

Vuorovaikutusraportti

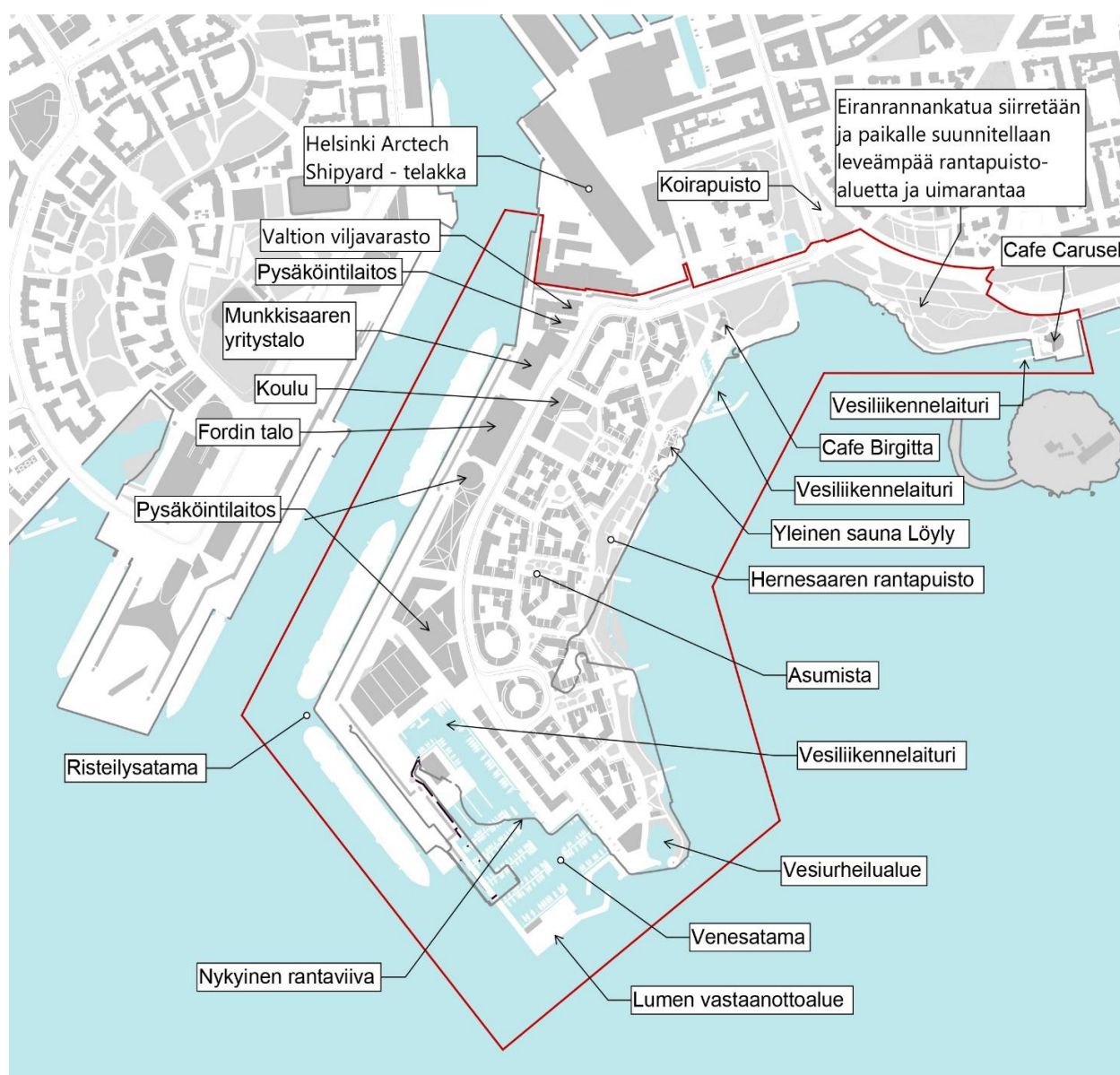
Hernesaaren asemakaava ja asemakaavan muutos

Päiväty 4.6.2024, täydennetty 17.2.2025

Diaarinumero HEL 2022-011472

Hankenumero 1603_4

Asemakaavakartta nro 12864



Kuva 1. Suunnittelualueen rajaus.

Vuorovaikutusraportin sisältö

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

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

Liite

Asukastilaisuuden 4.12.2023 muistio

Kaavoituksen eteneminen

Vireilletulo

- kaavoitus on tullut vireille vuonna 2023 kaupungin aloitteesta
- suunnittelusta on tiedotettu vuoden 2023 kaavoituskatsauksessa



OAS

- OAS ja muuta aineistoa nähtävillä 27.11.–18.12.2023, asukastilaisuus 4.12.2023 verkkotilaisuutena.
- nähtävilläolosta ilmoitettu kirjeillä, verkkosivuilla <https://www.hel.fi/suunnitelmat> ja Helsingin Sanomat, Hufvudstadsbladet ja Helsingin uutiset -lehdissä
- mahdollisuus esittää mielipiteitä
- kaupunkiympäristölautakunnan päätöksistä lähetetään tieto niille mielipiteen jättäneille, jotka ovat mielipiteen yhteydessä erikseen ilmoittaneet sähköposti- tai postiosoitteensa



Ehdotus

- kaavaehdotus esiteltiin kaupunkiympäristölautakunnalle 4.6.2024
- kaavaehdotus julkisesti nähtävillä 12.8.–10.9.2024
- kaavaehdotus uudelleen julkisesti nähtävillä 17.2.–18.3.2025
- kaavan valmistelun aikana saatuihin huomautuksiin vastataan vuorovaikutusraportissa, joka löytyy karttapalvelusta <https://kartta.hel.fi/suunnitelmat>
- kaavaehdotuksen julkisesta nähtävilläolosta ilmoitetaan verkkosivuilla <https://www.hel.fi/kaavakuulutukset>
- mahdollisuus tehdä muistutus, viranomaisilta pyydetään lausunnot
- muistutukset ja lausunnot käsitellään kaupunkiympäristölautakunnassa
- kaupunkiympäristölautakunnan päätöksistä lähetetään tieto niille muistutuksen jättäneille, joiden sähköposti- tai postiosoite ilmenee muistutuksesta



Hyväksyminen

- kaupunginhallitus käsittelee kaavaehdotuksen
- kaupunginvaltuusto hyväksyy kaavan
- tieto kaavan hyväksymistä koskevasta päätöksestä lähetetään niille, jotka ovat sitä kirjallisesti pyytäneet kaavaehdotuksen julkisen nähtävilläolon aikana
- hyväksymistä koskevaan päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen
- hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan
- kaava tulee voimaan, jos hyväksymispäätöksestä ei ole valitettu tai valitukset on hylätty.

Yhteenvetot esitetyistä huomautuksista ja vastineet niihin

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä kaavan valmisteluaineiston nähtävilläolo 27.11.–18.12.2023

Yhteenveto viranomaisten kannanotoista

Viranomaisten kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat onnettomuustilanteiden vaikutusalueisiin, yhdyskuntateknisen huollon järjestämiseen, kulttuuriympäristöön ja suojelukohteisiin, sataman toimintaedellytysten varmistamiseen ja meluselvityksiin sekä joukko-, saatto- ja pyöräliikenteen järjestämiseen. Kannanotoissa esitetyt asiat on otettu huomioon kaavoitustyössä siten, että ehdotuksen kaavaratkaisu mahdollistaa yhdyskuntateknisen huollon ja joukko-, saatto- ja pyöräliikenteen järjestämisen sekä satamatoinnin toimintaedellytysten varmistamisen.

Kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta saatiin seuraavilta asiantuntijaviranomaisilta:

- Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (TUKES)
- Helsingin Satama
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) vesihuolto
- Hernesaaren jätteen putkikeräys Oy
- Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala Kaupunginmuseo

Puolustusvoimien 1. Logistiikkarykmentillä, Väylävirastolla, Kasvatuksen ja koulutuksen toimialalla, Sosiaali- ja terveys- ja pelastustoimialalla ja Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala Kirjastolla ei ollut kommentitavaa.

Vastineet viranomaisten kannanottoihin

Onnettomuustilanteiden vaikutusalue

TUKES:n lausunto koskee kaavamuutosalueen pohjoispuolella sijaitsevaa Helen Oyn Munkkisaaren huippulämpökeskusta, jonka konsultointivähyke on 0,5 km. Tukesin käytössä olevien tietojen perusteella mahdollisten onnettomuuksien vaikutusalueet eivät ulotu kaavoitettavalle alueelle, eikä kaavamuutokselle ole estettä.

Yhdyskuntateknisen huollon järjestäminen

HSY:n kommentit koskevat vesihuollon osalta johtokujien merkitsemistä kaavakartalle, jätevesipumppaamoihin liittyviin kaavamääräyksiin, laivajätevesien huomioimista ja ranta-alueelle sijoittuvien huoltorakennusten vesihuollon järjestämistä. Jätehuollon osalta kommentit kos-

kevat jätteiden keräyspaikkojen huoltoliikenteen järjestämistä turvallisesti sekä jätteiden keräysaikojen huomioimista asuntojen äänieristystä suunniteltaessa.

Vastine

Tontin 20867/1 eteläpuolella sijaitseva hulevesiviemäri on merkitty johtokujalla siihen kohtaan asti, jossa viemäri purkaa vetensä mereen kaavaratkaisun mukaisessa tilanteessa. Nykytilanteen mukaista putkilinjausta ei merkitä kokonaan kaavakartalle päällekkäisten käyttötarkoituserkintöjen ja muiden kaavamerkintöjen vuoksi.

Hernesaaren itäreunalla sijaitsevien alueiden johtokuja-aluevarausten tarve tarkistetaan kunnallisteknisen yleissuunnitelman perusteella syksyllä 2024. Korttelia 20237 koskeva johtokujamerkintä on muutettu kaavamääräykseksi, joka mahdollistaa 8 metriä leveän johtokujan sijoittamisen kahdelle tontille sijoittuvalle pysäköintialueelle. Tilavaraus tarkentuu kunnallisteknisen yleissuunnittelun edistytessä.

Alueen pääpumppaamoa koskevaa kaavamääräystä on täsmennetty pystysuuntaista tilantarvetta koskien. Pääpumppaamon poistoilman katon johtamista koskevaa kaavamääräystä ei nähdä tarpeelliseksi tarkentaa koskemaan tiettyä tonttia rakentamisjärjestystä koskevan epävarmuuden vuoksi. Kaava sallii yhtä korkeat rakennukset korttelin molemmille tonteille. Pääpumppaamoon johdettavat laivajätevedet tulee HSY:n mukaan esikäsittää satama-alueelle ennen HSY:n pumppaamolle johtamista. Asia kirjataan asemakaavan selostukseen jatkosuunnitteluohjeeksi.

Alueen toisen jätevesipumppaamon sähkökaappia koskeva kaavamääräys pidetään ennallaan kaupunkikuvallisista syistä, jotta voidaan varmistaa sähkökaapin toteutuminen tontin 20857/1 et-2-määräalalle.

HSY:n näkemys Hernesaaren eteläosan LV-alueen hrl-rakennusalan sekä VU-alueen eteläosan hr-rakennusalan vesihuollon toteuttamisesta yksityisin järjestelyin on perusteltu ja asia huomioidaan kunnallisteknisessä yleissuunnitelmassa sekä kustannusarviossa.

Pysäköintilaitosten maanalaisten ajoyhteyksien (ma-ajo) vaikutuksia vesihuoltolinjoihin tarkastellaan kunnallisteknisessä yleissuunnittelussa. Suunnittelun lähtökohtana on, että vesihuoltolinjat rakennetaan maanvaraisina näiden ajoyhteyksien kohdalla tai vesihuoltolinjat kierrätetään toista reittiä ajoyhteyksien ohi.

Jätehuollon osalta kierrätyspisteiden eli lajitteluhuoneiden sijainnit on merkitty kaavakarttaa tonttikaduille ja kortteliin 20858, jonka huolto tulee järjestää korttelin maanalaisen huoltotilan kautta.

Kaavaratkaisu mahdollistaa turvalliset huoltoreitit jäteautoille. Jäteautojen on mahdollista pysähtyä ja operoida lajitteluhuoneiden läheisyydessä.

Kulttuuriympäristö ja suojelukohteet

Kulttuurin ja vapaa-ajan toimialan, kaupunginmuseon kommentit koskevat Suomenlinnan UNESCO:n maailmanperintökohteen suojavyöhykettä, lähiympäristön RHY-alueita, luontoarvoja, vedenalaista kulttuuriperintöä, näkymiä ja rakennussuojelua. Valtion viljavarasto tulee suojella asemakaavassa.

Vastine

Valtion viljavarasto siiloineen on Hernesaaren teollisuushistorian kannalta merkittävä rakennus, jonka suojelumerkinnän puuttumiseen asemakaavaehdotuksesta myös kaupunginmuseo on kiinnittänyt lausunnoissaan huomiota. Kaupunkiympäristölautakunta päätti 11.6.2024, että ennen asemakaavan nähtäville asettamista valtion viljavarasto siiloineen varustetaan vähintään suojelumerkinnällä sr-3.

Sataman toimintaedellytysten varmistaminen

Helsingin Sataman lausunto koskee muun muassa sataman hallinnoiman turvatoimialueen (ISPS) ulkopuoleisten katujen tilanvarauksia satamatoimintaa palvelevalle liikenteelle, vaihtomatrustajaterminaalin tilantarpeeseen varautumiseen, veneiden talvisäilytystä satama-alueella, risteilysataman maasähköjärjestelmän toteuttamista ja laivaväylien huomioimista lumenvastaanottotoiminnassa.

Sataman mukaan asemakaavaa varten päivitettävissä selvityksissä tulee muun muassa huomioida Helsingin Sataman kehittämisohjelman tavoitteet ja satamaliikenteen kasvu Länsisatamassa ja Hernesaaressa.

Katualueelle on varattu riittävästi tilaa risteilysataman tuottamalle bussija taksiliikenteelle.

Vastine

Asemakaava luo edellytykset risteilysataman maasähköjärjestelmän toteuttamiselle. Maakaapelin tilavaraukset tutkitaan kunnallisteknisessä yleissuunnittelussa ja kaavassa on varattu korttelialue uudelle sähköasemalle. Maasähköön kytkeytymismahdollisuus luo hyvät edellytykset Sataman esille nostamien risteilyalusten hiilineutraalisuustavoitteiden ja päästöjen vähentämisen tavoitteiden saavuttamisessa.

Lumen vastaanottoalue luo edellytykset lumikuormien käsittelylle ja sulattamiselle. Lumen suora mereen kaato ollaan kieltämässä valmisteilla olevassa ympäristönsuojelulaissa. Lumen mukana mereen päätyvien hiekoitushiekkojen ja roskien kulkeutuminen laivaväylille Hernesaaressa tulee siis lähivuosina loppumaan.

Meluselvitykset

Helsingin Sataman mukaan laivamelua koskevien määräysten riittävyys on hyvä varmistaa päivitettävien meluselvitysten tuloksiin.

Vastine

Kaavavalmistelun yhteydessä Helsingin Sataman kanssa tiiviissä yhteistyössä laadittavassa ympäristömeluselvityksessä otetaan huomioon Helsingin Sataman kehittämisohjelman tavoitteet ja kehitysnäkymien mukaiset satamatoiminnot. Annettujen kaavamääräysten riittävyys tarkastetaan selvityksen ja tulosten perusteella.

Joukko-, saatto- ja pyöräliikenteen järjestäminen

Vastine

Hernesaassa on varauduttu 35 metristen raitiovaunujen liikennöintiin. Tilapäisen bussiliikenteen on mahdollista liikennöidä Laivakadulla ja kääntöpaikalla raitioliikenteen liikennöintikatkojen aikana. Alueelle on mahdollista perustaa tilapäisiä bussipysäkkejä. Pyöräliikenteen järjestelyt on suunniteltu tarkoituksenmukaisesti huomioiden koko kantakaupunkia koskeva pyöräliikenteen tavoiteverkko sekä pyöräilijöiden ennustetut kulkusuunnat.

Yhteenveto mielipiteistä

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat rakentamiseen, kaupunkikuvaan ja viihtyisyyteen, virkistysalueisiin, luonnon monimuotoisuuteen, palveluihin, toimintaedellytysten turvaamiseen, liikenteeseen, selvityksiin, vuorovaikutukseen, MRL:n sisältövaatimuksiin, tehtyihin päätöksiin ja ulkopuolisia alueita koskevien päätösten vaikutuksiin.

Mielipiteet on otettu huomioon kaavoitustyössä siten, että ehdotuksen kaavaratkaisu mahdollistaa palveluiden ja toimintojen sekä liikenteen järjestämisen. Asukaspysäköinnin liikenne asuinkortteleiden alueella perustuu maanalaisiin kansipysäköinnin välisiin ajoyhteyksiin lisäten asuinalueen pihakatujen ja aukoiden turvallisuutta, viihtyisyyttä ja asuminen laatua. Kaavamääräykset ottavat huomioon lintujen törmäysvaikutukset ja ohjaavat laadukkaan ja monimuotoisen kaupunkikuvan toteutumiseen mahdollistaen myös korkeatasoisen julkisen rakennuksen. Toteutuksessa noudatettavissa Hernesaaren valaisuperiaatteissa on otettu huomioon häiriövalon hillintä. Telakkakadun liikenteen kapasiteetin lisäämistä ja vaikutuksia on selvitetty. Selvityksiä tarkistetaan tarvittavilta osin.

Kirjallisia mielipiteitä saapui 13 kpl.

Vastineet mielipiteisiin aihepiireittäin**Rakentamiseen, kaupunkikuvaan ja viihtyisyyteen, palveluihin, toimintaedellytysten turvaamiseen****Vastine**

Kaavaehdotus mahdollistaa Cafe Birgitan nykyisen rakennuksen korvaavan uudisrakennuksen toteuttamisen korttelialueelle 20867. Viereiselle LV-alueelle suunniteltujen veneiden asiointipaikkojen sijoittamisen mahdollistavan kanavan rakennettavuusselvitys valmistuu syksyllä 2024. Selvityksen perustella tarkistetaan korttelin 20867 kaavamääräyksiä koskien uudisrakennuksen perustamissyvyyttä. Kaavaehdotuksessa on poistettu Birgitan tontin keskellä kulkeva yleinen jalankulkuyhteys. Yhteys on korvattu rakennuksen vieressä puistossa kulkevalla jalankulun yhteydellä.

Asemakaavaratkaisussa uusi katuyhteys on esitetty kulkevaksi Munkkisaarenlaiturin ja Matalasalmenkujan kautta. Katuyhteys mahdollistaa alueen liikennemäärien jakautumisen kahdelle kadulle parantaen Laivakadun liikenneturvallisuutta. Hernesaaren maankäytön kehittymisen myötä Laivakadulla tulee olemaan merkittävästi jalankulkijoiden kadunylitystarpeita. Munkkisaarenlaituri –kadun moottoriajoneuvoliikenteen läpiajoliikenne tullaan järjestämään kaksisuuntaisena mahdollistaen Munkkisaaren yritystalon huoltoliikenteen ja risteilysataman toimintojen vaatiman tilan. Munkkisaaren yritystalon huoltoliikenteen toiminta järjestetään sekä tontilla että Munkkisaarenlaituri kadulla sijaitsevalla LPA- korttelialueella kadun suuntaisina huoltotaskuina. Huoltoliikenteen tasku osoitetaan yksinomaan Munkkisaaren yritystalon tontin käyttöön. Huoltoliikenteen järjestelyt heikkenevät nykytilanteeseen nähden, mutta muuttuvat liikennejärjestelyt eivät kuitenkaan tuota merkittävää haittaa rakennuksen nykyisen toiminnan jatkamiselle. Kaksisuuntainen ajoneuvoliikenne ja kiinteistön huoltoajo on mahdollista järjestää liikennesuunnitelmassa esitetyllä mitoituksella. Tavarahissien läheisyyteen on jatkossakin mahdollista päästä raskailla ajoneuvoilla. Alueen toimintojen ja maankäytön muutosten vuoksi myös huoltoliikenteelle varattua tilankäyttöä on jouduttu sopeuttamaan parhaalla mahdollisella tavalla uuteen tilanteeseen. Munkkisaarenlaiturilla kulkevien jalankulkijoiden yhteydet on katsottu riittävän turvallisiksi uusien liikennejärjestelyiden myötä. Jalankulku on perusteltua erotella erillisellä jalkakäytävällä kadun ennustetut liikennemäärät huomioiden. Munkkisaaren yritystalon viereinen alue on katsottu turvallisimmaksi paikaksi järjestää ajoradasta eroteltu jalkakäytävä yhdessä kadun 2 suuntaisen ajoradan kanssa.

Jätehuollon osalta kaavamääräykset edellyttävät jätehuoneiden sijoittamista integroituna rakennuksiin: ”Jätehuolto ja jätteen putkikeräysjärjestelmän keräyspisteet tulee sijoittaa korttelialueille rakennuksiin integroituna.”

Veneiden talvisäilytystä on suunniteltu satama-alueelle, jolloin alueita on mahdollista käyttää vuorottaikäyttöisesti kesäaikana risteilytoiminnan tarpeisiin ja talvikuukausina veneiden talvisäilytykseen. Kaavamääräykset eivät edellytä veneiden talvisäilytyksen järjestämistä satama-alueella mutta mahdollistavat. Jatkosuunnittelussa on tärkeä turvata sataman toimintaedellytykset.

Lumen vastaanottoalue luo edellytykset lumikuormien käsittelylle ja sulettamiselle. Lumen suora mereen kaato ollaan kieltämässä valmisteilla olevassa ympäristönsuojelulaissa. Lumen mukana mereen päätyvien hiekoitushiekkojen ja roskien kulkeutuminen laivaväylille Hernesaassa tulee siis lähivuosina loppumaan.

Asukaspysäköinnin liikenne asuinkortteleiden alueella perustuu maanalaisiin kansipysäköinnin välisiin ajoyhteyksiin lisäten asuinalueen pihatujen ja aukioiden turvallisuutta, viihtyisyyttä ja asumisen laatua.

Toteutuksessa noudatettavissa Hernesaaren valaisuperiaatteissa on otettu huomioon häiriövalon hillintä.

Rakentamisen määrää suhteessa Hernesaaren osayleiskaavaan, rakentamisen korkeutta ja kerroslukua on käsitelty selostuksen luvussa 5 suunnitteluvaiheet kohdassa "Hernesaaren asemakaavaratkaisun eri vaihtoehdot".

Uutta asuntokerrosalaa on noin 315 900 k-m² ja työpaikka- ja palvelukerrosalaa on noin 166 500 k-m². Yhteensä alueen kerrosala on 483 200 k-m², josta kaupallisia palveluita on noin 26 000 k-m². Edellä mainittu mitoitus ja alueille merkityt käyttötarkoitukset mahdollistavat monipuolisten palveluiden ja toimintojen toteutumisen alueelle. Myymälä-, kahvila- ja ravintolatiloille sekä päivittäistavarakaupan tiloille on määritetty kaavaratkaisussa sijainti ja enimmäis- tai vähimmäiskerrosalamäärä. Tämän lisäksi kaavaratkaisussa on liiketiloja saa sijoittaa ALP-, YU-, KL-, KTY- ja TY-korttelialueille. Kaavaratkaisu mahdollistaa jatkosuunnittelussa vesiurheilun toimintaedellytysten ottamisen huomioon. Vesiurheilun toimintaedellytyksiä on kaavaehdotuksessa varmistettu kolmella erillisellä venesatama-alueella ja VU-merkityllä urheilu- ja virkistyspalveluiden alueella. VP-1 alueella "Alueelle saa lisäksi sijoittaa leikki- ja liikuntatoimintoja sekä niiden edellyttämiä suurikokoisia rakennelmia. Alueelle saa lisäksi sijoittaa rantarakenteita, täyttöjä ja kaivantoja.". Lisäksi ET-1 merkityllä Yhdyskuntateknisen huollon rakennusten alueella korttelialueelle saa sijoittaa lumen vastaanotto- ja venesatamatoimintoja ja niiden edellyttämiä rantarakenteita, täyttöjä, kaivantoja, rakennelmia ja rakennuksia.

Liikenteeseen, selvityksiin, vuorovaikutukseen, MRL:n sisältövaatimuksiin, tehtyihin päätöksiin ja ulkopuolisia alueita koskevien päätösten vaikutuksiin.

Vastine

Hietalahdenrannassa käynnissä olevan täydennysrakentamiskaavan vaikutuksia ei ole arvioitu Hernesaaren liikenneselvityksen yhteydessä, koska asemakaava ei ole lainvoimainen. Kyseisen kaavan ratkaisut voivat muuttua käynnissä olevan kaavaprosessin yhteydessä tai kaavaa ei välttämättä tulla hyväksymään ollenkaan. Hietalahdenrannan asemakaavan vaikutukset arvioidaan kyseisen kaavan yhteydessä laadittavissa selvityksissä. Hernesaaren liikenneselvityksessä on otettu lähtökohdaksi vain jo päätetyt liikenteen kehityshankkeet ja maankäyttö. Kaivokadun mahdollisen sulkemisen vaikutusta tai muiden mielipiteissä lueteltujen keskeneräisten hankkeiden suunnitelmia ei ole otettu Hernesaaren asemakaavan tarkastelujen lähtökohdaksi, koska näiden toteutumisesta ei ole olemassa päätöstä.

Länsisataman satamatoimintojen liikennevaikutuksia on arvioitu asemakaavan liitteenä olevassa liikenneselvityksessä. Mahdollisen satamatoimintojen keskittämisen ja satamatunnelin tilanteesta on laadittu oma liikenne-ennuste.

Laaditun Hernesaaren liikenneselvityksen yhteydessä on laadittu liikenteen ennustemalli Hernesaaren uuden maankäytön tuottamasta liikennemäärästä. Liikenne-ennusteen lähtökohdaksi on otettu kaikki Hernesaareen kaavoitettava uusi maankäyttö. Laaditun ennusteen pohjalta on simuloitu läheisen katuverkon toimivuutta siltä alueelta, jonne asemakaavan vaikutusten on katsottu merkittävästi kohdistuvan. Kaavan merkittävimmät vaikutukset on tunnistettu kohdistuvan Telakkakadulle. Asemakaavan liitteenä olevassa liikenneselvityksessä on esitetty tarkemmin liikenteen sujuvuuden tilannekuvaa Hernesaaren rakentamisen jälkeen.

Lumen vastaanottoaika tuottaa Hernesaareen raskasta liikennettä talvisin ja risteilysatama kesäisin. Laaditun liikenneselvityksen yhteydessä on tutkittu näiden kausittaisien toimintojen vaikutuksia liikennemääriin ja läheisen katuverkon sujuvuuteen. Kaavaehdotukseen laaditussa liikenneselvityksessä on tarkennettu ennusteeseen liikuntakeskuksen sekä venesataman liikennemääriä. Muiden alueelle veneilyyn suunniteltujen toimintojen liikennemäärien on arvioitu olevan hyvin vähäisiä erityisesti ruuhka-aikoina. Veneilyyn liittyvät toiminnot tuottavat alueelle liikennettä enemmän kesäisin, jolloin muun katuverkon liikenne on vähäisempää.

Hernesaaren pysäköintipaikkamäärän rajaamisen vaikutus liikenteen toimivuuteen on tutkittu seudullisella valtakunnallisella liikenteen ennustemallilla kiinnittämällä alueen asukkaiden autonomistus sellaiselle tasolle, että asukkaiden omistamien autojen ja muihin toimintoihin saapuvien automatkojen tuottama pysäköinnin kysyntä ei ylitä kaavan

maksiminormin määräämää autopaikkamäärää. Muiden alueelle suunniteltujen toimintojen kuin asumisen osalta alueelle saapuvat matkamäärät ja pysäköinnin kysyntä määräytyvät liikennemallin kysyntävaukseen perustuen ja vastaavat Helsingin seudulla kerättyjä liikkumistutkimustietoja vastaaville alueille ja toimintoihin saapuvista matkamäärästä. Liikenne-ennuste pohjautuu tämänhetkiseen parhaimpaan tutkituun tietoon.

Helsingissä on olemassa alhaisen autonomistusasteen omaavia asuinalueita, joissa on mahdollista elää hyvää arkea. Hernesaaren autopaikkamäärän rajaamisen ei ole katsottu johtavan häiriöihin alueen kehityksessä. Alueelle muuttavien asukkaiden ja muiden toimijoiden on selvitettävä mahdollisuudet autopaikan hankintaan ennen ostopäätöksen tekemistä. Alueelle toteutuva autopaikkamäärä voi vaikuttaa ihmisryhmiin, jotka alueelle muuttavat. Hernesaareen toteutuvat palvelut, kanta-kaupungin laaja palveluverkko ja hyvät joukkoliikenteen yhteydet mahdollistavat useille ihmisille elämäntavan, jossa auton päivittäinen käyttö ei ole välttämätöntä.

Hernesaaren asuinkortteleiden keskellä olevat katutilat ja aukiot suunnitellaan jalankulkupainotteisiksi katuyhteyksiksi. Alue jakautuu pihakatuihin sekä oleskeluun varattuihin katuaukioihin, jonne moottoriajoneuvoliikenteellä ei ole mahdollista ajaa. Pihakaduilla on mahdollista ajaa kiinteistöille ja hoitaa välttämätöntä huoltoajoa. Pihakadun moottoriajoneuvoliikenteen liikennemäärät ovat vähäisiä. Ratkaisu on katsottu liikenneturvallisuuden ja katutilojen viihtyvyyden kannalta hyväksi.

Hernesaaren asemakaava-alueen ulkopuolisia liikenneratkaisuja on tutkittu laadittavasta asemakaavasta erillisessä selvityksessä (Hernesaaren asemakaavoituksen liikenteelliset periaatteet 10.10.2024, <https://dev.hel.fi/paatokset/asia/hel-2023-011238/kylk-2023-31/>). Uusien katuyhteyksien rakentaminen Hernesaaresta tai erillisen tunneliyhteyden toteuttamista ei tässä yhteydessä nähty tarkoituksenmukaisina keinoina ratkaista liikennettä eteläisen Helsingin alueella.

Helsingin kaupunki katsoo, että WSP Finland Oy on puolueeton ja asiantunteva taho arvioimaan asemakaavan liikenteellisiä vaikutuksia, kuten muutkin alalla toimivat suuret konsulttitoimistot. Kaupunki on tilannut uuden liikenneselvityksen Hernesaaren asemakaavan liikenteellisistä vaikutuksista erilliseltä konsulttitoimistolta (Ramboll Finland Oy), joka on tarkastanut aiemmin WSP Finland Oy:n laatiman liikenne-ennustemallin alueelta ja laatinut toimivuustarkastelut läheisen katuverkon sujuvuudesta. Ramboll Finland Oy:n laatima selvitys Hernesaaren asemakaavan liikenteellisistä vaikutuksista on esitetty asemakaavaehdotuksen liitteenä. Selvityksessä on tarkasteltu uuden maankäytön tuottaman liikenteen vaikutusta läheiselle katuverkolle, alueella sijaitsevien kausittaisien toimintojen liikennevaikutuksia, viereisen Länsisataman laivanpurkuliikenteen vaikutusta sekä keinoja parantaa Telakkakadun liikenteen sujuvuutta nykyisestä uusilla liikennejärjestelyillä.

Kaupunkiympäristölautakunta päätti 10.10.2023 Hernesaaren asemakaavoituksen liikenteellisistä periaatteista. Vaihtoehtoisia liikenneratkaisuita ja kaavaratkaisun osayleiskaavan mukaisuutta on käsitelty kaavaluonnoksen ja kaavaehdotuksen selostuksen luvussa 5 suunnitteluvaiheet kohdassa ”Hernesaaren asemakaavaratkaisun eri vaihtoehdot” ja siten osallisilla on ollut mahdollisuus antaa mielipide vaihtoehtoisista liikenneratkaistuista.

Virkistysalueisiin, luonnon monimuotoisuuteen

Vastine

Lintujen törmäämistä rakennuksiin voidaan ehkäistä jatkosuunnittelussa erilaisin keinoin. Kaavamääräyksellä on pyritty hillitsemään lintujen törmäysvaikutuksia: ”Ikkunoiden ja muiden lasiaiheiden, kuten lasikaiteiden, koko, sijoitus, pintakuviointi, lasin ominaisuudet ja muut ratkaisut sekä valaistus on suunniteltava ja toteutettava siten, että lintujen törmäminen lasiin minimoidaan.” Helsingin kaupungin rakennusvalvonta on laatinut ohjeen lintuturvallisesta rakentamisesta (13.2.2024). Lintujen pesintä rakennuksissa ei ole kaavallinen kysymys. Pesäkolojen mahdollinen lisääminen rakennuksiin on omistajan toimivaltaan kuuluva asia. Myöskään rantojen suunnittelu eläimistö huomioden ei ole kaavallinen asia, mutta asiaan voidaan kiinnittää huomiota alueen jatkosuunnittelussa.

Asemakaavan vaikutuksia viheralueverkostoon on kuvattu kaavaselostuksen kohdassa ”Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen, rakennettuun ympäristöön ja viheralueverkostoon”. Asemakaavan myötä kantakaupungin viheralueverkosto täydentyy uudella Hernesaaren rantapuitolla. Lisäksi Eiranranta -kadun siirtäminen kiinni Merikadun muuriin laajentaa Ursininkallion nykyistä puistoaluetta, ja mahdollistaa uimarannan ja siihen liittyvien toimintojen toteuttamisen. Uimaranta on asukkaiden taholta paljon toivottu toiminto alueelle, ja se tulee olemaan maksuton ja vapaasti kaikkien käytettävissä. Uimaranta lisää oletettavasti ranta-alueen käyttöä, mutta rantavyöhykkeeltä löytyy myös rauhallisempia paikkoja sellaista kaipaaville. Uusien puistoalueiden lisäksi alueen kaupunkikuva muuttuu vihreämmäksi Hernesaaren katujen ja aukoiden rakentamisen myötä.

Yhteenveto asukastilaisuudesta 4.12.2023

Keskustelu koski Hernesaaren tulevan alueen asukasmäärää ja liikennejärjestelyjä erityisesti Telakkakadun osalta. Iso osa kysymyksistä ja huolenaiheista koski Telakkakadun nykyisiä ruuhkia ja ruuhkien mahdollista lisääntymistä uuden Hernesaaren asuinalueen, työpaikkaliikenteen ja vapaa-ajan kohteiden vuoksi.

Osallistujat esittivät kysymyksiä myös muista mahdollisista liikennemuodoista ja kulkuväylistä Hernesaareen Telakkakadun ja

raitiovaunuliikenteen lisäksi: ehdotettiin siltaa, tunnelia ja metroa sekä kysyttiin pyöräily-yhteyksistä.

Keskustelussa nousi esiin, että parkkipaikkojen vähentäminen suunnitelmasta koettiin riittämättömäksi keinoksi estää liikenneluuhkia ja toivottiin asukasmäärän vähentämistä ja huolellisen liikenneselvityksen tekemistä. Hernesaaren rakentamista ei sinänsä vastusteta, mutta osallistujat toivovat, että huolet liikenneluuhkista otetaan vakavasti. Myös pyöräilyn mahdollisuuksista ja lapsiperheiden viihtyvyydestä esitettiin huolenaiheita.

Muita esiin nousseita teemoja olivat lumenkaatopaikan sijainti ja siitä johtuva rekkaliikenne asuinalueella, venepaikkojen määrä ja hallintaoikeudet, viherkattojen toimivuus Suomessa sekä lisääntyvän huvi- ja matkustusliikenteen vaatimat parkkipaikat.

Kaavaehdotuksen julkinen nähtävilläolo (MRL 65 §) 12.8.–10.9.2024

Muistutukset ja kirjeet

Kaavaehdotuksesta tehtiin 9 muistutusta. Nähtävilläoloajan ulkopuolella saapui 1 kirje.

Muistutuksissa esitetyt huomautukset kohdistuivat maakunta- ja osayleiskaavaan, rakentamisen määrään, kaupunkikuvaan ja viihtyisyyteen, toimintoihin, Munkkisaaren yritystalon toimintaedellytyksiin, liikenneselvitykseen, liikenteen sujuvuuteen, seurantaan ja kapasiteetin kasvattamiseen, lumenkuljetus-, huolto- ja asiointiliikenteeseen, autonostamiseen, pysäköintilaitoksiin, venesatamiin ja vesiliikenneturvallisuuteen, veneiden talvisäilytykseen, meritäyttöihin, luontoarvoihin, tuulisuuteen, ilmanlaatuun, meluvaikutuksiin, vuorovaikutukseen, kaava-aineiston nähtävilläoloon, luotettavuuteen, riittävyys ja saavutettavuuteen, kaavan vaihtoehtoihin ja arviointiin.

Kirjeissä esitetyt huomautukset kohdistuivat Cafe Birgitan toimintaedellytyksiin.

Vastineet aihepiireittäin

Maakunta- ja osayleiskaava

Maakuntakaavat ovat olleet ohjeena laadittaessa Hernesaaren osayleiskaavaa, joka on tullut voimaan 18.4.2019. Nyt laadittu kaavaratkaisu on Hernesaaren osayleiskaavan mukainen.

Hernesaaren osayleiskaavassa ei ole ratkaistu rakentamisen määrää. Uuden asunto-, työpaikka- ja palvelukerrosalan määrä on ratkaistu asemakaavassa.

Hernesaaren osayleiskaavaratkaisun lähtökohtana ei ole ollut keskustunnelin toteutuminen. Keskustatunneli ei ole myöskään ollut osana Hernesaaren osayleiskaavan kaavaratkaisua.

Rakentamisen määrä

Uutta asuntokerrosalaa on 298 000 k-m² ja työpaikka- ja palvelukerrosalaa on 182 000 k-m² sisältäen nykyisten rakennusten käyttötarkoituksmuutokset 43 470 k-m². Yhteensä alueen kerrosala on 480 600 k-m², josta AK- ja ALP -korttelialueiden osuus on 314 000 k-m² ja muiden korttelialueiden sekä alueiden rakennusalojen yhteenlaskettu osuus 166 600 k-m². Alueen kaupalliset palveluiden osuus on noin 26 000 k-m². Tonttien keskimääräinen tehokkuusluku on $e_t=3,0$ ja aluetehokkuus $e_a=1,0$. Asukasmäärän lisäys on 7 200 asukasta.

Edellä mainittu mitoitus ja alueille merkityt käyttötarkoitukset mahdollistavat monipuolisten palveluiden ja toimintojen toteutumisen alueelle sekä kaupunkirakenteen ja merenrantajulkisivun kaupunkikuvallisten tavoitteiden saavuttamisen.

Kaupunkikuva ja viihtyisyys

Alueen tuuliolosuhteet puoltavat suunnittelulähtökohtaa, joka perustuu kantakaupungin tavoin umpikorttelirakenteeseen. Asuntorakentamisen korttelialueiden ja kortteleiden välisten aukoiden ja katuosuuksien pienimittakaavaisuus luo edellytyksiä miellyttävän mikroilmaston muodostamiselle. Alue on tämän lisäksi suunniteltu vähäautoiseksi ja autoriippumattomaksi, mikä luo hyvät edellytykset laadukkaalle viherrakentamisen jatkosuunnittelulle.

Kaavaratkaisu lisää asemakaava-alueen puistoalaa noin 2 hehtaarilla. Koska Hernesaassa on tällä hetkellä 1,8 hehtaaria toteuttamatonta viheraluetta, kaavan myötä alueen viheralueiden kokonaispinta-ala kasvaa noin 3,9 hehtaariin. Teollisuus- ja varastoalueiden muuttaminen viheralueiksi, vähäautoisiksi pihakaduiksi, autottomiksi aukioksi, korttelipihoiksi ja viherkatoiksi lisää alueen luonnon monimuotoisuutta ja parantaa hulevesien hallintaa.

Alueen rakentaminen noudattaa kaupungin strategiaa, joka tähtää tiiviin ja urbaanin kerrostaloasumisen kehittämiseen. Tavoitteena on, että asukkaat voivat hyödyntää ulkotiloja luontevasti. Tiiviit sisäpihat, katto-terassit, viherkatot sekä maantasokerroksen etupihat ja maantasokerrosten asuntojen omat portaadit kadulle edistävät ulkotilojen käyttöä ja viihtyisyyttä.

Piha-alueet tulee toteuttaa ”Hernesaaren asuinkortteleiden piha-alueiden rakentamisohjeen” yleissuunnitelman mukaisesti, jotta varmistetaan suunnittelun tavoitteiden ja pihojen korkean laatutason toteutuminen. Istutuksia tehdään niille tontin osille, joita ei käytetä leikki-, oleskelu- tai kulkualueina.

Kaavamääräykset tukevat viherrakentamisen lisäämistä ja kannustavat kattojen monipuoliseen käyttöön AK- ja ALP -korttelialueilla. Katot ovat pääosin asukkaiden käytössä, ja alle yhdeksänkerroksisten rakennusten katot on toteutettava viherkattoina tai kattopuutarhoina. Tontin sisäpihalle tulee istuttaa maanvaraisia puita, mikäli mahdollisten maanalaisten tilojen toteutettava laajuus mahdollistaa riittävän kasvualustan maanvaraisille puille. Katualueen tai sisäpihan puoleiseen julkisivuun on toteutettava kiinnitysalusta seinäköynnöksille. Kiinnitysalustan laajuus tulee olla vähintään puolet julkisivunosan alasta.

Kaavaratkaisun korkeampi rakentaminen on sijoitettu alueen pohjoisosaan, jossa on jo nykyisellään vastaavaa korkeampaa rakentamista. Maisema ei siten merkittävästi muutu toteutuksen myötä.

Hernesaaren rantapuiston eteläosaan on merkitty urheilu- ja virkistyspalveluiden alue. Alueelle saa sijoittaa ympäristöhairiötä tuottamatonta vesiurheilutoimintaa sekä toiminnan edellyttämiä rantarakenteita, täytöjä, kaivantoja ja rakennelmia. Alueen muuttaminen puistoalueeksi heikentäisi alueen tarjoamia palveluita.

Toimintoihin

Tavoitteena on mahdollistaa asumisen, työpaikkojen, satama- ja puistoalueiden sijoittaminen alueelle. Kaavaratkaisun mitoitus ja alueille merkityt käyttötarkoitukset mahdollistavat monipuolisten palveluiden ja toimintojen toteutumisen alueelle. Hernesaaren itärantaan suunnitellaan Merisataman jatkeeksi rantapuistoa, jossa on uimaranta, lähiliikuntapalveluita ja vesiurheilukeskus. Cafe Birgitan ja Löylyn yhteyteen suunnitellaan vierasvenesatama. Risteilysatama tukee alueen kehittymistä vetovoimaiseksi merellisten matkailu- ja vapaa-ajanpalveluiden keskittymäksi. Venesataman yhteyteen suunnitellaan veneiden huoltoon ja säilytykseen liittyvien toimintojen lisäksi lumen vastaanottoaluetta.

Koululle ja päiväkodille on merkitty opetus- ja tutkimustoimintarakennusten korttelialueet (YO). Lisäksi päiväkodin tai muita julkisia palvelutiloja voi sijoittaa tonteille 20851/4, 20852/1, 20854/1 ja 20856/1.

Myymälä-, kahvila- ja ravintolatilaille sekä päivittäistavarakaupan tiloille on määritetty kaavaratkaisussa sijainnin lisäksi enimmäis- tai vähimmäiskerrosalamäärä.

Kortteliin 20858 toteutetaan alueen suurimmat päivittäistavarakaupan tilat. Lisäksi tonteille 20237/6, 20862/1, 20865/5 ja 20870/2 saa rakentaa enintään 600 k-m² päivittäistavarakaupan tilaa. Näistä tontit 20862/1 ja 20865/5 sijaitsevat venesataman (LV-alue) välittömässä läheisyydessä ja palvelevat siten hyvin venesataman käyttäjiä.

AK- ja ALP -korttelialueiden lisäksi kaavaratkaisun mukaisesti liiketiloja saa sijoittaa YU-, KL-, KL-1, KTY- TY- ja LPA-1 -korttelialueille sekä alueiden rakennusaloille.

Kaavaratkaisun mukainen Eiranranta –kadun siirto pienentää hieman Rantakallionpuistossa sijaitsevaa koira-aitausta, josta katualueeksi on kaavassa osoitettu noin 210 m². Koira-aitauksen koko on nykyisin noin 4060 m², josta pienille koirille on varattu noin 1060 m².

Laskennallisesti kaavan mukaisen ratkaisun voi arvioida pienentävän koira-aitausta noin 5–6 %. Tämä pieneminen voidaan katsoa vähäiseksi suhteessa alueen kokonaispinta-alaan. Palvelun ei arvioida merkittävästi heikkenevän, sillä alue on tavanomaista koira-aitausta suurempi. Helsingin koirapalvelulinjauksen mukainen uusien aitausten tavoitteellinen minimikoko kantakaupungissa on 600 m². Kaksi-osaisten aitausten tavoite koko on 3000 m², josta pienille koirille varataan vähintään 600 m². Yksiosaisen aitausten tavoite koko on 1500 m².

Munkkisaaren yritystalon toimintaedellytykset

Munkkisaaren yritystalon nykyistä tonttia kavennetaan Laivakadun linjauksen johdosta. Linjausta ei ole mahdollista siirtää idemmäksi, koska se pienentäisi koululle ja päiväkodille osoitettua opetus - ja tutkimustoimintarakennusten korttelialuetta (YO).

Kaavaratkaisussa pyritään eri keinoin edistämään viherkentämistä siten edellytyksiä viihtyisän mikroilmaston luomiselle alueella. Puurivejä koskevia kaavamerkintöjä on Munkkisaaren yritystalon tontin lisäksi esimerkiksi tonteilla 20237/6 ja 20243/2.

Asemakaavaratkaisussa uusi katuyhteys on esitetty kulkevaksi Munkkisaarenlaiturin ja Matalasalmenkujan kautta. Katuyhteys mahdollistaa Hernesaaren alueen liikennemäärien jakautumisen kahdelle kadulle parantaen Laivakadun liikenneturvallisuutta. Hernesaaren maankäytön kehittymisen myötä Laivakadulla tulee olemaan merkittävästi jalankulkijoiden kadunylitystarpeita. Munkkisaarenlaituri –kadun moottoriajoneuvoliikenteen läpiajoliikenne tullaan järjestämään kaksisuuntaisena mahdollistaen Munkkisaaren yritystalon huoltoliikenteen ja risteilysataman toimintojen vaatiman tilan.

Munkkisaaren yritystalon huoltoliikenteen toiminta järjestetään sekä tontilla että Munkkisaarenlaituri kadulla sijaitsevalla LPA- korttelialueella kadun suuntaisina huoltotaskuina. Huoltoliikenteen tasku osoitetaan yksinomaan Munkkisaaren yritystalon tontin käyttöön. Huoltoliikenteen järjestelyt heikkenevät nykytilanteeseen nähden, mutta muuttuvat liikennejärjestelyt eivät kuitenkaan tuota merkittävää haittaa rakennuksen nykyisen toiminnan jatkamiselle. Kaksisuuntainen ajoneuvoliikenne ja kiinteistön huoltoajo on mahdollista järjestää liikennesuunnitelmassa esitetyllä mitoituksella. Tavarahissien läheisyyteen on jatkossakin mahdollista päästä raskailla ajoneuvoilla. Alueen toimintojen

ja maankäytön muutosten vuoksi myös huoltoliikenteelle varattua tilankäyttöä on jouduttu sopeuttamaan parhaalla mahdollisella tavalla uuteen tilanteeseen.

Munkkisaarenlaiturilla kulkevien jalankulkijoiden yhteydet on katsottu riittävän turvallisiksi uusien liikennejärjestelyiden myötä. Jalkakäytävää ei ole katsottu tarkoituksenmukaiseksi poistaa kokonaan sillä kadulla on kulkuyhteyksiä olemassa oleviin kiinteistöihin ja ranta-alueen läheisyys voi houkutella myös muuta jalankulkua kadulle. Jalankulku on perusteltua erotella erillisellä jalkakäytävällä kadun ennustetut moottoriajoneuvoliikenteen liikennemäärät huomioiden. Munkkisaaren yritystalon viereinen alue on katsottu turvallisimmaksi paikaksi järjestää ajoradasta eroteltu jalkakäytävä yhdessä kadun 2 suuntaisen ajoradan kanssa. Jalkakäytävän paikkaa on tutkittu myös satama-alueen puolelle, mutta ratkaisu nähtiin turvattomampana ratkaisuna.

Munkkisaaren yritystalon nykyinen jätekatos sijaitsee kaavaratkaisun mukaisella Laivakadun katualueella ja jätehuolto on jatkossa tarkoituksenmukaista sijoittaa integroituna rakennukseen.

Liikenneselvitys, liikenteen sujuvuus, seuranta ja kapasiteetin kasvattaminen

Laaditun Hernesaaren liikenneselvityksen yhteydessä on laadittu liikenteen ennustemalli Hernesaaren uuden maankäytön tuottamasta liikennemäärästä. Liikenne-ennusteen lähtökohdaksi on otettu kaikki Hernesaaren kaavoitettava uusi maankäyttö. Laaditun ennusteen pohjalta on simuloitu läheisen katuverkon toimivuutta siltä alueelta, jonne asemakaavan vaikutuksien on katsottu merkittävästi kohdistuvan. Kaavan merkittävimmät sujuvuuteen liittyvät vaikutukset on tunnistettu kohdistuvan Telakkakadulle. Itään/idästä liikenne kulkee Eiranrantaa, Tehaankatua, Mallaskatua ja Bulevardia pitkin jakautuen useille kaduille. Näillä kaduilla kaavan vaikutukset huipputuntien liikennemääriin ovat selvitysten mukaan (Hernesaaren liikenneselvitys, Ramboll Finland Oy 4.6.2024 ja lähteenä mainittu Hernesaaren liikennetarkastelu, WSP Finland Oy 5.6.2023) sen verran vähäisiä, että niitä ei ole sisällytetty simulointeihin. Kuitenkin mainittujen katujen liittymät Telakkakadun kanssa sisältyvät simulointeihin, ja jonopituuksia sekä liikenteen toimivuutta on arvioitu myös idän suunnan kaduille ko. liittymissä. Liikennevalot myös osaltaan rajoittavat liikenteen pääsyä Telakkakadulta idän suuntaan ja päinvastoin, mikä hillitsee ko. katujen ruuhkautumista. Toisaalta kaikilla itään menevillä kaduilla kuten Eiranrannassa ei ole myöskään liikennevalo-ohjattuja liittymiä, jonka vuoksi liikennettä jouduttaisiin pysäyttämään ja jaksottamaan eri suuntien välillä. Liikenteen ei ennusteta siirtyvän merkittävästi Etelä-Helsingin tonttikaduille.

Hietalahdenrannassa käynnissä olevan täydennysrakentamiskaavan vaikutuksia ei ole arvioitu Hernesaaren liikenneselvityksen yhteydessä, koska kyseinen asemakaava ei ole lainvoimainen. Kyseisen kaavan ratkaisut voivat muuttua käynnissä olevan kaavaprosessin yhteydessä

tai kaavaa ei välttämättä tulla hyväksymään ollenkaan. Hietalahdenrannan asemakaavan vaikutukset arvioidaan kyseisen kaavan yhteydessä laadittavissa selvityksissä. Hernesaaren liikenneselvityksessä on otettu lähtökohdaksi jo päätetyt liikenteen kehityshankkeet ja maankäyttö. Kaivokadun mahdollisen sulkemisen vaikutusta tai muiden mielipiteissä lueteltujen keskeneräisten hankkeiden suunnitelmia ei ole otettu Hernesaaren asemakaavan tarkastelujen lähtökohdaksi, koska näiden toteutumisesta ei ole olemassa päätöstä. Näidenkin hankkeiden vaikutukset tullaan arvioimaan kyseisen hankkeen kaavoituksen/katusuunnitelmien laatimisen yhteydessä.

Länsisataman nykyisien satamatoimintojen liikennevaikutuksia on arvioitu asemakaavan liitteenä olevassa liikenneselvityksessä. Mahdollisen satamatoimintojen keskittämisen ja satamatunnelin tilanteesta on laadittu oma liikenne-ennuste.

Liikenneselvityksessä (Ramboll Finland Oy 4.6.2024) on tutkittu myös keinoja kasvattaa Telakkakadun autoliikenteen kapasiteettia nykyisestä. Tutkitut liikennejärjestelyiden muutokset ja niiden vaikutukset liikenteen sujuvuuteen on kuvattu selvityksessä. Hernesaaren asemakaavan liikennesuunnitelmassa ei esitetä kyseisiä suunnitelmia toteutettavaksi. Tarkastelulla on tunnistettu, että autoliikenteen sujuvuutta on mahdollista parantaa myöhemmin tulevaisuudessa nykyisen katualueen liikennejärjestelyjä muuttamalla, jos tilanne sitä vaatisi. Päätökset Telakkakadun liikennejärjestelyjen mahdollisista muutoksista on perusteltua tehdä tulevaisuudessa perustuen liikennemäärien kehitykseen kadulla. Selvityksessä esitetyt autoliikenteen kapasiteettia parantavat muutokset on mahdollista toteuttaa nykyisessä katutilassa olemassa olevia katusuunnitelmia muuttamalla. Asemakaavan liitteenä olevissa liikenneselvityksissä on esitetty tarkemmin liikenteen sujuvuuden tilanekuvaa Hernesaaren rakentamisen jälkeen.

Kaupunkiympäristölautakunnan 10.10.2023 päätöksen mukaisesti autoliikenteen muutoksia Telakkakadulla tullaan seuraamaan ja varmistamaan, että Hernesaaren rakentamisen aikana ja sen jälkeen liikenteen sujuvuus ei kohtuuttomasti heikenny.

Alueen pysäköintipaikkamäärän rajaaminen on katsottu tarkoituksenmukaisimmaksi keinoksi hillitä alueen maankäytön tuottaman liikenteen kasvua. Rajaamisella on tunnistettu olevan positiivisia vaikutuksia läheisen Telakkakadun liikenteen sujuvuuteen verrattuna tilanteeseen, jossa autopaikkoja olisi mahdollista toteuttaa nyt kaavaan asetettua rajoitusta enemmän. Erillistä autoliikenteen tunneliyhteyttä Hernesaaresta ei ole katsottu tarkoituksenmukaiseksi ratkaisuksi mm. kustannusvaikutusten vuoksi. Hernesaareen toteutettava tunneliyhteys ei myöskään palvelisi laajempaa läpiajavaa liikennettä johtuen Hernesaaren sijainnista. Eteläisen Helsingin liikenne jakautuu useille eri suunnille ja reiteille, jonka vuoksi erillisen tunneliyhteyden käyttö jäisi todennäköisesti vähäiseksi suhteessa investoinnin hintaan. Maanalaisen kokoojakadun suunnittelu on lopetettu kaupunginhallituksen päätöksellä 25.1.2021.

Asunto- ja toimitilarakentamisen toteuttamisen vaihteellaisuutta ulkopuolisen liikenteen sujuvuudelle ehdollistava määräys olisi haastava kyseisten tonttien toteutettavuuden kannalta. Asemakaavaratkaisusta tulee käydä ilmi tonttia koskevat oikeudet ja velvoitteet eikä asemakaava saa asettaa maanomistajille asemakaavan mukaiselle rakentamiselle kohtuuttomia rajoituksia tai haittoja.

Lumenkuljetus-, huolto- ja asiointiliikenne

Kaavaratkaisu mahdollistaa lumenvastaanottoalueen toteuttamisen yhdyskuntateknisen huollon rakennusten alueelle (ET-1). Korttelialueelle saa sijoittaa lumen vastaanotto- ja venesatamatoimintoja ja niiden edellyttämiä rantarakenteita, täyttöjä, kaivantoja, rakennelmia ja rakennuksia. Lumen käsittelyä koskevia suunnitelmia laaditaan jatkosuunnittelun yhteydessä ja toimintaa säädellään jatkossa ympäristöluvalla.

Lumen vastaanottopaikka tuottaa Hernesaaren raskasta liikennettä talvisin ja risteilysatama kesäisin. Kaavan liitteeksi laadittujen liikenneselvityksien yhteydessä on tutkittu näiden kausittaisien toimintojen vaikutuksia liikennemääriin ja läheisen katuverkon sujuvuuteen. Kausittaisista toiminnoista risteilysataman toiminta on tunnistettu mitoittavammaksi, jonka vuoksi tästä tilanteesta on laadittu sanallisen ja määrällisen arvioinnin lisäksi erillinen toimivuustarkastelu. Lumenkuljetuksen aiheuttamaa liikennettä on arvioitu laadituissa selvityksissä sanallisesti.

Kaavan liitteenä olevassa liikenneselvityksessä (Ramboll Finland Oy 4.6.2024) on tarkennettu aiemmin laadittuun WSP Finland Oy:n laatiman liikennetarkastelun liikenne-ennustetta liikuntakeskuksen sekä venesataman liikennemäärien osalta. Muiden alueelle veneilyyn suunniteltujen toimintojen liikennemäärien on arvioitu olevan hyvin vähäisiä erityisesti ruuhka-aikoina. Veneilyyn liittyvät toiminnot tuottavat alueelle liikennettä enemmän kesäisin, jolloin muun katuverkon liikenne on vähäisempää.

Liikenne-ennuste pitää sisällään myös alueen työpaikoille ja liiketiloihin suuntautuvan liikenteen. Liikennemallista on tehty mahdollisimman kattava, jotta se huomioisi mahdollisimman hyvin Hernesaaren uuden maankäytön tuottaman liikenteen vaikutukset.

Autonomistus, pysäköintilaitokset

Alueen pysäköinti on suunniteltu toteutettavan markkinaehtoisesti niin, että alueella on kuitenkin asuin- ja toimitilarakentamiselle autopaikkojen enimmäisrajoitus. Asemaavan mitoituksena AK, ALP ja LPA-1 korttelialueilla on käytetty 1900 autopaikan enimmäismäärää. Autopaikkamäärän enimmäisrajoituksella rajataan alueen uuden maankäytön tuottaman autoliikenteen määrää. Esitetty autopaikkojen enimmäismäärä on arvioitu tarkoituksenmukaisimmaksi ratkaisuksi kyseiselle alueelle.

Kaavaratkaisu mahdollistaa maanpäällisten pysäköintilaitosten toteuttamisen alueen kolmelle pysäköintipaikkojen korttelialueelle (LPA-1). Lisäksi autopaikkoja saa sijoittaa AK- ja ALP -korttelialueille, joilla on map-merkintä.

Kaavaratkaisu ei edellytä pysäköintipaikkojen toteuttamista. Mikäli tarvetta kaikille kaavaratkaisun mahdollistamille pysäköintilaitoksille ei ole, voidaan jatkossa laatia kaavamuutos pysäköintipaikkojen korttelialueille (LPA-1) ja kaavoittaa korttelialueille muita toimintoja.

Venesatamat ja vesiliikenneturvallisuus

Tontin 20243/2 rakennusosalalle voi toteuttaa kaksi erillistä rakennusta ja piha-alueen laajuutta voidaan määrittää rakennuksen jatkosuunnittelussa. Alueen liikennetarkaisu edellyttää Munkkisaarenlaiturin linjauksen satama-alueen ja tontin 20243/2 välille. Venesataman huoltorakennus on sijoitettu nykyisen täytön kohdalle. Sataman terminaalirakennus on mahdollista toteuttaa satama-alueelle.

Kaavamääräyksiä on tarkistettu siten, että ”tontille 20243/2 tulee toteuttaa turvallisesti aidattu, esteetön ja aina saavutettava Purjekalanaukion ja Munkkisaarenlaiturin välinen yleisen jalankulun ja polkupyöräilyn yhteys, jonka leveys on vähintään 5 metriä. Yhteyden saa toteuttaa alikulkuyhteytenä tai siltana.”

Veneilylle kohdistuvia aaltoiluvaikutuksia voidaan tarkastella venesataman ja rantarakenteiden jatkosuunnittelussa.

Jatkosuunnittelun yhteydessä vesiliikennelaiturin aallonmurtajarakenteiden sijoittelulla voidaan vaikuttaa uimarannan ja Merisataman vene liikenteen vesiliikenneturvallisuuteen.

Veneiden talvisäilytys

Rantapuiston käyttö veneiden talvisäilytysalueena ei ole tarkoituksenmukaista alueen käyttäjämäärän kasvaessa. Jatkosuunnittelun yhteydessä veneiden talvisäilytystä on mahdollista selvittää sijoitettavaksi Hernesaaren risteilylaitureille. Satama-alueen kaavamerkintänä on ”Satama. Alueelle saa sijoittaa satamatoiminnan edellyttämiä rantarakenteita, täyttöjä, kaivantoja, rakennelmia ja rakennuksia. Aluetta saa käyttää veneiden talvisäilytykseen.”

Risteilysataman noin 3,2 hehtaarin maa-alueella on hyvät edellytykset toimia veneiden talvisäilytysalueena satamatoiminnan niin mahdollistaessa, koska risteilyliikennettä ei Hernesaassa ole lähtökohtaisesti talviaikana. Veneiden mahdollista talvisäilytystä, hinnoittelua tai sen ajallista kestoa ei määrätä kaavamääräyksellä.

Meritäytöt

Kaavaratkaisu on Hernesaaren osayleiskaavan mukainen.

Luontoarvot

Kaavaratkaisu mahdollistaa nykyisen luonnonmukaisen hiekkarannan ja rantaviivan säilyttämisen Eiranrannan rantamuurin Ursinin kallioiden välillä.

Kaavaratkaisu ei muuta nykytilannetta risteilyaluksien laituripaikkojen osalta. Vallitseva tuulensuunta on lounaasta, jolloin mahdolliset laiturissa olevat risteilyalukset eivät vaikuta merkittävästi Hernesaaren

Mahdollinen purjehdusalue Pihlajasaaren itäpuolella ei ole osa kaavaratkaisun suunnittelualuetta.

Ilmanlaatu ja meluvaikutukset

Asemakaavoituksen yhteydessä on laadittu ympäristömelu- ja ilmanlaatuselvitys, joissa on mallinnusten ja asiantuntija-arvoin selvitetty ja arvoitu melu- ja ilmanlaatuvaikutuksia niin kaava-alueelle kuin sen lähiympäristöön. Selvitykset ovat saatavilla kaavaa koskevana aineistona ja kaavaratkaisun melu- ja ilmanlaatuvaikutuksista kerrotaan selostuksen kappaleissa ympäristöhäiriöt ja vaikutukset ihmisten terveyteen ja turvallisuuteen.

Vuorovaikutus

Kaupunkiympäristölautakunnan päätöksistä lähetetään tieto niille mielipiteen jättäneille, jotka ovat osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa koskevan mielipiteen yhteydessä erikseen ilmoittaneet sähköposti- tai postiosoitteensa. Merisataman venekerho ry:n 17.12.2023 lähettämässä mielipiteessä ei ollut sähköposti- tai postiosoitetta.

Kaava-aineiston nähtävilläolo, luotettavuus, riittävyys ja saavutettavuus

Helsingin kaupungin tiedonhallintajärjestelmistä johtuen tekstin haku toiminto ei ole aina mahdollinen. Asemakaavapalvelun asiakaspalvelun kautta voi tarvittaessa tiedustella aineistoista digitaalista versiota, joissa on tekstin hakutoiminto.

Selostuksesta käy ilmi, että Hernesaaren asemakaavan suunnittelualueen raja-
us on laajempi kuin Hernesaaren osayleiskaavan suunnittelualueen raja-
us. Hernesaaren osayleiskaavan suunnittelualueen ulko-
puolisella alueella on voimassa Helsingin yleiskaava 2016. Hernesaa-
ren osayleiskaavan suunnittelualueen ulkopuolella mutta asemakaavan
suunnittelualueella olevien toimintojen erillinen kirjaaminen selostuk-
seen ei ole tarkoituksenmukaista.

Asemakaava-aineisto asetetaan uudestaan nähtäville. Asemakaavan ratkaisua on tarkennettu ja selvityksiä täydennetty. WSP Finland Oy:n liikennetarkasteluun on viitattu Ramboll Finland Oy:n laatimassa liikenneselvityksessä, jossa lähdeluettelossa on ollut linkki WSP:n aiempiin liikennetarkasteluihin. Asemakaava-aineiston uudelleen nähtäville asettamisen yhteydessä WSP Finland Oy:n liikennetarkastelu lisätään kaavaa koskevaan materiaaliin.

Helsingin kaupunki katsoo, että WSP Finland Oy ja Ramboll Finland Oy ovat asiantuntevia ja puolueettomia tahoja arvioimaan asemakaavan liikenteellisiä vaikutuksia. Kyseiset yritykset ovat yksiä alan johtavia konsulttitoimistoja Suomessa.

Hernesaaren pysäköintipaikkamäärän rajaamisen vaikutus liikenteen toimivuuteen on tutkittu seudullisella liikenteen ennustemallilla kiinnittämällä alueen asukkaiden autonomistus sellaiselle tasolle, että asukkaiden omistamien autojen ja muihin toimintoihin saapuvien automattojen tuottama pysäköinnin kysyntä ei ylitä kaavan maksiminormin määräämää autopaikkamäärää. Muiden alueelle suunniteltujen toimintojen kuin asumisen osalta alueelle saapuvat matkamäärät ja pysäköinnin kysyntä määräytyvät liikennemallin kysyntäkuvaukseen perustuen ja vastaavat Helsingin seudulla kerättyjä liikkumistutkimustietoja vastaaville alueille ja toimintoihin saapuvista matkamääristä. Liikenne-ennuste pohjautuu tämänhetkiseen parhaimpaan tutkittuun tietoon.

Liikennemallissa käytetään matkaryhmäkohtaisia henkilöauton keski-kuormituksia, koska keski-kuormitus vaihtelee huomattavasti matkan tarkoituksen mukaan (esimerkiksi työmatkoilla keski-kuormitus on tyypillisesti 1,0–1,1 ja muilla matkoilla yli 1,2; 7–17-vuotiaat eivät voi ajaa itse, mikä nostaa keski-kuormitusta). Helsingin seudulla kaikista matkoista laskettu henkilöauton keski-kuormitus on arkisin, mitä liikennemalli kuvaa, tyypillisesti noin 1,3–1,5 (ks. esim. Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien teettämän Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen Helsingin seudun raportit vuosilta 2016 ja 2021 sekä Helsingin seudun liikenteen (HSL) Liikkumistottumukset Helsingin seudulla 2023). Liikennemallissa käytetyt matkaryhmäkohtaiset keski-kuormitukset lasketaan liikkumistutkimusaineistoista, ja niissä on pientä vaihtelua tutkimusten välillä. Mallien kehittämisen yhteydessä niihin päivitetään tiedot uusimmista liikkumistutkimuksista, ja WSP:n vuosien 2019 ja 2023 raportit pohjautuvat eri malliversioilla tehtyihin mallinnuksiin, mikä tuottaa pientä eroa keski-kuormitukseen. Mallin eri versioissa käytetyt matkaryhmittäiset keski-kuormitukset löytyvät seudullista liikennemallijärjestelmää ylläpitävän HSL:n kyseessä olevasta malliversioista koskevista julkaisuista: HSL:n julkaisuja 5/2019 ja 6/2020. Suurempi ero WSP:n eri vuosien raporttien välillä johtuu kuitenkin toisesta syystä. Kuten edellä jo todettiin, liikennemallinnuksissa käytetään matkaryhmäkohtaisia henkilöauton keski-kuormituksia, jotka on sisäänrakennettu HSL:n ylläpitämään liikennemallijärjestelmään. WSP:n raporteissa mainitut keski-kuormitukset 1,2 ja 1,5 taas on laskettu ikään kuin takaisin päin liikennemallinnuksen tuloksista havainnollistamaan sitä, että asukkaiden

mallinnuksessa tekemä automatkojen määrä ei ole sama asia kuin mallissa katuverkolle tuleva autojen liikennemäärä (laskettu kaavalla keski-kuormitus = matkamäärä / liikennemäärä). Luvut on siis laskettu kulloisenkin mallinnuksen tuloksista. Eri raporttien luvut eivät ole suoraan vertailukelpoiset, sillä vuoden 2019 raportissa esiintyvä 1,2 on laskettu niin, että jakajana käytetty liikennemäärä on sisältänyt raskaan liikenteen. Vuoden 2023 raportissa taas laskutoimituksessa käytetty liikennemäärä ei ole sisältänyt raskasta liikennettä, jolloin tulos 1,5 on lähempänä tyypillistä kaikkien matkojen keski-kuormitusta (1,4–1,5), jossa siis raskasta liikennettä ei huomioida keski-kuormituksen laskennassa. On vielä korostettava, että WSP:n raporteissa mainitut keski-kuormitukset eivät siis ole vaikuttaneet siihen, millaisia liikennemääriä mallinnusten ja muiden selvitysten lopputuloksena on muodostunut katuverkolle, vaan nimenomaan päinvastoin.

Kaavan vaihtoehdot ja arviointi

Hernesaaren asemakaavaratkaisun eri vaihtoehtoja on käsitelty selostuksen kohdassa ”5 Suunnittelu ja käsittelyvaiheet” kappaleessa ”Hernesaaren asemakaavaratkaisun eri vaihtoehdot”. Asemakaava-alueen ulkopuolisia toimenpiteitä on lisäksi tarkasteltu ”Hernesaaren asemakaavoituksen liikenteelliset periaatteet” -selvityksessä. Kaupunkiympäristölautakunta päätti 10.10.2023 hyväksyä Hernesaaren asemakaavoituksen liikenteelliset periaatteet alueen asemakaavoituksen liikenteen järjestämisen lähtökohdaksi. Asemakaava-alueen sisäisten tai ulkoisten ratkaisujen arvioinnissa ei ole tunnistettu puutteita.

Tehdyt ja suunnitellut meritäytöt ovat käyneet läpi vesilupamenettelyn, joiden hakemuksissa olleet suunnitelmat ja selvitykset on todettu riittäviksi vesiluvan saamiseksi. Vesiluvat on haettu voimassa olevan osayleiskaavan perusteella. Hernesaaren suunnitelmat ovat olleet lukuisia kertoja nähtävillä osayleiskaavavaiheessa ja myös asemakaavavaiheessa. Viranomaisilla on ollut mahdollisuus kommentoida meritäytöjen ympäristövaikutuksia.

Kaavaratkaisu luo hyvät edellytykset järjestää veneiden huolto- ja korjaustoiminta venesatama-alueella ja TY-korttelialueella siten, että toiminnasta ei aiheudu vaikutuksia meriympäristöön.

Hallitus on antanut esityksen ympäristönsuojelulain muuttamiseksi ja lumen mereen kaatamisen kieltämiseksi. Kaava mahdollistaa ET1-korttelialueella lumen vastaanoton. Aluevaraus mahdollistaa lumen vastaanoton ja jatkossa lumen käsittelyn sulatus- ja suodatuslaitteistoilla kaupungin tavoitteiden ja ympäristönsuojelulain mukaisesti.

Hernesaaren lumen vastaanottopaikan ympäristölupapäätöksen mukaan lumenvastaanottopaikkaan saa viedä lunta enintään noin viiden kilometrin etäisyydeltä Hernesaaren vastaanottopaikasta. Lupapäätöksessä annetaan lisäksi lupamääräyksiä esimerkiksi pilaantumisen estä-

miseksi tarkoitettujen rakenteiden käyttämisestä, kiintoaineksen ruoppaamisesta, melusta, roskien keräämisestä sekä lumi- ja vesinäytteidensä ottamisesta. Lumen vastaanottopaikoilta ei lähtökohtaisesti laissa edellytetä ympäristölupaa. Helsingin kaupungin ympäristönsuojelumääräyksissä on määräyksiä kaikkien lumenvastaanottopaikkojen ympäristövaikutusten lieventämiselle.

Cafe Birgitan toimintaedellytykset

Cafe Birgitan toiminnot tulee kokonaisuudessaan sijoittaa korttelialueelle 20867. Terassialueita tai muita toimintoja ei ole mahdollista sijoittaa puistoalueelle lukuun ottamatta jätehuoltoa, josta on erillinen kaavamääräys ”Jätehuolto ja jätteen putkikeräysjärjestelmän keräyspisteet tulee sijoittaa korttelialueille rakennuksiin integroituna. Kortteleiden 20867 ja 20868 jätehuollon maanalaisia jätesäiliöitä saa sijoittaa viereiseen puistoon.”

Asemakaavaratkaisun mukaisesti ” korttelin 20867 ullakolle saa rakentaa tiloja enintään 75 m². Maantasokerroksen päälle rakennettavaa tarjoulualuetta ei saa kattaa tai rajata pysyvillä rakennelmilla lukuun ottamatta enintään 1,2 metriä korkeaa kaidetta.”

Kanavan perustustapaa on tutkittu muutettavaksi siten, että kaavamääräykset eivät edellytä Cafe Birgitan rakennusten perustuksille vähimmäisyyvyyttä

Viranomaisten lausunnot

Kaavaehdotuksesta saatiin viranomaisten lausuntoja sen ollessa julkisesti nähtävillä. Lausunnoissa esitetyt huomautukset kohdistuivat rakentamisen määrään, pysäköintiin, turvallisuuteen, terveellisuuteen, puistoalueeseen, melu- ja ilmastovaikutuksiin, toteutukseen, kunnallistekniikkaan ja satama-alueen laajuuteen.

Lausunnot saatiin seuraavilta tahoilta:

- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)
 - Museovirasto
 - Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (TUKES)
 - Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
 - Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY)
 - kaupunginmuseo
 - Vanhusneuvosto
-

- Helen Sähköverkko Oy
- Helsingin Satama
- Hernesaaren jätteen putkikeräys Oy

Lisäksi Uudenmaan liitto ja Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä ja sosiaali-, terveys- ja pelastustoimiala ilmoittivat, ettei ole lausuttavaa.

Vastineet lausuntoihin

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)

Vastine

Asuinkerrosalan yhteen laskentaa on tarkistettu selostuksessa. Nähtävillä olleessa kaavaehdotuksessa AK- ja ALP-korttelialueiden rakennusoikeus oli kokonaisuudessaan laskettu osaksi kaavaratkaisun asuinkerrosalaa. Tarkistetussa ehdotuksessa AK- ja ALP-korttelialueiden muu asumiselle tarkoitettu rakennusoikeus on laskettu osaksi työpaikka- ja palvelukerrosalaa.

Selostuksen mitoitusta koskeva kappale on tarkistettu seuraavaksi: ”Uutta asuntokerrosalaa on 298 500 k-m² ja työpaikka- ja palvelukerrosalaa on 179 900 k-m² sisältäen nykyisten rakennusten käyttötarkoituseromuutokset 43 470 k-m². Yhteensä alueen kerrosala on 479 000 k-m², josta AK- ja ALP -korttelialueiden osuus on 314 600 k-m² ja muiden korttelialueiden sekä alueiden rakennusalojen yhteenlaskettu osuus 164 400 k-m². Alueen kaupalliset palveluiden osuus on noin 26 000 k-m². Tonttien keskimääräinen tehokkuusluku on $e_t=3,0$ ja aluetehokkuus $e_a=1,0$. Asukasmäärän lisäys on 7 200 asukasta.”

Kaupungin omistaessa maa-alueen tonttien rakentumisjärjestystä ja tonttien kannenalaisten pysäköintilaitosten ja niiden välisten maanalaisten ajoyhteyksien toteuttamista on mahdollista koordinoita tontinluovutuksen yhteydessä. Selostuksen kohtaan ”3 Toteutus” on lisätty kuvaus periaatteesta, jolla kaavan tavoitteiden sekä markkinaehtoisien pysäköinnin toteutumista tullaan tukemaan tontinluovutuksen keinoin liittyen alueen pysäköinnin järjestämiseen alueella.

Kortteleiden maanalaisten pysäköintitilojen paloturvallisuutta koskevaa kaavamääräyksiin on liitetty maininta kortteleita yhdistävistä ajotunneleista.

Asemakaavaratkaisun meluhaittojen torjunta asuinrakennusten sisätiloissa perustuu annettuihin äänitasoero vaatimuksiin, joissa on otettu tavanomaisen katuliikennemelun lisäksi huomioon raitioliikenteen enimmäisäänitasot ja laivamelun pienitaajuisuus. Vaatimusten tavoitteena on varmistaa terveellisen ja viihtyisän asumisen edellytykset myös niiden asuntojen osalta, jotka aukeavat vain Laivakadun suuntaan.

Raitiotien kaarrekirskunta on otettu huomioon ympäristömeluselvityksessä sekä keskiäänitason että enimmäisäänitason laskennassa ja äänitasoerovaatimusten mitoituksessa. Selostukseen on lisätty mainita siitä, että jatkosuunnittelussa ja kunnossapidossa tulee kiinnittää erityistä huomiota raidekirskunnan ehkäisyyn.

Asemakaavasta on tehty ilmastovaikutusten arviointi jota on kuvattu selostuksen kohdan ”2 Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen kuvaus” kappaleessa ”Vaikutukset ilmastomuutoksen hallintaan ja energiansäästöarakentamiseen”. Arvioinnissa on käytetty hyödyksi KILVA ja PLANECT-arviointityökaluja, sekä RAMBOLL (15.10.2024) laatimaa *Hernesaari, Länsisatama, esi- ja pohjarakentamisen yleissuunnitelmaa*. Arvioinnissa on huomioituina asemakaavan aiheuttamia haitallisia ilmastovaikutuksia, sekä täsmennetty ilmastokriisin sopeutumiseen ja hillitsemiseen liittyviä kaavamääräyksiä erityisesti viherrakentamisen osalta.

Helsinki on asettanut tavoitteekseen olla hiilineutraali vuonna 2030. Tavoite koskee nimenomaisesti suoria, eli kaupungin maantieteellisen rajan sisällä syntyviä päästöjä, mutta varsinaisia toimia kohdistetaan myös epäsuoriin (scope 3) päästöihin. Hiilineutraali Helsinki -toimenpideohjelmassa seurataan tavoitetason saavuttamista vuosittain ja määritellään tarvittaessa lisäisiä kaupunkitasoisia päästövähennystoimia. Asetettu tavoite on kaupunkitasoinen, eikä sitä ole suoraan mahdollista jakaa osa-alueitasoihin tavoitetasoihin. Kaavaselostuksen ilmastovaikutusten arvioinnissa on kuitenkin esitelty toimia, jotka tukevat asemakaava-alueen vähäpäästöisyyttä tukevia ratkaisuita kuten tiivistä kaupunkirakennetta jalankulun, pyöräilyn ja hyvien julkisen liikenteen yhteyksien äärellä. Rakentamisen vähäpäästöisyyttä tukeavia kaavamerkintöjä on määrätty asuinrakennusten hiilijalanjäljen raja-arvoihin sekä muiden kuin asuinrakennusten energiatehokkuutta säätelevällä asemakaavamääräyksellä.

Esirakentamisen päästöjä ohjataan Hiilineutraali Helsinki -toimenpideohjelmassa kaupunkitasoisesti. Kaupunkitasoisuus mahdollistaa vähähiilisyysohjauksen ajantasaisuuden. Hiilineutraali Helsinki -päästövähennysohjelman vuoden 2024 päivityksessä on linjattu esimerkiksi, että kalkkisementin käytöstä pohjanvahvistuksen sideaineena luovutaan. Sideaineen valmistuksen päästöt muodostavat noin 95 prosenttia syvästabiloinnin tuottamista kokonaispäästöistä kalkkisementtiä käytettäessä, joten vaikuttamalla sideaineen valmistuksen päästöihin esirakentamisen ja pohjanvahvistuksen scope 3-päästöjä voidaan huomattavasti alentaa.

Asemakaava-alueella raitiotieyhteys on jo toteutettuna asemakaava-alueen pohjoisosaan, jolloin jo rakennettaessa aluetta palvelee raitio-

vaunuyhteys. Kaupungin tavoitteena on toteuttaa jatkoyhteys asema-kaavakorttelin 20862 kääntöpaikalle etupainotteisesti alueen rakentamisen ensivaiheessa.

Asemakaavaratkaisun lähtökohtana on pysäköintiperiaate, jossa osa pysäköinnistä on sijoitettu pysäköintipaikkojen korttelialueille (LPA-1) ja osa asuinkerrostalojen korttelialueille maanalaisiin pysäköintilaitoksiin (map-merkintä AK ja ALP -korttelialueilla).

LPA-1 -korttelialueet sijaitsevat satama-alueen läheisyydessä, jonne ei ole mahdollista sijoittaa asumista satamatoiminnasta aiheutuvien ympäristövaikutusten johdosta. Toisaalta kaikkia autopaikkoja ei ole tarkoituksenmukaista sijoittaa myöskään LPA-1 -korttelialueille, koska tällöin LPA-1 korttelialueiden pysäköintilaitosten koko, kaupunkikuvalliset haasteet ja etäisyydet asuinalueisiin kasvaisivat lisäten alueen sisäisen saatto- ja huoltoliikenteen tarvetta.

Museovirasto

Vastine

Itärantaan toteutetaan rantapuisto, jonka tarkempi suunnittelu tehdään jatkosuunnittelun yhteydessä. Kaavaratkaisuun yksittäisiä puita tai puuryhmiä ei merkitä mutta jatkosuunnittelun tavoitteena on toteuttaa rantapuistoon maanvaraisia puita ja puuryhmiä, jotka lieventävät uuden urbaanin merijulkisivun näkyvyyttä.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY)

Vastine

Sekaviemäröinnin eriyttämiseen on varauduttu kunnallisteknisessä yleissuunnitelmassa. Alueen uusi verkosto on suunniteltu erillisviemäröitynä. Meduusanaukiolle on merkitty rakennusala pumppaamoa varten. Vesihuoltolinjojen johtokuja-aluevaraukset on tarkistettu kunnallisteknisessä yleissuunnitelman tietojen perusteella. Hernesaaren rantapuistoon sijoitettavia hulevesiviemäreitä ei ole merkitty kaavakartalle, koska niiden sijainti todennäköisesti muuttuu puiston jatkosuunnittelun myötä. Laivajätevesien esikäsittelyn tarve satama-alueella on tunnistettu ja siitä on kirjoitettu kaavaselostuksessa. Miekkakalankujalle osoitettua kunnallistekniikkaa on tarkasteltu uudelleen ja koulun rakennus-alaa siirretty metrin sisään päin katualueen rajasta.

Hernesaaren jätehuolto perustuu jätteen imukeräysjärjestelmään. Kaavaratkaisuun on merkitty kuudelle tontille ohjeelliset sijainnit alueellisille kierrätyspisteille. Nämä ovat tarkoitettu niille jätelakeille, joita ei voi käsitellä jätteen imukeräysjärjestelmässä. Kaavaratkaisu kuitenkin mahdollistaa tätä useamman kierrätyspisteen toteuttamisen.

Kaupunginmuseo**Vastine**

Sr-3 suojelumerkintä on lisätty Valtion viljavarastolle.

Vanhusneuvosto**Vastine**

Suunnittelussa on otettu huomioon ikääntyneet ja esteetön liikkuminen esimerkiksi alueen tasauksessa, pysäköintitratkaisuisa ja katutilan mitoituksessa.

Helen Sähköverkko Oy**Vastine**

Tonteille osoitettujen yhdyskuntateknisen huollon jakokaappien mitoitusta koskevaa kaavamääräystä on muutettu lausunnossa esitettyjen mittojen mukaiseksi.

Asemakaavakarttaan on merkitty jakelumuuntamoille ohjeelliset et-3 -määräalat.

Korttelia 20857 koskeva e-1 rakennusala koskee jätevesipumppaamon laitetilaa, eikä kyseessä ole muuntamotila. Kaavamääräystä on täsmennetty tämän osalta.

Helsingin Satama**Vastine**

Laivapaikkojen kiinnityspaikkojen toteutettavuutta voidaan edistää jatkosuunnittelun yhteydessä eivätkä merenkulun tarpeisiin toteutettavat rakenteet edellytä asemakaavassa esitetyn LS-alueen laajentamista. Kaavaratkaisu mahdollistaa vaihtomatkustajaterminaalin toteuttamisen satama-alueelle.

Asemakaavaa varten laadittu ympäristömeluselvitys on tehty tiiviissä yhteistyössä Helsingin Sataman kanssa. Selvityksessä on varauduttu sataman kehittämisohjelman mukaiseen tilanteeseen ja yöpyvään risteilijään vaihtoehtoisesti laituripaikalla LHB, LHC tai LHD. Asemakaavassa on ympäristömeluselvityksen tulosten perusteella annettu kaavamääräykset, jotka ohjaavat asuinrakennusten ääneneristävyiden ja ulko-oleskelualueiden jatkosuunnittelua siten, että varmistettaisiin niin risteilijäsataman toiminta- ja kehittämismahdollisuudet kuin terveellisen ja viihtyisän asuinympäristön rakentuminen.

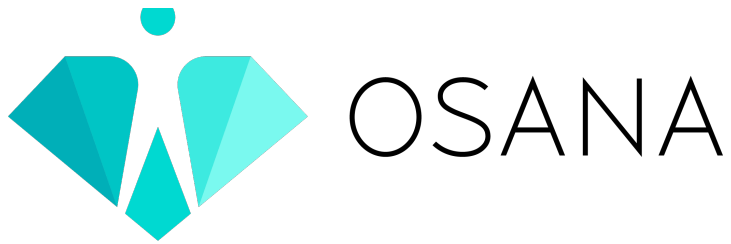
Katualueelle on varattu riittävästi tilaa taksi- ja bussiliikenteelle soveltuvia pysäköinti/pysähtymispaikkoja. Paikat sijaitsevat satama-alueen välittömässä läheisyydessä.

Hernesaaren jätteen putkikeräys Oy

Vastine

Jätteen imukeräysjärjestelmän koonta-asemalle osoitetun ET-korttelialueen laajuudessa on otettu huomioon Hernesaaren jätteen putkikeräys Oy:n antamat lähtötiedot. Jätteen alueellisille kierrätyspisteille on merkitty kaavaratkaisuun kuusi ohjeellista sijaintia siten, että jäteauto voi pysähtyä enintään 10 metrin etäisyydellä. Sijainnit on merkitty tonteille, joille ei ole suunniteltu kaupungin ja ARA-vuokra-asuntoja. Kaavaratkaisu kuitenkin mahdollistaa tarvittaessa tätä useamman alueellisen kierrätyspisteen toteuttamisen. Jätteen putkikeräyksen keräyspisteet on tarkoituksen mukaista sijoittaa sisäpihan puolelle integroituna rakennuksiin saavutettavuuden, kaupunkikuvan, toiminnallisuuden ja viihtyvyyden sekä alueen toteutuksen ja palvelutason korkean laatutason mahdollistamiseksi.

Imukeräysjärjestelmän putkiston pohjanvahvistustavaksi on Hernesaaren kunnallisteknisessä yleissuunnitelmassa arvioitu teräsbetonilaatta. Pohjanvahvistusten kustannusjaosta voidaan neuvotella jatkosuunnitteluvaiheessa. Pohjanvahvistukset on laskettu asemakaavan kaavatauluslaskelmassa osaksi imukeräysjärjestelmän kustannuksia.



HERNESAAREN KAAVAN ASUKASTILAISUUS

Raportti

04.12.2023

Teams-tilaisuuteen ma 4.12.2023 klo 17-19 osallistui 48 osallistujaa. Aluksi arkkitehti Jari Huhtaniemi esitteli kaavan ja liikenneinsinööri Teemu Vuohtoniemi kertoi liikennejärjestelyistä lyhyesti. Sen jälkeen tilaisuus avattiin keskustelulle.

Chatissa ja suullisesti esitetyt huolet ja kysymykset kerättiin yhteen dokumenttiin, josta tilaisuuden fasilitoija esitti niitä asiantuntijoille. Osallistujat esittivät yhteensä 49 kysymystä. Vastaukset annettiin tilaisuudessa suullisesti.

Tilaisuudessa keskusteltiin tulevan Hernesaaren alueen asukasmäärästä ja liikennejärjestelyistä yleensä ja erityisesti Telakkakadun osalta.

Kysymykset on koottu erilliseen liitteeseen (LIITE 1) aikajärjestyksessä ilman esittäjän nimeä. Tässä raportissa on lyhyt yhteenveto tilaisuudessa esitetyistä kysymyksistä ja huolista.

Yhteenveto keskustelusta

Keskustelu koski Hernesaaren tulevan alueen asukasmäärää ja liikennejärjestelyjä erityisesti Telakkakadun osalta. Iso osa kysymyksistä ja huolenaiheista koski Telakkakadun nykyisiä ruuhkia ja ruuhkien mahdollista lisääntymistä uuden Hernesaaren asuinalueen, työpaikkaliikenteen ja vapaa-ajan kohteiden vuoksi.

Osallistujat esittivät kysymyksiä myös muista mahdollisista liikennemuodoista ja kulkuväylistä Hernesaareen Telakkakadun ja raitiovaunuliikenteen lisäksi: ehdotettiin siltaa, tunnelia ja metroa sekä kysyttiin pyöräily-yhteyksistä.

Keskustelussa nousi esiin, että parkkipaikkojen vähentäminen suunnitelmasta koettiin riittämättömäksi keinoksi estää liikennesuuhkia ja toivottiin asukasmäärän vähentämistä ja huolellisen liikenneselvityksen tekemistä. Hernesaaren rakentamista ei sinänsä vastusteta, mutta osallistujat toivovat, että huolet liikennesuuhkista otetaan vakavasti. Myös

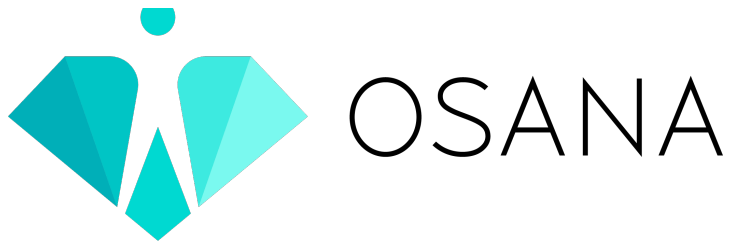
pyöräilyn mahdollisuuksista ja lapsiperheiden viihtyvyydestä esitettiin huolenaiheita.

Muita esiin nousseita teemoja olivat lumenkaatopaikan sijainti ja siitä johtuva rekkaliikenne asuinalueella, venepaikkojen määrä ja hallintaoikeudet, viherkattojen toimivuus Suomessa sekä lisääntyvän huvi- ja matkustusliikenteen vaatimat parkkipaikat.

LIITE 1: 20231204 Hernesaaren kaavan asukastilaisuus Huolet ja kysymykset



Lari Karreinen
Puh. 040 0487642
lari@osana.fi



HERNESAAREN KAAVAN ASUKASTILAISU US

LIITE 1 Osallistujien huolet ja kysymykset

04.12.2023

Huolet ja kysymykset kerättiin Teams-tilaisuudessa. Luettelo sisältää sekä chatissa että suullisesti esitetyt kysymykset aikajärjestyksessä ilman esittäjän nimeä. Vastaukset annettiin tilaisuudessa suullisesti.

- Kuka saa esittää mielipiteensä? Määräpäivään 18.12. mennessä sai esittää jotain virallisempaa. Kuka silloin saa sanoa jotain?
- Edellinen kaava kaatui. Miksi ei nyt laskettu rakennustehokkuutta vaikka puistoja lisäämällä jotta liikenne ja palvelutaso saataisiin toimimaan?
- Mitkä veneseurat tulevat hallitsemaan venesataman laituripaikkoja?
- Viherkatot, miten toimivat Suomen ilmastossa? Talvi, lumimassat ja jäät. Kesällä pitkät kuumat ajat? Mitä kokemuksia on viherkatoista?
- Lumenkaato siis jatkuu?
- Ovatko maanpäälliset yhteispysäköintitalot asukkaille vai kenelle tahansa, siis myös alueella vieraileville? Venesatamaan ja vesiurheilukeskukseen nimittäin pelmahtaa kesäviikonlopun aamuna kymmeniä, ellei satoja autoja tuomaan purjehtijat varusteineen rantaan. Onko näille autoille pysäköintitilaa päivän ajaksi?
- Mitä tarkoittaa 'kestävä kulkumuoto'? Mikä/mitä se on? Ja nyt oletan ettei sillä tarkoiteta pelkästään kävelyä.
- Lautakunnalle esiteltiin erilaisia vaihtoehtoja liikenneongelman poistamiseksi. Miksi niitä ei esitellä OAS:ssa, eikä edes tänään.
- Kiitos tilaisuuden järjestämisestä. Onko rakennuksien kerrosmäärät jo alustavasti suunniteltu (ja nähtyjen havainnekuvien mukaiset), vai voiko tämä vielä elää? Yli kuusi kerrosta tuntuu korkealta niin viihtyisyyden (asukkaat ja muut) kuin tuulisuuden näkökulmasta.
- Lyhyesti voitteko vetää yhteen, mikä on muuttunut edelliseen kaavaan verrattuna?
- Onko ihan utopiaa keskustametrolinjaus kaupungin eteläosiin?
- Telakkakatu on jo nyt ruuhkainen. Onko näkyvissä että on löydettävissä toimiva ratkaisu?
- Miten telakkakadun autoliikennettä voi kasvattaa? Se on nyt jo ajoittain pahasti tukossa

- Miten työssäkäyntimahdollisuus on otettu huomioon? Paikka on ”pussinperällä” ja tuntuu epätodennäköiseltä, että 3000 työntekijää kulkisi julkisilla/pyörällä. Kävellessä on valitettavasti Hernesaareen liian pitkä matka
- Onko siltayhteys/tunneli yhä mahdollinen vaihtoehto
- Suunnittelun periaatteiden lukkoon lyöminen etukäteen. Minkä vuoksi tilattiin VSP-Finland konsulttiyritykseltä, vaikka sen arviot todettiin hallinnollisissa tuomioistuimissa epäluotettaviksi?
- Alueen asukkaat kiinnittivät huomiota liikenteen puuroutumiseen, mutta kaupunki ei kuunnellut huolia. Toivon että kaupunki kuuntelisi nyt enemmän.
- Rakennusoikeutta on 10-15% enemmän kuin osayleiskaavassa. Miksi kaupunki haluaa pussinperällä olevalla alueella lisätä osayleiskaavan mukaista asukasmäärää, kun se vaarantaa liikenteen sujuvuuden. Telakkakadun välityskyky on heikentynyt, ruuhkat lähtevät Bulevardin päästä ja ulottuvat merenrantaan saakka.
- Onko kukaan käynyt katsomassa Telakkakadun liikennettä paikan päällä? Kuinka se on ruuhkainen vaikka vielä kukaan ei asu vielä Hernesaaressa.
- Muistanko oikein, että Hernesaaren liikenteestä 1/3 purkautuisi Merisatamanrannan suuntaan ja 2/3 Telakkakadun suuntaan?
- Ovatko katusuunnitelmat jossakin nähtävillä?
- Tekeekö vsp-finland tämän liikenneselvityksen
- Miten palo- ja pelastustoimi on ajateltu järjestää, ml. risteilyalukset, kun liikenne ei nykyiselläänkään toimi?
- Eiranranta on yksi kaupungin ”uusista huvipuistoista” ja jos lasten puisto vielä laitetaan, tulee enemmän ilta-ajelua ja loma-ajelua, naiivia ajatella että kaikki tulisivat ratikalla. Jo nyt seutu on huvikäytöstä johtuen ruuhkainen. Otattehan huomioon, että tulee paljon aluella vierailevia, viihtymään tulevia ihmisiä. Mihin heidän liikenne ja parkkipaikat saadaan?
- Toivon että Telakkakadun liikennesuuhka otetaan vakavasti. Nyt jo päivittäin jonotetaan Ruoholahdesta saakka. Telakkakatu ei kestä enempää liikennettä. On saatava tunneli tai silta. Ratikkakaan ei riitä, sen kapasiteetti on jo käytössä (vaikka vuorovälejä lisättäisiin)

- Asemakaavaluonnoksessa ei ole Birgitta Hernesaaren osalta sovittuja asioita huomioitu. Tähän palaamme.
- Mitä kaikkea nykyisestä vanhasta miljööstä ollaan valmiita uhraamaan Hernesaaren vuoksi? Kuinka radikaalisti vanha miljöö tulee muuttumaan? Onko vaikutuksia arvioitu?
- Veneiden talvipaikkoja on suunniteltu risteilyaluslaitureille. Asiasta on ollut puhetta aiemminkin, mutta tietääkseni Satama on vastustanut. Käykö po. kaava Sataman tahdon yli vai jääkö sille veto-oikeus?
- Kaavan yhteydessä ei myöskään lautakunnan yhteydessä otettu huomioon Hietalahden jättimäisen toimistokeskuksen hanke, joka vaikuttaa Telakkakadun kapasiteettiin. Myös Tallinnan liikenne ja sen kasvu tulevat vaikuttamaan, vaatisivat tunnelin. Espan kokeilu jo vaikutti Telakkakadun ruuhaklutumiseen ja nyt mietitään Kaivokadun katkaisua.
- Jos pysäköintiä vähentämällä meinataan vähentää ruuhkia, miksi kaavassa ei esitetä pysäköintinormia? Millainen kapasiteetti, miten niihin liikennöideään, miten tilanne muuttuu vuosien varrella.
- Huoltoliikenne Korallikujalle vs. sen viihtyvyys?
- Onko myös Telakkakadun laajentamissuunnitelmat jo nähtävillä?
- Yhteinen huoli. Oliko niin, että 1/3 tulevista talouksista olisi auto? Mitä tarkoittaa että parkkipaikkoja on rajoitettu ja mitä se tarkoittaa tulevien asukkaiden osalta? Onko se realistista? Hernesaari on todella kaukana. Onko tehty mallinnuksia siitä kuinka tarpeellinen auto olisi?
- Jos tulisi vaikka tuhat asukasta lisää, miten Telakkakatu voi kestää liikenteen, kun se on nyt jo tukossa?
- Mitä jos laskelmat tulevat siihen tulokseen, että Telakkakatu ei tule vetämään. Mitä sitten kaavalle käy? Nyt isot rakennukset estävät Telakkakadun leventämisen. Onko tosiaan niin että mitään muuta reittiä pois Hernesaaresta ei ole?
- Erikoista ja mielenkiintoista se, että parkkipaikkojen vähentämistä ehdotettiin liikenneruuhkien vähentämiseksi.
- Ollaanko Telakkakadun muun ruuhkaisuuden ongelmien lisäksi huomioitu polkupyöräyhteyksiä pohjoiseen päin? Nykyisellä

liikenteellä kadulla on ahdasta, ja turvallisuus esim lapsien pyöräilylle ei toteudu.

- Telakkakadulla ei ole kadunvarsipysäköintiä, eikä oikein mitään muuta leventämismahdollisuutta ei minun mielestäni ole. Pienet pyöräkaistat on, miten niiden poistaminen palvelee pyöräilyä? Talvella pyöräkaistat ovat täynnä lunta.
- Rakennusajan logistiikka lisää Telakkakadulle ison kuorma-autokuorman vuosiksi. Miten tämä on huomioitu liikennesuunnittelussa? rakentamisajan loppupuolella on asukasliikenne + rakentamisen liikenne.
- Miksi Munkkisaarenkatua ja Hernesaarenkatua ei oteta selkeästi sisäänajoväyliksi Hernesaareen?
- Kukaan ei vastusta Hernesaaren rakentamista, päinvastoin, me toivotaan että se tulisi nopeasti siistiin kuntoon. Pelkäämme sitä, että kaupunki tekee virheen ja tekee liikenteestä puuroutuneen jo valmiiksi. Asukasmäärä on noussut suunnitelmista. Tonttien myyntitavoitteet ja tuotto-odotus on kova.
- Koska Hernesaareen johtaa vain yksi tie, tunneliratkaisua tulisi jo miettiä valmiiksi.
- Lumenkaadolle mereen on annettu 8 vuotta aikaa. Lumen vastaanottokapasiteetti tulee tippumaan merkittävästi. 2010 kaupunki teki selvityksen lumen vastaanottopaikoista ja linjasi että lumenkuljetusreitit eivät saa kulkea asuinalueiden läpi. Nyt se näyttää edelleen olevan mukana suunnitelmissa ja Hernesaaren kärjessä. Se kulkee kaupungin oman linjauksen vastaisesti asuinalueen läpi.
- En haluaisi kirjoitella hallinto-oikeudelle, vaan toivon että liikenteen ruuhkautumisen ja lumenkaatopaikan osalta asukkaiden huolet otettaisiin vakavasti.
- Lapsiperheystävällisyys. Nykyään usein kaikki vieraspaikat ovat taloyhtiöiden asukkaiden käytössä. Olen saanut sakkoja kun olen käynyt hoitamassa lapsia. Ei välitetä siitä, millaista arki lasten kanssa on. Jos paikka on pysäköintitalossa kaukana, miten teet? Menetimme jo 80 parkkipaikkaa ja puurivin ja Hietalahden toriltakin lähtevät parkkipaikat. Miten lapsiperheiden arki on ajateltu toimivan?

- Telakkakadun remontista ovat asukkaat jo kärsineet pitkään. Kohtuutonta ajatella että katu menisi uudelleen remonttiin.
- Onko ajateltu liikuntamahdollisuuksia kuten uimahallia, jalkapallokentät jne.
- Kerroskorkeus. 6-8 krs:stakin on jo liikaa alueelle, puhumattakaan 12-16 krs:sta!! Missä Helsingissä meren rannalla on tuollaisia kerrosmääriä?
- Voiko kaava kaatua uudelleen puutteellisen liikenneselvityksen vuoksi?



Lari Karreinen
Puh. 040 0487642
lari@osana.fi