Itämerenkadun raitiotielinja. Tornien jalustaosaan, 1. ja 2. kerrokseen, sijoitetaan rakennuksen käyttäjiä palvelevia neuvottelutiloja ja kulku toimistokerroksiin tapahtuu uuden yhteisen hissiaulan kautta. Maantasokerroksen alla olevia pysäköintikerroksia palvelee erillinen hissi.

Toimistotilojen suunnitteluratkaisu perustuu pinta-alaltaan mahdollisimman laajaan ja yhtenäiseen kerrostasoon, jossa hissit ja talotekniset kuilut sijoittuvat kerrostason keskelle mahdollistaen maisemat merelle ja ympäröivään kaupunkiin ja toisaalta keskirungon luonnonvalonsaannin. Tornien liittäminen yhteen uuden hissiaulan avulla kasvattaa kerrosten yhteistä pohjapinta-alaa ja parantaa näin toimistokerrosten käyttökelpoisuutta; uusi yhdistetty noin 950m² kokoinen kerrostaso tarjoaa työpisteet 80 ihmiselle. Uuden tornin toimitilat suunnitellaan vastaamaan laadukasta pääkonttoritasoa esteettisiltä, toiminnallisilta ja teknisiltä ominaisuuksiltaan. Samalla nykyisen Itämerentornin tilat

peruskorjataan vastaamaan nykyaikaisten toimistotilojen vaatimuksia ja samaan laatutasoon kuin uusi torni. Lisäksi nykyinen Itämerentornin katolla oleva ilmanvaihtokonehuone muutetaan kahdeksi uudeksi toimistokerrokseksi, joiden päälle syntyy uusi ulkoterasi. Uuden tornin ylimmässä kerroksessa on suoraan etelään avautuva ulkoterasi.

Kiinteistö Oy Itämerentorin matalammassa 5-kerroksisessa jalustaosassa toimii tällä hetkellä päivittäistavarakauppa. Jalustaosan keskellä olevassa atriumissa on lounasravintola, joka palvelee niin kiinteistön omia kuin lähikiinteistöjenkin käyttäjiä tai satunnaisia ohikulkijoita. Atrium on ollut valmistumisestaan lähtien läpikulkureitti Porkkalankadun bussipysäkiltä Ruoholahden metroaseman suuntaan. Nykyään jalankulkuliikenne atriumin läpi on kuitenkin loppunut ja kaupallinen tilanne atriumissa sitä myötä muuttunut. Bussipysäkki on kuitenkin edelleen käytössä.

Jalustaosan maantasokerroksen muutokseen liittyy olennaisesti Itämerentorin torialueen elävöittäminen ja torin reunalla olevien tilojen kehittäminen houkuttelevammaksi jalankulkijoille. Houkuttelevuutta parantamaan Itämerenkadun ja Itämerentorin puoleisia julkisivuja elävöitetään suoraan ulos avautuvilla uusilla itsenäisillä liiketiloilla, joiden eteen Itämerentorin uudet terassialueet liittyvät. Lisäksi atrium muutetaan tapahtumagalleriaksi, joka palvelee rakennuksen yhteisiä neuvottelutiloja ja auditoriota. Jalustaosan pääsisäänkäynti säilyy nykyisellä paikallaan Itämerenkadun puolella.

Rakennuksessa on kaksi olemassa olevaa kellarikerrosta, joissa sijaitsevat riittävät pysäköintitilat autoille vielä laajennuksen jälkeenkin. Polkupyörille rakennetaan kellaritiloihin lisää pyöräpaikkoja uuden kaavan vaatima määrä. Kellarissa sijaitsee myös lastauslaiturilla varustettu huoltopiha sekä tornien uudet ilmanvaihtokonehuoneet ja muut tekniset tilat.

Rakennukselle haetaan LEED tai BREEAM -ympäristöluokitus.

ARKKITEHTUURI

Itämerentorni ja uusi torni porrastuvat keskenään ja muodostavat massoitteultaan, mittasuhteiltaan, julkisivujen käsittelyiltään sekä käytettävien materiaalien ja värien osalta hallitun ja harmonisen kokonaisuuden olevan ympäristön kanssa. Korkeamman uuden tornin rakennusmassan hienovarainen porrastuminen ja ristikkäisten nurkkien ja huipun hallitut viisteet tekevät rakennuksesta tunnistettavan ja veistoksellisen uuden kappaleen Ruoholahden suurmaisemaan.

Uuden tornin julkisivuratkaisu korostaa korkean rakennuksen vertikaalia ilmettä. Julkisivut ovat detailjoinniltaan viimeisteltyjä ja valitut julkisivumateriaalit kestäviä. Lasijulkisivut suunnitellaan toteutettavaksi alumiiniprofiilirakenteisina kerroskorkuisina tehdasvalmistettuina elementteinä, jotka lasitetaan pintalistattomasti pääosin kirkkain umpiolasielementein ja osin läpinäkyvimmät julkisivulasielementein. Koko rakennuksen korkuiset visuaalisesti yhtäjaksoiset pystyjaot toteutetaan cor-ten teräksisistä profiileista. Ylimääräisiä vaakasuuntaisia rakenteita pyritään välttämään, jotta lumi ja jää eivät pääse helposti tarttumaan rakenteisiin ja aiheuttamaan vaaraa jalankulkijoille. Umpinaiset julkisivujen osat ovat termorankarakenteisia ja pintaverhouksena on cor-ten teräksinen julkisivukasetti tai säleikkö. Uusien julkisivurakenteiden auringonsuojaukseen ja lämmöneristävyyteen kiinnitetään myös erityistä huomiota. Ikkunoiden lasivalinnat tehdään toiminnalliset ja energiataloudelliset näkökohdat sekä lintuturvallisuus huomioiden.

Uudessa tornissa on osittain sisään vedetty jalustaosa. Jalustaosan korkeus noudattaa nykyisen Itämerentornin periaatetta ollen kahden kerroksen korkuinen. Muodostuva arkadi antaa suojaa eteläpäädyssä olevalle uudelle esteettömälle pääsisäänkäynnille. Jalustaosan julkisivut ovat aulatilat kohdalla korkeaa lasiseinää ja muutoin cor-ten

teräksestä valmistettua julkisivukasettia tai säleikköä. Huipun viiste toteutetaan julkisivun jatkeena, jonka taakse hissikuilujen ylätilat ja talotekniikan asennukset jäävät piiloon.

Nykyisen Itämerentornin julkisivut pysyvät pääosin ennallaan. Itäpuolen kaksoisjulkisivua muokataan, jotta uuden tornin liitos saadaan sovitettua. Nykyisen ilmanvaihtokonehuoneen länsipuolen ulkoseiniin lisätään ikkunat uusien toimistotilojen luonnonvalonsaannin mahdollistamiseksi. Lisäksi muutostöiden yhteydessä kaikki vanhat ulkoseinäpinnat puhdistetaan.

HISSILIIKENNE

Uusi kahden tornin kokonaisuus tulee olemaan noin 1500 ihmisen työpaikka, jossa on kiinnitetty erityistä huomiota ihmisten sujuvaan, turvalliseen, mukavaan ja esteettömään liikkumiseen. Pystysuuntaista maanpäällisten kerrosten liikennettä palvelee 7 hissiä. Pysäköintikerrosten ja maantason väliä palvelee yksi erillinen hissi.

Itämerentornin 3 hissiä käännetään toimimaan uuden yhteisen hissiaulan kautta. Hissiryhmä palvelee kerroksia 1-16 ja hissien nopeus on 2.5 m/s nykyisten hissikuilukokojen muodostamista rajoitteista johtuen. Uuden tornin ytimen muodostaa 4 hissiä, joista yksi toimii myös palomieshissinä. Näiden hissien nopeus on 4 m/s. Matalan 5-kerroksisen jalustaosan hissit säilyvät ennallaan.

PYSÄKÖINTIRATKAISU JA POLKUPYÖRÄPAIKAT

Suunnitelman kaavamuutoksen mukainen autopaikkatarve on 162 autopaikkaa ja nämä kaikki mahtuvat nykyisiin pysäköintitiloihin kellarikerroksissa K1 ja K2. Liikuntaesteisille on osoitettu riittävä määrä autopaikkoja sisäänkäyntien läheisyyteen. Osa pysäköintipaikoista varustetaan sähköautojen lataukseen soveltuviksi.

Suunnitelman kaavamuutoksen mukainen polkupyöräpaikkatarve on 695pp. Polkupyörät on sijoitettu pääosin rakennuksen kellarikerrokseen K1 ja K2. Osa polkupyöräpaikoista varustetaan sähköpolkupyörien lataukseen soveltuviksi. Lisäksi maantasolla Porkkalankadun varrella on yhteensä 90 katettua polkupyöräpaikkaa. Hanke pyrkii osaltaan edistämään polkupyörän käyttöä työ- ja vapaa-ajan liikkumisessa ja työmatkapyöräilijöille varataan suuri määrä runkolukittavia, suojattuja pyöräpaikkoja sekä korkeatasoiset peseytymis- ja pukeutumistilat.

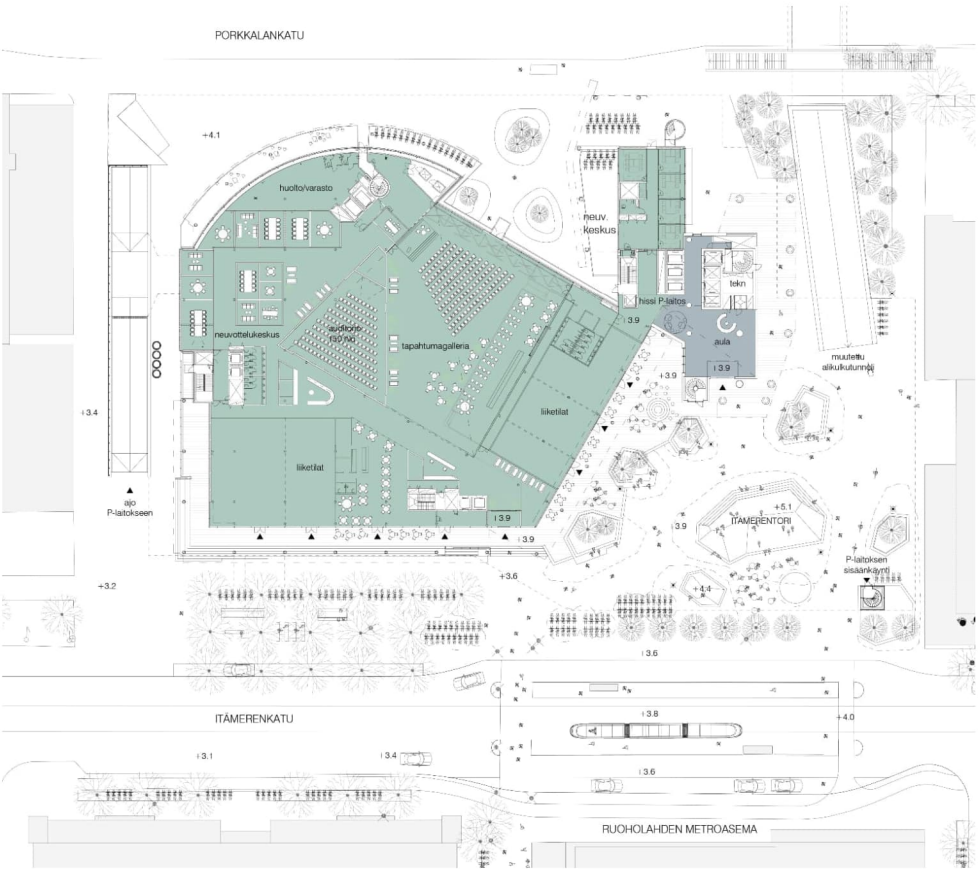
PIHA-ALUEET JA RAKENNUSTEN ULKOTERASSIT

Koy Itämerentornin tontilla olevat piha-alueet ovat tällä hetkellä kivettyä tai asfaltoitua pintaa. Tontin välittömässä läheisyydessä olevalla Itämerentorilla tilanne on sama. Itämerenkadun ja matalan jalustaosan väliin jäävällä torialueella on istutettuja puita.

Viitesuunnitelmassa Itämerentoria kehitetään kohti aktiivisempaa kaupunkiaukiota lisäämällä pidempää oleskelua tukevaa viherrakentamista. Kaikki ulkoterrassit, myös kattoterassit, suunnitellaan sekä materiaaleiltaan että kalusteiltaan korkealuokkaisiksi ja kestäviksi. Ulkotilojen valaistukseen ja esteettömyyteen tullaan kiinnittämään erityistä huomiota. Myös nykyisen Porkkalankadun alikulkutunnelin Itämerentornin puolisen kevyen liikenteen luiskan linjausta muutetaan, jotta kaavamuutoksen mukainen uusi korkea rakentaminen olisi mahdollista.

SUUNNITELMAN LAAJUUSTIEDOT

LAAJENNUS, UUSI TORNI	15460 brm ²	14294 kem ²
ITÄMERENTORNI	7501 brm ²	6956 kem ²
MATALA JALUSTAOSA	14664 brm ²	13868 kem ²
VIITESUUNNITELMA YHTEENSÄ	37625 brm ²	35118 kem ²



Viitesuunnitelman maantasokerros (kuva SARC).

3 KORKEAN RAKENTAMISEN MÄÄRITELMÄ

”Korkealla rakentamisella tarkoitetaan kaupunkimaisemassa alueen siluettiin tai keskeisiin näkymiin vaikuttavaa, ympäröivän rakennuskannan korkeuksista selkeästi poikkeavaa ja kauas näkyvää rakentamista.”¹ Helsingin kaupungin korkean rakentamisen määritelmä ei perustu metrimääriin tai kerroslukumääriin vaan siihen, miten rakennuksen tai rakennelman näkyvyys ja mittakaava koetaan suhteessa muuhun ympäristöön.

Ennen vuotta 2000 Ruoholahden suurmaisemaa hallitsivat Salmisaaren voimalaitosten massiiviset punatiiliset rakennukset korkeine savupiippuineen. Valmistuessaan nykyinen Itämerentorni muutti tätä tuttua suurmaisemaa ja täytti siten korkean rakentamisen määritelmän tunnusmerkit. Tämän jälkeen Salmisaaren alue on kehittynyt

voimakkaasti ja lisärakentaminen on ollut runsasta. Kaavamuutoksen mahdollistama Koy Itämerentorin laajennus, 120 metrin korkeuteen kohoava uusi torni, yhdessä Lepakonaukion uuden korkean rakentamisen kanssa muuttaa maisemaa jälleen ja korostaa entisestään alueen identiteettiä korkean rakentamisen paikkana.

Vertailun vuoksi Espoon kaupunki määrittelee korkean rakentamisen siten, että korkeat rakennukset on jaettu kahteen ryhmään: 40 metrin rajan ylittävät ovat korkeita rakennuksia ja 80 metrin rajan ylittävät ovat hyvin korkeita rakennuksia.² Tähän jaotteluun liittyy myös rakennustyyppikohtainen rakennusten suunnittelua ohjaava arviointilista, jolla korkean rakentamisen hankkeita voidaan alustavasti pisteyttää. Lista toimii Espoon rakennusvalvonnan tarkistuslistana laadukkaalle tornirakennukselle toivottavista ominaisuuksista. Hankekohtaisen pisteytyksen painoarvo rakennuslupavaiheessa on kuitenkin käytännössä jäänyt hieman epäselväksi.



Näkymä Birger Käcklundin raitilta kaakkoon (kuva SARC). Vasemmalla näkyy kaavamuutoksen mahdollistama korkea rakentaminen suhteessa Salmisaaren rakennuskantaan.

¹ Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosaston selvitys 2011:4 ”Korkea rakentaminen Helsingissä”

² Espoon kaupunkisuunnittelukeskuksen julkaisu 10/2012 ”Espoon korkean rakentamisen periaatteet”

4 KORKEAN RAKENTAMISEN VAIKUTUKSET MAISEMAAN JA LUONTOON

VYÖHYKEKARTTA

Helsingin kaupunki on laatinut vyöhykekartan ohjaamaan korkean rakentamisen sijoittumista. Kartan mukaan Ruoholahti kuuluu vyöhykkeeseen B, jossa korkea (yli 16 kerrosta) rakentaminen keskeisillä paikoilla on mahdollista seuraavin ehdoin:

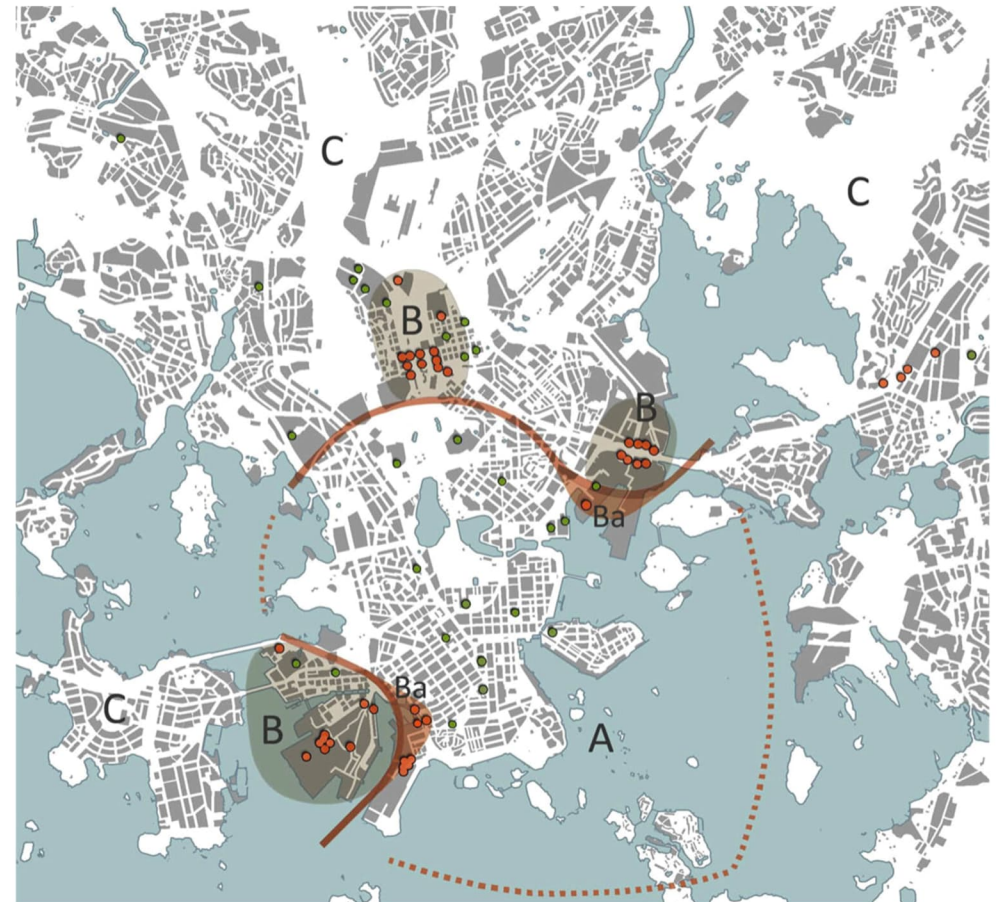
- rakentaminen edistää kaupunkirakenteen hahmotettavuutta ja alueen positiivista imagoa
- rakentaminen ei vaikuta kielteisesti Helsingin merellisen kansallismaiseman muodostamaan näkymään
- rakentaminen hahmottuu luontevaksi osaksi kaupungin uutta korkean rakentamisen kokonaisuutta
- tapauskohtainen edellytysten ja vaikutusten arviointi sekä vaihtoehtotarkastelu osoittavat rakentamisen olevan toteuttamiskelpoista ja täyttävän edellä mainitut kriteerit

Huomiona, että vyöhykekartan yhteydessä korkea rakentaminen on jaettu alueittain yli 16 kerrosta korkeisiin ja enintään 16 kerrosta korkeisiin rakennuksiin. Helsingin kaupungin korkean rakentamisen määritelmään ei kuitenkaan sisälly yleistä kerrosluku- tai korkeusperusteista rajaa, sillä ympäröivän rakennuskannan korkeuksista selkeästi poikkeavaa ja kauas näkyvää rakentamista arvioidaan aina tapauskohtaisesti (katso luku 3 ”Korkean rakentamisen määritelmä”).

VAIKUTUKSET MAISEMAAN

Edellä mainittuun vyöhykekarttaan viitaten, Kiinteistö Oy Itämerentorin laajennus sopii sijaintinsa puolesta hyvin Helsingin kaupungin korkean rakentamisen periaatteisiin. Seuraavilla sivuilla on esitetty muutama havainnollistava maisemakuva, joiden perusteella voidaan arvioida myös muiden edellä mainittujen ehtojen ja kriteerien täyttymistä.

Kaavamuutoksen mahdollistaman korkean rakentamisen vaikutuksia kaupunkikuvaan, maisema- ja virkistysarvoihin sekä kulttuuriympäristöarvoihin (RKY) on tarkasteltu laajemmin erillisessä Kaupunkikuvallisessa selvityksessä, jossa on mukana myös muut samassa kaavamuutosalueessa olevat hankkeet: Lepakonaukio ja Itämerenkatu 5.



Helsingin kaupungin korkeaa rakentamista ohjaava vyöhykekartta vuodelta 2011 (kuva HKI asemakaavaosasto).



Näkymä Crusellinsillalta koilliseen (kuva SARC). Urbaani paikallisidentiteetti: huipun muotoilu ja korkean rakentamisen omaleimainen ilme ei hahmotu lähiympäristössä, mutta kauempaa katsottuna sen merkitys korostuu.



Itämerenkadun alueleikkaus (kuva SARC). Nykyinen Itämerentorni ja siihen kiinni rakentuva uusi torni muodostavat Lepakonaukion korkean rakentamisen kanssa oman korkeiden rakennusten keskittymän.



Näkymä Porkkalankadulta itään (kuva SARC). Uusi korkea rakentaminen sijaitsee Porkkalankadun molemmin puolin. Sijainti auttaa kaupunkirakenteen hahmottamisessa ja korostaa Ruoholahden ominaisluonnetta liikenteen solmukohtana.



Länsisatamankadun suuntainen alueleikkaus Koy Itämerentorin edestä (kuva SARC). Oikein sovitetulla korkealla rakentamisella on mahdollisuus selkeyttää Helsingin kaupunkikuvallisia ja toiminnallisia hierarkioita sekä parantaa näkymiä.

VAIKUTUKSET LUONTOON

”Luontovaikutuksia ovat hankkeiden ja suunnitelmien toteuttamisesta maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon sekä luonnon monimuotoisuuteen, kuten lajeihin ja luontotyyppeihin, aiheutuvat vaikutukset.”³

Itämerentorin kaavahanke sijaitsee kaupungissa keskellä rakennettua ympäristöä ja on luonteeltaan korttelin täydennysrakentamista. Koska uusi rakentaminen on korkeaa tornirakentamista, on rakennuksen fyysinen jalanjälki lisääntyvään rakennusoikeuden määrään nähden suhteellisen pieni. ”Jalanjäljen” ollessa pieni voidaan korkean rakentamisen vaikutuksia maa- ja kallioperään pitää vähäisenä. Kaavan mahdollistaman rakentamisen takia ei jouduta kaatamaan kadunvarsipuita tai poistamaan urbaaneja viheralueita. Muutos lähiympäristöön on lähinnä päinvastainen, sillä Itämerentorin kaupunkiaukion muutokseen liittyy uusia kasvien istutusalueita ja puita. Muutos on siten lähiympäristön kasvillisuutta ja luonnon monimuotoisuutta lisäävä.

Eläinlajeista linnut yhdistetään usein nykypäivän korkeaan rakentamiseen, koska korkeisiin pääosin lasipintaisiin rakennuksiin liittyy törmäysriski. Kaava-alueen korkean rakentamisen vaikutuksista alueen linnustoon on tehty erillinen lintuturvallisuusselvitys, josta alla lyhyt yhteenveto.

LINTUTURVALLISUUSSELVITYS

Lintuturvallisuusselvityksen on laatinut Sitowise Oy. Selvityksessä arvioidaan kaavamuutosalueen uusien korkeiden rakennusten linnustovaikutuksia muuttaviin lintuihin sekä läheisimpiin Natura 2000 -alueisiin. Selvityksen mukaan törmäysriski kookkailla linnuilla on hyvin pieni. Varpuslinnuilla törmäysriski on suurempi varsinkin silloin kun näkyvyys on huono hämästä, sumusta tai tiikusateesta johtuen.

Selvityksessä on myös esitetty erilaisia lievennystoimia mahdollisten törmäysten estämiseksi. Lievennystoimien käyttö on perusteltua, mutta niiden tarkempi määrittely kuten esimerkiksi julkisivuissa käytettävien lasityyppien tai sisätilojen valaistusratkaisujen valinta tapahtuu vasta seuraavissa suunnitteluvaiheissa kaavavaiheen suunnittelun jälkeen.

³ Suomen ympäristökeskuksen raportti 47/2021 ”Luontoselvitykset ja luontovaikutusten arviointi”



Näkyvä hautausmaalta, jossa lähimmät puustoaalueet sijaitsevat (kuva SARC).

5 KORKEAN RAKENTAMISEN VAIKUTUKSET RAKENNETTUUN YMPÄRISTÖÖN

KOY ITÄMERENTORI

Kaavamuutoksen mahdollistaman uuden tornin vaikutukset nykyiseen kiinteistöön ovat välittömiä; olevaa Itämerentornia muokataan toiminnallisista sekä rakenne- ja paloteknisistä syistä, jotta muodostuva kokonaisuus olisi kahta erillistä vierekkäistä tornia monin verroin parempi ja näin ekologisempi ratkaisu.

Jalustaosaan tehtävät toiminnalliset muutokset lisäävät katutason aktiivisuutta ja parantavat ympäristön laatua ja siten ihmisten viihtyvyyttä alueella. Juuri korkean rakentamisen myötä voimakkaasti kasvava tonttitehokkuus lisää ihmisten määrää alueella ja on siten omiaan mahdollistamaan uuden kaupallisen toiminnan elinvoimaisuuden Itämerentorin lähiympäristössä.

Kellarikerrokset ovat suurimmaksi osaksi olemassa olevia rakenteita ja uusi torni perustetaan osittain vanhan rakennuksen kellarikerrosten päälle ja vanhojen perustusten varaan. Osittain rakennetaan myös uudet perustukset kallion varaan. Metron maanalaisiin tiloihin uuden tornin rakentamisella ei ole vaikutusta.

Tornin perustamisen vaikutukset olevaan kunnallistekniikkaan ovat vähäiset ja rajoittuvat uuden tornin ja kevyen liikenteen luiskan rajapinnan alueelle; luiskan siirrosta ja uuden tornin sijainnista johtuen alueella joudutaan siirtämään olevaa hulevesiviemäriä sekä sähköjohtoja. Itämerentorin muutoksesta on tehty erillinen rakennettavuusselvitys. Sen tekijänä on Sweco Finland Oy.

ITÄMERENTORI

Kaavan viitesuunnitelmassa Itämerentoria kehitetään muun muassa lisäämällä torille pidempää oleskelua tukevaa viherrakentamista ja keskittämällä torille kaupunkipyörien säilytyspaikkoja. Korkean rakentamisen myötä Itämerentorin käyttäjämäärä kasvaa ja jalankulku- ja pyöräliikenne lähiympäristössä lisääntyy. Voidaan siis väittää, että Kiinteistö Oy Itämerentorin muutos ja laajennus tukee Itämerentorin kehitystä kohti aktiivisempaa kaupunkiaukiota. Torialueista on tehty erillinen "Itämerentorin ja Lepakonaukion julkisen ympäristön yleissuunnitelma". Yleissuunnitelman on laatinut MASU Planning Oy.

PORKKALANKADUN ALIKULKU

Jotta uusi torni saadaan rakennettua, nykyisen Porkkalankadun alikulkutunnelin Itämerentorin puolisen kevyen liikenteen luiskan linjausta muutetaan. Alikulun muutos suunnitellaan ja toteutetaan erillisenä hankkeena. Porkkalankadun alikulun luiskan linjauksen muutoksesta ja sen vaiheistuksesta on tehty yleissuunnitelmatasoinen erillinen selvitys. Selvityksen on tehnyt Ramboll Oy.



Näkyvä Itämerentorilta (kuva SARC).

6 KORKEAN RAKENTAMISEN VAIKUTUKSET LIIKENTEEN JA PYSÄKÖINNIN JÄRJESTÄMISEEN

YLEISTÄ

Kaikella uudisrakentamisella on vaikutuksia lähialueen liikenteeseen ja vaikutukset ovat sitä voimakkaampia mitä suurempi tonttitehokkuus on. Korkeassa rakentamisessa tonttitehokkuus kasvaa suhteellisesti eniten ja liikenneverkon riittävä kapasiteetti on avainasemassa, kun suunnitellaan korkean rakentamisen liikenne ratkaisuja. Uudisrakentamisessa on myös yleisesti syytä tietoisesti vähentää autoilun tarvetta ja tähdätä joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn kasvavaan osuuteen kulkumuotojakautumassa. Juuri tähän tavoitteeseen Koy Itämerentorin uudisrakennus vastaa sijaintinsa puolesta erinomaisesti.

AJONEUVO- JA RAIDELIIKENNE

Kaavamuutoksen mahdollistama uudisrakentaminen sijoittuu Ruoholahden liikenteen solmukohtaan. Sijainti Länsiväylän päättessä takaa hyvät autoliikenteen yhteydet ja julkinen liikenne tukeutuu toimivaan ja monipuoliseen, vähäpäästöiseen ja raidepainotteiseen joukkoliikenteeseen. Kiinteistö Oy Itämerentorin uuden tornin liikenteellinen toimivuus perustuu jo vuonna 2000 tehtyihin ratkaisuihin. Olevat ajoliittymät säilyvät ja pysäköintitilat kiinteistön kellarikerroksissa ovat riittävät kaavamuutoksen jälkeenkin. Nykyiset huollon tilat on järjestetty rakennuksen sisään, jolloin huollon reitit ovat erillään jalankulun ja pyöräilyn reiteistä.

Saattoliikenne uuden tornin pääsisäänkäynnille kulkee pääosin Itämerenkadun varrella. Hälytysajoneuvojen ajo ja liikuntaesteisen saatto torille pääsisäänkäynnin eteen sallitaan. Edellä mainitun liikenteen ajouratarkastelut on esitetty Itämerentorin yleissuunnitelmassa (MASU Planning Oy). Palo- ja pelastusajoneuvot pysähtyvät ensisijaisesti Porkkalankadun varteen bussipysäkeille. Nostopaikkaa ei torille ole tarvetta osoittaa, koska pelastautuminen korkeasta rakennuksesta perustuu palolta ja osin myös savulta suojattuihin riittäviin poistumisportaisiin.

KEVYT LIIKENNE

Koy Itämerentorin saavutettavuus on erinomainen niin kävellen kuin pyöräillen. Olevat lähiympäristön kevyen liikenteen pääkulkureitit eivät muutu. Ainoastaan Porkkalankadun alikukutunnelin eteläisen luiskan linjausta muutetaan. Luiskan rakentamisen aikaisia kulkureittejä on alustavasti selvitetty muutoksen yleissuunnitelmatasoisessa selvityksessä. Luiskan rakentamisen aikana porrasyhteys on käytössä. Alikukutunnelin korvaava pyöräliikenne ohjataan Porkkalankadun ja Länsiväylän risteyskseen kautta. Uusi torni voidaan rakentaa vasta luiskan muutoksen jälkeen ja silloin kevyen liikenteen alikukuyhteys on myös pyöräilijöiden käytössä tornin rakennustyömaan tuomat rajoitteet huomioiden.

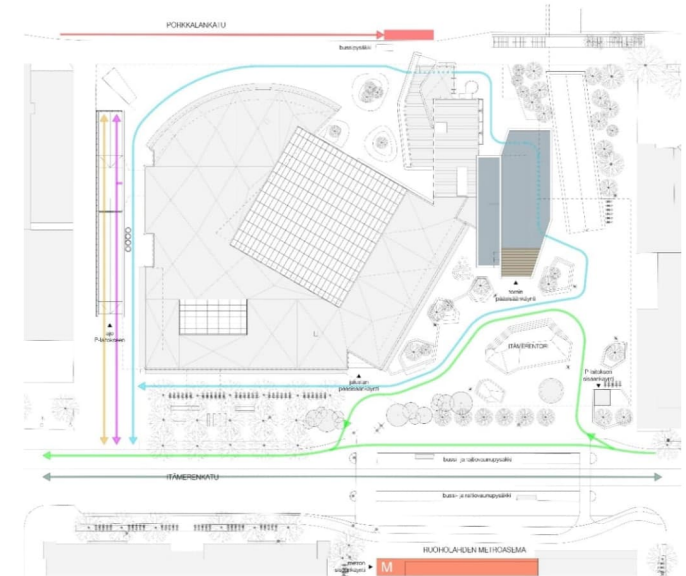
Hanke pyrkii osaltaan edistämään polkupyörän käyttöä työ- ja vapaa-ajan liikkumisessa varaamalla työmatkapyöräilijöille suuren määrän runkolukittavia, suojattuja pyöräpaikkoja sekä korkeatasoiset peseytymis- ja pukeutumistilat. Pyöräpaikat ja sosiaalityilat sijoittuvat kellarikerrokseen, joihin on luiskayhteys Itämerenkadun tasolta.

AJONEUVO- JA RAIDELIIKENTEEN YHTEYDET

- henkilöautot
- saattoliikenne/ambulanssi
- pelastusajoneuvot
- huoltoajot
- kunnossapito

RAIDELIIKENTEEN YHTEYDET

- raidevaunu
- metro



JALANKULUN JA PYÖRÄILYN YHTEYDET

- jalkenkuluyhteys
- pyöräily-yhteys



Viitesuunnitelman liikennekaaviot (kuvat SARC).

7 KORKEAN RAKENTAMISEN VAIKUTUKSET IHMISTEN ELINOLOIHIN JA ELINYMPÄRISTÖÖN

TUULISUUS

Korkealla rakentamisella on vaikutuksia lähiympäristön mikroilmastoon, sillä tornirakennukset ohjaavat korkealla vaikuttavia kovempia ilmavirtauksia katutasoon. Tuulisuus näkyy silloin pääasiassa puuskaisuutena, joka voi tulla yllätyksenä alueen käyttäjälle. Tuulisuuden haittavaikutuksia tuleeikin vähentää rakenteellisin keinoin.

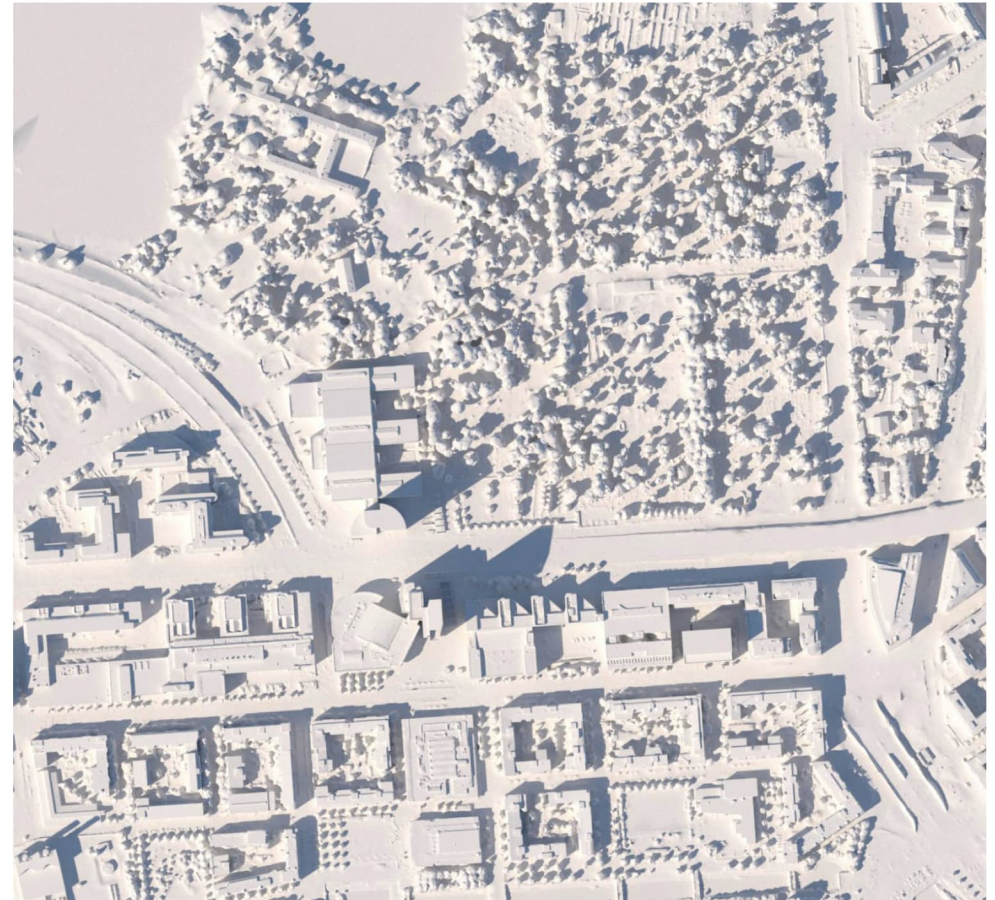
Kaava-aluetta koskevan alustavan tuulisuusselvityksen on laatinut Sitowise Oy. Selvityksen mukaan alueella ilmenee tuuliviivtyvyyden kannalta haasteellisia alueita. Tähän vaikuttaa suuresti tuulen suunta; pahimpia ilmansuuntia Itämerentorin kannalta ovat idästä puhaltavat tuulet koillinen ja kaakko mukaan lukien. Todennäköisyys sille, että alueen tuuliviivtyvyys näillä tuulilla on huono, on standardin NEN 8100 mukaan yli 20%. Selvityksen mukaan alueella ilmenee myös vaarallisia olosuhteita, mutta nämä sijoittuvat pääasiassa Porkkalankadulle ajokaistojen alueelle.

Tuulisuuden haittavaikutuksia vähennetään Kiinteistö Oy Itämerentorin uuden tornin kohdalla siten, että kaksi alinta kerrosta ovat sisäänvedettyjä. Näin korkean rakennuksen viereen muodostuu arkadi, joka suojaa rakennukseen pääsisäänkäyntiä ja arkadissa alueen läpi kulkevia tuulen pyörrevaikutuksilta. Kaupunkiaukion suunnittelussa oleskelualueita tulisi suojata esimerkiksi istutuksin tai katoksin.

VARJOSTAVUUS

Korkeassa rakentamisessa tavallista laajempi varjostus on suunnitteluhaaste. Rakennuksen varjostavuuteen otetaan epäsuorasti kantaa ympäristöministeriön asuin-, majoitus- ja työtiloista annetun asetuksen 5:ssä pykälässä, joka koskee asuin-, majoitus- ja työtilan ikkunaa. Pykälän toisessa momentissa esitetään vaatimus naapurirakennuksen korkeuden ja etäisyyden suhteesta (45 asteen valokulma) huoneen lattiatasoon nähden, kun kyseessä on asuinhuoneen pääikkuna. Tiiviissä ja korkeassa rakentamisessa juuri tämä valokulmaa koskeva vaatimus tuottaa haasteita ja johtaa helposti mahdottomiin tilanteisiin. Säädöstä onkin oikaistu vuonna 2018 lisäämällä vaatimukseen perään tarkentava lause ”ellei asemakaavasta muuta johdu”. Korkeat rakennusmassat tulee sijoittaa kaupunkirakenteeseen harkiten.

Kiinteistö Oy Itämerentorin laajennus sijoittuu Itämerenkadun pohjoispuolelle ja on osa Porkkalankadun molemmin puolin olevaa liike- ja toimitilarakennusten keskittymää. Lähialueen asuinrakennukset sijoittuvat kaikki Itämerenkadun eteläpuolelle. Kaavamuutoksen mahdollistama korkea rakentaminen ei siten varjosta olevia asuinkortteleita eikä valokulmavaatimuksen täyttyminen tuota ongelmaa. Uuden tornin pisimmät heittovarjot osuvat Porkkalankadun pohjoispuolella oleviin toimistokortteleihin ja hautausmaalle. Eniten torni varjostaa leveää ajoväylää. Näitä alueita tornin hetkellinen varjostaminen ei olennaisesti haittaa. Kaava-alueesta on tehty myös erillinen varjostustutkielma, tekijänä Arkkitehtitoimisto SARC Oy.



Ote varjostustutkielmasta: kesäpäivän seisaus 21.6. klo 16, kesäaika (kuva SARC).

8 KORKEAN RAKENTAMISEN VAIKUTUKSET PALO- JA PELASTUSTURVALLISUUTEEN

Paloteknisessä suunnittelussa korkean rakentamisen rajana käytetään 56 metriä.⁴ Tämän rajan ylittämisiellä on vaikutuksia erityisesti palolta ja savulta suojattujen poistumisreittien suunnitteluun. Nykyinen Itämerentorni ja siihen kiinni rakennettava uusi torni muodostavat myös paloteknisesti toiminnallisen kokonaisuuden, jossa poistumistiet ovat osittain yhteiset. Kaavavaiheen paloteknisen selvityksen on tehnyt Jensen Hughes.

Nykyisen Itämerentornin poistumisratkaisut kerrosten 1 – 5 välillä säilyvät ennallaan. Kerrosten 6 – 18 välillä, pääportaan muutoksen takia, poistumisreitit muuttuvat kulkemaan puoliksi uuden tornin kautta. Lisäksi nykyistä pohjoisjulkisivulla olevaa ulkoista sääsuojattua kierreporrasta jatketaan 19. kerroksessa olevalle uudelle ulkoterasille asti.

Uuden tornin poistumisturvallisuuden järjestämiseksi koko rakennuksen läpi sisäänkäyntitasolta ylimpään kerrokseen kulkee kaksi poistumistieporrasta; yksi 1200mm leveä ja yksi 900mm leveä porras. Portaat ovat palolta suojattuja ja eteläisellä julkisivulla oleva porras on lisäksi suojattu savulta. Yksi uuden tornin neljästä hissistä toimii myös palomieshissinä ja palvelee kaikkia kerroksia.

Kiinteistö Oy Itämerentorin nykyiset väestönsuojatilat säilytetään. Kerrosalan kasvusta johtuva lisäsuojapaikkojen tarve ratkaistaan rakentamalla kaksi S1-luokan väestönsuojaa kellarikerrokseen K1 ja K2 (väestönsuojalaskelma, katso viitesuunnitelma).



Yhdistetyn kerrospohjan palo-osastointi ja poistumistiet (kuva Jensen Hughes).

⁴ Helsingin Korkean rakentamisen rakentamistapaohje 2018, ohjekortti PAL-01