

1.9.2021

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö ja kaupunkirakenne

## Hietalahdenrannan asemakaavoituksen yleisötilaisuus,

### Osallistumis- ja arviointisuunnitelma -vaihe

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

1.9.2021

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö ja kaupunkirakenne

## 1 Osallistuminen

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

## 2 Hanke-esittely

### 2.1 Asemakaavahankkeen lähtökohdat ja prosessi

Sinikka Lahti esitteli asemakaavoituksen lähtökohtia, prosessia ja aikatauluarviota.

### 2.2 Viitesuunnitelman esittely

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

### 2.3 Varauksensaajan puheenvuoro

Tuomas Raikamo ja Essi Tuomala kertoivat HGR Property Partnersin tavoitteista.

## 3 Keskustelu

Tilaisuudessa esitetyjä vastauksia on joiltain osin täydennetty jälkikäteen.

#### **Kommentti:**

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

#### **Vastaus:**

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

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

---

1.9.2021

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö ja kaupunkirakenne

**Kysymys:**

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

**Vastaus:**

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

**Kysymys:**

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

**Vastaus:**

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

Kaupungin tarkoituksena on teettää laajemman alueen liikenneverkkotarkastelu.

**Kommentti:**

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

**Vastaus:**

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

**Kysymys:**

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

**Vastaus:**

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

**Kysymys:**

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

1.9.2021

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö ja kaupunkirakenne

**Vastaus:**

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

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

**Kysymys:**

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

**Vastaus:**

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

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

**Kommentti:**

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

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

1.9.2021

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö ja kaupunkirakenne

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

**Vastaus:**

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

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

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

**Kysymys:**

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

**Vastaus:**

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

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

**Kommentti:**

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

### 3.1 Kommenttipalsta

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

---

1.9.2021

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö ja kaupunkirakenne

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

---