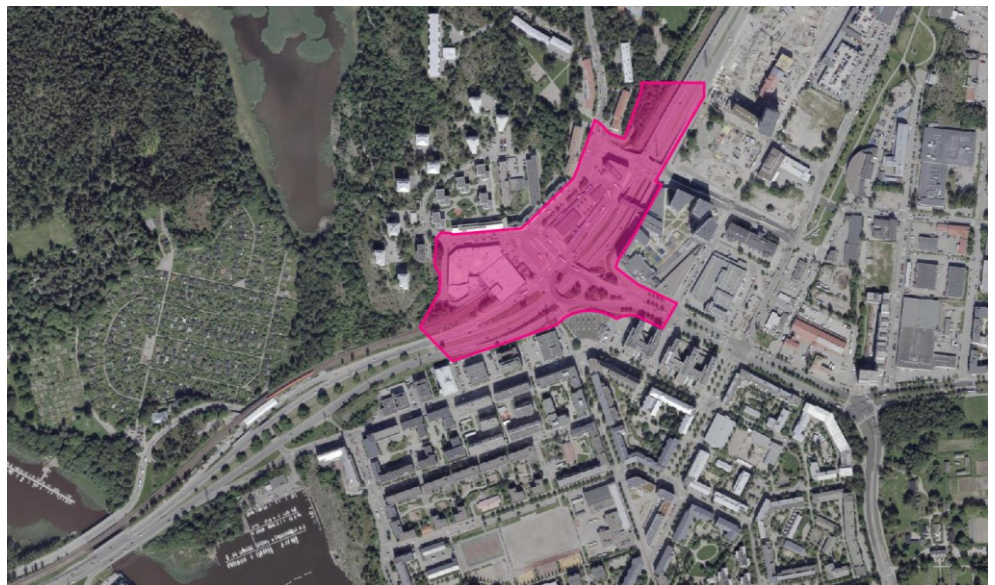


Vuorovaikutusraportti

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

Päivätty 23.5.2023
Diaarinumero HEL 2018-000604
Hankenumero 1083_6
Asemakaavakartta nro 12787



Kuva 1. Suunnittelualan rajaus.

Vuorovaikutusraportin sisältö

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

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

Kaavoituksen eteneminen

Vireilletulo

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



OAS

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



Ehdotus

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



Hyväksyminen

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

Yhteenvedot esitetyistä huomautuksista ja vastineet niihin

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä kaavan valmisteluaineiston nähtävilläolo 3.9.– 21.9.2018

Yhteenveto viranomaisten kannanotoista

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

Kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta saatiin seuraavilta asiantuntijaviranomaisilta:

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

Vastineet viranomaisten kannanottoihin

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

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

Vastine

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

Joukkoliikenteen tarpeiden ja kapasiteettien huomioiminen ja tulevaisuuden bussilinjastotarpeiden mahdollistaminen

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

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

Vastine

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

Alueen bussipysäkkijärjestelyt

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

Vastine

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

Yleiskaavan varaukset tuleville raitiolinjoille

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

Vastine

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

Baanan sijainti ja polkupyöräliikenteen liityntäpysäköinti

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

Vastine

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

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

Työnaikaisten järjestelyjen suunnittelu

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

Vastine

HSL tullaan osallistamaan hankkeeseen myös jatkosuunnitteluvaiheissa.

Yhteenveto mielipiteistä

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluai- neistosta kohdistuivat Herttoniemen metroaseman palveluihin, suunnitelusta järjestettävään kilpailuun, metroaseman korttelin, K-market Hertan tontin ja aukion rakentamiseen, alueen vihersuunnitteluun ja julkisiin ulkotiloihin, Itäväylän kattamiseen, bussiterminaaliin ja alueen bus- sipysäkkeihin, kävely- ja pyöräilyreitteihin, rakentamisen aikatauluun, yleiskaavan huomioimiseen kaavan laadinnassa sekä osallistamiseen. Mielipiteet on otettu huomioon kaavoitustyössä siten, että kaupungin asiantuntijat ovat ohjanneet viitesuunnitelmia ja laatineet kaavaehdo- tuksen niiden pohjalta siten, että ympäristö tulee huomioiduksi. Metro- aseman kortteleiden suunnittelua on ohjattu siten, että korttelin raken- nukset soveltuisivat Länsi-Herttoniemen rakennuskantaan. Suunnitel- missa on esitetty viherrakentamista mahdollisimman paljon kaava- alu- eella sinne, minne se on ollut mahdollista: kansipihoille, vesikatoille ja maanvaraisille aukiotiloille. Kaava-alueelle on osoitettu tiloja palveluille sekä liike- ja toimitiloille. Kävelijöiden ja polkupyöräilijöiden liikkumisympäristöä on tutkittu ja alueelle on esitetty uutta pysäköintitilaa pyöräili- jöille. Julkista ulkotilaa on tutkittu sekä Hiihtomäentien ja Hiihtäjätien kulman aukiolle Herttoniemenporttiin että metroasemakorttelin kansipi- halle.

Kirjallisia mielipiteitä saapui 8 kpl.

Vastineet mielipiteisiin aihepiireittäin

Herttoniemen metroasema ja sen palvelut

Mielipiteissä pidetään hyvänä, että Herttoniemen metroasemaa ja Her- tan aukiota korjataan, uudistetaan ja kohennetaan asukas- ja matkusta- jamukavuuden, jopa turvallisuuden kannalta. Samalla toivotaan, että myös liike- ja toimitiloja ja palveluja kehitetään metroaseman yhtey- dessä.

Vastine

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

Metroaseman suunnittelusta järjestettävä kilpailu

Mielipiteessä esitettiin, että metrokorttelin suunnittelusta järjestettävän kilpailun periaatteet ja säännöt käytetään lausuntokierroksella samoilla tahoilla kuin osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa on määritelty osallisiksi ja että kaupunki määrittelee tahot kenelle kilpailupyyntö tullaan lähettämään. Samalla esitettiin, että kilpailuehdotukset laitetaan julkisesti nähtäville ja niistä järjestetään kaikille avoin äänestys, joka osaltaan ohjaa päätöksentekoa. Esitettiin myös, että kilpailuun osallistuminen mahdollistetaan kaikille asiasta kiinnostuneille, jotta lopputulos olisi paras mahdollinen.

Vastine

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

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

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

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

Metroaseman korttelin rakentaminen

Mielipiteissä todetaan, että uudesta Herttoniemen metroaseman korttelista muodostuu näyttävä portti yhdessä Hertsin rakennuksien kanssa. Rakennuksien muotokieltä ja mitoitusta pohdittaessa toivotaan huomioidavan, että metroaseman seutu tulee toimimaan tärkeänä sisäänkäyntinä myös Länsi-Herttoniemen asuinalueelle. Mielipiteen mukaan arkkitehtuurin tulee olla tasapainossa alueen 1950-luvun hengen kanssa. Rakennuksissa toivotaan käytettävän vaaleita, murrettuja sävyjä. Rakennuksien mitoituksen toivotaan olevan tasapainossa ympäröivän rakennuskannan suhteen. Suunniteltujen rakennuksien muodostamat varjostukset toivotaan esitettävän varjokuvien muodossa suunnitelman yhteydessä. Mielipiteiden mukaan rakentamisen ei haluta olla korkeaa tornitaloarkkitehtuuria vaan enemmän nykyisen Länsi-Herttoniemen rakennuskannan mukaista. Mielipiteissä kuitenkin myös puollettiin korkeata rakentamista. Mielipiteessä todetaan, että nykyinen rakennuskanta on aivan liian vaatimatonta ja tulisi korvata tehokkaamalla rakentamisella näin keskeisessä sijainnissa, aivan metroaseman ja tulevan raideliikenteen risteysaseman vieressä.

Vastine

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

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

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

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

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

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

K-market Hertan tontin ja aukion rakentaminen

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

Vastine

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

Alueen vihersuunnittelu ja julkiset ulkotilat

Mielipiteissä toivotaan, että alueella säilytetään vihreä Herttoniemen henki. Alueelle toivotaan viheristutuksia, viherrakentamista, ajoteiden reunoille varaukset puuriveille sekä viherkattoja. Nykyisen Itäväylään ja

Suunnittelijankatuun rajautuvan puistoalueen toivotaan säilyvän. Lisäksi toivotaan viihtyisiä, siistejä ja hoidettuja aukioita sekä pienimuotoista tori- ja lähiruokatoimintaa.

Vastine

Herttoniemen metroaseman kortteleiden asemakaavamuutosta ja siihen liittyviä viitesuunnitelmia on laadittu ulkotilojen osalta siten, että alueelle saataisiin mahdollisimman paljon vehreyttä. Liikenteellisesti alue on haastava, koska se sijoittuu monen eri liikennemuodon solmu-kohtaan. Puita on määrätty istutettavaksi sinne, minne se on ollut liikennealueiden ja pohjaolosuhteiden puolesta mahdollista. Metroaseman kortteleiden päälle on suunniteltu kansipihaa, joka toimii osittain myös julkisessa käytössä. Kansipihan rakenne on kaavassa määrätty rakennettavaksi siten, että viheristutukset on mahdollista toteuttaa. Myös K-market Hertan viereiselle aukiolle Herttoniemenporttiin suunnitellut paviljongit suurine veistoksellisine katerakenteineen on määrätty rakennettavaksi viherkattoisena. Herttoniemenportin aukiolle ja sitä osittain kattavan suuren katteen alla on mahdollista järjestää myös tori- ja lähiruokatoimintaa. Kummastakin uudesta aukiotilasta on tarkoitus muotoutua koko Herttoniemeä palveleva vireä ja vehreä kokoontumispaikka.

Nykyinen Itäväylään ja Suunnittelijankatuun rajautuva puistoalue tulee säilymään.

Itäväylän kattaminen

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

Vastine

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

Bussiterminaali ja alueen bussipysäkit

Mielipiteessä todetaan, että bussiterminaalin liikenteen lähtökohtana tulee olla toimintatapa, jossa bussit ainoastaan tuovat ja hakevat matkustajat terminaalista. Mielipiteessä nähdään, että bussien odotusalue ja tulevien sähköbussien latausalue ei voi sijaita terminaalin alueella. Odotusalueen paikka tulisi suunnitella alueen ulkopuolelle esim. Itäväylän toisella puolella oleville alueille. Uudet pysäkit tulee mielipiteen

mukaan suunnitella siten, että ne palvelevat jokaista liityntäliikennelinjaa yhtä tasokkaasti ts. kaikkiin pysäkkeihin tulisi olla esteetön pääsy ja ne tulisi olla katetussa tilassa. Mielenpisteessä kannatetaan liikennejärjestelyjä, jotka rauhoittavat asuinkatuja kuormittavalta liikenteeltä ja melulta.

Vastine

Bussiliikennettä varten tarvitaan ajantasasta päätepysäkeillä, jollaisessa roolissa terminaalikin toimii. Ajantasaus pitää toteuttaa siten, että se huomioi kuljettajien tauotuksen ja vaihdot. Myös ajoaika ajantasauspysäköintipaikalta lähtölaituriin on merkityksellinen erityisesti tiheän vuorotarjonnan ollessa kyseessä. Itäväylän eteläpuoli ei sovellu sijaintinsa tai katujen kaltevuuksien kannalta edellä mainittujen lähtökohtien osalta ajantasaukseen. Ajantasauspaikat tulevat sijoittumaan terminaaliiin paikkoihin, joihin matkustajien pääsy estetään. Käynti lähtölaitureihin tapahtuu metroaseman lippuhallista sisältä suoraan bussiin esteetömästi.

Kävely- ja pyöräilyreitit

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

Vastine

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

Rakentamisen aikataulut

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

Vastine

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

Yleiskaavan huomioiminen

Mielipiteessä toivottiin, että liikennöinnille varattavia alueita mitoitettaessa huomioitaisiin uuden yleiskaavan mahdollistamat asukasmäärät. Lisäksi toivotaan, että yleiskaavan raitioteiden toteutettavuusselvityksen mukaiset johtopäätökset Laajasalo-Herttoniemen pikaraitiotiestä otetaan huomioon Herttoniemen metroaseman kortteleiden asemakaavamuutoksen suunnittelussa ja raitiotievarikkojen kehityssuunnitelmassa huomioitaisiin varautuminen Laajasalo-Herttoniemi-yhteyden linjaukseen.

Vastine

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

Osallistaminen

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

Vastine

Kaavoituksen etenemisestä ja mahdollisuudesta osallistua kaavoitusprosessiin tiedotetaan siten, kuin OAS:ssa on esitetty: OAS:n nähtävilläolosta ilmoitetaan kirjeillä, verkkosivuilla www.hel.fi/suunnitelmat ja Helsingin uutisissa ja kaavaehdotuksen julkisesta nähtävilläolosta ilmoitetaan verkkosivuilla www.hel.fi/kaavakuulutukset. Näin varmistetaan, että kaikki asiasta kiinnostuneet saavat tiedon kaavoituksen etenemisestä sekä mahdollistetaan kaikille osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuus. Mikäli mielipiteen ja muistutuksen antaja haluaa saada

vastineen, tulee mielipiteeseen ja muistutukseen laittaa osoitetiedot. Mikäli haluaa saada päätökset, pitää sitä pyytää muistutuksessa.

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

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

Yhteenveto asukastilaisuuksista 22.9.2021, 2.3.2022 ja 2.11.2022.

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