



7.2.2012

HERNESAAREN OSAYLEISKAAVA NRO 12099

Hankenro 0836
HEL 2011–003791(Kslk 2005-407)

SISÄLLYS

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä 22.11.–8.12.2006

- Viranomaisyhteistyö
 - Tiivistelmät viranomaisten kannanotoista ja vastineet
- Mielipidekirjeet
 - Tiivistelmät mielipidekirjeistä ja vastineet
- Yhteenveto yleisötilaisuudesta 22.11.2006 – ks. liite 1
- Yhteenveto nettikeskustelusta 18.9 – 21.10.2007 – ks. liite 2
- Yhteenveto yleisötilaisuudesta 26.2.2008 – ks. liite 3

Osayleiskaavaluonnos nähtävillä 1.6.–18.6.2009

- Viranomaisyhteistyö
 - Tiivistelmät viranomaisten kannanotoista ja vastineet
- Mielipidekirjeet
 - Tiivistelmät mielipidekirjeistä ja vastineet
- Yhteenveto yleisötilaisuudesta 10.6.2009 – ks. liite 4

Osayleiskaavaluonnoksesta (Kslk 10.12.2009) pyydetty lausunnot ja vastineet

Tarkistettu osayleiskaavaluonnos nähtävillä 28.11.–16.12.2011

- Viranomaisyhteistyö
 - Tiivistelmät viranomaisten kannanotoista ja vastineet
- Mielipidekirjeet
 - Tiivistelmät mielipidekirjeistä ja vastineet
- Yhteenveto yleisötilaisuudesta 14.12.2011 – ks. liite 5

LIITTEET

Keskustelutilaisuuksien 22.11.2006, 18.9–21.10.2007, 26.2.2008, 10.6.2009 ja 14.12.2011 muistiot.



7.2.2012

Kaavamuutoksen valmisteluun liittyen on asemakaavaosastolle saapunut kirjeitse yhteensä 65 mielipidettä, joista 27 mielipidettä koski osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa, 27 mielipidettä osayleiskaavaluonnosta ja 11 mielipidettä tarkistettua osayleiskaavaluonnosta. Lisäksi suullisia mielipiteitä on esitetty keskustelutilaisuudessa ja puhelimitse.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä 22.11.–8.12.2006

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävänä kaupunkisuunnitteluvirastossa, Kirjasto 10:ssä, Lauttasaaren, Rikhardinkadun ja Suomenlinnan kirjastoissa ja viraston internetsivuilla 1.–19.2.2010. Suunnitelmaa koskeva yleisötilaisuus pidettiin 22.11.2006. Suunnitteluohjelmasta järjestettiin lisäksi nettikeskustelu 18.9–21.10.2007 ja yleisötilaisuus 26.2.2008.

Kaupunkisuunnittelulautakunta on käsitellyt tällöin esitetyt kannanotot ja mielipiteet hyväksyessään Hernesaaren suunnitteluohjelman 3.4.2008 ja antanut niihin seuraavat vastineet:

Viranomaisyhteistyö

Maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämä viranomaisneuvottelu pidettiin 1.2.2008.

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

Asemakaavaosastolle on saapunut kirjeitse neljä viranomaiskannanottoa koskien osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa.

Helsingin Satama esittää risteilyalusliikenteen säilyttämistä nykyisessä sijainnissaan Hernesaarenlaiturilla, jolloin se yhdessä vastarannalla sijaitsevan Länsisataman matkustajaterminaalin kanssa muodostaisi toiminnallisen kokonaisuuden.

Vastine

Risteilyalusliikenteen säilyttäminen nykyisessä sijainnissaan Hernesaarenlaiturilla on otettu suunnittelun lähtökohdaksi.

Kaupunginmuseo on osallistunut suojelutavoitteiden laadintaan.



7.2.2012

Sosiaalivirasto esittää, että Hernesaaren palvelut voivat mahdollisesti tukeutua kantakaupungin ja Hernesaaren sillan kautta Jätkäsaaren palveluihin, mutta palvelujen suunnitteluun tarvitaan ennuste Hernesaaren tulevasta väestörakenteesta. Munkkisaaren palvelukeskuksen toiminta nykyisissä tiloissaan tulee huomioida jatkosuunnittelussa.

Vastine

Hernesaaren julkiset palvelut tukeutuvat pääosin eteläisen kantakaupungin palveluihin. Hernesaaren päiväkotitarpeet suunnitellaan yhteistyössä sosiaaliviraston kanssa.

Ympäristökeskus esittää, että ympäröivien toimintojen vaikutukset asumiseen ja virkistykseen tulee selvittää. Näitä ovat Länsisataman matkustaja- ja risteilyalusten pakokaasu-, haju- ja meluvaikutukset, helikopterikentän melu sekä viereisen telakan päästö-, haju- ja meluvaikutukset. Maaperän pilaantuneisuus- ja kunnostustarveselvityksiä varten tulee selvittää alueen täyttö- ja käyttöhistoria. Rantojen sedimentit tulee tutkia, jos niitä tullaan ruoppaamaan. Alueen liikennejärjestelyjen melu- ja ilmanlaatuvaikutukset tulee selvittää siltä alueelta, jonne vaikutukset ulottuvat.

Vastine

Ilma-, haju- ja melupäästöt tullaan arvioimaan ja vaikutukset tullaan huomioimaan alueen suunnittelussa. Hernesaaren alueen täyttö- ja käyttöhistoriaa on selvitetty. Alueella on tehty maaperän pilaantuneisuustutkimuksia, joita tarkennetaan alueen suunnittelun edetessä. Jatkosuunnittelussa selvitetään myös pohjasedimenttien haitta-ainepitoisuuksia alueilla, joilla tullaan ruoppaamaan.

Esitetyt mielipiteet ja vastineet

Eteläiset kaupunginosat ry ja Helsinki-Seura ry

Eteläiset kaupunginosat ry ja Helsinki-Seura ry esittävät mielipiteinään, että merenranta- ja puistoalueisiin tulee kiinnittää erityistä huomiota ja virkistysalueiden koko tulee kaavoittaa huomioiden ympäröivien kaupunginosien virkistystarpeet. Rantaviiva on muotoiltava siten, että syntyy houkuttelevia paikkoja kokea merellisiä elämyksiä myös veneettömille kaupunkilaisille. Rannan pengerryksen tulee olla matala, jotta säilytetään yhteys mereen ja rantaa tulee osoittaa uimaranta kahluualueineen. Kasvillisuuden tulee olla luonnonmukaista. Lisätäyttöä ei tule



7.2.2012

tehdä risteilyaluksia tai purjehduskeskusta varten, jotta avomerinäkömää Kaivopuiston rannasta Hernesaaren ja Pihlajasaaren välistä säilyisi.

Risteilyalusliikenne tulee osoittaa Jätkäsaaren LS-alueelle ja purjehduskeskus tulee ensisijaisesti osoittaa Koivusaareen ja toissijaisesti Hernesaaren lounais-länsipuolelle. Toiminnot ja rakennustehokkuus on määriteltävä siten, että nykyinen katuverkko riittää liikenteen välittämiseen.

Helikopterikenttä tulee siirtää Malmille liike-elämää paremmin palvelevalle keskeisemmälle sijainnille. Julkinen liikenne tulee ottaa erityisesti suunnittelussa huomioon. Telakan vapautuville rakennuksille tulee harvita käyttöä veneiden talvisäilytykseen ja korjaus- ja huoltotelakkatarpeisiin ja siilorakennuksien käyttöä kulttuuritoimintaan tulee selvittää. Suunnitelman perspektiivikuvat tulee esittää kadulla kävelijän katselukorkeudelta.

Vastine

Hernesaaren itärannan puiston suunnittelussa otetaan huomioon alueen erityispiirteet ja vaativat merelliset olosuhteet. Kasvillisuudessa suositetaan lajeja, jotka luonnostaan viihtyvät avomeren äärellä. Suunnittelun lähtökohtana on puiston, rantaviivan ja merialueen mahdollisimman monimuotoinen virkistyskäyttö. Helikopterikenttä ja uusi risteilijälaituri edellyttävät meritäyttöä. Täytöt pyritään rajaamaan siten, että merinäköala ei oleellisesti supistu.

Risteilijätoimintoja osoitetaan nykyisen sijainnin lisäksi Hernesaaren etelärantaan, jolloin mahdollistetaan Helsingin Sataman tarpeiden mukainen kolmas laituripaikka. Hernesaareen kaavaillaan yleisölle avointa purjehduskeskusta ja purjevenesatamaa. Purjehduskeskuksen sijoittamista Hernesaareen tukee keskustan läheinen sijainti.

Alueen katuverkko suunnitellaan liikenneturvallisuutta ja joukkoliikenteen sujuvaa kulkua korostaen. Katujen mitoituksessa varaudutaan raitiovaunuliikenteeseen ja alueelle suunnitellaan raitiovaunun kääntöpaikka. Tavoitteena on raitiovaunuyhteys Telakkakadun kautta Bulevardille. Vesibussiliikenteelle suunnitellaan laituripaikkoja.

Helikopterikentän sijainti Hernesaareessa tekee Tallinnan matkustajaliikenteen ja meripelastustoiminnan lentomatkan lyhyemmäksi kuin Malminkentältä. Kentän sijoituksessa Hernesaareen lentomelu ei häiritse siinä määrin kuin Malminkentältä lennettäessä.



7.2.2012

Alueen rakennuskannasta kaavaillaan säilytettäväksi Fordin talo, Valtion viljavarasto ja Munkkisaaren teollisuustalo. Valtion viljavarasto siirtoineen suojellaan Hernesaaren osayleiskaavan yhteydessä. Suojelutavoitteet täsmentyvät myöhemmin ja rakennukselle pyritään löytämään käyttö tai jos mahdollista, jatkamaan rakennuksen käyttöä viljan varastointiin. Suunnittelussa huomioidaan veneiden talvisäilytys ja veneilytoimintoihin liittyvät palvelut.

Suunnittelussa selvitetään rakentamisen aiheuttamia muutoksia maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaisiin ympäristöihin ja vaikutuksia arvioidaan erilaisten visualisointitekniikoiden, kuten pienoismallien, alueleikkauksien ja perspektiivikuvien avulla.

Eteläiset kaupunginosat ry

Eteläiset kaupunginosat ry esittää mielipiteenään, että ranta-alueita ei tule yksityistää eikä näköalaa merelle tule supistaa meritäytöillä. Suunnittelussa on huomioitava ekologisuus, kestävä kehitys ja ilmastomuutokseen varautuminen. Alueen virkistyskäyttö on mahdollistettava myös alueen toteutusvaiheessa. Kaupunkirakenteen tulee muodostua osaksi kantakaupunkia.

Rantaraitin tulee jatkua Hernesaaren ympäri ja liittyä Jätkäsaareen sillalla tai lauttayhteydellä. Alueen palvelutarjonnan tulee olla monipuolinen asukkaille, risteilijävieraille ja virkistysalueiden käyttäjille mukaan lukien kahvila-, ravintola-, kulttuuri- ja liikuntapalveluita. Risteilijäsatama tulee säilyttää nykyisellä paikallaan. Suunnittelussa tulee tutkia helikopterikentän sijoittamista kauemmaksi kantakaupungista sekä sen sijoittamista Hernesaaren niemen länsipuolelle.

Vastine

Hernesaaressa ei ole tavoitteena yksityistää ranta-alueita. Helikopterikenttä ja uusi risteilijälaituri edellyttävät meritäyttöjä. Täytöt pyritään rajaamaan siten, että merinäköala ei oleellisesti supistu. Suunnittelussa otetaan huomioon valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet. Hernesaaren kaupunkijulkisivun on tarkoitus olla jatkossa osa Helsingin melko tasakorkeaa siluettia. Lähinnä siloja ja telakkaa voisi olla korkeampaa rakentamista.

Hernesaareen rakennetaan monipuolinen kevyen liikenteen verkosto. Siltaa Jätkäsaareen ei ole tarpeen rakentaa. Lautta- tai vesibussiyhteyttä selvitetään. Alueelle pyritään luomaan edellytykset monipuoliselle palvelutarjonnalle. Risteilyalusliikenteen säilyttäminen nykyisessä sijainnissaan Hernesaarenlaiturilla on otettu suunnittelun lähtökohdaksi.



7.2.2012

Helikopterikentän sijoittaminen Hernesaaren länsipuolelle ei ole mahdollista mm. laivaliikenteen vuoksi. Kentän sijainti Hernesaassa on osoittautunut vähiten häiritseväksi.

Helsingfors Segelsällskap rf, Merenkävijät ry ja Suomalainen Pursiseura ry

Helsingfors Segelsällskap rf, Merenkävijät ry ja Suomalainen Pursiseura ry esittävät Hernesaareen sijoitettavaksi asutusta, liikuntatiloja, veneilyä tukevaa yritystoimintaa, ravintolapalveluita ja veneilykeskusta, joka toimisi useiden eri purjehdusseurojen kilpapurjehtijoiden yhteisenä tukikohtana.

Vastine

Asuminen ja veneilykeskus palveluineen kuuluvat toimintoihin, joita Hernesaareen kaavaillaan. Tavoitteena on monimuotoisen palveluiden sijoittuminen Hernesaareen.

Helsingin Kaupunginosayhdistysten Liitto ry HELKA

Helka suhtautuu myönteisesti osallisryhmien viitesuunnitelmien teettämiseen ja toivoo arvioinnin järjestämistä uuden menettelytavan onnistumisesta ja siihen osallistuneiden kokemuksista. Helka muistuttaa myös alueella sijainneen kaatopaikan edellyttämien vaikutusten arvioinnin välttämättömyydestä. Lisäksi Helka toivoo, että keskeiset alueella toimivat osallisryhmät huomioidaan jatkossa tasapuolisesti.

Vastine

Osallisryhmien ja kaupunkisuunnitteluviraston välillä järjestettiin palauteseminaari 29.1.2008, jossa arvioitiin uuden menettelytavan onnistumista ja siihen osallistuneiden kokemuksia. Pääsääntöisesti menettelytapaa pidettiin onnistuneena ja järjestelyitä hyvin toimineina. Viitesuunnitelmien saama huomio oli laajaa ja niiden herättämä keskustelu oli vilkasta, asiallista ja hengeltään myönteistä. Vastaavissa hankkeissa jatkossa tulee harkita sitä, että kaikilla kiinnostuneilla olisi mahdollisuus osallistua osallisryhmien toimintaan.

Kaatopaikkaa alueelta ei ole löytynyt. Osalla osayleiskaava-aluetta tehtyjen maaperän pilaantuneisuustutkimusten tulosten mukaan maaperä on tutkitulla alueella paikoin voimakkaasti pilaantunut öljyhiilivedyillä, PAH-yhdisteillä ja metalleilla. Jatkossa selvitetään maaperän rakentamiselle asettamat reunaehdot.



7.2.2012

Helsingin kaupunkisuunnitteluseura ry

Helsingin kaupunkisuunnitteluseura ry esittää mielipiteenään, että kaa-
van vaikutusten arviointi tulee olla dokumentoitu, osallisten käytettävis-
sä jo kaavaluonnosvaiheessa ja kaupunkikuvallisilta osiltaan riittävän
laaja. Risteilyalusliikenne tulee osoittaa Jätkäsaaren LS-alueelle ja pur-
jehduskeskus tulee ensisijaisesti osoittaa Koivusaareen. Telakka-
alueen vapauduttua alue soveltuu pienvenesatamatoiminnoille. Heli-
kopterikentän sijoitus tulee selvittää pienimmän meluvaikutuksen näkö-
kulmasta. Hernesaaren kaakkoisrantaan tulee osoittaa meripuisto, jos-
sa on elävä rantaviiva.

Vastine

Vaikutusten arviointi on osa osayleiskaavan valmistelua. Kooste kaa-
van vaikutuksista esitetään osayleiskaavaluonnoksen ja -ehdotuksen
selostuksissa.

Risteilijätoimintoja osoitetaan nykyisen sijainnin lisäksi Hernesaaren
etelärantaan. Purjehduskeskuksen sijoittamista Hernesaareen tukee
keskustan läheinen sijainti. Suomenlinnanselkä soveltuu erinomaisesti
purjehduskilpailuiden järjestämiseen jolloin lähisaaria ja Hernesaaren
itärannan puistoa on mahdollista käyttää kilpailuiden katsomona.

Pienvenesatama ei ole mahdollinen toiminto Hietalahdessa telakan
käyttöön jäävillä alueilla. Jätkäsaaren ja Hernesaaren välissä sijaitsee
autolautta- ja risteilijäsatama. Huviveneily satama-alueen läpi ei ole
turvallisuuden kannalta suotavaa. Lisäksi laivojen potkurit aiheuttavat
veteen voimakkaita pyörteitä, jotka voivat rikkoa veneitä. Helikopteri-
kentän sijainti Hernesaareissa on osoittautunut vähiten häiritseväksi.

Hernesaaren itärantaan voidaan sijoittaa monenlaisia toimintoja: avan-
tointipaikkoja, paviljonkikahviloita tai yleisiä saunoja. Puiston suunnit-
telussa otetaan huomioon alueen erityispiirteet ja vaativat merelliset
olosuhteet.

Kampin kaupunginosayhdistys

Kampin kaupunginosayhdistys esittää mielipiteenään, että asunto-,
palvelu- ja virkistystarjonnassa tulee ottaa tavoitteeksi sekoittunut väes-
tön sosiaalinen rakenne ja monipuolisuus. Rannat tulee osoittaa ylei-
seen käyttöön ja viheralueiden riittävyyteen tulee kiinnittää huomiota.
Liikennesuunnittelussa tulee huomioida ympäröivät kaupunginosat ku-
ten myös ehdotetun purjehduskeskuksen ja purjehdusharrastajien ai-



7.2.2012

heuttama liikennevaikutus pysäköintitarpeineen. 22.11.2006 järjestetyssä keskustelutilaisuudessa mainittu Helsingin veneilystrategian tulisi huomioida kaikki veneilymuodot. Asuminen ja alueen virkistyskäyttö eivät saa häiriintyä pienvenesatamatoiminnoista.

Vastine

Asuntorakentamisen lähtökohtana on Helsingin maankäytön- ja asumisen ohjelma 2008–2017, jonka mukaan myös uusien projektialueiden tavoitteena on mahdollistaa monipuolinen asuntojen hallintamuotojakauma. Palvelu- ja virkistystarjonnassa pyritään huomioimaan alueen väestön sosiaalinen rakenne, alueella työskentelevät käyttäjäryhmät sekä alueen virkistyskäyttäjien tarpeet. Purjehduskeskuksen aiheuttama liikennevaikutus on vähäinen, paitsi suurten kilpailujen aikana. Osayleiskaavatyössä selvitetään Hernesaaren rakentamisen vaikutus nykyiseen katuverkkoon Etelä-Helsingissä. Telakkakadun järjestelyt suunnitellaan huomioon ottaen arvioidut liikennemäärät ja Hernesaaren joukkoliikenneratkaisun tarpeet.

Lauttasaari-Seura ry

Lauttasaari-Seura ry esittää mielipiteenään, että Hernesaareen ei saa tehdä uusia meritäyttöjä ja aallonmurtajarakennelmia, jotka ulottuvat opaskartan 2006 ja yleiskaavan 2002 rantaviivan ulkopuolelle. Uudet rakennukset eivät saa olla kuutta kerrosta korkeampia ja niiden suunnittelusta tulisi järjestää arkkitehtikilpailu. Helsingipuiston tulee jatkaa yhtenäisenä koko itärannan pituudelta ja risteilyalusliikenne tulee säilyttää nykyisellä paikallaan. Veneily sopii Hernesaareen, mutta pienveneiden satamatoiminnot tulisi osoittaa telakka-alueelle sen vapauduttua. Liikennevaikutukset tulee ottaa huomioon asukasmäärän suunnittelussa ja julkisessa liikenteessä tulee raitiovaunun lisäksi järjestää suora bussiyhteys rautatieasemalle ja vesibussiliikenne. Ympäristövaikutusten arvioinnissa tulee ottaa huomioon avoimen merinäköalan merkitys, meriveden virtaukset, alueen historia kaatopaikkana ja helikopteriliikenteen aiheuttama melu. Viljasiiloihin saattaisi sopia kulttuuri-toimintaa.

Vastine

Helikopterikenttä ja uusi risteilijälaituri edellyttävät meritäyttöjä. Täytöt pyritään rajaamaan siten, että merinäköala ei oleellisesti supistu.

Hernesaaren kaupunkijulkisivun on tarkoitus olla jatkossa osa Helsingin melko tasakorkeaa siluettia. Lähinnä siiloja ja telakkaa voisi olla korke-



7.2.2012

ampaa rakentamista. Yksittäisten rakennusten suunnittelusta tultaneen jatkossa järjestämään arkkitehtuurikilpailuja.

Pienvenesatama ei ole mahdollinen toiminto Hietalahdessa telakan käyttöön jäävillä alueilla. Jätkäsaaren ja Hernesaaren välissä sijaitsee autolautta- ja risteilijäsatama. Huviveneily satama-alueen läpi ei ole turvallisuuden kannalta suotavaa. Lisäksi laivojen potkurit aiheuttavat veteen voimakkaita pyörteitä, jotka voivat rikkoa veneitä.

Joukkoliikenteessä pääyhteys ydinkeskustaan on tarkoitus hoitaa raitiovaunulla Bulevardin kautta, jolloin Telakkakadulle rakennettaisiin muun katurakentamisen yhteydessä kiskot. Yhden raitiotielinjan on arvioitu riittävän.

Suunnittelussa selvitetään rakentamisen aiheuttamia muutoksia maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaisiin ympäristöihin ja vaikutuksia arvioidaan erilaisten visualisointitekniikoiden, kuten pienoismallien, alueleikkauksien ja perspektiivikuvien avulla.

Viljasiilot suojellaan Hernesaaren osayleiskaavan yhteydessä. Suojelutavoitteet täsmentyvät myöhemmin ja rakennukselle pyritään löytämään käyttö tai jos mahdollista, jatkamaan rakennuksen käyttöä viljan varastointiin.

Munkkisaari-Hernesaari -seura ry

Munkkisaari-Hernesaari -seura ry esittää mielipiteenään, että suunnittelun lähtökohtana tulisi olla merellisten mahdollisuuksien kartoittaminen. Seura korostaa leveää merellistä rantapuistoa ja avoimen merinäkymän ainutlaatuisuutta.

Vastine

Hernesaaren itärantaan kaavaillaan pinta-alaltaan noin 5 ha puistoa. Se laajentaa länsisuuntaan merkittävästi Merisatamanrannan suosittua kävelyaluetta. Uuteen puistoon on mahdollista sijoittaa monenlaista toimintaa. Avoin merinäkymä pyritään säilyttämään mahdollisimman laajana.

Punavuoriseura ry

Punavuoriseura ry esittää mielipiteenään, että Hernesaareen tulee rakentaa kantakaupunkimaista korttelirakennetta. Alueelle ei tule osoittaa liikennemääriä oleellisesti lisääviä toimintoja, kuten urheilu- tai konserttitalleja. Kauppatorilta Kaivopuiston läpi Telakkakatua pitkin Jätkäsa-



7.2.2012

reen tulee rakentaa yksiraiteinen raitiovaunulinja. Helikopterikenttä ja risteilylaivasatamatoiminta tulee säilyttää Hernesaassa.

Vastine

Tavoitteena on kantakaupunkimainen alue selkeästi rajautuvine kortteleineen. Alueelle on suunnitteluohjelman mukaan tulossa purjehduskeskus ja purjevenesatama. Urheilu- ja konserttihalleja ohjelmassa ei ole. Raitiovaunuyhteys Hernesaaren kautta Jätkäsaareen edellyttää uutta siltaa, mitä ohjelmaan ei ole kirjattu. Silta haittaisi merkittävästi telakan ja matkustajasataman toimintaedellytyksiä.

Uudenmaan ympäristönsuojelupiiri ry

Uudenmaan ympäristönsuojelupiiri ry toteaa, että teollisuusalueen kaavoittaminen asumiselle ja palveluille on perusteltua. Helikopterikentän sovittaminen asuinalueelle on haaste ja kentän siirtoa Malmille tulee harkita. Alueella olevat rikkaruohokentät tarjoavat talvehtimisolosuhteet harvinaiselle vuorihempolle. Pilaantuneiden maa-alueiden selvittäminen on tarpeen ja kaupungin tulee noudattaa varovaisuusperiaatetta.

Vastine

Helikopterikentän sijainti Hernesaassa tekee Tallinnan matkustajaliikenteen ja meripelastustoiminnan lentomatkan lyhyemmäksi kuin Malmin kentältä. Kentän sijoituessa Hernesaareen lentomelu ei häiritse niin paljon kuin Malmin kentältä lennettäessä.

Hernesaaren luontoarvoja ovat alueen rikkaruohokentät ja niillä ruokailevat hyönteislajistot ja mm. rikkaruohokentillä talvehtiva vuorihemppo. Laji esiintyy kaupungin luontotietojärjestelmän mukaan Arabianrannassa, Kyläsaarenrannassa, Suomenlinnassa ja Vuosaaren täyttömäellä. Havaintojen mukaan vuorihemppo ruokailee Hernesaassa ja sen lähin pesimäalue sijaitsee Suomenlinnassa.

As Oy Hernesaarenkatu 2–4

As Oy Hernesaarenkatu 2–4 esittää mielipiteenään, että merellinen maisema tulee säilyttää ja että tornitalot eivät sovellu alueelle. Avomerinäköä ei tule peittää lisätäytöillä. Pysäköintitarve tulee huomioida suunnittelussa ja liikennejärjestelyt tulee suunnitella siten, ettei Eiraan kohdistu läpiajoliikennettä.



7.2.2012

Vastine

Hernesaaren kaupunkijulkisivun on tarkoitus olla jatkossa osa Helsingin melko tasakorkeaa siluettia. Lähinnä siloja ja telakkaa voisi olla korkeampaa rakentamista. Uusi rakentaminen tuo alueen kaduille lisää liikennettä. Suurin liikennemäärien lisäys tulee Telakkakadulle. Telakkakadun liikennejärjestelyjä voidaan kuitenkin parantaa, koska kadun keskellä oleva telakkarata poistetaan tarpeettomana ja vapautuva alue saadaan muuhun käyttöön. Tehokas joukkoliikenne osaltaan vähentää henkilöautoliikenteen tarvetta. Hernesaaren joukkoliikennettä suunnittelaan yhdessä liikennelaitoksen kanssa. Pysäköinnin suunnittelussa käytetään kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymiä pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeita.

Asunto Oy Hernesaarenkatu 7 ja (M1)

Asunto Oy Hernesaarenkatu 7 ilmoittaa kielteisen suhtautumisensa helikopterikenttää kohtaan meluhaitan vuoksi.

Vastine

Helikopterikenttää tarvitsevat reittiliikenteen lisäksi myös viranomaiset. Kantakaupungin lähistöllä Hernesaari on osoittautunut luontevimmaksi paikaksi: koneet nousevat suoraan merelle ja häiriö on näin vähäisin. Uusi kenttä rakennetaan riittävän etäälle asuinrakennuksista ja Pihlajasaaressa virkistysalueesta, niin etteivät keskiäänitason ohjearovot ylity. Keskiäänitason ohjearovot koskevat asuin-, hoito- ja oppilaitosalueita, liike- ja toimistohuoneistoja sekä virkistysalueita. Keskiäänitaso saa olla korkeintaan ohjearovon suuruinen oleskeluun käytettävillä ulkoalueilla sekä sisätiloissa.

(M2)

(M2) esittää mielipiteenään, että Hernesaareen tulee osoittaa veneilyalan kaupallinen keskus, joka sisältää telakointia, korjausta, vene-myyntiä, veneilykoulutusta ja varuste- ja palvelutarjontaa. Pihlajasaaressa tulee mahdollistaa yhteys mantereelta osaksi vuotta esim. ponttoonilaiturin avulla.

Vastine

Suunnitteluohjelmassa on ”merikylä”, joka on purjehduksen, veneilyn ja muihin meriharrastuksien kaupan keskittymä. Merikylään sijoittuvat myös purjehduskeskuksen tarvitsemat rakennukset. Maayhteyttä ei ole



7.2.2012

suunniteltu Hernesaaren ja Pihlajasaaren välissä kulkevan laivaväylän vuoksi.

Aker Yards Oy

Aker Yards Oy esittää mielipiteenään, että suunnittelualueella sijaitseva vuokrattu maa-alue on kaupungin kanssa tehdyn vuokrasopimuksen mukaisesti tarvittaessa käytettävissä vuoden 2012 loppuun asti. Suunnittelualueen pohjoispuolella sijaitsevan telakan toimintamahdollisuudet on huomioitava jatkossa mm. liikennejärjestelyiden ja pysäköintimahdollisuuksien osalta. Suunnittelussa tulee huomioida teollisuuslaitoksen melu- ja hajuvaikutukset ympäristöön.

Vastine

Hernesaaren suunnitteluaikeita lähtökohtana on Aker Yards Oy:n ja kaupungin kanssa tehty vuokrasopimus, jonka mukaisesti alue on telakan hallussa vuoden 2012 loppuun asti. Telakan vaikutus lähiympäristöön otetaan suunnittelussa huomioon.

Copterline Oy

Copterline Oy esittää mielipiteenään, että nykyistä matkustajaterminaalialue voidaan käyttää myös jatkossa ja yhteydessä tulee olla huoltohalli. Niemen kärkeen kaavaillulle uudelle kentälle tulee järjestää polttoainehuolto, henkilöstötila, sääsäema ja pysäköinti. Lisäksi tulee huomioida uuden kentän koko, jonka tarpeet saattavat jatkossa kasvaa ja risteilijä-laivaliikenteen vaikutukset lentoliikenteelle.

Vastine

Hernesaaren suunnittelun lähtökohtana ei voida pitää nykyisen matkustajaterminaalialueen sijaintia. Osayleiskaavassa tullaan osoittamaan helikopterikentälle uusi sijainti, joka on riittävän suojaetäisyyden päässä asumisesta, Pihlajasaaren virkistysalueesta ja risteilijätoiminnoista. Suunnittelua jatketaan ilmailualan asiantuntijoiden kanssa, jolloin selviävät myös tarkemmat tilavaraustarpeet.

Jouko Lindgren Venepalvelu Oy, Jouko Lindgren Oy, Kiinteistö Oy Helsingin Argonautica

Jouko Lindgren Oy esittää toimintansa jatkumisen edellytykseksi Hernesaareen, että suunnittelussa huomioidaan tarpeet 15 000 m² maa-alueelle, 600 m² suojatulle satama-alueelle ja 80m laiturille. Rakennusten tulee voida toteuttaa kustannustehokkaasti.



7.2.2012

Vastine

Hernesaaren purjevenesatamaan on arvioitu mahtuvan noin tuhat venepaikkaa. Venepaikkojen yhteyteen voidaan rakentaa veneiden huoltoon, säilytykseen ja telakkatoimintaan tarvittavat tilat. Venetelakan tarpeet otetaan huomioon suunnittelussa.

Keskustelutilaisuus 26.2.2008

Suunnitteluohjelmaa ja maankäyttökaaviota koskevaan keskustelutilaisuuteen osallistui noin 70 henkilöä. Keskustelussa korostuivat seuraavat teemat: suunnittelulle asetetut tavoitteet, helikopterikentän sijoittaminen Hernesaareen ja meritäyttöjen suunta ja laajuus, purjehduskeskus, asunto- ja puistorakentaminen ja liikenteen lisääntyminen alueella. Keskustelutilaisuuden muistio on julkistettu kaupunkisuunnitteluviraston internetsivuilla.

Eteläiset kaupunginosat ry

Eteläiset kaupunginosat ry esittää (5.3.2008) mielipiteenään, että helikopterikenttä on sijoitettu liian etäälle itään merelle suuntautuvalla täyttöalueelle. Täyttöalue on poistettava tai sitä on ainakin huomattavasti lyhennettävä. Saaren itärannan kevyen liikenteen reittiä lounaiskärkeen asti ei tule katkaista suljetuilla alueilla. Suunnittelussa tulisi selvittää matkustajaliikennettä palvelevan helikopterikentän sijoittamista Jätkäsaaren kärkeen ja muita vaihtoehtoisia sijainteja myös Espoon puolella. Tällöin vain pelastustoiminnassa kenttä lienee toteutettavissa Hernesaaren laiturialueelle vähemmällä tila- ja meluvaatimuksilla. Vaihtoehtojen lisäksi tulee tutkia voidaanko puita kasvavalla meluvallilla kentän ja asuntoalueen välillä ohjata ja vaimentaa helikopterimelua ja samalla lisätä vihreätä vyöhykettä. Hernesaaren kärjessä tulee sijaita merellisen reitin päätepiste, aukio ja näköalapaikka.

Asuntokerroksalan määrä on liian suuri ja sitä tulee vähentää vähintään neljänneksellä jolloin se vastaisi noin 3 000 asukasta. Esitetty rakennusten kerrosluku, eteläosien noin 3–4 kerroksesta pohjoisosien kanta-kaupungille tyypilliseen 6–7 kerrokseen, on periaatteena hyvä. Kerroskorkeuden tulee laskea kauttaaltaan saaren keskiakselilta rantoihin päin, jotta rantapuiston mittakaava, varjostaminen ja tuulisuus ovat hallittavissa. Korkeiden rakennusten kerrosluku viljasiilon ympäristössä ei saa ylittää alueen siluettia. Vanhoja säilytettäviä rakennuksia on korjausrakennettava asuinkäyttöön, loft- ja studioasunnoiksi. Esitetyn kaltaiset, asuinaluekohtaiset kanaalit eivät toimi, koska niissä ei vesi vaihdu riittävästi ja ne roskaantuvat. Kanavarakentaminen tulee ulottaa koko



7.2.2012

saaren poikki. Ympäristöstä tulee tehdä typologinen analyysi. Asuin-alueet tulee suunnitella läpikuljettaviksi ja myös sellaisina hahmotettaviksi. Katusuunnittelussa tulee pyrkiä mittakaavaltaan tavanomaista ihmisläheisempiin ratkaisuihin.

Pysäköinnin sijoittaminen asuinkortteleiden pihojen alle ei saa aiheuttaa vaikeita varjostusolosuhteita, tuulisia kansiratkaisuja ja epämiellyttävää jalankulkuympäristöä. Maanpäällistä pysäköintiä tulisi olla vain osassa rakennuksia yhdistettynä kaupunkimaiseen kadunvarsipaikotukseen.

Merikylän palvelujen tulee olla yleisesti saavutettavissa ja niihin integroidaan myös kaupunkilaisia monipuolisesti palvelevia virkistystoimintoja kuten saunamaailma ja talviuintikeskus. Palveluja alueelle suunniteltaessa tulee huomioida, että alueelle toivotaan liikuntatilojen lisäksi myös kulttuuripalveluja.

Veneiden talvisäilytykseen tulee ottaa kantaa jo osayleiskaavavaiheessa. Talvisäilytykseen tulee keksiä jokin muu ratkaisu kuin laiturisäilytys, jotta veneet eivät estä vapaata jalankulkua laiturialueilla. Säilytysmahdollisuuksina tulee selvittää esim. telakalta vapautuvia tiloja tai kaupungin ulkopuolelle sijaitsevia alueita.

Vastine

Suunnitteluohjelmassa on käytetty lähtötietona helikopterikentän ja asuin- ja virkistysalueiden välistä 500 metrin suojaetäisyyttä. Suojaetäisyyttä arvioidaan jatkosuunnittelun yhteydessä tehtävän meluselvityksen perusteella. Mikäli suojaetäisyyden todellinen tarve osoittautuu pienemmäksi kuin nyt kaavailtu 500 metriä, on merelle suuntautuvaa täyttöä mahdollista vastaavasti lyhentää. Helikopterikentän sijainti kantakaupungin läheisyydessä on toivottavaa. Helikopterikentän sijoittaminen Hernesaaren länsipuolelle ei ole mahdollista mm. laivaliikenteen vuoksi. Jatkosuunnittelussa otetaan huomioon kevyen liikenteen reitteihin, maisemointiin ja melunsuojaukseen liittyviä ehdotuksia.

Alueelle sijoitettavan kerrosalan määrää on arvioitu teetettyjen viite-suunnitelmien ja maankäyttökaavion perusteella. Korkeiden rakennusten kaavailtu kerrosluku rajoittuu olevien siilojen räystäskorkeuteen. Vanhoja säilytettäviä rakennuksia on mahdollista korjausrakentaa osittain asuinkäyttöön. Kanavarakentamisen teknisiä toteutusvaihtoehtoja tutkitaan jatkosuunnittelussa huomioiden veden vaihtuminen altaissa. Asuinalueet suunnitellaan julkisiksi ja läpikuljettaviksi. Katualueiden osalta suunnittelussa pyritään ihmisläheiseen mittakaavaan.



7.2.2012

Pysäköintilaitosten suunnittelussa pyritään saamaan aikaan miellyttävää jalankulkuympäristöä. Alueen maanpinnan korkeutta nostetaan mahdollisuuksien mukaan vastaamaan pihakansien korkeustasoja. Kadunvarsipaikoitus on osoitettu vieraspysäköinnille.

Purjehduskeskuksen ja merikylän suunnittelussa huomioidaan palvelujen yleinen saavutettavuus ja monipuolisuus.

Veneiden talvisäilytystä Hernesaassa selvitetään jatkosuunnittelussa. Veneiden tilapäistä talvisäilytystä on esitetty mm. Jätkäsaareen. Talvisäilytysmahdollisuuksia tutkitaan myös Strömsbyn ranta-alueille Kirkkonummelle.

(M3)

(M3) esittää (26.2.2008) mielipiteenään, että helikopterikentän sijainti ei ole hyvä Hernesaassa. Helikopterikenttä tulisi rakentaa Lauttasaaren eteläpuolella sijaitseville Hattusaarille.

Vastine

Kantakaupungin lähistöllä Hernesaari on osoittautunut helikopterikentän luontevimmaksi sijainniksi. Hernesaaren osayleiskaavassa pyritään osoittamaan helikopterikentälle uusi sijainti, joka on riittävän suojaetäisyyden päässä asumisesta, Pihlajasaaren virkistysalueesta ja risteilijätoiminnoista.

Osayleiskaavaluonnos nähtävillä 1.6.–18.6.2009

Osayleiskaavaluonnos oli nähtävänä kaupunkisuunnitteluvirastossa ja Laiturin näyttelytiloissa ja viraston Internet-sivuilla 1.6.–18.6.2009. Luonnosta koskeva yleisötilaisuus pidettiin 10.6.2009.

Kaupunkisuunnittelulautakunta on käsitellyt tällöin esitetyt kannanotot ja mielipiteet hyväksyessään Hernesaaren suunnitteluohjelman 10.12.2009 ja antanut niihin seuraavat vastineet:

Viranomaisyhteistyö

Kaavahankkeessa asianosaisten hallintokuntien ja viranomaisten eli kiinteistöviraston tonttiosaston ja tilakeskuksen, rakennusviraston katu- ja puisto-osaston, Helsingin Sataman, liikuntaviraston, sosiaaliviraston ja talous- ja suunnittelukeskuksen edustajat ovat osallistuneet kaavahankkeen valmisteluun.



7.2.2012

Viranomaisneuvottelu järjestettiin 1.2.2008. Uudenmaan liitto esitti neuvottelussa, että Hernesaaren suunnitelmat ovat maakuntakaavan periaatteiden mukaisia. Ainoastaan helikopterikenttä ei ole maakuntakaavassa, mutta maakuntakaava ei ole kuitenkaan esteenä sen suunnittelulle. Uudenmaan ympäristökeskuksen mukaan hanke on maakuntakaavan mukainen. Helikopterikentästä sekä satamatoiminnoista tulee tehdä meluselvitys.

Lisäksi suunnitteluperiaatteita ja tehtyjä selvityksiä esiteltiin Uudenmaan ympäristökeskukselle 10.6.2009 pidetyssä neuvottelussa. Uudenmaan ympäristökeskus totesi, että suunnitteluperiaatteitten pohjaksi on tehty perusteellista työtä ja pidettiin hyvänä, että aluetta tutkitaan kokonaisuutena.

Osa hallintokunnista on lähettänyt kannanottonsa kirjallisesti. Kannanotot ovat esityslistan liitteenä.

Helsingin kaupungin liikennelaitos toteaa (22.6.2009), että suunnitelmien mukaan raitiolinja ohjataan Bulevardilta Telakkakatua pitkin Hernesaareen. Raitiovaunuille varataan Hernesaarella ja Telakkakadulla omat ajoneuvoliikenteestä erotetut kaistat.

Jatkosuunnittelu tulee tehdä tiiviissä yhteistyössä HKL:n suunnittelijoiden kanssa. Raitiotie sijoittuu Hernesaarella asutuksen reunalle, mistä syystä pysäkkien sijoitukseen on kiinnitettävä erityistä huomiota etteivät kävelyetäisyydet muodostuisi liian pitkiä. Lisäksi kääntöpaikan sijoittamismahdollisuutta pohjoisemmaksi tulee selvittää.

Telakkakadun suunnittelun yhteydessä raitioliikenteelle on varattava myös Tehtaankadun ja Telakkakadun välinen yhteysmahdollisuus.

Muutamissa metrovisioskenaarioissa Helsingin toinen metrolinja on haaroitettu Kampilta Herne/Munkkisaareen tai on perustettu ns. rengasmetro, joka palvelisi myös Herne/Munkkisaarta. Metrovaihtoehdossa matka-aika Hernesaaresta Kampiin olisi neljän minuutin luokkaa. Jatkossa kannattaa tarkastella myös metrovaihtoehtoa ratkaisuna, jolla Hernesaari saadaan kytkettyä matka-ajallisesti osaksi Helsingin ydintä ja suoran yhteyden päähän mm. Pasilasta, Viikistä ja lentoasemasta (toisen metrolinjan myötä).

Vastine

Osayleiskaavassa on huomioitu raitioliikenne osana julkista liikennettä. Mahdollisen metroaseman sijoitus olisi luontevinta pohjoisen kortteli-alueen läheisyydessä.



7.2.2012

Raitiotien kääntöpaikkaa siirretään luonnoksessa esitetystä helikopterikentän läheisyydestä pohjoiseen merikylän läheisyyteen. Pysäkkien sijoituksessa pyritään noudattamaan periaatetta, jonka mukaan suurimmalla osalla asukkaista on alle 300 metrin kävelyetäisyys lähimmälle raitiovaunupysäkille.

Telakkakadun suunnittelun yhteydessä huomioidaan Telakkakadun ja Tehtaankadun välinen yhteysmahdollisuus raitioliikenteelle.

Helsingin Satama toteaa (18.6.2009), että satama on teettänyt risteilysatamaa koskevan alustavan yleissuunnitelman, joka on ollut kaavaluonnoksen lähtötietona. Risteilyliikenteelle osoitetut alueet (LS-merkitä) ovat tarpeellisia risteilyliikenteen tulevaisuuden tavoitteiden vuoksi. Risteilysatamaa tulee voida laajentaa laivojen koon kasvaessa ja kävijämäärän lisääntyessä. Matkustajavaihtomuotoinen risteilyturismi edellyttää terminaalitilojen rakentamista. Jatkosuunnittelussa tulee varmistaa että asuinkorttelit sijoitetaan riittävän etäälle risteilyliikenteen laivapaikoista. Näin vältetään laivaliikenteen ja asumisen ympäristölliset ristiriitatilanteet.

Vastine

Luonnoksessa on huomioitu terminaalitilojen tilatarve Helsingin Sataman laatiman risteilysatamaa koskevan alustavan yleissuunnitelman mukaisesti. Risteilytoiminnan ja laivakoon kasvu on huomioitu osoittamalla eteläiseen kärkeen kolmas laituripaikka risteilyalukselle. Laivaliikenteen aiheuttamien häiritsevien ympäristövaikutusten vähentämiseksi asuinkorttelit ja satama-alue on suunniteltu mahdollisimman etäälle toisistaan sijoittamalla väliin toimitilarakentamista ja purjevenesatama. Koska satamatoimintojen aiheuttaman melun leviämistä asuinkorttelin kohdalle ei voida massoittelulla ja toimintojen sijoittelulla riittävästi estää, varmistetaan asumisen häiriöttömyys asuinkorttelien suunnittelun keinoin mm. riittävän korkealla ja yhtenäisellä massoittelulla sekä asuntojen tavanomaista paremmilla ääneneristysratkaisuilla.

Kaupunkisuunnitteluvirasto pitää tärkeänä, että jatkossa Helsingin Satama kiinnittää yhä enemmän myös ympäristölupaviranomaisten huomion alueen suunnittelussa tehtyihin meluselvityksiin ja niiden edellyttämiin meluntorjuntaratkaisuihin asuinkortteleiden suunnittelussa, jotta sataman ympäristölupapäätöksissä sen toiminnalle ei asetettaisi epätarkoituksenmukaisia ja kohtuuttomia toimintarajoituksia uusien asuinkorttelien läheisyydestä johtuen.



7.2.2012

Kaupunginmuseo toteaa (17.6.2009), että museo on esittänyt suojelumerkintää Fordin tehdasrakennukselle ja Valtion viljavaraston käyttöön rakennetulle rakennuskokonaisuudelle. Museo esittää kuitenkin, että suojeltavan siilorakennuksen kaupunkikuvallisen aseman säilyttämiseksi läheisyyteen suunnitellut 16-kerroksiset tornit tulisi toteuttaa matalampina. Lisäksi museo esittää kielteisenä mielipiteenään alueen meritäytöt, jotka peittävät näkymiä mantereelta ulapalle päin.

Vastine

Fordin tehdasrakennus ja Valtion viljavarasto on merkitty luonnoksessa suojeltavaksi. Alueella pohjoisosassa ja lähiympäristössä on monumentaalisia siilo- ja telakkahallirakennuksia. Valtion viljavaraston siilon läheisyydessä olevat 16-kerroksiset tornit yhtenäistävät alueen kaupunkikuvallista mittakaavaa.

Merialueelle tehtävä täyttö muuttaa oleellisesti maisemaa mantereelta päin tarkasteltuna mutta ei merkittävästi peitä nykyisiä ulkosaaristo- tai avomerinäkymiä. Täyttöjen määrä suunnitellaan mahdollisimman vähäiseksi siten, että kaupunkikuvalliset ja toiminnalliset tavoitteet toteutuvat.

Kiinteistövirasto toteaa (23.6.2009), että alue soveltuu keskeisen merellisen sijaintinsa puolesta hyvin asuntorakentamiseen. Projektialueille määritetään aluerakentamisprojektien johdolla omat asuntotuotannon hallinta- ja rahoitusmuototavoitteet. Jatkovalmistelussa tulee huomioida asuntotuotannolle asetettujen rahoitus- ja hallintamuotojakautumatavoitteiden toteutumisen edellytykset muun muassa mahdollistamalla kohtuuhintainen asuntotuotanto.

Maantasoisena järjestettävän pysäköinnin tulisi olla ainakin rajallisessa määrin mahdollista. Kaavaratkaisujen tulisi lisäksi mahdollistaa maanalaisten pysäköintilaitosten sijoittamisen meren pinnan yläpuolelle siten, että vesitiiviiltä rakennusteknisiltä ratkaisuilta vältytään. Edelleen asuinrakentamisen sijoittumisessa tulee huomioida esimerkiksi pohjarakentamisolosuhteet. Alueelle toteutettavan asuntotuotannon keskipinta-alaa tulee ohjata tontinluovutusehdoin.

Alueelle tulee huomattava määrä maatayttöjä, koska maanpinnan korkeutta nostetaan. Venesatama-alueelta kaivetaan maa-aineksia ja sedimenttejä. Kaivettavia maa-aineksia ja sedimenttejä tulee käyttää mahdollisimman paljon alueellisesti hyödyksi. Pilaantuneiden maa-aineksien hyötykäytölle tulee osoittaa asemakaavassa sijoituspaikka. Virtausolojen muutoksesta sekä täyttöjen muista ympäristövaikutuksista tulee tehdä selvitys.



7.2.2012

Merialueiden täytöt ja vesialueen laajentaminen nykyiselle mantereelle aiheuttaa kaupungille erittäin suuria kustannuksia. Em. vuoksi osayleiskaavoituksen yhteydessä tulisi vertailla rantojen täyttöjen ja kaivujen osalta erilaisten vaihtoehtojen kustannuksia sekä niistä saatavaa hyötyä. Esimerkiksi alueen itäosaan merenrannasta alkavan kolmen altaan tarvetta tulisi harkita ja tarkastella myös vaihtoehtoa, jossa kyseiset altaat korvattaisiin esim. viherkentillä.

Alueelle tulevasta helikopterikentästä, risteilylaiturista sekä liikenteestä aiheutuvasta melusta tulee tehdä selvitys tarkastellen eri vaihtoehtoja. Alueelle rakennetaan asuinkortteleita melulta suojaavia toimitilarakennuksia. Tämä saattaa vaikuttaa huomattavasti rakentamisjärjestykseen, koska meluarvot saattavat ylittyä asuinkortteleissa ennen kuin suojaavat rakennukset on rakennettu.

Vastine

Kaupunginhallitus on maaliskuussa 2009 päättänyt, että projektialueille määritetään aluerakentamisprojektien johdolla omat asuntotuotannon hallinta- ja rahoitusmuototavoitteet. Nämä tavoitteet ovat Länsisataman osalta määrittelemättä. Alueen suunnittelussa pyritään suunnitteluratkaisuihin, jotka mahdollistaisivat kohtuuhintaisen asuntotuotannon. Alueelle toteutettavan asuntotuotannon keskipinta-alaa ei tulla ohjamaan asemakaavamääräyksin.

Kaupunkikuvallisista tavoitteista johtuen asukkaiden ja työpaikkojen pysäköintipaikat rakennetaan pääosin maanalaisiin pysäköintilaitoksiin. Alueen korkotasojen suunnittelussa on pyritty huomioimaan rakennusten pohjarakentamisolosuhteen. Kadunvarsille osoitetaan lyhytaikaista maksullista vieraspysäköintiä.

Meri- ja maa-alueiden täyttöjen ja kaivujen massatasapainosta laaditaan selvitys, jossa huomioidaan massojen ja sedimenttien alueellinen hyväksikäyttö. Pilaantuneiden maa-aineksien hyötykäytölle tullaan osoittamaan asemakaavoituksessa sijoituspaikka. Meritäyttöjen vaikutukset alueen virtausolosuhteisiin tullaan arvioimaan.

Rantojen täyttöjen ja kaivujen vaihtoehtoisia ratkaisuja on arvioitu suunnitteluohjelmavaiheessa maankäyttökaavion laadinnan yhteydessä. Maankäyttökaavion pohjaksi laadittiin kolme vaihtoehtoista viite-suunnitelmaa kolmella eri arkkitehtitoimistolla. Rantapuiston puoleisten vesialtain yhteydessä mahdollistetaan asukkaiden pienveneiden säilytys.



7.2.2012

Alueen suunnittelun yhteydessä on tehty ympäristömeluselvitys, jossa on tarkasteltu satamatoimintojen, helikopterikentän ja tavanomaisen katuliikenteen aiheuttamaa melua sekä em. toiminnoista aiheutuvaa meluntorjuntatarvetta. Osayleiskaava määrittää toimintojen sijoittamista ja asemakaavavaiheessa on mahdollista vaikuttaa tarpeen mukaan rakennusjärjestykseen ja yksityiskohtaisempiin määräyksiin meluvaikutusten huomioimiseksi. Suunnittelussa pyritään siihen, että melusuojaus pystyttäisiin toteuttamaan asuinkortteleittain siten, ettei alueen rakentamisjärjestystä jouduttaisi meluntorjunnan takia merkittävästi määrittämään.

Merenkulkulaitos toteaa (15.6.2009), että Hernesaaren meritäytöt ulottuvat Stora Bodö–Teerisaari ja Hernesaari–Harakka väyläalueille. Vesiliikenne tulee ottaa huomioon siten, että toimintaedellytykset alus- ja pienvesiliikenteelle turvataan jatkossakin.

Vastine

Merialueen täyttö rajautuu Pihlajasaaren itäpuolella kulkevaan Jätkäsaari–Hernesaari väyläalueeseen. Veneilyn runkoväylänä toimivaa Stora Bodö–Teerisaari väyläaluetta tulee siirtää siten, että merialueen täytön ja helikopterikentän lentosektorin edellyttämän suoja-alueen vaatima tila huomioidaan.

Terveyskeskus toteaa (18.6.2009), että Hernesaaren terveyspalvelut tullaan tarjoamaan Marian sairaala-alueelle sijoitettavalla terveysasemalla.

Sosiaaliviraston tavoitteena (21.7.2009) on sijoittaa päivähoidon ja leikkipuiston palveluja omalle tontilleen alueen pohjoisosaan. Lisäksi alueella tulee varautua kerrostalojen alakertaan sijoittuvien päiväkotien, ryhmäperhepäivähoidon, erityisasumisen, tuetun asumisen ja ennalta määrittelemättömiin tilatarpeisiin.

Yhteys veden yli Hernesaaren ja Jätkäsaaren välillä olisi tarpeen palvelujen saavutettavuuden näkökulmasta.

Osayleiskaavan vaikutuksia tulee arvioida ihmisten elinoloihin ja palveluihin palveluverkon näkökulmasta esimerkiksi yhteistyössä Pääkaupunkiseudun sosiaalialan osaamiskeskuksen kanssa.

Vastine

Luonnoksessa on huomioitu sosiaaliviraston antamat palveluiden mitoitusta koskevat lähtötiedot. Alueelle on osoitettu kaksi julkisille palveluil-



7.2.2012

le osoitettua Y-tonttia, joille on mahdollista sijoittaa esim. päivähoito- ja leikkipuistopalveluita ulkoilu- ja huoltopiha-alueineen. Alueelle jatkossa laadittavissa asemakaavoissa huomioidaan sosiaaliviraston esittämät tilatarpeet.

Hernesaaren ja Jätkäsaaren välinen liikenneyhteys ei ole luontevasti järjestettävissä satama-alueen risteily- ja autolautta-alusten liikennöinnin aiheuttamien rajoitteiden vuoksi.

Suomenlahden merivartiosto toteaa (17.6.2009), että venesatamien rakentaminen alueelle aiheuttaa lisääntyvää veneliikennettä Helsingin edustan vesialueella ja lisää valvonnan tarvetta ja onnettomuusriskejä. Helikopterikenttä ja risteilyalusten käynti laiturissa edellyttävät Suomenlahden merivartioston suorittamia rajatarkastuksia alueella. Lisäksi rantaviivalla sijaitsevat kirkkaat valot aiheuttavat riskejä merenkululle.

Vastine

Merenkulun turvallisuus ja Suomenlahden merivartioston edellyttämät erityistarpeet esimerkiksi rajatarkastuksien ja kaupunkivalaistuksen suhteen tullaan huomioimaan asemakaavoituksen ja jatkosuunnittelun yhteydessä.

Esitetyt mielipiteet ja vastineet

1 Rakentamisen määrään, maisemaan ja kaupunkikuvaan liittyvät mielipiteet

Bronda BV: Fordin talon ja sen eteläpuoleista Pihlajasaarenkatuun rajautuvaa tonttia tulee kehittää siten, että tonttien länsireunalle tulee rakentaa kuudesta kymmeneen kerrosta korkea rakennus, joka suojaa satama-alueen meluvaikutuksilta tonttien itäreunalle rakennettavia asuinkerrostaloja. Uudisrakennukset tulisi rakentaa osittain Fordin talon päälle. Tonteille tulee osoittaa asumista, toimitiloja ja hotellitoimintaa.

Eteläiset kaupunginosat ry, Pro Eira ry, (M4), Bostads AB Armfeltsvägen 6, (M5) ja (M6): Asuntojen ja työpaikkojen määrää tulee vähentää kaupunkikuvallisista ja liikenteellisistä syistä.

Asunto Oy Speranski: Uudisrakentamisen määrä ja vanhojen rakennusten säilyttäminen ovat hyviä asioita.

(M7): Uudisrakentamisen määrää tulisi lisätä siten, että asukas-tiheys olisi Punavuoren kanssa samalla tasolla tai yli. Alueen pohjois-osiin tulisi rakentaa korkeita rakennuksia (>16 krs.) maamerkkirakennuksiksi ja merialueiden täyttöjä tulisi laajentaa huomattavasti kaakkoon ja lounaaseen siten, että täytöt mahdollistaisivat siltayhteyden Pihlajasaaren.



7.2.2012

Pro Eira ry ja (M4): Suunnitelman suuri mittakaava ei sovi herkkään merimaisemaan.

Pro Eira ry, Asunto Oy Eiran Kommodori, As Oy Helsingin Merikoralli, Asunto Oy Speranski, As Oy Vuohi, (M1), (M5), (M8), (M9), (M10) ja (M11): Eteläiselle risteilijälaiturille ja helikopteri-kentälle tehtävä meritäyttö ei sovi maisemaan ja peittää merinäkyymiä mantereelta, Lauttasaaresta ja Suomenlinnasta katsottuna.

Pro Eira ry, As Oy Helsingin Merikoralli, Bostads AB Armfeltsvägen 6, (M1) ja (M10): Maatäyttöjen nostaminen kuusi metriä merenpinnan yläpuolelle ja niiden päälle rakennettavat rakennukset peittävät maisemaa.

Pro Eira ry, Asunto Oy Helsingin Eiranrantakanava, Bostads AB Armfeltsvägen 6, (M5) ja (M12): Korkeita rakennuksia (>6–7 krs.) ei tule rakentaa Hernesaareen.

As Oy Vuohi: Rakentamisen korkeudesta Hernesaaren eteläosissa tulee saada tarkempia suunnitelmia ja että rakennukset eivät saa olla neljää kerrosta korkeampia ja tästäkin matalampia eteläkärjessä.

Pro Eira ry, Asunto Oy Speranski, (M5), (M9) ja (M12): Nykyistä rantaviivaa ei saa täyttää lisää.

Vastine Maankäytön ja asumisen toteutusohjelman 2008–2017 tavoitteena on nostaa asuntotuotannon määrä keskimäärin 5 000 asuntoon vuodessa. Ohjelman toteuttaminen edellyttää, että nykyisen yleiskaavan rakentamisalueet satamalta vapautuvine alueineen, Sipoon ja Vantaan liitos-alueet sekä täydennysrakentamiseen soveltuvat alueet rakennetaan. 4 600 asukkaan uusi kerrostaloasuntoalue kantakaupungissa on merkittävä Helsingin asuntotuotannossa. Nykyisen kaavoitus-aikatauluarvion mukaan asuntorakentaminen voi alkaa Hernesaarella aikaisintaan 2013. Lisäksi riittävä asukas pohja mahdollistaa alueen joukkoliikennetarkoituksen ja palvelutarjonnan.

Hernesaareen tulee osoittaa asuntorakentamisen lisäksi muuta rakentamista, sillä satamatoimintojen ja helikopterikentän melu- ja ympäristövaikutukset edellyttävät asumisen sijoittamista riittävän etäälle häiriötä tuottavista toiminnoista. Melulähteiden ja melulle herkkien toimintojen väliin sijoittuvat rakennukset voivat toimia osittain myös meluesteinä. Pääasiassa satamatoimintojen aiheuttama melu edellyttää kuitenkin riittävää rakennuskorkeutta varsinkin asuntokortteleiden länsireunalla.

Osayleiskaavassa määritetään alueen pääasialliset käyttötarkoitukset ja rakentamisen määrä. Osayleiskaavasta laaditut havainnekuvat kuvaavat rakennusten osalta osayleiskaavaluonnoksen mahdollistamaa toteutusvaihtoehtoa. Myöhemmin tehtävissä asemakaavoissa ja jatko-suunnittelussa otetaan tarkemmin kantaa esimerkiksi yksittäisillä tonteilla sijaitsevien rakennusten käyttötarkoitukseen, massoiteluun ja korkeuteen. Hotellitoimintaa on mahdollista osoittaa asemakaavoituksen yhteydessä esimerkiksi Hernesaaren länsireunaan.



7.2.2012

Luonnoksessa esitetyt korkeammat rakennukset, jotka ovat enimmäkseen 16 kerrosta korkeita, liittyvät alueen pohjoisosassa ja lähiympäristössä sijaitsevien kookkaiden siilo- ja telakkahallirakennusten mittakavaan.

Alueen keski- ja eteläosista purettavat telakkahallirakennukset ovat korkeimmillaan 34 metriä korkeita. Asuinkortteleiden länsireunaan suunniteltu 6–7 kerrosta korkea asuntorakentaminen maatäyttöineen yltää korkeimmillaan noin 30 metrin korkeuteen. Suunnitellut rakennukset eivät oleellisesti peitä maisemaa suhteessa nykytilanteeseen. Maatäytöt monipuolistavat alueen tasaista kenttämaista topografiaa etenkin alueen itäreunassa olevan puiston osalta.

Merialueelle tehtävä täyttö muuttaa oleellisesti maisemaa mantereelta päin tarkasteltuna mutta ei merkittävästi peitä nykyisiä ulkosaaristo- tai avomerinäkymiä. Täyttöjen määrä suunnitellaan mahdollisimman vähäiseksi siten, että kaupunkikuvalliset ja toiminnalliset tavoitteet toteutuvat. Täyttö kaventaa Hernesaaren ja Pihlajasaaren välistä selkävesivyöhykettä ja muuttaa näkymiä Lauttasaarenselän suuntaan. Merisatamasta tarkasteltuna Suomenlinnanselälle avautuva avomerinäkymä säilyy entisellään. Suomenlinnan Kustaanmiekasta tai Lauttasaaresta tarkasteltuna merialueen täyttö mahdollistaa Pihlajasaaren ja Hernesaaren välisen merinäkymän säilymisen avoimena.

Laivaväylät estävät täyttöjen merkittävän laajentamisen etelään ja siltahteyden rakentamisen Pihlajasaareen.

2 Toimintoihin liittyvät mielipiteet

Pro Eira ry, Eteläiset kaupunginosat ry ja (M12): Alueen toimintoja tulee vähentää liikenteellisistä ja kaupunkikuvallisista syistä.

(M11): Ranta-alueiden tulee olla yleisessä käytössä.

Pro Eira ry, As Oy Vuohi ja (M12): Vanhojen asuinalueiden elinolosuhteita ei saa huonontaa.

Asunto Oy Speranski: Alueelle tulee suunnitella riittävä määrä palveluita.

Munkkisaaren Yritystalo Oy: Munkkisaaren Yritys-talo Oy on halukas jatkamaan nykyistä vuokrasopimusta tai neuvottelemaan mahdollisuudesta ostaa kaupungilta kyseisen tontin ja teettämään tontin vuokrauksen tai myynnin edellyttämän asemakaavamuutoksen. Lisäksi toivotaan asemakaavoituksen yhteydessä tutkittavan lännen puoleisen tonttirajan siirtämistä 10 metriä länteen merenpuoleisten sisäänkäyntien käytön mahdollistamiseksi ja toiminnan edellyttävien autopaikkojen sijoittamista kiinteistön välittömään läheisyyteen.

Vastine Alueen toiminnot koostuvat kaupunkisuunnitteluvirastolle eri yhteyksissä esitetyistä tarpeista. Toimintojen monimuotoisuus edistää alueen kestävä kehitystä. Toimintojen vaikutukset huomioidaan suunnittelussa. Kaupunkisuunnittelulautakunta on hyväksynyt alueen toiminnot 3.4.2008 Hernesaaren osayleiskaavan suunnitteluohjelmassa.



7.2.2012

Ranta-alueet ovat katualueiden, puiston ja venesatama-alueiden osalta yleisessä käytössä. Helikopterikentän ja risteilyliikenteen satama-alueiden osalta yleistä liikkumista joudutaan turvallisuusvaatimuksista johtuen rajoittamaan. Jatkosuunnittelussa pyritään mahdollisuuksien mukaan edistämään yleistä liikkumista myös näillä alueilla.

Risteilijäsatama ja helikopterikenttä ovat toimineet alueella jo ennen osayleiskaavan vireilletuloa. Lähialueen asukkaiden elinolosuhteet tulevat kuitenkin jossain määrin muuttumaan alueen rakentamisen myötä. Alueen vapaa-ajan harrastuksiin liittyvät toiminnot lisäävät palvelu-, kulttuuri-, virkistysalue- ja työpaikkatarjontaa.

Tonttien vuokrauksesta ja myynnistä vastaa kiinteistöviraston tontti-osasto. Tonttienrajoja ja pysäköintipaikkojen tarkempaa sijoitusta suunnitellaan asemakaavoituksen yhteydessä.

2.1 Puistoihin ja virkistysalueisiin liittyvät mielipiteet

Eteläiset kaupunginosat ry, Munkkisaari-Hernesaari-Seura ry, Pro Eira ry, Bostads AB Armfeltsvägen 6, (M5) ja (M12): Luonnoksessa esitetty puistoalue on riittämätön.

(M6): Luonnoksessa esitetty puistoalue on riittävä.

(M11): Asuinalueiden väliin esitetyt kanavat tulee muuttaa viheralueiksi.

Eteläiset kaupunginosat ry, Bostads AB Armfeltsvägen 6 ja As Oy Vuohi: Hernesaaren eteläkärkeen tulee osoittaa laajoja virkistysalueita. **Merenkävijät ry ja As. Oy Eiran Kommodori:** Virkistysalueen tulee laajentua etelään.

As Oy Vuohi ja (M7): Virkistysalueen tulee jatkua yhtenäisenä Merisatamanrannasta Hernesaaren eteläkärkeen.

(M5): Hernesaareen tulee rakentaa leikkipuistoja.

(M7): Hernesaaren eteläkärkeen tulisi muodostaa korkeita maastomuotoja.

Pro Eira ry: Alueen vanhat puut tulee säilyttää.

Suomen luonnonsuojeluliitto: Rikkaruohokenttien luontoarvojen jatkuvuus on turvattava.

Vastine Korkealaatuinen rantapuisto, asuinkylien väliset vesialtaat ja mahdollisuus merelliseen virkistystoimintaan ovat tärkeä osa Hernesaaren identiteettiä. Hernesaaren rantapuisto liittyy Kaivopuistoon saakka muodostuvaan puistojen ketjuun. Hernesaarelaisten virkistysmahdollisuuksia täydentävät lisäksi Uuni- ja Pihlajasaaren virkistysalueet.

Jätkäsaareen suunniteltujen puistojen puistopinta-alan ja asukasluvun suhde on vastaava kuin Hernesaareissa. Puistoille ei voida osoittaa merkittävästi lisää pinta-alaa. Hernesaaren puistojen sisältö määritellään tarkemmin alueen asema-kaavoissa ja puistosuunnittelussa.

Asuinkylien välisiin korttelipuistoihin sijoitetaan leikkipaikkoja. Ranta-



7.2.2012

puistoon luodaan maastonmuotoja ja näköalapaikkoja mutta nykyisen täyttömäen kaltaiset korkeuserot eivät ole puiston alueella mahdollisia. Osayleiskaava-alueen nykyinen puusto koostuu Hernesaarenranta-kadun istutetusta katupuuvivistä, jota ei voida säilyttää maanpinnan korkotason muuttuessa. Rantapuistoon istutetaan uusia puita. Laivakadun varrella Valtion viljavaraston ja Helsingin käsityö- ja teollisuusyhdistyksen talon välissä olevat hyväkuntoiset lehmukset pyritään säilyttämään.

Telakkaympäristöön liittyviä nykyisiä rikkaruohokenttiä ei voida säilyttää osayleiskaavan kaupunkikuvallisten tavoitteiden johdosta. Korvaava ruderaattikasvillisuus otetaan huomioon puistosuunnittelussa mahdollisuuksien mukaan.

2.2 Helikopterikenttää koskevat mielipiteet

Eteläiset kaupunginosat ry, Munkkisaari-Hernesaari-Seura ry, Suomen luonnonsuojeluliitto, Asunto Oy Helsingin Eiranrantakallio, As Oy Helsingin Merikoralli, Asunto Oy Speranski, As Oy Vuohi, (M1), (M4), (M8), (M10), (M11), (M12) ja (M13): Helikopterikenttä tulee poistaa suunnitelmasta ja siirtää esimerkiksi Jätkäsaareen, Vuosaaren satamaan, Malmin lentokentälle tai Helsinki-Vantaan lentokentälle.

Asunto Oy Eiran Kommodori: Helikopterikenttä tulee sijoittaa Hernesaaren länsirannan suuntaiseksi jatkeeksi alueen lounaispuolelle riittävän etäälle asutuksesta.

(M6): Helikopterikentälle johtavaa merialueen täyttöä lyhennetään.

Merenkävijät ry: Vesibussit tulisi sijoittaa helikopterikentän yhteyteen.

(M8): Helikopterikentälle tehtävä meritäyttö katkaisee nykyisen veneilyreitin.

Suomen luonnonsuojeluliitto: Helikopteriliikenteelle ei ole energia- ja ilmastopoliittisesti perusteltua tarvetta.

Vastine Helikopteritoiminto sisältyy kaupunkisuunnittelulautakunnan 3.4.2008 hyväksymään Hernesaaren osayleiskaavan suunnitteluohjelmaan. Helikopterikentän tulee sijaita kantakaupungin välittömässä läheisyydessä riittävällä etäisyydellä melulle herkästä toiminnasta kuten asumisesta ja virkistysalueista. Kentälle lennettäessä tulee välttää rakennetun kaupunkialueen yli tapahtuvaa lentoa. Lisäksi on huomioitava esimerkiksi lentoturvallisuuteen liittyviä erityysvaatimuksia kentän lähiympäristön suhteen. Liikelentotoiminnan lisäksi kenttä on tarpeellinen valtiojohdolle ja viranomaisille.

Kentälle on tutkittu vaihtoehtoisia sijoituspaikkoja. Vaikutusten kokonaisuus huomioiden helikopterikentälle luonnoksessa esitetty sijainti on arvioitu parhaaksi vaihtoehdoksi. Kaavassa varataan Hernesaareen alue, jossa helikopterilentotoimintaa voidaan harjoittaa.

Vesibussien laituripaikat sijoitetaan joukkoliikenneyhteyksien läheisyyteen. Hernesaaren kärjen eteläpuolella kulkevaa veneilyn väyläaluetta



7.2.2012

siirretään siten, että merialueen täytön ja helikopterikentän lentosektorin edellyttämän suoja-alueen vaatima tila huomioidaan.

2.3 Risteilysatamaa koskevat mielipiteet

(M4): Satamatoiminnot tulee suunnitella uudestaan.

Bostads AB Armfeltsvägen 6, (M13): Risteilijät eivät sovi Hernesaareen.

Eteläiset kaupunginosat ry, Pro Eira ry, Asunto Oy Helsingin Eiranrantakanava, Asunto Oy Helsingin Eiranrantakallio, (M6), (M11) ja (M12): Luonnoksessa esitetty eteläisin risteilylaituri tulee poistaa ja sijoittaa esimerkiksi Jätkäsaaren kaakkoisosan satama-alueille tai Vuosaareen.

Merenkävijät ry, Munkkisaari-Hernesaari-Seura ry ja Asunto Oy Eiran Kommodori: Luonnoksessa esitetty eteläisin risteilylaituri tulee sijoittaa luoteeseen muun satama-alueen yhteyteen.

Merenkävijät ry: Helikopterikentälle johtavaa merialueen täyttöä tulee kaventaa.

Munkkisaari-Hernesaari-Seura ry ja (M6): Eteläisen risteilylaiturin rakentaminen aiheuttaa huomattavia kustannuksia suhteessa saatavaan hyötyyn.

Vastine Risteilysatama sisältyy kaupunkisuunnittelulautakunnan 3.4.2008 hyväksymään Hernesaaren osayleiskaavan suunnitteluohjelmaan. Risteilyturismi on tärkeä osa Helsingin matkailuelinkeinoa. Sataman sijainti kantakaupungin välittömässä läheisyydessä on tärkeä vetovoimatekijä. Jätkäsaareissa toimii ympärivuotinen autolauttaliikenne Tallinnaan, mistä syystä alueella ei ole tilaa risteilysatamatoiminnoille. Helsingin Satama on esittänyt risteilysataman laajentamistarpeen, josta syystä luonnoksessa on esitetty etelään suuntautuvan merialueen täytön yhteyteen kolmatta risteilylaituria. Laiturin sijainti on määritetty Helsingin Sataman kanssa käydyissä keskusteluissa. Sijaintia määrittävät alueen toiminnallisen ja kaupunkikuvallisen arvioinnin lisäksi laivaväylät kääntöpaikkoineen, meritäyttö- ja ympäristömeluselvitys ja helikopterikentän toiminnalliset vaatimukset. Helikopterikentälle johtavan merialueen täytön leveys määrittyy risteilylaiturin ja vesiturheilukeskuksen toiminnallisista vaatimuksista.

2.4 Purjevenesatamaa, vesiturheilukeskusta ja merikylää koskevat mielipiteet

Veneilypalvelukeskukset-hanke: Purjevenesataman yhteyteen suunnitellun venesäilytykseen tarkoitetun korkeavarastointi-rakennuksen tulee olla korkeudeltaan 35–40 metriä korkea ja pinta-alaltaan noin 60 x 100 metriä leveä.

Pro Eira ry, Asunto Oy Eiran Kommodori ja Bostads AB Armfeltsvägen 6: Purjehdustoiminta kuuluu alueelle mutta tilavaraukset ovat liian suuria.



7.2.2012

Merenkävijät ry: Merikylän sijoittamista purjevenesataman paikalle. Purjevenesatama ja vesiurheilukeskus tulee sijoittaa rinnakkain siten, että kulku tulee tapahtua vain Hernesaaren itäpuolelta meriturvallisuuden varmistamiseksi. Lisäksi purjevenesataman tulisi olla purjevenesatama eikä kaupallinen marina moottoriveneineen.

Merenkävijät ry, Munkkisaari-Hernesaari-Seura ry ja Pro Eira ry: Eteläisin risteilylaituri häiritsee vesiurheilukeskuksen vallitsevia lounais-tuulia.

As Oy Vuohi: Veneiden talvisäilytys tulee huomioida suunnittelussa.

Suomen Purjehtijaliitto ry: Vesiurheilukeskus tulee perustaa Hernesaareen. Keskukseen tulee toimia maatukikohtana seurasaarille, vesiurheilun koulutuskeskuksena sekä isojen kansallisten ja kansainvälisten arvokilpailuiden järjestelypaikkana. Toiminnan ei tule kilpailla jäsenseurojen toiminnan kanssa. Suomen Purjehtijaliitto toimii jatkossa jäsenseurojensa edustajana vesiurheilukeskusta koskevista asioista.

Vastine Veneiden talvisäilytystoimintoa tutkitaan jatkossa sijoitettavaksi risteily-laitureiden yhteyteen, koska risteilyliikennettä ei ole talvikaudella. Lisäksi veneiden säilytykseen tarkoitetun korkeavarastointirakennuksen tilavarausta ja korkeutta on mahdollista tarkentaa jatkosuunnittelun yhteydessä.

Purjevenesataman ja vesiurheilukeskuksen tilavaraus perustuu liikuntaviraston ja Suomen Purjehtijaliiton toimittamiin lähtötietoihin. Vesiurheilukeskuksen toiminnot ja käyttäjät tarkentuvat jatkosuunnittelussa. Purjevenesataman käyttäjäryhmäjakaumasta ja käytöstä vastaa liikuntavirasto.

Veneilyyn ja siihen liittyvien toimintojen keskittymä merikylä on rantapuiston toiminnallinen pääte. Toiminnallisista syistä merikylä sijaitsee vesiurheilukeskuksen välittömässä läheisyydessä ja purjevenesatama venetelakkatoimintojen välittömässä läheisyydessä. Katuyhteys edellä mainittujen toimintojen välillä hankaloittaisi alueiden käyttöä kohtuuttomasti. Eteläisen risteilylaiturin sijainnin vaikutusta vesiurheilukeskuksen tuoliolosuhteisiin arvioidaan jatkossa.

3 Liikennettä ja pysäköintiä koskevat mielipiteet

Eteläiset kaupunginosat ry, Pro Eira ry, Asunto Oy Speranski, Bostads AB Armfeltsvägen 6 ja (M12): Liikennettä ei tule ohjata Merisatamanrannan kautta.

(M12): Liikennettä ei tule ohjata Eiranrannan kautta ja Eiran-rannan talojen ja meren välinen alue tulee muuttaa autottomaksi ulkoilualueeksi.

Pro Eira ry, Asunto Oy Helsingin Eiranrantakanava, Asunto Oy Eiran Kommodori ja (M12): Alueen liikenne tulisi ohjata Hylkeenpyytäjän kadun länsipuolelta STX:n telakka-alueen kautta.

Ilkka Kivimäki: Alueen liikenne tulisi ohjata Hylkeenpyytäjän kadun kautta.

Pro Eira ry, (M12): Telakkakatua ei saa leventää.



7.2.2012

Pro Eira ry ja As Oy Vuohi: Alueelle on rakennettava pysäköintilaitos alueen toimintojen pysäköintitarpeita varten eri käyttäjäryhmille.

Asunto Oy Eiran Kommodori: Merikadun liikennettä ei tule katkaista sillä se kuormittaa Telakkakatua.

Asunto Oy Speranski: Merikatu tulisi katkaista Tehtaankadun päästä ja että pysäköintitilaa tulee olla riittävästi kesätaapahtumien pysäköintitarpeisiin.

Pro Eira ry ja (M4): Liikennettä koskeva selvitys ja vaikutusten arviointi ovat riittämättömiä. Telakkakadun risteyskohdista tulee esittää selvät materiaalia.

Vastine Hernesaaren rakentaminen lisää liikennettä alueella ennusteen mukaan yhteensä noin 5 500 autolla arkivuorokaudessa. Suurin osa liikenteestä, noin 70 prosenttia, suuntautuu ennusteen mukaan pohjoiseen ja noin 30 prosenttia itään.

Liikennesuunnitteluosaston ajoneuvoliikenteen tavoiteverkon mukaan Telakkakatu on alueellinen kokoojakatu. Hylkeenpyytäjänkatu ja Merikatu ovat tonttikatuja, joiden liikennettä pyritään rauhoittamaan. Telakkakadun ja paikallisen kokoojakadun Tehtaankadun liittymään sijoitetaan liikennevalo-ohjaus edistämään kevyen liikenteen turvallisuutta ja ajoneuvoliikenteen sujuvuutta. Tehtaankadun liikenne lisääntyy, koska liikennevalo-ohjauksen mahdollistamiseksi Merikatu katkaistaan.

Suunnitellut järjestelyt tukevat tavoiteverkon mukaista katuhierarkiaa. Jatkosuunnittelussa Telakkakadun liikennejärjestelyissä varaudutaan raitioliikenteeseen. Ajoneuvoliikenteen kaistamääriä ei lisätä Telakkakadun eteläpäässä. Hernesaaren liikennettä ei tulla ohjaamaan opasteiden tai viittojen avulla Eiranrantaan, Merisatamanrantaan eikä Hylkeenpyytäjänkadulle. Liikennettä ei myöskään voi ohjata STX:n telakka-alueen kautta, koska telakka-alueella ei ole asemakaavan mukaisia katualueita.

Asukkaiden ja työpaikkojen pysäköintipaikat rakennetaan maanalaisiin ja maanpäällisiin pysäköintilaitoksiin. Hernesaaren kokooja- ja tonttikaduille suunnitellaan maksullisia vieras- ja asiointipysäköintipaikkoja autopaikkamäärien laskentaohjeiden mukaisesti.

4 Meluun, päästöihin ja meriveden laatuun liittyvät mielipiteet
Eteläiset kaupunginosat ry, Munkkisaari-Hernesaari-Seura ry, Pro Eira ry, Asunto Oy Helsingin Eiranrantakallio, As Oy Helsingin Merikoralli, Bostads AB Armfeltsvägen 6, (M1), (M8), (M10), (M11) ja (M12): Helikopterikentän, sataman ja ajoneuvoliikenteen aiheuttama melu vahingoittaa Hernesaaren ja lähiympäristön asuin- ja virkistysalueita.

Munkkisaari-Hernesaari-Seura ry: Melua aiheuttavat toimintojen sijainti tulee keskittää.

As Oy Helsingin Merikoralli, (M1) ja (M10): Pihlajasaaren virkistysalue altistuu helikopteriliikenteen meluvaikutukselle.



7.2.2012

Pro Eira ry: Meluselvitys ei anna oikeaa kuvaa meluisuuden tasosta koska mittaustulokset ovat keskimääräisiä lukuja.

(M12): Risteilijöiden polttoainepäästöt aiheuttavat hajuhaittaa ja saastuttavat ympäristöä.

Suomen luonnonsuojeluliitto: Helikopterikentän sijoitus aiheuttaisi laajoja meluhaittoja.

AsOy Vuohi: Helikopterikenttä soveltuu huonosti Hernesaaren kärkeen, koska melu kantautuu veden yli esteettömästi.

As Oy Helsingin Merikoralli, (M1) ja (M10):: Meri-alueiden täytöt heikentävät meriveden laatua ja eliöstön elinolosuhteita.

Vastine Hernesaaren osayleiskaavatyön yhteydessä on tehty ympäristömeluselvitys, jossa on arvioitu helikopterikentän, satamatoimintojen ja tavanomaisen katuliikenteen aiheuttamaa melua alueella. Erityisesti helikopterilentotoiminnasta aiheutuu lähiympäristöön meluhaittaa, joka ymmärrettävästi voidaan ajoittain kokea häiritseväksi. Meluselvityksen perusteella on suunnitelman mukainen tilanne arvioitu hyväksyttäväksi. Selvitys perustuu melupäästömittauksiin, joita on tehty lentotoiminnan eri vaiheille. Myös satamatoimintojen melulähteistä on käytössä kattavat melupäästöjen mittaustiedot. Mittaustuloksia hyödyntävällä melumallilla pystytään tarkastelemaan monipuolisesti ja luotettavasti erilaisia suunnittelutilanteita ja arvioimaan melutasoja eri kohteissa.

Selvityksen yhteydessä suunnitelmaa on kehitetty meluntorjunnan parantamiseksi. Monet suunnitteluun vaikuttavat reunaehdot huomioiden helikopterikentälle luonnoksessa esitetty sijainti on arvioitu parhaaksi vaihtoehdoksi. Helikopterimelun leviämistä Hernesaaren ja Pihlajasaaressa suuntaan pystytään hieman vaimentamaan kentän läheisyyteen sijoitettavilla rakennuksilla tai meluntorjuntarakenteilla, mutta pohjois-suuntaan kohdistettavien meluntorjuntatoimien käyttöä rajoittaa helikopterikentän edellyttämät vapaat lentosektorit.

Suunnittelualueella liikennöivät laivat ja risteilijät saattavat ajoittain aiheuttaa hajupäästöjä ympäristöön, mutta niiden merkitys on arvioitu vähäiseksi.

Merialueiden täyttöjen vaikutukset meriveden laatuun rajoittuvat ruoppaus- ja täyttötöiden yhteydessä esiintyvään veden samentumiseen. Ruoppaus- ja täyttötöitä pyritään suunnittelemaan ja toteuttamaan siten, että haitallisia vaikutuksia esiintyy mahdollisimman vähän. Alueella meriveden liikkeet ovat voimakkaita, koska alueen sijainti on avoin ja laivaliikenteestä syntyy voimakkaita potkurivirtauksia. Merialueen täytöillä ei arvioida olevan merkittävää pysyvää vaikutusta eliöstön elinolosuhteisiin alueella.

5 Osallistumista ja vuorovaikutusta koskevat mielipiteet

Eteläiset kaupunginosat ry: Mielipiteiden jättämiseen tulee saada lisää aikaa ja että luonnoksen mielipiteiden jättöaikaa ei tule ajoittaa kesä-heinäkuulle.



7.2.2012

As Oy Vuohi: Asukkaiden mielipiteet tulee ottaa huomioon suunnittelussa.

Eteläiset kaupunginosat ry, Pro Eira ry ja As Oy Vuohi: Massatasapaino-, melu-, liikenne- ja kaupunkikuvallisten selvitysten tulee olla selkeämpiä ja osallisten käytettävissä. Lisäksi alueesta tulee esittää leikkauskuvia ja ihmissilmän korkeudelta piirrettyjä havainnekuvia.

Vastine Mielipiteet ja kannanotot otetaan huomioon suunnittelussa. Selvitysten selkeyteen ja havainnollisuuteen kiinnitetään jatkossa huomiota. Kaavaluonnos ja muu valmisteluaineisto on ollut esillä 1.–18.6. Mielipiteitä osayleiskaavaluonnoksesta pyydettiin toimittamaan viimeistään 18.6.2009 mutta vuorovaikutus on mahdollista koko kaavoitustyön ajan. Suomenlinnan, Ullanlinnan, Eiranrannan, Pihlajasaaren ja Lauttasaaren suunnista on laadittu havainnekuvia kaupunkikuvallista tarkastelua varten. Havainnekuvat kuvaavat näkymiä suunnitelman mukaisena toteutuksena ihmissilmän korkeudelta tarkasteltuna.

6 Päätöksen tekoa ja aikataulua koskevat mielipiteet

Eteläiset kaupunginosat ry: Luonnoksen käsittelyä ei tule jatkaa, mikäli meluselvityksen tuloksia ei ole käytettävissä.

Pro Eira ry: Luonnosta ei tule viedä lautakunnan päätettäväksi ennen kuin suunnittelua koskevien selvitykset ovat osallisten käytettävissä.

Munkkisaari-Hernesaari-Seura ry ja Pro Eira ry: Jätkäsaaren ja Hernesaaren satama- ja ilmailutoiminnot tulee erottaa omaksi osayleiskaava-alueekseen, jotta voitaisiin suunnitella toiminnallista kokonaisuutta.

Vastine Osayleiskaavatyön yhteydessä on laadittu useita selvityksiä ja suunnitelmia, joissa esiin tulleita näkökohtia on otettu huomioon osayleiskaavaluonnoksessa. Suunnitteluvaiheen vaatimat selvitykset on laadittu ja suunnitelmia ja selvityksiä tullaan tarpeen mukaan tarkentamaan kaavasuunnittelun edetessä. Laaditut selvitykset ovat nähtävissä kaupunkisuunnitteluvirastossa. Hernesaaren ja Jätkäsaaren suunnittelussa on huomioitu toiminnallinen kokonaisuus erillisistä osayleiskaavoista huolimatta.

Osayleiskaavaluonnoksesta (Kslk 10.12.2009) pyydetyt lausunnot ja vastineet

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi osayleiskaavaluonnoksen 10.12.2009. Kaupunkisuunnitteluvirasto pyysi luonnoksesta lausunnot Uudenmaanliitolta, Uudenmaan ELY -keskukselta ja Helsingin ympäristökeskukselta.

Uudenmaan liitto kiinnitti (29.6.2010) antamassaan lausunnossaan huomion helikopterikenttään ja veneväylään. Maakuntakaavassa ei ole osoitettu helikopterikenttää Hernesaaren edustalle, koska maakuntakaava on laadittu siten, ettei siinä ole osoitettu helikopterikenttää. Uudenmaanliiton mukaan helikopterikentän osoittaminen Hernesaaren



7.2.2012

edustalle ei ole siten ristiriidassa maakuntakaavan kanssa. Helikopterikentän melukäyrät ja kentän täytön vuoksi siirrettävä veneväylä tulee esittää osayleiskaavakartassa.

Vastine

Helikopterikentän melukäyrien muoto ja sijainti riippuvat oleellisesti mm. kentän läheisyyteen sijoittuvista melun leviämistä estävistä rakenteista, joten melukäyriä ei ole tarkoituksenmukaista yrittääkään esittää kaavakartalla. Siirrettävän veneväylän tarkka sijainti tullaan määrittämään jatkosuunnittelussa.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen

(15.4.2010) antaman lausunnon mukaan suunnitelma toteuttaa asuin- ja palvelurakentamisen osalta hyvin valtakunnallisia alueidenkäyttövoitteita yhdyskuntarakenteen eheyttämisen, elinympäristön laadun parantamisen ja joukkoliikenteen hyödyntämisen varmistamisen kannalta katsottuna. Helikopterikentän toiminnan pysyvälle osoittamiselle ei ole esitetty perusteluja ja helikopteriliikenteen melu ei sovi asutuksen ja virkistysalueiden läheisyyteen. Meluhaittoja tulee tarkastella monipuolisesti ja niiden vaikutusten vähentämiseksi tulee julkisivujen ääneneristävyyteen ja toteutuksen valvontaan kiinnittää huomiota. Suunnitellut täytöt ja ruoppaukset vaativat vesilain mukaisen luvan ja pohjasedimentin pilaantuneisuus ja meriläjäytyskelpoisuus ruoppausalueilla on selvitettävä. Tulvariskin vaikutusta rakentamiseen ja rakenteisiin tulee selvittää. Ympäristövaikutusten arvioinnin tarpeellisuus on syytä selvittää ympäristövaikutuksiltaan merkittävästi haitallisten liikennehankkeiden yhteydessä.

Vastine

Tehdyissä ympäristömeluselvityksissä helikopterimelua on tarkasteltu hyvin kattavasti. Selvityksen lähtökohtana ovat toimineet melupäästömittaukset, jolloin on otettu huomioon myös helikopterimelun suuntaavuus. Selvityksessä on myös kuvattu mallinnettu melupäästö eri lentovaiheissa sekä näitten ajallinen kesto.

Meluhaittaa on tarkasteltu pääasiallisesti keskiäänitasona, koska Suomessa ohjearvot on annettu tässä muodossa. Keskiäänitaso on suurena nimenomaan kehitetty kuvaamaan ajallisesti vaihtelevaa melua ja sen määritelmässä esiintyvä neliöön korotus merkitsee, että suurimmat hetkelliset äänipaineen arvot saavat eniten painoa lopputuloksessa. Keskiäänitason lisäksi selvityksessä on esitetty myös enimmäisäänitason tuloksia. Helikopterimelun hetkellisetkään meluhuiput



7.2.2012

eivät asuinalueella ole merkittäviä esimerkiksi tavanomaiseen raskaaseen katuliikenteeseen tai raitiovaunuihin verrattuna.

Käytetty laskentamalli on nykyisin vakiokäytössä olevista laskentamalleista selvästi paras ja tarkin malli sekä tässä käyttötarkoituksessa olennaisesti parempi kuin kaikki lentomelumallit. Mallissa on voitu ottaa hyvin huomioon tehdyt melupäästömittaukset. Erittäin oleellista on myös se, että mallilla voidaan ottaa huomioon rakennusten estevaikutus sekä heijastus niiden julkisivuista.

Meluselvitysten perusteella uusi asuinalue on yhteen sovitettavissa Hernesaaren sataman ja helikopterikentän kanssa. Jatkosuunnittelussa riittävään meluntorjuntaan tulee edelleen kiinnittää huomiota.

Alueella tehdyissä pohjasedimenttien haitta-ainetutkimuksissa on todettu meriläjäytyskelpoisuuden ylittäviä pitoisuuksia haitta-aineita. Sedimenttien haitta-ainepitoisuudet otetaan huomioon jatkosuunnittelussa. Merenpohjan ruoppaukselle ja mereen tehtävälle täytölle haetaan vesilain mukainen lupa. Alueen suunnittelussa on otettu huomioon ympäristöoppaan nro 52 ennuste Helsingissä seuraavan 200 vuoden aikana saavutettava vedenkorkeus +2,3 ja alueen aaltoiluolosuhteita on arvioitu erillisessä konsulttityössä.

Helsingin ympäristökeskus kiinnitti (31.3.2010) antamassaan lausunnossaan huomion helikopteri-, risteily- ja ajoneuvoliikenteen aiheuttamiin melu- ja savuhaittoihin. Alue tulee suunnitella siten, että nykyisten toimintojen ympäristölupaehtoien täyttyminen on mahdollista. Ympäristöluvan mukaisella maksimiliikennemäärällä helikopteriliikenteen melu alittaa asuinkortteleiden piha-alueilla ohjearvotason. Päiväaikainen ohjearvo ylittyy kuitenkin Hernesaaren itärannalle sijoittuvan puiston eteläosissa sekä Pihlajasaaren koillisosassa. Helikopterikentän toiminnasta aiheutuva melutaso saa olla ulkona ympäristön asuinalueilla, virkistysalueilla sekä hoito- tai oppilaitoksia palvelevilla alueilla päiväaikaan kello 7.00–22.00 enintään 55 dB. Jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää huomiota äänieristykseen, parvekkeiden melusuojaukseen ja muihin meluntorjuntaratkaisuihin. Meluselvitysten mukaan suunniteltu maankäyttö ei mahdollista sataman nykyisen ympäristöluvan mukaista toimintaa ja ympäristölupa saattaa myöhemmin rajoittaa laivojen yöpymistä. Lisäksi tulee tarkemmin arvioida laivapäästöjen vaikutusta alueen korttelien ilmanlaatuun. Kaavoituksen yhteydessä tulee selvittää, onko telakan toiminnoilla suunnittelualueen melu- tai ilmanlaatuolosuhteeseen sellaisia vaikutuksia, jotka tulisi ottaa huomioon alueen suunnittelussa. Kokoojakadun varsi ei sovellu koulujen, leikkipuistojen ja päiväkotien toimipisteiden sijoituspaikaksi. Suunnitellut hyvät joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen yhteydet mahdollistavat oman auton käyt-



7.2.2012

tötarpeen minimoinnin ja autopaikkamäärän suunnittelussa lähtökohdaksi tulisi ottaa enintään kantakaupunkinormin mukainen mitoitus. Kaavamääräyksiin tulisi jo osayleiskaavatasolta lähtien ohjata aurinkosähkön ja -lämmön sekä tuulivoiman käyttöön sallimalla niiden vaatimat rakenteet korttelialueilla. Alimman rakentamiskorkeuden tulee perustua riittäviin selvityksiin tulvavaarasta ottaen huomioon tiedossa olevat merivedennousua koskevat ennusteet.

Vastine

Osayleiskaavatyön yhteydessä on tehty kattavat ympäristömeluselvitykset alueen ajoneuvo-, helikopteri- ja satamatoimintoja koskien. Meluselvitysten perusteella uusi asuinalue on yhteen sovitettavissa Hernesaaren sataman ja helikopterikentän kanssa. Jatkosuunnittelussa riittävään meluntorjuntaan tulee edelleen kiinnittää huomiota. On tärkeää, että jatkossa myös ympäristölupapäätöksiä valmistelevat tahot ottavat huomioon kaavoituksessa ja sen jälkeisessä jatkosuunnittelussa edellytetyt meluntorjuntaratkaisut.

Osayleiskaavaratkaisu ei estä uusiutuvien energiamuotojen käyttöönottoa alueella. Osayleiskaavatyön yhteydessä on otettu huomioon ympäristöoppaan nro 52 ennuste Helsingissä seuraavan 200 vuoden aikana saavutettava vedenkorkeus +2,3 ja alueen aaltoiluolosuhteita on arvioitu erillisessä konsulttityössä.

Asukkaiden pysäköinnin osalta käytetään kaupunkisuunnittelulautakunnan vuonna 2007 hyväksymää laskentaohjetta, jonka mukaan kantakaupungin uusilla merenrannan alueilla autopaikkoja tulee rakentaa vähintään 1 ap/115 k-m². Muiden toimintojen osalta käytetään kaupunkisuunnittelulautakunnan vuonna 1994 hyväksymiä ohjeita, joissa Hernesaari on määritelty osaksi keskusta-aluetta.

Tarkistettu osayleiskaavaluonnos nähtävillä 28.11.–16.12.2011

Tarkistettu osayleiskaavaluonnos oli nähtävänä kaupunkisuunnitteluvirastossa, kaupungintalolla ja Laiturin näyttelytiloissa ja viraston internetsivuilla 28.11.–16.12.2011. Luonnosta koskeva yleisötilaisuus pidettiin 14.12.2011.

Viranomaisyhteistyö

Kulttuurikeskus toteaa (15.12.2011), että sillä ei ole huomauttamista Hernesaaren osayleiskaavan tarkistetusta luonnoksesta.



7.2.2012

Liikenneturvallisuusvirasto Trafi Ilmailu toteaa (29.8.2011), että selvityksen helikopterilentopaikan suunnittelu on tehty ilmailumääräyksiä noudattaen. Tarkistetun luonnoksen mukaisesta suunnitteluratkaisusta pyydettiin lentoturvallisuutta valvovalta Liikenneturvallisuusvirasto Trafi Ilmailulta lausunto PES arkkitehdeiltä ja Finnacialta tilatusta helikopterikentän toiminnallisesta selvityksestä, jossa tutkittiin mitoitusta lentosektoreille ja laivaväylille sekä kentälle ja sitä palveleville rakennuksille. Selvityksessä esitettyä melumuuria Pihlajasaaren suuntaan ei pitäisi toteuttaa, koska muuri aiheuttaa tuulenpyörteitä ja lisää mahdollisuutta vaurioihin mahdollisessa onnettomuustilanteessa.

Vastine

Meluselvityksen mukaan Pihlajasaaren suuntaan mallinnetulla meluesiteellä saavutettava hyöty jää käytännössä merkityksettömän pieneksi, joten sen toteuttamista ei pidetä enää perusteltuna ja muuri on poistettu ehdotuksesta.

Finnavia toteaa (28.11.2011), että sillä ei ole huomauttamista Hernesaaren osayleiskaavan tarkistetusta luonnoksesta ja että helikopterikentän rakentamisen edellyttää Liikenneturvallisuusvirasto Trafin hyväksyntää.

Vastine

Liikenneturvallisuusvirasto Trafilla pyydetään hyväksyntä kentän rakentamisen yhteydessä.

Terveyskeskus toteaa (15.12.2011), että rakentamisen vaikutukset ihmisten terveyteen ja turvallisuuteen erityisesti melun suhteen tulee huomioida jatkosuunnittelussa. Lähipalvelut tulee sijoittaa turvallisten ja saavutettavien reittien varrelle korttelirakenteiden keskelle. Alueelta tarvitaan hyvä joukko- ja kevyen liikenteen yhteydet Marian sairaala-alueelle, jonne sijoittuvat alueen terveyspalvelut.

Vastine

Jatkosuunnittelussa huomioidaan rakentamisen vaikutukset ihmisten terveyteen ja turvallisuuteen melun suhteen. Lähipalvelut sijoitetaan saavutettavien ja turvallisten reittien varrelle.

Hernesaaren joukkoliikenne perustuu ensisijaisesti tiheään raitioliikenteeseen, jolta järjestetään keskustassa jatkoyhteydet. Raitioliikennettä voidaan tarvittaessa täydentää bussiliikenteellä. Osayleiskaava ei rajoi-



7.2.2012

ta joukkoliikenteen linjastoa. Joukkoliikenteen tarkemman suunnittelun tekee Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä.

Hernesaaren jalankulun ja pyöräilyn reitit suunnitellaan sujuviksi ja esteettömiksi. Telakkakadun uudistaminen mahdollistaa sujuvan yhteyden Hernesaaresta Marian sairaala-alueelle.

Ympäristökeskus kiinnittää (15.12.2011) antamassaan lausunnossaan huomion helikopteri-, risteily- ja ajoneuvoliikenteen aiheuttamiin melu-, savu- ja hajuhaittoihin.

Meluselvityksien perustana on ollut keskimääräinen laivamelu, vaikka osa risteilijöistä voi olla enimmillään 5 dB meluisimpia. Laivojen melu voi olla myös kapeakaistaista, mikä tarkoittaa kapeakaistaisuuskorjauksen +5 dB käyttöä, vaikka laiva olisi melupäästöltään keskimääräinen. Meluselvitys tulisi laatia meluisimpien laivojen melupäästöjen mukaisesti. Suunniteltu maankäyttö ei mahdollista sataman nykyisen ympäristöluvan mukaista toimintaa ja ympäristölupa saattaa myöhemmin rajoittaa laivojen yöpymistä. Sataman lupaehdoista tulisi kaavoituksen yhteydessä neuvotella Etelä-Suomen aluehallintaviraston kanssa. Laivamelun arvioinnissa tulee ottaa huomioon sosiaali- ja terveysministeriön Asumisterveysohjeen (Oppaita 2003:1) ohjearvot.

Lisäksi tulee tarkemmin arvioida laivapäästöjen vaikutusta alueen kortteleiden ilmanlaatuun. Länsisataman suunnittelun yhteydessä tehdyissä selvityksissä Hernesaareissa on oletettu olevan kaksi risteilijä paikkaa kun tarkistetussa luonnoksessa esitetään kolmea paikkaa. Uusi risteilijäpaikka nostanee hajun esiintyvyyttä joka tulee huomioida rakennusten tuloilmanvaihdon suunnittelussa.

Nykyisen ympäristöluvan mukaisella maksimiliikennemäärällä helikopteriliikenteen melu ylittää lähimpien asuinkortteleiden reunoilla ja rantapuiston eteläosassa ohjearvotason. Kaavaselistusta tulee täydentää helikopterikentän sijoituspaikkavertailulla ja vaikutus selvityksillä.

Kaavoituksen yhteydessä tulee selvittää, onko telakan toiminnoilla suunnittelualueen melu- tai ilmanlaatuilanteeseen sellaisia vaikutuksia, jotka tulisi ottaa huomioon alueen suunnittelussa.

Kokoojakadun varsi ei sovellu koulujen, leikkipuistojen ja päiväkotien toimipisteiden sijoituspaikaksi ilmalaatu- ja melutilanteen vuoksi, joten PY -korttelialueille tulisi etsiä suojaisimmat paikat.

Suunnitellut hyvät joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen yhteydet mahdollistavat oman auton käyttötarpeen minimoinnin ja autopaikkamäärän



7.2.2012

suunnittelussa lähtökohdaksi tulisi ottaa enintään kantakaupunkinormin mukainen mitoitus.

Kaavamääräyksiin tulisi jo osayleiskaavatasolta lähtien ohjata aurinkosähkön ja -lämmön sekä tuulivoiman käyttöön sallimalla niiden vaatimat rakenteet korttelialueilla.

Alimman rakentamiskorkeuden +3.4 tulee perustua riittäviin selvityksiin tulvavaarasta ottaen huomioon uusimmat tiedossa olevat meriveden nousua koskevat ennusteet.

Vesistövaikutukset on selvitetty kattavasti ja vesistötöiden vaikutukset jäävät vähäisiksi mutta voivat hetkellisesti olla huomattavia.

Vastine

Asukkaiden pysäköinnin osalta käytetään kaupunkisuunnittelulautakunnan vuonna 2007 hyväksymää laskentaohjetta, jonka mukaan kantakaupungin uusilla merenrannan alueilla autopaikkoja tulee rakentaa vähintään 1 ap/115 k-m². Muiden toimintojen osalta käytetään kaupunkisuunnittelulautakunnan vuonna 1994 hyväksymiä ohjeita, joissa Hernesaari on määritelty osaksi keskusta-alueetta.

Meluselvityksen perustana ovat mitatut melupäästöt ja niiden perusteella malliin on sijoitettu melultaan keskimääräiset matkustajalaivat ja risteilijät. Melupäästön keskiarvo on laskettu energiakeskiarvona, joten se antaa suurimman painoarvon mitatuista aluksista meluisimmille. Asemakaavavaiheen jatkosuunnittelussa päätetään tarkemmin mitoitustaso ulkovaipan ääneneristävyydelle. Meluselvityksissä on kiinnitetty huomiota laivojen ja risteilijöiden melun erityispiirteisiin. Kaupunkisuunnitteluvirasto on jo vuonna 2005 teettänyt erillisen selvityksen laivamelun erityispiirteiden huomioon ottamisesta seinärakenteiden suunnittelussa. Vuonna 2011 on esitetty uusittu versio äänieristysten mitoitusmenetelmästä, joka on tarkoitettu erityisesti laivamelulle.

Meluselvitysten mukaan asuinalue ympäristöineen on toteutettavissa viihtyisäksi siten, että asuinkortteleiden sisäosissa ja valtaosalla rantapuistosta alitetaan melutason ohjearvot ulkona. Myöskään helikopterimelun enimmäisäänitasot eivät asuinalueella ole erityisen korkeita. Esimerkiksi katuliikenteen raskas ajoneuvo tai raitiovaunu aiheuttaa helposti ympäristöönsä tätä selvästi korkeamman melutason.

Länsisataman matkustajalaivojen päästö- ja hajuselvitysten ja ilmanlaatumittausten perusteella on arvioitu, että ilmanlaadun ohje- ja raja-arvot eivät ylitä osayleiskaava-alueella. Tulevaisuudessa laivojen käyttämän



7.2.2012

polttoaineen rikkipitoisuus tulee vähentämään pakokaasupitoisuuksia ja hajua. Myös laivoissa yleistyvät katalyysaattorit ja maasähkömahdollisuus tulevat vaikuttamaan päästöjä vähentävästi.

Melun ja ilmanlaadun huomioon ottaminen kaavoituksessa tarkentuu jatkosuunnittelun yhteydessä. Jatkossa on tärkeää, että myös ympäristölupapäätöksiä valmistelevat tahot ottavat huomioon kaavoituksessa ja sen jälkeisessä jatkosuunnittelussa edellytetyt meluntorjuntaratkaisut.

Telakan ympäristöluvan mukaisesta toiminnasta ei arvioida kohdistuvan suunnittelualueelle merkittäviä ilmanlaatu- tai meluvaikutuksia. Ympäristöluvan mukainen toiminta mahdollistaa tämän hetkistä huomattavasti suuremman tuotantomäärän. Osayleiskaavan mukaista alinta rakentamiskorkeutta +3,4 voidaan siten pitää riittävänä.

Osayleiskaavatyön yhteydessä on otettu huomioon ympäristöoppaan nro 52 ennuste Helsingissä seuraavan 200 vuoden aikana saavutettava vedenkorkeus +2,3 ja alueen aaltoiluolosuhteita on arvioitu erillisessä konsulttityössä.

Osayleiskaavaratkaisu ei estä uusiutuvien energiamuotojen käyttöönottoa alueella.

Helsingin seudun liikenne toteaa (12.12.2011), että Hernesaaren osayleiskaavatavoitteet ovat yhtenevät seudullisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2011) tavoitteiden ja kehittämislinjausten kanssa. Raitioliikenteelle on varattava omat kaistat, joita ei tule käyttää liittymissä ryhmittymiskaistoina. Raitiotien ja kadunvarren pysäköintipaikkojen välisen etäisyyden tulee olla riittävän suuri. Pysäkkivälien keskimääräisen pituuden ei tulisi olla alle 400 metriä. Jatkosuunnittelussa on huomioitava uuden raitiovaunukaluston tilavaraukset ja pysäkkien soveltuminen myös uudelle kalustolle.

Vastine

Raitioliikenteelle varataan kokoojakadulla oma ajoneuvoliikenteestä erotettu kaista. Viimeisen pysäkkivälin tonttikadulla raitiotie kulkee muun liikenteen kanssa samalla ajokaistalla. Tonttikadun liikennemäärä on vähäinen, jolloin raitioliikenne ei hidastu merkittävästi. Tällä osuudella ajoradan ja pysäköityjen autojen väliin jää pyöräkaistan ja ovenavaustilan johdosta vähintään 2,2 metriä. Suuri etäisyys estää raitioliikenteelle koituvat häiriöt. Hernesaaren raitiotien pysäkkivälit ovat yli 400 metriä.



7.2.2012

Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) ottaa kantaa vesihuollon toteutusjärjestelyihin (15.12.2011) ja esittää normaalista maanvaraiseen toteuttamiseen nojaavasta kannastaan poiketen, että vesihuoltoa toteutettaisiin mm. kannakoituna maanalaisen pysäköintilaitoksen kattorakenteissa. Esitys pohjautuu esillä olleeseen ajatukseen pysäköintilaitoksen sijoittumisesta Laivakadun alapuolelle siten, että rakentaminen maanvaraisesti estyy. Samalla HSY kuitenkin esittää, että asennustapaan liittyy ongelmia, kuten ylläpidon ja saneerausten vaikeutuminen ja liitokset putkeen. Kannakoitaessa vesijohdot on sijoitettava betonikaukaloon, josta mahdolliset vuotovedet purkautuvat maan pinnalle. Betonikaukaloon liittyvät vastuurajat ovat epäselviä.

Lauttasaari-Munkkisaari -paineviemärille on selvitettävä uusia linjauksia ja purkupistevaihtoehtoja.

Alueen vedenjakelu tulee toteuttaa rengasyhteytenä eli syötön pitää tulla alueelle kahdesta suunnasta.

Kaavamuutoksesta aiheutuvat johtosiirrot sekä uusi vesihuoltoverkosto kustannusarvioineen tulee tarkastella asemakaavoituksen yhteydessä ja esittää kaavaselostuksen osana alustavassa vesihuollon yleissuunnitelmassa. Muutosten kustannuksista sovitaan hankkeen toteuttajan ja HSY:n kesken. HSY:n vesihuoltoverkkoa koskevat oikeudet on huomioitava jatkosuunnittelussa ja toteuttamista koskevissa sopimuksissa. Suunnitteluratkaisuja haetaan yhdessä HSY:n vesihuoltosuunnittelijoiden kanssa.

Hernesaaren rakentaminen tukee erinomaisesti Pääkaupunkiseudun ilmastostrategia 2030:n tavoitetta vähentää kasvihuonekaasupäästöjä yli kolmanneksella vuoteen 2030. Jatkosuunnittelussa tulisi huomioida ja edistää myös uusiutuvan energian käyttöönottoa Hernesaassa. Osayleiskaavassa on hyvin arvioitu vaikutukset ilmastonmuutoksen hallintaan ja energiansäästö rakentamiseen. Ilmastovaikutusten arviointia voisi terävöittää vielä arvioimalla kaavan toteuttamisen vaikutukset kasvihuonekaasupäästöihin. Ilmastonmuutoksen voimistuessa on mahdollista, että sään ääri-ilmiöt lisääntyvät entisestään. Merenpinnan nousun arvioidaan Hallitustenvälisen ilmastopaneelin ja IPCC:n uusimpien raporttien ja tutkimustulosten mukaan olevan voimakkaampi kuin nykyäänäysten mukaan on oletettu. Maa- ja metsätalousministeriö tulee laatimaan uudet rannikkoalueiden merenpinnan skenaariot, jotka valmistunevat vuoden 2012 aikana. Jatkosuunnittelussa on hyvä ottaa huomioon uudet skenaariot. Tulvien ehkäisy tulee ottaa huomioon myös työmaasuunnittelussa.



7.2.2012

Suunnittelualueen ilmanlaatuun vaikuttavat liikenteen, Jätkäsaaren matkustajasataman sekä Hernesaaren risteilyalusten päästöt. Hernesaaren liikenne on melko vähäistä ja joukkoliikennetkaisu perustuu raitiotieyhteyksiin. Telakan toiminta ja risteilijäsatama tuovat alueelle myös raskasta liikennettä. Laivaliikenteen päästöillä saattaa olla merkittäviä vaikutuksia lähialueen ilmanlaatuun. HSY:n tekemissä satamien ilmanlaatumittauksissa on todettu, että laivojen savuvanat voivat aiheuttaa lähistön asukkaita haittaavia korkeita rikkidioksidin ja hiukkasten lyhytaikaispitoisuuksia, vaikka ilmanlaadun raja- tai ohjearvot eivät ylittyisikään. HSY esittää, että Jätkäsaaren ja Hernesaaren laivaliikenteen päästöjen vaikutukset suunnittelualueen ilmanlaatuun arvioidaan ja otetaan huomioon jatkosuunnittelussa. Huomiota tulisi kiinnittää myös raskaan liikenteen ja telakkatoimintojen ilmanlaatuvaikutuksiin ja esimerkiksi välttää sijoittamasta herkkiä kohteita kuten päiväkoteja, leikkipuita tai kouluja näiden vaikutuspiiriin.

Vastine

Vesihuoltosuunnittelussa on lähtökohtaisesti pyritty löytämään putkilinjauksia, jotka mahdollistavat putkien toteuttamisen maanvaraisena. Mikäli kaavailtu pysäköintilaitos täyttää koko kadun alapuolisen tilan ja ulottuu kadun toisella puolella sijaitsevan kerrostalon kivijalkaan, putkien kannakointi on lähtökohtaisesti ainut varteenotettava toteuttamistapa. Vesihuollon putket on sijoitettu pois katualueelta rantabulevardin alle osuudella, jossa maanalaisten liiketilojen on suunniteltu sijoittuvan kadun alle. Liiketilojen rakenteiden yläpintojen suunniteltu korkotaso ei mahdollista vesihuollon maanvaraista toteuttamista.

Yleissuunnitelmassa on toteutettu vedenjakelun rengasyhteys alueen sisällä. Suunnitelmia täydennetään jatkossa siten, että alueelle järjestetään syöttö myös toisesta suunnasta.

Alueen asemakaavoituksen yhteydessä laaditaan alustavat vesihuollon yleissuunnitelmat, joissa esitetään mm. putkikoot ja tarkennetut linjaukset. Myös toiminnallisuus tarkistetaan ja suunnitelmia päivitetään tarvittaessa. Esim. korkotasojen muutokset saattavat aiheuttaa muutoksia pumppausjärjestelyissä. Jatkosuunnittelussa tehdään tiivistä yhteistyötä HSY:n vesihuollon aluesuunnittelijoiden kanssa.

Osayleiskaavaratkaisu ei estä uusiutuvien energiamuotojen käyttöönottoa alueella. Jatkosuunnittelussa otetaan huomioon muuttuvat arviot merenpinnan noususta.

Laivaliikenteen haju- ja päästöselvitysten mukaan alueelle saattaa levitä laivojen pakokaasupäästöjä. Arviot perustuvat tilanteeseen, jossa



7.2.2012

laivojen käyttämän polttoaineen rikkipitoisuus on 1,5 %. Suuntaus on kohti vähärikkisempiä polttoaineita ja vuonna 2015 Itämerellä liikennöivien laivojen käyttämän polttoaineen rikkipitoisuus saa olla enintään 0,1 %. Toisaalta myös laivojen katalysaattorit sekä maasähkömahdollisuus tulevat vähentämään päästövaikutuksia tulevaisuudessa.

Jatkosuunnittelussa kiinnitetään huomiota myös siihen, että julkisten palvelujen ja hallinnon alueelle sijoittuvat toiminnot ovat riittävästi suojattu niihin kohdistuvilta ympäristöhäiriöiltä.

Helsingin poliisilaitos toteaa (16.12.2011), että lumen vastaanotto-paikka aiheuttaa liikennemäärän kausittaista voimakasta kasvua ja sijoituspaikassa tulee kiinnittää huomioita tieverkon kantokykyyn. Kokoojakadun lisäksi kaavassa on suunniteltava varareitti liikenteen häiriötilanteiden varalta. Luvaton pysäköinti on estettävä riittävillä pysäköintimahdollisuuksilla.

Vastine

Normaalitilanteessa alueen keskellä kulkeva kokoojakatu riittää palvelemaan Hernesaarta. Häiriötilanteissa myös kokoojakadun kiskoaluetta voidaan käyttää. Asuinkortteleiden väliin kokoojakadun suuntaisesti on suunniteltu tonttikatuja, joiden välillä ei kuitenkaan olisi normaalitilanteessa läpiajoyhteyttä moottoriajoneuvoliikenteellä vaan ainoastaan jalankulkijoilla ja pyöräilijöillä sekä pelastusajolla olisi mahdollista päästä läpi. Poikkeuksellisessa tilanteessa tätä yhteyttä voitaisiin käyttää myös moottoriajoneuvoliikenteen yhteytenä. Lisäksi itärannan puistoyhteys suunnitellaan siten, että yhteyttä voidaan käyttää pelastusajoon.

Lumen vastaanottopaikan ja katuyhteyksien mitoituksessa huomioidaan lumen kuljetusten vaatima tila.

Asukkaiden pysäköinnin osalta käytetään kaupunkisuunnittelulautakunnan vuonna 2007 hyväksymää laskentaohjetta, jonka mukaan kantakaupungin uusilla merenrannan alueilla autopaikkoja tulee rakentaa vähintään 1 ap/115 k-m². Muiden toimintojen osalta käytetään kaupunkisuunnittelulautakunnan vuonna 1994 hyväksymiä ohjeita, joissa Hernesaari on määritelty osaksi keskusta-alueutta. Katujen varsille tulee lyhytaikaisia maksullisia vieras- ja asiointipaikkoja.

Helsingin Satama toteaa (20.12.2011), että osayleiskaavaa laadittaessa on varmistettava, että suunnittelualueen maankäyttö ei ole ristiriidassa satamatoimintojen vaatimusten kanssa. Asuinkorttelissa on rakenteellisin ratkaisuin huomioitava laivaliikenteen asettamat rajoitukset ääneneristykseen ja ilmanlaatuun. Kokoojakadun mitoituksessa tulee



7.2.2012

huomioida sataman aiheuttama erityisesti risteilysataman luonteeseen liittyvä jalankulku-, tilaus- sekä huoltoliikenne. Risteilylaiturin toiminnallisen mitoituksen tulisi olla 60 metriä. Köysiradan ja helikopterikentän jatkosuunnittelussa tulisi huomioida enimmillään 65 metriä korkeiden alusten saapuminen satamaan. Kaavamääräys LS:ään tulisi lisätä: 'Aluetta voidaan käyttää veneiden talvisäilytykseen, mikäli sataman toiminta mahdollistaa sen'. Lumen vastaanottopaikka tulisi sijoittaa siten, että sen käyttö ei aiheuta ruoppaustarvetta laivaväylille ja raskas liikenne ei aiheuta haittaa veneiden talvisäilytykselle. Kaavamääräys W tulisi kirjoittaa muotoon 'Vesialue, jolle saa rakentaa satamatoiminnan kannalta tarpeellisia rakenteita'. Helsingin satama pitää hyvinä suunnitelmia joukkoliikenteen ja jalankulkureittien kehittämisestä alueella samoin kuin satama-alueen kehittämistä osaksi kaupunkialuetta.

Vastine

Katuverkko mitoitetaan siten että sataman toiminta otetaan huomioon. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että satamatoiminnan vaikutukset huomioidaan alueen suunnitteluratkaisuissa. Hernesaaren osayleiskaavan luonnoksen ja tarkistetun luonnoksen risteilysataman laiturialueiden mitoituksessa on lähtötietona sataman laatima Hernesaaren risteilysataman alustava yleissuunnitelma (25.2.2009). Köysiradan ja helikopterikentän suunnittelussa on jatkossa mahdollista huomioida enimmillään 65 metriä korkeiden alusten saapuminen satamaan. Kaavamääräys LS on muutettu muotoon: 'Aluetta voidaan käyttää veneiden talvisäilytykseen, mikäli sataman toiminta mahdollistaa sen'. Lumen vastaanottopaikalle etsitään paikka jatkosuunnittelun yhteydessä siten, että sen käyttö ei aiheuta ruoppaustarvetta laivaväylille ja raskas liikenne ei aiheuta haittaa veneiden talvisäilytykselle. Kaavamääräys W muutetaan muotoon: 'Vesialue, jolle saa rakentaa siltoja ja satamatoiminnan kannalta tarpeellisia rakenteita'.

Liikennevirasto toteaa (28.12.2011), että helikopterikentän länsipuolella kulkevan Lokkiluoto-Saukonokka väylän liikennöinti tulee lisääntymään uusien alusten aloittaessa liikennöinnin Länsisatamassa. Helikopterikentän itäpuolelle täytettävän matalikon sijainti ja syvyystiedot ja väylämuutokset Stora Bodö-Teerisaari ja Hernesaari-Harakka vesiväylillä tulee toimittaa Meriväylä yksikölle merikarttojen ylläpitoa varten. Selostusluonnoksessa on jäänyt mainitsematta Hernesaari-Harakka väylä, joka sijaitsee suunnitellun helikopterikentän itäpuolella.

Vastine

Tiedot vesiväylistä ja matalikoista toimitetaan Meriväylä yksikölle merikarttojen ylläpitoa varten.



7.2.2012

Kaupunginmuseo toteaa (13.12.2011), että 6–7 kerrosta korkea uudisrakentaminen turvaa viljasiilojen säilymisen alueen maamerkinä. Merellisen maiseman ja näkymien osalta muutos nykyiseen on huomattava. Helikopterikentän suuri mereen tehtävä täyttöalue sulkee merellisiä näkymiä etelään.

Vastine

Hernesaaren rantapuisto rajaa avomerinäköä esimerkiksi Eiranrannasta katsottuna, mutta kaupunkikuvalliset tarkastelut osoittavat että avomerinäkö pääosin säilyy.

Liikennelaitos-liikelaitos (HKL) toteaa (13.12.2011), että raitiotieväunupysäkkien pituus luiskineen tulee olla vähintään 40 metriä ja raitiotien kääntösilmukan rata-alueen halkaisija vähintään 60 metriä. Pyöräkaista ei saa mennä raitiotien kääntösilmukasta tulevan myötävaihteen yli. Raitiotien ajojohtojen kannatinvaijerit on voitava kiinnittää kiinteistöjen seiniin. Radan alle ei tule asentaa putkia ja johtoja.

Vastine

Mitoitustiedot otetaan jatkosuunnittelussa huomioon ja suunnitelmia tarkennetaan yhteistyössä liikennelaitoksen kanssa. Raitiotien ajojohtojen kannatinvaijerit voidaan kiinnittää myös vajajereille tarkoitettuihin tolppiin, jotka sijoittuvat kadun varren pysäköintipaikkojen väliin. Lähtökohtaisesti radan alle ei sijoiteta putkia ja johtoja.

Rakennusvirasto (17.1.2012) toteaa, että katupuiden, pyöräilyn, ylläpidon ja lumitilojen mitoitusta koskevat vaatimukset tulee ottaa jatkosuunnittelussa huomioon. Siltojen ja niille johtavien reittien suunnittelussa tulee ottaa huomioon alueiden talvikunnossapito. Laajemmat puistoalueet mahdollistaisivat puistojen monipuolisemman käytön ja muuntelun. Suunnittelussa tulee ottaa huomioon puistoalueiden huoltoliikenne. Luonnontilaisia alueita ei ole mahdollista osoittaa puistoalueille tulevan runsaan käytön vuoksi. Rantarakenteiden kustannuksia ja rakennettavuutta on selvitettävä tarkemmin jatkosuunnittelun yhteydessä. Satama-alueelle merkittyä lumenvastaanottoapaikan merkintää tulee täydentää siten, että lumenvastaanottoaika on yleinen ja se palvelee kantakaupungin aluetta. Oleskelupaikat, lasten leikkipaikat ja vanhusien toimintaympäristöt tulee suojata melulta. Tulevien asemakaavojen toteutettavuus ja kustannusten hallinta ympäristön, ympäristövaikutusten, rakennettavuuden ja pilaantuneiden maiden suhteen tulee ottaa jatkosuunnittelussa huomioon.



7.2.2012

Vastine

Puistojen huoltoliikenne, siltojen talvikunnossapito ja katualueiden katupuiden, pyöräilyn, ylläpidon ja lumitilojen mitoitus koskevat vaatimukset otetaan jatkosuunnittelussa huomioon. Jatkosuunnittelussa tutkitaan käyttönurmialueiden muodostamista puistojen yhteyteen, mikä mahdollistaisi puistojen monipuolisemman käytön ja muuntelun. Luonnontilaisia alueita ei ole mahdollista osoittaa puistoalueille tulevan runsaan käytön vuoksi mutta esimerkiksi rakennettujen puistoalueiden kasvillisuusvalinnoilla voidaan saada aikaan luonteeltaan luonnontilaisista ympäristöä vastaavaa rakennettua puistoympäristöä. Rantarakenteiden kustannuksia ja rakennettavuutta selvitetään jatkosuunnittelun yhteydessä. Satama-alueelle merkitty lumenvastaanottopaikka on poistettu osayleiskaavaehdotuksesta ja lumenvastaanottopaikan sijaintia tutkitaan jatkosuunnittelun yhteydessä. Melulle herkäät ulko-oleskelualueet pyritään sijoittamaan siten, että niitä voidaan suojata melulta. Tulevien asemakaavojen toteutettavuus ja kustannusten hallinta ympäristön, ympäristövaikutusten, rakennettavuuden ja pilaantuneiden maiden suhteen otetaan jatkosuunnittelussa huomioon.

Esitetyt mielipiteet ja vastineet

Eteläiset kaupunginosat ry ja Pro Eira ry

Hernesaaren suojeltavan siilorakennuksen käyttöä pysäköintilaitoksena tulisi selvittää jatkossa.

Vastine

Valtion viljavarastosta on tehty rakennushistoriaselvitys, jonka pohjalta asemakaavoituksen yhteydessä määritellään rakennuksen suojelutavoitteet. Suojelutavoitteiden määrittely vaikuttaa siihen, mitä toimintoja rakennukseen voidaan jatkossa sijoittaa. Toistaiseksi siiloissa varastoidaan kuitenkin viljaa eikä kaava-alueen toteuttaminen ole esteenä toiminnalle.

Pro Eira ry

Hernesaarenrantaan ei tarvita erityisiä lisäpalveluita tai tapahtumia mutta tuulelta suojaavia rantapenkkejä, vessoja ja roska-astioita tulisi sijoittaa väylän varrelle.



7.2.2012

Vastine

Hernesaari on osa Helsingin niemen kiertävää rantareittiä sekä Kaivopuiston ja Merisataman rantapuiston jatke. Hernesaareen saapuu lisäksi vuosittain 300 000 risteilymatkailijaa. Matkailu- ja vapaa-ajan palvelut ja tapahtumat alueella ovat tärkeitä kaupunkilaisille ja matkailijoille. Hernesaareen on suunnitteilla useita hankkeita, joilla aluetta pyritään elävöittämään.

Kaupunkisuunnitteluvirasto on yhteistyössä kansainvälisen Wastelands -arkkitehtuuriopiskelijoiden festivaalin kanssa järjestänyt opiskelijakilpailun Hernesaarenrantaan sijoitettavien design penkkien suunnitteluun. Opiskelijat toteuttavat penkit heinäkuussa 2012 festivaalin yhteydessä.

Kiinteistövirasto on hakenut Pyhän Birgitan puistoon kahvilayrittäjää. Kahvilan yhteyteen pyritään saamaan yleisesti käytössä olevat wc-tilat.

(M14)

Hietalahden altaasta tulisi rakentaa merenkäynniltä suojaisa kanava Hernesaaren kannaksen läpi Merisataman suuntaan pienveneille.

Vastine

Kanava Hietalahden altaasta Hernesaaren kannaksen läpi Merisataman suuntaan mahdollistaisi yhdessä Ruoholahden kanavan kanssa turvallisen reitin pienveneille ja melojille. Matalasalmenkujan pohjoispuoli ei ole kuitenkaan osana Hernesaaren osayleiskaava-alueita. Alueella toimii STX Europe -telakka, jolla on vuokrasopimus maa-alueesta kaupungin kanssa vuoteen 2025 asti. Kanavan toteutettavuudesta on mahdollista laatia selvitys, jos alue vapautuu telakan käytöstä.

(M15)

Raitioliikenteen tulee kulkea omilla korotetuilla kaistoilla. Kaavoituksessa tulisi huomioida Eteläisen Helsingin joukkoliikennesuunnitelman mukainen raitiovaunun kääntöpaikka alueen pohjoisosassa.

Vastine

Raitioliikenteelle varataan kokoojakadulla oma ajoneuvoliikenteestä erotettu kaista. Tonttikadulla raitiotie kulkee muun liikenteen kanssa samalla ajokaistalla liikennemäärän ollessa vähäinen. Tonttikadulla rai-



7.2.2012

tiotien ja pysäköityjen autojen väliin on varattu runsaasti tilaa häiriöiden estämiseksi.

Hernesaaren pohjoisosan osalta tutkitaan tarpeita ja mahdollisuuksia väliaikaiselle raitiotien kääntöpaikalle, jolloin Telakkakadun ja Eiranrannan osuus raitiotiestä voitaisiin ottaa käyttöön ennen raitiotien valmistumista Hernesaaren eteläiseen kärkeen. Lopullisen kääntöpaikan valmistuttua väliaikaisen kääntöpaikan tila otettaisiin muuhun käyttöön.

Helsingin yrittäjät

Eteläistä täyttöä tulisi siirtää etelämmäksi jotta jo täytettyä maata ei tarvitse kaivaa alueille. Putki- ja johtokanavat tulisi sijoittaa talojen alle jotta katuja ei tarvitse avata korjaustöiden yhteydessä. Alueelle tulee varata tiloja rantabulevardille, kahviloille, ravintoloille ja tapahtumille. Hietalahden altaasta tulisi rakentaa merenkäynniltä suojaisa kanava Hernesaaren kannaksen läpi Merisataman suuntaan pienveneille ja vesibusseille. Kivijalkamyymälät on suunniteltava muuntuviksi ja sijoitettava asiakasvirtojen varrelle. Liikennejärjestelyiden on tuettava yrittäjyyttä ja asumista. Yksityisautoilu on huomioitava suunnittelussa. Helsingin ranta-alueista tulisi laatia kokonaissuunnitelma elinkeinotoiminnan käyttöön.

Vastine

Eteläosan täyttöniemen sijaintiin on vaikuttanut ennen kaikkea lento- ja meriliikenteen turvallisuus. Täytön ulottaminen etelämmäksi ei ole mahdollista meri-alueen laivaväylien vuoksi. Alueen vesi- ja viemärointi sijoitetaan yleisen käytännön mukaisesti yleisille katualueille. Asemakaavoituksen yhteydessä alueelle osoitetaan tiloja palveluille. Tällöin kiinnitetään erityistä huomiota alueen tulevien toimijoiden, asukkaiden ja vapaa-ajan käyttäjien tarpeiden huomioimiseen. Purjevenesataman itäreunalle suunnitellaan rantabulevardi, jossa on veneiden äärellä kahvioita ja ravintoloita. Hietalahden altaasta Merisataman suuntaan kulkevan kanavan toteutettavuudesta on mahdollista laatia selvitys, mikäli Matalasalmenkujan pohjoispuoleinen alue vapautuu telakan käytöstä. Vuokrasopimus on laadittu telakan ja kaupungin välillä vuoteen 2025 asti.

Helsingin liikennesuunnittelussa panostetaan erityisesti joukkoliikenteen sekä jalankulun ja pyöräilyn sujuviin yhteyksiin. Joukkoliikenteen edistämiseksi alueelle suunnitellaan raitiotieyhteys ja vesibussilaitureita. Pysäköintipaikat määritetään asemakaavoituksen yhteydessä. Pysäköintipaikkojen osalta noudatetaan lähtökohtaisesti kaupunkisuunnit-



7.2.2012

telulautakunnan hyväksymiä laskentaohjeita. Katujen varsille tulee lyhytaikaisia maksullisia vieras- ja asiointipysäköintipaikkoja.

Kaupunkisuunnitteluvirasto on laatinut Helsingin ranta-alueista ranta-reitti -selvityksen. Elinkeinotoimisto voisi olla luonteva taho koordinoimaan elinkeinojen edistämistä ranta-alueilla.

Suomen luonnonsuojeluliitto

Lentokenttätoiminnoille tulee etsiä vaihtoehtoinen sijoituspaikka. Ympäristövaikutusten arviointi (YVA) olisi alueella tarpeen.

Vastine

Liikelennot suuntautuvat etelään ja Tallinnaan. Lentokenttätoiminnoille on haarukoitu vaihtoehtoisia sijoituspaikkoja Jätkäsaarella, Lauttasaaressa, Koivusaarella, Malmilla ja Vuosaarella. Toiminta ja vaikutusten kokonaisuus huomioiden Hernesaari on arvioitu parhaaksi vaihtoehdoksi kentän sijoittamiselle. Kaavan toteuttamisen ympäristövaikutukset on selvitetty. Helikopterilentopaikka ei sisälly ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun asetuksen (VnA 713/2006) hanke-luetteloon.

(M16)

Alueelle tulee suunnitella eteläisistä kaupunginosista puuttuvia liikunta- ja urheilutiloja.

Vastine

Fordin talon kulttuurikäytöselvityksen mukaan talo soveltuu hyvin harjoitus- ja esiintymistilaksi. Vesiurheilukeskuksen ja venesataman yhteyteen on varattu alueita, jotka soveltuvat myös liikunta- ja urheilutilojen rakentamiseen.

(M17)

Eteläosan P/TY alueen rakennusten tulee olla 30-40 metriä korkeita automatisoituja veneiden ja autojen säilytysjärjestelmiä varten. P/TY kaavamääräyksen tulee mahdollistaa liike-, toimi- ja asuintilojen rakentamisen.



7.2.2012

Vastine

Eteläosan P/TY alueen rakennusten korkeus määritellään asemakaavatasolla. Veneiden ja autojen säilytysjärjestelmät on huomioitu maa-alueiden mitoituksessa. P/TY kaavamääräys ei mahdollista asuntorakentamista sataman ympäristövaikutusten vuoksi.

Merenkävijät

Melun ja päästöjen syntyminen tulisi estää sen sijaan että kerroskorkeutta ja rakentamisen määrää asuinkorttelissa lisätään. Laivoille tulee järjestää maasähkö. Helikopterikentän täyttöaluetta tulee pienentää ja se tulee suunnata uudestaan luonnoksen mukaisesti etelä-kaakko-suuntaan. Madallettu kentän suoja-alue tulee korvata varoittavilla merimerkeillä. Venesatama tulee varata purjeveneille ja eteläpäähän tulee osoittaa veneiden talvisäilytyspaikkoja mahdollisimman paljon.

Vastine

Tavoitteena on, että satamassa riittävän pitkään viipyvät risteilijät voisivat tulevaisuudessa käyttää maasähköä, joka suunnitellaan satama-alueelle. Laivojen melun ja päästöjen syntymiseen ei voida vaikuttaa kaavatasolla mutta niiden ympäristövaikutuksia voidaan vähentää toimintojen sijoittelulla. Eteläosan täyttöniemen kokoon ja sijaintiin on vaikuttanut lento- ja meriliikenteen turvallisuus. Täytön ulottaminen etelämmäksi ei ole mahdollista meri-alueen laivaväylien vuoksi. Kentän itäpuolella olevan matalikko estää vesillä liikkuvien alusten harhautumisen lentosektorille, merimerkit eivät riittävästi varmista lentoturvallisuutta. Venesataman venepaikkojen jaosta päättää liikuntavirasto. Helikopterikentän täyttöalueelle ja laivalaitureille pyritään sijoittamaan veneiden talvisäilytyspaikkoja.

Eteläiset kaupunginosat ry, Pro Eira ry ja Stadin Rantaryhmä

Tarkistetusta luonnoksesta ei ole laadittu yhtään ihmisen katsekorkeudelta olevaa havainnekuvaa. Helikopterikentän tulisi olla arvioitavana havainnekuvana ja virtuaalimallina. Rakennustehokkuutta tulisi alentaa koska se aiheuttaa lisää liikennettä Telakkakadulle joka ruuhka-aikoina jo nykyiselläänkin ruuhkautuu. Helikopterikenttä tulisi jättää nykyiseen sijaintiinsa ja asukasmäärä tulisi palauttaa luonnoksen mukaiseen tavoitteeseen sijoittamalla asuntokorttelit alueen pohjoisosaan. Helikopterikentän täyttöniemi haittaa veneväyliä ja purjehduskilpailuissa käytettyä purjehdusaluetta. Osayleiskaava tulisi palauttaa valmisteltavaksi siten, että täyttöniemistä luovutaan.



7.2.2012

Vastine

Tarkistetusta luonnoksesta on laadittu Suomenlinnan, Ullanlinnan, Eiranrannan, Pihlajasaaren, Pyhän Birgitan puiston ja Lauttasaaren suunnista havainnekuvia kaupunkikuvallista tarkastelua varten. Havainnekuvat kuvaavat näkymiä suunnitelman mukaisena toteutuksena ihmissilmän korkeudelta tarkasteltuna. Helikopterikentästä ja koko suunnitelmasta on tehty pienoismalli, joka on nähtävillä Huutokonttorilla Jätkäsaaressa. Alueen rakennustehokkuus on arvioitu riittäväksi tukemaan monipuolisen palvelurakenteen muodostumista alueelle. Lisärakentaminen tuottaa lisää liikennettä eikä katujen kapasiteettia pystytä lisäämään, jolloin Telakkakadun ja Mechelininkadun liikenne ruuhkautuu ruuhka-aikaan. Alueelle tulee kuitenkin sujuva raitiotieyhteys sekä hyvät jalankulun ja pyöräilyn yhteydet. Helikopterikentän nykyinen sijainti Hernesaaressa ei täytä lentoturvallisuutta koskevia määräyksiä ja kentän toimiluvan jatkaminen perustuu jo myönnetyn luvan jatkamiseen. Kentän nykyinen sijainti rajoittaisi asuntorakentamisen alueen pohjoisosaan. Lisäksi lento- ja laivaliikenteen turvallisuus huomioiden helikopterikenttä tulee jatkossa sijoittaa Hernesaareen siten, että ilmailumääräykset on mahdollista täyttää.

Veneilyväylät on mahdollista siirtää siten, että ne kiertävät Hernesaaren helikopterikentän täyttöniemen matalikkoalueineen. Kaupunkisuunnittelulautakunnan jatkosuunnitteluohjeiden mukaisesti ehdotuksessa on pyritty takaamaan kilpapurjehdukselle ja veneilylle mahdollisimman hyvät toimintamahdollisuudet osoittamalla meriurheilulle pysyvä harjoitus- ja kilpailupaikka. Kahden venesataman yhteyteen on merkitty alueita, jotka soveltuvat purjehduskilpailuiden järjestämiseen, veneiden säilytykseen ja huoltoon. Osayleiskaavaehdotus mahdollistaa myös veneilyä palvelevan kaupan ja muun palvelutoiminnan sijoittumisen Hernesaareen.

Punavuoriseura ry

Hernesaaren rakentamiskorkeudet tulisi olla kohtuullisia ja enintään seitsemän kerrosta. Rakentamisella ei saa lisätä eteläisten kaupunginosien liikenneruuhkia ja melua ja rakennustehokkuutta tulisi alentaa. Helikopterikenttä tulisi jättää nykyiseen sijaintiinsa koska helikopterikentän täyttöniemi ja vesiurheilukeskuksen rakentaminen meritäyttöineen lisää alueen rakentamiskustannuksia. Rantapuisto on liian kapea mahdollistamaan ulkoliikuntakenttien rakentamisen. Vesialtaat tulisi korvata puistoalueilla. Merenrantaveistos vesielementteineen vahvistaisi alueen merellistä henkeä.



7.2.2012

Vastine

Hernesaaren rakentamiskorkeus on pääsääntöisesti enintään seitsemän kerrosta. Alueen rakennustehokkuus on arvioitu riittäväksi tukemaan monipuolisen palvelurakenteen muodostumista alueelle. Lisärakentaminen tuottaa lisää liikennettä eikä katujen kapasiteettia pystytä lisäämään, jolloin Telakkakadun ja Mechelininkadun liikenne ruuhkauntuu ruuhka-aikaan. Alueelle tulee kuitenkin sujuva raitiotieyhteys sekä hyvät jalankulun ja pyöräilyn yhteydet. Helikopterikentän nykyinen sijainti Hernesaassa ei täytä lentoturvallisuutta koskevia määräyksiä ja kentän toimiluvan jatkaminen perustuu jo myönnetyn luvan jatkamiseen. Kentän nykyinen sijainti rajoittaisi asuntorakentamisen alueen pohjoisosaan. Lisäksi lento- ja laivaliikenteen turvallisuus huomioiden helikopterikenttä tulee jatkossa sijoittaa Hernesaaren siten, että ilmailumääräykset on mahdollista täyttää.

Kaupunkisuunnittelulautakunnan 10.12.2009 antamien jatkosuunniteluohjeiden mukaisesti ehdotuksessa on pyritty takaamaan kilpapurjehdukselle ja veneilylle mahdollisimman hyvät toimintamahdollisuudet osoittamalla meriurheilulle pysyvä harjoitus- ja kilpailupaikka. Rantapuisto on seitsemänkymmentä metriä leveä ja puistoon suunnitellaan monipuolisia toimintoja mahdollistaen myös ulkoliikuntaa. Merenranta avomerinäkymineen on kuitenkin hyvin tuulinen eivätkä esimerkiksi useimmat pallopelit sovellu alueelle. Vesialtaat lisäävät asuinkortteleiden viihtyisyyttä ja palvelutarjontaa muodostaen vetovoimaisen ympäristön liiketiloille ja ravintoloille. Altaat mahdollistavat myös veneiden säilyttämisen asuntojen yhteydessä. Rantapuisto soveltuu hyvin ympäristötaiteen sijoittamiselle.

HERNESAAREN OSAYLEISKAAVA NRO 12099

Hankenro 0836

HEL 2011–003791(Kslk 2005-407)

VUOROVAIKUTUSRAPORTIN LIITTEET 1-5

KESKUSTELUTILAISUUKSIEN MUISTIOT

22.11.2006, 18.9 – 21.10.2007, 26.02.2008, 10.6.2009 JA 14.12.2011



ASUKASTILAISUUS

Hernesaari, osayleiskaavan tarkistettu luonnos

Paikka: Laituri
Aika: ke 14.12.2011 klo 18–20

Paikalla

Kaupunkisuunnitteluvirasto:

Matti Kaijansinkko, projektipäällikkö
Jari Huhtaniemi, arkkitehti
Anna Nervola, liikennesuunnittelija
Katariina Baarman, toimistopäällikkö, liikennesuunnittelu
Kati Immonen, insinööri
Juha-Pekka Turunen, vuorovaikutussuunnittelija, tilaisuuden puheenjohtaja
Teina Ryyänen, viestintäassistentti, tilaisuuden sihteeri

Osallistujia: 15 henkilöä edellä mainittujen lisäksi

Tilaisuuden kulku

Juha-Pekka Turunen avasi asukastilaisuuden *Hernesaari, osayleiskaavan tarkistettu luonnos*, sekä kertoi illan kulusta. Turunen kertoi, että kaavaprosessissa ollaan kaavaluonnosvaiheessa ja, että osayleiskaavaluonnos on ollut nähtävillä vuonna 2009.

Matti Kaijansinkko esitteli uutta osayleiskaavaluonnosta. Kaijansinkko kertoi alueen historiasta sekä alueen nykyisestä käyttötilanteesta. Kaijansinkko esitteli luonnoksen ja tarkastetun luonnoksen eroja sekä kuvaili millaisia rakennuksia/palveluja ja eri liiketiloja alueelle on suunniteltu. Lopuksi Kaijansinkko kertoi eri meluselvityksistä, uusista täytöistä sekä kaivuista.

Anna Nervola esitteli alueen liikennesuunnitelmia, katuverkkoa sekä liikenne-ennusteita. Nervola kertoi myös tulevasta joukkoliikenteestä, joka tulee olemaan raitiovaunuliikennettä, sekä pyöräliikenteen tärkeydestä alueelle, rantareitistä ja pysäköintilaitoksista.

Mielipiteet luonnoksesta pyydetään toimittamaan 23.12 mennessä, eikä 16.12 mennessä kuten aikaisemmin on ilmoitettu. Annettiin viikko lisäaikaa. Kaavaehdotus on lautakunnan käsittelyssä tammikuussa 2012.

Tilaisuudessa esitettyjä mielipiteitä ja kysymyksiä sekä vastauksia kysymyksiin:

Onko helikopterikentän nosto 8 metriä?

h:\tyonaikaiset\hernesaari_asukastilaisuus_141211.doc

Postiosoite
PL 2100
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunkisuunnittelu@hel.fi

Käyntiosoite
Kansakoulukatu 3
HELSINKI 10
<http://www.hel.fi/ksv>

Puhelin
+358 9 310 1673

Faksi
+358 9 310 37409

Tilinumero
800012-62637

Y-tunnus
0201256-6
Alv. nro
FI02012566



Onko suunnitelmissa vielä aallonmurtajaa?

Eikö voisi olla poijuja tai muuta, ettei merta täytettäisi? Eikö täyttöalueelle voi haaksirikkoutua?

Pieni pettymys on viherkaistaleen kapeus ja rikkinäinen luonne, koska siinä ei toteudu laajan viheralue ajatus. Alueella taitaa olla rakennelmia eikä siihen pystytä tekemään esim. pelikenttiä. Alueen eteläpää on taas yksityistä tilaa. Eikö päähän voisi laittaa puistoa? Jos meritila olisikin vihreää aluetta, siinä olisi mahdollisuus isoon puistoon.

- *Rakennelma estää melun, puisto ei estäisi.*

Missä määrin on neuvoteltu purjehdusseurojen kanssa? Onko sisäallas todella tärkeä tai tarpeellinen? Voisiko kärkeä siirtää toiseen suuntaan, jotta merelle näkyisi paremmin?

- *Pitää huomioida mm. lentosektorit, ei pelkästään melua. Se, että kopterikenttä on tuossa, on kahden vuoden tutkimusten ja selvitysten tulos.*

Luonnosten vertailusta: Uudessa on 500 lisäasukasta, muu kerrosala on kasvanut yli kaksinkertaiseksi. Työpaikkojen määrä on miltei kaksinkertainen. Jo aikaisemmin ajateltiin, että liian suuria määriä. Asukkaita ei ole kuunneltu asiassa.

Ruuhkat – mitä tapahtuu kun Jätkäsaaresta tullaan pois? Mechelininkadun pää tulee olemaan sumppu. Hernesaaren kasvattaminen on ollut riippuvaista siitä kuinka paljon vain kehdataan laittaa alueelle. Täysin vastoin merellistä imagoa ja Helsingin ajatusta, ns. brändiä. Korkeat rakennukset eivät sovi alueelle. Täysin vastoin kaupunkilaisten toiveita. Hernesaaren rakentamista pitäisi keventää.

- *rakennusmäärät ovat kasvaneet, se on totta. Risteilijälaiturin siirtäminen on vaikuttanut. Olemassa oleva rakennusala on nyt suurempi. Kerrosalan lisääntymisessä on osittain kysymys kuitenkin siitä että rakennuksen sisällä olevien kerrosten määrä on lisääntynyt vaikka rakennus on kooltaan entisensä. Yksi kortteli on noussut kaksi kerrosta. Tämä estää myös melua.*

Tässä on se, mitä me olemme vuosikausia seuranneet. Vesipää päässä vaan kasvaa koko ajan ja tämä on konseptivirhe. Se kääntyy merenselän eteen eli pilaa purjehdusselän. Se on vain liian suuri.

Vakavimpia virheitä suunnitelmassa on liikenne. Läpikulkuliikenne pilaa alueen. Tehtaankatu suunniteltu 8000 autolle, sen voi vain kuvitella miten se menee. Tehtaankatu on jo nyt tukossa, liikenne levittäytyy pienille kaduille. Eiranrannan liikenne menee ulkoilualueiden läpi eli saastuttaa ne. Eikö voisi lisätä vihreätä aluetta? Ei pieni rantakaistale riitä. Se on kaikki saastutettu nyt liikenteellä.

Toiminnot, jotka on suunniteltu päähän, eivät toimi joukkoliikenteellä. Ei hotelliin tulla ratikalla, eivätkä huoltotoiminnot toimi joukkoliikenteen voimin. Toiminnot lisäävät paljon yksityisautoilua. Keskittymä tämän tyyppistä liikennettä, joka tehdään umpisuolen kärkeen, ei ole hyvästä. Tästä tulee hirveät saasteet kun vielä saamme laivasaasteet päälle.

h:\tyonaikaiset\hernesaari_asukastilaisuus_141211.doc



Olen tyytyväinen siitä, että pilvenpiirtäjäkorkeudet ovat poistettu. Joku riemukaari tulee kuitenkin keskelle merenselkää?

Helsinki puhuu hyvälaatuisista asuinalueista. Meitä on asukkaita ärsyttänyt, että luodaan läpikulkuliikennettä. Samalla kuin rakennetaan vihreätä, toisella kädellä pilataan liikenteellä. Me olemme voimattomia. Kysymys on arvokysymyksistä.

Jätkäsaaren laivoista myöhästytään kun sinne ei pääse, jo tänä päivänä.

Miten Cruselin sillan vaikutus on huomioitu liikennetilanteessa?

Kaupungin suunnittelussa – kaikki osat kulkevat erikseen. Liikenne ei tiedä mitä kaavoitus suunnittelee, ja päinvastoin. Helikopterikenttä - päättäjät ovat päättäneet, että helikopterikenttä tulee kärkeen. Täytyy miettiä tätä asiaa: sanotaan, että 18 min helikopterilla Tallinnaan, mutta kuinka kauan kestää päästä eteläkärkeen? Voiko tätä viestiä viedä eteenpäin?

Helikopteriasia on ollut kaksi kertaa lautakunnan pöydällä. Lautakuntalaiset ovat sanoneet, että kädet on sidottu.

Purjehtijat pitävät mieluummin avoimen meren kuin allasta. Purjehduskisaa ei voi pitää enää kuten ennen, suunnitelma pienentää aluetta. Mutta kaikessa ei voi onnistua.

Minun poikani ovat aina purjehtineet ja pienestä pitäen lähteneet avoimelle merelle, kukaan ei halua mennä altaaseen.

Miten liikenteessä oli merkitty luku 7500, onko otettu huomioon turistit laivoilta, jotka haluavat mennä sightseeing-matkoille? Se tuo myös lisää saasteita. Miten Telakkakatu pystytään järjehtämään, että raitiovaunulinja tulee siihen? Missä laivat kääntyvät?

- *Telakkakadun entinen ratakuilu - kun se muunnetaan, se tuo lisää katutilaa ja kadulle mahtuu kaksi raitiovaunulinjaa.*

Miten suunnitelma menee Hernesaarenkadusta eteenpäin? Miten siihen mahtuu raitiovaunut?

- *katuja levennetään loppuun asti. Kaikki kaistat mahtuvat, pyörätkin.*

Liikennevalot eivät vielääkään toimi Telakkakadulla, koska ne valmistuvat?

Pysäköintipaikkavarauksesta: 1 paikka 115 neliötä kohti. Pitää selvittää mikä on mitoitus Huopalahdessa, Herttoniemenrannassa, Ruoholahdessa. Mm. Herttoniemestä parkkipaikkoja ei löydy vaan joutuu maksamaan sakot kun käy hoitamassa lapsia. Kerrottiin, että pitää käyttää vieraspaikkoja, mutta ne ovat jo käytössä. Mitoitus on liian ahdas. Pysäköintitalot eivät toimi, mm. lapsiperheille. Kukaan ei halua kaukana olevaa paikkaa. Uusilla alueilla on liian ahdasta.

- *Vieras ja asiointipaikat on kadun varrella. Asukkaat jättävät autonsa kadunvarteen. Siksi laitettu aikarajoituksia alueelle. Ongelmana on, että asukkaat eivät vie omille paikoille autohalleihin. Hernesaari on keskusta-alue, ihmisillä vähemmän autoja.*

h:\tyonaikaiset\hernesaari_asukastilaisuus_141211.doc

Postiosoite	Käyntiosoite	Puhelin	Faksi	Tilinumero	Y-tunnus
PL 2100	Kansakoulukatu 3	+358 9 310 1673	+358 9 310 37409	800012-62637	0201256-6
00099 HELSINGIN KAUPUNKI	HELSINKI 10				Alv. nro
kaupunkisuunnittelu@hel.fi	http://www.hel.fi/ksv				FI02012566



Aikataulusta: Raitiovaunupysäkki Eiran-rannalle? Telakkakatua levennettäisiin? Helikopterin kaavoitus 2014, mikä on aikaisin aika milloin sitä aletaan rakentaa? Helikopterikenttä ei ole enää yhteydessä uuden sataman kanssa. Olen huolissani vain helikopterikentän aikaisuudesta.

Helikopteriin liittyen. Esityksissä näkyy lentolinjat ja helikopteri lentää suoraan Tallinnaan eikä aiheudu lentomelua. Todellisuudessa ei lennä suoraan. Lentomelua kuitenkin tulee. Pihlajasaarta pitää suojella, on sanottu. Lentolinja on käännetty, se lentää ihan eteläisen rannan edestä. Onko tällä tekemistä Pietarin reitin kanssa? Miten reitit on ajateltu meneväksi? Tuleeko Pietarin reitti? Onko se aamusta iltaan jatkuvaa meteliä?

Kaupalliset palvelut. Eikö tällaisella alueella voisi olla pienimuotoista kaupallista toimintaa? Ei toisi niin paljon liikennettä kuin suuri market.

Hämmästyttää suunnittelu, tätä suunnitellaan ja vieressä on Jätkäsaari. Emme saa nähdä kumpikin alueita samaan aikaan. Liikenne jo tietää, että alue ruuhkautuu. Jos määriä on kasvatettu, niin ruuhkat kasvaa. Pitäisi vähintään kolmasosa tiputtaa kerrosmäärästä sekä näin asukasmäärää. Kärkeen voitaisiin saada puisto, vaikka olisikin 10 metrin melua. Virkistysalueita olisi siten riittävästi.

Markkinatalous määrää, firma määrää. Tulevat ja sanovat, että haluavat rakentaa. Merikorttelin kohdalla toimitaan samalla tavalla. Sitten kun pääkonttorit ovat toimineet, ne lähtevät pois muutamana vuoden kuluttua. Asukkaiden arvot eivät vaikuta, ne eivät ole mitattavia yksiköitä. Markkinavetoisuus, sitä on käsitelty paljon nyt lehdissä. Suunnittelu on mennyt ajallisesti eteenpäin, laadullisesti taaksepäin.

En ymmärrä sitä, miksi Helsingin kaupunki ei luovu telakasta? Miksei koko telakkatoimintaa laiteta kokonaan maan tasalle? Jos koko telakkaa ei olisi ollenkaan, suunnitelmat olisivat ihan erilaiset. Mietitään liikaa taloutta.

Altaista: Pahoin pelkään, että niistä tulee kolkkoja. Näyttävät kartassa paremmalta kuin todellisuudessa: Jos altaita ei olisi: voitaisiin tehdä suorakulmioiset korttelit, jos kääntäisi 90 astetta toiseen suuntaan. Rantapuistoa voisi laajentaa. Altailla haetaan arvoasunnoille lisää arvoa.

Altaat ovat myös vaarallisia. Viheralue olisi monikäyttöisempi.

Telakasta eroon pääseminen: miljoona euroa vuokra vuodessa. Tosi vähän maksavat vuokraa. Olen seurannut jo vuodesta 97 aluetta. Mikään ei muutu, me vaan täällä keskustellaan. Parilla asialla, puisto ympärille, saisi asiat paremmin.

2011 alue on puoliksi täytettyä merialuetta. Merestä otetaan vielä lisää aluetta. Helsinki maksimoi rakentamista täyttämällä merta, onko ympäristökeskuksella mitään ajatusta tästä?

Olen kuullut, että puistoalue 70 metriä leveä.

- *Osayleiskaavassa puistoalue on leveämpi. Nyt 60 metriä leveä. Jalkapallokentän levyinen. Puistosta on vaikea tehdä tasaista.*

h:\tyonaikaiset\hernesaaari_asukastilaisuus_141211.doc

Postiosoite
PL 2100
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunkisuunnittelu@hel.fi

Käyntiosoite
Kansakoulukatu 3
HELSINKI 10
<http://www.hel.fi/ksv>

Puhelin
+358 9 310 1673

Faksi
+358 9 310 37409

Tilinumero
800012-62637

Y-tunnus
0201256-6
Alv. nro
FI02012566



Miten sitova tämä kaava on?

- *Tämän pohjalta tehdään asemakaavoja, joista vielä keskustellaan. Tässä määritellään mitä toimintoja, missä on mitään. Rakentamisen määrä voi vielä vaihdella.*

Järkyttävintä on se, että kerrosalat ovat nousseet. Tämä johtaa liikenneongelmiin. Liikenne ei hoidu pelkästään raitiovaunulla. Tarvitaan enemmän viheraluetta. Tämä näyttää kauhean pieneltä.

Kysymys, joka liittyy täyhteisiin. Miten tämä kaikki suhtautuu ns. Suomenlinnan suoja-alueeseen? Se on todella suuri. Se liittyy myös Hernesaareen. Miten tämä hoidetaan?

- *Kruunuvuorensilta mm. paljon isompi projekti. Maisemaan tulee parannus Suomenlinnasta katsottuna, nyt halleja.*

Eikö teitä häiritse helikopterikenttä? Käsi sydämellä sanokaa.

Onko teille annettu asuntotuotantotavoite? Eikö sitä voisi sitten pienentää?

- *Ei ole asuntotuotantotavoitetta. Jos lautakunnasta tulee ohjeet, että otetaan pois, niin voidaan tehdä muutoksia.*

Miten meluhaitta määritellään, risteilyaluksista? Tilanne ei yhtään parempi uudessa versiossa kuin vanhassa.

- *Käytetty ohjeita pohjoismaisista melumalleista. Kriteerit, mallit ovat kansainvälisiä.*

Oliko rakennukset kahdeksankerroksisia? Onko kerroslukumääriä määritelty? Jos rakennusseinämä viheralueen viereen niin varjostaa puiston. Nyt alueelle mennään katsomaan auringonlaskua. Virkistysalue tulee olemaan varjoinen alue. Talvikuukausina todella kalsea, Nyt näkyy länteen. Kun tulevaisuudessa on Ursinin kalliolla, ei enää näe länteen jos korkeita rakennuksia. Luonne muuttuu sisäniemekkeeksi.

Eikö kilpailevaa ehdotusta? yksi kolmasosa pois. Vaihtoehtoisia suunnitelmia ei ole esitetty.

Eikö ole nurinkurista, että rakennetaan, vaikka saasteita ja meteliä? Arkkitehtuuri pitää mennä niin, että otetaan huomioon valoisuus. Tuntuu nurinkuriselta, että päähän ei voi laittaa vihreätä kun pitää laittaa meluaitoja.

Seuroilla on erilaisia tarpeita. Olemme olleet alusta lähtien mukana. Helikopterikentän mukana on tullut allas, jota voidaan käyttää purjehduksessa.

Helikopterikenttä: Onko laskettu mikä on kapasiteetti?

- *Ympäristölupa määrittelee. Max.26 reittiliikenteen tuloa ja menoa/vrk.*

Lautakunta ei ehdota, ne vaan päättää. Teidän täytyy esittää lautakunnalle muutokset. Eli vähemmän ihmisiä.

h:\tyonaikaiset\hernesaari_asukastilaisuus_141211.doc

Postiosoite
PL 2100
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunkisuunnittelu@hel.fi

Käyntiosoite
Kansakoulukatu 3
HELSINKI 10
<http://www.hel.fi/ksv>

Puhelin
+358 9 310 1673

Faksi
+358 9 310 37409

Tilinumero
800012-62637

Y-tunnus
0201256-6
Alv. nro
FI02012566



Talot ovat seitsemänkerroksisia, mitä se on metreissä? Mitä tarkoittaa? Eiranrannan asemakaavassa 6-7 kerrosta, nyt on 7-8 kerrosta.

- *Eiranrannassa nostettu huonekorkeus 3,5 metriin. Normaalisti 3 metriä. Ei tiedetä vielä millaisia asuntoja tulee.*

Aikataulu. Perjantaina on jo lausuntojen jättöpäivä. Voisiko joustaa? Se on jo ylihuomenna.

- *Sovittiin: ensi viikko vielä aika antaa mielipiteitä (23.12 asti). Tämä on ok.*

Yritin lukea vuorovaikutusraporttia. Vuorovaikutusraportti on todella raskas. Siinä sekaisin pienet ja suuret asiat. Jos kaikki on samanarvoista, onko se oikein?

Mitä isoista laivoista tuleva melu on? Altistusajat on otettava huomioon. Helikopterikenttä on tehty maksimiinsa, onko se todella tarkoituksenmukaista, pakollista? Pystyisi pienentämään aluetta jos ei.



HERNESAAREN OSAYLEISKAVALUONNOS

Keskustelutilaisuus

Paikka: Laituri
Aika: 10.6.2009 klo 18 - 20.15

Tilaisuudessa olivat paikalla:

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastosta:

Huhtaniemi Jari, arkkitehti
Kaijansinkko Matti, projektipäällikkö
Lahti Kaisa, liikennesuunnittelija
Rantama Kirsi, arkkitehti
Turunen Juha-Pekka, vuorovaikutussuunnittelija, tilaisuuden puheenjohtaja

Tilaisuuden ohjelma:

- avaus /Juha-Pekka Turunen
- osayleiskaavaluonnoksen esittely/ Matti Kaijansinkko ja Kaisa Lahti
- keskustelu

Tilaisuuteen osallistui noin 40 henkilöä.

Tilaisuudessa esitetyjä mielipiteitä ja kysymyksiä aihealueittain koottuna:

Helikopterikenttä

- Asukas kysyy, miksi helikopterikenttä pitää rakentaa. Maailmalla helikopterikentät ovat talojen katolla, miksei myös Helsingissä. Kenttä on suunniteltu aivan liian lähellä Pihlajasaarta, eikö Malmilla olisi tilaa tarpeeksi?
- Miten nykyisen helikopterikentän ja tulevan kentän koko ja mittasuhteet poikkeavat toisistaan?
 - *Kentät ovat jotakuinkin samankokoiset, sijainti rajautuu vain eri tavalla. Nyt kenttä viedään tietoisesti erilleen muusta rakenteesta. Helikopterikenttä on ollut vaikein vaihe Hernesaaren suunnitelmassa ja kentän sijaintia on pohdittu vuosia. Tosiasia on, että Helsinki tarvitsee kentän ja Malmi se ei ole. Ylilennot koko kaupungin yli Malmille häiritsisivät suurta osaa Helsingin asukkaista, tämän suunnitelman hyöty on kentän sijainti merellä Hernesaaren päässä.*
- Onko kentästä jo päätetty?
 - *Edellinen kaupunkisuunnittelulautakunta on hyväksynyt, että Hernesaaren suunnittelutyötä viedään eteenpäin, voi olla että uuden lautakunnan näkemys on erilainen. Tämän tilaisuuden myötä halutaan mielipiteitä luonnoksesta, suunnittelua jatketaan sitten KSLK:n ohjeistuksen mukaan.*



- Onko tiedusteltu yrittäjiltä onko helikopterikenttä suotuisa paikka? Pääsevätkö helikopterimatkustajat ruuhkien läpi Hernesaaren kärkeen?
 - *Helikopterikenttää ei voi rakentaa talon katolle Hernesaareen, niin kuin monesti on tehty maailmalla. Yhteistyötä on tehty helikopteriyritysten sekä sataman kanssa. Helikopteriliikenteen matkustajamäärät ovat pieniä, noin 10-12 henkilö/lento, joten se ei tule ruuhkauttamaan liikennettä.*
- Asukas epäilee, onko helikopterikentän haitat kuten tuuliolosuhteet otettu suunnittelussa huomioon. Parempi sijainti olisi metroradan varressa, esim. Ruoholahdessa.
- Onko helikopterikentän sijainti järkevä? Tulevien Hernesaaren asukkaiden kannalta kenttä on suuri uhraus. Asukas epäilee kopteriliikenteen kannattavuutta.

Risteilijälaituri

- Asukas kokee, että suuret risteilyalukset ovat suuri ongelma, ne kasvavat entisestään. Aluksella tulee 2000 risteilyturistia ja 900 miehistön jäsentä maihin, jotka kuskataan keskikaupungille ja takaisin. Asukkaiden viihtyvyys on koetuksella pakokaasun ja melun myötä. Yksi risteilyturisti tuottaa noin 200 litraa jätettä päivässä, jätekysymykset tulisikin ottaa huomioon suunnitelmassa. Kun laivoja saattaa tulla kolme saman päivän aikana, miten linja-autoliikennemäärä on arvioitu?
 - *Yhteen bussiin mahtuu noin 50 ihmistä, eli jos risteilymatkustajia on päivässä noin 6000, tekee se 120 bussia. Nykyinen liikennemäärä Telakkakadulla on noin 8000 ajoneuvoa vuorokaudessa, 120 bussin lisäys ei ole suuri prosentuaalisesti, mutta toki täytyy ottaa huomioon liikennesuunnitelmia tehtäessä.*
- Vuosaaren satama on vähemmässä käytössä kuin suunniteltiin, eivätkö risteilijät voisi mennä sinne ja sieltä turistit tuotaisiin keskustaan?
 - *Esimerkiksi viime viikolla Hernesaaren satamassa oli yhtenä iltana kolme laivaa eli jo tällä hetkellä on nähtävissä, mikä vaikutus laivamatkustajilla on liikenteeseen.*
- Jo aikaisemmissa asukastilaisuuksissa on helikopterikentälle sekä risteilylaitureille esitetty muuta sijaintia, kuten Jätkäsaaren suuria, olemassa olevia laitureita.
 - *Risteilijäalukset tarvitsevat suuren alueen kääntyäkseen, tämä kääntöalue on Jätkäsaaren ja Hernesaaren edustalla. Jätkäsaari on jo suunniteltu ja siitä on lainvoimainen osayleiskaava, joten Hernesaaren laiturien siirto Jätkäsaareen ei tule kyseeseen. Jätkäsaarella on jatkossakin laivaliikennettä, erona Hernesaareen on se, että Jätkäsaari on vuoroliikennettä varten ja Hernesaaren liikenne keskittyy kesäaikaan touko-syyskuun välille.*
- Entä Melkinlaituri Jätkäsaarella, joka on 12 m syvä. Näin ei tarvittaisi täyttööä jättiristeilijää varten, jos esimerkiksi Kirkkosaari jätettäisiin rakentamatta.
 - *Edelleen Jätkäsaaresta on lainvoimainen osayleiskaava ja tässä tilaisuudessa ei avata Jätkäsaaren tilannetta, vaan keskustellaan Hernesaaren suunnittelusta.*



- Asukas puoltaa ratkaisua, jossa risteilyalukset on suunniteltu hyvin toimivasti Hernesaareen. Mitä tulee risteilijöiden viemiseen Vuosaareen, bussit matkustajineen eivät jäisi sinne, vaan kiertäisivät keskustassa kuitenkin.
- Risteilylaivat saattavat olla jopa 60 m korkeita ja näin ollen peittävät näkymät länteen, satama-alue on aidattu, myös talvisin. Minkä takia risteilijälaituri on sijoitettu etelään, miksei pohjoisempaan, jotta Hernesaaren kärki oli näin vapaa ihmisille?
 - *Risteilijälaiturin sijainti on osa palapeliä, jossa on lisäksi myös asutusta ja helikopterikenttä. Suunnittelijat ottavat mielellään vastaan hyviä ideoita ja niiden mahdollinen toteutus tutkitaan.*
- Asukas kommentoi purjehtijoiden puolesta, he ovat tyytyväisiä ratkaisuun, tosin iso risteilyalus vie purjehdustuulia.
- Asukkaan mielestä purjehduskeskuksen suunnitelmassa on hyviä ajatuksia. Allas olisi toimiva, mutta vieressä oleva risteilijä ei ole hyvä, vaan sijaintia tulisi siirtää lännemmäksi. Lounaistuulet muuttuvat risteilijän myötä ja vaikuttavat purjehduskilpailuihin, joissa tarvitaan tuulta.
 - *Satama rakentaa laiturin samoin purjehduskeskuksen pitkälti risteilijävieraisten tuomilla rahoilla. Satama on liikennelaitos ja laituri paikat tuovat tuloja.*
- Onko satama määritellyt ko. paikan?
 - *Helikopterikentän täytyy olla tietyn matkan päässä asutuksesta ja sinne pitää olla pääsy. Jos kenttää ja laituria ei tule, ei tule myöskään purjehduskeskusta. Nyt tehdään kaavallisia valmiuksia. Jos purjehduskeskuksessa järjestetään isot kisat, voidaan varmaan sopia, ettei iso laivoja silloin tule laituriin. Laituri paikkaa on etsitty myös meren pohjan muotojen mukaan, ettei täyttöä tarvitsisi niin paljon.*
- Asukkaan mielestä hiekkaranta Jätkäsaarella ei toimi. Voisiko vielä tutkia laiturimahdollisuutta?
 - *Jätkäsaaren osayleiskaava on jo hyväksytty, ei voi tehdä enää muutoksia. Hernesaaren suunnittelulla on reunaehdot.*

Liikenne

- Asukkaan mielestä bussit Vuosaaresta olisi epäekologisempi vaihtoehto ja hän kannattaa vesibussipalveluita.
 - *Yhtenä ajatuksena on, että vesibussit palvelevat matkustajaliikennettä, kuten Hampurissa esimerkiksi. Osa Hernesaareen saapuvista risteilijöistä lähtee suoraan Porvooseen vesiteitse, kaikki 2000 matkustajaa eivät poistu laivasta, mikä on tietysti matkailuelinkeinolle harmillista. Nyt esitellyissä kuvissa on esimerkkinä pahin mahdollinen tilanne, jossa laivat ovat mahdollisimman suuria. Nykyinen tilanne satamassa on erilainen.*



- Mitä jos Jätkäsaaren ja Hernesaaren asujaimisto päättävät lähteä pikkuautolla itään päin, mitä kautta he ajavat?
 - *Kaupungissa autoilijat saavat kulkea miten haluavat, mutta uusien asuinalueiden suunnittelussa panostetaan julkisen liikenteen toimivuuteen. Ennusteen mukaan pääsuunnat kulkevat Eiranrannan ja Merisatamanrannan kautta, myös Telakkakadun kautta.*
- Olisiko Bulevardia tai Uudenmaankatua pitkin selvin reitti, vai suljetaanko ne?
 - *Mitään katuja ei suljeta, ei uusia kielloja tule. Kadut suunnitellaan katuhierarkian avulla jakaen ne esimerkiksi pääkatuihin ja kokoojakatuihin.*
- Tehdaankadulla on kouluja ja se on nupukiveä, ei ole ainoana väylänä hyvä asia. Onko keskustatunneli liitetty tähän suunnitelmaan?
 - *Kaupunkisuunnitteluvirastossa on selvitetty, että noin 7000 autoilijaa Hernesaaresta, Ruoholahdesta ja Jätkäsaaresta käyttäisi keskustatunnelia, jos se rakennettisiin. Mutta sen toteutumisesta ei tällä hetkellä tiedetä mitään. Kyllä tuleva liikenne hajautuu nykyiseen verkkoon.*
- Merikadulle on merkitty kuvaan 11 000 ajoneuvoa/vrk, mihin 4000 häviää verrattuna ennusteeseen?
 - *Ennustekuvassa on laskettu isompia kokonaisuuksia, koko Helsinginniemen osalta.*
- Asukkaan mielestä Merisatamanranta ei olisi toimiva pääväylä, sillä se on jo nyt kesäisin tukossa. Itse asiassa nyt pitäisi kesäisin kieltää autoilu, tuleva liikenne tulee viimeistään rikkomaan rannan. Miksei väylä voisi kulkea Merikatua pitkin?
 - *Aiemmin laaditussa Eiranrannan suunnitelmassa on jo valittu rantakatu pääväyläksi. Verkkoa on mietitty paljon, mutta vaihtoehdot ovat vähissä. Ihmiset menevät mistä kulloinkin parhaiten pääsee.*
- Mitä jos ei käytetä Telakkakatua pääkatuna vaan vedettäisiin se kulkemaan eri reittiä sinne, missä ei vielä ole mitään.
 - *Hernesaari on suunniteltu joukkoliikenteen varaan ja ratikka ei taivu Telakkakadulla.*
- Ullanlinna on kokonaisuudessaan asumista ja asuinkatuja, asukkaat toivovat rauhaa. Nyt näyttäisi, että liikenne purkautuu Ullanlinnan asuinkatujen läpi, myös bussiliikenne. Asukas ehdottaa, että Hernesaaren ja Jätkäsaaren liikenne ohjattaisiin tunnelia pitkin kaupungin läpi pohjoiseen.
 - *Tunneliratkaisu on poliittinen ratkaisu, jota ei ole vielä löytynyt, keskustatunnelihanke on jäissä tällä hetkellä.*
- Miten 4600 asukasta on kuviteltu mahtuvan alueelle? Hernesaari on pitkän eteläisen liikenneverkoston kärjessä, väkimäärää tulee ehdottomasti pienentää. Asukkaat haluavat kärkeen ison puiston korvikkeeksi Kaivopuistolle
 - *Suunniteltu rantapuisto on 70 m leveä. Raitiovaunuyhteys mahdollistaa sen, ettei autolla tarvitsisi kulkea.*



- Voiko vanhan junaradan pohjia puistossa ottaa raidekäyttöön?
 - *Ei semmoisenaan voi ottaa käyttöön, tosin tila olisi sopiva. Asemakaavassa puiston kohdalla ei ole raidevarausta.*
- Asukkaan mielestä käyty keskustelu liikennemääristä on perusteltua ja pyytää uutta suunnitelmaa. Toimintoja, palveluja ja asukkaita on paljon, hän ei toivo kokoojakatua paikkaan, jossa koko etelä-Helsinki ulkoilee. Ei purjehdustoiminta valitettavasti tapahdu raitiovaunulla. Asukas toivoo suunnitelmasta enemmän läpileikkauskuvia.
 - *Telakkakadusta tehdään pääväylä, katua levennetään, jotta se voi toimia pää-ulosajoreittinä autoille.*
 - *Rakentaminen ei tule olemaan korkeampaan kuin nykyiset telakkahallit. Maisema kyllä tulee muuttumaan.*
- Asukas huomauttaa, että uuden asuinalueen liikenne tulisi suunnitella nykyasetelman pohjalta, ei aiempien vuosikymmenten (Eiranranta).

Muita esiin tulleita asioita

- Mitä käyttöä osayleiskaava-alueelle jääville viljasiiloille on suunniteltu?
 - *Paikalla ei ole rakennussuojelun asiantuntijaa, mutta on tiedossa että museoväki haluaa suojella siilot. Kokonsa puolesta niille on vaikea keksiä uusiokäyttöä, ideoita otetaan vastaan.*
- Ehdotus on menossa valtuustoon 2011. Milloin alue on kokonaisuudessaan valmis?
 - *Alueella voimassa olevassa yleiskaavassa 2002 Hernesaari on määritetty työpaikka-alueeksi sekä pieniä osia on varattu puistoalueeksi sekä hallinnon ja julkisten palvelujen alueeksi. Asumiskäyttö ei ole yleiskaavan 2002 mukainen, joten osayleiskaavan laadinta alueelle on tarpeen, myös risteilijäalukset ja helikopterikenttä vaativat osayleiskaavan. Osayleiskaava ohjaa asemakaavoitusta, käytännössä pohjoisia alueita ja satamaa voisi alkaa kaavoittamaan vuonna 2010, tämän jälkeen asemakaavaehdotuksen on saatava lainvoima eli todennäköisesti rakentaminen alkaa aikaisintaan vuonna 2015.*
- Asukas tiedustelee, onko suunnittelijoiden mielestä tilaisuudessa tullut yhtään varteen otettavaa ideaa?
 - *Suunnittelijat kuuntelevat asukkaita, mutta ratkaisuja on vaikea löytää. Suunnittelu-työtä on tehty jo viisi vuotta, ideointivaihe on jo mennyt ja muutoksia suunnitelmaan on tehty, esimerkiksi täyttöjä on vähennetty. Tilaisuudesta suodattava asukkaiden palaute menee poliitikoille kaupunkisuunnittelulautakuntaan.*
- Asukkaan mielestä nyt on kohtuullista käydä keskustelua kalliista hankkeista, purjehduskeskuksen kustannukset eivät tule Hernesaaren satamasta pelkästään.
 - *Risteilijälaituri lienee suurin menoerä.*
- Asukkaan mielestä keskustelu heijastaa perimmäistä ongelmaa eli lukemattomia toimintoja pienellä alueella.



- Asukkaan mielestä on hienoa, että on kanavia, kaupunki avautuu uudella tavalla. Hän toivoo valaistukseen huomiota.
- Mikä osa rannoista on avointa rantaa?
 - *Kartalle piirretyt viivat laivan vieressä kuvaavat aidattua satama-aluetta. Siihen tosin voisi tehdä kävelysillan yli. Hernesaaren päähän jää avoin kohta, josta voi ihaila merta.*
- Telakka-alue on jätetty suunnitelmassa sivuun, miksei pureta pois?
 - *Telakka jatkaa toimintaansa niin kauan kuin vuokra-sopimusta muutetaan. Nyt telakalla on hiljaisen oloista, katsotaan miten tilanne kehittyy.*
- Asukas ei tunne ketään joka puoltaisi suunnitelmaa. Hän listasi asioita, jotka ovat tärkeitä asukkaille:
 - ei risteilijää suunniteltuun kohtaan, vaan Jätkäsaaren puoli tulisi avata suunnittelulle
 - helikopterikenttä on epäloogisessa paikassa
 - suunnitelmassa unohdettu asukkaat eteläisessä Helsingissä
 - puisto on ansio
 - talomuri on valtava ja umpinainen, peittää valon
 - ehdoton ei korkeille taloille, ei pilvenpiirtäjiä
 - ei Hernesaarta yhtään enää leveämmäksi maantäytöillä
 - risteilyalusten liikenne Vuosaareen hyvä idea, olemassa oleva moderni satamalogistiikka ja sieltä tulee metro keskustaan.
- *Täyttöjä tulee Hernesaareen, mutta merta myös palautetaan joissakin kohdin, eli kokonaisuudessaan Hernesaari ei leveene juurikaan. Copterline ei rakenna helikopterikenttää, vaan siitä vastaa Heliport, se on kaupungin hanke. Samoin laivaliikenne vastaa Helsingin satama. Helikopterikentästä voi tulla myös pienempi, jos se toimii tulevaisuudessa vain viranomaiskenttänä. Sijainti perustuu pitkälti lentosektoreihin.*
- Satama-allas on valtava suunnitelmassa.
 - *Allas on iso. Kopterikenttä on noin hehtaarin kokoinen ja se edellyttää 300 metrin säteen. Laiturin pituus on 400 m ja leveys noin 50m.*
- Olisiko karttoihin mahdollista piirtää mittakaava, jotta voisi verrata suunnitelmia jo olemassa olevaan?
 - *Mittakaava ja pohjoisnuoli lisätään karttoihin. Viraston tuottamassa materiaalissa pohjoinen on aina sivun yläreunan mukainen.*
- Asukas kokee, että kantaa ottaminen on asukkaille vaikeaa, koska suunnitelmat eivät mene samanaikaisesti, tuntuu että asukkaat ovat väärässä paikassa väärään aikaan.
 - *Kannanottoja käsittelee kaupunkisuunnittelulautakunta, suunnittelija kehottaa asukkaita olemaan aktiivisia ja jättämään mielipiteitä suunnitelmasta.*

HERNESAAREN OSAYLEISKAAVA

Suunnitteluohjelma ja maankäyttökaavio

Keskustelutilaisuus

Aika: ti 26.02.2008 klo 18.00-20.00

Paikka: Eiran aikuislukio, Laivurinkatu 3

Läsnä: Matti Kaijansinkko projektipäällikkö
Jari Huhtaniemi arkkitehti
Kaisa Lahti liikennesuunnittelija
Juha-Pekka Turunen vuorovaikutussuunnittelija (pj.)
Peppi Sala-Sorsimo vuorovaikutussuunnittelija (siht.)

n. 70 henkilöä

Tilaisuuden kulku:

Puheenjohtajana toiminut Juha-Pekka Turunen avasi tilaisuuden sekä esitteli kaupungin edustajat, illan ohjelman ja suunnitteluprosessin aikatauluineen. Turunen kertasi edellisissä keskusteluissa esille tulleet pääkohdat.

Matti Kaijansinkko esitteli lyhyesti Hernesaaren historiaa ja nykyisiä toimintoja. Kaijansinkko kertoi suunnittelun etenemisestä ja perusteli maankäyttökaavion mukaiset toiminnot ja niiden sijoittumisen.

Muistioon on kirjattu tilaisuudessa esitetyt puheenvuorot ja kysymykset, muttei annettu vastauksia.

Keskustelu teemoittain jäseneltynä:

Suunnittelutavoitteet ja yleistä

- Mietin erilaisia tavoitteita suunnitelmien suhteen. Mitkä ovat muut tavoitteet helikopterikentän lisäksi? Kuuluuko tavoitteisiin viheralueet, jossa on virkistyskäyttöä vai painotetaanko suunnittelussa keinotteluun ja mammonaan? Tavoitteet pitäisi olla selvemmät jotta voitaisiin keskustella avoimesti. Meidän, asukkaiden, tavoitteet on rauhoittaa aluetta. Emme halua keinottelijointa ja korkeita rakennuksia, koska liikenteen häiriöt kasvavat ja melu leviää ympäristöön. Mitkä ovat suunnittelutavoitteet ja ketä palvelette?
- Helsingillä on kova paine rakentaa koko ajan lisää mutta olemassa olevien asukkaiden oloja ei voida sen kustannuksella huonontaa. Suuri uloke merellä on huono suunnittelu- ja asuntoalueena, koska ilmasto on epäedullinen. Tuuli on meren rannalla kova ja raaka ja vesi nousee normaalistikin puoli metriä. Kun ilmasto lämpenee, tulee varautua vielä suurempiin veden pinnan nousuihin. Epärealistinen uloke on kustannuksiltaan suuri, täyttäminen ei ole halpaa syviin vesiin. Täytöissä tarvitaan ympäristölupa. Kaupungin tulisi tyytyä olemassa oleviin rantoihin ja täyttäminen tulisi lopettaa kokonaan. Hernesaarelle tulisi osoittaa vähemmän asumusta ja enemmän viheralueita. Nämä ovat viimeisiä mahdollisuuksia säilyttää rantoja ja virkistysalueita.
- Olemme kiitollisia, kun olette miettineet niin hyvin asioita. Teidän on pakko palvella kaupunkia. Kaupunki tässä tienaa. Meillä asukkailla ei ole mitään ris-

teilijäaluksia vastaan mutta ihmisvyöry pitäisi estää. Hernesaari huonoa maata rakentaa. Koko etelä Helsingin charmi häviää, jos kaikki rakennetaan täyteen. Kyllä se saattaa miellyttää ulkomaalaisia mutta ei stadilaisia. Teidän pitäisi pyrkiä siihen, että Hernesaari säilyisi virkistysalueina. Ei, piru vieköön, ole pakko rakentaa!

- Tämähän on suoraa jatkoa Koivusaaren rakentamiselle. Koivusaareen rakennetaan asuntoja ja veneilypalvelut joudutaan siirtämään pois. Nyt ne halutaan tänne Hernesaareen. Annetaan veneilypalvelujen olla vaan Lauttasaaressa. Emme halua Hernesaaresta toista Lauttasarta.
- Toiminnallinen kaavio on erittäin hyvä ja pienellä justerauksella vieläkin parempi.
- Helsinki on poikkeuksellisen hieno paikka. Meillä' on vanha rakennuskanta jota matkailijat hakevat tänne tullessaan. Kulttuuriympäristöä ei saa pilata. Kaupunkilaisilla pitää olla myös mahdollista sanoa, että jokin suunnittelu ei ole järkevää. Kunnallisvaalit ovat tulossa ja tämä rakentamiskysymys on sen yhteydessä ratkaistava.
- Helinillä ja Arkin ehdotuksissa oli esitetty kanavia. Lisäksi oli puhetta että kanavalla voisi palauttaa historiallisen vanhan rantaviivan ja Hernesaaresta tehtäisiin saari. Kaikki attraktiiviset asiat kuten risteilyliikenne ja ulkoilu ovat kesällä attraktiivisia mutta talvella tuuli on kovaa ja rannat tyhjiä. Itäranta on iltaisin varjoisa mutta kyljen kenttien kautta tulee valoa.
- Suunnitelma on aika hieno. On outoa, että puhutaan keinottelusta vaikka kaupunki omistaa maat. Sipoossa taas on maanomistus yksityisellä pohjalla, siellä ne keinotteluorgiat alkavat.
- Useimmat tässä tilaisuudessa ovat sitä mieltä, että Hernesaareen tulisi suunnitella vähemmän rakentamista.
- Olin mukana Asukasyhteistyö2:n kanssa suunnittelemassa ja työtä ei jostain syystä esitelty tässä ollenkaan. Ihmettelen hiukan. Helikopterikentän melu leviää meren yli koko asukasalueelle. Risteilyalus voisi sijaita muuallakin ja Arkin ehdotuksessa esitetty satamakoura sijaitsee nykyisellä täytöllä. Selvää ristiriitaa on siinä, miksi kentän olisi oltava juuri täällä. Valtionlaitokset tarvitsevat sen paikan mutta toisaalta matkustusliikenne käyttää sitä kenttää...? Rakentamisen tulisi olla korkeampaa ja tiiviimpää jotta saadaan suuret virkistysalueet. Risteilylaivat Jätkäsaaren kärkeen.
- Minulla olisi absurdi kommentti. Heittäisi koko höskän toisinpäin. Satama alue, joka on jäämässä ja sen telakkarakennus tulisi purkaa maan tasalle ja rakentaa uusi Hernesaaren eteläkärkeen, johon keskittyisi kaikki meluista toiminta, kopterit ja muut. Keskiosa olisi puistoaluetta ja pohjoisreunaan sijoitettaisiin tyylikkäitä uusia rakennuksia.
- Suuruudenhulluus, keinottelu ja ahneus. Poliitikot vetävät meitä narussa.

Helikopterikenttä

- Onko helikopterikenttä pakko sijoittaa Hernesaareen? Se sanelee paljon muiden toimintojen sijoittumista. Kuka määrää että kenttä on välttämätön Hernesaareessa? Voisiko sillä olla vaihtoehtoja sijoituspaikkaa?
- Helsingin eteläosaa hallitsee merenranta ja kaivopuisto. Kaikki helsinkiläiset tulevat rantaan, joka on ainutlaatuista ympäristöä. Helikopterikentästä aiheutuva meluhaitta tulee olemaan hirveä ja se häiritsee kaikkia näitä ihmisiä, jot-

ka ovat tulleet virkistymään. Kenttä tulisi sijoittaa muualle, missä melu kestä-
tään paremmin. Ei missään nimessä keskelle merta. Hyvällä tahdolla var-
maan löytyy parempi sijoitus.

- Voisiko helikopterikenttä sijaita Santahaminassa? Vuosaaressa?
- Turhaan tässä tilaisuudessa veivataan helikopteriasiaa liikaa. Minua itseäni on kuljetettu helikopterilla onnettomuudesta ja tiedän että kentät ovat tarpeel-
lisia. Helsingissä täytyy olla siis hyvät yhteydet ja palvelut onnettomuustilan-
teissa.
- Helikopterialueen sijoittaminen keskellä merta on täysin ääliöistä. Pudote-
taan alueen asukasmäärää jolloin asuntoalueet sijoittuvat lähemmäs tyvää.
Kukaan ei ole vaatinut 180 tk-m2. Tavoitteista ei ole puhuttu politiikkojen ja
asukkaiden kanssa jotta konsensus olisi saavutettu. Hernesaaren ranta on
suuressa virkistyskäytössä jo nyt ja helikopterikenttä pilaisi kaiken. Kentälle
on pakko löytää toinen paikka. Kerrosalatavoitteita ei ole lyöty vielä lukkoon -
luopukaa niistä. Pohjoisessa ei ole merenrantaa, sijoittakaa kenttä mieluum-
min sinne.
- Voisiko helikopterikenttä sijaita Hernesaaren läntisessä kulmassa?
- Kopteri on nopea vempain ja kenttä voi sijaita kauempanakin.
- Mihin te suunnittelijat sijoittaisitte helikopterikentän? Tiedän, että keskustaan
on pakko saada kenttä yritystoiminnankin takia ja että sijainti tulee olla lähel-
lä risteilyaluksia.
- Kenttä vain läntiseen kulmaan jos on pakko rakentaa. Mutta pysäytetään into
rakentaa. Kaikkein arvokkain ranta on suojeltava. Koko Hernesaari on suun-
niteltava viheralueeksi!
- Voiko Jätkäsaaren melualueutta tutkia kentän sijoituspaikaksi?
- Hernesaari on kentän paikkana toimiva ja Helsinkiin on pakko rakentaa heli-
kopterikenttä. Risteilyliikennettä varten tarvitaan kopteri ja myös vesibussilai-
turi. Näillä toimenpiteillä saadaan vähennettyä liikennettä kantakaupungista.
- Korjaisin väärinkäsityksen siitä, ettei helikopterikenttä ole ainoastaan Tallin-
nan liikennettä varten vaan liikennöintiä on suunniteltu myös muualle. Hel-
singin rauha on uhattuna, kun liikenne kasvaa ja kohteet lisääntyvät. Kor-
viahuumaava melu leviää etelä Helsinkiin, kun kopterikootkin kasvavat.
- Voisiko helikopterikentän sijoittaa enemmän idän suuntaan hyvien metroyh-
teyksien ja moottoriväylien varteen, tai vaikka länteen sitten. Idässä olisi vielä
tilaa ennen kuin se rakennetaan täyteen.
- Kenttä tulisi sijoittaa eteläkärkeen. Voisiko kentän lähelle rakentaa kahvilan
ja muita julkisia tiloja ja sen taakse puistoa.

Asuntoalueet

- Viimeinen, eteläisin asuntoryhmä tulisi silloin poistaa jotta melu pysyisi mää-
rysten mukaisissa rajoissa.
- Merikadulle pistotaloja tulee kuitenkin.
- Koffin korttelissa on uusia taloja ja kun Hietalahdessa nousi vesi, niin se
nousi melkein autotallien lattiakorkeudelle. Hernesaareen tulee kauhean nä-
köisiä taloja, jos 2 alinta kerrosta on pelkästään autopaikkoja

- Olisi todella järkevää, että viimeinen pallura poistettaisiin jotta helikopterikenttä saataisiin lähemmäksi. Tuleeko Hernesaareen Eiranranta-tyylistä rakentamista?
- 180 tk-m2 on selvästi liikaa ja ahnetta kaupunkisuunnittelua. Eiranranta on ahneen kaupunkisuunnittelun monumentti kauniissa rannassa. Jopa sen nimi varastettiin nimi Eirasta. Ideologiaa ei saa toistaa Hernesaaressa!
- Periaatteessa kyläajattelu on hyvä. Jokaisen kylän pitäisi olla omanlaisensa ja jokaisella tulisi olla oma ilmeensä, ettei tulisi liikaa sellaista toisintoa, mikä on nykyisessä asuntotuotannossa havaittavissa. Toivoisin enemmän kaupunkimaisia kyliä, ei kuten Ruoholahti, jossa ei ole riittävästi kivijalkakauppoja. Niitä toivoisin lisää, eikä pelkästään marketteja.
- Kaavalla on paljonkin mahdollisuuksia määrätä rakennusten ulkomuotoa. Esim. USA:ssa määrättiin, että jokainen talo on oltava erilainen, kun taas Vuosaaressa että kaikki talot ovat valkoisia ja ovet mustia. Vuosaari on kauheaa aluetta. Talojen pitäisi olla Hernesaaressa erimuotoisia ja eri materiaaleista.
- Minkä ihmeen takia 12 kerroksisille laivoille on rakennettu pysyvät paikat. Miksi talot madaltuvat etelään päin eikä toisinpäin? Onko ratkaisu maisemallinen kysymys?
- Olisi hyvä juttu, jos Eiranrannan talot olisivat alueen korkeimmat ja niiden viereen sijoittuisivat Hernesaaren korkeimmat talot. Ehdotan kompaktia rakentamista sinne, missä on jo rakentamista ja muualle lisää viheraluetta. Rantojen tulisi olla vaihtelevia. Rakennuksiin toivoisin hyviä värejä ja pintoja, ei Munkkisaari-tyyliä.
- KSV:n toteutus on loistavaa työtä. Nyt jo on havaittavissa paluumuuttoa etelä Helsinkiin ja lisää asuntoja tarvitaan. Kivalta tuntuu, että tulee eri toimintamalleja. Korkeimmat rakennukset eivät saisi ylettyä yli viljasiilojen. Helsingin on sellainen kokonaisuus mereltä katsottuna, että kirjontornit erottuvat muun rakennusmassan jäädessä matalammaksi. Pilvenpiirtäjät eivät kuulu stadiin.
- Haluan mahdollisimman matalaa rakentamista.
- Kuinka isoja ovat risteilylaivat? Ja kuinka korkeita ovat rakennukset? Tuleeko klaustrofobisia tunteita?

Liikenne

- Kysyisin liikennejärjestelyistä. Kaikissa suunnitelmissa on esitetty keskeinen liikenneväylä, bulevardi. Miten liikenne on ajateltu hoitaa? Miten yleisten alueiden pysäköinti on järjestetty? Voisiko raitiovaunu käyttää samaa reittiä kuin se on aikoinaan kulkenut? Entä voisiko raitiovaunu kulkea Tehtaankatua Hernesaareen?
- Purjehdus ja venekeskus ovat olleet suunnitelman kriteereinä. Olen satavarma, että miljoonaveneen omistajat eivät tule raitiovaunulla pienvenesatamaan. Mihin pysäköintialueet sijoitetaan ja minne laitatte veneet talvisäilytykseen?

Vesiliikenne

- Kuulosti hyvältä käyttää risteilylaitureita purjeveneiden talvitelakointiin. Täten saataisiin ratkaistua saariseurojen nykyiset säilytysongelmat. Kokonaissuunnitelma on kuitenkin purjehtijoiden kannalta huono. Satama-allas on sijoitettu

keskelle risteilyliikennettä. Ehdotan että helikopterikenttää siirretään luoteeseen päin ja risteilijäpaikka siirtyisi sen kaakkoisnurkkaan. Tällöin veneilykeskus avautuisi toiselle puolelle ja 60 asteen näkymä kasvaisi 80 asteeseen. Näin näköalat saataisiin avautumaan. Risteilyalusten maatukikohdat siirtyisivät itäpuolelle ja huviveneliikenne ei sotkisi risteilijäliikennettä.

- Veneilyasioista vielä. Minulla on oma vene mutta sen säilytän sitä Itä-Helsingissä, koska Merisatamasta ei löydy parkkipaikkaa. Autopaikkojen vähyys on ongelmallista niille, joilla on vene. Aina on tavaraa jota tarvitsee kuljettaa autolla veneelle. Hernesaaren pienvenekilpailut ovat mahdollisia ja merellisyyttä voi tukea mutta pysäköinti tulee olemaan ongelma. Lisäksi voi olla vaarallista, jos pienveneet ja risteilijät törmäilevät.
- Onko Arkin ehdotuksessa esitettyä satamamallin toteutusmahdollisuuksia tutkittu?
- Tallinkin Saksan liikenne on siirtymässä Vuosaareen. Mitä liikennettä tulee tilalle Hernesaareen?
- Miksi pienvenesatama ei voisi sijaita niemen itäpuolella? Jos satama-allas on sisäänvedetty, niin näkymä ei kärsisi. Voisiko asuntotuotantoa pienentää 1/3 jolloin pienvenesatama voisi olla sisäänvedettynä itäpuolella ja helikopterikenttää saadaan lähemmäksi?
- Kuuluisa satamakouran voisi avata itäpuolelle - ajatus tuntuu aika hyvältä. Ja violetti pallo siirtyisi pohjoisemmaksi suurin piirtein eteläisimpien keltaisten palluroiden väliin.

Viheralueet, merenranta ja virkistys

- Suunnitelmakuva on sikäli väärin, kun ette näytä koko kantakaupunkia samassa kuvassa. Pohjoisempana on paljon enemmän tilaa. Hernesaari tarvitaan eteläisen Helsingin virkistysalueeksi ja 90 asteen näkymäkulma merelle on minimi, samoin tulisi olla avoimet näkymät länteen ja luoteeseen. Hernesaaren rakennettu niemi tulisi kääntyä enemmän kohti länttä ja merimaisen avautumista tulisi varjella kuin silmäterää.
- Silloin kun 100 vuotta sitten kaivopuistoa rakennettiin, asukasmäärä oli hyvin pieni. Nyt se on toista. Kaivopuistosta Hernesaaren kärkeen voisi jatkaa puistoalue, joka olisi asukkaiden käytettävissä. 23 000 alueen asukasta käyttää näitä puistoalueita. Massatapahtumien yhteydessä saattaa Kaivopuistoon tulla 50-70000 lisää kävijöitä. Maksimaalinen maan käyttäminen rakentamiselle on virheellistä. Väljyys on säilytettävä. Meren rantaa käyttävät virkistymiseen kaikki helsinkiläiset, myös pohjoisesta tulevat. Tämä on koko kaupungin rantaa! Ristelymatkustajia on ainoastaan 2000 kesäpäivässä. Meitä asukkaita on yli 23 000 joka ikinen päivä.
- Kanavan muoto mietityttää. Kanavien vesi on aina likaista. Miksi niitä pitää rakentaa merialueille. Kanava kerää lian merestä eikä vesi vaihdu. Täyttöjen myötä lahdet syvenevät ja ne ovat likaisia kun niemet pitenevät ja vesi ei vaihdu.
- Espoossa on pyritty siihen, että voidaan kulkea rantoja pitkin, omarantaisuus tuhoaa tämän ajatuksen.
- Risteilijät käyvät dieselillä ja koko Etelä-Helsinki haisee. Kuinka me siellä enää hengitetään?

Palvelut

- Olisin kysynyt palveluista. Onko Hernesaareen ajateltu seniorikansalaisten aktiviteetteja? Tuleeko siitä monimuotoinen kaupunginosa, jossa asukkaiksi ei olisi ajateltu vain yhtä ikäryhmää?
- Tämä on Tuomiokirkkoseurakunnan aluetta. Onko Hernesaareen tulossa kirkollisia palveluita?

Muuta

- Onko teillä lisää karttoja? Jos ei, niin saisiko lisää valoa ja vähemmän tuuletusta.
- Kysyisin Hernesaaren hiekkakasasta eli paikallisten kutsumasta Himalayasta. Kasa on laitton ja lainvastainen. Ensin puhuttiin, että sitä tarvitaan rakentamiseen ja täyttöihin ja nyt siihen on osoitettu asutusta. Onkohan tämä yhteensattumaa vai suunniteltu juttu? Ensin kasoja tehdään laittomina ja sitten ne siihen jäävät. Eikö kasaa voisi ottaa pois ja helikopterikenttä sijoittaa muualle?
- Tuleeko asunnot hiekkakasan päälle? Siinähan pitäisi olla nyt vettä.
- Jos suunnitelmat toteutuvat ja työt alkavat vuonna 2013, niin kuinka pitkään alue olisi rakennustyömaana?

Yhteenveto kaupunginsuunnitteluviraston keskustelupalstalla käydystä keskustelusta

"Hernesaari versoa – ota kantaa!"

Keskustelun ajankohta 18.9 – 21.10.2007

Keskustelupaikka toimi kaupunginsuunnittelun verkkosivut osoitteessa

www.hel2.fi/ksv/hernesaari. Keskustelussa julkaistiin kaikki saapuneet viestit, yhteensä 133. Osa viesteistä oli lyhyitä tekstiviestin omaisia kommentteja, osa perusteellisia pitkiä pohdintoja.

Keskustelun taustaa

Hernesaaren osayleiskaava alue vapautuu telakkakäytöstä v. 2012. Tälle alueelle tutkitaan asumista ja muita kaupunkitoimintoja. Osayleiskaavan suunnittelu käynnistyi vuoden 2006 aikana. Vuonna 2007 kaupunginsuunnitteluvirasto käynnisti julkisen keskustelun alueesta, tuottamalla ideasuunnitelmat keskustelun pohjaksi. Osayleiskaavaluonnos tulee avoimesti kaikkien kiinnostuneiden arvioitavaksi vuonna 2008.

Helsingin kantakaupungin lounaisrantojen yli 200 hehtaarin maa-alueiden suunnittelua hoitaa kaupunkisuunnitteluvirastossa Länsisatama-projekti. Suunnittelun ja toteutuksen koordinoinnista vastaa Kaupunginkanslian Ruoholahden aluerakentamisprojekti. Projektialueeseen kuuluvat 1990-luvulla rakennettu Ruoholahden asuin- ja työpaikka-alue, Jätkäsaaren tavara- ja matkustajasatamakäytössä oleva alue sekä Munkkisaaren ja Hernesaaren alueet. Länsisataman alue tulee parin vuosikymmenen kuluttua olemaan noin 22 000 asukkaan merellinen kaupunginosa.

Keskustelun taustapuheenvuorona olivat

Kaupunkisuunnitteluviraston tuottamat ideasuunnitelmat. Suunnitelmia ovat tehneet arkkitehti-toimistot Anttila & Rusanen, Brunow & Maunula sekä Helin & Co yhteistyökumppaneineen sekä naapuruston asukkaat ja lasten ja nuorten arkkitehtuurikoulu Arkin oppilaat. Tavoitteena oli monipuolinen keskustelu esitetyistä suunnitelmista, sekä saada lisää hyviä ehdotuksia. Kyse ei ollut kilpailusta, jossa valitaan paras ehdotus, vaan keskustelun avaamisesta ja herättämisestä.

Ideasuunnitelmat ovat olleet nähtävillä:

- kaupunkisuunnitteluvirastossa 19.9. – 19.10.
- Merisatamassa Cafe Caruselissa 20.9. – 8.10.
- Sanomatalon käytävägalleriassa 8. – 21.10.
- internetissä osoitteessa www.hel2.fi/ksv/hernesaari

Keskusteluun on voinut osallistua myös ti 25.9.2007 pidetyssä keskustelutilaisuudessa kaupunkisuunnitteluviraston auditoriossa tai lähettämällä näkemyksensä kirjeitse kaupunginsuunnitteluvirastoon

Keskusteluun johdattava kysymykset:

Keskusteluun ei ollut varsinaisia kysymyksiä, vaan kaupunkisuunnitteluviraston verkkosivuilla oli mahdollisimman väljä kutsu keskusteluun.

Nyt on aika käynnistää keskustelu Hernesaaren tulevaisuudesta. Suurin osa telakka-alueen jo nyt muussa käytössä olevista rakennuksista puretaan vuoteen 2012 mennessä. Louhevuoret, teollisuushallit ja varikot siirtyvät, mutta miten hyödynnetään alue, jossa voi nauttia aavan meren kauneudesta sekä kokea ainutlaatuisella tavalla myrskyt kaikessa voimassaan?

Mikä ideasuunnitelmissa on hyvää, mikä huonoa – mitä puuttuu?

Mitä mieltä keskustelijat olivat?

Keskustelussa nousi esiin näkemys ainutlaatuisesta mahdollisuudesta rakentaa uusi merellinen kaupunginosa. Keskustelu oli hyvin moniulotteista ja toisistaan poikkeavia näkemyksiä esitettiin runsaasti. Mitään yhtä yhtenäistä näkemystä Hernesaaren tulevaisuudesta ei keskustelussa esiintynyt. Mutta muutamasta asiasta keskustelijat tuntuivat olevan yhtä mieltä. Ensinnä, rannat täytyy kaavoittaa julkiseksi tilaksi, erityisesti itäranta näyttäytyi puheenvuoroissa luontevana jatkona Kaivopuiston rantabulevardille/puistolle ja siten kaikkien kaupunkilaisten yhteisenä ikkuna ainutlaatuiseen horisonttinäkymään. Toiseksi, hyvät julkiset liikenneyhteydet Hernesaareen olivat keskustelijoiden puheenvuoroissa itsestäänselvyys.

Keskustelupuheenvuoroissa esiintyivät tietyt teemat, joista esitettiin erilaisia mielipiteitä. Näistä alla tarkemmin.

Keskustelussa nousivat esille erityisesti seuraavat teemat:

Kaupunkikuva

Kaupunkikuva herätti eniten keskustelua. Kuinka tiivistä, korkeaa tai matalaa, rakennetaanko umpikortteleita vai pistetaloja, puhuttiin julkisivuista, wow-rakennuksista ja pilvenpiirtäjistä. Ja tietenkin siitä, ketkä osaavat suunnitella upean Hernesaaren? Käytetäänkö ulkomaalaisia "tähtiarkkitehteja" vai luotetaanko suomalaisiin arkkitehteihin.

Useat keskustelijat näkivät Hernesaaren kiinteänä osana kantakaupunkia, joten rakentamisen tehokkuudeltaan pitäisi olla samaa luokkaa kuin kantakaupungissa. Tiivis kaupunki oli usean keskustelijan puheenvuoroissa myös ekologinen vaihtoehto. Keskustelussa esitettiin kuitenkin eriäviä näkemyksiä rakennusten korkeudesta, tiivistä kaupunkikuvaa katsottiin voivan luoda niin korkealla kuin matalalla rakentamisella.

Puheenvuoroissa korostettiin elävää kaupunkikuvaa, kadun vilinää, joka tarjoaa jo itsessään elämyksiä. Kaupunkimaisuuden nähtiin muodostuvan kaduista, aukioista ja niitä rajaavista kortteleista. Tiivis ja kantakaupungin kanssa yhtä suuri rakennusmassa, antaisi alueelle mahdollisuuden muodostua urbaaniksi kaupunginosaksi. Lisäksi keskustelussa esitettiin näkemys tiiviin rakentamisen parantavan alueen suojaisuutta eli vähentävän tuulisuuden aiheuttamia haittoja.

"Mielestäni Hernesaaresta tulisi rakentaa samanlaista kantakaupunkia kuin Etu-Töölö ja Punavuori. Tiheitä, kauniisti koristeltuja kerrostaloja ja ennen kaikkea umpikortteleita! Umpikorttelit suojaavat merituulelta, ovat kivan näköisiä ja niiden sisälle saadaan rauhallisia asukaspuistoja, joissa lapset voivat rauhassa leikkiä liikenteen jäädessä ulkopuolelle kuten myös kutsumattomat ihmiset jäävät ulos. Asukkaat voivat kohdata toisiaan rauhallisessa ympäristössä sisäpihalla."

"Aito kaupunki alkaa kun umpikorttelialue alkaa. Hernesaaresta ei pitäisi tehdä lähiötä jossa talot ripoteltu tonteille. Korttelipiha toimiviksi ja korttelin koko voisi olla hieman isompi kuin kantakaupungissa, jolloin sisäpihalle saisi harrastetiloja."

Esitettiin puheenvuoroja myös toisenlaisesta näkökulmasta, jossa Hernesaari yhdistyy eneminkin Eiran ja Kaivopuiston huvilakaupunginosaan ja siten rakentaminen ei saisi olla yhtä tehokasta kuin kantakaupungissa.

"Helsingin eteläkärki muodostuu upeasta rantamaisemasta, jota ei saisi katkaista massiivisella tehorakentamisella. Lisäksi liikenne vain kasvaisi vähentäen alueen viihtyvyyttä. Esillä olleista suunnitelmista on kahdella arkkitehtitoimistolla ehdolla värikkäitä pientaloalueita Hernesaareen. Kumpikin olisi luonnollinen jatke rantamaisemalle, jonka muodostavat Kaivopuisto, sekä Ullanlinnan ja Eiran arvokkaat rakennukset."

Keskustelussa esitettiin myös puheenvuoroja, joissa alueen katsottiin sopivan parhaiten pelkäsi viheralueeksi. Keskustelussa nousi esiin myös alueen kulttuuriarvot ja mahdollisuus alueen ennallistamiseen.

"Hernesaari toimii parhaiten puistona jatkaen Kaivopuistosta alkavaa viheraluetta. Alueen maa-alueita ei pidä tuhлата asuinrakentamiseen. Alueesta on mahdollista rakentaa puustoltaan ja istutuksiltaan omaleimainen ja kiinnostava virkistytymispaikka, jonne olisi pääsy vain jalkaisin, pyörällä, julkisilla kulkuneuvoilla tai takseilla."

"Hernesaaren ympäristöperintöä ja Helsingin kulttuurihistoriaa palvelisi parhaiten ratkaisu, jossa alue palautetaan luonnontilaan. Alue on nyt kokonaan keinotekoisista täyttömaasta."

Keskustelussa pohdittiin myös sitä, mikä tekee jostain alueesta miellyttävän. Haettiin esimerkkejä hyvästä suunnittelusta niin ulkomailta kuin kotimaasta. Esimerkkinä hyvästä rakentamisesta mainittiin: *Turun Skanssi-niminen kaupunginosa, Skånessa Jakriborgin lähiö, joka on rakennettu keskiaikaisen kylän malliseksi, Kartanonkoski Vantaalla, Wienin Hunderwasserhaus ja Oslon Aker Bryggen.*

Monimuotoista, vaihtelevaa ja rikasta kaupunkikuvaa peräänkuulutettiin useissa viesteissä. Muotoja, värejä, yllätyksiä ja laadukkaita materiaaleja, jotta saataisiin luotua miellyttävää kaupunkiympäristöä. Keskusteluun nostettiin uudet asuinalueet, jotka on toteutettu vanhoja kaupunkikuvia mukaillen. Eräs keskustelija pohti, mikä tyyppiä jljitelmissä viehättää. Onko se epä-säännöllisyys, yllätyksellisyys, vapaamuotoisuus, "ahtaus", ihmisläheisyys ja pieni mittakaava. Näitä kaikkia kirjoittajan mielestä voisi käyttää Hernesaassa – "sortumatta silti harhaoppiseen formalistiseen retrokopiointiin." Koska merinäköalan järjestäminen jokaiseen asuntoon on mahdollisuus, on rakentamisen tarjottava riittävän kiinnostava ja miellyttävä näköala.

"On mietittävä olisiko syytä unohtaa tyyppilliset hehtaarit, jotka ammentavat rehellisesti tuulisina ja ankeina lähes ympäri vuoden. Lämmin henkiset talojen reunustamat piazzat voisivat toimia tällaisessa ympäristössä paremmin. Yleisestikin olisi ilo nähdä alue monipuolisena arkkitehtuurialueena kokonaisuutena jossa on mahdollista korkea rakentaminen, mutta jonka kyljessä esiintyy kodikasta yksi tai kaksi kerroksista kioskia täydennystilaa rakentamista ja jossa moderni ja vanha suomalainen/sekä kansainvälinen arkkitehtuuri lyövät kättä."

"Omasta mielestäni alue olisi viihtyisämpi jos talot olisivat pieniä ja käsittäisivät korkeintaan yhden rappukäytävän. Viereiset talot eivät myöskään saisi olla samanlaisia vaan värien ja materiaalien pitäisi vaihdella"

"Korttelit erikokoisiksi, korkeudet vaihteleviksi ja kaavaan määräys siitä että kahta samanlaista taloa ei saa vierekkäin rakentaa. Ei suuria tontteja eikä isoja kokonaisuuksia samalle rakennuttajalle - vaikka tämä sitten tulisi muka lopulta kalliimmaksi kuin yhden talomallin monistaminen."

Keskustelua käytiin myös siitä, pystytäänkö suunnittelulla ylipäättään luomaan rikasta kaupunkikuvaa. Kaupunki on muodostunut pitkän ajan saatossa ja siinä näkyy kerroksellisuus, jota ei uudessa kaupunginosassa voi olla. Eräs keskustelija huomautti kaupunginsuunnittelua sitovan nykyisin normit, jotka edellyttävät rakentamiselta monenlaisia tekijöitä. Näistä seuraa väistämättä samanlaista monotonista ympäristöä.

"Otsikolla: Hukkatilaa, keskeneräisyyttä ja suunnittelemattomuutta: Viime vuosikymmenten mielenkiintoisimpia paikkoja Helsingissä on oikeastaan olleet jotkut makasiinien, lepakon tai kaapelitehtaan tapaiset paikat, jotka oli alunperin tarkoitettu ihan toiseen käyttöön. Tarvitaan tilaa joka ei ole valmiiksi suunniteltu joltain normimukaista käyttöä varten."

Keskustelussa nousi esiin myös toive saada Hernesaaren tornitaloja, joissain viesteissä hyvin korkeatkin pilvenpiirtäjät katsottiin alueelle sopiviksi.

"Mielestäni hernaasaari kaipaa korkeita ja komeita pilvenpiirtäjiä, jotka toisivat Helsingille suurkaupungin ilmeen, ja olisi samalla portti Helsinkiin. Tornitaloista on sekin hyöty, että niihin mahtuu huomattavasti enemmän ihmisiä, kuin pieniin 5 kerroksisiin kerrostaloihin, joita löytyy keskustan joka kulmasta."

"Hernesaareen tulisi rakentaa 130-140 metrin torni, josta näkisi Tallinnaan rakennetun 130-140 metrisen tornin pistävän juuri horisontin ylle. (80km etäisyydellä laskettuna 130-140m rakennuksen pitäisi riittää)"

Korkeat tornitalot herättivät myös vastustusta.

"Korkea rakentaminen ei vastaa asukkaiden toiveita. Siksi sitä ei pidä lisätä."

"Torni voidaan korvata tehokkaasti rakennetuilla kortteleilla. Jos torneja halutaan, mieluummin suositaan ajatusta kokonaisista torniryhmistä (jotka sopivat tosin paremmin tulevaan Keski-Pasilaan) kuin yksittäisiä "hampaita"."

Muunneltavuus

Keskustelussa esitettiin puheenvuoroja kaupungista jatkuvan muutoksen tilana, jota ei suunnittelema saada valmiiksi. Kaavoituksella pitäisi pyrkiä varmistamaan jatkuvan muutoksen rajat ja mahdollisuudet, ja siten laadukas ympäristö. Tämän varmistamiseksi keskustelussa esitettiin yhdeksi mahdollisuudeksi rakennuskannan mahdollisimman suuri joustavuus.

"Kaavoituksen tehtävä olisi varmistaa alueelle syntyvän rakennuskannan joustavuus ja ne perusehdot, joilla syntyy toisaalta laatua, toisaalta edellytyksiä kestäväälle kehitykselle. Kaavoittaja ei voi puuttua etukäteen rakennusten yksityiskohtiin eikä niiden lopullisiin käyttötapoihin. Asukkaat tekevät sen."

"Arabianrannassahan on yritetty puolivalmistekerrostalojen tekemistä. Tämä olisi asukkaan kannalta joustava ja sopivasti toteuttuna tuloksena olisi myös elävää ulkoista ympäristöä. Rakennusliikkeet pystyvät tosin nykyisessä rajoitetun kilpailun tilanteessa tehokkaasti vesittämään kaikki uudet ajatukset, jotka uhkaavat niiden totuttuja ansaintamalleja. Hernesaaressa voisi vastaavan toteuttaa näennäisvaihtoehtojen (tammi- vai koivuparketti) ja täysin itse räätälöitävän (anarkistiset taitelija-asunnot) välillä. Ulkoseinät tehtäisiin valmiiksi mutta sisätilojen rakenteisiin voisi valita erilaisia teemoja."

Asuntorakentamisen sosiaalinen ulottuvuus

Keskustelussa otettiin kantaa siihen kenelle Hernesaari rakennetaan. Kysyttiin: onko ns. tavallisella veronmaksajalla mahdollisuutta muuttaa alueelle? Keskustelussa esitettiin näkemys siitä, että sosiaalisella asuntotuotannolla mahdollistetaan monipuolinen asukaskanta, ja siten pystytään luomaan urbaania kaupunkia. Esitettiin puheenvuoro iäkkäille henkilöille suunnatun asuntotuotannon puolesta.

"Ihan mitä tahansa hyvännäköistä rakentamista (hyvännäköinen = Kallahden, Meri-Rastilan, Kannelmäen ja Merihaan vastakoh- ta) kunhan siitä 3 %:ia varataan kaupungin vuokratämpiä ja asoiksi."

"Nykyään sosiaalisesti asuntotuotannoksi ymmärretään aravavuokra-asunnot. Nämä jaellaan arvalla niille, jotka ovat sosiaalisin perustein jonossa. Ns. tavallinen työssäkäyvä kaksilapsinen pariskunta ei kaupungin vuokra-asuntoa Helsingistä saa. Omaan- kaan ei toki ole näillä tuloilla ja neliöhinnoilla varaa. Emme halua mihinkään rivitaloon Espooseen, tai omakotitaloon Nurmijärvel- le vaan perheellemme juuri ja juuri riittävän kokoisen aivan tavallisen kaupunkilaiskerrostaloasunnon siedettävän matkan päästä työpaikoistamme, jotka ovat koko ajan kuitenkin sijainneet Helsingissä. Tiedämme että tämä ei ole mahdollista."

"Helsingin asukkaista hyvin suuri ja aina suureneva osa on iäkkäitä ihmisiä. Kun suunnitellaan uutta kaupunginosaa olisi tämä- kin otettava huomioon. Hernesaareen pitäisi saada talo, jossa varataan asuntoja iäkkäille ja vanhoille ihmisille"

"Kelluvat talot ovat hieno idea. Ne eivät saisi rajoittua ainoastaan varakkaille, vaan niihin pitäisi olla mahdollisuuksia myös muil- la eri tavoilla (esim. asumisoikeus)."

Liikenne

Hernesaaren alueellinen muoto eli kytkeytymistä kantakaupunkiin mietittiin joissain viesteissä, pystytäänkö alueelle turvaamaan riittävän sujuva liikkuminen, jotta alue voitaisiin kaavoittaa kantakaupunkimaisen tiiviisti. Hyvien julkisten liikenneyhteyksien katsottiin olevan olennainen osa alueen kehittämisen kannalta, niillä myös pystyttäisiin ehkäisemään yksityisliikenteen aiheuttamia ongelmia. Raitiovaunu esiintyi monien keskustelijoiden ehdotuksissa alueelle sopivana vaihtoehtona

Autoliikenteen ohjautuminen ja määrä alueella mietitytti. Hernesaaren liikenteen kokoojakadun sijainniksi ehdotettiin niin alueen länsipuolta kuin keskialuetta, josta liikenne voisi haarautua asuntoalueen pienemmille kaduille. Keskustelussa nostettiin esiin myös vaihtoehto, jossa liikenne siirrettäisiin rakennusten alle. Eli samantyyppistä ratkaisua kuin merihaassa, mutta toteutuk- sen täytyisi olla toisenlainen - laadukkaampi.

Koska on melko selvää, että alueen länsipuolelle ei vastakkaisen sataman vuoksi tule asuntoja, voisi autotien tehdä sille puolel- le. Autotieltä voisi mennä yksittäisiä kadunpätkiä parkkialueille/parkkitaloihin. Muuten sallittaisiin vain huoltoajo. Sitten vastak- kaiselle puolelle saarta voisi tehdä samansuuntaisen kevyenliikenteenväylän. Näin olisi lastenkin turvallista liikkua. Jos autotie on keskellä, se pitää ylittää. Tai sitten se pitäisi olla kokonaan kannen alla."

Autoliikenteen voisi ohjata kokonaan pois näkyvistä saaren keskelle. Joko tunneliin tai kannen alle. Asukkaiden liikenne parkki-paikoille ja mahdollisten liiketilojen huoltoliikenne haarautuisivat saaren keskellä piilossa kulkevan kadun kautta.

Liikenteessä erityisesti keskustelua herätti yksityisautoilu. Keskustelussa heitettiin ilmaan kysymys: voitaisiinko Hernesaaresta tehdä kokonaan autoton kaupunginosa?

"Hernesaari ja sen liikennejärjestelmä tulee suunnitella kevyen liikenteen ja julkisen liikenteen ehdoilla - siten että asukkaat ja virkistyskäyttäjät voivat olla aidosti autottomia. Autottomuus on mahdollista, mikäli se otetaan huomioon jo suunnitteluvaiheessa."

Kokonaan autoton alue herätti myös epäilyjä. Ihmiset ja perheet elävät erilaisissa elämäntilanteissa ja voi olla välttämätöntä käyttää autoa selvitäkseen arkielämässä.

"autot-vaikka unelma autottomuudesta onkin ihana ajatus, niin se ei vaan toimi. autoille täytyy suunnitella paikat, vaikka joukko-liikenne olisikin tehokasta. muutoin ongelma paikkojen vähydestä siirtyy enemmän tännepäin. katujen varsipysäköintimahdollisuus myös oltava!"

Siltayhteyttä ehdotettiin Jätkäsaareen, Pihlajasaareen ja Eiranrantaan. Näistä Pihlajasaaren ja Jätkäsaaren yhteyden muodostamiseen ehdotettiin myös lauttaa ja gondolihiisiä. Yksi keskustelija ehdotti myös metrolinjan ulottamista Hernesaareen ja Jätkäsaareen.

Toivottavasti rakennetaan kevyelle liikenteelle silta Jätkäsaaresta Hernesaareen. Olisi tosi hienoa, jos voisi kävellä tai pyöräillä Jätkäsaaresta Hernesaareen ja sieltä edelleen Kaivopuistoon.

Jotenkin olisi kiva että ratikkakin kulkisi maisemareittiä, vaikka pohjimmiltaanhan sekin suunnitellaan kylmän rationaalisesti. Ehkä minulla on vaan liikaa mielessä joku Blackpoolin rantaraitiotie kirkkaine vaunuineen ja kuljeskelevine turisteineen.

Merellisyyys

Hernesaari on sijainniltaan ainutlaatuinen. Meri antaa alueen suunnittelulle merkittävä lähtökohdan. Useissa viesteissä korostettiin alueelta aukeavaa näköalaa, joka on keskustan ainoa avomerelle avautuva. Keskustelussa nousi esiin huoli näkymän kaventumisesta pienemmäksi, aallonmurtajien tai tekosaarien rakentamisella. Merellinen sijainti antaa upeita mahdollisuuksia, mutta tuo myös omanlaisia haasteita suunnittelutyölle, kuten esimerkiksi alueella vallitsevat tuuliolosuhteet.

"Hernesaarella on kullannarvoinen sijainti. Sieltä aukeaa vertaansa vailla olevat merelliset näkymät, ja se on itsekin näkyvällä ja näyttävällä paikalla. Ei olekaan aivan samantekevää, mitä sinne pystytetään."

Ranta

Tässä verkkokeskustelussa oltiin yksimielisiä rannan tai ainakin itärannan julkisesta käytöstä. Julkisella käytöllä tarkoitettiin sitä, että kaupunkilaisilla pitää olla mahdollisuus päästä aivan rantaviivaan asti. Esitettiin toiveita erilaisista mahdollisuuksista käyttää rantaa: uintipaikkana (miehellään läpi vuoden mahdollisuus), kalapaikkana, saunapaikkana, ja myös erilaisia kahvila- ja ravintolapalveluita toivottiin rannalle. Mahdollisuus hiljentyä nauttimaan merestä ja näköalasta olivat tärkeitä monille keskustelijoille. Keskustelussa nousi toiveita erilaisista liikunnallisista mahdollisuuksista, niin maalla kuin merellä.

"Helsingistä puuttuu kokonaan monista keskieuropalaisista kaupungeista tuttu rantabulevardi, joka houkuttelisi ihmisiä. Katajanokan ja Olympia terminaalin rannat ovat valloittaneet laivat, Kaivopuistoa taas kiertää autotie, Eiran rannassa näkymän merelle estää huviveneet ja saaret."

"Olisiko Hernesaaren rannasta paikaksi jossa ihmiset viihtyvät? Rannaksi jolla oikeasti pääsee lähelle merta ja siellä viihtyy. Kahvilat ja ravintolat voisivat osaksi olla vain kesäisin auki olevia "koppeja" joidenka ympärillä on terassi ja osaksi paviljonkeja, joissa isot lasiseinät avaisivat näkymän merelle. Tietenkin myös vapaata puistorantaa tulisi olla. Miksei hiekkarantakin."

"Hernesaaren tulee toimia asuinalueen lisäksi virkistysalueena ja erityisesti pääsynä rantaan. Niinpä ulkoilu- ja retkeilymahdollisuudet voi suunnitella esimerkiksi Suomenlinnan tyyliin. Virkistyskäytössä tulee huomioida kaikki ryhmät: rullaluistelijat, pienet lapset, koirien kanssa ulkoilevat, vanhukset, nuoriso, ... Virkistyskäytön alueella "luonnonmukaisuus" Helinin & co idean mukaan olisi suositeltavampaa kuin pitkät suorat bulevardit."

Hernesaareen pitäisi mielestäni rakentaa luksusranta, jossa olisi mahdollisuus uida, ottaa aurinkoa, vesihiihtää, jollailla, ajaa vesiskoottereilla, meloa, soutaa ja pelata rantapelejä.

Rannan rakentamisen suhteen esitettiin mielipiteitä niin ”luonnonmukaisen” kuin rakennetumman ympäristön puolesta.

”Haluan kävellä meren rannalla ja katsoa esteetöntä maisemaa, kuvitella horisontin takaa saapuvat laivat. Kun ei ole venettä, on tärkeätä saada edes olla rannalla ja kahlata, uida, nauttia meren kohinasta suoraan rantakiviin ja sorarantaan, minkä meri on itse rakentanut muutamien viime vuosien aikana. Ei lisätäyttöä vaan nykyisen rannan kohentaminen sellaiseksi, että siitä pääsee veteen monesta kohdasta.”

”Vastaavia ranta-alueiden luonnontilaisia laikkuja, pieniäkin, tulisi säilyttää ja ennallistaa.”

”Osana aluetta Eiranrannastakin soisi tulevan vihreän ja klassisen puistomaisen eikä virtaviivaisen betonisen ja geometrinen.”

Keskustelussa nousi esiin myös mahdollisuus rakentaa aivan merenrantaan ja aina merelle asti.

”Ehdotan että rakennukset olisi aivan meren vieressä kuten esim. Oslon Aker Bryggesa. Rakennukset ovat esim. Eirassa aivan liian kaukana rannasta.”

”kelluvat talot-ehdottomasti hyvät ja eurooppahenkiset!”

”Trojan Trojan Wendt / Brunow & Maunula / Wes & Partner / ARGUS Suunnitteluryhmä on omaa silmääni eniten miellyttävä...Laiturit/satama rakennukset suunnitelman päässä ja etelä reunalla ovat upeat.”

”Merellisyyttä voi toteuttaa aidolla tavalla rakentamalla Helsingin rannoille kauniin ja tiheähkön, rantojen mukaisesti polveilevan, suurelta osin veden päällä sijaitsevien venevajojen ketjun. Mm. Pyhtään Kaunissaaren rannat ovat hyvin idylliset, mutta myös erittäin käytännölliset. Pienveneliikenne sujuu, veneet ovat aina hyvässä suojassa, talvisäilytys vajoissa kätevää ja ”näkömätöntä” eikä rantojen muu käyttö esty”

Pienvenesatama ja purjehduskeskus,

Monissa viesteissä nähtiin Hernesaaren rannoilla luontevasti pienvenesatama tai satamia. Muutamissa viesteissä katsottiin veneilyyn liittyvän talvitelakoinnin myös sopivan alueelle. Keskustelussa esitettiin toive purjekeskuksesta, joka palvelisi purjehtijoita.

”ILAHDUIN suuresti siitä, että monissa suunnitelmissa oli huomioitu merellisyyden vaatimukset, kuten veneiden säilytys! Johonkinhan ne veneetkin täytyisi talveksi saada...”

Hernesaaren nykyisistä toiminnoista venekorjaamo ja -telakka sekä erilaiset veneilyyn liittyvät palvelutoiminnot olisivat purjehduskeskuksen luonteva tukitoiminto, jotka voisivat myös sijaita melualueella.. Esimerkiksi mahdollisuus nostaa vene ylös karileajon tms. onnettomuuden jälkeen ja korjata se paikan päällä olisi purjehduskeskuksen kannalta erinomainen asia. Samoin venetarvikekaupat, huoltopalvelut jne. olisivat käteviä paitsi uuden purjehduskeskuksen myös Merisataman alueella olevien venepaikkojen haltijoiden kannalta. Nythän näitä palveluita joutuu käytännössä hakemaan joko Lauttasaaresta, Herttoniemestä tai vieläkin kauempana.

Suomen Purjehtijaliitto kaipaa Suomeen kansainväliset mitat täyttävää purjehduskeskusta. Hernesaaren kaakkoiskärki olisi ihanteellinen paikka tällaiselle keskukselle ja se osaltaan toisi alueelle toimintaa, nähtävää ja koettavaa.

Venesatama on hyvä ehdotus, siten että myös ”tavallisilla ihmisillä” on mahdollisuus esimerkiksi vuokrata kanootti tai muuten osallistua toimintaan - sen lisäksi että asukkailla tai veneseuralaisilla on mahdollisuus saada omat venepaikat lähellä kotia.

Esitettiin myös näkemys siitä, että helsingin rannoilla on jo riittämiin pienvenesatamia, jotka estävät muiden kuin pursiseurojen jäsenten pääsyn rantaan.

”Tarvitsemme Helsinkiin rantaa jota ei täytä purjeveneet ja niiden laiturit, lukolliset aitaukset eikä esteet. Haluaisin nähdä vapaa horisonttia rannalla kävellessäni ja merihenkisyyttä jonka luonto tarjoaa ei Pursiseurat. Tilaa ulkoilulle, uinnille ja vapaudelle nauttia luonnosta.”

Matkustajasatama

Matkustajasatamaa käsiteltiin muutamassa viestissä. Pohdittiin siitä johtuvaa liikennettä, jonka pelättiin ruuhkauttavan muutenkin logistisesti hankalan Hernesaaren kadut. Matkustajasatamasta kuuluva melu arvelutti, kantautuisiko se häiritsevästi asuntoalueelle asti. Satama nähtiin myös positiivisena voimavarana, tuoden alueelle ihmisiä ja sitä kautta elämää. Suunnittelussa pitäisi-kin pyrkiä ottamaan huomioon mahdolliset alueelle saatavat asiakkaat.

”Risteilylaiturin säilyttäminen ja laajentaminen on kannatettavaa. Risteilijöiden koon kasvaessa yhä harvempi niistä pääsee Katajanokalle tai Eteläsatamaan. Risteilyliikenteen lisääntyminen on taas yksi tekijä, joka puoltaa enintään hyvin rajoitettua asuin-

rakentamista alueelle. Risteilijät aiheuttavat vilkkaan bussiliikenteen, joka Hernesaaren kapealla niemellä väistämättä sump-
puuntuu yhteen paikkaan."

"Matkustajasatama on tärkeää aluetta Helsingille, koska niin monien turistien ensikosketus Helsinkiin on nimenomaan sen kaut-
ta. Alueesta olisi syytä tehdä erityisen viehättävä. "

Helikopterikenttä

Helikopterikentän sijoittautumiseen Hernesaareen otettiin kantaa kolmessa viestissä, joista kak-
si toivoi sille etsittävän toista sijoituspaikkaa.. Yhdessä viestissä korostettiin kentän tämän het-
kistä toimintaa ja sen sopivuutta alueelle.

Ei helikopterikenttää kärkeen, se ei sinne sovi visuaalisesti eikä meluhaittojen takia.

"Helikopteriliikenne Hernesaareen soveltuu huonosti, sen verran meluisa liikennemuoto kun on."

*Nykyisistä toiminnoista helikopterikenttä on käyttönsä kannalta erinomaisella paikalla. Se on lähellä keskustaa, mutta kuitenkin
kaukana nykyisestä asutuksesta ym. mahdollisesti häiriintyvistä toiminnoista. Kun helikopterireittiliikenne Tallinaan on taas
alkamassa, ja Pietarinkin reitti voi tulla ajankohtaiseksi, olisi helikopterikenttä säilytettävä.*

Maamerkki

Useissa viesteissä esitettiin Hernesaarta mahdollisen maamerkin paikaksi. Tätä perusteltiin
useimmiten alueen sijainnilla, Hernesaari on eteläisin kärki Manner-Helsingin alueella.

*Eli kärkeen upea majakka Hgin tunnusmerkiksi. Majakkatilaan myös elämää, näyttelyitä ja huipulle ravintola. Ihan ylimmäksi
kuitenkin Observatorio - uusi Ursa, joka on surkea esitys tähtitieteen harrastuksesta.*

*Venesataman ja matkustajasataman/heliportin väliin Hernesaaren kärkeen voisi rakentaa Helsingin uuden maamerkin tyyliin
Sydneyn oopperatalo. Suomella on jo kansallisooppera, joka on melko uusikin vielä, mutta rakennukselle voisi löytää muitakin
tarkoituksia. Tärkeää olisi, että se olisi kuitenkin erittäin tasokasta arkkitehtuuria, joka jää ihmisten mieliin, istuu kaupunkikuvaan
ja luo Helsingille uutta imagoa. Nostattaa uutta henkeä kenties. Ehkä rakennus olisi osin meren päällä.*

*Hernesaareen pitäisi suunnitella maamerkki, joka kiteyttäisi 2010-luvun hengen. Maamerkin tulisi olla niin räväyttävä, että se
koristaisi jokaista Helsingistä lähetettävää postikorttia vähintään seuraavat 100-vuotta.*

Ehdotuksia maamerkiksi:

- energiakäyttöltään omavarainen tuulimyllytoimistohotelli
- 100 metriä korkea autoparkkilasitorni

*" Paikalla voisi olla maahan upotettu itämeren reliefi kartta, numerotaulu joka reaaliajassa kertoo kuinka paljon jätteitä itämereen
on dumpattu (tyylin väestörekisterikeskuksen väestö taulu, kalasatamassa)"*

Ekologisuus

Keskustelussa ehdotettiin suunnittelun lähtökohdaksi ekologisuutta. Esitettiin näkemys, jossa
tiivis urbaani kantakaupunki on ekologisin vaihtoehto rakennettaessa Helsingin kantakaupunkia.
Pohdittiin myös eri energiantuotannon tapoja, kuten tuulimyllyä tuottamaan sähköä alueen
asukkaille. Eräs keskustelija haluaisi nähdä alueella myös aurinkopaneeleita energian tuotan-
nossa.

"Voisiko tuulta hyödyntää? Kokeeksi jokin tuulimylly sähköä tuottamaan vain alueen asukkaille."

*"Tiivis kaupunki on ekologisesti kestävä (työpaikka- ja harrastusmatkojen lyhyiden ja teknisten verkkojen tehokkaan hyödyntä-
misen takia). Tämän vuoksi on tutkittava, kuinka paljon kerrosalaa Hernesaareen mahtuu ilman, että massoittelu alkaa riidellä
kantakaupungin massoittelun kanssa. Suureen massaan pitää pyrkiä myös sen vuoksi että edistetään tämän suhteellisen pie-
nen ja syrjäytymisvaarassa olevan alueen mahdollisuuksia urbaaniksi kaupunginosaksi. Lisäksi tiiviys parantaa alueen suojai-
suutta eli ehkäisee tuulisuudelta. Asuntotiheyden on vastattava vähintään kantakaupungin asuntotiheyttä."*

Kanava

Kanavien rakentamisesta alueelle otettiin suoraan kantaa vain muutamassa viestissä, joissa nii-
den katsottiin lisäävän alueen arvoa ja tuovan suunnitteluun lisää mahdollisuuksia. Yhdessä-
kään viestissä kanava hankkeita ei tyrmätty. Yhdessä viestissä hernaasaareen esitettiin asunto-
laiva-kanavaa, esimerkkinä käytettiin Kööpenhaminan asuntovenekanavaa.

"Eikä liene kovin huono idea toteuttaa Hernesaaren kanavaakaan, jolloin Hernesaari olisi saari jälleen. Ehkä kanava avautuisi idässä venesataman laguuniin."

" kiemurteleva kanava lisäisi alueen viihtyvyyttä ja vetovoimaa."

"Ehdotan että otetaan huomioon mahdollisuus sijoittaa asuntoveneitä jonkinlaiseen kanavaan."

Yksittäisiä kommentteja lähetettiin monilta suunnittelun alueilta. Alla näitä kommentteja kuvaavia puheenvuoroja.

Huippukampus

"Hernesaari ja Jätkäsaari rakentamattomana alueena antaisivat erinomaisen mahdollisuuden keskittää Helsingin seudun yliopistojen huippuosaamista yhdelle kampusalueelle keskelle Helsinkiä. Hernesaari ja Jätkäsaari rakentamattomana alueena antaisivat erinomaisen mahdollisuuden keskittää Helsingin seudun yliopistojen huippuosaamista yhdelle kampusalueelle keskelle Helsinkiä."

Vuorovaikutusalue

"Toisaalta näköalapaikalle voisi kestävyiden sijasta ideoida juuri toisinpäin. Koska ei voida olla varmoja, miten kahdenkymmenen vuoden päästä halutaan asua, varattaisiin nyt alue uudelleen "asuntomessutaloille", joissa voisi kokeilla uusia ratkaisuja. Ei ajateltaisi perinteisiä elinkaaria ja sosiaalisen ympäristön kymmenien vuosien juurtumista. Ei määrättäisi tiukasti, miten tulee asua ja elää. Talo saisi olla paikallaan korkeintaan viisi vuotta ja sen jälkeen se pitäisi olla siirrettävissä toiseen paikkaan tai kierrätettävissä muulla tavalla."

Teemapuisto,

Kopioita en kannata. sen sijaan Hernesaaren kärkeen voisi siirtää ainakin sen Enso-Gutzeitin talon Katajanokalta. Aaltohan oli suunnitellut sen alun perin kokonaan toiseen paikkaan, mutta samojen piirustusten katsottiin käyvän tuohonkin. Vastaavasti voisi monet muut ympäristöönsä sopimattomat talot voisi purkaa ja pystyttää uudelleen Hernesaareen. Elementithän liikkuvat kätevästi. Niiden alkuperäiselle paikalle voisi sitten palauttaa alkuperäisen talon, tällä kertaa nykyaikaisista materiaaleista suunniteltuna ja ajanmukaisella tekniikalla varustettuna.

Autourheilu

"Olisi mahtavaa saada kansainväliselle autourheilutapahtumalle katurata ko. miljööseen. "Unelmana on tietysti F1-kilpailu Helsinkiin ja mikä olisikaan upeampi paikka kuin merellinen Hernesaari.

Yksi suuri talo

"Hernesaareen tulisi rakentaa vain 1 suuri talo asuntokäyttöön. Kokoluokka voisi talolla olla hieman kuten Pihlajamäessä olevat pitkät talot mutta ulkomuoto arkkitehtonisesti arvokas maamerkki Helsingille eikä pelkkä elementtikasa kuten Eiranrannan uudet talot."

Suunnitteluprosessista kirjoitettiin muutamassa viestissä.

"Itse en usko, että näitä viestejä täällä otetaan tosissaan, sillä eihän kaupunkisuunnitteluviraston ihmisiä koskaan ole kiinnostanut asukkaiden mielipide kun vaan näennäisesti."

"Missään tapauksessa Hernesaarta ei saa rakentaa yhden rakennuttajan kokonaissuunnitelman pohjalta. Silloin syntyy monistettu ja monotoninen ulospäin tyly halpislähiö jossa korkeita hintoja perustellaan pelkästään asukkailla näkyvillä materiaali- ja laitevalinnoilla. Yksi rakennuttaja pyrkisi myös tarjonnan kontrollointiin, jolloin alue olisi peruslähiön tapaan keskeneräisenä jopa toista vuosikymmentä."

"Noissa asukasryhmien töissä oli irrallisia lainakuvia havainnollistamassa tavoiteltua tunnelmaa. Laajempien ja paikalleen sovitettujen realististen illustraatioiden tekeminen ei nykyään ole enää arkkitehtien yksinoikeus. Photoshopia osaavat voisivat koota kollaaseja, joissa Hernesaaren maisemiin on sijoitettu hieman realistisemmin valmiita rakennuksia. Sellaiset saattaisivat toimia kadunmiehelle näytettäessä paremmin ja havainnollisemmin kuin muuten oikeaoppiset arkkitehtipiirustukset. Miten olisi, KSV? Järjestäkää netissä vapaa kilpailu ja julkaiskaa harrastelijoiden tekemät työt. Sitten äänestys ehdotusten kesken ja symbolinen palkinto voittajalle."



HERNESAAREN OSAYLEISKAAVAN OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMAA KOSKEVAN KESKUSTELUTILAISUUDEN MUISTIO

keskustelutilaisuus ke 22.11.2004 klo 18.00–20.00
Mikael Agricolan kirkon seurakuntasali, Sepänkatu 4

Kaupunkisuunnitteluvirastosta paikalla:

Matti Kaijansinkko, projektipäällikkö
Jari Huhtaniemi, arkkitehti
Marjut Kivelä, arkkitehti
Kaisa Lahti, DI
Kati Immonen, insinööri
Juha-Pekka Turunen, vuorovaikutussuunnittelija

Osallistujia: 46 henkilöä

Osallistujien esittämiä mielipiteitä, kysymyksiä ja ehdotuksia:

- Helikopterimelu kaikuu risteilijöiden seinistä ja voimistaa äänen.
- Hernesaaren imago voisi olla myös työpaikka-alue.
- Hernesaareen tulee suunnitella rantabulevardi, kuten Kaivopuistossa, jossa voisi olla iltaelämää ravintoloihin.
- Merituuli on ajoittain erittäin voimakas, joten tuulitunneleiden muodostumista tulee varoa suunnittelussa.
- Liikennevirrat tulee huomioida suunnittelussa.
- Hernesaaresta ei saa muodostua kultahammasrannikkoa tai eliittialuetta ja veneilymahdollisuuksia tulee varata myös vähävaraisille.
- Tuuli ja meren mahti ovat myös mahdollisuus paikan identiteetin luomisessa, joka ei Hernesaareen tule olla pikkusievä rantabulevardi.
- Suunnitelmaan tulee ottaa mukaan Eiranrannan edusta Ursinin kallioille asti, lähtökohtana voisi olla Copacabana.
- Risteilijöiden aiheuttama liikenne on huomattava ja rasittaa tieverkkoa.
- Kaikki eivät osaa käyttää nettiä ja taloyhtiöiden ilmoitustaulut eivät toimi luotettavasti tiedon jaossa. Hernesaaren suunnittelusta tulee tiedottaa lähialueiden ilmoitustauluilla.
- Hernesaaren rannassa oli kesällä 2006 parhaimmillaan kolme risteilijää ja matkustajilla käytössään jopa 300 polkupyörää, joten riittävät kevyen liikenteen reitit on huomioitava suunnittelussa huoltoliikenteen lisäksi.
- Hernesaareen tulee osoittaa riittävän leveä merenrantapuisto.
- Hernesaareen tulee osoittaa sisäliikuntatiloja ja uimahalli.
- Hernesaareen tulee rakentaa maastomuotoja kuten esimerkiksi kukkula.
- Kutsut keskustelutilaisuuteen on toimitettava aikaisemmin, mieluiten vähintään kaksi viikkoa ennen tilaisuutta.

h:\työnaikaiset\hernesaaren osayleiskaavan oasia koskevan keskustelutilaisuuden muistio.doc

Postiosoite	Käyntiosoite	Puhelin	Faksi	Tilinumero	Y-tunnus
PL 2100 00099 HELSINGIN KAUPUNKI kaupunkisuunnittelu@hel.fi	Kansakoulukatu 3 HELSINKI 10 http://www.hel.fi/ksv	+358 9 1691	+358 9 169 4484	800012-62637	0201256-6 Alv. nro FI02012566



22.11.2006

- Nettisivuille tulee avata keskustelupalstoja joille tuotettaisiin jatkossa osallisryhmiltä aineistoa.
- Naapurustoa edustavan osallisryhmän viitesuunnitelman valmistelussa tulee pitää yhteyttä Munkkisaari-hernesaariasukasyhdistykseen.
- Naapurustoa edustavan osallisryhmän yhteyshenkilöiden yhteystietojen tulee olla julkisia.
- Alueelle tulee osoittaa veneilytoimintaa ja veneily-ympäristön palveluita asukkaille ja turismille mukaan lukien veneiden talvisäilytysmahdollisuuksia.
- Hernesaaren visio tulee olla osana Helsingin purjehdusstrategiaa 2011 – ”Helsinki purjehdusstadioniksi”.
- Alueella voisi olla jatkossa yhteistyössä kuusi purjehdusseuraa. Purjehduskeskuksen tulee olla kilpapurjehdustoiminnan painopiste.
- Purjehduksen ja veneilyn osoittamista Hernesaareen ei vastusteta.
- Viitesuunnitelmia tuottavana osallisryhmänä tulee olla myös purjehtijat.
- Hernesaareen tulee osoittaa koulutus- ja kilpailukeskuspurjehtijoille.
- Suunnittelijoiden tulee tehdä opintomatkoja ulkomaille onnistuneisiin purjehduskeskuksiin kuten mm. Saint Maloon ja Carnaciin purjehduskeskukseen.
- Purjehduskeskus tulee avata myös yleisölle ja pysäköinnin riittävyyteen on kiinnitettävä huomiota.
- Hernesaaresta avautuu Helsingin todellinen avomeriranta. Avomerimaisema ja aallokko ovat suojelemisen arvoisia. Uusi täyttö ja tulevat risteilijät vaarantavat horisontin näkymisen avomerimaisemassa.
- Tulevan täytön suunta tulisi kääntää länteen ja mahdollistettava veneilijöiden ja melojien kulku välistä kanavan avulla.
- Aallokko tulee murtaa isolla aallonmurtajalla, joka tulee kääntää Hernesaaren kärjestä itään.