



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

HERNESAAREN OSAYLEISKAVAEHDOTUS NRO 12099

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

SISÄLLYS

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä 22.11.–8.12.2006

Viranomaisyhteistyö
– Tiivistelmät 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 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 kannanotoista ja vastineet

Mielipidekirjeet
– Tiivistelmät mielipidekirjeistä ja vastineet

Yhteenveto yleisötilaisuudesta 14.12.2011 – ks. liite 5



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

Kuulutus osayleiskaavaehdotuksesta, muistutusvaihe 23.3.–23.4.2012

Viranomaisyhteistyö
– ~~Tiivistelmät~~ kannanotoista ja vastineet

Muistutukset
– Tiivistelmät muistutuksista ja vastineet

Mielipidekirjeet
– Tiivistelmät mielipidekirjeistä ja vastineet

Uudelleen kuulutus osayleiskaavaehdotuksesta, muistutusvaihe 2.11.– 3.12.2012

Muistutukset
– Tiivistelmät muistutuksista ja vastineet

Mielipidekirjeet
– Tiivistelmät mielipidekirjeistä ja vastineet

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



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

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 tutkimuskeskuksesta, 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.



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

Kaupunginmuseo on osallistunut suojelutavoitteiden laadintaan.

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 kahluualuei-



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

neen. Kasvillisuuden tulee olla luonnonmukaista. Lisätäyttöjä ei tule tehdä risteilyaluksia tai purjehduskeskusta varten, jotta avomerinäkömä Kaivopuiston rannasta Hernesaaren ja Pihlajasaaren välistä säilyisi.

Risteilyalusliikenne tulee osoittaa Jätkäsaaren LS-alueelle ja purjehduskeskus tulee ensisijaisesti osoittaa Koivusaaren 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 suositaan 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 liikenneturvallisuuksi ja joukkoliikenteen sujuvaa kulkua korostaen. Katujen mitoituksessa varaudutaan raitiovaunuliikenteeseen ja alueelle suunnitellaan raitiovaunun kääntöpaikka. Tavoitteena on raitiovaunuyhteys Telakkakadun kautta Boulevardille. Vesibussiliikenteelle suunnitellaan laituripaikkoja.

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



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

Alueen rakennuskannasta kaavaillaan säilytettäväksi Fordin talo, Valtion viljavarasto ja Munkkisaaren teollisuustalo. Valtion viljavarasto siiloineen 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 Jätkäsaaren 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

Hernesaarella 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 siiloja ja telakkaa voisi olla korkeampaa rakentamista.

Hernesaaren rakennetaan monipuolinen kevyen liikenteen verkosto. Siltaa Jätkäsaaren ei ole tarpeen rakentaa. Lautta- tai vesibussiyhteyttä selvitetään. Alueelle pyritään luomaan edellytykset monipuoliselle



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

palvelutarjonnalle. Risteilyalusliikenteen säilyttäminen nykyisessä sijainnissaan Hernesaarenlaiturilla on otettu suunnittelun lähtökohdaksi.

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 Hernesaaren 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 Hernesaaren kaavaillaan. Tavoitteena on monimuotoisen palveluiden sijoittuminen Hernesaaren.

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-alueetta tehtyjen maaperän pilaantuneisuustutkimusten tulosten mukaan maaperä



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

on tutkitulla alueella paikoin voimakkaasti pilaantunut öljyhiilivedyillä, PAH-yhdisteillä ja metalleilla. Jatkossa selvitetään maaperän rakentamiselle asettamat reunaehdot.

Helsingin kaupunkisuunnitteluseura ry

Helsingin kaupunkisuunnitteluseura ry esittää mielipiteenään, että kaavan vaikutusten arviointi tulee olla dokumentoitu, osallisten käytettävissä jo kaavaluonnosvaiheessa ja kaupunkikuvallisilta osiltaan riittävän laaja. Risteilyalusliikenne tulee osoittaa Jätkäsaaren LS-alueelle ja purjehduskeskus tulee ensisijaisesti osoittaa Koivusaareen. Telakka-alueen vapauduttua alue soveltuu pienvenesatamatoiminnoille. Helikopterikentän sijoitus tulee selvittää pienimmän meluvaikutuksen näkökulmasta. Hernesaaren kaakkoisrantaan tulee osoittaa meripuisto, jossa on elävä rantaviiva.

Vastine

Vaikutusten arviointi on osa osayleiskaavan valmistelua. Kooste kaavan 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. Helikopterikentän sijainti Hernesaareessa on osoittautunut vähiten häiritseväksi.

Hernesaaren itärantaan voidaan sijoittaa monenlaisia toimintoja: avanto-uintipaikkoja, paviljonkikahviloita tai yleisiä saunoja. Puiston suunnittelussa otetaan huomioon alueen erityispiirteet ja vaativat merelliset olosuhteet.

Kampin kaupunginosayhdistys

Kampin kaupunginosayhdistys esittää mielipiteenään, että asunto-, palvelu- ja virkistystarjonnassa tulee ottaa tavoitteeksi sekoittunut väes-



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

tön sosiaalinen rakenne ja monipuolisuus. Rannat tulee osoittaa yleiseen käyttöön ja viheralueiden riittävyteen tulee kiinnittää huomiota. Liikennesuunnittelussa tulee huomioida ympäröivät kaupunginosat kuten myös ehdotetun purjehduskeskuksen ja purjehdusharrastajien aiheuttama 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 joukkoliikennetarkaisun tarpeet.

Lauttasaari-Seura ry

Lauttasaari-Seura ry esittää mielipiteenään, että Hernesaaren 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 jatkua yhtenäisenä koko itärannan pituudelta ja risteilyalusliikenne tulee säilyttää nykyisellä paikallaan. Veneily sopii Hernesaaren, mutta pienvenneiden 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.



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

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 korkeampaa 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 merinäkömän ainutlaatuisuutta.

Vastine

Hernesaaren itärantaan kaavaillaan pinta-alaltaan noin 5 ha puistoa. Se laajentaa länsisuuntaan merkittävästi Merisatamanrannan suosittua kävelyaluetta. Uuteen puistoon on mahdollista sijoittaa monenlaista



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

toimintaa. Avoin merinäkyvä pyritään säilyttämään mahdollisimman laajana.

Punavuoriseura ry

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



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

As Oy Hernesaarenkatu 2–4

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

Vastine

Hernesaaren kaupunkijulkisivun on tarkoitus olla jatkossa osa Helsingin melko tasakorkeaa siluettia. Lähinnä siiloja ja telakkaa voisi olla korke- ampaa rakentamista. Uusi rakentaminen tuo alueen kaduille lisää lii- kennettä. Suurin liikennemäärien lisäys tulee Telakkakadulle. Telakka- kadun 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 suunnitel- laan yhdessä liikennelaitoksen kanssa. Pysäköinnin suunnittelussa käytetään kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymiä pysäköintipaik- kamäärien laskentaohjeita.

Asunto Oy Hernesaarenkatu 7 ja (M1)

Asunto Oy Hernesaarenkatu 7 ilmoittaa kielteisen suhtautumisensa he- likopterikenttää 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 Pihlaja- saaren virkistysalueesta, niin etteivät keskiäänitason ohjeavot ylity. Keskiäänitason ohjeavot koskevat asuin-, hoito- ja oppilaitosalueita, liike- ja toimistohuoneistoja sekä virkistysalueita. Keskiäänitaso saa olla korkeintaan ohjeavon suuruisen oleskeluun käytettävillä ulkoalueilla sekä sisätiloissa.

(M2)

(M2) esittää mielipiteenään, että Hernesaaren tulee osoittaa venei- lyalan kaupallinen keskus, joka sisältää telakointia, korjausta, vene- myyntiä, veneilykoulutusta ja varuste- ja palvelutarjontaa. Pihlajasaa-



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

reen 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 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 suunnitteluaiakataulun 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 matkustajaterminaalialia voidaan käyttää myös jatkossa ja yhteydessä tulee olla huoltohalli. Niemen kärkeen kaavaillulle uudelle kentälle tulee järjestää polttoainehuolto, henkilöstötila, sääasema ja pysäköinti. Lisäksi tulee huomioida uuden kentän koko, jonka tarpeet saattavat jatkossa kasvaa ja risteilijälaivaliikenteen vaikutukset lentoliikenteelle.

Vastine

Hernesaaren suunnittelun lähtökohtana ei voida pitää nykyisen matkustajaterminaalien sijaintia. Osayleiskaavassa tullaan osoittamaan helikopterikentälle uusi sijainti, joka on riittävän suojaetäisyyden päässä asumisesta, Pihlajasaaren virkistysalueesta ja risteilijätoiminnoista. Suun-



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

nittelua jatketaan ilmailualan asiantuntijoiden kanssa, jolloin selviävät myös tarkemmat tilavaraustarpeet.

Jouko Lindgren Venehuolto Oy, Jouko Lindgren Oy, Kiinteistö Oy Helsingin Argonautica

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

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 Hernesaaren 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.



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

Asuntokerrosalan 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 saaren poikki. Ympäristöstä tulee tehdä typologinen analyysi. Asuinalueet 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 kanta-kaupungin läheisyydessä on toivottavaa. Helikopterikentän sijoittaminen Hernesaaren länsipuolelle ei ole mahdollista mm. laivaliikenteen



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

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 kerros-luku rajoittuu olevien sillojen 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.

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.

Postiosoite Käyntiosoite

PL 2100 Kansakoulukatu 3
00099 HELSINGIN KAUPUNKI HELSINKI 10
kaupunkisuunnittelu@hel.fi http://www .hel.fi/ksv

+358 9 310 1673 +358 9 310 37409 800012-62637

Y-tunnus

0201256-6
Alv. nro
FI02012566



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

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.

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 suunnitteluperiaatteiden 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.



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

Muutamissa metrovisioskenaarioissa Helsingin toinen metrolinja on haaroitettu Kampilta Herne/Munkkisaareen tai on perustettu ns. ren-
gasmetro, joka palvelisi myös Herne/Munkkisaarta. Metrovaihtoehdos-
sa matka-aika Hernesaaresta Kamppiin 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.

Raitiotien käänköpaikkaa siirretään luonnoksessa esitetystä helikopteri-
kentän läheisyydestä pohjoiseen merikylän läheisyyteen. Pysäkkien si-
joituksessa pyritään noudattamaan periaatetta, jonka mukaan suurim-
malla osalla asukkaista on alle 300 metrin kävelymatka lähimmälle
raitiovaunupysäkille.

Telakkakadun suunnittelun yhteydessä huomioidaan Telakkakadun ja
Tehtaankadun välinen yhteysmahdollisuus raitioliikenteelle.

Helsingin Satama toteaa (18.6.2009), että satama on teettänyt ristei-
lysatamaa koskevan alustavan yleissuunnitelman, joka on ollut kaava-
luonnoksen lähtötietona. Risteilyliikenteelle osoitetut alueet (LS-mer-
kintä) 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 Sata-
man laatiman risteilysatamaa koskevan alustavan yleissuunnitelman
mukaisesti. Risteilytoiminnan ja laivakoon kasvu on huomioitu osoitta-
malla eteläiseen kärkeen kolmas laituripaikka risteilyalukselle. Laivalii-
kenteen aiheuttamien häiritsevien ympäristövaikutusten vähentämisek-
si asuinkorttelit ja satama-alue on suunniteltu mahdollisimman etäälle
toisistaan sijoittamalla väliin toimitilarakentamista ja purjevenesatama.



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

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.

Kaupunginmuseo toteaa (17.6.2009), että museo on esittänyt suoje-lumerkintää Fordin tehdasrakennukselle ja Valtion viljavaraston käyt-töön rakennetulle rakennuskokonaisuudelle. Museo esittää kuitenkin, että suojeltavan siilorakennuksen kaupunkikuvallisen aseman säilyttä-miseksi 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 monu-mentaalisia siilo- ja telakkahallirakennuksia. Valtion viljavaraston siilon läheisyydessä olevat 16-kerroksiset tornit yhtenäistävät alueen kau-punkikuvallista mittakaavaa.

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

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



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

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 maatyttöjä, 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.

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 ohjaamaan asemakaavamääräyksiin.

Kaupunkikuvallisista tavoitteista johtuen asukkaiden ja työpaikkojen pysäköintipaikat rakennetaan pääosin maanalaisiin pysäköintilaitoksiin. Alueen korkotasojen suunnittelussa on pyritty huomioimaan rakennus-



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

ten 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 vesialtaiden yhteydessä mahdollistetaan asukkaiden pienveneiden säilytys.

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.

Merenkululaitos 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.



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

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 hotelloimintaa.

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 Pihlajasaareen.

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 Van-



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

taan liitos-alueet sekä täydennysrakentamiseen soveltuvat alueet rakennetaan. 4 600 asukkaan uusi kerrostaloasuntoalue kantakaupungissa on merkittävä Helsingin asuntotuotannossa. Nykyisen kaavoitus-aikatauluarvion mukaan asuntorakentaminen voi alkaa Hernesaassa aikaisintaan 2013. Lisäksi riittävä asukas pohja mahdollistaa alueen joukkoliikennetarkistuksen ja palvelutarjonnan.

Hernesaareen tulee osoittaa asuntorakentamisen lisäksi muuta rakentamista, sillä satamatoimintojen ja helikopterikentän melu- ja ympäristövaikutukset edellyttävät asumisen sijoittamista riittävän etäälle häiritsevistä 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, massoitteeluun ja korkeuteen. Hotellitoimintaa on mahdollista osoittaa asemakaavoituksen yhteydessä esimerkiksi Hernesaaren länsireunaan.

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

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

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



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

Laivaväylät estävät täyttöjen merkittävän laajentamisen etelään ja sil-
tayhteyden 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 elin-
olosuhteita ei saa huonontaa.

Asunto Oy Speranski: Alueelle tulee suunnitella riittävä määrä palve-
luita.

Munkkisaaren Yritystalo Oy: Munkkisaaren Yritys-talo Oy on halukas
jatkamaan nykyistä vuokrasopimusta tai neuvottelemaan mahdollisuu-
desta ostaa kaupungilta kyseisen tontin ja teettämään tontin vuokrauk-
sen tai myynnin edellyttämän asemakaavamuutoksen. Lisäksi toivo-
taan asemakaavoituksen yhteydessä tutkittavan lännen puoleisen tont-
tirajan siirtämistä 10 metriä länteen merenpuoleisten sisäänkäyntien
käytön mahdollistamiseksi ja toiminnan edellyttävien autopaikkojen si-
joittamista kiinteistön välittömään läheisyyteen.

Vastine Alueen toiminnot koostuvat kaupunkisuunnitteluvirastolle eri
yhteyksissä esitetyistä tarpeista. Toimintojen monimuotoisuus edistää
alueen kestävä kehitystä. Toimintojen vaikutukset huomioidaan suun-
nittelussa. Kaupunkisuunnittelulautakunta on hyväksynyt alueen toi-
minnot 3.4.2008 Hernesaaren osayleiskaavan suunnitteluohjelmassa.
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 tu-
levat kuitenkin jossain määrin muuttumaan alueen rakentamisen myö-
tä. 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.



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

(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. Rantapuistoon luodaan maastonmuotoja ja näköalapaikkoja mutta nykyisen täyttömäen kaltaiset korkeuserot eivät ole puiston alueella mahdollisia. Osayleiskaava-alueen nykyinen puusto koostuu Hernesaarenranta-kadun istutetusta katupuurivistä, jota ei voida säilyttää maanpinnan korkotason muuttuessa. Rantapuistoon istutetaan uusia puita. Laivakadun varrella Valtion viljavaraston ja Helsingin käsityö- ja teollisuusyhdistyksen 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 Jätkäsaaren, Vuo-



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

saaren 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 veneilyreitit.

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 eritysvaatimuksia 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 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.



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

Munkkisaari-Hernesaari-Seura ry ja (M6): Eteläisen risteilijälaiturin rakentaminen aiheuttaa huomattavia kustannuksia suhteessa saata-vaan 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. Jätkäsaarella toimii ympärivuotinen autolautaliikenne 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 määritetty risteilylaiturin ja vesiturheilukeskuksen toiminnallisista vaatimuksista.

2.4 Purjevenesatamaa, vesiturheilukeskusta ja merikylää koskevat mielipiteet

Veneilypalvelukeskukset-hanke: Purjevenesataman yhteyteen suunnitellun venesäilytykseen tarkoitettun 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.

Merenkävijät ry: Merikylän sijoittamista purjevenesataman paikalle. Purjevenesatama ja vesiturheilukeskus 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 vesiturheilukeskuksen vallitsevia lounais- tuulia.

As Oy Vuohi: Veneiden talvisäilytys tulee huomioida suunnittelussa.

Suomen Purjehtijaliitto ry: Vesiturheilukeskus tulee perustaa Hernesaaren. Keskuksen tulee toimia maatukikohtana seurasaarille, vesiturheilun koulutuskeskuksena sekä isojen kansallisten ja kansainvälisten arvokilpailuiden järjestelypaikkana. Toiminnan ei tule kilpailla jäsenseurojen toiminnan kanssa. Suomen Purjehtijaliitto toimii jatkossa jäsenseurojensa edustajana vesiturheilukeskusta koskevissa asioissa.



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

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

Purjevenesataman ja vesiturheilukeskuksen tilavaraus perustuu liikuntaviraston ja Suomen Purjehtijaliiton toimittamiin lähtötietoihin. Vesiturheilukeskuksen 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 vesiturheilukeskuksen välittömässä läheisyydessä ja purjevenesatama venetelakkatoimintojen välittömässä läheisyydessä. Katuyhteys edellä mainittujen toimintojen välillä hankaloittaisi alueiden käyttöä kohtuuttomasti. Eteläisen risteilylaiturin sijainnin vaikutusta vesiturheilukeskuksen 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.

(M9): Alueen liikenne tulisi ohjata Hylkeenpyytäjän kadun kautta.

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

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 kesätapahtumien pysäköintitarpeisiin.

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



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

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.

Pro Eira ry: Meluselvitys ei anna oikeaa kuvaa meluisuuden tasosta koska mittaukset 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



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

helikopterilentotoiminnasta aiheutuu lähiympäristöön meluhaittaa, joka ymmärrettävästi voidaan ajoittain kokea häiritsevänä. 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 Pihlajasaa- ren suuntaan pystytään hieman vaimentamaan kentän läheisyyteen si- joitettavilla rakennuksilla tai meluntorjuntarakenteilla, mutta pohjois- suuntaan kohdistettavien meluntorjuntatoimien käyttöä rajoittaa heli- kopterikentän edellyttämät vapaat lentosektorit. Suunnittelualueella liikennöivät laivat ja risteilijät saattavat ajoittain ai- heuttaa hajupäästöjä ympäristöön, mutta niiden merkitys on arvioitu vähäiseksi.

Merialueiden täyttöjen vaikutukset meriveden laatuun rajoittuvat ruop- paus- ja täyttötöiden yhteydessä esiintyvään veden samentumiseen. Ruoppaus- ja täyttötöet pyritään suunnittelemaan ja toteuttamaan siten, että haitallisia vaikutuksia esiintyy mahdollisimman vähän. Alueella me- riveden liikkeet ovat voimakkaita, koska alueen sijainti on avoin ja laiva- liikenteestä syntyy voimakkaita potkurivirtauksia. Merialueen täytöillä ei arvioida olevan merkittävää pysyvää vaikutusta eliöstön elinolosuhteis- siin alueella.

5 Osallistumista ja vuorovaikutusta koskevat mielipiteet

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

As Oy Vuohi: Asukkaiden mielipiteet tulee ottaa huomioon suunnitte- lussa.

Eteläiset kaupunginosat ry, Pro Eira ry ja As Oy Vuohi: Massa- tasapaino-, 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 huo- miota. Kaavaluonnos ja muu valmisteluaineisto on ollut esillä 1.–18.6. Mielipiteitä osayleiskaavaluonnoksesta pyydettiin toimittamaan viimeis- tään 18.6.2009, mutta vuorovaikutus on mahdollista koko kaavoitus- työn ajan. Suomenlinnan, Ullanlinnan, Eiranrannan, Pihlajasaa- ren ja



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

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) pyydytyt 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 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.



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

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 meriläjityskelpoisuus 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 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.



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

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



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

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 käyttööntoa 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-alueetta.

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.

Liikenneturvallisuusvirasto Trafi Ilmailu toteaa (29.8.2011), että selvityksen helikopterilentopaikan suunnittelu on tehty ilmailumääräyksiä noudattaen. Tarkistetun luonnoksen mukaisesta suunnitteluratkaisusta pyydettiin lentoturvallisuutta valvov alta Liikenneturvallisuusvirasto Trafi Ilmailulta lausunto PES arkkitehteiltä ja Finnaviailta tilatusta helikopterikentän toiminnallisesta selvityksestä, jossa tutkittiin mitoitusta lentosektoreille ja laivaväylille sekä kentälle ja sitä palveleville rakennuksille. Selvityksessä esitettyä melumuuria Pihlajasaaren suuntaan ei pitäisi



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

toteuttaa, koska muuri aiheuttaa tuul enpyörteitä ja lisää mahdollisuutta vaurioihin mahdollisessa onnettomuustilanteessa.

Vastine

Meluselvityksen mukaan Pihlajasaaren suuntaan mallinnetulla melues- teellä saavutettava hyöty jää käytännössä merkityksettömän pieneksi, joten sen toteuttamista ei pidetä enää perusteltuna ja muuri on poistet- tu ehdotuksesta.

Finnavia toteaa (28.11.2011), että sillä ei ole huomauttamista Herne- saaren osayleiskaavan tarkistetusta luonnoksesta ja että helikopteri- kentän rakentamisen edellyttää Liikenneturvallisuusvirasto Trafín hy- väksyntää.

Vastine

Liikenneturvallisuusvirasto Trafíllta pyydetään hyväksyntä kentän ra- kentamisen 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 terveystalvet.

Vastine

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

Hernesaaren joukkoliikenne perustuu ensisijaisesti tiheään raitioliiken- teeseen, jolta järjestetään keskustassa jatkoyhteydet. Raitioliikennettä voidaan tarvittaessa täydentää bussiliikenteellä. Osayleiskaava ei rajoi- ta joukkoliikenteen linjastoa. Joukkoliikenteen tarkemman suunnittelun tekee Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä.

Hernesaaren jalankulun ja pyöräilyn reitit suunnitellaan sujuviksi ja es- teettömiksi. Telakkakadun uudistaminen mahdollistaa sujuvan yhtey- den Hernesaaresta Marian sairaala-alueelle.



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

Ympäristökeskus kiinnittää (15.12.2011) antamassaan lausunnoissaan 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 Hernesaassa 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. Kaavaselostusta tulee täydentää helikopterikentän sijoituspaikkavertailulla ja vaikutus selvityksillä.

Kaavoituksen yhteydessä tulee selvittää, onko telakan toiminnoilla suunnittelualueen melu- tai ilmanlaatu tilanteeseen 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 suunnittelussa lähtökohdaksi tulisi ottaa enintään kantakaupunkinormin mukainen mitoitus.

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



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

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 Herrensaari on määritelty osaksi keskusta-alueita.

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 äänieristyksen 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 polttoaineen rikkipitoisuus tulee vähentämään pakokaasupitoisuuksia ja hajua. Myös laivoissa yleistyvät katalysaattorit ja maasähkómahdollisuus tulevat vaikuttamaan päästöjä vähentävästi.



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

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 käyttööntoa alueella.

Helsingin seudun liikenne toteaa (12.12.2011), että Hernesaaren osayleiskaavatavoitteet ovat yhtenevät seudullisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2011) tavoitteiden ja kehittämissuunnitelmien 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.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) ottaa kantaa vesihuollon toteutusjärjestelyihin (15.12.2011) ja esittää normaalista maanvaraiseen toteuttamiseen nojaavasta kannastaan poiketen, että vesihuoltoa



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

toteutettaisiin mm. kannakoituna maanalaisen pysäköintilaitoksen kat-
torakenteissa. Esitys pohjautuu esillä olleeseen ajatukseen pysäköinti-
laitoksen sijoittumisesta Laivakadun alapuolelle siten, että rakentami-
nen maanvaraisesti estyy. Samalla HSY kuitenkin esittää, että asen-
nustapaan liittyy ongelmia, kuten ylläpidon ja saneerausten vaikeutu-
minen ja liitokset putkeen. Kannakoitaessa vesijohdot on sijoitettava
betonikaukaloon, josta mahdolliset vuotovedet purkautuvat maan pin-
nalle. Betonikaukaloon liittyvät vastuurajat ovat epäselviä.

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

Alueen vedenjakelu tulee toteuttaa rengasyhteytenä eli syötön pitää tul-
la alueelle kahdesta suunnasta.

Kaavamuutoksesta aiheutuvat johtosiirrot sekä uusi vesihuoltoverkosto
kustannusarvioineen tulee tarkastella asemakaavoituksen yhteydessä
ja esittää kaavaselostuksen osana alustavassa vesihuollon yleissuunni-
telmassa. Muutosten kustannuksista sovitaan hankkeen toteuttajan ja
HSY:n kesken. HSY:n vesihuoltoverkkoa koskevat oikeudet on huomi-
oitava jatkosuunnittelussa ja toteuttamista koskevissa sopimuksissa.
Suunnitteluratkaisuja haetaan yhdessä HSY:n vesihuoltosuunnittelijoi-
den 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 arvioin-
tia 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 uusim-
pien raporttien ja tutkimustulosten mukaan olevan voimakkaampi kuin
nykymääräysten mukaan on oletettu. Maa- ja metsätalousministeriö tu-
lee laatimaan uudet rannikkoalueiden merenpinnan skenaariot, jotka
valmistunevat vuoden 2012 aikana. Jatkosuunnittelussa on hyvä ottaa
huomioon uudet skenaariot. Tulvien ehkäisy tulee ottaa huomioon
myös työmaasuunnittelussa.

Suunnittelualueen ilmanlaatuun vaikuttavat liikenteen, Jätkäsaaren
matkustajasataman sekä Hernesaaren risteilyalusten päästöt. Herne-
saaren liikenne on melko vähäistä ja joukkoliikenneratkaistu perustuu



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

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 savuvenat 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 suunnittelualan ilmanlaatuun arvioidaan ja otetaan huomioon jatkosuunnittelussa. Huomiota tulisi kiinnittää myös raskaan liikenteen ja telakkatoimintojen ilmanlaatuvaikutuksiin ja esimerkiksi välttää sijoittamasta herkkiä kohteita kuten päiväkoteja, leikkipuistoja 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 laivojen käyttämän polttoaineen rikkipitoisuus on 1,5 %. Suuntaus on kohti vähärikkisempiä polttoaineita ja vuonna 2015 Itämerellä liiken-



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

nöivien 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 riittävällä 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 vastaanottoaikan 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-alueita. 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 huomioida sataman aiheuttama erityisesti risteilysataman luonteeseen



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

liittyvä jalankulku-, tilaus- sekä huolto liikenne. 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 vastaanotto paikka 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 vastaanotto paikalle 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-Saukonnokka 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, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

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 avomerinäkymää esimerkiksi Eiranrannasta katsottuna, mutta kaupunkikuvalliset tarkastelut osoittavat että avomerinäkymä 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 vaijereille 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 huolto- liikenne. 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 vanhus- ten toimintaympäristöt tulee suojata melulta. Tulevien asemakaavojen toteutettavuus ja kustannusten hallinta ympäristön, ympäristövaikutusten, rakennettavuuden ja pilaantuneiden maiden suhteen tulee ottaa jatkosuunnittelussa huomioon.



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

Vastine

Puistojen huoltoliikenne, siltojen talvikunnossapito ja katualueiden katu-
puiden, pyöräilyn, ylläpidon ja lumitilojen mitoitusta koskevat vaati-
mukset otetaan jatkosuunnittelussa huomioon. Jatkosuunnittelussa tut-
kitaan käyttönurmialueiden muodostamista puistojen yhteyteen, mikä
mahdollistaisi puistojen monipuolisemman käytön ja muuntelun. Luon-
nontilaisia alueita ei ole mahdollista osoittaa puistoalueille tulevan run-
saan käytön vuoksi mutta esimerkiksi rakennettujen puistoalueiden
kasvillisuusvalinnoilla voidaan saada aikaan luonteeltaan luonnontilais-
ta ympäristöä vastaavaa rakennettua puistoympäristöä. Rantarakentei-
den kustannuksia ja rakennettavuutta selvitetään jatkosuunnittelun yh-
teydessä. Satama-alueelle merkitty lumenvastaanottoaika on poistet-
tu osayleiskaavaehdotuksesta ja lumenvastaanottoaika sijaintia tutki-
taan jatkosuunnittelun yhteydessä. Melulle herkätkä ulko-oleskelualueet
pyritään sijoittamaan siten, että niitä voidaan suojata melulta. Tulevien
asemakaavojen toteutettavuus ja kustannusten hallinta ympäristön,
ympäristövaikutusten, rakennettavuuden ja pilaantuneiden maiden suh-
teen 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 suojeluta-
voitteet. Suojelutavoitteiden määrittely vaikuttaa siihen, mitä toimintoja
rakennukseen voidaan jatkossa sijoittaa. Toistaiseksi siiloissa varastoi-
daan kuitenkin viljaa eikä kaava-alueen toteuttaminen ole esteenä toi-
minnalle.

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, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

Vastine

Hernesaari on osa Helsingin niemen kiertävää rantareittiä sekä Kaivopuiston ja Merisataman rantapuiston jatke. Hernesaareen saapuu liiksäksi 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 suunnittelemiseksi. 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-alueetta. 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, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

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

Hernesaaren pohjoisosan osalta tutkitaan tarpeita ja mahdollisuuksia väliaikaiselle raitiotien kääntöpaikalle, jolloin Telakkakadun ja Eiranranan osuus raitiotiestä voitaisiin ottaa käyttöön ennen raitiotien valmistamista 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 altaille. 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 elinkeino toiminnan käyttöön.

Vastine

Eteläosan täytöniemen sijaintiin on vaikuttanut ennen kaikkea lento- ja meriliikenteen turvallisuus. Täytön ulottaminen etelämmäksi ei ole mahdollista meri-alueen laivaväyliä 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, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

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-luetteluun.

(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, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

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 eteläpähän 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, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

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 Jätkäsaarella. 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 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.

Veneilyväylät on mahdollista siirtää siten, että ne kiertävät Hernesaaren helikopterikentän täyttöniemen matalikkoalueineen. Kaupunkisuunnittelulautakunnan jatkosuunnitteluohjeiden mukaisesti ehdotuksessa on pyritty takaamaan kilpurijehdukselle 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 Hernesaaren.

Punavuoriseura ry

Hernesaaren rakentamiskorkeudet tulisi olla kohtuullisia ja enintään seitsemän kerrosta. Rakentamisella ei saa lisätä eteläisten kaupunginosien liikeneruuhkia ja melua ja rakennustehokkuutta tulisi alentaa. Helikopterikenttä tulisi jättää nykyiseen sijaintiinsa koska helikopterikentän täyttöniemi ja vesiturheilukeskuksen 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, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

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 ruuhkautuu 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 jatkosuunnitteluohjeiden 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.

Osayleiskaavaehdotus nähtävillä (MRA 19 §) 23.3.–23.4.2012

Osayleiskaavaehdotus on ollut julkisesti nähtävillä kaupunkisuunnitteluvirastossa, kaupungintalolla ja viraston internetsivuilla 23.3.–23.4.2012.

Ehdotuksesta on tehty neljä muistutusta. Ennen nähtävilläoloaika on saapunut yksi kirje. Nähtävilläoloajan jälkeen on saapunut kaksi kirjetä. Ehdotuksesta on annettu 22 lausuntoa. Ehdotuksesta ovat antaneet lausuntonsa Helsingin Energia -liikelaitos ja Helsingin Sähköverkko Oy, Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY, Helsingin Satama, rakennuslautakunta, kaupunginmuseon johtokunta, kiinteistölautakunta, yleisten töiden lautakunta, pelastuslautakunta, liikuntalautakunta, opetuslautakunta, sosiaalilautakunta, terveyslautakunta, kulttuuri- ja kirjastolautakunta.



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

kunta, ympäristölautakunta, Liikenneviraston Meriväylät -yksikkö, HSL Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi ilmailu, Helsingin poliisilaitos, Matkailun edistämiskeskus, Etelä-Suomen Sotilasläänin Esikunta ja Etelä-Suomen huoltorykmentin esikunta, Uudenmaanliitto ja Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

Muistutukset

Eteläiset kaupunginosat ry, Munkkisaari-Hernesaari Seura, Pro Eira ry, Punavuoriseura ry ja Stadin Rantaryhmä

Helikopterikenttä tulee jättää nykyiselle paikalle koska uutta helikopterikenttää varten suunniteltu täyttöniemi siirtää purjehdustapahtumat kauaksi ulkomerelle ja on kallis investointi. Meritäyttöjen rakentaminen lisäksi huonontaa meriveden laatua. Täyttöniemestä on laadittava havainnekuva Ursinin rannasta ihmissilmän korkeudelta katsottuna. Hernesaaren rakentamistehokkuutta tulee vähentää koska liika rakentaminen aiheuttaa haittaa kaupungin eteläosien asuttavuudelle, merialueen luonnolle ja liikenteen sujumuudelle. Asuinkortteleiden keskellä olevat vesialtaat tulee korvata puistoilla rakentamisen ja puhtaanapidon kustannusten, syvien alaiden vaarallisuuden ja rantapuistoa jakavien kanalien johdosta. Helikopterikentän asemakaavasta tulee päättää samanaikaisesti Hernesaaren asuinkerrostalokortteleiden asemakaavojen kanssa. Osayleiskaavan perusteella ei tule tehdä meritäyttöjä.

Vastine

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 mahdollinen helikopterikenttä tulee jatkossa sijoittaa Hernesaaren siten, että ilmailumääräykset on mahdollista täyttää. Täyttöniemi ei estä purjehduskilpailuiden järjestämistä Hernesaaren itäpuolella. Rakentamisen ajan vaikutukset meriveden laatuun on arvioitu vähäisiksi ja väliaikaisiksi.

Asemakaava mahdollista Hernesaaren helikopterikenttää varten laaditaan erillisenä asemakaava-alueena hankkeen edellyttämässä aikataulussa. Merialueiden täyttäminen edellyttää ympäristölupaa.

* Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 2.10.2012 muuttaa 7.2.2012 päivättyä osayleiskaavaehdotusta seuraavasti:



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

LL-1 – Helikopterikenttä -merkintä muutetaan merkinnäksi ES-4 – Erityissuunnittelualue, jonka maankäyttö ratkaistaan asemakaavoituksella toiminnallisten ja taloudellisten erillisselvitysten perusteella. Vaihtoehtoisina käyttötarkoituksina asemakaavoituksen yhteydessä voidaan tutkia:

- Helikopterikentän sijaitsemista tutkittaessa tulee laatia helikopterikentän kustannus- ja hyötyselvitys sekä arvioida kentän vaikutuksia lähialueen maankäyttöön.
- Venesatama- ja veneiden talvisäilytysaluetta
- Puistoa tai lähivirkistysaluetta
- Merelliseen ympäristöön soveltuvaa toimitila- ja työpaikkaaluetta

Vesialueen täyttö alueen toteuttamiseksi edellyttää asemakaavan hyväksymistä.

Osayleiskaavan 28.11.2011 laaditussa tarkistetun luonnoksen selostuksessa on seuraavista suunnista ihmissilmän korkeudelta tarkasteltuna laaditut havainnekuvat; Ursinin kallio sivulla 5, Pyhän Birgitan puisto sivulla 45, Suomenlinna sivulla 51, Lauttasaari sivulla 52 ja Pihlajasaari sivulla 56. Edellä mainitut havainnekuvat ovat päivitettyinä osayleiskaavaehdotuksen selostuksessa; Ursinin kallio sivulla 5, Pyhän Birgitan puisto sivulla 54, Suomenlinna sivulla 59, Lauttasaari sivulla 60 ja Pihlajasaari sivulla 65.

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. Rakennustehokkuuden ei ole arvioitu aiheuttavan merkittävää haittaa eteläisten kaupunginosien asuttavuudelle, merialueen luonnolle tai liikenteen sujuvuudelle.

Asuinkortteleita ja rantapuistoa rytmittävät vesialtaat muodostavat alueen kaupunkikuvallisen identiteetin. Rantapuiston sillat ja kanava-aiheet sekä altaita ympäröivät aukiot ja asuinrakennukset ravintoloihin ja kahvioihin luovat alueesta vetovoimaisen vapaa-ajanviettoalueen kaupunkilaisille ja matkailijoille. Rantapuiston siltojen vapaa alituskorkeus on vähintään kolme metriä joka mahdollistaa pienveneiden pääsyn altaisiin. Altaisiin suunnitellaan laituripaikkoja ja rakennusten pohjakerroksiin suunnitellaan tallipaikkoja pienveneiden säilytykseen.



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

Lisäksi asuinkortteleiden suojaamat vesialtaat mahdollistavat hyvät olosuhteet virkistytymiseen veden äärellä myös silloin, kun Hernesaaren rantapuistoon kohdistuu voimakkaita tuulia ja aaltoja.

(M17)

Eteläosan P/TY alueen rakennusten tulee olla 30–40 metriä korkeita automatisoituja veneiden ja autojen säilytysjärjestelmiä varten. P/TY kaavamääräyksen tulee mahdollistaa myös liike-, toimi- ja asuintilojen rakentamisen koska esimerkiksi sataman äänivaikutukset on mahdollista ottaa huomioon rakennusten rakennesuunnittelussa.

Vastine

Eteläosan P/TY-alueen rakennusten korkeus määritellään asemakaavatasolla. Veneiden ja autojen säilytysjärjestelmät on huomioitu maa-alueiden mitoituksessa. P/TY-käyttötarkoitus ei mahdollista asuntorakentamista alueella sataman ympäristövaikutusten vuoksi. Sataman ääni- ja päästövaikutukset kohdistuvat asuinrakennusten sisätilojen lisäksi ulkoalueisiin, joiden rakenteellinen suojaaminen ja suuntaaminen on satama-alueen läheisyydessä haastavaa.

Suomen luonnonsuojeluliiton uudenmaan piiri ja Helsingin luonnonsuojeluyhdistys

Helikopterikentästä tulee laatia ympäristövaikutusten arviointi. Äänivaikutusten johdosta helikopterikenttää ei tule sijoittaa Hernesaareen. Hernesaaren ja Jätkäsaaren pilaantuneiden sedimenttien ruoppaukset ja meritäytöt vaikuttavat veden laatuun, eliöstöön, meren virtauksiin ja vaihtuvuuteen esimerkiksi Lauttasaaren pohjoispuolisilla alueilla. Kaavasielostuksesta puuttuu arviointi ruoppauksen aiheuttaman pilaantuneen aineksen kulkeutumisen vaikutuksista lähialueen vedenalaisiin luontotyyppihin ja lajistoon. Suunnittelualueelle ei tule osoittaa mereen päätyvää lumenvastaanottopaikkaa, koska ympäristökeskuksen ja rakennusviraston tutkimuksen (2012) mukaan lumenkaato mereen tulisi lopettaa kokonaan ja korvata maalle sijoittuvilla lumenvastaanottopaikoilla. Alueen keskeiset toiminnot tulee sijoittaa enintään 300 metrin päähän raitiotieliikenteen pysäkeiltä.

Vastine

Mahdollinen helikopterikenttätöiminta ei sisälly ympäristövaikutusten arviointi-menettelystä annetun asetuksen hankeluetteluun, joten siihen ei ole sovellettava arviointimenettelyä vaan ympäristövaikutusten arvi-



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

ointi-menettelyn tarpeellisuus tulee selvittää erikseen hankkeen yhteydessä. Helikopterikentän toiminnasta on laadittu meluselvitys, jonka mukaan asuinalueet on mahdollista suunnitella siten, etteivät rakennusten piha-alueet altistu määräykset ylittävälle meluarvoille.

* Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 2.10.2012 muuttaa 7.2.2012 päivättyä osayleiskaavaehdotusta seuraavasti:

LL-1 – Helikopterikenttä -merkintä muutetaan merkinnäksi ES-4 – Erytysuunnittelualue, jonka maankäyttö ratkaistaan asemakaavoituksella toiminnallisten ja taloudellisten erilliselvitysten perusteella. Vaihtoehtoisina käyttötarkoituksina asemakaavoituksen yhteydessä voidaan tutkia:

- Helikopterikentän sijoittamista tutkittaessa tulee laatia helikopterikentän kustannus- ja hyötyselvitys sekä arvioida kentän vaikutuksia lähialueen maankäyttöön.
- Venesatama- ja veneiden talvisäilytysaluetta
- Puistoa tai lähivirkistysaluetta
- Merelliseen ympäristöön soveltuvaa toimitila- ja työpaikkaaluetta

Vesialueen täyttö alueen toteuttamiseksi edellyttää asemakaavan hyväksymistä.

Kaavoituksen yhteydessä tehtyjen virtausmalliselvityksen ja eliöstöselvityksen mukaan Hernesaaren pilaantuneiden sedimenttien ruoppaukset ja meritäytöt eivät vaikuta merkittävässä määrin veden laatuun, eliöstöön, meren virtauksiin ja vaihtuvuuteen esimerkiksi Lauttasaaren pohjoispuolisilla alueilla. Rakentamisen vaikutukset lähialueen vedenalaiseen luontotyyppisiin ja lajistoon on arvioitu erillisessä meriluontonselvityksessä. Jatkosuunnittelun yhteydessä selvitetään mahdollisuutta osoittaa Hernesaareen joko mereen tai maalle sijoittuva lumenvastaanottoaika. Alueen keskeiset toiminnot on sijoitettu keskitetysti enintään 300 metrin päähän raitiotieliikenteen pysäkeiltä.

(M18)

Maankäyttö- ja rakennuslain § 39 mukaiset osayleiskaavan sisältövaatimukset eivät täyty, koska osayleiskaava ei mahdollista turvallisen ja terveellisen elinympäristön kaavoittamista alueelle ja se heikentää jo rakennetun ympäristön ja sen alueella asuvien elinoloja niin merkittävästi, että osayleiskaavaehdotus on hylättävä.



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

Pienhiukkaspäästöt ja melu kasvavat Telakkakadulla ja Hietalahdenrannassa yli EU:n voimassa olevien ilmanlaadun raja-arvojen salliman ja yli niiden meluohjearvojen, joiden mukaisesti jo olemassa oleva asutus on kaavoitettu.

Selostuksen mukaan osayleiskaavaehdotuksen mukainen maankäyttö lisää liikennettä noin 7 700 autolla arkivuorokaudessa. Tästä kaksi kolmasosaa suuntautuu Telakkakatua pohjoiseen Hietalahdenrantaan. Muistutuksen mukaan Hietalahdenrannan liikennesuorite on tänä päivänä mitattuna noin 16 000 ajon/vrk. Otettaessa huomioon Hernesaaren liikenne ja vireillä olevan Telakkarannan asemakaavan muutosalueen liikenne (1 000 ajon/vrk), lisääntyy Telakkakadun liikenne noin 6 000 ajon/vrk ollen yhteensä 22 000 ajon/vrk. Osayleiskaavaehdotuksen selostuksen Telakkakadun liikenne-ennuste 18 500 ajon/vrk vuonna 2035 on virheellinen.

Hietalahdenrannan asutuksen kaavoituksen yhteydessä vuonna 2005 melulaskennassa käytettiin liikenne-ennustetta 16 100 ajon/vrk vuonna 2025. Näiden rakennusten, ja jo aiemmin 1970- ja 1990-luvuilla kaavoitettujen asuinrakennusten seinien meluneristävyys toteutettiin alhaisempien ennusteiden ja laskentojen mukaisesti, mikä ei kuitenkaan enää olisi ohjearvojen mukaan riittävä.

Muistutuksen mukaan NO₂-päästöjen voi arvioida nousevan lähelle EU:n tilapäiselle oleskelulle asettamaa pitkän ajan keskiarvorajaa 40 mug/m³ ja pienhiukkasten päästöjen vuorokausikeskiarvojen voi ennustaa ylittävän vuorokausiraja-arvot ajoittain huolimatta alueen merenlähisyydestä ja väylältä laiturirantaan ulottuvista poikkikaduista.

Muistutuksen mukaan laskennassa ei ole huomioitu raskaan liikenteen täyttä osuutta, vuodenaikoihin sidonnaiset bussi- ja lumenajoliikenne puuttuvat. Nämä tulisi lisätä laskentaan, koska niiden yhteisvaikutusta syntyy yli 6 kuukautta vuodessa. Lumenajoliikennettä ei ole koskaan huomioitu Munkkisaaren, Telakkarannan tai Hietalahdenrannan asemakaavojen valmistelussa ajosuoritteiden määriä arvioitaessa, melulaskennassa tai päästötutkimuksissa.

Telakkakadun kokoojaväylän pienhiukkasten ja typen oksidien päästöt kasvavat liikennemäärän noustessa ja Telakkarannan kaavamuutosalueen toteuttaminen estää väylän tuulettumista ja muodostaisi väylällä paikallisia katukuiluja. Koska väylälle ei ole tehty perusteellista liikennepäästömallinnusta eikä kattavia mittauksia, osayleiskaavan ympäristövaikutuksia ei ole selvitetty riittävästi.



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

Muistutuksessa viitataan kansainvälisiin tutkimuksiin, joiden mukaan kaupunkien ilmansaasteet vaikuttavat ihmisten terveyteen aiemmin arvioitua enemmän. Hiukkasten lisäksi ongelmia aiheuttavat hiilimonoksidi ja typenoksidit ja epäpuhtaudet aiheuttavat merkittäviä terveyshaittoja erityisesti lapsille, vanhuksille ja hengityselin- ja sydänsairaille.

Osayleiskaava-alueen sijainnista johtuen Hernesaaren liikennettä ei voida hajauttaa olemassa olevaan liikenneverkkoon siten, että alueen aiheuttamat liikennesaasteet jäisivät vähäisiksi. Telakkakadun ja Hieta-
lahdenranta -kadun kapasiteetti ei riitä vaan valo-ohjattu väylä tukkeentuu ja autojen seisonta-ajat, kiihdytykset ja hidastukset kasvavat, mikä lisää pienhiukkasten ja oksidien muodostusta ja ympäristörasitusta. Lisäksi pitkäkestoisena (20 vuotta) vaikutuksena voidaan nykyisten asukkaiden kannalta pitää myös rakentamisen aikaisen raskaan liikenteen vaikutuksia.

Osayleiskaava on hylättävä, eikä uutta asumista ja toimintoja pidä kaavoittaa niin, että lisätään jo rakennetun ympäristön terveysongelmia. Kaupungin tulee ryhtyä kokonaisvaltaisiin toimiin tämän kokoojakadun liikennesuoritteiden vähentämiseksi.

Osayleiskaavassa ei ole varmistettu Hernesaaren asutuksen ja toimintojen pelastautumista ja evakuointia suurhälytyksen sattuessa huomioiden alueen kapea niemimäisyys ja mahdollisuus poispääsyyn vain kapean kannaksen kautta.

Raskaalla kalustolla pääsee alueelle vain yhtä kokoojakatua pitkin. Väylän tukkeentuessa Hernesaaren ei voida toimittaa apua eikä ihmisiä voida evakuoida. Vallitsevat länsituulet ja risteilijäaluksen massiivinen tulipalo ovat huono yhdistelmä, jonka tapaisessa tilanteessa pelastus ei toimi ja savut leviävät ja peittävät koko asutusalueen.

Kaavassa ei ole riittävästi selvitetty pelastus- ja virka-aputoimien toteuttavuutta eikä asukkaiden ja muiden alueella oleskelevien turvallisuutta voida yleiskaavan puitteissa riittävästi taata. Näin ollen osayleiskaava ei täytä maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimuksia.

Osayleiskaava heikentää virkistysalueiden viihtyvyyttä Pihlajasaaressa eikä riittäviä selvityksiä altistuksesta pienhiukkaspäästöille asuntoalueen leikki- ja oleskelutiloissa ole esitetty.

Helikopterikentän vaikutuksesta lisääntyy päivämelun taso Pihlajasaaressa yli ohjearvojen, mikä heikentää saaren käyttöä virkistysalueena. Asuinrakennusten pihojen leikki- ja oleskelutiloissa ylittyvät melun oh-



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

jearovot helikopterin nousun ja laskun aikana. Melutasot tulee arvioida maksimimeluhuippujen perusteella, ei LAeq tasojen mukaan. LAeq ohjearovot on laadittu tasaisen ajoneuvoliikenteen meluvaikutusten arviointiin ja helikopterimelun vaikutuksia tulisi arvioida täysin omalta pohjaltaan sen erityisen esiintymisen näkökulmasta. Risteilyalusten ja helikopteriliikenteen pienhiukkaspäästöjen leviämisestä ja tasoista ei ole esitetty riittävästi selvityksiä, eikä osayleiskaava täytä maankäyttö- ja rakennuslain säännösten mukaisia sisältövaatimuksia.

Osayleiskaavan mahdollistaman rakentamisen aiheuttaman kasvihuonekaasupäästöjen ja energian kulutuksen kasvua ei ole selvitetty seloituksessa.

Nykyinen rakentaminen aiheuttaa vuosittain kasvihuonekaasupäästöjä enemmän kuin Helsingin tie- ja katuliikenne. Suomi on sitoutunut päästöjen vähentämiseen 2020 mennessä ja näin ollen rakentamista ja rakennetun lämmitetyn tilan määrää tulee rajoittaa. Osayleiskaavan laadinnassa ei ole selvitetty, kuinka paljon kaivu- ja purkutytöt, betonirakentaminen, erikoismateriaalien valmistaminen, kuljetukset, työkoneiden käyttö ja uudet lämmitetyt tilat lisäävät päästöjä ja energian kuluusta nykyiseen verrattuna.

Kirjanpito on oleellista, jotta kaupunginvaltuusto pystyy hallitsemaan kasvihuonekaasupäästöjen ja energian kulutuksen kehitystä kokonaisvaltaisesti. Osayleiskaava ei täytä maankäyttö- ja rakennuslain säännösten mukaisia sisältövaatimuksia, koska sen laadinnassa ei ole huomioitu eikä arvioitu ympäristöhaittojen määrää ja näiden vähentämiseen vaikuttavia oleellisimpia seikkoja.

Vastine

Hernesaaren osayleiskaavaehdotukseen liittyviä liikenne-ennusteita laadittaessa on käytetty liikenne-ennustemallia vuodelle 2035. Ennustemalli sisältää vuoden 2035 maankäytön ja liikenneverkon. Ennustemallissa on mukana raskasliikenne ja malli kattaa pääkaupunkiseudun. Liikennemäärien kasvua rajoittavat katujen ja liittymien kapasiteetti. Kapasiteettia ei pystytä lisäämään Telakkakadulla ja Hietalahdenrannassa, sillä kadut rajautuvat olemassa oleviin rakennuksiin. Lisäksi entisen telakkaradan tila varataan raitioliikenteen käyttöön sujuvan joukkoliikennedyhteyden takaamiseksi. Edelliseen perustuen Telakkakadun liikennemääräksi on arvioitu 18 500 ajon./vrk vuodelle 2035.



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

Hernesaaren on suunniteltu raitiotieyhteys sekä sujuvat jalankulun ja pyöräilyn yhteydet, millä pyritään vähentämään tarvetta oman auton käyttöön.

Telakkarannan asemakaavan muutosehdotusta valmistellaan kaupunkisuunnitteluvirastossa parhaillaan. Telakkarannan kaavamuuotosalueen kohdalla Telakkakadun katualue tulee pysymään varsin leveänä ja Hietalahden laiturille johtavat poikkikadut sekä Telakanpuistikko muodostavat rakenteeseen aukkoja, jotka edesauttavat katualueen tuulettumista. Selostuksen erillisliitteeksi lisätyn ilmanlaatuselvityksen mukaan typpidioksidin tai pienhiukkasten raja-arvo ei ylitä Telakkakadun alueella (Liikenteen typenoksidi- ja pienhiukkaspäästöjen leviämismallinnus Telakkakadun alueella ja arvio ilmanlaadusta Hernesaassa -selvitys, Ilmatieteen laitos -ilmanlaadun asiantuntijapalvelut, 29.8.2012).

Koko pääkaupunkiseudulle tehdyn päästöjen leviämismalliselvityksen laskelmien mukaan satamien ja laivaliikenteen päästöjen aiheuttama hiukkasten vuosikeskiarvopitoisuus Hernesaaren ja Telakkakadun alueella on noin 0,2–0,5 µg/m³. Mahdollisesta helikopteriliikenteestä ei arvioida aiheutuvan merkittäviä hiukkaspäästöjä.

* Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 2.10.2012 muuttaa 7.2.2012 päivättyä osayleiskaavaehdotusta seuraavasti:

LL-1 – Helikopterikenttä -merkintä muutetaan merkinnäksi ES-4 – Erytyissuunnittelualue, jonka maankäyttö ratkaistaan asemakaavoituksella toiminnallisten ja taloudellisten erilliselvitysten perusteella. Vaihtoehtoisina käyttötarkoituksina asemakaavoituksen yhteydessä voidaan tutkia:

- Helikopterikentän helikopterikentän sijoittamista tutkittaessa tulee laatia helikopterikentän kustannus- ja hyötyselvitys sekä arvioida kentän vaikutuksia lähialueen maankäyttöön.
- Venesatama- ja veneiden talvisäilytysaluetta
- Puistoa tai lähivirkistysaluetta
- Merelliseen ympäristöön soveltuvaa toimitila- ja työpaikkaaluetta.

Vesialueen täyttö alueen toteuttamiseksi edellyttää asemakaavan hyväksymistä.

Hernesaaren itärannan puistoon on suunniteltu pelastusajoneuvoreitti, alueen sillat on suunniteltu soveltuviksi raskaalle pelastuskalustolle. Kaavan valmistelun yhteydessä on tehty yhteistyötä pelastuslaitoksen



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

kanssa. Palo- ja pelastusasiantuntijaviraston näkemyksen mukaan alueen pelastautumisesta tai evakuoinnista ei ole ollut tarpeen tehdä tarkempia selvityksiä.

Pääkaupunkiseudun kunnat ja koko Suomi on sitoutunut kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen tulevaisuudessa. Kestävän yhdyskuntarakenteen kehittäminen perustuu sen täydentämiseen ja eheyttämiseen raideliikenteeseen tukeutuen.

Kaavaehdotus täyttää Maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimukset.

Kirjeet

(K1)

Kantakaupungin rannoilta katsottuna helikopterikentän meritäyttö turmelee maisemaa avomerelle ja Pihlajasaaren päin. Täyttö aiheuttaa ongelmia vesiliikenteelle ja pienvenesatamille. Helikopterikenttä tulisi sijoittaa Vuosaaren, Malmille tai Helsinki-Vantaan lentokentälle.

Vastine

Mahdollisen helikopterikentän täyttö muuttaa voimakkaasti merimaisemaa tarkasteltuna Eiran ranta-alueilta tai Ursinin kallioilta. Näkymä avomerelle säilyy kuitenkin pääosin entisellään ja lisäksi helikopterikentän täyttöalue kevyen liikenteen reitteineen tarjoaa kaupunkilaisille uuden mielenkiintoisen mahdollisuuden tarkastella maisemaa avomerelle ja kaupunkiin. Täyttöalue toteutuessaan edellyttää veneväylän siirtämistä helikopterikentän eteläpuolelle mutta suojaa myös helikopterikentän ja asuinalueen väliin jäävää vesiurheilukeskusta aalloilta. Mahdolliselle Hernesaaren helikopterikentälle on osayleiskaavatyön yhteydessä tarkasteltu vaihtoehtoisia sijoituspaikkoja. Sijainti Hernesaarissa on arvioitu parhaaksi vaihtoehdoksi kaupalliselle liikentotoiminnalle.

* Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 2.10.2012 muuttaa 7.2.2012 päivätyä osayleiskaavaehdotusta seuraavasti:

LL-1 – Helikopterikenttä -merkintä muutetaan merkinnäksi ES-4 – Erityissuunnittelualue, jonka maankäyttö ratkaistaan asemakaavoituksella toiminnallisten ja taloudellisten erillisselvitysten perusteella. Vaihtoehtoisina käyttötarkoituksina asemakaavoituksen yhteydessä voidaan tutkia:

- Helikopterikentän helikopterikentän sijoittamista tutkittaessa tulee laatia helikopterikentän kustannus- ja hyötysel-



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

vitys sekä arvioida kentän vaikutuksia lähialueen maan-
käyttöön.

- Venesatama- ja veneiden talvisäilytysaluetta
- Puistoa tai lähivirkistysaluetta
- Merelliseen ympäristöön soveltuvaa toimitila- ja työpaikka-
aluetta

Vesialueen täyttö alueen toteuttamiseksi edellyttää asemakaavan hyväksymistä.

(K2)

Helikopterikenttä tulee jättää nykyiselle paikalle koska uutta helikopterikenttää varten suunniteltu täyttöniemi siirtää purjehdustapahtumat kauaksi ulkomerelle ja on kallis investointi. Meritäyttöjen rakentaminen lisäksi huonontaa meriveden laatua. Täyttöniemestä on laadittava havainnekuva Ursinin rannasta ihmissilmän korkeudelta katsottuna. Hernesaaren rakentamistehokkuutta tulee vähentää koska liika rakentaminen aiheuttaa haittaa kaupungin eteläosien asuttavuudelle, merialueen luonnolle ja liikenteen sujuvuudelle. Asuinkortteleiden keskellä olevat vesialtaat tulee korvata puistoilla rakentamisen ja puhtaanapidon kustannusten, syvien alaiden vaarallisuuden ja rantapuistoa jakavien kanalien johdosta. Helikopterikentän asemakaavasta tulee päättää samanaikaisesti Hernesaaren asuinkerrostalokortteleiden asemakaavojen kanssa. Osayleiskaavan perusteella ei tule tehdä meritäyttöjä.

Vastine

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 mahdollinen helikopterikenttä tulee jatkossa sijoittaa Hernesaaren siten, että ilmailumääräykset on mahdollista täyttää. Täyttöniemi ei estä purjehduskilpailuiden järjestämistä Hernesaaren itäpuolella. Rakentamisen ajan vaikutukset meriveden laatuun on arvioitu vähäisiksi ja väliaikaisiksi.

* Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 2.10.2012 muuttaa
7.2.2012 päivättyä osayleiskaavaehdotusta seuraavasti:

LL-1 – Helikopterikenttä -merkintä muutetaan merkinnäksi ES-4
– Erytysuunnittelualue, jonka maankäyttö ratkaistaan asemakaavoituksella toiminnallisten ja taloudellisten erilliselvitysten



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

perusteella. Vaihtoehtoisina käyttötarkoituksina asemakaavoituksen yhteydessä voidaan tutkia:

- Helikopterikentän tai helikopterikentän sijoittamista tutkittaessa tulee laatia helikopterikentän kustannus- ja hyötyselvitys sekä arvioida kentän vaikutuksia lähialueen maankäyttöön.
- Venesatama- ja veneiden talvisäilytysaluetta
- Puistoa tai lähivirkistysaluetta
- Merelliseen ympäristöön soveltuvaa toimitila- ja työpaikkaaluetta

Vesialueen täyttö alueen toteuttamiseksi edellyttää asemakaavan hyväksymistä.

Osayleiskaavan 28.11.2011 laaditussa tarkistetun luonnoksen selostuksessa on seuraavista suunnista ihmissilmän korkeudelta tarkasteltuna laaditut havainnekuvat; Ursinin kallio sivulla 5, Pyhän Birgitan puisto sivulla 45, Suomenlinna sivulla 51, Lauttasaari sivulla 52 ja Pihlajasaari sivulla 56. Edellä mainitut havainnekuvat ovat päivitettyinä osayleiskaavaehdotuksen selostuksessa; Ursinin kallio sivulla 5, Pyhän Birgitan puisto sivulla 54, Suomenlinna sivulla 59, Lauttasaari sivulla 60 ja Pihlajasaari sivulla 65.

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. Rakennustehokkuuden ei ole arvioitu aiheuttavan merkittävää haittaa eteläisten kaupunginosien asuttavuudelle, merialueen luonnolle tai liikenteen sujuvuudelle.

Asuinkortteleita ja rantapuistoa rytmittävät vesialtaat muodostavat alueen kaupunkikuvallisen identiteetin. Rantapuiston sillat ja kanava-aiheet sekä altaita ympäröivät aukiot ja asuinrakennukset ravintoloihin ja kahvioihin luovat alueesta vetovoimaisen vapaa-ajanviettoalueen kaupunkilaisille ja matkailijoille. Rantapuiston siltojen vapaa-ajankorkeus on vähintään kolme metriä joka mahdollistaa pienveneiden pääsyn altaisiin. Altaisiin suunnitellaan laituripaikkoja ja rakennusten pohjakerrokseen suunnitellaan tallipaikkoja pienveneiden säilytykseen. Lisäksi asuinkortteleiden suojaamat vesialtaat mahdollistavat hyvät olosuhteet virkistytymiseen veden äärellä myös silloin, kun Hernesaaren rantapuistoon kohdistuu voimakkaita tuulia ja aaltoja.



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

Asemakaava mahdollista Hernesaaren helikopterikenttää varten laaditaan erillisenä asemakaava-alueena hankkeen edellyttämässä aikataulussa. Merialueiden täyttäminen edellyttää ympäristölupaa.

Eteläiset kaupunginosat ry

Helikopterikentän asettumisesta avomerinäkömään ei ole annettu päätäjille tai julkisuuteen ihmissilmän korkeudelta todenmukaista havainnekuvaa Eiran ranta-alueelta tai Ursinin kallioilta katsottuna.

Vastine

Mahdollisen helikopterikentän asettumisesta avomerinäkömään on laadittu ihmissilmän korkeudelta todenmukaiset havainnekuvat Eiran ranta-alueelta ja Ursinin kallioilta katsottuna. Havainnekuva Ursinin kalliolta löytyy 17.9.2009 päivätystä Hernesaaren osayleiskaavaluonnoksen selostuksesta sivulta 40, 28.11.2011 laaditusta tarkistetun luonnoksen selostuksesta sivulta 5 ja 7.2.2012 päivätystä Hernesaaren osayleiskaavaehdotuksen selostuksesta sivulta 5. Havainnekuva Eiranrannan Pyhän Birgitan puistosta nykytilanteen ja suunnitelman vertailuna löytyy 28.11.2011 laaditusta tarkistetun luonnoksen selostuksesta sivulta 45 ja 7.2.2012 päivätystä Hernesaaren osayleiskaavaehdotuksen selostuksesta sivulta 55.

* Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 2.10.2012 muuttaa 7.2.2012 päivättyä osayleiskaavaehdotusta seuraavasti:

LL-1 – Helikopterikenttä -merkintä muutetaan merkinnäksi ES-4 – Erityissuunnittelualue, jonka maankäyttö ratkaistaan asemakaavoituksella toiminnallisten ja taloudellisten erillisselvitysten perusteella. Vaihtoehtoisina käyttötarkoituksina asemakaavoituksen yhteydessä voidaan tutkia:

- Helikopterikentän sijoittamista tutkittaessa tulee laatia helikopterikentän kustannus- ja hyötyselvitys sekä arvioida kentän vaikutuksia lähialueen maankäyttöön.
- Venesatama- ja veneiden talvisäilytysaluetta
- Puistoa tai lähivirkistysaluetta
- Merelliseen ympäristöön soveltuvaa toimitila- ja työpaikkaaluetta

Vesialueen täyttö alueen toteuttamiseksi edellyttää asemakaavan hyväksymistä.



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

Lausunnot

Kaupunginmuseon johtokunta toteaa (24.4.2012) että jatkosuunnittelussa on otettava huomioon Fordin tehdasrakennuksen ja Valtion viljavaraston suojeluarvo Hernesaaren teollisesta historiasta kertovina ja arkkitehtonisesti ja arvokkaina rakennuksina, toiminnaltaan alueen luonnetta rikastavana osana sekä maisemallisina maamerkkeinä. 6–7-kerroksinen uudisrakentaminen turvaa viljavaraston säilymisen paikallisena maamerkinä. Helikopterikentän meritäytöt ja pengerrykset ovat haasteellisia Helsingin kaupungin alueen ja maiseman vaalimisen kannalta.

Vastine

Fordin tehdasrakennuksen suojelutavoitteet määritetään tarkemmin asemakaavoituksen yhteydessä, rakennus on osayleiskaavassa osoitettu merkinnällä sr -suojeltava rakennus. Alueen uudisrakentamisen kerrosmäärä on pääsääntöisesti 6–7 kerrosta. Alueen pohjoisosaan esitetään asuinkerrostaloja, joiden rakentamiskorkeus täydentää kaupunkikuvallisesti lähiympäristön rakennuksia. Kaupunkikuvallisena tavoitteena on tuoda esiin Valtion viljavarasto alueen maamerkinä. Helikopterikentän täyttö tulee muuttamaan merimaisemaa. Pengerryksien luiskaamista ja maisemointia kasvillisuudella tutkitaan jatkosuunnittelun yhteydessä.

* Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 2.10.2012 muuttaa 7.2.2012 päivättyä osayleiskaavaehdotusta seuraavasti:

LL-1 – Helikopterikenttä -merkintä muutetaan merkinnäksi ES-4 – Erityissuunnittelualue, jonka maankäyttö ratkaistaan asemakaavoituksella toiminnallisten ja taloudellisten erillisselvitysten perusteella. Vaihtoehtoisina käyttötarkoituksina asemakaavoituksen yhteydessä voidaan tutkia:

- Helikopterikentän sijoittamista tutkittaessa tulee laatia helikopterikentän kustannus- ja hyötyselvitys sekä arvioida kentän vaikutuksia lähialueen maankäyttöön.
- Venesatama- ja veneiden talvisäilytysaluetta
- Puistoa tai lähivirkistysaluetta
- Merelliseen ympäristöön soveltuvaa toimitila- ja työpaikkaaluetta

Vesialueen täyttö alueen toteuttamiseksi edellyttää asemakaavan hyväksymistä.



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

Poistetaan alueella sijaitsevien viljasiilojen sr-merkintä.

Lisäksi lautakunta päätti antaa seuraavan jatkosuunnitteluohjeen: Kaupunkisuunnittelulautakunta katsoo, ettei siilojen sijainti sekä taloudelliset ja toiminnalliset mahdollisuudet huomioiden kaupungin ole perusteltua jatkaa alueen vuokrasopimusta viljan varastointikäytössä vuoden 2015 jälkeen. Asemakaavoituksen yhteydessä viljasiilojen alueelle etsitään toiminnallisesti ja taloudellisesti nykyistä viljan varastointia perustellumpi käyttö. Samassa yhteydessä selvitetään ja ratkaistaan nykyisten rakennusten suojelliset näkökohdat.

Liikuntalautakunta (24.4.2012) pitää hyvinä ehdotuksen liittyviä hahmotelmia vesiurheilukeskuksesta ja uudesta venesatamasta (W/LV) sekä veneilyyn liittyvistä kaupallisista tiloista (P/TY). Asuntorakentamisen itäpuolelle, merenrantaan, osoitettu 6 hehtaarin puisto on virkistykseen hyvä, mutta tuulinen paikka. Puistoalueelle on ehdotuksen ilmakuvasuorituksessa esitetty uimala. Lautakunta pitää uimalan paikkaa hyvänä, mutta haluaa huomauttaa että uimalaan tulee esittää erillisrahoitus. Uimalaa ei voida toteuttaa liikuntatoimen raamin puitteissa. Lentotoiminnan turvallisuuden edellyttämää mereen tehtävää laajaa madallustäyttöä ei liikuntalautakunta pidä mahdollisena. Täyttö estää isojen alusten ja purjeveneiden pääsyn tärkeälle vesialueelle. Aluetta tulisi voida käyttää aktiivisesti mm. purjehduskilpailuiden rata-alueena. Koko aluetta koskevana huomautuksena todettakoon, että venesatamien välittömään läheisyyteen on saatava riittävästi veneiden talvisäilytyspaikkoja sekä riittävästi veneilijöille osoitettuja autojen pysäköintipaikkoja. Myöhemmissä vaiheissa tulisi tutkia onko mahdollista sijoittaa joitain veneitä talvisäilytykseen alueelle, joka palvelee kesäisin sataman bussiliikenteen pysäköintialueena.

Vastine

Mahdollisen helikopterikentän yhteyteen suunnitellun madallustäytön tehtävänä on estää isojen alusten ja purjeveneiden pääsy helikopterikentän lentosektorin alueelle. Purjehduskilpailuiden rata-alue tulee rajata täytön ulkopuolella olevalle merialueelle.

* Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 2.10.2012 muuttaa 7.2.2012 päivättyä osayleiskaavaehdotusta seuraavasti:

LL-1 – Helikopterikenttä -merkintä muutetaan merkinnäksi ES-4 – Erityissuunnittelualue, jonka maankäyttö ratkaistaan asemakaavoituksella toiminnallisten ja taloudellisten erilliselvitysten



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

perusteella. Vaihtoehtoisina käyttötarkoituksina asemakaavoituksen yhteydessä voidaan tutkia:

- Helikopterikenttä tai helikopterikentän sijoittamista tutkittaessa tulee laatia helikopterikentän kustannus- ja hyötyselvitys sekä arvioida kentän vaikutuksia lähialueen maankäyttöön.
- Venesatama- ja veneiden talvisäilytysaluetta
- Puistoa tai lähivirkistysaluetta
- Merelliseen ympäristöön soveltuvaan toimitila- ja työpaikkaaluetta

Vesialueen täyttö alueen toteuttamiseksi edellyttää asemakaavan hyväksymistä.

Venesatama-alueiden yhteyteen on osoitettu veneiden säilytykseen ja pysäköintiin soveltuvia alue- ja korttelialuevarauksia. Jatkosuunnittelun yhteydessä selvitetään uimalan toteutettavuutta ja satama-alueen käyttöä veneiden talvisäilytyksessä.

Sosiaalilautakunta toteaa (2.5.2012), että Hernesaaren noin 5 100 asukkaan palvelujen järjestämisen on tarkoitus tukeutua pääosin olemassa olevaan sosiaali- ja terveystoimen palveluverkkoon. Hernesaaren väestöpohja ei edellytä omaa terveysasemaa. Hernesaaren lapsiperheiden kotipalvelun ja varhaisen tuen, perheneuvolan ja lastensuojelun palvelut tullaan järjestämään osana eteläisen alueen palveluja. Aikuisten ja ikääntyvien palvelut tukeutuvat myös olemassa olevaan palveluverkkoon. Hernesaaren suunnittelussa tulee kuitenkin varautua itsenäisen toimeentulon mahdollistaman erityisasumisen sijoittumiseen asuntokortteleihin.

Hernesaaren vuosien 2020–2045 rakentamis- ja väestöennusteen mukaan päivähoiton palvelujen suurin tarve ajoittuisi vuoden 2030 paikkeille. Ennusteen perusteella laskennallinen päivähoiton tarve Hernesaassa vaihtelisi noin 130–260 päivähoitopaikan välillä 60 %:n kattavuudella. Hernesaassa tavoitteena on täydentää päivähoiton palveluverkkoa isommilla omilla tonteilla sijaitsevilla toimipisteillä. Kerrostalojen alakertaan sijoituvia ns. kivijalkapäiväkoteja tarvitaan mahdolliseen tilapäiseen päivähoiton tarpeeseen ruuhkahuippuina. Päivähoiton ja leikkipuistotoiminnan palvelut sijoittuvat hyvin kaavassa osoitetuille julkisten palvelujen ja hallinnon alueille. Päivähoiton palveluverkon suunnittelussa varaudutaan kahden Y-tontilla sijaitsevan päiväkodin tarpeeseen, joiden kummankin laajuudeksi arvioidaan 1 200–1 500 brm² ja ulkotilat 1 700–2 500 brm². Leikkipuisto- ja kerhotoiminnan mitoittamiseksi käytetään noin 250–300 brm² huomioiden lasten vapaan liikkumisen mahdollistamat ulkotilat puistossa.



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

Hernesaaren osayleiskaavaehdotus vastaa päivähoidon palveluverkon tarpeisiin. Sosiaalivirasto mukaan lukien päivähoito ja terveyskeskus ovat osallistuneet viranomaisyhteistyöhön Hernesaaren osayleiskaavaehdotusta valmisteltaessa. Sosiaalilautakunnalla ei ole huomautettavaa Hernesaaren osayleiskaavaehdotuksesta.

Vastine

Hernesaaren jatkosuunnittelussa tutkitaan mahdollisuutta itsenäisen toimeentulon mahdollistaman erityisasumisen sijoittamiseen asuntokortteleihin yhteistyössä sosiaaliviraston kanssa.

Pelastuslautakunta toteaa (8.5.2012), että alueen raitiovaunuliikennettä suunniteltaessa tulee huomioida raitiovaunukaistojen käytettävyys hälytysajoneuvojen ajoreittinä. Ruuhkaisilla tieosuuksilla raitiovaunukaistat ovat usein ainoa reitti hälytysajoneuvoille. Kiveykset tai korokkeet eivät saa haitata tai estää raitiovaunukaistojen käyttöä hälytysajoneuvojen ajoreittinä. Alueen liikenne on nyt jo ajoittain hyvin ruuhkainen. Kaavoituksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota siihen, kuinka pystytään varmistamaan Hernesaaren ja sen ympäristön liikennejärjestelyjen toimivuus. Alueen suunnittelussa tulee huomioida riittävä sammutusveden saatavuus. Alueen eteläosaan suunnitellaan helikopterikenttää. Osayleiskaavaehdotuksessa ajoreitti helikopterikentälle kulkee asuinalueen läpi. Jos alueelle suunnitellaan helikopterikenttää, on kaavoituksessa huomioitava kentän toiminnan vaatimien polttoainekuljetusten aiheuttamat riskit.

Vastine

Jatkosuunnittelun yhteydessä huomioidaan raitiovaunukaistojen käytettävyys hälytysajoneuvojen ajoreittinä. Lisärakentaminen tuottaa lisää liikennettä eikä katujen kapasiteettia pystytä lisäämään, koska Telakkakadun ja Mechelininkadun liikenne ruuhkautuu ajoittain.

Jatkosuunnittelussa sammutusveden tarve otetaan huomioon verkoston mitoituksessa. Mahdollisen helikopterikentän polttoainekuljetusten ei ole arvioitu aiheuttavan tavallista kaupunkirakenteessa olevan huoltoaseman polttoainekuljetusliikennettä merkittävämpää riskiä.

* Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 2.10.2012 muuttaa 7.2.2012 päivättyä osayleiskaavaehdotusta seuraavasti:



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

LL-1 – Helikopterikenttä -merkintä muutetaan merkinnäksi ES-4 – Erityissuunnittelualue, jonka maankäyttö ratkaistaan asemakaavoituksella toiminnallisten ja taloudellisten erilliselvitysten perusteella. Vaihtoehtoisina käyttötarkoituksina asemakaavoituksen yhteydessä voidaan tutkia:

- Helikopterikentän sijoittamista tutkittaessa tulee laatia helikopterikentän kustannus- ja hyötyselvitys sekä arvioida kentän vaikutuksia lähialueen maankäyttöön.
- Venesatama- ja veneiden talvisäilytysaluetta
- Puistoa tai lähivirkistysaluetta
- Merelliseen ympäristöön soveltuvaan toimitila- ja työpaikkaaluetta

Vesialueen täyttö alueen toteuttamiseksi edellyttää asemakaavan hyväksymistä.

Terveyslautakunta toteaa (8.5.2012) että Hernesaaren noin 5 100 asukkaan palvelujen järjestämisen on tarkoitus tukeutua pääosin olemassa olevaan sosiaali- ja terveystoimen palveluverkkoon. Hernesaaren väestöpohja ei edellytä omaa terveysasemaa. Hernesaaren terveyspalvelut sijaitsevat Viiskulman terveysasemalla. Jatkossa terveysasemapalvelut tulevat sijaitsemaan Marian sairaalan alueella, kun sinne rakennetaan Viiskulman korvaava terveysasema. Terveyspalvelujen saavutettavuuden kannalta hyvät liikenneyhteydet Hernesaaresta Marian alueelle ovat keskeisiä. Jatkosuunnittelussa tulee huomioida, että sosiaali- ja terveystoimi yhdistetään vuoden 2013 alussa.

Terveyskeskus ja sosiaalivirasto ovat osallistuneet viranomaisyhteistyöhön Hernesaaren osayleiskaavaehdotusta valmisteltaessa. Valmistelu on pohjautunut nykytilanteen palveluverkon tavoitteisiin. Terveyslautakunnalla ei ole huomautettavaa Hernesaaren osayleiskaavaehdotukseen.

Vastine

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



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

Ympäristölautakunta toteaa (8.5.2012), että Hernesaaren kantakaupunkisijainti antaa hyvät lähtökohdat tiiviin ja energiatehokkaan joukko-liikenteeseen tukeutuvan kaupunginosan suunnittelulle. Raitiotieyhteys ja hyvät kevyen liikenteen yhteydet keskusta mahdollistavat vähäpäästöisen liikkumisen. Uusiutuvan energian käytön suosiminen uuden alueen energiaratkaisuissa on tarpeen huomioida jo osayleiskaavatasolta lähtien. Erityisiä haasteita suunnittelulle tuovat matkustajalaivaliikenne saaren länsilaidalla ja suunniteltu uusi helikopterikenttä alueen eteläosassa. Molemmat toiminnot voivat vähentää suunniteltavan uuden asuinalueen terveellisyyttä ja viihtyisyyttä huomattavasti. Uudelle alueelle on tulossa 5 100 uutta asukasta, jolloin laivoista ja erityisesti helikoptereista aiheutuvat meluhäiriöt tulevat kohdistumaan huomattavaan asukasmäärään sekä merellisten virkistysalueiden käyttäjiin.

Matkustajasataman melu

Osayleiskaavaehdotuksessa on osoitettu risteilijöille kolme laivapaikkaa Hernesaaren länsilaidalle eli yksi uusi nykyisten kahden laivapaikan lisäksi. Vuonna 2011 sataman kautta kulki jo 300 000 risteilymatkustajaa. Meluselvityksen mukaan hankalimmin torjuttavaksi on osoittautunut laivojen yömelu, joka ylittää lähimmissä asuinkortteleissa ohjearvotason sekä rakennusten ulko- että sisäsivuilla ylimpien kerrosten kohdalla. Tämä johtaa siihen, ettei kaikille asunnoille ole järjestettävissä ns. hiljaista puolta, jonne esimerkiksi makuuhuoneet voitaisiin suunnata. Laivamelun riittävä torjunta tulee asettamaan suuria haasteita asuinkortteleiden jatkosuunnittelulle kuten ääneneristävyydelle ja sen toteutuksen valvonnalle sekä asuntojen pohjaratkaisuille. Laivojen yöaikaisen meluhaitan suuruutta arvioitaessa tulee ottaa huomioon sosiaali- ja terveysministeriön Asumisterveysoppaassa (Oppaita 2003:1) annetut ohjearvot. Ne ovat sisämelun kannalta kattavammat kuin valtioneuvoston päätöksessä annetut ohjearvot. Asumisterveysohjeessa on esimerkiksi pienitaajuista melua koskevat erilliset ohjearvot. Meluselvityksessä laivojen melun leviäminen on arvioitu keskimääräisen melupäästön perusteella, vaikka osa risteilijöistä voi olla enimmillään noin 5 dB meluisampia. Laivojen melu voi olla myös kapeakaistaista, mikä tarkoittaa kapeakaistauskorjauksen + 5 dB käyttöä, vaikka laiva olisi melupäästöltään keskimääräinen. Tämä tulisi huomioida korttelien meluntorjunnan suunnittelussa. Muutoin laskennassa käytetty tarkastelutapa voi johtaa suunnitteluratkaisuun, jossa ympäristölupaehdoissa joudutaan rajoittamaan suurimeluisimpia laivatyyppisiä. Tämä heikentäisi sataman toimintaedellytyksiä. Sataman nykyiset lupaehdot eivät mahdollistaisi suunniteltua uutta maankäyttöä. Sataman lupaehdoista ja niiden tulkinnasta tulisikin neuvotella jo kaavoituksen yhtey-



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

dessä lupaviranomaisena toimivan Etelä-Suomen aluehallintoviraston kanssa.

Laivojen savukaasut ja hajut

Laivojen savukaasupäästöjen ja hajujen leviämistä on arvioitu aiemmin Jätkäsaaren suunnittelun yhteydessä. Selvityksissä Hernesaassa on oletettu olevan kaksi risteilijäpaikkaa, kun nyt saaren reunaan esitetään kolmea paikkaa. Laskelmien mukaan vuonna 2030 selkeästi tunnistettavaa hajua esiintyy alueella keskimäärin 3–6 % vuoden tunneista. Kesäaikaan risteilykaudella selkeää hajua esiintyy Hernesaaren pohjoisosassa 6–9 % tunneista. Uusi risteilijäpaikka saaren lounaisreunassa nostanee hajun esiintyvyyttä vielä jonkin verran. Arviot koskevat maanpintatasoa. Rakennusten ylempien kerrosten korkeudella savukaasujen ja hajujen esiintyvyys on suurempi, mikä tulee huomioida rakennusten tuloilmanvaihdon suunnittelussa.

Helikopterimelu

Nykyinen helikopterikenttä Hernesaaren kärjessä sijaitsee noin 900 metrin etäisyydellä asutuksesta ja rannan virkistysalueista. Uusi kenttäalue sijoittuu vain noin 500 metrin etäisyydelle asutuksesta ja se on myös lähempänä virkistyskäytössä olevia Pihlajasaaria. Riski merkittävien viihtyisyyshaittojen syntymiselle uudella tiiviillä asuinalueella on siten suuri. Melun häiritsevyyttä lisäävät helikopterilentojen nousuihin ja laskuihin liittyvät huomattavan korkeat enimmäismelutasot kentän lähiympäristössä. Ympäristölautakunta toteaa, että helikopterikentän sijoittaminen osayleiskaavaehdotuksen mukaisesti vaatisi uuden ympäristöluvan. Nykyisen helikopterikentän lupaehdot eivät suunnitellussa tilanteessa toteudu. Lupaharkinnassa tutkitaan, millä edellytyksillä lentoaika voidaan sijoittaa aiotulle paikalle ja johtavatko uusi asuinrakentaminen ja virkistysalueet tiukkeneviin lupamääräyksiin. Niihin voi kuulua myös lentotoiminnan rajoittaminen. Hernesaaren osayleiskaavaselostuksessa on esitetty yleispiirteinen arvio tarkasteltujen sijaintivaihtoehtojen vaikutuksista lähinnä kohteiden saavutettavuuden kannalta. Tämän arvioinnin pohjalta on päädytty Hernesaaren vaihtoehtoon. Ympäristölautakunnan mielestä helikopterikentälle tulisi löytää soveltuvampi sijainti alueelta, jolla asutukselle aiheutuvat meluhaitat ovat merkittävästi pienemmät.

Telakan vaikutukset

Osayleiskaava-alue rajautuu pohjoisosastaan STX:n telakka-alueeseen. Kaavaselostukseen tulisi täydentää tiedot telakan tämänhetkisistä melu- ja ilmanlaatuvaikutuksista alueelle.

Julkisten lähipalveluiden korttelialueet



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

Osayleiskaava-alueelle on sijoitettu kaksi julkisille lähipalveluille tarkoitettua PY-korttelialuetta alueen vilkkaimmin liikennöidyn, myös risteilybussien käyttämän kokoojakadun varteen. Kaavaselostuksen mukaan pohjoiselle PY-tontille on tarkoitus sijoittaa koulu, leikkipuisto ja yksi viiden ryhmän päiväkotia. Lapset kuuluvat vanhusten ja sairaiden ohella ns. herkkiin väestöryhmiin, jotka ovat terveystutkimusten mukaan tavanomaista alttiimpia ilman epäpuhtaus- ja meluhaitoille. Näiden väestöryhmien oleskelu- ja asuinpaikat tulisi sijoittaa aina mahdollisimman suojaisiin paikkoihin, joissa ilmanlaatu- ja melutilanne on mahdollisimman hyvä. Kokoojakadun varsi ei sovellu herkkien ryhmien toimipisteiden sijoituspaikaksi. PY-kortteleille tulisi etsiä suojaisemmat sijoituspaikat.

Pysäköinti

Kantakaupunkisijainti tarjoaa erinomaiset edellytykset vähäpäästöiselle liikkumiselle. Suunnitellut hyvät joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen yhteydet mahdollistavat oman auton käyttötarpeen minimoinnin. Myös alueen pysäköinti ja pysäköintinormit tulee suunnitella näitä tavoitteita tukeviksi. Kaavaselostuksen mukaan autopaikkamäärän mitoitus on 1 ap/115 krs-m². Tämä tulisi korvata kaupunkisuunnittelulautakunnan 7.2.2012 hyväksymällä uudella normilla 1 ap/130 krs-m².

Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen varautuminen

EU:n pyrkimyksenä on siirtyä vuoden 2019 jälkeen passiivienergiarakentamiseen. Tämä merkitsee, että uudistaloilla ei ole lämmitys- tai jäähdytystarvetta eli vuositasolla ostoenergian tarvetta ei ole. Käytännössä tavoite tarkoittaa kiinteistökohtaista uusiutuvaa energiantuotantoa, mikä tulee mahdollistaa kaavoituksessa. Kaavamääräyksiin tulisi jo osayleiskaavatasolta lähtien ohjata mm. aurinkosähkön ja -lämmön sekä tuulivoiman käyttöön sallimalla niiden vaatimat rakenteet korttelialueilla. Kaavamääräyksiä tulisi tältä osin täydentää. Kaavaselostuksen mukaan alin sallittu pääkäyttötarkoituksen mukainen lattiakorkeus on Hernesaassa +3,4 metriä. Alimman rakentamiskorkeuden tulee perustua riittäviin selvityksiin tulvavaarasta ottaen huomioon uusimmat tiedossa olevat merivedennousua koskevat ennusteet.

Vastine

Melu

Meluselvityksen perustana ovat mitatut melupäästöt ja niiden perusteella malliin on sijoitettu melultaan keskimääräiset matkustajalaitavat ja risteilijät. Melupäästön keskiarvo on laskettu energiakeskiarvona, joten se antaa suurimman painoarvon mitatuista aluksista meluisimmille. Asemakaavavaiheessa määritellään tarkemmin mitoitustaso ulkovaipan



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

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 äänieristuksen mitoitusmenetelmästä, joka on tarkoitettu erityisesti laivamelulle. Selvityksissä on otettu huomioon Asumisterveysoppaassa annetut ohjearvot. Meluselvitysten mukaan asuinalue ympäristöineen on toteutettavissa viihtyisäksi siten, että asuinkortteleiden sisäosissa ja valtaosalla rantapuistosta alitetaan melutason ohjearvot ulkona. Myöskään mahdollisen helikopterimelun enimmäisäänitasot eivät asuinalueella ole erityisen korkeita. Esimerkiksi katuliikenteen raskas ajoneuvo tai raitiovaunu aiheuttaa helposti ympäristöönsä tätä selvästi korkeamman melutason.

Telakan vaikutukset

Telakan toiminnassa käytettävistä pintakäsittelyaineista aiheutuvaa hajupäästöä on tutkittu vuonna 2001. Tutkimuksen jälkeen telakan tuotanto on vähentynyt ja lisäksi tuotannossa käytetään vähemmän hajua aiheuttavia aineita ja työmenetelmiä on kehitetty vähemmän päästöjä aiheuttavaan suuntaan. Osayleiskaavaa laadittaessa ei ole arvioitu tarpeelliseksi selvittää telakan nykyisen toiminnan vaikutuksia mittauksin tai mallinuksin, koska telakan ympäristöluvan mukainen toiminta mahdollistaa tämän hetkistä huomattavasti suuremman tuotantomäärän. Telakkatoiminta jatkuu osayleiskaava-alueella enintään vuoteen 2018 asti. Telakkatoiminnan supistumisen johdosta telakan ympäristövaikutukset vähenevät merkittävästi osayleiskaava-alueella ennen asuntorakentamisen aloittamista. Osayleiskaava-alueen pohjoispuolella Hietalahden alueella telakan vuokrasopimus on kuitenkin määräaikainen vuoteen 2025 asti.

Laivojen savukaasut ja hajut

Länsisataman matkustajalaivojen päästö- ja hajuselvitysten ja ilmanlaatumittausten perusteella on arvioitu, että ilmanlaadun ohje- ja raja-arvot eivät ylitä osayleiskaava-alueella. Ilmatieteenlaitoksen arvion mukaan, joka perustuu vuoden 2005 mallilaskelmien tuloksiin, HSY:n Länsisatamassa tekemiin ilmanlaatumittauksiin sekä päästöjä rajoittavan lainsäädännön tiukentumiseen, yhden risteilijälaivapaikan lisääminen ei tule merkittävästi vaikuttamaan alueen ilmanlaatuun vuonna 2035. Tulevaisuudessa laivojen käyttämän polttoaineen rikkipitoisuus tulee vähentämään pakokaasupitoisuuksia ja hajua. Myös laivoissa yleistyvät katalysaattorit ja maasähkömahdollisuus tulevat vaikuttamaan päästöjä vähentävästi. Mahdollisista hetkellisistä päästöhuipuista johtuvia haitallisia vaikutuksia voidaan vähentää esimerkiksi tuloilmanvaihdon tarkoituksenmukaisella suunnittelulla.



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

Mahdollisen helikopterikentän ja sataman ympäristölupaehdot eivät täyty suunnitellulla maankäytöllä ja nykyisillä ympäristölupamääräysten muotoiluilla. 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.

* Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 2.10.2012 muuttaa 7.2.2012 päivättyä osayleiskaavaehdotusta seuraavasti:

LL-1 – Helikopterikenttä -merkintä muutetaan merkinnäksi ES-4 – Erityissuunnittelualue, jonka maankäyttö ratkaistaan asemakaavoituksella toiminnallisten ja taloudellisten erillisselvitysten perusteella. Vaihtoehtoisina käyttötarkoituksina asemakaavoituksen yhteydessä voidaan tutkia:

- Helikopterikentän sijoittamista tutkittaessa tulee laatia helikopterikentän kustannus- ja hyötyselvitys sekä arvioida kentän vaikutuksia lähialueen maankäyttöön.
- Venesatama- ja veneiden talvisäilytysaluetta
- Puistoa tai lähivirkistysaluetta
- Merelliseen ympäristöön soveltuvaa toimitila- ja työpaikkaaluetta

Vesialueen täyttö alueen toteuttamiseksi edellyttää asemakaavan hyväksymistä.

Julkisten lähipalveluiden korttelialueet

Julkisten palveluiden ja hallinnon PY-kortteleita rajaavat kokoojakatu, asuinkorttelit ja asuinkortteleiden väliset puistoalueet. PY kortteleiden keskeinen sijainti raitiotiepysäkkien ja palveluiden läheisyydessä suojaaa korttelialuetta alueen tuulilta ja satama- ja helikopteritoiminnan meluvaikutuksilta. Jatkosuunnittelun yhteydessä PY-kortteleiden rakennukset suunnitellaan sijoitettavaksi kokoojakadun varrelle siten, että ne suojaavat piha-alueita liikenteen ääni- ja päästövaikutuksilta. Tonttikatujen linjauksia tarkennetaan jatkosuunnittelun yhteydessä.

Pysäköinti

Osayleiskaavaehdotusta valmisteltaessa uusia asuintonttien autopaikamääräyksiä ei ollut hyväksytty vielä kaupunkisuunnittelulautakunnassa. Kaavaselostuksen teksti liikenne -kappaleessa "Asukaspysäköinnin osalta käytetään kaupunkisuunnittelulautakunnan vuonna 2007 hyväksymää laskentaohjetta 1 ap/115 k-m2. Muiden toimintojen osalta käy-



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

tään kaupunkisuunnittelulautakunnan vuonna 1994 hyväksymiä ohjeita." on muutettu muotoon "Asukaspysäköinnin ja muiden toimintojen osalta käytetään kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymiä asuintonttien ja työpaikka-alueiden autopaikkamäärien laskentaohjeita."

Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen varautuminen

Osayleiskaavaratkaisu ei estä uusiutuvien energiamuotojen käyttöönottoa alueella. Uusiutuvien energiamuotojen käyttöä säädellään muulla lainsäädännöllä eikä niiden käyttöä ole tarkoituksenmukista säätää kaavamääräyksillä. Kaavaselostuksen Tavoitteet -kappaleeseen on lisätty teksti "Joukkoliikenteeseen tukeutuvan alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa kiinnitetään huomiota suunnitteluratkaisuiden energiatehokkuuteen."

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. Maa- ja metsätalousministeriössä valmisteilla olevat merenpinnan nousun skenaarioihin perustuvat uudet ohjeet tullaan ottamaan huomioon alueen jatkosuunnittelussa.

Rakennuslautakunta toteaa (8.5.2012), että suunnitelma on toiminnallisesti selkeä ja kaupunkikuvallisesti tasapainoinen kokonaisuus. Jatko-suunnittelussa on syytä kiinnittää huomiota erityisesti siihen, että sata-matoimintoja ja alueen muuta toiminnallista ja kaupunkikuvallista rikkautta hyödynnetään alueen tunnelman tekijänä mahdollisimman paljon. Asuntokortteleita yhdistävänä keskeisenä aiheena toistuvat vesialtaat, joiden rakentaminen on epäilemättä hyvin kallista. Jotta suunnitelma ei jäisi käytännössä toteutumatta, rakennuslautakunta kehottaa ennen asemakaavoitusta tutkimaan huolellisesti suunnitteluratkaisujen taloudelliset toteuttamisedellytykset ja selvittämään toteuttamisvastuun ja kustannusten jakautumisen. Kosteudelle ja tuulille alttiissa merellisessä ilmastossa rakennusten sijoittelu ja jatkossa myös materiaalien valinnat tulee tehdä niin, että rakennukset ovat kosteusteknisesti ja rakennusfysikaalisesti toimivia. Koulujen ja päiväkodin sijoittaminen keskemmälle asuinkortteliin pois kokoojakadun varrelta olisi melun, hiukaspäästöjen ja saattoliikenteen kannalta turvallisempi ratkaisu. Rakennuslautakunta näkee houkuttelevia mahdollisuuksia rantapuiston jatkosuunnittelussa ja kehottaa panostamaan puistoalueiden suunnitteluun asemakaavoituksen yhteydessä järjestettävien suunnittelukilpailujen muodossa. Lautakunta muistuttaa myös mahdollisten taideprojektien kytkemisestä suunnitteluun varhaisessa vaiheessa. Helikopterikentän sijoituspaikkaa olisi syytä harkita tarkoin. Teknillisen neuvottelukunnan lausunnon mukaan kentän sijoittaminen tiiviille asuinalueelle



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

niemen kärkeen ei ole meluhaittojen, polttoainekuljetusten turvallisuusriskien ja liikenteen ruuhkaantumisen vuoksi järkevää. Meluselvitys ei huomioi asumisviihtyvyyteen olennaisesti vaikuttavia suuria hetkellisiä meluarvoja (kopterin nousut ja laskeutumiset). Mikäli helikopterikenttä päätetään sijoittaa Hernesaareen, se tulee suunnitella osana merellistä maisemaa ja siinä mielessä se on nähtävissä myös myönteisenä suunnitteluhaasteena. Laivaliikenteen aiheuttaman pienitaajuuden melun vaikutukset alueen asumisviihtyvyyteen on syytä selvittää vielä tarkemmin jo tässä vaiheessa ja ottaa selvitystyön tulokset huomioon asemakaavaa laadittaessa. Lautakunta pitää kehittämisen arvoisena ajatusta risteilijälaitureiden hyödyntämisestä veneiden talvisäilytykseen. Rakennuslautakunta tuo esille huolensa alueen liikenteen toimivuudesta viitaten mm. Mechelininkadun ruuhkautumiseen ja siihen miten pystytään varmistamaan Hernesaaren ja sen ympäristön liikennejärjestelyjen toimivuus. Lautakunta pitää Hernesaaren ja Jätkäsaaren välisen yhteyden puuttumista ongelmallisena. Metroyhteys Hernesaareen saattaisi olla tulevaisuuden vaihtoehto, jota ei pidä sivuuttaa. Eräänä mahdollisuutena on nähtävä myös Turun Förin kaltainen kaupunkilautta. Katujen ja kortteleiden suunnittelussa tulee huomioida, että raitiotien ilmajohtodot voivat rajoittaa pelastusajoneuvojen toimintamahdollisuuksia.

Vastine

Alueen kaupunkikuvallista omaleimaisuutta hyödynnetään jatkosuunnittelun yhteydessä toimintojen sijoittamisella, näkymien suuntaamisella ja ranta-alueiden saavutettavuudella. Asemakaavoituksen yhteydessä selvitetään asuinkortteleiden sisäisten vesialtaiden toteutustapaa ja -kustannuksia tarkemmin. Myös rakenteiden toteutuksen sekä hallinnon ja ylläpidon vastuujakoperiaatteet tulevat tarkasteltaviksi. Alkuopetukseen suunnatun koulun ja päiväkotien sijainnit alueen keskellä kokoojakadun varrella on arvioitu parhaiksi ja toteuttamiskelpoisimmiksi sijaintivaihtoehdoiksi otettaessa huomioon alkuopetukseen suunnatun koulurakennuksen piha-alueet ja liikenneyhteydet, satama- ja mahdollisen lentoliikenteen äänivaikutukset ja rantapuiston tuulisuuden ja kaupunkikuvalliset tavoitteet. Suunnittelukilpailuiden kautta on mahdollista löytää korkeatasoisia ja omaleimaisia suunnitteluratkaisuita puisto-suunnittelun lähtökohdaksi. Alueen katu- ja puistoympäristön suunnittelulle asetetaan korkea laatuvaatimus ja suunnittelijoiden valintaan ja suunnitteluratkaisuihin kiinnitetään erityistä huomiota. Pysyvä ja rakentamisaikainen ympäristötaide sekä alueen väliaikaiskäyttö ja tapahtumat ovat osa Hernesaaren kehittämistoimia. Jatkossa selvitetään mahdollisuutta esimerkiksi ympäristötaidemaksun keräämiseen tontinluovutusten yhteydessä ympäristötaiteen rahoittamiseksi. Kesällä 2012 Her-



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

nessaaren toteutettiin kansainvälisen arkkitehtiopiskelijoiden Waste-lands -festivaalin yhteydessä viisi istuinryhmää. Arkkitehtiopiskelijat vastasivat betonista ja puusta valmistettujen istuinryhmien suunnittelusta ja toteutuksesta. Tehdyissä meluselvityksissä on kiinnitetty huomiota mahdollisten helikoptereiden, 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 äänieristuksen mitoitusmenetelmästä, joka on tarkoitettu erityisesti laivamelulle. Suunnitelmien mukaan mahdollisen helikopterikentän polttoaineiden maanalaisen polttoainesäiliön tilavuus tulisi olemaan 10 tai 25 m³. Polttoaineiden kuljetuksesta ei ole arvioitu olevan tavallisen kaupunkirakenteessa sijaitsevan huoltoaseman kuljetuksia merkittävämpää vaikutusta.

* Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 2.10.2012 muuttaa 7.2.2012 päivättyä osayleiskaavaehdotusta seuraavasti:

LL-1 – Helikopterikenttä -merkintä muutetaan merkinnäksi ES-4 – Erityissuunnittelualue, jonka maankäyttö ratkaistaan asemakaavoituksella toiminnallisten ja taloudellisten erillisselvitysten perusteella. Vaihtoehtoisina käyttötarkoituksina asemakaavoituksen yhteydessä voidaan tutkia:

- Helikopterikentän sijoittamista tutkittaessa tulee laatia helikopterikentän kustannus- ja hyötyselvitys sekä arvioida kentän vaikutuksia lähialueen maankäyttöön.
- Venesatama- ja veneiden talvisäilytysaluetta
- Puistoa tai lähivirkistysaluetta
- Merelliseen ympäristöön soveltuvaa toimitila- ja työpaikkaaluetta

Vesialueen täyttö alueen toteuttamiseksi edellyttää asemakaavan hyväksymistä.

Hernesaaren ja Jätkäsaaren välinen yhteys on luontevaa järjestää vesibussiyhteytenä. Lisäksi ajatuksia on esitetty metroasemasta Jätkäsaaren ja Hernesaaren välillä sekä köysiradasta, jonka tulisi ylittää satama-alue vähintään 65 metrin korkeudessa. Näitä vaihtoehtoja ei kuitenkaan ole selvitetty tarkemmin osayleiskaavavuorovaikutuksen yhteydessä. Katujen ja kortteleiden suunnittelussa otetaan huomioon, että raitiotien ilmajohdot voivat rajoittaa pelastusajoneuvojen toimintamahdollisuuksia.

Yleisten töiden lautakunta toteaa (15.5.2012) että katutilojen toimivuuteen ja mitoittamiseen on jatkossa asemakaavaa valmisteltaessa



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

kiinnitettävä erityistä huomiota. Katupuiden, pyöräilyn, ylläpidon ja lumitilojen vaatimukset tulee ottaa huomioon katutiloja suunniteltaessa. Esitetyt katutilojen lumitilat ovat niukkoja. Pääkadun kunnallistekniikan sijoittamista pitää tarkastella asemakaavaa laadittaessa erityisesti niissä kohdin, missä siltakansi ja kadun taso kohtaavat, jotta kadun alle sijoitettavaa kunnallistekniikkaa voidaan ylläpitää. Pääkadun sillan korkeus-taso vaikuttaa myös korttelien P/TY ja LS/P väliin sekä samalla kohdin olevien korttelien PY ja AK väliin sijoittuvien tonttikatujen korkeustasoon. Tonttikadut ovat alkuosaltaan rakennettava joko siltarakenteisina tai penkereelle, jotta päästää laiturien ja vesialtaiden korkeustasoon, mikä on noin +3 metriä. Näille tonttikaduille sijoitettavien kunnallistekniikoiden johtojen ja putkien tila- ja huoltotarpeet täytyy tarkastella myös erityisen huolellisesti. Tonttikatujen viereisten korttelien rakentamisessa täytyy ottaa huomioon katujen korkeus-taso, sillä kadut tulevat olemaan joko silta- tai pengerrakenteella vähintään noin 70 metrin matkan pääkadulta lähtien. Pääkadun kansitason ja viereisen laituritason korkeusero on neljä metriä. Raitiovaunusillan rakenteen paksuus ja huoltotila pienentävät oleellisesti sillan alle jäävää tilaa. Tämä vaatii kannen alle sijoitettavien liiketilojen osalta tarkkaa mitoituksen suunnittelua asemakaavan laatimisen yhteydessä, jotta kiinteistötekniikka ja muut toimintaa palvelevat tilat mahtuvat niille varattuun matalaan tilaan.

Osayleiskaavaehdotuksen puistoalueet ovat pieniä. Puistopinta-ala asukasta kohden on selvästi pienempi kuin kantakaupungissa keskimäärin. Näin ollen Hernesaaren puistoissa tulee olemaan muuta kantakaupunkia suuremmat puistokohtaiset käyttöpaineet. Lisäksi puistossa on myös toimintoja, jotka lisäävät tätä, esimerkiksi puistoalue toimii vesiuurheilukeskuksen katsomona. Laajemmat puistot helpottaisivat tulevaisuudessa tilojen muuntelua ja uusien toimintojen kehittämistä. Kaavan vaikutusten arvioinnissa on esitetty, että puistoissa olisi luonnontilaisia alueita. Tämä ei käytännössä ole mahdollista kovan käyttöpaineen aiheuttaman kulutuksen tähden. Sitä paitsi viheralueet rakennetaan täytemaan päälle. Luonnonmukaisesti hoidettava puisto vaatisi huomattavasti laajemman pinta-alan tai vaihtoehtoisesti suojausta, jotta kasvillisuudella olisi menestymisen mahdollisuuksia. On tarkoituksenmukaisempaan, että rakennettujen puistojen suunnittelun inspiraationa ja teemana on meren rantaan hyvin soveltuva tulkinta saaristomaisesta ja sen kasvillisuudesta.

Osayleiskaavaehdotuksen katujen ja puistojen korkeusvaihtelut ovat suuria, mikä edellyttää erityisen paljon siltojen, tukimuurien ja rantarakenteiden, portaiden ja luiskien rakentamista. Kanavista johtuen kaavaratkaisut edellyttävät lukuisien siltojen rakentamista. Sekä siltojen rakentaminen että niiden ylläpito on kallista. Siltojen ja niille johtavien reit-



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

tien tilavaraukset tulee olla sellaisia, että talvikunnossapito on mahdollista. Suuret korkeuserot siltojen, rannan ja tonttien välillä aiheuttavat sen, että myös puistoista tulee erittäin rakennettuja. Tukimuureja ja luiskapintaa on paljon, mikä rajoittaa toimintojen sijoittelua puistoihin. Asemakaavaa laadittaessa on riittävästi tarkasteltava puistojen topografiaa ja tilavaruuksia toimintojen, huoltoliikenteen ja kasvillisuuden hoidon onnistumisen kannalta.

Osayleiskaavaehdotuksen alueen pohjaolosuhteista ja maaperän rakennettavuudesta ei ole tarkkoja tietoja. Kaavaehdotuksessa on esitetty rakennettavaksi kolme kanavaa ja kolme suurta vesiallasta. Rantarakenteiden Helsingin kaupungille aiheuttamia kustannuksia sekä rakennettavuutta on selvitettävä tarkemmin asemakaavan vaikutusten arvioinnin yhteydessä. Osa ehdotetuista rakennuksista sijaitsee rantarakenteiden päällä. Näistä rantarakenteiden kustannuksista ja ylläpidosta vastaavat kiinteistöt.

Osayleiskaavan luonnoksessa esitetty Hernesaaren lumen merivastaanottoa on poistettu osayleiskaavaehdotuksesta. Hernesaaren lumen merivastaanottoa on erittäin tärkeä kantakaupungin ja tulevan Hernesaaren alueen lumilogistiikan kannalta. Eteläisen Helsingin lumenkäsittely vaatii uusia, hintavia ratkaisuja, jos tämä lumen käsittelypaikka poistuu käytöstä. Yleisten töiden lautakunta katsoo, että osayleiskaavan on mahdollistettava lumenvastaanottoa sijoittaminen kaavamuutosalueelle.

Lentoliikenteen melu leviää yleisille alueille. Melu on päiväsaikaan huomattava haitta. Lasten leikkipaikat ja vanhusten toimintaympäristöt tulee suojata melulta. Vaikutusten arvioinnin mukaan kortteleiden väliin jää hiljaisempia alueita (alle 55 dB päivisin), joille voi sijoittaa lasten ja vanhusten toimintoja. Meluhaittojen torjuminen tulee ottaa huomioon asemakaavaa laadittaessa sekä arvioitaessa alueen asumisterveellisyttä ja toteutuskustannuksia.

Kustannukset

Kaupunkisuunnitteluviraston mukaan Hernesaaren toteuttamisen kustannuksista suuri osa syntyy alueelle suunnitellusta helikopterikentästä, risteilijälaiturin ja rantapuiston täytoistä, täyttöjä edeltävistä merenpohjan pehmeiden ainesten ja haitta-ainepitoisten sedimenttien ruoppauksista, meriläjitykseen soveltumattomien sedimenttien käsittelystä sekä rantarakenteista. Kustannuksia syntyy myös yhdyskuntateknisen huollon verkoston rakentamisesta sekä yleisten alueiden eli katujen ja puistojen rakentamisesta. Maarakennuskustannuksiin sisältyy pilaantuneiden sedimenttien ruoppaus ja mereen kelpaamattomien sedimenttien



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

käsittely ja loppusijoitus rannalla, pehmeiden maiden ruoppaus, yleis-
täyttö nykyisillä maa- ja merialueilla sekä yleiskaivu. Kustannukset ei-
vät sisällä vedenalaisen paineviemäriin siirtokustannuksia, pilaantuneen
maaperän kunnostuskustannuksia eikä katujen ja puistojen rakenta-
miskustannuksia. Rantarakenteiden kustannuksiin sisältyy luiskien ra-
kentamiskustannukset, risteilijälaiturin kustannukset, vesialtaiden ja
venesatamien laiturimuurikustannukset, helikopterikentälle vievän nos-
tosillan kustannukset sekä muita rantarakenteiden kustannuksia. Liik-
kennealueiden erityiskustannuksiin sisältyy pääkadun silta, helikopteri-
kentän tukimuuri sekä pääkadun tukimuurit. Osayleiskaavan luonnok-
sen selostuksessa on ilmoitettu seuraavat kustannukset: maaraken-
nuskustannukset 122 miljoonaa euroa, rantarakenteet 60 miljoonaa eu-
roa liikennealueiden erityiskustannukset 8 miljoonaa euroa, kunnallis-
tekniikan rakentamiskustannukset 7 miljoonaa euroa ja katujen ja yleis-
ten alueiden rakentamiskustannukset 7 miljoonaa euroa. Edellä mainit-
tuihin summiin on erikseen ilmoitettu sisältyvän rantapuiston 33 miljo-
onaa euroa, kolmen vesialtaan 24 miljoonaa euroa ja pääkadun silta-
kannen 4 miljoonaa euroa kustannukset.

Jos alueelta poistettaisiin kaikki alemman ohjearvon ylittävät haitta-
ainepitoiset maa-ainekset, olisi tästä koituvaa lisäkustannus noin 16 mil-
joonaa euroa. Edellä esitetty kokonaiskustannusarvio perustuu arvioon,
että valtaosa haitta-aineita sisältävästä maa-aineksesta voidaan jättää
paikoilleen. Osayleiskaavaehdotuksen kustannukset ovat yhteensä 204
miljoonaa euroa. Kaavan kokonaiskustannuksia ei voida tässä suunnit-
teluvaiheessa arvioida tarkasti.

Yleisten töiden lautakunta toteaa, että jatkossa valmisteltaessa asema-
kaavaa tulee kiinnittää erityistä huomiota kustannusvaikutusten arvioin-
tiin, kustannustenhallintaan ja osayleiskaavan joustavaan toteutetta-
vuuteen. Samoin kaavan laadinnan aikana pitää huolehtia vaikutusten
arvioinnista ja tarvittavista lisäselvityksistä koskien erityisesti ympäris-
töä, ympäristövaikutuksia, kaikenlaista rakennettavuutta ja pilaantuneita
maita. Yleisten töiden lautakunta katsoo, että suunniteltu helikopteri-
kenttä aiheuttaa niin mittavia ympäristövaikutuksia merellisen Helsingin
kaupunkikuvaan, vesiliikenteen järjestelyihin, merialueiden vesiolosuhtei-
siin ja viereisen asutuksen melutilanteeseen, että sitä ei ole syytä
osoittaa yleiskaavassa. Harkittavissa on enintään selvitysalue-merkintä
hankkeen mahdolliselle sijoitukselle. Päätös helikopterikentän sijoituk-
sesta on tehtävä vasta perusteellisempien vaihtoehtotarkastelujen ja
kustannusarvioiden valmistelun jälkeen.

Yleisten töiden lautakunta puoltaa osayleiskaavaehdotuksen hyväksy-
mistä edellä esitetyin muutoksin.



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

Vastine

Katualueista laaditaan jatkosuunnittelun yhteydessä riittävät selvitykset koskien mitoitusta ja korkotasoja sekä kokoojakadun kannen alle sijoitettavien liiketilojen tilavaatimuksia ja kadun kuivatusta. Hernesaaren puistoalaa määritettäessä on huomioitu Merisataman puistoalueiden, Pihlajasaaren virkistysalueen ja ympäröivien vesialueiden virkistyskäytömahdollisuudet. Selostuksen osayleiskaavan toteuttamisen vaikutukset -kappaleen teksti "Rakennettavan rantapuiston rantaviivasta tulee nykyistä rantaviivaa vaihtelevampi ja osin luonnonmukaisemmin käsitelty, mikä osaltaan edistää ympäristön monimuotoisuutta Hernesaarella." on muutettu muotoon "Rakennettavan rantapuiston rantaviivasta tulee nykyistä rantaviivaa vaihtelevampi. Rantapuiston suunnittelun teemana on meren rantaan soveltuva tulkinta saaristomaisemasta ja sen kasvillisuudesta." Katu- ja puistoympäristösuunnitelmat sekä mahdolliset julkisen tilan yleissuunnitelmat laaditaan yhteistyössä rakennusviraston kanssa asemakaavoituksen yhteydessä. Satamatoimintojen salliessa alueelle saa sijoittaa lumen vastaanottoapaikan jonka tarkempi sijainti on tarkoituksenmukaista osoittaa jatkosuunnittelun yhteydessä.

Osayleiskaavan laadinnan yhteydessä on tehty maaperän rakennettavuuteen ja pilaantuneisuuteen liittyviä tutkimuksia ja selvityksiä yleissuunnittelutasoon tavanomaista enemmän. Suunnittelun edetessä tutkimuksia ja suunnitelmia tarkennetaan vielä pohjarakentamisratkaisujen ja kunnostustavan sekä niistä johtuvien kustannusten tarkemmaksi selvittämiseksi. Lumenvastaanotto saattaa aiheuttaa häiriötä laivaliikenteelle. Selostuksen yhdyskuntatekninen huolto -kappaleen teksti "Alueen eteläosaan sijoitetaan lumen merivastaanottoa paikka." on muutettu muotoon "Jatkosuunnittelun yhteydessä selvitetään lumen vastaanottoapaikan sijoittamista alueen eteläosaan."

Asemakaavoituksen yhteydessä kiinnitetään huomiota kustannusvaikutusten arviointiin, kustannustenhallintaan ja osayleiskaavan joustavaan toteutettavuuteen sekä vaikutusten arviointiin ja tarvittaviin lisäselvityksiin koskien ympäristöä, ympäristövaikutuksia, rakennettavuutta ja pilaantuneita maita.

Mahdollisen Hernesaaren helikopterikentän täyttöalue vaikuttaa merkittävästi lähialueiden maisemaan. Laadituissa kaupunkikuvallisissa tarkasteluissa voidaan kuitenkin todeta, että näkymät avomerelle pääosin säilyvät. Lisäksi täyttöalueen rantoja kiertävä kevyen liikenteen väylä



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

mahdollistaa ympäröivien merimaisemien ja kantakaupungin tarkaste-
lun uudella vetovoimaisella tavalla.

Vesiliikenteen järjestelyt lähialueella muuttuvat. Pihlajasaaren ja Her-
nesaaren välistä veneväylää siirretään etelämmäksi siten, että se kier-
tää mahdollisen helikopterikentän meritäytön. Väylän siirto edellyttää
veneväylämerkkien siirtoa merialueella. Laivaväylät säilyvät nykyisel-
lään eikä osayleiskaavan toteuttaminen edellytä niihin muutoksia.

Merialueiden vesiolosuhteet lähialueilla muuttuvat siten, että mahdoli-
sen helikopterikentän edellyttämä täyttö suojaa Hernesaaren itärantaa
voimakkaalta avomereltä tulevalta aallokolta ja mahdollistaa Hernesaa-
ren ranta-alueiden nykyistä monipuolisemman virkistyskäytön. Lisäksi
Pihlajasaaren ja Hernesaaren välinen vesiliikennettä vaarantanut risti-
aalokko vähentyy täytön toteuttamisen vaikutuksena.

Mahdollisen helikopterimelun enimmäisäänitasot eivät asuinalueella ole
erityisen korkeita. Laadittujen meluselvitysten mukaan asuinalue ympä-
ristöineen on toteutettavissa viihtyisäksi siten, että asuinkortteleiden si-
säosissa alitetaan melutason ohjearvot.

Mahdolliselle Hernesaaren helikopterikentälle on asetettu liikentotoi-
minnan luonteesta johtuen erityisiä vaatimuksia helikopterikentän toi-
minnallisten vaatimusten lisäksi. Liikentotoiminnan kannalta on oleel-
lista matka-aika ja saavutettavuus keskustasta. Helikopterikentän vaih-
toehtoiset sijaintitarkastelut osoittavat Hernesaaren olevan kokonais-
tarkastelussa paras vaihtoehto liikentohelikopterikentän sijoittamisel-
le. Lisäksi edellytykset lentotoiminnan vaikutusten huomioonottamiselle
asemakaavoituksessa ja toteutussuunnittelussa ovat paremmat Herne-
saareissa kuin jo rakennetuilla alueilla.

Mahdollisen Helikopterikentän osoittaminen osayleiskaavassa selvitys-
alueeksi ei ole tarkoituksenmukaista koska osayleiskaavatyön yhtey-
dessä on laadittu riittävät kenttää koskevat yleiskaavataso selvitykset,
seudullinen tarkastelu ei tarjoa tarkoituksenmukaisia vaihtoehtoja liike-
lentokentän sijoittamiselle ja Hernesaaren muussa asemakaavoituk-
sessa tulee huomioida mahdollisen helikopterikentän toiminnan vaati-
mukset ja vaikutukset.

Helikopterikentän nykyisen ympäristöluvan mukaan kenttää saa yöai-
kaan käyttää vain välttämättömiin valvonta-, hälytys- ja pelastuslento-
ihin sekä hätälaskeutumispaikkana. Kentän jatkosuunnittelun yhteydes-
sä huomioidaan viranomaisten tarpeet.



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

* Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 2.10.2012 muuttaa
7.2.2012 päivättyä osayleiskaavaehdotusta seuraavasti:

LL-1 – Helikopterikenttä -merkintä muutetaan merkinnäksi ES-4
– Erityissuunnittelualue, jonka maankäyttö ratkaistaan asema-
kaavoituksella toiminnallisten ja taloudellisten erilliselvitysten
perusteella. Vaihtoehtoisina käyttötarkoituksina asemakaavoituk-
sen yhteydessä voidaan tutkia:

- Helikopterikentän helikopterikentän entän sijoittamista tutkitta-
essa tulee laatia helikopterikentän kustannus- ja hyötyselvitys
sekä arvioida kentän vaikutuksia lähialueen maankäyttöön.
- Venesatama- ja veneiden talvisäilytysaluetta
- Puistoa tai lähivirkistysaluetta
- Merelliseen ympäristöön soveltuvaa toimitila- ja työpaikka-
aluetta

Vesialueen täyttö alueen toteuttamiseksi edellyttää asemakaa-
van hyväksymistä.

Opetuslautakunta toteaa (15.5.2012) että Hernesaaren suurimpia
suunnitteluun liittyviä haasteita ovat katu-, laiva- ja helikopteriliikenteeseen
liittyvät melutekijät sekä Länsisataman matkustajaliikenteeseen
liittyvät ilma- ja hajupäästöt. Julkisten palvelujen ja hallinnon PY-
kortteleiden sijoitusta tulee vielä tutkia, jotta lasten käyttöön tulevat
koulutilat ja liikuntapaikat sijoittuisivat ilmanlaatu- ja melutilanteen kan-
nalta mahdollisimman suotuisiin paikkoihin. Osayleiskaavan tulee
mahdollistaa koulun mitoituksen tarkistaminen alueen rakentumisen
edetessä ottaen huomioon lähialueiden oppilaskehitys. Lasten ja nuor-
ten toimintatilojen oikea sijoittaminen ja mitoittaminen edellyttää yhteis-
työtä kaavoittajan ja palveluhallintokuntien välillä.

Vastine

Julkisten palveluiden ja hallinnon PY-kortteleita rajaavat kokoojakatu,
asuinkorttelit ja asuinkortteleiden väliset puistoalueet. PY korttelit on si-
joitettu alueelle keskeisesti raitiotiepysäkkien ja palveluiden läheisyy-
teen. PY kortteleiden rakennukset on mahdollista jatkosuunnittelun yh-
teydessä suunnitella sijoitettavaksi kokoojakadun varrelle siten, että ne
suojaavat piha-alueita liikenteen ääni- ja päästövaikutuksilta. Tonttika-
dun liikenne on melko vähäistä ja se palvelee osaltaan koulun pysä-
köinti- ja saattoliikennetarpeita.

Rantapuiston viereisten asuinkortteleiden kerroskorkeus on kaupunki-
kuvallisista syistä 6–7 kerrosta. Rakennukset rajaavat rantapuistoa ja



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

vesialtaita ja muodostavat Eiran Merisatamanpuiston tavoin Hernesaaren merenpuoleisen rantajulkisivun. Kerroskorkeus suojaa lisäksi kortteleiden sisäisiä piha-alueita ja kortteleiden välisiä puistoalueita meren puolelta tulevilta tuuilta. Kaupunkikuvallisista syistä ja ranta-alueen tuulisuudesta johtuen rantapuiston viereen ei ole tarkoituksen mukaista sijoittaa alkuopetukseen suunnattua koulurakennusta. Hernesaaren etelä- ja länsiosat ovat laiva- ja mahdollisen helikopteriliikenteen melu-alueella joten koulun sijoittaminen näille alueille ei ole mahdollista.

Otettaessa huomioon alkuopetukseen suunnatun koulurakennuksen piha-alueet ja liikenneyhteydet, satama- ja mahdollisen lentoliikenteen äänivaikutukset ja rantapuiston tuulisuuden ja kaupunkikuvalliset tavoitteet ovat osayleiskaavassa esitetyt julkisten palveluiden ja hallinnon PY-kortteleiden sijainnit arvioitu parhaiksi ja toteuttamiskelpoisimmiksi sijaintivaihtoehtoiksi. Osayleiskaava mahdollistaa koulun mitoituksen tarkistamisen. Jatkosuunnittelua tehdään yhteistyössä palveluhallintokuntien kanssa.

* Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 2.10.2012 muuttaa
7.2.2012 päivättyä osayleiskaavaehdotusta seuraavasti:

LL-1 – Helikopterikenttä -merkintä muutetaan merkinnäksi ES-4 – Erityissuunnittelualue, jonka maankäyttö ratkaistaan asemakaavoituksella toiminnallisten ja taloudellisten erillisselvitysten perusteella. Vaihtoehtoisina käyttötarkoituksina asemakaavoituksen yhteydessä voidaan tutkia:

- Helikopterikentän sijoittamista tutkittaessa tulee laatia helikopterikentän kustannus- ja hyötyselvitys sekä arvioida kentän vaikutuksia lähialueen maankäyttöön.
- Venesatama- ja veneiden talvisäilytysaluetta
- Puistoa tai lähivirkistysaluetta
- Merelliseen ympäristöön soveltuvaa toimitila- ja työpaikkaaluetta

Vesialueen täyttö alueen toteuttamiseksi edellyttää asemakaavan hyväksymistä.

Kulttuuri- ja kirjastolautakunta toteaa (15.5.2012), ettei sillä ole omalta osaltaan huomautettavaa Hernesaaren osayleiskaavaehdotuksesta, joka rakentaa merellistä Helsinkiä. Kaavan toteuttamisen lähtökohdiksi kulttuuri- ja kirjastolautakunta toteaa, että Hernesaaren alueelle on jo nyt hakeutunut runsaasti ns. luovien alojen yritystoimintaa. Tämän toimintaedellytysten turvaaminen alueella on tärkeää ja vahvistaa alueen elinvoimaisuutta jatkossakin. Koko vapautuvaa telakka-aluetta



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

tulisikin tarkastella kokonaisuutena siten, että siellä varataan eri vaiheissa mahdollisuuksia luovien alojen ja myös suosittujen Pop up -yritysten käyttöön. Tähän liittyen tilojen väliaikaiskäyttöä alueella tulisi systemaattisesti kehittää. Kaava-alueen ulkopuolella kokonaisuuteen liittyy mm. Konepaja, joka ollaan kunnostamassa Elävän musiikin yhdistyksen Elmu Ry:n käyttöön. Rantapuistoon syntyvät luovat toiminnot tukevat alueen kiinnostavuutta myös matkailun näkökulmasta. Kaupunginvaltuuston 14.12.2011 hyväksymässä Helsingin kaupungin kulttuuristrategiassa (luvussa ympäristö ja kaupunkirakenne) todetaan, että kaupunki varmistaa uusien alueiden suunnittelussa ja vanhoja, tyhjentäviä tiloja korjattaessa myös kulttuurin käyttömahdollisuudet. Tällaisissa hankkeissa lähtökohtana on, että ulkopuoliset tahot ovat päätoimijoina. Hyviä kansainvälisiä esimerkkejä tällaisista löytyy esimerkiksi Creative Metropoles Eu-hankkeen julkaisusta How to support Creative industries. Kaupunkisuunnitteluvirasto tilasi Hernesaaren kaavavalmisteluun liittyen Arkkitehtuuri- ja muotoilutoimisto Talli Oy:ltä Fordin taloa koskevan rakennushistoriaselvityksen (18.4.2011). Fordin talon katsotaan muodostavan erittäin mielenkiintoisen ja muutoksista huolimatta hyvin säilyneen, arvokkaan arkkitehtonisen kokonaisuuden, jonka kerroksisella historialla on erityistä merkitystä tulevaisuuden uuden kaupunginosan siteenä Hernesaaren teolliseen menneisyyteen.

Erillisessä ideasuunnitelmassa Talli (20.12.2011) tutki suojeltavan rakennuksen käyttömahdollisuuksia erilaiseen kulttuurikäyttöön (mm. tanssi, elokuva, kuvataide). Tiloja vuokrattaisiin vaihteittain taiteilijoille ja taidealan yrittäjille Kaapelitehtaan mallin mukaisesti. Kulttuurikeskuskella sekä rakennusta vuokraavalla kiinteistösiirtoyhtiöllä (Ovenia Oy) on ollut ohjausryhmässä edustus. Suunnitelman lähtökohtana on pidetty Fordin talon toimintojen ja syntyvän vetovoimaisen kulttuurikeskuksen liittämistä merellisen alueen uuteen konseptiin, jossa risteilymatkustajien ulottuville luodaan uusi matkustajaterminaali, hotelli- ja kongressikeskus, liiketilaa ja kulttuurisesti kiinnostava ympäristö. Vastaavia toteutettuja malleja on mainittu mm. Amsterdamista (risteilyterminaali, musiikkitalo, hotelli). Hernesaaren alue on myös ollut osana yhdeksän kaupungin satama-alueiden uusiokäyttöä tutkivaa Urbact II -hanketta CTUR. Rakennusten uusiokäyttöön liittyvistä esimerkeistä Helsingissä ideasuunnitelmassa mainitaan Kaapelitehdas, siihen hallinnollisesti liitetty Suvilahti sekä Tennispalatsi, Lasipalatsi ja Korjaamo. Nämä ovat nykyisin kaupungin omistuksessa, mutta toimivat kiinteistöyhtiöinä tai kokonaan kulttuurialan yrittäjille vuokrattuina. Fordin talon huoneistoala on n. 12 500 m², josta on jo vuokrattu tiloja tapahtumatoimistolle ja mm. tanssin harjoituskäyttöön. Fordin talolle on kaavassa mahdollistettu myös laajennusosa. Ideasuunnitelman mukaan eri käyttötarkoituksiin tarvittavia muutoksia voidaan toteuttaa asteittain monivaiheisessa pro-



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

sessissa, johon selvityksellä pyritään luomaan puitteet. Pienin muutoksin kulttuuritoimijoita voitaisiin nykyistä enemmänkin sijoittaa jo nyt. Kulttuuri- ja kirjastolautakunta katsoo, että kaupunkisuunnitteluviraston ja Arkkitehtuuri- ja muotoilutoimisto Talli Oy:n esitykset luovat hyvän pohjan Hernesaaren kaava-alueen, telakka-alueen ja Fordin talon jatkokkehittelylle.

Vastine

Hernesaaren telakalta vapautuvien alueiden ja tilojen väliaikaista käyttöä on kehitetty talous- ja suunnittelukeskuksen ja kaupunkisuunnitteluviraston ohjaamana kulttuurikeskuksen koordinoiman UrbactII Ctur-hankkeen pohjalta vuodesta 2009. Alueelle on rakennettu rakennusviraston toimesta bussien ja kevyen liikenteen yhteysjärjestelyt ja matkailijoille suunnattu opastusjärjestelmä. Helsingin satama on rakentanut Hernesaarenrantaan liikuntaviraston hallinnoimat veneluiskat ja vesibussilaiturin. Vuotekno Oy vuokraa 2012 alueen tapahtuma- ja matkailutoreilla kontteja ja mainospaikkoja matkailuyrittäjien käyttöön.

Hernesaaren väliaikaistoimintoja ja Fordin talon kulttuurikäyttöä edistetään hallintokuntien laajassa yhteistyössä siten, että erillisistä hankkeista vastaavat yksittäiset toimijat.

Kiinteistölautakunta toteaa (14.6.2012), että osayleiskaavaehdotus luo edellytykset korkeatasoisen ja viihtyisän asunto- ja toimitila-alueen rakentamiselle. Kaava-alueen tontit sekä yleiset alueet ovat kuitenkin rakennettavuudeltaan monilta osin todennäköisesti hyvin vaikeita ja kalliita. Erityisesti tämä korostuu asuntotonteilla, jotka rajoittuvat osayleiskaavassa osoitettuihin keinotekoisiiin kanaviin ja vesialtaisiin, sekä alueilla, joilla tehdään laajoja meritäyttöjä. Alueen asemakaavoituksessa tulee huolehtia siitä, että alueelle voidaan toteuttaa myös koh-tuuhintaista asuntotuotantoa kaupungin asuntopoliittisten ohjelmien mukaisesti.

Kaava-alue on toimitilarakentamisen kannalta heikohkon saavutettavuuden vuoksi varsin haastava, ja toimitilatonteille voi olla vaikea löytää toteuttajia. Tämä saattaa muodostua ongelmalliseksi mm., jos toimitilarakennusten on tarkoitus toimia samalla suunnitellun helikopterikentän meluesteenä. Suunnitellun helikopterikentän kustannukset ovat erittäin korkeat (noin 83 milj. euroa), ja alueen tulevan asemakaavoituksen yhteydessä tuleekin laaja-alaisesti tutkia erilaisia teknisiä ratkaisuja toteutuskustannusten minimoimiseksi. Koska helikopterikentän toteuttamisen aikatauluun liittyy todennäköisesti merkittäviä epävarmuustekijöitä, osayleiskaava-alue tulee olla rakennettavissa myös ilman helikopteri-



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

kenttää. Kiinteistölautakunta puoltaa kaavan hyväksymistä lausunnossa esitetyin huomioin.

Maanomistus ja -hallinta

Osayleiskaavaehdotuksen rajaama alue (yht. noin 44 ha, josta noin 11 ha tulevia meritäyttöjä) on kokonaisuudessaan kaupungin omistuksessa. Alueelta on kuitenkin tehty useita maan- ja huoneenvuokrasopimuksia telakka- ja teollisuustoimintaa varten. Alueen nykyiset sopimukset eivät siten ole esteenä Hernesaaren alueen tulevalle rakentamiselle, koska sopimukset päättyvät viimeistään vuoden 2018 lopulla.

Alueen rakennettavuus ja maaperä

Rakennettavuudesta yleisesti

Osayleiskaava-alue on rakennettavuudeltaan hyvin vaihteleva. Rakennusten perustamistapana tulee olemaan paaluperustus. Rakennushankkeiden pohjarakentamiskustannukset tulevat olemaan hyvin vaihtelevia paalutustavasta ja vaadittavasta paalupituudesta riippuen.

Meritäytöt

Osayleiskaavaehdotuksen mukaan alueen rantaviivaa on tarkoitus muuttaa täyttämällä merialuetta ja leikkaamalla maamassoja altaiden kohdalta. Alueelle tulee myös huomattava määrä maatäyttöä, koska maanpinnan korkeutta nostetaan paikoitellen usealla metrillä. Venesatama-alueelta kaivetaan merkittävä määrä maa-aineksia ja sedimenttejä. Osa poistettavista maa-aineksista ja sedimenteistä sisältää kallista käsittelyä vaativia haitallisia yhdisteitä. Kaupungilla ei ole olemassa meriläjituskelvottomien sedimenttien vastaanottoaikkaa, vaan sijoittaminen tulee aina suunnitella alueellisesti. Myöskään puhtaille sedimenteille ei ole tiedossa Hernesaaren rakentamisen aikana käytössä olevaa meriläjityspaikkaa. Helsingissä on lisäksi muutaman seuraavan vuosikymmenen ajan pulaa hyvälaatuisista täyttömaista voimakkaan rantarakentamisen vuoksi. Jo osayleiskaavavaiheessa olisikin hyvä tarkastella kaava-alueen massatasapainoa sekä pyrkiä sellaiseen ratkaisuun, että kaivettavia maa-aineksia ja sedimenttejä voitaisiin käyttää mahdollisimman paljon paikallisesti hyödyksi korvaamaan alueelle tuotavia täyttömaita.

Osayleiskaavaa varten on laadittu täyttö- ja pohjarakennussuunnitelma FCG/P14962, 13.1.2012. Suunnitelmassa todetaan ruoppauksesta ja pilaantuneiden maiden sijoituksesta mm. seuraavaa: "Täyttöpenkereiden alta ruopataan savi pois kitkamaahan tai kallioon saakka koko täytettävältä alueelta ennen täyttöä. Savi poistetaan täyttöpenkereiden ulkoluiskien rajaamalta alueelta. Täyttöjen luiska-alueilla ja vedenalaisen täytön osalla voidaan harkita savimassojen stabilointia paikoilleen. Mi-



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

käli stabiloimalla voidaan jättää myös pilaantuneet sedimentit louhetäytön sisään, on menetelmä taloudellisesti järkevä vaihtoehto. Tiedossa ei ole, että vedenalaista stabilointia olisi vastaavissa olosuhteissa tehty, mutta toimiva menetelmä on todennäköisesti koerakentamalla löydettävissä. Pilaantuneiden sedimenttien loppusijoitus tehdään ympäristöluvan mukaisesti. Stabiloituja sedimenttejä voidaan sijoittaa esimerkiksi tulevan helikopterikentän täyttöihin. Helikopterikentälle on tulossa vain kopteriliikennettä palveleva terminaalirakennus; muuten kenttä toimii liikenne- ja pysäköintipaikkana. Mikäli sedimenttien sijoittaminen voidaan suunnitella merivesipinnan alle, alueelta on löydettävissä sijoituspaikka melko suurelle määrälle sedimenttejä. Täyttöjen luiska-alueilla ja vedenalaisen täytön osalla voidaan harkita savimassojen stabilointia paikoilleen. Erityisesti mikäli stabiloimalla voidaan jättää myös pilaantuneet sedimentit louhetäytön sisään, on menetelmä taloudellisesti järkevä vaihtoehto. Tiedossa ei ole, että vedenalaista stabilointia olisi vastaavissa olosuhteissa tehty, mutta toimiva menetelmä on todennäköisesti koerakentamalla löydettävissä. Erityisesti helikopteriliikenteen nousu- ja laskusektorien takia tehtävä suojatäyttö on täyttöä, jolla ei ole merkittävästi muita vaatimuksia kuin riittävä stabiliteetti.” Jätkäsaaren meritäytöistä saadut kokemukset syvään veteen tehtävistä ruoppauksista vanhojen täyttöjen läheisyydessä ja sen jälkeen tapahtuvasta louhetäytöstä ovat tuoneet esiin ongelmia niin työturvallisuudessa kuin täyttöjen lopputuloksen vaatimusten saavuttamisessa. Raportissa mainittu vaihtoehto veden alla olevan saven paikalleenstabiloinnista ruoppauksen sijaan tulee tutkia ja varmistaa koerakentamalla. Eräs sopiva kohde koerakentamiseen voisi löytyä Kalasataman Verkosaaren alueelta, joka on aikataulullisesti Hernesaarta edellä ja jossa myös tuuliolosuhteet ovat edullisemmat vesistöalueella tehtävää koestabilointia ajatellen. Toisin kuin FCG:n raportissa mainitaan, stabilointia on maailmalla tehty ja tehdään vesistöalueilla rutiininomaisesti. Toisin kokemukset meillä käytössä olevasta kuivamenetelmästä ovat vähäiset. Lisäksi tulee huomioida, että altaiden kohdalla joudutaan suorittamaan myös vedenalaista louhintaa, koska osa venesatamaa sijoittuu tasolle +2 ulottuneen entisen Likgrund/Ruumiskari -nimisen majakka-saaren kohdalle. Tulevien vuosien esirakentamismäärärahoihin olisi syytä varata vesistöalueella tapahtuvan saven koestabiloinnin suunnitteluun, toteutukseen ja seurantaan määrärahat. Koerakentamisella olisi syytä selvittää sekä menetelmän käyttökelpoisuus riittävän alueellisen stabiliteetin aikaansaamisessa että paikalleenstabiloinnin käyttökelpoisuus pilaantuneiden sedimenttien käsittelyssä. Edellä mainitun lisäksi on syytä korostaa, että kiinteistötoimen hallintaan tulevien alueiden täyttöjen suunnittelussa lähtökohtana tulee olla riittävä varmuus sortumista vastaan sekä se, että tulevien asuinkortteleiden painumat voidaan kohtuullisin rakennustoimenpitein rajoittaa hyväksyttävälle tasolle.



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

Lisäksi tulee kiinnittää erityistä huomiota tehtävien täyttötoimenpiteiden riittävään dokumentointiin, jotta dokumentointia voidaan hyödyntää rakennusten perustamistapoja määriteltäessä.

Maaperän pilaantuneisuus

Osayleiskaavaehdotuksen laadinnan yhteydessä teetettyjen selvitysten mukaan kaava-alueen maaperä on monin paikoin pilaantunut. Myös merialueiden sedimentit ovat paikoin pilaantuneet. Teetetyissä selvityksissä on arvioitu, että Hernesaaren maaperän puhdistaminen maksaisi noin 16 milj. euroa (alv 0 %), jos kaikki pilaantuneet maat vaihdettaisiin puhtaisiin maa-aineksiin. Alueella on lisäksi paljon heikkolaatuisia koheesiomaita, joiden sijoittaminen ulkopuolisiin kohteisiin on kallista. Kyseisiä kustannuksia voidaan merkittävästi alentaa, jos mahdollisimman suuri osa kaivettavista pilaantuneista maista pystytään sijoittamaan alueen täyttöihin kuten Jätkäsaaren ja Hietasaaren kallion asemakaava-alueella tehdään. Kyseiselle hyötykäyttöalueelle tulisi etsiä sijoituspaikka kaavoituksen mahdollisimman varhaisessa vaiheessa ja alue tulee merkitä asemakaavaan. Lisäksi kaava-alueelle voidaan todennäköisesti jättää riskinarviointiin perustuen mahdollisimman suuria määriä pilaantuneita maita. Riskiarvioinnissa tulisi huomioida toimintojen sijoittelu siten, että pilaantuneilla alueilla rakentamisen vaatimaa kaivua suoritettaisiin mahdollisimman vähän.

Asuntorakentaminen

Osayleiskaavan tavoitteena on luoda Hernesaaresta elinvoimainen ja viihtyisä osa kantakaupunkia jatkeena Punavuorelle ja Eiralle. Asuntorakentamisen kerrosalan määrällinen tavoite on noin 210 000 k-m², joka vastaa noin 5 100 asukasta. Osayleiskaavaehdotus luo edellytykset korkeatasoisen ja viihtyisän asuntoalueen rakentamiselle. Asuntotonttien autopaikat on tarkoitus sijoittaa tonteille maanalaisiin pysäköintilaitoksiin ja osittain maanpäällisiin pysäköintilaitoksiin. Maanpäällisen pysäköinnin mahdollistaminen helpottaa asuntorakentamiseen liittyviä kustannuspaineita. Maanalaiset pysäköintilaitokset tulee olla toteutettavissa siten, että vältytään vaikeilta ja usein hyvin kalliilta vesitiiviiltä rakenteilta. Osayleiskaavan toteuttamisen kaupungilta edellyttämät tavanomaista huomattavasti korkeammat investoinnit (arviolta noin 580 e/k-m²) huomioiden alueen asemakaavoituksessa tulee huolehtia siitä, että alue kaavoitetaan riittävän tehokkaasti investointikustannusten kattamiseksi. Selkeä pääpaino alueen tulevassa asemakaavoituksessa tulisi siten olla kerrostaloissa. Alueen asuntotonttien luovutuksessa tullaan noudattamaan kaupungin asuntopoliittisia tavoitteita. Alueen asemakaavoituksessa tulee siten varmistaa, että asemakaavoituksella luodaan edellytykset myös kohtuuhintaiselle vuokra- ja omistusasuntotuotannolle. Ainakin osa kaavaehdotuksen asuinkortteleista on osoitettu



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

rajoittuviksi rakennettaviin kanava-vesialtasiin (W), joihin tulisi myös venepaikkoja. Vesialtaiden rakentaminen tulee todennäköisesti olemaan erittäin kallista ja luo huomattavia haasteita myös kanava-vesialtasiin rajoittuvien tonttien luovuttamiselle ja rakentamiselle. Tulevassa asemakaavoituksessa tuleekin kiinnittää erityistä huomiota kanavavesialtaiden teknistaloudelliseen toteutuskelpoisuuteen. Alue tulisi olla mahdollista asemakaavoittaa myös siten, ettei kanava-vesialtaita ole välttämätöntä toteuttaa, mikäli nämä osoittautuvat tarkemmissa selvityksissä taloudellisista tai muista syistä toteutuskelvottomiksi. Mikäli kanava-vesialtaat osoittautuvat myöhemmässä asemakaavoituksessa toteutuskelpoisiksi, tulee kanava-vesialtasiin rajoittuvien tonttien osalta laatia tontinluovutusta varten selkeät pohjarakentamis- ja muut ohjeet, joissa määritellään rakennusteknisten seikkojen lisäksi mm. rakentamis- ja ylläpitovastuut yleisten alueiden rakenteiden (esim. tukimuurit) ja talohankkeiden välillä. Kaava-alueen eteläosaan suunnitellun helikopterikentän todennäköisesti ajoittainen varsin voimakas melu saattaa heikentää ainakin kaava-alueen eteläisimpien asuntokortteleiden markkinoitavuutta.

Toimitilarakentaminen

Osayleiskaavaehdotuksen tavoitteena on mahdollistaa Hernesaaren alueelle toimitila- ja palvelurakentamista noin 190 000 k-m², joka vastaa noin 3 800 työpaikkaa. Mainitusta kerrosalasta uutta kerrosalaa on noin 150 000 k-m². Alueelle esitettävä uusi toimitilarakennusoikeus on lähes puolitoistakertainen Salmisaaren uuteen toimitila-alueeseen verrattuna (noin 110 000 k-m²). Alueen sijainti Salmisaaren uuteen toimitila-alueeseen verrattuna on kuitenkin toimitilamarkkinoiden ja niiden asiakkaiden kannalta erittäin syrjäinen. Kulkuyhteydet Hernesaaren sekä joukkoliikennevälineillä että yksityisautoilla ovat varsin heikot mahdollisesta uudesta raitiovaununlinjasta huolimatta. Ei ole perusteltua uskoa, että entisestään raide- ja joukkoliikenneyhteyksien varteen keskittyvä vetovoimainen, työmatkoja lyhentävä ja ekologinen toimitilarakentaminen sijoittuisi Hernesaaren näin suuressa määrin. Voidaankin pitää todennäköisenä, ettei alueelle synny toimitilarakentamista nyt esitetyssä laajuudessa. Eri asia on, että veneilyyn liittyvää toimintaa voisi sijoitua uusiin rakennuksiin ja vanhoihin säilytettäviin halleihin. Toimitilojen todennäköisesti heikko kysyntä saattaa vaikuttaa merkittävästi alueen rakentamisjärjestykseen, koska asuntohankkeiden melusuojaus suunniteltua helikopterikenttää vastaan perustunee esitetyssä kaavaratkaisussa siihen, että alueelle rakennetaan asuinkortteleita suojaavia toimitilarakennuksia. Toimitilarakentamisen edistämiseksi asemakaavoituksessa tulisi varmistaa riittävästi autopaikkoja myös toimitilahankkeille. Julkiset palvelut Hernesaaren julkisten palveluiden mitoitus on tehty yhteistyössä palveluhallintokuntien kanssa. Osayleiskaavaehdotuksessa



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

on osoitettu kaksi aluetta julkisille palveluille ja hallinnolle (PY), jota voidaan pitää riittävänä. Yleisiä rakennuksia varten asemakaavoilla muodostettaviin tontteihin ja asemakaavaratkaisuihin otetaan tarkemmin kantaa asemakaavoituksen yhteydessä.

Helikopterikenttä

Kaava-alueen eteläosaan suunnitellun helikopterikentän kustannukset ovat erittäin korkeat (noin 83 milj. euroa, alv 0 %). Alueen tulevan asemakaavoituksen yhteydessä tuleekin laaja-alaisesti tutkia erilaisia teknisiä ratkaisuja kentän toteutuskustannusten minimoimiseksi. Koska helikopterikentän toteuttamisen aikatauluun liittyy todennäköisesti merkittäviä epävarmuustekijöitä, osayleiskaava-alue tulee olla rakennettavissa myös ilman helikopterikenttää. Lisäksi helikopterikentän jatko-suunnittelussa tulee huomioida edellä mainitut toimitilarakentamiseen ja näin ollen helikopterikentän melusuojaukseen liittyvät vaikeudet.

Lopuksi

Kiinteistölautakunnan mielestä osayleiskaavaehdotus luo edellytykset korkeatasoisen ja viihtyisän asunto- ja toimitila-alueen rakentamiselle. Kaava-alueen tontit sekä yleiset alueet ovat kuitenkin rakennettavuudeltaan monilta osin todennäköisesti hyvin vaikeita ja kalliita. Kaupungille Hernesaaren toteuttamisesta aiheutuvat kustannukset ylittänevät merkittävästi tavanomaisena pidettävät kustannukset. Huomion arvoista on, että alueen rakennusoikeuteen suhteutetut investoinnit (arviolta 580 euroa/k-m²) nousevat edelleen arvioidusta, mikäli alueelle ei toteutdu toimitilarakentamista nyt suunnitellussa laajuudessa. Mikäli esim. alueen suunnitellusta uudesta toimitilarakennusoikeudesta toteutuu vain noin puolet (noin 75 000 k-m²), alueen rakennusoikeuteen suhteutetut investoinnit nousevat huomattavasti nyt arvioidusta tasosta. Alueen toteuttamiseen liittyy siis merkittäviä taloudellisia haasteita ja riskejä. Edellä mainitun vuoksi osayleiskaavoituksen jatkosuunnittelun ja alueen tulevan asemakaavoituksen yhteydessä tulisi kattavasti vertailla mm. rantojen täyttöjen ja kaivujen osalta erilaisten vaihtoehtojen kustannuksia sekä niistä saatavia hyötyä. Lisäksi jatkosuunnittelussa tulee varmistaa riittävän tehokkaan asuntorakentamisen mahdollisuudet sekä kohtuuhintaisen asuntotuotannon edellytykset. Kiinteistölautakunta puoltaa osayleiskaavaehdotuksen hyväksymistä edellä mainituin huomioin.

Vastine

Jatkosuunnittelussa kiinnitetään huomiota siihen, että alueelle voidaan toteuttaa kohtuuhintaista asuntotuotantoa kaupungin asuntopoliittisten ohjelmien mukaisesti. Mahdollisen helikopterikentän ja sataman toimin-



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

taedellytyksiä arvioidaan ympäristölupamenettelyissä. Alueen toteutuksen vaiheistuksessa on tärkeää, että melusuojaus sekä mahdollista helikopterilentotoimintaa että laivaliikennetoimintaa vastaan toteutetaan samanaikaisesti asuntotuotannon kanssa. Asemakaavoilla ja tontinluovutuksella ohjataan alueen rakentamisjärjestystä. Osayleiskaava-alue on toteutettavissa ilman helikopterikenttää. Asemakaavoituksen yhteydessä tutkitaan laaja-alaisesti erilaisia teknisiä ratkaisuja mahdollisen helikopterikentän toteuttamiskustannusten minimoimiseksi.

* Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 2.10.2012 muuttaa 7.2.2012 päivättyä osayleiskaavaehdotusta seuraavasti:

LL-1 – Helikopterikenttä -merkintä muutetaan merkinnäksi ES-4 – Erityissuunnittelualue, jonka maankäyttö ratkaistaan asemakaavoituksella toiminnallisten ja taloudellisten erillisselvitysten perusteella. Vaihtoehtoisina käyttötarkoituksina asemakaavoituksen yhteydessä voidaan tutkia:

- Helikopterikentän helikopterikentän sijoittamista tutkittaessa tulee laatia helikopterikentän kustannus- ja hyötyselvitys sekä arvioida kentän vaikutuksia lähialueen maankäyttöön.
- Venesatama- ja veneiden talvisäilytysaluetta
- Puistoa tai lähivirkistysaluetta
- Merelliseen ympäristöön soveltuvaan toimitila- ja työpaikkaaluetta

Vesialueen täyttö alueen toteuttamiseksi edellyttää asemakaavan hyväksymistä.

Osayleiskaavassa on tarkasteltu massatasapainoa ja suunnitteluratkaisussa pyritään siihen, että kaivettavia sedimenttejä ja maa-aineksia voidaan käyttää paikallisesti korvaamaan alueelle tuotavia täyttömaita. Osayleiskaavamääräyksillä ei kuitenkaan rajoiteta täyttömaiden laatua. Täyttötoimenpiteiden dokumentoinnista vastaa rakennushankkeeseen ryhtyvä taho. Jatkosuunnittelun yhteydessä pyritään välttämään suunnitteluratkaisuita, jotka edellyttävät vesitiiviiden maanalaisten pysäköintilaitoksien rakentamista. Alue kaavoitetaan maankäytöltään tehokkaaksi. Asemakaavoituksen yhteydessä selvitetään muun muassa kanavavesialtaiden teknistaloudellista toteutuskelpoisuutta lisätutkimuksilla ja -selvityksillä. Alueelle on laadittu alustava pilaantuneen maaperän riskinarvio, jota tullaan tarkentamaan lisätutkimuksista saatavan tiedon avulla. Toimintojen sijoittelussa otetaan yhtenä vaikuttavana tekijänä huomioon myös riskinarvioinnin tulokset. Alueiden rakentamis- ja ylläpitovastuut määritellään tontinluovutuksen yhteydessä. Alueen toimitilarakentaminen painottunee merellisiin toimintoihin toimistotilan rakenta-



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

misen sijaan. Asukaspysäköinnin ja muiden toimintojen osalta käytetään kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymiä asuintonttien ja työpaikka-alueiden autopaikkamäärien laskentaohjeita."

Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY toteaa (11.5.2012), että HSY on 15.12.2011 antanut lausunnon ja esittää edelleen: Vesijohtojen ja viemärien kannakoiminen maanalaisen tilan kattorakenteisiin aiheuttaa ongelmia, mm. putkien normaali ylläpito ja saneeraus vaikeutuvat. Vesijohdon tulee olla suljettavissa rakennusten ulkopuolelta. Lisäksi vuototilanteissa saattaa aiheutua huomattavia vahinkoja, kun vesi pääsee purkautumaan suoraan maanalaiseen pysäköintitilaan. Osayleiskaavassa esitetyssä ratkaisussa vesijohto pitäisi sijoittaa paineenkestävään betonikaukaloon, jotta mahdolliset vuotovedet purkautuisivat maan pinnalle. Ratkaisu laskisi maanalaisen tilan kattokorkeutta kyseisessä kohdassa, betonikaukalon kunnossapidon vastuurajat ovat epäselviä ja rakentaminen ja yllä- ja kunnossapito aiheuttaisi ylimääräisiä kustannuksia. Mitoituksen haasteena on riittävä leveys, jotta kaikki putket ja johdot mahtuvat ja jotta korjaus- ja uusimistöille olisi riittävästi työskentelytilaa. Lisäksi kannakoituun tai betonikaukaloon sijoitettuun johtoon ei ole mahdollista tehdä liitoksia.

HSY esittää kantanaan, että yleiset vesihuoltolinjat tulee pystyä toteuttamaan maanvaraisena. Tämä tarkoittaa, että maanalaisen tilan kattorakenteen yläreunan etäisyyden kadunpinnasta tulee olla noin 3 metriä.

Täyttöjen takia siirretään Lauttasaari-Munkkisaari paineviemäriä. Kaavoituksen yhteydessä tulee selvittää paineviemäriin linjauksen ja purkukohdan muuttamista esim. Rajasaarentien viemäritunneliin.

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

Kaavamuutoksesta aiheutuvat johtosiirrot sekä rakennettava vesihuoltoverkosto kustannusarvioineen tulee tarkastella asemakaavoituksen yhteydessä ja esittää asemakaavaselostuksen osana alustavassa vesihuollon yleissuunnitelmassa. Vesihuoltomuutosten kustannuksista tulee sopia hankkeen toteuttajan ja HSY:n kesken. HSY:n oikeus sijoittaa, pitää ja huoltaa vesi- ja viemäriverkkoa tulee huomioida alueen suunnittelussa ja toteuttamista koskevissa sopimuksissa. Tarkempi suunnittelu tulee tehdä yhdessä HSY:n kanssa.

Ilmastonmuutoksen hillintä ja sopeutuminen

Pääkaupunkiseudun ilmastostrategia 2030:n tavoitteena on vähentää kasvihuonekaasupäästöjä yli kolmanneksella vuoteen 2030. Strategian



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

maankäytön linjausten mukaan kestävän yhdyskuntarakenteen kehittäminen perustuu sen täydentämiseen ja eheyttämiseen raideliikenteeseen tukeutuen. Hernesaaren varaaminen asumiseen ja työpaikoille tukee erinomaisesti tätä tavoitetta. Liikenteen osalta tavoitteita tukee jalkakulun ja pyöräilyn edellytyksien parantaminen.

Kansainväliset ja kansalliset pitkän tähtäimen ilmastotavoitteet tähtäävät hiilineutraaliuteen, jonka tulisi olla lähtökohta myös tulevaisuuden asuinalueiden rakentamisessa. Jatkosuunnittelussa olisi hyvä laatia erillinen energiaselvitys, jossa voidaan kartoittaa ne rakentamisen sekä energiantuotannon ja -käytön ratkaisut, joilla alueen energiankulutusta voidaan optimoida ja energiantuotannosta syntyviä päästöjä minimoida. Paikalliset uusiutuvan energian tuotannon vaihtoehdot ja niiden aluevaikutukset olisi hyvä tarkastella.

Kaavaehdotuksessa on hyvin huomioitu nouseva merenpinta, aaltoilu ja tuulisuus. Maa- ja metsätalousministeriössä on laadinnassa uudet rannikkoalueiden merenpinnan nousun skenaariot, joita tullaan käyttämään ohjeiden uusimisessa ja tulvariskien hallinnasta annetun lain mukaisen suunnitelmien laadinnassa. Valmistuessaan ne tulee ottaa huomioon Hernesaaren jatkosuunnittelussa.

Pääkaupunkiseudun yhteinen ilmastomuutokseen sopeutumisen strategia tähtää kaupunkien ilmastokestävyuden parantamiseen. Osayleiskaavatyössä selvitetty aaltoilun ja tuulisuuden vaikutuksen sekä hulevesien käsittely on hyvä, lisäksi lumen käsittelyyn ja varastointiin tulee kiinnittää huomiota vastaanottoipaikan muuttuessa. HSY pitää tärkeänä, että jatkosuunnittelussa huomioidaan sopeutumisen strategian toimenpidelinjaukset.

Ilmanlaatu

Ilmanlaatuun vaikuttavia tekijöitä ovat katuliikenteen, Jätkäsaaren matkustajasataman ja Hernesaaren risteilyalusten päästöt sekä ajoittain Munkkisaaren huippulämpökeskuksen päästöt. Hernesaaren liikenne on vähäistä ja joukkoliikenne perustuu raitiotieyhteyteen, mutta telakan toiminta ja risteilijäsatama tuovat alueelle myös raskasta liikennettä.

Laivaliikenteen päästöillä saattaa olla merkittäviä vaikutuksia lähialueen ilmanlaatuun, erityisesti hiukkasten ja rikkidioksidin pitoisuuksiin. HSY on mitannut ilmanlaatua Hernesaassa vuoden 2012 alusta lähtien ja seuranta jatkuu vuoden loppuun asti. Mittauksissa on todettu, että vaikka ilmanlaadun raja- tai ohjearvot eivät ylittyisikään, niin matkustajalajajojen savuunat saattavat aiheuttaa korkeita rikkidioksidin ja pienhiukkasten lyhytaikaispitoisuuksia (tuntitasolla tai minuuttitasolla), jotka haittaavat alueen asukkaita. Mittauksissa on havaittu myös Munk-



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

kisaaren huippulämpökeskuksen päästöjen aiheuttavan ajoittain korkeita rikkidioksidipitoisuuksia alueella.

HSY esittää, että Jätkäsaaren ja Hernesaaren laivaliikenteen sekä Munkkisaaren lämpökeskuksen päästöjen vaikutukset suunnitteluala-
een ilmanlaatuun otetaan huomioon jatkosuunnittelussa. Huomiota tuli-
si kiinnittää myös raskaan liikenteen ja telakkatoimintojen ilmanlaatu-
vaikutuksiin ja välttää esimerkiksi sijoittamasta herkkiä kohteita, kuten
päiväkoteja, leikkipuistoja tai kouluja näiden vaikutuspiiriin.

Vastine

Vesihuolto

Kaavaselostuksen liitteenä olevan vesihuollon alustavan yleissuunni-
telman (31.1.2012) luvussa 4.2.5. on jatkosuunnittelun peruslähtökoh-
tana esitetty, että vesihuolto voidaan rakentaa maanvaraisesti roudat-
tomaan syvyyteen HSY:n edellytysten mukaisesti. Tekstissä on mainit-
tu myös kannakointi, kaikkine tekniseen toteutukseen ja vastuurajoihin
liittyvine haasteineen ja epäselvyyksineen.

Vesihuollon yleissuunnitelmassa on lähdetty siitä, että Lauttasaari -
Munkkisaari -paineviemärin purkukohta ei muutu; paineviemäri ainoas-
taan siirretään uusien täyttöjen tieltä suunnitelmassa esitetyllä osuudel-
la. Yleissuunnitelman yhteydessä ei ole katsottu olleen tarvetta selvit-
tää mahdollista purkukohdan muuttumista esim. Rajasaarentien viemä-
ritunneliin ja siihen liittyvää viemärin uudelleenlinjaamista.

Vesihuollon yleissuunnitelmassa todetaan seuraavaa: "Alueen uuden
vesijohtoverkoston on suunniteltu liittyvän nykyiseen verkostoon kah-
dessa pisteessä; 300 mm vesijohtoon Hylkeenpyytäjänkadun ja Eiran-
rannan risteyksessä alueen pohjoisreunalla ja 400 mm vesijohtoon
Tyynenmerenkadulla alueen länsipuolella Jätkäsaarella. Läntiseen
Pihlajasaaren johtava yksityinen vesijohto liitetään uuteen verkostoon
alueen eteläosassa." HSY:n vaatimus alueen vedenjakelun toteuttami-
sista rengasyhteytenä on siten huomioitu. Molemmat liitospisteet on
esitetty myös sekä vesihuollon alustavan yleissuunnitelman suunnitel-
makartassa että kaavaselostuksen liitekartassa.

Ilmastonmuutoksen hillintä ja sopeutuminen

Rakentamisen ja energiantuotannon ja -käytön ratkaisut eivät ole rat-
kaistavissa kaavoituksessa vaan tulevat päätettäviksi rakentamisen
suunnittelun ja toteutuksen yhteydessä. Alue on suunniteltu liitettäväksi
kaukolämpö- ja kaukokylmäverkostoihin.



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

Merenpinnan nousun skenaarioihin pohjaavat uudet ohjeet tullaan ottamaan huomioon alueen jatkosuunnittelussa. Ilmastonmuutoksen sopeutumisen strategian toimenpidelinjaukset tullaan soveltuvin osin ottamaan huomioon Hernesaaren tarkemmissa suunnitteluratkaisuissa.

Ilmanlaatu

Jatkosuunnittelussa tullaan mahdollisuuksien mukaan ottamaan huomioon Jätkäsaaren ja Hernesaaren laivaliikenteen sekä Munkkisaaren lämpökeskuksen päästöjen vaikutukset alueen ilmanlaatuun. Suunnittelun taustatietona tullaan hyödyntämään HSY:n mittauspisteestä saatuja tietoja. Päästövaikutuksille herkkien kohteiden sijoituspaikan ja liikennejärjestelyiden suunnittelulla ja rakennusten suuntaamisella pyritään vähentämään haitallisia vaikutuksia.

Helsingin Satama toteaa (15.5.2012), että osayleiskaavaa laadittaessa tulee varmistaa, että suunnittelualueen maankäyttö ei ole ristiriidassa satamatoiminnan vaatimusten kanssa. Erityisesti on selvitettävä asumisen edellytykset ja viihtyvyytekijät lähtien siitä, että asumisen välittömässä läheisyydessä on vilkas laivaliikenne ja laituritoimintoja. Sataman läheisyyteen sijoittuvissa asuinkortteleissa on rakenteellisiin ratkaisuihin huomioitava laivaliikenteen asettamat rajoitukset äänieristykseen ja kortteleiden ilmanlaatuun.

Helsingissä käy vuosittain touko – lokakuun välisen aikana keskimäärin 250 kansainvälistä risteilyalusta. Risteilymatkustajien määrä ja alusten koko kasvavat jatkuvasti. Vuonna 2011 Hernesaarella vieraili noin 300 000 risteilyvierasta. Kaikki Helsinkiin saapuvat yli 214 metriä pitkät risteilyalukset ohjataan Hernesaaren risteilylaituriin, johon tällä hetkellä mahtuu yhtä aikaa kaksi 300 metriä pitkää alusta. Suurimmissa aluksissa on 2 000 - 3 000 matkustajaa.

Risteilyvieraat tekevät useimmiten ohjatun päiväkierroksen tilausbusseilla, joita voi olla jopa 60 laivaa kohden. Risteilymatkustajia palveleva turvatoimialue (ISPS-alue) on aidattu ja sen tämän hetkinen pinta-ala on noin 2,1 hehtaaria. Alueella on matkamuistomyymälöitä ja muuta pienimuotoista palvelutoimintaa. Risteilyalukset ovat toistaiseksi tehneet päivävierailuja, eivätkä ne ole yöpyneet Hernesaarella.

Nyt lausunnoilla olevassa osayleiskaavaehdotuksessa satama-alueelle osoitetaan lisää laituri-tilaa, jolla pyritään mahdollistamaan kolmen risteilyaluksen vierailu Hernesaarella samanaikaisesti. Nykyiset laituri-alueet ovat kiinteästi aidattua Sataman turvatoimialuetta (ISPS-alue), ja kaikki satamaan ja laivoihin liittyvä toiminta tapahtuu suljetun alueen sisäpuolella. Laiturialueen mitoituksessa onkin huomioitava laivaliikenteen



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

teen kannalta merkittävät toiminnot eli laivojen kiinnittäminen laituriin sekä laivojen huollon ja risteilymatkustajia noutavien tilausbussien vaatima tilantarve. Terminaalirakennuksen suunnittelussa on huomioitava satamatoiminnan luonne ja turvattava näiden tilojen käyttö Sataman tarpeisiin erityisesti matkustajien vaihtoon liittyvissä aluskäynneissä (esim. tulli - ja rajamuodollisuudet). Uuden risteilylaiturin toiminnallisen leveyden tulee olla noin 60m.

LS -merkintää (Risteilyliikenteen satama-alue. Alue varataan liikenteen hoidon kannalta tarpeellisia tiloja varten. Aluetta voidaan käyttää veneiden talvisäilytykseen satamatoiminnan sen mahdollistaessa.) tulisi täsmentää muiden määräysten lisäksi siten, että alue on ensisijaisesti risteilyalusten käytössä. Tämä siksi, että ajoittain voi olla tarvetta esim. odotuslaiturille, miehistön vaihtoon tms.

Osayleiskaavaehdotuksessa vesialueelle (W) esitetään mahdollisuutta rakentaa siltoja ja satamatoiminnan kannalta tarpeellisia rakenteita. Sil-
lan tms. toteuttamista varten tulee kaavaehdotuksen merkintää täsmentää siten, että jatkosuunnittelussa otetaan huomioon alueen tekniset vaatimukset (tuulikuorma, korkeustaso, turvallisuus ja alusten tilantarve korkeussuunnassa) sekä hankkeen taloudelliset seikat. Tulevaisuudessa risteilylaituriin tulee mahdollisesti päästä kiinnittymään myös yli 60 metriä korkealla aluksella. Tanskan salmessa Stora Beltin sillan alituskorkeus on 65 metriä, mikä mahdollistaa suurten alusten saapumisen Itämerelle.

Hernesaaren eteläkärjen ja Pihlajasaaren välissä meren vesisyvyys on rantojen lähellä noin 0-8 metriä ja Länsisatamaan johtavalla Lokkiluoto-Saukonnokka laivaväylällä noin 10–13 metriä. Hernesaaren ja Jätkäsaaren välisen vesialueen syvyys on (9) - 11 metriä, Hernesaaren risteilylaiturien kohdalla syvyys on 9,8 ja 9,0 m metriä. Hernesaaren ja Sirpalesaaren välisellä vesialueella vesisyvyys on noin 15 metriä lukuun ottamatta paria selännettä, joiden kohdalla vesisyvyys on noin 9 metriä. Yksi tällainen selänne on noin 400 metrin etäisyydellä Hernesaaren rannasta.

Hernesaaren eteläkärkeen suunnitellun helikopterikentän toimivuutta on tarkasteltu erillisessä viitesuunnitelmassa (Hernesaaren helikopterikenttä). Jatkosuunnittelussa on huomioitava satamatoiminta sekä Jätkäsaarella että Hernesaarella ja laivaväylän sijainti suhteessa helikopterikenttään sekä se, että risteilylaituriin tulee mahdollisesti päästä kiinnittymään myös yli 60 metriä korkealla aluksella.

Suunnittelualueen halki kulkeva kokoojakatu on risteilysataman liikennettä välittävä katu. Sen tilavarauksessa tulee huomioida kaikki liikenne-



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

nemuodot (autoliikenne, pyöräily, jalankulku, joukkoliikenne) sekä ympäröivien kortteleiden synnyttämän liikenteen liittyminen katuverkkoon. Erityisesti on huomattava risteilymatkustajasataman toiminnan luonteen liittyvä jalankulku ja tilausbussiliikenne sekä laivojen ja terminaalin tarvitsema huoltoliikenne.

Helsingin Satama pitää hyvinä suunnitelmia joukkoliikenteen ja jalankulkureittien kehittämisestä alueella, samoin kuin satama-alueen liittämistä osaksi kaupunkirakennetta.

Vastine

Katuverkko mitoitetaan siten että sataman toiminta otetaan huomioon. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että satamatoiminnan vaikutukset huomioidaan alueen suunnitteluratkaisuissa. Kaavamääräysten mukaan jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota alueen riittävään meluntorjuntaan.

Hernesaaren osayleiskaavan luonnoksen, tarkistetun luonnoksen ja ehdotuksen risteilysataman laiturialueiden mitoituksessa on lähtötietona sataman laatima Hernesaaren risteilysataman alustava yleissuunnitelma (25.2.2009). Asemakaavoituksen yhteydessä risteilysataman yleissuunnitelma tulee päivittää siten, että uuden risteilylaiturin toiminnallinen leveys määritellään. Mahdollinen helikopterikenttä on suunniteltu siten, että "Risteilyliikenteen satama-alueelle (LS)" voidaan ottaa vastaan enintään 65 metriä korkeita aluksia. Kaavamääräys "Risteilyliikenteen satama-alue (LS)" osoittaa alueen ensisijaisesti risteilyalusten käyttöön. Kaavamääräys "Vesialue (W), jolle saa rakentaa siltoja ja satamatoiminnan kannalta tarpeellisia rakenteita", pitää sisällään ajatuksen siitä, että jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon alueen tekniset vaatimukset ja taloudelliset seikat. Niiden kirjaaminen osaksi määräystä ei ole tarkoituksenmukaista.

* Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 2.10.2012 muuttaa 7.2.2012 päivättyä osayleiskaavaehdotusta seuraavasti:

LL-1 – Helikopterikenttä -merkintä muutetaan merkinnäksi ES-4 – Erityissuunnittelualue, jonka maankäyttö ratkaistaan asemakaavoituksella toiminnallisten ja taloudellisten erillisselvitysten perusteella. Vaihtoehtoisina käyttötarkoituksina asemakaavoituksen yhteydessä voidaan tutkia:

- Helikopterikentän helikopterikentän sijoittamista tutkittaessa tulee laatia helikopterikentän kustannus- ja hyötyselvitys sekä arvioida kentän vaikutuksia lähialueen maankäyttöön.



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

- Venesatama- ja veneiden talvisäilytysaluetta
- Puistoa tai lähivirkistysaluetta
- Merelliseen ympäristöön soveltuvaa toimitila- ja työpaikkaaluetta

Vesialueen täyttö alueen toteuttamiseksi edellyttää asemakaavan hyväksymistä.

HSL Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä toteaa (15.5.2012), että Hernesaaren osayleiskaavaehdotus on samassa linjassa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2011) tavoitteiden ja kehittämislinjausten kanssa. Ehdotuksessa on otettu huomioon HSL:n osayleiskaavan tarkistettua luonnosta koskeva lausunto (12.12.2011). HSL tekee mielellään yhteistyötä alueen jatkosuunnittelun aikana joukkoliikenteen suunnitteluun ja liikennejärjestelmään liittyvissä asioissa.

Vastine

Alueen joukkoliikenteen suunnitteluun ja liikennejärjestelmään liittyvissä asioissa jatketaan yhteistyötä HSL:n kanssa.

Helsingin Energia toteaa (23.5.2012), että osayleiskaava-alueelle rakentuvan kiinteistökannan lämmitystehontarve on noin 15MW. Toimitila-kiinteistöjen jäähdytystehon tarve tulee olemaan noin 15MW. Matalaenergiarakentamisen myötä asuinkiinteistöissäkin ilmenee tilojen viilennystarvetta erityisesti kesäkuukausina. Osayleiskaava-alueen asuinkiinteistöjen tulevaisuudessa vaatima viilennys lisää jäähdytystehontarvetta noin 8 MW. Osayleiskaavan selostuksessa on esitetty kaukolämmitys- ja kaukojäähdytysverkostojen runkolinjat. Osayleiskaavassa on näin ollen luotu hyvä edellytys rakentuvan kiinteistökannan ekotehokkaaseen energiahuoltoon kaukolämmön, kaukojäähdytyksen ja kaukoviilennyksen keinoin. Kaukolämpö- ja kaukojäähdytysverkostot on liitekartoissa sijoitettu kokooja- ja pääkaduille. Asemakaavoitusvaiheessa on erityisesti kiinnitettävä huomiota katutilojen leveyksiin, jotta kaikki teknisen huollon verkostot on sijoitettavissa katutilojen alle siten, että rakenteiden huolto ja kunnossapito on mahdollista koko elinkaaren aikana.

Hernesaaren osayleiskaavan välittömässä läheisyydessä Hylkeenpyytäjädulla on Helsingin Energian Munkkisaaren huippulämpökeskus. Osayleiskaavan selostuksessa ilmenee, että alueelle ei tule ns. korkeaa rakentamista. Korkea rakentaminen on poistettu kaavamääräyksistä. Toisaalta korkearakentamista ei ole estetty kaavamääräyksin esimerkiksi määrittelemällä maksimiräystäskorkeudet. Mikäli osayleiskaava-



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

van asemakaavoitusvaiheessa ilmenee tarvetta korkeanrakentamisen kaavoitukselle, on lämpökeskuksen 100 metriä korkean piipun kautta tulevien savukaasujen vaikutukset otettava huomioon kaavoituksessa.

Osayleiskaava laatimisvaiheessa Helen Sähköverkko Oy (HSV) on laatinut alueen tulevan sähköverkon viitesuunnitelman. Alueen rakentues- sa nykyinen sähköverkko tulee korvautumaan uudella rakennettavalla sähköverkolla. HSV korostaa, että alueen jatkosuunnittelussa, kaavoituksessa ja rakentamisessa tulee kiinnittää erityistä huomiota yhdyskuntateknisen huollon järjestelmien reitti- ja tilatarpeiden huomioon ottamiseen ja rakentamisen koordinointiin, jotta ne saadaan kerralla valmiiseen pysyvään paikkaan.

Vastine

Asemakaavoituksen yhteydessä selvitetään alueen teknisen huollon verkostojen tila- ja kunnossapitotarpeet yhdessä Helsingin Energian ja Helsingin seudun ympäristöpalveluiden kanssa. Alueen rakentamisjärjestys, maanalaiset tilat, katualueiden korkotasot ja leveydet suunnitellaan ottaen huomioon teknisen huollon verkostojen tarpeet. Kaupunkiin laadittujen korkean rakentamisen periaatteiden (kaupunkisuunnittelulautakunta 13.12.2011) linjausten mukaisesti Hernesaaren ei ole suunnitteilla korkeaa rakentamista.

Matkailunedistämiskeskus toteaa (23.3.2012), että keskuksella ei ole lausuttavaa Hernesaaren osayleiskaavaehdotuksesta.

Etelä-Suomen Sotilasläänin Esikunta ja Etelä-Suomen Huoltorykmentin Esikunta toteavat (27.4.2012), että ehdotuksen asuin-, palvelu- ja hallintoalueet sekä maa-, meri- ja ilmaliikenteen aluevaraukset on sovitettu hyvin yhteen. Esikunnat pitävät erityisen hyvänä sitä, että helikopterikenttä on suunniteltu alueelle. Lisäksi kentän sijoittaminen merialueen läheisyyteen vähentää kaupungin ylitapahtuvaa tarpeetonta helikopteriliikennettä. Kaavasunnitteluissa on tarkasteltu toteuttamiskelpoisia vaihtoehtoja riittävässä laajuudessa ja Hernesaaren osalta melu- ja ympäristöhaitat on todettu parhaiten torjuttavaksi varaamalla kentälle oma erillinen alue. Puolustusvoimien ja muiden viranomaisten tarve Hernesaaren kenttäalueelle on jo aiemmin todettu tarpeelliseksi. Viranomaistarpeet tulee huomioida kentän ja sen käytön suunnittelussa yhteistyössä Helsingin kaupungin, puolustusvoimien ja muiden viranomaisten kesken.

Etelä-Suomen osalta puolustusvoimien viimeksi antama lausunto helikopterikentän osalta on kirjattu Uudenmaan maakuntakaavan uudista-



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

misen 2. vaihemaakuntakaavan muis tiassa 18.1.2012, jossa todetaan Puolustusvoimien tarve ilmavoimien lausunnossa: 'Puolustusvoimilla on tarve saada laskeutumispaikkoja 6-7 helikopterille, alueelta Hanko-Loviisa sekä intressi myös Hernes aareen mahdollisesti tulevalle helikopterikentälle.'

Vastine

Maankäytön suunnittelun lähtökohtana on pidetty nykyisen helikopterikentän vuoden 2005 ympäristöluvan sisältämää maksimiliikennelentomäärää, johon perustuvat alueelle tehdyt meluselvitykset ja suunnitteluratkaisut. Nykyinen ympäristölupa sallii vuositasolla muutakin helikopterilentotoimintaa alueella. Kaava ei estä mahdollisen helikopterikentän viranomais- ja liikelentotoimintaa. Kentän tulevien käyttäjien tarpeiden yhteensovitus ratkaistaan jatkosuunnittelussa ja viimeistään ympäristölupaehdoissa määrätään sallituista lentomääristä ja melutasoista. Viranomaistarpeet huomioidaan kentän ja sen käytön suunnittelussa yhteistyössä Helsingin kaupungin, alueen nykyisten toimijoiden, puolustusvoimien ja muiden viranomaisten kesken.

* Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 2.10.2012 muuttaa 7.2.2012 päivättyä osayleiskaavaehdotusta seuraavasti:

LL-1 – Helikopterikenttä -merkintä muutetaan merkinnäksi ES-4 – Erytysuunnittelualue, jonka maankäyttö ratkaistaan asemakaavoituksella toiminnallisten ja taloudellisten erillisselvitysten perusteella. Vaihtoehtoisina käyttötarkoituksina asemakaavoituksen yhteydessä voidaan tutkia:

- Helikopterikentän sijoittamista tutkittaessa tulee laatia helikopterikentän kustannus- ja hyötyselvitys sekä arvioida kentän vaikutuksia lähialueen maankäyttöön.
- Venesatama- ja veneiden talvisäilytysaluetta
- Puistoa tai lähivirkistysaluetta
- Merelliseen ympäristöön soveltuvaa toimitila- ja työpaikkaaluetta

Vesialueen täyttö alueen toteuttamiseksi edellyttää asemakaavan hyväksymistä.

Liikenneviraston Meriväylät -yksikkö toteaa (9.5.2012), että yksikkö on antanut lausunnot osayleiskaavan luonnoksesta ja tarkistetusta luonnoksesta eikä yksiköllä ole asiaan muuta lausuttavaa.



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

Vastine

Liikenneviraston Meriväylät -yksikön osayleiskaavan luonnoksesta ja tarkistetusta luonnoksesta antamat lausunnot huomioidaan jatkosuunnittelussa. Vastineet ovat vuorovaikutusraportin luonnoksesta ja tarkistetusta luonnoksesta saatujen lausuntojen kohdalla.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi toteaa (10.5.2012), että turvallisuusvirasto on antanut lausunnot osayleiskaavasta 29.8.2011 ja 15.12.2011. Lausuntojen kommentit on huomioitu helikopterilentopaikan osalta osayleiskaavaehdotuksessa.

Helsingin poliisilaitos toteaa (16.5.2012), että poliisilaitos on 16.12.2011 päivätyssä osayleiskaavan tarkistettua luonnosta koskevassa lausunnossaan todennut, että alueella sijaitseva lumen vastaanottoaika aiheuttaa liikennemäärän kausittaista voimakasta kasvua ja sijoituspaikassa tulee kiinnittää huomio tieverkon kantokykyyn. Kokoojakadun lisäksi kaavassa on suunniteltava varareitti liikenteen häiriötilanteiden varalta. Lisäksi luvaton pysäköinti on estettävä riittäväillä pysäköintimahdollisuuksilla. Kaupunkisuunnitteluviraston antaman vastineen mukaan asiat on huomioitu osayleiskaavaa koskevassa suunnitelmassa. Helsingin poliisilaitos pitää osayleiskaavan muutosta asianmukaisena.

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 vastaanotto saattaa aiheuttaa häiriötä laivaliikenteelle. Selostuksen yhdyskuntatekninen huolto -kappaleen teksti "Alueen eteläosaan sijoitetaan lumen merivastaanottoaika" on muutettu muotoon "Jatkosuunnittelun yhteydessä selvitetään lumen vastaanottoaikan sijoittamista alueen eteläosaan." Lumen vastaanottoaikan ja katuyhteyksien mitoituksessa huomioidaan lumen kuljetusten vaatima tila. Kaavaselostuksen teksti koskien autopaikkamääriä on muutettu muotoon "Asukaspysäköinnin ja muiden toimintojen osalta käytetään kaupunkisuun-



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

nittelulautakunnan hyväksymiä asuintonttien ja työpaikka-alueiden autopaikkamäärien laskentaohjeita."

Uudenmaanliitto toteaa (8.5.2012), että Uudenmaan vahvistetussa maakuntakaavassa Hernesaaren osayleiskaava-alue on kokonaan taajamatoimintojen aluetta. Ehdotuksena nähtäville hyväksytyyn 2. vaihe-maakuntakaavaehdotuksen mukaan Hernesaaren osayleiskaava-alue kuuluisi kokonaisuudessaan valtakunnan keskuksen keskustatoimintojen alueeseen, joka on lisäksi tiivistettävää taajamatoimintojen aluetta. Osayleiskaavaehdotuksen taajamaratkaisu on sekä vahvistetun Uudenmaan maakuntakaavan että ehdotuksena hyväksytyyn 2. vaihemmaakuntakaavaehdotuksen tavoitteiden mukainen. Uudenmaan vahvistetussa maakuntakaavassa Hernesaareen ei ole osoitettu helikopterikenttää eikä helikopterikysymystä ole maakuntakaavassa aiheena käsitelty. Ehdotuksena hyväksytyssä 2. vaihemmaakuntakaavaehdotuksessa helikopterikysymys on käsitelty osana liikenteen yhteystarpeita. Liikenteen yhteystarve -merkinnällä on osoitettu pitkän aikavälin raide- ja tie liikenteen yhteystarpeet sekä Helsinki-Tallinna välin liikenneyhteyksien kehittämistarpeet mukaan lukien lautta-, raide- ja helikopteri yhteydet.

Helikopterikysymystä on tarkoituksenmukaista tarkastella maakuntakaavatasolla liikenneyhteytenä, jossa pääpaino on toimivan yhteyden muodostamisessa. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa voidaan tutkia vaikutusten arvioinnin pohjalta yhteyden vaatimalle helikopterikentälle sopiva sijainti. Helikopterikentän osoittaminen Hernesaaren edustalle osayleiskaavaehdotuksen mukaisesti ei edellä esitetystä syystä ole ristiriidassa maakuntakaavan kanssa. Helikopteriliikenteen aiheuttamia melu- ja muita vaikutuksia on selvitetty osayleiskaavaehdotuksen selostuksessa. Osayleiskaavaehdotuksessa esitetty helikopterikentälle johtava katupenger katkaisee olemassa olevan ja maakuntakaavassa osoitetun veneväylän. Osayleiskaavaehdotuksen selostuksen mukaan liikuntavirasto suunnittelee ja siirtää veneväylät merialueen täytön eteläpuolelle ennen meritäytön toteutusta. Korvaava väylä tulisi osoittaa vähintään ohjeellisena tai yhteystarpeena osayleiskaavakartassa.

Uudenmaan liitto puoltaa Hernesaaren osayleiskaavaehdotuksen hyväksymistä edellä esitettyt näkemykset huomioon ottaen.

Vastine

Hernesaaren eteläpuolella kulkeva veneväylä korvataan uudella veneväylällä, joka kulkee mahdollisen helikopterikentän meritäytön etelä-



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

puolella. Korvaava veneväylä on merkitty yhteystarpeena osayleiskaavakarttaan.

* Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 2.10.2012 muuttaa 7.2.2012 päivättyä osayleiskaavaehdotusta seuraavasti:

LL-1 – Helikopterikenttä -merkintä muutetaan merkinnäksi ES-4 – Erityissuunnittelualue, jonka maankäyttö ratkaistaan asemakaavoituksella toiminnallisten ja taloudellisten erillisselvitysten perusteella. Vaihtoehtoisina käyttötarkoituksina asemakaavoituksen yhteydessä voidaan tutkia:

- Helikopterikentän helikopterikentän sijoittamista tutkittaessa tulee laatia helikopterikentän kustannus- ja hyötyselvitys sekä arvioida kentän vaikutuksia lähialueen maankäyttöön.
- Venesatama- ja veneiden talvisäilytysaluetta
- Puistoa tai lähivirkistysaluetta
- Merelliseen ympäristöön soveltuvaa toimitila- ja työpaikkaaluetta

Vesialueen täyttö alueen toteuttamiseksi edellyttää asemakaavan hyväksymistä.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toteaa (16.5.2012), että aluetta koskevat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet on tunnistettu ja ne ovat välittyneet ratkaisuihin. Helikopterikenttä ympäristöineen riittävän laajalta alueelta tulee merkitä selvitysalueeksi. Helikopteritoiminnan sijoittumisessa pitää ottaa huomioon rajavartiolaitoksen tarpeet.

Fordin tehtaan ja Valtion viljavaraston suojelumääräyksiä voidaan tarkentaa asemakaavoituksessa laadittujen rakennushistoriaselvitysten perusteella. Alueen asemakaavoitukselle ja tuleville suunnitteluratkaisuille tulee asettaa korkeat tavoitteet koska toteuttaminen tulee muuttamaan alueen ilmettä ja asemaa maisemarakenteessa.

Asemakaavassa tulee ratkaista alin rakentamiskorkeus, hulevesien käsittelymenetelmille varatut alueet sekä riittävästi alueen korkotasoja. Jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon virtaus selvityksessä esitetyt rumpuratkaisut venesatama-alueen viipymän parantamiseksi. Länsiväylän pohjoispuolisten lahtien viipymiin ja virtauksiin vaikuttavia täyttötoimia tulisi tarkastella yhdessä. Ruoppaustöiden vaikutusta veden laatuun ei voida pelkästään arvioida samentumisen leviämisen ja virtaama- sekä viipymämallinnuksen perusteella.



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

Melusta ja sen leviämisestä on tehty riittävät selvitykset. Rakenteiden ääneneristävyyden lisäksi tulee kiinnittää huomiota siihen, että asunnot eivät aukea vain meluisalle puolelle. Julkisivujen ääneneristävyyden toteuttamisen varmistamiseksi tulee olla tarpeellisia varmistus- ja tarkastus- sekä seurantakeinoja. Olisi hyvä selvittää keinoja katumelun vähentämiseksi iltaisin klo 19–22 ja öisin klo 22–7. Koulu- ja päiväkotikäyttöön suunniteltu julkisten palveluiden ja hallinnon korttelin piha-alueen melutasoihin tulee kiinnittää erityistä huomiota ja liikenteen järjestämisessä tulee etsiä muita keinoja.

Selvityksen mukaan julkiset/yleiset ulkoilu- ja virkistysalueet ovat merkittäviltä osin ohjearvojen yläpuolella. Helikopterin aiheuttama melu heikentää oleellisella tavalla alueen virkistysalueiden käytettävyyttä. Melutasot ylittyvät myös Pihlajasaaren virkistysalueella. Helikopterikentän viranomais toiminta voi vaikuttaa merkittävästi helikopteritoiminnasta aiheutuvaan melun määrään ja häiritsevyyteen. Osa viranomaislennosta voi tapahtua yöaikaan, mikä lisää niiden haitallisia vaikutuksia. Helikopterikentän sijoittaminen esitettyyn paikkaan ei mahdollista toiminnan laajenemista jatkossa tai muiden toimintojen sijoittamista kyseessä olevalle alueelle.

Jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota niin melulle herkien toimintojen sijoittamiseen alueella kuin myös virkistysalueiden melutasoihin ja akustiseen laatuun. Raitioliikenteen osalta on hyvä selvittää tai varautua riittävien toimin tärinän ja mahdollisesti myös syntyvän runkoäänien eristämiseen.

Kaavamerkintä "Palvelujen ja hallinnon alue sekä teollisuusalue, jolla ympäristö asettaa toiminnan laadulle erityisiä vaatimuksia. Alue varataan pääasiassa veneilyyn ja vapaa-aikaan liittyvän kaupan suuryksikön ja ympäristöhäiriötä aiheuttamattoman veneiden rakentamis-, korjaus- ja varastointitoiminnan tarpeisiin. (P/TY)" tulee tarkoittaa siten, että määräyksestä ilmenee kyseessä olevan paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan. YVA:n tarpeellisuus on syytä selvittää hankkeiden yhteydessä.

Vastine

Jatkosuunnittelussa kiinnitetään erityistä huomiota alueen riittävään meluntorjuntaan. Julkisivuille annettavien ääneneristysvaatimusten toteutuminen varmistetaan normaalissa rakennuslupamenettelyssä. PY kortteleiden keskeinen sijainti raitiotiepysäkkien ja palveluiden läheisyydessä suojaa korttelialuetta alueen tuulilta ja satama- ja mahdollisen helikopteritoiminnan meluvaikutuksilta. Jatkosuunnittelun yhtey-



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

dessä PY kortteleiden rakennukset suunnitellaan sijoitettavaksi kokoojakadun varrelle siten, että ne suojaavat piha-alueita liikenteen ääni- ja päästövaikutuksilta. Tonttikatujen linjauksia tarkennetaan jatkosuunnittelun yhteydessä. Raitioliikenteen aiheuttaman tärinän ja mahdollisesti myös syntyvän runkoäänien eristäminen huomioidaan radan rakentamisen yhteydessä.

Asemakaavaa laadittaessa otetaan huomioon alueen korkotasoon ja hulevesien käsittelyyn liittyvät selvitykset.

Osayleiskaavan täyttöjen vaikutuksista tehdyssä virtaus selvityksessä on arvioitu vaikutusalueelle jo tehtyjen ja suunniteltujen täyttöjen yhteisvaikutukset. Virtaus selvityksessä esitettyjen rumpuratkaisujen käyttö venesatama-alueen viipymän parantamiseksi ratkaistaan jatkosuunnittelun yhteydessä.

Mahdolliselle Hernesaaren helikopterikentälle on asetettu liikentotoiminnan luonteesta johtuen erityisiä vaatimuksia helikopterikentän toiminnallisten vaatimusten lisäksi. Liikentotoiminnan kannalta on oleellista matka-aika ja saavutettavuus keskustasta. Helikopterikentän vaihtoehtoiset sijaintitarkastelut osoittavat Hernesaaren olevan kokonaisu-tarkastelussa paras vaihtoehto liikentohelikopterikentän sijoittamiselle. Lisäksi edellytykset lentotoiminnan vaikutusten huomioonottamiselle asemakaavoituksessa ja toteutussuunnittelussa ovat paremmat Hernesaaren alueella kuin jo rakennetuilla alueilla.

Mahdollisen helikopterikentän osoittaminen osayleiskaavassa selvitys-alueeksi ei ole tarkoituksenmukaista koska osayleiskaavatyön yhteydessä on laadittu riittävät kenttää koskevat yleiskaavataso selvitykset, seudullinen tarkastelu ei tarjoa tarkoituksenmukaisia vaihtoehtoja liikentokentän sijoittamiselle ja Hernesaaren muussa asemakaavoituksessa tulee huomioida mahdollisen helikopterikentän toiminnan vaatimukset ja vaikutukset.

Malmin kentän tai muiden lentotoimintaa harjoittavien toimijoiden toiminnan sijoittaminen mahdolliselle Hernesaaren helikopterikentälle ratkaistaan ympäristöluvan yhteydessä. Osayleiskaavaan on lisätty määräys, jonka mukaan asemakaavoituksen yhteydessä tulee tehdä kentän kustannus-hyöty -selvitys sekä arvioida kentän vaikutuksia lähialueen kaavoitukseen. Helikopterikentän nykyisen ympäristöluvan mukaan kenttää saa yöaikaan käyttää vain välttämättömiin valvonta-, hälytys- ja pelastuslentoihin sekä hätälaskeutumispaikkana. Mahdollisen helikopterikentän tulevien käyttäjien tarpeiden yhteen sovitus ratkaistaan jatkosuunnittelussa ja viimeistään ympäristölupaehdoissa määrätään sal-



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

lituista lentomääristä ja melutasoista. Viranomaistarpeet huomioidaan kentän ja sen käytön suunnittelussa yhteistyössä Helsingin kaupungin, alueen nykyisten toimijoiden, puolustusvoimien ja muiden viranomais-ten kesken.

* Kaupunkisuunnittelulautakun ta päätti 2.10.2012 muuttaa 7.2.2012 päivättyä osayleiskaavaehdotusta seuraavasti:

LL-1 –Helikopterikenttä -merkintä muutetaan merkinnäksi ES-4 – Erytyissuunnittelualue, jonka maankäyttö ratkaistaan asemakaavoituksella toiminnallisten ja taloudellisten erillisselvitysten perusteella. Vaihtoehtoisina käyttötarkoituksina asemakaavoituksen yhteydessä voidaan tutkia:

- Helikopterikentän sijoittamista tutkittaessa tulee laatia helikopterikentän kustannus- ja hyötyselvitys sekä arvioida kentän vaikutuksia lähialueen maankäyttöön.
- Venesatama- ja veneiden talvisäilytysaluetta
- Puistoa tai lähivirkistysaluetta
- Merelliseen ympäristöön soveltuvaa toimitila- ja työpaikkaaluetta

Vesialueen täyttö alueen toteuttamiseksi edellyttää asemakaavan hyväksymistä.

Poistetaan alueella sijaitsevien viljasiilojen sr-merkintä.

Lisäksi lautakunta päätti antaa seuraavan jatkosuunnitteluohjeen: Kaupunkisuunnittelulautakunta katsoo, ettei siilojen sijainti sekä taloudelliset ja toiminnalliset mahdollisuudet huomioiden kaupungin ole perusteltua jatkaa alueen vuokrasopimusta viljan varastointikäytössä vuoden 2015 jälkeen. Asemakaavoituksen yhteydessä viljasiilojen alueelle etsitään toiminnallisesti ja taloudellisesti nykyistä viljan varastointia perustellumpi käyttö. Samassa yhteydessä selvitetään ja ratkaistaan nykyisten rakennusten suojelliset näkökohdat.

'P/TY'-kaavamääräystä on tarkennettu siten, että määräyksestä ilmenee kyseessä olevan paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan. YVA:n tarve tulee selvitettäväksi hankkeiden yhteydessä.



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

Osayleiskaavaehdotus uudelleen nähtävillä (MRA 19 §) 2.11.–3.12.2012

Osayleiskaavaehdotus on ollut julkisesti uudelleen nähtävillä kaupunkisuunnitteluvirastossa, kaupungintalolla ja viraston internetsivuilla 2.11.–3.12.2012.

Ehdotuksesta on tehty neljä muistutusta. Ennen nähtävilläoloaika on saapunut yksi kirje. Nähtävilläoloajan jälkeen on saapunut kaksi kirjettä.

Muistutukset

As Oy Hietalahden Puistikko

Maankäyttö- ja rakennuslain § 39 mukaiset osayleiskaavan sisältövaatimukset eivät täyty, koska osayleiskaava ei mahdollista turvallisen ja terveellisen elinympäristön kaavoittamista alueelle ja se heikentää jo rakennetun ympäristön ja sen alueella asuvien elinoloja niin merkittävästi, että osayleiskaavaehdotus on hylättävä.

Pienhiukkaspäästöt kasvavat Telakkakadulla ja Hietalahden rannassa yli EU:n voimassa olevien sitovien ilmanlaadun raja-arvojen. Ilmanlaatuselvityksessä aliarvioitiin raskaan liikenteen päästöt eikä huomioitu ruuhkautumisen vaikutusta päästöihin.

Osayleiskaavassa esitetty liikennemääräennuste Telakkakadulla, 19 200 autoa/vrk on virheellinen. Muistutuksessa esitetään laskelma, jonka mukaan liikennemäärä olisi Hietalahdenrannassa 22 000 autoa vuorokaudessa.

Osayleiskaavaan tehty ilmanlaatuselvitys on perustunut kahteen perustavanlaatuisen virheeseen: ajovirta on oletettu tasaiseksi ilman risteysten ruuhkautumista ja raskaan liikenteen osuus on aliarvioitu. Selvityksen tulokset ovat merkittäviä verrattaessa suunnitellun tilanteen ilmanlaatuvaikutuksia Telakkakadulla ja Hietalahdenrannassa.

Muistutuksessa esitetään arvioita ja laskelmia liikenteen ajoneuvotiheydestä ja liikennevalojen vaikutuksesta ajoneuvovirtaan ja Telakkakadulla ja Hietalahdenrannassa, selvityksessä käytetyistä ajoneuvojen päästökertoimista, raskaan liikenteen osuudesta (lumenajo, risteilybus-siliikenne ja rakentamisen aikainen kuorma-autoliikenne) ja sen vaikutuksista pitoisuuksiin katualueella. Hernesaaren lumen vastaanottopai-kan talvinen kuormaliikenne kohdistuu pääosin Mallaskadun risteykseen. Suuri osa myös Hernesaaren kesäristeilyn tarvitsemasta bussili-



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

kenteestä kohdistuu Mallaskadun risteykseen. Näitä raskaan liikenteen liikennesuoritteita ja rakennusaikaista kuljetusliikennettä ei ole huomioitu Helsingin liikennelaskentaohjelmassa raskaan liikenteen osuudeksi.

Muistutuksessa esitettyjen arvioiden mukaan EU:n sitova NO₂ vuosiraja-arvo ylittyisi Hietalahdenrannassa, vaikka lumenajo lopetettaisiin ja rakentamisen aikainen liikenne ohjattaisiin muuta kautta. Muistutuksessa esitetään myös, että sekä Hernesaaren että Telakkarannan kaavamuutokset yksinään johtaisi nykyisen päästöpitoisuuden kasvuun yli EU:n sitovan rajan Hietalahdenranta 3 edustalla johtuen alueen sijainnista, massoittelusta ja olosuhteista.

Hernesaaren osayleiskaavan ympäristövaikutuksia tulee selvittää käyttäen valojen ruuhkatihentymää vaikutusta tutkivalla SIDRA 5 ohjelmalla, VTT:ltä on tilattava Suomen olosuhteissa pätevät joutokäynnille soveltuvat eri ajoneuvoluokkien päästökertoimet, raskaan liikenteen osuus on tutkittava eri skenaarioissa täsmällisesti ja Ilmatieteen laitoksen päästöselvitys on uusittava oikeilla liikenteen lähtötiedoilla ja oikealla paikallisen päästölähteen laskennan metodilla.

Osayleiskaava on hylättävä. Uutta asutusta ei pidä kaavoittaa siten, että keskitetysti lisätään rakennetun asuin ympäristön terveysongelmia ja ennenaikaistetaan kuolemia. Kaupungin tulisi ryhtyä kokonaisvaltaisiin toimiin kokoojakatujen liikennesuoritteiden vähentämiseksi.

Hernesaaren asutus ja toiminnot eivät ole pelastettavissa ja evakuoitavissa, koska kyseessä on kapea ja niemimäinen alue ja alueen liikenne kulkee kapean kannaksen kautta. Tilanteessa, jossa yhtäaikaaisesti Hernesaarella sattuisi suuri onnettomuus ja alueelle johtava risteys tukkeutuisi, pelastus kalusto ei pääsisi alueelle. Alueella on kevyemmän pelastus kaluston vaihtoehtoinen reitti. Osayleiskaavassa ei ole riittävästi selvitetty pelastus- ja virka-aputoimien toteutettavuutta, eikä osayleiskaava näin ollen täytä maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimuksia.

Osayleiskaavassa ei ole esitetty riittäviä selvityksiä altistumisesta pienhiukkaspäästöille tai melulle asuntoalueen leikki- ja oleskelutiloissa. Osayleiskaava näin ollen täytä maankäyttö- ja rakennuslain säännösten mukaisia sisältövaatimuksia.

Vastine

Hernesaaren osayleiskaavaehdotukseen liittyviä liikenne-ennusteita laadittaessa on käytetty EMME 3-liikenne-ennustemallia vuodelle 2035.



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

Ennustemalli sisältää vuoden 2035 maankäytön ja liikenneverkon, ja malli kattaa pääkaupunkiseudun. Mallin avulla pystytään arvioimaan tu-
levaisuuden liikennemäärien suuruusluokkaa katuverkolla. Liikenne-
määrien kasvua rajoittavat katujen ja liittymien kapasiteetti. Telakkaka-
dun liikennemääräksi on arvioitu noin 19 000 ajoneuvoa vuorokaudes-
sa vuodelle 2035, mikä kuvaa liikennemäärien suuruusluokkaa Telak-
kakadulla. Liikennemäärät vaihtelevat kortteliväleittäin.

Ilmatieteen laitoksen ilmanlaatuselvityksessä käytetyn leviämismallilas-
kelmien kuvaus on esitetty raportissa (Ilmanlaatuselvitys, Ilmatieteen
laitos 2012). Raportti on kaava-aineiston liitteenä.

Raportissa todetaan tältä osin seuraavaa: "Ilmatieteen laitoksen laati-
massa tutkimuksessa käytettiin Ilmatieteen laitoksella kehitettyjä le-
viämismalleja tieliikenteen päästöjen leviämisen kuvaamiseen ja ilman-
laatuvaikutusten arvioimiseen. Ilmatieteen laitoksen leviämismalleja on
kehitetty pitkäjänteisesti yli kolmenkymmenen vuoden ajan tavoitteena
tuottaa luotettavaa tietoa ilmanlaadusta erityisesti Suomen olosuhteis-
sa mm. kaupunki- ja liikennesuunnittelun ja ilmansuojelutoimenpiteiden
suunnittelun tueksi sekä pitoisuuksien ja väestön altistumisen arvioimi-
seksi. Mallien toimintaa on kehitetty lukuisissa tutkimusprojekteissa, ja
verifointitutkimusten mukaan mallinnusten tulokset on todettu hyvin yh-
teensopiviksi Suomen taajamien ja teollisuusympäristöjen ilmanlaadun
mittaustulosten kanssa. Nykyisissä Ilmatieteen laitoksen leviämismal-
leissa kuvataan tarkasti päästökohdassa tapahtuvaa mekaanista ja
lämpötilaeroista johtuvaa nousulisää, lähimpien esteiden aiheuttamaa
savupainumaa, ilmassa tapahtuvia päästöaineiden kemiallisia proses-
seja sekä ilmansaasteiden poistumamekanismeja ilmakehästä. Mallei-
hin sisältyy laskentamenetelmä typenoksidien kemialliselle muutunnal-
le."

Ilmatieteen laitoksen ilmanlaatuselvityksen lähtötietoina on käytetty ka-
tujen keskimääräisen arkivuorokadun liikenne-ennusteita vuodelle
2035. Selvitys on pyritty tekemään parasta olemassa olevaa tietoa
hyödyntäen ja epävarmuuksia riittävästi huomioon ottaen. Raskaan lii-
kenteen osuudet perustuvat sekä risteyslaskentoihin että arvioihin ja
ovat katukohtaisia. Lähtötiedot kuvaavat keskimääräistä liikennetilän-
netta vuonna 2035 katuverkolla.

Osayleiskaavassa ei ole osoitettu lumen vastaanottoaikkaa. Kaa-
vaselostuksen mukaan Hernesaaren jatkosuunnittelun yhteydessä sel-
vitetään lumen vastaanottoaikan sijoittamista alueen eteläosaan.
Mahdollisen lumen vastaanottoaikan aiheuttama liikenne Telakkaka-
dulla riippuu lumen vastaanoton tarpeesta ja liikennöitävästä reitistä.



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

Hernesaaren rakentamisesta aiheutuvien haittojen vaikutusaika on verrattain lyhyt lopulliseen tilanteeseen nähden. Rakentamisesta aiheutuva liikenne jakautuu useille vuosille, mutta merkittävimmät maarakennustyöt ajoitettaneen rakentamisen alkuvaiheeseen. Puolestaan uusien työpaikkojen ja asuntojen tuottama liikennemäärä kasvaa vähitellen näiden valmistuessa. Rakentamisen aikaisia kuljetuksia voidaan mahdollisuuksien mukaan järjestää myös vesiteitse.

Ilmatieteen laitoksen ilmanlaatuselvityksen perusteella typpidioksidin raja-arvo ei ylity Telakkakadun lähiympäristössä. Myös pienhiukkasten vuosikeskiarvopitoisuudet alittavat selvästi vuosiraja-arvon. Typpidioksidin vuorokausiohjearvo puolestaan ylittyy yleisesti Helsingin keskustan alueella ja myös Telakkakadun ympäristössä. Osayleiskaavan aiheuttaman liikenteen lisäys on nykyiseen liikennemäärään ja alueen vallitsevaan päästötasoon nähden melko vähäinen, eikä sen arvioida vaikuttavan merkittävästi Telakkakadun saati muun kantakaupungin ilmanlaatuutilanteeseen. Telakkakadun liikennemäärän kasvu ei myöskään merkittävästi lisää katuliikenteen melua.

Kaupunkisuunnitteluvirastossa valmistellaan koko Helsingin alueen käsittävää uutta yleiskaavaa, jossa määritellään maankäytön ja liikenteen tulevaisuuden pääsuuntaviivat. Yleiskaavan valmistelun yhteydessä tehdään erilaisia liikenteellisiä selvityksiä siitä, kuinka kantakaupungin lisääntyvä maankäyttö vaikuttaa liikennemääriin ja liikenteen sujuvuuteen. Vaihtoehtoisten toimenpiteiden vaikutuksia liikennemääriin ja liikenteen sujuvuuteen selvitetään samassa yhteydessä. Yleiskaavan yhteydessä tarkastellaan myös pohjois-eteläsuuntaisen metroliikenneyhteyden linjausta. Metroliikenneyhteyden pääteasema etelässä sijaitisi Jätkäsaaren ja Hernesaaren välissä. Lisäksi selvitetään vaihtoehtoisia tunnelilinjauksia Mechelininkadun liikenteen sujuvuuden lisäämiseksi. Tunnelihankkeet toteutuessaan vaikuttavat Telakkakadun liikenteen sujuvuuteen.

Hietalahdenrantaan ja Telakkakadulle laaditaan uusi liikennesuunnitelma Telakkarannan asemakaavoituksen yhteydessä. Hietalahdenranta 3 kohdalle suunnitellaan vaihtoehtoisia ratkaisuja liikennejärjestelyiden osalta.

Hernesaaren itärannan puistoon on suunniteltu pelastusajoneuvoreitti ja alueen sillat on suunniteltu soveltuviksi raskaalle pelastuskalustolle.

Osayleiskaavan yhteydessä on selvitetty ja arvioitu ilman epäpuhtauksia ja ympäristömelua. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toteaa



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

osayleiskaavan ehdotusta koskevassa lausunnossaan (16.5.2012), että "melusta ja sen leviämisestä on tehty riittävät selvitykset". Selvitykset ovat osana kaavan liiteaineistoa. Myös kaavaselostusta on täydennetty näiltä osin. Selvityksiä tarkennetaan asemakaavoituksen yhteydessä.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY toteaa osayleiskaavan ehdotusta koskevassa lausunnossaan (11.5.2012), että "pääkaupunkiseudun ilmastostrategia 2030:n tavoitteena on vähentää kasvihuonekaasupäästöjä yli kolmanneksella vuoteen 2030. Strategian maankäytön linjausten mukaan kestävä yhdyskuntarakenteen kehittäminen perustuu sen täydentämiseen ja eheyttämiseen raideliikenteeseen tukeutuen. Hernesaaren varaaminen asumiseen ja työpaikoille tukee erinomaisesti tätä tavoitetta. Liikenteen osalta tavoitteita tukee jalankulun ja pyöräilyn edellytyksien parantaminen."

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toteaa osayleiskaavan ehdotusta koskevassa lausunnossaan (16.5.2012), että "aluetta koskevat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet on tunnistettu ja ne ovat välittyneet ratkaisuihin". Osayleiskaava täyttää maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset sisältövaatimukset.

(M18)

Lisänä As Oy Hietalahden puistikon muistutukseen tässä muistutuksessa esitetään, että selostuksessa ei ole esitetty osayleiskaavan mahdollistaman rakentamisen aiheuttaman kasvihuonekaasupäästöjen ja energian kulutuksen kasvua. Helsingissä nykyinen rakentaminen aiheuttaa vuosittain enemmän kasvihuonekaasupäästöjä kuin tie- ja katuliikenne. Koska Suomi on sitoutunut päästöjen vähentämiseen vuoteen 2020 mennessä, rakentamista ja rakennetun lämmitetyn tilan määrää tulee rajoittaa. Osayleiskaava ei täytä maankäyttö- ja rakennuslain säännösten mukaisia sisältövaatimuksia, koska sen laadinnassa ei ole huomioitu eikä arvioitu ympäristöhaittojen määrää ja näiden vähentämiseen vaikuttavia oleellisimpia seikkoja.

Muistutus on muilta osin samansisältöinen kuin As Oy Hietalahden puistikon muistutus.

Vastine

Nykyisen suomalaisen lainsäädännön puitteissa ei kaavoituksella eikä muillakaan kunnan viranomaistoimilla ole mahdollista rajoittaa väestön tai asumisväljyyden kasvua, jotka tuottavat kysynnän lisärakentamiselle. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden taustalla olevilla tarkas-



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

teluilla sekä lukuisilla maakuntakaavoitukseen ja liikennejärjestelmäsuunnitteluun liittyvillä selvityksillä on osoitettu, että Hernesaaren osayleiskaavan tapaisella yhdyskuntarakenteen eheyttämällä olemassa olevaa maankäyttöä tehostamalla on parhaat edellytykset vastata päästöjen vähentämiseen osana ilmastomuutoksen haasteita.

Uudisrakentaminen on nykyisten energiatehokkuusmääräysten vuoksi huomattavasti vanhaa rakennuskantaa ympäristöystävällisempää ja uuden rakentamisen kohdentaminen olemassa olevan yhdyskuntarakenteen yhteyteen toteuttaa valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita. Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja raitioliikenneverkon laajentaminen parantaa koko kaupungin energiatehokkuutta. Helsinki on osaltaan sitoutunut valtion ja Helsingin seudun kuntien välisellä maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimuksella turvaamaan riittävän tonttitarjonnan asuinrakentamiseen. Ympäristöhaittojen vähentämisessä oleellinen merkitys on yhdyskuntarakenteen eheyttämällä ja raideliikenteen verkoston laajentamisella. Osayleiskaavan joukkoliikennetarkaisu perustuu raitiotieyhteyteen, joka liikennöi Hernesaaren eteläosasta Te-lakkakatua pitkin kaupungin keskustaan. Jatkosuunnittelun yhteydessä suunnitteluratkaisuja ohjataan ympäristöhaittojen vähentämiseksi.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY toteaa osayleiskaavan ehdotusta koskevassa lausunnossaan (11.5.2012), että "pääkaupunkiseudun ilmastostrategia 2030:n tavoitteena on vähentää kasvihuonekaasupäästöjä yli kolmanneksella vuoteen 2030. Strategian maankäytön linjausten mukaan kestävä yhdyskuntarakenteen kehittäminen perustuu sen täydentämiseen ja eheyttämiseen raideliikenteeseen tukeutuen. Hernesaaren varaaminen asumiseen ja työpaikoille tukee erinomaisesti tätä tavoitetta. Liikenteen osalta tavoitteita tukee jalankulun ja pyöräilyn edellytyksien parantaminen."

Osayleiskaavan laadinnan yhteydessä on tunnistettu alueen merkittävimmät ympäristövaikutukset ja kaavassa on arvioitu ympäristöhaittoja ja niiden vaikutuksia riittävästi. Ympäristöhaittojen vähentäminen on ohjannut merkittävässä määrin suunnitteluratkaisua. Osayleiskaava täyttää maankäyttö- ja rakennuslain säännösten mukaiset sisältövaatimukset.

Muilta osin vastine sisältyy As Oy Hietalahden Puistikon muistutuksesta annettuun vastineeseen.



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

As Oy Telakka

Muistutus koskee sekä Telakkarannan että Hernesaaren valmisteilla olevaa kaavaa. Molempien kaavojen liikennesuunnitteluun on panostettava ja huomioitava kaavojen yhteisvaikutukset. Nykyiset suunnitelmat johtavat liikenteen täydelliseen sumputtumiseen Telakkakadulla. Jätkäsaaren valmistuminen ruuhkauttaa Mallaskadun tunnelin ja Uudenmaankadun. Telakan toiminnan loppumisen jälkeen Hernesaaren asukasluku kasvaa voimakkaasti. Edellä mainittujen alueiden liikennesuunnittelun ongelmia pahentaa koko länsisuunnan liikenteen kasvu länsimetron ja metroasemien ympäristöjen valmistumisen myötä.

Hernesaaren liikennettä on ohjattava purkautumaan muitakin reittejä kuin Telakkakatua pitkin. Nykyisen telakan alueelle tulevan uudisrakentamisen liikennetarpeet tulisi huomioida.

Helsingin kaupungin tulisi käynnistää selvitys siitä, kuinka liikennevirrat saadaan ohjattua 10–15 vuoden aikaperspektiivissä ruuhkaisen kanta-kaupungin lävitse tai ohi lännestä itään ja kuinka Hernesaaren liikennesuunnitelmat suhtautuvat kokonaisuuteen.

Kaupunkisuunnittelussa on huomioitava lisäksi liikenteen aiheuttama melu ja liikenteen vaikutukset ilmanlaatuun ja näiden negatiiviset vaikutukset terveyteen ja viihtyvyyteen myös Punavuoren vanhan rakennuskannan ja nykyisten asukkaiden osalta.

Lumenajon kuorma-autoliikenne, risteilylaivojen turistien bussiliikenne sekä rakentamisaikainen liikenne vastaa saastuttavuudeltaan 4,15–5,3 miljoonaa henkilöautoa vuodessa, joka ei näy tilastoissa eikä ennusteissa.

Yhtiö vastustaa helikopterikentän rakentamista niemen kärkeen.

Vastine

Hernesaaren osayleiskaavaehdotukseen liittyviä liikenne-ennusteita laadittaessa on käytetty EMME 3-liikenne-ennustemallia vuodelle 2035. Ennustemalli sisältää vuoden 2035 maankäytön ja liikenneverkon ja kattaa pääkaupunkiseudun. Mallin avulla pystytään arvioimaan tulevaisuuden liikennemäärien suuruusluokkaa katuverkolla. Hernesaaren osayleiskaavan mukaisesta liikenteestä noin kaksi kolmasosaa suuntautuu Telakkakadulle ja yksi kolmasosa Eiranrantaa itään.



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

Sijaintinsa puolesta Hernesaari on kuitenkin saavutettavissa hyvin joukkoliikenteellä sekä kävellen ja pyöräillen. Kuten osayleiskaavaselostuksen liikenteellisiin vaikutuksiin on kirjattu, maankäytön muutoksesta aiheutuva liikenteen lisäys heikentää liikenteen sujuvuutta ruuhka-aikaan Telakkakadulla.

Kaupunkisuunnitteluvirastossa valmistellaan koko Helsingin alueen käsittävää uutta yleiskaavaa, jossa määritellään maankäytön ja liikenteen tulevaisuuden pääsuuntaviivat. Yleiskaavan valmistelun yhteydessä tehdään erilaisia liikenteellisiä selvityksiä siitä, kuinka kantakaupungin lisääntyvä maankäyttö vaikuttaa liikennemääriin ja liikenteen sujuvuuteen. Vaihtoehtoisten toimenpiteiden vaikutuksia liikennemääriin ja liikenteen sujuvuuteen selvitetään samassa yhteydessä. Yleiskaavan valmistelun yhteydessä tarkastellaan myös pohjois-eteläsuuntaisen metroliikenneyhteyden linjausta. Metroliikenneyhteyden pääteasema etelässä sijaitisi Jätkäsaaren ja Hernesaaren välissä. Lisäksi selvitetään vaihtoehtoisia tunnelilinjauksia Mechelininkadun liikenteen sujuvuuden lisäämiseksi. Tunnelihankkeet toteutuessaan vaikuttavat Telakkakadun liikenteen sujuvuuteen.

Ilmatieteen laitoksen ilmanlaatuselvityksen lähtötietoina on käytetty katujen keskimääräisen arkivuorokadun liikenne-ennusteita vuodelle 2035. Selvitys on pyritty tekemään parasta olemassa olevaa tietoa hyödyntäen ja epävarmuuksia riittävästi huomioon ottaen. Raskaan liikenteen osuudet perustuvat sekä risteyslaskentoihin että arvioihin ja ovat katukohtaisia. Lähtötiedot kuvaavat keskimääräistä liikennetilannetta vuonna 2035 katuverkolla.

Osayleiskaavassa ei ole osoitettu lumen vastaanottoa paikkaa. Kaa-vaselostuksen mukaan Hernesaaren jatkosuunnittelun yhteydessä selvitetään lumen vastaanottoa paikan sijoittamista alueen eteläosaan. Mahdollisen lumen vastaanottoa paikan aiheuttama liikenne Telakkakadulla riippuu lumen vastaanoton tarpeesta ja liikennöitävästä reitistä.

Hernesaaren rakentamisesta aiheutuvien haittojen vaikutusaika on verrattain lyhyt lopulliseen tilanteeseen nähden. Rakentamisesta aiheutuva liikenne jakautuu useille vuosille, mutta merkittävimmät maarakennustyöt ajoitettaneen rakentamisen alkuvaiheeseen. Puolestaan uusien työpaikkojen ja asuntojen tuottama liikennemäärä kasvaa vähitellen näiden valmistuessa. Rakentamisen aikaisia kuljetuksia voidaan mahdollisuuksien mukaan järjestää myös vesiteitse.

Selvityksen perusteella typpidioksidin raja-arvo ei ylitä Telakkakadun lähiympäristössä. Myös pienhiukkasten vuosikeskiarvopitoisuudet alit-



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

tavat selvästi vuosiraja-arvon. Typpidioksidin vuorokausiohjearvo puolestaan ylittyy yleisesti Helsingin keskustan alueella ja myös Telakkakadun ympäristössä. Osayleiskaavan aiheuttaman liikenteen lisäys on nykyiseen liikennemäärään ja alueen vallitsevaan päästötasoon nähden melko vähäinen, eikä sen arvioida vaikuttavan merkittävästi Telakkakadun saati muun kantakaupungin ilmanlaatuutilanteeseen.

Osayleiskaavan yhteydessä on selvitetty ja arvioitu ilman epäpuhtauksia ja ympäristömelua. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toteaa osayleiskaavaehdotusta koskevassa lausunnossaan (16.5.2012), että "melusta ja sen leviämisestä on tehty riittävät selvitykset". Selvitykset ovat osana kaavan liiteaineistoa. Myös kaavaselostusta on täydennetty näiltä osin. Selvityksiä tarkennetaan asemakaavoituksen yhteydessä.

Helikopterikenttä on Hernesaaren osayleiskaavan suunnitteluohjelman mukainen toiminto. Helikopterikenttä tulee siirtää nykyisestä sijainnistaan Hernesaassa riittävän etäälle melulle herkistä toiminnoista kuten asumisesta. Hernesaaren osayleiskaavaehdotuksessa Hernesaaren eteläkärjessä on merkintä 'Erytissuunnittelualue ES 4'. Mahdollinen helikopterikenttä maankäyttövaihtoehtona tulee tarkasteltavaksi asemakaavoituksen yhteydessä. Helikopterikentän vaihtoehtoiset sijaintitarkastelut osoittavat Hernesaaren olevan kokonaistarkastelussa paras vaihtoehto liikentohelikopterikentän sijoittamiselle. Lisäksi edellytykset lentotoiminnan vaikutusten huomioonottamiselle asemakaavoituksessa ja toteutussuunnittelussa ovat paremmat Hernesaassa kuin jo rakennetuilla alueilla.

Eteläiset kaupunginosat ry ja Punavuoriseura ry

Koko Hernesaaren eteläosa tulee rajata selvitysalueeksi. Kaavamerkintä Erytissuunnittelualue ES-4 on syntynyt ilman riittävää harkintaa. Erytissuunnittelualueen käyttö virkistykseen, veneiden talvisäilytykseen ja toimitilarakentamiseen ei ole perusteltua. Vaihtoehtona tulee laatia kaava, jossa täyttöniemeä ei ole. Lisäksi on kyseenalaista täyttää merta puistoa varten ja kaivaa täyttöaluetta venesatama-alueeksi.

Vastine

Koko Hernesaaren eteläosan merkitseminen osayleiskaavassa selvitysalueeksi ei ole tarkoituksenmukaista, koska osayleiskaavan laadinnan yhteydessä on laadittu riittävät yleiskaavatason selvitykset

Helikopterikenttä on Hernesaaren osayleiskaavan suunnitteluohjelman mukainen toiminto. Hernesaaren osayleiskaavaehdotuksessa Herne-



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

saaren eteläkärjessä on merkintä 'Erytysuunnittelualue ES 4'. Mahdollinen helikopterikenttä maankäyttövaihtoehtona tulee tarkasteltavaksi asemakaavoituksen yhteydessä. Asemakaavoituksen yhteydessä punnitaan eri maankäyttövaihtoehtoja ja täytön tarkoituksenmukaisuutta. Mahdollista helikopterikenttää varten varatun alueen pinta-ala pohjautuu arvioon kentän suurimmasta todennäköisestä laajuudesta. Mikäli mahdollinen helikopterikenttä toteutuu suunniteltua pienempänä, voidaan täyttöalueelle sijoittaa myös muita toimintoja.

Venesatama- ja veneiden talvisäilytysalue ja merelliseen ympäristöön soveltuva toimitila- ja työpaikka-alue soveltuvat 'Erytysuunnittelualue ES-4':n maankäyttövaihtoehtoiksi, sillä niiden toiminta tukee Hernesaaren eteläosan vesiturheilukeskuksen ja purjevenesataman toimintaedellytyksiä. Puiston tai lähivirkistysalueiden määrän lisäystä on esitetty osayleiskaavasta vastaanotetuissa lausunnoissa ja muistutuksissa.

Hernesaaren osayleiskaavan mukaisen toteutettavan maa-alueen pinta-ala on 44 hehtaaria, josta uusia lisätäyttöjä on 11 hehtaaria. Lisätäyttöjen maankäyttöä suunnitellaan alueellisena kokonaisuutena. Lisätäyttöalue sinänsä ei rajaa suunnittelun maankäyttövaihtoehtoja. Puistoalueita on sijoitettu osittain lisätäyttöjen alueelle toiminnallisista ja kaupunkikuvallisista syistä.

Purjevenesatama on merkitty Hernesaaren nykyiselle maa-alueelle alueen eteläosaan satamatoimintojen ja asuinalueiden väliselle puskurivyöhykkeelle. Sataman melu- ja päästövaikutukset ja helikopterikentän meluvaikutukset rajoittavat alueen maankäyttövaihtoehtoja. Sataman ympäristövaikutukset eivät sen sijaan merkittävästi vähennä purjevenesataman ja sitä palvelevan toimitilarakentamisen toimintaedellytyksiä.

Kirjeet

(K3)

Ilmatieteen laitoksen laatimaa 'Liikenteen typenoksidi- ja pienhiukkaspäästöjen leviämismallinnus Telakkakadun alueella ja arvio ilmanlaadusta Hernesaassa' -selvitystä ei ole tehty oikeilla liikenteen lähtötiedoilla ja se on tehty paikallisesti väärällä päästölähdelaskennan metodilla. Selvityksessä tulee huomioida ruuhkaliikenteen seisontajonot ja raskaan liikenteen osuus mukaan lukien lumenajo ja rakentamisen aikainen liikenne. Lisäksi selvityksessä olisi pitänyt ilmoittaa päästöpitäisyydet useille raskaan liikenteen olettamille, jotta tulosten perusteella voitaisiin päätellä pitääkö lumenajo kieltää Hernesaaren, pitääkö lii-



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

kennejärjestelyt alueella kokonaan muuttaa (tunneliratkaisu) ja mikäli Hernesaaren osayleiskaava päätetään hyväksyä, pitääkö Telakkaranan asemakaavamuutos jättää tekemättä alueen paremman tuulettamisen aikaan saamiseksi. Selvityksen mukaan Hietalahdenrannan katuosuudella NO2 arvot ovat aivan EU-rajojen tuntumassa. Jos EU-rajat ylittyvät laskennallisesti, on se otettava huomioon.

Vastine

Hernesaaren osayleiskaavaehdotukseen liittyviä liikenne-ennusteita laadittaessa on käytetty EMME 3-liikenne-ennustemallia vuodelle 2035. Ennustemalli sisältää vuoden 2035 maankäytön ja liikenneverkon, ja malli kattaa pääkaupunkiseudun. Mallin avulla pystytään arvioimaan tulevaisuuden liikennemäärien suuruusluokkaa katuverkolla. Liikennemäärien kasvua rajoittavat katujen ja liittymien kapasiteetti. Telakkakadun liikennemääräksi on arvioitu noin 19 000 ajoneuvoa vuorokaudessa vuodelle 2035, mikä kuvaa liikennemäärien suuruusluokkaa Telakkakadulla. Liikennemäärät vaihtelevat kortteliväleittäin.

Ilmatieteenlaitoksen ilmanlaatuselvityksessä käytetyn leviämismallilaskelmien kuvaus on esitetty raportissa (Ilmanlaatuselvitys, Ilmatieteenlaitos 2012). Raportti on kaava-aineiston liitteenä. Raportissa todetaan tältä osin seuraavaa: "Ilmatieteen laitoksen laatimassa tutkimuksessa käytettiin Ilmatieteen laitoksella kehitettyjä leviämismalleja tieliikenteen päästöjen leviämisen kuvaamiseen ja ilmanlaatuvaikutusten arvioimiseen. Ilmatieteen laitoksen leviämismalleja on kehitetty pitkäjänteisesti yli kolmenkymmenen vuoden ajan tavoitteena tuottaa luotettavaa tietoa ilmanlaadusta erityisesti Suomen olosuhteissa mm. kaupunki- ja liikennesuunnittelun ja ilmansuojelutoimenpiteiden suunnittelun tueksi sekä pitoisuuksien ja väestön altistumisen arvioimiseksi. Mallien toimintaa on kehitetty lukuisissa tutkimusprojekteissa, ja verifiointitutkimusten mukaan mallinnusten tulokset on todettu hyvin yhteensopiviksi Suomen taajamien ja teollisuusympäristöjen ilmanlaadun mittaustulosten kanssa. Nykyisissä Ilmatieteen laitoksen leviämismalleissa kuvataan tarkasti päästökohdassa tapahtuvaa mekaanista ja lämpötilaeroista johtuvaa nousulisää, lähimpien esteiden aiheuttamaa savupainumaa, ilmassa tapahtuvia päästöaineiden kemiallisia prosesseja sekä ilmansaasteiden poistumamekanismeja ilmakehästä. Malleihin sisältyy laskentamenetelmä typenoksidien kemialliselle muutunnalle."

Ilmatieteen laitoksen ilmanlaatuselvityksen lähtötietoina on käytetty katujen keskimääräisen arkivuorokadun liikenne-ennusteita vuodelle 2035. Selvitys on pyritty tekemään parasta olemassa olevaa tietoa hyödyntäen ja epävarmuuksia riittävästi huomioon ottaen. Raskaan lii-



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

kenteen osuudet perustuvat sekä risteyslaskentoihin että arvioihin ja ovat katukohtaisia. Lähtötiedot kuvaavat keskimääräistä liikennetilannetta vuonna 2035 katuverkolla.

Osayleiskaavakartassa ei ole osoitettu lumen vastaanottoa paikkaa. Osayleiskaavan selostuksen mukaan Hernesaaren jatkosuunnittelun yhteydessä selvitetään lumen vastaanottoa paikan sijoittamista alueen eteläosaan. Mahdollisen lumen vastaanottoa paikan aiheuttama liikenne Telakkakadulla riippuu lumen vastaanoton määrästä ja liikennöitävästä reitistä. Lumen vastaanottoa suunnitellaan kaupunkitasolla kokonaisvaltaisesti, mikä vaikuttaa lumen vastaanottoa paikan mahdolliseen sijoittamiseen Hernesaaren alueellisten lähtökohtien lisäksi.

Hernesaaren rakentamisesta aiheutuvien haittojen vaikutusaika on verrattain lyhyt lopulliseen tilanteeseen nähden. Rakentamisesta aiheutuva liikenne jakautuu useille vuosille, mutta merkittävimmät maarakennustyöt ajoitettaneen rakentamisen alkuvaiheeseen. Puolestaan uusien työpaikkojen ja asuntojen tuottama liikennemäärä kasvaa vähitellen näiden valmistuessa. Rakentamisen aikaisia kuljetuksia voidaan mahdollisuuksien mukaan järjestää myös vesiteitse.

Ilmatieteen laitoksen selvityksen perusteella typpidioksidin raja-arvo ei ylity Telakkakadun lähiympäristössä. Myös pienhiukkasten vuosikeskiarvopitoisuudet alittavat selvästi vuosiraja-arvon. Typpidioksidin vuorokausiohjearvo puolestaan ylittyy yleisesti Helsingin keskustan alueella ja myös Telakkakadun ympäristössä. Osayleiskaavan aiheuttaman liikenteen lisäys on nykyiseen liikennemäärään ja alueen vallitsevaan päästötasoon nähden melko vähäinen, eikä sen arvioida vaikuttavan merkittävästi Telakkakadun saati muun kantakaupungin ilmanlaatu tilanteeseen.

Kaupunkisuunnitteluvirastossa valmistellaan koko Helsingin alueen käsittävää uutta yleiskaavaa, jossa määritellään maankäytön ja liikenteen tulevaisuuden pääsuuntaviivat. Yleiskaavan valmistelun yhteydessä tehdään erilaisia liikenteellisiä selvityksiä siitä, kuinka kantakaupungin lisääntyvä maankäyttö vaikuttaa liikennemääriin ja liikenteen sujuvuuteen. Vaihtoehtoisten toimenpiteiden vaikutuksia liikennemääriin ja liikenteen sujuvuuteen selvitetään samassa yhteydessä. Yleiskaavan yhteydessä tarkastellaan myös pohjois-eteläsuuntaisen metroliikenneyhteyden linjausta. Metroliikenneyhteyden pääteasema etelässä sijaitseisi Jätkäsaaren ja Hernesaaren välissä. Lisäksi selvitetään vaihtoehtoisia tunnelilinjauksia Mechelininkadun liikenteen sujuvuuden lisäämiseksi. Tunnelihankkeet toteutuessaan vaikuttavat Telakkakadun liikenteen sujuvuuteen.



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

Hietalahdenrantaan ja Telakkakadulle laaditaan uusi liikennesuunnitelma Telakkarannan asemakaavoituksen yhteydessä. Hietalahdenranta 3 kohdalle suunnitellaan vaihtoehtoisia ratkaisuja liikennejärjestelyiden osalta.

Hernesaaren itärannan puistoon on suunniteltu pelastusajoneuvoreitti ja alueen sillat on suunniteltu soveltuviksi raskaalle pelastuskalustolle.

Osayleiskaavan yhteydessä on selvitetty ja arvioitu ilman epäpuhtauksia ja ympäristömelua. Selvitykset ovat osana kaavan liiteaineistoa. Myös kaavaselostusta on täydennetty näiltä osin. Selvityksiä tarkennetaan asemakaavoituksen yhteydessä.

Pro Eira ry ja Pro Herne

Helikopterikentän täyttö katkaisee pienveneväylän ja paineviemäriin sekä heikentää Hernesaaren itäpuoleisen merialueen purjehduskäyttöä. Hernesaaren etelä-kaakkoiskärki tulisi merkitä kokonaisuudessaan selvitysalueeksi. Hernesaaresta tulisi laatia kaksi erillistä osayleiskaavaehdotusta, joista toinen olisi helikopterikentän kanssa ja toinen ilman helikopterikenttää. Veneilyn kaupan keskus tulisi sijoittaa purjehdusportin paikalle. Muistutuksen liitteenä on ehdotus Hernesaaren kärjen vaihtoehtoiseksi osayleiskaavasunnitelmaksi.

Vastine

Pienveneväylän siirto on osoitettu osayleiskaavakartassa veneliikenteen yhteystarve -merkinnällä. Paineviemäriin linjaus siirretään Hernesaaren eteläkärjen eteläpuolelle Hernesaaren lisätäyttöjen toteuttamisen yhteydessä. Hernesaaren itäpuoleisen merialueen purjehduskäytön edellytykset eivät heikkene merkittävästi Hernesaaren lisätäyttöjen toteuttamisen vaikutuksesta. Hernesaaren eteläosan merkitseminen osayleiskaavassa selvitysalueeksi ei ole tarkoituksenmukaista, koska osayleiskaavan laadinnan yhteydessä on laadittu riittävät yleiskaavataason selvitykset. Hernesaaren osayleiskaavaehdotuksessa Hernesaaren eteläkärjessä on merkintä 'Erytysuunnittelualue ES 4'. Kahden vaihtoehtoisen osayleiskaavaehdotuksen laadinta ei ole tarkoituksenmukaista. Mahdollinen helikopterikenttä maankäyttövaihtoehtona tulee tarkasteltavaksi asemakaavoituksen yhteydessä. Asemakaavoituksen yhteydessä punnitaan eri maankäyttövaihtoehtoja ja täytön tarkoituksenmukaisuutta. Veneilyyn ja siihen liittyvän elinkeinotoiminnan keskittymä (P/TY) on merkitty mahdollisen helikopterikentän meluvaikutusten alueelle, koska helikopterikentän ympäristövaikutukset rajaavat alueen



7.2.2012, täydennetty 18.9.2012, 2.10.2012 ja
29.1.2013

maankäyttövaihtoehtoja. Veneilyyn ja siihen liittyvän elinkeinotoiminnan keskittymän siirtäminen purjevernesataman paikalle vähentäisi merkittävästi venesatamiin sijoitettavien venepaikkojen määrää ja estäisi alueen kaupunkikuvallisen suunnittelutavoitteen toteutumisen.

(K4)

Eteläosan P/TY alueen rakennusten tulee olla 30–40 metriä korkeita automatisoituja veneiden ja autojen säilytysjärjestelmiä varten. P/TY kaavamääräyksen tulee mahdollistaa myös liike-, toimi- ja asuintilojen rakentamisen koska esimerkiksi sataman äänivaikutukset on mahdollista ottaa huomioon rakennusten rakennesuunnittelussa.

Vastine

Eteläosan P/TY-alueen rakennusten korkeus määritellään asemakaavatasolla. Veneiden ja autojen säilytysjärjestelmät on huomioitu maa-alueiden mitoituksessa. P/TY-alueelle ei ole osoitettu asumista. Ääni- ja päästövaikutukset kohdistuisivat asuinrakennusten sisätilojen lisäksi ulkoalueisiin, joiden rakenteellinen suojaaminen ja suuntaaminen on satama-alueen läheisyydessä haastavaa.

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 esitetyjä mielipiteitä ja kysymyksiä sekä vastauksia kysymyksiin:

Onko helikopterikentän nosto 8 metriä?

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 | | F102012566 | | |



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 pelkäästään 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 purjehduslän. 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\hernesaaari_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 | | F102012566 | | |



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 järjeistämään, 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



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 meluaita. 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 | 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 | | F102012566 | | |



Miten sitova tämä kaava on?

- *Tämän pohjalta tehdään asemakaavoja, joista vielä keskustellaan. Tässä määritellään mitä toimintoja, missä on mitäkin. 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



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 helikopterimatrustajat ruuhkien läpi Hernesaaren kärkeen?
 - *Helikopterikenttää ei voi rakentaa talon katolle Hernesaareen, niin kuin monesti on tehty maailmalla. Yhteistyötä on tehty helikopteryrittäjien 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 vois 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 täyttöä 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 mahdollisen 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 risteilijävieraiden tuomilla rahoilla. Satama on liikennelaitos ja laituri paikat tuovat tuloja.*
- Onko satama määritelty 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 täyttööä tarvitsisi niin paljon.*
- Asukkaan mielestä hiekkaranta Jätkäsaarella ei toimi. Voisiko vielä tutkia laituri mahdollisuutta?
 - *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 kieltoja 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 pääulosajoreittinä 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 levne juurikaan. Copterline ei rakenna helikopterikenttää, vaan siitä vastaa Heliport, se on kaupungin hanke. Samoin laivaliikennereiteistä 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 selvemmit jotta voitaisiin keskustella avoimesti. Meidän, asukkaiden, tavoitteet on rauhoittaa aluetta. Emme halua keinottelijoita 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. Koivusaaren 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 justeerauksella 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 kylmien 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 tyylikkää 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 vaihtoehtoista 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? Vuosaarella?
- 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 tyveä.
Kukaan ei ole vaatinut 180 tk-m². Tavoitteista ei ole puhuttu politiikkojen ja
asukkaiden kanssa jotta konsensus olisi saavutettu. Hernesaaren ranta on
suurella 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-
rätysten 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 Hernesaarella!
- 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 Vuosaarella että kaikki talot ovat valkoisia ja ovet mustia. Vuosaari on kauheaa aluetta. Talojen pitäisi olla Hernesaarella 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 purjevereiden 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

- Suunnitelma kuva on sikäli väärin, kun ette näytä koko kantakaupunkia samassa kuvassa. Pohjoisempaan 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 järveen 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 Hernesaaren ajateltu seniorikansalaisten aktiviteetteja? Tuleeko siitä monimuotoinen kaupunginosa, jossa asukkaiksi ei olisi ajateltu vain yhtä ikäryhmää?
- Tämä on Tuomiokirkkoseurakunnan aluetta. Onko Hernesaaren 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.
- Sanomatalokäytävägalleriassa 8. – 21.10.
- internetissäsoitteessa www.hel2.fi/ksv/hernesaari

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

Keskusteluun johdettava 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 ainutlaatuisen 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. Korttelipihaat 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 pelkäksi viheralueeksi. Keskustelussa nousi esiin myös alueen kulttuuriarvot ja mahdollisuus alueen ennallistamiseen.

"Hernesaari toimii parhaiten puistona jatkaen Kaivopuistosta alkavaa viheraluetta. Alueen maa-alueita ei pidä tuhlaa asuinrakentamiseen. Alueesta on mahdollista rakentaa puustoltaan ja istutuksiltaan omaleimainen ja kiinnostava virkistätymispaikka, 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 täyttömaata."

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 tyyppijäljitelmissä viehättää. Onko se epä säännöllisyys, yllätyksellisyys, vapaamuotoisuus, "ahtaus", ihmisläheisyys ja pieni mittakaava. Näitä kaikkia kirjoittajan mielestä voisi käyttää Hernesaaressa – "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 hehtaaritotit jotka ammittavat 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 kioski täydennystila 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: Hukatilaa, 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 jotain normimukaista käyttöä varten."

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

"Mielestäni hernaari 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 suunnitelmalla 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 vaahtaan 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 vuokratämpiksi ja asoiksi.”

”Nykyään sosiaalisiksi asuntotuotannoksi ymmärretään aravavuokra-asunnot. Nämä jaellaan arvalla niille, jotka ovat sosiaalisiin perusteisiin jonossa. Ns. tavallinen työssäkäyvä kaksilapsinen pariskunta ei kaupungin vuokra-asuntoa Helsingistä saa. Omaan- kaan ei toki ole näillä tuloilla ja neliöhinnoina varaa. Emme halua mihinkään rivitaloon Espooseen, tai omakotitaloon Nurmijärvelle 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 tämäkin 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 muilla 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 toteutuksen 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 gondoliinissa. Yksi keskustelija ehdotti myös metrolinjan ulottamista Hernesaareen ja Jätkäsaareen.

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

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

Merellisyys

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 näytävällä 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 keskieurooppalaisista kaupungeista tuttu rantabulevardi, joka houkuttelisi ihmisiä. Katajanokan ja Olympia terminaalin rannat ovat valloittaneet laivat, Kaivopuistoa taasen 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 lisätäyttöjä 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 geometrisen.”

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 purjehduskeskuksesta, 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 karilleajon 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 kauempaa.

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 esitävät muiden kuin pursiseurojen jäsenten pääsyn rantaan.

”Tarvitsemme Helsinkiin rantaa jota ei täytyä 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 Kattajanokalle 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 sumpuuntuunuu yhteen paikkaan.”

”Matkustajasatama on tärkeää aluetta Helsingille, koska niin monien turistien ensikosketus Helsinkiin on nimenomaan sen kautta. Alueesta olisi syytä tehdä erityisen viehättävä.”

Helikopterikenttä

Helikopterikentän sijoittautumiseen Hernesaaren otettiin kantaa kolmessa viestissä, joista kaksi toivoi sille etsittävän toista sijoituspaikkaa.. Yhdessä viestissä korostettiin kentän tämän hetkistä 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.

Venasataman 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 räpäyttävä, 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 tuotannossa.

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

”Tiivis kaupunki on ekologisesti kestävä (työpaikka- ja harrastusmatkojen lyhyden ja teknisten verkkojen tehokkaan hyödyntämisen takia). Tämän vuoksi on tutkittava, kuinka paljon kerrosalaa Hernesaareen mahtuu ilman, että massoittelu alkaa riidellä kantakaupungin massoittelun kanssa. Suureen massaansa pitää pyrkiä myös sen vuoksi että edistetään tämän suhteellisen pienen ja syrjäytymisvaarassa olevan alueen mahdollisuuksia urbaaniksi kaupunginosaksi. Lisäksi tiiviys parantaa alueen suojaisuutta eli ehkäisee tuulisuudelta. Asuntotiheyden on vastattava vähintään kantakaupungin asuntotiheyttä.”

Kanava

Kanavien rakentamisesta alueelle otettiin suoraan kantaa vain muutamassa viestissä, joissa niiden katsottiin lisäävän alueen arvoa ja tuovan suunnitteluun lisää mahdollisuuksia. Yhdessä-kään viestissä kanava hankkeita ei tyrmätty. Yhdessä viestissä hernaareen 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 kestävyys sijasta ideoida juuri toisinpäin. Koska ei voida olla varmoja, miten kahdenkymmenen vuoden päästä halutaan asua, varattaisiin nyt alue uudelleenlaisille "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 Pihlajanmäessä 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 asukkaille näkyvillä materiaali- ja laitevalinnoilla. Yksi rakennuttaja pyrki myös tarjonnan kontrollointiin, jolloin alue olisi peruslähiön tapaan keskeneräinen 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."



HERNEAAREN 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:

- Helikopterimelkaikusteilijöiden 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:\tyonaikaiset\hernaaren osayleiskaavan oasia koskevan keskustelutilaisuuden muistio.doc

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

FI02012566



- Nettisivuille tulee avata keskustelupalstoja joille tuotettaisiin jatkossa osallisryhmiltä aineistoa.
- Naapurustoa edustavan osallisryhmän viitesuunnitelman valmistelussa tulee pitää yhteyttä Munkkisaari-hernesaariasukasyhdistykseen.
- Naapurustoa edustavan osallisryhmän 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.