

## Vuorovaikutusraportti

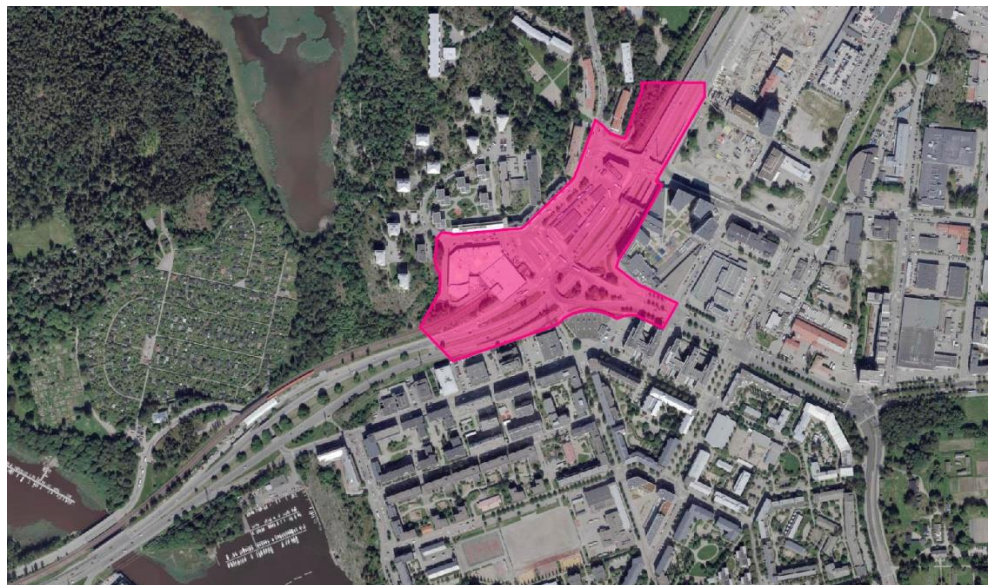
### Herttoniemen metroaseman kortteleiden (Herttoniemi, Länsi-Herttoniemi) asemakaavan muutos

Päiväty 23.5.2023, täydennetty 26.11.2024

Diaarinumero HEL 2018-000604

Hankenumero 1083\_6

Asemakaavakartta nro 12787



Kuva 1. Suunnittelualueen rajaus.

## Vuorovaikutusraportin sisältö

Vuorovaikutusraportissa esitetään yhteenvedot asemakaavan ja asemakaavan muutoksen (kaavaratkaisu) valmisteluajana saaduista kannanotoista, mielipiteistä, muistutuksista ja lausunnoista (huomautukset) sekä vastineet niihin. Vuorovaikutusraporttia täydennetään kaavaprosessin edetessä.

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

## Kaavoituksen eteneminen

### Vireilletulo

- kaavoitus on tullut vireille vuonna 2018 kaupungin aloitteesta
- suunnittelusta on tiedotettu vuoden 2018 kaavoituskatsauksessa



### OAS

- OAS ja muuta aineistoa oli nähtävillä 3.9.–21.9.2018
- nähtävilläolosta ilmoitettiin kirjeillä, verkkosivuilla [www.hel.fi/suunnitelmat](http://www.hel.fi/suunnitelmat) ja Helsingin uutisissa
- oli mahdollisuus esittää mielipiteitä



### Ehdotus

- kaavaehdotus esitellään kaupunkiympäristölautakunnalle 23.5.2023
- kaavan valmistelun aikana saatuihin huomautuksiin vastataan vuorovaikutusraportissa, joka löytyy karttapalvelusta [kartta.hel.fi/suunnitelmat](http://kartta.hel.fi/suunnitelmat)
- lautakunnan päätöksistä lähetetään tieto niille, jotka ovat mielipiteen tai muistutuksen yhteydessä ilmoittaneet sähköposti- tai postiosoitteensa
- kaavaehdotuksen julkisesta nähtävilläolosta ilmoitetaan verkkosivuilla [www.hel.fi/kaavakuu-lutukset](http://www.hel.fi/kaavakuu-lutukset)
- mahdollisuus tehdä muistutus, viranomaisilta pyydetään lausunnot
- muistutukset ja lausunnot käsitellään lautakunnassa



### Hyväksyminen

- kaupunginhallitus käsittelee kaavaehdotuksen
- kaupunginvaltuusto hyväksyy kaavan
- tieto kaavan hyväksymistä koskevasta päätöksestä lähetetään niille, jotka ovat sitä kirjallisesti pyytäneet kaavaehdotuksen julkisen nähtävilläolon aikana
- 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 3.9.– 21.9.2018**

#### **Yhteenveto viranomaisten kannanotoista**

Viranomaisten kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat alueella sijaitsevien vesihuoltolinjojen huomioimiseen alueen suunnittelussa, uusien vesihuollon ja johtosiirtojen tarpeeseen ja tilavarauksiin, joukkoliikenteen tarpeiden ja kapasiteettien huomioimiseen, tulevaisuuden bussilinjastotarpeiden mahdollistamiseen, alueen bussipysäkkien tarpeeseen, liikenteen sujuvuuteen, yleiskaavan raitiotievarausten huomioimiseen kaavan laadinnassa, baanauksen ja polkupyörien liityntäpysäköinnin sijoittumiseen alueella sekä työnaikaisten liikennejärjestelyjen suunnitteluun. Kannanotoissa esitetyt asiat on otettu huomioon kaavatyössä siten, että kaavaa laaditaan yhteistyössä HSL:n ja muiden viranomaisten sekä Helsingin kaupunkiliikenne Oy:n kanssa.

Kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta saatiin seuraavilta asiantuntijaviranomaisilta:

- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) vesihuolto

#### **Vastineet viranomaisten kannanottoihin**

##### **Vesihuoltolinjojen sekä uusien vesihuollon ja johtosiirtojen tarpeen ja tilavarausten huomioiminen alueen suunnittelussa**

HSY:n lausunnossa todetaan, että alueella sijaitsevat vesihuoltolinjat tulee huomioida alueen suunnittelussa. Suunnittelun yhteydessä tulee selvittää uuden vesihuollon ja johtosiirtojen tarve sekä huomioida riittävät tilavaraukset vesihuollon putkille ja laitteille.

##### **Vastine**

Alueella sijaitsevat sekä suunnitellut vesihuoltolinjat on huomioitu uusia korttelialueita ja katutiloja suunniteltaessa. Vesihuollon siirroista on esitetty kaavaselostuksessa alustava kustannusarvio.

##### **Joukkoliikenteen tarpeiden ja kapasiteettien huomioiminen ja tulevaisuuden bussilinjastotarpeiden mahdollistaminen**

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä lausui, että HSL on tärkeää ottaa mukaan myös jatkosuunnittelussa kilpailun ja kaavan valmistelun edetessä, jotta voidaan varmistua, että joukkoliikenteen tarpeet tulevat huomioituiksi. Suunnittelussa tulee turvata joukkoliikenteelle riittävä kapasiteetti sekä mahdollistaa erilaiset tulevaisuuden bussilinjastorat-

kaisut. Pääterminaalin mitoittamiseen vaikuttaa myös Hertan edustan siveterminaalin poistuminen. Hertan edustalta pääterminaaliin siirtyvälle liikenteelle tarvitaan myös tilat uudesta terminaalista.

### **Vastine**

HSL on ollut kaavan ja siihen liittyvän edeltävän kilpailun laadinnassa mukana. Bussiterminaalin ja siihen liittyvien pysäkki ja ajojärjestelyiden laadinnassa HSL on ollut mukana ja terminaalin mitoitus on tehty HSL:n määrittelemien linjasto- ja liikennöintimäärittelyiden mukaan. Myös jatkosuunnittelussa on oleellista, että hanketta tehdään yhteistyössä HSL:n kanssa.

### **Alueen bussipysäkkijärjestelyt**

HSL:n lausunnon mukaan terminaalin lisäksi bussipysäkkejä tarvitaan myös ympäröivään katuverkkoon. Herttoniemessä on muutamia läpi kulkevia bussilinjoja, mm. tuleva runkolinja 500, jota varten tarvitaan sujuvat pysäkit. Pysäkkejä käyttäisivät myös muut linjat, mm. yöliikenne. Suunnittelualueeseen kuuluu myös Linnanrakentajantien liittymä. Alueen suuresta bussiliikenteen määrästä johtuen liittymän suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota bussiliikenteen sujuvuuteen. Myös bussipysäkkijärjestelyjä on syytä tarkastella liittymän suunnittelun yhteydessä. Lausunnon mukaan suunnittelussa tulee säilyttää pysäkki Itäväylää suoraan ajavalle bussiliikenteelle, esimerkiksi kaukoliikenteelle sekä metroa korvaaville bussilinjoille. Lisäksi suunnittelussa tulee selvittää, saisiko liittymän yhteyteen pysäkin keskustan suunnasta Itäväylältä Laajasaloon suuntautuvalla bussiliikenteelle.

### **Vastine**

Linnanrakentajantien liittymästä on tehty katusuunnitelma, jonka laadinnassa HSL on ollut mukana. Katusuunnitelmassa ja sitä edeltäneessä liikennesuunnittelussakin HSL on ollut mukana, joten esitetyt ratkaisut ovat myös HSL:n hyväksymiä. Itäväylälle toteutetaan katusuunnitelman toteuttamisen yhteydessä (2024 alkaen) esteettömät pysäkit Itäväylän suuntaiselle bussiliikenteelle.

### **Yleiskaavan varaukset tuleville raitiolinjoille**

HSL lausuu, että yleiskaavan raitiotievaraukset tulee säilyttää metroaseman kortteleiden suunnittelussa. Raitiotieyhteyksien jatkosuunnittelu tulee toteuttaa yhteistyössä HSL:n kanssa.

### **Vastine**

HSL 2018 on ollut mukana selvitystyössä, jossa selvitettiin mainittujen raitiotieyhteyksien sijoittumista, matkustajamääriä, toimivuutta ja toteutusedellytyksiä. Näitä tuloksia on hyödynnetty myös tässä kaavaratkaisussa. HSL pidetään jatkossakin mukana suunnittelussa.

---

## **Baanan sijainti ja polkupyöröiden liityntäpysäköinti**

HSL:n lausunnon mukaan suunniteltu pyöräilyn itäisen baanalin linjaus, jossa baana siirtyy Itäväylän eteläpuolelle Linnanrakentajantien kohdalla, on pyöräilyn kannalta toimiva, sillä baanalle tulee vain yksi tienylytys puolen vaihtuessa. Linjaus palvelee hyvin myös metrokortteliin suuntautuvaa pyöräliikennettä. Suunnittelussa tulee lausunnon mukaan tutkia myös Hiihtomäentien pyöräjärjestelyjä. Järjestelyjen tulee olla sujuvia niin pyöräliikenteen kuin bussiterminaalien ja pysäkkien kannalta. Suunniteltu pyöröiden liityntäpysäköinnin sijainti on lausunnon mukaan hyvä ja keskeinen. Suunnittelussa on huomioitava myös kaupunkipyörät. Metroaseman kortteliin tulee varata myös laadukkaat ja riittävät pyöräpysäköintimahdollisuudet. Polkupyöräilyn suosion kasvaessa tulee tämä huomioida entistä suurempana pysäköintipaikkamääränä. Lausunnon mukaan myös autojen liityntäpysäköinnille tulee varata vähintään nyky määrät.

### **Vastine**

Lausunnossa esitettyä baanareittiä tutkittiin aiemmin, mutta siitä luovuttiin erinäisten haasteiden johdosta ja yhteyttä on sittemmin suunniteltu Hiihtomäentien reitille. Osin baanayhteyden toteuttaminen tähän ratkaisuun pohjautuen on jo käynnissä Oravapuistossa. Bussiterminaalien bussiliikenteen ja baanalin pyöräliikenteen yhteensovittaminen on esitetty liikennesuunnitelmassa. Pyöräpysäköinnin edellytyksiä parannetaan kaavaratkaisun ja oheisen suunnittelun yhteydessä.

Sekä polkupyöröiden että autojen liityntäpysäköintiä on osoitettu K-market Hertan rakennukseen. Polkupyöröille on osoitettu n. 450 pysäköintipaikkaa K-market Hertan kellarikerrokseen, jonne on ohjattu ajoyhteys tulevan baanalin suunnalta Hiihtäjänkujalta sekä K-market Hertan viereiseltä aukiolta hissillä. Lisäksi kaavan laadinnan yhteydessä tutkitaan mahdollisia liityntäpyöräpysäköinnin sijaintipaikkoja metroaseman korttelissa. Autojen liityntäpysäköinti säilyy K-market Hertan korttelissa.

### **Työnaikaisten järjestelyjen suunnittelu**

HSL lausuu, että asemakaavan ja liikennesuunnittelun lisäksi HSL on tärkeää ottaa mukaan myös työnaikaisten järjestelyjen suunnitteluun, jotta joukkoliikenteen sujuvuus saadaan turvattua myös rakennustöiden aikana.

### **Vastine**

HSL tullaan osallistamaan hankkeeseen myös jatkosuunnitteluvaiheissa.

## **Yhteenveto mielipiteistä**

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat Herttoniemen metroaseman palveluihin, suunnit-

telusta järjestettävään kilpailuun, metroaseman korttelin, K-market Hertan tontin ja aukion rakentamiseen, alueen vihersuunnitteluun ja julkisiin ulkotiloihin, Itäväylän kattamiseen, bussiterminaliin ja alueen busstopysäkkeihin, kävely- ja pyöräilyreitteihin, rakentamisen aikatauluun, yleiskaavan huomioimiseen kaavan laadinnassa sekä osallistamiseen. Mielipiteet on otettu huomioon kaavoitustyössä siten, että kaupungin asiantuntijat ovat ohjanneet viitesuunnitelmia ja laatineet kaavaehdotuksen niiden pohjalta siten, että ympäristö tulee huomioiduksi. Metroaseman kortteleiden suunnittelua on ohjattu siten, että korttelin rakennukset soveltuisivat Länsi-Herttoniemen rakennuskantaan. Suunnitelmassa on esitetty viherrakentamista mahdollisimman paljon kaava-alueella sinne, minne se on ollut mahdollista: kansipihoille, vesikatoille ja maanvaraisille aukiotiloille. Kaava-alueelle on osoitettu tiloja palveluille sekä liike- ja toimitiloille. Kävelijöiden ja polkupyöräilijöiden liikkumisympäristöä on tutkittu ja alueelle on esitetty uutta pysäköintitilaa pyöräilijöille. Julkista ulkotilaa on tutkittu sekä Hiihtomäentien ja Hiihtäjätien kulman aukiolle Herttoniemenporttiin että metroasemakorttelin kansipihalle.

Kirjallisia mielipiteitä saapui 8 kpl.

## **Vastineet mielipiteisiin aihepiireittäin**

### **Herttoniemen metroasema ja sen palvelut**

Mielipiteissä pidetään hyvänä, että Herttoniemen metroasemaa ja Hertan aukiota korjataan, uudistetaan ja kohennetaan asukas- ja matkustajamukavuuden, jopa turvallisuuden kannalta. Samalla toivotaan, että myös liike- ja toimitiloja ja palveluja kehitetään metroaseman yhteydessä.

### **Vastine**

Asemakaava mahdollistaa sekä metroaseman kortteliin että K-market Hertan viereiselle aukiolle uusia liike- ja toimitiloja. Metroaseman päälle rakentuvan joukkoliikenneterminalin yhteyteen hybridikorttelin kivijalkaan on suunniteltu liike- ja toimitiloja. Myös terminalin päällä olevalle kansipihalle avautuu liike- ja toimitiloja. Kaava mahdollistaa myös muita palveluja kortteliin esim. lasten iltapäiväkerho- tai asukastiloja. K-market Hertan viereiselle aukiolle on suunniteltu paviljonkirakennuksia, joihin voi sijoittaa liiketiloja tai kahvilatoimintaa. Aukiolla on mahdollista järjestää esim. pienimuotoista toritoimintaa. Aukio on osittain katettu, joten toritoiminta voi olla myös ympärivuotista.

### **Metroaseman suunnittelusta järjestettävä kilpailu**

Mielipiteessä esitettiin, että metrokorttelin suunnittelusta järjestettävän kilpailun periaatteet ja säännöt käytetään lausuntokierroksella samoilla tahoilla kuin osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa on määritelty osallisiksi ja että kaupunki määrittelee tahot kenelle kilpailupyynnö tullaan lähettämään. Samalla esitettiin, että kilpailuehdotukset laitetaan julki-

sesti nähtävillä ja niistä järjestetään kaikille avoin äänestys, joka osaltaan ohjaa päätöksentekoa. Esitettiin myös, että kilpailuun osallistuminen mahdollistetaan kaikille asiasta kiinnostuneille, jotta lopputulos olisi paras mahdollinen.

### **Vastine**

Kaupunkiympäristölautakunta on 3.9.2019 hyväksynyt Herttoniemen metrokorttelin kilpailuohjelman, jossa on asetettu kilpailuehdotuksille kaupunkikuvalliset ja arkkitehtoniset vähimmäisvaatimukset. Kilpailuohjelman liitteenä on ollut asemakaavoituksen laatima alustava maankäyttöluonnos metrokorttelin maanpäällisestä rakentamisesta bussiterminalin yläpuolelle.

Kaupunginhallitus on 30.9.2019 päättänyt käynnistää suunnittelu- ja toteutuskilpailun Herttoniemen metrokortteli -hankkeesta erityisalojen hankintalain mukaisena kilpailullisena neuvottelumenettelynä. Kilpailullista neuvottelumenettelyä koskeva ilmoitus julkaistiin Euroopan unionin virallisen lehden täydennysosan verkkoversiossa (TED) sekä julkisten hankintojen ilmoituskanavassa (HILMA) 26.11.2019. Hankinta-asiakirjat julkaistiin Tarjouspalvelu.fi palvelussa, jossa julkaistut asiakirjat olivat ilmaiseksi, rajoituksetta, suoraan ja kokonaan kaikkien saataville sähköisessä muodossa.

Kilpailun tarkoituksena on ollut hankkia Herttoniemen metroaseman peruskorjausta, uutta bussiterminalia ja lippuhallia koskevalle kokonaisvastuu-urakalle (KVR-urakka) urakoitsija sekä metrokortteliin suunnittelun uudisrakentamisen luovutuksensaaja ja toteuttaja. Kilpailuun osallistuvan tahon on tullut täyttää hankinta-asiakirjoissa määritellyt ehdokkaita koskevat soveltuvuusvaatimukset. Osallistumishakemusten vastaanottamisen määräaikaan mennessä osallistumishakemuksen jätti vain yksi ryhmittymä, jonka kanssa päätettiin aloittaa neuvottelumenettely.

Kilpailu on siis ollut lähtökohtaisesti avoin kaikille, mutta kilpailijoille on asetettu soveltuvuusvaatimuksia, jotta on voitu varmistua ehdokkaiden kyvykkyydestä suunnitella ja toteuttaa kilpailun kohteena oleva kokonaisuus. Kilpailuehdotusten arviointiperusteet on määritelty kilpailuohjelmassa. Kilpailuohjelman mukaisesti kilpailuehdotusten kokonaisu suunnitelman laadun ja tarjottavan urakkahinnan painoarvot ovat 50/50.

### **Metroaseman korttelin rakentaminen**

Mielipiteissä todetaan, että uudesta Herttoniemen metroaseman korttelista muodostuu näyttävä portti yhdessä Hertsin rakennuksien kanssa. Rakennuksien muotokieltä ja mitoitusta pohdittaessa toivotaan huomioidavan, että metroaseman seutu tulee toimimaan tärkeänä sisäänkäyntinä myös Länsi-Herttoniemen asuinalueelle. Mielipiteen mukaan arkkitehtuurin tulee olla tasapainossa alueen 1950-luvun hengen

---

kanssa. Rakennuksissa toivotaan käytettävän vaaleita, murrettuja sävyjä. Rakennuksien mitoituksen toivotaan olevan tasapainossa ympäröivän rakennuskannan suhteen. Suunniteltujen rakennuksien muodostamat varjostukset toivotaan esitettävän varjokuvien muodossa suunnitelman yhteydessä. Mieli­piteiden mukaan rakentamisen ei haluta olla korkeaa tornitaloarkkitehtuuria vaan enemmän nykyisen Länsi-Herttoniemen rakennuskannan mukaista. Mieli­piteissä kuitenkin myös puollettiin korkeata rakentamista. Mieli­piteessä todetaan, että nykyinen rakennuskanta on aivan liian vaatimatonta ja tulisi korvata tehokkaamalla rakentamisella näin keskeisessä sijainnissa, aivan metroaseman ja tulevan raideliikenteen risteysaseman vieressä.

### **Vastine**

Herttoniemen metroaseman korttelin suunnitelman tavoitteena on ollut mahdollistaa korttelin kehittäminen yleiskaavan ja kaupunkistrategian mukaisesti.

Olemassa olevan kaupunkirakenteen tiivistäminen ja täydentäminen on Helsingin yleiskaavan tavoitteiden mukaista. Yleiskaavassa alue on liike- ja palvelukeskustaa C1, jonka määrittelyn mukaan alue on palvelu-, liike- ja toimitilapainotteista keskustaa, jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Rakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on osoitettava pääsääntöisesti liiketilaksi. Alue on kävelypainotteinen. Alue erottuu ympäristöönsä tehokkaampana ja toiminnallisesti monipuolisempana.

Kaupungin strategiassa kaupunginvaltuusto on asettanut tavoitteeksi kaavoittaa 7 000 uutta asuntoa vuodessa ja 40 % uudesta kaavoitettavasta asumisesta tulee olla täydennysrakentamista. Täydennysrakentamista kaavoitetaan laajasti koko kaupungin alueella.

Asemakaavamuutosehdotuksen liitteenä olevaa viitesuunnitelmaa on laadittu yhteistyössä suunnittelukilpailun voittaneen konsortion, kaupungin asiantuntijoiden ja Kaupunkiliikenne Oy:n kesken. Viitesuunnitelman ohjaustyössä on pidetty tärkeänä, että asuin-, liike ja toimitilojen sekä joukkoliikenteen vaatimien tilojen toimintojen lisäksi kortteli on myös arkkitehtuuriltaan soveltuva ympäristöönsä.

Rakentamisen korkeus on Itä­väylän puolella korttelia sovitettu Itä­väylän toisella puolella olevien Hertzin asuinrakennusten kanssa. Myös Hiihtäjätien 50-luvulla rakennetut tornitalot kalliolla erottuvat maisemassa korkeina. Metrokorttelin Hiihtomäntien puoleinen lamellit­alo on sovitettu kadun toisella puolella olevien rakennusten ja Hiihtomäntien jatkeena olevan Länsi-Herttoniemen kerrostaloasutuksen mittakaavaan. Asuinrakennusten materiaalia, aukotusta ja sävyä on ohjattu soveltu­maan Länsi-Herttoniemen luonteeseen sopivaksi.



Metroaseman korttelin kansipihalle on suunniteltu asuinrakennusten pihoja, mutta myös julkista ulkotilaa. Kattorakenteet on kaavassa määrätty rakennettavan siten, että viherrakentaminen on mahdollista, jotta kansipiha toteutuu mahdollisimman vihreänä.

### **K-market Hertan tontin ja aukion rakentaminen**

K-market Hertan päälle esitettiin mielipiteessä korkeaa asuinrakentamista Hiihtäjätien ja Hiihtäjänkujan varteen. Lisäksi mielipiteessä toivottiin lisää autojen liityntäpysäköinnin paikkoja K-market Hertan rakennukseen. K-market Hertan ympäristö toivotaan rakennettavan viihtyisäksi. Mielipiteissä kannatetaan aukiolle suunniteltavan paviljongin rakentamista. Sen ilmettä toivottiin leimaavan korkeatasoinen arkkitehtuuri ja muotoilu. Paviljonkia pidettiin toiminnaltaan hyvänä esim. info-tai näyttelytilaksi. Lisäksi pidettiin hyvänä, että Hertan viereistä aukiota kohennetaan julkisena vihreänä ulkotilana. Myös pyöräpysäköinnin, pyöräilyn ja jalankulun yhteyksien parantamista pidettiin hyvänä.

### **Vastine**

Kaavamuutoksessa korkeaa rakentamista on osoitettu ainoastaan metroaseman korttelin päälle. K-market Hertan korttelin ei ole nähty mahdollisuutta sijoittaa asuinrakentamista. Sen sijaan K-market Hertan viereiselle aukiolle Herttoniemenporttiin esitetään paviljonkirakennusta, joka käsittää yhteydet Hertan kellarikerroksen polkupyörien ja autojen liityntäparkkiin sekä porras- ja hissiyhteyden metrolaiturille. Lisäksi paviljonkiin on osoitettu tiloja pienimuotoiselle liiketilalle ja kahvilalle. Paviljonki on muodonannoltaan näyttävä, koska siihen liittyy aukiota kattava veistosmainen katosrakenne. Katosrakenteen alla ulkotilassa on mahdollista järjestää myös pienimuotoista lähitoritoimintaa. Kate mahdollistaa sateelta suojatun kulun metroaseman korttelista K-market Hertan rakennukseen. Katteen päällä on viherpiha, jota pitkin voi myös kulkea metroaseman korttelin kansipihalta K-market Hertan rakennuksen katolla sijaitsevalle pysäköintikannelle. Herttoniemenportin aukiolle on myös esitetty puita, pensaita ja istutuksia tuomaan viihtyisyyttä.

### **Alueen vihersuunnittelu ja julkiset ulkotilat**

Mielipiteissä toivotaan, että alueella säilytetään vihreä Herttoniemen henki. Alueelle toivotaan viheristutuksia, viherrakentamista, ajoteiden reunoille varaukset puuriveille sekä viherkattoja. Nykyisen Itäväylään ja Suunnittelijankatuun rajautuvan puistoalueen toivotaan säilyvän. Lisäksi toivotaan viihtyisiä, siistejä ja hoidettuja aukioita sekä pienimuotoista tori- ja lähiruokatoimintaa.

### **Vastine**

Herttoniemen metroaseman kortteleiden asemakaavamuutosta ja siihen liittyviä viitesuunnitelmia on laadittu ulkotilojen osalta siten, että alueelle saataisiin mahdollisimman paljon vihreyttä. Liikenteellisesti alue on haastava, koska se sijoittuu monen eri liikennemuodon solmu-

kohtaan. Puita on määrätty istutettavaksi sinne, minne se on ollut liikennealueiden ja pohjaolosuhteiden puolesta mahdollista. Metroaseman kortteleiden päälle on suunniteltu kansipihaa, joka toimii osittain myös julkisessa käytössä. Kansipihan rakenne on kaavassa määrätty rakennettavaksi siten, että viheristutukset on mahdollista toteuttaa. Myös K-market Hertan viereiselle aukiolle Herttoniemenporttiin suunnitellut paviljongit suurine veistoksellisine katerakenteineen on määrätty rakennettavaksi viherkattoisena. Herttoniemenportin aukiolle ja sitä osittain kattavan suuren katteen alla on mahdollista järjestää myös tori- ja lähiruokatoimintaa. Kummastakin uudesta aukiostilasta on tarkoitus muotoutua koko Herttoniemeä palveleva vireä ja vehreä kokoontumispaikka.

Nykyinen Itäväylään ja Suunnittelijankatuun rajautuva puistoalue tulee säilymään.

### **Itäväylän kattaminen**

Mielipiteissä toivotaan Itäväylän kattamisen ja sen päälle mahdollisesti tulevien toimintojen tutkimista Linnanrakentajantien ja Suunnittelijankadun välillä. Tällä vähennettäisiin Itäväylän aiheuttamaa epäviihtyisyyttä ja turvallisuusriskiä. Kannen päälle esitetään myös sähköbussien latauspisteitä.

### **Vastine**

Kilpailuohjelmassa edellytettiin, että ehdotuksen laatija huomioi kattamisen ja voi jopa tutkia sitä osana ehdotusta. Kilpailullisen suunnittelu- ja toteutuksen alkuvaiheessa asiaa tutkittiinkin varsin tarkasti. Kattamista vaikeuttaa – myös toteutusta osaltaan ohjaavan taloudellisen yhtälön näkökulmasta – ilmajohto, joka asettaa merkittäviä rajoitteita toimintoille, joita kansitason yläpuolella voisi olla. Kattamiseen varaudutaan kuitenkin edelleen jatkosuunnittelussa.

### **Bussiterminaali ja alueen bussipysäkit**

Mielipiteessä todetaan, että bussiterminaalin liikenteen lähtökohtana tulee olla toimintatapa, jossa bussit ainoastaan tuovat ja hakevat matkustajat terminaalista. Mielipiteessä nähdään, että bussien odotusalue ja tulevien sähköbussien latausalue ei voi sijaita terminaalin alueella. Odotusalueen paikka tulisi suunnitella alueen ulkopuolelle esim. Itäväylän toisella puolella oleville alueille. Uudet pysäkit tulee mielipiteen mukaan suunnitella siten, että ne palvelevat jokaista liityntäliikennelinjaa yhtä tasokkaasti ts. kaikkiin pysäkkeihin tulisi olla esteetön pääsy ja ne tulisi olla katetussa tilassa. Mielipiteessä kannatetaan liikennejärjestelyjä, jotka rauhoittavat asuinkatuja kuormittavalta liikenteeltä ja melulta.

### **Vastine**

Bussiliikennettä varten tarvitaan ajantasausta päätepysäkeillä, jollaisessa roolissa terminaalikin toimii. Ajantasausta pitää toteuttaa siten, että

se huomioi kuljettajien tauotuksen ja vaihdot. Myös ajoaika ajantasauspysäköintipaikalta lähtölaituriin on merkityksellinen erityisesti tiheän vuorotarjonnan ollessa kyseessä. Itäväylän eteläpuoli ei sovellu sijaintinsa tai katujen kaltevuuksien kannalta edellä mainittujen lähtökohtien osalta ajantasaukseen. Ajantasauspaikat tulevat sijoittumaan terminaaliiin paikkoihin, joihin matkustajien pääsy estetään. Käynti lähtölaitureihin tapahtuu metroaseman lippuhallista sisältä suoraan bussiin esteettömästi.

### **Kävely- ja pyöräilyreitit**

Mielipiteessä kannatettiin turvallisen pyöräilyn ja jalankulun helpottamista ja sujuvoittamista alueella. Mielipiteessä esitettiin, että kävely- ja pyöräilyreittien leveyksiin ja linjauksiin kiinnitetään huomiota. Lisäksi toivottiin, että Herttoniemen rannan suunnasta tulisi suora yhteys Hertsiin, ilman että jalankulkija joutuu ylittämään Linnanrakentajantietä liikennevalojen avulla.

### **Vastine**

Suunnitelmassa esitetään jalankulun ja pyöräilyn ratkaisut käytettävissä olevan tilan puitteissa mahdollisimman leveinä. Esitetyn kaltainen yhteys Herttoniemenrannasta on mahdoton. Hitsaajankatu Herttoniemenrannan puolella on likipitäen samalla tasolla kuin metrorata. Katuympäristö metroaseman ympäristössä on likipitäen 6 m korkeammalla. Eritasoinen ratkaisu – jollainen esitys väistämättä olisi – edellyttäisi joko pitkän tunnelin alakautta, jolloin molempiin päihin tulisi huomattavat tasoerot, kun pitäisi alittaa mm siltarakenteet tai sitten ylikulkureitti, jolloin Hitsaajankadun ja sillan kulkutason korkeusero olisi suuruusluokkaa 12 m ja alas metrolaiturille samaa luokkaa.

### **Rakentamisen aikataulut**

Mielipiteessä esitettiin huoli metroaseman kortteleiden sekä Länsi-Herttoniemeen suunnitellun täydennysrakentamisen aikatauluista. Länsi-Herttoniemen liikenne- ja kulkuyhteydet sekä pysäköinti eivät saisi kohtuuttomasti hankaloitua suunniteltujen rakennusprojektien aikana.

### **Vastine**

Tuleva rakentaminen ja liikennejärjestelyt tullaan suunnittelemaan huolella huomioiden asukkaiden ja alueen muiden toimijoiden yhteystarpeet. Rakennustoimenpiteet tullaan toteuttamaan porrastetusti ja vaiheittain, jotta alue pysyy toimintakykyisenä. Länsi-Herttoniemen melko vähäisellä täydennysrakentamisella tuskin on mainittuja haittavaikutuksia millään ajoitusvaihtoehdolla.

### **Yleiskaavan huomioiminen**

Mielipiteessä toivottiin, että liikennöinnille varattavia alueita mitoitettaessa huomioitaisiin uuden yleiskaavan mahdollistamat asukasmäärät.

Lisäksi toivotaan, että yleiskaavan raitioteiden toteutettavuusselvityksen mukaiset johtopäätökset Laajasalo-Herttoniemen pikaraitiotiestä otetaan huomioon Herttoniemen metroaseman kortteleiden asemakaavamuutoksen suunnittelussa ja raitiotievarikkojen kehityssuunnitelmassa huomioitaisiin varautuminen Laajasalo-Herttoniemi-yhteyden linjaukseen.

### **Vastine**

Tämän kaavan kuin muunkin Herttoniemen alueen suunnittelussa on huomioitu yleiskaava mukaan lukien mahdolliset raitiotieyhteydet. Kauston säilytyskysymyksiin tämän kaavan osalta ei ole tarpeen ottaa kantaa.

### **Osallistaminen**

Mielipiteessä pidettiin tärkeänä, että seuroista ja yhdistyksistä ei katsota osalliseksi ainoastaan Herttoniemen alueen yhdistyksiä vaan myös tarkasteltavan alueen liikenne- ja ratkaisujen välittömässä vaikutuspiirissä olevien muiden alueiden asukasyhdistykset. Mielipiteen mukaan sama koskee myös alueelle tulevien palvelujen suunnittelua ja niiden vaikutusten arviointia, koska alueelle tulevat palvelut ovat tärkeitä kaikille asukkaille, joita Herttoniemi alueen joukkoliikenteen keskeisenä vaihtoasemana palvelee. Mielipiteessä toivottiin myös, että alueen ja lähialueiden asukasedustajien osallistumismahdollisuuksia parannettaisiin prosessin aikana.

### **Vastine**

Kaavoituksen etenemisestä ja mahdollisuudesta osallistua kaavoitusprosessiin tiedotetaan siten, kuin OAS:ssa on esitetty: OAS:n nähtävilläolosta ilmoitetaan kirjeillä, verkkosivuilla [www.hel.fi/suunnitelmat](http://www.hel.fi/suunnitelmat) ja Helsingin uutisissa ja kaavaehdotuksen julkisesta nähtävilläolosta ilmoitetaan verkkosivuilla [www.hel.fi/kaavakuulutukset](http://www.hel.fi/kaavakuulutukset). Näin varmistetaan, että kaikki asiasta kiinnostuneet saavat tiedon kaavoituksen etenemisestä sekä mahdollistetaan kaikille osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuus. Mikäli mielipiteen ja muistutuksen antaja haluaa saada vastineen, tulee mielipiteeseen ja muistutukseen laittaa osoitetiedot. Mikäli haluaa saada päätökset, pitää sitä pyytää muistutuksessa.

Kaavahanke on esitelty kolmeen otteeseen Uutta Kaakkois-Helsinkiä verkkotilaisuudessa 22.9.2021, 2.3.2022 ja 2.11.2022. Tilaisuuksissa on ollut mahdollisuus esittää mielipiteitä ja kysymyksiä hankkeesta.

Herttoniemen alueen liikennesuunnittelua on esitelty useissa yhteyksissä 7.10.2019, ennen korona-aikaa järjestettiin yleinen esittely ja keskustelutilaisuus. Korona-aikana yleisenä käytäntönä olevissa ”Uutta Kaakkois-Helsinkiä” tilaisuuksissa on käsitelty myös liikenne- ja katusuunnitteluaiheita.

**Yhteenveto asukastilaisuuksista 22.9.2021, 2.3.2022 ja 2.11.2022.**

Herttoniemen metroaseman kortteleiden kaavahanke on esitelty Uutta Kaakkois-Helsinkiä verkkotilaisuuksissa kolmeen otteeseen. Keskustelua on herättänyt metroaseman nykytila ja sen kunnostamisen aikataulu, alueen viihtyisyys, uudisrakentamisen määrä ja laatu, korkearakentaminen sekä liikenneturvallisuus.

**Kaavaehdotuksen julkinen nähtävilläolo (MRL 65 §) 12.6.–11.7.2023****Muistutukset**

Kaavaehdotuksesta tehtiin 4 muistutusta.

Muistutuksissa esitetyt huomautukset kohdistuivat ympäristön viihtyisyyteen, rakentamisen määrään, liikenteeseen, nykyisen metro- ja busiaseman lippuhallin säilymiseen, lintujen huomioimiseen, valosaasteeseen sekä nykyisen metroaseman sisustuksen säilyttämiseen.

**Vastineet aihepiireittäin****Lisää viihtyisyyttä ja vihreää**

Muistutuksen mukaan kaava-alueen arkkitehtuurin, liikenneratkaisujen ja aukoiden tulee luoda täysin toisenlaista ympäristöä: inhimillistä, esteettistä, mielenkiintoista, vihreää ja hyvinvointia tukevaa. Kaavakartalla tulee olla runsaasti enemmän määääviä merkintöjä istutettavista puista, pensaista sekä muista istutuksista ja niityistä. Ehdotamme vahvasti Itäväylän kattamista metroaseman kohdalle suunniteltujen korkeiden talojen ja Hertsin välillä. Tälle kannelle on luotava vihreä, viihtyisä, puustoinen puisto. Näin on mahdollista vähentää Itäväylän haittoja.

Muistutuksen mukaan lapsille ei ole kaavassa osoitettu minkäänlaisia piha-alueita, kattopihat eivät ole sellaisia. Rakentamisen sijaan alueelle pitäisi sijoittaa maan tasoon puita ja pensaita, nurmikoita sekä oleskelualueita.

**Vastine**

Kaava-aineistossa on esitetty istutuksia siinä määrin, kun niille on ollut mahdollista esittää riittävän hyvät kasvuolosuhteet. Kaavasunnittelun viimeisimmässä vaiheessa ratkaisua on muutettu siten, että myös Hiihtomäentielle on mahdutettu puille istutuspaikkoja. Kansirakenteen päälle puuistutukset soveltuvat huonosti. Siksi niitä ei ole voitu osoittaa metrotunnelin päälle. Itäväylän myöhempään kattamiseen on varauduttu kaavaratkaisussa. Itäväylän laajemman muutoksen ja bulevardisoinnin suunnittelun yhteydessä kattamismahdollisuudet selvitetään vielä uudestaan. Katusuunnittelussa ja muussa yleisten alueiden suunnittelussa puiden lisäksi on haettu paikkaa myös muunlaisille istutusratkaisuille. Linnanrakentajan pohjoispään rakentamisen yhteydessä näitä toteutetaan lähiaikoina. Sen lisäksi viihtyisyyttä lisätään erikoisvalais-

tuksella ja katutaiteella Linnanrakentajantien rakennushankkeen yhteydessä. Korttelin lähiympäristöön suunnitellaan parannuksia viipymättä metrokorttelin asemakaavan edetessä siten, että parannukset voitaisiin toteuttaa heti kaavan astuttua voimaan. Kaupunkiympäristön toimialalla on esimerkiksi valmistelussa OmaStadi-hanke ”Herttoniemen metroaseman ympäristö viihtyisämmäksi”. Lisäksi Kaupunkiliikenne Oy parantaa terminaalien aluetta kaavasta riippumattomassa aikataulussa lähiaikoina.

### **Herttoniemen portin suunnitteluratkaisu**

Muistutuksessa todetaan, että aukion viihtyisyyttä tulee lisätä paljon enemmän kuin mitä kaavaehdotus esittää. Itäväylän kolkon ympäristön haittavaikutuksia on kompensoitava riittävästi istuttamalla puita runsaasti enemmän. Itäväylän melua olisi hyvä estää myös paviljongin sijoittamisella melumuuriksi. Aukiolla ja paviljongissa on oltava tilaa myös pienimuotoiselle asukastoiminnalle.

Muistutuksessa todetaan, että ameebamainen vihersilta ja katos saattaa olla hyvä idea. Muistutuksessa oltiin kuitenkin huolissaan, ettei sille löydy rakennuttajaa ja maksajaa. Sen sijaan on panostettava realistisiin ideoihin. Puiden istuttamiseen on käytettävä kaikki mahdolliset tekniset ratkaisut. Paras tapa varmistaa kasvillisuuden pitkän tähtäimen kukoistus, on priorisoida istutuspaikat, joissa puiden luonnollinen istuttaminen ja täysikasvuisiksi kasvaminen on mahdollista.

### **Vastine**

Herttoniemen portin rakennusalan kaavamerkintä on ohjeellinen, joten katos voidaan suunnitella ja rakentaa toteutuksen aikaisen tarpeen mukaisesti. Rakennusala mahdollistaa myös pienimuotoisen asukastoiminnan. Kaavakartassa esitetyt puut on sijoitettu alueella paikkoihin, joissa niiden kasvulle on edellytykset, ts. karttaan esitettyjen puiden alla ei ole infraa tai maanalaisia liikennetunneleita. Näitä sijoituspaikkoja ei tällä alueella ole montaa ja niille on nyt kaavassa osoitettu istutettavien puiden paikat.

### **Viheryhteyttä voimistettava**

Muistutuksen mukaan Itäväylä ja sen itäpuolelle sijoittuva toimitila-alue, Herttoniemenranta ja uusi rakentaminen Itäväylän viereen ovat katkaisseet tärkeän viheryhteyden Viikin ja Kaakkois-Helsingin metsien välillä. On valitettavaa, ettei Itäväylän yli ole rakennettu oikeaa vihersiltaa ja Suunnistajankadun (tarkoitetaan Suunnittelijankatua) silta jätettiin ilman katupuita ja pensaita. Nyt viimeistään on luotava vahva viheryhteys katuja, niiden pientareita, kansipuistoa ja vihreää aukiota pitkin sekä toimitila-alueelle nousevia uusia asuinkerrostalokortteleita pitkin. Katupuiden istuttaminen Suunnistajankadulle (Suunnittelijankadulle) on välttämätöntä.

## Vastine

Herttoniemen metroaseman kortteleiden kaavassa ei määritellä Itäväylän ylittävän sillan ja Itäväylän itäpuolisen alueen rakentamista eikä istutuksia.

### **Metroaseman kerrostaloista mielenkiintoinen ja tunnelmaltaan lämmin kokonaisuus**

Muistutuksessa toivotaan, että metroaseman päälle kaavailuista kerrostaloista tulee mielenkiintoiset ja ne luovat lämmintä tunnelmaa vaikeaan ja rosoiseen katu ympäristöön Hiihtomäentiellä. Viihtyisyys on myös monipuolisten ja yllättävienkin näkymien ja yhteyksien luomista eri alueiden sisällä, niistä ulos, ja niiden läpi. Tornien sijoitukset ja muodot olisi tarkistettava sekä valoisuuden maksimoimiseksi, että näkymien tarjoamiseksi, ja siten väljennettävä ehdotuksessa jopa rakentuvaa korkeaa rintamaa. Itäväylän varteen on ehdotettu lähes yhtenäinen muurimainen rintama korkeaa rakentamista. Se varjostaa kannen eteläreunalla merkittävästi sekä viherkantta, että etenkin talvikuukausina myös koko sen pohjoispuolelle jäävää katukuilua ja asuinalueita. Myös Hiihtomäentie on jäämässä kapeaksi kuiluksi yhtenäisen 5-kerroksisen rakennuksen kohdalla. Tämä varjostus on tutkittava kaikkien vuodenaikojen osalta, ja valonsaannin vaikutukset rakentamisen mittasuhteisiin huomioitava suunnittelussa sekä viihtyisyyden, että kasvillisuuden kannalta. Tästä selvityksestä on liitettävä havainnekaaviot kaava-aineistoon.

Toisen muistutuksen mukaan asemakaavaehdotuksessa esitetty rakentaminen palvelee ainoastaan rakennusyhtiöiden etua eikä 12–18-kerroksisia taloja saa missään tapauksessa rakentaa. Tämä kohta kaupungista tarvitsisi autoliikenteestä rauhoitetun aukion ja reittejä, joille kävelijät voidaan ohjata, ei näin paljon lisää kerrosalaa.

## Vastine

Herttoniemen metroaseman korttelin suunnitelman tavoitteena on ollut mahdollistaa korttelin kehittäminen yleiskaavan ja kaupunkistrategian mukaisesti.

Olemassa olevan kaupunkirakenteen tiivistäminen ja täydentäminen on Helsingin yleiskaavan tavoitteiden mukaista. Yleiskaavassa alue on liike- ja palvelukeskustaa C1, jonka määrittelyn mukaan alue on palvelu-, liike- ja toimitilapainotteista keskustaa, jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Rakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on osoitettava pääsääntöisesti liiketilaksi. Alue on kävelypainotteinen. Alue erottuu ympäristöönsä tehokkaampana ja toiminnallisesti monipuolisempaan.

Asemakaavatyön edetessä Herttoniemen metrokortteli-hankkeen kilpailullinen neuvottelumenettely keskeytyi ja kilpailun voittanut konsortio

---

vetäytyi hankkeesta. Tarkistetun kaavaehdotuksen pohjana olevaa metrokorttelin viitesuunnitelmaa on ohjattu kaupungin asiantuntijoiden toimesta. Ohjaustyössä on edelleen pidetty tärkeänä, että asuin-, liike- ja toimitilojen sekä joukkoliikenteen vaatimien tilojen toimintojen lisäksi kortteli on myös arkkitehtuuriltaan soveltuva ympäristöönsä.

Rakennukset ovat Itäväylän puolella korttelia korkeampia. Rakennukset suojaavat kansipihaa ja lännenpuoleisia rakennuksia melulta. Korkea rakentaminen sijoittuu myös valoisuuden kannalta ihanteellisesti ja päivänvalo osuu kansipihalle iltaan asti. Metrokorttelin Hiihtomäentien puoleinen lamellitalo on tarkistetussa kaavaehdotusvaiheessa jaettu kolmeen rakennusmassaan. Näin ne on sovitettu paremmin Hiihtomäentien suuntaisesti luoden samalla elävämpää katukuvaa. Tarkistetussa kaavaehdotusvaiheessa korttelin rakennusten muotoilua ja massoittelemista on myös ohjattu soveltumaan enemmän 50-lukulaiseen Länsi-Herttoniemen luonteeseen sopivaksi.

Kattorakenteet on kaavassa määrätty rakennettavan siten, että viherrakentaminen on mahdollista, jotta kansipiha toteutuu mahdollisimman vehreänä.

### **Liikenne metroaseman ympäristössä turvalliseksi ja sujuvaksi**

Muistutuksessa vaaditaan, että suunnitelma parantaa nykyistä, usein kaoottista liikennettä, jossa jalankulkijat ja pyöräilijät jäävät alakynteen. Kaavaehdotuksessa tilanne ei vaikuta kohentuneen millään tavoin. Muistutuksen mukaan autoliikenne, jalankulku ja pyöräily on saatava turvallisemmaksi. Myös Herttoniemenrannan ja metroaseman välinen liikenne tulee saada toimivammaksi.

### **Vastine**

Kaavan liikennesuunnitelmassa on esitetty sellaisia parannuksia niin jalankulun kuin pyöräilynkin järjestelyihin, jotka parantavat kyseisten liikennemuotojen turvallisuutta ja sujuvuutta. Kaavaratkaisu mahdollistaa jalankulusta ja autoliikenteestä nykyistä tehokkaamman baanatasoisen pyörätien Hiihtäjänkujalta Oravapuistoon. Liiketilojen kadulta tapahtuva huolto ohjataan huoltotaskuun ajoradan yhteyteen. Hertan edustan tilapäinen bussiterminaalin laajennus poistuu ja ajoratojen ylitykset helpottuvat. Alue on myös autoliikenteen ja erityisesti joukko- ja huoltoliikenteen osalta tärkeää ja vilkasta aluetta, jonka osalta turvallisuus ja sujuvuus tulevat myös huomioiduiksi. Herttoniemenrannan ja metroaseman välisen kulkuyhteyden vaikeudet liittyvät alueen ja suurlta osin kaava-alueen ulkopuolisiin korkeusasemiin, joihin tällä kaavalla ei osoiteta oleellisia muutoksia.

### **Linnut huomioitava paremmin**

Muistutuksessa todetaan, että kaavan tavoitteena on vähentää lintujen törmäyksiä lasipintoihin ohjaamalla välttämään suuria parvekelasipintoja. Muistutuksessa huomautetaan, että Länsi-Herttoniemen yli lentää paljon muuttolintuja. Läheiset arvokkaat lintualueet merkitsevät myös



monesta muusta syystä johtuvaa lentämistä. Lintujen törmäysvaaraa laseihin tulee estää myös muilla tavoilla.

Myös paikalla tällä hetkellä olevan varpusyhdyskunnan elinympäristöstä ja bussikatosten pesäpaikoista oltiin huolissaan. Muistutuksen mukaan viherkasvillisuutta määrän puolesta näyttäisi havainnekuviissa olevan, mutta myös nykyisenlaista tiheää pensaskasvillisuutta olisi sisällytettävä.

### **Vastine**

Suunniteltu rakentaminen on tavanomaista rakentamista kaupunkialueella eikä aiheuta erityistä vaaraa linnuille. Metroaseman kortteliin ja kadun varsille on osoitettu istutettavaksi puita ja muuta kasvillisuutta. Asemakaavaan on lisätty määräys: ”Ikkunoiden ja muiden lasiaiheiden, kuten lasikaiteiden, koko, sijoitus, pintakuviointi, lasin ominaisuudet ja muut ratkaisut sekä valaistus on suunniteltava ja toteutettava siten, että lintujen törmäminen lasiin minimoidaan. ”. Uudisrakennusten tarkempaa suunnittelua ohjataan rakennuslupavaiheessa.

### **Nykyinen metro- ja bussiaseman lippuhalli**

Muistutuksessa kysytään, onko olevia metro- ja bussiaseman lippuhallia, huoltorakennuksineen harkittu osaksi uutta Herttoniemen metroaseman korttelisuunnitelmaa. Muistutuksen mukaan ne omaavat tärkeää ajankuvaa. Paviljonkimaiset lippuhalli ja huoltorakennus ovat sympaatisia ja ne voitaisiin nähdä osana uudissuunnitelmia. Tämä toisi myös kerrostumia kaupunkiimme. Huoltorakennus on nykyisellään sivussa ja sen voisi avata paremmin kaupunkilaisten käyttöön.

### **Vastine**

Oy Kaupunkisuunnittelu Ab:n suunnittelemat lippuhalli ja huoltorakennus ovat korkeatasoisia esimerkkejä 1970-luvun puolivälin modernistisesta arkkitehtuurista. Rakennusten pienimittakaavainen ja niukka arkkitehtuuri sekä niihin alkuperäisessä ratkaisussa olennaisesti liittyvien ulkotilojen laajuus vaikeuttavat huomattavasti niiden ottamista uuden kokonaisuuden osiksi.

Kaavan mukaisessa ratkaisussa lippuhallijärjestely uusitaan kokonaan. Olemassa olevaa lippuhallia ei ole tarkoituksenmukaista pyrkiä lähtökohtaisesti säästämään, koska se vaikeuttaisi terminaalin palvelutason parantamista.

### **Valosaaste**

Muistutuksessa todetaan, että valosaasteen määrää on syytä vähentää sen sijaan että valon määrää säännönmukaisesti lisätään led-säästämissen varjolla ja värilämpötilaa kylmennetään (2000 K olisi parempi normi kuin 3000/4000 K).

## **Vastine**

Alueen valaistusta tullaan ohjeistamaan rakennuslupa- ja toteutusvaiheessa.

## **Metroaseman sisustus**

Muistutuksen mukaan metroaseman sisustuksessa tulee hyödyntää nykyisen metroaseman parhaita elementtejä, jotka sisustusarkkitehdit Yrjö Kukkapuro ja Simo Heikkilä suunnittelivat työryhmineen 1970-luvulla. Niitä ovat muun muassa puiset penkit, portaiden käsijohteet ja roska-astiat. Sympaattinen yksityiskohta on ollut ulko-ovien muoviset puolipyöreät painikkeet, jotka Kukkapuro suunnitteli. Niitä on enää yksi jäljellä. Metroasemalle toivotaan myös taidetta.

## **Vastine**

Metroaseman nykyisestä kiinteästä sisustuksesta ja kalusteista vastaa kiinteistöä hallinnoiva Kaupunkiliikenne Oy. Nykyistä metroasemaa ollaan nyt saneeraamassa ja ajanmukaistamassa lähitulevaisuuden tarpeisiin. Kaavamuuotos mahdollistaa uuden metro- ja liikenneterminaalin sekä niiden päälle suunniteltujen asuinrakennusten rakentamisen tulevaisuudessa. Tällöin rakennukset tullaan toteuttamaan kokonaisuutena ja yksittäisten detaljien säilyminen on kiinni toteutusvaiheen suunnitelmista.

## **Viranomaisten lausunnot**

Kaavaehdotuksesta saatiin viranomaisten lausuntoja sen ollessa julkisesti nähtävillä. Lausunnoissa esitetyt huomautukset kohdistuivat voimajohdon vaikutuksiin rakentamisessa, voimajohtojen aiheuttamaan sähkö- ja magneettikenttään, vesihuoltolinjoihin ja johtosiirtoihin, vesihuoltoverkoston tonttijohtoihin, Hiihtäjätien metroasema – Saunalahti hulevesitunneliin, Jätehuollon järjestämiseen, kaavaratkaisun ilmasto-vaikutuksiin, meluntorjuntaan ja ilmanlaatuun, vähittäiskaupan suuryksikön kaavamerkintään ja nykyisen metroaseman sisäänkäyntirakennuksen säilyttämiseen K-market Hertan korttelissa.

Lausunnot saatiin seuraavilta tahoilta:

- Helen Sähköverkko Oy
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY)
- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)
- kaupunginmuseo

Lisäksi seuraavat tahot ilmoittivat, ettei ole lausuttavaa: Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL).

---

## Vastineet lausuntoihin

### Voimajohdon vaikutus rakentamiseen

Helen Sähköverkko Oy toteaa lausunnossaan, että kaava-alueen vierellä kulkee Helen Sähköverkko Oy:n 2x110 kV voimajohto. Voimajohdon tarvitsema johtokatu on 30 metriä leveä eli 15 metriä johdon keskilinjasta molemmin puolin, jolle ei saa rakentaa mitään yli 2 metriä korkeampia rakenteita ilman Helen Sähköverkon lupaa. Tämä koskee myös liikennesuunnitelmaa. Johtokadulla tulee myös noudattaa muita Helen Sähköverkon ja Helsingin kaupungin välisen johtokatu-sopimuksen ehtoja. Näillä ehdoilla varmistetaan sähköturvallisuuslain vaatimusten täytyminen. Kaavakartassa näyttäisi asuinrakennuksille varattu alue olevan hieman liian lähellä voimajohtoa eli ne tulee siirtää vähintään 15 metrin päähän nykyisen voimajohdon keskilinjasta. Lisäksi johtokadulla on merkintä, joka sallisi maanalaisten tilojen rakentamisen. Rakentaminen johtokadulla on pääsääntöisesti kielletty. Lämmitettävien tilojen rakentaminen on ehdottomasti kiellettyä.

### Vastine

Kaavaratkaisun suunnittelussa on otettu huomioon Helen Sähköverkko Oy:n ohjeistus rakentamisesta voimajohdon läheisyyteen. Maankäytön suunnitelmaa on hienosäädetty kaikilta osin niin, että 15 metrin etäisyys voimajohdon keskilinjasta täyttyy. Kaavakartan rakennusala on tarkistettu etäisyysvaateen mukaan.

### Voimajohtojen aiheuttama sähkö- ja magneettikenttä

Voimajohdot aiheuttavat ympäristöön sähkö- ja magneettikentän. Magneettikentän voimakkuus pienenee etäisyyden kasvaessa. Rakennettaessa voimajohdon vierelle voimajohtojen tasolle, on magneettikentän arvot suurempia kuin maantasolla. Johtojen korkeudella johtoalueen reunassa 15 metrin päässä johdon keskilinjasta voi poikkeuksellisissa verkon käyttö- ja kuormitustilanteissa esiintyä n. 10 mikrotieslan magneettikenttä. Normaalisissa verkon kuormitus- ja käyttötilanteessa arvo on alle 3 mikrotieslaa. Ne eivät kuitenkaan ylitä laissa mainittua 100 mikrotieslan altistusrajaa asuintiloille ylittäen kuitenkin STUK:n suosittelemman 0,4 mikrotieslan altistusrajan asuintiloissa.

### Vastine

Kaavatyön yhteydessä on tehty yhteistyötä STUK:n kanssa. Kaavaratkaisu täyttää STUK:n asettamat vaatimukset. Jatkosuunnittelussa tulee asuntojen suunnittelussa kiinnittää huomiota erityisesti lasten pysyvään oleskeluun tarkoitettujen huoneiden sijoittamisen osalta.

### Vesihuoltolinjat ja johtosiirrot

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY) esittää lausuntonaan seuraavaa. Olemassa olevat ja uudisrakentamista palvele-

vat vesihuoltolinjat sijaitsevat pääosin Hiihtomäentiellä. Nykyisen Herttoniemen metroaseman lippuhallin luoteispuolella kulkee vesijohto DN 150/200, sekavesiviemäri DN 400 ja hulevesiviemäri DN 600. Kaavaratkaisun mukaisen korttelirakentamisen myötä Hiihtomäentien katulinjaus siirtyy hieman, mikä edellyttää vesihuollon johtosiirtoja. Johtosiirrot tulee suunnitella ja toteuttaa hankkeen yhteydessä yhteistyössä HSY:n kanssa. Suunnitelmat tulee hyväksyttäväksi HSY:llä. Kaavaselostuksen mukaan vesihuollon johtosiirtojen alustava kustannusarvio on 0,4 miljoonaa euroa (alv 0 %). Kustannusarvio tarkentuu jatkosuunnittelun yhteydessä.

### **Vastine**

Vesihuoltoverkoston kohdistuvat muutostarpeet on kaavan yhteydessä huomioitu. Vesihuoltoverkoston kohdistuvien muutosten suunnittelu laaditaan tarkemmin alueella tehtävän katusuunnittelun yhteydessä. Kaavan yhteydessä on laadittu alustava kustannusarvio, jota on päivitetty tarkistettuun ehdotukseen.

### **Vesihuoltoverkoston tonttijohdot**

HSY toteaa lausunnossaan, että korttelin 43148 liitoskohdat yleiseen vesihuoltoverkoston sijaitsevat Hiihtomäentiellä. Mikäli kortteli jakaantuu myöhemmin useampaan tonttiin, tulee mahdollisten korttelin itäreunalla sijaitsevien tonttien liittyä Hiihtomäentiellä sijaitsevaan yleiseen vesihuoltoverkoston naapuritonttien kautta. Tämän vuoksi kaavaan tulee lisätä määräys, jonka mukaan tonteilla on oikeus sijoittaa tonttijohtonsa viereisten tonttien alueelle.

### **Vastine**

Asemakaavaan on lisätty kaavamääräys, joka mahdollistaa sen, että tontit voivat sijoittaa tonttijohtonsa viereisten tonttien alueelle.

### **Hiihtäjätien metroasema – Saunalahti hulevesitunneli**

HSY toteaa myös, että kaava-alueella sijaitsee Hiihtäjätien metroasema – Saunalahti hulevesitunneli. Tunneli tulee merkitä asemakaavaan merkinnällä maanalainen tunneli ja kaavamääräyksenä tulee mainita, että louhinta ja rakentaminen tunnelin läheisyydessä tulee suunnitella ja toteuttaa siten, että se ei aiheuta haittaa tai vahinkoa tunnelille. Rakentamisesta hulevesitunnelin päällä ja läheisyydessä on sovittava tunnelin omistajan (Helsingin kaupunki) kanssa.

### **Vastine**

Kaavaselostuksessa on mainittu tunneli sekä siihen liittyvä ohjeistus. Kaavakartalla on lisätty merkintä: ”Tunnelia varten varattu alueen osa. Louhinta ja rakentaminen tunnelin läheisyydessä tulee suunnitella ja toteuttaa siten, että se ei aiheuta haittaa tai vahinkoa tunnelille. Ennen päälle ja läheisyydessä rakentamista tulee olla yhteydessä tunnelin omistajaan.”

## Jätehuollon järjestäminen

Jätehuoltomääräyksien ohella, HSY pyytää huomioimaan seuraavat jätehuollon käytännön järjestämiseen liittyvät seikat. Jotta tyhjennystyö olisi turvallista toteuttaa, jäteautolle tulisi varata tila, jossa kuormaaminen voidaan toteuttaa ilman muun liikenteen häiriöitä tai toisaalta niin, ettei jätteiden tyhjennys estä muuta liikennettä. Suunnitelmaselostuksessa ei mainita, miten 49 neliön jätetilan jäteastiat on ajateltu tyhjentäväksi. Pyydämme, että myös tämän jätetilan osalta huomioitaisiin jätehuoltomääräykset ja työturvallisuus.

## Vastine

Jätehuolto kaava-alueella on huomioitu yhtenä tärkeänä huoltoliikenteen osana. Metrokorttelin jätehuolto järjestetään Hiihtomäentie huoltotaskun avulla ja terminaalin joukkoliikennettä palvelevien toimintojen osalta nykyiseen tapaan osana terminaalialueen logistiikkaa. Jätehuoltoa ei ole mahdollista sijoittaa kellaritiloista siten, että astioiden tyhjentäminen tapahtuisi siellä johtuen korkeus rajoitteista. Keräysastioiden tyhjentäminen on mahdollista kaavan myötä järjestää Itäväylän suuntaiselta tontin sivustalta Linnanrakentajantien suunnasta.

## Kaavaratkaisun ilmastovaikutukset

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (ELY) mukaan kaavaratkaisun ilmastovaikutuksia ei ole arvioitu. Aineistossa ei ole myöskään mainintaa Helsingin kaupungin ilmastotavoitteista tai niiden edistämisestä. ELY-keskus katsoo, että kaava-aineistoa tulee täydentää asianmukaisella ilmastovaikutusten arvioinnilla, jossa on huomioitava ilmastonmuutoksen hillintä ja sopeutumisen tarpeet sekä löydettyjä keinoja haitallisten vaikutusten lieventämiseen. Arvioinnissa tulee erityisesti huomioida ratkaisuiden pitkäikäisyys ja rakentamisen päästöjen vähentäminen.

Ilmastovaikutusten arviointi on tärkeää, sillä kaava-aineistosta jää vielä epäselväksi, onko uudisrakentaminen linjassa kaupungin ilmastotavoitteiden kanssa. Ilmastovaikutusten arvioinnin avulla voidaan varmistaa, että uudisrakentamisen merkittäviä haitallisia ilmastovaikutuksia lievennetään riittävällä tavalla. On syytä vielä tarkastella kaavoituksen keinot etenkin rakentamisen päästöjen vähentämiseen ja kestävien kulkumuotojen edistämiseen.

Vaikka kaavaratkaisussa on jo huomioitu useita ilmastovaikutusten lieventämisen keinoja, kuten puurakentaminen ja pyörien liityntä-pysäköinti, ei niiden tehokkuutta olla arvioitu. Helsingissä on laadittu useita asemakaavoja, joissa on kehitetty ilmastonmuutoksen hillintää ja siihen sopeutumista tukevia kaavamääräyksiä. Näitä voi käyttää esimerkkinä tässäkin kaavassa. Kaavamääräyksiin voidaan esimerkiksi edellyttää suunnitelmallista ja mahdollisimman tehokasta massojen hyödyntämistä ja rakentamisen hiilijalanjäljelle voidaan asettaa raja.

---

ELY-keskuksen mukaan kaavan viimeistelyssä ja jatkosuunnittelussa on huomioitava, että suunnittelun yksityiskohdilla on todennäköisesti suhteellisen merkittäviä myönteisiä tai kielteisiä vaikutuksia kestäväyyteen. Myös jatkosuunnittelun kaikissa vaiheissa on varmistettava, että keinot ovat riittäviä.

### **Vastine**

Kaavaselostuksessa on avattu laajemmin hankkeen ilmastotavoitteita.

Tarkistetun kaavaehdotuksen laadinnan yhteydessä on tehty ilmasto-vaikutusten arviointi kaava-alueesta Planect- hiilijalanjälkilaskelman avulla. Laskelman tulokseksi saatiin 20,7 kg/CO<sub>2</sub>e/k-m<sup>2</sup>/a, joka on lähellä asemakaavoituspalveluiden keskimääräistä tulosta (20,0 kg/CO<sub>2</sub>e/k-m<sup>2</sup>/a) viimeaikaisten kaavahankkeiden vertailussa.

Kaavamääräyksiin kohtaan: Ilmastonmuutos – hillintä ja sopeutuminen on lisätty kaavamääräykset ” Asuinkerrostalon hiilijalanjälki ei saa ylittää Helsingin kaupungin asettamaa rakennusajankohtana voimassa olevaa hiilijalanjäljen raja-arvoa. Raja-arvo on mahdollista ylittää rakentamisaikana tai asemakaavan tiettyjen vaatimusten vuoksi rakennusajankohtana voimassa olevien kaupungin määrittelemien poikkeusten mukaisesti.” ja ” Muiden kuin asuinkerrostalojen energiatehokkuuden tulee olla vähintään 20 % parempi kuin voimassa olevissa säädöksissä kyseiselle käyttötarkoituluokalle energiatehokkuuden vähimmäistasoksi on asetettu.”.

### **Meluntorjunta ja ilmanlaatu**

Kaava-alue sijaitsee erittäin voimakkaan liikennemelun alueella. Melun ja heikon ilmanlaadun vuoksi alue soveltuu huonosti asumiseen. Kaavassa on määrätty korttelin 43148 asuntojen avautumisesta korttelin sisäosan suuntaan: ”Korttelin 43148 itäreunaan sijoittuvissa rakennuksissa tulee jokaisen asunnon avautua korttelin sisäosan suuntaan ja asuinkerrosten Itäväylän puolelle tulee rakentaa umpinainen luhtikäytävä. Parvekkeet eivät saa avautua Itäväylän suuntaan.” Vaikka määräys sinänsä on hyvä, ei se alueen voimakkaiden melutasojen ja rakennusten massoittelemisen vuoksi kuitenkaan riitä varmistamaan kaikille asunnoille melutason ohjeavot (VNP 993/1992) täyttävää aukeamissuuntaa. Heikoin melutilanne on korttelin eteläisimmän rakennuksen kohdalla. Kaavaselostuksen mukaan: ”Nykyisin käytössä olevan ohjeistuksen perusteella runkomelun osalta torjuntasuunnittelun tavoitetasona asunnoissa on syytä käyttää arvoa L<sub>pr</sub>m 30 dB, koska metro kulkee suunniteltuihin asuntoihin nähden kannen alla, eikä avoradalla.” Kaavan valmistelussa on varmistuttava siitä, että kaavaselostuksessa mainittu runkoäänen tavoitetaso 30 dB on käytännössä mahdollista saavuttaa. Kaavaa varten tehdyssä tärinä- ja runkomeluselityksessä on tarkasteltu enimmäistason 35 dB saavuttamista.

## **Vastine**

Kaavan sijoittuminen liikenteen aiheuttamien ympäristöhäiriöiden osalta erittäin haastavalle alueelle on tunnustettu suunnittelun lähtökohdaksi alusta lähtien ja kaavan valmistelussa on haettu lähtökohdat huomioon ottaen mahdollisimman hyvää ratkaisua. Tarkistettuun kaavaehdotukseen on täydennetty muuttuneiden rakennusalojen osalta julkisivuille annettuja äänitasoerovaatimuksia. Kaavaan on myös lisätty määräys meluselvityksen laatimisesta vielä rakennusluvan yhteydessä. Määräyksen mukaisesti selvityksellä tulee osoittaa melutason ohjearvojen täyttyminen rakennusten sisätiloissa.

Kaikilla kaavassa annetuilla melua, runkomelua ja tärinää sekä rakennusten ilmanottoa ja suodatusta koskevilla jatkosuunnittelumääräyksillä on luotu edellytykset viihtyisän, terveellisen ja turvallisen asuin ympäristön saavuttamiselle.

## **Vähittäiskaupan suuryksikön kaavamerkintä**

Uudenmaan ELY-keskus tuo esiin, että yli 4 000 k-m<sup>2</sup>:n suuruinen vähittäiskaupan myymälä luokitellaan maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti vähittäiskaupan suuryksiköksi. Vähittäiskaupan suuryksikkö tulee lähtökohtaisesti osoittaa asemakaavassa pääkäyttötarkoituksella KM. Myös pienempien myymälöiden toiminnallinen kokonaisuus voi muodostaa vähittäiskaupan suuryksikön.

## **Vastine**

K-market Hertan korttelin kaavamerkintä on muutettu liike- ja toimistorakennusten korttelialueesta K liikerakennusten korttelialueeksi KM, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön. Kaavaan on lisätty määräys: "Liikerakennusten korttelialueelle KM voi sijoittaa myös toimistotiloja ja hotellin."

## **Nykyisen metroaseman sisäänkäyntirakennuksen säilyttäminen K-market Hertan korttelissa**

Kaupunginmuseo esittää lausunnossaan, että suunnitelmassa tutkittaisiin vielä mahdollisuutta hyväksikäyttää nykyisen K-market Hertan korttelissa olevaa maanpäällistä sisäänkäyntirakennusta. Tämä toisi muuten totaalisesti muuttuvalle alueelle historiallista kerroksellisuutta, ja säilyttäisi samalla muistuman 1970- ja 1980-lukujen vaihteen metroasema-arkkitehtuurista.

Helsingin ensimmäiset metroasemat ovat tärkeä, ainutlaatuinen ja erityisen uhanalainen liikennehistoriallinen rakennustyyppi, joka tulisi pikaisesti inventoida, dokumentoida ja arvottaa kokonaisuudessaan. Tämän johdosta museo esittää rakennustyyppin kattavaa kulttuurihistoriallista inventointia.

## **Vastine**

Kaupunginmuseon esittämä 1970- ja 1980-lukujen metroasemien inventointi ja dokumentointi on tarpeellinen ja kannatettava hanke riippumatta siitä, säilyvätkö rakennukset alkuperäisessä asussaan tai puretaanko ne uudisrakennusten tieltä. K-Market Hertan nurkalla sijaitseva sisäänkäyntirakennus on arkkitehtonisesti suhteellisen vaatimaton ja on epävarmaa, muodostaisiko se säilyessään lausunnossa mainitun historiallisen kerrostuman.

## **Julkisen nähtävilläolon jälkeinen vuorovaikutus**

Julkisen nähtävilläolon jälkeen tehdyistä muutoksista on neuvoteltu asianomaisten hallintokuntien kanssa. Niitä, joiden etua muutokset koskevat, on kuultu erikseen TEAMS-kokouksessa.

Esitetyt huomautukset kohdistuivat tarkentuneiden viitesuunnitelmien ratkaisujen tarkistamiseen kaavamerkintöjen ja -määräysten osalta.

---