



Jäljennökset kaikista kaavan valmisteluaikana saaduista kannanotoista, mielipiteistä, muistutuksista ja lausunnoista ovat nähtävissä Helsingin kaupungin kirjaamossa, käyntiosoite: Kaupungintalo, Pohjoisesplanadi 11–13, puhelin 09 310 13700 ja sähköpostilla [helsinki.kirjaamo@hel.fi](mailto:helsinki.kirjaamo@hel.fi).

## Liite

1. Maastokävelyn 9.9.2020 muistio
  2. Hietalahdenrannan ideasuunnitelmat, kooste Kerro kantasi -kyselyn 17.3.–18.4.2021 kommentteista
  3. Kehittämisvaraus, Kooste Kerro kantasi -kyselyn kommentteista 27.8.–20.9.2020
  4. Asemakaavoituksen yleisötilaisuus, Osallistumis- ja arviointisuunnitelma -vaiheessa 26.8.2021
  5. Alueen asukkaiden ja toimijoiden vaihtoehtosuunnitelma
-

## Kaavoituksen eteneminen

### Vireilletulo

- kaavoitus on tullut vireille vuonna 2021 kehittämisvarauksen saajan hakemuksesta.
- suunnittelusta on tiedotettu vuoden 2020–2024 kaavoituskatsauksissa



### OAS

- OAS ja muuta aineistoa nähtävillä 16.8.–3.9.2021, asukastilaisuus 26.8.2021 verkossa
- nähtävilläolosta ilmoitettiin kirjeillä, verkkosivuilla <https://www.hel.fi/suunnitelmat> ja Kamppi-Eira-lehdessä
- mahdollisuus esittää mielipiteitä
- kaupunkiympäristölautakunnan päätöksistä lähetetään tieto niille mielipiteen jättäneille, jotka ovat mielipiteen yhteydessä erikseen ilmoittaneet sähköposti- tai postiosoitteen.



### Luonnos ja päivitetty OAS

- luonnosvaiheen aineisto sekä päivitetty osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä 6.–27.5.2024
- nähtävilläolosta ilmoitetaan kirjeillä, verkkosivuilla <https://www.hel.fi/suunnitelmat> ja Kamppi-Eira-lehdessä
- mahdollisuus esittää mielipiteitä
- kaupunkiympäristölautakunnan päätöksistä lähetetään tieto niille mielipiteen jättäneille, jotka ovat mielipiteen yhteydessä erikseen ilmoittaneet sähköposti- tai postiosoitteen
- kaavaluonnos esitellään lautakunnalle arviolta lokakuussa 2024



### Ehdotus

- kaavaehdotus esitellään kaupunkiympäristölautakunnalle arviolta vuonna 2025
- kaavan valmistelun aikana saatuihin huomautuksiin vastataan vuorovaikutusraportissa, joka löytyy karttapalvelusta <https://kartta.hel.fi/suunnitelmat>
- kaavaehdotuksen julkisesta nähtävilläolosta ilmoitetaan verkkosivuilla <https://www.hel.fi/kaavakuulutukset>
- mahdollisuus tehdä muistutus, viranomaisilta pyydetään lausunnot
- kaupunkiympäristölautakunnan päätöksistä lähetetään tieto niille muistutuksen jättäneille, joiden sähköposti- tai postiosoite ilmenee muistutuksesta
- 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
- hyväksymistä koskevaan päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen
- hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan
- kaava tulee voimaan, jos hyväksymispäätöksestä ei ole valitettu tai valitukset on hylätty.

## Yhteenvetot esitetyistä huomautuksista ja vastineet niihin

### Osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä kaavan valmisteluaineiston nähtävilläolo 16.8.–3.9.2021

#### Yhteenveto viranomaisten kannanotoista

Viranomaisten kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat alueen kulttuurihistoriallisiin ja maisemallisiin arvoihin, uudisrakentamisen liialliseen massiivisuuteen ja sopimattomuuteen alueelle, Hietalahdenaltaan arvojen heikkenemiseen, tärkeiden näkymien menetykseen, vedenalaiseen kulttuuriperintöön ja huoltoasemarakennuksen lakisuojeluesitykseen, kunnallistekniseen suunnitteluun ja tilavarauksiin, suunnitteluratkaisun vaikutuksiin eri liikennemuodoille sekä sataman hinaajien tarvittaviin tilavarauksiin. Kannanotoissa esitetyt asiat on otettu huomioon kaavatyössä siten, että suunnitelmaa on kehitetty nykytilanteeseen perustuvalla liikennematkailulla ja meren puoli varataan kävelyn ja pyöräilyn alueeksi. Meren puolella maatäydytystä on luovuttu ja rantaviiva pysyy nykyisellä sijainnillaan. Rakennusmassoja on terassoitu ja julkisivujen käsittelyä kehitetty pienipiirteisemmän vaikutelman aikaansaamiseksi. Kaavaratkaisusta on laadittu alustava kunnallistekninen yleissuunnitelma ja rakennettavuusselvitys.

Kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta saatiin seuraavilta asiantuntijaviranomaisilta:

- Helsingin Satama
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY)
- Helsingin Poliisilaitos
- Museovirasto
- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala (kaupunginmuseo)

#### Vastineet viranomaisten kannanottoihin

##### Kulttuurihistorialliset arvot

Asemakaava-alueesta Hietalahdentori ja Bulevardi kuuluvat valtakunnallisesti merkittävän Esplanadi-Bulevardin rakennetun kulttuuriympäristön rajaukseen. Tämän asemakaavalliseen sommitelmaan pohjautuvan historiallisen toriaukion ja puistokadun yhdistelmän arvojen vaalimiseksi suunnittelussa on painotettu Bulevardin akselin näkymälinjan pitämistä avoimena. Näkymä Hietalahdentorilta lounaaseen muuttuu merkittävästi. Muutoksen vaikutusta on pyritty lieventämään jättämällä uudisrakennusten väliin diagonaalinen näkymälinja telakan suuntaan. Keskittämällä rakentaminen hyvin tiiviisti suunnittelualueen eteläosaan pyritään säilyttämään Hietalahden altaan vesialueen riittävä koko ja Bulevardin akselin näkymän riittävä avaruus. Hietalahdentorin kehittämisen keskeisenä lähtökohtana on sen historiallisten arvojen säilyttäminen samalla, kun sen viihtyisyyttä ja toiminnallisuutta parannetaan.



Meren puoleinen rantavyöhyke sen sijaan on muuttunut merkittävästi viime päiviin asti teollisuuden ja myöhemmin uusien asuinkortteleiden muovaamana ja sen arvioidaan kestävän muutosta ja rantavyöhykkeen kehittämistä. Ympäristöhistoriallisessa selvityksessä tuodaan esiin, ettei Hietalahdenaltaan ranta-alueita ole suunniteltu varsinaisesti osaksi Bulevardin sommitelmaa ja vuosien saatossa niiden suunnittelun ja rakentamisen tavoitteet olivat hyvin käytännölliset. Viitesuunnitelmassa on arvioitu, että allasta voidaan uudelleen muotoilla täydennysrakentamistavoitteen mahdollistamiseksi, kunhan säilytetään kaupunkirakenteellinen perussommitelma, jossa Bulevardin puistokatu päättyy altaan muodostamaan vesipeiliin ja näkymään kohti merta.

Ranta-alueen kehittämisen lähtökohtana on tiivis ja kantakaupunkimainen korttelitypologia, kuitenkin siten, ettei rakentamisen korkeus muodostu kaupunkirakenteessa poikkeamaksi pitkissä näkymissä ja että uudisrakennukset muodostavat jatkumon meren rantaan kehittyneen uudemman merijulkisivun kanssa. Uudisrakennuksilla on väistämättä varjostusvaikutuksia, joita on esitetty viitesuunnitelman varjostuskaavioissa. Kuitenkin sekä meren että Hietalahdenaltaan puoleiset rantavyöhykkeet suuntautuvat kesäkaudella iltapäivä- ja ilta-aurinkoon, mikä mahdollistaa viihtymisen meren äärellä.

Viitesuunnitelmaan on liitetty havainnekuvia uudisrakentamisen vaikutukseen pitkissä kaupunkinäkymissä. Rakentamisella ei materiaalin perusteella arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia Helsingin niemen maakunnallisesti arvokkaan empire-keskustan ja kivikaupungin arvojen säilymiseen tai Suomenlinnan suojavyöhykkeeseen kaava-alueen lounaispuolella.

Vedenalaisen kulttuuriperinnön selvitys on tarkoitus tehdä luonnosvaiheen jälkeen, ennen asemakaavanmuutosehdotuksen käsittelyä.

Huoltoasemarakennuksella ei katsota olevan sellaista historiallista tai rakennustaiteellista arvoa, että se tulisi suojella asemakaavassa, eikä suojelua ole myöskään saaduissa asiantuntijalausunnoissa vaadittu.

### **Kunnallistekniikka**

Asemakaavaluonnoksen yhteydessä on laadittu alustava kunnallistekninen selvitys johtosiirtotarpeiden ja tilavarausten sekä kustannusten alustavaksi selvittämiseksi. Liikennesuunnitelmassa on varauduttu huoltoajoreittien järjestämiseen. Jatkosuunnittelun aikana neuvotellaan HSY:n kanssa verkoston muutostarpeiden osalta.

### **Liikennetarkaisut**

Suunnitelman lähtökohtia on muutettu 18.6.2021 päivätyn osallistumis- ja arviointisuunnitelman jälkeen siten, että Hietalahdenrannan kadun uudelleenlinjauksesta on luovuttu ja luonnosaineiston suunnitelma perustuu nykyisenkaltaiseen liikennetarkaisuun. Asemakaavaluonnoksen

yhteydessä alueelle on laadittu kaksi liikennesuunnitelmaa, jotka eroavat toisistaan autoliikenteen verkon osalta. Muilta osin ratkaisut ovat samankaltaiset. Vaihtoehtojen välinen eroavaisuus koskee Bulevardi kadun katkaisua auto- ja bussiliikenteen osalta kadun länsipäästä Hietalahdentorin kohdalta. Vaihtoehtoisista liikennejärjestelyistä on laadittu erilliset toimivuustarkastelut, joissa on kuvattu uusien liikennejärjestelyiden vaikutusta auto- ja raitioliikenteen sujuvuuteen sekä uuden maankäytön liikennetuotoksen vaikutusta. Liikenteen toimivuustarkastelut on laadittu alueelta, johon asemakaavan uudella maankäytöllä ja liikennejärjestelyiden muutoksella on katsottu olevan merkittävää vaikutusta. Tarkastelu liikenne-ratkaisujen toimivuudesta on esitetty asemakaavaluonnoksen selostuksen liitteenä.

Suunnitteluratkaisuissa on eroteltu pyöräliikenne ja jalankulku omille kaistoilleen. Jalankulun ja pyöräliikenteen erottelu lisää liikenneturvallisuutta. Hietalahdenlaiturilla jalankulku ja pyöräliikenne on esitetty yhdistetylle jalankulun ja pyöräliikenteen reitille muun ranta-alueen taapaan. Reitti toimii Helsingin rantoja kiertävänä virkistysyhteytenä, jossa kulkumuotojen erottelua ei ole katsottu tarpeelliseksi.

HSL:n raitioliikenteen linjastosuunnitelman mukaisesti Hernesaaren on suunniteltu liikennöitävän kaupunkiraitiovaunuilla. Kaavaratkaisussa on mahdollistettu kaupunkiraitiovaunujen liikennöinti Bulevardilta ja Hietalahdenrannasta Hernesaaren suuntaan. Pikaraitiotieyhteys keskustasta Jätkäsaaren suuntaan on esitetty kulkeväksi Ruoholahdenranta -katuyhteyden kautta. Hietalahdenkadun ja Kalevankadun kautta kulkeva raide on säilytetty suunnitelmassa. Kyseistä raidetta pitkin on mahdollista liikennöidä Jätkäsaaren suuntaan pikaraitiotievaunulla muun muassa poikkeustilanteissa.

Bussiliikenteen toimintaedellytykset on mahdollistettu kummassakin laadittavassa liikennesuunnitelmavaihtoehdossa. Liikennesuunnitelma-vaihtoehdossa, jossa Bulevardi on katkaistu ajoneuvoliikenteeltä bussiliikenteen olisi mahdollista kulkea Etelä-Helsinkiin Mallaskadun tunnelin kautta palaten Hietalahdenrantaan Lönnrotinkadulta. Tämä tulisi aiheuttamaan muutoksia olemassa oleviin bussiliikenteen reitteihin ja pysäkkeihin kantakaupungissa.

Sataman hinaajien laiturivarauksista on neuvoteltu erikseen ja niiden tarvitsemat tilavaraukset huolto- ja huoltopaikkoinen on huomioitu suunnitelmassa.

## **Yhteenveto mielipiteistä**

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat alueen kulttuurihistoriallisten ja virkistysarvojen tuhoutumiseen, uudisrakennusten liian suureen kokoon ja paikkaan sopimattomaan ilmeeseen, rakentamisen varjostusvaikutuksiin ja näkyvien heikkenemiseen sekä naapurirakennuksien asunnoista että kaupunkitilassa yleisemmin, merellisen strategian linjauksiin, veneilyn ja

alusten tilavarauksiin, liikenneratkaisun ongelmallisuuteen niin viihtyvyyden, käveltävyyden, kestävyuden ja ympäristöhäiriöiden kuin liikenteen sujuvuudenkin kannalta, torin alle suunniteltuun pysäköintilaitokseen, toimistotilan tarpeettomuuteen, hankkeen ekologiseen kestävyyskennassa, lintujen olosuhteisiin ja vedenalaiseen ekosysteemiin, kehittämisvaraus- ja suunnitteluprosessin ongelmallisuuteen sekä vuorovaikutuksessa esille tulleen palautteen huomioimatta jättämiseen. Lisäksi mielipiteiden liitteenä on toimitettu vaihtoehtoinen viitesuunnitelma, joka on lisätty myös vuorovaikutusraportin liiteaineistoksi. Mielipiteet on otettu huomioon kaavoitustyössä siten, että suunnitelmien lähtökohdaksi on otettu pitäytyminen nykyisen kaltaisessa liikennejärjestelyssä ja merenpuoleisen rantaviivan säilyttäminen. Torin alle suunnitellusta pysäköintilaitoksesta on luovuttu. Uudisrakennusten massoittelemista ja arkkitehtuuria on kehitetty viitesuunnitelmassa siten, että rakennusmassoja on terassoitu ja julkisivukäsittelyä on kehitetty vaihtelevammaksi. Viitesuunnitelmaan on lisätty varjostuskaaviot. Hankkeen taloudellisia vaikutuksia, toimistotilan tarvetta ja ilmastovaikutuksia on arvioitu erillisillä selvityksillä. Asemakaavamääräyksissä annetaan määräyksiä mm. pilaantuneen maan puhdistustarpeesta, lintuturvallisesta rakentamisesta ja uudisrakennusten energiatehokkuudesta.

Kirjallisia mielipiteitä saapui 27 kpl.

## **Vastineet mielipiteisiin aihepiireittäin**

### **Kulttuurihistorialliset arvot**

Mielipiteissä huomautetaan, että Hietalahdentori kuuluu Esplanadi-Bulevardin RKY-alueeseen. Hankkeella nähdään olevan suoria vaikutuksia torin ja Bulevardin kulttuurihistoriallisiin arvoihin ja sen koetaan pilaavan vakiintuneen historiallisen ympäristön. Hietalahdentorin avoimuuden ja merellisyyden uskotaan häviävän toimitilarakennusten ja uuden sillan rakentamisen myötä, kun näkymät torilta merelle estyvät.

Hietalahdenaltaan pienentämisen katsotaan tuhoavan sen kulttuurihistorialliset ja virkistysarvot. Pidetään tärkeänä, että Esplanadi-Bulevardin akseli kulkee merestä mereen. Rantaviivan muokkaamisen nähdään olevan vastoin kantakaupungin kehittämisen yleisperiaatteita.

Uusien rakennusten koetaan pilaavan Bulevardin historiallisen luonteen eikä arkkitehtuuria ole mielipiteiden mukaan sovitettu historialliseen ympäristöön. Toivotaan, että Hietalahden kauppahalli säilyy alueen historiallisena maamerkinä.

Mielipiteissä on esitetty huoli siitä, että kehittämisen myötä tuhottaisiin viimeisetkin muistot rantaradasta. Huomautetaan, että valmistelun aikana ei ole eksplisiittisesti selvitetty, mitä rakennushistoriallisesti arvokasta kaupunkikuvassa on säilytettävä.

Mielipiteissä esitetään, että hanke on täysin vastoin Maankäyttö- ja rakennuslain 118 pykälää.

### **Vastine**

Kaavaratkaisun valmistelussa on huomioitu Bulevardin ja torin kuuluminen RKY-alueeseen ja arvioitu vaikutuksia kulttuuriperintöön. Bulevardin katunäkymä päättyy uuden suunnitelman mukaisesti edelleen altaaseen ja sitä kautta mereen, eivätkä uudisrakennukset asetu Bulevardin pitkän näkymälinjan eteen. Torilta näkymä muuttuu merkittävästi lounaan suuntaan katsottaessa, mutta näkymä on vuosien saatossa muuttunut merkittävästi myös muina aikoina. Jätkäsaaren täytöt ja rakentaminen, telakan toiminta sekä rannan puoleisten, uudempien asuinkorttelien toteutus ovat kaikki osaltaan muovanneet näkymiä ranta-alueen suuntaan. Nykyisellään näkymää hallitsee telakan teollinen toiminta, mutta varsinaista merinäkymää torilta on varsin vähän. Kaavaratkaisun myötä näkymä muuttuu rakennetummaksi, mutta uuden korttelialueen läpi on jätetty näkymälinja myös telakan suuntaan. Uudisrakennusten arkkitehtuuria on osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaiheesta muutettu julkisivukäsittelyltään vaihtelevammaksi. Terassoinneilla sekä julkisivujen porrastuksilla pyritään pehmentämään ja pienipiirteistämään niiden ilmettä. Pysäköinnin poistaminen ja torialueen suojeleminen osaltaan parantavat torialueen historiallisten arvojen säilymistä ja esiintuomista. Kauppahalli jää torialueen maamerkiksi ja se suojellaan arvokkaimmassa suojeluluokassa sr-1.

Hietalahden allasta on pienennetty kaavaratkaisussa. Vesialuetta jää kuitenkin yli puolet sen nykyisestä pinta-alasta. Ympäristöhistoriallisessa selvityksessä tuodaan esiin, ettei Hietalahdenaltaan ranta-alueita ole suunniteltu varsinaisesti osaksi Bulevardin sommitelmaa ja vuosien saatossa niiden rakentamiseen sekä muotoiluun vaikutti ensisijaisesti käyttötarkoitus. Helsingin yleiskaavassa 2016 todetaan että rantaviiva on ohjeellinen ja että rannat suunnitellaan julkisina uusilla rakentamisalueilla.

Viitesuunnitelmien liikenneratkaisun lähtökohta on muuttunut aiemmasta osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaiheesta, jossa autoliikenne kulki uudisrakennusten lounaispuolitse. Uuden viitesuunnitelman mukaan meren puoleinen ranta on rauhoitettu kävelijöille ja pyöräilijöille, jolloin myös sillasta saadaan kevytrakenteisempi ja sen vaikutus kaupunkikuvaan on aiempaa suunnitelmaa vähäisempi. Hietalahdenaltaan ympäristö on kuitenkin tulvariskialuetta, jolloin pitkällä aikavälillä alueelle joudutaan joka tapauksessa toteuttamaan yleistasauksen nostoja tai tulvasuojaurakenteita, joilla on väistämättä myös kaupunkikuvallisia vaikutuksia. Silta- ja tulvaporttirakenteiden sovittamiseen kaupunkikuvallisesti keskeiselle paikalle vaatii huolellista ympäristöön sovittamista ja mahdolliset ratkaisut tarkentuvat jatkosuunnittelussa. Rautatieasemalta Katajanokalle ulottunut rantarata oli käyttöaikanaan sekä näkyvä että toiminnallisesti merkittävä liikenneväylä, eikä sen vaikutus Helsingin niemen kaupunkirakenteelliseen kehitykseen ollut pelkästään

myönteinen. Radasta on toistaiseksi jäämässä Helsingin kaupunkikuvaan näkyviä muistumia (Rautatienkatujen ja Olympiaterminaalien ratakuilut, Merikadun puisto); Hietalahden rannan rata- ja kiskokoilla ei ole vastaavaa kaupunkikuvallista merkitystä.

Maankäyttö- ja rakennuslain 118 §:n mukaan rakentamisessa, rakennuksen korjaus- ja muutostyössä ja muita toimenpiteitä suoritettaessa samoin kuin rakennuksen tai sen osan purkamisessa on huolehdittava siitä, ettei historiallisesti tai rakennustaiteellisesti arvokkaita rakennuksia tai kaupunkikuvaa turmella. Tätä säännöstä sovelletaan rakennuslupavaiheessa eli asemakaavaa toteutettaessa.

### **Liikenne- ja ratatarkoitukset**

Liikennevirtojen siirtämisen uudelle sillalle Hietalahdenaltaan eteläpuolelle ei uskota sujuvoittavan alueen liikennettä, vaan aiheuttavan ainoastaan uusia pullonkauloja. Ratkaisun uskotaan lisäävän autoliikennettä alueella, mikä koetaan ongelmalliseksi niin viihtyisyyden ja kestävyuden kuin liikenteen sujuvuudenkin kannalta. Liikenne- ja ratatarkoitusten tavoitteena tulisi mielipiteiden mukaan olla alueen liikenteen vähentäminen. Kävely ja pyöräily pitäisi asettaa liikennesuunnittelussa etusijalle.

Toisaalta ollaan huolissaan siitä, että ehdotetut liikenne- ja ratatarkoitukset siirtävät liikennekuormituksen alueen muuhun katuverkkoon ja lisäävät liikenteen haittoja esimerkiksi Uudenmaankadulla. Erityisesti Bulevardin sulkemisen autoliikenteeltä pelätään aiheuttavan tällaisia vaikutuksia. Joidenkin mielipiteiden mukaan autoliikenne kuuluu Hietalahdenrantaan ja tavoitteena tulisi olla liikenteen sujuvuuden parantaminen. Liikennesuunnittelussa tulisi tutkia maanalaisia ratkaisuja yhdessä Länsisataman liikenne- ja ratatarkoitusten kanssa.

Vilkasliikenteisen autotien viereen sijoitetut kävely- ja pyöräreitit sekä oleskelualueita ei pidetä viihtyisinä melun ja ilmansaasteiden takia. Silan pohjoispuolella ei ole jalkakäytävää. Siltaa pidetään liian massiivisena ja nähdään, että se katkaisee torin ja Bulevardin yhteyden merelle. Liikennejärjestelyt tulisi suunnitella uudestaan perustuen nykyiseen ratkaisuun.

### **Vastine**

Asemakaavan lähtökohtia ja suunnittelun tavoitteita on palautteen ja viranomaisneuvottelujen perusteella muutettu siten, että luonnosvaiheen suunnitelma perustuu nykyisenkaltaiseen liikenne- ja ratatarkoitukseen. Merenranta on uudessa viitesuunnitelmassa varattu ainoastaan kävelylle ja pyöräliikenteelle. Autoliikenteen estevaikutus ja sen aiheuttamat ympäristöhäiriöt pysyvät nykyisellä paikallaan. Bulevardin läpiajoliikenteen katkaisua on tutkittu vaihtoehtoisissa liikennesuunnittelumuunnoksissa sekä toimivuustarkasteluissa, mutta kaavaluonnos perustuu Bulevardin läpiajon sallivaan, nykyverkon mukaiseen tilanteeseen ja mah-

dollinen päätös Bulevardin liikenteellisistä muutoksista tehdään myöhemmin. Bulevardin katkaiseminen autoliikenteeltä siirtäisi liikennettä enemmän Mallaskadun tunneliin ja Uudenmaankadulle.

Uuden maankäytön tuottama liikenne ei vaikuta merkittävästi kaava-alueen katujen ruuhkautumiseen. Asemakaavassa esitetty uusi maankäyttö on mahdollista toteuttaa myös nykyisiin Hietalahdenranta-kadun liikennejärjestelyihin.

Laadituissa liikennesuunnitelmavaihtoehtoissa on kehitetty Bulevardin ja Hietalahdenrannan risteystä nykyisestä jalankulkuystävällisemmäksi Hietalahdentorin ja uuden ranta-alueen välillä. Hietalahdentorin kehityksen ja uuden maankäytön myötä jalankulkijoiden määrien ennustetaan kasvavan alueella tulevaisuudessa. Suunnitteluratkaisu sujuvoittaa jalankulkijoiden kulkua Hietalahdenranta-katuyhteyden yli, joka toimii merkittävänä estevaikutuksena jalankululle. Asemakaavaluonnoksen yhteydessä laaditun liikennetarkastelun perusteella liikennesuunnitelmalla ruuhka-aikana autoliikenteen sujuvuutta heikentävää vaikutusta. Toisaalta liikennesuunnitelma edistää kestävien liikkumismuotojen edellytyksiä suunnittelualueella. Kestävien liikkumismuotojen olosuhteiden kehittäminen on katsottu kokonaisuuden kannalta tarkoituksenmukaiseksi ratkaisuksi, vaikka suunnitelmalla on myös negatiivisia vaikutuksia autoliikenteen sujuvuuteen. Maanalaisia erillisiä liikenneratkaisuja ei ole katsottu tarkoituksenmukaiseksi suunnitteluratkaisuksi hankkeessa.

Silta Bulevardin päätteellä on välttämätön, jos pyöräilyn ja kävelyn reitin halutaan jatkuvan rannan myötäisesti. Kävely- ja pyöräilysilta on mahdollista suunnitella kevytrakenteisempänä ja kapeampana kuin myös autoliikenteelle mitoitettu silta, mikä vähentää sen kaupunkikuvallisia vaikutuksia. Toisaalta altaan ympäristön tulasuojauksen edellyttää tulvaporttirakenteen toteuttamista sillan yhteyteen, mikä puolestaan saattaa vaikuttaa altaan päädyn ilmeeseen. Ratkaisut tarkentuvat jatko-suunnittelussa.

### **Rakennusten massoittelu ja arkkitehtuuri**

Lähes kaikissa mielipiteissä pidetään uudisrakentamisen volyyymiä liian suurena. Massoittelussa ei ole huomioitu ilmansuuntia ja rakennusten pelätään varjostavan Hietalahdenallasta liikaa. Toivotaan, että rakennusten varjostavasta vaikutuksesta laadittaisiin varjotutkielma ja että massoittelussa huomioitaisiin 45 asteen valokulma. Rakennusten koetaan estävän näkymiä torilta merelle liian paljon eikä niitä ei ole sovitettu ympäröivään rakennuskantaan.

Eräissä mielipiteissä huomautetaan, että jos luovutetaan tällä tavalla tontteja, niin rakennusten tulisi sijaita erillisillä tonteilla ja niillä tulisi olla eri suunnittelijat, jolloin syntyisi luontaista kaupunkikuvaa rikastuttavaa vaihtelua ja erilaiset käyttäjät saataisiin paremmin otettua huomioon.



## Vastine

Uudisrakentamisen mahdollista volyymia on tutkittu viitesuunnitelman avulla. Rakentamista on esitetty kaavaratkaisussa mahdollisimman pienelle alueelle hyvin tiiviinä ja suhteellisen korkeana, jotta Bulevardin näkymälinja merelle voidaan pitää avoimena ja Hietalahdenaltaan vesialueen koko riittävän suurena. Korkeimmillaan rakennukset ovat yhdeksänkerroksisia porrastuen alaspäin viisikerroksisiksi, jolloin ne eivät kuitenkaan ole ympäristössään poikkeuksellisen korkeita. Lähiympäristössä on useita yhtä korkeita tai korkeampia rakennuksia kuten ent. Sinebrychoffin keittorakennus torin etelälaidalla, Telakkarannan asuinrakennukset sekä osa Jätkäsaaren rakennuskannasta lahden vastarannalla.

Viitesuunnitelmaan on liitetty otteita alueen varjotutkielmasta eri vuoden- ja vuorokaudenaikoina. Esimerkiksi kevät- ja syyspäivän tasauksen aikaan uudisrakennukset varjostavat aamupäivällä Hietalahden alasta ja iltapäivällä Hietalahdenkatua korttelialueen itäpuolella. Kesäisin ilta-aurinko paistaa kuitenkin sekä Hietalahdenaltaan uudisrakennusten puoleiselle rannalle että merenpuoleiselle ranta-alueelle, mikä mahdollistaa viihtyisät illanviettopaikat ranta-alueella jatkossakin.

Uudisrakentamisen ja Hietalahdenrannan kadun toisella puolella sijaitsevan asuinrakennuksen väliin jää luonnosvaiheen viitesuunnitelmassa leveä katutila. Alustavan tarkastelun perusteella mielipiteissä toivottu 45 asteen valokulmasääntö (etäisyyden asuinhuoneen pääikkunan edessä samassa tai naapurikiinteistössä olevaan vastapäiseen rakennukseen on oltava vähintään yhtä suuri kuin vastapäisen rakennuksen korkeus huoneen lattiatasolta mitattuna.) täyttyy suhteessa ensimmäiseen asuinkerrokseen naapuritalossa.

Esitetty toivomus eri rakennusten sijaitsemisesta eri tonteilla kaupunkikuvallisen vaihtelun aikaansaamiseksi on otettu kaavamääräyksissä huomioon. Ohjeellinen tonttijako on laadittu siten, että rakennukset sijaitsevat eri tonteilla ja lisäksi julkisivujen pienillä porrastuksilla sekä määräyksellä rakennusten eri sävyisestä julkisivukäsittelystä pyritään kaupunkikuvallisen vaihtelun aikaansaamiseen. Asemakaavassa ei oteta kantaa rakennusten lupavaiheen suunnittelijoihin.

## Toimistotilan tarve alueella

Mielipiteissä kyseenalaistetaan vahvasti uuden toimistotilan tarve alueella. Todetaan, että koronapandemian jälkeen etätyö on lisääntynyt, mikä vähentää toimistotilan tarvetta yleisesti ja että lähialueella on viime aikoina muutettu toimistoja hotelleiksi ja asunnoiksi. Keskustassa uskotaan olevan jo tarpeeksi toimistoja, joista osan kerrotaan olevan tyhjillään. Myöskään liiketiloille ei koeta olevan tarvetta.

Toimitilarakentamisen ei uskota elävöittävän ympäristöä, vaan päinvastoin tekevän siitä kuolleen toimistoaikojen ulkopuolella eli iltaisin ja vii-

konloppuisin. Esitetään huoli siitä, että toimitilarakentaminen lisää auto-liikennettä, koska julkisen liikenteen saavutettavuus ei ole Hietalahdenrannassa paras mahdollinen, mikä yhdessä suunnitellun pysäköintilaitoksen kanssa ohjaa toimistotalojen työntekijöitä käyttämään autoa. Huonona esimerkkinä toimistotilan autoittavasta vaikutuksesta mainitaan Salmisaari. Eräässä mielipiteessä ehdotetaan hybridikortteleita, joissa olisi sekä toimistoja että asumista.

Liikennejärjestelyjen muutoksen ei koeta edellyttävän suunnitelmien mukaista määrää toimistorakentamista.

### **Vastine**

Hanketta edistetään kumppanuuskaavoituksella, yksityisen kiinteistökehittäjän hakemuksesta ja kehittämisvarauspäätöksen perusteella. Kyseinen toimija on erikoistunut korkean profiilin toimistotilahankkeisiin ja näkee alueen erityisen houkuttelevana esimerkiksi pääkonttoreille ja suurille yrityksille.

Koko Helsingissä tyhjän toimistotilan määrä on lisääntynyt, mutta Kampin alueella toimistotilan vuokratasot ovat taloustilanteesta huolimatta pysyneet vakaina ja vajaakäyttöasteet suhteellisen pieninä. Tästä huolimatta alueen toimistotilan määrä on, kuten mielipiteissäkin todetaan, vähentynyt merkittävästi viime vuosina, kun vanhoja toimistorakennuksia on muutettu mm. asuin- ja majoituskäyttöön. Tämän vuoksi keskustan ja kantakaupungin alueella on tarve erityisesti uudelle, nykyvaatimuksiin vastaavalle toimistotilalle. Suunnittelualueen sijainti kehittyvien asuinalueiden (Jätkäsaari, Telakkaranta, Hernesaari) lähetyvillä, meren rannalla, ravintolapalveluiden äärellä ja raideliikenteellä hyvin saavutettavalla paikalla, tekee paikasta houkuttelevan yrityksille.

Kaavaratkaisussa toimistorakennusten ensimmäisiin kerroksiin edellytetään sijoitettavaksi liike- ja asiakaspalvelutiloja. Esimerkiksi ravintolat hyötyvät sekä toimistokäyttäjistä asiakkaina, mutta palvelevat myös laajemmin alueen asukkaita ja muita käyttäjiä. Palveluiden sijoittaminen rakennuksiin auttaa pitämään alueen elävänä eri vuorokauden aikoina.

Torin alle suunnitellusta pysäköintilaitoksesta on luovuttu, eikä uudisrakennuksiin ole alustavien suunnitelmien mukaan tarkoitus sijoittaa autopaikkoja. Lähialueella on riittävästi olemassa olevia sekä suunnitteilla olevia yleisiä pysäköintilaitoksia.

### **Merellisyys ja Helsingin merellinen strategia**

Mielipiteissä tuodaan esille, että ehdotettu moottoriajoneuvoliikenteen silta ja massiiviset toimistorakennukset estävät näkymiä torilta, Bulevardilta ja rannasta merelle, minkä myötä merellisyys alueella häviää. Uuden sillan uskotaan rajoittavan Hietalahdenaltaan venesataman käyttöä. Rannan virkistysarvojen pelätään heikkenevän.

Suunnitelmien nähdään olevan Helsingin merellisen strategian vastaisia. Merellisen strategian mukaan rannoille pitäisi lisätä palveluita ja virkistystoimintoja.

Eräässä mielipiteessä toivotaan, että Hietalahdenrantaan rakennettaisiin ravintola, merikylpylä, päivittäistavarakauppa, polttoaineiden jakelupiste, sähköautojen latausasema ja logistiikkavarasto, jotka voitaisiin sijoittaa alueelle ilman meritäyttöjä tai nykyisten rakennusten purkamista.

### **Vastine**

Asemakaavan lähtökohtia on palautteen ja viranomaiskannanottojen perusteella muutettu siten, että autoliikenne pysyy nykyisellä paikallaan, mikä mahdollistaa merenrannan kehittämisen virkistykseen ja oleskelun paikkana. Uudisrakennusten kivijalkapalvelut voivat laajentaa esim. terassialueita rannan puolelle. Uudisrakennuksiin voidaan sijoittaa monia muunkinlaisia palveluita, kuten päivittäistavarakauppa, mikäli sellaiselle on alueella tarvetta.

Ranta pysyy merellisen strategian mukaisesti kaikille avoimena ja helposti saavutettavana, julkisena alueena ja sen viihtyisyyttä lisätään myös istutuksilla ja puilla. Lähemmäs veden pintaa voidaan toteuttaa alempi taso, jossa voi oleskella meren äärellä ja rantapenkereen vieressä voi olla esimerkiksi ravintolalaivoja tai kevytrakenteisiä, siirrettäviä laituritasoja.

Torialueen näkymä merensuuntaan muuttuu. Bulevardin näkymä sen sijaan pysyy entisen kaltaisena ja rannanpuolella merinäkymät säilyvät.

Sillan rakentaminen rajoittaa altaaseen pääsevien veneiden korkeutta, sillä alikulkukorkeus jää alustavien suunnitelmien mukaan vähintään 2,5–3 metriin keskivedestä.

### **Ekologinen kestävyys**

Mielipiteissä tuodaan esille, että suunnitelmissa ei huomioida ekologista kestävyttä. Uusien rakennusten tieltä jouduttaisiin purkamaan vuonna 1999 rakennettu huoltoasemarakennus, jolla on vielä runsaasti elinkaarta jäljellä. Kestävyyden näkökulmasta autoilua ei tulisi sujuvoittaa eikä pysäköintilaitosta rakentaa.

Suunnitelmissa ei oteta huomioon kaupungin julistamaa ilmastohätätilaa eikä ilmastonmuutokseen sopeutumista mainita aineistossa millään tavalla. Toimistotalojen rakentaminen aiheuttaa täysin turhia päästöjä, koska toimistotiloille ei edes kysyntää. Suunnitelmissa tulee ottaa huomioon merenpinnan nousu, myrskyt, rankkasateet ja hellejaksot.

Alueelle halutaan enemmän kaupunkivihreää eli puita ja pensaita sekä imeyttävää maanpintaa.

## Vastine

Suunnittelun lähtökohtia on muutettu osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaiheesta, eikä pysäköintilaitoksen rakentaminen torin alle ole enää suunnitelmassa. Autoliikenteen reittiä ei muuteta eikä kaavaratkaisulla siten ole juurikaan vaikutusta autoliikenteen sujuvuuteen. Sen sijaan kaavaratkaisussa toteutetaan työpaikkoja hyvin julkisella liikenteellä saavutettavalle paikalle kantakaupunkiin, mikä vähentää henkilöautolla liikkumisen tarvetta. Modernille toimitilalle kantakaupungissa on edelleen kysyntää.

Suunnitelmien muutos siten, että nykyinen rantaviiva meren puolella säilyy, vaikuttaa tarvittaviin ruoppaus- ja maatyttöjen määriin, millä puolestaan on vaikutusta aiheutuvien hiilipäästöjen suuruuteen.

Huoltoasemarakennuksen purkaminen lyhentää mielipiteen mukaisesti käyttökelpoisen rakennuksen elinkaarta. Rakennus on kuitenkin kooltaan suhteellisen pieni verrattuna kaavaratkaisun mukaiseen rakentamiseen ja siten sen jäljellä olevan elinkaaren osuus kokonaisvaikutuksesta on vähäinen.

Kaavaratkaisun aiheuttamaa hiilijalanjälkeä on arvioitu käyttäen Helsingin asemakaavojen vähähiilisyiden arviointityökalua. Kaavaratkaisun mukaisessa vaihtoehdossa kokonaisuuden vuosittainen hiilijalanjälki kerrosneliötä kohden olisi noin 25,8 kg CO<sub>2</sub>e ja vuosittainen hiilikädenjälki perustapauksessa, ilman puurakentamista, kerrosneliötä kohden noin 2,8 kg CO<sub>2</sub>e viidenkymmenen vuoden tarkastelujaksolla. Laskenta sisältää esirakentamisen, infran ja yleiset alueet, rakennukset ja tontit, energiankulutuksen sekä liikenteen.

Kaavaratkaisussa hiilipäästöjä pyritään vähentämään asettamalla uudisrakentamiselle 20 % voimassa olevia säädöksiä parempi energiatehokkuusvaatimus. Myös mahdollinen puurakentaminen vähentäisi rakennusmateriaaleista aiheutuvia hiilipäästöjä ja kasvattaisi hiilikädenjälkeä, mutta mahdollisesta puurakentamisesta ei määrätä kaavassa.

Kaavassa varaudutaan ilmastonmuutoksen aiheuttamaan merenpinnan nousuun siten, että rantarakenteen muodostavat yhtenäisen, tarvittavan tulvasuojaustason +3.4 ylittävän esteen. Myös Hietalahden altaan tulvasuojausta tutkitaan tulvaporttirakenteella jatkosuunnittelussa.

Alueen kasvillisuutta lisätään mm. puuriveillä ja istutusalueilla. Suunnitelmissa istutuksia sijoitetaan tonteille, katualueille sekä ideasuunnitelmien mukaan myös Hietalahdentorille.

### Haitat alueen nykyisille asukkaille ja toimijoille

Esitettyjen liikennejärjestelyiden uskotaan lisäävän liikennettä, mikä puolestaan lisää melu- ja päästöhaittoja alueella, erityisesti Mallaskadulla ja Uudenmaankadulla. Rakennustyömaa lisää myös raskasta liikennettä rakennusvaiheen ajaksi.

Suunniteltujen toimistorakennusten tieltä jouduttaisiin purkamaan nykyinen huoltoasema-/ravintolarakennus, joka on rakennettu vasta vuonna 1999 ja jonka ylläpitoon on investoitu paljon lähivuosina.

Näkymien Hietalahdenrannan olemassa olevista ja tulevista asuinkerrostaloista pelätään heikkenevän ja asuntojen arvon laskevan. Suunnitelmien uskotaan huonontavan viihtyisyyttä alueella, alueelle ei haluta uusia tapahtumia tai ravintoloita.

### **Vastine**

Asemakaavan lähtökohtia on palautteen ja viranomaiskannanottojen perusteella muutettu siten, että autoliikenne pysyy nykyisellä paikallaan, eikä kaavaratkaisu näin ollen juurikaan muuta lähialueeseen kohdistuvia, autoliikenteestä aiheutuvia ympäristöhaittoja. Asemakaavassa ei oteta kantaa rakennusaikaisiin järjestelyihin tai liikenteeseen.

Nykyinen huoltoasemarakennus joudutaan purkamaan, mutta uudisrakennusten ensimmäiseen kerrokseen edellytetään kaavaratkaisussa sijoitettavan moninkertainen määrä liiketilaa nykytilanteeseen nähden.

Näkyvät lähimmistä asuinkerrostaloista muuttuvat viitesuunnitelman mukaisen rakentamisen myötä. Uudisrakennusten terassointien sijoittelulla sekä katutilan riittävällä leveydellä pyritään minimoimaan haitallista vaikutusta. Uudisrakennusten aiheuttaman varjostuksen ei kuitenkaan ei katsota haittaavan merkittävästi asumisen olosuhteita.

### **Asukkaiden yms. teettämä vaihtoehtoinen viitesuunnitelma**

Alueen asukkaat ja toimijat ovat teettäneet omista lähtökohdistaan vaihtoehtoisen viitesuunnitelman alueen kehittämiseksi. Vaihtoehtoisen viitesuunnitelman ovat laatineet Arkkitehdit Soini & Horto ja Ramboll. Useassa mielipiteessä toivotaan, että alueen kehittämistä jatkettaisiin tämän viitesuunnitelman pohjalta.

Vaihtoehtoisen viitesuunnitelmassa Hietalahdenaltaan ympärille on sijoitettu pienimuotoisempaa rakentamista kuin kaupungin suunnitelmassa. Altaan ympärille on sijoitettu lähinnä ravintoloita ja muita liiketiloja. Hietalahdenranta-niminen katu on pohjoisreunastaan oikaistu, minkä avulla on saatu lisätilaa uudelle asuinrakennukselle. Hietalahdenallasta on pienennetty vähemmän kuin kaupungin viitesuunnitelmassa, tien oikaisun vaatiman tilan verran. Maantäyttöjä on kuitenkin tehty Hietalahdenlaiturin edustalla, jonne on sijoitettu toimitilarakentamista. Suunnitelmassa on osoitettu hotellirakentamista Hietalahdentorille.

Hietalahdenaltaan ylittää vaihtoehtoisessa viitesuunnitelmassa kevytrakenteinen ja avattava kävely- ja pyöräily silta. Olemassa olevan huoltoaseman/ravintolan ympäristöä on täydennysrakennettu ja rannalle on sijoitettu meriuimala ja sauna. Suunnitelmassa on pyritty lisäämään kaupunkivihreää ja oleskelupaikkoja alueella.

## Vastine

Vaihtoehtoisen viitesuunnitelman mukainen ratkaisu ei ole alueelle myönnetyn kehittämisvarauksen, eikä kaavan tavoitteiden mukainen. Suunnitelmassa esitetty rakentaminen Hietalahden pohjukassa, Sillilaiturin vieressä ei ole mahdollinen, sillä se estäisi Hietalahden telakan toiminnan. Myöskään Hietalahden torille esitettyä rakennusta ei pidetä historialliselle torialueelle soveltuvana ratkaisuna.

Vaihtoehtosuunnitelmassa ranta-alueelle sijoitettu paviljonkimainen rakennuskanta on pienimittakaavaista ja voisi näin ollen muodostaa viihtyisää ranta-aluetta. Taloudellisena yhtälönä ratkaisu vaikuttaa kuitenkin hankalalta; ranta-alueen esitetyn kaltainen uudistaminen edellyttäisi kaupungilta merkittäviä investointeja ilman uudesta rakennusoikeudesta saatavia tuloja. Myös varautuminen alueen tulvasuojaukseen jää ideasuunnitelmasta epäselväksi.

Mahdollisuutta Hietalahdenrannan kadun suoristamiselle vaihtoehtosuunnitelmassa esitetyllä tavalla tutkittiin alustavasti kehittämisvarauksen suunnittelun yhteydessä, mutta ratkaisu olisi pienentänyt Hietalahdenallasta entisestään.

Vaihtoehtosuunnitelma on ansiokas esitys alueen viherryttämisestä ja palveluiden lisäämisestä ranta-alueelle. Nämä kehittämisideat on otettu lähtökohdaksi myös kehittämisvarauksen mukaiseen ratkaisuun.

## Hietalahdenrannan kävely-ympäristö

Hietalahdenaltaan ympäristön halutaan säilyvän laadukkaana kävely- ja pyöräliikenteen ympäristönä. Ympäristöä pitäisi kehittää parantamalla nykyisiä liikennejärjestelyjä ja vähentämällä autoliikennettä.

Toimitilarakentamisen uskotaan estävän Hietalahdenaltaan ympäristön kehittämisen viihtyisänä kävely-ympäristönä. Altaan pienentämisen kannaksi pelätään pilaavan sen historiallisten arvojen lisäksi myös virkistysarvot. Pienessä altaassa veden uskotaan seisovan paikallaan ja tämän takia muuttuvan likaiseksi.

## Vastine

Asemakaavaluonnoksen mukainen ratkaisu perustuu nykyisenkaltaiseen liikennejärjestelyyn. Liikenneratkaisussa on parannettu kestävien kulkumuotojen liikkumisen edellytyksiä, joka tukee näiden kulkumuotojen käyttöä suhteessa autolla liikkumiseen. Hietalahdenranta on jatkossakin tärkeä autoliikenteen reitti, mutta torialueen pysäköintipaikat on tarkoitus poistaa alueen käveltävyiden ja viihtyisyyden parantamiseksi.

Toimitilarakentaminen ei estä alueen kehittämistä kävely-ympäristönä, vaan päinvastoin rakennusten kivijalkapalvelut ja käyttäjämäärien lisääntyminen tuo alueelle toivottua elävyyttä ja palveluita. Hietalahdenaltaan rantojen luonne muuttuu urbaanimmaksi. Altaan vesialue



pienenee, mutta sen koko on edelleen yli puolet alkuperäisestä ja altaan suuaukko merelle kasvaa nykyisestä.

### **Hietalahdentorin pysäköintilaitos**

Hietalahdentorin alle suunniteltu pysäköintilaitos jakaa mielipiteitä. Osassa mielipiteitä ideaa kannatetaan, osassa siihen suhtaudutaan neutraalisti ja osassa sitä vastustetaan.

Osa kannattaa sitä, että autopaikat saataisiin pois torilta, mutta toivotaan, että pysäköintilaitos toteutettaisiin omana hankkeenaan. Jos pysäköintilaitos mahdollistetaan tällä asemakaavalla, sen kaikki sisään- ja uloskäynnit tulee tutkia kaavan valmistelun yhteydessä, muuten se muodostaa uhkan torin kulttuurihistoriallisille arvoille.

Pysäköintilaitosta vastustetaan vedoten ekologiseen kestävyYTEEN. Henkilöautoliikennettä tulisi vähentää päästöjen vähentämiseksi, eikä pysäköintilaitoksen rakentaminen ole tähän oikea menetelmä.

Torialueen kehittämistä ja yleisemminkin oleskelupaikkojen lisäämistä kaava-alueella vastustetaan sillä perusteella, että Suomen ilmastossa ulkona oleskelu on mahdollista ainoastaan kesällä ja muun osan vuodesta oleskelualueet olisivat käytännössä autioina.

### **Vastine**

Suunnittelun lähtökohtia on muutettu osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaiheesta, eikä pysäköintilaitoksen rakentaminen torin alle ole enää suunnitelmissa. Hietalahdentorin pysäköintipaikat voidaan poistaa, sillä lähialueella on useita toteutettuja ja suunniteltuja yleisiä pysäköintilaitoksia.

Torialueen elävyyttä eri vuodenaikoina pyritään tukemaan valaistuksen suunnittelulla ja vuodenaikojen mukaan muuttuvan kasvillisuuden lisäämisellä torialueelle.

### **Veneily ja alukset**

Suunnitelmien koetaan uhkaavan sekä pienveneiden että isompien aluksien sijoittumista Hietalahdenrantaan.

Suunnitelmissa on otettava huomioon perinnelaivojen tarvitsemat laituri-alueet perinnelaivasataman toimintaa varten. Aluksien koko ja tekniikka edellyttää riittävän laituri-tilan lisäksi vähintään nykyisiä vapaata vesialuetta. Suunnitelmissa esitetyt tielinjaukset ja merentäytöt vähentäisivät liikkumistilaa merkittävästi.

Altaan kokoa ei tulisi pienentää, koska se pienentää myös pienveneiden käytössä olevaa tilaa. Kehitysvarauksen ehdoissa on mainittu, että Hietalahdenaltaan tulee säilyä pienveneellä läpikuljettavana, mikä koskee myös purjeveneitä. Uusi liikenneväylä rajoittaa venesataman käyttöä.

Kehitysvarauksen ehdoissa mainittu, että Hietalahdenaltaan tulee säilyä pienveneellä läpikuljettavana, mikä koskee myös purjeveneitä. Prosessissa ei ole ollut mukana vesiliikenteen asiantuntijoita. Vesilaki kieltää kaventamasta tai laskemasta kulkuaukkoa ilman vesitaloushankkeen antamaa lupaa.

### **Vastine**

Altaan pienentäminen ja rantareitin uusi silta rajoittavat altaaseen pääsevien veneiden määrää ja kokoa. Hietalahdenaltaan suuaukon sillan alikulkukorkeus tarkentuu jatkossa, mutta alustavan arvion mukaan alikulkukorkeus keskivedenpinnasta on 2,5–3 m, jolloin altaaseen on edelleen mahdollista päästä pienemmillä veneillä.

Aiemman vaiheen suunnitelmaa on muutettu siten, että meren puolella nykyinen rantaviiva säilyy, eikä merta täytetä. Rantalaituriin on edelleen hinaajien lisäksi mahdollista kiinnittää aluksia, mutta asemakaavassa ei oteta kantaa alusten tyyppiin tai toimintaan.

Asemakaavan lisäksi mahdollisesti tarvittava vesilupa ja rakennusluvut käsitellään erikseen.

### **Rakennusvaiheen haitat**

Suunnitelmien toteuttamisen koetaan rakentamisvaiheessa aiheuttavan merkittäviä haittoja alueen asukkaille, yritystoiminnalle ja liikenteelle. Rakennusaikaisten liikennejärjestelyjen sujuvuus on suunniteltava huolella ja alueen yrittäjien toimintaedellytykset on turvattava myös rakentamisen aikana.

### **Vastine**

Asemakaavassa ei oteta kantaa rakentamisvaiheeseen tai työmaajärjestelyihin. Hietalahdenranta-Telakkakatu on tärkeä reitti sekä auto- että raitiovaunuliikenteelle, joten työmaajärjestelyt ja vaiheistus on suunniteltava huolellisesti.

### **Lintuystävällisyys ja merenalainen ekosysteemi**

Alueelle kaivataan puiden lisäksi linnuille suojaa antavaa pensaskasvillisuutta. Osa rannasta pitää suunnitella luonnollisemmaksi eli linnuille saavutettavaksi. Vaihtoehtoisesti tarvitaan turvaramppeja kanava- ja satama-alueilla. Lasipinnat tulee käsitellä linnuille turvalliseksi. Valosaastetta on vähennettävä.

Hietalahden altaan täyttämisen pelätään tuhoavan vedenalaisen ekosysteemin.

### **Vastine**

Kaavaratkaisun tavoitteena on lisätä alueen kasvillisuutta. Mm. Hietalahdentorin ideasuunnitelmissa on tutkittu perinteisempää, kivettyyn

pintaan perustuvan vaihtoehdon lisäksi enemmän myös matalaa kasvillisuutta sisältävää vaihtoehtoa. Uusille tonteille istutusalueet on merkitty ohjeellisina ja rakennusjärjestyksen mukaisen viherkertoimen tavoitteluvun täyttämisen edellyttää uudisrakentamisessa ainakin osittaisia viherkattoja. Ratkaisut tarkentuvat jatkosuunnittelussa.

Asemakaavassa määrätään laadittavaksi valaistuksen yleissuunnitelma, jossa valaistusperiaatteet tarkentuvat. Lasipintojen käsittelystä ja valaistuksen toteutuksesta on annettu asemakaavassa Helsingin asemakaavoissa käytettävä lintuturvallisuutta koskeva yleismääräys.

Kartoitusta mahdollisista vedenalaisesta kulttuuriperinnöstä tai luontoarvoista ei ole toistaiseksi laadittu.

Luonnosvaiheen viitesuunnitelman lähtökohtana on pitäytyä nykyisen rantamuurin linjassa, jolloin mahdollisuudet suunnitella luonnonmukaisempaa ranta-aluetta ovat rajalliset. Hietalahden altaan laituritasoilla mahdollisuuksia turvarampeille voidaan tarkemmassa suunnittelussa tutkia.

### **Maaperän pilaantuneisuus ja kustannukset**

Kysytään, onko tehty selvitystä tai kustannusarviota Telakan ja Hietalahden altaan massiivisista pilaantuneen merenpohjan kunnostuskustannuksista.

### **Vastine**

Alueella on tehty alustavia maaperän- ja sedimentin haitta-aineselvityksiä. Selvitykset on laadittu asemakaavoitukseen riittävällä tarkkuudella ja niitä tullaan tarkentamaan jatkosuunnitteluvaiheiden aikana tehtävillä lisätutkimuksilla. Maaperän pilaantuneisuuden selvittämisestä ja puhdistustarpeesta sekä sedimentin pilaantuneisuuden selvittämisestä on annettu luonnoksessa kaavamääräykset. Alustavassa kustannuslaskelmassa on huomioitu pilaantuneeksi luokiteltavien sedimenttien kustannukset Hietalahdenaltaan muutosalueen osalta ja siinä on noudatettu kaupungin tavanomaisia laskentaperiaatteita ja varmuuskertoimia.

### **Suunnitteluvaraus prosessina ja kaupungin maan yksityistäminen**

Mielipiteissä kritisoidaan suunnitteluvarausta prosessina Hietalahdenrannan kaltaisella, historiallisella ja kaupunkikuvallisesti merkittävällä alueella. Tällaisia alueita ei voida luovuttaa sijoittajille, vaan historiallisesti arvokkaita kaupunkiympäristöjä tulisi kehittää asukas- ja käyttäjälähtöisesti kaupungin vetämänä. Kaupunkikuvan merkittävistä arvoista päättäminen ei kuulu HGR Property Partnersille.

Kehittämisvarauksen koetaan ohjaavan alueen kehittämistä kiinteistökehittäjän yksityisten intressien suuntaan. Kehittämisvarauksen pitäisi antaa raueta ja sen sijaan jatkaa kaavoitusta ja kehittämistä kaupunkivetoisesti, julkisen intressin mukaisesti. Aluetta tulisi kehittää pienemmissä osissa.

## Vastine

Kehittämisvaraus perustuu poliittisiin päätöksiin (varaus ja varauksen jatko) kaupunkiympäristölautakunnassa ja kaupunginhallituksen elinkeinojaostossa. Varaus ei vielä itsessään johda alueiden luovuttamiseen yksityiselle kehittäjälle vaan siitä päätetään erikseen, mikäli hanke etenee tontinvaraukseen ja -luovutukseen/-vuokraukseen. Kehittämisvarausvaiheessa kaupungin asiantuntijat ohjaavat tiiviisti suunnittelua ja arvioivat kaupunkikuvallisia vaikutuksia sekä vaikutuksia kulttuuriperintöön osana asemakaavaprosessia.

Kehittämisvarausaluetta on pienennetty sen vuoksi, että kaavaluonnosvaiheen suunnitelma pitäytyy nykyisessä rantaviivassa meren puolella ja Hietalahdentorin alle suunnitellusta pysäköintilaitoksesta on luovuttu. Torialuetta suunnitellaan nyt kaupunkivetoisesti ja se kuuluu edelleen kaava-alueeseen.

## Vuorovaikutus kaavoituksessa ja kaavaprosessi

Mielipiteissä koetaan ongelmalliseksi se, että suunnitelmia on edistetty vuorovaikutuksessa esille nousseesta voimakkaasta vastustuksesta huolimatta. Valmistelun katsotaan olevan vastoin Hallintolain 2. luvun 6. pykälän henkeä ja koetaan, että asukkaita ei kuunnella lainkaan eivätkä viitesuunnitelmat ole edistyneet Kerro kantasi -kyselyn jälkeen.

Vedotaan päättäjiin, joiden toivotaan estävän tällaiset hankkeet. Kaupungin päättävissä elimissä käyty keskustelu on tuotava näkyväksi.

Erään mielipiteen mukaan valmistelussa ei ole yksilöity hyvän järjestelmän suunnittelun menetelmiä ja sen prosesseja.

Eräässä mielipiteessä esitetään, että hanke on vastoin Perustuslain 2 luvun 20 pykälää.

## Vastine

Maankäyttö- ja rakennuslaki sekä -asetus sääntelevät kaavoitusmenettelyä ja kaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutus on toteutettu näitä säännöksiä noudattaen. Osallisille on varattu tilaisuus mielipiteensä esittämiseen. Viitesuunnitelma on muuttunut merkittävästi aiemman vuorovaikutusvaiheen jälkeen. Muun muassa liikenneratkaisua on muutettu, uudisrakennusten massoittelua on tutkittu uudelleen ja arkkitehtuuria on kehitetty monimuotoisemmaksi. Merenrannan rauhoittaminen ja torin sekä muiden julkisten alueiden kasvillisuuden lisääminen on palautteiden perusteella otettu entistä voimakkaammin lähtökohdaksi.

Rakentamisen määrää ei ole kuitenkaan pienennetty vastustuksesta huolimatta, koska alueelle pyritään löytämään kustannuksiltaan tasapainoinen ratkaisu. Pyrkimyksenä on vahvistaa alueen elinvoimaa ja viihtyisyyttä sekä lisätä työpaikkoja alueelle siten, että kaupunki saa

myös uusista tonteista riittävästi tuloja kattamaan ranta-alueen uudistamisesta ja tulvasuojauksesta koituvia merkittäviä investointikustannuksia.

Asemakaavasta saatu palaute tuodaan jokaisessa asemakaavan käsittelyvaiheessa päätöksentekijöiden tietoon.

Asemakaavaprosessi noudattaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa ilmoitettua prosessia ja saatu palaute huomioidaan mahdollisuuksien mukaan, asemakaavan tavoitteet huomioon ottaen. Asemakaavaluonnos asetetaan julkisesti nähtäville ennen sen esittelyä kaupunkiympäristölautakunnalle ja luonnoksesta voi jättää mielipiteen. Jatkossa asemakaavaehdotuksesta on mahdollista tehdä muistutus ja hyväksymispäätöksestä voi valittaa.

Perustuslain 20 §:n mukainen ympäristöperusoikeus on perustuslaissa turvattu kollektiivinen oikeus hyvään ympäristöön ja mahdollisuus vaikuttaa elinympäristöä koskevaan päätöksentekoon. Se ei kuitenkaan suoraan perusta konkreettisia oikeuksia, vaan tätä perustuslain kohtaa toteutetaan muun lainsäädännön kautta kuten esimerkiksi kaavoituksessa maankäyttö- ja rakennuslailla.

### **Sopimukset**

Mielipiteissä kyseenalaistetaan asemakaavoitus alueilla, jossa on voimassa olevia, pitkäaikaisia vuokrasopimuksia eri toimijoille.

### **Vastine**

Asemakaava ei muuta, pura tai automaattisesti irtisano voimassa olevia vuokra- tai muita yksityisoikeudellisia sopimuksia vaan niiden osalta sopimuksen osapuolet neuvottelevat erikseen. Kaupungilla on kaavoitusmonopoliinsa kuuluva oikeus kaavoittaa myös muiden kuin itsensä hallinnassa tai omistuksessa olevaa maata tarkoituksenmukaiseksi katsomallaan tavalla.

## **Yhteenveto asukastilaisuudesta 26.8.2021**

OAS-vaiheen asukastilaisuus järjestettiin verkossa ja hankkeen asiantuntijoiden lisäksi tapahtumaan osallistui n. 130 henkilöä. Tilaisuudessa keskusteltiin mm. esitetyistä liikenneratkaisuista, toimistotilan tarpeesta, rakentamisen määrästä ja kehittämisvarausprosessista. Tilaisuuden muistio on liitteenä.

## **Luonnosaineiston erillinen nähtävilläolo 6.5.–27.5.2024**

### **Yhteenveto viranomaisten kannanotoista**

Luonnosaineiston nähtävilläolo järjestettiin erikseen, jolloin viranomaisten kannanotot kohdistuivat rakentamisen volyyymiin ja sen merkittäviin kielteisiin vaikutuksiin kulttuuriympäristöön, maisemaan, merellisyyteen

ja satama-altaan historiallisiin arvoihin, uudisrakentamisen hierarkkiseen suhteeseen lähiympäristön arvokennusten kanssa, mahdolliseen vedenalaiseen kulttuuriperintöön, alueelle sopiviin toimintoihin ja satama-altaan säilymiseen venesatamana, Hietalahden torin ja kaupahallin suojeluun sekä huoltoasemarakennuksen ja Hietalahdenlaiturin kääntösillan mahdolliseen purkamiseen, torin suunnitteluratkaisuihin, kaupunkilaisten runsaaseen kielteiseen palautteeseen, pysäköintilaitoksen ja autoliikenteen reittimuutoksista luopumiseen ja rantareitin kehittämiseen, hälytysajoreitteihin ja pelastusturvallisuuteen, olemassa olevien vesihuoltolinjojen ja tunneleiden sekä tulevien hulevesien erillisviemäreiden huomioimiseen ja tilavarauksiin, yleistä kunnallistekniikkaa palvelevien ilmanvaihtohormien sallimiseen uudisrakennukseen kaavamääräyksellä, jätehuollon järjestelyjen ja huoltoväylien suunnitteluohjeistuksen huomioimiseen.

Luonnosaineistosta saatiin kannanotot seuraavilta tahoilta:

- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) vesihuolto
- Museovirasto
- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala, kaupunginmuseo
- sosiaali-, terveys- ja pelastustoimiala, pelastuslaitos

## Vastineet viranomaisten kannanottoihin

### **Vaikutukset kulttuuriympäristöön, maisemaan ja näkyymiin sekä alueelle sopivat toiminnot**

Rakentamisella on vaikutuksia Bulevardin ja Hietalahdentorin valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön alueelta avautuviin näkyymiin, mutta rakentamista ei ole osoitettu varsinaiselle RKY-alueelle. Kaupunkirakenteen historiallista sommitelmaa kunnioitetaan säilyttämällä vesipeili Bulevardi päätepisteenä sekä strategisesti tärkeät näkymät kohtisuoraan Bulevardilta Hietalahdelle sekä torin keskeltä telakalle. Rakentamisen volyyymi on pyritty sovittamaan ympäristöön huomioiden näkymälinjojen lisäksi se, että vältetään kaupungin merisiluetissa erottuvaa korkeaa rakentamista. Samalla suunnittelussa on kuitenkin huomioitu, kehittämisvarauspäätöksessä linjatun mukaisesti, että hankkeen tulisi olla kaupungin kannalta perusteltu myös kokonaistaloudellisesti. Perusteluja uudisrakentamisen kaupunkikuvallisiin ratkaisuihin on esitetty tarkemmin osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaiheen vastineissa edellä.

Ranta-alueen kehittäminen kannanotoissa esitetyllä tavalla ainoastaan matalalla rakentamisella ravintola- ja virkistyskäyttöön sekä säilyttämällä Hietalahdenaltaan alkuperäinen muoto ja venesatamatoiminta olisi mahdollista, mikäli mm. laajemman alueen tulvasuojausta ei tarvitse huomioida tai mikäli investointeja ei tarvitse kattaa tontinluovutuksella. Valmisteilla olevan asemakaavan tavoitteet ja kehittämisvarauspäätös huomioiden tämä ei kuitenkaan ole mahdollista.



Kuten kannanotoissa todetaan, asemakaavaluonnokseen tehty muutos torin alaisesta pysäköintilaitoksesta luopumisesta mahdollistaa paremmin torin kaupunkikuvallisten ja historiallisten arvojen säilymisen. Torin suunnitteluratkaisuja voidaan tarkentaa kaavaehdotusvaiheessa yhteistyössä kaupunginmuseon kanssa esimerkiksi suihkulähteen, puuistutusten ja valaisinpylväiden osalta. Asemakaavassa ei kuitenkaan määrätä yksityiskohtaisesti torin ratkaisusta vaan ne täsmentyvät toteutus suunnittelun yhteydessä.

Vedenalaisen kulttuuriperinnön selvitys on tarkoitus tehdä luonnosvaiheen jälkeen, ennen asemakaavanmuutosehdotuksen käsittelyä.

Kaavaselostusta on täydennetty huoltoasema- ja ravintolarakennuksen suunnittelijatiedoilla.

### **Liikenne, huoltoliikenne ja pelastusturvallisuus**

Asemakaavaluonnoksen yhteydessä on laadittu kaksi vaihtoehtoista liikennesuunnitelmaluonnosta kaava-alueen läheiselle katuverkolle. Liikennesuunnitelmissa esitetään Hietalahdenranta-Bulevardi risteysalueen muutoksia, joiden tavoitteena on selkeyttää laajan risteysalueen liikennejärjestelyjä sekä parantaa jalankulkijoiden olosuhteita Hietalahdentorin ja uuden ranta-alueen välillä. Toisessa liikennesuunnitelma vaihtoehdossa on lisäksi tutkittu Bulevardin katkaisua autoliikenteeltä kadun länsiosasta Hietalahdentorin kohdalta. Bulevardin läpiajon mahdollisuutta koskevasta liikennesuunnitelmaratkaisusta on tarkoituksenmukaista tehdä päätös Kampin alueen laajemman liikenneverkkosuunnitelman laatimisen jälkeen. Pelastuslaitos tullaan ottamaan mukaan liikennejärjestelyjen suunnitteluun. Pelastustoiminnan edellyttämille reiteille on jätetty riittävät tilavaatimukset uusien toimitilarakennuksien läheisyyteen. Pelastusreitit ja nostopaikkoja sekä huoltoliikenteen järjestelyjä tullaan tarkentamaan asemakaavaehdotukseen. Tarve sammutusveden saatavuudelle huomioidaan tarkemmassa jatkosuunnittelussa.

### **Yhdyskuntatekninen huolto**

Vesihuollon alustavia yleissuunnitelmia tarkennetaan asemakaavoituksen edetessä ja hulevesien eriyttäminen otetaan suunnittelussa huomioon. Hietalahdenrannan Bulevardilta etelään johtavan hulevesiviemärin purkukohtaa joudutaan siirtämään meritäyttäjien vuoksi nykyistä etelämmäksi. Uusi reitti sijoittuu K-korttelialueelle ja Hietalahdenlaiturille, eikä Hietalahdenranta-kadulle ole tarvetta rakentaa kadun suuntaisia vesihuoltolinjoja uutta maankäyttöä varten. Teknisen huollon järjestelyjen selkeyttämisen vuoksi K-korttelialueelle merkitään johtokujat vesihuoltolinjoille. Asemakaavaan lisätään HSY:n pyynnöstä määräys HSY:n tunnelin ilmanvaihtokanavan sijoittamisesta kortteliin 5002 sijoituvan rakennuksen katolle.

Jätehuollon suunnitteluohjeistukset tullaan huomioimaan jatkosuunnittelussa.

## Yhteenveto mielipiteistä

Luonnosaineiston erillisen nähtävilläolon yhteydessä saadut mielipiteet kohdistuivat alueen kulttuurihistoriallisiin, kaupunkikuvallisiin ja maisemallisiin arvoihin, uudisrakentamisen kokoon ja arkkitehtuuriin, alueen merellisen luonteen säilyttämiseen ja veneilyn olosuhteisiin, alueen virkistyskäytön kehittämiseen ja muihin alueelle toivottuihin toimintoihin, liikenne- ja pysäköintiratkaisuihin, liikenteen ja rakentamisen aiheuttamiin ympäristöhäiriöihin, varjostus- ja tuuliolosuhteisiin sekä kaupunkiympäristön ylikuumentumiseen, asuntojen arvon laskuun ja alueen sosioekonomisen rakenteen muutokseen, toimisto- ja liiketilojen tarpeellisuuteen, hankkeen ekologiseen kestävyYTEEN ja alueen luontoarvoihin sekä selvitysten puutteellisuuteen (mm. luonto- ja liikenneselvitykset).

Kirjallisia mielipiteitä saapui 58 kpl.

## Vastineet mielipiteisiin aihepiireittäin

### Kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot

Lisärakentamisen ja meritäyttöjen katsotaan turmelevan historiallisesti, maisemallisesti ja kaupunkirakenteellisesti merkittävän alueen arvot. Alue sijaitsee Suomenlinnan maailmanperintökohteen aluerajauksen sekä Helsingin empirekeskustan ja kivikaupungin välissä. Ranta on Boulevardin ja torin valtakunnallisesti arvokkaan RKY-alueen sekä yleisten alueiden arvoympäristöjen jatkoa – Esplanadi-Bulevardi-akselin toinen päätepiste. Myös kulttuuriympäristöviranomaiset vastustavat hanketta. Lisäksi Hietalahdenrannasta on tehty rakennusperintölain mukainen suojeluesitys ja alueelle on esitetty myös vaarantamispäätöstä. Perustuslaki edellyttää kaikilta vastuuta luonnosta ja sen monimuotoisuudesta, ympäristöstä ja kulttuuriperinnöstä.

Rakentamista pidetään liian massiivisena kyseiseen paikkaan ja rakennusten katsotaan olevan liian korkeita ja poikkeavan vallitsevasta yleisestä korkotasosta alueella. Sitä, että Telakkarantaan on rakennettu korkeita asuintaloja, ei pidä käyttää perusteluna pilaamaan loppuakin aluetta.

Mielipiteissä muistutetaan, että Hietalahdenallas on historiallinen, jo 1800-luvun alussa muotonsa saanut historiallisesti arvokas kaupunkitila, jota ei tulisi pienentää esitetyllä tavalla. Altaan muuttaminen kanavamaiseksi ja lisärakentaminen muuttaisi jäljelle jäävän satamaaltaan luonteen aivan täysin nykyisestä maisemallisesti avoimesta suljetuksi heikentäen alueen merellisyyttä. Alkuperäinen rantaviiva tulisi säilyttää. Lisäksi joissakin mielipiteissä epäillään, että rakentamisvaiheessa täytöt laajentuisivat entisestään uusimmissa viitesuunnitelmissa.

Kaupunkitilan luonteen pysyminen avoimena ja merimaiseman näkymien torille nähdään alueen keskeisenä ominaispiirteenä samoin kuin näkymät historialliselle telakka-alueelle. Hietalahden torin historiallinen asema kaupunkirakenteellisesti puistoakselin päätteenä meren rannalla

on vaalittava ominaispiirre. Hietalahdenkannaksen ja entisen Satamaradan vanhan linjauksen hahmottumisen häviämistä pidetään valitettavana. Bulevardin kapean näkymälinjan pitämistä avoimena ei pidetä riittävänä vaan aluetta katsotaan monesta muustakin suunnasta.

Mielipiteissä tuodaan esiin myös näkökulma, että Hietalahdenrantaa pitkin tuleva reitti on Jätkäsaaren terminaalista tulevien turistien suosiolla, jolloin avoimen satama-altaan ja purjeveneiden maisemallinen merkitys on tärkeä.

Suunnitelman ei katsota vaalivan alueen rakennettua ympäristöä lain edellyttämällä tavalla, eikä yritysten toimitilarpeilla voida perustella historiallisten arvojen turmelemista.

Torialueen kunnostaminen sen historiallisia arvoja kunnioittaen ja pysäköinnin poistaminen sieltä sai mielipiteissä kuitenkin osittain kannatusta.

### **Vastine**

Rakentamisella on vaikutuksia Bulevardin ja Hietalahdentorin valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön alueelta avautuviin näkymiin, mutta rakentamista ei ole osoitettu varsinaiselle RKY-alueelle. Hankkeella ei ole vaikutuksia Suomenlinnan suojavyöhykkeeseen. Kaupunkirakenteen historiallista sommitelmaa kunnioitetaan säilyttämällä vesipeili Bulevardi päätepisteenä sekä strategisesti tärkeät näkymät kohtisuoraan Bulevardilta Hietalahdelle sekä torin keskeltä telakalle. Rakentamisen volyymi on pyritty sovittamaan ympäristöön huomioiden näkymälinjojen lisäksi se, että vältetään kaupungin merisiluetissa erottuvaa korkeaa rakentamista. Samalla suunnittelussa huomioidaan, kehittämisvarauspäätöksessä linjatun mukaisesti, että hankkeen tulisi olla kaupungin kannalta perusteltu myös kokonaistaloudellisesti. Perusteluja uudisrakentamisen kaupunkikuvallisista ratkaisuista on esitetty tarkemmin osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaiheen vastineissa edellä.

Ranta-alueen kehittäminen mielipiteissä esitetyllä tavalla ainoastaan matalalla rakentamisella tai kokonaan avoimena sekä säilyttämällä Hietalahdenaltaan alkuperäinen muoto ja koko olisi mahdollista, mikäli laajemman alueen tulasuojausta ei tarvitse huomioida tai mikäli investointeja ei tarvitse kattaa tontinluovutuksella. Valmisteilla olevan asemakaavan tavoitteet ja kehittämisvarauspäätös huomioiden tämä ei kuitenkaan ole mahdollista.

Alueelle tehty rakennussuojeluesitys on tiedossa ja otetaan huomioon asemakaavan valmistelun yhteydessä.

Maisemallisia muutoksia ei perustella ainoastaan toimitilarakentamisella vaan asemakaavan tavoitteena myös julkisten ulkotilojen laadun parantaminen, palvelujen lisääminen, kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen sekä ilmastonmuutoksen vaikutuksiin sopeutuminen.

## Rakennusten massoittelu ja arkkitehtuuri

Yleisesti ottaen alueelle rakentamista vastustetaan ja viitesuunnitelman rakennuksia pidetään liian korkeina, laatikkomaisina ja rumina. Uusi rakentaminen rinnastuu ennemmin Ruoholahden tai Kalasataman rakentamiseen ja erottaisi toteutuessaan alueen kantakaupungista. Rakennustyyllissä toivottaisiin otettavan mallia perinteisemmistä kaupunkitaloista tai Telakkarannan kattomuodoista, eikä julkisivumateriaalin sävyvaihteluita tai terassoiteja pidetä riittävinä tuomaan mielenkiintoa tylsään arkkitehtuuriin. Rakennusten julkisivuja pidetään liian tummina ja toivotaan vaaleampia tai valkoisia rakennuksia. Julkisivumateriaaliksi ehdotetaan myös puuta. Mielenpitoisissa oli myös joitakin suunnitelmien toteuttamista kannattavia näkökulmia.

Mielenpitoisissa tuodaan esiin, että Helsingissä perinteisesti rakentamisen tehokkuus vähenee rantaa kohden ja uusi Telakkarannan alue myös madaltuu kohtuu allasta, eikä nyt esitetty viitesuunnitelma 9-kerroksisine rakennuksineen noudata tätä periaatetta. Muissa maailman kaupungeissa ranta-alueita ei pilata vastaavalla tavalla toimistorakennuksilla ja meritäytöillä.

Joidenkin mielestä luonnosvaiheen suunnitelmat ovat aiemmin esitettyä huonompia, kun kerrosluku on kasvanut. Suurimmassa osassa mielenpitoisista esitetään, että rakentamisen kerrosal määrää pitäisi vähentää ja korkeutta tulisi rajoittaa merkittävästi esitettyä matalammaksi, esim. enintään kolmeen kerrokseen tai että torniosien tulisi olla hoikempia ja matalampia. Mielenpitoisissa ihmetellään, miksi rakentamisen massiivisuus on kasvanut elinkeinojaoston päätöksessä edellytetystä paremmasta sovittamisesta kaupunkikuvaan. Eräässä mielenpitoisessa nähdään, että viitesuunnitelmaa korkeammallekin rakentamiselle olisi esteettiset ja tehokkuuteen liittyvät perusteet, eikä kerroslukua tulisi rajoittaa alle 40:een.

Kaupunkiympäristön pelätään muuttuvan epäviihtyisäksi, kylmäksi ja kovaksi ympäristöksi rakentamisen myötä. Rakennusten muodostamaa muuria torin suuntaan pidetään kaupunkikuvassa vieraana elementtinä.

Toimistorakennusten pelätään rumentavan näkymiä läheisistä asuintaloista ja Clarion-hotellista katsoen.

Mielenpitoisissa muistutetaan, että Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan asemakaavan tulisi ohjata rakentamista ja muuta maankäyttöä paikallisten olosuhteiden, kaupunki- ja maisemakuvan edellyttämällä tavalla, mutta suunnitelma on voimakkaassa ristiriidassa tämän kanssa.

### Vastine

Uudisrakennusten arkkitehtuuria ja massoittelua on kehitetty osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaiheen jälkeen mm. korkeusvaihtelulla, porrastuksilla, julkisivumateriaalin sävyvaihteluilla sekä viherkatoilla.

Muutosten tavoitteena on vähentää mielipiteissä kritisoitua laatikkomaisuutta ja rakennusrintaman muurimaisuutta. Tavoitteena on kuitenkin edelleen tiivis ja tehokas toimitilarakentaminen, minkä vuoksi rakennusten volyymeja ei ole palautteen perusteella pienennetty. Viitesuunnitelmassa on esitetty tarkempia tutkielmia mahdollisista julkisivujen ikkunajaosta sekä profiloinneista. Asemakaavassa ei kuitenkaan yksityiskohtaisesti määrätä julkisivukäsittelystä vaan ainoastaan edellytetään laadukasta toteutusta paikalla muuratusta tiilestä, jonka sävy vaihtelee vierekkäisissä rakennuksissa. Asemakaavaluonnoksessa ei ole määrätty, että julkisivujen tulisi olla vaaleita, koska lähiympäristössä on käytetty myös paljon punatiiltä sekä erivärisiä rappauksia, ja ympäristöön sovittamisessa voi olla monia ratkaisuja. Julkisivujen sävy on tarkoituksenmukaista ratkaista rakennuslupavaiheessa.

Perusteluja uudisrakentamisen kaupunkikuvallisista ratkaisuista on esitetty tarkemmin osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaiheen vastineissa edellä.

### **Liikeneratkaisut**

Lisärakentamisen ja pääosin henkilöautolla liikkuvien toimistotyöntekijöiden uskotaan lisäävän autoliikenteen määrää. Julkisella liikenteellä heikosti saavutettavalla paikalla 3 000 työpaikan arvioidaan lisäävään liikennettä merkittävästi ja kaavaluonnoksen liikenneselvitysten paikansapitävyyttä epäillään. Lisääntyvän liikenteen pelätään ruuhkauttavan entisestään jo nyt heikosti toimivaa Telakkakatua ja heikentävän alueen liikenneturvallisuutta. Yhteisvaikutus Hernesaaren ja Jätkäsaaren lisääntyvien liikennemäärien kanssa nähdään ongelmana. Bulevardin liikennejärjestelyistä ja keskustatunnelin rakentamisesta tulisi mielipiteiden esittäjien mielestä tehdä päätökset ennen rakentamista.

Mielipiteissä muistutetaan, että kaupunginhallituksen elinkeinojaosto päätti jatkovarauksen yhteydessä, että ”jatkosuunnittelussa on kiinnitettävä huomiota erityisesti alueen liikennejärjestelyihin. Suunnitelmia alueen tuleviksi liikennejärjestelyiksi on syytä tarkentaa niin, että ranta-alue jää paremmin käytettäväksi kävelyyn ja oleskeluun. Samalla on varmennettava Etelä-Helsingin ja Helsingin telakan riittävät liikenneyhteydet”. Hernesaaren asemakaavaa koskevassa korkeimman hallinto-oikeuden päätöksessä puolestaan edellytetään, että suunnittelussa eliminoidaan etukäteen kohtuuttomat ruuhkatilanteet. Hietalahdenrannan ja Telakkakadun uudistamisessa on jo heikennetty katujen välityskykyä ja Hietalahdenrannan rakentaminen lisää liikennettä, jolle ei ole enää katuverkossa tilaa.

Telakkakadun nykyisiä järjestelyitä pidetään osassa mielipiteitä hankalina jalankulkijoille ja erityisesti pyöräilijöille. Valo-ohjaamattomia suojaiteita pidetään vaarallisina. Uusien järjestelyiden pelätään pahentavan tilannetta entisestään. Toimistorakentamisen epäillään muodostavan entistä suuremman estevaikutuksen jalankulkijoiden näkökulmasta torin ja ranta-alueen väliin. Mielipiteiden mukaan meren puolen kävely- ja pyöräily-yhteys altaan yli on toteutettavissa ilman uudisrakennuksiakin.

Mielipiteissä pidetään hyvänä, että Hietalahdenlaituria kehitetään kävelylle ja pyöräilylle, mutta lisäksi todetaan, että kulkumuodot pitäisi erottaa toisistaan sekä huomioida reitin esteettömyys ja talvikunnossapito. Mielipiteissä myös kysytään, miten pitkälle uutta pyöräliikenteen linjasta pääsee joutumatta autoliikenteen viereen.

Toiset mielipiteen esittäjät taas näkevät, että alue on jo pitkään ollut osa tiivistä ja käveltävää kantakaupunkia, eikä muutoksille ole tarvetta. Kaupungin investoinnit kevyenliikenteen reitteihin nähdään turhana, koska Hietalahdenranta-katua on uudistettu jo hiljattain ja kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita pidetään jo nykyisellään hyvinä.

Joissakin mielipiteissä kritisoidaan sitä, että alun perin kaavaratkaisun tavoitteeksi esitetty liikenteen siirto kauemmas torista ja asuintaloista ei toteudu. Myös Hietalahdentorin alle alun perin suunnitellun parkkihallin jättämistä pois suunnitelmasta kritisoidaan ja katsotaan, että suunnitelman keskeiset perusteet eivät toteudu. Toisissa mielipiteissä edellä mainittuja muutoksia pidetään parannuksina OAS-vaiheeseen.

Alueen pysäköintiratkaisuja ei pidetä riittävinä erityisesti, kun Hietalahdentorin pysäköintipaikat poistetaan. Pääkonttoritason toimistotalojen katsotaan edellyttävän omia pysäköintitiloja. Mielipiteissä muistutetaan, että alueella on nykyisin niukasti kadunvarsipaikoitusta ja paljon lyhytkaista pysäköintiä ja poistuvat pysäköintipaikat tulisi korvata uusilla.

Yhdessä mielipiteessä kannatetaan Bulevardin muuttamista joukkoliikennekaduksi tai vain raitiovaunuliikenteelle sekä esitetään, että Lönnrotinkatu muutettaisiin yksikaistaiseksi kauppahallin takana leveämmän jalkakäytävän mahdollistamiseksi sekä Lönnrotinkadun nopeusrajoituksen laskemista 10 km/h alueella toimivan päiväkodin läheisyydessä. Mielipiteessä ehdotetaan suojateiden lisäämistä, leventämistä ja/tai korottamista useaan kohtaan liikennesuunnitelmassa. Samalla kysytään, onko bussipysäkillä uutta paikka.

## **Vastine**

Asemakaavaluonnoksen yhteydessä on laadittu liikenneselvitys, jossa on arvioitu uuden maankäytön tuottamia liikennemääriä sekä uusien liikennejärjestelyiden vaikutuksia katuverkon sujuvuuteen. Selvityksen perusteella kaavoitettava uusi maankäyttö ei tuota merkittävästi uutta autoliikennettä. Maankäytön tuottamat liikennemäärät jakautuvat useille eri kaduille, jolloin liikennemäärien kasvu yksittäisillä kaduilla jää vähäiseksi. Ihmiset saapuvat ja poistuvat alueelta eri kulkumuodoilla eri suuntiin eri aikoihin, jolloin vaikutukset jäävät vähäiseksi jopa vuorokauden vilkkaimpien aamu- ja iltaruuhkan aikana. Laaditun selvityksen liikenne-ennusteissa on huomioitu myös läheisen Hernesaaren ja Jätkäsaaren uuden maankäytön toteutuminen.

Asemakaavaluonnoksen yhteydessä on laadittu kaksi vaihtoehtoista liikennesuunnitelmaluonnosta kaava-alueen läheiselle katuverkolle. Li-



kennesuunnitelmissa esitetään Hietalahdenranta-Bulevardi risteysalueelle muutoksia, joiden tavoitteena on selkeyttää laajan risteysalueen liikennejärjestelyjä sekä parantaa jalankulkijoiden olosuhteita Hietalahdentorin ja uuden ranta-alueen välillä. Liikennejärjestelyiden muutoksilla on kehitetty pyöräliikenteen reittejä yhtenäisemmiksi, johdonmukaisemmiksi ja turvallisemmiksi. Liikennejärjestelyiden muutoksilla on kuitenkin autoliikenteen kapasiteettia heikentävää vaikutusta Bulevardin ja Hietalahdenrannan liittymässä, joka voi aiheuttaa autoliikenteen toimivuuden heikkenemistä nykyisiin liikennejärjestelyihin verrattuna ruuhkatuntien aikana. Liikenne-ennuste ei kuitenkaan huomioi täysimääräisesti ihmisten käytöksen muutosta ruuhkautumistilanteessa. Todellisuudessa ruuhka-aika voi pidentyä sen sijaan, että nykyisen ruuhkatuntin tilanne pahenee. Laadittujen liikennesuunnitelmien lisäksi asemakaava mahdollistaa nykyisten liikennejärjestelyiden säilyttämisen läheisillä kaduilla.

Hietalahdenrannasta on poistettu yksi valo-ohjaamaton kahden ajokaistan ylittävä suojatie. Hietalahdenkadulla oleva valo-ohjaamaton suojatie on suunniteltu liikennevalo-ohjatuksi. Muiden Hietalahdenrannassa olevien valo-ohjaamattomien suojateiden kohdalla nykyisten ajokaistojen leveyttä on kavennettu nykyisestä. Kapeammat ajokaistat lyhentävät jalankulkijoiden kadunylitysmatkaa ja tukevat kadun 30 km/h nopeusrajoitusta. Köydenpunojankadun ja Hietalahdenrannan risteysalueelle on toteutettu ylijatkettu jalkakäytävä. Muutoksien on arvoitu parantavan jalankulkijoiden liikenneturvallisuuksi nykyisiin liikennejärjestelyihin nähden.

Uuden toimitilarakentamisen pysäköinti on suunniteltu järjestettävän Kaartin lasaretin korttelin tulevassa yleisessä pysäköintilaitoksessa ja muissa lähialueen markkinaehtoisesti toimivissa laitoksissa. Hietalahdentorin kehittämisen yhteydessä torin pysäköintipaikat poistuisivat. Torin pohjoispuolella sijaitsevaan Kaartin lasaretin kortteliin on uudella asemakaavalla (hyväksytty kaupunginvaltuustossa 16.6.2024) mahdollistettu yhteensä enintään 450 uuden autopaikan toteutuminen korttelin alla sijaitsevaan pysäköintilaitokseen. Torilta poistuville autopaikoille ei ole järjestettävissä korvaavaa tilaa katutasossa. Hietalahdentorin alle suunniteltavasta pysäköintilaitoksesta on luovuttu sillä toteuttaminen olisi rakennusteknisesti erittäin vaativaa ja kallista. Pysäköintilaitoksen toteutusedellytykset ovat huomattavasti suotuisimmat Kaartin lasaretin korttelissa. Pysäköintilaitoksen rampeilla olisi lisäksi kaupunkikuvaa heikentäviä vaikutuksia torin ympäristössä.

Asemakaavaluonnoksen yhteydessä laaditussa toisessa liikennesuunnitelmavaihtoehdossa on tutkittu Bulevardin katkaisua autoliikenteeltä kadun länsiosasta Hietalahdentorin kohdalta. Bulevardin katkaisu ajoneuvoliikenteeltä parantaisi jalankulun olosuhteita Hietalahdentorin eteläreunalla. Kadun katkaisu siirtäisi autoliikenteen painopistettä viereisille katuyhteyksille. Bulevardin läpiajon mahdollisuutta koskevasta liikennesuunnitelmaratkaisusta on tarkoituksenmukaista tehdä päätös Kampin alueen laajemman liikenneverkko-suunnitelman laatimisen jäl-

keen. Lönnrotinkatu toimii autoliikenteen osalta tällä hetkellä opastetuna reittinä ulos keskustasta lännen suuntaan. Lönnrotinkadun ajo-kaistojen määrää on perusteltua tarkastella samassa yhteydessä verkollisessa suunnitelmassa. Verkollisen laajemman suunnitelman jälkeen on perusteltua tarkastella myös Lönnrotinkadun jalankulkijoiden ylitysjärjestelyjä. Lönnrotinkadun 30 km/h nopeusrajoitus perustuu kaupunginhallituksen hyväksymiin koko kaupunkia koskeviin nopeusrajoitusten periaatteisiin.

Hietalahdenrannassa olevan bussipysäkin tarvetta ja vaihtoehtoja sijaintia tutkitaan jatkossa.

Laadittuja suunnitelmia on tarkennettu kaavoituksen OAS-vaiheen jälkeen. Ajoneuvoliikenteen katuyhteyttä ei esitetä enää siirrettäväksi merenrantaan. Nyt laaditussa suunnitelmassa ajoneuvoliikenteen pääyhteys kulkisi nykyisen Hietalahdenkadun mukaisella reitillä Hietalahden torin vieressä. Meren rantaan sijoitettava katuyhteyttä ei ole katsottu enää perustelluksi ratkaisuksi OAS-vaiheessa saadun asukaspalautteen ja Telakalta saatujen tarkentuneiden lähtötietojen perusteella. Kaupunginhallituksen elinkeinojaosto on 15.5.2023 päättänyt, että ranta-alue tulisi suunnitella käytettäväksi paremmin kävelyyn ja oleskeluun. Ajoneuvoliikenteen pääyhteyden säilyttäminen nykyisellä linjauksella parantaa merenrannassa kulkevan jalankulun ja pyöräilyn reitin viihtyisyyttä verrattuna OAS-vaiheen suunnitelmiin. Uusi jalankulun ja pyöräiliikenteen siltayhteys Hietalahdenlaiturille täydentää Helsingin rantoja kiertävää virkistysreittiä parantaen ranta-alueen oleskelun ja kävelyn viihtyvyyttä. Uusi silta kytkee Hietalahdenrannan voimakkaammin Telakkarannan rakennettuun ranta-alueeseen. Ranta-alueella sijaitsevaa yhteyttä pitkin pääsee kulkemaan aina Munkkisaarenkadulle asti. Jalankulkua ja pyöräliikennettä ei ole rannassa eroteltu toisistaan yhteisen ranta-alueen ilmeen vuoksi. Reitti palvelee erityisesti virkistyskäyttöä pyöräiliikenteen pääreittien sijaitessa Hietalahdenranta -katuyhteydellä. Siltaa ei olla suunnittelemassa avattavana, vaan veneet kulksivat sillan alitse.

### **Toimisto- ja liiketilan tarve alueella, toiminnallisesti monipuolinen kaupunkirakenne sekä alueen nykyinen käyttöaste ja käyttäjämäärät**

Mielipiteiden mukaan alueella on jo riittävästi toimistotilaa. Lisäksi etätyöskentelyn ennustetaan lisääntyvän entisestään, mikä vähentää toimistotilan tarvetta. Toimitilan käytön murroksen katsotaan lisäävän suunnitelman epävarmuutta etenkin, kun kaupungissa tyhjillään olevien toimistojen määrä on suuri ja kasvussa ja lisäksi lähialueella ollaan muuttamassa tyhjiilleen jääneitä toimitiloja asumiseen. Lisäksi kaupunki on kaavoittanut runsaasti uutta toimitilaa esimerkiksi Pasilaan ja Kalasatamaan, mikä vähentää kysyntää keskustassa. Hietalahdenrantaa ei nähdä toimistokysynnän kannalta keskeiseksi alueeksi ja sen saavutettavuus on heikko. Toimistokysynnästä tulisi esittää selvitys. Myös kivi- ja jalkapalveluiden menestymistä uudisrakennuksissa epäillään.

Mikäli toimistotiloille on kysyntää, tulisi tähän tarpeeseen vastata kehittämällä nykyisin tyhjiillään olevia tiloja.

Suunnittelualueen katsotaan olevan luonteeltaan osa asuinalueetta eikä se sovi toimistoille. Toimistoalueet eivät tuo elämää alueelle vaan hiljennävät työaikojen ulkopuolella. Toimistotyöntekijät eivät tarvitse merinäköalaa.

Ruoholahtea tai Hernesaarta pidetään parempana sijaintipaikkana toimistorakentamiselle.

Ympäristöön on jo rakennettu uudisrakennuksia ja tulossa on vielä muitakin, joten uudisrakentamiselle ei tässä paikassa nähdä tarvetta. Alue on jo nyt tehokkaassa käytössä läpikulkupaikkana ja kesäillan viettopaikkana. Ympäristössä on runsaasti kivijalkapalveluita, sekä monipuolista toimintaa eikä käyttäjämäärien lisääminen ole tarpeellista tai toivottavaa. Myös Hietalahdentorin tapahtumakäytön lisäämistä vastustettiin.

Mielipiteissä epäillään myös, muutetaanko asemakaavaa heti valmistumisensa jälkeen asuinkaavaksi, kun huomataan, ettei toimistoneliöille ole kysyntää.

### **Vastine**

Helsingin väestö kasvaa ja tämä edellyttää uusien asuntojen rakentamisen lisäksi myös työpaikkojen lisäämistä. Uudet toimitilat on kannattavaa rakentaa alueille, joissa ihmiset haluavat työskennellä, asua ja oleskella. Toimitilojen tilankäyttö on tehostunut ja lisääntynyt etätyö on muuttanut työssäkäyntiä, mutta keskustassa ja kantakaupungissa on edelleen kysyntää uudenaikaisille toimistotiloille. Toimistojen sijainti on noussut yhä keskeisemmäksi kysymykseksi samoin, kuin esimerkiksi tilojen edustavuus, muunneltavuus ja energiatehokkuus. Osa vanhoista toimistorakennuksista ei ole helposti muunnettavissa nykyvaatimukset täyttäväksi toimitilaksi, jolloin niitä on konvertoitu esim. asumiseen tai hotelleiksi. Samalla kuitenkin on huolehdittava, että kaupunkirakenne pysyy toiminnallisesti monipuolisena ja uutta toimitilaa saadaan myös sellaisille paikoille, jonne yritykset ovat halukkaita sijoittumaan.

Kehittämisvarauksen saajan näkemyksen mukaan asemakaavoitettava alue soveltuu erinomaisesti esim. suurempien yritysten tai pääkonttoreiden käyttöön. Vastaavanlaisia tontteja on Helsingissä rajallisesti. Alue ei ole raskaan raideliikenteen asemien välittömässä läheisyydessä, mutta kohteen joukkoliikennesaavutettavuus on silti melko hyvä tulevaisuudessa tiheän raitiovaunuliikenteen ansiosta. Hernesaaren ja Maria 01 -kampuksen rakentamisen alkaessa sekä Jätkäsaaren rakentamisen jatkuessa Hietalahdenrannan sijainti muuttuu keskeisemmäksi ja toimitilarakentaminen mahdollistaa Helsingin tavoittelemaa sekoituttua kaupunkirakennetta myös kantakaupungin lounaisosiin.

Kivijalkapalvelut hyötyvät myös monipuolisesta kaupunkirakenteesta, jossa sekä asukkaita että työntekijöitä riittää asiakkaiksi. Asemakavassa määrätään ensimmäiset kerrokset pääosin liiketilaksi, mikä varmistaa alueen elävyyden myös ilta-aikaan. Mahdollisuutta kaavoittaa alue osin tai kokonaan asuinkäyttöön voidaan myös tarvittaessa tutkia, mikäli esitetulle määrälle toimitilaa ei jatkossa nähdä tarvetta.

### **Merellisyys ja Helsingin merellinen strategia sekä veneilyn ja telakkatoiminnan olosuhteet**

Hanke ei toteuta Helsingin merellistä strategiaa esim. virkistysreittien tai rantojen ekologisen laadun turvaamisen osalta. Helsingin rantareittiä ja -alueita tulisi kehittää yhtenäiseksi kokonaisuudeksi virkistyskäyttöön, eikä toimistorakentaminen kuulu rannoille. Rakennukset sulkevat merenrannan lähialueen asukkailta, eikä pelkkä pyörä- tai kävelytie meren ääressä vastaa merellisen strategian tavoitteisiin. Bulevardin virkistysreitit tulisi jatkaa Telakkakadun ja altaan ympäristön kautta Eiranrantaan asti. Mielipiteiden mukaan merellisessä Helsingissä merta ei pitäisi täyttää ollenkaan ja satama-altaan pitäisi säilyä avarana veneiden katselupaikkana.

Telakkatoiminta, kuivatelakka-allas, Hietalahdenlaiturin perinnelaivat sekä hinaajat ovat tärkeä osa merellistä maisemaa, eikä sen näkyvyyttä tulisi heikentää.

Lahden venesatama elävöittää aluetta ja ylikulkureitti estäisi sen käytämisen, eikä siltä toimisi myöskään avattavana. Joissakin mielipiteissä ehdotetaan kääntösiltaa. Altaan täyttäminen ja sulkeminen estäisi pääsyn purjeventeilä, isommilta huviveneiltä sekä vesiliikenteen pysäkillä. Rakentaminen poistaisi myös rantaravintoloiden ja ravintolalaivojen laituri- ja paikkoja.

Mielipiteissä korostetaan, että telakka toimii jo nykyisellään ahtaissa olosuhteissa ja rakentaminen voi vaarantaa toiminnan. Joissakin mielipiteissä esitetään, että telakan toiminta alueella tulisi lopettaa, jolloin voitaisiin ja keskittää rakentaminen sen alueelle.

### **Vastine**

Kaupungin tavoitteena on pitää merenrannat julkisina ja varmistaa rantoja kiertävän reitin jatkuvuus, saavutettavuus ja viihtyisyys. Rantareitin virkistyskäyttö ei poissulje mahdollisuutta tutkia myös rakentamista ranta-alueille reitin varrelle. Suunnitelmassa turvataan virkistysreittien jatkuvuus.

Suunnitelmassa on osoitettu meren puolelle leveä jalankulun, pyöräilyn, viherrakentamisen ja oleskelun tarpeisiin varattu laiturialue ja lisäksi altaan reunojen laatutasoa kohennetaan. Uudisrakennusten kivi- ja jalkapalvelut tukisivat osaltaan ranta-alueiden elävyyttä ja tarjoaisivat mahdollisuuksia myös pysähtymiseen ja istuskeluun.

Rakentaminen muuttaa nykyisellään avaria näkymiä suljetummaksi, mutta ympäristön viihtyisyyteen kiinnitetään erityistä huomiota julkisten ulkotilojen laadukkaalla toteutuksella ja lisäämällä alueelle katupuita ja muuta kaupunkivihreää.

Rantareitin jatkuvuus edellyttää sillan rakentamista jalankulkijoille ja pyöräilijöille, joten kookkaampien veneiden pääsy altaaseen estyy, koska siltaa ei voida toteuttaa avattavana tai kovin jyrkkänä ja korkeana. Tämä ei kuitenkaan ole seurausta uudisrakentamisesta vaan rantareitin toteuttamisesta. Jatkosuunnittelussa tutkitaan myös tulvaporktirakenteiden toteuttamista sillan yhteyteen.

### **Ilmastopäästöt, ekologinen kestävyys ja luontoarvot**

Mielipiteissä muistutetaan, että uudisrakentamisen, ruoppauksen ja maansiirtojen kasvihuonepäästöt ovat merkittäviä. Kaavaluonnoksen mukaisen rakentamisen ekologista kestävyttä epäillään ja todetaan, että ekologista kestävyttä ja luontovaikutuksia, mukaan lukien vaikutuksia vedenalaiseen luontoon, tulisi arvioida perusteellisesti ennen päätöksentekoa.

Hiilijalanjäljen laskenta on esitetty vaikeaselkoisesti tai sitä ei ole löydetty materiaaleista lainkaan. Vertailualueita vähäisemmän autoliikennesuorituksen vaikutuksen suuruus päästöihin tulisi arvioida ja kertoa, mistä maa-aines täyttöjä varten on tarkoitus tuoda alueelle.

Kasvillisuuden osalta nykyinen ruderaattialue hävitetään, eikä kaavaluonnos ota huomioon Bulevardin viheryhteyden jatkuvuutta ja ekologista kytkeytyvyyttä. Mielipiteissä myös kiitellään torin viitesuunnitelmassa esitettyjä puuistutuksia ja hulevesien imeyttämisalueita.

Mielipiteissä tuodaan esiin useita lajihavaintoja, mm. lepakoista ja linnuista, joiden tulisi vaikuttaa suunnitteluun ja selvitysten laatimiseen.

Asemakaavaluonnoksessa tulee edellyttää viherkattoja ja asettaa laadullisia vaatimuksia kasvilajeille.

Huoltoaseman kohdalle tulisi tehdä puistoalue. Toisissa mielipiteissä toivotaan alueelle monilajista, esim. ketokasvillisuutta ja tosissa esimerkiksi nurmikkoja, kirsikka- ja koristeomenapuita.

### **Vastine**

Kaavan toteuttamisen vaikutusta ilmastopäästöihin on selvitetty alustavasti Helsingin asemakaavoituksen vähähiilisyiden arviointimenetelmän (HAVA) rajauksia ja ohjeistuksia käyttäen. Laskennan ajanjakso on 50 vuotta. Arvio sisältää myös esirakentamisen ja erikoisrakenteet, mutta arvio on asemakaavan luonnosvaiheen mukaisesti alustava ja tarkentuu jatkosuunnittelun myötä. Laskelma on ollut nähtävillä asemakaavaluonnoksen selostuksen liitteenä. Liikenteen vaikutus päästöihin on laskettu arviointimenetelmän mukaisilla perusoletuksilla alueen henkilöauto- ja joukkoliikennesuoritteista.

Mm. ruoppausten ja täyttöjen osuus ilmastopäästöistä on vähäisempi kuin osallistumis- ja arviointivaiheen suunnitelmassa, koska rantaviivaa muokataan vähemmän. Rakentamisen hiilikädenjälkeä on mahdollisuus kasvattaa puurakentamisella ja sen mahdollisuuksia tutkitaan jatkossa tarkemmin.

Kaavaluonnoksessa kasvillisuusalueita ja puuistutuksia on nykytilaa enemmän. Tarkempi kasvillisuuden sijoittelu ja kasvilajisto tarkentuu vasta toteutusvaiheen suunnittelussa. Jatkosuunnittelussa on mahdollista esittää katu- ja puistoalueille sekä tonteille erilaisia rakenteellisia ratkaisuja ja istutuksia, joilla tuetaan luonnon monimuotoisuutta eri kasvi- ja eläinlajien näkökulmasta.

Tonteilla on noudatettava rakennusjärjestyksen mukaista vaatimusta viherkertoimen tavoiteluvusta, mikä johtaa käytännössä myös viherkattojen melko suureen osuuteen uudisrakennusten kattopinta-alasta sekä tonteille istutettavan lajiston monipuolisuuteen. Jatkosuunnittelussa voidaan antaa tarvittaessa tarkempia määräyksiä tonttien ja kattojen istuttamisesta.

Asemakaavan jatkosuunnittelussa arvioidaan mahdollisten luontoselvitysten, mukaan lukien vedenalaista luontoa koskevien selvitysten tarve.

### **Rakentamisen aiheuttamat haitat alueen nykyisille asukkaille, käyttäjille ja toimijoille**

Mielipiteissä alueen uuden maankäytön esitetään lisäävän liikennettä ja siten melu- ja ilmanlaatuhaittoja myös lähiasukkaille. Liikenne on jo nykyisellään kovaääninen ja terveydelle haitallinen. Myös suunniteltujen korkeiden rakennusten pelätään lisäävän melua, liikennepäästöjä, saastehaittoja ja ylikuumenemista. Vaikutusten ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön todetaan olevan negatiivisia ja ollaan huolissaan lisääntyvien saasteiden huomioimisesta ja siitä säilyykö alue asumiskelpoisena. Alueen tuulettavuuden heikentymistä rakentamisen myötä pidetään ongelmana. Toisaalta myös rakentamisen pelätään muuttavan Hietalahdenrannan katuosuuden tuulisemmaksi.

Uudisrakentamisen varjostavaa vaikutusta pidetään merkittävänä ja haitallisena niin julkisille ulkotiloille kuin viereisten talojen asukkaillekin. Varjostuksen arvioinnissa ei tulisi rinnastaa aluetta muuhun kantakaupunkiin vaan huomioida sen nykyinen asema avoimena, ilta-aurinkoon suuntautuvana ranta-alueena. Kysytään, onko varjostustutkielmat tehty oikein ja mistä ne löytyvät.

Asuinrakennusten meri- ja muiden näkymien menetys aiheuttaa haittaa alueen asukkaille ja alentaa asuntojen arvoa. Rakentaminen saattaa merkittävästi lisätä alueen epäviihtyisyyttä, vähentää alueen ihmisten hyvinvointia, laskea alueen arvostusta ja vaikuttaa negatiivisesti alueen sosioekonomiseen rakenteeseen, mitä ei vaikutusten arvioinnissa huomioida.

Työmaa-aikaisten haittojen arvellaan myös olevan merkittäviä pitkäkestoisia.

### **Vastine**

Kaavaluonnosvaiheessa tehdyn liikenneselvityksen mukaan uusi maankäyttö ei tuota merkittävästi uutta liikennettä, joten myöskään liikennemelu- ja ilmanlaatuvaikutusten ei voida arvioida merkittävästi kasvavan kaavan tuottamaan liikenteen myötä. Kaavaluonnoksen mukainen rakentaminen muuttaa kuitenkin niin liikennemelun kuin ilman epäpuhtauksienkin leviämisympäristöä. Mahdolliset melun heijastusvaikutukset nykyiseen maankäyttöön eivät pääsääntöisesti ole kovin merkittäviä. Kaavaehdotusvaiheeseen laadittavaan meluselvitykseen sisällytetään kaava-alueen ympäristöön kohdistuvien vaikutusten mm. heijastusvaikutusten arviointi.

Hietalahdenranta-katuun rajautuva rakentaminen voi heikentää liikenteen aiheuttamien ilman epäpuhtauksien tuulettumista ja laimenemista ja siten hieman nostaa pitoisuuksia katualueella ja rakennusten kadunpuoleisilla julkisivuilla. Olemassa olevan ilmanlaatatiedon perusteella voidaan alustavasti arvioida typpidioksidin, pienhiukkasten ja hengittävien hiukkasten pitoisuuksien jäävän Hietalahdenrannan alueella alle raja-arvojen myös kaavaluonnoksen mukaisessa tilanteessa. Myös suunnittelua ohjaavien ohjearvojen arvioidaan alittuvan viimeistään suorien pakokaasupäästöjen vähentyessä. Kaava-alueen ja sen lähiympäristön ilmanlaatuvaikutusten arviointi täydentyy suunnittelun edetessä.

Asemakaavaluonnoksen viitesuunnitelmaan on liitetty kaaviot uudisrakennusten varjostusvaikutuksesta (s. 51). Rakentaminen muuttaa alueen valaistusolosuhteita, mutta Hietalahdenrannan katupoikkileikkaus on edelleen leveä, jolloin vaikutus vastapäisten asuntojen valaistusolosuhteisiin pysyy kohtuullisena. Meren puoleiselle ranta-alueelle ja Hietalahdenaltaalle paistaa edelleen aurinko kesäiltaisin. Muita vaikutuksia viereisten rakennusten asukkaisiin, kuten vaikutuksia näköaloihin ja viihtyvyyteen, tullaan tarkastelemaan kaavaehdotusvaiheessa.

Työmaa-aikaisten haittojen minimointi edellyttää toteutusvaiheessa tarkkaa suunnittelua ja vaiheistusta, mutta asiasta ei määrätä asema-kaavassa.

### **Muut alueelle toivotut tai tarpeelliset toiminnot**

Mielipiteissä korostetaan, että suunnittelualuetta tulee kehittää ulkoilu- ja virkistyskäytössä. Alueelle toivotaan puistoa, meriuimala- tai kylpylätiloja, ravintoloita terasseineen, päivittäistavarakauppaa, gallerioita ja kulttuuritiloja, sähköautojen latauspisteitä, veneiden ja kanoottien vuokrausta, vesiliikenteen pysäkkiä, veneilijöitä ja matkailijoita palveleva myymälä ja penkkejä. Ranta-aluetta toivotaan suunniteltavan siten, että se soveltuisi kahlailuun. Ravintolalaivoille toivottaisiin laatuvaatimuksia, koska osaa nykyisistä aluksista pidetään ympäristöä rumentavana.



Mahdollisessa uudisrakentamisessa tulee varmistua, että niihin saataisiin asukkaita palvelevaa liiketilaa, kuten kauppa ja lisäksi alueelle voisi tutkia toimistojen sijaan osittain tai kokonaan asuinrakentamista. Lippakioskin siirtoa viitesuunnitelman mukaisesti rauhallisempaan paikkaan pidetään hyvänä.

Suomen Pakkauskierrätys RINKI Oy toteaa, että muutoksessa olevalle alueelle ei ole tarvetta sijoittaa ekopistettä.

Kaupungin tulisi osaltaan pyrkiä vaikuttamaan siihen, että teknillinen korkeakoulu saadaan käyttöön.

### **Vastine**

Asemakaavan käyttötarkoituserkinnät ovat joustavia ja ne mahdollistavat monenlaisten kaupallisten palveluiden sekä kulttuuritilojen sijoittaminen uudisrakennuksiin. Julkisen ulkotilan tarkemmat suunnitelmat esim. penkkien ja istutusalueiden osalta tarkentuvat jatkosuunnittelussa, mutta tavoitteena on lisätä viihtyisää oleskelutilaa veden äärelle. Asemakaavaluonnoksessa tonteille ei ole tarkoitus mahdollistaa alueelle autopaikoitusta eikä siten myöskään latauspisteitä. Laivapaikat vuokrataan kaupungin asettamien reunaehtojen mukaisesti, mutta asemakaava ei ulotu merenpuoleiselle vesialueelle eikä siinä oteta kantaa alusten ulkonäköön tai toimintoihin.

Teknillisen korkeakoulu ei kuulu kaava-alueeseen.

### **Huoltoasema- ja ravintolarakennuksen purkaminen**

Vuonna 1999 rakennettu huoltoasema- ja ravintola on kaupunkikuvallisesti ja rakennustaiteellisesti laadukkaasti toteutettu, arkkitehtuurikilpailun tuloksena suunniteltu ja hyväkuntoinen. Se on korjattu 2017 ja ravintolakonsepti uudistettu. Rakennuksella on käyttöikä jäljellä eikä sen purkaminen ole perusteltua.

Rakennuksen omistaja olisi valmis tontin kehittämiseen nykyistä rakennuskantaa hyödyntäen erilaisia kaupallisia palveluja tarjoavaksi kokonaisuudeksi.

Joissakin mielipiteessä vastustetaan huoltoasemapalvelun poistumista ja arvellaan liikenteen lisääntyvän, kun autoilijat joutuvat asioimaan kauempana sijaitsevalla tankkauspaikalla. Huoltamo toimii tärkeänä taukotilana esimerkiksi kuljetusliikenteen henkilöstölle ja poliiseille.

Osassa mielipiteistä rakennusta pidetään kauniina ja paikkaan sopivana, kun taas osassa nykyisen rakennuksen purkamista kannatetaan, mm. koska nykyistä rakennusta ja sen ympäristöä pidetään rumana. Pääasiassa sen tilalle kuitenkin ehdotetaan puistoa tai yksikerroksisia paviljonkeja kahviloiksi tai muita lähialueen asukkaille suunnattuja palveluja varten.

## Vastine

Huoltoasema- ja ravintolarakennuksella ei arvioida olevan sellaisia historiallisia tai kaupunkikuvallisia arvoja, että se pitäisi suojella. Asemakaavanmuutoksella on tarkoitus mahdollistaa purettavan rakennuksen tilalle moninkertainen määrä liiketiloja. Polttoainejakelun ei myöskään arvioida olevan sellainen toiminta, johon keskeinen ranta-alue kannattaa pidemmällä aikavälillä varata.

## Kustannuslaskennan epävarmuudet ja taloudellisten vaikutusten perustelut

Perustamisolosuhteisiin liittyvien kustannuslaskennan epävarmuuksien takia epäillään, joudutaanko suunnitelmia muuttamaan vielä entises-tään huonompaan suuntaan. Kustannusarviota pidetään alimitoitettuna ja pyydetään perustellumpaa kustannusarviota riskeineen nimenomaan kaupunkilaisten näkökulmasta.

Mielipiteissä esitetään, että luonnos sisältää perusteettomia arvioita kustannuksista eikä hanke ole kokonaistaloudellisesti kestävällä pohjalla. Mielipiteissä ihmetellään, miksi asemakaavaluonnoksen toteuttamisesta aiheutuu kaupungille kustannuksia alustavasti n. 70–80 miljoonaa euroa, vaikka varausehtojen mukaan niitä ei pitänyt syntyä lainkaan.

Arvonlisäys on joka tapauksessa selvitystenkin mukaan kaupungille alhainen ja tonttien neliöhinta on arvioitu markkinahintaan verrattuna liian suureksi. Ruoppauskustannusten laskennassa on epäselvyyttä ja siihen saattaa pilaantuneiden sedimenttien käsittelyn sekä kustannusindeksin nousun takia liittyä myös odottamattomia lisäkuluja. Samoin kirstyvät vähähiilisyysvaatimukset lisäävät rakentamiskustannuksia, mitä ei ole otettu huomioon arvioissa.

Hankkeen taloudellisen hyödyn arvioinnissa pääkonttoritason toimistojen tuottaman tulon osalta on paljon riskejä ja verotulot voivat jäädä saamatta. Koska on mahdollista, että alueelle sijoittuvat yritykset siirtyvät kaupungin sisällä, pitäisi toiminnan aikaiset taloudelliset hyödyt jättää kokonaan arvioimatta. Laajojen taloudellisten vaikutusten arvioinnissa esitetyt positiiviset työllisyysvaikutukset on aikaansaataavissa kustannustehokkaammin.

Kaupungin investoinnit tulisi ennemmin kohdentaa pistolaiturin peruskorjaamiseen ja tulvariskien hallitsemiseen.

## Vastine

Vahanan Environment Oy:n laatimissa maaperän pilaantuneisuus- ja sedimenttitutkimuksissa esitetyt alustavat arviot pilaantuneen maaperän kunnostuksesta sekä sedimentin ruoppauksesta aiheutuvista kustannuksista on tehty Hietalahdenrannan asemakaavaraajasta laajem-

mille alueille. Lisäksi raportissa esitetyistä pilaantuneen maaperän kunnostuskustannuksista merkittävä osuus on arvioitu tulevan jätteenskaisista maa-aineksista sekä kynnysarvomaista, joita kumpakaan ei lähtökohtaisesti luokitella pilaantuneiksi maa-aineksiksi eikä em. kaltaisilla alueilla tyypillisesti katsota olevan varsinaista kunnostustarvetta.

Asemakaavaluonnoksen selostuksessa on esitetty alustavia kustannusarvioita, jotka tarkentuvat lopullista kaavaehdotusta tehtäessä. Asemakaavaluonnosvaiheessa rantarakenteiden sijainti ja tekniset ratkaisut ovat tarkentuneet, ja niitä tarkennetaan edelleen suunnittelun edetessä. Kaavaehdotusvaiheessa esitettävät kustannusarviot päivitetään vastaamaan mahdollisimman ajantasaista kustannusindeksiä.

Maaperän kunnostuksen ja sedimentin ruoppauksen massamäärät sekä kustannukset tullaan selvittämään tarkemmin toteutussuunnittelun yhteydessä. PIMA-kustannuksia ei ole kaavaselostuksessa määritelty yhden erillisotsikon alle. Erillisvarauksena on esitetty vain kustannusvaraus altaan osalle.

Elinkeinojaoston päätöksen (15.3.2024) alueen kehittämisvarauksen jatkamiseksi mukaan varauksensaaja on velvollinen noudattamaan päätöksen liitteenä olleita erityisiä ja yleisiä varausehtoja. Varausehdoissa todetaan mm. että ”hankkeen tulee olla myös kaupungin kannalta kokonaistaloudellisesti perusteltu. Tontinluovutustulojen ja kaupungilta hankkeen toteuttamiseksi vaadittavien investointien tulee tätä varten olla tasapainossa.” Edellä mainittu ei tarkoita, ettei hanke edellyttäisi kaupungin investointeja vaan sitä, että investointien tulee olla tasapainossa tonteista ja rakennusoikeudesta saataviin tuloihin nähden.

Taloudellisten hyötyjen epävarmuus on tässä vaiheessa prosessia suuri ja laajempien taloudellisten vaikutusten arviot onkin sen myötä kaavaluonnosvaiheessa tehty konservatiivisesti. Luonnosvaiheen vaikutusarviossa on todettu, että toimintavaiheen tulo- ja yhteisöverotulojen ei voida olettaa olevan Helsingille täysin nettolisäystä juuri mahdollisen sisäisen siirtymän takia. Rakentamisen aikaisilla vaikutuksilla ei itsessään perustella hanketta, mutta on huomattavaa, että kaupungin investoinnilla mahdollistetaan mittava yksityinen investointi. Sen kannattavuutta suhteessa Helsingin kaupungin investointiohjelmaan arvioidaan tarkemmin kaavaehdotusvaiheessa. Pääkonttoritasoisten tonttien tarjonta Helsingissä on rajallista, suurten työllistäjien ja veronmaksajien Helsinkiin sijoittumisen mahdollistaminen voi vaatia kaupungilta myös korkeamman taloudellisen riskin investointeja.

### **Tulvasuojaus ja hulevesien hallinta**

Hulevesiä imeyttävää pintaa tulisi olla enemmän. Tulvaportit ja rannan tulvapenkereet voidaan toteuttaa ilman toimistorakentamista.

## Vastine

Hulevesien hallintaa ja mainittua imeyttävän pinnan lisäämistä tutkitaan jatko suunnittelussa. Helsingin rakennusjärjestys ohjaa osaltaan hulevesien hallintaa korttelialueella ja yleisillä alueilla suunnitteluratkaisuja tarkennetaan. Torialueen viitesuunnitelmassa on esitetty joitakin mahdollisia ratkaisuja imeyttävän pinnan merkittäväksi lisäämiseksi.

Mielipiteissä esitetysti tulvasuojaurakenteet voitaisiin toteuttaa hankkeesta riippumatta erillisen suunnitelman perusteella. Asemakaavaluonnoksessa arvioidaan kuitenkin tulvasuojauratkaisujen toteuttamista hankkeen yhteydessä ja tarkoituksenmukaisissa vaiheissa sekä laajuudessa.

## Suunnitteluvaraus prosessina, kaupungin maan yksityistäminen ja kehittämisvarauksen saajan liiketoiminta

Kaupungin katsotaan subventoivan hankkeessa yksityistä kehittäjää ja kaupungin edustajien väitetään olevan kiinteistökehittäjän asialla tai luovuttavan päätösvallan kiinteistökehittäjille. Hanketta pidetään vaarallisena ennakkotapauksena, jossa kehittämisvarauksia ei voida enää kieltää muiltakaan investoreilta.

Varauksensaajan toimintaa ja rakennusten myymistä suunnittelualueen viereisen Kaartin lasaretin korttelin osalta arvostellaan. Ehdotetaan, että Hietalahdenrannasta voisi vähentää vastaavan määrän rakennusoikeutta, kun lasaretin kortteliin on jo kaavoitettu.

Rakentamisen määrää perustellaan taloudellisella kannattavuudella, vaikka kaupunkilaisten näkökulmasta alueen laatutaso ei nouse.

## Vastine

Kehittämisvarauksen myöntäminen on käsitelty ja siitä päätetty asianmukaisesti kaupungin poliittisessa päätöksenteossa. Suunnittelua tehdään yhteistyössä, kaupungin asiantuntijoiden ohjauksessa ja varauspäätöksessä asetetuilla ehdoilla. Kehittämisvarauksista päätetään aina tapauskohtaisesti.

Kaartin lasaretin korttelin asemakaava on Hietalahdenrannan hankkeesta erillinen, vaikka tontille suunniteltu pysäköintilaitos palveleekin laajemman alueen tarpeita, myös Hietalahdenrannan tulevia toimistokäyttäjiä. Kehittäjä on sama, mutta Kaartin lasaretin kortteli on yksityisomistuksessa ja sen kaava on valmisteltu kiinteistönomistajan hankemuksen johdosta. Molemmissa hankkeissa lisääntyvä toimisto-, liike- ja palvelutila edesauttaa koko alueen elinvoiman lisääntymisessä.

Riittävä määrä rakentamista on tärkeää, jotta Hietalahdenrannan hanke on taloudellisesti kannattava, mutta rakentamisen yhteydessä myös julkisten tilojen laatu paranee ja palvelut lisääntyvät. Asemakaavalla on useita tavoitteita, jotka eivät sulje toisiaan pois.

## Vuorovaikutus kaavoituksessa ja kaavaprosessi

Mielipiteiden esittäjät ovat pettyneitä, koska suunnittelua on jatkettu voimakkaasta vastustuksesta huolimatta eikä vastustuksella ole ollut vaikutusta viitesuunnitelmiin. Asukasryhmän teettämää vaihtoehtosuunnitelman katsotaan edelleen vastaavan paremmin sekä kaupungin tavoitteisiin että osallisten mielipiteisiin.

Verkkokyselyihin tuli valtavasti hanketta vastustavaa palautetta, mutta sitä ei ole huomioitu ja mielipiteissä ihmetellään, miksi tällaisia kyselyitä edes tehdään.

Mielipiteissä esitetään, että päättäjiä on johdettu harhaan varausehdoissa mainitulla kehittämisvarauksen saajalle varatulla rakennusoikeudella, vaikka kokonaisrakennusoikeus on suurempi ja se on koko ajan kasvanut.

Ideasuunnitelmavaiheen ehdotusten arviointia ja valintaa ei selosteta avoimesti ja sen arviointi on siksi mahdotonta.

Yhdessä mielipiteessä kritisoitiin sitä, että asemapiirustuksessa viherkattoiset rakennukset voi helposti tulkita rakentamattomaksi alueeksi.

Hankkeen esittelyvideon informatiivisuutta sekä kiiteltiin että moitittiin.

### Vastine

Asemakaavan laatiminen ja sen vuorovaikutus on järjestetty tavanomaisia käytäntöjä noudattaen. Hankkeesta on järjestetty useita yleisö- ja tiedotustilaisuuksia, verkkokyselyitä sekä esittelyvideoita. Kaupunkilaisten mielipiteet on otettu kaavaratkaisussa huomioon siltä osin, kun se asemakaavan muihin tavoitteisiin nähden on ollut mahdollista ja niihin vastataan.

Kehittämisvarauksen jatkamispäätöksen perusteluissa on kerrottu sekä varauksensaajalle alustavasti varattu osuus kerrosalasta sekä uuden toimitilarakentamisen arvioitu kokonaismäärä. Päätöksenteossa kerrotaan avoimesti kokonaisuuden rakennusoikeuden määrä sekä osoitetaan kaavaratkaisun kaupunkikuvalliset vaikutukset esimerkiksi viitesuunnitelmien avulla.

Ideasuunnitelmia on arvioitu kaupungin asiantuntijoiden sekä kehittämisvarauksen saajan toimesta eri näkökulmista. Kokonaisharkintaan perustuen on valittu jatkoon suunnitteluryhmä, jonka kanssa viitesuunnittelua on kehitetty edelleen. Valinnassa painottui erityisesti julkisten ulkotilojen suunnittelu sekä toimistokäyttäjille tarkoituksenmukaiset rakennusvolyymit. Valittu ideasuunnitelma oli myös saanut vähiten negatiivista palautetta verkkokyselyn perusteella.

Asemapiirroksen lisäksi viitesuunnitelma-aineistossa on lukuisia havainnekuvia ja rakeisuuskaavioita, joista käy ilmi rakennusten koko ja

sijoittuminen. Näin ollen viherkattojen osoittamisella asemapiirustuksessa ei ole pyritty johtamaan harhaan.

### **Yleiskaavan vastaisuus**

Mielipiteissä esitetään, että hanke on yleiskaavan vastainen, koska Yleiskaavan mukaan ”Meritäytöt kohdistuvat haitallisella tavalla Helsingin edustan maisemallisesti ja kulttuurisesti merkittävään ympäristöön kantakaupungin edustalla”. Hietalahdenrannan kohdalla on tarkoitus suunnitella ”rannat julkisina” ja kehittää ”kävely- ja pyöräilyolosuhteita” rannan suuntaisesti sekä ”vesiliikenteen yhteyspistettä”. Yleiskaavamerkintöjen mukaan Hietalahdenrannan ainoa iso toimitila-alue on telakan alue. Lisäksi yleiskaava mainitsee, että keskustan historialliset puistot ja kaupunkitilat -aluetta kehitetään kerrostuneen kulttuuriympäristön lähtökohdista.

### **Vastine**

Yleiskaavassa laajemmat yhtenäiset yritystoiminnan alueet on merkitty toimitila-aluemerkinällä, joka mahdollistaa ensisijaisesti muun muassa toimitilojen, tuotannon, varastoinnin ja satamatoimintojen sijoittumisen. Hietalahdenrannan alue sijoittuu yleiskaavan kantakaupunkimerkinnän C2-alueelle, jota määräyksen mukaan kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena asumisen, toimitilojen, palvelujen puistojen ja kaupunkikulttuurin alueena. Merkintä mahdollistaa toimistorakentamisen. Hietalahdenrannan hankkeessa ranta suunnitellaan julkisena alueena ja tavoitteena on parantaa rannan olosuhteita sekä kävelyn että pyöräilyn ja oleskelun suhteen.

Mielipiteissä viitatussa kohdassa yleiskaavan selostusta arvioitiin yleiskaavassa valitun vaihtoehdon sijaan muita vaihtoehtoja kohdentaa Helsingin kasvua. Yksi arvioitava kehityssuunta oli kasvun suuntaaminen huomattavan laajoille meritäyttöalueille, jota selostuksessa ei pidetty mielipiteessä esiin nostetuista syistä mahdollisena. Yleiskaavassa on kuitenkin esitetty jonkin verran mahdollisuuksia meritäyttöihin paikoissa, joissa teknistaloudellisten edellytysten on katsottu olevan riittävät. Yleiskaavan ranta-alueita koskevan yleismääräysten mukaan rantaviiva on ohjeellinen ja eri maankäyttömerkinnöillä ei ole tarkkaa rajausta, joten Hietalahdenrannan hanke on tältä osin yleiskaavan mukainen.

# Hietalahdenrannan maastokävely 9.9.2020

## Tiivistelmä esitetyistä kommentteista, kysymyksistä sekä vastauksista

### 1. Kaartin lasaretti

- Kysyttiin, mitä alueelle ollaan suunnittelemassa.

*vastaus:* Asiasta ei vielä olla keskusteltu tontin omistajan kanssa, mutta asemakaavoitus alkaa todennäköisesti piakkoin.

- Kysyttiin, mikä on Kaartin lasaretin korttelin rakennusten suojelutilanne?

*vastaus:* Kaikki kivitalot on jo suojeltu tai tullaan suojelemaan. Puutalojen osalta tilanne on vielä auki.

- Huomautettiin, että alueelle tarvitaan päiväkotitiloja ja Kaartin lasaretin tontti ja piha sopisi tarkoitukseen hyvin.

*vastaus:* Kyllä

- Kaartin lasaretin myyntihintaa pidettiin liian alhaisena

*vastaus:* Tässä tapauksessa tontti myytiin kaavariskillä, ilman ehtoja, mikä näkyy myyntihinnassa. Tontti on myös ollut myynnissä kauan.

### 2. Pysäköinti

- Tuotiin esiin, että asukaspysäköintipaikkoja tarvitaan ja laitospysäköintipaikat ovat liian kalliita, jolloin ne jäävät tyhjilleen (vrt. Töölö). Lapsiperheitä toivotaan alueelle ja nämä tarvitsevat kohtuuhintaisia pysäköintipaikkoja.

*vastaus:* Katutila on kantakaupungissa rajallista ja kadunvarsipaikkoja joudutaan ajoittain poistamaan, jotta tilaa saadaan osoitettua riittävästi kaikille liikennemuodoille. Tuleva pysäköintilaitos on yleinen ja sieltä löytynee paikkoja asukkaillekin, toki asukaspysäköintimaksua kalliimmalla.

- Torin pintapysäköinnistä keskusteltiin. Joidenkin mielestä se saisi jäädä ja toisten mielestä se on ehdottomasti siirrettävä maan alle.

- Huomautettiin, että uudet toimistot lisäävät liikennettä ja vievät paljon pysäköintipaikkoja

*vastaus:* kantakaupungin toimistoissa autopaikkatarve ei välttämättä ole kovin suuri. Lähtökohtana on julkisen liikenteen hyödyntäminen, kävely ja pyöräily.



### 3. Tori

- Kirpputoritoiminnasta keskusteltiin. Osa toivoi kirpputorin jäävän ja jotkut näkisivät alueen mieluummin muussa käytössä.

*vastaus:* Lähtökohtaisesti laajenevalle torialueelle toivotaan monipuolista toimintaa, mutta voiko kirpputoritoiminta olla osa kokonaisuutta?

- Perinteistä torikauppaa (elintarvike) toivottiin, myös kauppahalliin. Toisaalta hallin ravintolatoimintaakin pidettiin hyvänä.
- Abrahaminkatua torin reunalla ehdotettiin kehitettäväksi jalankulkumaisemmaksi ympäristöksi.

*vastaus:* Näin on tarkoitus tehdä

- Torialueesta arveltiin tulevan liian iso ja kolkko. Ehdotettiin, että uudisrakennus sijoitettaisiin mieluummin pysäköinniltä vapautuneelle alueelle torille kuin rantaan.

*vastaus:* Suunnittelun lähtökohtana on pidetty sitä, että torialue pysyy avoimena, mutta tämä on kiinnostava avaus.

- Torille toivottiin lisää valaistusta (ehkä valotaidetta?), jotta sitä saataisiin aktivoitua myös pimeään vuodenaikaan.

*vastaus:* kannatettava ehdotus.

- Tulevan hotellin kivijalkaa pitäisi aktivoida.

*vastaus:* Hotellille ollaan laatimassa erillistä asemakaavaa ja hanke on melko pitkällä. Viedään terveisiä.

- Näkymä torilta merelle on tärkeä ja tulee säilyttää.

*vastaus:* Näkymä altaalle säilynee, mutta näkymä varsinaisesti meren suuntaan on nykytilassakin melko teoreettinen.

### 4. Arkkitehtuuri

- Korkeaa toimistorakentamista ei pidetty ollenkaan sopivana alueelle, asukkaat tyytyväisiä ranta-alueeseen. Huoltoasemaa korkeampaa ei haluta.
- Komentoitiin, että rakentaminen on hyväksyttävää, jos rakennetaan kaunista; Vanha polyteknillinen opisto on kaunis ja esimerkiksi Telakkarantaan tulee hyvää arkkitehtuuria.
- Nykyistä ravintolarakennusta pidettiin hienona ja laadukkaana arkkitehtuurina.
- Suunnittelussa tulisi huomioida alueen historia ja satama-/teollisuushenkinen ympäristö.
- Liikennemelun heijastumisesta kysyttiin: kiinnitetäänkö uudisrakennusten materiaaleissa tähän huomiota? Osa materiaaleista heijastaa ääntä paremmin.

*vastaus:* pyritään ottamaan tämä huomioon

## 5. Kehittämisvaraus ja toimitilarakentaminen

- Helsingin ei pitäisi myydä julkista tilaa tai kaupungin kiinteistöjä yksityisille tahoille. Rakentaminen pilaa ranta-alueen ja asukasyhdistykset tulevat valittamaan kaikissa mahdollisissa vaiheissa.
- Kyseenalaistettiin, onko toimistotiloille tulevaisuudessa edes tarvetta mm. etätöiden yleistyessä.

*vastaus:* Keskusteluja mahdollisten toimijoiden kanssa käydään ja pohditaan sitä, minkälainen on tulevaisuuden pääkonttori. Varmaa on, että tiloja ei rakenneta tyhjilleen.

*vastaus:* Keskusta on edelleen haluttu sijainti yritysten näkökulmasta. Helsinki tarvitsee yrityksiä, jotka tuovat kaupungille tuloja ja kustantavat mm. julkisten palveluiden ylläpitoa.

## 6. Liikenne:

- Kritisoitiin sitä, että autoilua taas vaikeutetaan. Uusi raitiotieyhteys on tehty, mutta uudet asukkaat (Telakkaranta/Hernesaari) eivät sitä tule käyttämään.
- Autoliikennereittiä altaan ympäri pidettiin toimivana nykyisellään ja alueella on vain hetkellisiä ruuhkia.
- Hietalahdenrannan ja Bulevardin risteystä pidettiin nykytilassa sekavana pyöräliikenteen kannalta.

*vastaus:* Pyöräliikenteen reittejä on tarkoitus selkiyttää

- Autokaistoja ei haluta ranta-alueelle. Vain jalankulun ja pyöräliikenteen reitti riittäisi.

## 7. Rantareitti ja ranta-alue

- Kävelyreittiä pidettiin riittävänä yhteytenä rannassa.
- Huomautettiin, että tulvarajojen takia uusi tieyhteys olisi korkealla ja peittäisi näkymän merelle.

*vastaus:* Tämä on totta ja mahdollinen silta tulisi myös näkymään esim. Bulevardin näkymäakselissa.

- Huomautettiin, että ei pitäisi olla Helsingin tavoitteena rakentaa ja yksityistää parhaita ranta-alueita.
- Aluetta pidettiin Helsingin parhaana ilta-aurinkorantana, eikä sitä pitäisi pilata.

## 8. Hietalahden allas

- Muistutettiin, että Hietalahden allas on tärkeä ja kysyttiin, aiotaanko se täyttää. Altaan arvioitiin olevan myös historiallisesti tärkeä ja se pitäisi suojella.

*vastaus:* Allas kuuluu alueen identiteettiin. Allasta ei ole tarkoitus täyttää, mutta muotoa saatetaan muuttaa. Asia selviää tarkemmin suunnittelussa ja alueesta on myös tekeillä ympäristöhistoriallinen selvitys.

## 9. Rakentamisen paikka

- Kritisoitiin lisärakentamista ja huomautettiin sen peittävän asukkaiden näkymät merelle; asunnoista on maksettu kallis hinta.

*vastaus:* Totta, tästä on tullutkin jo paljon palautetta. Samassa tilanteessa ollaan monissa muissakin kantakaupungin tiivistyshankkeissa, koitetaan löytää hyviä ratkaisuja.

- Kysyttiin, tuleeko risteysalueen (Bulevardin päätte) tilalle rakentamista.

*vastaus:* Todennäköisesti ei. Rakentamisen painopiste olisi ehkä etelämpänä, suurin piirtein huoltoaseman paikalla.

- Kysyttiin, tuleeko Merimakasiinin kohdalle rakentamista.

*vastaus:* Luultavasti ei ainakaan mitään massiivista (lähtökohtana Bulevardin näkymälinjan säilyttäminen)

## 10. Alueen nykyiset muutokset, suunnittelu ja aikataulu

- Tuotiin esiin, että Telakkaranta on vielä rakenteilla ja tietyt on jatkuneet pitkään. Nyt kun valmista niin miksi heti ruvetaan mylläämään uudelleen?

*vastaus:* Tässä hankkeessa ollaan vasta alussa, menee monia vuosia, ennen kuin mitään ruvetaan rakentamaan, jos ruvetaan. Suunnitelmia pääsee kommentoimaan todennäköisesti ensi vuoden alussa.

# Hietalahdenrannan ideasuunnitelmat

## Koonti Kerro kantasi -kyselyn 17.3.–18.4.2021 kommenteista

Hietalahdenrannan alueelle on myönnetty kehittämisvaraus HGR Property Partners Oy:lle vuoden 2022 loppuun asti. Kehittämisvarauksen aikana käynnistetään alueen suunnittelu. Alueesta on tehty kolme erilaista suunnitelmavaihtoehtoa eri suunnitteluryhmillä. Kaupunkilaisilta kysyttiin [Kerro kantasi -palvelussa](#) 17.3.–18.4.2021, mitä suunnittelussa tulisi ottaa huomioon ja mihin suuntaan aluetta tulisi kehittää. Sisältöanalyysin kyselyn palautteesta toteutti aineistolähtöisesti GSP Group Oy.

### Analyysi

Sisältö eriteltiin hakemalla määrällisesti tiettyjä sisältöjä ja avainsanoja ja niiden esiintymistiheyttä. Aineisto itsessään ohjasi analysointia. Esiin nostettiin relevantit sisällöt ja avainsanat sitä mukaa, kun kommentteihin tutustuttiin ja niitä jaoteltiin ideasuunnitelmaa koskeviksi tai yleisesti alueen kehittämistä koskeviksi.

Taulukosta poistettiin aluksi 224 kaksoiskappaletta.

- Osa poistetuista kommenteista oli tyyliin ”samaa mieltä”, ”hyvä kommentti!” ym. lausahduksia
- Osa kommentoijista oli laittanut saman lauseen jokaiseen osa-alueeseen

Näin ollen kommentteja, joihin tutustuttiin, purettiin ja järjestettiin oli 1703 kpl.

- Osa yleisistä kommenteista vaikuttaa olevan samalta kirjoittajalta mutta kirjoittajien ollessa enimmäkseen ”Anonyymi”, on tätä enimmäkseen mahdoton selvittää. Yleiseen tulkintaan tällä ei ole merkitystä sillä otos itsessään on laaja, eli kommentteja on todella paljon, ja niistä on helppo muodostaa havaintoja kyselyyn osallistuneiden mielipiteistä.
- Osa kommenteista vaikuttaa tulleen osana/jälkeen yhdistyksen ja yrityksen järjestämää tiedottamista. Tämä on yleisluontoinen näytenäkökulma aineistoon, eikä tällä ole merkitystä havaintoihin edellä mainituistakaan syistä.

Kommentit käytiin läpi yksitellen. Aineisto järjestettiin kahteen kategoriaan 1) Kommentti koskee yleisesti Hietalahden aluetta ja on kantaaottava tai muuten selkeä ja/tai sisältää ehdotuksia; 2) Kommentti koskee ideasuunnitelmaa.

- Yleisesti aluetta koskevia kommentteja oli 446 kpl ja suunnitelmia koskevia kommentteja oli 469 kpl. Näin ollen muuta kommentointia oli 808 kpl ja aineiston perusjoukoksi muodostui 895 huomioitua kommenttia. Koska aineisto oli laaja, jaottelu sisältäneen virheitä mutta tällä ei havainnoinnin kannalta ole merkitystä.
- Usea tiettyä ideasuunnitelmaa koskeva kommentti asetettiin yleiseksi kommentiksi Hietalahden alueen kehittämisestä. Tällaisia olivat mm. sellaiset kommentit, jotka koskivat sitä, että satamallasta ei saisi muuttaa mitenkään. Osa kommentoijista ilmoittikin, että kommentoi kaikkia kolmea ehdotusta kirjoituksessaan.

Lisäksi koko aineistosta (1703 kpl) merkittiin erikseen positiivis- tai neutraalisävytteiset kommentit näytteenä. Tällaisia oli noin 10 prosenttia aineistosta. Näytteeseen voi lisätä muutaman prosenttiyksikön virhemarginaalin suuntaansa, mutta kaiken kaikkiaan aineiston perusjoukosta on helposti tulkittavissa, että

huomattava enemmistö suhtautuu yleisesti alueen kehittämiseen tai tiettyihin suunnitelmiin negatiivissävytteisesti. Toisaalta vaikuttaa, että osa kielteisesti kommentoivista suhtautuvat avoimesti esim. liikenteen uudelleenjärjestelyihin alueella. Suurin osa kielteisistä kommenteista koskeekin suunniteltujen rakennusten mittakaavaa, näkymiä ja altaan täyttämistä sekä tilan tuntua.

Huomattava osa (noin 90 prosenttia) kaikista kommenteista vastustaa alueen suunnitelmia.

- Negatiivisia adjektiiveja, jotka nousevat esiin kommenteista ja niiden määrä ovat muun muassa *huono 92, ruma 86, rumi(-a, -lus) 55, järkyttäv(-ä, -iä) 76, kamal(-a, -ia) 28*
- Negatiivisia verbejä, jotka kommenteissa toistuvat ovat muun muassa *tuhoa(-a, -minen) 86, pilaa 98*
- Iso osa ns. positiivisista adjektiiveista, joita kommenteissa esiintyy ei liity niinkään suunnitelmien kommentointiin vaan alueen nykytilan kuvailuun.

Miksi -kysymys esiintyy 175 kertaa kommenteissa. Moneen kysymykseen liittyy vastaehdotus, usein matalampaan rakentamiseen tai säilyttämiseen liittyvä. *Vastusta(-n, -mme)* esiintyy kommenteissa 59 kertaa ja *kannata (-n, -mme)* 62 mutta useammin *en kannata* -muotoisena.

Suunnitelmien vastustaminen liittyy osittain alueen kehittämiseen ylipäätään ja toisaalta se liittyy muihin seikkoihin. Alla on eritelty näytteitä kommenteista hakusanoittain, joita teksteissä toistui. Hakusanat ovat näytteitä kommenteista, eikä niitä kuulu pitää tarkkoina kuvauksina kommenteista, vaan suuntaa antavina tarkasteluina.

## Toimistot:

*Toimisto* -sana esiintyy aineistossa 385 kertaa. Huomattava osa näistä liittyy toimistojen vastustamiseen. Osa toivoo esim. uusia esitettyjen ehdotusten kaltaisia liikennejärjestelyitä, mutta samalla ei toivo toimistoja alueelle.

- Osa kommentoijista esittää, että tyhjiä toimistotiloja on Helsingissä tarpeeksi ja näin ollen uusia ei tarvittaisi
- Kommentointi keskittyi myös siihen, että etätyökulttuuri on nostanut päätään, jolloin toimistoja ei tarvittaisi. Lisäksi vallitseva Covid-tilanne liittyi kommenteissa tähän.
  - Hakusanoja: *Etätyö 59; Etätöi(-hin, -tä, -ssä) 19; Korona 47; Covid 5*

## Koko

Suurin osa kaikesta kritiikistä kohdistuu rakennusten kokoon. Osa kritisoi myös sitä, että kerrosneliömetrien määrä vaikuttaa kasvaneen edellisistä suunnitelmista. Toistuvia sanoja kommenteista ovat mm.

- Adverbeja ja niiden kappalemäärä: *liian 170, yli 188, todella 129, turhan 11*
  - Näitä ei tule sellaisenaan tulkita kielteisiin kommentteihin liittyviksi ja osa ei liitykään kuvailuun. Mutta kun näytteeseen yhdistää negatiivisia tai positiivisia adjektiiveja, ovat yhdistelmät suurimmaksi osaksi kielteisiä, esim. *liian iso 17, liian massiivi(-nen, -sia, -set) 57, liian kork(-eita, -a) 17*, jne. Ja esim. *todella hieno* esiintyy aineistossa 4 kertaa, *todella hyvä* 6 kertaa, jne.
- Kokoon liittyviä sanoja, joita kommenteissa esiintyy ovat mm. *massiivi(-nen, -sia) 189, iso 149, korkea 75, korkeita 38, suuri 75*. Nämä kuvailut ovat enimmäkseen tulkittavissa kielteisiksi suunnitelmia kohtaan.

## Muoto ja materiaali

Suunnitelmia kommentoidaan osaksi laatikkomaisiksi (*laatik 79*). Joitain toivomuksia tuli *harjakatolle (10 kpl)*. *Betoni* nostettiin esiin joissain kommentteissa (*25 kpl*) negatiivisessa mielessä.

## Näkymä / maisema:

Kriittiset kommentit koskivat paljolti myös näkymän peittämistä. Iso osa kommentoijista olikin nimimerkkien sekä kommenttien perusteella asukkaita mutta myös muita oli mukana. Näkymiin liittyviä avainsanoja, joita kommentteissa esiintyi oli muun muassa:

- *maisem(-ia; -at) 164; näköala 76; avoin näkymä 14; näkymät 68; näkymiä 36; avoim(-et, -ia) 66;*

Avarana avautuva merellinen näköala torilta ja ympäristöstä Jätkäsaaren suuntaan oli monessa kommentissa asia, jonka toivottiin säilyvän. Osa kritisoi myös näkymien peittymistä Jätkäsaaresta Punavuoreen ja Bulevardin suuntaan suunnitelmien myötä. Alueen avaraa maisemaa puolustettiin myös monessa kommentissa (*avara 83 kpl*).

Kulttuurimaiseman tuhoaminen nousi esiin joissain kommentissa (*kulttuurima 12; kulttuuriym 27*).

## Vesi:

Vedellisen maiseman / merellisyyden tai muun vastaavan vähentäminen saa laajalti vastustusta. Toistuvia sanoja kommentteissa olivat mm.

- *meri 220; merellinen 57; merellisyys 25; meren läheisyys 4; merta 41; vesi 73; vede(-n, -llä) 29;*

Osa kritiikistä kohdistui siihen, että uudisrakennukset nykyisessä kokoluokassaan peittäisivät merellisyyttä, osa kohdistui altaan täyttöön (*täytt 118*) ja osittain esim. siihen, että veneille ei jäisi tarpeeksi tilaa.

## Liikenne:

Osa kokee, että suunnitelmien olennainen osa, liikennejärjestelyt, ovat ideoina hyviä. Suurin osa kuitenkin vastustaa myös liikennejärjestelyitä. Monen näkökulmasta autoilun siirtäminen esim. rantaan (sillalle) ei ole tavoiteltavaa. Toisaalta kommentteja löytyy, jotka ymmärtävät suunnitelmia ja niiden tavoitteita. Kommentteja liikenteen järjestelyistä kannattaa tarkastella ehdotuskohtaisesti niiden erilaisuuden takia. Päällisin puolin kuitenkin kommentteista nousi esiin se, että ehdotusten liikennejärjestelyiden ei uskota parantavan nykytilannetta. Hakuja mm. *auto 190, pyörä 101, jalanku 16, kevyen liik 11*.

## Ympäristö ja virkistyskäyttö

Kommenteissa oli paljon toivomuksia säilyttämisestä, jotka liittyivät alueen virkistyskäyttöön ja ulkoiluun. Lisäksi vastaehdotuksia oli, että puistomaisuutta ja vehreyttä olisi lisättävä. Toistuvia sanoja oli mm.:

- *Puist(-o, -maisuus) 82; virkistyskäy 27, ulkoilu 22*

## Muuta

- Huoltoaseman pitäminen alueella tai vastaavasti poistaminen alueelta sai suurin piirtein yhtä paljon kannatusta (*huoltoasem 57, huoltam 3*).
- Hampton Bay nousi esiin joissain kommentteissa puolustamisen arvoiseksi paikaksi, jota ei saisi poistaa (*Hampton Bay 36*)
- HGR:ää kommentoitiin negatiivisesti joissain kommentteissa (*HGR 40*)
- Kriittinen kommentointi henkilöityi vahvemmin Sinnemäkeen (*11*) kuin Vapaavuoreen (*3<*)

## Toivomukset

Moni kommentti liittyy siihen, että ei tehtäisi mitään. Samanaikaisesti moni kommentti sisältää toivomuksia hienovaraisemmasta kehittämisestä tai ehdotuksia, jotka koskevat mm.:

- ranta-alueiden elävöittämistä
- avaraa maisemaa
- puistomaisuutta
- ranta-alueita virkistyskäyttöön
- toimistojen tilalle, esim. kulttuuri- ja/tai liiketilarakennuksia sekä julkisia rakennuksia

Poimintoja ehdottavista verbeistä

- Voisiko:
  - panostaa julkiseen tilaan
  - rakennuksia keventää
  - säilyttää fiiliksen
  - muuttaa suunnitelmaa niin, että Bulevardin puolella on matalampaa
  - rakentaa arvokkaalle paikalle meren rantaan rakentaa arvokasta, ympäristöään ja alueen historiaa kunnioittavaa, kaupunkilaiset huomioon ottavaa kaunista arkkitehtuuria
- Tehkää:
  - puistoja, rantateitä
  - ulkoreittejä
- Rakentakaa:
  - näiden sijasta matalia ravintolarakennuksia terasseineen
  - väljää, saavutettavaa oleilua
- Antakaa:
  - auringon paistaa
  - rannat ja aukiot ihmisille
  - rannan olla sellainen, kuin se nyt on
- Säilyt(-täkää, -etään):
  - avara ja viihtyisä julkinen tila
  - Hietalahden allas
  - venepaikat
  - näkymät merelle
  - avonaisuus

Kerrokantasi -kyselyn kommentteja voi myös äänestää. Alla listattu kaikkien kommenttien kolme eniten ääniä saaneet kommentit:

- *Yksityisten sijoittajien ainoa pyrkimys on saada paras mahdollinen tuotto ja mahdollisimman vähän vastustusta poliitikoilta ja yleisöltä. Kun esitetään kolme erilaista ehdotusta, jossa on yksi "hirviö", on riski, että koetaan kahden muiden olevan todella mukavia ottamatta huomioon sellaisia arvoja, jotka ovat tavalliselle ihmiselle tärkeitä. Mitä se antaa tavallisille ihmisille, kun rakennetaan erittäin korkea betoniseinä avointa maisemaa vasten, jota Hietalahdenranta ja Jätkäsaaren välinen satama-allas edustaa. Hietalahden tori ja sen lähiympäristö moduloidaan pienemmiksi paloiksi ja katunäkymästä tulee suljetun oloinen tila. Nämä kolme eri ehdotukset eivät anna yksittäiselle katutasen katsojalle mahdollisuus nähdä avaran Jätkäsaaren ja satama-alueen kokonaisuudessa. Tämä voitaisiin saavuttaa jakamalla rakennuksen massa useisiin osiin, joissa talojen runkojen välissä on paljon tilaa ja talojen runkojen korkeus rajoitettu, jotta katutasolta saa kuvan Hietalahden ja Jätkäsaaren välisestä tilasta. On selvää, että pienemmät rakennusvolyymit tuottavat vähemmän voittoa, mikä ymmärrettävästi vähentää sijoittajien kiinnostusta. Toivottavasti poliitikkomme löytävät vähemmän*



*hallitsevan ratkaisun sillä on ymmärrettävää, että kaupunki kehittyy jatkuvasti ja muutoksia tapahtuu. Mutta kysymys on kenelle tämä tehdään? Sijoittajille vai ihmisille? Kaupungilla on suunnittelumonopoli ja viime kädessä päätöksen tekevät poliitikot. Tulossa on kuntavaalit! Mitä sanoo puolueet ja ehdokkaat? 14 kpl*

- En ymmärrä, miksi halutaan pienentää Hietalahden allasta ja rakentaa toimistotaloa rannalle. Suurten rakennusten tulee olla kauempana rannasta ja ranta avoin asukkaille. Autoliikenne tulisi myös olla kauempana rannasta. Nämä suunnitelmat on tehty siten, jotta joku ansaitsee rahaa lyhyellä aikavälillä mutta rumat rakennukset seisovat siellä ikuisesti. Haluaisin tietää, mitä puoluetta pitää äänestää, jotta tämä ei toteudu. 12 kpl*
- Kuka tarvitsee näitä uusia neliöitä. Ei kaupunkilaiset eivätkä yritykset. Tälläkin hetkellä tai pian on vapaana esim. Technopolis Ruoholahdessa n. 25.000 m2 toimistotilaa ja muualla kaupungissa kymmenkertainen määrä. Kaupungin talous on kunnossa joten tätä ainutlaatuista ja historiallista allasta/ ympäristöä ei saa myydä eikä pilata. Helsinki tunnetaan merikaupunkina eikä toimistokaupunkina. Mikä se kaupungin lupaus toimivuudesta olikaan... ” Maailman toimivin kaupunki ” Miljö ja rantojen säilyttäminen kaupunkilaisille on parasta toimivuutta. 11 kpl*

## Ideasuunnitelmat

Koska yleisesti alueen kehittämistä vastustetaan, käsitellään alla ideasuunnitelmat kannattamisen ja kehitysehdotusten pohjalta.

### Ideasuunnitelma 1

**Suunnitteluryhmä: JKMM Arkkitehdit, Nomaji maisema-arkkitehdit, WSP**

135 kommenttia, 8 ”tämä ehdotus on paras” -tyylistä kommenttia

Kommentteja siitä, mikä ehdotuksessa oli hyvää mm.:

- liikenteen uudelleenohjaus
- autoparkki
- meriterassit
- pyörätie
- liikenne- ja asemakaava

Kommentteja siitä, mikä ehdotuksessa oli huonoa mm.:

- rakennusten koko
- vesialueen kaventaminen
- liian suuri, liian tumma
- raskas massoittelu

Toiveita:

- panostaminen mataliin rakennuksiin
- panostaminen julkiseen tilaan
- liikenteen tunnelointi

## Ideasuunnitelma 2

**Suunnitteluryhmä: Schauman & Nordgren Architects, MASU Planning, WSP**

197 kommenttia, 50 "tämä ehdotus on paras" -tyylistä kommenttia.

Ideasuunnitelma 2 saa ylivoimaisesti eniten ääniä niiden kommenttien perusteella, jotka ideasuunnitelmia hyvinä pitävät. Lisäksi ideasuunnitelma sai "paras huonoista" -tyylisiä kommentteja. Ideasuunnitelmasta vaihtoehdot 1 ja 2 vaikuttavat saavan eniten kannatusta.

Kommentteja siitä, mikä ehdotuksessa oli hyvää mm.:

- liikenteen uudelleenohjaus
- hietalahdenrannasta viihtyisä kävely/pyöräilykatu
- autohalli torin alle
- toiminnan monipuolistaminen
- tie rakennusten alle näkymättömiin

Kommentteja siitä, mikä ehdotuksessa oli huonoa mm.:

- allasalueen kaventaminen
- merinäkymien huonontaminen
- ahtaus

Toiveita:

- vihreää tulisi lisätä

## Ideasuunnitelma 3

**Suunnitteluryhmä: Lahdelma & Mahlamäki Arkkitehdit, VSU maisema-arkkitehdit, WSP**

139 kommenttia, 5 "tämä ehdotus on paras" -tyylistä kommenttia.

Suunnitelma sai kommentteissa eniten "huonoin" -mainintoja.

Kommentteja siitä, mikä ehdotuksessa oli hyvää mm.:

- vähiten suuri
- keskustatunnelin käsittely
- merinäkymän säilyttäminen eniten
- altaan ja torin yhdistäminen

Kommentteja siitä, mikä ehdotuksessa oli huonoa mm.:

- laatikkomaisuus
- rakennusten massa
- samat reitit kaikille kulkutavoille
- liikennejärjestelyt

Toiveita:

- väriä
- puistomaisuutta

25.9.2020

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö ja kaupunkirakenne  
Asemakaavoitus  
Eteläinen yksikkö  
Kantakaupunki

## Hietalahdenrannan kehittämisvaraus, kerro kantasi -kyselyn vastausten kooste

Kysely verkossa	27.8.–20.9.2020
vastausten määrä yhteensä	937
Koostanut	Sinikka Lahti, arkkitehti

### 1 Yleistä

Kaupunki on myöntänyt HGR Property Partnersille kehittämisvarauksen 11.5.2020 Hietalahdenrannan ympäristöön. Kehittämisvarauspäätöksen ehtojen mukaisesti varauksensaajan on teetettävä alueesta kolme erilaista suunnitelmaa eri suunnitteluryhmillä. Suunnittelutyön pohjaksi kaupunkilaisista kysyttiin ideoita ja mielipiteitä alueen kehittämisestä. Mielipiteitä kysyttiin verkossa kerro kantasi -kyselyssä 27.8.–20.9.2020 sekä varausalueella 9.9.2020 järjestetyllä maastokävelyllä, jonka osallistujamäärä oli rajoitettu 35 henkilöön turvavälit mahdollistaen. Tämä on kooste verkkokyselyn tuloksista. Maastokävelyn muistio on liitteenä (liite 1).

Kyselyyn saatiin kaikkiaan 937 vastausta. Kaikki kommentit luettiin, minkä jälkeen ne jaoteltiin sisältönsä mukaan joko yhden tai useamman pääteeman alle. Teemojen valinnassa ja jaottelussa on jouduttu käyttämään jonkin verran yksinkertaistusta ja tulkintaa, jolloin alla esitetyt kommenttien lukumäärät ovat vain suuntaa antavia.

### 2 Tiivistelmä

Kyselyyn saatiin kaikkiaan 937 vastausta. Valtaosassa kommentteista vastustettiin hanketta ylipäänsä tai jotakin sen keskeistä osaa. Eniten vastustusta herätti se, että rantaan suunnitellaan nimenomaan toimistorakennusta (286 kommenttia). Suuressa osassa vastauksia myös todettiin, ettei alueelle tulisi rakentaa mitään tai rantaa tulisi kehittää korkeintaan virkistyskäyttöön (183). Monissa kommentteissa vastustettiin erityisesti korkeaa rakentamista rannalle (102), mutta tuotiin esille, että pienimuotoinen kehittäminen esim. paviljonki-tyyppisillä rakennuksilla voisi tulla kyseeseen. Erityisen paljon huomiota kyselyssä sai nykyisen Hietalahden altaan vieressä sijaitsevan Hampton Bay -ravintolan ja/tai siihen liittyvän huoltoaseman säilyttäminen (113).

Kehittämisvarauksessa hahmoteltuihin liikennejärjestelyihin ja alueen liikenteeseen yleisemmin sekä pysäköintiin otettiin myös runsaasti kantaa (yhteensä 247). Näissä vastauksissa oli enemmän hajontaa, mutta selvä enemmistö ei kuitenkaan voinut hyväksyä autoliikennekadun rakentamista rantaan. Kevyen liikenteen yhteyttä rantaan toivottiin kuitenkin lukuisissa kommentteissa.

Alueen merellisyyden varjeleminen, avoimet näkymät merelle, veneilyn olosuhteiden turvaaminen sekä satamakäytön historia nousivat vahvasti esille monissa kommentteissa (164).

25.9.2020

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö ja kaupunkirakenne  
Asemakaavoitus  
Eteläinen yksikkö  
Kantakaupunki

Alueen kehittämiseksi esitettiin myös paljon ideoita. Selvästi eniten alueelle kaivattiin lisää ravintola- kahvila ja muita pienpalveluita (113). Kasvillisuuden ja puistoalueiden lisääminen nostettiin nimenomaisesti esille 41 kommentissa, mutta sen voidaan katsoa sisältyvän laajemmin myös toivomuksiin rannan virkistyskäytön lisäämisestä.

Hanketta kokonaisuudessa tai suurelta osin puoltavia kommentteja annettiin yhteensä 63 kpl.

### 3 Kooste kommenttien sisällöstä teemoittain

#### 3.1 Toimistorakentaminen

Suuri osa kyselyyn vastanneista piti toimistojen rakentamista ranta-alueelle huonona ideana ja täysin tarpeettomana. Kommenteissa muistutettiin, että Helsingissä on runsaasti tyhjää toimistotilaa ja koronaepidemian myötä lisääntynyt etätyöskentely vähentää tilojen tarvetta entisestään. Toimistotilaa katsottiin rakentuvan jo riittävästi muualle. Ranta-aluetta pidettiin muutenkin epäsovinnaisena sijaintina toimistoille, sillä toimistorakentamisen katsottiin yksityistävän rannan, sekä syrjäyttävän rannassa nyt sijaitsevat ravintolapalvelut. Vastaajien mielestä ranta pitäisi varata kaikkien kaupunkilaisten käyttöön. Merinäköymien katsottiin kuuluvan ennemmin alueen asukkaille kuin toimistotyöntekijöille. Yleisesti ottaen toimistorakentamiselle sopivammiksi alueiksi koettiin esim. Pasila tai syrjäisemmät sijainnit kehäteillä tai radanvarsilla. Lisäksi toimistokäytön pelättiin pahentavan alueen liikennemuutoksia ja vaativan runsaasti pysäköintitiloja.

#### 3.2 Rakentaminen ranta-alueelle ja arkkitehtuuri

Rakentamista ranta-alueelle ylipäänsä vastustettiin laajasti. Ranta pitäisi vastaajien mielestä varata yleiseksi alueeksi ja virkistyskäyttöön. Ranta-aluetta pidettiin nykyiselläänkin viihtyisänä oleskelupaikkana ravintoloineen ja veneineen sekä miellyttävänä merellisenä ulkoilualueena, johon paistaa ilta-aurinko. Pienimuotoista kehittämistä esim. viherrakentamisella, leikki- ja liikunta-alueilla ja paviljonkimaisilla palvelu- ja kulttuurirakennuksilla pidettiin monissa vastauksissa toivottavana. Uudisrakentamisen vastustuksen syiksi mainittiin mm. avoimien merinäköymien säilyttäminen ja historiallisen ympäristön varjeleminen; Bulevardilta ja torilta avautuvat näkymät merelle ja telakka-alueelle nostettiin erityisen tärkeinä. Lisäksi kantakaupungin katsottiin jo olevan riittävän tiivis ja rakentaminen pitäisi suunnata muualle kuin kaupungin ranta-alueille. Ympäristöön rakentuneita ja rakentuvia uudisalueita, Telakkarantaa, Jätkäsaarta ja Hernesaarta, pidettiin jo riittävänä kehittämisenä ja osassa kommentteja esitettiin lisärakentamisen sijoittamista mieluummin em. alueille. Jonkin verran lisärakentamista vastustettiin sen vuoksi, että se peittäisi näkymät naapuritalojen asukkailta ja alentaisi myös asuntojen arvoa. Rakentamisen myös pelättiin edellyttävän Hietalahden altaan täyttämistä; allas koettiin tärkeäksi osaksi alueen identiteettiä ja näkymiä.

Erityisesti korkeaa rakentamista pidettiin epätoivottavana. Kommenteissa ei juurikaan eritelty, mitä korkealla rakentamisella tarkoitetaan, mutta moni kritisoi esimerkiksi julkisuudessa esiintynyttä alustavaa havainnekuvaa, jossa paikalle oli sijoitettu 7-kerroksinen toimistorakennus. Joissakin yksittäisissä kommenteissa taas erityisesti toivottiin korkeaa rakentamista maamerkiksi Hietalahteen.

25.9.2020

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö ja kaupunkirakenne  
Asemakaavoitus  
Eteläinen yksikkö  
Kantakaupunki

Uudisrakentamisen mahdolliseen arkkitehtuuriin otettiin jonkin verran kantaa (25). Rakentamisen pitäisi olla kaunista ja laadukasta ja toisaalta esim. alueen satama- ja teollisuushenkisen ilmeen säilyttämistä pidettiin toivottavana. Telakkarannan uutta arkkitehtuuria pidettiin osassa kommentteja tässä mielessä onnistuneena esimerkkinä. Modernia "valkoista", "muovista" ja "lasista" rakentamista sen sijaan pidettiin paikkaan vieraana. Mahdollisen uuden sillan suhteen toivottiin sekä mahdollisimman kevyttä ilmettä, että näyttävää silta-arkkitehtuuria.

### 3.3 Rannan liikenneympäristö

Ehdotus Hietalahdenrannan kadun uudelleen linjaamisesta rantaan herätti paljon keskustelua. Suurimmassa osassa kommentteja, jotka koskivat liikennejärjestelyjä, vastustettiin autoliikenteen siirtämistä rantaan. Autoliikenne rannassa tekisi merenrannassa oleskelun ja muun liikkumisen epämiellyttäväksi. Suoremman reitin arveltiin nostavan ajonopeuksia. Lisäksi autosilta altaan yli olisi korkea ja peittäisi Bulevardin ja torin näkymän meren suuntaan sekä lisäksi liikennemelua. Ehdotusta kritisoitiin monessa kommentissa 60-lukulaiseksi kaupunkisuunnitteluksi, jossa ranta pilataan moottoritiemäisellä ratkaisulla. Lisäksi monissa kommentteissa epäiltiin, että uudesta kadusta huolimatta nykyiset katuyhteydet olisi kuitenkin tarpeen jättää ennalleen, jolloin saavutettava hyöty olisi ainoastaan autoilijoiden marginaalinen ajansäästö jalankulkijoiden ja alueen yleisen viihtyisyyden kustannuksella.

Toisaalta myös nykyiset liikennejärjestelyt, melu ja ruuhkautuminen koettiin ongelmallisiksi etenkin, kun Hernesaaren rakentuminen tulee entisestään lisäämään liikennettä alueella. Ratkaisuksi ehdotettiin mm. autoliikenteen siirtämistä tunneliin (25) joko paikallisesti tai pidemmältä matkalta esim. Mallaskadun tunnelia jatkaen tai Hernesaaresta asti yhdistyen mahdollisesti Jätkäsaaresta Länsiväylälle kaavailtuun tunneliin tai vielä laajemmin siten, että toteutettaisiin aiemmin esillä ollut maanalainen kokoojakatu Helsingin niemen alle.

Kävelyn ja pyöräilyn yhteystarve rannassa sen sijaan sai paljon kannatusta joko kiinteänä yhteytenä tai erilaisten nosto- tai kääntösiltojen avulla siten, ettei se estäisi veneiden pääsyä Hietalahden altaaseen. Reitistä toivottiin vihreää, puistomaista ulkoilureittiä ja siihen yhdistyvine oleskelualueineen ja palveluineen. Myös kävely-yhteystarve Jätkäsaareen ja sitä palvelevan sillan rakentaminen nostettiin esiin muutamassa kommentissa.

### 3.4 Yleisesti liikenteestä ja pysäköinnistä

Hanketta pidettiin sekä autoilua suosivana että sitä tarkoitushakuisesti haittaavana. Liikennejärjestelyitä toivottiin tarkasteltavan suunnittelualueetta laajempina kokonaisuutena. Hernesaaren ja Jätkäsaaren rakentamisen myötä kasvavaa liikennettä ja ruuhkautumista pidettiin ongelmana, joka täytyisi ratkaista ennen tämän hankkeen eteenpäinviemistä, eikä autoliikennettä ainakaan saisi lisätä uudisrakentamisella.

Kävelyn olosuhteiden paranemiseen tämän hankkeen yhteydessä ei juurikaan uskottu, tosin joissain kommentteissa suhtauduttiin hankkeeseen varovaisen myönteisesti, mikäli autoliikenne saataisiin katkaistua esim. Bulevardilla, Bulevardin ja Mallaskadun väliillä tai jopa kokonaan torin ja altaan ympärillä.

Pyöräilyn olosuhteita toivottiin parannettavan koko alueella. Etenkin Bulevardin ja Hietalahdenrannan risteys koettiin epäselvänä ja vaarallisena.

25.9.2020

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö ja kaupunkirakenne  
Asemakaavoitus  
Eteläinen yksikkö  
Kantakaupunki

Alueen pysäköintijärjestelyitä kommentoitiin runsaasti (47). Osa piti torin alle ehdotettua pysäköintilaitosta turhana, kun autoilua pitäisi vähentää ja alueella on jo esimerkiksi Hietalahden parkkihalli (ajo Mallaskadulta). Maanalaisen pysäköintilaitoksen ei myöskään katsottu hyödyttävän alueen asukkaita, sillä laitospaikat muodostuisivat liian kalliiksi ja maanpäällisiä asukas-pysäköintipaikkoja toivottiin säästettävän. Toisaalta monessa kommentissa myös haluttiin torilla sijaitsevat paikat ehdottomasti maan alle.

### 3.5 Hampton Bay ja muut palvelut

Rannan ravintola haluttiin ehdottomasti säilyttää. Monet toivat esiin, että kyseinen ravintola on juuri sellainen palvelu, jota rantaan toivotaan. Sekä paikalliset, että turistit viihtyvät ravintolassa ja sen terassialueilla meren äärellä. Myös itse ravintolarakennusta pidettiin onnistuneena arkkitehtuurina. Joissakin kommentteissa nostettiin esiin myös tarve säilyttää siihen liittyvä huoltoasema, sillä eteläisessä kantakaupungissa huoltoasemia on enää muutama. Toisissa kommentteissa taas toivottiin erityisesti huoltoaseman poistamista alueelta.

Yleisesti ottaen ravintoloita ja kahviloita ja kioskeja terasseineen toivottiin alueelle lisää. Ravintolalaivojen toivottiin säilyvän ja lisäksi muita merellisiä palveluita, kuten saunoja ja vesiturheilu- ja ulkoilupalveluita sekä kulttuuritiloja ehdotettiin sijoitettavaksi rantaan.

### 3.6 Veneily

Altaassa sijaitsevien venepaikkojen toivottiin säilyvän. Joissakin mielipiteissä vastustettiin silltaratkaisuja Hietalahdenlaituriin, sillä se estäisi ainakin purjevereiden pääsyn altaaseen. Veneiden katsottiin kuuluvan alueen merelliseen identiteettiin ja paikalle ehdotettiin myös laajempaa vierasvenesatamaa.

### 3.7 Tori

Hietalahden torin kehittämistä pidettiin monissa kommentteissa hyvänä asiana ja sinne toivottiin monenlaista toimintaa, tapahtumia ja taidetta. Kirpputoria pidettiin pääsääntöisesti hyvänä, mutta sen lisäksi toivottiin mm. elintarvikemyyntiä, kukkia ja muuta perinteistä torikauppaa. Lukuisissa kommentteissa mainittiin Senaatintorin terassialue onnistuneena esimerkkinä aukion elävöittämisestä. Talveksi ehdotettiin mm. joulutoria ja luistinrataa. Kasvillisuuden lisäämistä (esim. pieni puisto pysäköinniltä poistuvalle alueelle) pidettiin tärkeänä ja lisäksi toivottiin kiinnitettävän huomiota torialueen valaistukseen. Myös kuvanveistotaidetta toivottiin. Muutamassa kommentissa esitettiin rakentamista torille esim. nykyisen pysäköintialueen paikalle tai lasipaviljonkina Hakaniemen torin tyyliin.

### 3.8 Kaupunkivihreä

Selvänä kehittämiskohteena nousi esiin alueen kasvillisuuden lisääminen. Etenkin ranta-alueelle toivottiin lisää puistoja, puita ja nurmikoita. Torille ehdotettiin myös puita ja kukkaistutuksia. Bulevardin puut ja Kaartin lasaretin korttelin sisäpihan vehreys koettiin merkittävänä viihtyvyyttä lisäävinä tekijöinä, jotka pitää säästää.

### 3.9 Kiinteistökeinottelu, päätöksenteko ja kaupunkilaisten kuuleminen

Kyselyssä kritisoitiin voimakkaasti suunnitteluprosessia ja kehittämisvarausta yleisesti suunnittelutyökaluna (60). Kaupungin maan suunnittelu sijoittajavetoisesti herätti kärjekkäitäkin kommentteja demokraattisen päätöksenteon puutteesta, asioiden

25.9.2020

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö ja kaupunkirakenne  
Asemakaavoitus  
Eteläinen yksikkö  
Kantakaupunki

valmistelusta salassa sekä kiinteistösijoittajien ja kaupungin ahneudesta. Kyselyn vastauksista välittyi voimakas kokemus siitä, että alueen asukkaita ja yrittäjiä ei kuulla/kuunnella.

### 3.10 Muut teemat

Yksittäisiä kommentteja tuli myös monista muista aiheista, kuten siitä, että ko. alueella on tehty jo paljon muutostöitä, eikä sinne haluta uutta vuosia kestäväää rakennustyömaata poikkeusjärjestelyineen. Kaartin lasaretin korttelin suunnittelusta keskusteltiin myös, vaikka tontti ei varsinaisesti kuulu kehittämisvarausalueeseen. Hankkeen arvioitiin olevan kaupungin ilmastotavoitteiden vastainen (esim. pysäköintihalli). Pohjarakentamisolosuhteet sekä tulvasuojauksen tarve huomioiden hankkeen arvioitiin aiheuttavan kohtuuttomia kustannuksia kaupungille.

## 4 Lopuksi

Vastausten suuresta lukumäärästä huolimatta niissä toistuivat hyvin pitkälti samankaltaiset aiheet. Seuraavassa on nostettu esimerkiksi yksi kommentti, joka hyvin tiivistää vastausten yleissävyn ja esiin nousseet pääteemat:

*”Keskustaan ja varsinkaan näille historiallisesti kauniille ranta-alueille ei tarvitse rakentaa yhtään mitään lisää. Varsinkin toimistotiloja on jo valmiiksi tyhjillään valtavat määrät, Helsingin keskustan alueellakin, joten miksi myöskään hankaloittaa näiden tilojen omistajien (kaupungin veronmaksajia!) tilannetta entisestään rakentamalla yhä lisää! Koko työssäkäynnin konsepti on sitäpaitsi muuttumassa, eikä tarvetta erillisille toimitiloille/toimistoille ole muutamien vuosien päästä puoliakaan siitä mitä nyt. Puistoja ja ulko-oleskelualueita sensijaan tulee luoda lisää! Taloja voi rakentaa kauemmaskin kaupungin ytimestä - eikä Helsingin kyseessäollen tarvitse edes mennä montaa kilometriä eteenpäin niin metsää ym. rakentamatonta aluetta on silmäkantamattomiin ja vuosisatojen tarpeisiin. Entäpä mitä mahtavat tykätä nykyisten Hietalahdenrannassa olevien kovahintaisten asuntojen omistajat, jos merinäköalan eteen, aivan vesirajaan suunnitellaan uusia korkeita taloja - järjenvastainen ajatus. Jos aivan rantaan rakennetaan jotain uutta, sen tulee olla sellaista mikä palvelee kaikkia kaupunkilaisia ja on lisäksi matalaa, jotta rannan yleisilme ei muutu. Merellinen Helsinki -ajatusta ja koko kaupungin ihmisläheisyyttä ei saa tuhota ahneuden ja rakennusliikkeiden intressien vuoksi, sillä lyhytnäköisyys kostautuu.”*

### Liitteet

maastokävelyn 9.9. muistio



# Hietalahdenrannan maastokävely 9.9.2020

## Tiivistelmä esitetyistä kommentteista, kysymyksistä sekä vastauksista

### 1. Kaartin lasaretti

- Kysyttiin, mitä alueelle ollaan suunnittelemassa.

*vastaus:* Asiasta ei vielä olla keskusteltu tontin omistajan kanssa, mutta asemakaavoitus alkaa todennäköisesti piakkoin.

- Kysyttiin, mikä on Kaartin lasaretin korttelin rakennusten suojelutilanne?

*vastaus:* Kaikki kivitalot on jo suojeltu tai tullaan suojelemaan. Puutalojen osalta tilanne on vielä auki.

- Huomautettiin, että alueelle tarvitaan päiväkotitiloja ja Kaartin lasaretin tontti ja piha sopisi tarkoitukseen hyvin.

*vastaus:* Kyllä

- Kaartin lasaretin myyntihintaa pidettiin liian alhaisena

*vastaus:* Tässä tapauksessa tontti myytiin kaavariskillä, ilman ehtoja, mikä näkyy myyntihinnassa. Tontti on myös ollut myynnissä kauan.

### 2. Pysäköinti

- Tuotiin esiin, että asukaspysäköintipaikkoja tarvitaan ja laitospysäköintipaikat ovat liian kalliita, jolloin ne jäävät tyhjilleen (vrt. Töölö). Lapsiperheitä toivotaan alueelle ja nämä tarvitsevat kohtuuhintaisia pysäköintipaikkoja.

*vastaus:* Katutila on kantakaupungissa rajallista ja kadunvarsipaikkoja joudutaan ajoittain poistamaan, jotta tilaa saadaan osoitettua riittävästi kaikille liikennemuodoille. Tuleva pysäköintilaitos on yleinen ja sieltä löytynee paikkoja asukkaillekin, toki asukaspysäköintimaksua kalliimmalla.

- Torin pintapysäköinnistä keskusteltiin. Joidenkin mielestä se saisi jäädä ja toisten mielestä se on ehdottomasti siirrettävä maan alle.

- Huomautettiin, että uudet toimistot lisäävät liikennettä ja vievät paljon pysäköintipaikkoja

*vastaus:* kantakaupungin toimistoissa autopaikkatarve ei välttämättä ole kovin suuri. Lähtökohtana on julkisen liikenteen hyödyntäminen, kävely ja pyöräily.

### 3. Tori

- Kirpputoritoiminnasta keskusteltiin. Osa toivoi kirpputorin jäävän ja jotkut näkisivät alueen mieluummin muussa käytössä.

*vastaus:* Lähtökohtaisesti laajenevalle torialueelle toivotaan monipuolista toimintaa, mutta voiko kirpputoritoiminta olla osa kokonaisuutta?

- Perinteistä torikauppaa (elintarvike) toivottiin, myös kauppahalliin. Toisaalta hallin ravintolatoimintaakin pidettiin hyvänä.
- Abrahaminkatua torin reunalla ehdotettiin kehitettäväksi jalankulkumaisemmaksi ympäristöksi.

*vastaus:* Näin on tarkoitus tehdä

- Torialueesta arveltiin tulevan liian iso ja kolkko. Ehdotettiin, että uudisrakennus sijoitettaisiin mieluummin pysäköinniltä vapautuneelle alueelle torille kuin rantaan.

*vastaus:* Suunnittelun lähtökohtana on pidetty sitä, että torialue pysyy avoimena, mutta tämä on kiinnostava avaus.

- Torille toivottiin lisää valaistusta (ehkä valotaidetta?), jotta sitä saataisiin aktivoitua myös pimeään vuodenaikaan.

*vastaus:* kannatettava ehdotus.

- Tulevan hotellin kivijalkaa pitäisi aktivoida.

*vastaus:* Hotellille ollaan laatimassa erillistä asemakaavaa ja hanke on melko pitkällä. Viedään terveisiä.

- Näkymä torilta merelle on tärkeä ja tulee säilyttää.

*vastaus:* Näkymä altaalle säilynee, mutta näkymä varsinaisesti meren suuntaan on nykytilassakin melko teoreettinen.

### 4. Arkkitehtuuri

- Korkeaa toimistorakentamista ei pidetty ollenkaan sopivana alueelle, asukkaat tyytyväisiä ranta-alueeseen. Huoltoasemaa korkeampaa ei haluta.
- Komentoitiin, että rakentaminen on hyväksyttävää, jos rakennetaan kaunista; Vanha polyteknillinen opisto on kaunis ja esimerkiksi Telakkarantaan tulee hyvää arkkitehtuuria.
- Nykyistä ravintolarakennusta pidettiin hienona ja laadukkaana arkkitehtuurina.
- Suunnittelussa tulisi huomioida alueen historia ja satama-/teollisuushenkinen ympäristö.
- Liikennemelun heijastumisesta kysyttiin: kiinnitetäänkö uudisrakennusten materiaaleissa tähän huomiota? Osa materiaaleista heijastaa ääntä paremmin.

*vastaus:* pyritään ottamaan tämä huomioon

## 5. Kehittämisvaraus ja toimitilarakentaminen

- Helsingin ei pitäisi myydä julkista tilaa tai kaupungin kiinteistöjä yksityisille tahoille. Rakentaminen pilaa ranta-alueen ja asukasyhdistykset tulevat valittamaan kaikissa mahdollisissa vaiheissa.
- Kyseenalaistettiin, onko toimistotiloille tulevaisuudessa edes tarvetta mm. etätöiden yleistyessä.

*vastaus:* Keskusteluja mahdollisten toimijoiden kanssa käydään ja pohditaan sitä, minkälainen on tulevaisuuden pääkonttori. Varmaa on, että tiloja ei rakenneta tyhjilleen.

*vastaus:* Keskusta on edelleen haluttu sijainti yritysten näkökulmasta. Helsinki tarvitsee yrityksiä, jotka tuovat kaupungille tuloja ja kustantavat mm. julkisten palveluiden ylläpitoa.

## 6. Liikenne:

- Kritisoitiin sitä, että autoilua taas vaikeutetaan. Uusi raitiotieyhteys on tehty, mutta uudet asukkaat (Telakkaranta/Hernesaari) eivät sitä tule käyttämään.
- Autoliikennereittiä altaan ympäri pidettiin toimivana nykyisellään ja alueella on vain hetkellisiä ruuhkia.
- Hietalahdenrannan ja Bulevardin risteystä pidettiin nykytilassa sekavana pyöräliikenteen kannalta.

*vastaus:* Pyöräliikenteen reittejä on tarkoitus selkiyttää

- Autokaistoja ei haluta ranta-alueelle. Vain jalankulun ja pyöräliikenteen reitti riittäisi.

## 7. Rantareitti ja ranta-alue

- Kävelyreittiä pidettiin riittävänä yhteytenä rannassa.
- Huomautettiin, että tulvarajojen takia uusi tieyhteys olisi korkealla ja peittäisi näkymän merelle.

*vastaus:* Tämä on totta ja mahdollinen silta tulisi myös näkymään esim. Bulevardin näkymäakselissa.

- Huomautettiin, että ei pitäisi olla Helsingin tavoitteena rakentaa ja yksityistää parhaita ranta-alueita.
- Aluetta pidettiin Helsingin parhaana ilta-aurinkorantana, eikä sitä pitäisi pilata.

## 8. Hietalahden allas

- Muistutettiin, että Hietalahden allas on tärkeä ja kysyttiin, aiotaanko se täyttää. Altaan arvioitiin olevan myös historiallisesti tärkeä ja se pitäisi suojella.

*vastaus:* Allas kuuluu alueen identiteettiin. Allasta ei ole tarkoitus täyttää, mutta muotoa saatetaan muuttaa. Asia selviää tarkemmin suunnittelussa ja alueesta on myös tekeillä ympäristöhistoriallinen selvitys.

## 9. Rakentamisen paikka

- Kritisoitiin lisärakentamista ja huomautettiin sen peittävän asukkaiden näkymät merelle; asunnoista on maksettu kallis hinta.

*vastaus:* Totta, tästä on tullutkin jo paljon palautetta. Samassa tilanteessa ollaan monissa muissakin kantakaupungin tiivistyshankkeissa, koitetaan löytää hyviä ratkaisuja.

- Kysyttiin, tuleeko risteysalueen (Bulevardin päätte) tilalle rakentamista.

*vastaus:* Todennäköisesti ei. Rakentamisen painopiste olisi ehkä etelämpänä, suurin piirtein huoltoaseman paikalla.

- Kysyttiin, tuleeko Merimakasiinin kohdalle rakentamista.

*vastaus:* Luultavasti ei ainakaan mitään massiivista (lähtökohtana Bulevardin näkymälinjan säilyttäminen)

## 10. Alueen nykyiset muutokset, suunnittelu ja aikataulu

- Tuotiin esiin, että Telakkaranta on vielä rakenteilla ja tietyt on jatkuneet pitkään. Nyt kun valmista niin miksi heti ruvetaan mylläämään uudelleen?

*vastaus:* Tässä hankkeessa ollaan vasta alussa, menee monia vuosia, ennen kuin mitään ruvetaan rakentamaan, jos ruvetaan. Suunnitelmia pääsee kommentoimaan todennäköisesti ensi vuoden alussa.

1.9.2021

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö ja kaupunkirakenne

## Hietalahdenrannan asemakaavoituksen yleisötilaisuus,

### Osallistumis- ja arviointisuunnitelma -vaihe

<b>Aika</b>	26.8.2021	klo 17.00 – 18.30	
<b>Paikka</b>	Teams-kokous		
<b>Osallistujat</b> (hankkeen edustajat ja kaupungin asiantuntijat)	Anu Hämäläinen	Helsingin kaupunki / KYMP / viestintä	vuorovaikutus-suunnittelija
	Sinikka Lahti	Helsingin kaupunki / KYMP / asemakaavoitus	arkkitehti
	Hanna Pikkarainen	Helsingin kaupunki / KYMP / asemakaavoitus	tiimipäällikkö
	Inga Valjakka	Helsingin kaupunki / KYMP / liikenne- ja katusuunnittelu	tiimipäällikkö
	Ilkka Aaltonen	Helsingin kaupunki / KYMP / maaomaisuuden kehittäminen ja tontit	tiimipäällikkö
	Mia Kajan	Helsingin kaupunki / KYMP / maaomaisuuden kehittäminen ja tontit	erityissuunnittelija
	Niklas Aalto-Setälä	Helsingin kaupunki / KYMP / yleiskaavoitus	yleiskaavasuunnittelija
	Ted Schauman	Schauman & Nordgren Architects Oy	hankkeen arkkitehtisuunnittelu
	Malin Blomqvist	Masu Planning Oy	hankkeen maisemasuunnittelu
	Jouni Ikäheimo	WSP Finland Oy	hankkeen liikennesuunnittelu
	Tuomas Raikamo	HGR Property Partners Oy	kiinteistökehitysjohtaja
	Essi Tuomala	HGR Property Partners Oy	kiinteistösijoitus-analyytikko

1.9.2021

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö ja kaupunkirakenne

## 1 Osallistuminen

Tilaisuus järjestettiin verkossa Teams-kokouksena. Osallistumislinkki ja ohjeet osallistumiseen toimitettiin osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukana. Lisäksi tapahtumasta ilmoitettiin mm. Kamppe-Eira -lehdessä sekä kaupunkiympäristön verkkosivuilla, kaupungin tapahtumakalenterissa ja sosiaalisessa mediassa. Hankkeen asiantuntijoiden lisäksi tapahtumaan osallistui yhteensä n. 130 henkilöä.

## 2 Hanke-esittely

### 2.1 Asemakaavahankkeen lähtökohdat ja prosessi

Sinikka Lahti esitteli asemakaavoituksen lähtökohtia, prosessia ja aikatauluarviota.

### 2.2 Viitesuunnitelman esittely

Ted Schauman, Malin Blomqvist ja Jouni Ikäheimo esittelivät jatkosuunnittelun pohjaksi valitun viitesuunnitelman periaatteita.

### 2.3 Varauksensaajan puheenvuoro

Tuomas Raikamo ja Essi Tuomala kertoivat HGR Property Partnersin tavoitteista.

## 3 Keskustelu

Tilaisuudessa esitetyjä vastauksia on joiltain osin täydennetty jälkikäteen.

### **Kommentti:**

Kantakaupungissa on valtavasti tyhjää toimistotilaa ja koronan jälkeen varmasti ei ole tarvetta uusille toimistotiloille. Korkeat rakennukset myös pilaavat maisemat.

### **Vastaus:**

Kehittämisvaraushakemus perustuu toimistorakentamiseen. Varauksensaajalla on kokemusta toimistokohteiden toteuttamisesta sekä julkisten tilojen kytkemisestä suunnitteluun. Tulevaisuuden toimistokäyttäjät haluavat sijoittua elävään kantakaupunkiin ja uusiin rakennuksiin on tarkoitus tehdä paljon myös muille käyttäjille avoimia kivijalkapalveluita, ravintoloita ja esim. kulttuuritiloja. Nykyisin tyhjiillään olevien toimistotilojen ongelma on useimmiten väärä sijainti (kauempana keskustasta, huonot joukkoliikenneyhteydet) tai rakennukset eivät sovellu uudenaikaisten toimistotilojen toteuttamiseen. Pääkonttorit keskittyvät, osin koronankin takia, yhä enenevässä määrin keskeisille, houkutteleville sijainneille.

Rakennusten korkeutta ja sovittamista maisemallisiin arvoihin tutkitaan edelleen jatkosuunnittelussa, mutta riittävällä kerrosalamäärällä pyritään osin kattamaan kalliista rantarakentamisesta ja tulasuojaustarpeesta johtuvia korkeita toteutuskustannuksia.

---

1.9.2021

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö ja kaupunkirakenne

**Kysymys:**

Kaupungin puolelta olisi mielenkiintoista kuulla, mikä on ollut esteenä 2016 hyväksytyin katusuunnitelman mukaisen kävelysillan rakentamiselle.

**Vastaus:**

Mikäli kehittämisvarausta ei jatketa, kävelysillan suunnitelman toteutus on aikataulutettu 2030-luvulle. Aluetta kuitenkin kehitetään nyt uusista lähtökohdista, jolloin jo hyväksytyjä suunnitelmia ei välttämättä toteuteta.

**Kysymys:**

Suunnitelmassa oli mainittu isoina liikennesuuntina a) Jätkäsaari, b) Länsiväylä, c) keskusta, d) Eiranranta. Miten valitussa suunnitelmassa tullaan keskustasta esim. ko. suunnitelman kulmalla oleviin viiteen kerrostaloon ja neljään toimistorakennukseen? Ns. "Koffin kortteli."

**Vastaus:**

Asia riippuu myös siitä, katkaistaanko Bulevardilta autoliikennettä vai ei. Mikäli ei katkaista, pitää allas kiertää luoteispuolelta. Tontilleajo on Bulevardilla mahdollista myös, vaikka läpiajoa rajoitettaisiin. Länsiväylän suunnasta tullessa ratkaisulla ei ole vaikutusta yhteyksiin.

Kaupungin tarkoituksena on teettää laajemman alueen liikenneverkkotarkastelu.

**Kommentti:**

Ei marraskuussa moni tuulisessa rannassa pyöräile. Olkaa nyt ihmeessä realisteja!

**Vastaus:**

Suunnitelmassa tuulisuutta on pyritty hillitsemään ja viihtyisyyttä lisäämään kasvillisuudella. Nykyinen pyöräilyn reitti altaan ympäri on edelleen mahdollinen. Rantareitti on myös pyöräliikenteen tavoiteverkon mukainen yhteys.

**Kysymys:**

Allas on historiallisesti yltänyt lähemmäs toria, miksei allasta siis palauteta nykyisen risteysalueen päälle? Saataisiin torin ja veden suhde vahvemmaksi. Esitellyssä suunnitelmassa risteysalueen tilalle tulee pelkkää aukiota.

**Vastaus:**

Asiaa ollaan tutkittu ja ratkaisuja kehitetään edelleen. Rajoittavana tekijänä on mm. raitiovaunuliikenne, jonka täytyy joka tapauksessa edelleen kulkea Telakkakadun suunnasta Bulevardille, mutta altaan päädyn sommittelua voidaan jatkossa tutkia lisää.

**Kysymys:**

Millä perusteilla/meriiteillä kaupunki myöntää kehittämisvarauksia? Tällä työkalulla varataan yksityisen kehittäjän käyttöön kaupungin alueita, joten mietityttää veloitetaanko tästä jonkinlainen korvaus vai miten tämä toimii? Kaupungin sivuilta aiheesta aika hintsusti...

1.9.2021

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö ja kaupunkirakenne

**Vastaus:**

Kaupunki voi omasta aloitteestaan kaavoittaa alueita, mutta myös ottaa vastaan ideoita asukkailta ja yrityksiltä kaupungin kehittämiseksi. Hankkeen tulee tukea kaupungin tavoitteita ja esimerkiksi tässä hankkeessa idealla on lisäksi uutuusarvoa – vastaavanlaista lähestymistapaa alueen kehittämiseksi ei ole aiemmin esitetty ja kaupungin arvion mukaan asiaa kannattaa tutkia pidemmälle. Tällaisessa tapauksessa voidaan myöntää kehittämisvaraus, jossa hakija saa yksinoikeudella jatkotutkia hankkeen toteuttamisedellytyksiä.

Kehittämisvarauksista on käyty paljon julkista keskustelua ja kyseenalaistettu suunnittelun ulkoistamista yksityiselle taholle. Kaupunki kuitenkin määrittelee suunnittelun reunaehdot ja tavoitteet ennen kehittämisvarauksen myöntämistä ja myös suunnittelua edistetään tiiviissä yhteistyössä yksityisen toimijan kanssa.

**Kysymys:**

Voiko asukkaiden teettämä vaihtoehtosuunnitelma saada kehittämisvarauksen. Mm. liikennejärjestelyt ja rakennusmassojen asettelu ovat selkeästi paremmat. Voiko kehittämisvarauksen myöntää asukasryhmälle, esim. kaupunginosayhdistykselle?

**Vastaus:**

Koska nykyinen varauspäätös on jo kaupunginhallituksen elinkeinojaostossa päätetty, päätöksen mukaista suunnitelmaa edistetään. Samanaikaisesti ei tutkita vaihtoehtoista suunnitelmaa. Mikäli varausaikana ei kuitenkaan saada aikaan toteuttamiskelpoista ratkaisua, voidaan harkita, onko tarkoituksenmukaista myöntää uusi varaus seuraavalle taholle. Erilaisten suunnitelmien yhtäaikaisten edistäminen voisi olla mahdollista esim. kilpailumenettelyllä.

Yleensä kehittämisvarauksia myönnetään toimijalle, joilla arvellaan olevan kykyä ja resursseja suunnitelmien ja selvitysten laatimiseen sekä lopulta hankkeen toteuttamiseen. Varauksen saajan uskottavuutta arvioidaan esimerkiksi referenssien avulla. Avoimiin ideakilpailuihin voi osallistua kuka tahansa.

**Kommentti:**

Liikenne on kaikkein vaikein kysymys alueella. Liikenneverkko on nyt jo ruuhkainen (mm. Jätkäsaaren yhteys Länsiväylälle asti). Suora yhteys Uudenmaankadun tunneliin ei auta muuten kuin lyhentämällä reittiä vähän. Ruuhka tulee olemaan Uudenmaankadun tunnelin alueella ja asuintalojen edessä. Uudenmaankatu ei vedä tällaisia liikennemääriä, eikä kaistoja voida yhtään vähentää. Meren rannoilla tiivistetään, vaikka pitäisi keventää.

Huoltoasema on tärkeä palvelu. Polttoaineen haku ja autojen huollattaminen kauempana lisää liikennettä. Huoltoasemille voisi myös järjestää lisää sähköautojen latauspaikkoja. Raitiovaunukiskot torin ja meren välissä estävät yhtenäisen oleskelualueen, koska ratikoita pitää varoa joka tapauksessa. Venesatama ja museolaivat tekevät ranta-alueesta nyt viihtyisän, suunnitelman toteuttaminen loisi kuollutta ympäristöä.

---



1.9.2021

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö ja kaupunkirakenne

Alue ei kestä torilla sijaitsevien asukaspysäköintipaikkojen ja vieraspaikkojen menetystä. Kaupunki myöntää asukaspysäköintitunnuksia, muttei tarjoa riittävästi paikkoja.

**Vastaus:**

Tavoitteena on, että sähköautojen julkisten latauspisteiden osuus kaikista latauspisteistä on noin 10 % ja puolijulkisten tai yksityisten latauspisteiden osuus 90% kaikista latauspisteistä. Latauspaikkoja suunnitellaan katualueille kantakaupungissa ja niitä on tulossa kattavasti. Liikenteen toimivuustarkasteluja tehdään hankkeen jatkosuunnittelussa. Tarkastelujen lähtökohtana ovat liikennemäärien ennusteet sekä liikkumismuotojakaumaennusteet. Liikenteen sujuvuus on tärkeää varmistaa, jottei autoliikenne levittäydy alemmalle katuverkolle.

Torilta poistuvia autopaikkoja on tarkoitus korvata pysäköintilaitoksen toteuttamisella. Torin autopaikat eivät sovi arvoympäristöön. Pysäköintilaitokseen voidaan myös toteuttaa latauspaikkoja.

Tietyllä vuorovälillä kulkevat raitiovaunut eivät muodosta kävelijöille samanlaista estevaikutusta, kuin jatkuva autoliikenteen virta.

**Kysymys:**

Miksei kyselyistä saadulla negatiivisella palautteella ole mitään vaikutusta, miten se voidaan sivuuttaa? Milloin sitten olisi oikea vaihe vaikuttaa? Kenen intressejä palvellaan? Ajattelevatko suunnittelijat oikeasti, että nelikaistainen tie meren päällä loisi viihtyisää kaupunkiympäristöä?

**Vastaus:**

Myönnetty kehittämisvaraus velvoittaa selvittämään rakentamisen mahdollisuudet ja toteuttamiskelpoisuuden, jotta asia voidaan viedä poliittiseen päätöksentekoon. Kaikki palaute kerätään ja koostetaan tiedoksi päätöksentekoon ja kaupunkiympäristölautakunta voi halutessaan hylätä suunnitelman. Palautteen antaminen ei ole turhaa ja sitä on annettu oikea-aikaisesti. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta voi halutessaan jättää kirjallisen mielipiteen.

Nelikaistainen katu ei varmaankaan koskaan tule olemaan hyvää oleskeluympäristöä. Nykytilanteessa nelikaistainen tie kiertää altaan ympärillä ja suunnittelukysymyksenä onkin, voidaanko kaupunkilaisten kävely- ja oleskeluympäristöä parantaa autoliikenteen asettamien hankalien reunaehtoien puitteissa. Jos olisi nähtävissä tilanne, jossa autoliikenne tulevaisuudessa vähenisi, niin kaistoja voitaisiin vähentää.

**Kommentti:**

Hietalahdesta on luvattu laituripaikka perinnelaivalle. Laituripaikka ja myös perinnelaivan vaatima tilatarve on otettava huomioon jatkossa. Vesialuetta ei voida kaventaa.

### 3.1 Kommenttipalsta

Tilaisuuden kommenttipalstalla keskusteltiin lisäksi seuraavista asioista, joihin esityksissä tai suullisessa keskustelussa ei ehditty vastaamaan: melojien ja uimareiden turvallisuus,

---

1.9.2021

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö ja kaupunkirakenne

laiturialueen palvelut, autoliikenteestä johtuvat ympäristöhäiriöt ja niiden mahdollinen lisääntyminen Mallaskadun risteyksessä ja Telakkarannassa, liikenteen jonoutuminen liikennevaihtoehto Ve1.2:ssa, älyliikenne (liikenteen ohjaus), tietullit, erilaiset tunneliratkaisut, rakennusmassojen ja arkkitehtuurin lähiömäinen ilme ja korkeus, toimistoympäristöjen elävyyden puute, Kaartin lasaretin suunnittelutilanne, merenpohjan haitta-aineet ja niiden puhdistaminen sekä varautuminen ilmastonmuutoksen vaikutuksiin.

---

12.5.2021

# HIETALAHDENRANTA

---

VISIO JA IDEASUUNNITELMA







# INTRO

Hietalahden alue on heräämässä kasvavan Helsingin tarpeisiin. Tori merellisine ympäristöineen on uinunut nykytilassaan vuosia, ellei vuosikymmeniä. Viime vuosina muutospaine on tavoittanut myös Hietalahden.

Alueella on useita alkavia, käynnissä olevia ja toteutuneita kehityshankkeita. Hietalahdentorin ympäristössä Metropolian koulurakennusta kehitetään korkealuokkaiseksi hotelliksi ja Lasaretin alue muuttaa toimintaansa. Telakkaranta on valmistumassa, Hernesaaren rakentaminen alkaa pian ja Jätkäsaarella asuu jo reilusti yli 10 000 asukasta. Hietalahden alueen merkitys keskeisenä sijaintina korostuu kaupungin keskustan painopisteen siirtyessä länteen.

On eittämättä selvää, että torin ja rannan aluetta tulee kehittää muuten kasvavassa ja muuttuvassa ympäristössä. Tästä esimerkkinä on HGR Property Partnersien 2020 saama kehitysvaraus alueelle. Suunnitteluvarauksessa nykyisen Nesteen huoltoaseman ja Hampton Bay-ravintolan tilalle oli esitetty n. 15 000-20 000 m<sup>2</sup> toimistotilaa. Myöhemmin arkkitehtikilpailussa pinta-ala nousi luokkaan 35 000-40 000 m<sup>2</sup>.

Esityksessämme tuomme kilpailuehdotusten rinnalle vaihtoehtoisen puheenvuoron kehittää aluetta. Aloite esityksen laatimiseen on lähtenyt alueen asukkailta ja toimijoilta, joita huolestutti etenkin torin merellisyyden häviäminen ja historiallisen satama-altaan kutistuminen. Suunnitelman on laatinut yhteistyössä Arkkitehdit Soini & Horto ja Ramboll.

A S  
& H

RAMBOLL

# LÄHTÖKOHTIA

---





J.A. Ehrenströmin asemakaava vuodelta 1837. Kaupunkirakenteen rungoksi suunniteltiin merenlahtiin johtavat puistokadut.



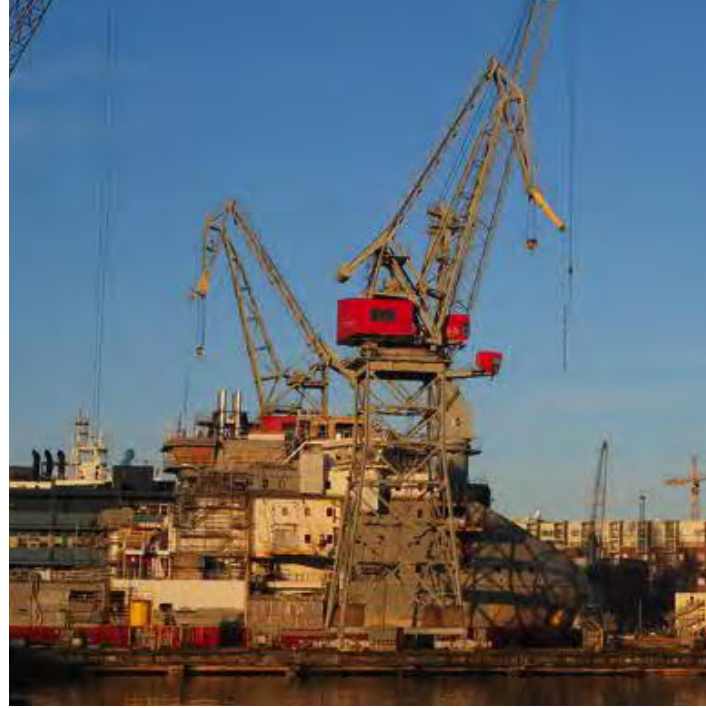
# Hietalahden historia



Kun Bulevardin varteen rakennettiin puisia asuintaloja 1830-luvulla, katu päättyi vielä koskemattomaan merenlahteen, josta avautui näkymät suoraan avomerelle ja rannikon edustalla oleviin kallioisiin saariin. Vaikka Hietalahdenrannat ovat jo 1800-luvulta lähtien olleet satama- ja teollisuustoimintojen käytössä, rannassa on myös oleskeltu, uitu ja leikitty puulaitureilla. Suurin osa teollisuustoiminnoista on siirtynyt kauemmaksi kaupungista vuosien 1920-1990 välisenä aikana.

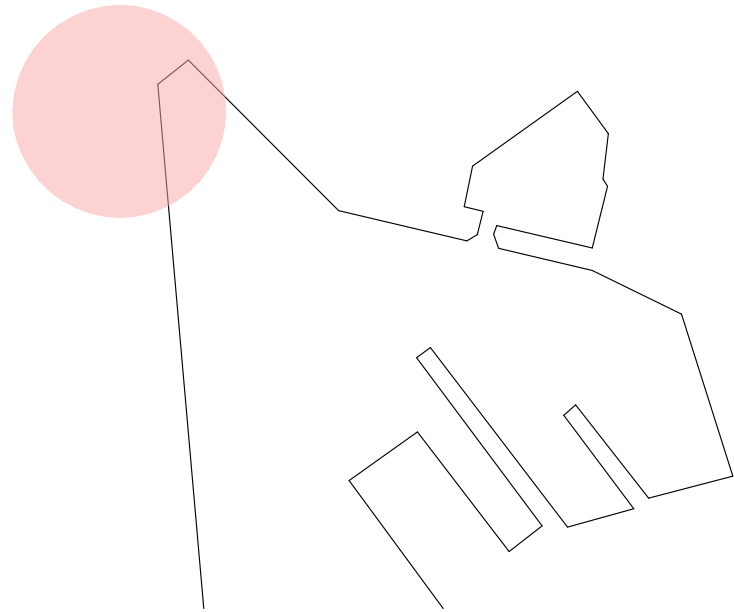


# Hietalahden identiteetti



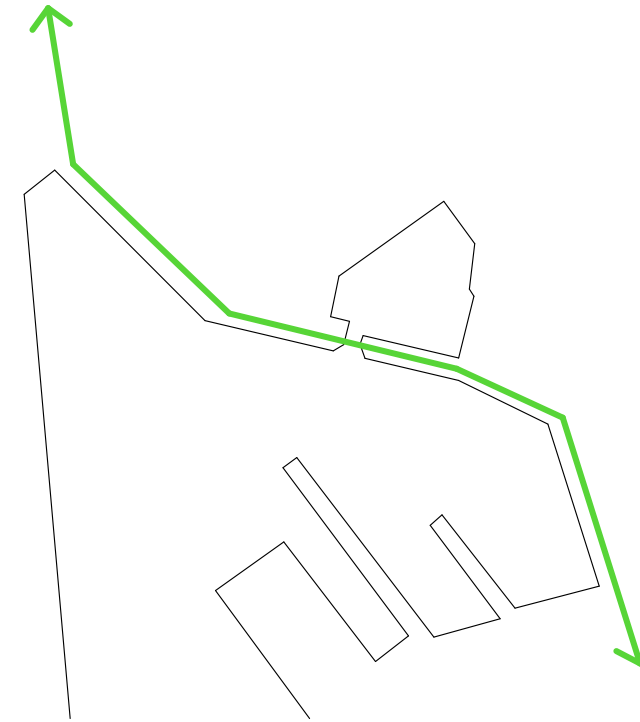
Hietalahden identiteetti koostuu eri aikakausien käyttötarkoitusten ja rakennusten historian kerrostumista. Alueella 1800-luvulla sijainneet kallioiden ja hiekkarannat ovat hävinneet rakentamisen tieltä, kun kaupunkia on kasvatettu länteen täyttämällä merialueita. Entinen Teknillinen korkeakoulu, Kaartin Lasaretti, Hietalahden kauppahalli ja Sinebrychoffin tehdas ovat merkittäviä rakennuksia torin ympäristössä. Lahtea ympäröi tehdasrakennukset, telakka ja uudet asuinalueet; Jätkäsaari ja Hernesaari. Telakkatoiminta leimaa alueen nykyistä identiteettiä vahvasti.

# Liikenteelliset lähtökohdat



## Jätkäsaaren tunnelin rakentuminen

Jätkäsaaren tunnelin eli ns. Länsilinkin toteuttaminen parantaa huomattavasti Hietalahdenrannan liikenteen toimivuutta verrattuna nykytilanteeseen. VSP on laatinut vuonna 2019 liikenneselvityksen, jonka mukaan autoliikenne saadaan toimimaan mikäli Hernesaaren osalta toteutetaan sekä tietullit ja autopaikkamäärää rajataan.



## Pyöräilybaanan kehittäminen

Bulevardia tulisi jatkossa kehittää joukkoliikenne ja pyöräilypainotteiseksi kaduksi. Tämä keventäisi omalta osaltaan Hietalahdenrannan liikennepainetta. Baanaverkon laajennus ja pyöräilyn tavoiteverkon mukaiset ratkaisut luovat korkealuokkaista pyöräilyinfrastruktuuria, joka tukee pyöräiliikenteen kulkutapaosuuden kasvua. Suunnitelmissa esitettävä pyöräilyverkosto yhdistää Hietalahdenrannan osaksi lähialueiden pyöräiliikenneverkostoa. Lisäksi Eiranrantaan ulottuvat ja osin meren tuntumaan linjatut laadukkaat pyöräily-yhteydet voisivat olla pyöräilyyn kannustavia tekijöitä ja nostaa pyöräilyn profiilia alueella.

# Alueen kehittämistarpeet

# 1

Rannan liikenne on hallitseva ja katkoo yhteyden rantaan

# 2

Ranta-alueilta puuttuu miellyttävä virkistysympäristö ja kasvillisuus

# 3

Rannan liiketoiminnallinen potentiaali on hyödyntämättä

# SUUNNITELMA

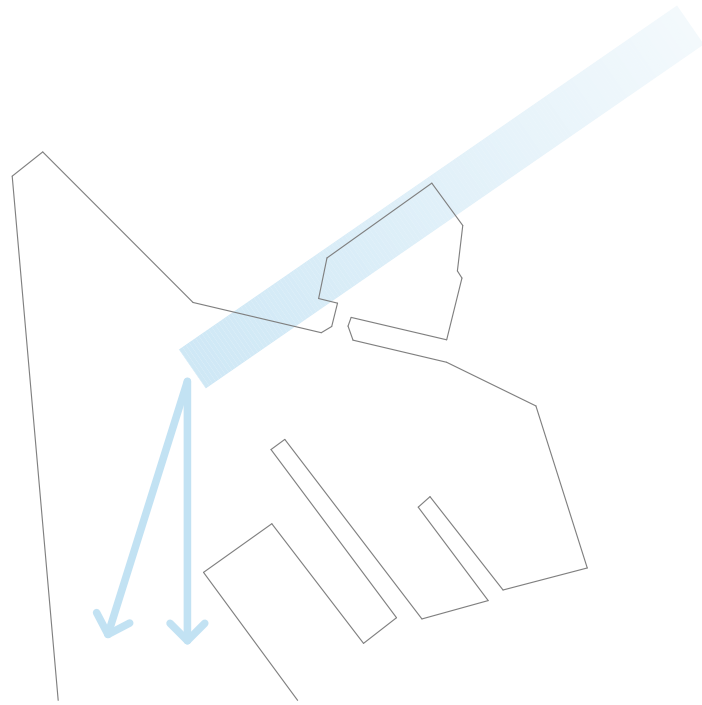
---





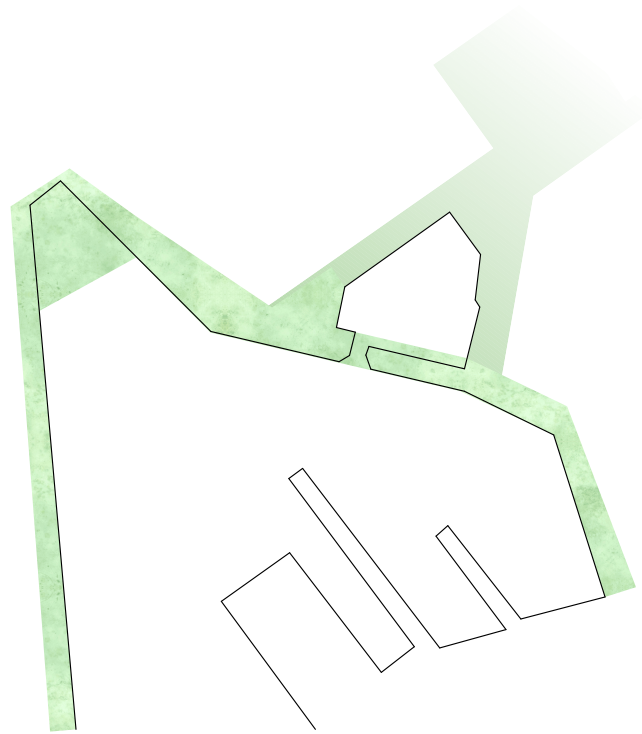


# Visio



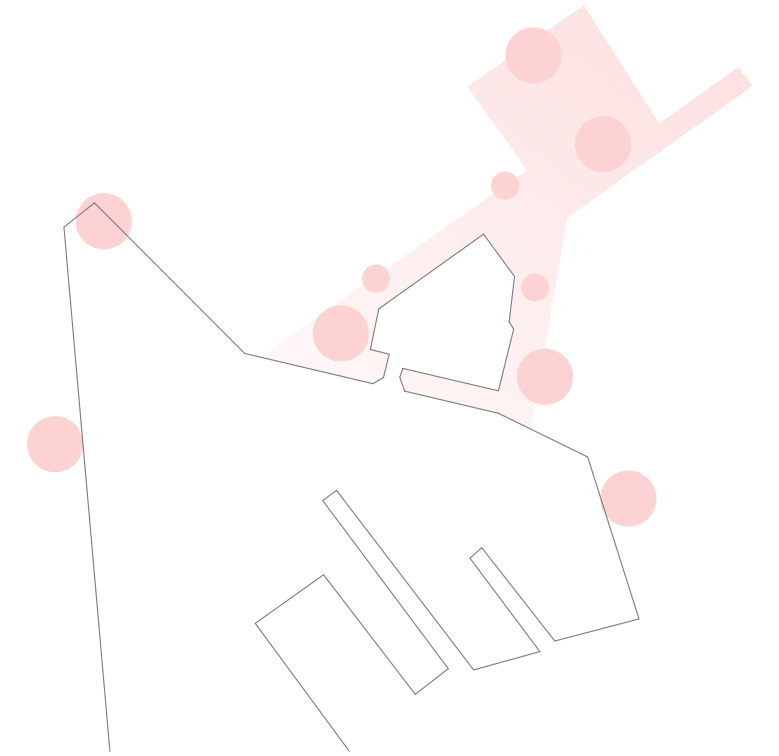
## Bulevardin jatkuminen rantaan

Bulevardin yhteys mereen vahvistuisi jatkamalla Bulevardia rannan myötäisenä kävelypromenadina. Promenadin pääte voisi olla laituri tai näköalapaikka, josta avautuisi näkymä avomerelle.



## Luonnon palauttaminen Hietalahteen

Hietalahden rantaviivaa ei pidä tuhota autoliikenteellä. Ranta-alueella on tärkeä rooli yhdistävänä linkkinä läntisten kaupunginosien välillä. Parantamalla rannan jalankulku- ja pyöräilyverkostoa saadaan Jätkäsaari, Hietalahti ja Punavuori liitettyä paremmin yhteen. Tämä tapahtuu parhaiten kehittämällä satamalaiturista kävelyn ja pyöräilyn virkistysreitti.



## Ravintolat ja palvelut rantaviivalla

Ranta-alueen vetovoimaisuutta parannetaan rakentamalla lisää ravintola- ja liiketilaa rannan läheisyyteen. Liiketilojen tulisi sopia merelliseen satamaympäristöön ja niiden kattopinnot toimia näköalapaikkona ja ravintoloiden terasseina. Uudet rakennukset toimisivat samalla melusuojina Hietalahden liikenteeltä.





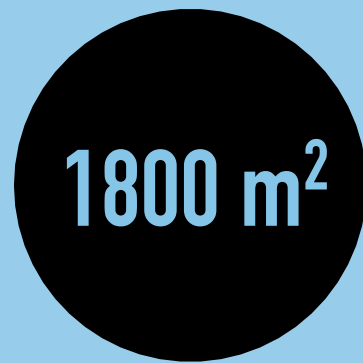
# Asemapiirros 1:1500



HIETALAHDENRANNAN VISIO JA IDEASUUNNITELMA



Yli viisi kertaa enemmän viherpinta-alaa!



Nykytila



Suunnitelma











## Rakennukset ja toiminnot

Vaihtoehtoinen suunnitelma nojaa ajatukseen altaan ympäristön matalammasta rakennuskannasta ja virkistyskäytöstä. Toria ja altaan ympäristöä halutaan aktivoida ympärivuotiseen ja -vuorokautiseen toimintaan, missä keskiössä on helsinkiläinen kaupunkilainen ja hänen tarpeensa.

Hietalahdenranta on yksi harvoista, ellei ainoa suojaista ilta-auringossa kylpevä oleskelupaikka meren rannalla. Oleskelua veden äärellä on kehitetty lisäämällä oleskelutasoja ja virkistyspalveluja. Altaan ympäristöstä on tehty kaikille kaupunkilaiselle vehreä, aktiivinen ja kutsuva keidas.

Korkeampaa rakennuskantaa on esitetty torin yhteyteen ja Jätkäsaaren kannakseen. Torin nykyisen parkkipaikan kohdalle voidaan rakentaa niin, että ensimmäinen kerros toimisi avoimena, kaupallisena tilana palveluineen ja ylemmät osat toimivat Metropolian historialliseen rakennukseen sijoittuvan hotellin laajennusosana. Vanha rakennus itsessään on liian pieni kansainvälisille huippuhotellibändeille, jolloin laajennuksella varmistettaisiin hotellin sijoittuminen torin laidalle. Yhteys vanhasta rakennuksesta uudisosaan voidaan hoitaa maan alla.

Jätkäsaaren kannakseen voidaan sijoittaa merellinen toimistorakennus niin, että meriyhteys Ruoholahden kanavaan säilyy. Samalla Jätkäsaari saadaan tiiviimmin liitettyä kantakaupunkiin uuden kevyenliikenteen reitin kautta. Telakkatoiminta Hernesaassa voi säilyä lähes ennallaan; poukamaan mahtuu edelleen peruuttamaan n. 250m pituinen alus.

## Maisema-arkkitehtuuri

Bulevardin akselia on jatkettu leveänä kävelypromenadina rantaan. Tämän tyyppinen urbaani ja laadukas kivetty rantaviivan myötäisesti kulkeva promenadi puuttuu Helsingistä kokonaan. Leveä kulkuväylä mahdollistaa vapaamman kulkemisen rantaviivan myötäisesti. Ravintolan terassit voivat levitä promenadille ja reitin reunoilla on erilaisia oleskelupaikkoja.

Satama-altaan rantaviivaa on aktivoitu porrastamalla rantamuuria eri tarkoituksiin. Oleskelua varten on esitetty laajat puiset oleskeluportaat. Satamalaiturin merenpuolenen osa on madallettu, jolloin alue rajautuu pyöräbaanasta ja hahmottuu rauhallisempaan alueena. Meriuimala sijoittuu suojaistaan ilta-auringon paikkaan, jossa 1800-luvullakin on toiminut uimala.

Hietalahden rannoilla säilyy monipuoliset rantatoiminnot. Satama-altaaseen ehdotetaan vierasvenepaikkoja, vuokrattavia veneitä ja jollia. Bulevardin päätteen laituri sopisi mainiosti yhteysveneeseen tai vesibussin pysäköiksi. Uusi rakentaminen tukee myös laajempia satamatoimintoja.

Maisemakatot toimivat näköalapaikkoina, julkisina oleskelupaikkoina ja ravintoloiden terassialueina. Kasvillisuuden päällystämisenä katot viivyttävät myös hulevesiä, parantavat pienilmastoa sekä avautuvat ympäröiviin rakennuksiin vihreinä pintoina.

Hietalahdentorilla ja rantapromenadilla suositaan punertavaa graniittia. Bulevardin ympäristössä puurivejä on täydennetty lehmuksilla ja vaahteroilla. Satamalaiturilla kulkureitti on satamaympäristöön soveltuvaa valubetonia. Rannan kasvillisuus koostuu ranta-alueille tyypillisistä lajeista; männyistä, rantaheinistä ja perennoista.

## Liikenne

Hietalahdenrannan osalta kaistamäärä säilyy nykyisellään jolla WSP:n ennusteen mukaan liikenne saadaan toimimaan myös lähitulevaisuudessa Hernesaari rakennettuna.

Hietalahdenranta esitetään suoristettavaksi hieman altaan päästä. Tällä järjestelyllä saadaan selkeytettyä Bulevardin ja Hietalahdenrannan liittymää ja tuotua nykyinen "epä-alue" osaksi viihtyisää torin ja satama-altaan kytkevää aluetta.

Lönnotinkatu esitetään jatkettavaksi Hietalahdenrantaan, jonka mahdollistaa Länsilinkin toteuttaminen ja nykyisen Jätkäsaaren liittymän rauhoittuminen.

Uusille esitetyille rakennuksille ajoyhteydet otetaan Hietalahdenrannan kadulta, jolloin rannan virkistysarvo ja viihtyisyys saadaan säilytettyä hyvänä.

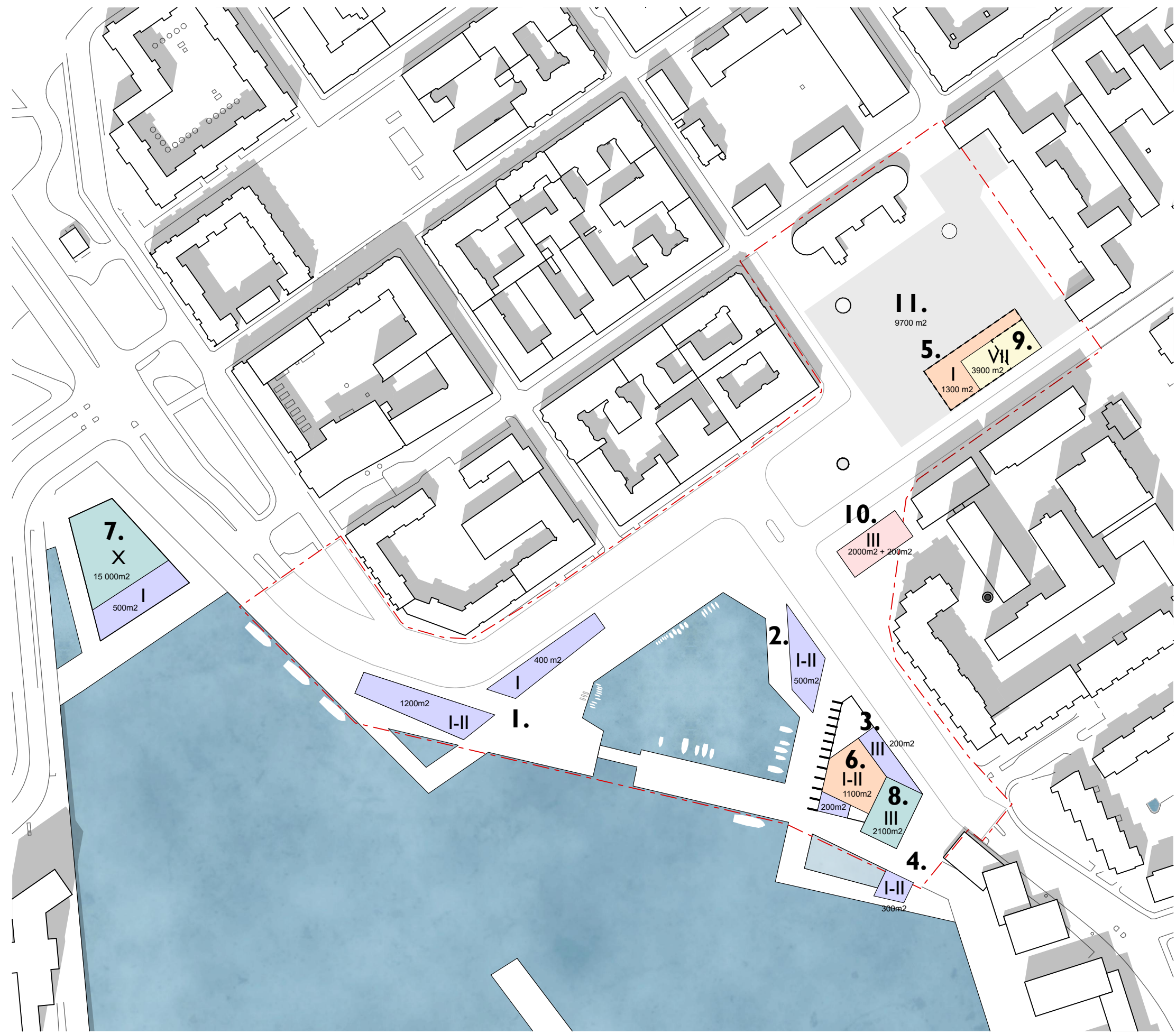
# Rakennukset ja kerrosalat 1:2000

## I-3 -KERROKSISET RAKENNUKSET

	<b>Ravintola / liiketila</b>	<b>3 500 brm<sup>2</sup></b>
	1. Ravintolat ja venevuokraamot	1 600 brm <sup>2</sup>
	2. Ravintola	500 brm <sup>2</sup>
	3. Ravintola	400 brm <sup>2</sup>
	4. Sauna/meriuimala	300 brm <sup>2</sup>
	Muut ravintolat	700 brm <sup>2</sup>
	<b>Kauppa / kauppahalli</b>	<b>2 400 brm<sup>2</sup></b>
	5. Kauppahalli	1 300 brm <sup>2</sup>
	6. PT-kauppa	1 100 brm <sup>2</sup>

## 2-10 -KERROKSISET RAKENNUKSET

	<b>Toimisto</b>	<b>17 100 brm<sup>2</sup></b>
	7. Toimisto	15 000 brm <sup>2</sup>
	8. Toimisto	2 100 brm <sup>2</sup>
	<b>Hotelli</b>	<b>3 900 brm<sup>2</sup></b>
	9. Hotelli	3 900 brm <sup>2</sup>
	<b>Asuminen</b>	<b>2 000 brm<sup>2</sup></b>
	10. Asuikerrostalo	2 000 brm <sup>2</sup>
<b>YHTEENSÄ</b>		<b>28 900 brm<sup>2</sup></b>
	II. Paikotus	9700 brm <sup>2</sup>





# Ideakuvia: Rantaravintolat ja terassialueet



- Matalat ravintolarakennukset ja laajat terassialueet houkuttelevat lisää ihmisiä Hietalahteen
- Rannan liiketiloihin voi sijoittua myös veneilyä ja muita merellisiä virkistyspalveluja tukevaa toimintaa

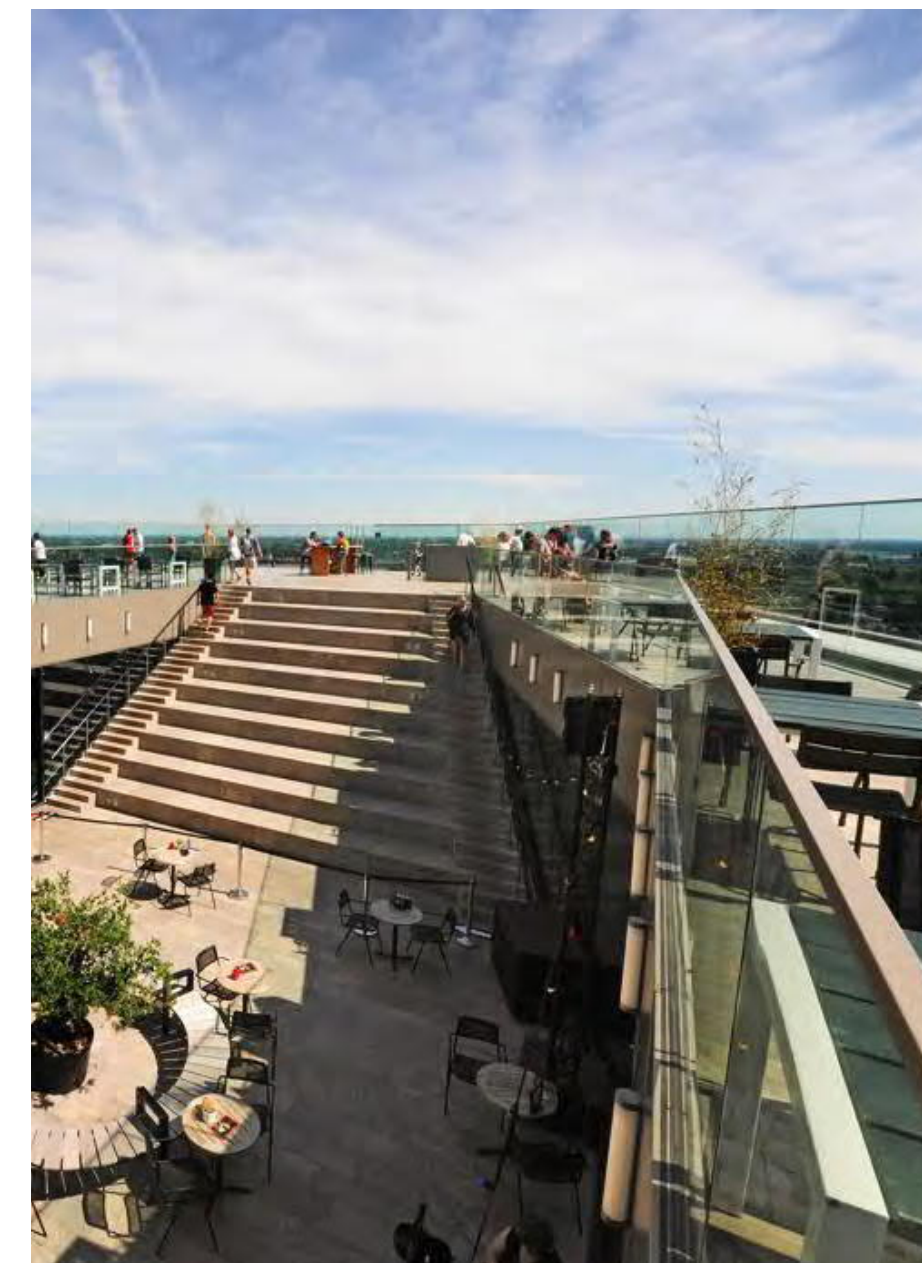




# Ideakuvia: Kattoterassit

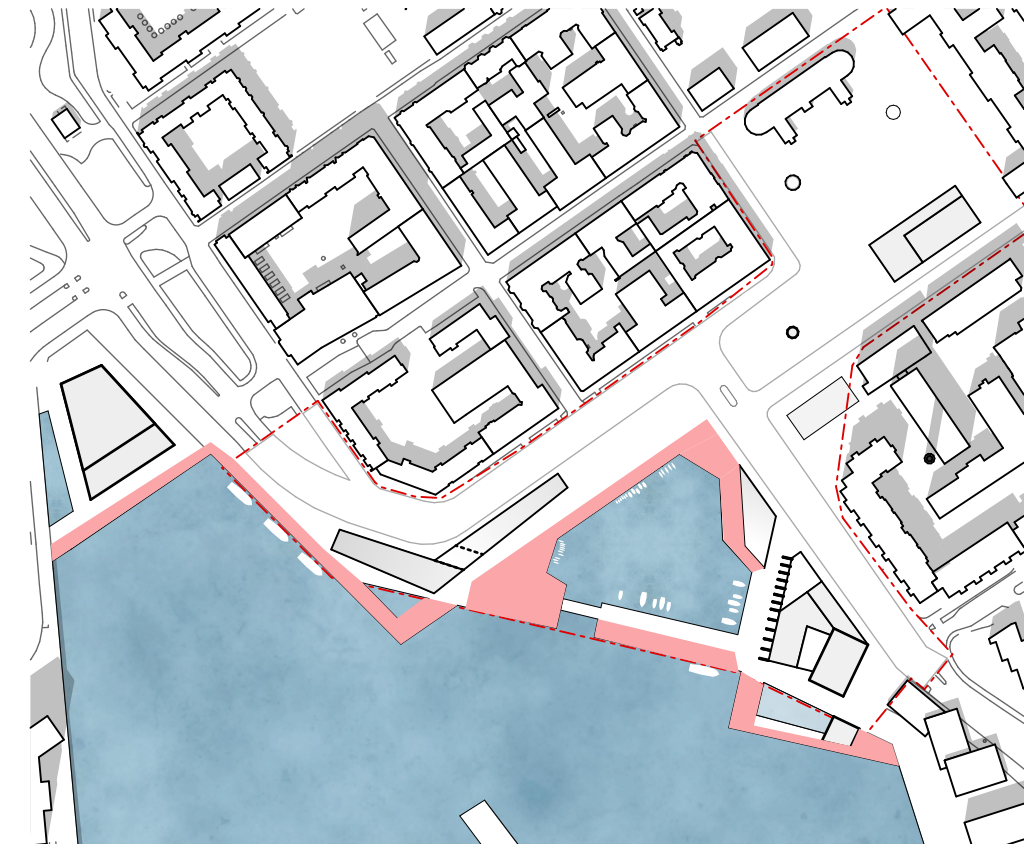


- Kattoterassit toimivat näköalapaikkoina ja ravintolaterasseina
- Ne ovat maisemoituja niityillä ja maksaruoholla
- Kattoterassit lisäävät ravintoloiden asiakaspaikkoja ja toiminnallisuutta

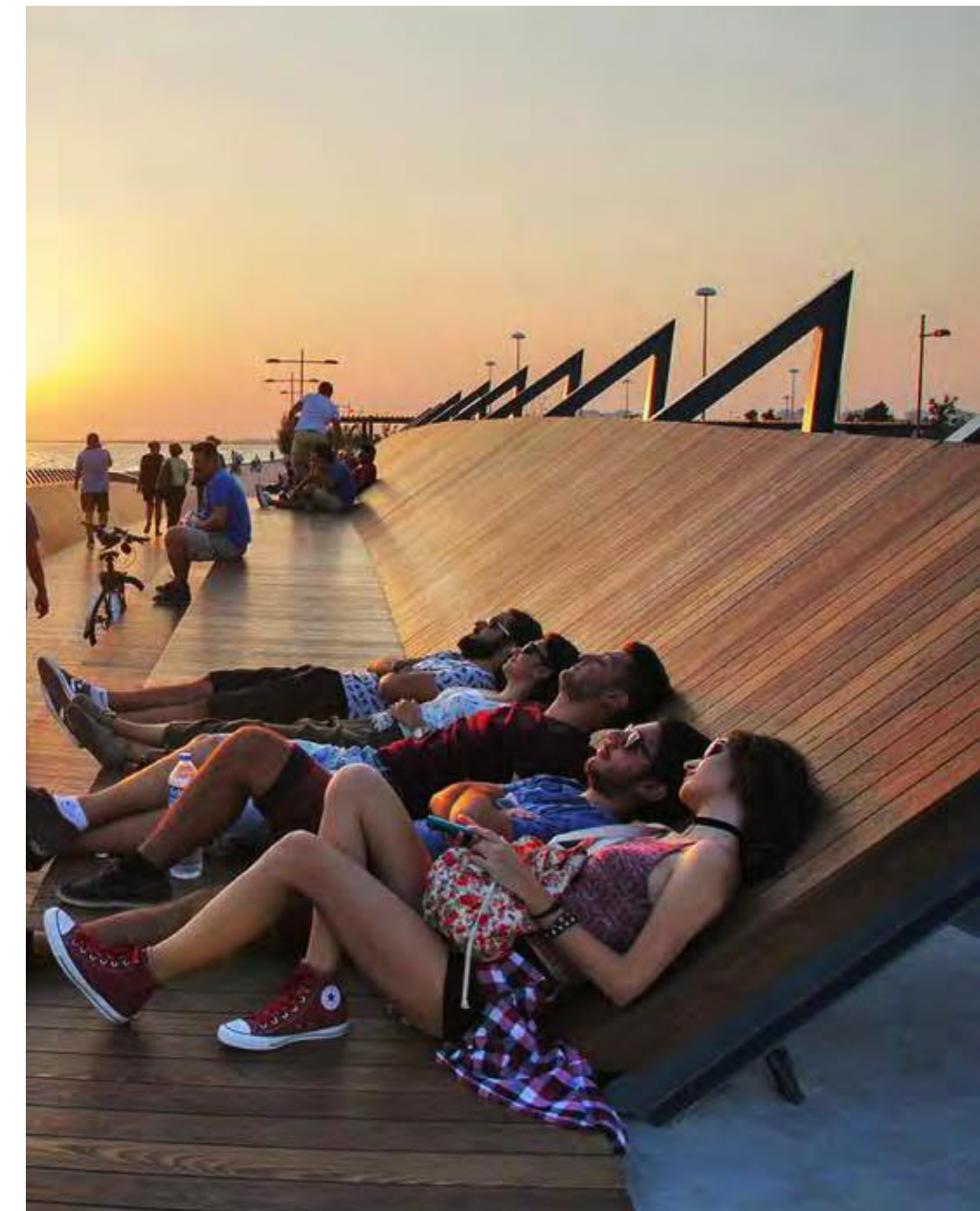




# Ideakuvia: Oleskelu rannalla

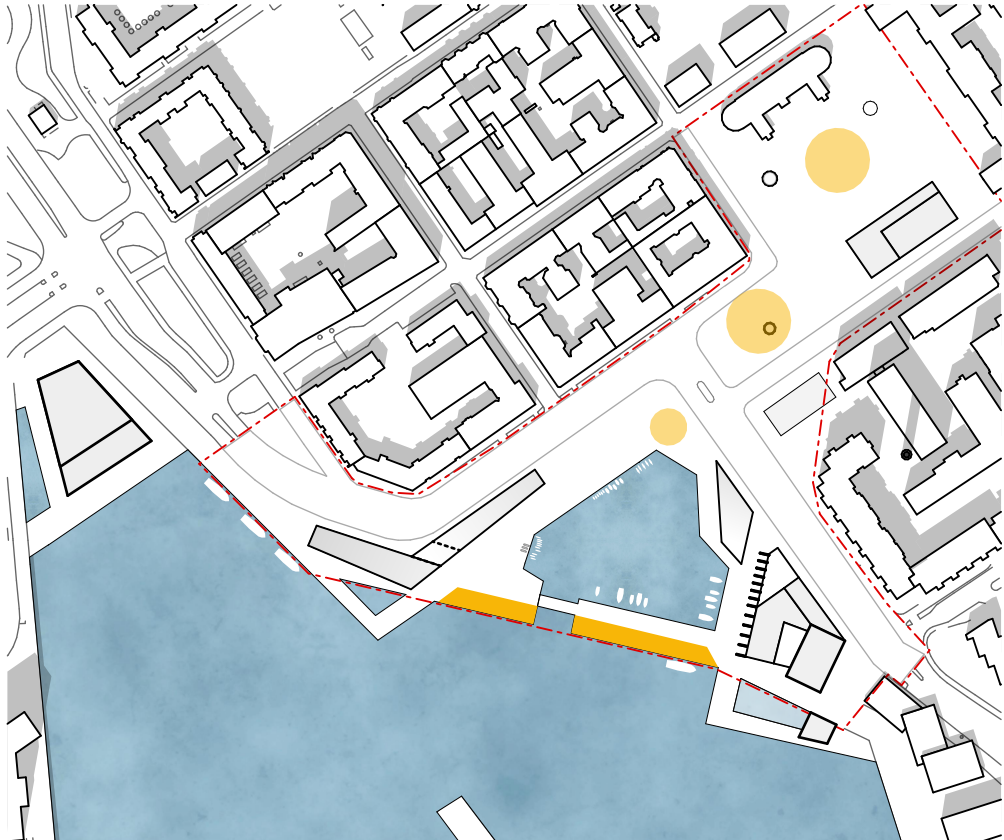


- Valaistut portaat ja puupinnat oleskeluun ja auringonottoon
- Monipuolista oleskelua tukevat kalusteet
- Uimalaiturit





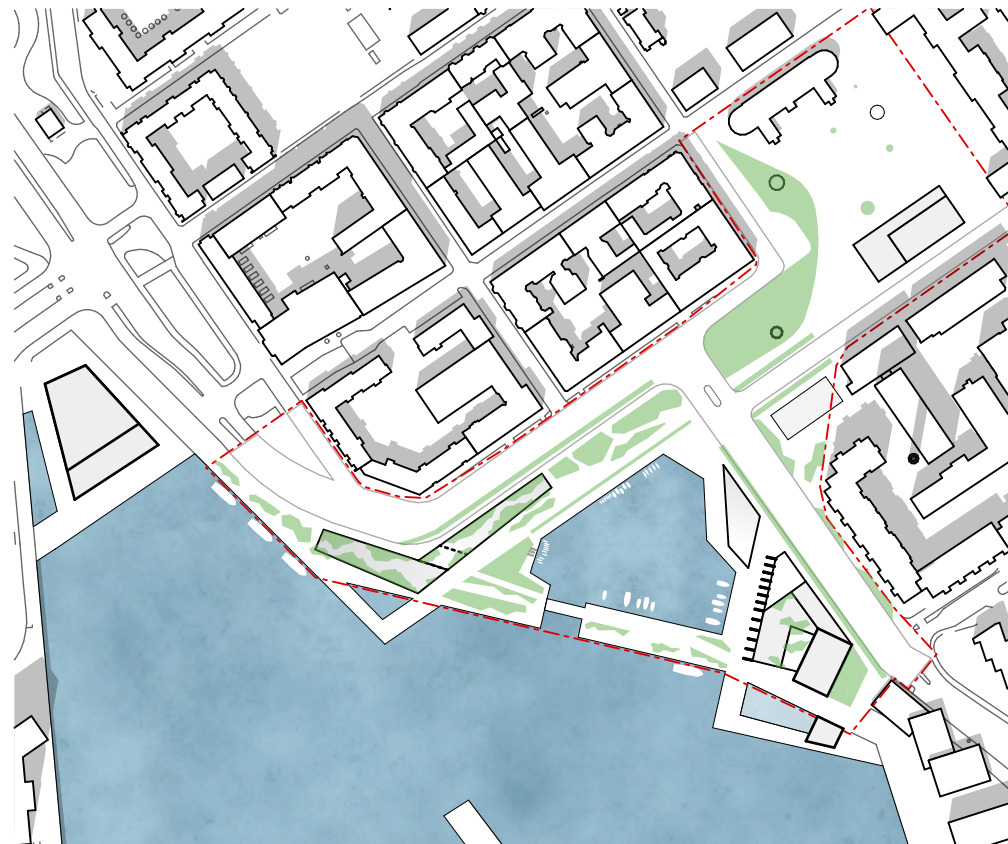
# Ideakuvia: Leikki ja liikunta



- Suihkulähteet leikkielementteinä
- Liikunta- ja leikkivälineet rantaviivalla
- Torilla toiminnallisuutta tuetaan siirrettävillä elementeillä



# Ideakuvia: Uusi viherympäristö

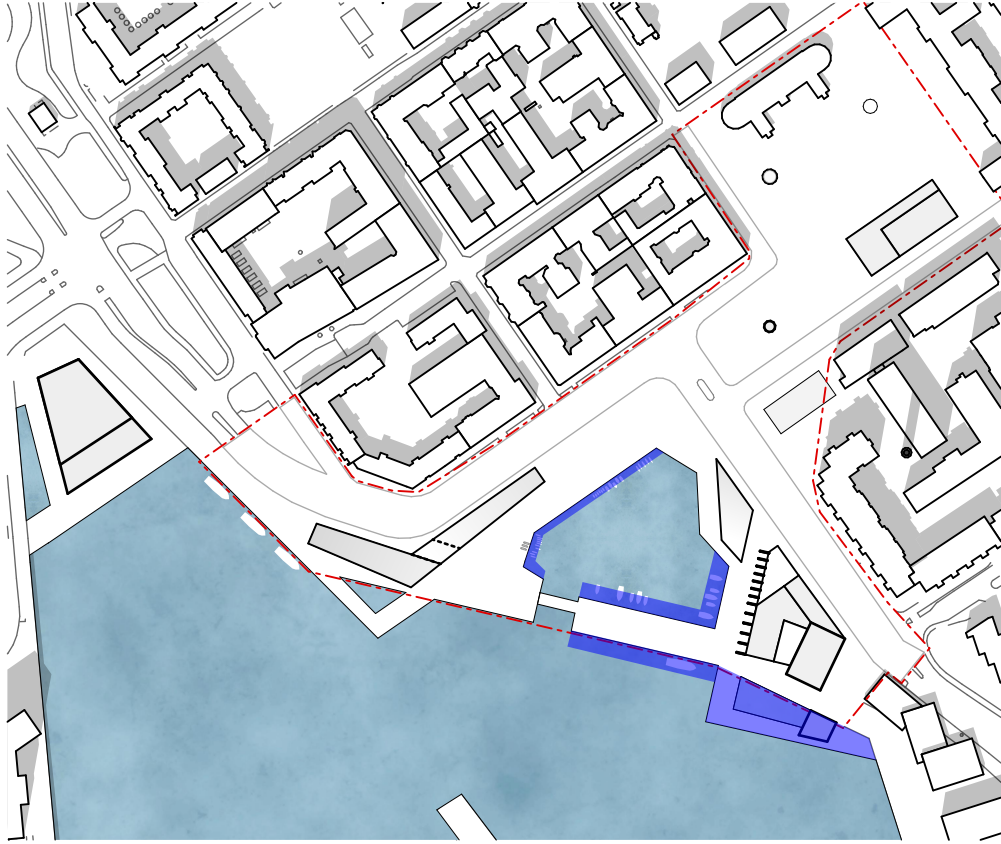


- Korkeampi kasvillisuus ja puusto suojaa oleskelualueita liikennemelulta ja tekee pienilmastosta miellyttävän
- Rantaheinät ja muu merellinen kasvillisuus tuo mukavan kontrastin urbaaniin satamaympäristöön ja rajaa rauhallisia paikkoja oleskelulle
- Ranta-alueen kasvillisuus koostuu tyyppillisesti rannalla esiintyvistä lajeista; männyistä, pihlajista ja heinistä





# Ideakuvia: Venelaiturit ja meriuimala

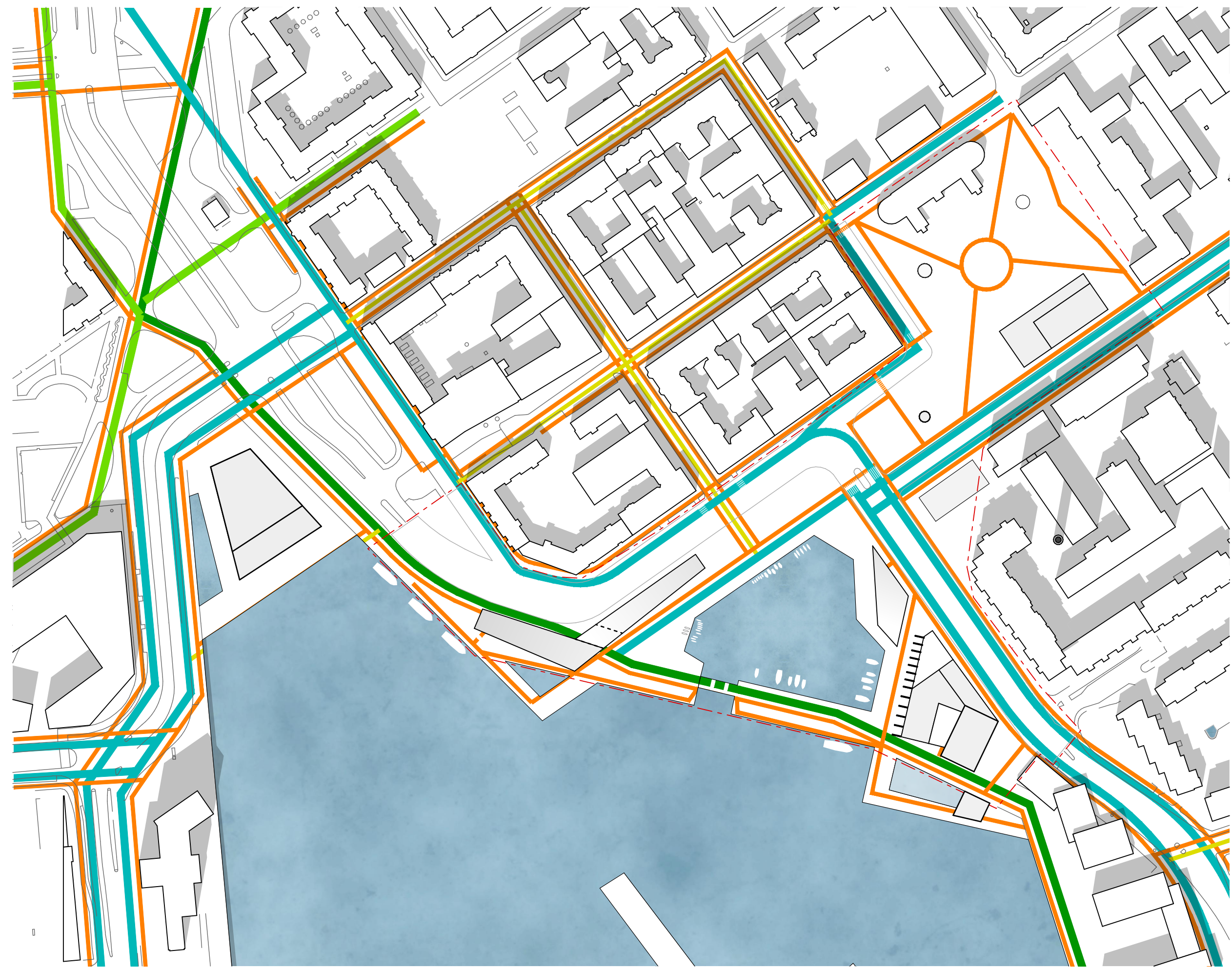


- Vierasvenesatama
- Vuokrattavat veneet ja muut venepaikat
- Meriuimala



# Liikennekaavio: Jalankulku ja pyöräily 1:2000

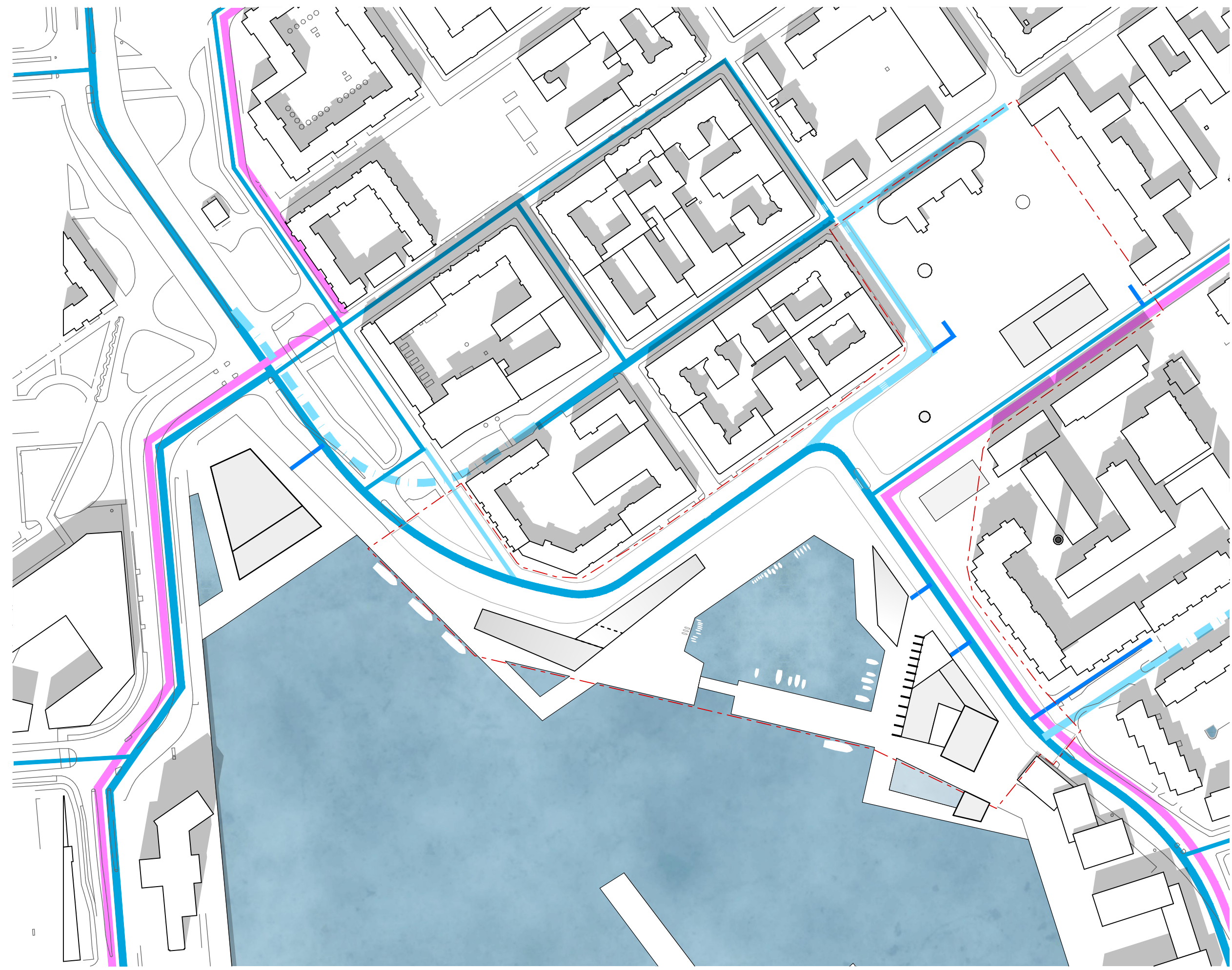
- Pyöräily, pääreitti, baana
- Pyöräily, pääreitti, baana sillalla
- Pyöräily, pääreitti, 1-suuntainen
- Pyöräily, pääreitti, 2-suuntainen
- Pyöräily, muu reitti
- Jalkakäytävä
- Jalkakäytävä sillalla tai katolla





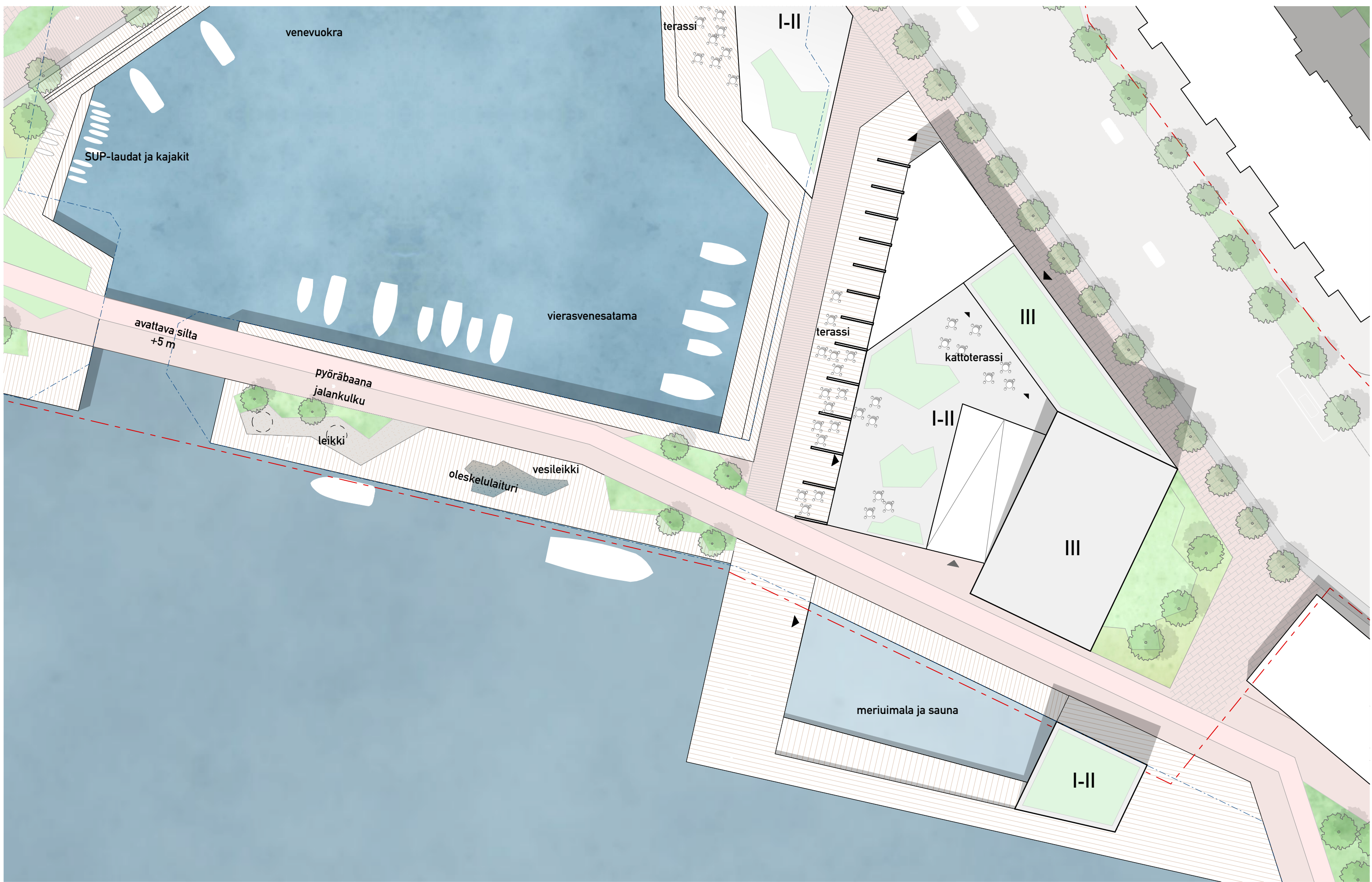
# Liikennekaavio: Auto- ja joukkoliikenne 1:2000

- 2-suuntainen katu
- 1-suuntainen katu
- 1-suuntainen katu tunnelissa
- Ajosuunta 1-suuntaisella kadulla
- Uusi tonttiliittymä
- Raitiotie



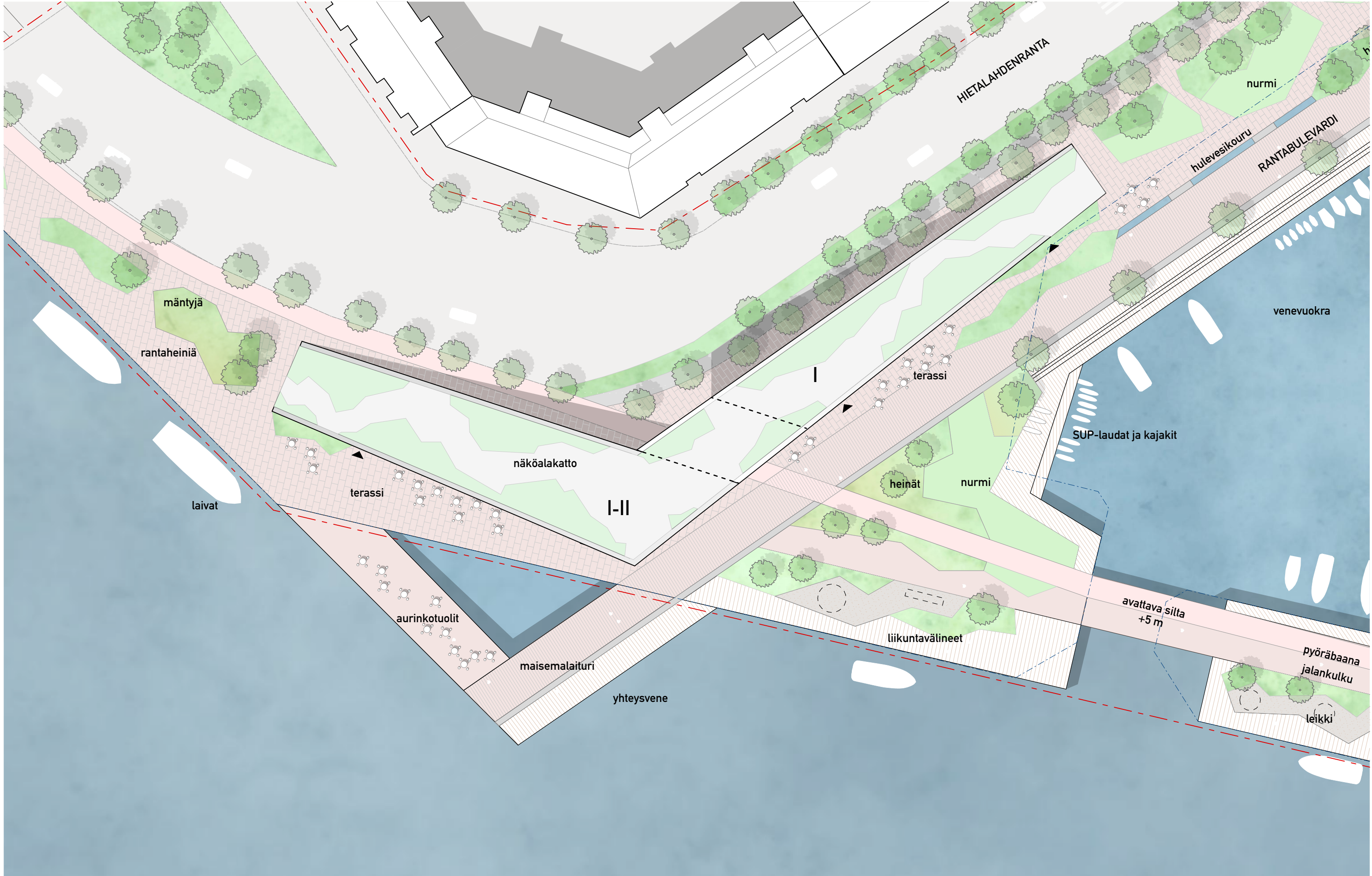


# Satamalaituri 1:500





# Näköalakatto 1:500



HIETALAHDENRANNAN VISIO JA IDEASUUNNITELMA







A S  
& H

RAMBOLL