

# LUONNOS

## HIETALAHDENRANTA

### 4. KAMPPI JA 5. PUNAVUORI

#### ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN SELOSTUS



Schauman & Nordgren Architects & MASU Planning

## Asemakaavan selostusluonnos

Päivätty x.x.20xx  
Diaarinumero HEL 2021-004215  
Hankenumero 6324\_2  
Asemakaavakartta nro xxxxxx

Kaavaselostuksessa esitetään kaavaratkaisun keskeinen sisältö ja suunnittelun vaiheet. Selostusta täydennetään kaavaprosessin edetessä.

Asemakaavan muutos koskee:  
Helsingin kaupungin  
4. kaupunginosan (Kamppi)  
korttelia 4005 sekä vesi-, katu- ja torialueita  
5. kaupunginosien (Punavuori)  
korttelia 5002 sekä vesi- ja katualueita

Kaavan nimi:  
Hietalahdenranta

Laatija:  
Helsingin kaupungin asemakaavoituspalvelu

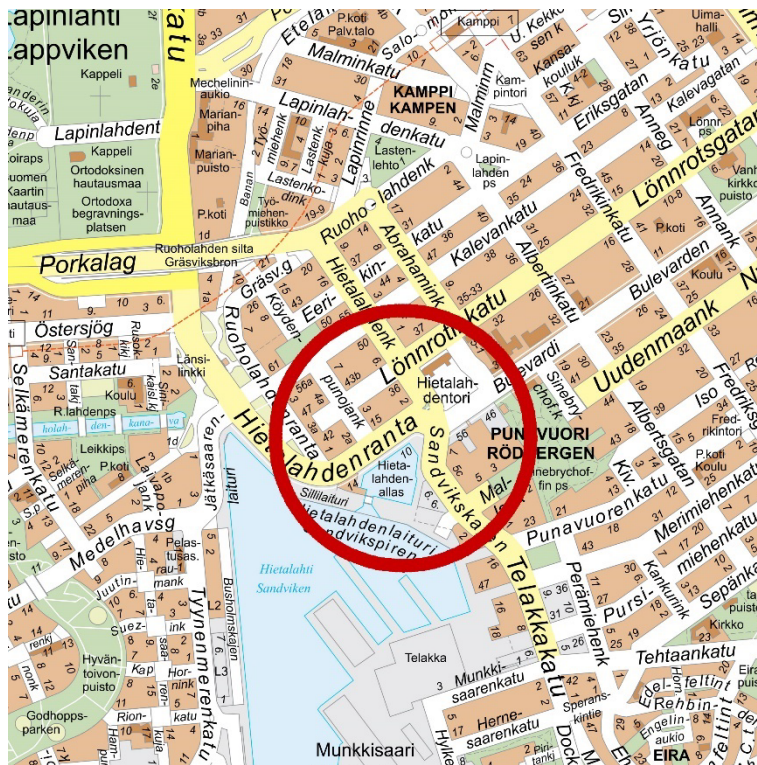
Vireilletulosta ilmoittaminen: 18.6.2021  
Kaupunkiympäristölautakunta:  
Nähtävilläolo (MRL 65 §):  
Kaupunkiympäristölautakunta / Asemakaavoituspalvelu:  
Hyväksyminen: kaupunginvaltuusto  
Voimaantulo:

---



Alueen sijainti:

Alue sijaitsee Hietalahdessa, Punavuoren ja Kampin kaupunginosien rajalla. Suunnittelualue käsittää Hietalahdenaltaan ympäristön rantalaitureineen, Hietalahdentorin sekä näiden välisen liikennealueen.



Kuva: Suunnittelualueen sijainti.

## Yhteyshenkilöt kaavan valmistelussa

### Helsingin kaupunkiympäristön toimiala

**Asemakaavoitus:**

Sinikka Lahti, tiimipäällikkö

Otso Huhtala, arkkitehti

**Kaavapiirtäminen:**

Päivi Kaartinen, suunnitteluassistentti

**Liikenne- ja katusuunnittelu:**

Teemu Vuohtoniemi, liikenneinsinööri

**Kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu:**

Anu Lamminpää, johtava maisema-arkkitehti

**Rakennussuojelu:**

Sakari Mentu, arkkitehti

**Teknistaloudelliset asiat:**

Mikko Tervola, erityisasiantuntija

**Yleissuunnittelu:**

Elina Luukkonen, erityisasiantuntija;

Riku Raunola, erityisasiantuntija

**Maaomaisuuden kehittäminen ja tontit:**

Mia Kajan, erityisasiantuntija

**Vuorovaikutus:**

Matti Miinalainen, viestintäasiantuntija

### Muut Helsingin kaupungin toimialat

**Kaupunginkanslia:**

Hannu Asikainen, projektinjohtaja;

Minna Maartola, kehityspäällikkö

### Hakijataho

HGR Property Partners Oy

### Hankesuunnittelu

Schauman & Nordgren Architects, MASU Planning

---

**Sisällysluettelo**

Tiivistelmä .....	6
Asemakaavan kuvaus .....	7
Tavoitteet .....	7
Mitoitus .....	8
Alueiden käyttötarkoitus ja korttelialueet .....	8
Liikenne .....	10
Palvelut .....	13
Esteettömyys .....	13
Maisema ja luonnonympäristö .....	13
Virkistys- ja viherverkosto .....	14
Ekologinen kestävyys .....	15
Suojelukohteet .....	16
Yhdyskuntatekninen huolto ja tulvasuojelu .....	16
Maaperän rakennettavuus, pohjarakentaminen ja pilaantuneisuuden kunnostaminen .....	19
Ympäristöhäiriöt .....	23
Pelastusturvallisuus / Rakennetekniikka .....	24
Vaikutukset ja tehtyjen selvitysten yhteenveto .....	27
Toteutus .....	34
Suunnittelun lähtökohdat .....	34
Suunnittelu- ja käsittelyvaiheet .....	39

---

**Liitteet**

2 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (päivitetty)

3 Kuvat ja kartat

- Ilmakuva

4 Viitesuunnitelma, 27.3.2024, Schauman & Nordgren Architects, MASU Planning

5 Hietalahdentorin ideasuunnitelma, 2.4.2024 MASU Planning

6 Laajojen taloudellisten vaikutusten arviointi, luonnos 2.4.2024

7 Hietalahdenranta, liikennetarkastelut, WSP Finland Oy, 2.4.2024

8 Hietalahdenranta, kaavaluonnoksen hiilijalanjälki, A-Insinöörit 28.3.2024

*Liitteitä täydennetään myöhemmin*

**Luettelo muusta kaavaa koskevasta materiaalista**

- Vuorovaikutusraportti
  - Hietalahden ranta, Ympäristöhistoriallinen selvitys, Studio Terra, 2020
  - Hietalahdenranta, alustava KTYS ja rakennettavuus selvitys, Sitowise 29.2.2024
  - Viherkerroinlaskelma
  - Hietalahdentorin hulevesiselvitys, Sitowise 16.2.2024
  - Aallokko ja vedenkorkeus sekä turvalliset rakentamiskorkeudet Hietalahdessa, Akateemiset konsultit/Kimmo Kahma, 15.1.2021
-

## Tiivistelmä

Asemakaavan muutos (kaavaratkaisu) koskee Hietalahden altaan ympäristöä ja Hietalahden toria. Suunnittelualue sijaitsee Kampin ja Punavuoren kaupunginosien rajalla. Kaavaratkaisu mahdollistaa toimitilarakentamisen Hietalahden altaan kaakkoisreunalle, nykyisen huoltoasema- ja ravintolarakennuksen paikalle sekä osin maatäytölle nykyisellä vesialueella. Kolmen keskenään lähes yhtä suuren rakennuksen ylempiin kerroksiin sijoittuu toimistotiloja, kun taas ensimmäiset kerrokset varataan liiketilaksi tai muille palveluille. Suunnitelmassa 5–9-kerroksisten rakennusten kaupunkikuvallista ilmettä on kevennetty terassoinnein ja julkisivujen porrastuksilla sekä sävyvaihtelulla. Uudisrakentamisen lisäksi kaavaratkaisu mahdollistaa julkisten ulkotilojen kehittämisen. Hietalahden toria on tarkoitus uudistaa mm. poistamalla torilta autopysäköinti ja lisäämällä alueen kasvillisuutta. Nykyisellään sekavaa risteysaluetta torialueen ja altaan välissä on mahdollista järjestellä uudelleen erityisesti jalankulun helpottamiseksi. Ranta-alueella jalankulun ja pyöräilyn reitti jatketaan siltayhteydellä altaan yli.

Asemakaavan tavoitteena on lisätä alueen elinvoimaa, käyttäjämääriä sekä laatutasoa muodostamalla alueelle korkean profiilin yrityskeskittymä kivijalkapalveluineen. Tarkoituksena on kytkeä alue osaksi ympäröivän kantakaupungin toiminnallisesti sekoituttua, tiiviisti rakennettua ja käveltävää kaupunkirakennetta. Työpaikkojen ja palveluiden lisäämisen ohella tavoitteena on kehittää alueen julkisia ulkotiloja, kuten meren puoleista rantavyöhykettä, Hietalahden altaan reunoja sekä Hietalahden toria viihtyisämmiksi ja käveltävämmiksi. Uudella pyöräilyn ja kävelyn yhteydellä liitetään ranta-alue Helsinkiä kiertävään julkiseen rantareittiin. Torialueen muutosten tavoitteena on kunnostaa alue siten, että nykyisten toritoimintojen lisäksi alueelle mahdollistetaan tapahtumakäyttö, kuitenkin historiallisesti arvokasta ympäristöä kunnioittaen.

Kaavaratkaisussa on erityisesti pyritty ratkaisemaan kantakaupunkimaisen rakenteen laajentuminen ilman, että Bulevardin ja Hietalahdentorin historiallisesti arvokkaan kulttuuriympäristön arvot vaarantuvat.

Uutta toimitilakerrosalaa on 39 530 k-m<sup>2</sup>. Kehittämisvarauksen saajan arvion mukaan työpaikkamäärä on n. 3 000.

Kaavaratkaisun yhteydessä on laadittu liikennesuunnitelmaluonnokset, joissa Hietalahdenlaiturin rantareitin jatkoksi on suunniteltu uusi jalankulun ja pyöräliikenteen siltayhteys. Hietalahdenrannan ja Bulevardin risteysaluetta on kehitetty sujuvammaksi torin ja uuden ranta-alueen välillä kulkeville jalankulkijoille. Autoliikenteen osalta on tutkittu kahta vaihtoehtoa, joiden ero koskee Bulevardin katkaisua auto- ja bussiliikenteen osalta kadun länsi-

päästä Hietalahdentorin kohdalla. Nyt laadittu kaavaluonnos perustuu Bulevardin läpiajon sallivaan, nykyverkon kaltaiseen liikenratkaisuun.

Kaavaratkaisun toteuttaminen vaikuttaa erityisesti siten, että toimitilan ja palveluiden määrä yrityksille houkuttelevalla sijainnilla kasvaa ja alueen käyttäjämäärä lisääntyy. Ranta-alue kytkeytyy selkeämmin osaksi kantakaupungin urbaania aluetta, mutta samalla tiivis rakentaminen muuttaa sekä ranta-alueen että Hietalahdentorin avoimia näkymiä. Myös Hietalahdenaltaan luonne muuttuu avoimen kaupunkitilan ympäröimästä satama-altaasta tarkemmin rajatuksi vesiaiheeksi.

Helsingin kaupunki omistaa maa- ja vesialueet. Kaavaratkaisu perustuu alueelle myönnettyyn kehittämisvaraukseen ja kaavaratkaisu on tehty varauksen saajan hakemuksesta. Kaavaratkaisun sisältö on neuvoteltu hakijan kanssa.

## Asemakaavan kuvaus

### Tavoitteet

Kaavaratkaisun tavoitteena on mahdollistaa pääkonttoritasoisten toimitilojen sijoittuminen nykyisen huoltoaseman alueelle sekä viihtyisän jalankulkuympäristön kehittäminen. Sekä toimitot että maantasokerroksiin sijoittuvat palvelut lisäävät alueen vetovoimaa ja ympärivuorokautista toimintaa.

Tavoitteena on löytää alueen kehittämiseksi kaupungille kokonaistaloudellisesti tasapainoinen ratkaisu kuitenkin siten, että uudisrakentaminen sopeutuu kantakaupungin rakenteeseen, eikä vaaranna Bulevardin ja torialueen historiallisesti arvokkaan ympäristön erityisiä arvoja.

Ympäristön julkisia ulkotiloja on tavoitteena kehittää viihtyisämmiksi ja parantaa kävelyn sekä pyöräilyn olosuhteita. Meren puolelle toteutetaan uusi jatkuva kävelyn ja pyöräilyn reitti, joka jatkuu siltayhteydellä Hietalahdenaltaan yli. Uusien toimitilarakennusten maantasokerrosten palvelut ja terassialueet tukevat rantareitin toiminnallisuutta. Reitin varrelle muodostetaan myös oleskelun ja pysähtymisen paikkoja niin aukioille kuin myös laiturialueille aivan meren äärellä. Ympäristön viihtyisyyttä pyritään tukemaan lisäämällä puurivejä ja -ryhmiä sekä muita istutusalueita koko kaava-alueella.

Kaavaratkaisulla mahdollistetaan myös Hietalahdentorin kehittäminen siten, että torialueen autopysäköinti poistetaan, torialueen pinnoitteita kunnostetaan, valaistusta parannetaan ja kasvillisuutta lisätään. Torin ja altaan välisen yhteyden katkaisevan Hie-

talahdenrannan kadun estevaikutusta pyritään vähentämään tiivistämällä risteysaluetta nykyisestä ja kehittämällä jalankulkijoiden ylitystä selkeämmäksi.

Lisäksi kaavaratkaisun tavoitteena on edesauttaa ilmastonmuutoksen vaikutuksiin sopeutumisessa mm. vastaamalla laajemman alueen tulvasuojaustarpeeseen sekä lisäämällä hulevesiä imeyttäviä pintoja ja rakenteita koko kaava-alueella.

Kaupunginvaltuusto on 13.10.2021 hyväksynyt uuden Kasvun paikka - Helsingin kaupunkistrategian 2021–2025. Kaavaratkaisu edesauttaa kaupunkistrategian tavoitteiden toteutumista siten, että kaupunkirakennetta kehitetään kestävästi, ensisijaisesti uudistamalla ja täydentämällä olemassa olevaa rakennettua ympäristöä huomioiden alueiden erityispiirteet sekä edistetään keskustan työpaikkojen ja palveluiden määrän ja intensiteetin kasvua.

## **Mitoitus**

Suunnittelualan pinta-ala on 57 390 m<sup>2</sup>.

Kaavaratkaisun myötä alueen kerrosala kasvaa purettavat rakennukset huomioiden n. 38 500 k-m<sup>2</sup>:llä ja alueen työpaikkamäärä lisääntyy varauksen saajan arvion mukaan n. 3000:lla. Korttelitehokkuus uusilla muodostuvilla tonteilla on 5,1.

Uusien liike- ja ravintolatilojen vähimmäismäärä on n. 3 400 k-m<sup>2</sup>.

## **Alueiden käyttötarkoitus ja korttelialueet**

### **Alueen lähtökohdat ja nykytilanne**

Hietalahdenrannan alue sijaitsee kaupunkirakenteellisessa solmukohdassa, jossa yhdistyvät asemakaavalliseen sommitelmaan pohjautuva historiallinen toriaukion ja puistokadun yhdistelmä sekä alueella sijainneen teollisuuden ja sen liikennetarpeiden muokkaama ranta-alue. Torialuetta sekä Hietalahdenaltaan pohjoisrantaa reunustavat pääasiassa vanhemmat arvorakennukset, kun taas Hietalahden merialueen puoleista rantavyöhykettä rajavat myöhemmin rakennetut asuinkorttelit – viimeisimpänä Telakkarannan vastavalmistuneet rakennukset suunnittelualan eteläpuolella.

Hietalahdentori on historiallinen toriaukio, jonka eteläosa on nykyisin pysäköintialueena ja muu tila pienimuotoisten tapahtumien, terassien ja kirpputorien käytössä. Aiemmin avoin merinäkömä torilta lounaaseen on vuosien saatossa muuttunut suljetummaksi telakka-alueen ja Jätkäsaaren rakentamisen myötä. Nykyisin ravintolapalveluita tarjoava Hietalahden kauppahalli on torialueen toiminnallinen ja historiallinen maamerkki.

---

Asemakaava-alueella sijaitsee vanhan kauppahallin lisäksi vuonna 2000 valmistunut huoltoasema- ja ravintolarakennus sekä ravintola Merimakasiini Hietalahdenaltaan länsikulmassa, jonka ulkoasu on pääosin 1980-luvulta. Hietalahdenallas muodostui, kun alueelle rakennettiin satamarata 1890-luvulla ja nykyisin allas toimii venesatamana. Hietalahdenlaiturin meren puolella on useita laituripaikkoja ravintola- yms. aluksille. Rannat rakennettiin nykyiseen, jalan ja pyörällä kuljettavaan muotoonsa vasta 2000-luvulla. Samalla tehtiin Hietalahdenaltaalle viimeisimmät täytöt. Alueen yleistasaus on matalalla erityisesti Hietalahdenaltaan ympärillä sekä risteysalueella ja merkittävä osa kaava-alueesta on tulvariskialuetta.

Hietalahdenranta on vilkkaasti liikennöity alueellinen kokoojakatu, mikä vähentää alueen käveltävyyttä ja viihtyisyyttä. Hietalahdenrannan ja Bulevardin risteysalue muodostaa voimakkaan esteväikutuksen torin sekä Hietalahdenaltaan ja ranta-alueen väliin.

### **Liike- ja toimistorakennusten korttelialue (K)**

Korttelialueelle sallitaan rakennettavaksi toimisto- ja liikerakennuksia kolmelle erilliselle tontille ja rakennusosalalle, korkeudeltaan porrastuviin rakennusmassoihin, joiden kerrosluku vaihtelee viidestä yhdeksään ja ylin sallittu korkotaso on +39.0. Maantasokerrokset on varattava liiketiloiksi tai muuksi yleisölle avoimeksi tilaksi ja liiketilat tulee varustella ravintolatoiminta mahdollistaen. Maantasokerroksen on oltava vähintään 4,5 m ja muiden kerrosten vähintään 3,7 m korkuisia. Toimisto- ja liikerakennusten julkisivujen tulee olla paikalla muurattua tiiltä ja niiden on oltava keskenään erisävyisiä vierekkäisissä rakennuksissa.

### **Vesialue (W)**

Säilyvä osuus Hietalahden altaasta sekä suunnitelmassa vesialueeksi muutettava osa nykyisen ravintola Merimakasiinin kohdalla on merkitty kaavaratkaisussa vesialueeksi (W). Koko allas on merkitty laitureille ja venepaikoille varatuksi alueen osaksi merkinnällä lv. Altaan länsipäässä merelle aukeavan suuaukon ylittävä silta (si) on varattu jalankululle ja pyöräilylle. Lisäksi sillan yhteyteen vesialueelle on merkitty sijainniltaan ohjeellinen varaus tulva-porttirakenteille, joiden tarkempi sijoittelu ja ratkaisut tarkentuvat jatkosuunnittelussa.



## Liikenne

### Lähtökohdat

Kaava-alue rajautuu olemassa oleviin katuuyhteyksiin, joita ovat: Hietalahdenranta, Hietalahdenlaituri, Hietalahdenkatu, Lönnrotinkatu, Bulevardi ja Abrahaminkatu. Kaava-alueeseen kuuluu lisäksi Hietalahdentori.

### Jalankulku ja pyöräliikenne

Hietalahdenrannassa, Bulevardilla, Hietalahdenkadulla ja Lönnrotinkadulla on jalkakäytävät kummallakin puolella katua. Abrahaminkadulla jalkakäytävä on kadun itäreunalla. Hietalahdentori ei vastaa nykyisin jalankulun tai oleskelun tarpeisiin sillä merkittävä osa torin pinta-alasta on osoitettu autojen pysäköintipaikoiksi. Pysäköintipaikat heikentävät torin poikittaisia jalankulun yhteyksiä. Hietalahdenranta on autoliikenteen osalta vilkkaasti liikennöity alueellinen kokoojakatu, mikä heikentää alueen käveltävyyttä ja viihtyisyyttä. Hietalahdenrannan ja Bulevardin risteysalue muodostaa voimakkaan estevaikutuksen torin sekä Hietalahdenaltaan ja ranta-alueen väliin.

Hietalahdenrannassa välillä Bulevardi – Mallaskatu, Bulevardilla ja Lönnrotinkadulla on 1-suuntaiset pyöräliikenteen järjestelyt. Hietalahdenrannassa välillä Bulevardi – Ruoholahdenranta on 2 suuntainen pyörätie kadun eteläreunalla. Bulevardin ja Hietalahdenrannan risteysalue toimii nykyisin heikosti etelästä länteen kääntyvän pyöräliikenteen järjestelyiden osalta.

Hietalahdenlaituri toimii jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden reittinä, joka on osa Helsingin rantoja kiertävää virkistysreittiä. Laiturille on suunniteltu jalankulkijoiden siltayhteys Hietalahdenranta -katuyhteydelle, mutta sitä ei ole toteutettu. Kaupungilla on tavoitteena kehittää Hietalahdenlaiturilla kulkevaa jalankulun ja pyöräliikenteen virkistysreittiä nykyisestä viihtyisämmäksi ja jatkuvammaksi yhteydeksi.

### Julkinen liikenne

Alue on hyvin saavutettavissa joukkoliikenteellä. Hietalahdenrannassa ja Bulevardilla kulkee raitiolinja 6 Hernesaaren ja päärautatieaseman välillä, josta on mahdollista liittyä seudulliseen joukkoliikenteen verkkoon. Hietalahdenrannassa raitiotie on erotettu ajoradasta omalle kaistalle. Bulevardilla raitioliikenne kulkee ajoradalla sekaliikenteessä autoliikenteen kanssa.

Bulevardilla ja Hietalahdenranta-kadulla kulkee bussiliikenteen linja 22 Punavuoren ja Lauttasaaren välillä. Yhteys kulkee Ruoholahden metroaseman kautta. Kaava-alueelta Ruoholahden metroasemalle on n. 800 metrin matka kävellen.

---

Hietalahdenrannassa välillä Bulevardi - Ruoholahdenranta ja Hietalahdentorilla on raitioyhteydelle varakääntöpaikka, jota hyödynnetään poikkeustilanteissa.

### Autoliikenne

Hietalahdenranta -katuyhteys toimii toiminnallisesti alueellisena kokoojakatuna etelä-pohjoissuuntaisen sekä itä-länsisuuntaisen autoliikenteen osalta. Hietalahdenkatu ja Lönnrotinkatu toimivat vastaavasti alueellisina kokoojakatuina. Bulevardi toimii tällä hetkellä paikallisena kokoojakatuna, mutta kadun toiminnallista roolia on perusteltua tulevaisuudessa tarkastella. Abrahaminkatu on tonttikatu.

Lönnrotinkadun liikennemäärä on nykyisin noin 8 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Hietalahdenrannan noin 20 000 – 22 000 ajoneuvoa vuorokaudessa riippuen kadun kohdasta, Bulevardin noin 6000 ajoneuvoa vuorokaudessa, Hietalahdenkadun 6000 ajoneuvoa vuorokaudessa ja Abrahaminkadun noin 1500 ajoneuvoa vuorokaudessa. Alueen kaikilla kaduilla on 30 km/h nopeusrajoitus.

Hietalahdentorilla on tällä hetkellä noin 130 yleistä asiointi- ja asu- kaspysäköintiin tarkoitettua pysäköintipaikkaa. Hietalahdenkadulla, Bulevardilla ja Abrahaminkadulla on yleisiä asiointi- ja asu- kaspysäköintipaikkoja.

### Kaavaratkaisu

Asemakaavaluonnoksen yhteydessä suunnittelualueelle on laadittu kaksi liikennesuunnitelmaa, jotka eroavat toisistaan autoliikenteen verkon osalta. Muilta osin ratkaisut ovat samankaltaiset. Vaihtoehtojen välinen eroavaisuus koskee Bulevardi kadun katkaisua auto- ja bussiliikenteen osalta kadun länsipäästä Hietalahdentorin kohdalta. Kaavaluonnos perustuu Bulevardin läpiajon sallivaan, nykyverkon kaltaiseen liikenneratkaisuun. Kahdesta eri liikennesuunnitelmaluonnoksesta on laadittu erilliset toimivuustarkastelut, joissa on kuvattu uusien liikennejärjestelyiden vaikutusta auto- ja raitioliikenteen sujuvuuteen sekä uuden maankäytön liikennetuotoksen vaikutusta.

Bulevardin läpiajon mahdollisuutta koskevasta liikennesuunnitelmaratkaisusta on tarkoituksenmukaista tehdä päätös Kampin alueen laajemman liikenneverkkosuunnitelman jälkeen.

### Jalankulku

Hietalahdentorin viitesuunnitelmassa on kehitetty nykyistä torialuetta jalankulkupainotteisemmaksi ja viihtyisämmäksi ympäristöksi. Liikennesuunnitelmassa on muokattu Hietalahdenrannan ja Bulevardin risteysaluetta sujuvammaksi torin ja uuden ranta-alueen

---

välillä kulkeville jalankulkijoille. Ehdotuksessa jalankulkijan ei tarvitse tehdä useita suojatieylityksiä päästäkseen Hietalahdenranta-katuyhteyden ylitse. Risteysaluetta on selkeytetty myös muiden kulkumuotojen osalta tiivistämällä risteysaluetta ja poistamalla laajoja saarekealueita risteysalueelta. Risteysalueen tiivistäminen ja liikennejärjestelyjen muutokset mahdollistavat laajemman aukiomaisen tilan myös rannan puolelle.

Hietalahdenlaiturin rantareitin jatkoksi on suunniteltu uusi jalankulun ja pyöräliikenteen siltayhteys. Yhteys täydentää Helsingin rantoja kiertävää virkistysreittiä.

### Pyöräliikenne

Hietalahdenranta katuyhteydelle välille Bulevardi – Ruoholahdenranta on suunniteltu uusi pyöräliikenteen tavoiteverkon mukainen 1-suuntainen pyörätie. Pyörätieyhteys täydentää kantakaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkkoa parantaen yhteyksiä eteläisestä Helsingistä Ruoholahdenranta kadun kautta Baanalle. Bulevardin pohjoisreunalla olevaa pyörätietä on siirretty Hietalahden torin puolelle, joka mahdollistaa pyörätien leventämisen. Hietalahdenkadulle on suunniteltu uusi 1-suuntainen pyöräliikenteen yhteys, joka toimii jatkumona Lönnrotinkadulta saapuvalla pyöräliikenteen reitille.

### Julkinen liikenne

Hietalahdenranta katuyhteydellä välillä Bulevardi – Ruoholahdenranta raitiokiskoja on siirretty nykyisestä sijainnista mahdollistaen uuden pyörätien toteuttamisen ja olemassa olevien puuistutusten säilyttämisen kadun reunassa.

Toisessa liikennesuunnitelmavaihtoehdossa Bulevardi on katkaistu auto- ja bussiliikenteeltä kadun länsipäästä.

### Autoliikenne

Asemakaavaluonnoksen kahdessa liikennesuunnitelmavaihtoehdossa toisessa Bulevardi on läpiajettavissa ja toisessa suljettu autoliikenteen osalta. Kaavaluonnos perustuu Bulevardin läpiajon sallivaan versioon.

Hietalahdenkadulta on poistettu 1 autoliikenteen ajokaista, joka on korvattu 1-suuntaisella pyörätiellä.

Hietalahdenranta kadulla välillä Bulevardi – Ruoholahdenranta autoliikenteen kaistoja on kavennettu nykyisestä, jolla on mahdollistettu 1-suuntaisen pyörätieyhteyden toteuttaminen sekä olemassa olevien puuistutusten säilyttäminen kadulla.

Hietalahdentorille laaditun viitesuunnitelman mukaisesti torilta poistuu yhteensä n. 130 yleistä autopaikkaa. Torin pohjoispuolella

---

olevaan kortteliin on valmisteilla olevassa asemakaavan muutoksessa mahdollistettu yleisen pysäköintilaitoksen toteuttaminen, joka toteutuessaan lisää alueen autopaikkamäärää. Uudisrakentamiselle ei ole suunniteltu toteutettavaksi erillisiä autopaikkoja korttelialueelle. Toimitilarakentamisen pysäköintipaikkojen osalta hyödynnetään alueen yleisiä pysäköintilaitoksia.

## **Palvelut**

### **Lähtökohdat**

Alue sijaitsee perinteisen kantakaupungin rakenteen reunalla ja alueen palvelutarjonta on runsasta. Lähiympäristön rakennusten kivijaloissa, samoin kun torialueen vanhassa kauppahallissa sijaitsee runsaasti erilaisia kaupallisia palveluita, ravintoloita ja myymälöitä. Lisäksi lähialueella on kouluja, päiväkoteja ja kulttuuripalveluja. Sinebrychoffin puisto ja Telakanpuistikko sijaitsevat suunnittelualueen vieressä.

### **Kaavaratkaisu**

Kaavaratkaisu lisää alueen kaupallisten palvelujen määrää uudisrakennusten ensimmäisissä kerroksissa. Lisäksi toimistokäyttäjien lisääntyminen alueella parantaa jo olemassa olevien kaupallisten palvelujen, erityisesti ravintolapalvelujen toimintaedellytyksiä tuoden alueelle enemmän asiakaskuntaa ja jalankulkijavirtoja myös päiväsaikaan. Uudisrakennusten ensimmäisten kerrosten tilat avautuvat Hietalahdenaltaalle ja merenrantaan, mikä mahdollistaa ulkotarjoilualueiden sijoittamisen ilta-auringon suuntaan.

## **Esteettömyys**

Hietalahdentorilla tulee kiinnittää erityistä huomiota esteettömien yhteyksien järjestämiseen. Muilta osin asemakaava-alue on esteettömyyden kannalta normaalia aluetta.

## **Maisema ja luonnonympäristö**

### **Lähtökohdat**

Asemakaava-alue on kokonaisuudessaan ihmisen muokkaamaa, rakennettua kaupunkiympäristöä. Bulevardin ja torin tilasommitelma on pysynyt melko samankaltaisena 1900-luvun alusta näihin päiviin asti. Hietalahdenaltaan pääty on kaupunkirakenteellinen ja -tilallinen solmukohta, josta avautuu näkymiä moneen suuntaan. Rannan puolta rajaa rakennusten julkisivuista muodostuva muuri.

Bulevardia ja Hietalahdenaltaan luoteisreunalla katutiloja rajaavat puurivit. Bulevardi on yksi Helsingin keskeisimpiä puistokatuja.

---

Bulevardin puurivit ovat säilyneet aiheena katua ja koko kaupunginosaa jäsentävänä tekijänä. Bulevardin näkymäakselin päätteenä Hietalahdenrannassa on meri. Vanhan Polyteknillisen instituutin edustan istutukset rajaavat Hietalahdentorin aukiotilaa Abrahaminkadun puolella.

### **Kaavaratkaisu**

Rannan rakentaminen muuttaa alueen maisemallista kokonaisuutta meren puolella, jossa uudisrakennukset asettuvat osaksi rantoja reunustavaa rakennusrintamaa. Myös Hietalahdenaltaan päädyistä Telakan suuntaan aukeava näkymä muuttuu rakennettummaksi ja tiiviimmin rajatuksi.

Kaavaratkaisu mahdollistaa kasvillisuuden lisäämisen alueella tori-, aukio- ja katutilassa sekä uusilla tonteilla ja uudisrakennusten viherkatoilla.

## **Virkistys- ja viherverkosto**

### **Lähtökohdat**

Kaava-alueella on keskeinen merkitys kaupungin virkistys- ja viherverkostossa yhtäältä osana Helsinkiä kiertävää rantareittiä ja toisaalta osana Bulevardin puistoakselia ja viheryhteyttä. Hietalahdentori kauppahalleineen on tunnettu julkinen ulkotila ja keskeinen osa helsinkiläistä identiteettiä. Sinebrychoffin puisto kaava-alueen itäpuolella on arvokas ja suosittu kaupunkipuisto.

Nykyisin Hietalahdenaltaan kiertävän kävelyreitillä viihtyisyyttä heikentää vilkkaasti liikennöity katu sen vierellä sekä ranta-alueen viimeistelemättömyys. Torialueen käytettävyyttä ja näkymiä puolestaan heikentää laaja pysäköintialue.

### **Kaavaratkaisu**

Kaavaratkaisussa meren puolelle toteutetaan uusi jalankulun ja pyöräilyn reitti Hietalahdenaltaan lounaisreunan ylittävän sillan kautta. Yhteys parantaa virkistyksen ja oleilun mahdollisuuksia aivan merenrannassa ilman vieressä kulkevan autoliikenteen häiriöitä. Uudisrakennusten vieressä ranta-alue jakautuu tulvarajan yläpuolella olevaan ylätasoon, johon pyöräilyn ja jalankulun lisäksi sijoitetaan istutusalueita ja kivijalkatilojen ulkotarjoilualueita. Rakennusten väliin jäävä aukio on tarkoitus käsitellä julkisluonteisena, vehreänä ulkotilana. Alemmalla tasolla on mahdollisuus pysähtyä meren äärelle ja rantalaituriin voi kiinnittyä myös aluksia tai kevyitä laiturialueita. Kaavaratkaisussa myös rannan puolelle on osoitettu istutettava puurivi. Tonteilla istutusalueet on merkitty ohjeellisina, mutta yleisille alueille ei puurivejä lukuun ottamatta ole merkitty istutusalueiden sijainteja jatkosuunnittelun mahdollistamiseksi.

---

Bulevardin kaupunkitila säilyy ennallaan ja sitä reunustavat puuriivit on merkitty säilytettäväksi. Hietalahdentoria on mahdollista kehittää viihtyisäksi kaupunkitilaksi poistamalla torin pysäköintialue ja lisäämällä torialueen kasvillisuutta. Asemakaavan mahdollistamia toteutustapoja on esitetty ideasuunnitelmissa, mutta ratkaisut tarkentuvat vasta jatkosuunnittelussa.

## **Ekologinen kestävyys**

### **Lähtökohdat**

Suuri osa kaava-alueesta kuuluu merivesitulvan riskialueeseen. Risteysalue on altis myös hulevesitulville. Kaava-alueella ei nykyisin ole juurikaan imeyttävää pintaa tai hulevesiä viivyttäviä rakenteita.

Myös kasvillisuus on alueella varsin niukkaa. Bulevardilla sekä Hietalahdenaltaan pohjoisreunalla katualuetta reunustavat puuriivit.

### **Kaavaratkaisu**

Kaavaratkaisu lisää työpaikkoja kantakaupungissa, kestävillä liikennemuodoilla saavutettavalle alueelle, eikä kaava-alueelle ole tarkoitus sijoittaa autopaikkoja, mikä osaltaan kannustaa kestävien liikennemuotojen hyödyntämiseen. Asemakaavassa edellytetään myös rakennusten toteuttamista 20 % voimassaolevia säästöksiä energiatehokkaampana. Kaavaratkaisun aiheuttamaa hiilijalanjälkeä on arvioitu käyttäen Helsingin asemakaavojen vähähiilisyyden arviointityökalua. Kaavaratkaisun mukaisessa vaihtoehdossa kokonaisuuden vuosittainen hiilijalanjälki kerrosneliötä kohden olisi noin 25,8 kg CO<sub>2</sub>e ja vuosittainen hiilikädenjälki perustapauksessa, ilman puurakentamista, kerrosneliötä kohden noin 2,8 kg CO<sub>2</sub>e viidenkymmenen vuoden tarkastelujaksolla. Laskenta sisältää esirakentamisen, infran ja yleiset alueet, rakennukset ja tontit, energiankulutuksen sekä liikenteen.

Ilmastonmuutokseen sopeutumiseksi kaavaratkaisussa on huomioitu laajemman alueen tulvasuojaustarve. Rantarakentamisen yhtenäisen suojauksen vähimmäiskorkotasoksi määrätään 3,4 metriä ja Hietalahdenlaiturin sillan kohdalla asemakaavassa varaudutaan tulvaporttirakenteen toteuttamiseen. Hietalahdentorin suunnittelussa on lisäksi tutkittu laajempia hulevesien viivytyksratkaisuja ja niiden sijoittamista ohjataan kaavamerkinnällä. Ratkaisu voi perustua imeyttäviin kasvillisuusalueisiin tai manalaisiin viivytyksrakenteisiin ja ne tarkentuvat jatkosuunnittelussa.

Viitesuunnitelmien mukainen ratkaisu lisää alueen kasvillisuutta ja vettä läpäiseviä pintoja.

---

## Suojelukohteet

### Lähtökohdat

Kaava-alue kuuluu maakunnallisesti arvokkaaseen, Helsingin empirekeskustan ja kivikaupungin alueeseen. Torialue ja Bulevardi kuuluvat valtakunnallisesti arvokkaaseen rakennettuun kulttuuriympäristöön (RKY) osana kohdetta Esplanadi-Bulevardi.

Selim A. Lindqvistin suunnittelema vanha kauppahalli valmistui 1903 ja se on suojeltu ark-merkinnällä. Lisäksi kaava-aluetta reunustavat useat suojellut rakennukset Hietalahden torin ympärillä ja Hietalahdenaltaan pohjoispuolella.

Hietalahdenrannan ja Bulevardin risteysalueella sijaitsee lippakioski vuodelta 1939.

Vuonna 2000 valmistuneesta huoltoasema- ja ravintolarakennuksesta (Hietalahdenranta 6) on tehty esitys sen suojelemisesta rakennusperintölailla. Museovirasto on arvioinut, että rakennuksen merkitys on paikallinen eikä siinä ole suojeltavia sisätiloja ja mahdollinen suojelu tulisi ratkaista asemakaavalla.

Hietalahden ranta-alueista (rantaviivaa, laituralueita, vanhan satamaradan kannas ja merialue) on tehty esitys niiden suojelemiseksi rakennusperintölain nojalla.

### Kaavaratkaisu

Kauppahallin suojelumääräys päivitetään nykyisin käytössä olevien suojelumerkintöjen mukaisesti muotoon sr-1. Suojelu koskee sekä rakennuksen julkisivuja, kattoa, alkuperäisiä rakennusosia että arvokkaita sisätiloja.

Risteysalueella sijaitseva kioski suojellaan, mutta sen siirtäminen sallitaan uuden suunnitelman mukaiseen, soveltuvampaan paikkaan.

Hietalahdentorin alue kokonaisuudessaan suojellaan. Myös kaava-alueella olevat Bulevardin puurivit on merkitty säilytettäväksi.

Huoltoasema- ja ravintolarakennuksen suojelemiseen asemakaavalla ei ole nähty tarvetta. Rakennus on edustava rakennus lajissaan, mutta sillä ei katsota olevan sellaista historiallista tai kaupunkikuvallista arvoa, joka edellyttäisi rakennuksen suojelua.

## Yhdyskuntatekninen huolto ja tulvasuojelu

### Lähtökohdat

Yhdyskuntatekninen huolto

---

Kaava-alue on yhdyskuntateknisen huollon verkoston piirissä. Nykyiset yhdyskuntateknisen huollon runkoverkostot sijaitsevat Hietalahdenrannan katualueella. Verkostot on hiljattain uudistettu suurelta osin Hietalahden torin eteläpuoleisella osuudella katua Telakkakadun katu-urakan yhteydessä. Vesihuollon kannalta alue on sekaviemäröityä, mutta hulevesien eriyttämiseen on varauduttu Hietalahden torin eteläpuolella. Hietalahdenrannassa sijaitsee tavanomaisten verkostojen lisäksi 110 kV sähkökaapeli.

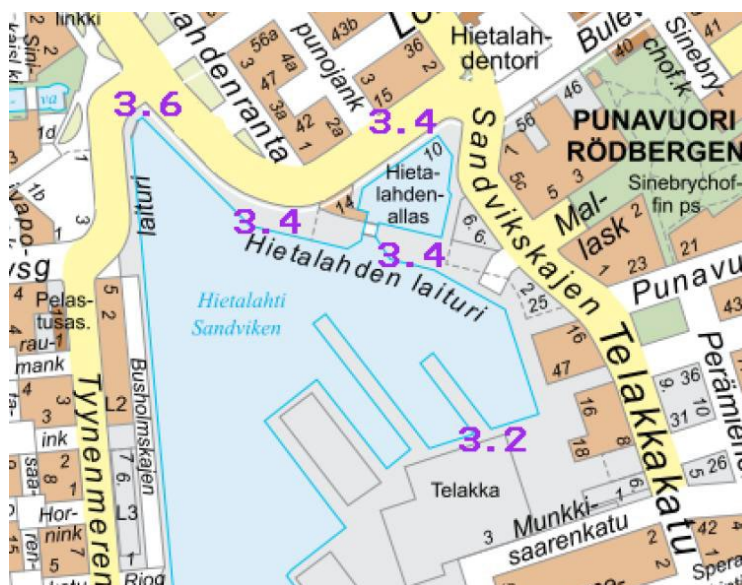
#### Torialue

Lönnrotinkadun ja Hietalahdenrannan välisen sekavesiviemärin linjaus kulkee Hietalahdentorin poikki. Alueen hulevedet päätyvät jätevesien mukana Viikinmäen jätevedenpuhdistamolle.

#### Tulvasuojelu

Hietalahden alueella on laadittu selvitys turvallisen rakentamiskorkeuden määrittämiseksi (Akateemiset konsultit/Kimmo Kahma: Aallokko ja vedenkorkeus sekä turvalliset rakentamiskorkeudet Hietalahdessa, 15.1.2021).

Raportissa on arvioitu korkotasot, jonne yhtenäinen vesi nousee suurimpien aaltojen vaikutuksesta vuonna 2100 (Kuva alla).



**Kuva:** Turvalliset rakentamiskorkeudet (Kimmo Kahma, 15.1.2021)

Em. selvityksessä esitetyt korkotasot poikkeavat selvästi alueen nykyisestä korkotasosta. Lähtökohdaksi kaupunkikuvan kannalta otettiin, että nykyisten rakennusten vierustoilla korkomaailma pyrittiin pitämään lähellä nykyistä tasoa.



Tulvasuojaus pyrittiin esittämään ratkaisulla, jossa katuverkkoa nostetaan hallitusti ja tulvasuojusrakenteet sijoitetaan siten, etteivät muurimaiset rakenteet nouse kaupunkitilassa tarpeettoman hallitsevaan asemaan. Lisäksi Hietalahdentorin ja Hietalahdenaltaan välinen yhteys oli tärkeää säilyttää sellaisena, ettei väliin toteuteta hallitsevia muurimaisia rakenteita tai suuria aluekorkomuutoksia.

Alueellinen tulvasuojaustarve ulottuu selvityksen ja nykyisen alueatasauksen perusteella kaava-alueen ulkopuolelle.

### **Kaavaratkaisu**

#### Yhdyskuntatekninen huolto

Kaavaratkaisu edellyttää yhdyskuntateknisen huollon verkostojen rakentamista uusille korttelialueille. Verkostot voidaan liittää Hietalahdenrannan nykyisiin runkoverkostoihin.

Hietalahdenrannan Bulevardilta etelään johtavan hulevesiviemärin purkukohta joudutaan muuttamaan nykyistä etelämmäksi meritäyttöjen vuoksi. Hietalahdenrannan vesihuollon saneeraukseen ja hulevesien eriyttämiseen jätevesistä varaudutaan osuudella Hietalahdentorilta lounaaseen. Koska hulevesien eriyttäminen laajemmalla valuma-alueella toteutuu pitkällä aikavälillä, jää alueelle myös sekaviemäröintiä ja niiden ylivuotorakenteita.

Ranta- ja tulvasuojusrakenteiden rakentaminen aiheuttaa myös mm. kaapeleiden siirtotarpeita, jotka selvitetään tarkemmin jatko-suunnitteluvaiheessa.

#### Torialue

Torialueelle on laadittu ideasuunnitelma, ja sen taustamateriaaliksi hulevesitarkastelu. Tarkastelussa on tunnistettu mahdollisuus hulevesien viivytysaltaalle tai -rakenteelle Hietalahdentorin etelälaidassa. Rakenteen tavoitteena on parantaa hulevesien laatua ennen niiden purkamista mereen ja alkuvaiheessa vähentää hie-man sekaviemäriverkoston ja jätevedenpuhdistamon määrällistä kuormitusta. Torialue on osa suurempaa valuma-aluetta, jonka pinta-ala hule- ja sekaviemäriverkoston osalta on noin 83 ha.

Kun alue on nykytilanteessa sekaviemäröityä, hulevesien viivytys-rakenteeseen on mahdollista saada vain pintavaluntana katuvetdet ja rakennusten kattovedet. Viivytysaltaan valuma-alue on n. 5 ha.

Tulevaisuudessa kun hulevesiviemärit on eriytetty jätevesiviemäreistä, hulevesirakenteeseen voidaan johtaa hulevesiä viemäriverkosta noin 17 ha valuma-alueelta. Hulevesirakenteen alustava tilaisuus on noin 1500 m<sup>3</sup>.

---

Hietalahdentorin eteläosaan on osoitettu asemakaavassa kaava-merkintä: "Torialueen osa, jolle voidaan sijoittaa toripinnanalaisia hulevedenkäsittely- ja viivytyrakenteita"

#### Merivesitulva

Nykyisen pistolaiturin alueella kadun korkotaso nostetaan vastamaan turvallista rakentamiskorkeutta (> +3.4) ja katualue sovitaan maanpinnan muotoilulla Telakkarannan kortteliin.

Uuden siltarakenteen yhteyteen esitetään tulvasuojaurakenteita, joille on huoltotiloineen osoitettu asemakaavassa sijainniltaan ohjeellinen varaus. Huoltotilojen lopulliset laajuudet ratkaistaan jatkosuunnittelussa.

Uuden siltayhteyden pohjoispuolelta, Jätkäsaarenkannaksen siltaan saakka, tulvasuojaus on esitetty pyöräkaistan ja ranta-alueen väliin sijoitettavalla muurirakenteella. Muurirakenteen toteuttamista asemakaava-alueen ulkopuolella voidaan vaiheistaa.

Tulvasuojaurakenteiden suojaan jäävien uusien korttelialueiden yleistasaus on suunniteltu keskimäärin tasovälille +3...+3.7. Tasaus liittyy nykyiseen Hietalahdenrantaan Hietalahdenaltaan eteläpuolella noin tasossa +2.6...+2.8.

Asemakaavassa on annettu määräys: "*Katualueiden yleistasaus, ranta- ja aluerakenteet sekä vesialueelle sijoittavat tulvasuojaurakenteet tulee toteuttaa siten, että ne muodostavat yhtenäisen, tulvasuojauksen korkotason +3.4, ylittävän esteen.*"

#### Hulevesitulva

Merivesitulvasuojelurakenteiden taustalle jää alueita esitetyn turvallisen rakentamistason alapuolelle, ja täten alueiden katupintoja pitkin mereen johtavat tulvareitit katkeavat. Jatkosuunnittelussa on tarkistettava näiden alueiden vedenohjauksen toimivuus rankasadetulvatilanteessa ja näille alueille tulee suunnitella ja mitoittaa tulvamitoitetut hulevesiviemärit ja tulvapumppaamot.

Asemakaavassa on merkitty ohjeellisena huleveden viivytyrakenteiden sijoittaminen Hietalahden torialueen eteläosaan sekä ohjeellinen merkintä maanalaiselle pumppaamorakenteelle. Toinen pumppaamo sijoittuu kaava-alueen ulkopuolelle. Rakenteiden lopulliset sijainnit ja laajuudet määritellään jatkosuunnittelussa.

### **Maaperän rakennettavuus, pohjarakentaminen ja pilaantuneisuuden kunnostaminen**

#### **Lähtökohdat**

Torialue

---

Maanpinnan korkeusasema torialueen reunoilla vaihtelee pohjoisen kulman korkoasemasta noin +7.00 ja eteläisen kulman korkoasemaan noin + 2.40. Torialueen itäkulmassa, Bulevardilla korkoasema on noin +4.40 ja läntisessä kulmassa noin +5.70. Maanpinnan topografia viettää pohjoisesta etelään sekä länteen.

Alueella tavataan päällimmäisenä täytekerros, jonka paksuus vaihtelee välillä noin 0,8...3,0 m. Täyttökerroksen alla tavataan hiekka/silttikerros, jonka paksuus vaihtelee välillä noin 2,8...14 m. Täytemaan laadusta ei ole tarkkaa tietoa. Torialueenpohjoisosassa kallio on lähimpänä nykyistä maanpintaa ja kallion pinta viettää etelään. Kallionpinta on tavattu porakonekairausten päättymistasojen perusteella torin alueella noin tasolla -0,44...-9,02.

Torialueella sijaitsee kaksi pohjavedenhavaintopistettä, joista pohjoisemmassa, kauppahallin läheisyydessä, pohjavedenpinnan korkeusasema on vaihdellut välillä +0.96 - +4.9, ja eteläisimmässä välillä noin +0.73 - +1.8. Abrahaminkadun ja vanhan teknillisen korkeakoulun päärakennuksen välissä sijaitsevassa havaintopisteessä pohjavedenpinta on vaihdellut välillä noin +1.3 - +2.02.

Alue sijaitsee tiiviisti rakennetussa ympäristössä, joka tuo reuna-ehoja uudisrakennusten kaivannoille ja perustusrakenteille. Alueen lähiympäristössä ei sijaitse puupaaluilla perustettuja rakennuksia.

Kauppahalli on osittain perustettu maanvaraisesti tiiviin moreenikerroksen varaan ja osittain kallionvaraisesti. Kauppahallin kaakkoiskulmassa sijaitsee maanalainen jätepuristin.

Hietalahdentorin pohjoispuolella sijaitsevan Kaartin Lasaretin asemakaavassa on esitetty yhteysvaraus maanalaisen huoltoyhteyden osalta.

Hietalahdentori on vanhojen kaavakarttojen perusteella ollut toriaukiona jo 1800-luvun alkuvuosikymmeninä. Hietalahden kauppahalli on valmistunut vuonna 1903. Vahanen Environment Oy (2021) teki alueella ympäristötekniisiä tutkimuksia vuonna 2020. Tutkimuksissa havaittiin useasta tutkimuspisteestä kynnysarvopitoisia haitta-aineita sekä rakennusjätettä. Tutkimuksissa torialueelta ei todettu pilaantuneeksi luokiteltavia maa-aineksia.

Hietalahdenaltaan ympäristö

Kaava-alueen luoteisosassa, Sillilaiturilla, katualueen korkoasema on noin +2.5, ja ranta-alueella noin +2.3. Katualueella pohjamaa on pääosin sekalaista kivistä hiekka/soratäyttöä ja kalliopinta vaihtelee noin 10...12 m syvyydessä maan pinnasta.

---

Merialueen puolella vesialueen pohjan taso muurin vierellä vaihtelee tasovälillä noin -5...-9 eli noin 7...10 m syvyydessä muurin reunasta. Ylimpänä kerroksena on savea/liejua ja muurin vierellä on noin 1 metrin savikerros, jonka paksuus kasvaa länteen. Kalliopinta vaihtelee 12...18 m syvyydessä maan pinnasta.

Nykyisen kääntösillan alueella maaperä on löyhää, kivistä täyttömaata, ja kalliopinta sijaitsee noin 14...22 metrin syvyydessä maanpinnasta, laskien kohti etelää.

Hietalahdenaltaan ja merialueen välissä on Hietalahdenlaiturin kannas (pistolaituri), joka on rakenteeltaan massiivilaituri. Laiturin rakenteena kivillä ja hiekka/soramaalla täytetyt hirsiaarkut, joiden päälle on ladottu kivimuuri. Kalliopinta vaihtelee noin 9...21 metrin syvyydessä maan pinnasta.

Hietalahdenaltaan pohjoisreunalla maanpinnan korkoasema vaihtelee välillä noin +2.0...+2.5. Pohjamaa on pääosin sekalaista kivistä täyttömaata. Kalliopinta vaihtelee noin 5...12 metrin syvyydessä maan pinnasta. Alustavan stabiliteettilaskennan perusteella altaan pohjoisreunan kokonaisvarmuus alittaa tavoitetason.

Hietalahdenaltaan (vesialue) pohjan taso on muurin vierellä noin 3 metrin syvyydessä. Luotauksen perusteella pohjan korkeus-asema vaihtelee välillä noin - 1,5...-7,6. Pohjamaa on pintaosaltaan savea ja liejua, jonka alapuolella on löyhää hiekkaa, ja paikoin hiekkakerrosten välissä sijaitsee arviolta 1 – 3 metrin savikerroksia. Kalliopinta vaihtelee noin 10 - 18 metrin syvyydessä maan pinnasta.

Vesialueita vasten olevien maa-alueiden pohjaveden pinta seuraa viiveellä meriveden pintaa. Keskiveden (MW) on +0.21.

Hietalahdenlaiturin korkotaso satama-allasta vasten noudattaa samaa ranta-alueen korkotasoa noin +2.2...+2.3.

Hietalahdenaltaan pohjoisreunalla korkoasema laskee lännestä tasolta +2.4 Bulevardin päähän tasolle noin +2.1. Katualueen korkotaso nousee Bulevardin päästä kohti Mallaskadun risteyskohdan tasoa +2.7.

Alueella sijaitsee eri aikakausina toteutettuja pohjarakenteita.

Hietalahden ympäristössä on ollut varhaista teollisuus- ja satamatoimintaa jo 1800-luvulla. Alueen täyttömaakerrokset ovat paikoitellen hyvin vanhoja ja niiden seassa voi mahdollisesti esiintyä myös rakennusjätettä. Hietalahdenrantaa pitkin rakennettiin 1890-luvulla tavarankuljetukseen käytetty satamarata, jota varten Hietalahdenaltaan poikki kulkeva osuus toteutettiin ratapenkereellä ja

---

kääntösillalla. Radan rakenteet on purettu vuonna 2009 ja samalla kääntösilta on kunnostettu kävelysillaksi.

Huoltoasematontilla on tehty pilaantuneen maaperän kunnostustoimenpiteitä vuonna 2000 vanhan huoltamorakennuksen purkutöiden yhteydessä. Tontilla on ollut polttonesteiden jakelutoimintaa vuodesta 1922 lähtien.

Kaava-alueelle vuonna 2020 kohdistetuissa ympäristöteknisissä tutkimuksissa Hietalahdenaltaan ympärillä todettiin alemman ja ylemmän ohjearvon ylittäviä pitoisuuksia haitta-aineita sekä kynysarvopitoisia haitta-aineita. Lisäksi maaperässä havaittiin paikoitellen jätteensekaisia maa-aineksia. Alemman ohjearvon ylittäviä pitoisuuksia todettiin kaava-alueen kaakkoisreunalla ja Hietalahdenaltaan koillispuolelta ja ylemmän ohjearvon ylittäviä pitoisuuksia Hietalahdenaltaan länsilaidalla. (Vahanan Environment Oy, 2021).

Hietalahden altaan ympäristössä on tehty alustavia sedimenttitutkimuksia vuodenvaihteessa 2000–2001. Tutkimuksissa sedimenttiin todettiin olevan pääasiassa meriläjityskelvotonta 1,3 metrin syvyyteen asti Hietalahden altaan alueella sekä kaava-alueen kaakkoisosassa. Syvimmillään meriläjityskelvotonta sedimenttiä oli noin 2,4 metrin syvyyteen asti Hietalahdenaltaan itäosassa. (Vahanan Environment Oy, 2021)

### **Kaavaratkaisu**

Kaava-alueelta on laadittu alustava rakennettavuusselvitys.

Altaan pohjoisreunan rakenteet on toteutettava siten, että vaadittava kokonaisvarmuus voidaan saavuttaa.

Nykyisen pistolaiturin alueella nykyiset pohjarakenteet (hirsiarikut) eivät mahdollista tarvittavaa tiivistystä, joten alueen pohjanvahvistus on alustavasti suunniteltu toteutettavaksi paalulaatalla.

Muodostettavan korttelialueen esirakentamisesta on laadittu alustava selvitys. Selvityksen perusteella korttelialue on toteutettavissa ruoppauksen jälkeiselle louhetäytölle. Alustavan arvion mukaan uudisrakennukset on perustettavissa paaluilla kantavan pohjamaan varaan.

Uudisrakennusten perustamistapaa valittaessa tulee huomioida muodostettavan korttelin välittömässä läheisyydessä sijaitsevien rakenteiden perustamistapa, rakenteiden yhteensovitus sekä alueen perustusrakenteiden tuenta- ja vahvistustarve.

Rakennusten perustamistavan valinta ja pohjarakenteiden suunnittelu tehdään tarkempien pohjatutkimusten ja jatkosuunnittelun perusteella.

---

Pohjavedenpinnan korkeusasemaa ei saa laskea. Pohjaveden ja tulvakorkeuden alaiset rakenteet tulee toteuttaa vedenpaine-eristettyinä. Työaikaisesta pohjaveden alennuksesta ei saa aiheutua haittaa olemassa oleville rakenteille.

Maaperän pilaantuneisuus ja puhdistustarve on selvitettävä ennen rakentamiseen ryhtymistä ja tarvittaessa maaperä on puhdistettava ennen alueen ottamista kaavan käyttötarkoitukseen.

Pohjasedimentin pilaantuneisuus on selvitettävä alueilla, joilla on kaavan mukaisesta rakentamisesta johtuva ruoppaustarve tai joilla tehdään sedimentteihin muuten merkittävästi vaikuttavia toimia.

## **Ympäristöhäiriöt**

### **Lähtökohdat**

Merkittävimmät melulähteet kohteen ympäristössä ovat Hietalahdenrannan, Telakkakadun ja Bulevardin tieliikenne sekä Telakkakatu ja Bulevardia kulkeva raitiovaunuliikenne. Koko kaava-alue on melualueita, jolla ylittyy selvästi VNp 993/1992 melutason ohjearvo ulkona.

Alueelta on jo tutkittu raitioliikenteen aiheuttamia tärinä- ja runkomelutasoja (A-insinöörit 2022). Mitatut tärinätasot alittavat kohteessa sovellettavan tärinän tunnusluvun ohjearvon ( $v_{w,95} = 0,60$  mm/s), rakennusten jatkosuunnittelussa ei ole tarpeen ottaa huomioon tärinän torjuntaa. Mittaustulosten perusteella kohteessa liike- ja toimitiloille sovellettava runkomelun tavoitearvo ( $L_{pr,m} = 45$  dB) ylitetään niukasti noin 20 m etäisyydellä raitiotiestä.

Alueen ilmanlaatua voidaan arvioida mm. liikennemäärien ja HSY:n tuottaman ilmanlaadun mittaustulosten ja leviämismallin perusteella. Suunnittelualueen ympäristö on melko avointa ja ranta-alueella tuulettuvaa, mikä parantaa päästöjen laimenemista. Ilmanlaadun vuosikartan 2019–2023 mukaan typpidioksidin vuosiraja-arvoon verrannollinen pitoisuus on korkeimmillaan Hietalahdenrannan katualueella alle  $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Voidaan arvioida, etteivät typpidioksidin, pienhiukkasten tai hengitettävien hiukkasten raja- ja ohjearvot tasot ylity kaava-alueella.

### **Kaavaratkaisu**

Suunnittelun tueksi on jo tehty alustava laiva-, tie- ja raitiovaunuliikenteen meluselvitys (A-insinöörit, 2022). Selvityksen perusteella suunniteltujen rakennusten Hietalahdenrannan puoleisiin julkisivuihin kohdistuu päivääkaan suurimmillaan 71 dB keskiäänitaso kadun ajoneuvo- ja raitioliikenteestä. Liike- ja toimistorakennusten

---

julkisivuille ei siten ole tarvetta antaa äänitasoerovaatimuksia melutason ohjearvon saavuttamiseksi. Tehdyn melumallinnuksen perusteella laiva- ja satamatoiminnoilla ei ole vaikutusta akustisiin vaatimuksiin.

Kortteihin voi kuitenkin sijoittua esim. toimintoja tai tiloja, joihin tavoitellaan laadukkaampaa ääniympäristöä. Kaavamääräyksellä edellytetäänkin rakennusten suunnittelua siten, että sisätiloissa saavutetaan melun osalta tilojen käyttötarkoitusten edellyttämät olosuhteet. Tärinä- ja runkomeluselvitykseen perustuen määräykseen sisältyy myös runkomelu.

Hietalahdenrantaan rajautuvien rakennusten jatkosuunnittelussa runkomelun eristäminen voidaan toteuttaa esimerkiksi perustusrakenteeseen asennettavilla runkomelueristimillä ja/tai radanpuoleisille maanalaisille pystyosille asennettavilla pystyeristimillä.

Meluselvitystä ja sen perusteella tehtävää vaikutusten arviointia täydennetään myöhemmin.

## **Pelastusturvallisuus / Rakennetekniikka**

### **Lähtökohdat**

Alueella sijaitsee eri aikakausina, ja eri ratkaisuin toteutettuja aluerakenteita, kuten rantamuureja. Rantarakenteiden omistussuhteet ovat vaihdelleet eri aikakausina, mikä on vaikuttanut korjaustoimenpiteisiin.

Alueella sijaitsee kääntösilta, joka ei ole tällä hetkellä käytössä. Sillan mekanismissa on vaurioita.

Jätkäsaarenkannakselta, Sillilaituria etelään, rantarakenne on kiviaineksella täytetty hirsiarkkurakenne, jonka yläosassa on luonnonkivirakenne. Rakennetta on korjattu 1990-luvulla asentamalla sen länsipuolelle teräspontti ja sen osaan teräksinen reunapalkki.

Sillilaiturin eteläosan rantamuuri on 2000-luvun taitteessa tehty betoninen kulmatukimuuri, ja kääntösillan ympäristössä on ankkuroitu teräsponttiseinä.

Hietalahdenaltaan pohjoisreunan läntisin rantamuurin osa on ankkuroitu teräporttiseinä. Loput rantarakenteesta on alkuperäistä hirsiarkkurakennetta, jonka päällä on luonnonkivilatomus ja askelmat katutasoon.

Bulevardin päässä altaan rantamuurirakenne on maanvarainen kulmatukimuuri, jonka päällä on niskapalkki, ja taustalla täyttö. Rakenne on 1980-luvulta. Loput nykyisen altaan itäreunasta on alkuperäistä hirsiarkkurakennetta, jonka päällä kivilatomus.

---

Hietalahdenlaiturin (pistolaituri) rantamuuri on rakenteeltaan kivi-/betonitäytteinen hirsiaarkku, jonka yläosassa on massiivikivistä laadottu muuri. Suunnitelmien mukaan rakenne on perustettu paksun kiviainesarinan varaan.

Hietalahdenlaiturin (pistolaituri) alueella on havaittu maanpinnan painumia, ja rakenteellisia vaurioita. Pistolaituriin on laadittu kuntotutkimus (2021), jossa laiturirakenne on todettu huonokuntoiseksi. Vaurioiden vuoksi pistolaiturin käyttöä on rajoitettu mm. painorajoituksin, ja laituriin suoritettu pikakorjauksia (2022).

Tätä asemakaavaa laadittaessa (3/2024) on käynnissä laiturin korjaussuunnittelu, joka perustuu voimassa olevaan asemakaavaan.

Peruskorjaus on tarkoitus suorittaa noin viiden vuoden kuluessa.

Alueella sijaitsee ravintolakäytössä oleva rakennus.

### **Kaavaratkaisu**

Kaava-alueen rantamuurirakenteiden osalta on laadittu alustava rakennettavuusselvitys, jossa on esitetty alueittain jatkosuunnittelun pohjaksi yksi toteuttamiskelpoinen ratkaisu. Uusien rakenteiden mitoitusikä on 100 vuotta.

Uudet ranta- ja aluerakenteet etelästä lukien:

Nykyisen pistolaiturin osalta rantarakenneratkaisu on ankkuroitu porapaaluseinä, joka on ratkaisultaan yhteneväinen peruskorjaussuunnitelman kanssa. Pistolaiturin osalta syvätiivistystä ei voida toteuttaa, joten perusratkaisuksi esitetään paalulaattarakennetta. Laiturin kohdalla rantaviiva poikkeaa nykyisestä rantaviivasta noin 3 metriä länteen. Muilta osin kaava-alueen rantaviiva noudattaa Telakka -toimijalta saatuja turvaetäisyyksiä. Poikkeamisesta on sovittu erikseen Telakka -toimijan kanssa.

Meneillään olevan, voimassa olevaa asemakaavaan perustuvan, laiturin korjaussuunnittelussa muodostuu yhteensovitustarve laiturin korjattavan itäsivun rakenneratkaisun ja muodostettavan korttelin länsireunan osalta. Myös alueelle esitetty tulvapumppaamovaraus on yhteensovitettava aluerakenteiden osalta.

Muodostettavan korttelin pohjoissivun rantarakenneratkaisu perustuu lyönti- tai porapaalulaiturirakenteeseen, joka mahdollistaa korttelin esirakentamiskorjauksen (louheluiska).

Hietalahdenaltaan itäpään rantarakenne, Bulevardin päässä, esitetään säilytettäväksi. Uudet rantarakenteet tulee yhteensovitettava liitospinnoiltaan oleviin rakenteisiin.

---



Hietalahdenaltaan pohjoisreuna esitetään toteutettavaksi ankkuroidulla porapaalurakenteella, jolla voidaan varmistua viereisen katualueen stabiliteetin kokonaisvarmuudesta.

Nykyisen kääntösillan länsipuolella rakenneratkaisu perustuu betoniseen kulmatukimuuriin, joka on yhdistettävissä luoteisosaltaan olevaan rantarakenteeseen.

Hietalahdenaltaan pohjois- ja eteläsivujen, sekä uuden siltayhteyden satama-altaan puoleisen osan rakenneratkaisu tulee yhteensovittaa esitettyjen tulvaportti – ja siltarakenteiden kanssa.

Jätkäsaarenkannakselta asemakaavarajalle, Sillilaiturin nykyistä rantarakennetta mahdollista muuttaa niin, että tulvasuojaus on toteutettavissa nykyisen tukimuurirakenteeseen tehtävällä tulvasuojamuurilla, jonka yläpinta on tasolla +3,4.

Tulvamuuri sijoitetaan samalle linjalle kuin nykyinen rantatasanteen takareunan muuri. Tämän hetken arvion mukaan alueen rakentamista on mahdollista vaiheistaa noin 2050-luvun taitteeseen. Sillilaiturin itäosassa tulvamuuri on mahdollista toteuttaa etäämmälle rantamuurista pyörätien reunaan.

Lopullinen rantamuurirakenne, ja sen toteutustapa ratkaistaan jatko- ja toteutussuunnittelussa.

Asemakaavassa on esitetty uusi siltayhteys, jonka toteuttaminen vaatii nykyisen ranta-alueen ruoppausta.

Silta- ja tulvaporttirakenteesta on laadittu alustava toteutettavuus selvitys. Selvityksen perusteella siltarakenne on toteutettavissa betoni- tai teräsrakenteisena ja kaksi- tai kolmiaukkoisena. Silta on esitetty perustettavaksi paaluille.

Yhtenäisen, ja kustannustehokkaan ratkaisun toteuttamiseksi uudet rantarakenteet ja siltarakenteen liitospinnat sekä perustaminen tulee ratkaista samanaikaisesti. Lopullinen siltarakenne, ja sen toteutustapa ratkaistaan jatko- ja toteutussuunnittelussa.

Alustavan selvityksen perusteella tulvaporttiratkaisu on toteutettavissa sillan koillispuolelle, yksi- tai kaksiaukkoisena. Tulvaportit on alustavan arvion perusteella toteutettavissa sektoriporttina tai sivusaranoituina tulvaportteina (tulvaovet). Tulvaportille ja sen vaatimille koneistoille on osoitettu asemakaavassa varaus.

Tulvaportin toteuttaminen kaksiaukkoisena lisää kookkaan, laittilan sisältävän välituen keskeisesti, mikä vaikuttaa näkymäyhteyteen, mutta voi parantaa rakenteen toteuttamisedellytyksiä.

Jatkosuunnittelussa on mahdollista muuttaa, ja linjata jalankulku- ja pyöräily-yhteyttä siten, että silta- ja tulvaporttirakenteet mahdollistavat näkymäyhteyden optimoinnin.

---

Tiiviissä kaupunkirakenteessa sijaitsevat tulvaporttirakenteet eivät ole Helsingissä tavanomaisia rakenteita, mikä lisää toteutettavuuden ja vaikutustenarvioinnin riskejä. Lisäksi suljettava tulvaporttirakenne aiheuttaa käytönaikaisia huolto- ja ylläpitokustannuksia

Lopullinen tulvaporttirakenne, ja sen tarvitsemat laitetilat, sekä niiden toteutustapa ratkaistaan jatko- ja toteutussuunnittelussa.

Asemakaava mahdollistaa nykyisen ravintolarakennuksen purkamisen.

## **Vaikutukset ja tehtyjen selvitysten yhteenveto**

### **Yhteenveto laadituista selvityksistä**

Suunnittelun lähtökohdaksi on laadittu alueen ympäristöhistorian selvitys, jossa alueen historiallisia arvoja ja kehitystä on kuvattu. Selvityksen perusteella torialue ja Bulevardi avoimine näkymineen on herkkä muutoksille, kun taas risteysalue ja merenrannan puoli mahdollistavat kehittämistä. Uudisrakentamisen ja julkisten tilojen uudistusten vaikutusta kaupunkikuvaan on tarkasteltu viitesuunnitelmien avulla. Viitesuunnitelman havainnekuvat uudisrakennuksista pitkissä kaupunkinäkymissä osoittavat, että rakentaminen muuttaa kaupunkinäkömää erityisesti meren suuntaan (Jätkäsaaresta katsottuna) sekä Hietalahden torilta. Luonnosvaiheen viitesuunnitelmaan on liitetty myös varjostustutkielma rakentamisen varjostusvaikutuksen esiintuomiseksi. Hietalahdentorin alue ei kuulu kehittämisvarauksen piiriin ja torin kehittämisen mahdollisuuksia on selvitetty erillisellä ideasuunnitelmaluonnoksella sekä torialueesta teetetyllä hulevesitarkastelulla. Liikennesuunnitelmaluonnosten vaikutuksia on tutkittu toimivuustarkasteluissa, joiden perusteella uuden maankäytön tuottama liikenne ei vaikuta merkittävästi kaava-alueen katujen ruuhkautumiseen. Liikennesuunnitelmaluonnoksen toteuttamisella olisi tarkastelun mukaan ruuhka-aikana autoliikenteen sujuvuutta heikentävää vaikutusta, mutta jalakulun ja pyöräilyn olosuhteisiin vaikutus olisi positiivinen. Alustavan KTYS- ja rakennettavuusselvityksen perusteella on arvioitu kaavan toteuttamisen kustannuksia. Alueen kehittämisen vaikutuksia on selvitetty myös laajojen taloudellisten vaikutusten arvioinnin luonnoksessa, jonka perusteella kaavaratkaisu tukee ydin-keskustan ja lähialueen kehittämistä, mutta asemakaavan mukaisen maankäytön toteuttaminen tulee edellyttämään kaupungilta mittavia investointeja ja hankkeen kannattavuus riippuu suuresti tonttien myyntihinnasta. Rakentamisen hiilipäästöjä on arvioitu Helsingin asemakaavojen vähähiilisyyden arviointimenetelmällä, johon sisältyy myös erillisselvitys esirakentamisesta ja erikoisrakenteista.

---

## Yhdyskuntataloudelliset vaikutukset

Kaavaratkaisun toteuttamisesta aiheutuu kaupungille kustannuksia ilman arvonlisäveroa seuraavasti:

Katualueet:	noin 5,5 M€
Rantarakenteet:	noin 39 M€
Ruoppausalueet:	noin 1,8 M€
Silta- ja tulvaportti:	noin 10 - 20 M€
Korttelialue	noin 5.6 M€
Kunnallistekniikka	noin 2,9 M€
Muut kustannukset	noin 2,6 M€.

Muut ed. kustannukset sisältävät mm. liikennevalot, tulvapumppaamot, kaukolämpö-, sähkö- ja tietoliikenneverkostojen siirrot. Kaukolämpöverkkoon liittyvät muutuskustannukset sisältävät muuta kustannusarviointia enemmän epävarmuutta.

Lisäksi uuden korttelialueen, nykyisen huoltamotontin ulkopuolisiin, pilaantuneisiin ja meriläjityskelvottomiin maa-aineksiin varaudutaan noin 1.5M€ kustannuserällä.

Yhteensä kaava-alueen investointikustannukset ovat yhteensä noin 70 - 80 M€.

Alueella on käynnissä, voimassa olevan asemakaavan mukaisen, pistolaiturin peruskorjaussuunnittelu. Alustavan arvion mukaan pistolaiturin peruskorjauskustannukset tulevat olemaan kaupungille tästä kaavahankkeesta riippumatta noin 10 M€ seuraavan 5 vuoden aikana. Arvio sisältää alustavat porapaalu- ja paalulaattarakenteet, pintamateriaalit sekä kustannuskertoimet. Suunnittelu on kesken, mikä lisää kustannusarvioinnin epävarmuutta. Kustannusarvio ei sisällä nykyisen kääntösillan korjaustoimenpiteitä tai uuden siltarakenteen kustannuksia.

Lisäksi kaava-alueesta luoteeseen esitetty tulvasuojaus voidaan toteuttaa alustavan arvion mukaan 2050-luvun taitteessa, ja sen kustannukset on arvioitu olevan tämän hetken kustannustasossa noin 3,2M€.

Edellä esitetyt kustannukset perustuvat yleissuunnittelutasoiseen, alustaviin kustannusarviointiin.

Hietalahden torialueelle on laadittu tämän asemakaavan laadinnan yhteydessä ideasuunnitelma, jonka perusteella ei voida arvioida investointikustannuksia. Kustannusten arvioimiseksi tarvitaan

jatkosuunnittelua.

Asemakaavamuutos nostaa alueen arvoa. Kaavoitettavan rakennusoikeuden arvo määrittyy jatkosuunnittelun ja -neuvotteluiden perusteella.

### **Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja rakennettuun ympäristöön**

Kaavaratkaisun toteuttaminen vaikuttaa siten, että alueen käyttäjämäärä lisääntyy ja uudisrakentamisen kivijalkapalvelut hyödyttävät laajemmin alueen asukkaita ja kävijöitä. Työpaikkojen lisääntyminen on osa kehitystä, jossa alue muuttuu yhä keskeisemmäksi osaksi kantakaupunkia uusien asuinalueiden rakentuessa kaava-alueen ympäristössä. Erityisesti Kampin alueella toimitilakanta on viime vuosina vähentynyt ja asuminen lisääntynyt, jolloin voidaan ajatella, että uusi toimistorakentaminen tasapainottaa alueen kehitystä ja monipuolinen kaupunkirakenne säilyy.

Hietalahden torin mahdolliset parannukset tekevät alueesta houkuttelevamman niin alueen asukkaille ja toimijoille kuin matkailijoillekin. Pysäköinnin poistaminen, kasvillisuuden lisääminen sekä kunnallistekniikan ja rakenteiden uudistukset torialueella paitsi lisäävät viihtyisyyttä myös mahdollistavat paremmin erilaiset tapahtuma- ja kulttuuritoiminnot.

Rannassa kulkevan kävely- ja pyöräilyreitit jatkaminen altaan yllä sillalla kytkee nykyisen laiturialueen Helsinkiä kiertävään rantareittiin ja parantaa alueen saavutettavuutta kestäväillä kulkumuodoilla. Nykyisin vajaakäytöllä oleva ja ilmeeltään viimeistelemätön Hietalahdenlaituri muuttuu osaksi elävää rantareittiä, jota täydentävät uudisrakennusten kivijalkapalvelut.

Toimistorakennukset muuttavat alueen luonnetta korkean profiilin yrityskeskittymäksi, mikä on suuri muutos nykyisen ranta-alueen ilmeelle ja toiminnan luonteelle. Vaikka toimistorakentaminen nostaa alueen arvoa, muutosta myös vastustetaan voimakkaasti, mikä saattaa aluksi vaikuttaa muutosten vastaanottoon ja alueen maineeseen.

Vastapäisten naapuritalojen asukkaille kaavaratkaisun mukainen rakentaminen on heikennys asunnoista avautuvien näkymien osalta.

### **Vaikutukset luontoon ja maisemaan**

Uudisrakentamisella on merkittäviä vaikutuksia maisemaan. Toimitilarakennusten sopeutumista kaukonäkymiin on tutkittu viite-suunnitelman havainnekuvamateriaalissa. Rakentaminen muuttaa erityisesti alueen merijulkisivua länteen sekä näkymiä torialueelta merelle. Kaukomaisemassa rakentamisen korkeus ei kuitenkaan

---

muodosta poikkeusta ympäröivän kaupunkirakenteen korkomaailmassa eikä vaikuta esimerkiksi Suomenlinnan suojavyöhykkeen maisemaan.

Koko suunnittelualue sekä viereinen merialue on ihmisen muovaamaa ympäristöä, jossa katupuita lukuun ottamatta istutuksia on varsin vähän. Kaavaratkaisun myötä alueen kasvillisuutta on mahdollisuus lisätä uusilla puilla, puuriveillä sekä muilla istutuksilla ranta-alueella, torilla sekä korttelialueella. Lisäksi Hietalahdenaltaan pohjoispuolella oleva raide voidaan alustavien suunnitelmien mukaan uusina nurmiratana. Viitesuunnitelmassa on esitetty uudisrakennuksiin viherkattoja. Tonteilla tulee noudattaa rakennusjärjestyksen mukaisesti kaupunkiympäristölautakunnan asettamaa viherkertoimen tavoitetasoa. Alustavan viitesuunnitelman mukainen viherkerroinluku korttelialueella on 1,27. Kasvillisuuden lisääminen parantaa alueen viihtyisyyttä ja tarjoaa elinympäristöjä muille eliölajeille.

### **Vaikutukset liikenteen ja teknisen huollon järjestämiseen**

Uuden maankäytön tuottama liikenne ei vaikuta merkittävästi kaava-alueen katujen ruuhkautumiseen.

Kummassakin asemakaavaluonnoksen yhteydessä laaditussa liikennesuunnitelmavaihtoehdoissa on kehitetty Bulevardin ja Hietalahdenrannan risteystä nykyisestä jalankulkuystävällisemmäksi Hietalahdentorin ja uuden ranta-alueen välillä. Hietalahdentorin kehityksen ja uuden maankäytön myötä jalankulkijoiden määrien ennustetaan kasvavan alueella tulevaisuudessa. Suunnitteluratkaisu sujuvoittaa jalankulkijoiden kulkua Hietalahdenranta -katuyhteyden yli, joka toimii nykyisin merkittävänä estevaikutuksena jalankululle. Asemakaavaluonnoksen yhteydessä laaditun liikenteen toimivuustarkastelun perusteella risteysalueen muutoksilla olisi ruuhka-aikana autoliikenteen sujuvuuteen heikentävää vaikutusta.

Pyöräliikenteen tavoiteverkko täydentyy liikennesuunnitelmassa esitettyjen uusien 1-suuntaisten pyöräteiden myötä. Tämä nopeuttaa pyöräilijöiden matka-aikaa sekä parantaa pyöräilijöiden turvallisuutta ja pyörätieverkoston johdonmukaisuutta. Uusi esitetty silta-yhteys Hietalahdenlaiturilla parantaa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden yhteyksiä Helsingin rantoja kiertävällä virkistysreitillä.

Hietalahdentorin kehittämisen yhteydessä torilta poistuvat nykyiset asiointi- ja asukaspysäköinnin käytössä olevat autopaikat (n. 130kpl).

Kahden eri liikennesuunnitelmavaihtoehdon vaikutuksista liikenteen siirtymiin ja auto sekä raitioliikenteen toimivuuteen on kuvattu tarkemmin erillisessä asemakaavaluonnoksen selostuksen liitteessä.

---

Liikennesuunnitelmavaihtoehdossa, jossa Bulevardi on katkaistu autoliikenteeltä, Hietalahdentorin eteläpuolella jalankulun olosuhteet paranisivat nykyisestä. Poistuvan autoliikenteen myötä Bulevardi -katuyhteyden ylittäminen muodostuisi vaivattomammaksi ja alueesta muodostuisi voimakkaammin jalankulkupainotteisen Hietalahdentorin jatkumo. Raitioliikenteen sujuvuus paransi autoliikenteen siirtyessä Bulevardilta muille kaduille. Bulevardin katkaiseminen autoliikenteeltä siirtäisi autoliikenteen painopistettä nykyistä enemmän rinnakkaisille katuyhteyksille. Suunnitteluratkaisu edellyttää jatkossa tarkempia tarkasteluja laajemmin Kampin alueen liikenneverkon tavoitetilasta, katuverkon suunnitteluratkaisuista liikenteen painopisteen siirtyessä viereisille kaduille sekä risteysalueiden toimivuuksien tarkastelusta.

### **Vaikutukset kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön**

Suunnittelualue kytkeytyy historialliseen Bulevardin, Hietalahdentorin ja Hietalahdenaltaan asemakaavalliseen sommitelmaan. Rakentamisen vaikutuksia Bulevardin näkymäakseliin altaan kautta merelle on kehittämisvarausehtojen mukaisesti pyritty minimoimaan. Samoin kulttuuriympäristöarvojen vaalimiseksi Hietalahden altaan koko on pyritty pitämään mahdollisimman laajana keskittämällä uusi rakentaminen tiiviisti pienelle alueelle. Rakentamisella on kuitenkin väistämättä merkittäviä vaikutuksia mm. torialueelta aukeaviin näkymiin ja ranta-alueen avaruuteen. Vaikutusten lieventämiseksi rakennusten väliin on jätetty näkymälinja, jotta telakka-alueen teollisuusympäristö hahmottuisi edelleen taustalla.

Alueen uudistamisen tieltä joudutaan purkamaan huoltoasema- ja ravintolarakennus sekä pienempi ravintolapaviljonki Merimakasiini nykyisen altaan länsinurkassa sekä laituri- ranta- ja katurakenteita. Alustavan asiantuntija-arvion ja ympäristöhistoriallisen selvityksen perusteella näillä ei kuitenkaan ole sellaista historiallista arvoa, joka välttämättä edellyttäisi niiden säilyttämistä ja suojelemista. Mahdollisesta vedenalaisesta kulttuuriperinnöstä tehdään selvitys asemakaavoituksen seuraavassa vaiheessa.

Hietalahdentorin ja Bulevardin osalta kaavaratkaisussa säilytetään historiallinen sommitelma ja torialue sekä kauppahalli suojelemaan. Torialueen ideasuunnitelmissa on luonnosteltu erilaisia tapoja kasvillisuuden lisäämiseksi ja tapahtumien mahdollistamiseksi sekä hulevesiratkaisujen toteuttamiseksi. Tarkempi suunnittelu tehdään kuitenkin asemakaavavaiheen jälkeen.

### **Vaikutukset ilmastonmuutoksen hillintään ja sopeutumiseen**

Kaavaratkaisun toteuttamisesta aiheutuu hiilipäästöjä. Kaavaratkaisun aiheuttamaa hiilijalanjälkeä on arvioitu käyttäen Helsingin asemakaavojen vähähiilisyyden arviointityökalua. Kaavaratkaisun mukaisessa vaihtoehdossa kokonaisuuden vuosittainen hiilijalanjälki kerrosneliötä kohden olisi noin 25,8 kg CO<sub>2</sub>e ja vuosittainen

hiilikädenjälki (ilman puurakentamista) kerrosneliötä kohden noin 2,8 kg CO<sub>2</sub>e viidenkymmenen vuoden tarkastelujaksolla. Las-kenta sisältää esirakentamisen, infran ja yleiset alueet, rakennukset ja tontit, energiankulutuksen sekä liikenteen. Merkittävimmät päästöt liittyvät rakennuksiin ja tontteihin (n. 29–35 % kokonaishiilijalanjäljestä), liikenteeseen (noin neljännes kokonaishiilijalanjäljestä) sekä infraan ja yleisiin alueisiin (noin viidennes kokonaishiilijalanjäljestä). Arviossa tehtiin oletuksia, sillä tarkkoja massa- tai määrätietoja ei ollut tässä suunnitteluvaiheessa vielä saatavilla esimerkiksi sillasta tai rakennuksista.

Koko kaava-alueella varautuminen ilmastonmuutoksen aiheuttamiin meri- ja hulevesitulviin paranee. Rantarakentamisen yhtenäisen suojauksen vähimmäiskorkotasoksi määrätään 3,4 metriä ja Hietalahdenlaiturin sillan kohdalla asemakaavassa varaudutaan tulvaporttirakenteen toteuttamiseen. Hietalahdentorin suunnittelussa on lisäksi tutkittu laajempia hulevesien viivytyksratkaisuja ja niiden sijoittamista ohjataan kaavamerkinnällä. Ratkaisu voi perustua imeyttäviin kasvillisuusalueisiin tai manalaisiin viivytyksratkaisuun ja ne tarkentuvat jatkosuunnittelussa.

Kaavaratkaisun mukainen toteuttaminen lisää kasvillisuutta ja imeyttävää pintaa koko kaava-alueella. Uudisrakennusten tonteilla edellytetään rakennusjärjestyksen mukaisesti viherkertoimen tavoitetason täyttymistä, mikä käytännössä johtaa viherkattoratkaisuihin.

### **Vaikutukset ihmisten terveyteen, turvallisuuteen, eri väestöryhmien toimintamahdollisuuksiin lähiympäristössä, sosiaaliin oloihin ja kulttuuriin**

Kaavaratkaisun keskeisenä lähtökohtana on parantaa alueen elinvoimaa, viihtyisyyttä ja käveltävyyttä. Työpaikkojen lisääminen tuo lisää käyttäjiä alueelle ja nostaa alueen profiilia. Meren puolelle rakennettava, autoliikenteen haitoilta suojattu rantareitti parantaa kaupunkilaisten virkistys- ja liikuntamahdollisuuksia. Uudisrakennusten kivijalkapalvelut parantavat entisestään alueen kaupallisten palveluiden tarjontaa. Nykyisin osin vajaakäytöllä oleva rantalu-alue saadaan elävämmäksi ja kutsuvammaksi paitsi alueen asukkaille ja uudisrakennusten työntekijöille, myös satunnaisille kävijöille ja matkailijoille.

Hietalahdentorin parannus, pysäköinnin poisto ja kasvillisuuden lisääminen tarjoaa julkista ulkotilaa kaikille väestöryhmille viihtymiseen, pysähtymiseen ja tapahtumia varten.

Kaavaratkaisun mukaisen rakentamisen varjostusvaikutusta on tutkittu viitesuunnitelman yhteydessä. Uudisrakentaminen varjostaa esimerkiksi Hietalahdenallasta, katualuetta ja jonkin verran naapurirakennuksia, mutta varjostusvaikutuksen ei voida katsoa olevan merkittävä tai kantakaupungissa poikkeava.

---

## **Elinkeino-, työllisyys- ja talousvaikutukset**

Hankkeen laajoja taloudellisia vaikutuksia on arvioitu alustavasti erillisellä selvityksellä. Luonnosvaiheen vaikutusarvioihin on suhtauduttava suuntaa antavina, ja arvio hankkeen taloudellisesta kannattavuudesta tarkentuu prosessin edetessä.

Asemakaavan mukaisen maankäytön toteuttaminen tulee joka tapauksessa edellyttämään kaupungilta mittavia investointeja sekä kehittämisvarausalueen että sen välittömän lähiympäristön kehittämiseen, ja ne on ajoitettava realistisesti suhteessa kaupungin investointiohjelmaan. Hankkeen taloudellinen kannattavuus on vahvasti riippuvainen kaavaluonnoksen tekemisen aikaan käynnissä olevista tonttien myyntihintaneuvotteluista sekä kiinteistöihin sijoittuvasta toiminnasta. Pääkonttoritasoinen vuokralainen voisi mahdollistaa paitsi merkittävät verovaikutukset, myös osaltaan kasvattaa alueen vetovoimaa liiketoimintaympäristönä.

Hietalahdenrannan alue ei nykyisellään ole merkittävä toimisto-keskittymä – markkinat ovat suosineet kiinteistöjen asuinkäyttöä, eikä alue sijaitse raide- tai tieliikenteen merkittävässä solmukohdassa – mutta parhaimmillaan uudet kiinteistöt voisivat laajentaa kantakaupungin työpaikka-alueita ja osaltaan yhdistää mm. Ruoholahden, Jätkäsaaren ja suunniteltavia Hernesaaren työpaikka-alueita kantakaupunkiin. Ydinkeskustan välittömässä läheisyydessä on rajallisesti potentiaalia muuntojoustavien ja modernien, suurille yrityksille suunnattujen tilojen rakentamiselle. Hietalahdenranta voisi vastata tähän kysyntään merinäköalan kera.

Uuden julkisen tilan ja palvelutarjonnan syntyminen yhtenäistävällä rantareitillä sekä kävely-ympäristön paraneminen mahdollistavat lisääntyneitä kysyntää kaupallisille palveluille alueella.

Kaupungin investointien arvioitu työllisyysvaikutus on Helsingissä noin 300 henkilötyövuotta ja sen kunnallis- ja yhteisöverovaikutus on noin 0,6–0,8 milj. euroa. Investoinnit mahdollistavat yksityisen rakennusinvestoinnin, jonka työllisyysvaikutuksen Helsingin osuus olisi karkean arvion mukaan noin 700 htv. Toimintavaiheessa toimisto- ja palvelualojen työpaikkojen yhteismäärä toimitilakiinteistöissä olisi arviolta 1500–2500 toiminnan luonteesta riippuen. Kiinteistöverokertymä kaava-alueelta on arviolta keskimäärin 0,7–0,8 milj. euroa vuodessa. Tulo- ja yhteisöverojen kertymä on suuresti riippuvainen toiminnan luonteesta kiinteistöissä, ja sen ei voida osoittaa olevan täysin nettolisäystä kaupungin verotuloihin.

Kokonaisuudessaan asemakaava mahdollistaa kaupungin strategisten tavoitteiden mukaisen, kantakaupunkia ja sen lähialueita liiketoiminta- ja kaupunkiympäristönä kehittävän maankäytön vetovoimaisella alueella. Hankkeeseen liittyy kuitenkin merkittäviä riskejä mittavan investointitarpeen ja toimistorakennusmarkkinaan liittyvien epävarmuuksien myötä. Myös esimerkiksi muutokset

---



kulttuuriympäristössä sekä lähialueen asukkaiden vastustus luovat osaltaan taloudellisia riskejä. Hankkeen välillisiin vaikutuksiin vaikuttaa merkittävästi rakentuviin kiinteistöihin sijoittuva toiminta. Taloudellisten vaikutusten arviointi päivittyy prosessin edetessä, kun tiedot esimerkiksi tonttitulojen muodostumisesta, ympäröivän alueen liikennejärjestelmästä ja kaupungilta vaadittavista investoinneista tarkentuvat.

## Toteutus

*Täydennetään myöhemmin.*

## Suunnittelun lähtökohdat

### Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Kaavaratkaisu vastaa valtakunnallisiin tavoitteisiin (valtioneuvoston päätös 14.12.2017). Näistä kaavaratkaisun valmistelussa on erityisesti painotettu seuraavia:

- luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiseksi
- luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen
- edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta
- edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä
- varaudutaan sään ääri-ilmiöihin ja tulviin sekä ilmastonmuutoksen vaikutuksiin
- huolehditaan valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvojen turvaamisesta

Tavoitteiden huomioon ottamista selostetaan tarkemmin muun muassa kohdissa *Elinkeino- ja työllisyysvaikutukset, Liikenne, Yhdyskuntatekninen huolto ja tulvasuojelu sekä Vaikutukset kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön.*

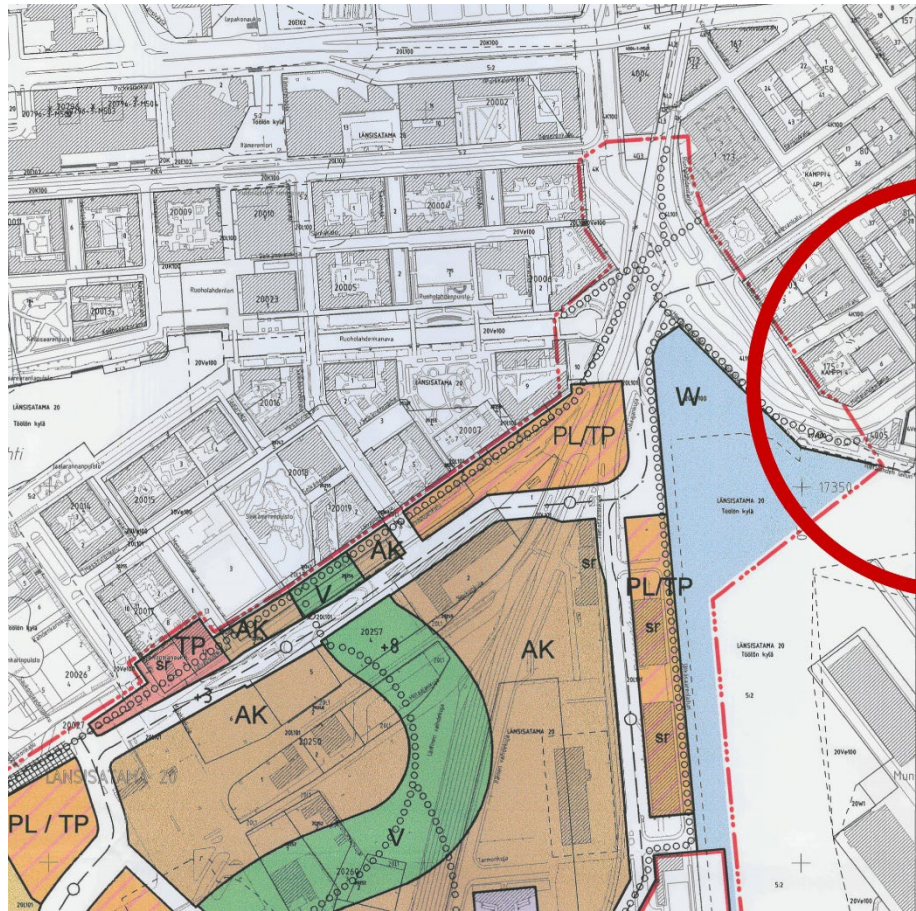
Kaavaratkaisu ei ole ristiriidassa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kanssa.

---

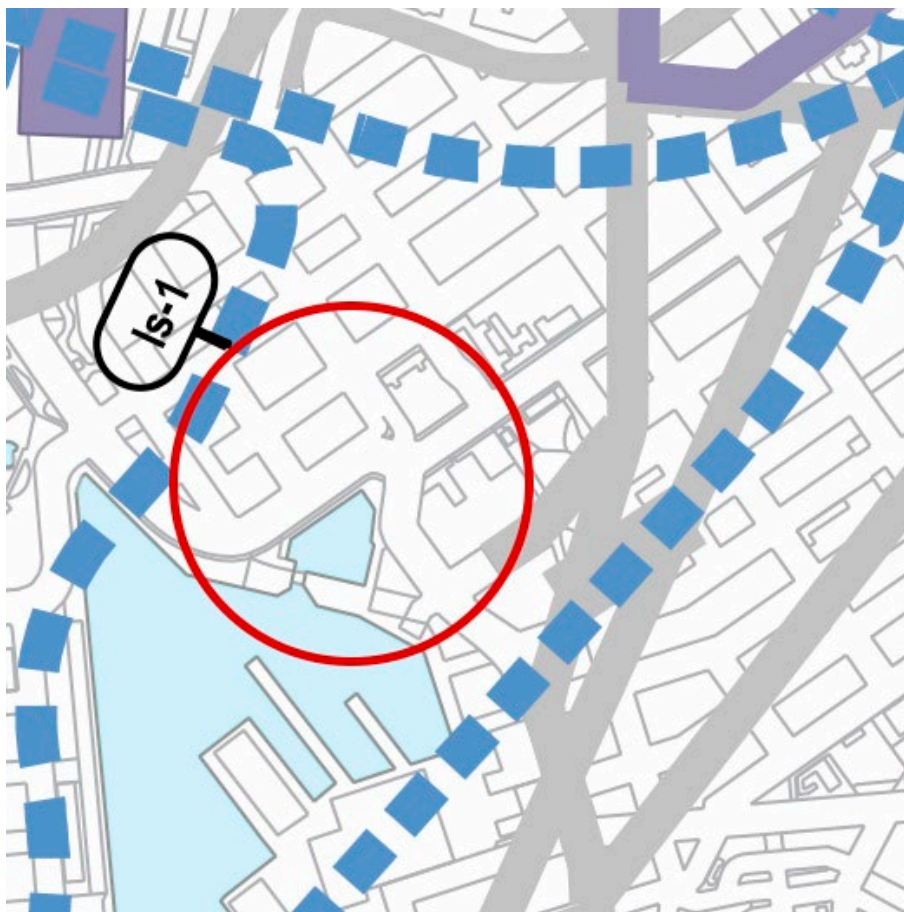
## Yleiskaava



Helsingin yleiskaavassa 2016 alue on vesialuetta sekä kantakaupunki C2-alueita, jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena asumisen, kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Rakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on osoitettava ensisijaisesti liike- tai muuksi toimitilaksi. Bulevardia pitkin Hietalahden altaalle asti kulkee viheryhteysmerkintä, jonka osalta mm. kulttuuri-, maisema- ja luontoarvojen säilyminen, viheryhteyden yhtenäisyys ja jatkuvuus sekä ekologinen kytkeytyneisyys on otettava huomioon. Nyt laadittu kaavaratkaisu on Helsingin yleiskaavan 2016 mukainen.



Pienellä osalla kaava-alueita, sen meren puoleisen osan läntisimmässä kulmassa on voimassa Jätkäsaaren osayleiskaava 11350, jossa ranta on merkitty katualueeksi, jossa kulkee myös kevyen liikenteen reitti. Nyt laadittu kaavaratkaisu on osayleiskaavan mukainen.



Helsingin maanalaisen yleiskaavan nro 12704 (tullut voimaan 19.8.2021) mukaan alue on keskustan maanalaisen kehittämisen kohdealuetta. Aluetta on kehitettävä siten, että se palvelee ensisijaisesti keskustan kehittämistä tukevia toimintoja, hallintoa ja huoltoa. Tilojen käyttötarkoitus ja soveltuvuus alueelle tulee tutkia. Alueen maanalaiset tilat on varattu ensisijaisesti keskustan liike- ja palvelutiloja sekä keskustan eri alueen toimintoihin liittyvää yhdyskuntateknistä huoltoa sekä eri liikennemuotoja varten. Nyt laadittu kaavaratkaisu on maanalaisen yleiskaavan mukainen.

### Asemakaavat

Alueella on voimassa useita asemakaavoja (nrot 465, 7448, 8501, 10295, 11770 ja 12100), joista vanhin on vuodelta 1887 ja tuorein vuodelta 2016. Suurin osa alueesta on asemakaavoissa merkitty katualueiksi tai aukioiksi. Hietalahdenaltaan molemmin puolin on kaksi liikerakennusten korttelialuetta, joiden alueella sijaitsee nykyisin ravintola- ja huoltoasemarakennuksia. Hietalahdentorilla sijaitseva kauppahalli on suojeltu asemakaavassa rakennustaiteellisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaana rakennuksena ark-merkinnällä.

### Rakennusjärjestys

Helsingin kaupungin rakennusjärjestys on tullut voimaan

7.6.2023.

## Rakennuskiellot

Alueella on voimassa maankäyttö- ja rakennuslain 53 §:n 1 momentin mukainen rakennuskielto asemakaavan muuttamiseksi.

## Muut suunnitelmat ja päätökset

Kaupunginhallituksen elinkeinojaosto päätti 11.5.2020 § 17 varata Hietalahdenrannan alueen HGR Property Partners Oy:lle toimitilahankkeen kehittämistä ja toteutusedellytysten jatkoselvittämistä varten 31.12.2022 saakka.

Kaupunginhallituksen elinkeinojaosto jatkoi 15.5.2023 HGR Property Partners Oy:lle Hietalahdenrannan alueen varausta toimitilahankkeen kehittämistä ja toteutusedellytysten jatkoselvittämistä varten 31.12.2024 saakka. Kaupunginhallituksen elinkeinojaosto hyväksyi yksimielisesti seuraavan vastaehdotuksen:

*Asian jatkosuunnittelussa on kiinnitettävä huomiota erityisesti alueen liikennejärjestelyihin. Suunnitelmia alueen tuleviksi liikennejärjestelyiksi on syytä tarkentaa niin, että ranta-alue jää paremmin käytettäväksi kävelyyn ja oleskeluun. Samalla on varmistettava Etelä-Helsingin ja Helsingin telakan riittävät liikenneyhteydet.*

*Hietalahden torin merellistä yhteyttä on samalla säilytettävä nyt esitettyä paremmin. Täydennysrakentaminen on sovittava alueen kaupunkikuvaan.*

## Pohjakartta

Helsingin kaupungin kaupunkimittauspalvelut on laatinut pohjakartan.

## Maanomistus

Helsingin kaupunki omistaa maa-, vesi ja korttelialueet.

## Muut lähtökohdat

Selvitys alueen oloista, rakennuskannasta ja muista ympäristöominaisuuksista on kuvattu kaavaselostuksen kohdassa "Asemakaavan kuvaus" kunkin aiheen kohdalla.

---

## Suunnittelu- ja käsittelyvaiheet

### Vireilletulo

Kaavoitus on tullut vireille vuonna 2021 kehittämisvarauksen saajan hakemuksesta.

### Viranomaisyhteistyö

Kaavaratkaisun valmistelun yhteydessä on tehty yhteistyötä kaupunkiympäristön toimialan eri tahojen lisäksi seuraavien viranomaistahojen kanssa:

- Helsingin Satama
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) vesihuolto
- Museovirasto
- Uudenmaan ELY-keskus
- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala

### Osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä kaavan valmisteluaineiston nähtävilläolo

Osallistuminen ja vuorovaikutus on järjestetty liitteenä olevan osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS) mukaisesti.

Vireilletulosta ja OAS:n sekä valmisteluaineiston nähtävilläolosta on ilmoitettu osallisille kirjeillä ja verkkosivuilla [www.hel.fi/kaupunkiymparisto/fi](http://www.hel.fi/kaupunkiymparisto/fi) sekä lehti-ilmoituksella Kamppi-Eira-lehdessä.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä valmisteluaineistoa oli nähtävillä 16.8.–3.9.2021 seuraavissa paikoissa:

verkkosivuilla [www.hel.fi/suunnitelmat](http://www.hel.fi/suunnitelmat).

Asukastilaisuus pidettiin 26.8.2021 verkossa.

### Yhteenveto viranomaisten kannanotoista

Viranomaisten kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat alueen kulttuurihistoriallisiin ja maisemallisiin arvoihin, uudisrakentamisen liialliseen massiivisuuteen ja sopimattomuuteen alueelle, Hietalahdenaltaan arvojen heikkenemiseen, tärkeiden näkymien menetykseen, vedenalaiseen kulttuuriperintöön ja huoltoasemarakennuksen lakisuoje-luesitykseen, kunnallistekniseen suunnitteluun ja tilavarauksiin, suunnitteluratkaisun vaikutuksiin eri liikennemuodoille sekä sataman hinaajien tarvittaviin tilavarauksiin. Kannanotoissa esitetyt asiat on otettu huomioon kaavatyössä siten, että suunnitelmaa on kehitetty nykytilanteeseen perustuvalla liikenneratkaistulla siten,

---



että meren puoli varataan kävelyn ja pyöräilyn alueeksi. Meren puolella maatäytöistä on luovuttu ja rantaviiva pysyy nykyisellä sijainnillaan. Rakennusmassoja on terassoitu ja julkisivujen käsittelyä kehitetty pienipiirteisemmän vaikutelman aikaansaamiseksi. Kaavaratkaisusta on laadittu alustava kunnallistekninen yleisuunnitelma ja rakennettavuusselvitys.

Vastineet kannanottoihin on esitetty vuorovaikutusraportissa.

### **Yhteenveto mielipiteistä**

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat alueen kulttuurihistoriallisten ja virkistysarvojen tuhoutumiseen, uudisrakennusten liian suureen kokoon ja paikkaan sopimattomaan ilmeeseen, rakentamisen varjostusvaikutuksiin ja näkymien heikkenemiseen sekä naapurirakennuksien asunnoista että kaupunkitilassa yleisemmin, merellisen strategian linjauksiin, veneilyn ja alusten tilavarauksiin, liikennetransportin ongelmallisuuteen niin viihtyisyyden, käveltävyyden, kestävyiden ja ympäristöhäiriöiden kuin liikenteen sujuvuudenkin kannalta, torin alle suunniteltuun pysäköintilaitokseen, toimistotilan tarpeellisuuteen, hankkeen ekologiseen kestävyteen, maaperän pilaantuneisuuteen ja sen vaikutuksiin kustannuslaskennassa, lintujen olosuhteisiin ja vedenalaiseen ekosysteemiin, kehittämisvaraus- ja suunnitteluprosessin ongelmallisuuteen sekä vuorovaikutuksessa esille tulleen palautteen huomioimatta jättämiseen. Lisäksi mielipiteiden liitteenä on toimitettu vaihtoehtoinen viitesuunnitelma, joka on lisätty myös vuorovaikutusraportin liiteaineistoksi. Mielipiteet on otettu huomioon kaavoitustyössä siten, että suunnitelmien lähtökohdaksi on otettu pitäytyminen nykyisen kaltaisessa liikennejärjestelyssä ja merenpuoleisen rantaviivan säilyttäminen. Torin alle suunnitellusta pysäköintilaitoksesta on luovuttu. Uudisrakennusten massoittelua ja arkkitehtuuria on kehitetty viitesuunnitelmassa siten, että rakennusmassoja on terassoitu ja julkisivukäsittelyä on kehitetty vaihtelevammaksi. Viitesuunnitelmaan on lisätty varjostuskaaviot. Hankkeen taloudellisia vaikutuksia, toimistotilan tarvetta ja ilmastovaikutuksia on arvioitu erillisillä selvityksillä. Asemakaavamääräyksissä annetaan määräyksiä mm. pilaantuneen maan puhdistustarpeesta, lintuturvallisesta rakentamisesta ja uudisrakennusten energiatehokkuudesta.

Kirjallisia mielipiteitä saapui 27 kpl.

Vastineet mielipiteisiin on esitetty vuorovaikutusraportissa.

### **Valmisteluaineiston muut käsittelyvaiheet**

Viranomaisneuvottelu Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen kanssa järjestettiin 18.5.2021, jolloin keskusteltiin muun muassa rakentamisen ja altaan täyttämisen vaikutuksesta

---

kulttuuriympäristön arvoihin sekä esitetyn liikenneratkaisun vaikutuksista eri liikennemuotoihin ja ympäristön viihtyisyyteen.

**Tätä selostusta täydennetään kaavaprosessin edetessä**

---



## Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

### Hietalahdenranta, asemakaavan muutos

Kaupunkiympäristön toimiala  
Asemakaavoituspalvelu  
Päivätty 19.4.2024

Diaarinumero HEL 2021-004215  
Hankenumero 6324\_2  
Oas 1545-01/24

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa (OAS) esitetään, miksi asemakaava laaditaan, miten kaavoitus etenee ja missä vaiheessa siihen voi vaikuttaa. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa täydennetään tarvittaessa kaavaprosessin edetessä, jolloin OAS:n päivitetty versio löytyy Helsingin karttapalvelusta <https://kartta.hel.fi/suunnitelmat>.

Tämä osallistumis- ja arviointisuunnitelma korvaa aiemmin 18.6.2021 päivätyn suunnitelman. Suunnittelualueen rajauksia on tarkistettu ja suunnittelun lähtökohtia mm. liikenteen järjestämisen ja pysäköintilaitoksen suhteen on muutettu.



Kuva 1. Karttakuva suunnittelualueesta.

## Tiivistelmä

Hietalahdenrantaan suunnitellaan uutta toimitilarakentamista sekä ranta-alueen ja Hietalahdentorin uudistuksia. Suunnitelmassa korkeimmillaan yhdeksänkerroksiset rakennukset sijoittuvat Hietalahdenaltaan kaakkoispuolelle. Merenrantaan on suunnitteilla uusi jalankulun ja pyöräilyn reitti.

## Suunnittelun tavoitteet ja alue

Asemakaavan muutos (kaavaratkaisu) koskee Hietalahdenrannan aluetta Kampin ja Punavuoren kaupunginosissa. Suunnittelualue käsittää Hietalahdentorin ja Hietalahdenaltaan sekä allasta ympäröivää aluetta mukaan lukien nykyisen huoltoasema- ja ravintolarakennuksen tontin.

Kaavaratkaisun lähtökohtana on mahdollistaa toimitilarakentaminen ranta-alueelle ja luoda alueesta korkean profiilin yrityskeskittymä kivijalkapalveluineen. Tavoitteena on laajentaa liikekeskustaa ja jatkaa kantakaupungin korttelirakennetta noudattaen alueelle tyypillisiä rakentamiskorkeuksia. Samalla kehitetään alueen julkisia ulkotiloja, Hietalahdentoria, Hietalahdenaltaan ympäristöä ja merenrantaa laadukkaana kävely-ympäristönä monipuolisine toimintoineen. Hietalahdenlaiturin myötäisesti meren puolelle osoitetaan jatkuva pyöräily- ja kävelyreitti.

Alueelle on myönnetty kehittämisvaraus HGR Property Partners Oy:lle vuoden 2024 loppuun asti. Varauksensaaja on teettänyt yhdessä kaupungin ohjauksessa alueesta kolme eri ideasuunnitelmaa, joista yksi on kaupungin asiantuntijoiden sekä kehittämisvarauksen saajan arvioinnin perusteella valittu jatkosuunnittelun lähtökohdaksi. Suunnitelmaa on edelleen kehitetty siitä annettujen yleisökommenttien ja asiantuntijoiden näkemyksen perusteella mm. siten, että altaan kokoa on kasvatettu ideasuunnitelmavaiheesta. Aiemman osallistumis- ja arviointisuunnitelman valmisteluaineistossa esitetystä autoliikenteen uudelleenlinjauksesta on luovuttu ja suunnitelma perustuu autoliikenteen osalta pitkälti nykytilanteen mukaiseen ratkaisuun. Aiemmasta poiketen suunnitelmassa pitäydytään myös nykyisessä rantaviivassa meren puolella. Samoin Hietalahden torin alle aiemmin suunnitellusta pysäköintilaitoksesta on luovuttu. Uudisrakentamisen määrä on arviolta n. 39 500 k-m<sup>2</sup>, josta kehittämisvarauksen saajalle varataan alustavasti mahdollisuus toteuttaa noin 15 000–20 000 k-m<sup>2</sup>:n osuus. Kaupunki päättää lopun rakennusoikeuden varaamisesta myöhemmin erikseen.

## Osallistuminen ja aineistot

Suunnitelmien ja asemakaavan muutosluonnoksen esittelyvideo on katsottavissa kolmen kuukauden ajan Helsingin kaupunkiympäristön Youtube-kanavalta osoitteessa <https://bit.ly/kymp-youtube>.

Päivitettyyn osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan ja kaavan valmisteluaineistoon (viitesuunnitelma, selostusluonnos, kaavaluonnos ja vuorovaikutusraporttiluonnos) voi tutustua 6.–27.5.2024 seuraavissa paikoissa:

- verkkosivuilla <https://www.hel.fi/suunnitelmat>.

Kaupunkiympäristön asiakaspalvelu palvelee puhelimitse numerossa 09 310 22111 ja verkossa <https://www.hel.fi/kaupunkiymparisto/asiakaspalvelu>. Asiakaspalvelun käyntiosoite on Työpajankatu 8, tarkistathan asiakaspalvelupisteen aukioloajat verkosta. Myös suunnittelijaan voi olla yhteydessä.

Suunnitteluun liittyvää aineistoa päivitetään Helsingin karttapalveluun <https://kartta.hel.fi/suunnitelmat>.

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta pyydetään esittämään **viimeistään 27.5.2024**. Niille, jotka ovat mielipiteen yhteydessä ilmoittaneet sähköposti- tai postiosoitteensa, lähetetään tieto kaupunkiympäristölautakunnan päätöksestä.

Kirjalliset mielipiteet lähetetään Helsingin kaupungin kirjaamoon (Pohjoisesplanadi 11–13) sähköpostiosoitteeseen [helsinki.kirjaamo@hel.fi](mailto:helsinki.kirjaamo@hel.fi) tai postiosoitteeseen Helsingin kaupunki, kirjaamo, kaupunkiympäristön toimiala, PL 10, 00099 Helsingin kaupunki.

Mielipiteet voi esittää myös suoraan suunnittelijalle. Tapaamisaika tulee sopia etukäteen. Viranomaisille ja muille asiantuntijoille järjestetään erillinen neuvottelu ja heiltä pyydetään tarvittavat lausunnot.

Kun mielipiteet on saatu, suunnittelu etenee ja laaditaan kaavaehdotus. Kaavoituksen etenemisen vaiheet ja osallistumismahdollisuudet on kuvattu viimeisellä sivulla.

## Osalliset

Alueen suunnittelussa osallisia ovat:

- alueen ja lähialueiden maanomistajat, asukkaat ja yritykset
  - seurat ja yhdistykset ym.
    - Eteläiset Kaupunginosat ry
    - Pro Hietalahti ry
-

- Jätkäsaari-seura ry
- Helsingin seudun pyöräilijät ry
- Helsingin Yrittäjät
- Helsingin seudun kauppakamari
- Helsingin Perinnelaivasatama ry
- Suomen Pakkauskierrätys RINKI Oy
- Invalidiliitto ry
- Kynnys ry
- asiantuntijaviranomaiset
  - Helen Oy
  - Helen Sähköverkko Oy
  - Helsingin Satama Oy
  - Helsingin Kaupunkitilat Oy
  - Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
  - Kaupunkiliikenne Oy
  - Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) vesihuolto
  - Museovirasto
  - Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)
  - Helsingin vanhusneuvosto
  - Helsingin vammaisneuvosto
  - Helsingin nuorisoneuvosto
  - Helsingin poliisilaitos
  - kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala
  - kasvatuksen ja koulutuksen toimiala
  - sosiaali-, terveys- ja pelastustoimiala

## Vaikutusten arviointi

Kaavan valmistelun yhteydessä arvioidaan kaavan toteuttamisen vaikutuksia muun muassa ihmisten elinoloihin, elinympäristöön, kaupunkikuvaan, maisemaan ja kulttuuriperintöön, liikenteeseen ja pysäköintiin, virkistykseen ja kävely-ympäristön laatuun, alueen yrityksiin, ilmastopäästöihin sekä ilmastonmuutokseen sopeutumiseen ja tulvasuojaukseen sekä laaditaan tarvittavat selvitykset kaavaratkaisun merkittävien vaikutusten arvioimiseksi. Vaikutusten arviointia suorittavat kaavan valmisteluun osallistuvat kaupungin asiantuntijat sekä tarvittaessa muut viranomaiset ja osalliset.

## Suunnittelun taustatietoa

Helsingin kaupunki omistaa alueen. Kaavoitus on tullut vireille kehittämismääräyksen perusteella, kehittämismääräyksen saajan hakemuksesta.

Alueella on voimassa useita asemakaavoja, joista vanhin on vuodelta 1887 ja tuorein vuodelta 2016. Suurin osa alueesta on asemakaavoissa merkitty katualueiksi tai aukioiksi. Hietalahdenaltaan molemmin puolin on kaksi liikerakennusten korttelialuetta, joiden alueella sijaitsee nykyisin ravintola- ja huoltoasemarakennuksia. Hietalahdentorilla sijaitseva kauppahalli on suojeltu asemakaavassa rakennustaiteellisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaana rakennuksena ark-merkinnällä. Torialueen eteläpuolinen osa Bulevardin katualueesta on rakennuskielossa.

Helsingin yleiskaavassa 2016 alue on vesialuetta sekä kantakaupunki C2-aluetta, jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena asumisen, kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Rakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on osoitettava ensisijaisesti liike- tai muuksi toimitilaksi. Bulevardia pitkin Hietalahden altaalle asti kulkee viheryhteysmerkintä, jonka osalta mm. kulttuuri-, maisema- ja luontoarvojen säilyminen, viheryhteyden yhtenäisyys ja jatkuvuus sekä ekologinen kytkeytyneisyys on otettava huomioon.

Pienellä osalla kaava-aluetta, sen meren puoleisen osan läntisimmässä kulmassa on voimassa Jätkäsaaren osayleiskaava 11350, jossa ranta on merkitty katualueeksi, jossa kulkee myös kevyen liikenteen reitti.

Hietalahdentori ja Bulevardi kuuluvat valtakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen luetteloon (RKY 2009) osana kohdetta Esplanadi-Bulevardi. Suomenlinnan Unescon maailmaperintökohteen suoja-alueen rajausta ulottuu kaava-alueen viereiselle merialueelle, lähes Hietalahdenlaiturin reunaan saakka.

Suunnittelualuetta koskevia suunnitelmia, päätöksiä, selvityksiä ja rakennuskielto:

- Kehittämismääräyspäätös, Kaupunginhallituksen elinkeinojaosto 11.5.2020
  - Kehittämismääräyksen jatkaminen, Kaupunginhallituksen elinkeinojaosto 15.5.2023
  - Alustavat ideasuunnitelmavaihtoehdot, Schauman & Nordgren Architects, JKMM arkkitehdit ja Lahdelma & Mahlamäki arkkitehdit, 2020
  - Hietalahden ranta, ympäristöhistoriallinen selvitys, Studio Terra, 2020
  - Bulevardi, ympäristöhistoriallinen selvitys ja kehittämissuosittelut, Helsingin kaupunki, 2019
-

- Rakennussuojeluesitys koskien osoitteessa Hietalahdenranta 6 sijaitsevaa huoltoasema- ja ravintolarakennusta
- Suojeluesitys koskien Hietalahdenrannan rantaviivaa, laituri-alueita, vanhan satamaradan kannasta ja merialuetta
- Helsingin merellinen strategia 2030
- Hiilineutraali Helsinki 2035 -toimenpideohjelma
- Ydinkeskustan maankäytön kehityskuva 2032, kaupunginhallitus 22.05.2023
- Asemakaava-alueella torialueen eteläpuolinen osa Bulevardin katualueesta on rakennuskiellossa (rakennuskieltokartta nro 12674)

Hietalahdenrannan alue sijaitsee kaupunkirakenteellisessa solmukohdassa, jossa yhdistyvät asemakaavalliseen sommitelmaan pohjautuva historiallisen toriaukion ja puistokadun yhdistelmä sekä alueella sijainneen teollisuuden ja sen liikennetarpeiden muokkaama ranta-alue. Torialuetta ympäröivät arvorakennukset. Nykyisin ravintolapalveluita tarjoava Hietalahden kauppahalli on torialueen toiminnallinen ja historiallinen maamerkki. Hietalahdenkadun, Hietalahdenrannan ja Bulevardin risteysalue on liikennejärjestelyiltään osin sekava ja se muodostaa laajan visuaalisen ja toiminnallisen esteen torin sekä Hietalahdenaltaan ja ranta-alueen väliin. Hietalahdenallas muodostui, kun alueelle rakennettiin satamarata 1890-luvulla ja nykyisin allas toimii venesatamana. Altaan molemmin puolin sijaitsee tällä hetkellä matalia, ravintola- ja huoltoasemarakennuksia. Hietalahdenlaiturin meren puolella on useita laituri- ja ravintola- yms. aluksille.

## Lisätiedot suunnittelijoilta

### **Maankäyttö**

Sinikka Lahti, tiimipäällikkö, arkkitehti, p. (09) 310 37478,  
sinikka.lahti(a)hel.fi

Otso Huhtala, arkkitehti, p. (09) 310 37296  
otso.huhtala(a)hel.fi

### **Liikenne**

Teemu Vuotoniemi, liikenneinsinööri, p. (09) 310 37490,  
teemu.vuotoniemi(a)hel.fi

### **Teknistoloudelliset asiat**

Mikko Tervola, erityisasiantuntija, p. (09) 310 44131,  
mikko.tervola(a)hel.fi

---

**Julkiset ulkotilat, maisema**

Anu Lamminpää, johtava maisema-arkkitehti, p. (09) 310 37258,  
anu.lamminpaa(a)hel.fi

**Rakennussuojelu**

Sakari Mentu, arkkitehti, p. (09) 310 37217,  
sakari.mentu(a)hel.fi

**Vuorovaikutus**

Matti Miinalainen, viestintäasiantuntija, p. (09) 310 31520,  
matti.miinalainen(a)hel.fi



Kaupunkisuunnittelua voi seurata Suunnitelmavahti-palvelun avulla (<https://www.hel.fi/suunnitelmavahti>) sekä sosiaalisen median kanavissa (<https://www.facebook.com/kaupunkiymparisto> ja <https://twitter.com/helsinkikymp>).

Helsingissä 19.4.2024

Janne Prokkola  
yksikön päällikkö

---

## Kaavoituksen eteneminen

### Vireilletulo

- kaavoitus on tullut vireille vuonna 2021 kehittämisvarauksen saajan hakemuksesta
- suunnittelusta on tiedotettu vuoden 2020–2024 kaavoituskatsauksissa



### OAS

- OAS ja muuta aineistoa nähtävillä 16.8.–3.9.2021, asukastilaisuus 26.8.2021 verkossa
- nähtävilläolosta ilmoitettiin kirjeillä, verkkosivuilla <https://www.hel.fi/suunnitelmat> ja Kamppi-Eira -lehdessä
- mahdollisuus esittää mielipiteitä
- kaupunkiympäristölautakunnan päätöksistä lähetetään tieto niille mielipiteen jättäneille, jotka ovat mielipiteen yhteydessä erikseen ilmoittaneet sähköposti- tai postiosoitteensa



### Luonnos ja päivitetty OAS

- luonnosvaiheen aineisto ja päivitetty OAS nähtävillä 6.–27.5.2024
- nähtävilläolosta ilmoitetaan kirjeillä, verkkosivuilla <https://www.hel.fi/suunnitelmat> ja Kamppi-Eira -lehdessä
- mahdollisuus esittää mielipiteitä
- kaupunkiympäristölautakunnan päätöksistä lähetetään tieto niille mielipiteen jättäneille, jotka ovat mielipiteen yhteydessä erikseen ilmoittaneet sähköposti- tai postiosoitteensa
- kaavaluonnos esitellään kaupunkiympäristölautakunnalle arviolta syksyllä 2024



### Ehdotus

- kaavaehdotus esitellään kaupunkiympäristölautakunnalle arviolta vuonna 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
- kaupunkiympäristölautakunnan päätöksistä lähetetään tieto niille muistutuksen jättäneille, joiden sähköposti- tai postiosoite ilmenee muistutuksesta
- muistutukset ja lausunnot käsitellään lautakunnassa



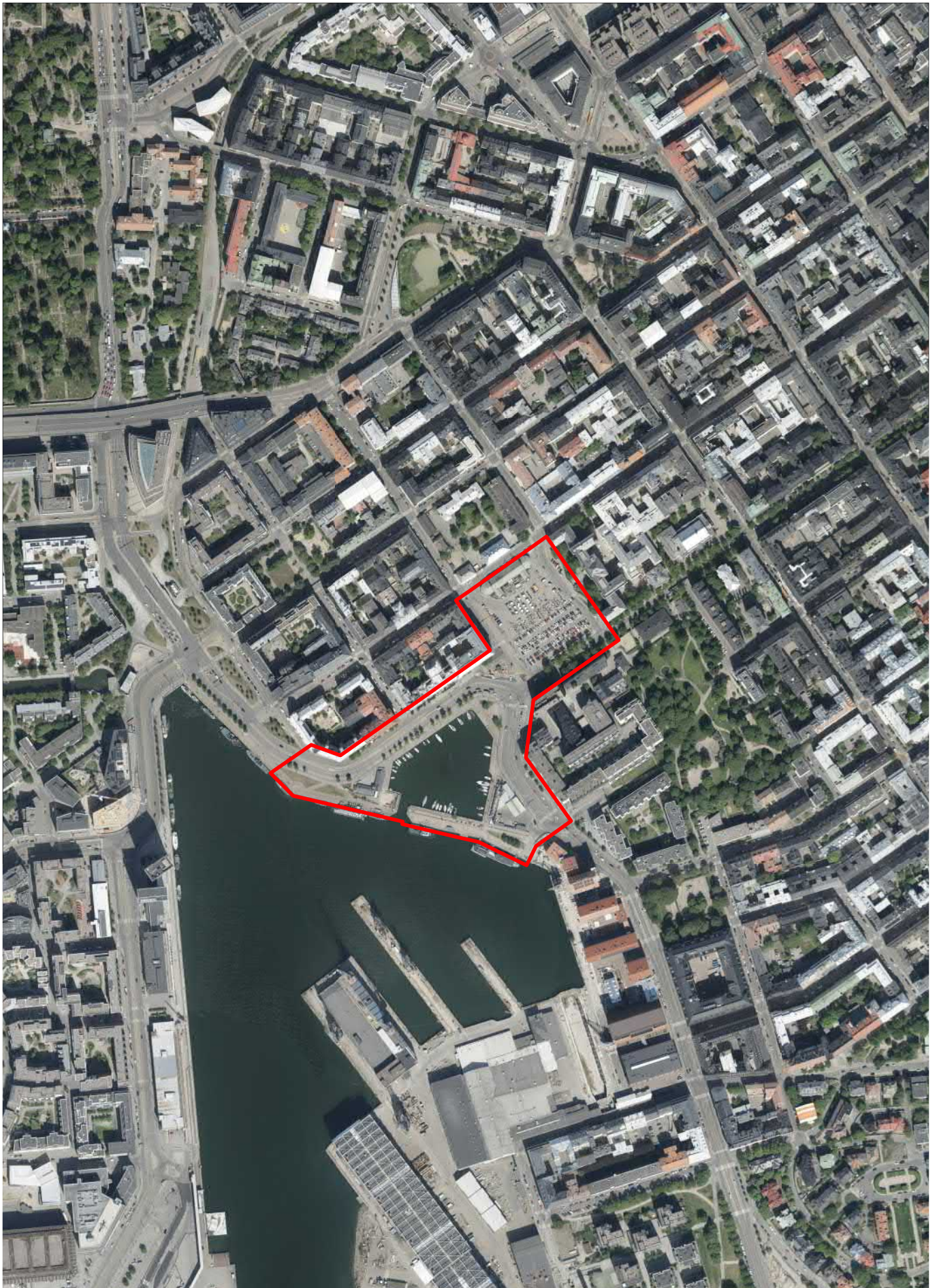


## Hyväksyminen

- 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.
-







Ilmakuva  
Hietalahdenranta

Helsingin kaupunki  
Asemakaavoitus





# HIETALAHDENRANTA

Viitesuunnitelma  
27.3.2024



Schauman  
Nordgren  
Architects

MASU PLANNING



# SISÄLLYSLUETTELO

## - Hietalahdenrannan visio

- Kaupunkitilalliset tavoitteet

## - Aluesuunnitelma

- Aluesuunnitelma 1:1000
- Aluekaaviot
- Aluejulkisivut

## - Hietalahdenrannan kaupunkitilat

- Kanava-aukio
- Kanavapromenadi
- Satamapromenadi

## - Korttelisuunnitelma

- Massoittelemun pääperiaatteet
- Rakennusten kaupunkikuvalliset periaatteet
- Asemapiirustus 1:1000
- Pohjakaaviot 1:500
- Periaateleikkaukset 1:1500
- Julkisivuote- ja leikkaus
- Varjotutkielma
- Korttelinäkymät

## - Kaukonäkymät

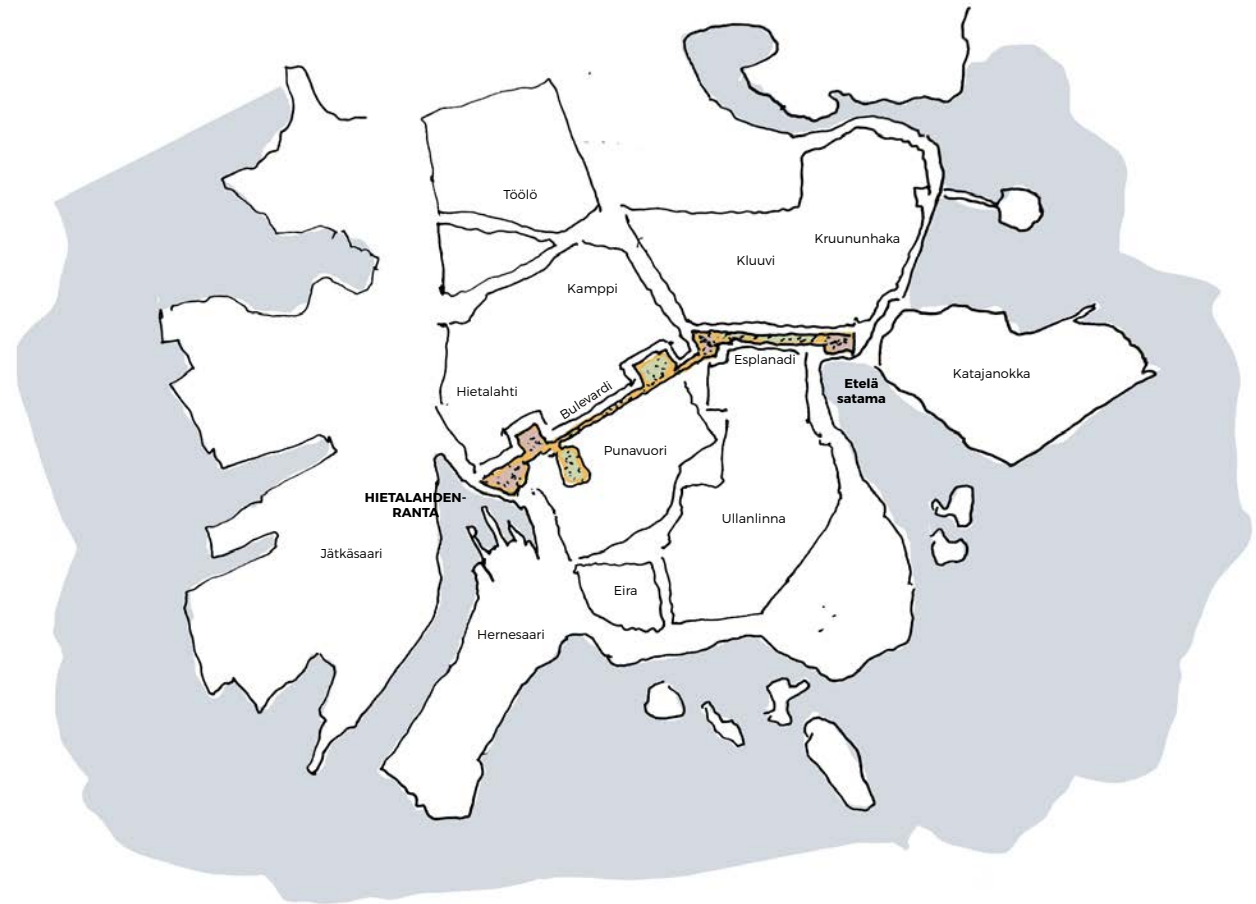
# **HIETALAHDENRANNAN VISIO**

# HIETALAHDENRANTA

Hietalahdenrannan visio

Suunnitelma esittää kokonaisvaltaisen ehdotuksen Hietalahdenrannan alueen kehittämiseksi kohti houkuttelevaa, viihtyisää ja monipuolista kaupunkiympäristöä. Tähän liittyy liikenteellisten haasteiden ratkaiseminen, sekä katu- ja kaupunkitilojen ja kevyen liikenteen yhteyksien parantaminen. Samalla alueen toimintoja kehitetään monipuoliseksi, houkuttelevaksi ja toimivaksi kokonaisuudeksi, joka vastaa Hietalahden uuteen, keskeisempään rooliin Jätkäsaaren Hernesaaren ja Telakkarannan rakentuessa ympärille.

Visiona on muuttaa Hietalahdenrannan rooli läpikulkuliikenteen välittäjästä arvokkaaksi keskusta-alueeksi Bulevardin päätepisteessä: alueeksi, joka houkuttelee kaupunkilaisia rantaan veden äärelle, jonka toiminnallinen kokonaisuus on monipuolinen ja korkealuokkainen, ja jossa virkistys, liike-elämä ja asumisen liittyvät saumattomasti toisiinsa.



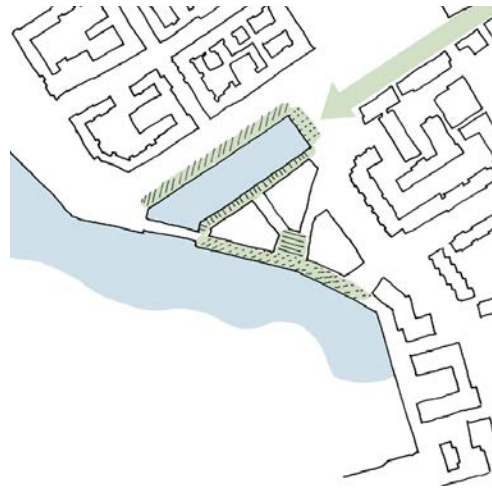
# KAUPUNKITILALLISET TAVOITTEET

Hietalahdenrannan visio



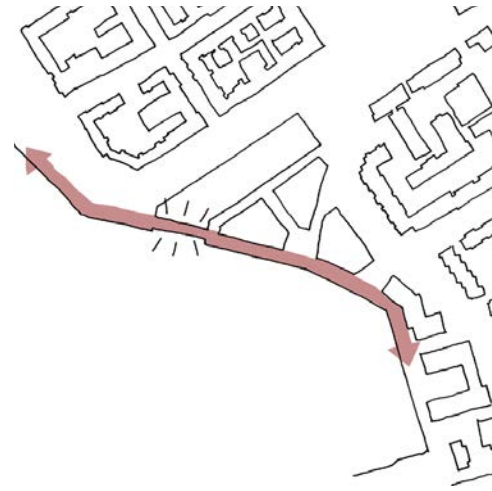
## Elävä ranta-alue

Aktivoidaan rantaa laajentamalla palveluiden aluetta, tuomalla alueelle uusia toimintoja ja luodaan viihtyisiä ja vetovoimainen uusi merellinen osa kantakaupunkiin.



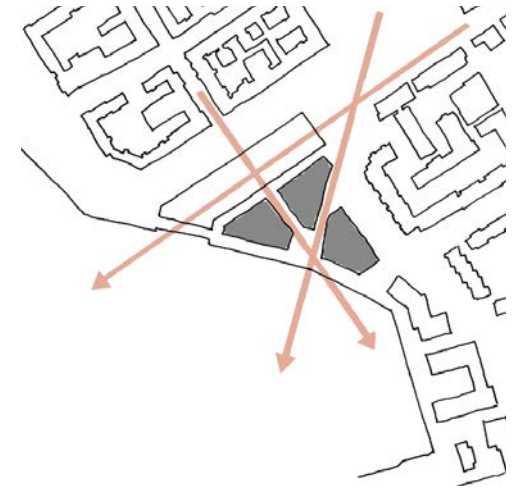
## Korkeatasoista ulkotilaa veden äärelle

Kehitetään Bulevardille arvokas päätepiste tekemällä laadukkaita, vehreitä oleskelupaikkoja rannoille.



## Yhtenäinen rantareitti

Liitetään rannat kokonaisuudeksi ja sujuvoitetaan liikumista lisäämällä kevyen liikenteen yhteys Hietalahdenaltaan yli.



## Istuminen olevaan kaupunkiympäristöön

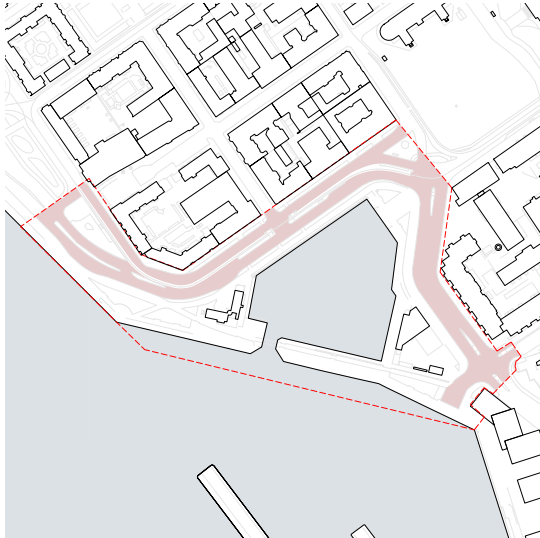
Huomioidaan tärkeät näkymälinjat ja sovitetaan rakeisuus vanhaan kaupunkirakenteeseen.



# **ALUESUUNNITELMA**



**Ajoneuvoliikenteen alueet**



Nykytilanne - 12 100 m<sup>2</sup>



Suunnitelma - 10 000 m<sup>2</sup>

**Viheralueet**



Nykytilanne - 1900 m<sup>2</sup>



Suunnitelma - 4300 m<sup>2</sup>

**Pyöräily- ja jalankulkualueet**



Nykytilanne - 15 000 m<sup>2</sup>



Suunnitelma - 15 500 m<sup>2</sup>





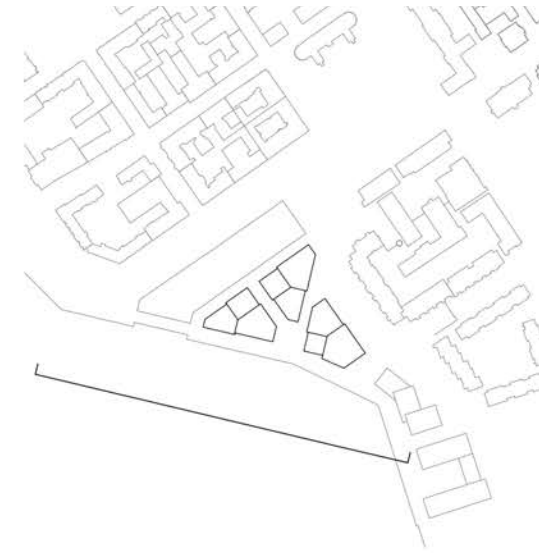
# NÄKYMÄ TELAKAN SUUNNASTA

Korttelisuunnitelma



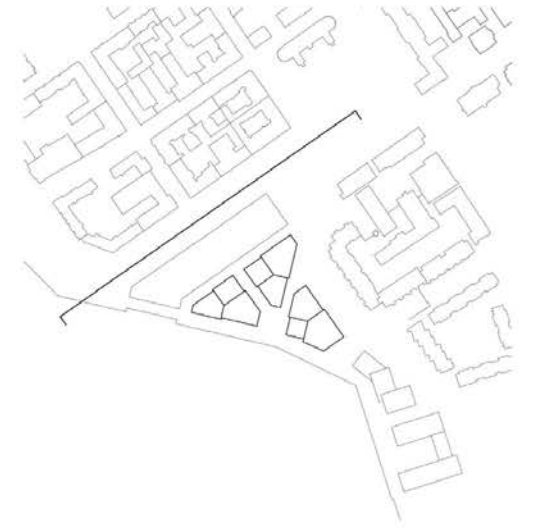


**ALUEJULKISIVU - SATAMA**  
Aluesuunnitelma



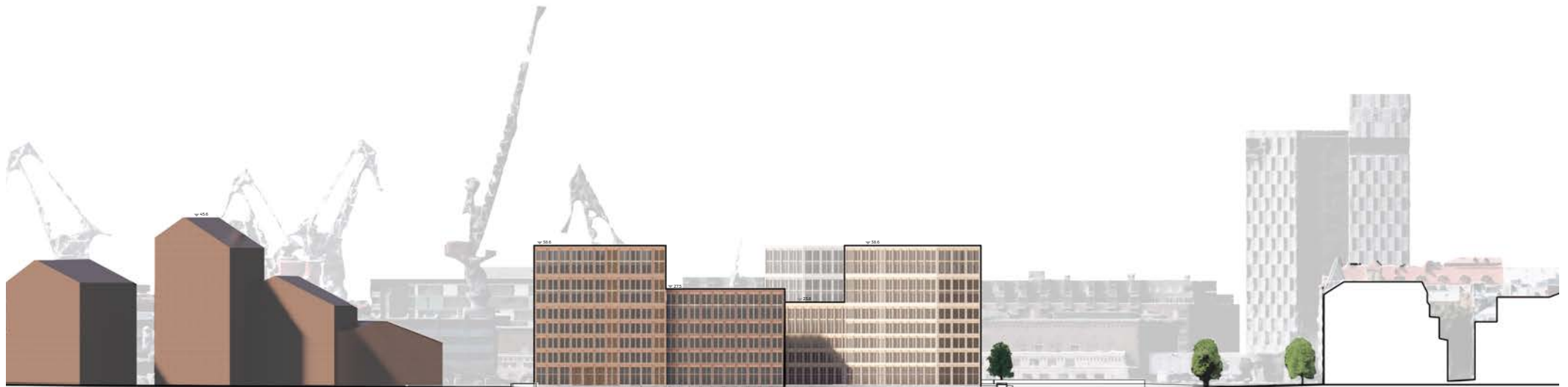
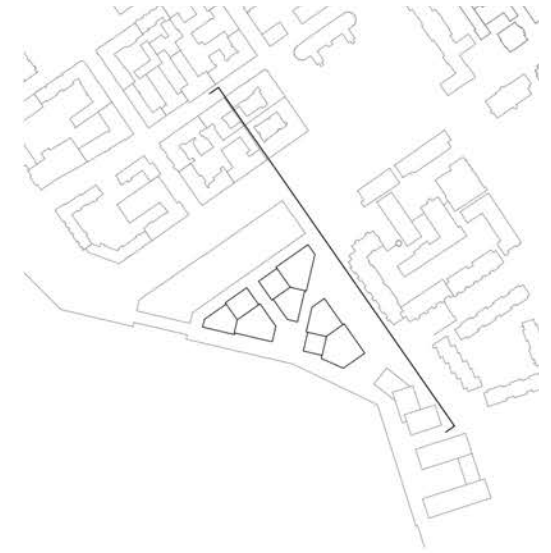
# ALUEJULKISIVU - BULEVARDIN AKSELI

Aluesuunnitelma



# ALUEJULKISIVU - POHJOINEN

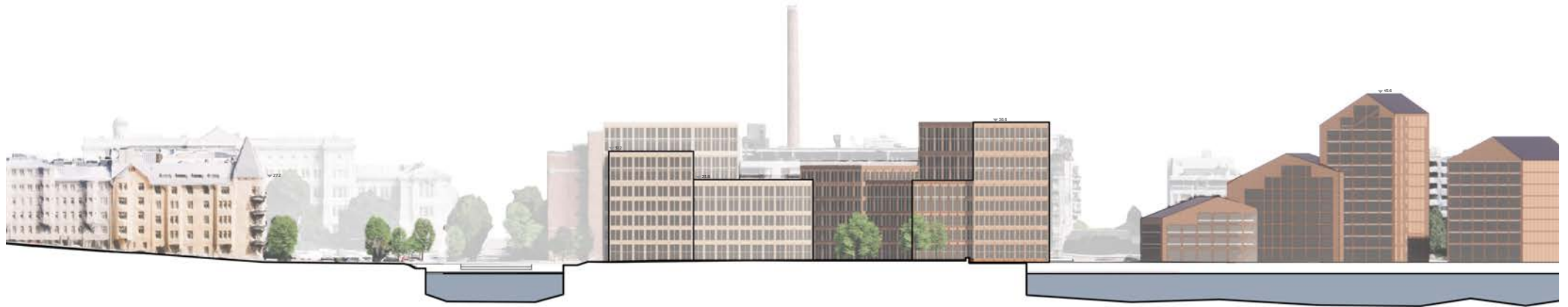
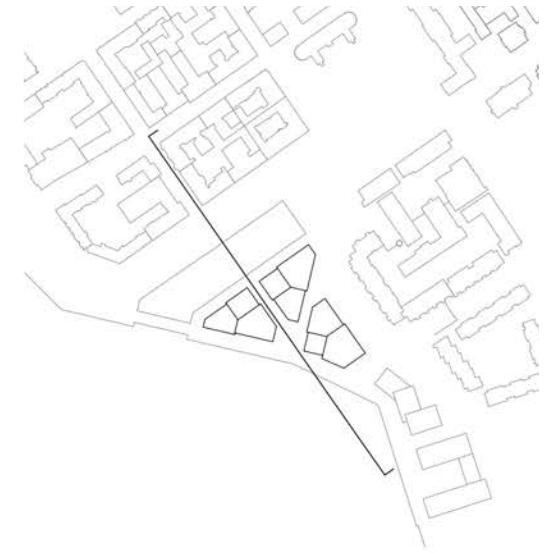
Aluesuunnitelma



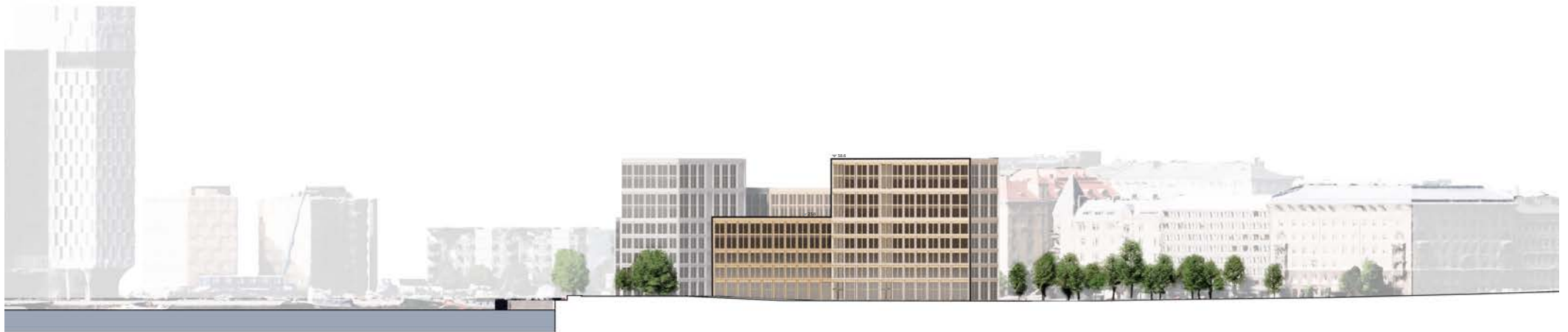
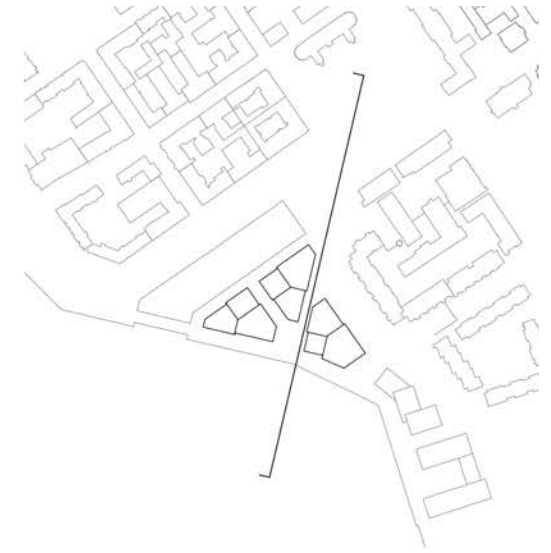


# ALUEJULKISIVU - KÖYDENPUNOJANKADUN AKSELI

Aluesuunnitelma



**ALUEJULKISIVU - HIETALAHDENTORIN AKSELI**  
Aluesuunnitelma



# NÄKYMÄ HIETALAHDENTORILTA

Korttelisuunnitelma



**HIETALAHDENRANNAN  
KAUPUNKITILAT**

# **KANAVA-AUKIO**



## KANAVA-AUKIO

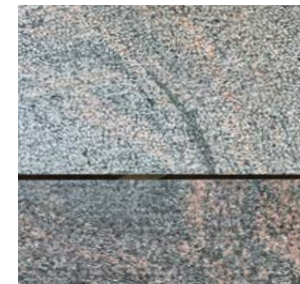
Kaupunkitilat

Muuttuneet liikennejärjestelyt mahdollistavat Hietalahdentorin liittymisen Hietalahden altaaseen uuden, nykyistä laajemman aukiotilan kautta. Uusi kanava-aukio muodostaa luontevan päätteen Bulevardille. Helsingin keskustaa rannasta rantaan risteävä akseli laskeutuu aukiotilan oleskeluportaiden kautta veden äärelle.

Aukio muodostaa liittymäkohdan kaupungin rantoja kiertävän reitistön ja Hietalahdentorin ympäristön välille. Olevat ja uudet puut sekä tilaa rajaavat istutusalueet muodostavat Hietalahdenrannan liikenteeltä suojatun, rannan suuntaan avautuvan aukiotilan. Vanha lippakioski liittyy keskeisenä tunnusmerkkinä uuteen aukiokokonaisuuteen.



Aukio liittyy porrastuen satama-altaan vesipintaan



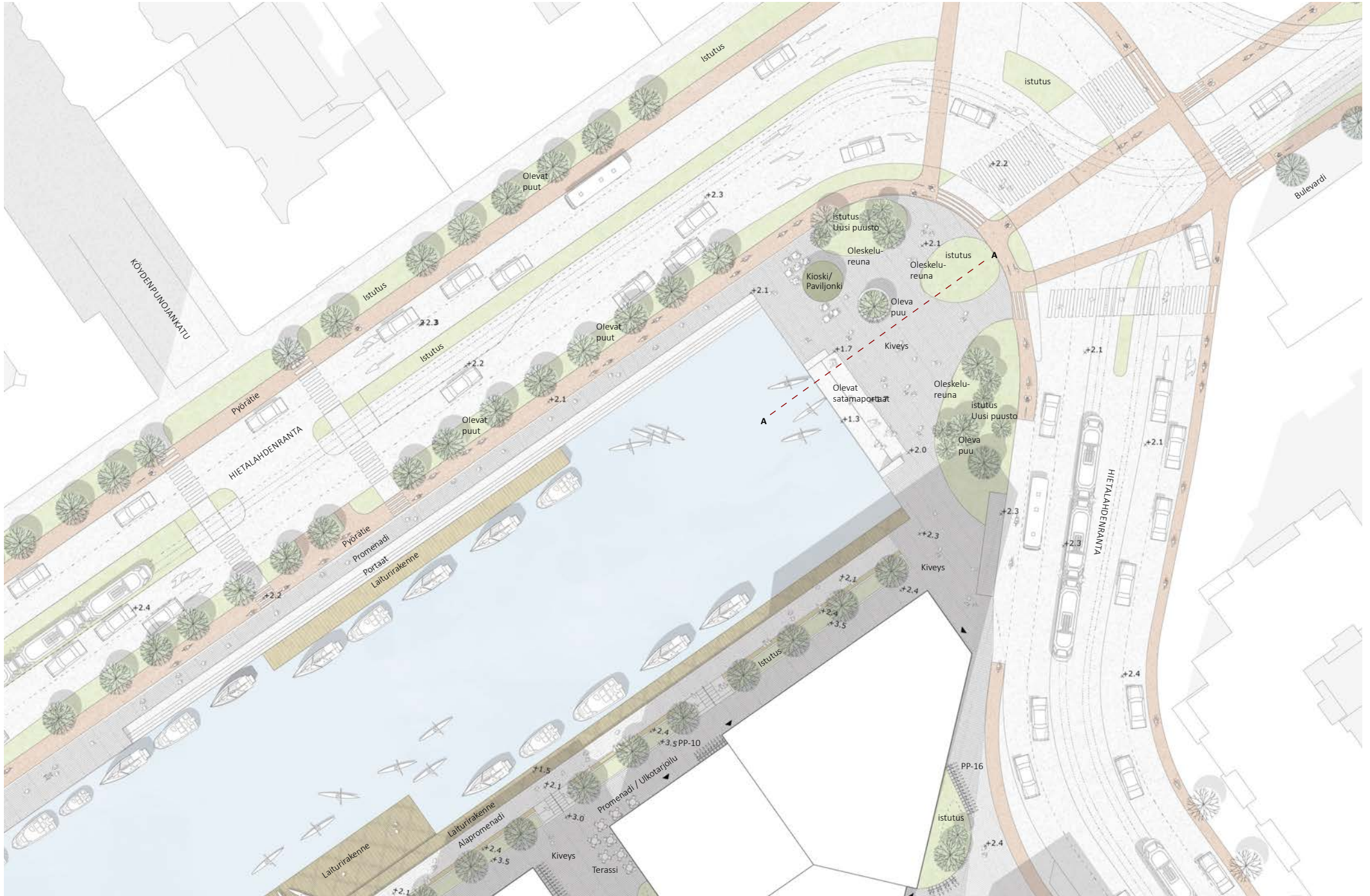
Jatkuvat, laadukkaat ja Helsingille ominaiset pinnoitteet sitovat Kanava-aukion ja ranta-alueet yhteen kokonaisuudeksi



Rehevä kasvillisuus ja puusto muodostaa suojaavan vyöhykkeen Hietalahdenrannan ja Kanava-aukion välille

# KANAVA-AUKIO - 1:500

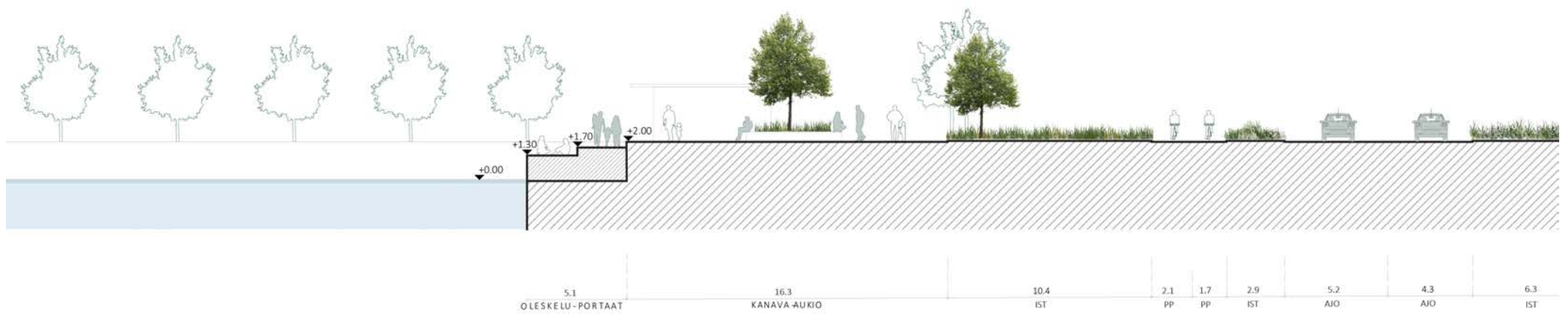
Kaupunkitilat





# KANAVA-AUKIO - LEIKKAUS A-A 1:200

Kaupunkitilat





# HIETALAHDEN ALLAS TÄNÄÄN

Kaupunkitilat





**HIETALAHDEN KANAVA-AUKIO**  
Kaupunkitilat



# **KANAVAPROMENADI**

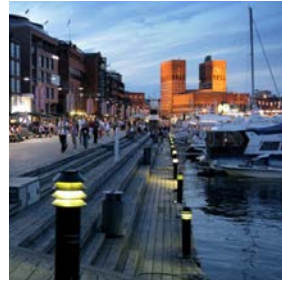
## KANAVAPROMENADI

Kaupunkitilat

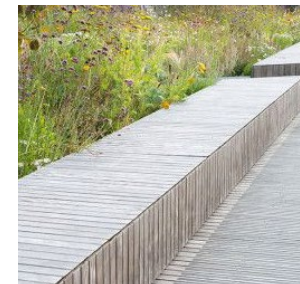
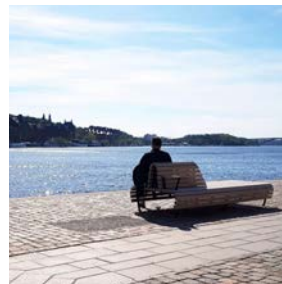
Hietalahdenrannan katutilan uudelleenjärjestely mahdollistaa paremmat olosuhteet olevalle puustolle sekä suojaavan kasvillisuuden lisäämisen Kanavapromenadin ja katutilan välille. Hietalahden kanavaa reunustavat molemminpuolisesti leveät, puuston rajaamat promenaditasot, jotka muodostavat miellyttävää tilaa kulkemiselle ja oleskelulle. Kanaalin eteläpuolelle muodostuu tilaa tarjoilu- ja terassivyöhykkeelle.

Bulevardin lineaarisuutta jatkava kanavaympäristö muodostaa vaihtelevan, vehreän ja suojaisan kaupunkitilan lähikortteleiden iloksi. Korkean kasvillisuuden, olevan ja uuden puuston sekä istuintasojen rytmittämä vihreä tila muodostaa houkuttelevan kokonaisuuden vapaamuotoiselle oleskelulle ja Hietalahden altaan satamatoiminnoille.

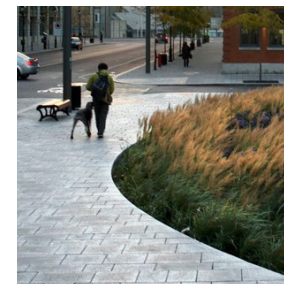
Hietalahden altaan reunalla puulaiturit ja -portaat mahdollistavat aktiivisen, jatkuvan pienvenetoiminnan, tuoden oman lisänsä alueen tunnelmalliselle ilmapäirille.



Promenadin porrastus, eritasoiset kulku- ja toimintalueet sekä oleskelureunat muodostavat houkuttelevan kokonaisuuden



Laadukkaat pinnoitteet, istutusalueet ja tasoeroihin integroidut oleskeltavat reunat



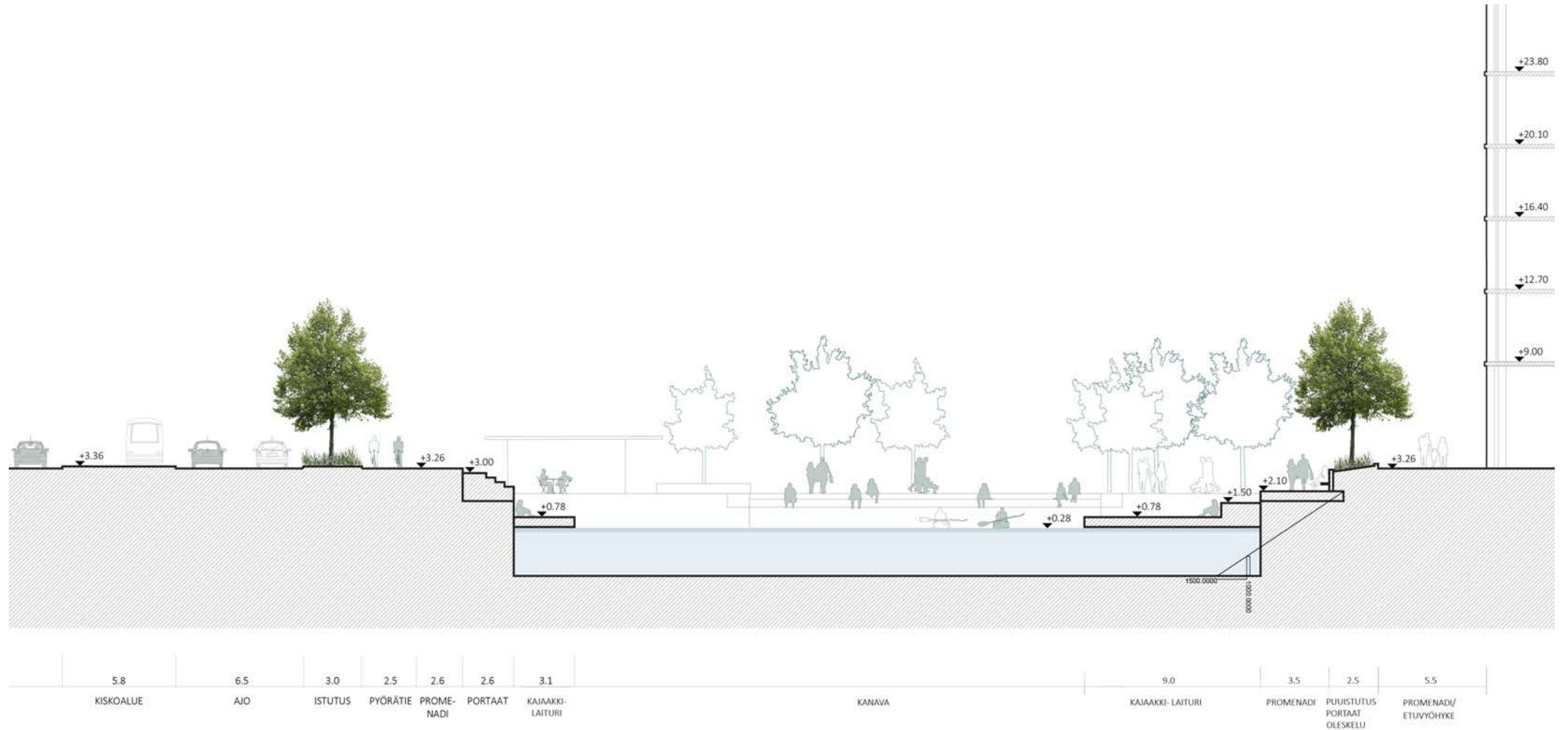
Oleva ja uusi puusto sekä runsaat istutusalueet muodostavat suojaavan vyöhykkeen Hietalahdenrannan katutilan ja Kanavapromenadin välille





# KANAVAPROMENADI - LEIKKAUS B-B 1:200

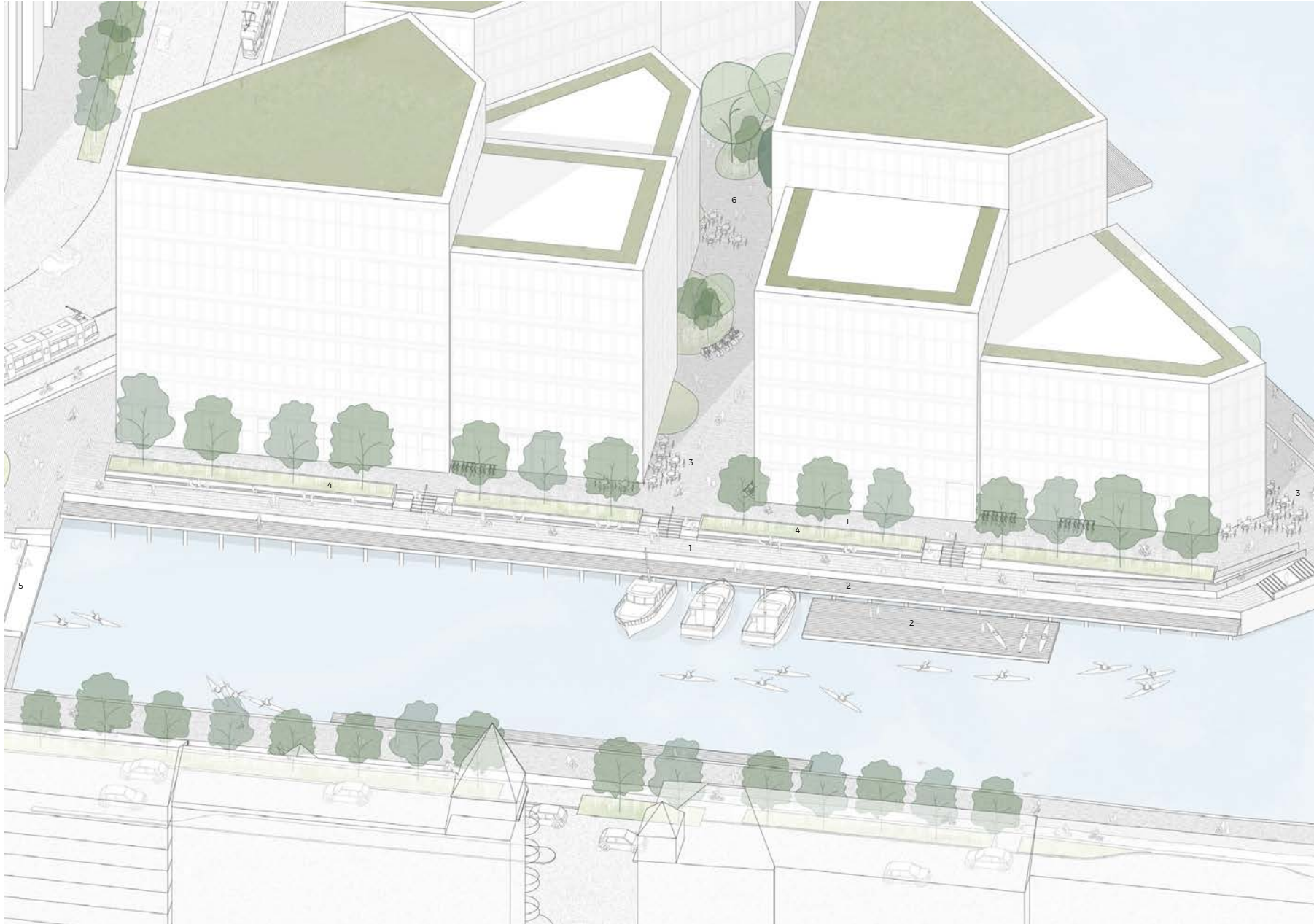
Kaupunkitilat





# KANAVAPROMENADI - AKSONOMETRIA

Kaupunkitilat



1. Kanavapromenadi
2. Laiturirakenne
3. Terassi
4. Istutus
5. Olevat portaat
6. Ranta-aukio

# HIETALAHDEN ALLAS TÄÄNÄN

Kaupunkitilat





# HIETALAHDEN KANAVA

Kaupunkitilat



# **SATAMAPROMENADI**

## SATAMAPROMENADI

Kaupunkitilat

Satama-altaan puoleiselle reunalle muodostuu reitti rannan myötäiselle kävely- ja pyöräliikenteelle, osana kaupungin rantareitistöä. Promenadin ylä- ja alatason välille sijoittuu istutusvyöhyke puuistutuksilla, rajaten selkeästi nopeamman ja hitaamman liikumisen alueet.

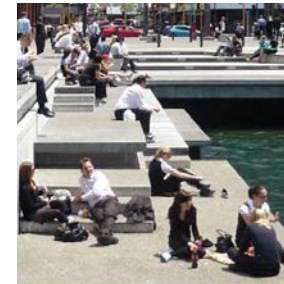
Etelään suunnattu julkisivulinja muodostaa suojaavan seinustan promenadille, oleskelu- ja ulkotarjoilualueille. Miellyttävä ilmansuunta, materiaalimaailma ja mittakaava luovat hyvät edellytykset viihtyisälle ympäristölle.

Satamareunaan kiinnittyvät laivat sekä kevyet porrastavat puutasot korostavat merellisyyttä ja veden äärelle pääsyä.

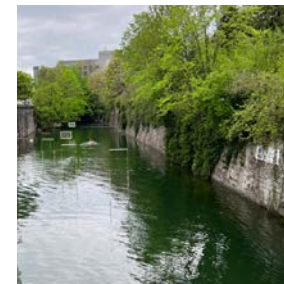
Satamapromenadiin liittyvä korttelialueen satama-aukio muodostaa alueelle keskeisen ja kokoavan, vihreän kaupunkitilan.



Satamapromenadia vaihteistaa eri toiminnalliset alueet



Porrastavat kevytrakenteiset oleskelutasot veden äärelle



Puusto ja runsaat istutusalueet rajaavat tilaa Satamapromenadin tasolla, ja muodostavat vihreää satamajulkisivua kaupungille



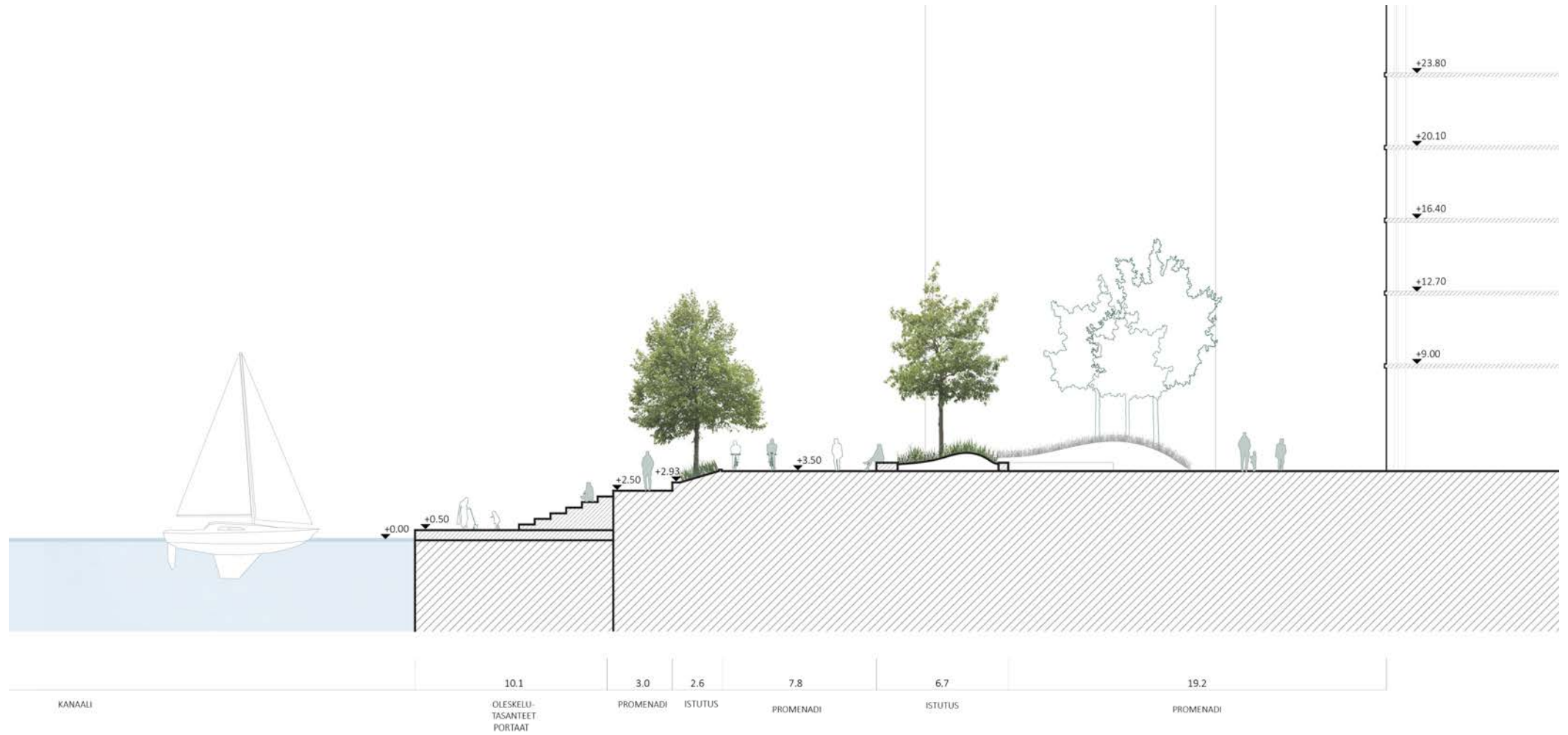
# SATAMAPROMENADI - 1:500

Kaupunkitilat



# SATAMAPROMENADI - LEIKKAUS C-C - 1:400

Kaupunkitilat



# SATAMAPROMENADI / RANTA-AUKIO - AKSONOMETRIA

Kaupunkitilat



1. Kelluva laiturirakenne
2. Istutus
3. Promenadi
4. Huoltoliikennevaraus
5. Terassi
6. Ranta-aukio



**SATAMAPROMENADI / RANTA-AUKIO - AKSONOMETRIA**  
Kaupunkitilat





# HIETALAHDENLAITURI TÄNÄÄN

Kaupunkitilat



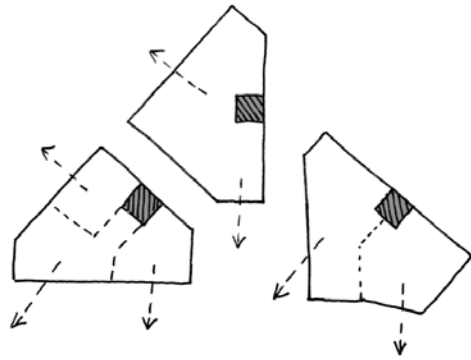


# HIETALAHDEN SATAMAPROMENADI

Kaupunkitilat

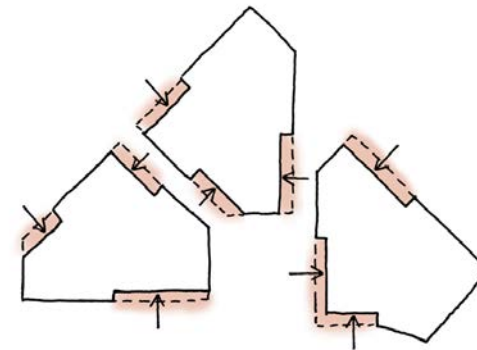


# KORTTELISUUNNITELMA



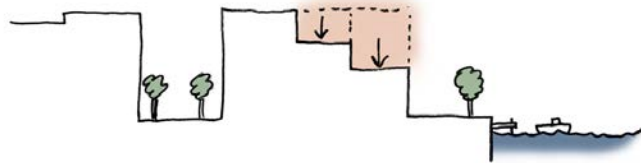
Ytimet

Hissi-, porras- ja tekniikkapakettien sijoitus mahdollistaa kerrosten vapaan jakamisen ja avoimet näkymät rantojen suuntaan.



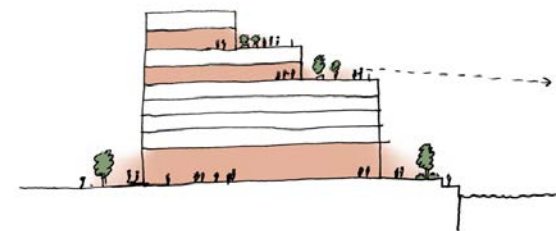
Sisäänvedot

Rakennusmassa jaetaan visuaalisesti pienempiin osiin jaksottamalla pitkiä julkisivulinjoja sisäänvedoilla.



Porrastus rantaa kohti

Rakennusten ilmettä kevennetään terassinneilla ja ne porrastuvat korttelikaupungin mittakaavasta alaspäin kohti pienipiirteisempää rantaa.



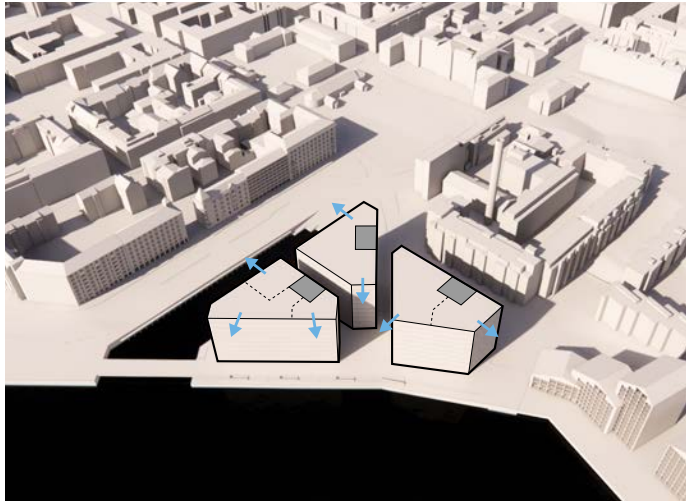
Kattoterassit ja kivijalat

Katutasokerroksen tilat ovat ulos avoimia ja aktivoivat ympäröivää katutilaa. Rakennukset sisältävät kaupunkilaisille avoimia tiloja, esimerkiksi yläkerroksissa sijaitsevan ravintolan merinäköalalla tai kivijalassa joustavan tapahtumatilan.

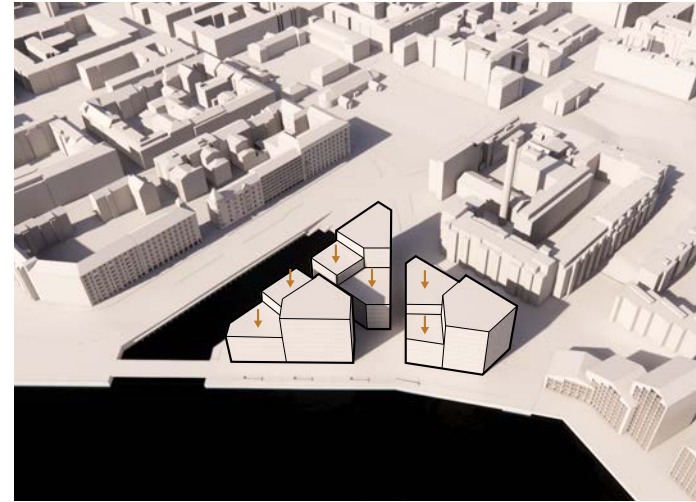


# MASSOITTELU JA TOIMINNOT

Korttelisuunnitelma



Ytimet



Porrastus rantaa kohti



Sisäänvedot



Kattoterassit ja kivijalat



# MASSOITTELUKUVAT

Korttelisuunnitelma



Näkymä telakan suunnalta



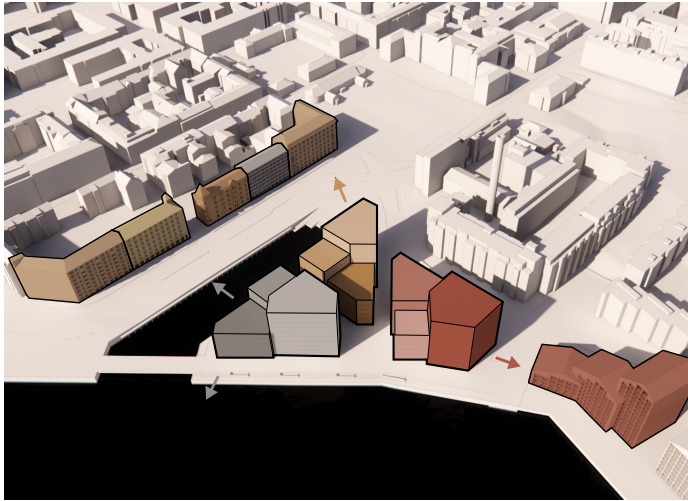
Kanavaranta



Näkymä Köydenpunojankadulta

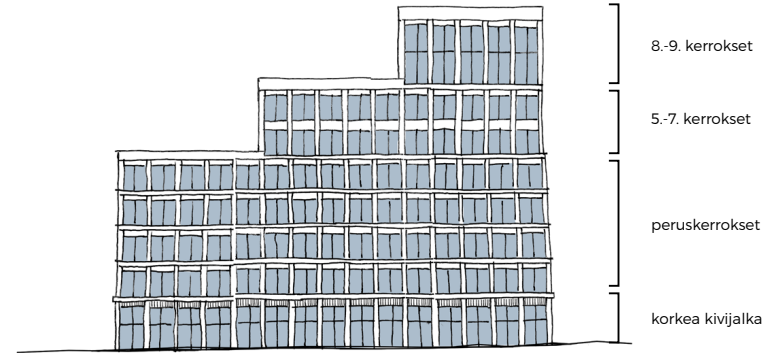


Näkymä Hietalahdentorilta



### Väritys

Jokaisella rakennuksella on lähinaapuriensa värikyseen liittyvä pääväri. Rakennuksen eri massoissa käytetään päävärin eri sävyjä.



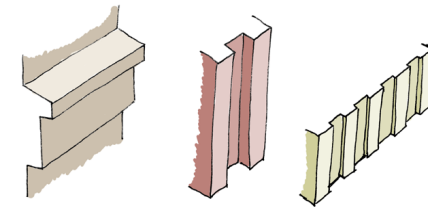
### Sommittelu

Julkisivu jakautuu tasakokoiseen ruudukkoon. Kerroksia jaetaan julkisivusta ulos työntyvillä vaakasuuntaisilla umpiosilla, joiden rooli pienenee ylimpiä kerroksia kohti. Kivijalkakerros on muita korkeampi, ja massojen ylimmät kerrokset hahmottuvat julkisivussa yhtenä kerroksena.



### Materiaalit

Päämateriaalina on tiili eri sävyissä, täydentävissä osissa läpivärjätty betoni.

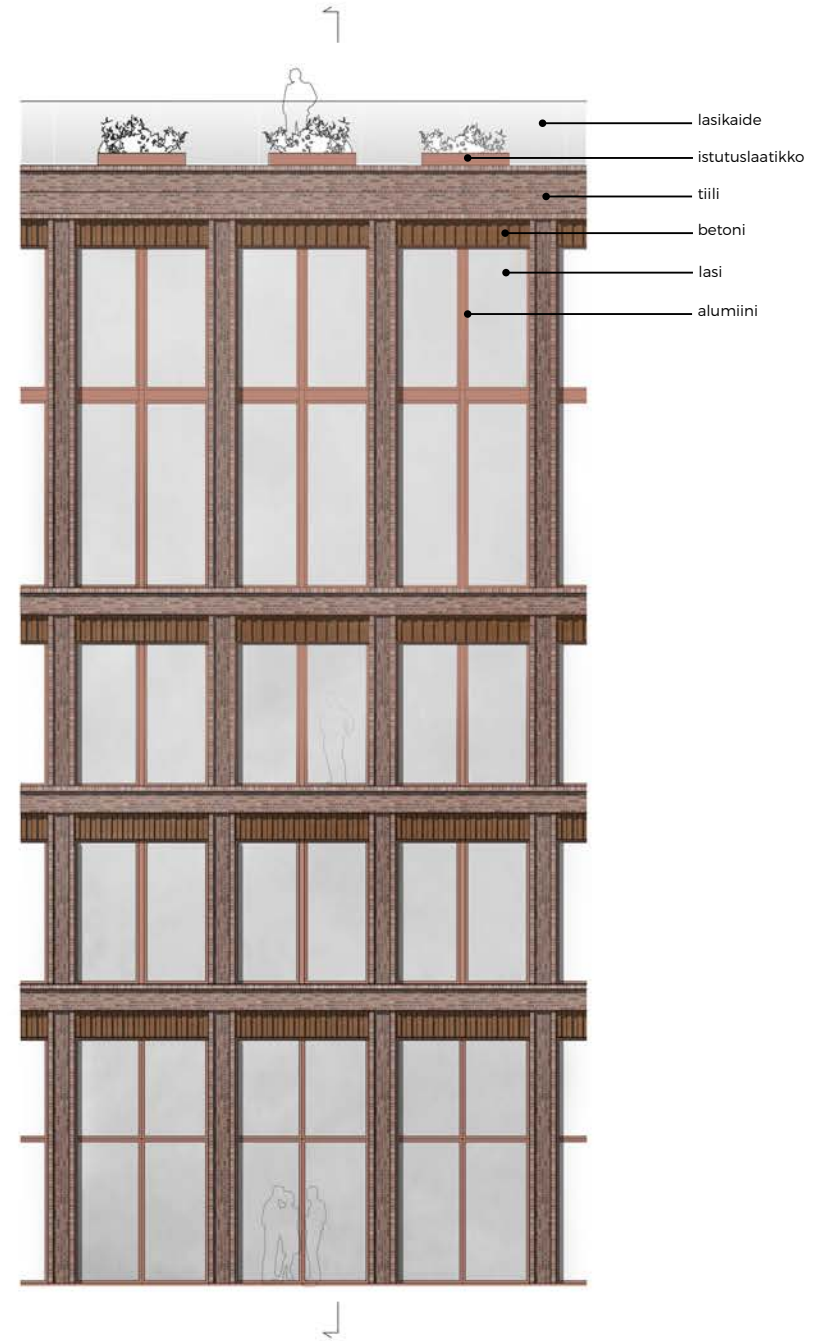
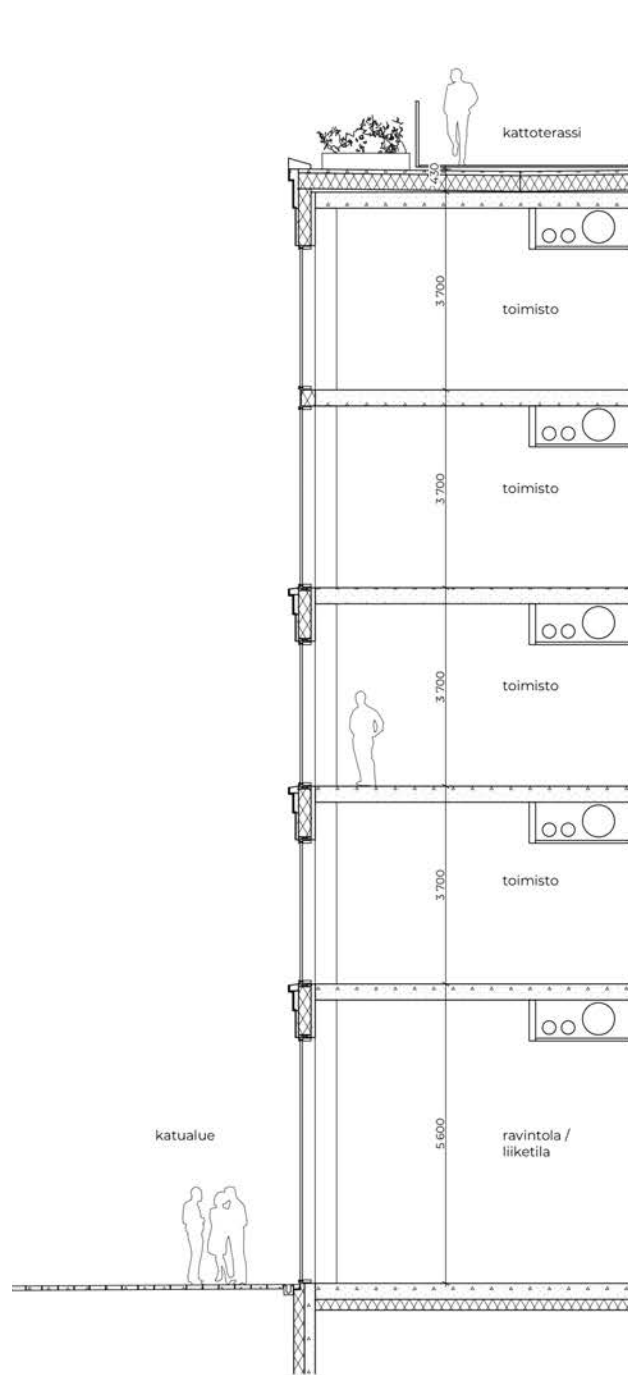


### Käsittely

Julkisivun umpiosissa on syvyysvaihtelua, joka on suurempaa maantasokerroksessa ja pienenee kohti kattokerroksia.

# JULKISIVUOTE JA -LEIKKAUS

Korttelisuunnitelma





**ASEMAPIIRUSTUS 1:1000**  
Korttelisuunnitelma





# POHJAKAAVIO 1:500 - 1. KERROS

Korttelisuunnitelma

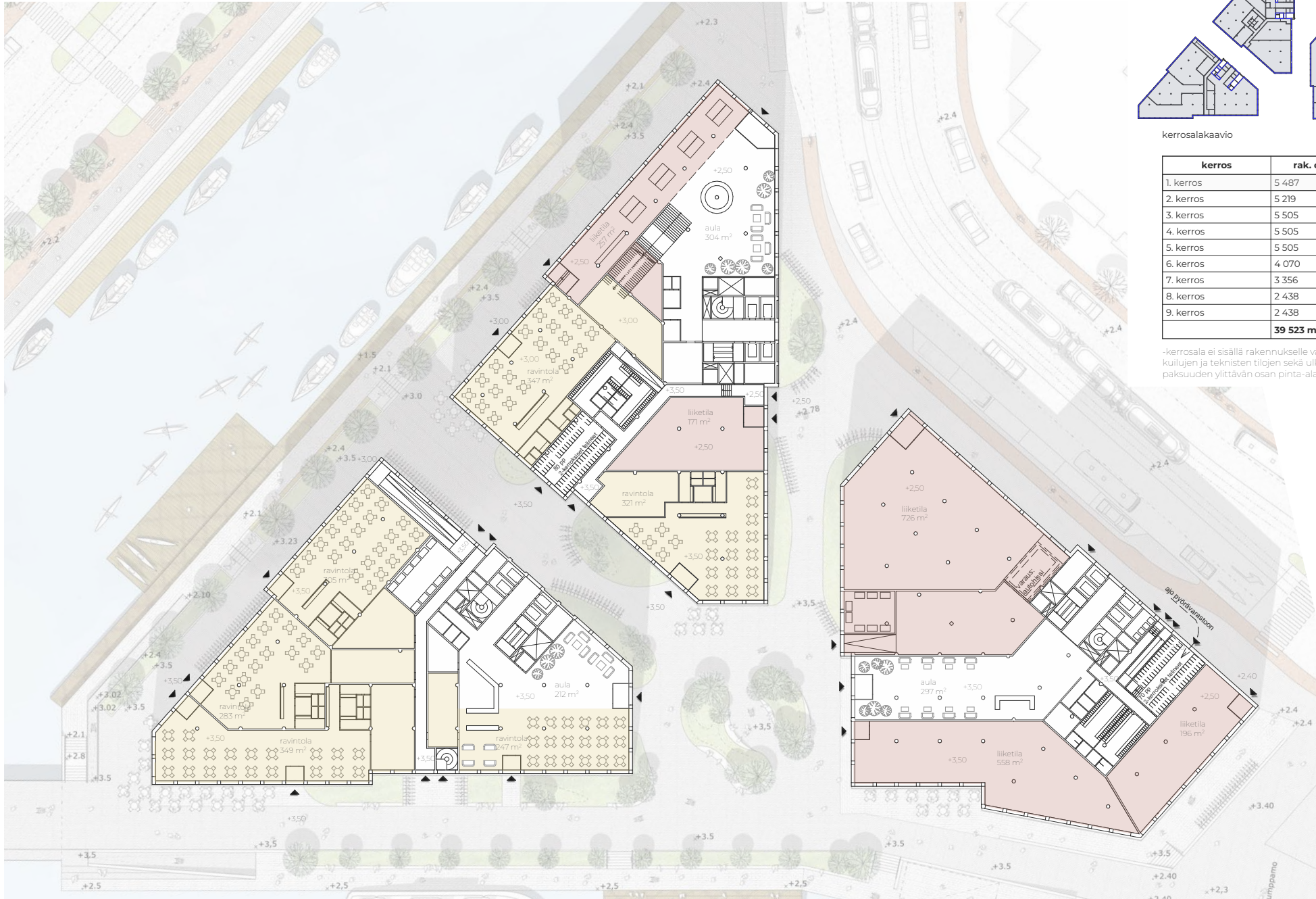
KERROSALAKAAVIO



kerrosalakaavio

kerros	rak. oik. kerrosala
1. kerros	5 487
2. kerros	5 219
3. kerros	5 505
4. kerros	5 505
5. kerros	4 070
6. kerros	3 356
7. kerros	2 438
8. kerros	2 438
9. kerros	2 438
	<b>39 523 m<sup>2</sup></b>

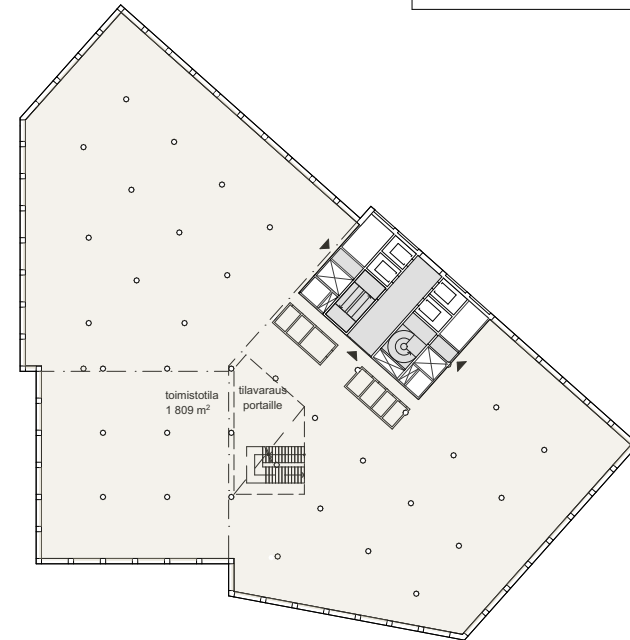
-kerrosala ei sisällä rakennukselle välttämättömien kulkujen ja teknisten tilojen sekä ulkoseinän 250 mm paksuuden ylittävän osan pinta-alaa.



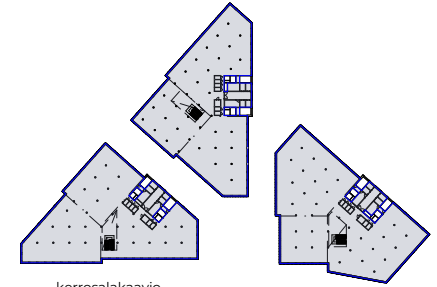


# POHJAKAAVIO 1:500 - PERUSKERROS

Korttelisuunnitelma



## KERROSALAKAAVIO



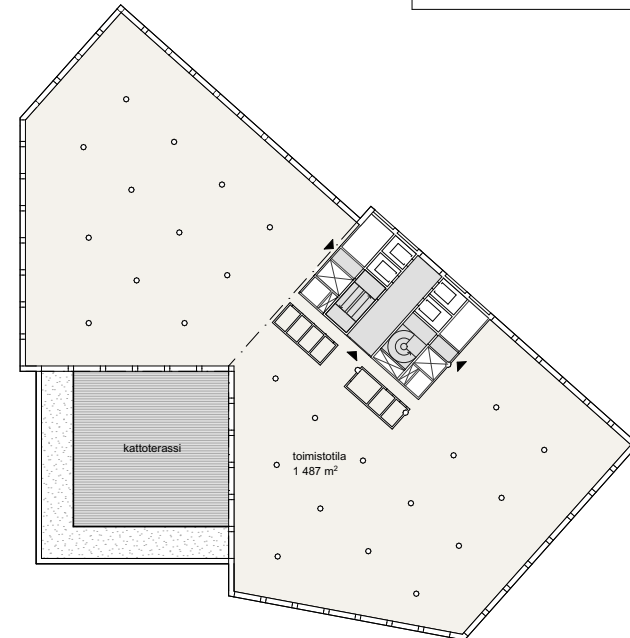
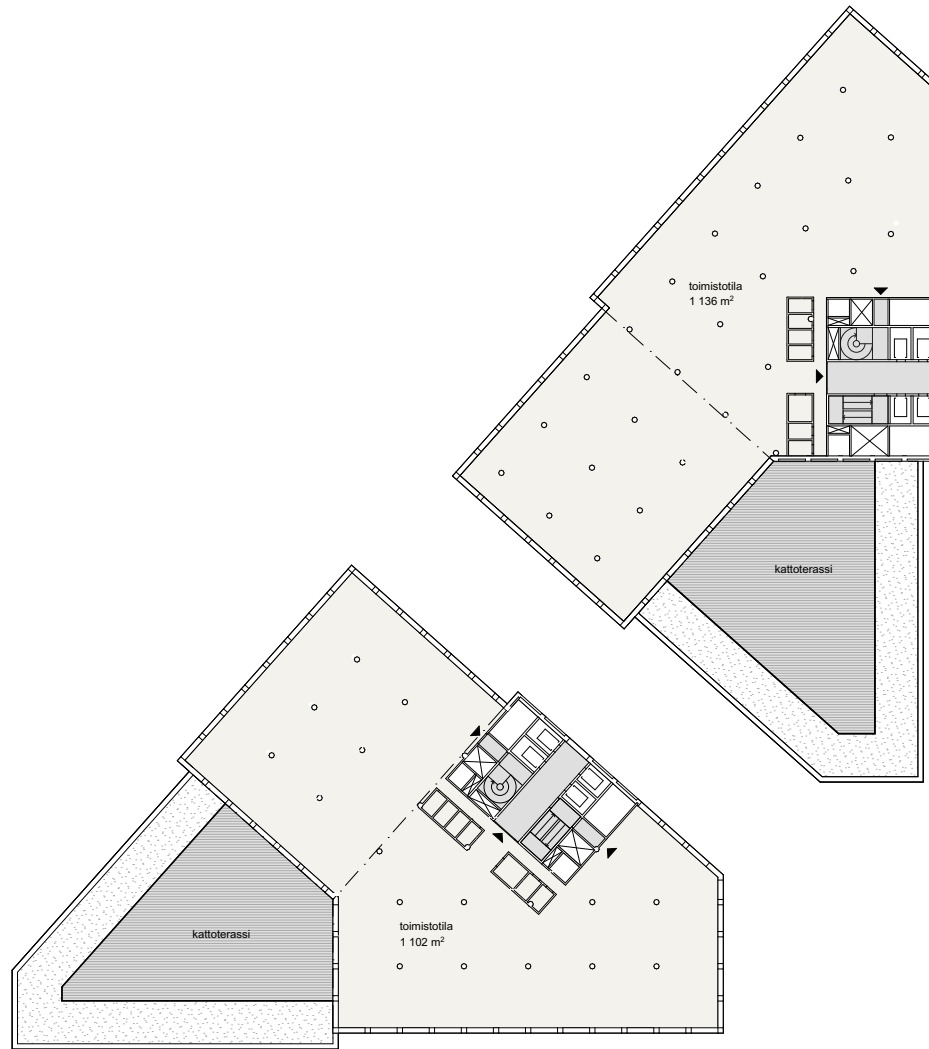
kerrosalakaavio

kerros	rak. oik. kerrosala
1. kerros	5 487
2. kerros	5 219
3. kerros	5 505
4. kerros	5 505
5. kerros	5 505
6. kerros	4 070
7. kerros	3 356
8. kerros	2 438
9. kerros	2 438
	<b>39 523 m<sup>2</sup></b>

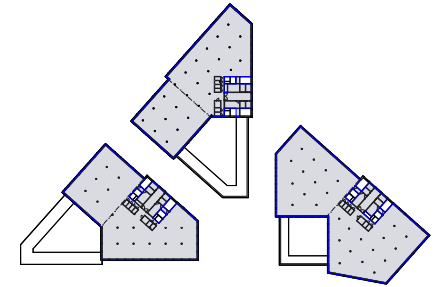
-kerrosala ei sisällä rakennukselle välttämättömien kuluijen ja teknisten tilojen sekä ulkoseinän 250 mm paksuuden ylittävän osan pinta-alaa.

# POHJAKAAVIO 1:500 - 6. KERROS

Korttelisuunnitelma



## KERROSALAKAAVIO

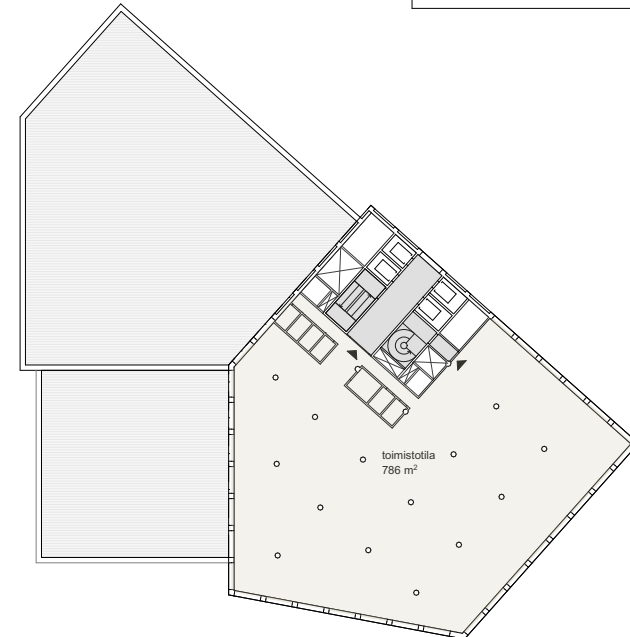
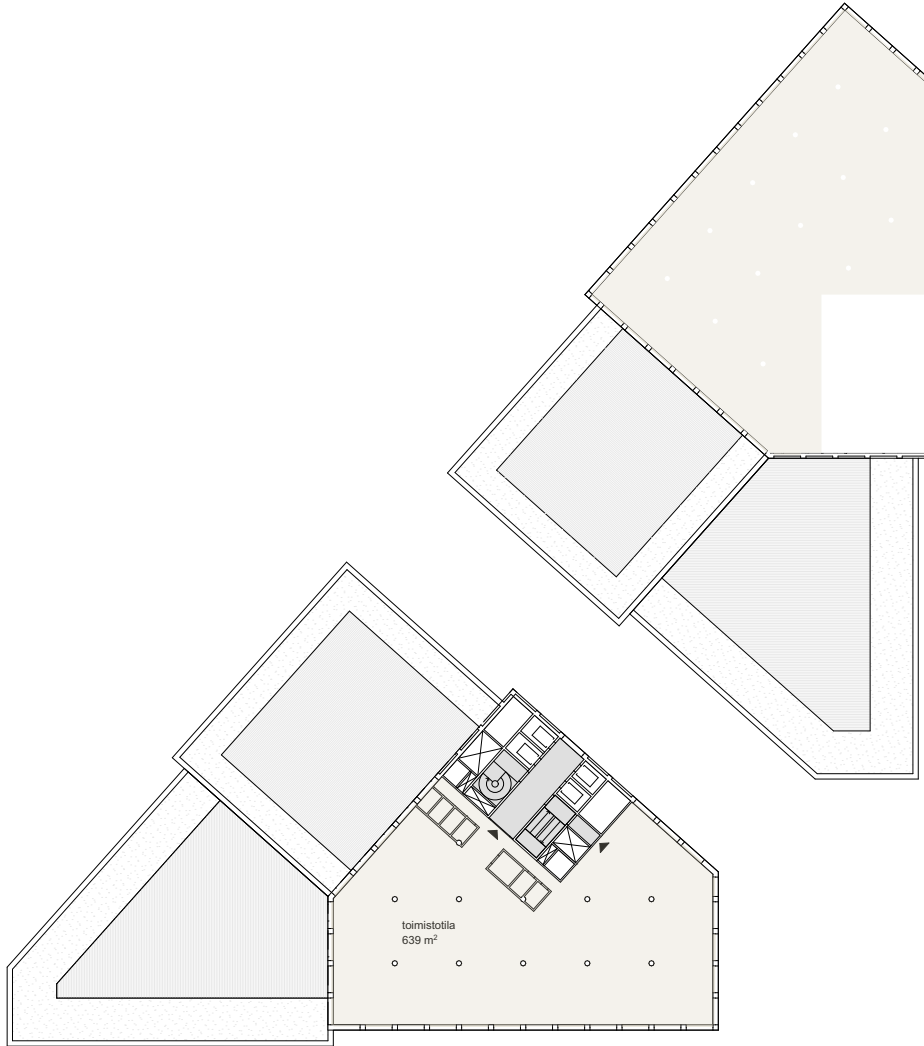


kerros	rak. oik. kerrosala
1. kerros	5 487
2. kerros	5 219
3. kerros	5 505
4. kerros	5 505
5. kerros	5 505
6. kerros	4 070
7. kerros	3 356
8. kerros	2 438
9. kerros	2 438
	<b>39 523 m<sup>2</sup></b>

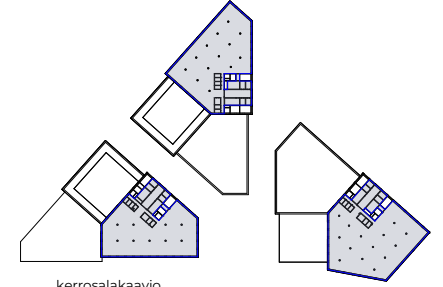
-kerrosala ei sisällä rakennukselle välttämättömien kuluijen ja teknisten tilojen sekä ulkoseinän 250 mm paksuuden ylittävän osan pinta-alaa.

# POHJAKAAVIO 1:500 - 8.-9. KERROS

Korttelisuunnitelma



## KERROSALAKAAVIO



kerrosalakaavio

kerros	rak. oik. kerrosala
1. kerros	5 487
2. kerros	5 219
3. kerros	5 505
4. kerros	5 505
5. kerros	5 505
6. kerros	4 070
7. kerros	3 356
8. kerros	2 438
9. kerros	2 438
	<b>39 523 m<sup>2</sup></b>

-kerrosala ei sisällä rakennukselle välttämättömien kuluijen ja teknisten tilojen sekä ulkoseinän 250 mm paksuuden ylittävän osan pinta-alaa.



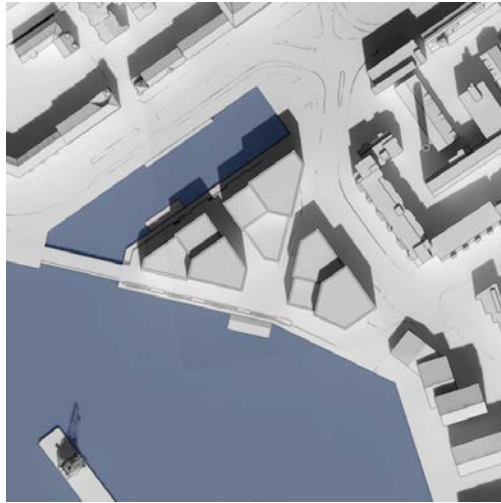
# VARJOTUTKIELMA

Korttelisuunnitelma

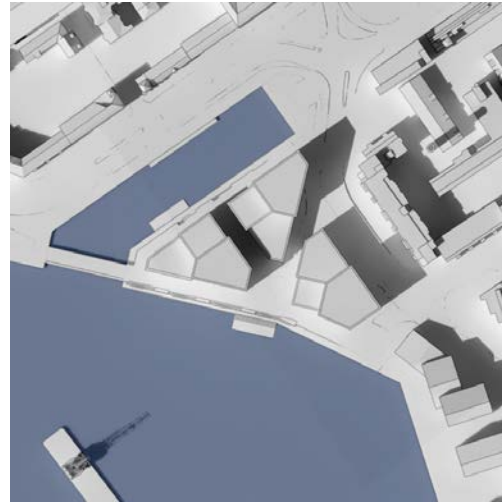
Kesäpäivänseisaus  
21. kesäkuuta



9.00



12.00

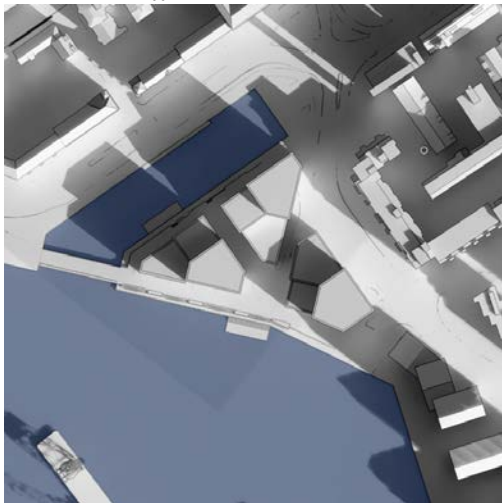


15.00

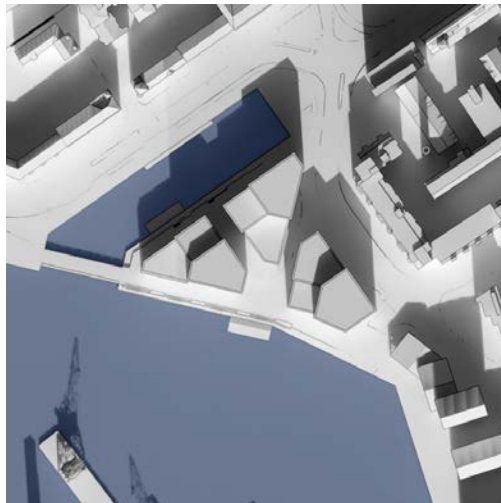


18.00

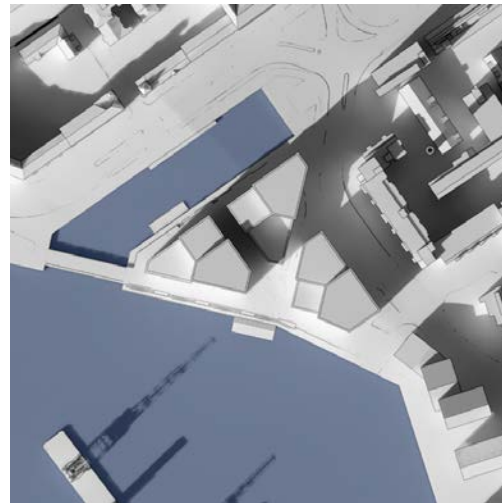
Kevät-/syyspäiväntasaus  
21. maaliskuuta / syyskuuta



9.00



12.00



15.00



18.00



# NÄKYMÄ SATAMAPROMENADILTA

Korttelisuunnitelma

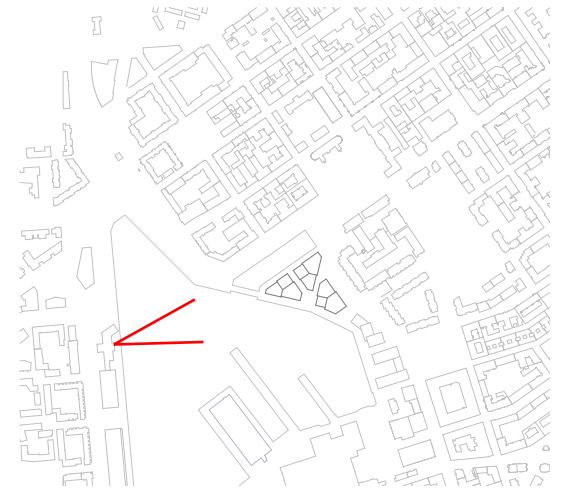


**KAUKONÄKYMÄT**



# HOTELLI CLARIONISTA

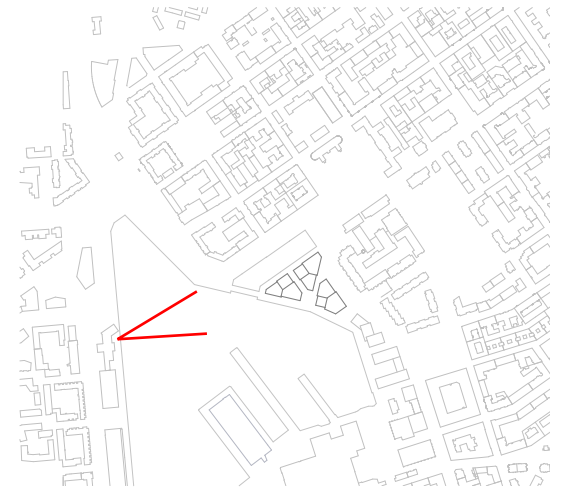
Kaukonäkymät



Nykytilanne



Suunnitelma



Nykytilanne



Suunnitelma





Nykytilanne

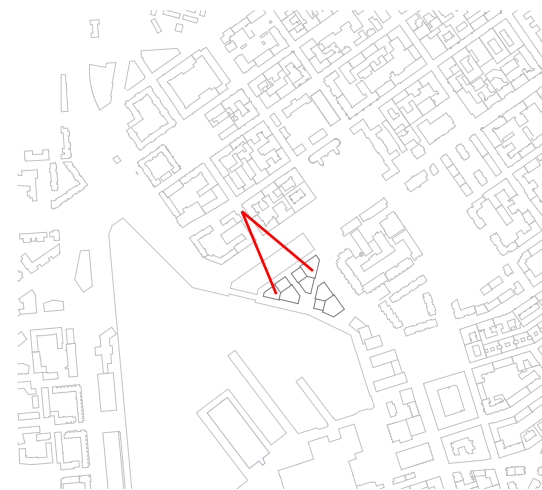


Suunnitelma



# KÖYDENPUNOJANKADULTA

Kaukonäkymät



Nykytilanne



Suunnitelma

# HIETALAHDEN TORILTA

Kaukonäkymät



Nykytilanne



Suunnitelma





Nykytilanne



Suunnitelma

# TELAKKAKADULTA

Kaukonäkymät



Nykytilanne



Suunnitelma





# HIETALAHDENTORIN IDEASUUNNITELMA

02.04.2024

MAISEMA-ARKKITEHTITOIMISTO MASU PLANNING OY

MASU PLANNING



## Historia

Historia-aikajana	4
Hietalahdentori osana historiallista puistokatuakselia	6
Hietalahdentoria ympäröivät rakennukset	7
Toimintojen kehittyminen	8
Arvot, uhkat ja suositukset	9
Merinäkömien vaihteellinen muutos	10
Tilallisuuden vaihtuminen ja torin luonne	11
Hietalahdentorin identiteetti	12

## Analyysit

Hietalahdentori kaupunkirakenteessa	14
Tärkeät näkömälinit	15
Nykyinen materiaalipaletti	16
Nykyiset pintamateriaalit	17
Nykyinen liikenne ja toiminnot	18
Valoanalyysit	19
Torin nykyinen valaistus	21
Yhteenveto analyyseista	22
Ote johto- ja putkikartasta	23
Yhteenveto hulevesiselvityksestä	24

## Ohjelmointi

Torin nykyiset toiminnot ja huoltoyhteydet	26
Lähtökohtana nykyisten toimintojen kehittäminen	27
Kauphallin huoltoyhteydet	28

## Konseptit

Suunnitelmakonsepti: Palimpsest	30
Materiaalit	31
Vesiaihe / hulevesien käsittely	33
Valaistuksen periaatteet	34

## 3

## Suunnitelma: Kivetty versio

## 35

Referenssit	36
Toiminnot	37
Suunnitelma 1:500	38
Näkymä Etelästä	39
Näkymä pohjoisesta	40
Vesiaiheen laatutekijät	41
Huoltorakennuksen laatutekijät	42
Leikkaukset 1:500	43
Valaistusperiaate	44
Aksonometria	46
Näkymä Bulevardilta	49
Kasvillisuuden periaate	50
Hulevesien käsittelyn periaate	51
Puuston variaatio 1:1000	52

## 13

## Suunnitelma: Istutettu versio

## 53

Referenssit	54
Toiminnot	55
Suunnitelma 1:500	56
Näkymä Etelästä	57
Näkymä pohjoisesta	58
Leikkaukset 1:500	59
Valaistusperiaate	60
Aksonometria	62
Kiveystutkielma	63
Näkymä Bulevardilta	64
Hulevesien käsittelyn periaate	65
Kasvillisuuden periaate 1: Rantabiotoopin jäljittely	66
Kasvillisuuden periaate 2: Niitty inspiraationa	67

## 25

## 29

# HISTORIA

**1812** Helsinki julistetaan Suomen uudeksi pääkaupungiksi. Pääkaupunki on määrää rakentaa Ehrenströmin uuden asemakaavan mukaan.

**1820** Puistokatujen akseli muodostuu, Hietalahdentori saa muotonsa

**1830-l.** Kaartin lasaretti rakentuu torin pohjoislaidalle

**1865** Hietalahteen aletaan rakentaa uutta telakkaa

**1875** Hietalahti varataan asemakaavassa teollisuuden alueeksi

1777



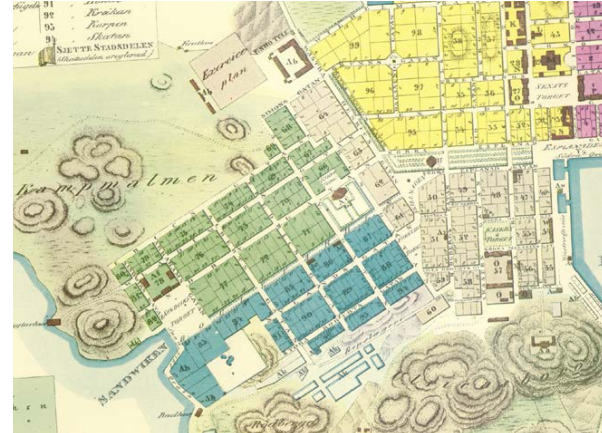
Hietalahti merkittynä Carl P. Hagströmin vuosina 1776–1777 laatimaan karttaan. Nykyisen torin alue on merkitty pelloksi. Kartta Maanmittauslaitoksen arkisto, kuva julkaisusta Hietala et al. 2009, s. 50. Karttaan on nimetty Sandviken.

1820



J.A. Ehrenströmin vuoden 1820 asemakaava. Ote asemakaavakartasta, HKA. Asemakaavassa hahmottuu nykyisen kaupunkirakenteen keskeinen puistokatujen akseli Hietalahdentorilta Kauppatorille.

1838



Vuoden 1838 asemakaava. Helsingin karttapalvelu.

1870



Hietalahdentorin pohjoislaitaan rakennettiin vuonna 1822 sairaalarakennus sota-vaelle. Rakennus kuitenkin paloi, ja samalle paikalle rakennettiin 1830-luvulla koko korttelin kattava Kaartin lasaretti. Hietalahdentorilla toimi yleinen kaivo 1840-1880-luvuilla. Kaivo kuvassa etualalla vuonna 1870, taustalla Kaartin Lasaretin rakennuksia. Kuva Hoffers, Eugen, HKM.

1868



Hietalahden telakka vuonna 1868. Kuvaaja tuntematon, Suomen merimuseo.

1870

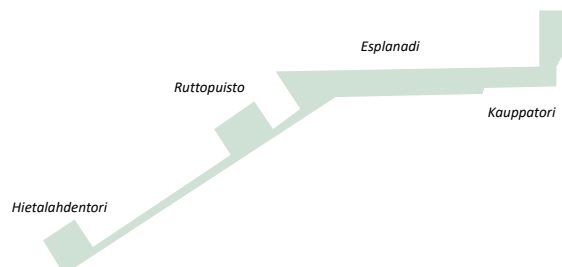


Näkymä Sinebrychoffin tornista, vas. ylh. Hietalahdentori.

1880-l.



Näkymä Hietalahdesta Bulevardia kohti. Oikealla Sinebrychoffin tiilisiä panimorakennuksia. HKM.



Hietalahdentori

Esplanadi

Ruttopuisto

Kauppatori

Puistokatujen akseli Ehrenströmin asemakaavan mukaan. Akseli nivoo yhteen keskustan tärkeimpiä aukiotiloja ja Hietalahdentori muodostaa akselin läntisen päätteen. Akseli on luokiteltu valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetun kulttuuriympäristöksi RKY.

Lähteet:  
Hietalahdenranta - Ympäristöhistoriallinen selvitys.  
2020. Studio Terra.



**1877** Polyteknillisen koulun uusi päärakennus valmistuu Hietalahdentorille. Rakennus täydentyy myöhemmin lisäosilla vuosina 1878, 1899, 1905 ja 1920.

**1890-l.** Satamarata rakennetaan

**1903** Hietalahden kauppahalli valmistuu

**1955-70** Teknillinen korkeakoulu siirtyy Hietalahdentorilta Otaniemeen

**1970** Torin etelälaidalle rakentuu uusi Sinebrychoffin keittorakennus

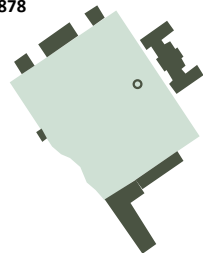
**1980-l.** Kirpputoritoiminta käynnistyy torin elävöittämiseksi

**1878**



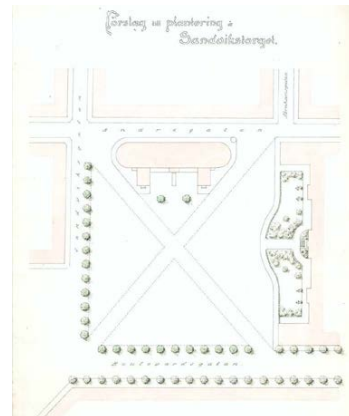
Kaupungininsinööri Claes Kjerrströmin kartta vuodelta 1878 palkittiin Pariisin maailmannäyttelyssä. Kartassa näkyy tontinjaot ja rakenteet sekä kaupunginosat eri väreillä ja asuntolohkojen nimillä. Kartta kuvaa puukaupunkia ennen kivitalojen rakentamista. Hietalahdentoria rajaavat Kaartin lasaretti, itäreunan Polyteknisen koulun rakennus sekä etelälaidalla Sinebrychoffin panimorakennukset.

**1878**



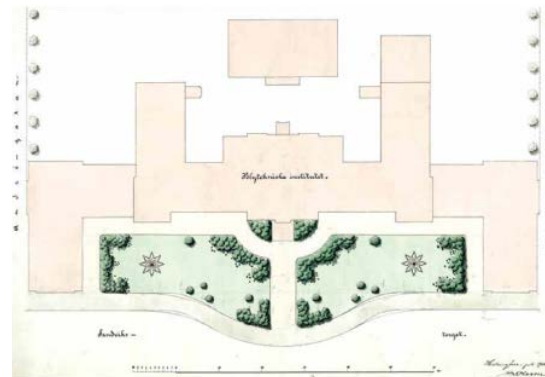
Hietalahdentori kaivoineen ja toria rajaavat rakennukset vuoden 1878 kartan mukaan.

**1902**



Rakennuskonttorin piirustus vuodelta 1902. Abrahaminkatu ei jatku torin poikki ja puurivejä on ehdotettu rantaan saakka. Lisäksi kauppahallin edustalle on ehdotettu yksitaispuita. HKA.

**1902**



Suunnitelma istutuksista Polyteknillisen instituutin edustalle vuodelta 1902, laatunut kaupunginpuutarhuri Svante Olsson. HKA.

**1903**



Jugendtyylinen Hietalahden kauppahalli valmistuu 1903 ja toimii aktiivisena kauppapaikkana 1970-luvulle saakka. Kauppahalli kuvattuna vuonna 1974, kuvaaja von Bolker, Vonin. HKM.

**1908**



Vastaperustetun Teknillisen korkeakoulun rakennukset vuonna 1908. Kuvassa näkyy rakennuksen edustan istutukset sekä Bulevardin nuoret puuntaimet. Pintamateriaalina on kenttäkiveys, joka jatkuu yhtenäisenä pintana torilta Bulevardille. Kenttäkiveykseen on tehty kouruja pintavesiä ohjaamaan. Kuvaaja Signe Brander, HKM.

**1960-l.**



Torikauppaa 1960-luvulla. Kuvaaja Grünberg, Constantin. HKM.

**1970**



Viistoilmakuva Hietalahdentorilta vuonna 1970. Koko tori on pysäköintialueena. Kuvaaja Simo Rista, HKM.



Uusi Sinebrychoffin keittorakennus rakennettiin 1970. Kuva vuodelta 1975, HKM.

## HIETALAHDENTORI OSANA HISTORIAALLISTA PUISTOKATUAKSELIA

Hietalahdentori on osa 200-vuotista Helsingin keskustan merkittävää puistokatuakselia. Puistokatuakseli on keskeinen osa Ehrenströmin 1800-luvun alun asemakaavaa, joka loi perustan Helsingin rakentumiselle Suomen uudeksi pääkaupungiksi.

Puistokatuakselin muodostavat Esplanadi ja Bulevardi, ja sen molemmissa päissä on mereen rajautuva aukio: lännessä Hietalahdentori (alunperin Sandviks Torget) ja idässä Kauppatori. Puistokatuakseli on kauttaaltaan luokiteltu valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi (RKY Museovirasto), ja sen varteen sijoittuu lukuisia historiallisesti ja kaupunkikuvallisesti merkittäviä rakennuksia sekä julkisia ulkotiloja.

Esplanadi rakennettiin erottamaan hallintokaupunki uudesta esikaupungista ja uuden esikaupunkialueen keskeiseksi pääväyläksi rakennettiin Bulevardi. Ehrenström toi asemakaavaansa vaikutteita Euroopan suurkaupungeista, mikä näkyy puistokatuakselin nimissä ja niiden kaupunkikuvallisessa luonteessa.

Nykyisin Hietalahdentori on akselin julkisista ulkotiloista huonokuntoisin, ja käytössä osin pysäköintialueena. Hietalahdentorin nykyinen, rapistunut ilme ei vastaa sen sijaintia Helsingin historiallisesti ja kaupunkikuvallisesti merkittävän puistokatuakselin päätteenä.



Päiväämätön kuva pyöräilijöistä Sinebrychoffin puistossa. Taustan rakennus toimii nykyisin Sinebrychoffin taidemuseona



Aleksanterin teatteri Bulevardin varrella



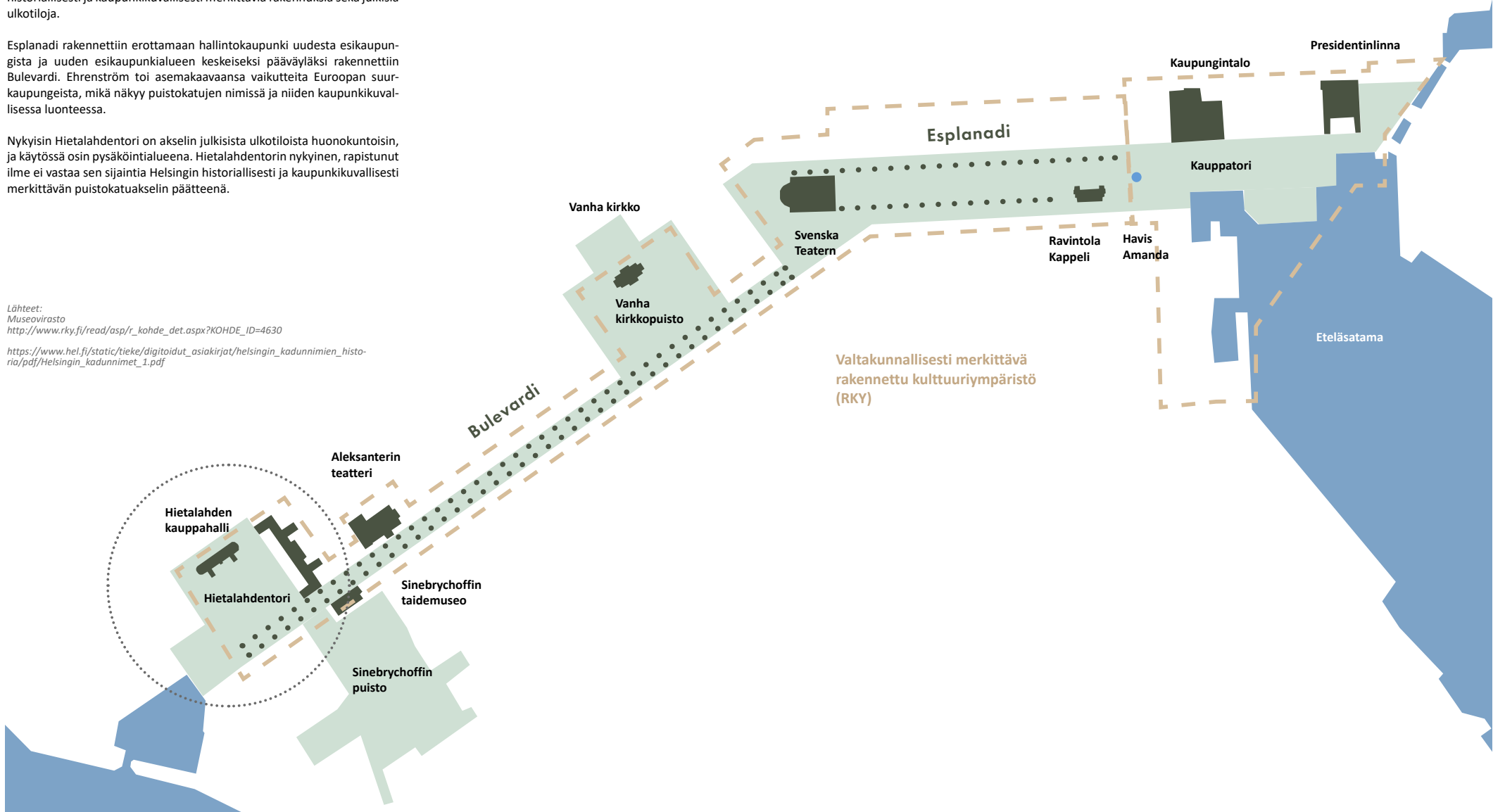
Vanha kirkkopuisto



Esplanadi



Talvipäivä Kauppatorilla, Albert Edelfelt 1889



Lähteet:  
Museovirasto  
[http://www.rky.fi/read/asp/r\\_kohde\\_det.aspx?KOHDE\\_ID=4630](http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=4630)

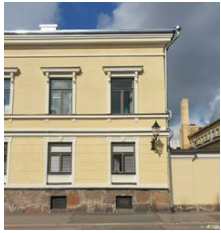
[https://www.hel.fi/static/tieke/digitoidut\\_asiakirjat/helsingin\\_kadunnimien\\_historia/pdf/Helsingin\\_kadunnimet\\_1.pdf](https://www.hel.fi/static/tieke/digitoidut_asiakirjat/helsingin_kadunnimien_historia/pdf/Helsingin_kadunnimet_1.pdf)



## HIETALAHDENTORIA YMPÄRÖIVÄT RAKENNUKSET

Hietalahdentoria ympäri ajallisesti hyvin kerroksellinen rakennuskanta. Vanhimmat rakennukset ovat 1800-luvun alusta, ja suurin osa lähiympäristön rakennuksista on rakennettu vuosien 1870-1940 välillä. Uusin lisäys torin laidalle on sen eteläreunaan vuonna 1967 valmistunut rakennus. Julkisivut vaihtelevat klassisesta jugendiin ja funktionalismiin.

Julkisivujen yleisväritys on lämpimän vaalea ja koostuu erilaisista pehmeistä keltaisista, oransseista ja vihreistä sävyistä, minkä lisäksi julkisivuissa toistuu punatiili. Kaupunkikuvallisesti Hietalahdentoria hallitsevat kauppahallin julkisivu sekä entisen Teknillisen korkeakoulun päärakennuksen julkisivu, joka on selvästi suurikokoisin kaikista toria reunustavista julkisivuista.



Toria rajaavat julkisivut



Rakennusten valmistumisvuodet Helsingin karttapalvelun mukaan

1878

- Toria rajaavat Kaartin lasaretti, Teknillinen oppilaitos sekä Sinebrychoffin panimorakennukset
- Torilla on yleinen kaivo kaupungin asukkaiden käyttöön
- Torin pintaa ei ole vielä kivetty



Perustuen asemakaavaan vuodelta 1878

Lähteet:  
Hietalahdenranta - Ympäristöhistoriallinen selvitys. 2020. Studio Terra.  
Sinebrychoffin taidemuseo: <https://sinebrychoffintaidemuseo.fi/museon-tarina/>

1908

- Hietalahden kauppahalli on rakennettu
- Teknillistä oppilaitosta on laajennettu
- Tori on pinnoitettu kauttaaltaan kenttäkiveyksellä
- Bulevardille on istutettu puukujanne
- Teknillisen oppilaitoksen edustalla on uusi puutarha
- Rantaan on rakennettu rata teollisuuden käyttöön



Perustuen: Rakennuskonttorin piirustus vuodelta 1902, Signe Branderin valokuva 1908

1970

- Sinebrychoffin tehtaankonttori on muutettu museoksi
- Uusi Sinebrychoffin keittorakennus on rakennettu torin etelälaidalle
- Teknillinen korkeakoulu on muuttanut pois torin laidalta
- Torikauppa on vähitellen vähentynyt
- Toria käytetään pysäköintialueena



Perustuen: Viistoilmakuva 1970, HKM / Hietalahdenranta - Ympäristöhistoriallinen selvitys 2020 / Ortokuva 1969, Helsingin karttapalvelu



Hietalahdenrannan ja Bulevardin ympäristöhistoriallisissa selvityksissä on tuotu esiin Hietalahdentorin arvoja, uhkia ja suosituksia:

## Arvot

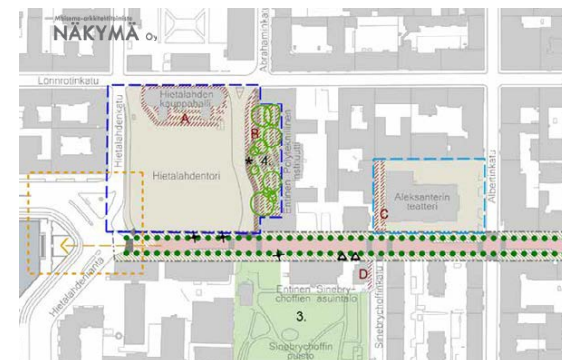
- Hietalahdentori on osa maakunnallisesti arvokasta kulttuuriympäristöä sekä valtakunnallisesti arvokasta rakennettua kulttuuriympäristöä RKY
- Hietalahdentori ja Bulevardi ovat Helsingin kaupungin yleisten alueiden arvoympäristökohteita
- Hietalahdentori ja Bulevardi ovat tärkeä osa historiallisen keskustan kaupunkikuvaa
- Bulevardin puurivit ovat peräisin jo 1810-luvun asemakaavoista
- Bulevardin pitkä näkymäakseli on tärkeä osa kaupunkikuvallista sommitelmaa
- Entinen Polyteknillinen instituutti ja Hietalahdenhalli ovat paikallisia maamerkkejä
- Hietalahdentori on osa Bulevardin ja Esplanadien muodostamaa puistokatujen akselia, jonka molemmissa päädyissä on merelle aukevat toritilat
- Entisen Polyteknillisen instituutin rakennuksen edustalla historiallinen istutussuunnitelma ja kasvieriköisuksia
- Hietalahdentorilla on osin säilynyt alkuperäistä kenttäkiveystä

## Uhkot

- Pysäköinti on vallannut tilaa muiden arvojen kustannuksella
- Bulevardin puusto on paikoin huonokuntoista ja eri-ikäisrakenteista, mikä heikentää kaupunkikuvallisia arvoja
- Osa Bulevardin pupukivistä on korvattu betonikivillä ja asfaltilla, jotka eivät kuulu historialliseen ympäristöön
- Hietalahdentorin etelälaidalla asfaltti jatkuu paikoin Bulevardin puurivien rungoille asti ilman juuri- tai runkosuojia, mikä antaa epäsiistin vaikutelman
- Alueen varusteet ja kalusteet, yhdyskuntatekniset laitteet ja liikennemerkittävät antavat sekavan ja suunnittelemattoman vaikutelman erityisesti Hietalahdentorilla
- Hietalahdentorin pintamateriaalit ovat huonokuntoiset eikä asfaltti kuulu historialliselle aukiolle

## Suosituks

- Avoimien näkymälinjojen säilyttäminen Hietalahdentorilta ja Bulevardilta merelle on tärkeää
- Bulevardin puurivien säilyttäminen on tärkeää historiallisten, kaupunkikuvallisten ja maisemakulttuuristen arvojen kannalta
- Hietalahdentorin ominaispiirteiden säilyttäminen alkuperäisen kaltaisina: kalteva toripinta, pääasiallinen toiminta kauppapaikkana sekä kauppahallin toiminta ja ulkoasu
- Näkymien säilyttäminen kohti entisen Polyteknillisen insituutin julkisivua. Rakennuksen eduspuiston kuntoa tulisi kohentaa alkuperäistä suunnitelmaa kunnioittaen ja korkeaa aita poistaa
- Kalusteiden ja varusteiden yhtenäistäminen parantaisi alueen kaupunkikuvaa
- Valaistuksen laatutasoa tulisi parantaa
- Pysäköinti tulisi poistaa Abrahaminkadulta
- Pinnotteissa tulisi käyttää luonnonkiveä, kiveyksen lannonan tulisi olla yksinkertainen ja värimaailma hillitty
- Bulevardin pyörätiet tulisi toteuttaa luonnonkivisinä
- Hietalahdentoria tulisi kehittää yhtenäisenä aukiotilana, joka rajautuu katutilasta selkeästi. Pintamateriaalina suositellaan käytettävää hillittyä luonnonkiveystä eikä torin kaltevaa pinnantasausta tulisi muuttaa. Ulkotarjoilualueiden kalusteet tulisi olla yhtenäiset ja soveltua historialliseen ympäristöön
- Alueen jätetuho tulisi järjestää mahdollisimman huomaamattomin rakentein



### KEHITTÄMISSUOSITUKSIA

Kuva 18. Kehittämissuosituksien perustuvat tää työtä varten laadittu ympäristöhistoriallisissa selvityksessä, nykytilan inventointiin ja alueen arvotuksen.

- KOKONAISUUSKOMITTELMAT**  
Bulevardiakselin sommitelma on olennainen osa Helsingin keskustaa. Tätä kokonaisuutta tulisi kehittää mahdollisimman yhtenäiseksi ja laadukkaaksi.  
- Bulevardiakselin päätteenä on Hietalahdenallas. Päätettä ja sen päätteenäkymää tulisi kehittää.
- Hietalahdenranta ja Vanhan Polin edustaa tulisi kehittää kokonaisuutena. Hietalahdentori tulisi kunnostaa yhtenäiseksi, korkeatasoiseksi ja erityisesti laatuominaisuuksiltaan merkittäväksi aukio. Sen pyysäköinti pyritään ensisijaisesti poistamaan. Torin kokonaisuutta pyritään säilyttämään ja sen kalteva pinta on säilytettävä piire. Meren tulee näkyä torilta.
- Aleksanterin teatterin edustaa, joka on osa Bulevardiakselin tila- ja suositellaan kehittää arvoisekseen teatterin edusaukioksi.
- Vanhaa kirkkopuistoa, Lönnroin puistikkoa ja niin liittyviä katuja tulisi kehittää kokonaisuutena.
- PINNOITTEET**  
Bulevardia tulisi kehittää eheäksi ja pinnotteiltaan yhtenäiseksi. Sen pinnotteeksi suositellaan luonnonkiveystä.
- Ajoradan yli 100 vuotta vanhat pupukivet tulisi säilyttää ja kiveyksiä täydentää länsipäässä ja Vanhan kirkkopuiston ympärillä.
- Jalkakäytävien pinnotteiksi suositellaan hillittyä luonnonkiveystä. Vanhaa kirkkopuistoa ympäröivien jalkakäytävien graniittia ja tarkastelualueen itäpäässä olevien kiinteistöjen edustojen sekä Vanhan Polin edustan kiveykset tulisi säilyttää (\*). Ajoradon jalkakäytävistä rajaavat leveät graniittireunakivet tulisi säilyttää. Pyörätiet tulisi pinnottaa luonnonkiveyksellä ja merkitä selkeästi.
- Suojajäiden tulisi jatkossa olla luonnonkiveyttä. Betonikivet ja asfaltin maalatut suojat tulisi korvata luonnonkivillä. Vanhan kirkon ja Lönnroin puistikon välin voi ista suojatien akseliosmittelma keskelle kuten myös entisen Polyteknisen instituutin edustan ja Hietalahdentorin välin.
- Alueella olevien torien/aukioiden pinnotteeksi suositellaan hillittyä luonnonkiveystä, kuten pupukiveystä. Ne tulisi rajata ympäristöstään selkeästi.
- KASVILLISUUS JA PUISTOT**  
1810-luvun asemakaavoista peräisin olevat Bulevardin katupuurivit tulisi säilyttää kadun kaupunkikuvallisesti tärkeimpänä elementtinä ja koko alueella kokonaisena aiheena. Puulajina suositellaan jatkossa käytettävien vaihtelua tai lehtuuta.
- Vanhan kirkkopuiston ja Lönnroin puistikon sommitelmin olennaisesti kuuluivat puurivit tulisi säilyttää ja niitä tulisi täydentää. Puiston keskellä olevien puurivien puia tulisi hoitaa niin, että kirkko näkyy käytävän päätteenä.
- Polyteknillisen instituutin edustalla olevia istutuksia tulisi vaalia ja niitä olisi aiheellista täydentää puuttuvilla osin.
- Alueita tulisi kehittää korkeatasoisina historiallisina puistoina (1. Vanha kirkkopuisto, 2. Lönnroin puistikko ja 3. Sinebrychhoffin puisto) tai puistomaisena piha-alueena (4. Polyteknillisen instituutin edustalla). Niiden kulttuurihistoriallisia arvoja pitäisi vaalia ja ne tulisi huomioida sellaisissa päätöksissä, jotka niitä koskevat.
- Vanhan kirkkopuiston eteläreunaa tulisi jäsentää.
- KALUSTUS, VARUSTUS JA VALAISTUS**  
Alueen kalustusta ja varustusta tulisi kehittää yhtenäiseksi. Alueelle suositellaan laadittavan kaluste- ja varusteluajaus, jota myös alueen toimijat voisivat noudattaa. Jätetuho tulisi järjestää mahdollisimman huomaamattomaksi, ja se pyritään järjestämään kiinteistöihin. Alueen valaistusta voidaan säilyttää nykyisellään.
- Kadulla säilyneistä vanhoista valurautaisista pylväistä harkitaan kunnostettavan ainakin Vanhan kirkkopuiston edustalla oleva yhtenäinen rivi.
- Sinebrychhoffin entisen panimoalueen edustalla olevat kivet porttipylväät tulisi säilyttää.
- KUNNOSTUSTOIMENPITEET**  
Tönnöndesuositukset:  
A Hietalahden kauppahallin ympäristön siistiminen  
B Polyteknillisen instituutin edustan kunnostaminen sen arvoja kunnioittavaan asuun  
C Aleksanterin teatterin lastaus- ja huoltoliikennealueen jäsenointi ja siistiminen  
D Sinebrychhoffin kadun istutetun luiskan kunnostaminen  
E Vanhassa kirkkopuistossa olevan leikkipaikan suunnitteleminen ympäristönsä paremmin sopivaksi
- Selvitysalueen raja

Kuva:

Bulevardi - Ympäristöhistoriallinen selvitys ja kehittämissuosituks

Lähteet:

Bulevardi - Ympäristöhistoriallinen selvitys ja kehittämissuosituks. Kaupunkiympäristön julkaisuja 2019:10  
Hietalahdenranta - Ympäristöhistoriallinen selvitys. 2020. Studio Terra  
Bulevardi 29-31. 4. Kamppi kortteli 77 tonitti 3. Asemakaavan muutoksen selostus

## MERINÄKYMIEN VAIHEITTAINEN MUUTOS

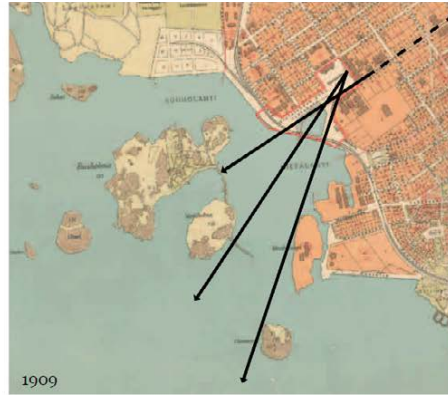
Hietalahdentorin läheisten ranta-alueiden rakentuessa merinäkyvät torilta ovat vähitellen sulkeutuneet. Näkymä torilta meren suuntaan on ollut 1900-luvun alussa huomattavasti avoimempi kuin mitä se on nykyisin. Veden pinnan voi nykyisin nähdä vain vilauksina tietyistä paikoista torilta. Torilta kuitenkin edelleen hahmottuu selkeästi sen eteläkulmalta aukeava laaja avoin tila. Merellisyyden välittyminen siten edelleen vahvana Hietalahdentorilla ja on tärkeä osa torin luonnetta.



Kuva Bulevardin ympäristöhistoriallisesta selvityksestä, kuvattuna 1890-luvulla.



Nykyinen näkymä torilta meren suuntaan.



Näkymätarkastelu, ote Hietalahdenrannan ympäristöhistoriallisesta selvityksestä, sivu 71

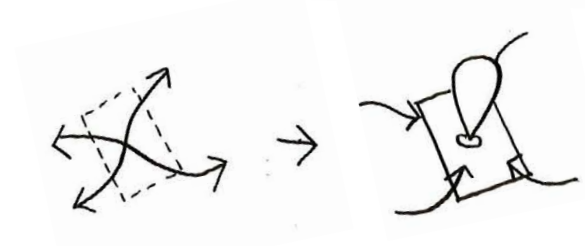
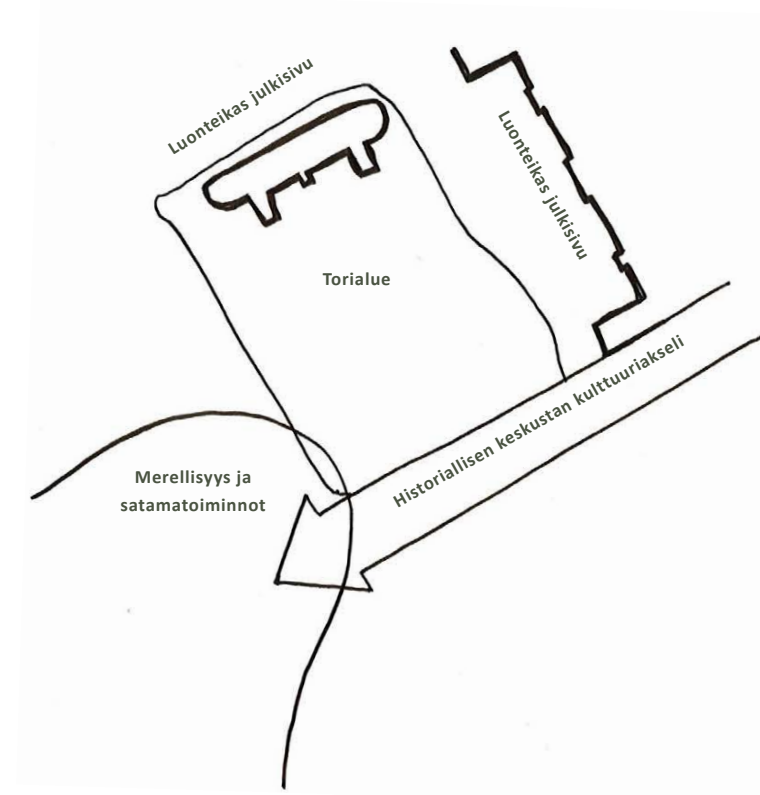
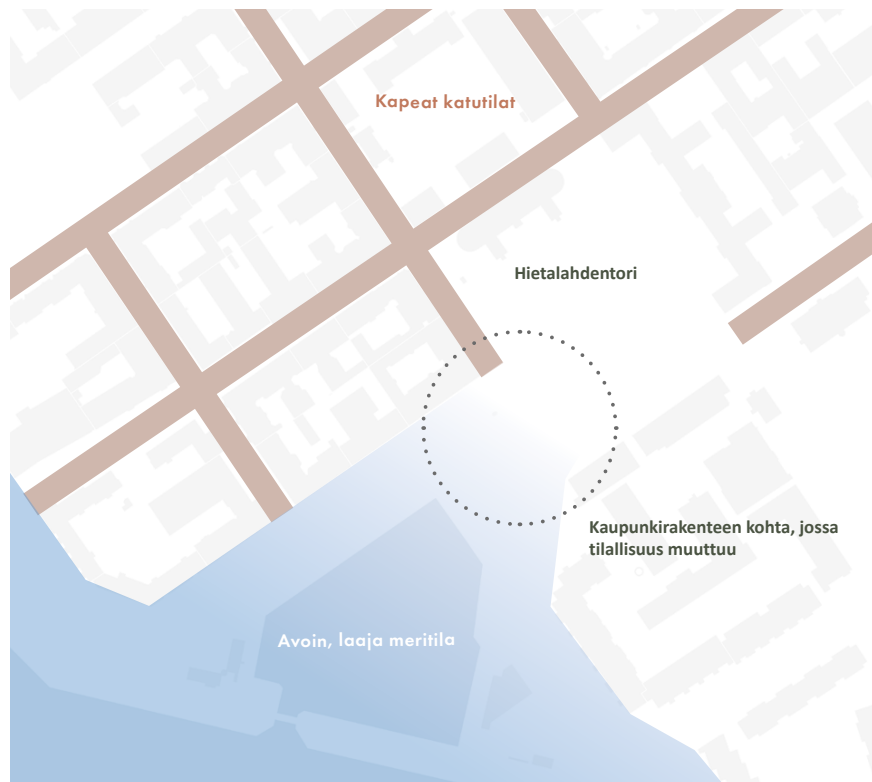
Lähteet:  
Hietalahdenranta - Ympäristöhistoriallinen selvitys. 2020. Studio Terra. s.71.

## TILALLISUUDEN VAIHETTUMINEN JA TORIN LUONNE

Hietalahdentori ja erityisesti sen eteläinen kulma on herkkä tilallinen siirtymäkohta, jossa kapeat katutilat muuttuvat laajaksi, avoimeksi meritilaksi. Tori liittyy osaksi avointa merellistä tilaa, ja muodostaa samalla kuitenkin oman tilallisen kokonaisuutensa. Torin eteläisen kulman avoimuus ja näkymät on tärkeää säilyttää.

Tilallisen vaihtumisen lisäksi myös ympäröivien kaupunkitilojen luonne vaihtuu Hietalahdentorin kohdalla. Bulevardin varrella itään jatkuva klassinen, historiallinen Helsingin kulttuuriakseli yhdistyy Hietalahdentorilla sataman, teollisuuden ja merellisyyden määrittämiin alueisiin. Hietalahdentorin luonne onkin kiinnostava yhdistelmä klassista kantakaupunkia ja satamateollisuutta.

Torialue ilmenee tällä hetkellä avoimen ja määrittelemättömän ilmeensä vuoksi pääasiassa liikenne- ja läpikulkutilana. Tavoitteena on vahvistaa torin omaa hahmoa, niin että se muodostaa sekä identiteettitään, toiminnaltaan että ilmeeltään kaupunginosan keskeisimmän aukiotilan.



**Tavoite: läpikulkupaikasta kiinnostavaksi kohteeksi**



## HIETALAHDENTORIN IDENTITEETTI

Hietalahdentorin identiteetti rakentuu alueen kerroksellisesta arkkitehtuurista, satama-alueesta, merellisyydestä sekä klassisesta Helsingin kantakaupungin kulttuuriakselista. Torilla on oma tunnistettava väripaletti, jossa on vaaleita, lämpimän maanläheisiä sävyjä yhdistettynä vaaleisiin vihreisiin ja taivaan sineen.

Näkymä merelle ja nostureille



Linkki kulttuuriakselin ja merenranta-reitin välillä



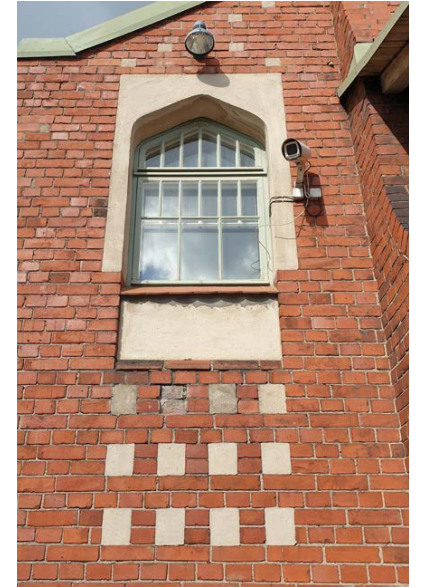
Liikenteen solmukohta

Entinen Teknillisen korkeakoulun rakennus



Satamateollisuus ja Sinebrychoffin vanha panimoalue

Jugend



Avoin taivas



Hietalahden kauppahalli





# ANALYYSIT

## HIETALAHDENTORI KAUPUNKIRAKENTEESSA

Hietalahdentori muodostaa läntisen pääteen Helsingin keskustan arvokkaiden kulttuuriympäristöjen kokonaisuudelle. Se on yksi keskusta-alueen merkittävistä aukioiloista ja yhteydessä merenrantaan. Hietalahdentorin lähiympäristössä ei Sinebrychoffin puistoa lukuunottamatta ole juurikaan puistoja tai aukioita, mikä korostaa Hietalahdentorin roolia ja mahdollisuuksia virkistyskäytössä.

Puistot

Aukiot

Arvokkaat kulttuuriympäristöt



## TÄRKEÄT NÄKYMÄLINJAT

Tärkeät näkymälinjat. Värit merkitsevät julkisivua, joka hallitsee näkymää kustakin katselusuunnasta.

**Kohdissa, joissa tärkeät näkymälinjat risteävät, on erityisen tärkeää pitää näkymät avoimina.**



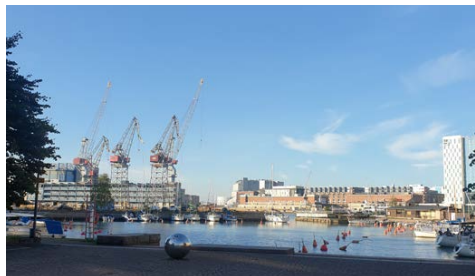
A



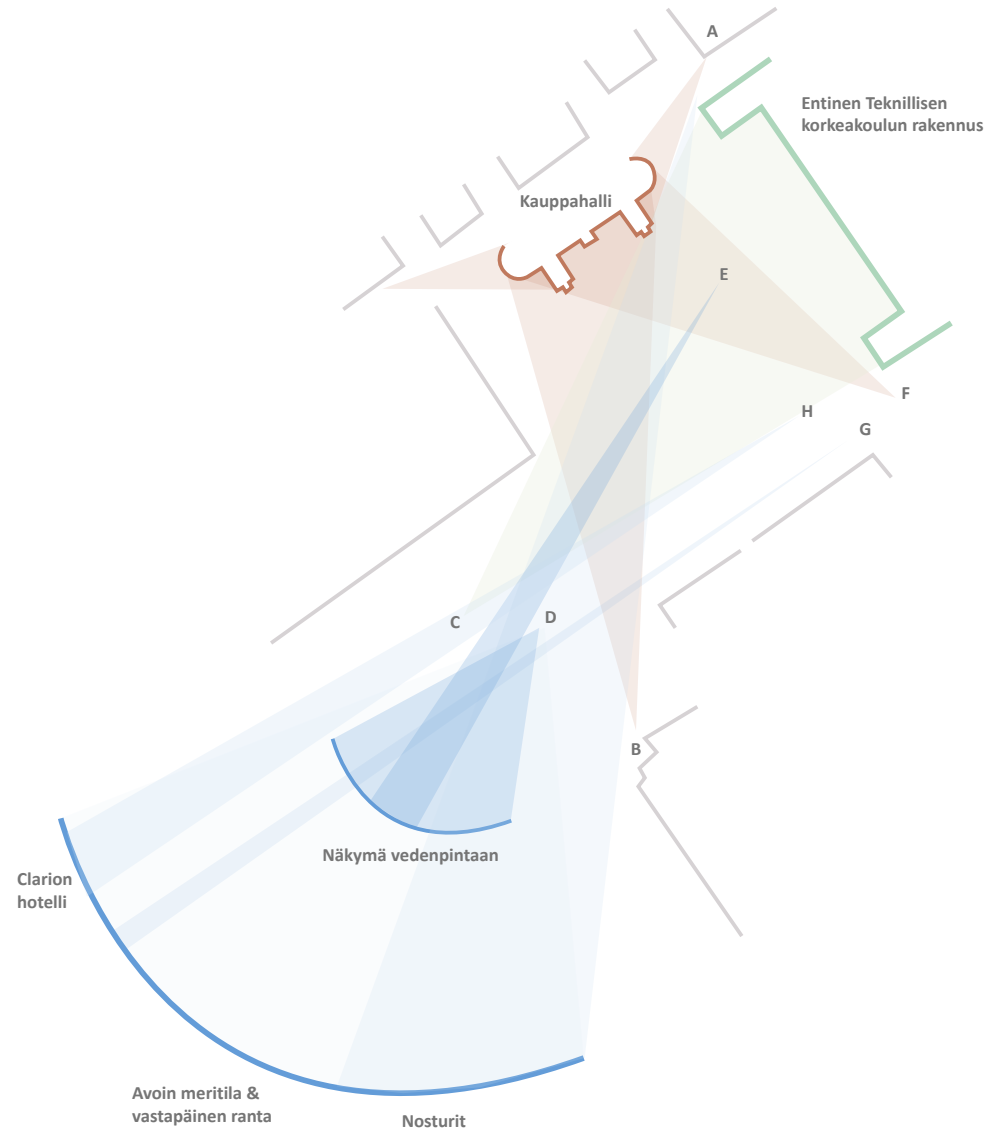
B



C



D



E



F



G



H

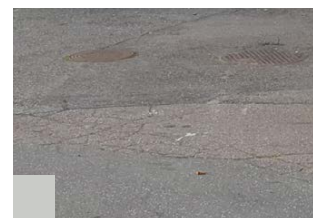
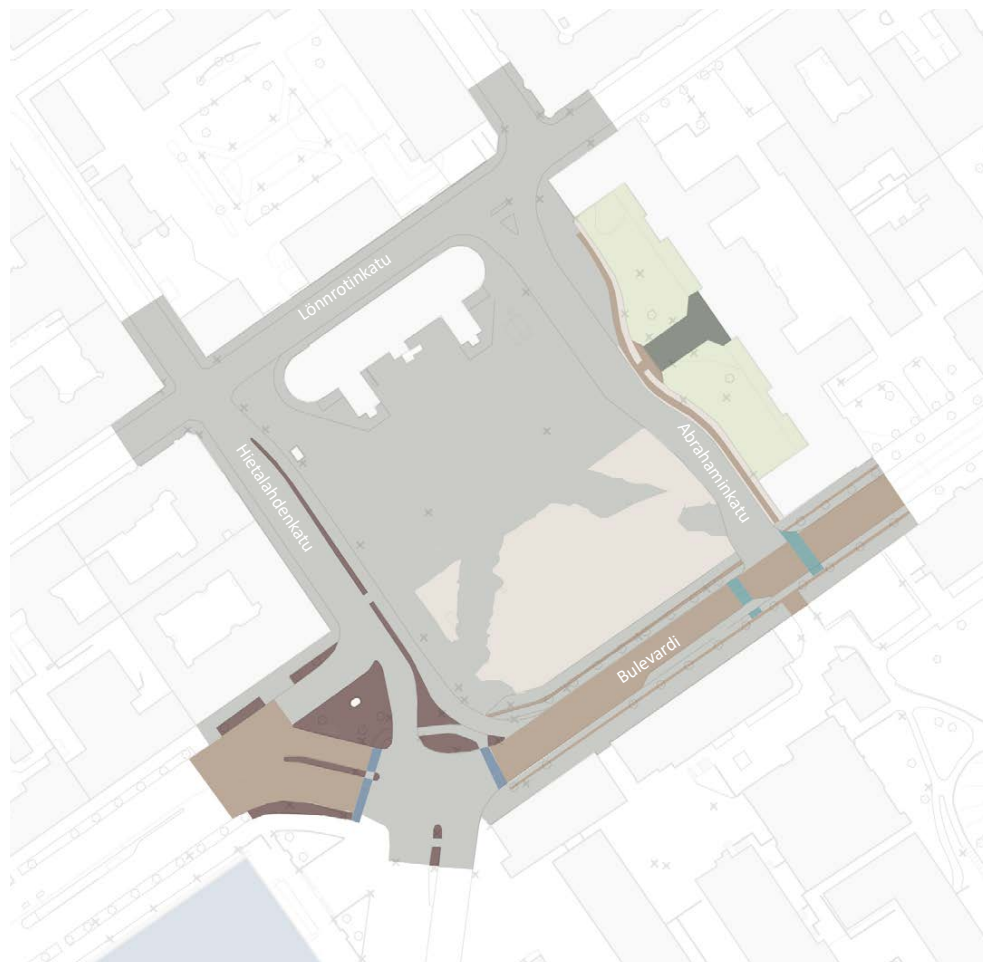






## NYKYISET PINTAMATERIAALIT

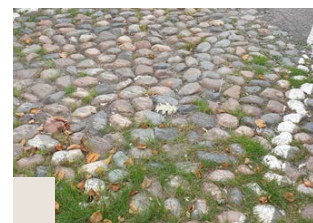
Nykyisin Hietalahdentorin pinnoite on enimmäkseen asfalttia punasävyisin graniittireunakivin. Torin kaakkoispäädyssä on yhä alueita, joissa pintamateriaalina on alkuperäinen kenttäkiveys 1900-luvun alusta. Samoin alkuperäistä nupukiveä on Bulevardin ajoradoilla. Torin kenttäkiveys on kuitenkin osin ruohottunut, alueiden rajaukset asfalttiin epäsiistit ja asfaltti monin paikoin vaurioitunut. Asfaltti pintamateriaalina ei myöskään vastaa torin historiallista ja kaupunkikuvallista arvoa. Pintamateriaalien vaihtelut torin eteläkulmalla ovat enimmäkseen liikenteen määrittelemiä.



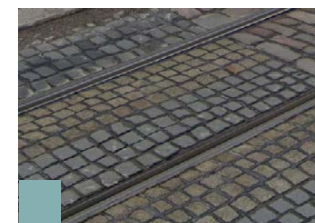
Asfaltti



Suojatie graniittikivistä



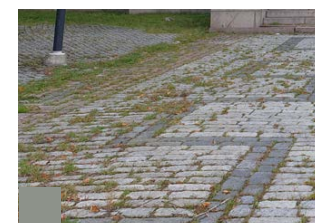
Kenttäkivi



Suojatie graniittinoppakivistä



Nupukivi, monivärinen



Kuvioitu graniittikiveys



Graniittinoppakivi, punainen



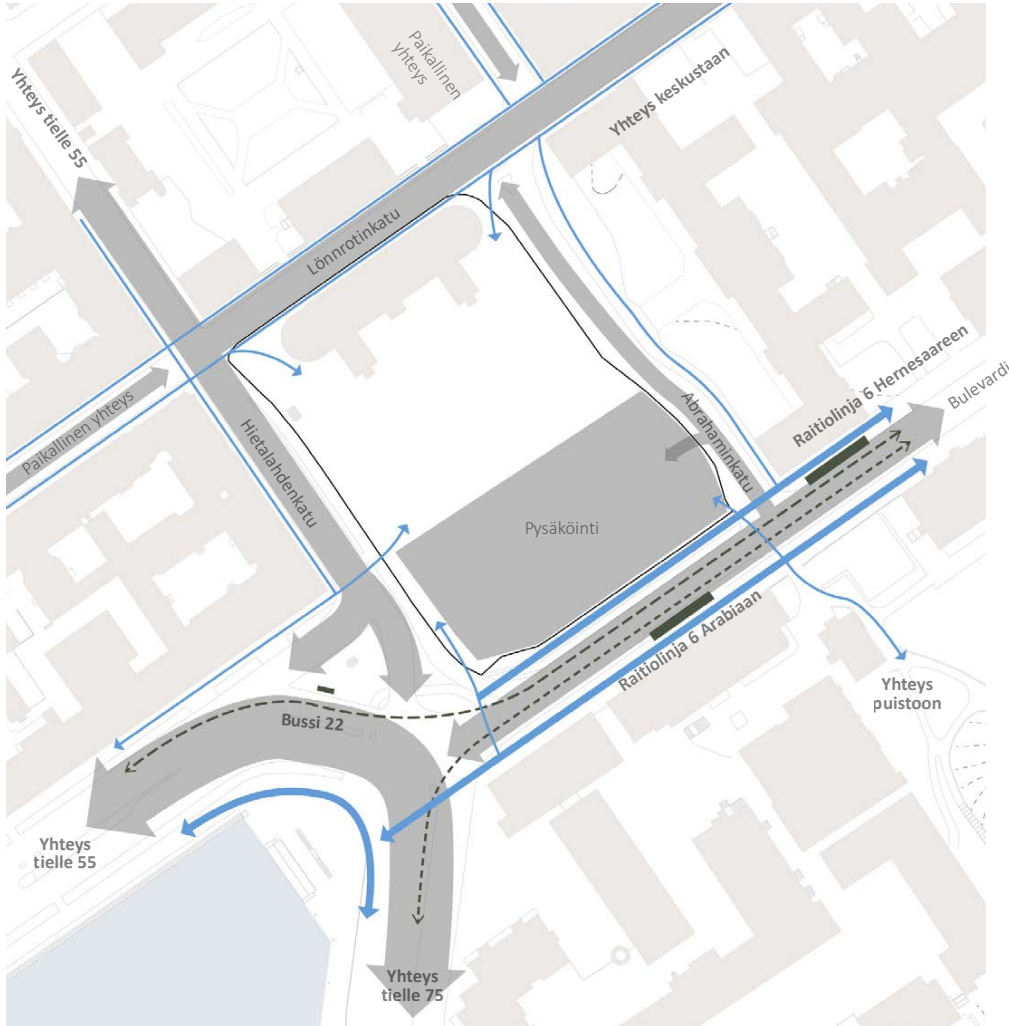
Istutettu pinta

## NYKYINEN LIIKENNE JA TOIMINNOT

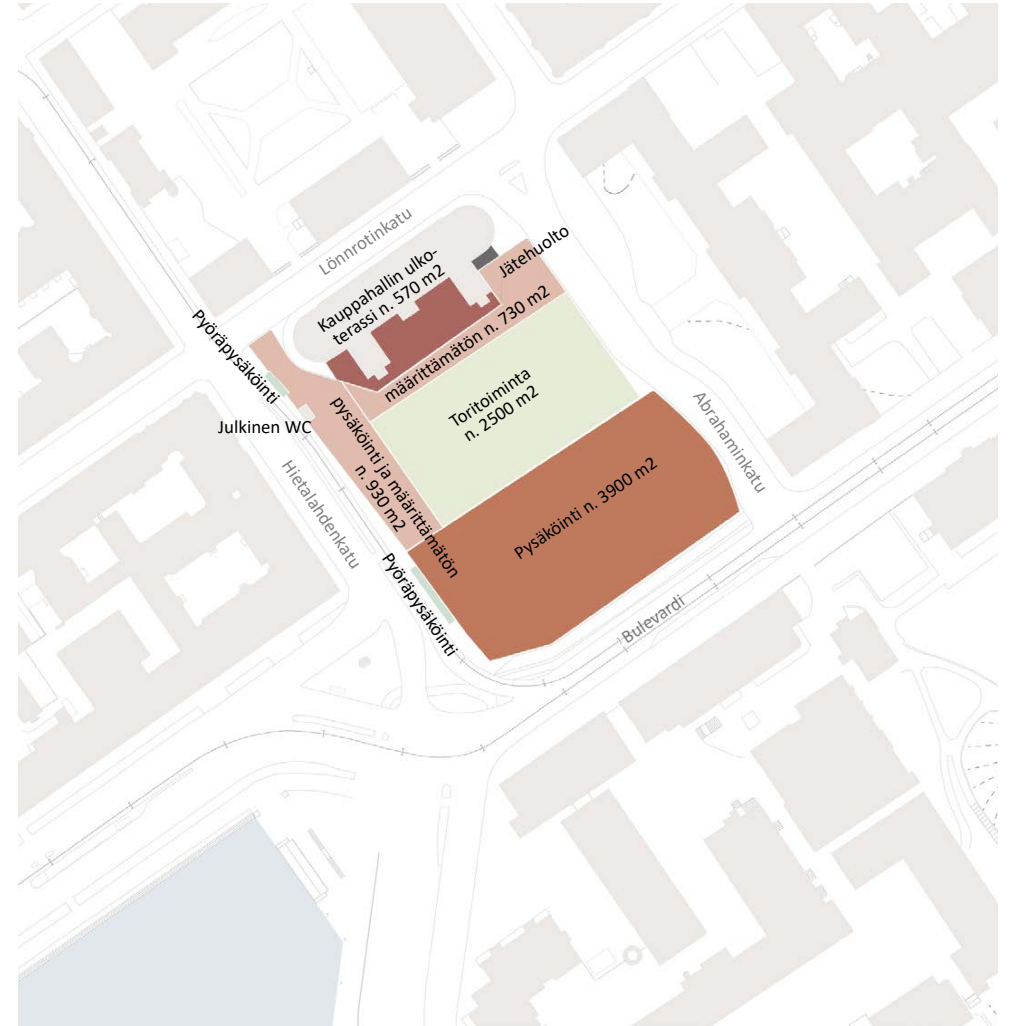
Nykyisin Hietalahdentorin pinta-alasta suuri osa on pysäköintialueena. Pysäköinti ja huoltoajo määrittävät tilaa ja muut toiminnot sijoittuvat pysäköityjen autojen viereen. Keskialueelle sijoittuu toritoimintoja ja Kauppahallin yhteydessä on ulkoterrassialue. Torin viihtyisyyden ja toiminnallisuuden parantamiseksi ajoliikennettä ja pysäköintiä torilla on tarpeen merkittävästi vähentää.

### Nykyinen liikenne

Autoliikenne Raitiolinja/bussit Pyöräily ja jalankulku

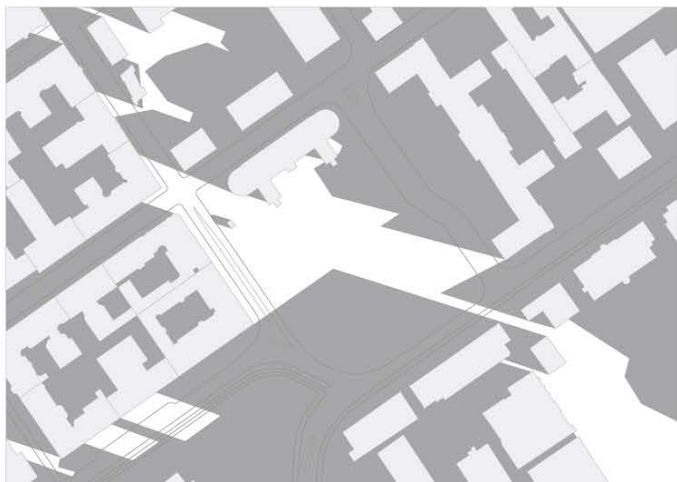


### Nykyiset toiminnot

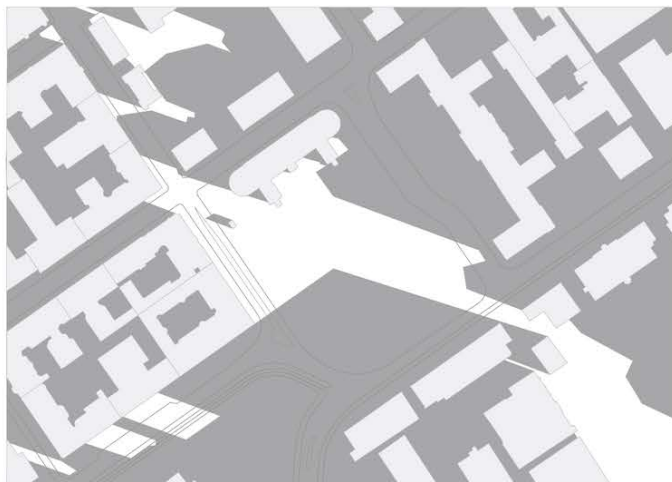


## VALOANALYYSIT

### AAMUAURINKO



21. kesäkuuta - klo 9.00



21. maaliskuuta/syyskuuta - klo 9.00



21. joulukuuta - klo 9.00

### KESKIPÄIVÄN AURINKO



21. kesäkuuta - klo 12.00



21. maaliskuuta/syyskuuta - klo 12.00



21. joulukuuta - klo 12.00

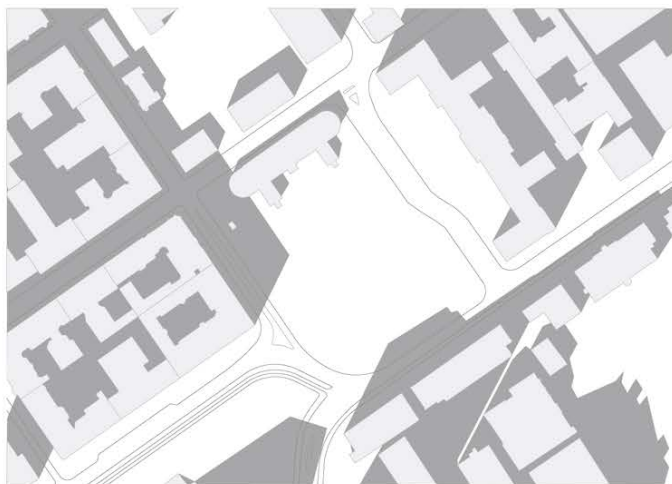


**VALOANALYYSIT**  
ILTAPÄIVÄN AURINKO

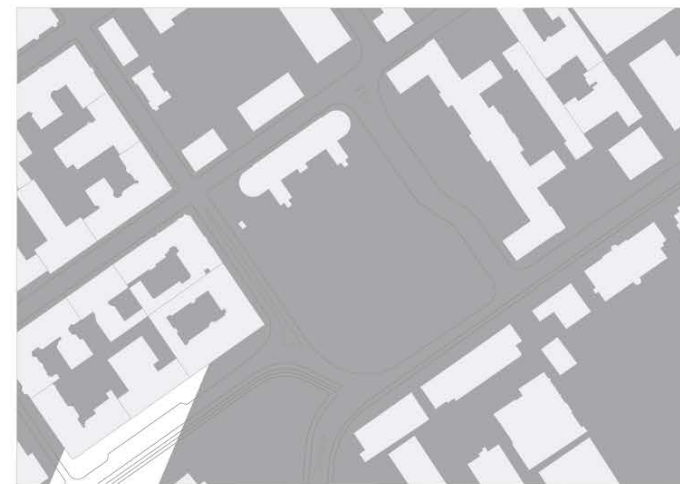
ILTAPÄIVÄN AURINKO



21. kesäkuuta - klo 15.00



21. maaliskuuta/syyskuuta - klo 15.00

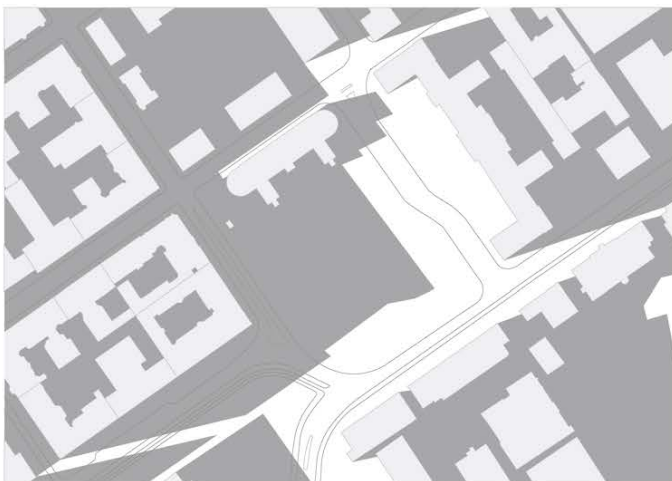


21. joulukuuta - klo 15.00

ILTA-AURINKO



21. kesäkuuta - klo 18.00



21. maaliskuuta/syyskuuta - klo 18.00



21. joulukuuta - klo 18.00



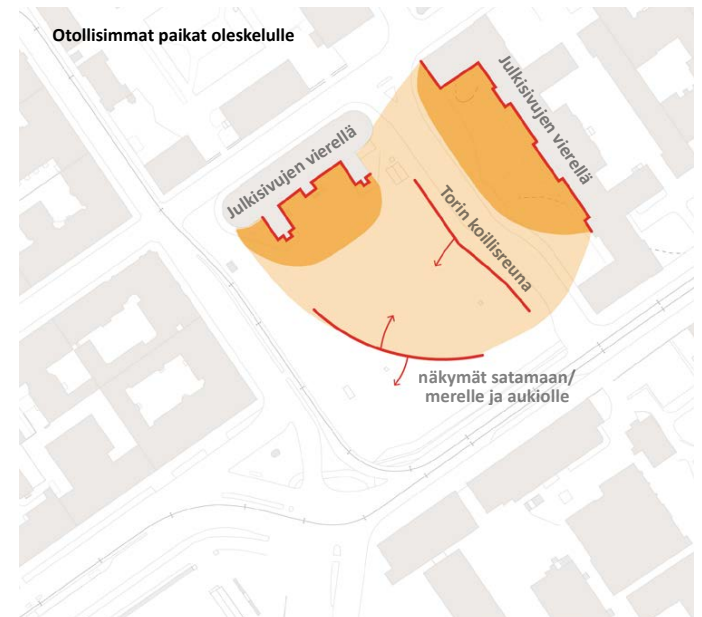
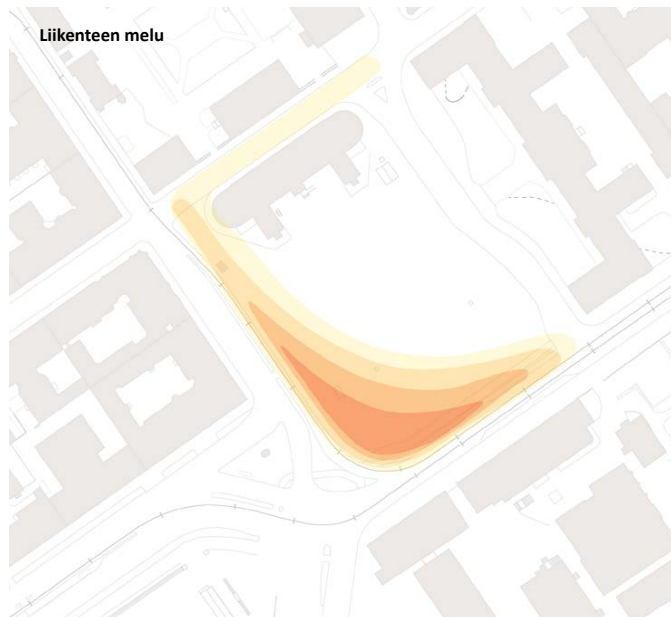
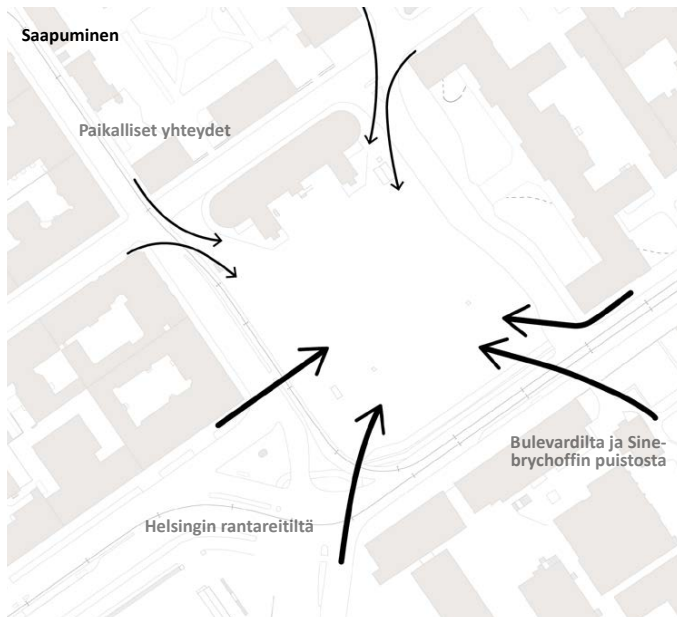
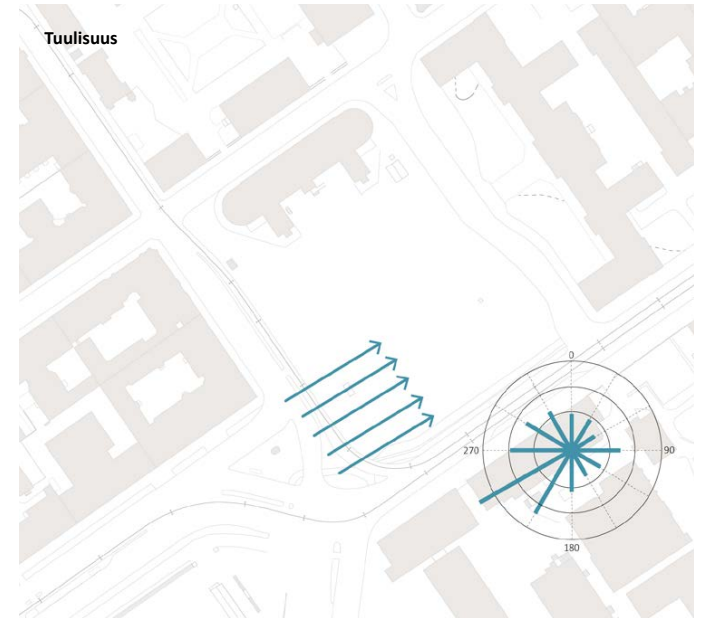
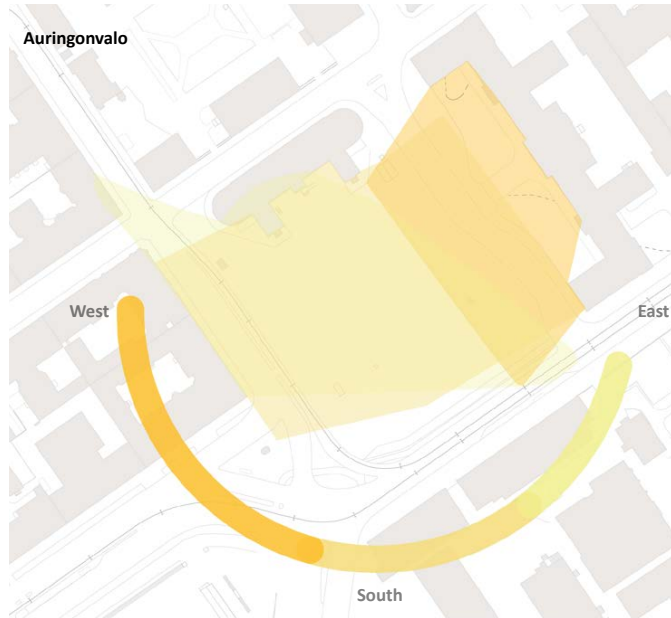
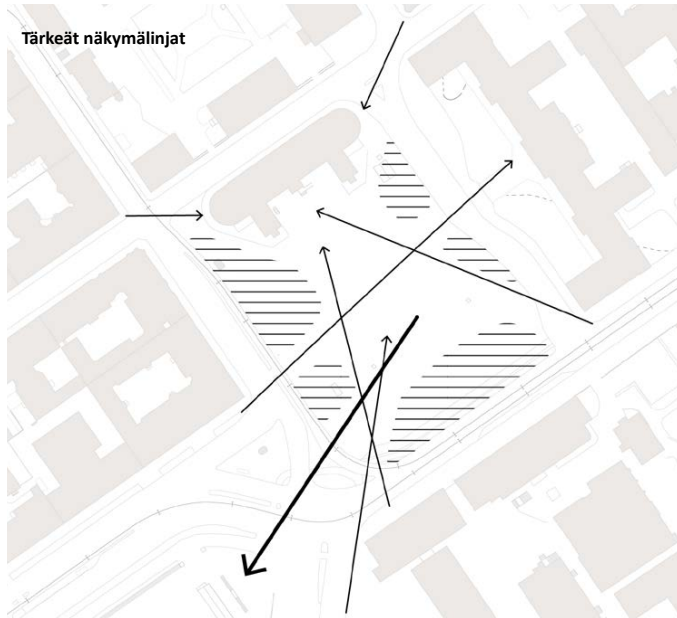
## TORIN NYKYINEN VALAISTUS

22.11.2023 KLO 15

Nykyisin torilla on vain muutamia käytännöllisiä valaisinpylväitä pysäköinti-  
aluetta valaisemassa. Torin kaksi merkittävää julkisivua, kauppahalli sekä en-  
tinen Polytekninen rakennus eivät erotu pimeässä, sillä niiden julkisivuja ei  
ole valaistu. Pimeys korostuu tällä hetkellä koska rakennusten toiminnot eivät  
myöskään muodosta valaistuja ikkunapintoja.

Torin yleisvaikutelma pimeään aikaan ei ole kutsuva. Ilmettä parantaisi nykyisiä  
suuria valaisinpylväitä vaihtelevampi ja osittain pienempimittakaavainen va-  
laistus sekä erikoisvalaistus valituilla pinnoilla, kuten myös julkisivujen hallittu  
valaiseminen.







## YHTEENVETO HULEVESISELVITYKSESTÄ

Torin suunnitelmavaihtoehtojen työstön yhteydessä teetettiin tarkastelu alueen hulevesien käsittelystä. Sitowisellä tarkasteltiin kahden suunnitelma- vaihtoehdon mahdollisuuksia hulevesien käsittelyyn (ks. erill. raportti Hietalahdentorin hulevesiselvitys).

Kivetyssä versiossa (alla paved version) pintavesi ohjataan laajemmalta valuma-alueelta torin pinnan alaisiin laatikkoelementteihin. Ratkaisu ennakoii mahdollista tulevaa hulevesiviemärien eriytystä, jolloin torin alueelle johdetaisiin vesiä nykyistä laajemmalta alueelta.

Vihreässä versiossa (alla green version) vesiä johdetaan istutuspintaisiin viivytyspainanteisiin edellistä versiota selvästi pienemmältä alueelta. Kasvipintaisissa painanteissa voidaan käsitellä torin ja sen ympäröivien katujen hulevedet.

Kolmannessa, yhdistelmäversiossa viivyttävien istutuspainanteiden lisäksi torin keskialueelle sijoitetaan maanalainen rakenne

## Paved version, hahmotelma

- Esim. RB King elementeistä
- Pohjoisempi: sisämitat 2,5 m korkea x 4 m leveä, 3 jonoa  
→ Tilanvaraus n. 55x15 m + rakentamisen työvarat 2 m suuntaansa  
→ 1500 m<sup>3</sup>
- Eteläisempi: sisämitat 2,0 m korkea x 4,5 m leveä, 3 jonoa  
→ Tilanvaraus n. 60x18 m + rakentamisen työvarat 2 m suuntaansa  
→ 1600 m<sup>3</sup>  
(peittosyvyys jää vähäiseksi, vaikuttaa kuormituksen kestoon, ei raskasta liikennettä)
- Käytännössä torille on vaikea mahdollista tavoitteena ollutta 2400 m<sup>3</sup> tilavuutta Bulevardin viemäriin hulevesille.



RB King laatikkoelementti. Kuva: <https://www.rbinfra.fi/rb-king/>



Tarvittavien tilanvarauksen suuruusluokka. Tilanvarauksen tarkemmassa sijoittamisessa tulee huomioida mm. torin poikki menevä sekaviemäri, Bulevardin puurivi sekä torin muu suunnittelu. Eteläisen rakenteen tulee olla lähellä Bulevardia.

SITOWISE

## Green version, hahmotelma

- Torin altaisiin A-D johdetaan vedet torilta ja sen ympäröiviltä kaduilta:
- A: vedet Kauppahallin länsinurkalta & Lönnrotinkadun/Hietalahdenkadun risteyksestä linjakuivatuskourulla
- B: torin vedet
- C: torin vedet & yhteys altaasta D & Bulevardin laidasta
- D: vedet Abrahaminkadulta & Abrahaminkadun/Lönnrotinkadun risteuksen hulevesikaivosta uudella pienellä HV-viemäriellä (pintavaluntareittiä vaikea järjestää)
- Torin poikki vesien johtaminen pinnoilla tai kivetyllä "puomaisella" kourulla tai linjakuivatuskourulla (esteettömämpi)



Torin nykyisen tasauksen pintavaluntareitti



SITOWISE

## Versioiden yhdistelmä, hahmotelma

- Hulevesien hallinta voidaan toteuttaa myös yhdistelmänä Green versiosta ja Paved versiosta.
- Torin maanpäällisiin altaisiin johdetaan itse torin hulevedet kuten Green versiossa. Ne toimivat etupäässä maisemallisena tekijänä.
- Maanalaiseen (maanpäällisiin) rakenteeseen johdetaan eriytetyn hulevesiviemäriin hulevedet kuten Paved versiossa. Nyt tehtävässä torisuunnittelussa jätetään tilanvaraus maanalaiselle rakenteelle, ja se toteutetaan myöhemmin sekaviemäriverkoston eriyttämisen yhteydessä.
- Maanalainen rakenne ei voi sijaita maanpäällisen altaan alla, sillä korkeusero ei riitä.
- Nyt esitetyt maanpäälliset altaat (Green version) eivät mahdollista maanalaisen rakenteen sijoittamista aivan Bulevardin laitaa → ei voida hallita Bulevardilta tulevaa hulevesiviemäriä (valuma-alue 2, 30 ha)
- Torin pohjoislaitaan tai keskiosaan sijoitettavalla maanalaisella rakenteella voidaan hallita vain pohjoisesta Lönnrotinkadun viemäristä tulevat hulevedet (valuma-alue 1, 17 ha).



SITOWISE

# OHJELMOINTI











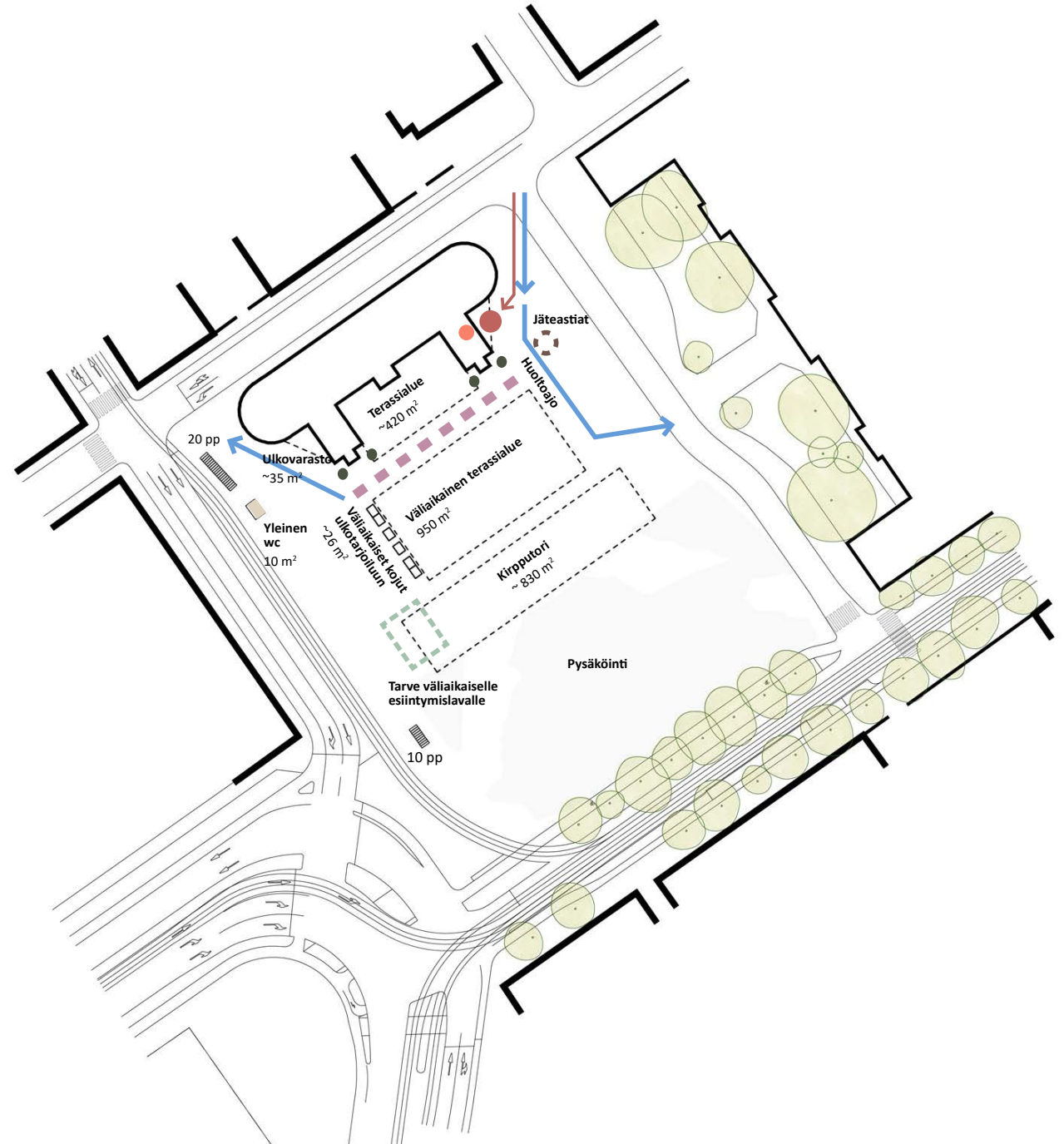
## TORIN NYKYISET TOIMINNOT JA HUOLTOYHTEYDET

Torin nykyisten toimintojen mitoitus ja sijainti yhdistettynä uuteen liikennesuunnitelmaan toimii torin ohjelmoinnin lähtökohdana. Nykyisin kauppahallin huoltoajo, pysäköinti ja terassitoiminnot sekä muut torin toiminnot risteävät liikaa. Seurauksena on epäselvää tilan jäsentelyä ja vaikeaselkoinen, liikenteen määrittämä torin yleisilme, joka ei kutsu jalankulkijoita pysähtymään ja viihtymään torilla. Myös kauppahallin huoltojärjestelyitä ja toiminnallisuutta on tarpeen parantaa. Torin suunnittelun peruslähtökohdana on, että autopysäköinti poistetaan torilta kokonaan.

### Tärkeimmät toiminnalliset kehittämistarpeet:

- Autopysäköinnin poistaminen torilta
- Terassialueiden ja muiden oleskelupaikkojen selkeä erottaminen liikennealueista. Huoltoajoyhteyden poistaminen kauppahallin kaakkoisseinustalta
- Varastotilan lisääminen ja uudelleenjärjestely
- Jätehuollon uudelleenjärjestely tehokkaammin. Kauppahallin huoltojärjestelyjen nykytilanne ei ole ideaali
- Miellyttävän mittakaavan ja yleisilmeen luominen torille virkistyskäyttöä varten
- Paikan tunnelman ja yleisilmeen kehittäminen
- Torin kehittäminen läpikulkupaikasta pysähtymisen ja kohtaamisen paikaksi
- Visuaalisen ilmeen parantaminen laadukkaaksi, keskeiseksi kaupunkitilaksi
- Pienten tapahtumien, muiden uusien toritoimintojen sekä niiden huoltoajon mahdollistaminen

-  **Huoltoajo**  
Pysähtyminen pääasiassa kauppahallin itäpäädyssä  
Läpiajo aukiolla kauppahallin eteläseinustalla ei ole suositeltu, mutta käytössä
-  **Tavarantoimitukset**  
Kauppahallin nykyisillä sisätilojen järjestelyillä tavarantoimitus on oikeassa paikassa, mutta tilat ovat epäkäytännölliset ja ahtaat
-  **Pullohuone**  
Kierrätyspiste lasille, pulloille ja tölkeille, metallille ja muoville
-  **Syväkeräyssäiliö**  
Jätepuristin pahville ja sekajätteelle, biokeräysastia
-  **Kylmätilat ja varastot**  
Ripoteltuina, ei erikseen näille varattua tilaa. Tarve lisätilalle
-  **Pelastusajo**  
Osa huoltoajosta käyttää myös pelastusajon reittiä, vaikkei se ole suositeltua  
Tuloksena torille pintavetoina johdettuja sähköjohtoja on katkennut, samoin lokkeja estäviä verkkoja on rikkoutunut toistuvasti. Tarve ohjata ja rajata huoltoajo selkeästi uudelleen ja tuoda sähköpistokkeet myös torille.
-  **Roska-astiat**  
Roska-astiat 140 + 60 litraa (kartta.hel.fi)
-  **Yleinen wc**



## LÄHTÖKOHTANA NYKYISTEN TOIMINTOJEN KEHITTÄMINEN

Hietalahdentorin toimintojen kehittämisen lähtökohtana ovat torin nykyiset toiminnot. Nykyisellään torilla on mm. kauppahallin edustalla terrassitoimintaa, torimyyniä, kirpputorimyyniä sekä laajempi, väliaikainen terrassialue kesäisin, jota palvelevat väliaikaiset myyntikojut. Talvisin torilla on joulu-kuusten myyniä. Nykyiset torin toiminnot tarvitsevat kehittyäkseen mm. selkeämmät tilajärjestelyt, ajoliikenteen rajaamisen pois torialueelta ja viihtyisemmän, kutsuvamman torin yleisilmeen.

Nykyisten toimintojen tukemiseksi ja kehittämiseksi on tarpeen:

### Luoda otollisemmat olosuhteet nykyisille toritoiminnoille:

- Erottaa ajoliikenne torin toiminnallisista alueista
- Luoda viihtyisiä pysähtymisen paikkoja: sekä kaupalliset että ei-kaupalliset
- Tarjota oleskelupaikkoja näkymillä Hietalahdenaltaan suuntaan sekä aurinkoon
- Rajata puilla ja muilla rakenteilla tilaa mittakaavaltaan miellyttäväksi
- Kehittää torin visuaalista ilmettä ja materiaaleja laadukkaiksi
- Tarjota jokin kiinnostava kaupunkitilan elementti: vesiaihe/erityinen valoihe/veistoksellinen leikkittävä rakenne
- Tarjota riittävä infra nykyisille toiminnoille: sähkö, vesi, jätehuolto, varastointi

### Kehittää nykyistä, väliaikaista toriterassia pysyvänä ratkaisuna:

- Terrassialueiden liittäminen toiminnallisesti ja visuaalisesti toisiinsa: yhtenäinen yleisilme ja toimivat huoltojärjestelyt sekä varastointitilat
- Torialueen kehittäminen kaupunkitilana viihtyisämmäksi, jotta terrassialueella oleskelu on miellyttävää

Mahdollinen paviljonki/lavarakenne tapahtumille



Eriytynen mielenkiintoa tuova elementti



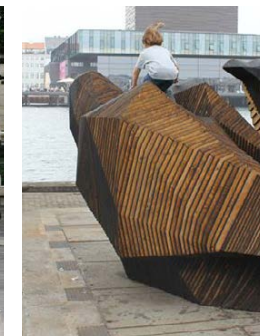
Pienemmät, pysyvämmät myynti- ja tarjoilukojut



Ei-kaupallinen oleskelu ja virkistymismahdollisuudet  
Kalusteet, veistokselliset elementit



Taide ja leikkittävät rakenteet, erikoisvalaistus



Tasapaino vapaan joustoalueen ja määriteltujen toimintojen välillä  
Tiiviimmän mittakaavan luominen puilla harkitusti



Polyteknisen rakennuksen eduspuutarhan liittyminen aukioon,  
puut luovat miellyttävää suojaa ja selustan, jonka lomasta katsella aukiolle





**KAUPPAHALLIN HUOLTOYHTEYDET**  
KAKSI VAIHTOEHTOISTA RATKAISUA

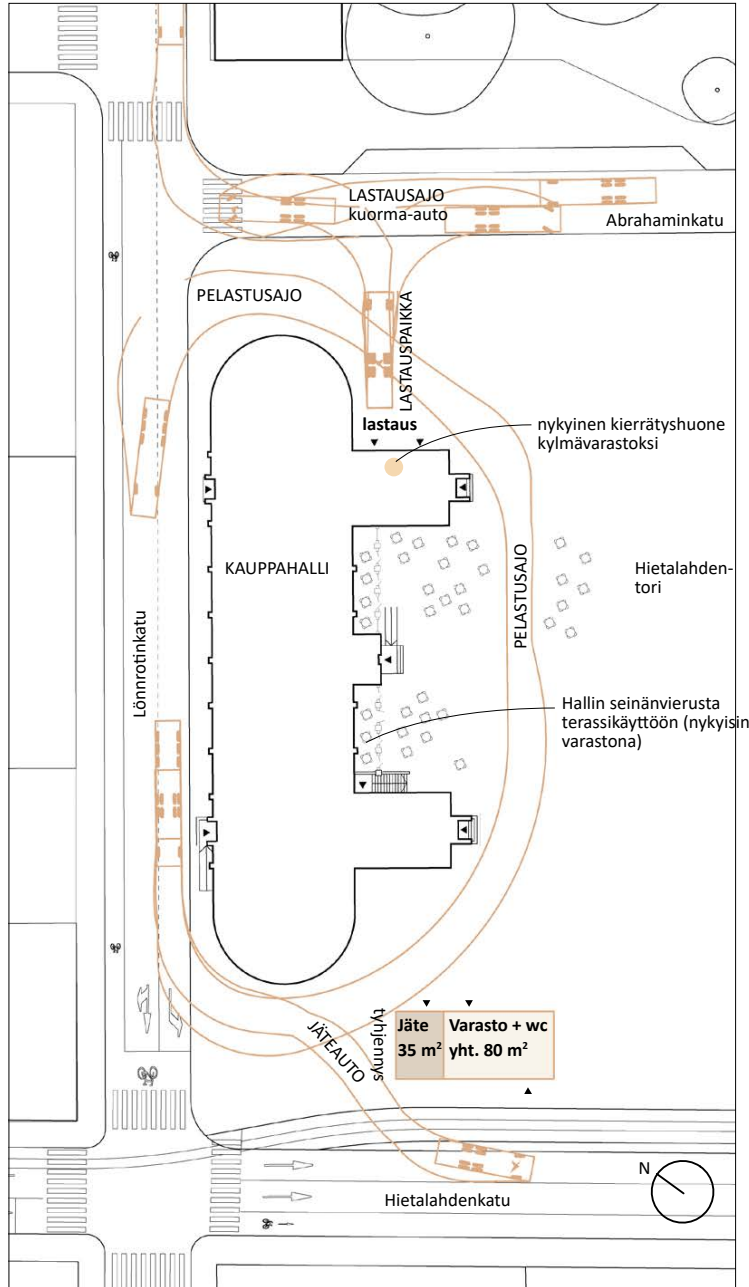
**VAIHTOEHTO A:**

**Jätekatos, varasto ja WC keskitetty Hietalahdenkadun varteen**

Kauppahallin lastaus Abrahaminkadun puolelta. Lastaukseen sama sisäänkäynti kuin nykyisin

Pelastusajon reitti kauppahallin ympäri

Vaihtoehto A on kaupunkikuvallisesti perustellumpi, sillä jätekatos piiloutuu katukuvassa paremmin Hietalahdenkadun puolelle varastorakennuksen yhteyteen  
-> käytetään tässä suunnittelutyössä lähtökohtana



Ajourat esitetty WSP:n 3/2024 tekemän tutkielman mukaisesti

**VAIHTOEHTO B:**

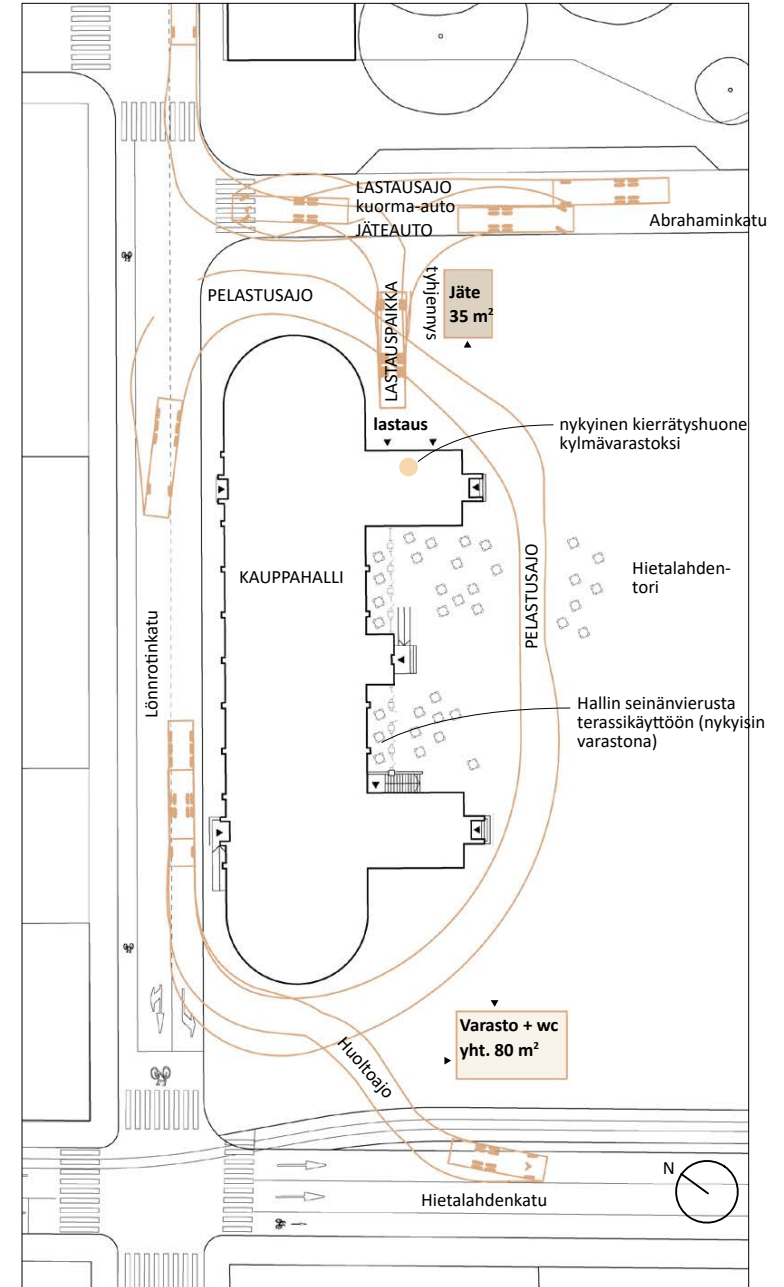
**Jätekatos Abrahaminkadun puolella**

**Varasto ja WC Hietalahdenkadun puolella**

Kauppahallin lastaus Abrahaminkadun puolelta. Lastaukseen sama sisäänkäynti kuin nykyisin

Pelastusajon reitti kauppahallin ympäri

Vaihtoehto B:ssä jätekatos sijoituu turhan keskeiselle paikalle kaupunkikuvallisesti

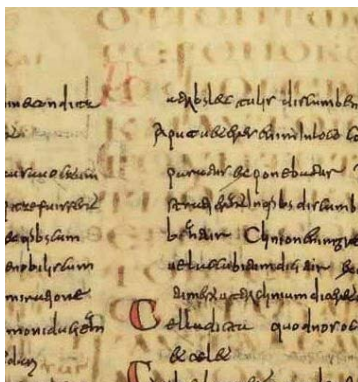


# KONSEPTIT



## SUUNNITELMAKONSEPTI: PALIMPSEST

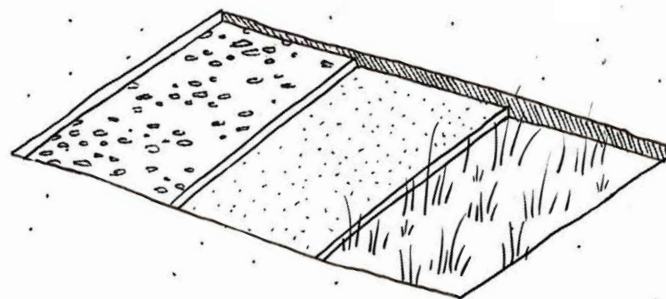
Hietalahdentorin suunnittelukonsepti perustuu historiallisten kerrostumien esiintuomiseen. Inspiraationa toimii palimpsest-periaate, jossa arvokkaita materiaaleja käytetään uudelleen ja vanhat kerrostumat jäävät osin näkyviin.



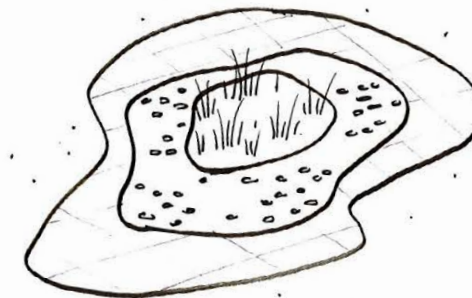
Palimpsest - arvokkaiden materiaalien uudelleenkäyttö ja näkyvät ajalliset kerrokset



Väriarkeologia



Kuoritaan kerroksittain esille historian vaiheita



### Materiaalien historialliset kerrostumat:



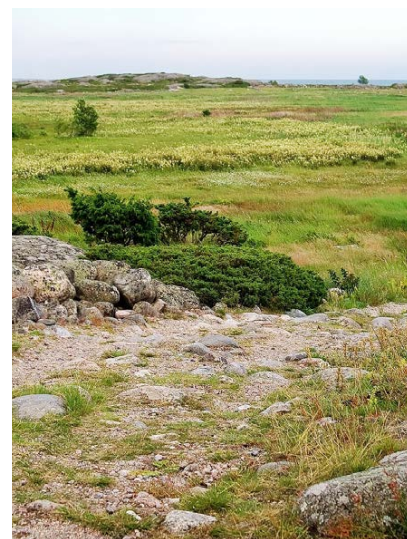
Nupukivet korvanneet kenttäkiveyksen kaduilla



Nykyisin asfaltin peittämää kenttäkiveystä



Pinnoittamaton Hietalahdentori



Mahdollinen rantamaisema ennen kaupunkia ja toria





## MATERIAALIT

Kehittämisen lähtökohtana:

### Historiallisen luonteen vaaliminen

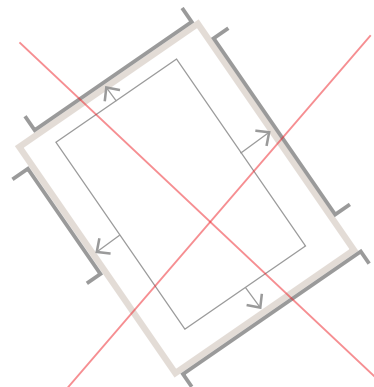
- Korkealaatuiset, kestävät materiaalit
- Historiallisen Helsingin materiaali- ja väripaletti: graniitti punaharmaan sävyissä
- Vältetään voimakkaita kontrasteja historiallisen luonteen säilyttämiseksi - huolellinen yksityiskohtien käsittely

### Nykyaikaisen, kiinnostavan kaupunkitilan luominen

- Materiaalien esteettömyys
- Erikoiskiveys paikan luonteen vahvistamiseksi
- Kiveyksen kuvioinnilla ja koolla voidaan korostaa tilanjakoa ja toiminnallisten alueiden jäsentelyä

Kaavioissa oikealla on tarkasteltu toripinnan rajauksen vaihtoehtoja. Näistä parhaaksi todettiin keskimäinen vaihtoehto, jossa katualueet rajautuvat omiksi alueikseen ja keskialueen toripinta jatkuu polyteknisen rakennuksen eduspuutarhaan saakka.

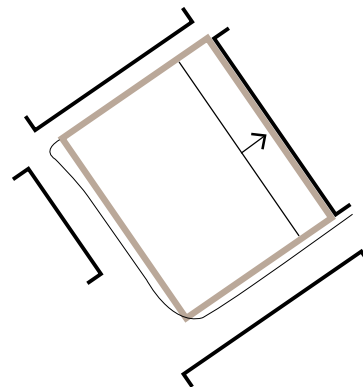
-> ei sovellu liikenteelliseen tilanteeseen



Toripinnan jatkuminen julkisivuihin saakka

- + -Historiallisesti aukio jatkui julkisivuihin asti
- Sama materiaali - ajo- ja jalankulun alueiden erottaminen pinta-materiaalin hienovaraisella korkeus- ja ladontavaihteluilla
- Aukio erottuu materiaaleiltaan muusta kadusta
- Aktiivinen, toiminnallinen toritila ei erotu
- Muodostuu erittäin laaja tila

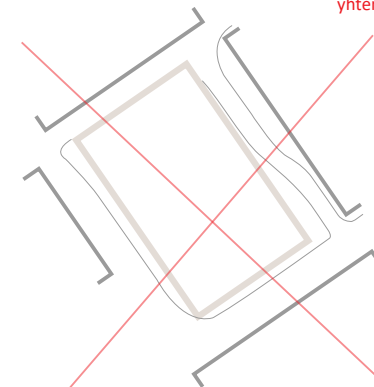
suunnitelman lähtökohdaksi valittu ratkaisu



Toripinnan jatkuminen polyteknisen eduspuutarhaan saakka

- + -Korostaa kahta torin tärkeintä rakennusta
- Aktiivinen torialue erottuu omana materiaalinaan. Yli jäävät alueet eri materiaalilla
- Liikenne ei määritä muotokieltä ja torin rajausta
- Toritila on selkeästi rajattu - luo tiiviimpää mittakaavaa
- Ei vaikuta Bulevardiin
- Torialueen ympärillä paljon erilaisia materiaaleja

Ei korosta tärkeitä rakennuksia yhtenäisellä tavalla



Toripinnan rajautuminen saarekkeeksi

- + -Aktiivinen torialue erottuu omana materiaalinaan. Yli jäävät alueet eri materiaalilla
- Liikenne ei määritä muotokieltä ja torin rajausta
- Toritila on selkeästi rajattu - luo tiiviimpää mittakaavaa
- Ei vaikuta Bulevardiin
- Korostaa rakennuksista vain kauppahallia
- Torialueen ympärillä paljon erilaisia materiaaleja

Klassiset kiveyskuvioinnit



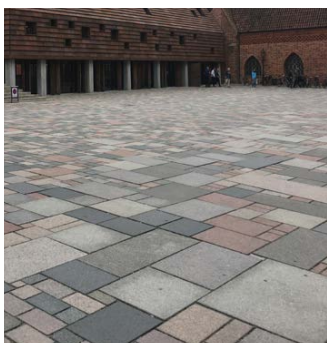
Alkuperäinen kenttäkiveys



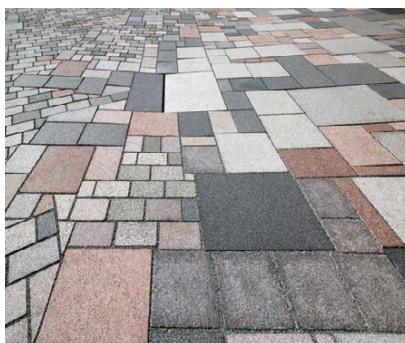
Nupukivi eri kokoisina



Pinnan erilaiset käsittelyt esteettömyyden takaamiseksi



Suuret laatat klassisina muotoina



Eri kokoisten laattojen vaihtelu



Eri tyyppisten kiveysten yhdistäminen



Klassisen Helsingin graniittikiveyksen sävyt



## KASVILLISUUS

Kehittämisen lähtökohtana:

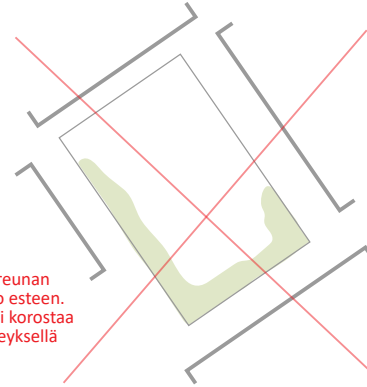
### Historian vaaliminen

- Matala aluskasvillisuus antaa tilaa Bulevardin lehmuksille
- Tärkeiden näkymälinjojen säilyttäminen
- Polyteknisen eduspuutarhan luonteen tunnistaminen ja tukeminen torin kasvillisuusvalinnoilla

### Nykyaikaisen, kiinnostavan kaupunkitilan luominen

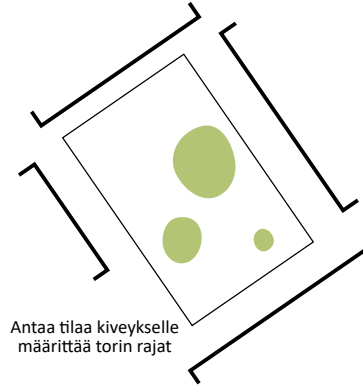
- Suuressa aukiotilassa tarve luoda myös pienemmän mitta-kaavan tiloja - rajaus puiden latvuksilla
- Kasvillisuuden avulla luodaan rajatumpia oleskelun paikkoja

Kaavioissa oikealla on tarkasteltu kasvillisuusalueiden sijoittumisen vaihtoehtoja.



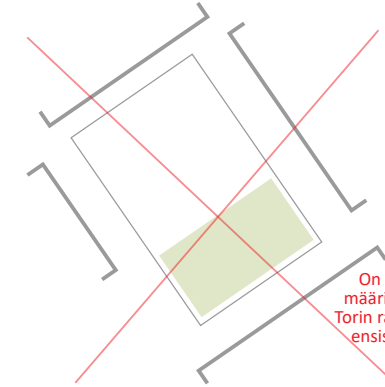
Vihreä kehys

suunnitelman lähtökohdaksi valittu ratkaisu



Antaa tilaa kiveykselle määrittää torin rajat

Vapaasti sijoitellut istutusalueet



Taskupuisto

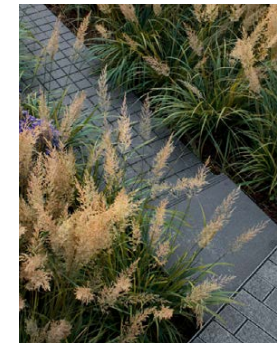
Vihreä reunus liikenteen suuntaan



Vihreä kehys



Matala heinäkasvillisuus/niitty



Porrastetut sadepuutarhat



Istumapaikkoja puiden latvusten alla



Madallettu istutusalue



Vihreä tasku



## VESIAIHE / HULEVESIEN KÄSITTELY

Kehittämisen lähtökohtana:

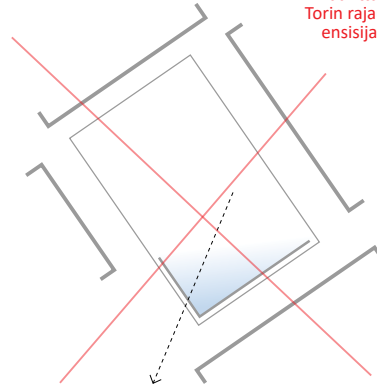
### Historian vaaliminen

- Vesiaihe: viittaus Hietalahdentorilla olleeseen vanhaan kaivoon
- Vesipeili - yhteys mereen ja Hietalahdenaltaaseen

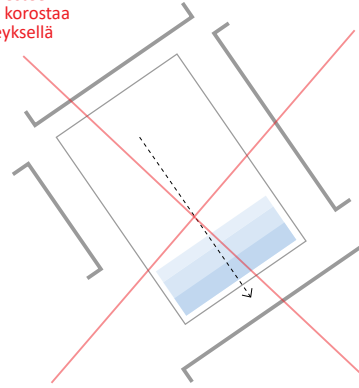
### Nykyaikaisen, kiinnostavan kaupunkitilan luominen

- Hulevesien käsittely
- Vesielementin virkistysellinen arvo: leikki, ääni, veden katselu, veden liike

On liikaa torin reunan määrittämä ja luo esteen. Torin rajausta tulisi korostaa ensisijaisesti kiveyksellä

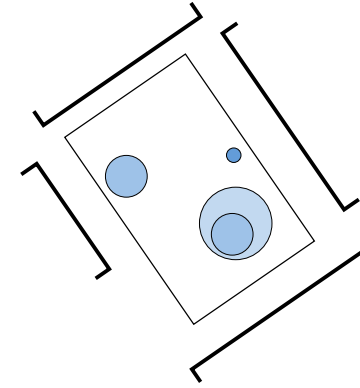


Vesipeili meren suuntaan



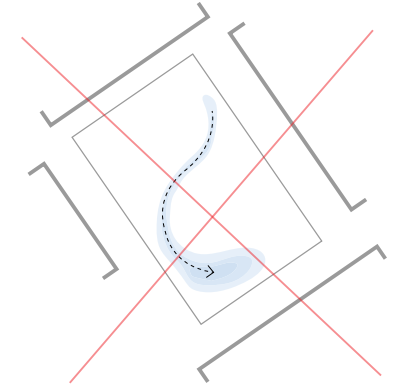
Vesiaihe Bulevardin puolen päädyssä

suunnitelman lähtökohdaksi valittu ratkaisu



Geometriset muodot / viittaus historialliseen kaivoon

Jakaa aktiivista torialuetta. Uusi elementti ja vieras torin historialle



Rakennettu pieni puro

Vesipeili



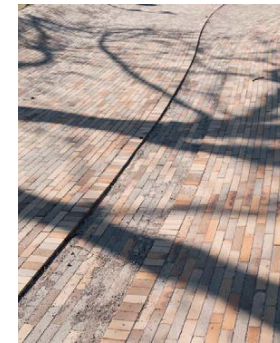
Vesiaihe istuinreunalla



Virkistysellinen arvo



Sadevesien "puro"



Sadepuutarha



Leikki



Sadepuutarha



Sadeveden kerääminen leikin elementiksi



Pieni rakennettu uoma



Madalletut istutusalueet





## VALAISTUKSEN PERIAATTEET

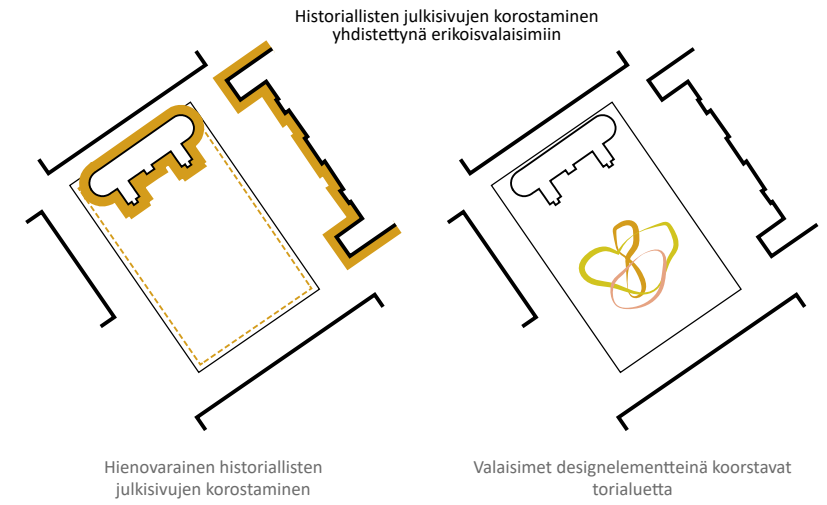
Kehittämisen lähtökohtana:

### Historian vaaliminen

- Valaisinten referenssinä Bulevardin vanhat pylväsväläisimet
- Julkisivuvalaistuksella korostetaan Hietalahden kauppahallia sekä polyteknisen rakennusta

### Nykyaikaisen, kiinnostavan kaupunkitilan luominen

- Erikoisvalaisu/taiteellinen valoelementti paikan luonteen vahvistamiseen
- Tilan eri osa-alueiden korostaminen valaistuksen avulla
- Erityisesti paikkaan suunnitellut pylväsväläisimet



Bulevardin historiallinen valaisinpylväs

Vähäeleiset, puulatvojen sekaan sommitellut valaisimet



Historiallisten julkisivujen valaisu



Valaisinesimerkki Sankt Hans Plads, Kööpenhamina. Yksinkertaiseen valaisimeen on lisätty kullanvärinen yläosa, mikä tekee siitä aukion hienovaraisen designelementin



Integroitu, matala valo kalusteissa ja vesiaiheissa

# SUUNNITELMA: KIVETTY VERSIO



## REFERENSSIT

### KIVETTY VERSIO

Historiallinen aukio uudistetaan hillityllä suunnitelmalla, korkealaatuisilla materiaaleilla ja huolellisesti valikoiduilla kalusteilla.

Nupukivi istuu materiaalina Helsingin klassisen keskustan ilmeeseen, ja erityisellä kiveysalueella korostetaan torin keskiosaa kauppahallin edustalla. Uudet puustutukset rajaavat lisäksi muotoon laajaa, avointa tilaa. Puiden alla on säilyvää ja täydennettävää kenttäkiveystä, joka on torin alkuperäinen pintamateriaali. Penkein luodaan oleskelupaikkoja puiden latvustojen alle ja samalla rajataan avointa tilaa.

Uusi vesiaihe sijoittuu yhtenä vaihtoehtona kauppahallia vastapäiselle torin laidalle, kutsuen ohikulkijoita pysähtymään aukiolle. Suihkulähde tulee suunnitella huolellisesti korkeatasoiseksi aiheeksi, jonka inspiraationa voi käyttää esim. torilla aikoinaan sijainnutta kaivoa.

Uudet, istutettavat puut vaihtelevat kooltaan ja lajeiltaan, jotta Bulevardin vanhat puurivit erottuvat edelleen selkeästi omana aiheenaan. Puiden monilajisuus on luontevaa myös siksi, että polyteknisen rakennuksen eduspuutarhan lajisto on monilajista. Puusto luo vaihtelua, suojaa ja varjoisia paikkoja aukiolle, kuten myös vuodenaikojen mukanaan tuomaa vaihtelua.



#### MATERIAALIPALETTI

Erikoiskiveys



Nupukivi



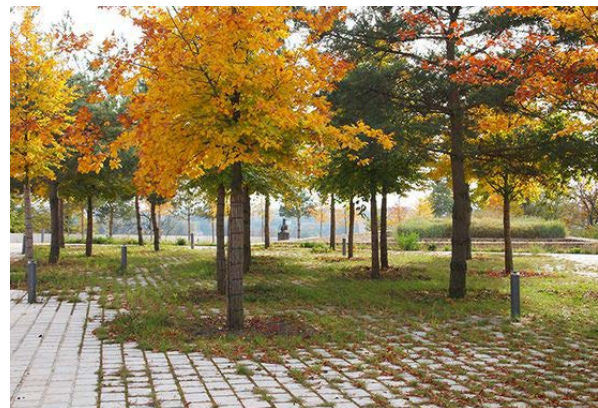
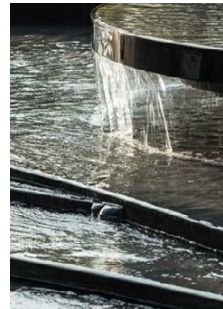
Kenttäkivi



Oleskelureuna, graniitti

## REFERENSSIT

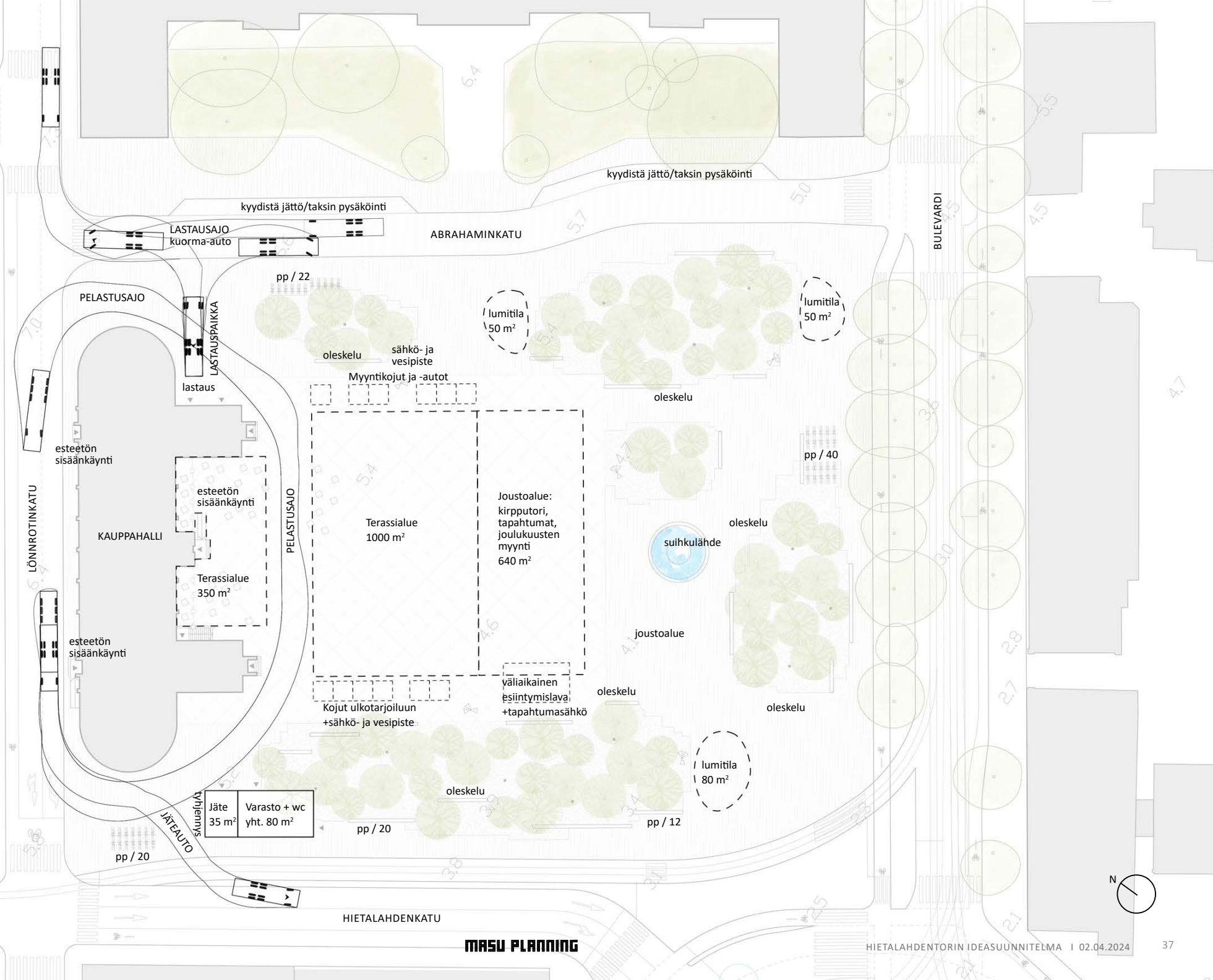
Puuryhmät rajaavat suojaisampia oleskelun paikkoja ja luovat miellyttävää mittakaavaa muotoon laajalle, avoimelle aukiolle



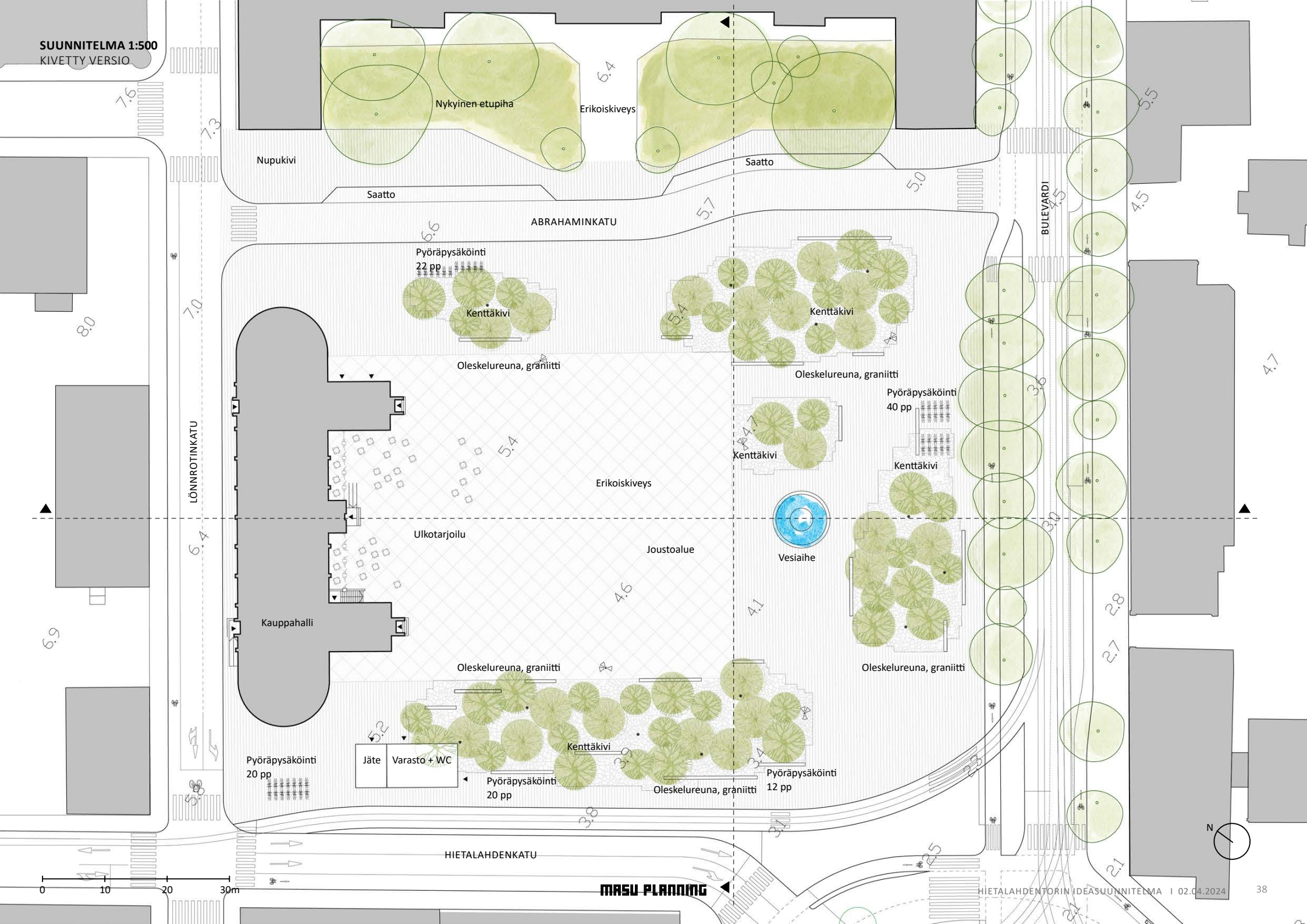
Monilajinen puusto luo vaihtelua torin ilmeeseen eri vuodenaikoina



Mattomainen, suorakaiteen muotoinen erikoiskiveysalue merkitsee torin aktiivisimman jalankulkualueen







Nupukivi

Nykyinen etupiha

Erikoiskiveys

Saatto

Saatto

ABRAHAMINKATU

BULEVARDI

Pyöräpysäköinti  
22 pp

Kenttäkivi

Oleskelureuna, graniitti

Kenttäkivi

Oleskelureuna, graniitti

Pyöräpysäköinti  
40 pp

Kenttäkivi

Kenttäkivi

Erikoiskiveys

Vesiaihe

Joustoalue

Ulkotarjoilu

Kauppahalli

Oleskelureuna, graniitti

Oleskelureuna, graniitti

Kenttäkivi

Pyöräpysäköinti  
20 pp

Jäte Varasto + WC

Pyöräpysäköinti  
20 pp

Pyöräpysäköinti  
12 pp

Oleskelureuna, graniitti

HIETALAHDENKATU







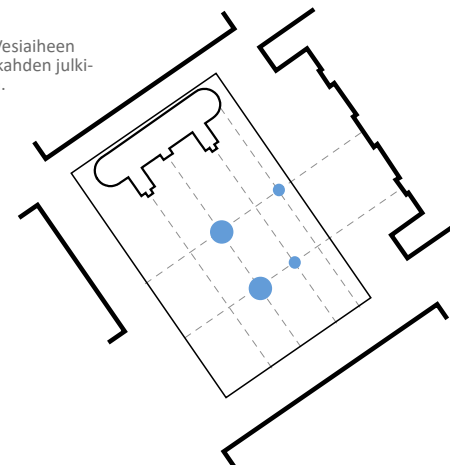


## VESIAIHEEN LAATUTEKIJÄT

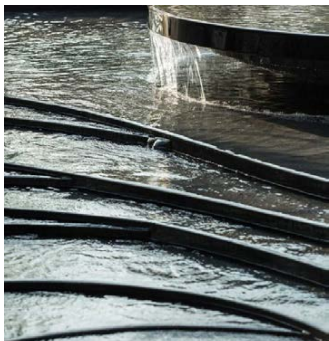
### MOLEMMAT SUUNNITELMAVAIHTOEHDOT

- **Vesiaihe koostuu yhdestä pääelementistä, jonka sijainti on esitetty torin suunnitelmapiiroksessa**  
Pääelementtiin voi yhdistää sitä tukevia, pienempiä osia:  
Esimerkiksi alkuperäisen kaivon sijainnin merkitseminen pienemmällä vesielementillä
- **Uuden vesiaiheen tulee luoda torille:**  
Virkistykseellisiä arvoja (veden ääni ja katselu)  
Leikin mahdollisuuksia (vuorovaikutus veden kanssa)  
Oleskelun ja pysähtymisen paikkoja
- **Materiaalien tulee olla korkealaatuisia**  
Vesiaiheen muotoilun ja ilmeen tulee olla nykyaikainen, mutta materiaalien klassisia ja kestäviä
- **Taiteellinen tulkinta torilla aiemmin sijainneesta kaivosta**  
Kuten historia-analyysissä edellä todettiin, torilla on sijainnut yleinen kaivo 1800-luvulla  
"Kaivo luonnollisena koahtamispaikkana" voi toimia inspiraationa uuden vesiaiheen suunnittelulle

Vesiaiheen mahdollisia sijainteja. Vesiaiheen pääelementtien tulee sijaita linjassa kahden julkisivun päälinjoihin nähden.



Putoavan veden kuuntelu ja katselu



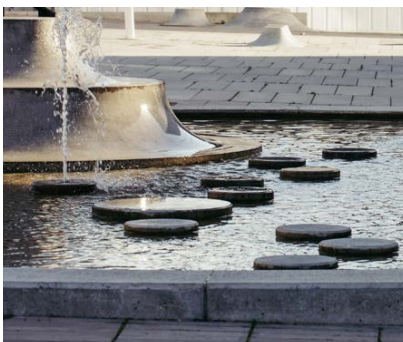
Vesiaihe istuinreunalla



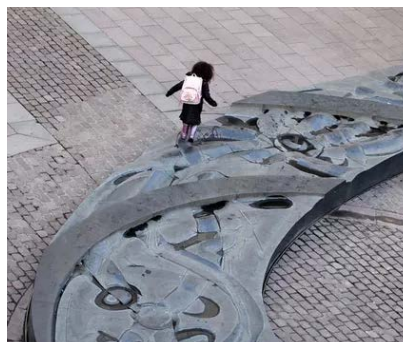
Leikkittävyys



Suihkulähde leikkiin



Oleskelu ja leikki



Veistos, johon on yhdistetty vesi  
Vandragen, Århus



Vähäeleinen puro tai kouru voi  
yhdistää kaksi vesielementtiä tai  
hulevesipainannetta



Nykyaikainen tulkinta klassisesta suihkulähteestä,  
jossa patsas

## HUOLTORAKENNUKSEN LAATUTEKIJÄT MOLEMMAT SUUNNITELMAVAIHTOEHDOT

Uusi kauppahallia ja toritoimintoja palveleva huoltorakennus sijoittuu torin länsilaitaan ja sisältää varastotilaa ja yleisen wc:n. Huoltorakennuksen yhteyteen sijoittuu myös jätekatos.

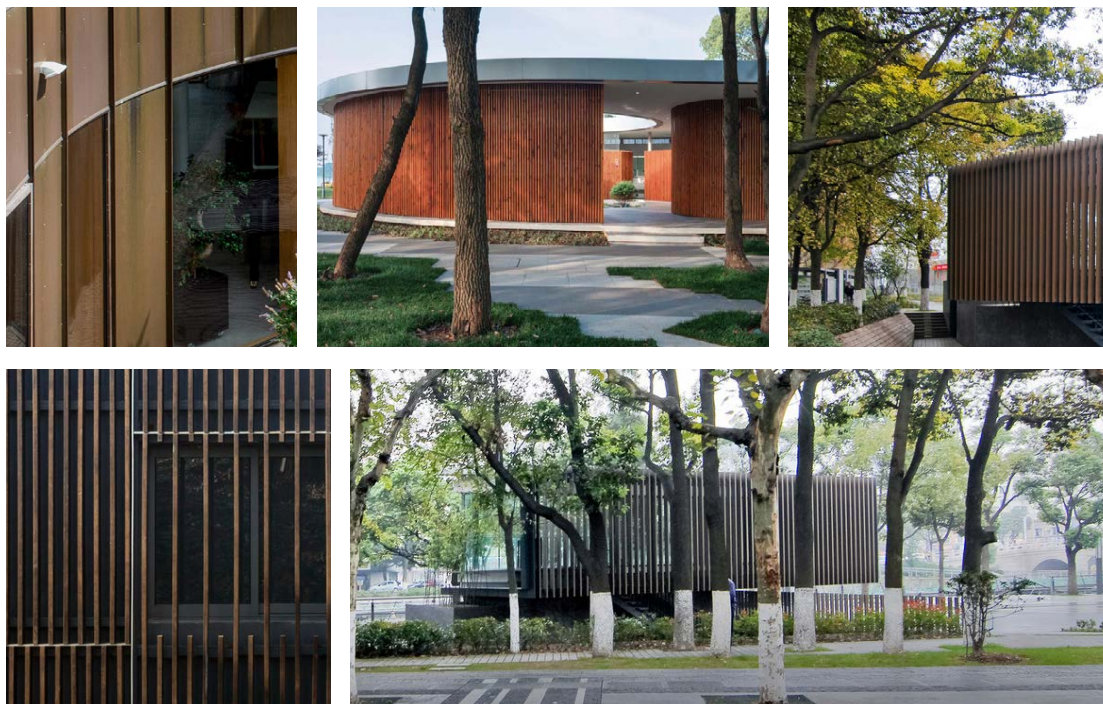
Huoltorakennuksen ja siihen liittyvän jätekatoksen tulee olla arkkitehtuuriltaan korkealaatuisia ja sopia ympäristöönsä. Kehittämisen lähtökohtana:

### Historian vaaliminen

- Uusi huoltorakennus on ilmeeltään hillitty ja kunnioittaa torin historiallisia julkisivuja. Huoltorakennus ei muodosta uutta voimakasta visuaalista aihetta, vaan on toissijainen kauppahallirakennukseen ja muihin julkisivuihin nähden.

### Laadukas arkkitehtuuri

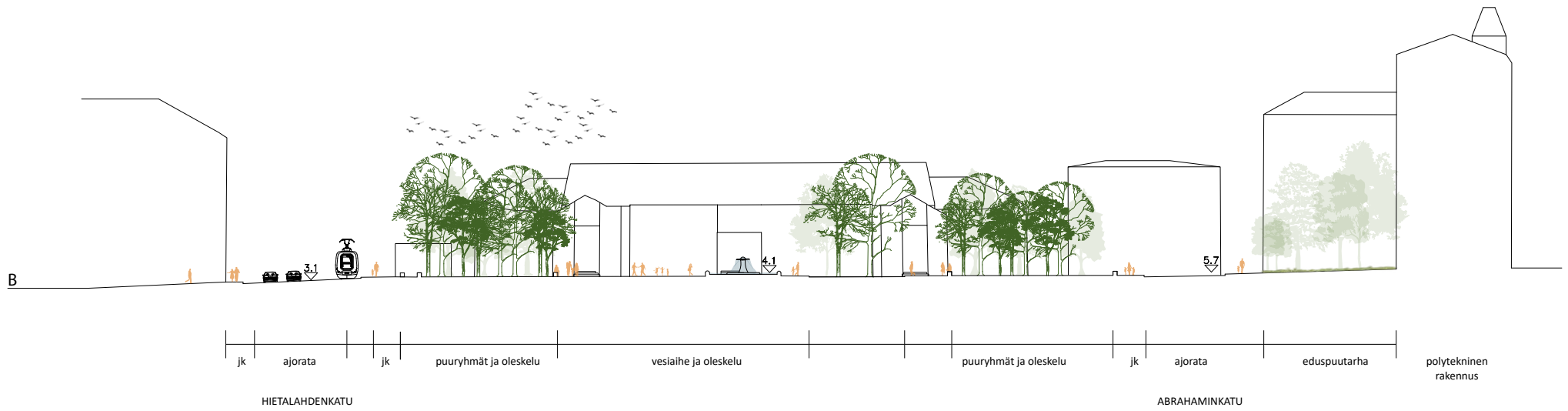
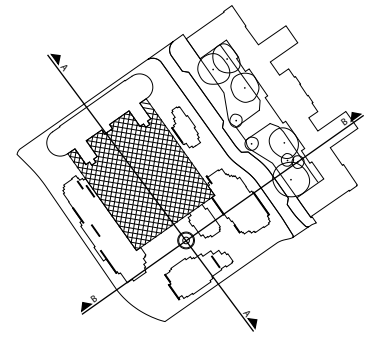
- Uuden huoltorakennuksen ja siihen liittyvän jätekatoksen tulee olla arkkitehtuuriltaan korkeatasoisia ja paikkaan suunniteltuja
- Materiaalien tulee olla kestäviä ja torin historialliseen luonteeseen sopivia
- Värykseltään huoltorakennuksen tulee liittyä luontevasti ympäristöönsä



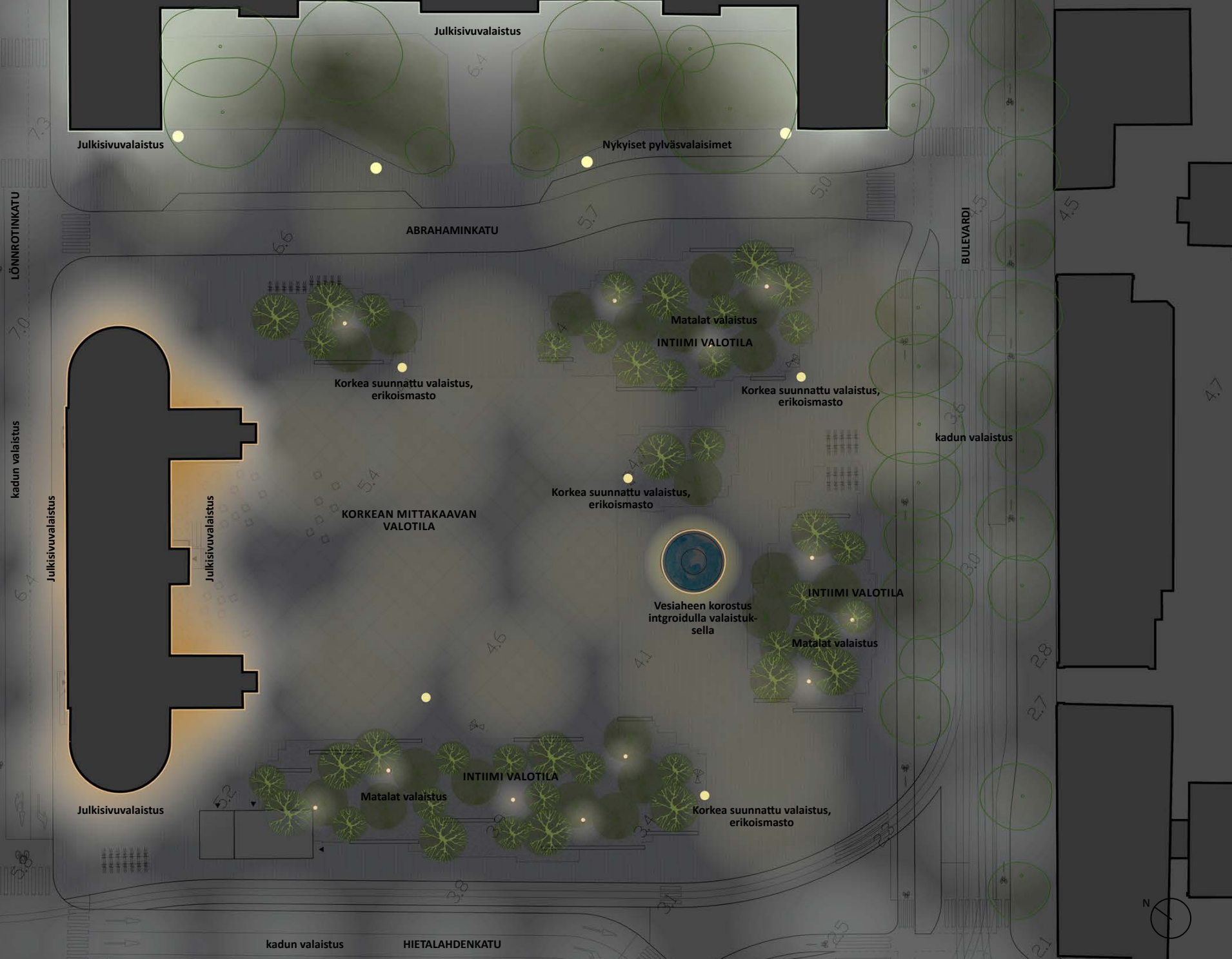
Huoltorakennuksen ja jätekatoksen sijainti

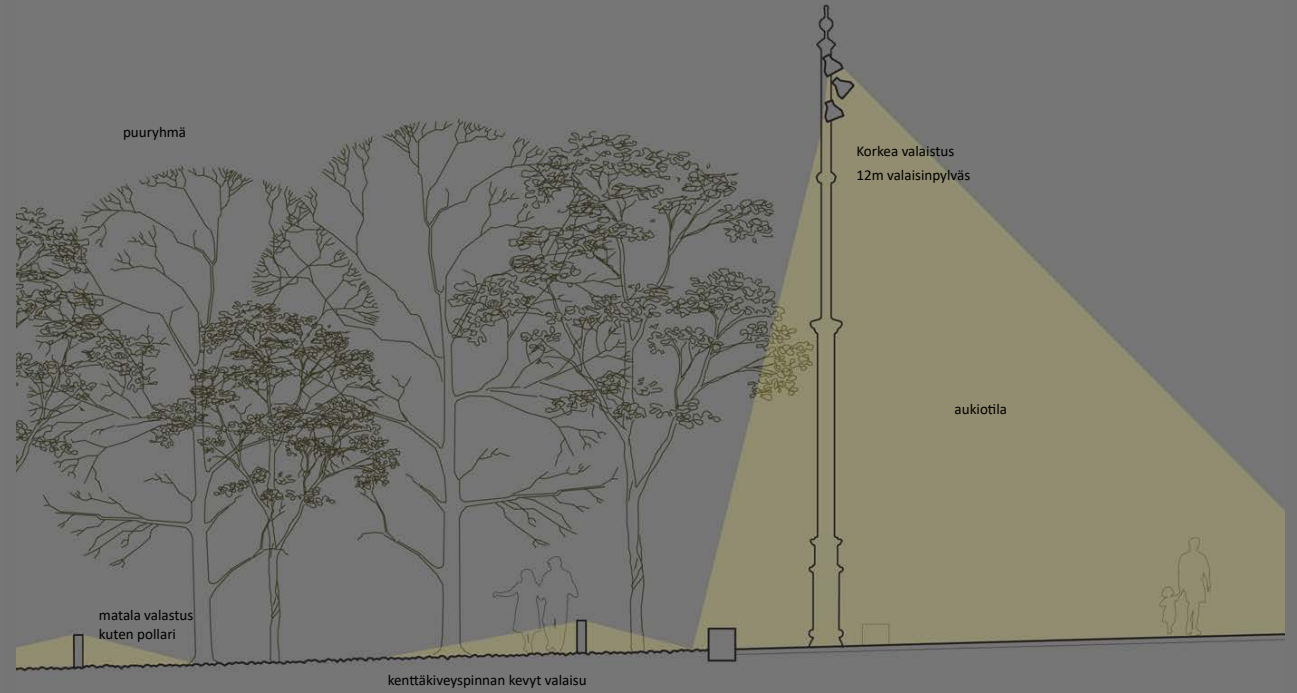
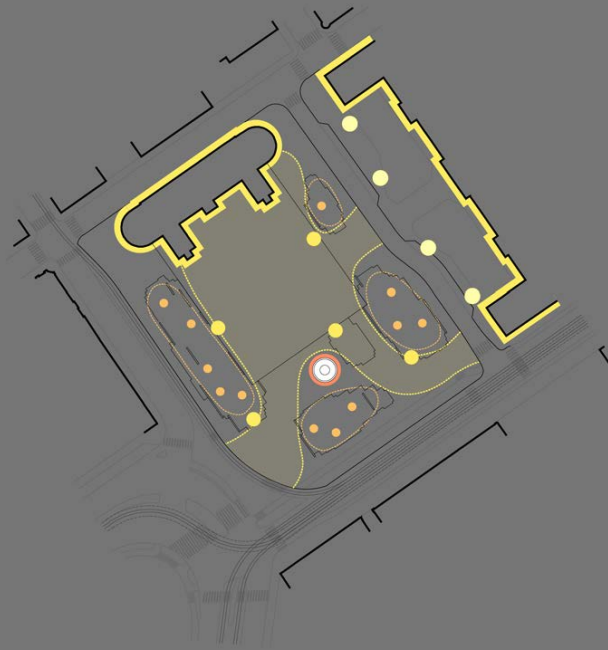
















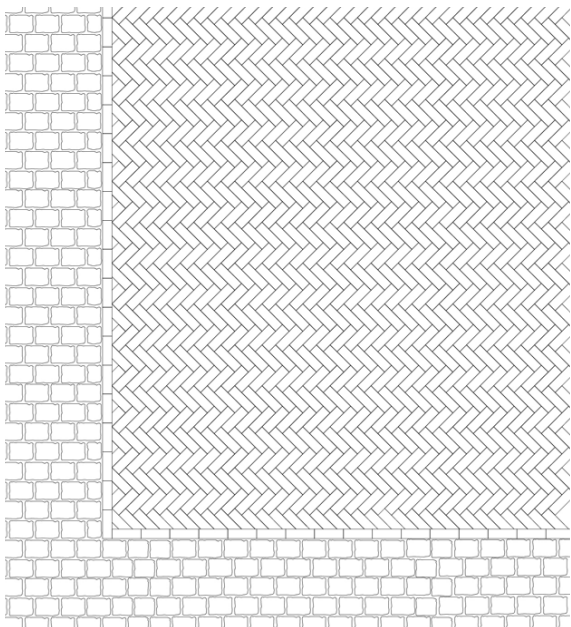


-  Julkisivuvalaistus
-  Vesialueen reunaan integroitu valaistus
-  Nykyiset valaisinpylväät polyteknisen edustalla
-  Uudet erityisesti paikkaan suunnitellut valaisinpylväät, joissa useampia valonlähteitä
-  Lämmin, yhtenäinen ja harmoninen yleisvalo aukion keskialueelle
-  Matalat pollarivalaisimet, jotka antavat tunnelmavaloa ja valaisevat kevyesti maanpintaa puiden latvusten alla

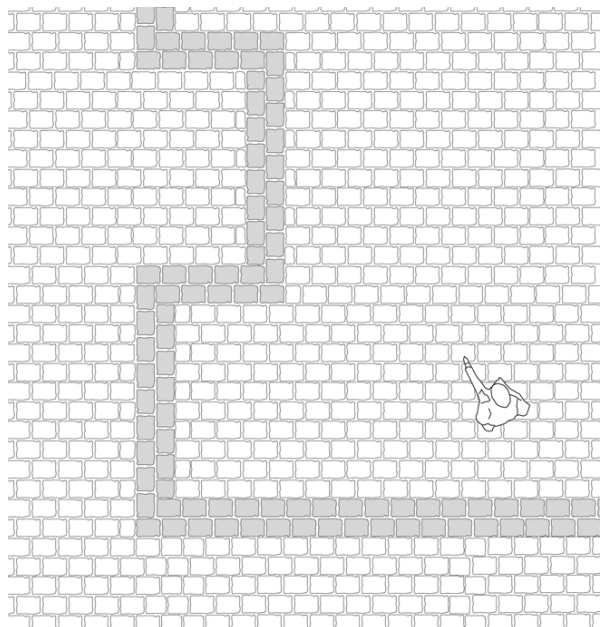




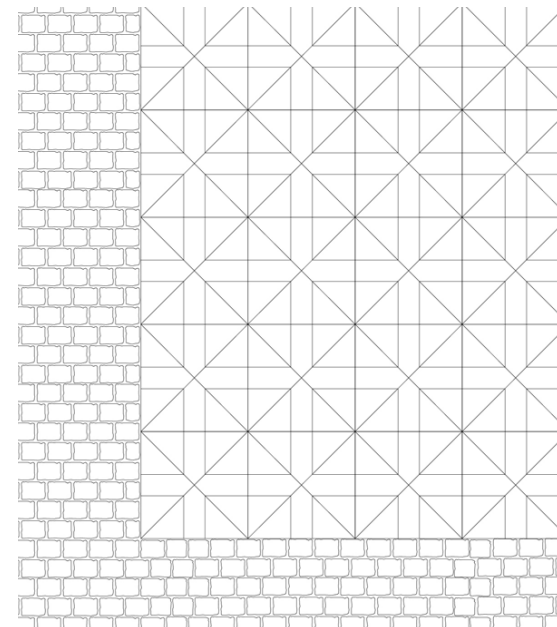




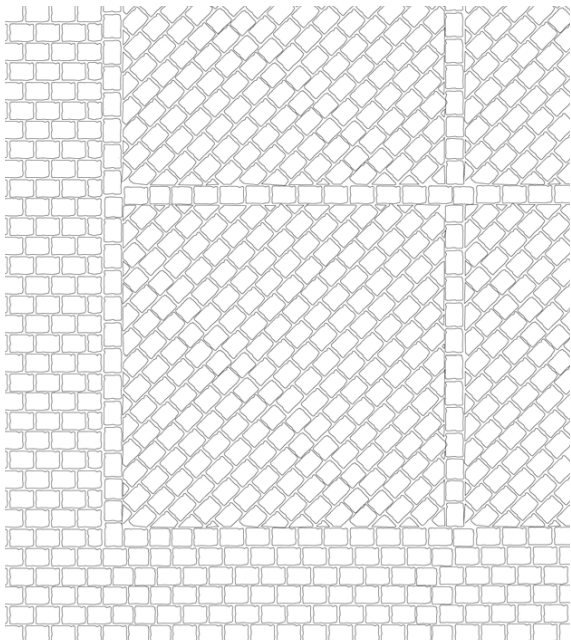
Tiilimatto



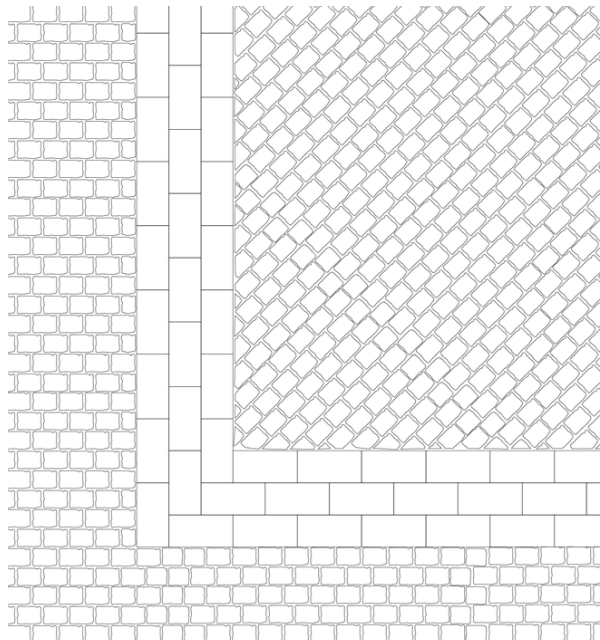
Ornamentti suurin nupukivin



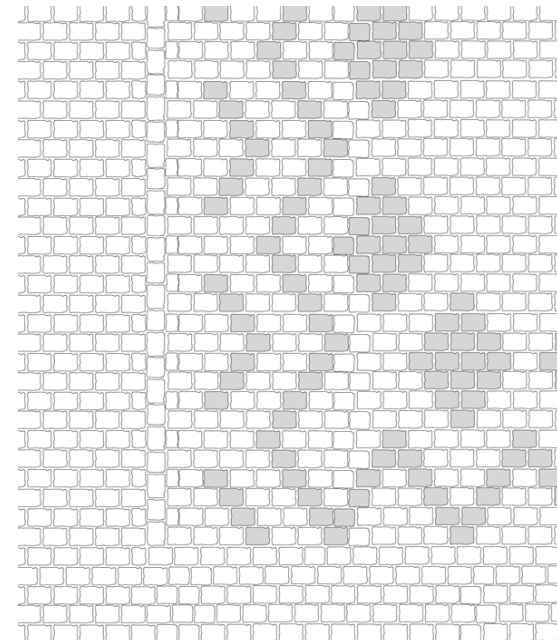
Suuret graniittilaatat



Yksinkertainen kuvio suurin nupukivin



Nupukiveys reunuksella



Ornamenttikuvio suurin nupukivin



KIVEYSTUTUKIELMA - PUUSTOINEN SAAREKE

1:50









## KASVILLISUUDEN PERIAATE

### KIVETTY VERSIO

Torialueen kasvillisuus koostuu vaihtelevista puuryhmistä, jotka rajavat aukiottilaa ja luovat suojaisia varjopaikkoja. Puiden monilajisuus saa inspiraationsa polyteknisen rakennuksen monilajisesta eduspuutarhasta. Hietalahdentorille istutettavat uudet puulajit valikoidaan kotimaisista puulajeista ja niiden erikoismuodoista.

Puuryhmien lajisto vaihtelee kooltaan, varjostusasteeltaan ja lehvästön väriltä sekä tekstuuriltaan. Puiden latvus tulisi olla 2,5 metrin korkeudella maanpinnasta näkymien säilyttämiseksi. Osa puista voi olla monirunkoisia. Puut istutetaan vapaamuotoisiin ryhmiin kontrastiksi Bulevardin linjakkaille puuriveille.



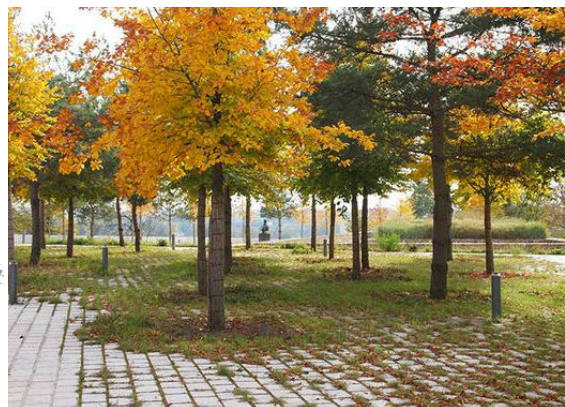
Puulajit valitaan kotimaisista puulajeista käyttäen myös lajien erikoismuotoja:

- Acer, vaahtera
- Alnus, leppä
- Fraxinus, saarni
- Prunus, tuomi
- Sorbus, pihlaja
- Quercus, tammi
- Ulmus, jalava
- Tilia, lehmus
- Larix, lehtikuusi



## REFERENSSIT

Suurimman osan vuodesta puuryhmien värien ja tekstuurien vaihtelu on hienovaraista. Keväällä ja syksyllä vaihtelu on voimakkaampaa.



Monilajinen puusto luo vaihtelua eri vuodenaikoina



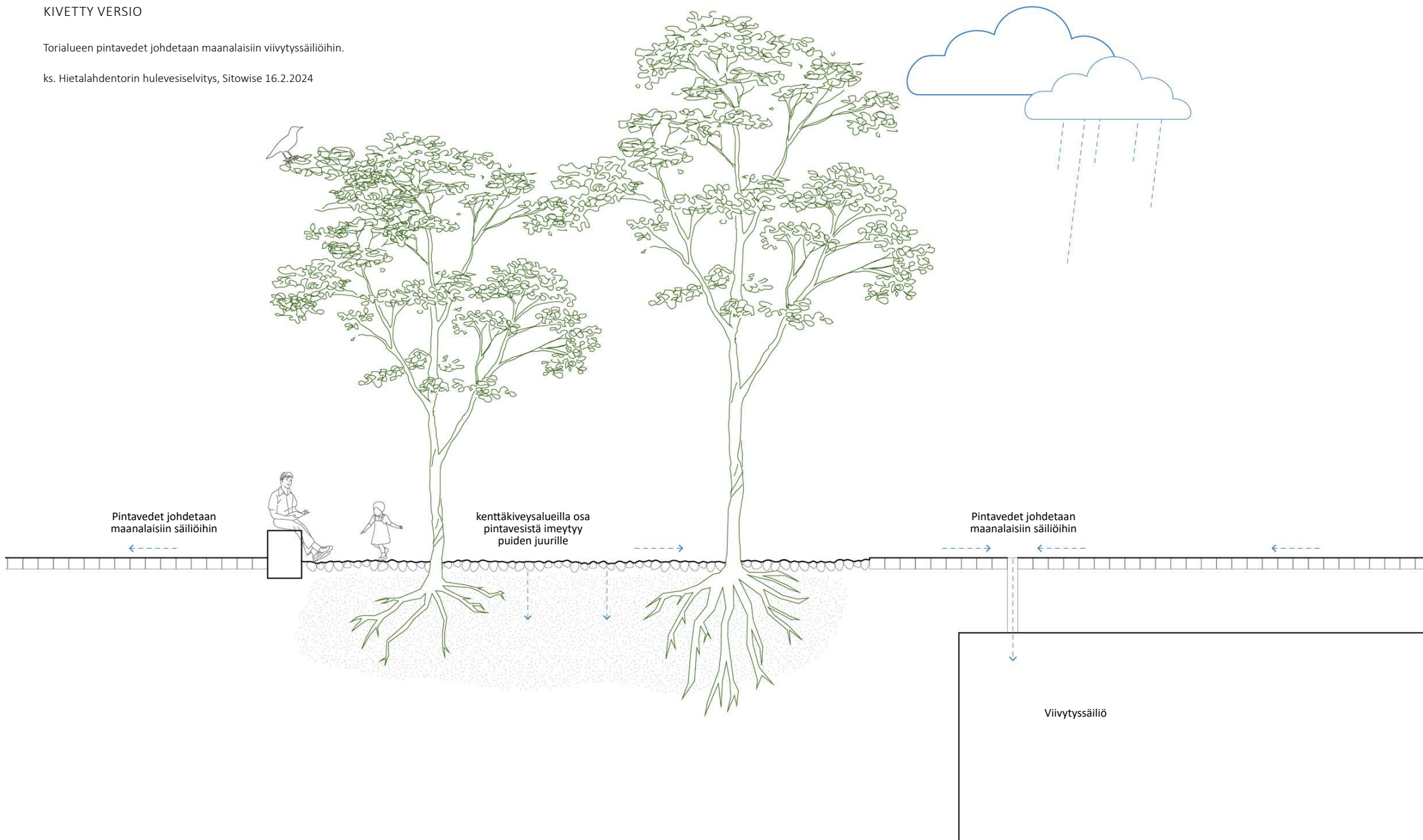


# HULEVESIEN KÄSITTELYN PERIAATE

## KIVETTY VERSIO

Torialueen pintavedet johdetaan maanalaisiin viivytys­säiliöihin.

ks. Hietalahdentorin hulevesiselvitys, Sitowise 16.2.2024



**PUUSTON VARIATIO 1:1000**  
KIVETTY VERSIO

Kivetyn version variaationa puut voidaan istuttaa myös riveihin. Bulevardin puurivien tulisi kuitenkin erottua omana aiheenaan. Uusissa puuriveissä puiden lajivalintojen tulisi poiketa Bulevardin lehmuksista. Rivejä voi tutkia myös monilajisina, kunhan uusien puiden koko ja habitus vastaavat pääosin toisiaan.





# SUUNNITELMA: ISTUTETTU VERSIO

## REFERENSSIT

### ISTUTETTU VERSIO

Hietalahdentorin uusi kiveys klassisesta nupukivestä rajaa torialueen liikennealueista selkeästi omaksi tilakseen. Kivetty torialue jatkuu yhtenäisenä Abrahaminkadun yli luoden arvokkaan alustan torin kahdelle merkittäväälle historialliselle rakennukselle: Polytekninen rakennus sekä Kauppahalli.

Suuret istutetut hulevesipainanteet sijoittuvat torin reuna-alueille, luoden vihreän välivyöhykkeen toiminnallisen torialueen ja liikennealueiden välille. Graniittipenkit saarekkeiden reunalla tarjoavat oleskelun paikkoja, joilta voi seurata torielämää.

Painanteiden vihreä ja runsas, matala kasvillisuus luo miellyttävää mitakaavaa ja visuaalista mielenkiintoa torille sekä muuttuu vuodenaikojen vaihtuessa. Hulevesipainanteiden kasvillisuus saa inspiraationsa rantaniityistä, jotka toden näköisesti ovat sijainneet torin paikalla ennen sen rakentamista aukioksi. Suunnitelman perusajatuksena on konseptuaalisesti kaivaa esiin historian kerroksia; paikalla aiemmin sijainneet rantaniityt kaivetaan saarekkeina esiin uudempien nupukivi- ja kenttäkiveyskerrosten alta.



#### MATERIAALIPALETTI

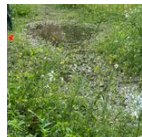
Nupukivi



Kenttäkivi



Oleskelureuna, graniitti



Istutetut hulevesipainanteet

Suuret istutussarekkeet ovat ilmeiltään luonnollisia

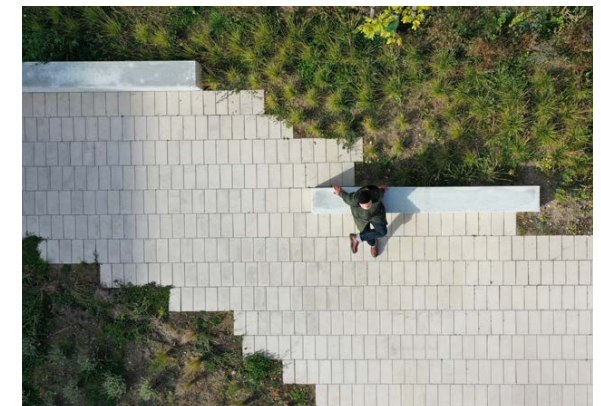


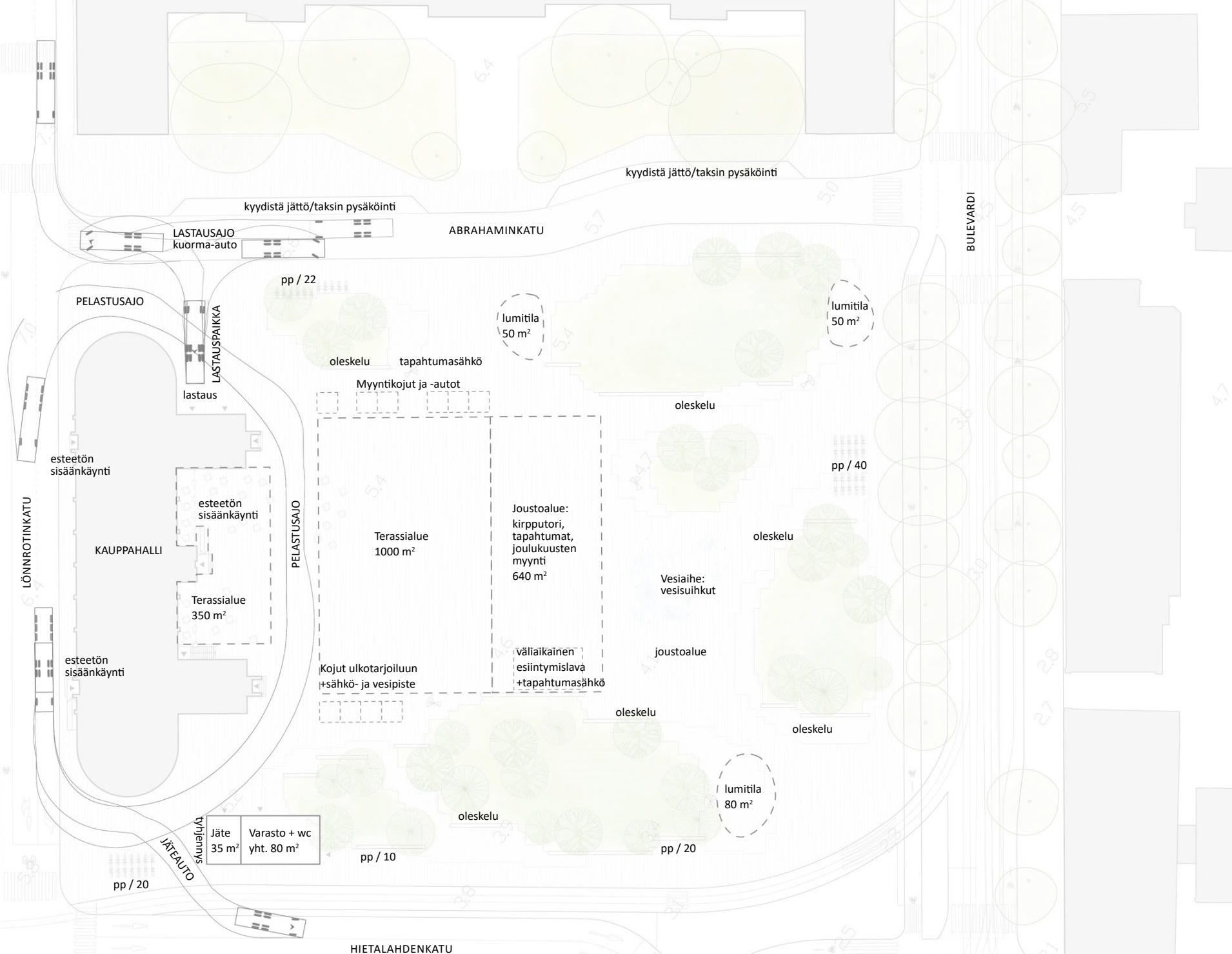
## REFERENSSIT

Tuore pienruohoniitty, kuva: Katja Raatikainen



Kasvillisuuspainanteet luovat rajaavan elementin keskeisen torialueen ja katujen välille







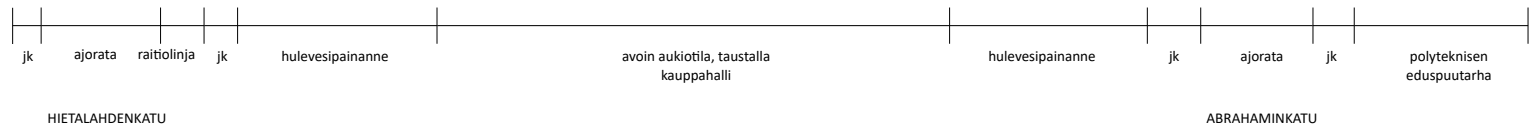
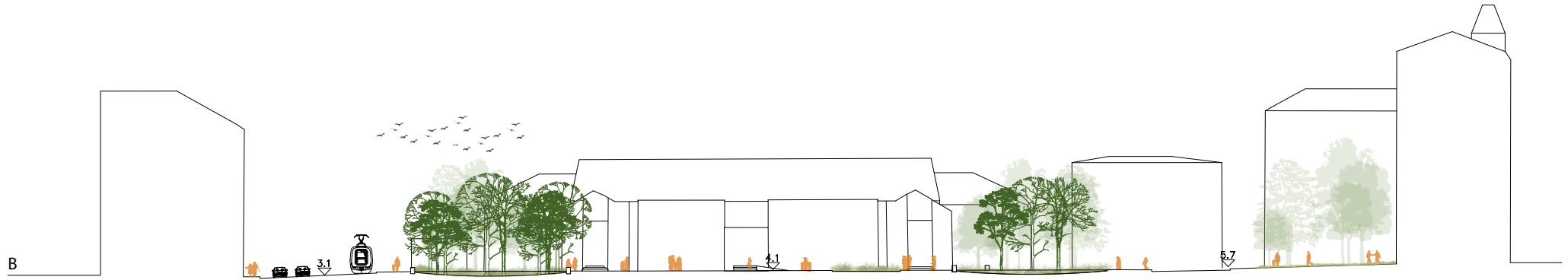
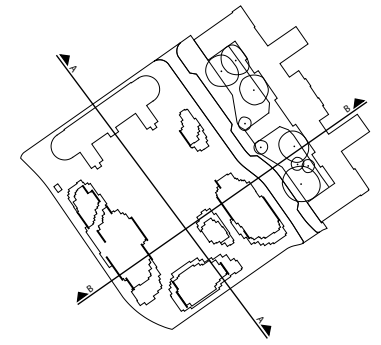












LÖNNROTINKATU

kadun valaistus

Julkisivuvalaistus

Julkisivuvalaistus

Nykyiset pylväisvalaisimet

Julkisivuvalaistus

ABRAHAMINKATU

INTIIMI VALOTILA

Reunojen korostus:  
kalusteeseen upotettu  
matala valaistus

Korkea suunnattu valaistus,  
erikoismasto

Korkea suunnattu valaistus,  
erikoismasto

Reunojen korostus:  
kalusteeseen upotettu  
matala valaistus

Korkea suunnattu valaistus,  
erikoismasto

KORKEAN MITTAKAAVAN  
VALOTILA

vesiaiheen  
valaistus

INTIIMI VALOTILA

kalusteeseen upotettu  
matala valaistus

Korkea suunnattu valaistus,  
erikoismasto

INTIIMI VALOTILA

Reunojen korostus:  
kalusteeseen upotettu  
matala valaistus

Korkea suunnattu valaistus,  
erikoismasto

kalusteeseen upotettu  
matala valaistus

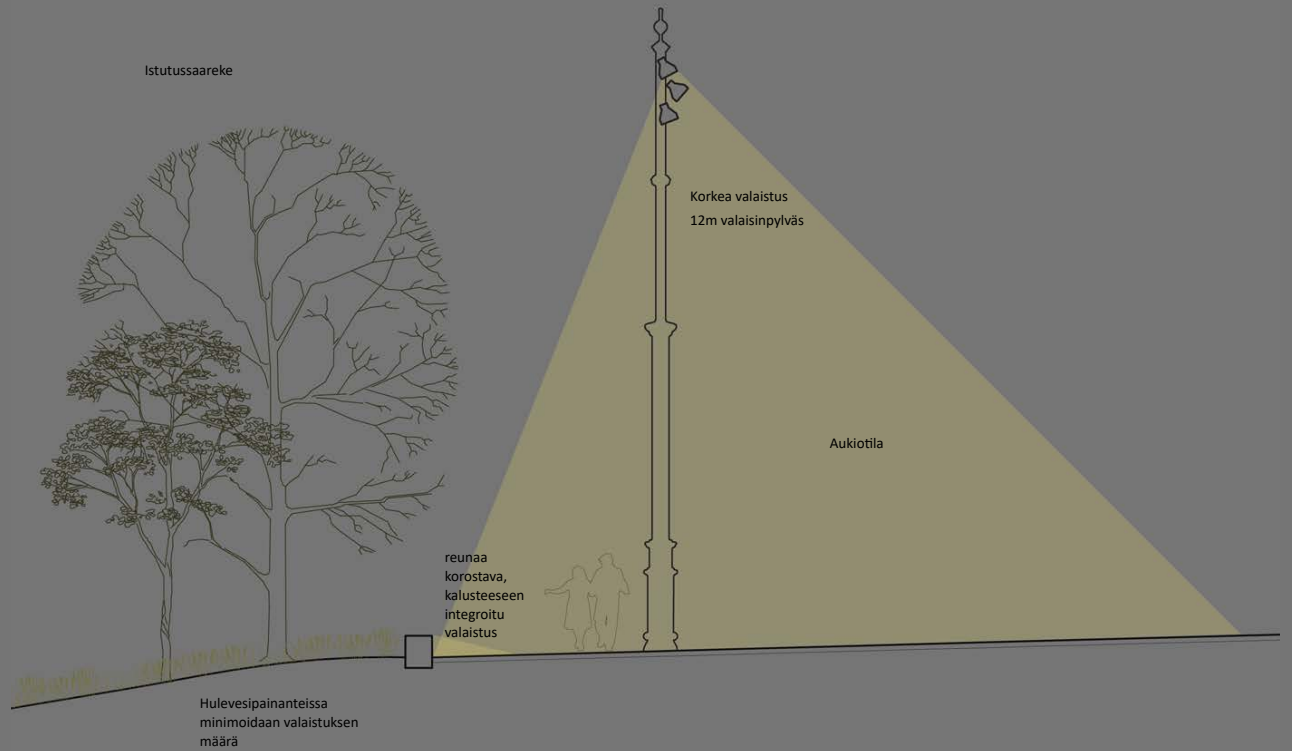
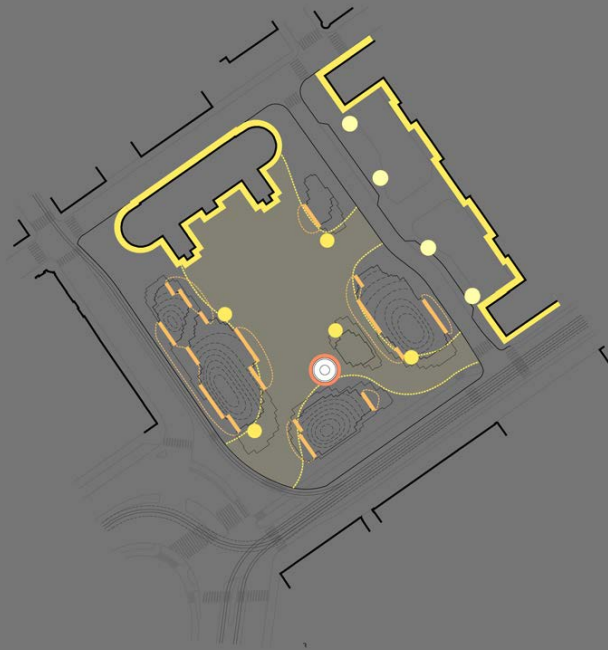
Julkisivuvalaistus








kadun valaistus

HIETALAHDENKATU

BULEVARDI

kadun valaistus

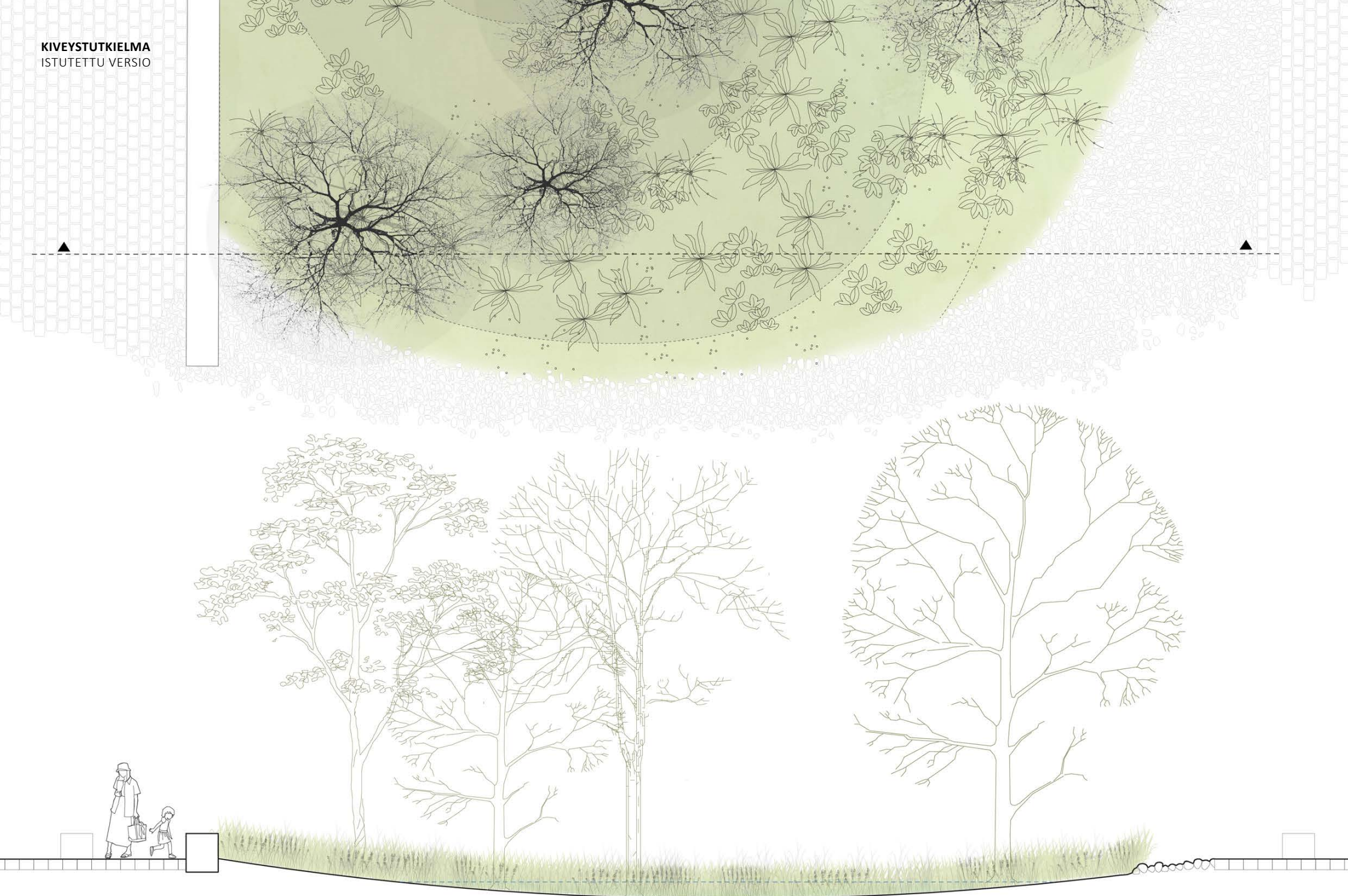


-  Julkisivuvalaistus
-  Vesiaiheen reunaan integroitu valaistus
-  Nykyiset valaisinpylväät
-  Uudet erityisesti paikkaan suunnitellut valaisinpylväät, joissa useampia valonlähteitä
-  Lämmin, yhtenäinen ja harmoninen yleisvalo aukion keskialueelle
-  Penkkeihin integroidut valaisimet
-  Matala, lämmin tunnelmavalo kivetylle pinnalle
- Valoa ei suunnata istutusalueelle luontoarvojen tukemiseksi











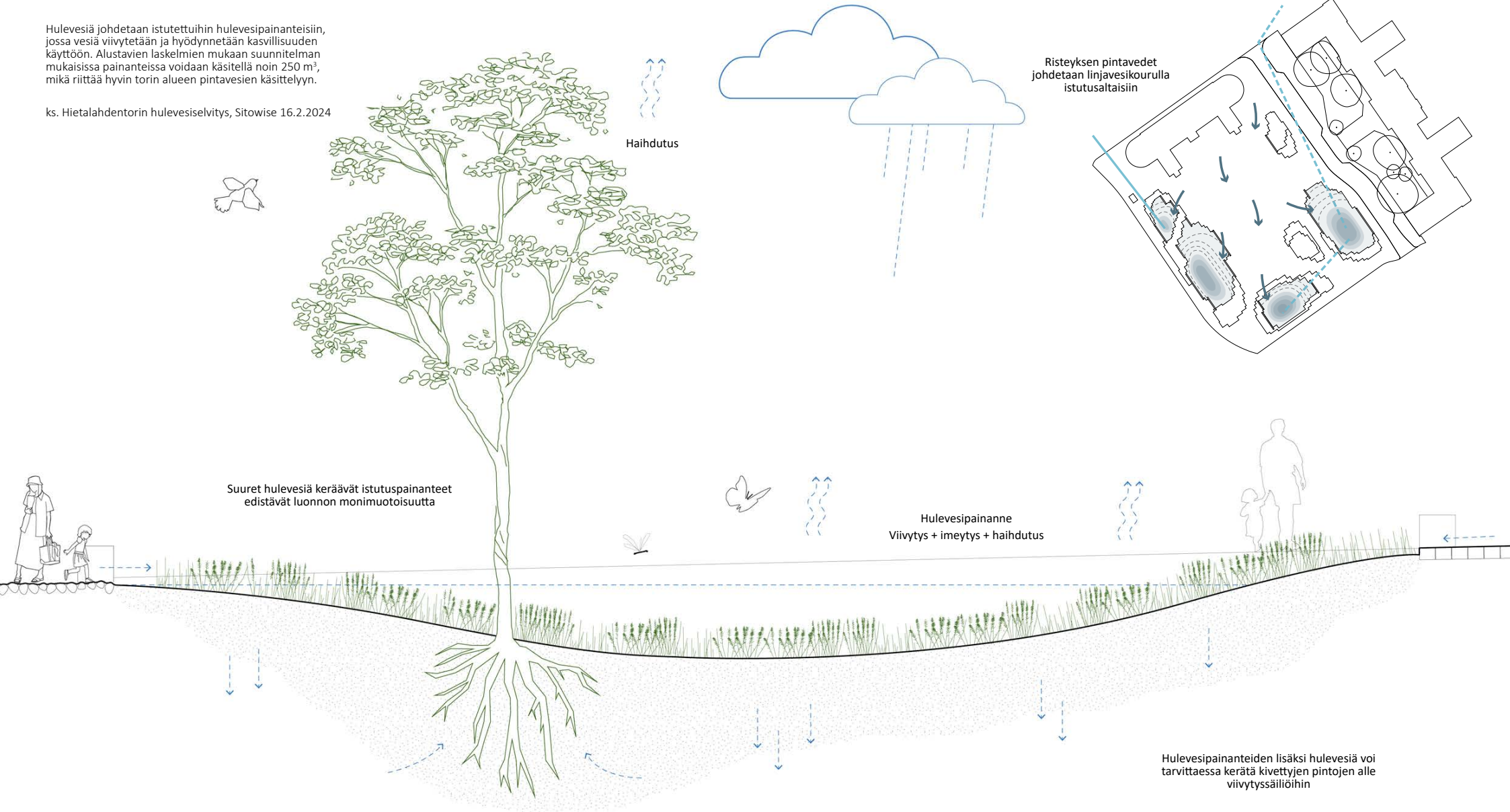




## HULEVESIEN KÄSITTELYN PERIAATE ISTUTETTU VERSIO

Hulevesiä johdetaan istutettuihin hulevesipainanteisiin, jossa vesi viivytetään ja hyödynnetään kasvillisuuden käyttöön. Alustavien laskelmien mukaan suunnitelman mukaisissa painanteissa voidaan käsitellä noin 250 m<sup>3</sup>, mikä riittää hyvin torin alueen pintavesien käsittelyyn.

ks. Hietalahdentorin hulevesiselvitys, Sitowise 16.2.2024



## KASVILLISUUDEN PERIAATE 1: RANTABIOTOOPIN JÄLJITTELY ISTUTETTU VERSIO

**Kasvillisuuden periaate 1 saa inspiraationsa rantojen perinnebiotoopeista.**

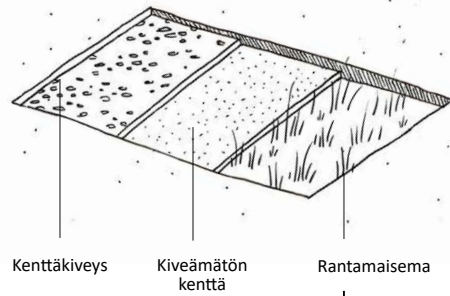
Istutus koostuu kahdentyyppisistä niityistä, jotka vaihtelevat maaperän kosteuden mukaan. Eri kotoperäisten lajien puut ja niiden erikoismuodot luovat varjoa ja rajaavat aukiotilaa.

Torin suunnittelukonsepti perustuu historiallisten kerrostumien esiintuomiseen. Inspiraationa toimii palimpsest-periaate, jossa arvokkaita materiaaleja käytetään uudelleen ja vanhat kerrostumat jäävät osin näkyviin. Rantaniitty muodostaa historiallisen kerrostuman, joka oli paikalla ennen kaupungin rakentumista.

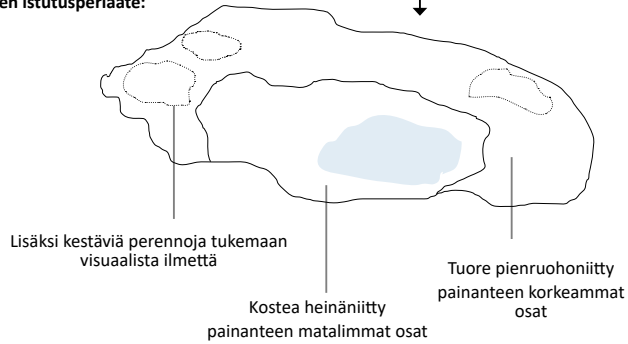
Rantaniitty nousee jälleen ajankohtaiseksi vastaamaan sään ääri-ilmiöihin hulevesiä viivyttävänä painanteina. Painanteiden kasvillisuus on villi mosaiikki kotimaisia luonnonkasveja sekä kestävämpiä perennoja.

### Torin konsepti:

Kuoritaan kerroksittain esille historian vaiheita



### Saarekkeiden istutusperiaate:



Lähteet:  
[https://luontotyyppienuhanalaisuus.ymparisto.fi/luu/#/luontotyyppit/Tuoreet\\_pienruohoniitty](https://luontotyyppienuhanalaisuus.ymparisto.fi/luu/#/luontotyyppit/Tuoreet_pienruohoniitty)  
[https://luontotyyppienuhanalaisuus.ymparisto.fi/luu/#/luontotyyppit/Kosteaa\\_hein%C3%A4niitty](https://luontotyyppienuhanalaisuus.ymparisto.fi/luu/#/luontotyyppit/Kosteaa_hein%C3%A4niitty)

## KASVILAJIT LUONTOTYYPEJÄ MUKAILLEN

Kasvilajiston lähtökohtana ovat perinnebiotoopeista tuore pienruohoniitty ja kostea heinäniitty, joiden lajistoa täydennetään muilla lajeilla

### TUOREEN PIENRUOHONIITYN LAJEJA

päivänkakkara (*Leucanthemum vulgare*)  
 metsäapila (*Trifolium medium*)  
 nurmirölli (*Agrostis capillaris*)  
 kissankello (*Campanula rotundifolia*)  
 poimulehdet (*Alchemilla* spp.)  
 siankärsämö (*Achillea millefolium*)  
 punanata (*Festuca rubra*)  
 nurmikonnantatar (*Bistorta vivipara*)  
 musta-apila (*Trifolium spadiceum*)



### KOSTEAN HEINÄNIITYN LAJEJA

nurmilauha (*Deschampsia cespitosa*)  
 mesiangervo (*Filipendula ulmaria*)  
 suo-orvokki (*Viola palustris*)  
 luhtamatar (*Galium uliginosum*)  
 niittyleinikki (*Ranunculus acris*)  
 valkoapila (*Trifolium repens*)  
 luhtarölli (*Agrostis canina*)



Tuore pienruohoniitty, kuva: Katja Raatikainen

Kosteaa heinäniittyä, kuva: Katja Raatikainen



## KASVILLISUUDEN PERIAATE 2: NIITY INSPIRAATIONA ISTUTETTU VERSIO

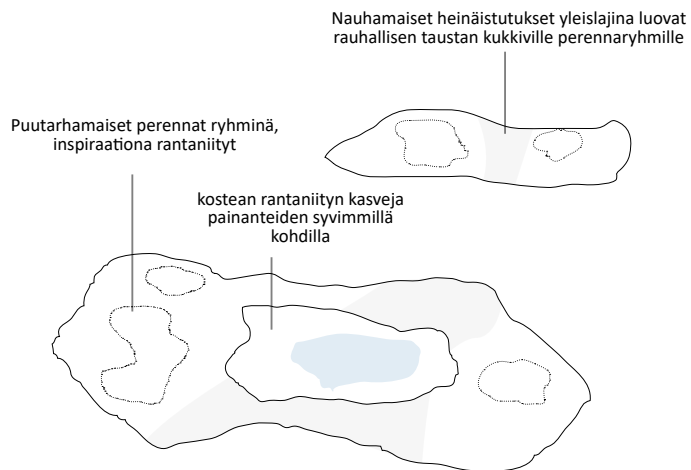
**Kasvillisuuden periaate 2 inspiroituu rantaniityistä visuaalisesti. Kasvilajit valitaan laajemmasta kasvipaletista kestämään kaupunki-ympäristössä.**

Eri kotoperäisten lajien puut ja niiden erikoismuodot luovat varjoa ja rajaavat aukiotilaa. Puiden latvukset ovat korkealla maanpinnasta ja osa myös monirunkoisia. Puiden alla kasvillisuus koostuu perennaryhmistä sekä nauhamaisista heinäistutuksista, jotka tarjoavat rauhallisen taustan kukkiville ryhmille.

Torin suunnittelukonsepti perustuu historiallisten kerrostumien esiintuomiseen. Inspiraationa toimii palimpsest-periaate, jossa arvokkaita materiaaleja käytetään uudelleen ja vanhat kerrostumat jäävät osin näkyviin. Rantaniitty muodostaa historiallisen kerrostuman, joka oli paikalla ennen kaupungin rakentumista.

Rantaniitty nousee jälleen ajankohtaiseksi vastaamaan sään ääri-ilmiöihin hulevesiä viivyttävänä painanteina. Painanteiden kasvillisuus on villi mosaiikki kotimaisia luonnonkasveja sekä kestävämpiä perennoja.

### Saarekkeiden istutusperiaate:



## PERENNAT JA HEINÄT, INSPIRAATIONA RANTOJEN NIITYT

### ESIMERKKILAJEJA

Mäkikaura, *Avenula pubescens*  
Nurmilauha, *Deschampsia cespitosa*  
Ojaleinikki, *Ranunculus flammula*  
Rantakukka, *Lythrum salicaria*  
Rantatädyke, *Veronica longifolia*  
Ratamosarpio, *Alisma plantago-aquatica*  
Rantavehnä, *Leymus arenarius*  
Tähkätädyke, *Veronica spicata*





# MASU PLANNING

KÖYDENPUNOJANKATU 2 A E  
00180 HELSINKI  
+358 40 4848 106

HEJREVEJ 43, 4.TV  
DK-2200 COPENHAGEN N  
+45 4261 0066

[WWW.MASUPLANNING.COM](http://WWW.MASUPLANNING.COM)

# Hietalahdenranta

Asemakaavaluonnos / Hankenumero 6324\_2  
Laajojen taloudellisten vaikutusten arviointi (LATVA)

Maaliskuu 2024

Helsinki

# Sisältö

1. Johdanto
2. Suunnittelutilanne ja kaupungin tavoitteet
3. Hankkeen kuvaus
4. Suunnittelualue - sijainti
5. Arvioinnin lähtökohdat
6. Arvioinnissa käytetyt oletukset
7. Investointikustannukset
8. Rakentamisen aikaiset vaikutukset
9. Toiminnan aikaiset vaikutukset
10. Välilliset ja muut vaikutukset
11. Riskit ja epävarmuudet
12. Johtopäätökset

Helsinki





# 1. Johdanto

- Kaupunginhallituksen elinkeinojaosto varasi Hietalahdenrannan alueen HGR Property Partners Oy:lle toimitilahankkeen kehittämistä ja toteutusedellytysten jatkoselvittämistä varten 11.5.2020. Ensimmäinen suunnitteluvaraus oli voimassa 31.12.2022 saakka
- Kaupunginhallituksen elinkeinojaosto päätti 15.5.2023 jatkaa HGR Property Partners Oy:lle varausta Hietalahdenrannan alueen toimitilahankkeen kehittämistä ja toteutusedellytysten jatkoselvittämistä varten 21.12.2024 saakka
- Varausten voimassaoloaikana on selvitetty edellytyksiä hankkeen etenemiselle.
- Hankkeen mahdollistamiseksi Kaupunkiympäristön toimiala valmistelee alueelle asemakaavan muutosta. Kaavaratkaisu koskee Hietalahden altaan ympäristöä ja Hietalahden toria. Kaavaratkaisun tavoitteena on mahdollistaa pääkonttoritasoisten toimitilojen sijoittuminen nykyisen huoltoaseman ja Hietalahdenaltaan alueelle sekä viihtyisän jalankulkuympäristön muodostaminen. Alueelle on suunniteltu toimitilarakentamista, joka jakautuu kolmeen lähes yhtä suureen rakennukseen. Rakennusten ensimmäiset kerrokset varataan liiketilaksi tai muille palveluille ja ylemmissä kerroksissa on laadukkaita toimistotiloja esimerkiksi pääkonttoreille.
- Alueelle kohdistuu välttämättömiä korjausinvestointeja tulevien vuosikymmenien aikana. Asemakaavamuutoksella ja sen mukaisilla kaupungin infrastruktuuri-investoinneilla mahdollistetaan lähes 40 000 k-m<sup>2</sup> yksityinen toimitilarakentaminen.
- Laajojen taloudellisten vaikutusten arviointi on valmisteltu yhteistyössä KYMP:n ja kaupunginkanslian kesken, **tekohetkellä saatavilla oleviin lähtötietoihin perustuen. Latvaa on päivitetty kevään 2024 aikana asemakaavaluonnosvaiheen lähtötietojen perusteella. Alustava arviointi päivittyy asemakaavan ehdotusvaiheeseen, tämän raportin tulokset ovat suuntaa antavia.**
- LATVA:n koostamisesta KYMP:ssä ovat vastanneet:
  - Elina Luukkonen, MYLE
  - Riku Raunola, MYLE
  - Iiris Karvinen, MYLE

## 2. Suunnittelutilanne ja kaupungin tavoitteet

- Hietalahdenranta sijaitsee Helsingin eteläisessä osassa keskeisellä paikalla ja historiallisessa kaupunkiympäristössä. Alue on tiiviisti rakennettua ja lähitulevaisuudessa sen sijainti muuttuu yhä keskeisemmäksi uusien kehityshankkeiden myötä. Uudet asuinalueet Hernesaari, Telakkaranta ja Jätkäsaari lisäävät käyttäjämääriä alueella ja muut ympäristön kehityshankkeet, kuten Metropolialta vapautuneiden tilojen sekä Kaartin lasaretin uusi käyttö muuttavat alueen profiilia kokonaisuutena. Kaupunkistrategiassa todetaan, että "Keskusta on voimavara, johon kaupungin on investoitava määrätietoisesti"
- Hanke tukee osaltaan sekä kaupunkistrategian että ydinkeskustan maankäytön kehityskuvan (hyväksytty kh:ssa 22.5.2023) tavoitteita, mm. lisäämällä toimitilaa keskustan / kantakaupungin alueelle, laajentamalla keskustan/kantakaupungin aluetta ja kytkemällä ranta-alueet paremmin osaksi ydinkeskustaa.
- Hanke on yleiskaavan 2016 tavoitteiden ja maankäyttöratkaisun mukainen.



# 2. Hankkeen kuvaus

## Suunniteltu käyttötarkoitus

- Toimisto- ja liiketiloja sekä avointa torialuetta.
- Suunnitteluvarauksessa määritellään, että suunnitteluratkaisun tulee perustua laadukkaan, kävelypainotteisen julkisen tilan lisäämiseen ja sellaisiin tarkoituksenmukaisiin liikenne- ja palveluratkaisuihin, jotka sujuvoittavat liikkumista ja parantavat ympäristön viihtyisyyttä

## Toimintojen mitoitus

- Uudisrakentamisen määrä on kokonaisuudessaan arviolta n. 39 500 k-m<sup>2</sup>\*, josta kehittämisvarauksen saajalle varataan alustavasti mahdollisuus toteuttaa noin 15 000– 20 000 k-m<sup>2</sup>:n osuus. Kaupunki päättää lopun rakennusoikeuden varaamisesta myöhemmin erikseen. n.1000 k-m<sup>2</sup> nykyistä toimitilaa puretaan.
- Uusia liike- ja ravintolatiloja on n. 3 750 k-m<sup>2</sup>.
- Kolme rakennusta, kerrosluvut vaihtelevat viidestä yhdeksään

## Liittyviä ja vaikuttavia hankkeita:

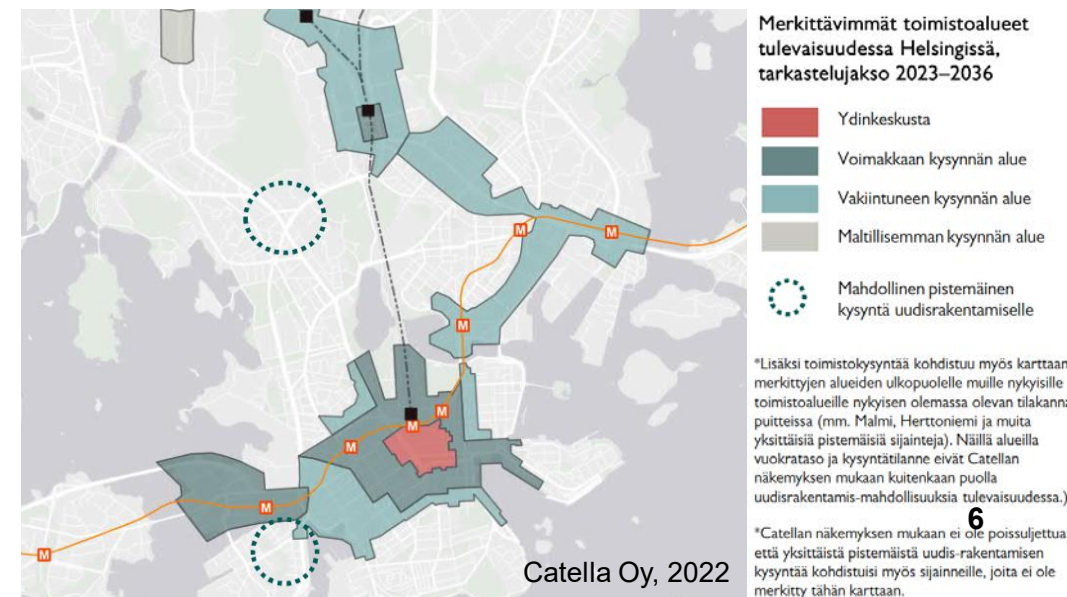
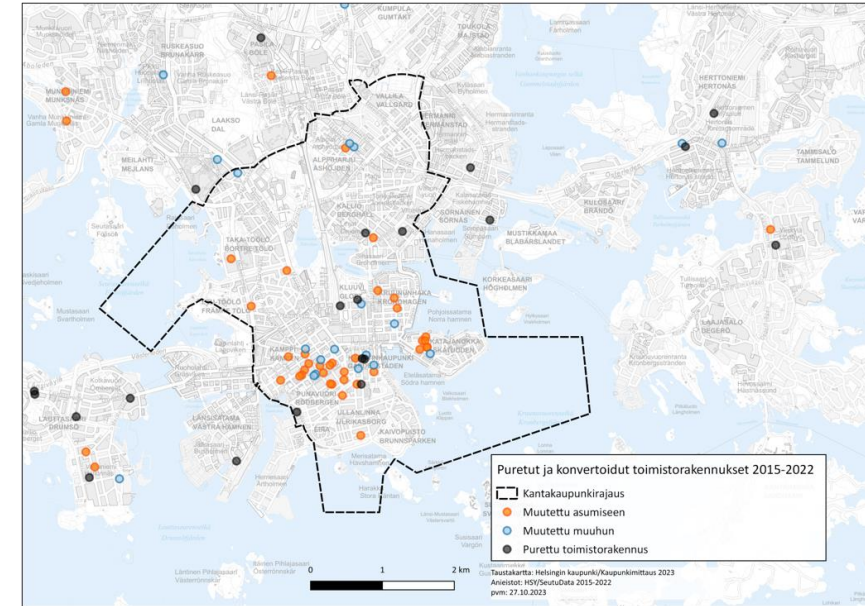
- Hankekehittäjä edistää kehittämisvarauksen kanssa samanaikaisesti omistamansa **Kaartin lasaretin** korttelin kehittämistä ja historiallisten rakennusten peruskorjausta
- Muita **toimitilahankkeita**: Maria01 ja Helsinki Growth District, Ruoholahdenkatu 14, Vanha Poli Bulevardi 31 hotelli
- Lähialueelle rakenteilla tai suunnitteilla asumista: Telakkaranta, Jätkäsaari ja Hernesaari
- Lisäksi Bulevardin liikennejärjestelmäratkaisut



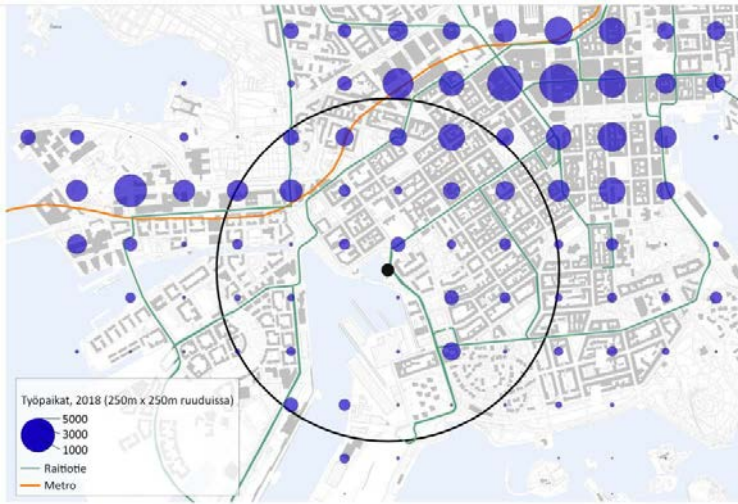


## 2. Hankkeen kuvaus

- Toimistosijaintina Hietalahdenranta asettuu **ydinkeskustan reuna-alueelle**, linkkinä ytimen, Jätkäsaaren /Ruoholahden toimistoalueen ja Hernesaaren välillä.
- Catellan toimistorakentamisen markkinaehtoista kysyntää koskevan selvityksen (2022) mukaan Hietalahti on **vakiintuneen kysynnän aluetta** ja osa laajan keskustan markkina-alueetta, jossa vajaakäyttö on viimeisinä vuosina ollut kohtuullisen alhainen (Q 4 2023 7,8 %). KTI:n markkinakatsauksissa alue sijoittuu Helsinginniemen markkina-alueelle, jolla on kysyntää korkean profiilin modernille toimistorakentamiselle.
- Hietalahdenranta **sijoittuu vyöhykkeelle, jossa on vuosien 2015-2022 aikana muuttunut useita toimistokohteita asumiseen**. Asemakaavan maankäytön toteutumisen myötä alueelle tulisi uutta, korkean profiilin toimistorakentamista, joka tukisi sekoittunutta kaupunkirakennetta ja toisi alueelle työpaikkoja.
- Tiloihin sijoittuvien toimijoiden suhteen on epävarmuutta, mutta Hietalahdenranta tarjoaisi parhaimmillaan näkyvän sijainnin jopa pääkonttoritasoille toimijalle. Suhteessa verrokkialueisiin (esim. Keilaniemi) alue tarjoaa kantakaupunkisijainnin sille tyypillisine palveluineen.
- Toimistorakentaminen ei ole välttämättä nettolisäystä kaupungin kantaan, vaan rakentaminen voi olla "pois" muualta kaupungista. Sama koskee myös työpaikkoja.



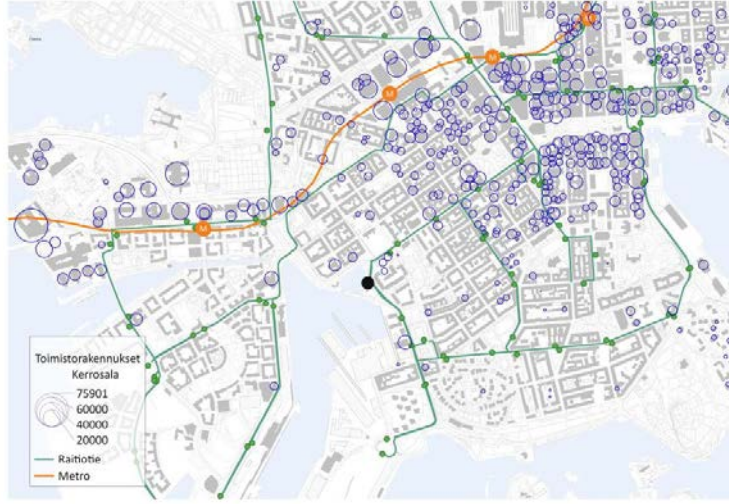
# 4. Suunnittelualue - sijainti



Taustakartta: Kaupunkimittauspalvelut / Helsingin kaupunki 2021  
Aineistot: Seutudata 2020, HSL 2021

## 800 metrin säteellä

- Työpaikkoja noin 21 600
- Julkiset: 1 000
- Yksityiset: 20 600
- Asukkaita noin 29 000



Taustakartta: Kaupunkimittauspalvelut / Helsingin kaupunki 2021  
Aineistot: Seutudata 2020, HSL 2021

## Kävelymatkat raskaan raideliikenteen asemille:

- Kampin linja-autoterminaali + metro 1,1 km, noin 15 min
- Ruoholahden metroasema 1,1 km, noin 15 min
- Rautatieasema 1,5 km, noin 21 min
- Raitiolinjat 6 ja 1T,
- Runkolinjan bussit 20 ja 30, 650 m, noin 9 min

## Joukkoliikenteellä



	Lentokenttä	Keskusta
Hietalahdenranta	50 min	12 min
Keilaniemi (M)	45 min	11 min
Keskusta	30 min	0 min
Pasila as	25 min	7 min

## Autolla



	Lentokenttä	Keskusta
Hietalahdenranta	35 min	15 min
Keilaniemi (M)	25 min	18 min
Keskusta	30 min	0 min
Pasila as.	16 min	15 min

Lähde: GoogleMaps, arki-iltapäivä n. klo 17-18

# 5. Arvioinnin lähtökohdat

- Asemakaavan mukaisen hankkeen toteutuminen edellyttää mittavia investointeja kaupungilta:
  - Rantarakenteet (purkaminen ja rakentaminen)
  - Korttelialueen esirakentaminen
  - Tulvaporttirakenne (epätavanomainen rakenne lisää kustannusarvion epävarmuutta)
  - Katurakentaminen
  - Ruoppausalueet
  - Siltarakenne
  - Kunnallistekniikka
  - Muut kustannukset (liikennevalot, tulvapumppaamo, tietoliikennekaapelit, jne)
- Kaupunki saa tuloja tonttien myynnistä ja hintataso määrittää kokonaisuuden taloudellisen kannattavuuden. Kaavaluonnoksen arvioinnin tekohetkellä tontin myyntihinnasta ei ole vielä päätöstä.
  - Kaupunki saa tuloja myös lisääntyvistä kiinteistö-, tulo- ja yhteisöveroista. Verotulojen arviointi sisältää epävarmuuksia.
- Lukumääräiset tiedot perustuvat alustaviin arvioihin hankkeen sisällöstä ja laajuudesta. Niihin tulee suhtautua karkeina suuntaa antavina arviona. Rakentamisen määrä ja laatu sekä mm. rakennusten käyttötarkoitukset tarkentuvat hankkeen ja suunnittelun edetessä.
  - Sekä julkisiin että yksityisiin investointeihin liittyy epävarmuuksia
  - Epävarmuus alueelle suunnittelun liiketoiminnan luonteesta tai laajuudesta sekä tulevista käyttäjistä  
-> Vaikutukset mm. yritys- ja elinkeinotoimintaan, työllisyyteen ja yhteisöverokertymään



## 6. Arvioinnissa käytetyt oletukset

- Laskelmassa rakennusoikeuden määrä 39 500 k-m<sup>2</sup>, joka kokonaisuudessaan toimitilarakentamista. Lisäys nykyiseen 38 500 k-m<sup>2</sup>.
- Kaupunki myy kaikki tontit
- Kaupungille koituvat investoinnit alueella hankkeesta riippumatta ovat n. 10 milj. €. Kaava-alueen ulkopuolelle sijoittuva 3,2 milj. € tulvasuojelusta johtuvaa investointia ei huomioida arvioinnissa.
- Kustannukset ja tulot laskettu 03/2024 hinnoin ja veroprosentein
- Oletukset esimerkiksi työpaikoista/k-m<sup>2</sup> ja verotusarvoista perustuvat kaupungin asiantuntija-arvioihin, ei hankkeelta saatuihin tietoihin
- Mahdolliset Hietalahdentorin ja raideliikenteen kehittämisen kustannukset eivät sisälly arvioon

# 7. Investointikustannukset

## Kaupungin investointi

Osa-alueet	Arvioitu kustannus (milj.€)
Rantarakenteet	39,0
Katualueet	5,5
Ruoppausalueet	1,8
Silta- ja tulvaporrittirakenne	10,0 – 20,0
Korttelialueen esirakentaminen	5,6
Kunnallistekniikka	2,9
Muut kustannukset (tarkempi erittely kaavaselostuksessa)	4,1
<b>Yhteensä</b>	<b>70 – 80 milj. euroa</b>

- Alueella on käynnissä voimassa olevan asemakaavan mukaisen pistolaiturin peruskorjaussuunnittelu. Alustavan arvion mukaan pistolaiturin peruskorjauskustannukset tulevat olemaan kaupungille tästä kaavahankkeesta riippumatta noin 10 M€ seuraavan 5 vuoden aikana.
  - Asemakaavamuutoksen kokonaiskustannukset noin 60-70 milj. € (n. 1520-1770 €/k-m<sup>2</sup>)

# 8. Rakentamisen aikaiset vaikutukset

- **Kaupungin infrainvestoinnit 70-80 milj €, jonka:**
  - Työllisyysvaikutus Helsingissä n. 300 htv
  - Kunnallis- ja yhteisöverovaikutus n. 0,6-0,8 milj €
  - Arvonlisäys n. 25 milj. €
  
- **Yksityinen investointi 150-180 milj. €\*, jonka:**
  - Työllisyysvaikutus Helsingissä n. 700 htv
  - Kunnallis- ja yhteisöverovaikutus n. 1,5-2 milj. €
  - Arvonlisäys n. 55 milj. €



# 9. Toiminnan aikaiset vaikutukset

- Kunnallistekniikan ylläpitokustannukset
  - Täydentyy suunnittelun ja kustannusarvioiden tarkentuessa
- Vaikutukset työllisyyteen ja verotuloihin
  - Työllistävä vaikutus
    - Noin **1 500 – 2 500** toimisto- ja palvelualojen työpaikkaa
      - **39 500 k-m<sup>2</sup>** toimitilarakentamista, josta 38 500 k-m<sup>2</sup> lisäystä nykyiseen, ja noin 15 – 25 k-m<sup>2</sup> / työpaikka\*
    - Tuloverovaikutus riippuu vahvasti vuokralaisten toimialasta, karkea arvio Helsingin osuudesta n. 2-5 milj. €/vuosi
  - Kiinteistövero
    - Alustava arvio noin **0,7-0,8 milj. € / vuosi**
    - Oletuksena, että maapohja ja rakennukset ovat yksityisessä omistuksessa
  - Yhteisövero
    - Riippuu merkittävästi toiminnan luonteesta (esim. pääkonttoritoiminnot vs. pk-yritystoiminta), arviointi tässä vaiheessa hyvin epävarmaa. Alustava arvio n. 1-4 milj. €/vuosi
- Vaikutusten arvioinnin kannalta on syytä huomioida, että hankkeen mukainen uusi toimitilarakentaminen ja elinkeinotoiminta ei välttämättä ole nettolisäystä kaupungissa tapahtuvaan toimintaan, vaan se voi olla pois muille alueille suuntautuvasta potentiaalisesta tai jo olemassa olevasta elinkeinotoiminnasta. Näin ollen kaikkia toiminnan aikaisia vaikutuksia ei voida arvioida suoraan hankkeesta koituviksi hyödyiksi tai haitoiksi.

# 10. Välilliset ja muut vaikutukset

- Asemakaavan mukaisen maankäytön toteuttaminen vaatii kaupungilta mittavia investointeja. Suunnitelman myötä toteutuvalla toimistorakentamisella ei kuitenkaan voi katsoa olevan tiiviin kantakaupungin kontekstissa merkittäviä taloudellisia vaikutuksia lähialueensa ulkopuolelle. Välillisten vaikutusten arvioiminen sisältää epävarmuuksia.
- Rakentamisella voi parhaimmillaan olla myönteisiä vaikutuksia Hietalahdenrannan ja ympäröivien alueiden (mm. Jätkäsaari ja Hernesaari) potentiaaliin liiketoimintaympäristönä niiden nitoutuessa vahvemmin kiinni kantakaupungin työpaikka-alueeseen ja rantareittiin. Lisäksi se voi parhaimmillaan parantaa koko alueen kaupunkikuvaa. Tämä riippuu kuitenkin merkittävästi toteutuksesta sekä esimerkiksi kokonaisuuteen sijoittuvista yrityksistä ja muista palveluista. Pääkonttoritason toimijan sijoittumisella olisi huomattavia vaikutuksia alueen imagoon sekä vetovoimaan muiden yritysten näkökulmasta.
- Ydinkeskustan välittömässä läheisyydessä on rajallisesti potentiaalia muuntojoustavien ja modernien, suurille yrityksille suunnattujen tilojen rakentamiselle. Suunniteltu rakentaminen voi parhaimmillaan vastata tähän kysyntään ja toisaalta korvata asuinkäyttöön muutettavaa toimistokantaa.

# 10. Välilliset ja muut vaikutukset (2/2)

- Ranta-alueiden saaminen paremmin käyttöön, yhtenäisempi rantareitti ja uuden julkisen tilan sekä merellisten palvelujen mahdollisuudet ovat syy tulla alueelle, ja niiden toteuttaminen laadukkaasti on ensiarvoisen tärkeää. Käveltävän ympäristön ja julkisen tilan parantaminen ja uusien palveluiden lisääntyminen voivat lisätä alueella liikkuvien ihmisten määrää ja vaikuttaa positiivisesti myös olemassa olevan palveluliiketoiminnan mahdollisuuksiin.
- Arviointi vaikutuksista lähialueen kiinteistöjen arvoon täydentyy suunnittelun edetessä.
- Uuden maankäytön toteutuksen yhteydessä on mahdollista kehittää Bulevardin ja Hietalahdenrannan risteystä nykyisestä jalankulkuystävällisemmäksi Hietalahdentorin ja uuden ranta-alueen välillä. Luonnoksessa esitetyn suunnitelman mukaisesti pyöräliikenteen tavoiteverkkoa kehitetään Hietalahdenrannassa, joka nopeuttaa pyöräilijöiden matka-aikaa.
- Uuden maankäytön tuottaman autoliikenteen ei arvioida vaikuttavan merkittävästi katujen ruuhkautumiseen, ja täten auto- ja julkisen liikenteen matka-aikoihin.
  - Jalankulkijoiden ennustettu lisääntyminen voi asemakaavaluonnoksen yhteydessä laadittujen selvitysten mukaan heikentää ruuhka-aikana autoliikenteen sujuvuutta jonkin verran

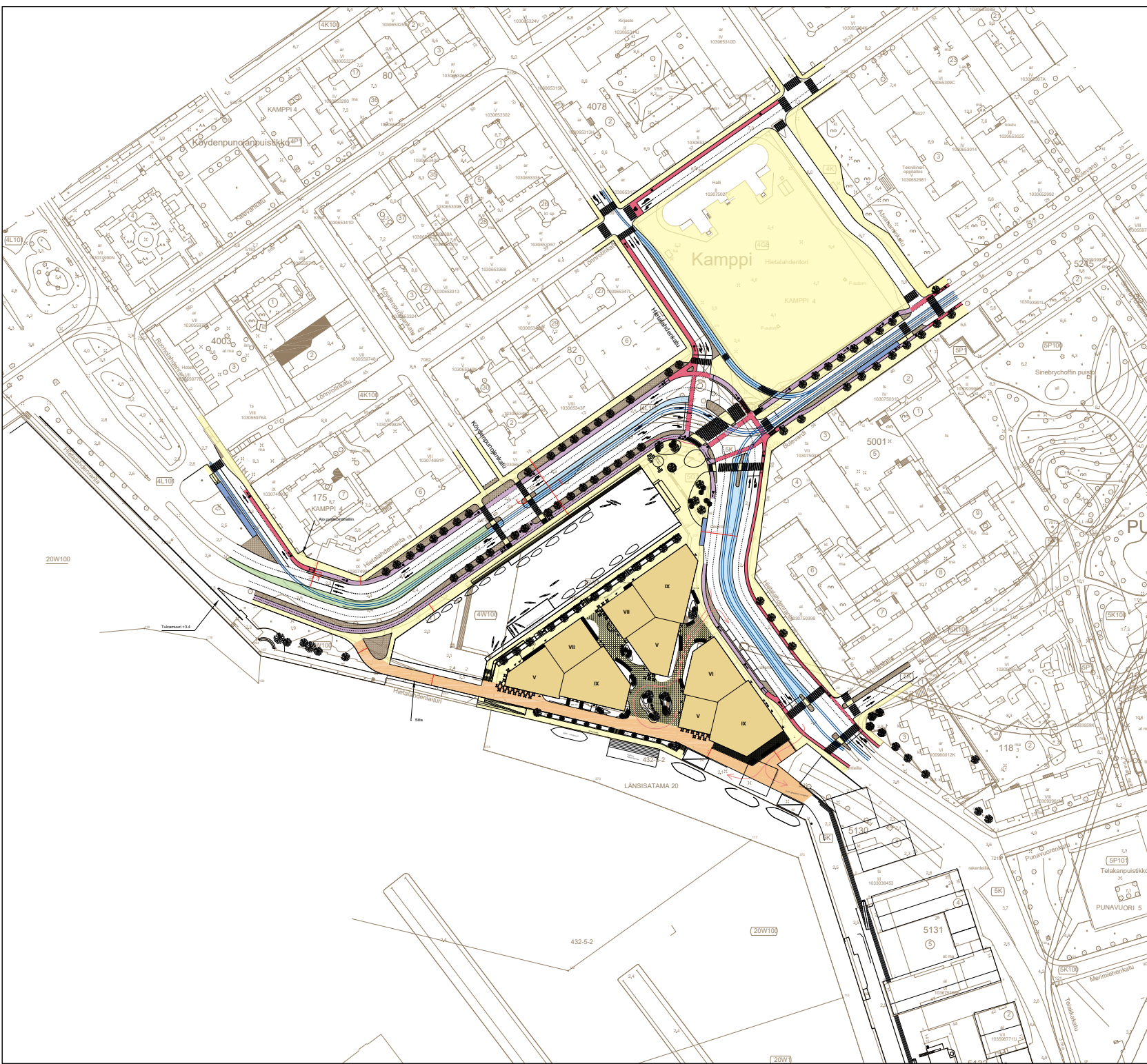










# 11. Toteuttamiseen liittyviä riskejä ja epävarmuuksia

- Prosesseihin liittyvät: valitukset kaavasta, katusuunnitelmista, vesiluvasta ja rakennusluvista todennäköisiä
- Historialliseen kaupunkiin rakentaminen ja arvioidut vaikutukset kulttuuriympäristöön.
- Toimistorakentamiseen ja hankkeiden etenemiseen vaikuttavat yleinen maailmantilanne, markkinatilanne ja sen muutokset laajemmalla alueella; rajallinen tieto alueen vetovoimasta toimistokäyttäjille.
- Alueen rakentamisen vastustuksen muodostama riski, myös imagon kannalta. Vuorovaikutuksen keskeinen viesti on tähän mennessä se, että hanketta vastustetaan voimakkaasti varsinkin lähiympäristön asukkaiden ja osin myös viranomaistahoilta.
- Toimistorakentaminen ei välttämättä tehokkainta maankäyttöä tontilla
  - Esimerkiksi asuintontit saattaisivat olla tehokkaampi ratkaisu (joitain viitteitä tästä esimerkiksi hintadatan ja edellisvuosien toimistokonversioiden myötä)
  - Sijainti ei raskaan raideliikenteen asemien välittömässä läheisyydessä, toimistorakentaminen lisää osaltaan ruuhka-ajan ajoneuvomääriä
  - Lisääntyvä toimitilan määrä esim. Jätkäsaarella ja Hernesaarella voi kuitenkin siirtää kaupungin toimistokannan painopistettä, mikä tekisi Hietalahdenrannan sijainnista yriyksille houkuttelevamman

# 12. Johtopäätökset

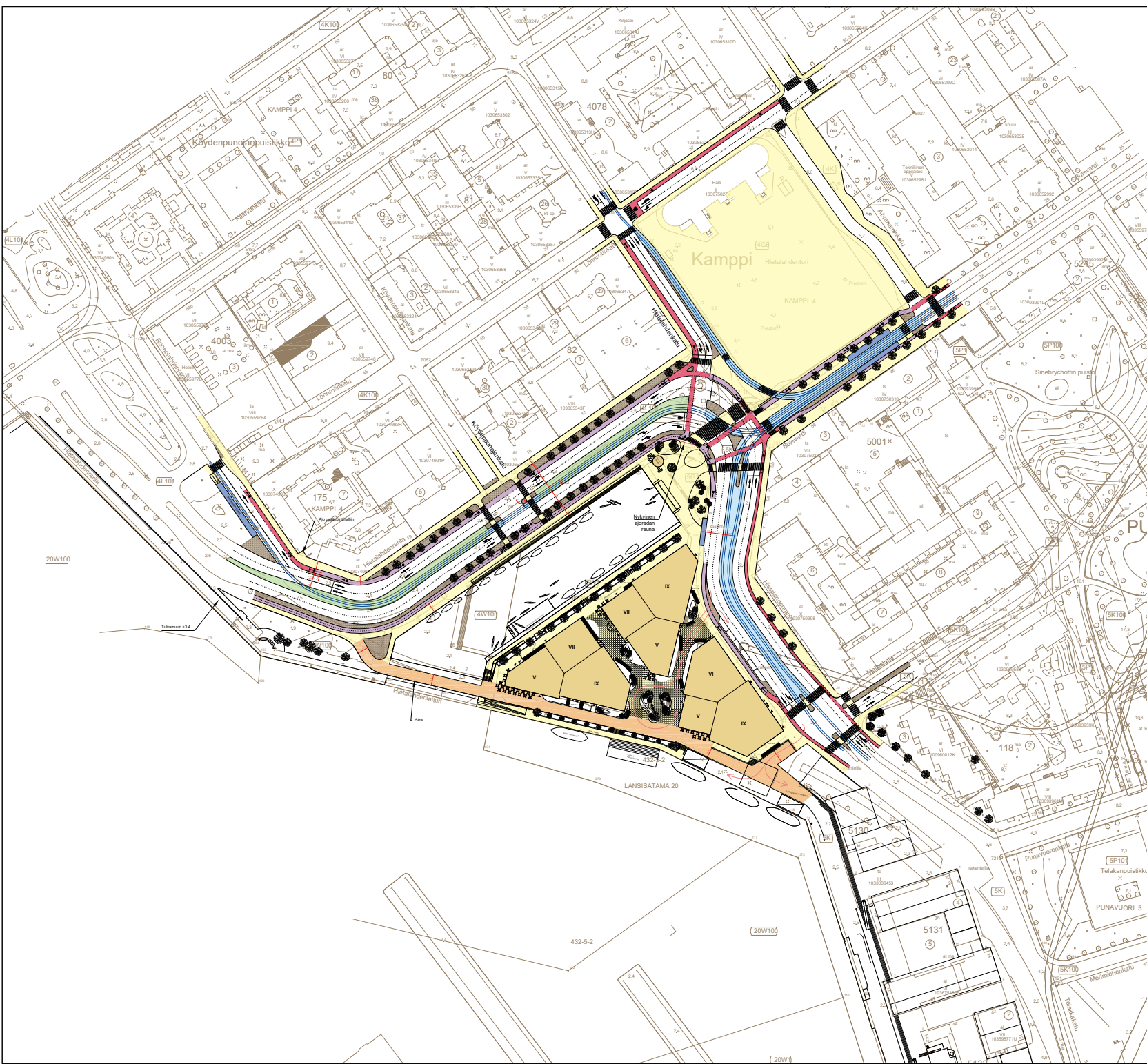
- Tulevista lisäselvityksistä, lähtötiedoista ja etenemismallista riippumatta asemakaavan mukaisen maankäytön toteuttaminen tulee edellyttämään kaupungilta mittavia investointeja sekä kehittämisvarausalueen että sen välittömän lähiympäristön kehittämiseen.
- Toteuttamisen vaatimat ja siihen liittyvät **investoinnit tulee pystyä ajoittamaan realistisesti suhteessa kaupungin investointiohjelmaan.**
- Kaupungin kannalta asemakaavamuutoksen taloudellinen **kannattavuus riippuu suuresti tonttien myyntihinnasta** sekä alueelle sijoittuvien toimijoiden profiilista
  - Kaupungin nettoinvestointi\* on arviolta 1520 - 1770 € kehittämisvarausalueen kerrosalaneliötä kohden
    - Etenkin kustannusten painuessa välin yläosaan voi pelkästään tonttituloilla investoinnin rahoittaminen olla epärealistista, pohdittava ovatko vaikutukset kaupunkiympäristöön ja mahdollisuus houkutella pääkonttoritasoista toimijaa erotuksen arvoisia
- Alueen kehittäminen on kuitenkin **linjassa strategisten tavoitteiden kanssa ja tukee ydinkeskustan ja lähialueen kehittämistä.** Merkittävimmät myönteiset vaikutukset ovat laadullisia, välillisiä tai muuten hankalasti mitattavissa.



- SELITE**
-  Jalkakäytävä / jalankulkualue tontilla
  -  Pyörätie jalankulun tasossa tai kolmitaso
  -  Pyöräkaista
  -  Yhdistetty jalankulku ja pyöräily
  -  Pysäkki
  -  Koroke / erotuskaista
  -  Raitiotie / raitiotie nurmiratana
  -  Huolto- ja tontilleajoyhteydet

WSP Finland Oy		TARK.	26.3.2024	Jouni Ikaheimo
		LAAT.	26.3.2024	Jari Laaksonen
Helsinki		Kaupunkiympäristön toimiala Liikenne- ja katusuunnittelu		
Kaupunginosa 04, Kampi ja 05, Punavuori				
HIETALAHDENRANNAN ASEMAKAVALUONNOKSEN				
LIIKENNESUUNNITELMA, VE 2A				
Liikennejärjestelyt				
Mitakaava	Ohjelma	Päivänumero	Päiväys	26.3.2023
Hanke			Muodettu pvm	
Asemakaava	Tasokoordinaatio		Hyväksyjä	Reetta Pulkonen
Katusuunnitelma	ETRS-GK25		Tarkastanut	Teemu Vuohitoriemi
Karttaliikenne	N2000		Luostit	Teemu Vuohitoriemi





- SELITE**
- Jalkakäytävä / jalankulkualue tontilla
  - Pyörätie jalankulun tasossa tai kolmitaso
  - Pyöräkaista
  - Yhdistetty jalankulku ja pyöräily
  - Pysäkki
  - Koroke / erotuskaista
  - Raitiotie / raitiotie nurmiratana
  - Huolto- ja tontilleajoyhteydet

WSP Finland Oy		TARK.	26.3.2024	Jouni Ikaheimo
		LAAT.	26.3.2024	Jari Laaksonen
<b>Helsinki</b> Kaupunkiympäristön toimiala		Liikenne- ja katusuunnittelu		
Kaupunginosa 04, Kampi ja 05, Punavuori				
<b>HIETALAHDENRANNAN ASEMAKAVALUONNOKSEN</b>				
<b>LIIKENNESUUNNITELMA, VE 2B</b>				
Liikennejärjestelyt				
Mitakaava	Ohjelma	Päivänumero	Päiväys	26.3.2024
Hanke		Muodettu pvm		
Asemakaava	Tasokoordinaatio	Hyväksytty	Reetta Pulkonen	
Katusuunnitelma	ETRS-GK25	Tarkastanut	Teemu Vuohitoriemi	
Karttaliikenne	N2000	Läsnut	Teemu Vuohitoriemi	



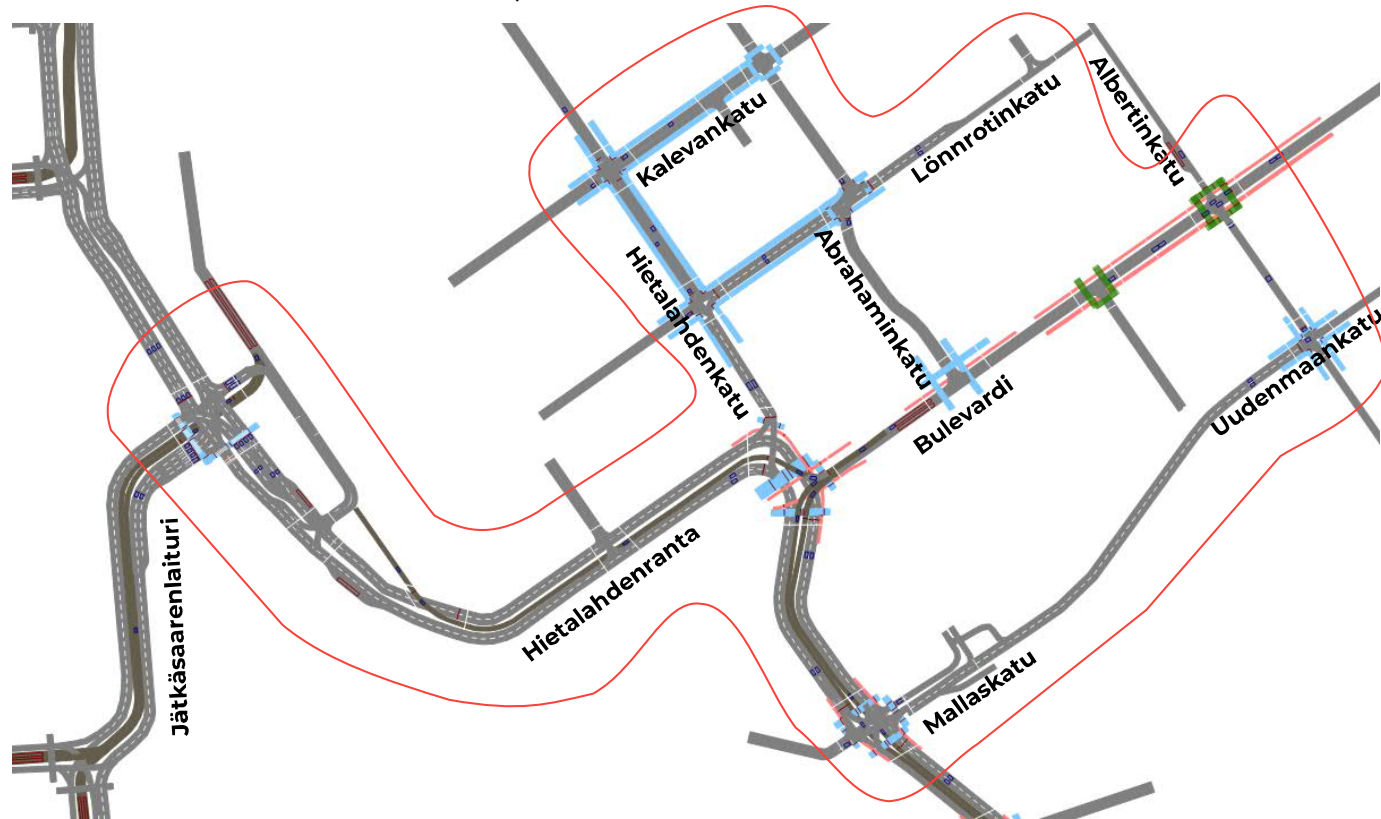
# Hietalahdenranta, liikennetarkastelut

*WSP Finland Oy*

*2.4.2024*

## Hietalahdenranta, liikennetarkastelut Työn tausta ja tavoitteet

Työssä tutkittiin Hietalahdenrannan lähiympäristön uuden maankäytön ja uusien liikennejärjestelyiden vaikutuksia liikenteeseen sekä laadittiin liikenne-ennusteet vaihtoehdoisille toteutuksille. Tarkastelualue kattoi Hietalahdenrannan, Hietalahdentorin ja Lasaretin korttelin lähikadut sekä Uudenmaankadun ja Albertinkadun liittymän Mallaskadun tunnelin keskustan päässä.



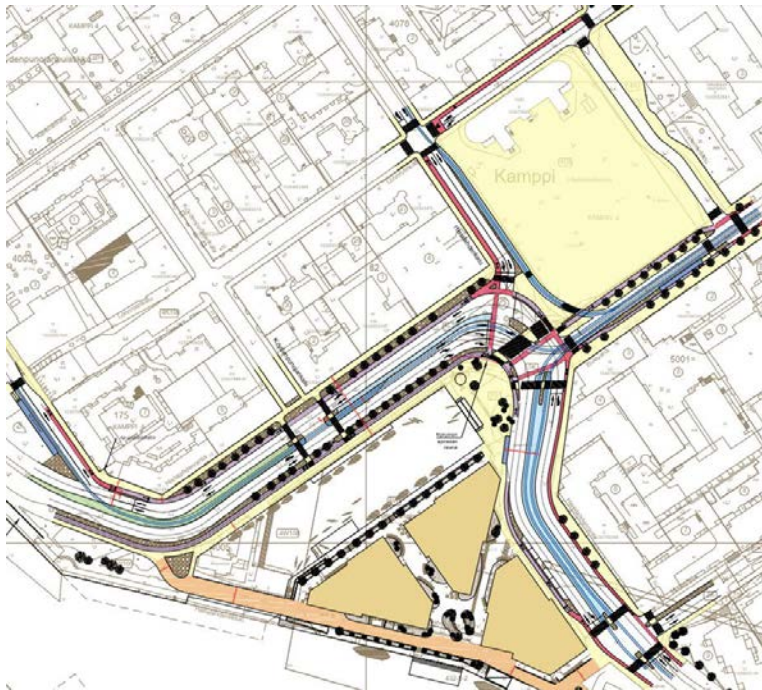


Hietalahdenranta, liikennetarkastelut

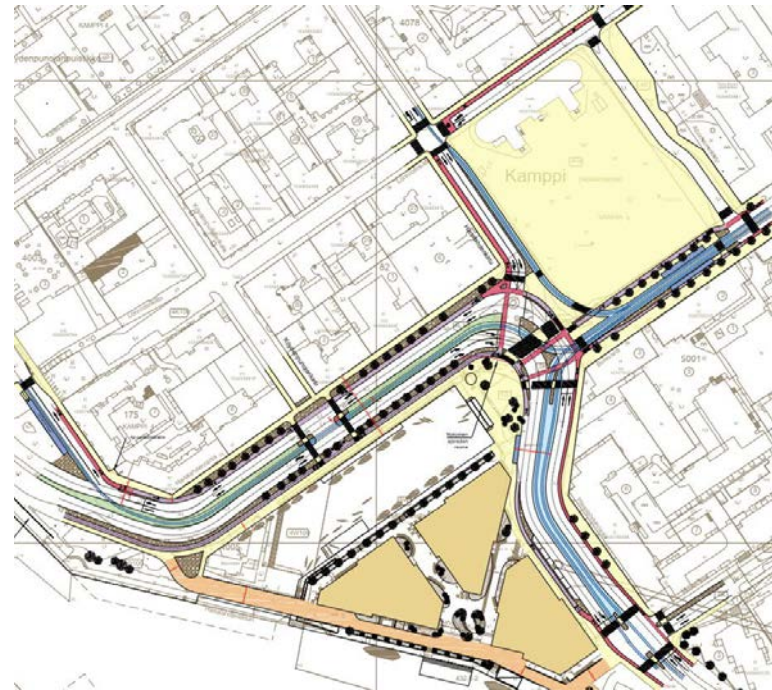
## Liikennejärjestelyjen vaihtoehdot

Työssä on tarkasteltu Hietalahdenrannan liikenteen toimivuutta alueen kehityssuunnitelmavaihtoehdoissa VE2A (Bulevardi auki) ja VE2B (Bulevardi suljettu Abrahaminkadun länsipuolella auto- ja bussiliikenteen osalta), joissa Hietalahdenrannan, Bulevardin ja Hietalahdenkadun risteysaluetta on kehitetty nykyisestä. Lisäksi tehtiin tarkastelu VE0, jossa Hietalahdenrannan liikennejärjestelyt ovat nykyisellään eikä alueen uutta maankäyttöä ole toteutettu.

VE2A



VE2B



## Hietalahdenranta, liikennetarkastelut

# Liikennevalojen mallinnus

Simuloinnissa käytetyt alustavat liikennevalojen vaihekaaviot on esitetty liitteessä 1. Simulointimallia ja liittymien liikennevalo-ohjausta tarkennetaan alueen seuraavissa suunnitteluvaiheissa. Nyt laadituissa tarkasteluissa mm. Hietalahdenrannan ja Mallaskadun liittymän valo-ohjaus poikkeaa nykyisestä valo-ohjauksesta. Raitioliikenteelle on simuloinnissa mallinnettu aina ylimääräinen vaihe, jolloin ratikkaliikenne ei risteä henkilöautoliikenteen kanssa. Nykyinen vaiheistus, jossa ratikan vihreä toteutuu yhtä aikaa muun Hietalahdenrannan suuntaisen (+ etelästä vasemmalle kääntyvän) liikenteen vihreän kanssa on autoliikenteen sujuvuuden kannalta simuloinnissa käytettyä vaiheistusta tehokkaampi.

Hietalahdenranta, liikennetarkastelut

# Hietalahdenrannan liikenne-ennusteet VE2 tarkasteluluonnokset

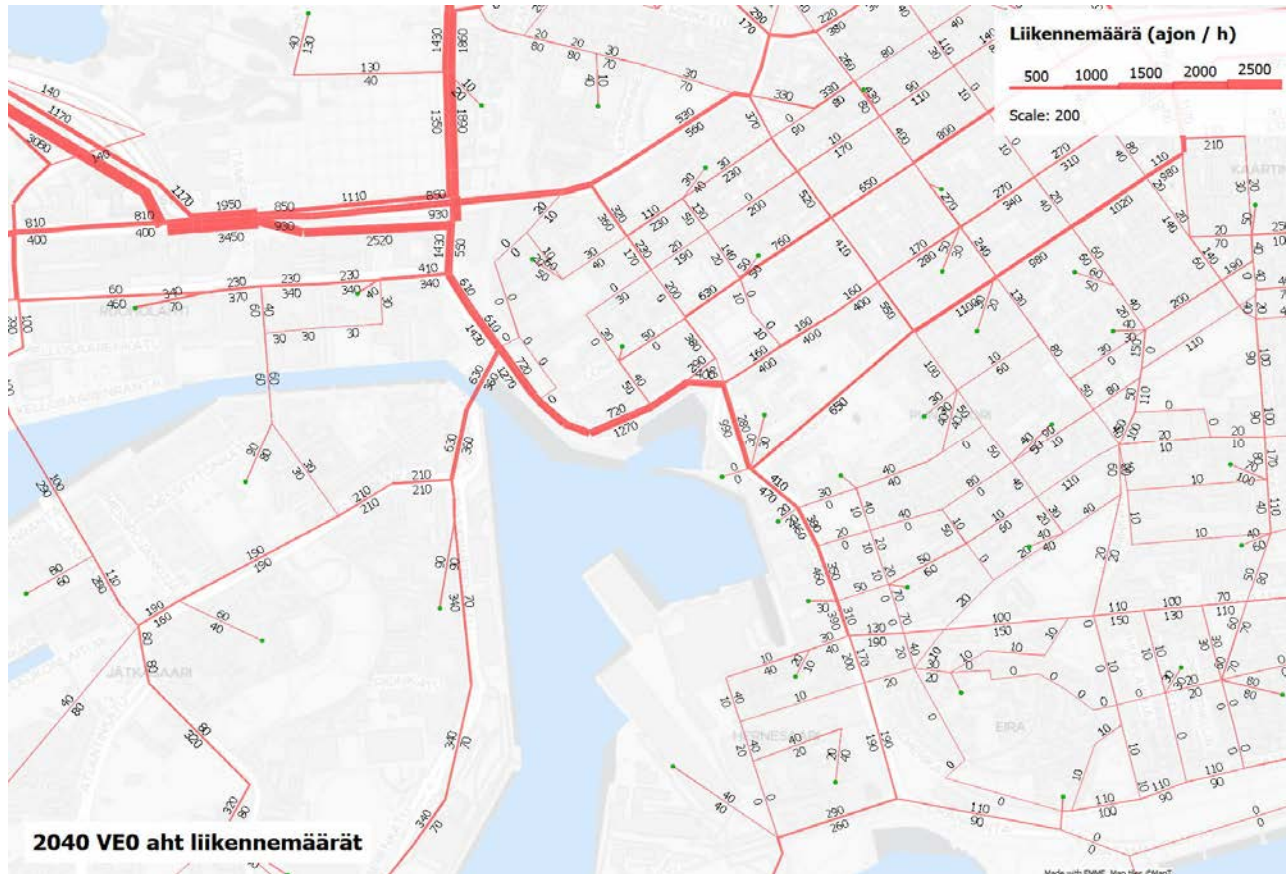
- Laadittu Helmet-mallin versiolla 4.1.2
- Liikenne-ennusteet on laadittu taulukossa 1. esitetyillä skenaarioilla
- Ennustetarkastelut tarkemmin erillisessä raportissa

Taulukko 1. Liikenne-ennusteiden skenaariot

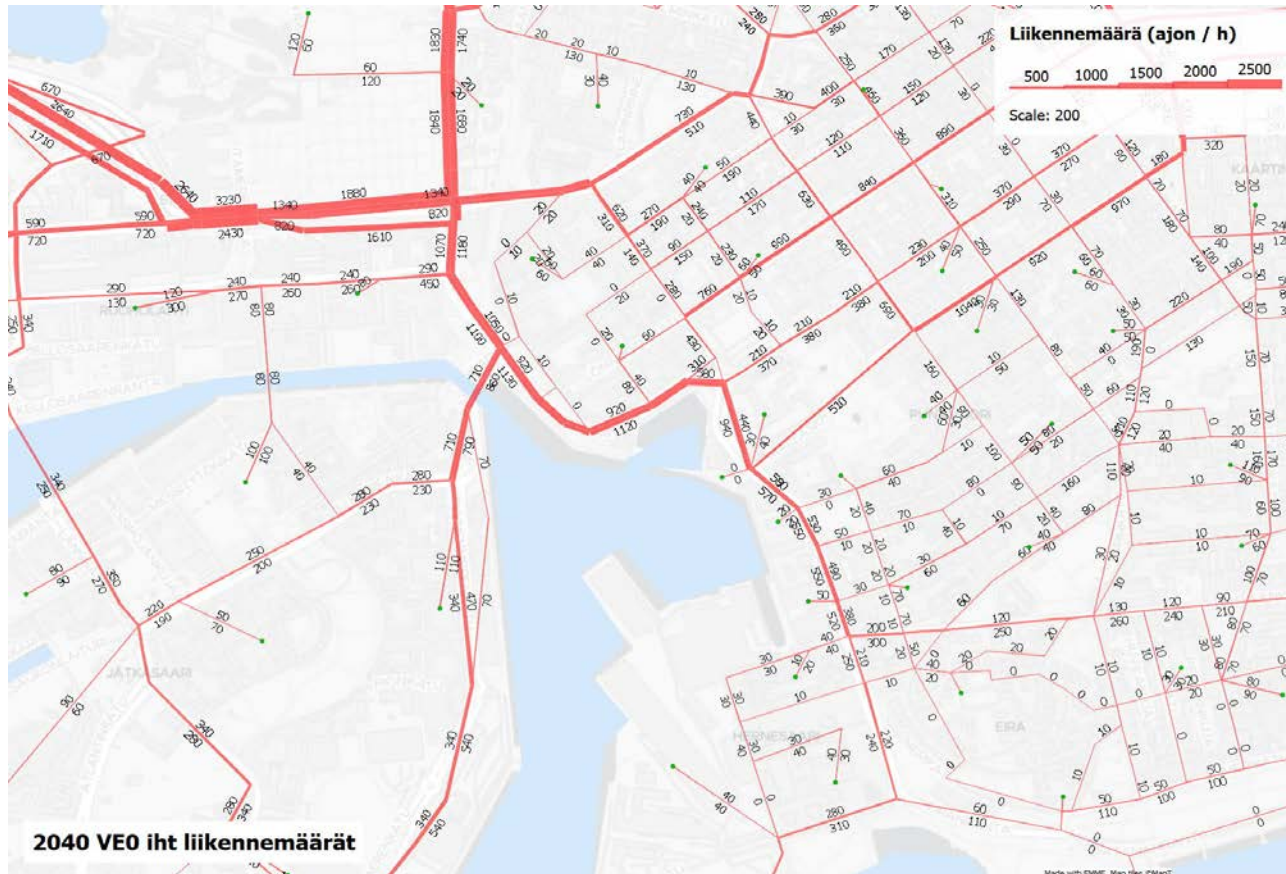
Skenaario	Maankäyttö	Liikenneverkko ja hinnoittelu
Nykytila	HSL 2022	HSL 2022
2040 VEO	Hernesaari 2040 VE1A <ul style="list-style-type: none"><li>• Seudulla HSL:n MAL2023-suunnitelman VEO maankäyttö.</li><li>• Hernesaaren asemakaavoituksen liikenteellisten periaatteiden VE1A mukainen tilanne, jossa Hernesaaren pysäköintimäärä on rajattu 1900 autopaikkaan.</li></ul>	Hernesaari 2040 VE1A <ul style="list-style-type: none"><li>• Seudulla vain jo päätetyt liikenneverkon kehittämishankkeet ja hinnoittelu (MAL VEO).</li><li>• Jätkäsaarenlaiturin toimenpiteet, ei satamatunnelia.</li><li>• Ei satamatoimintojen keskittämistä Länsisatamaan.</li><li>• Pysäköinnin maksullisuus laajenee Hernesaareen.</li></ul>
2040 VE2A	Sama kuin VEO <ul style="list-style-type: none"><li>• Hietalahdenrannan uusiin rakennuksiin sijoitettu 1000 työpaikkaa uutta rakentamista.</li></ul>	Sama kuin VEO <ul style="list-style-type: none"><li>• Kaartin Lasaretin parkin syöttö uuden maankäytön pysäköinnille.</li></ul>
2040 VE2B	Sama kuin VEO <ul style="list-style-type: none"><li>• Hietalahdenrannan uusiin rakennuksiin sijoitettu 1000 työpaikkaa uutta rakentamista.</li></ul>	Sama kuin VEO <ul style="list-style-type: none"><li>• Kaartin Lasaretin parkin syöttö uuden maankäytön pysäköinnille.</li><li>• Bulevardi katkaistu autoliikenteeltä.</li></ul>



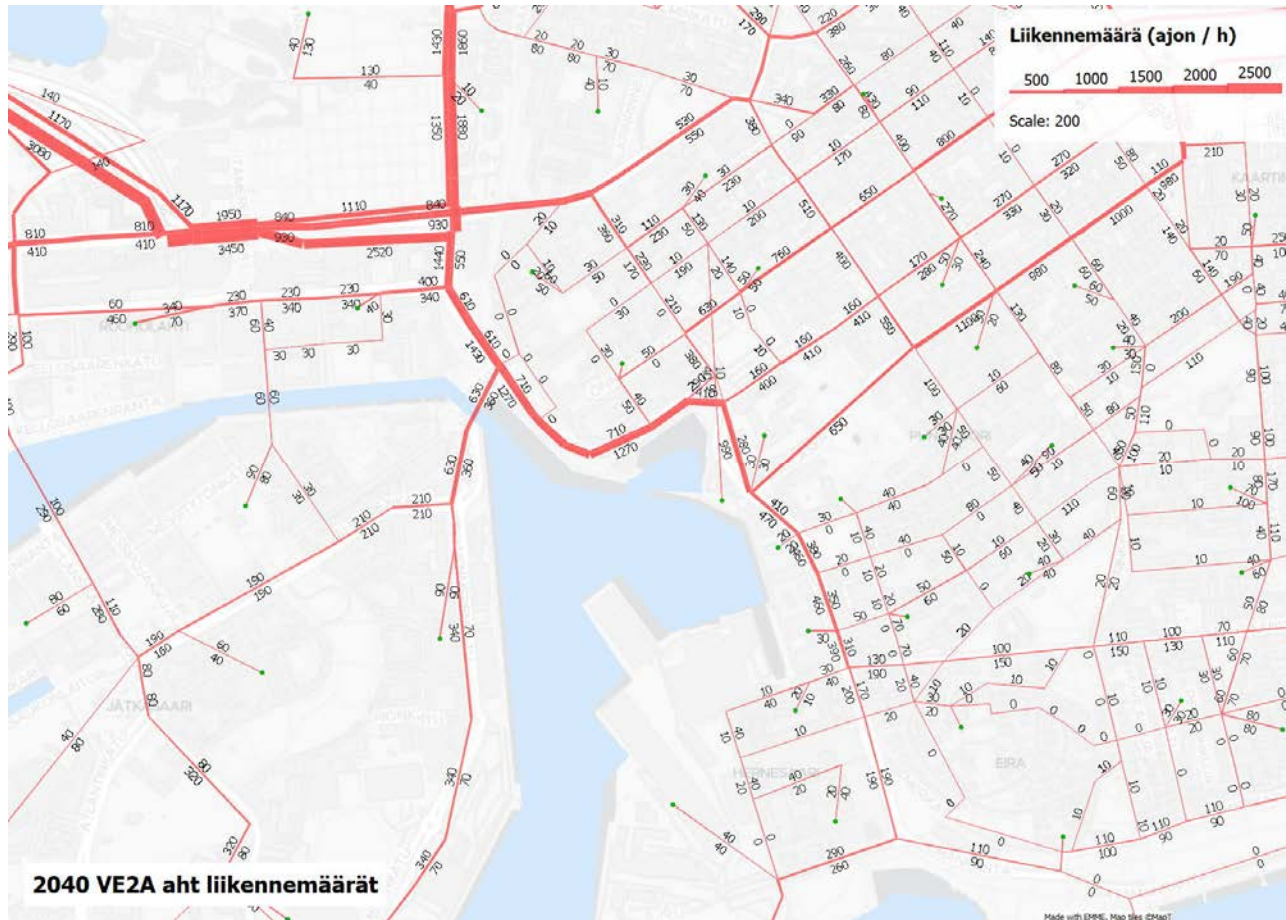
# Hietalahdenranta, liikennetarkastelut 2040 VEO AHT liikennemäärä



# Hietalahdenranta, liikennetarkastelut 2040 VEO IHT liikennemäärä



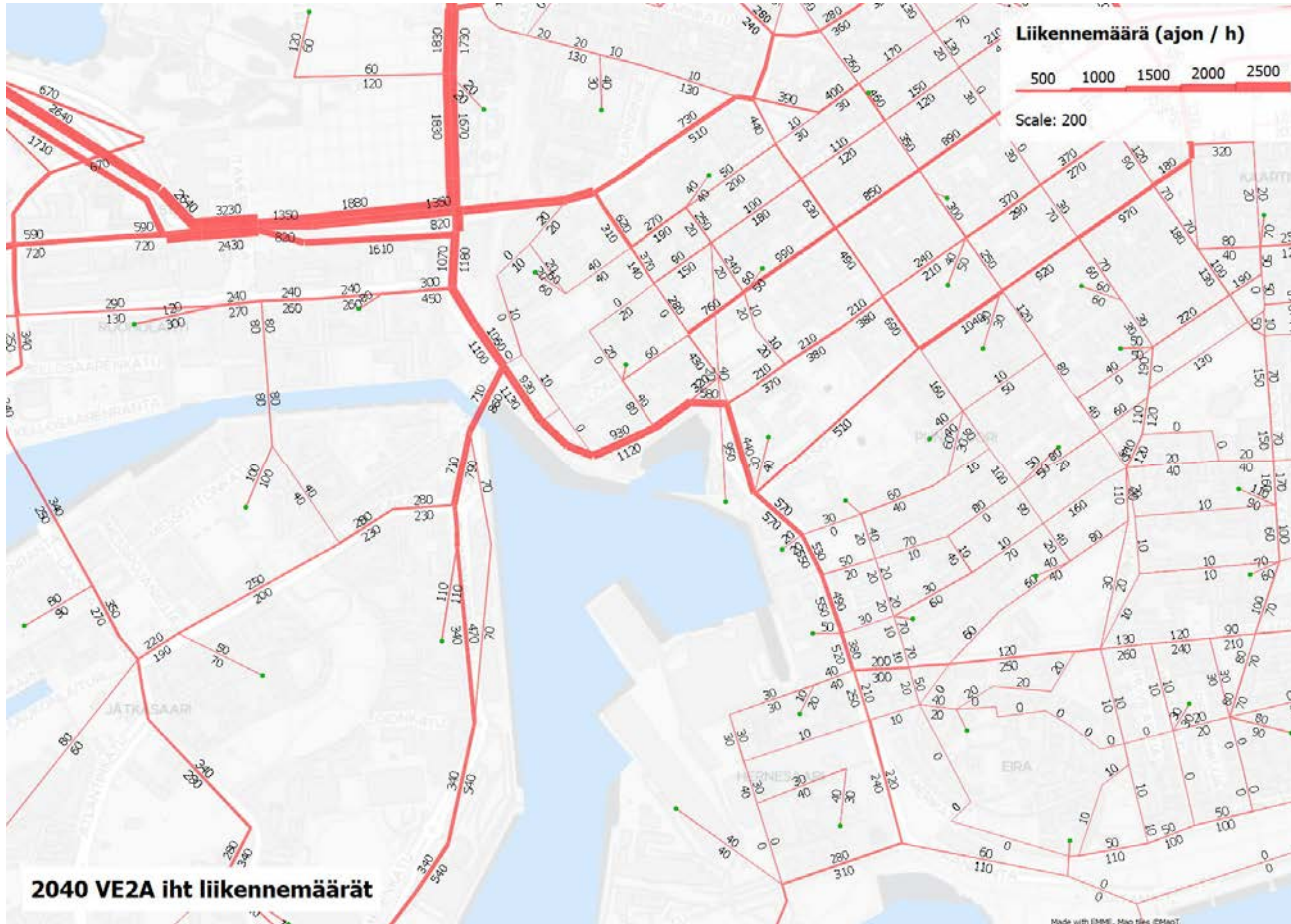
## Hietalahdenranta, liikennetarkastelut 2040 VE2A AHT liikennemäärä



Uuden maankäytön vaikutus aamuhuipun kokonaisliikennemääriin ja liikenteen suuntautumiseen tarkastelualueen katuverkolla on vähäinen. VE2A ei juuri eroa VE0:sta katuverkon liikennemäärien osalta.

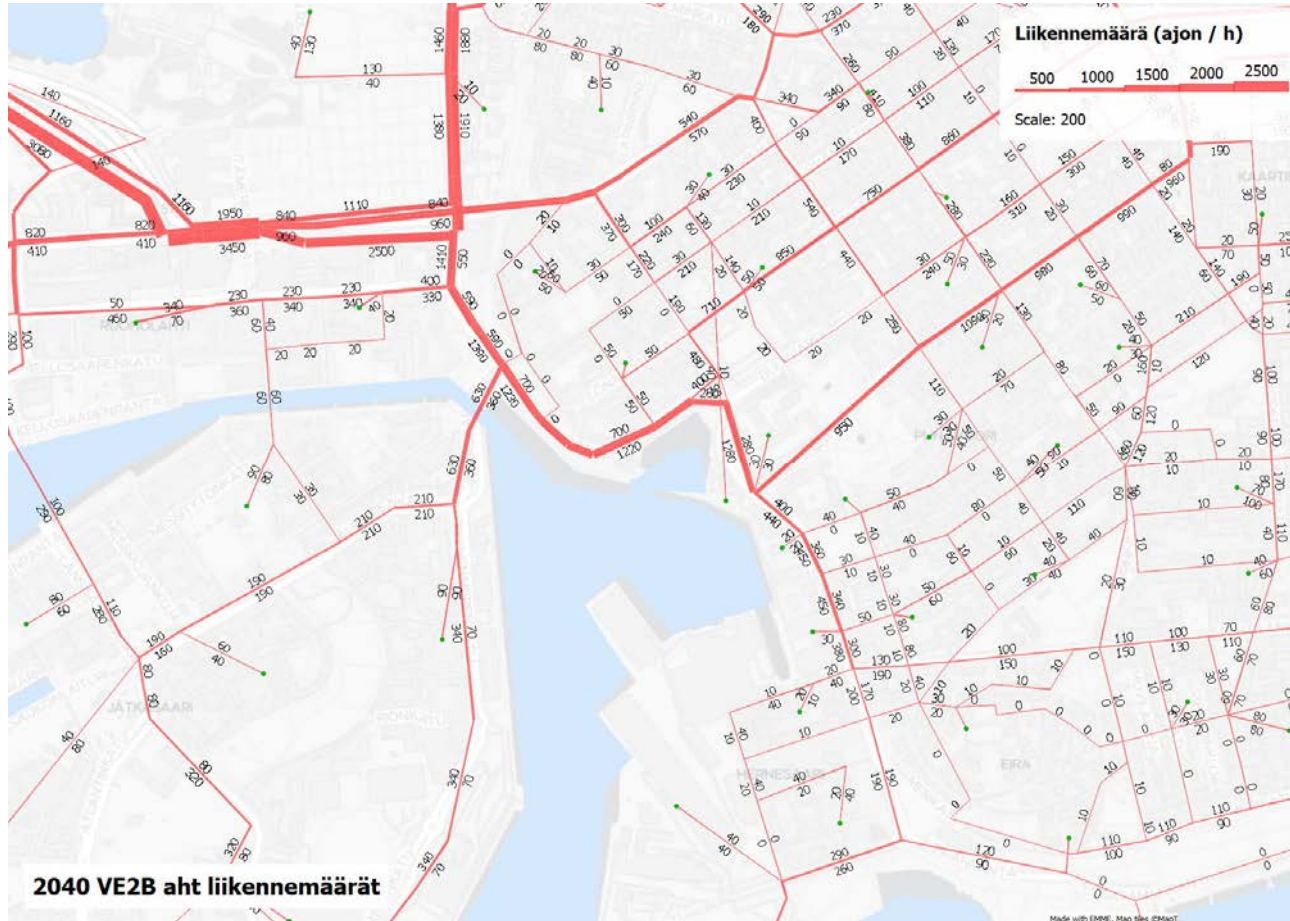


## Hietalahdenranta, liikennetarkastelut 2040 VE2A IHT liikennemäärä



Uuden maankäytön vaikutus iltahuipun kokonaisliikennemääriin tarkastelualueen katuverkolla on vähäinen. VE2A ei juuri eroa VE0:sta katuverkon liikennemäärien osalta.

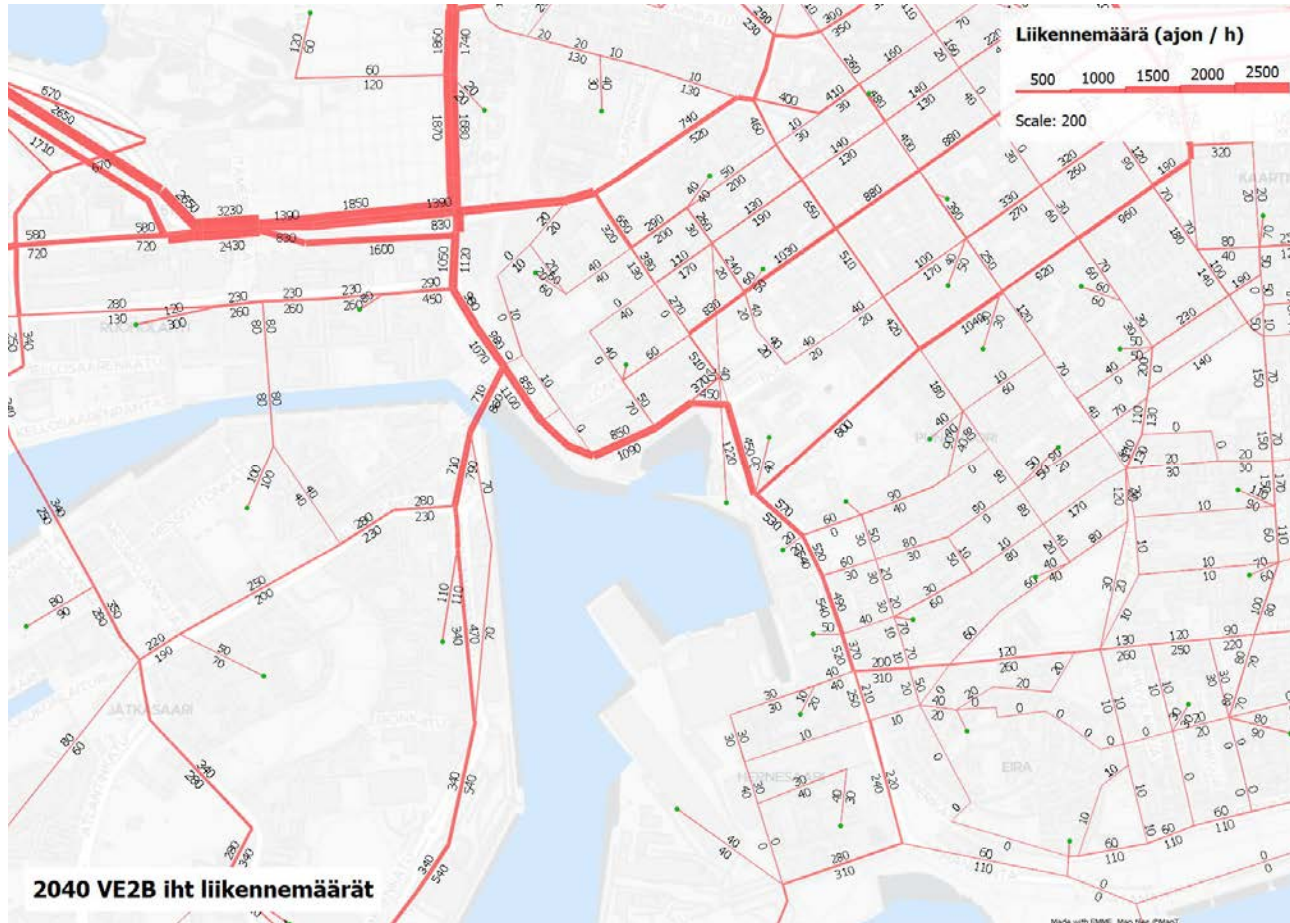
## Hietalahdenranta, liikennetarkastelut 2040 VE2B AHT liikennemäärä



Uutta maankäyttöä voimakkaammin katuverkon liikennemääriin ja liikenteen suuntautumiseen vaikuttaa Bulevardin länsipään katkaisu autoliikenteeltä. Merkittävin muutos aamuhuippuna tapahtuu Mallaskadulle suuntaavan liikenteen määrässä, joka kasvaa noin 300 ajon/h verrattuna VE0:aan. Ero liikennemäärässä kuitenkin tasaantuu Uudenmaankadun ja Albertinkadun liittymän itäpuolella. Bulevardin katkaisun myötä liikennemäärät vähenevät vastaavasti Bulevardilla ja Albertinkadulla. Liikennemäärä kasvaa noin 100 ajon myös Lönnrotinkadulla/Hietalahdenkadulla. Hietalahdenrannan liikennemäärä Bulevardin liittymästä länteen vähenee hieman.



## Hietalahdenranta, liikennetarkastelut 2040 VE2B IHT liikennemäärä



Vastaavasti, kuin aamuhuippuna Bulevardin länsipään katkaisu autoliikenteeltä lisää liikenteen suuntautumista Mallaskadun korvaavalle reitille (290 ajon), kun verrataan VEO:aan. Ero liikennemäärissä tasaantuu Uudenmaankadun ja Albertinkadun liittymän itäpuolella. Katkaisun myötä liikennemäärä vähenee Bulevardilla ja Albertinkadulla. Liikennemäärä kasvaa 70-80 ajon Lönnrotinkadulla/ Hietalahdenkadulla. Hietalahdenrannan liikennemäärä Bulevardin liittymästä länteen vähenee noin 100 ajon ja ko. liikenne hakeutuu korvaaville reiteille Lönnrotinkadun pohjoispuolella. Kyseinen liikenne kuitenkin hajautuu useammalle kadulle, jolloin liikennemäärän kasvu yksittäisellä katuosuudella jää pieneksi.



Liittymien keskimääräiseen viivytykseen perustuva palvelutaso\*:

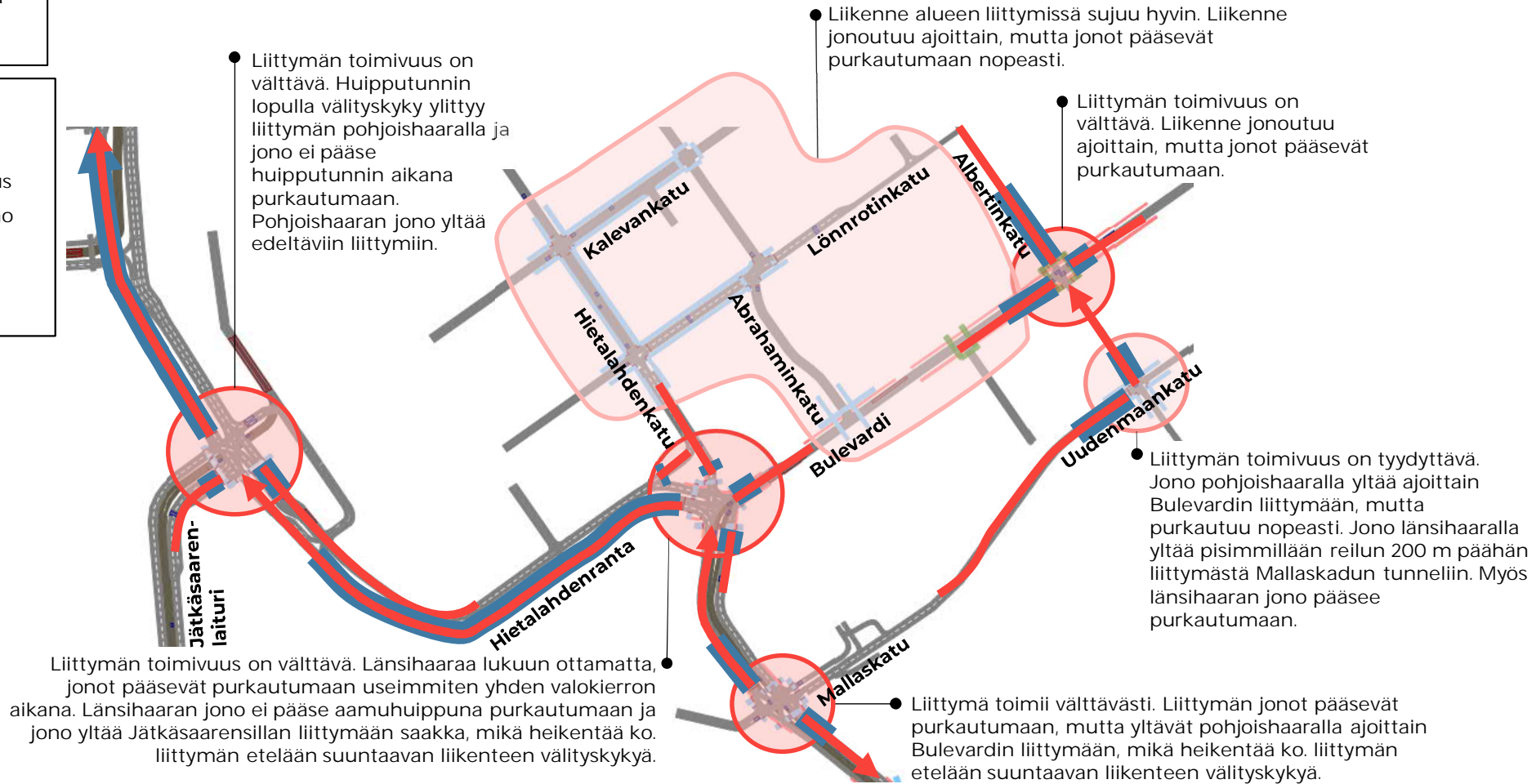
Viivytys (s/ajoneuvo)	
≤ 20	Hyvä
≤ 35	Tyydyttävä
≤ 55	Välttävä
≤ 80	Huono

Jononpituudet:

-  Keskimääräinen jononpituus
-  Maksimi jononpituus
-  Keskimääräinen jono yltää edeltäviin liittymiin
-  Maksimijono yltää edeltäviin liittymiin

## Hietalahdenranta, liikennetarkastelut


# Liikenteen toimivuus VEO, aamuhuipputunti



Liittymien keskimääräiseen viivytykseen perustuva palvelutaso:

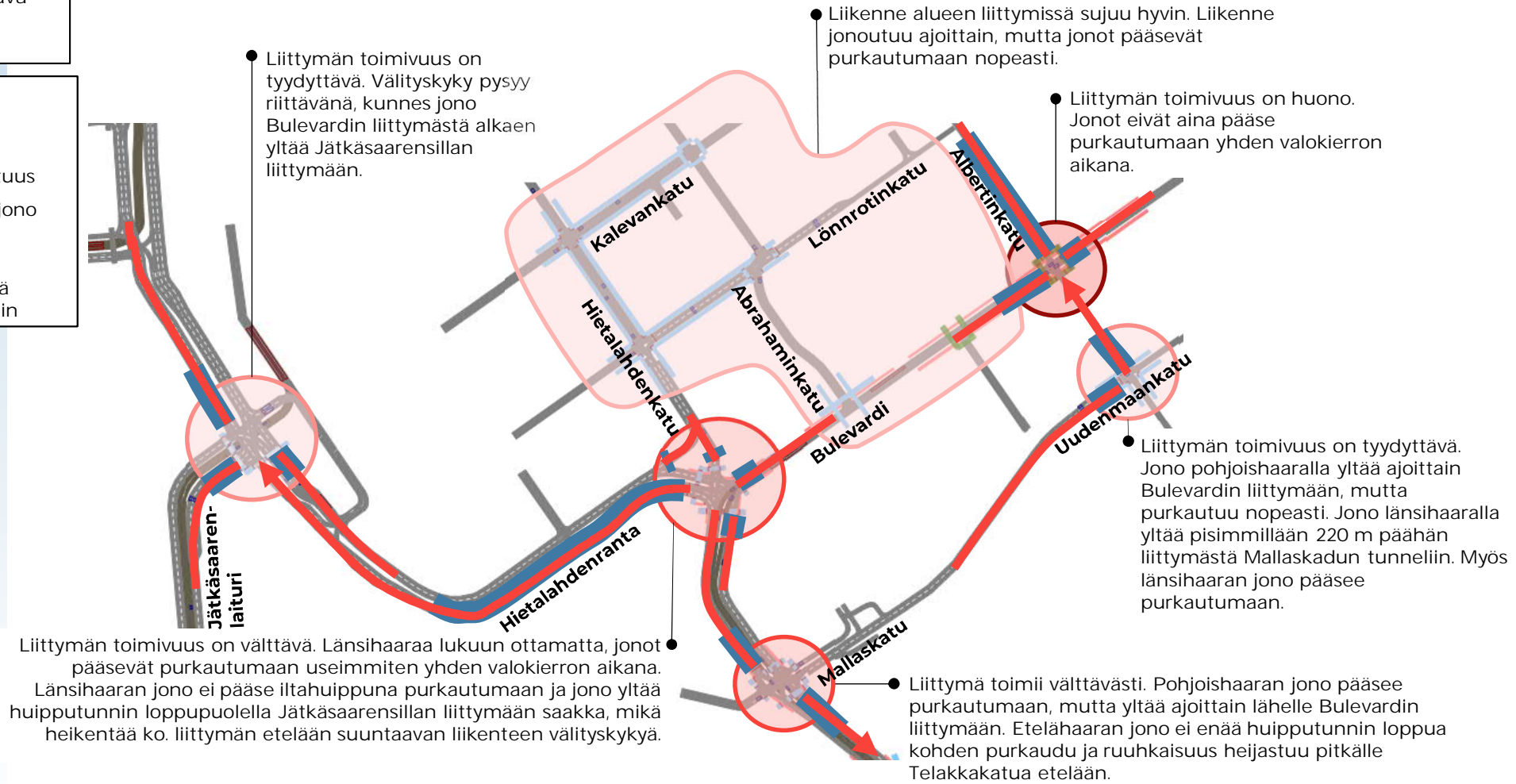
Viivytys (s/ajoneuvo)	
≤ 20	Hyvä
≤ 35	Tyydyttävä
≤ 55	Välttävä
≤ 80	Huono

Jononpituudet:

-  Keskimääräinen jononpituus
-  Maksimi jononpituus
-  Keskimääräinen jono yltää edeltäviin liittymiin
-  Maksimijono yltää edeltäviin liittymiin

## Hietalahdenranta, liikennetarkastelut

# Liikenteen toimivuus VEO, iltahuipputunti



Liittymien keskimääräiseen viivytykseen perustuva palvelutaso:

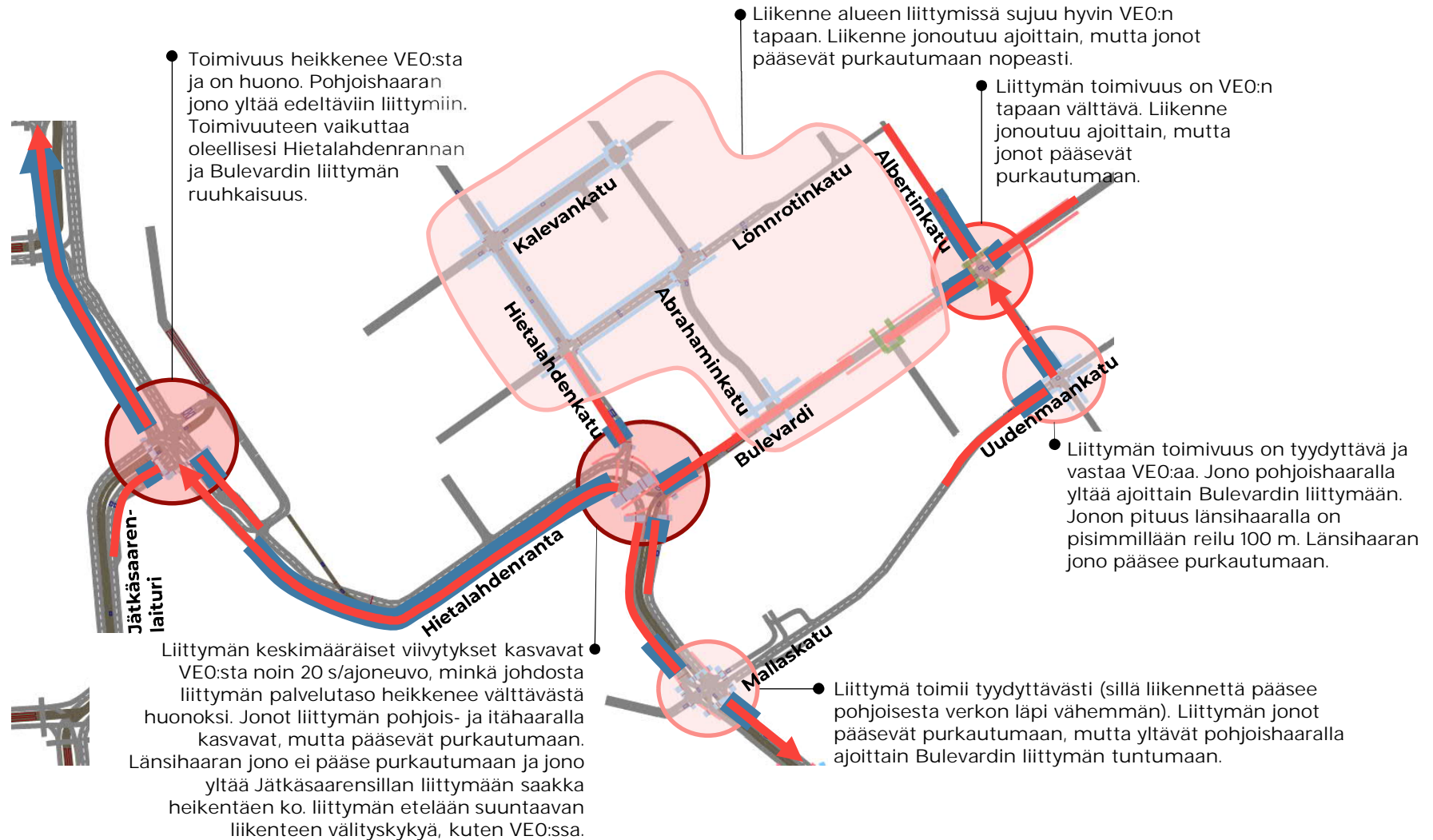
Viivytys (s/ajoneuvo)	
≤ 20	Hyvä
≤ 35	Tyydyttävä
≤ 55	Välttävä
≤ 80	Huono

Jononpituudet:

-  Keskimääräinen jononpituus
-  Maksimi jononpituus
-  Keskimääräinen jono yltää edeltäviin liittymiin
-  Maksimijono yltää edeltäviin liittymiin

## Hietalahdenranta, liikennetarkastelut

# Liikenteen toimivuus VE2A, aamuhuipputunti





Liittymien keskimääräiseen viivytykseen perustuva palvelutaso:

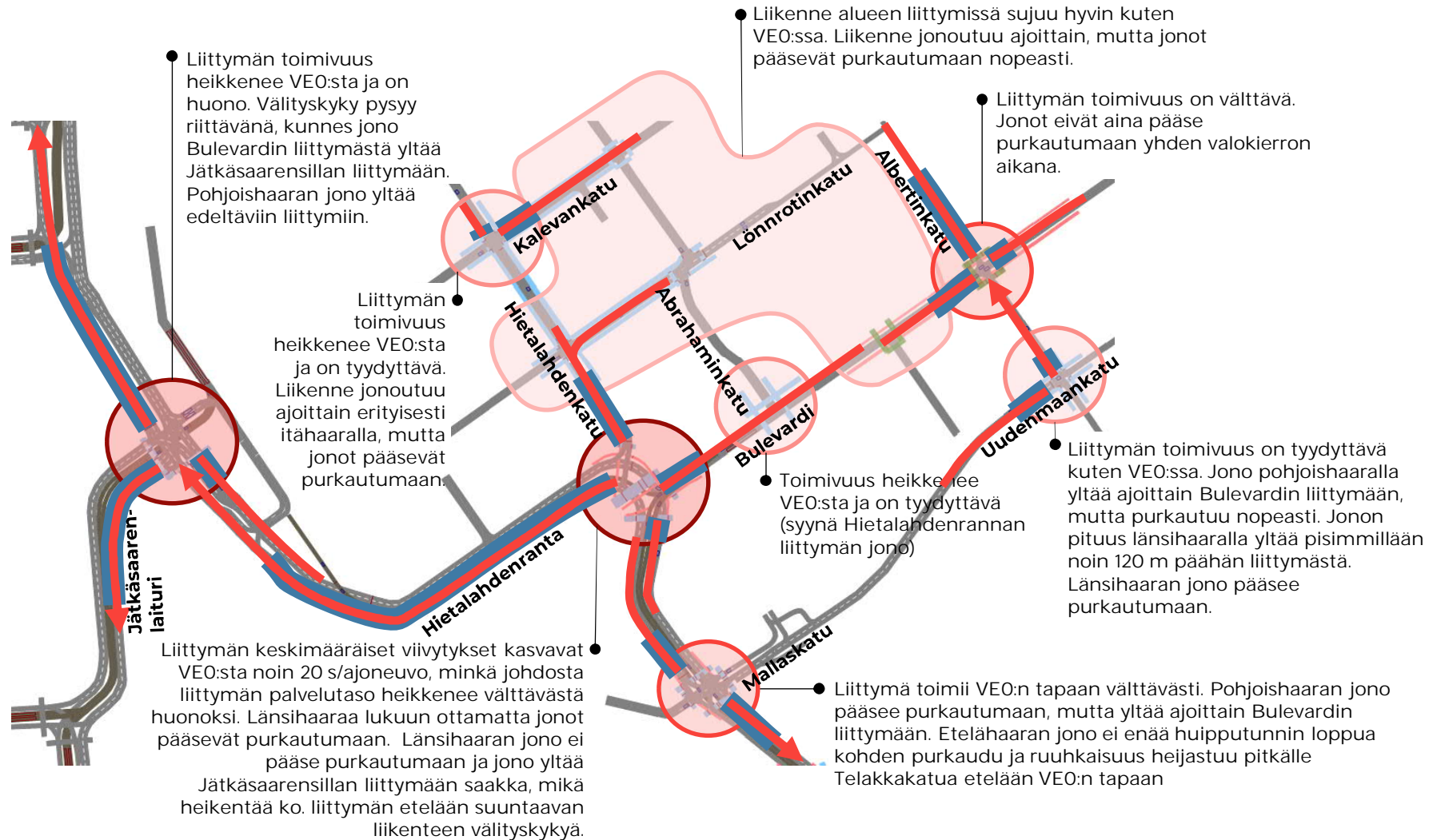
Viivytys (s/ajoneuvo)	
≤ 20	Hyvä
≤ 35	Tyydyttävä
≤ 55	Välttävä
≤ 80	Huono

Jononpituudet:

-  Keskimääräinen jononpituus
-  Maksimi jononpituus
-  Keskimääräinen jono yltää edeltäviin liittymiin
-  Maksimijono yltää edeltäviin liittymiin

## Hietalahdenranta, liikennetarkastelut


# Liikenteen toimivuus VE2A, iltahuipputunti



Liittymien keskimääräiseen viivytykseen perustuva palvelutaso:

Viivytys (s/ajoneuvo)	
≤ 20	Hyvä
≤ 35	Tyydyttävä
≤ 55	Välttävä
≤ 80	Huono

Jononpituudet:

-  Keskimääräinen jononpituus
-  Maksimi jononpituus
-  Keskimääräinen jono yltää edeltäviin liittymiin
-  Maksimijono yltää edeltäviin liittymiin

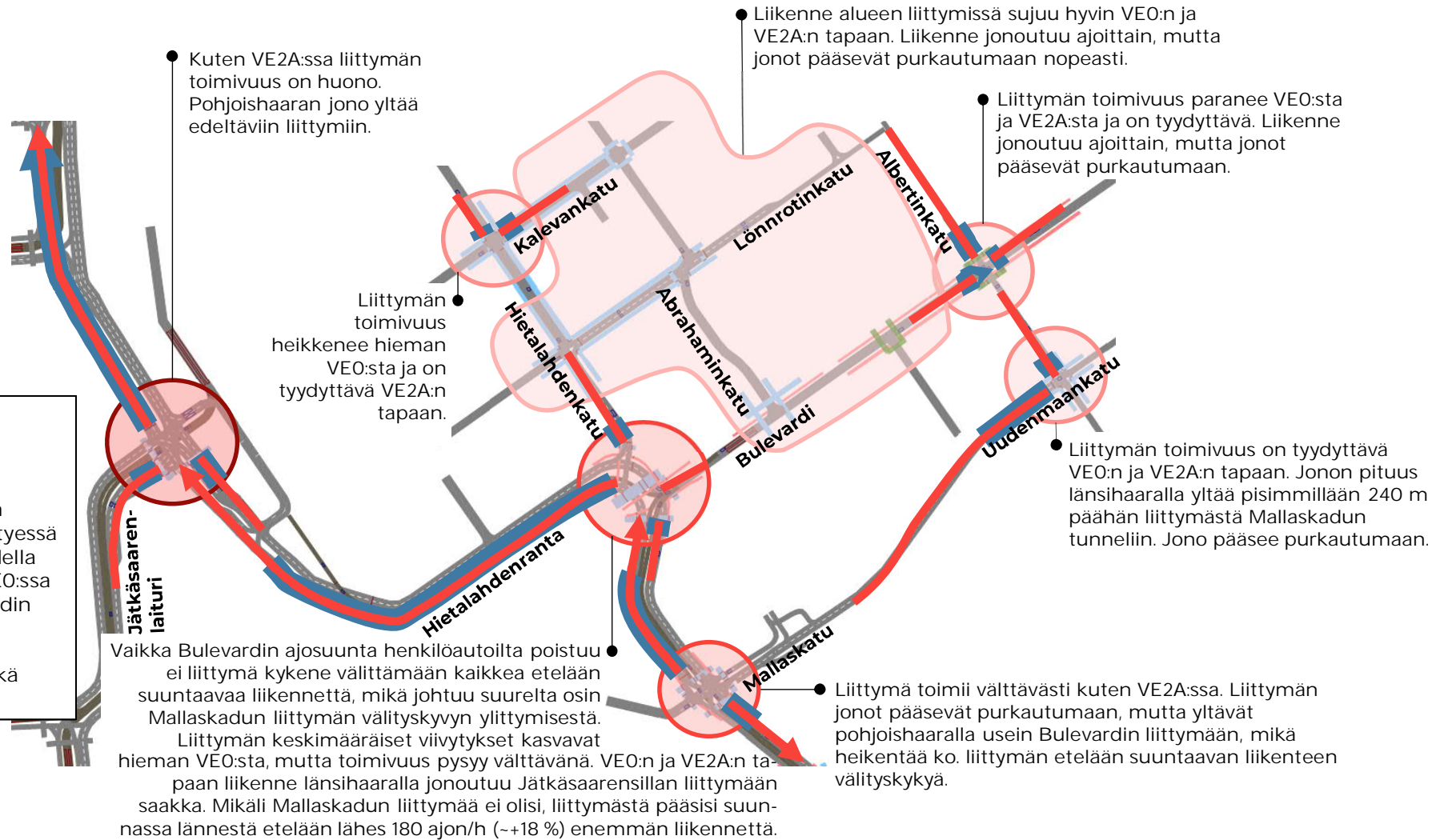
16

Raitioliikenteen matka-aika tarkastelualueen poikki (Bulevardi/Albertinkatu-Hietalahdenranta/Mallaskatu) nopeutuu molempiin suuntiin autoliikenteen määrän vähentyessä Bulevardin sekaliikenneosuudella verrattuna VE0:aan (huom. VE0:ssa Hietalahdenrannan ja Bulevardin liittymän valo-ohjaukseen on mahdollista lisätä vielä yksi ylimääräinen ratikkavaihe, mikä tasoittaa eroa).



## Hietalahdenranta, liikennetarkastelut

# Liikenteen toimivuus VE2B, aamuhuipputunti



Liittymien keskimääräiseen viivytykseen perustuva palvelutaso:

Viivytys (s/ajoneuvo)	
≤ 20	Hyvä
≤ 35	Tyydyttävä
≤ 55	Välttävä
≤ 80	Huono

Jononpituudet:

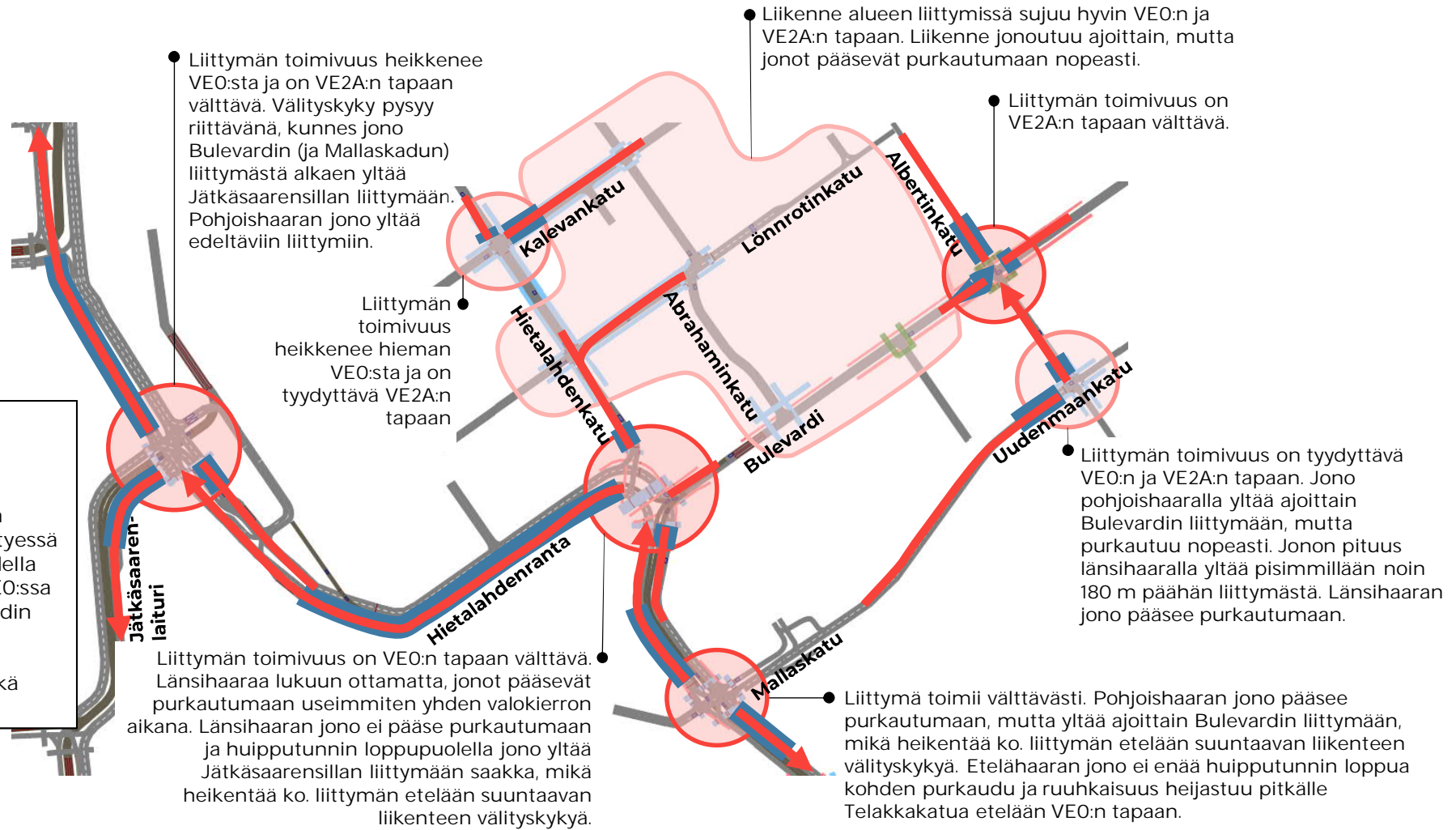
-  Keskimääräinen jononpituus
-  Maksimi jononpituus
-  Keskimääräinen jono yltää edeltäviin liittymiin
-  Maksimijono yltää edeltäviin liittymiin

17

Raitioliikenteen matka-aika tarkastelualueen poikki (Bulevardi/Albertinkatu-Hietalahdenranta/Mallaskatu) nopeutuu molempiin suuntiin autoliikenteen määrän vähentyessä Bulevardin sekaliikenneosuudella verrattuna VE0:aan (huom. VE0:ssa Hietalahdenrannan ja Bulevardin liittymän valo-ohjaukseen on mahdollista lisätä vielä yksi ylimääräinen ratikkavaihe, mikä tasoi eroa).

## Hietalahdenranta, liikennetarkastelut

# Liikenteen toimivuus VE2B, iltahuipputunti





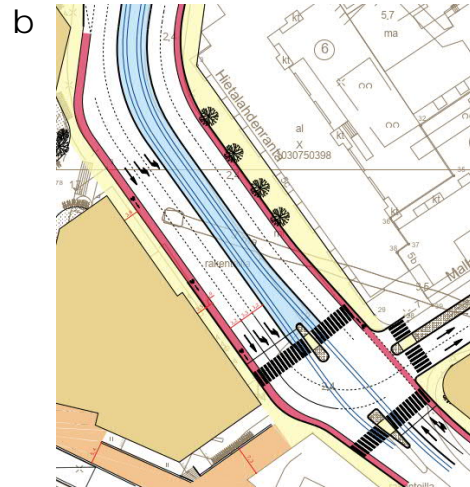
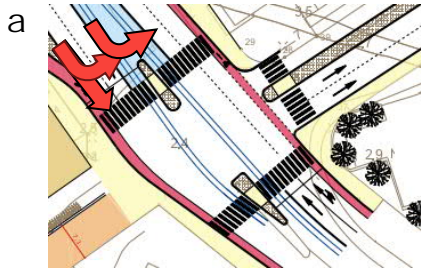
Hietalahdenranta, liikennetarkastelut

# Hietalahdenrannan ja Mallaskadun liittymän välityskyvyn parantaminen Hietalahdenrannan ja Bulevardin liittymävaihtoehdossa VE2B

Hietalahdenrannan ja Mallaskadun liittymä on koko tarkastelualueen toimivuuden kannalta keskeinen, sillä sen ruuhkaisuus heijastuu läheisiin liittymiin heikentäen niiden välityskykyä.

Tämän vuoksi toimivuustarkastelulla pyrittiin löytämään ratkaisuja Hietalahdenrannan ja Mallaskadun liittymän kapasiteetin parantamiseksi. Toimivuustarkastelulla tutkittiin muutoksen vaikutus liittymän toimivuuden ohella myös muuhun katuverkkoon. Tarkasteltuja ratkaisuja olivat:

- Liittymä muuten nykyisellään, mutta pohjoisesta Mallaskadulle kääntyminen yhden kaistan sijaan kahta kaistaa, pohjoisesta etelään sekakaistalla nykyisellä autoliikenteen kaistalla.
- Pohjoishaaralle lisätty toinen kääntymiskaista Mallaskadulle.



Hietalahdenranta, liikennetarkastelut

## Uudenmaankadun suoraan menevän liikenteen sujuvoittaminen Mallaskadun liittymän parannusvaihtoehtoissa

Liikenne Uudenmaankadulla Albertinkadun liittymään tullessa jonoutuu Hietalahdenrannan ja Mallaskadun liittymän nykytilaisella ratkaisulla tarkastelujen perusteella herkästi ja jono yltää Mallaskadun tunneliin. Hietalahdenrannan ja Mallaskadun liittymän kapasiteettia parantavat ratkaisut tuovat Mallaskadulle entistä enemmän liikennettä, mikä jonouttaisi tunnelia vielä voimakkaammin. Mallaskadun vasemmalle kääntyvien kapasiteetin kasvattaminen edellyttää siis, että Albertinkadun ja Uudenmaankadun liittymän suoraan ajavan liikenteen kapasiteettia parannetaan tarjoamalla kaksi suoraan menevää kaistaa Uudenmaankadulle. Järjestely on mukana kaikissa Hietalahdenrannan ja Mallaskadun liittymän parannusvaihtoehtojen tarkasteluissa.

Uudenmaankadun kaksikaistaisuuden myötä liikenteen pullonkaula siirtynee idemmäs.

Liittymien keskimääräiseen viivytykseen perustuva palvelutaso:

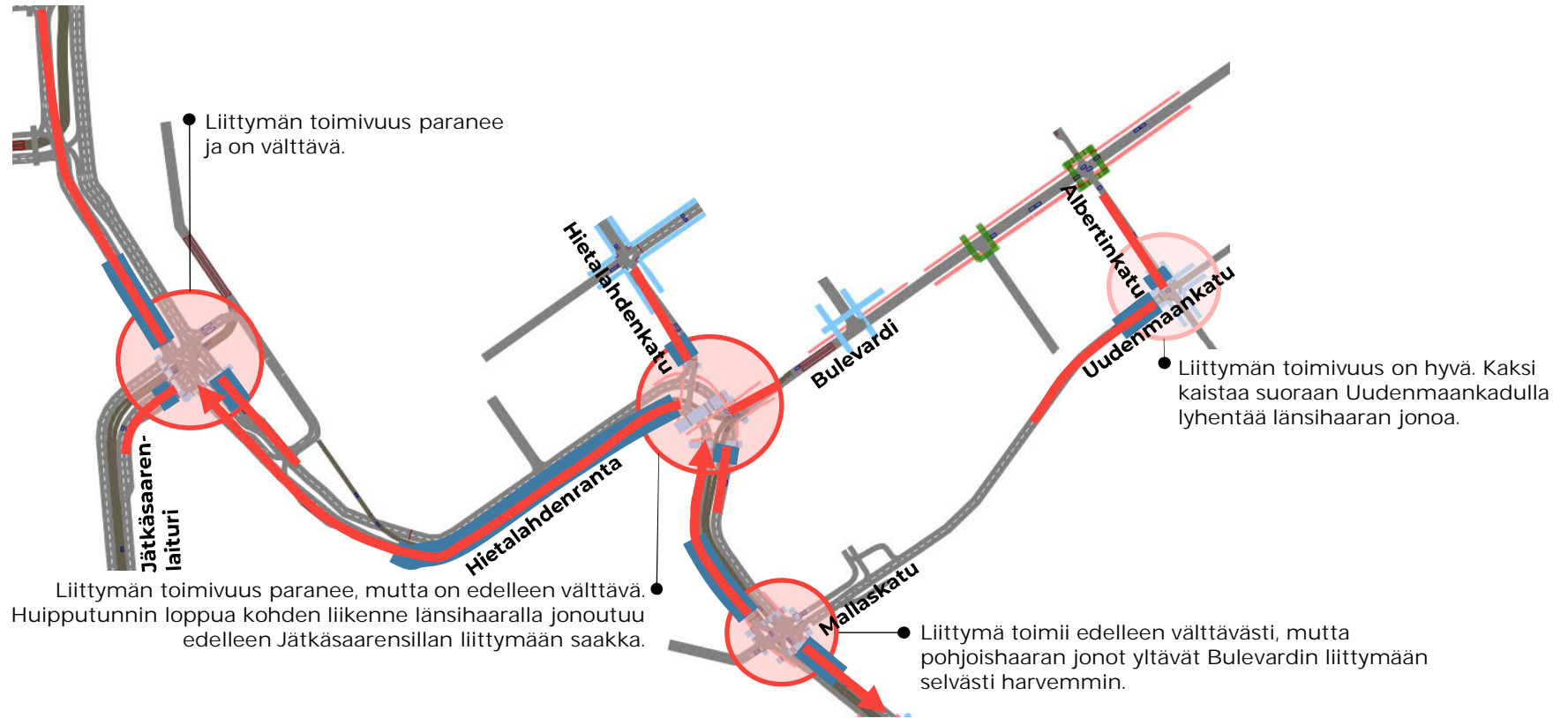
Viivytys (s/ajoneuvo)	
≤ 20	Hyvä
≤ 35	Tyydyttävä
≤ 55	Välttävä
≤ 80	Huono

Jononpituudet:

-  Keskimääräinen jononpituus
-  Maksimi jononpituus
-  Keskimääräinen jono yltää edeltäviin liittymiin
-  Maksimijono yltää edeltäviin liittymiin

Hietalahdenranta, liikennetarkastelut

## Hietalahdenrannan ja Mallaskadun liittymän parantaminen VE2Ba (Mallaskadulle kaksi kääntyvää, sekakaista), aht, vertailu VE2B





Liittymien keskimääräiseen viivytykseen perustuva palvelutaso:

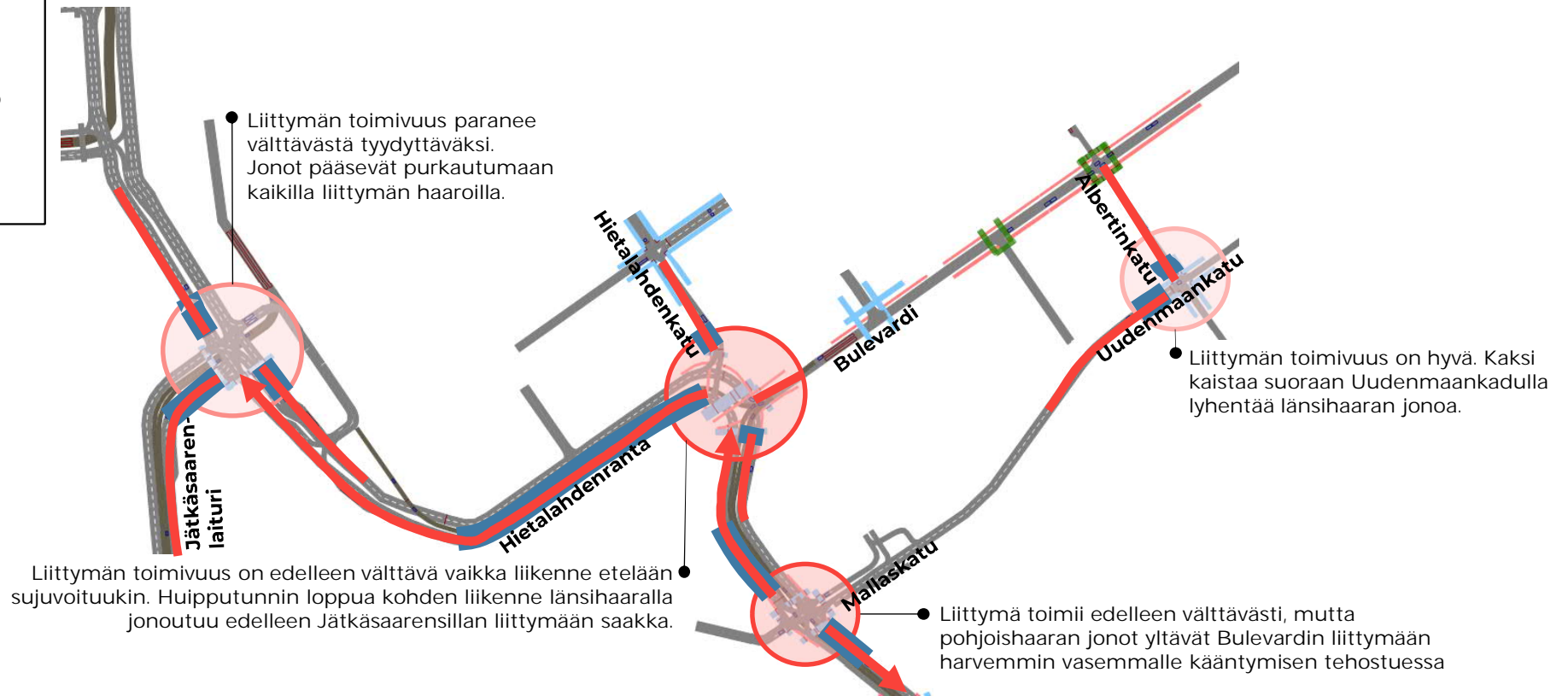
Viivytys (s/ajoneuvo)	
≤ 20	Hyvä
≤ 35	Tyydyttävä
≤ 55	Välttävä
≤ 80	Huono

Jononpituudet:

-  Keskimääräinen jononpituus
-  Maksimi jononpituus
-  Keskimääräinen jono yltää edeltäviin liittymiin
-  Maksimijono yltää edeltäviin liittymiin

Hietalahdenranta, liikennetarkastelut

## Hietalahdenrannan ja Mallaskadun liittymän parantaminen VE2Ba (Mallaskadulle kaksi kääntyvää, sekakaista), iht, vertailu VE2B



Liittymien keskimääräiseen viivytykseen perustuva palvelutaso:

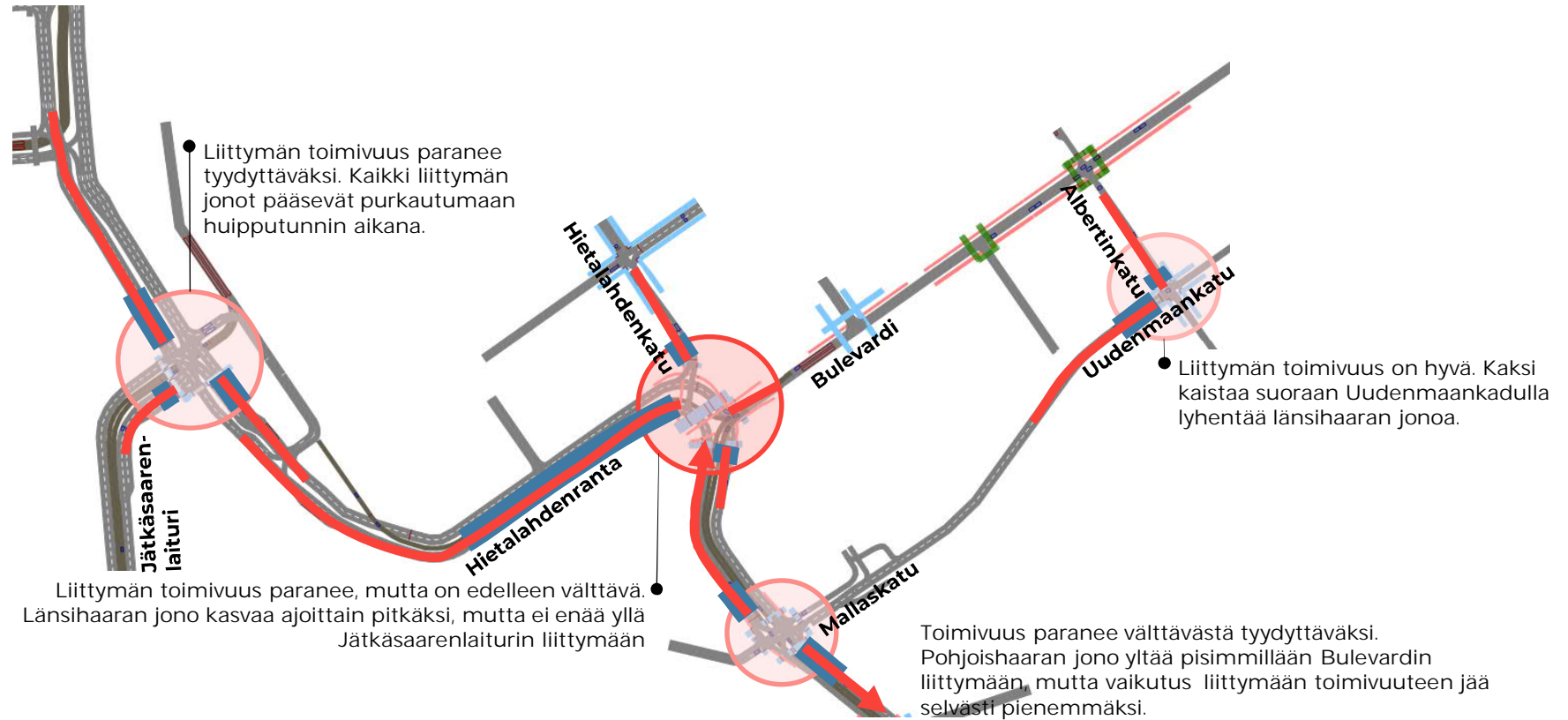
Viivytys (s/ajoneuvo)	
≤ 20	Hyvä
≤ 35	Tyydyttävä
≤ 55	Välttävä
≤ 80	Huono

Jononpituudet:

-  Keskimääräinen jononpituus
-  Maksimi jononpituus
-  Keskimääräinen jono yltää edeltäviin liittymiin
-  Maksimijono yltää edeltäviin liittymiin

Hietalahdenranta, liikennetarkastelut

## Hietalahdenrannan ja Mallaskadun liittymän parantaminen VE2Bb (Mallaskadulle kaksi kääntyvää kaistaa), aht, vertailu VE2B



Liittymien keskimääräiseen viivytykseen perustuva palvelutaso:

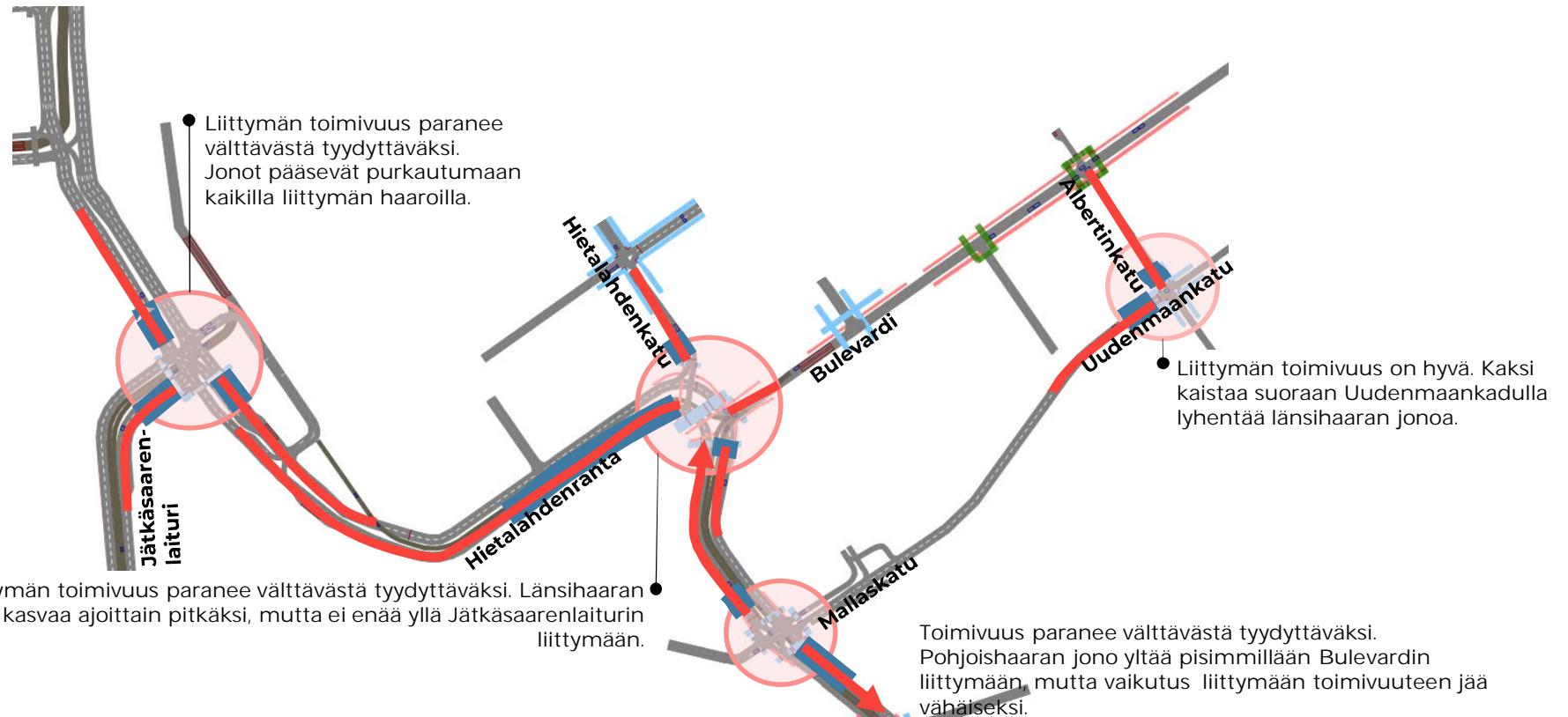
Viivytys (s/ajoneuvo)	
≤ 20	Hyvä
≤ 35	Tyydyttävä
≤ 55	Välttävä
≤ 80	Huono

Jononpituudet:

-  Keskimääräinen jononpituus
-  Maksimi jononpituus
-  Keskimääräinen jono yltää edeltäviin liittymiin
-  Maksimijono yltää edeltäviin liittymiin

Hietalahdenranta, liikennetarkastelut

## Hietalahdenrannan ja Mallaskadun liittymän parantaminen VE2Bb (Mallaskadulle kaksi kääntyvää kaistaa), iht, vertailu VE2B





Hietalahdenranta, liikennetarkastelut

## Länsiterminaalin laivaliikenteen purkutilanteen vaikutus liikenteen toimivuuteen

Laivaliikenteen purkutilannetta ei tutkittu toimivuustarkastelulla erikseen, mutta purkutilanteen mahdolliset vaikutukset arvioitiin sanallisesti.

Länsisataman laivojen purku kuormittaa verkkoa hetkittäin voimakkaasti. 20 minuutin aikajaksolla Jätkäsaarenlaiturin liikennemäärä voi jopa kolminkertaistua, mikä vaikuttaa oleellisesti erityisesti Jätkäsaarenlaiturin ja Hietalahdenrannan liittymän toimivuuteen. Hetkellinen voimakas liikennemäärän kasvu heikentää liikenteen toimivuutta myös muissa tarkastelualueen liittymissä. Laivaliikenteen purku on kuitenkin lyhytkestoinen ja liikennetilanne palautuu lopulta normaaliksi purkuhuipun jälkeen.

## Hietalahdenranta, liikennetarkastelut

# Johtopäätökset (1/2)

Kaikissa tarkasteluissa VE0, VE2A ja VE2B liikennettä jää aamuhuippuna jonoon Hietalahdenrannan ja Jätkäsaarenlaiturin liittymän pohjoispuolelle ja jono yltyä edeltäviin liittymiin. Ainostaan iltahuipputunnin tarkastelussa VE0:ssa liittymän pohjoishaaran jono ei yllä tarkastelualueen ulkopuolelle, mikä kertoo verkon paremmasta toimivuudesta ko. vaihtoehdossa.

Verkon liikennemäärät eivät juuri eroa toisistaan tarkasteluissa VE0 ja VE2A, koska uusi maankäyttö ei tuota merkittävästi uutta liikennettä. Maankäytön liikennemäärät jakautuvat useille eri kaduille, jolloin liikennemäärien kasvu yksittäisillä kaduilla jää vähäiseksi. Liikenne ruuhkautuu VE2A:ssa kuitenkin voimakkaammin mikä johtuu Hietalahdenrannan ja Bulevardin liittymän kapasiteetin heikkenemisestä. Liittymän toteutus VE2A:n tapaan ei mahdollista yhtä tehokasta valo-ohjausta kuin VE0:ssa. Hietalahdenrannan ja Bulevardin liittymän ruuhkaisuus heijastuu erityisesti Hietalahdenrannan ja Jätkäsaarenlaiturin liittymään, jonka toimivuus heikkenee VE0:sta VE2A:ssa.

VE2B:ssä Mallaskadun liittymän ruuhkaisuus korostuu, sillä Mallaskadulle suuntaa noin 300 ajoneuvoa enemmän liikennettä aamu- ja iltahuipputuntina. Liikenteen jonoutuminen Mallaskadun liittymästä pohjoisen suuntaan vaikuttaa myös Hietalahdenrannan ja Bulevardin sekä vastaavasti Hietalahdenrannan ja Jätkäsaarenlaiturin liittymien toimivuuteen.

Raitioliikenteen matka-aika tarkastelualueen poikki etelän suuntaan ei juuri muutu VE0:sta vaihtoehdossa VE2A, mutta matka-aika pohjoisen suuntaan nopeutuu hieman. Vaihtoehdossa VE2B ratikan matka-ajat etelän ja pohjoisen suuntaan lyhenevät verrattuna VE0:aan, mikä on seurausta autoliikenteen määrien laskusta Bulevardin sekaliikenneosuudella. Raitioliikenteen nopeutuminen VE2B:ssä on voimakkaampaa pohjoisen suuntaan, mikä johtuu Bulevardin ja Albertinkadun liittymän toimivuuden parantumisesta ja autoliikenteen jonon lyhenemisestä liittymän länsihaaralla. Raitioliikenteen matka-aikoja vertailtaessa on syytä huomioida, että VE0:ssa Hietalahdenrannan ja Bulevardin liittymän valo-ohjaukseen on mahdollista lisätä vielä yksi ylimääräinen ratikkavaihe, jolloin erot matka-ajoissa todennäköisesti tasoittuvat.

Mallaskadun liittymän parantamisella on tarkastelun perusteella merkittävä vaikutus koko verkon toimivuuteen Hietalahdenrannan ja Bulevardin liittymän toteutusvaihtoehdossa VE2B. Mikäli vasemmalle kääntymistä pohjoisesta Mallaskadulle saadaan tehostettua, paranee toimivuus merkittävästi liittymän pohjoispuolella. Merkittävin parannus saadaan tarjoamalla kaksi vasemmalle kääntyvää kaistaa pohjoisesta Mallaskadulle ja yksi suoraan menevä kaista etelään (VE2Bb), jolloin verkon pohjoisosan toimivuus sujuvoituu huomattavasti.

## Hietalahdenranta, liikennetarkastelut Johtopäätökset (2/2)

Mallaskadun vasemmalle kääntyjien kapasiteetin kasvattaminen edellyttää, että Albertinkadun ja Uudenmaankadun liittymän suoraan ajavan liikenteen kapasiteettia parannetaan tarjoamalla kaksi suoraan menevää kaistaa Uudenmaankadulle esim. kadunvarsipysäköintiä rajoittamalla, jotta liittymän jono länteen ei yltäisi Mallaskadun tunneliin. Uudenmaankadun kaksikaistaisuuden myötä liikenteen pullonkaula siirtynee idemmäs.

Jatkosuunnittelussa liikennevalojen suunnittelua on syytä tarkentaa. Tällä voi olla vaikutuksia ajoneuvoliikenteen sujuvuuteen tarkastelualueella.

Länsiterminaalin laivaliikenteellä on merkittävä vaikutus verkon toimivuuteen laivojen saapumista seuraavana liikenteen purkuna. Laivojen purku kuormittaa verkkoa ja erityisesti Hietalahdenrannan ja Jätkäsaarenlaiturin liittymää hetkittäin erittäin voimakkaasti. Liikennetilanne palautuu lopulta normaaliksi purun päätyttyä.

Liikenne-ennuste ei huomioi täysimääräisesti ihmisten käytöksen muutosta ruuhkautumistilanteessa. Todellisuudessa ruuhka-aika pidentyy sen sijaan, että nykyisen ruuhkatunnin tilanne pahenee.



## **Hietalahdenranta, kaavaluonnoksen hiilijalanjälki, päivitys vaihtoehdosta 2**

---

28.3.2024

Työryhmä:

Tuukka Myllyviita

Roosa Roisko

Jarkko Koskipalo

Veera Kari

Katarina Varteva

## SISÄLLYSLUETTELO

Tiivistelmä.....	1
Keskeiset käsitteet.....	2
<b>1 Työn tausta ja tarkoitus .....</b>	<b>3</b>
<b>2 Esirakentaminen .....</b>	<b>3</b>
2.1 Arvioinnin lähtötiedot ja keskeiset oletukset .....	3
2.2 Tulokset, esirakentaminen.....	5
<b>3 Erikoisrakenteet, kevyenliikenteen silta .....</b>	<b>5</b>
3.1 Arvioinnin lähtötiedot ja keskeiset oletukset .....	5
3.2 Tulokset, kevyenliikenteen silta .....	6
<b>4 Rakennukset .....</b>	<b>7</b>
4.1 Arvioinnin lähtötiedot ja keskeiset oletukset .....	7
4.2 Tulokset, rakennukset .....	8
<b>5 Infra ja yleiset alueet.....</b>	<b>8</b>
5.1 Arvioinnin lähtötiedot ja keskeiset oletukset .....	8
5.2 Tulokset, infra ja yleiset alueet.....	9
<b>6 Tuloskoonti .....</b>	<b>10</b>
<b>7 Päätelmät ja suositukset .....</b>	<b>12</b>
<b>Lähteet 13</b>	

## Tiivistelmä

Tässä työssä arvioitiin Hietalahdenrannan asemakaavaluonnoksen esirakentamisen ja erikoisrakenteen (kevyenliikenteen silta) hiilijalanjälki ja -kädenjälki Helsingin asemakaavoituksen vähähiilisyyden arviointimenetelmän rajauksien ja ohjeiden mukaisesti. Hiilijalanjälkilaskennassa noudatetaan kestäväns rakentamisen CEN/TC 350 -standardiperheen ohjeistuksia, ja laskenta sisältää rakennusmateriaalien tuotannon ja kuljetuksen lisäksi työmaatoimintojen päästöt (elin-kaarimoduulit A1-A5). Hiilijalanjälkilaskennassa hyödynnettiin One Click LCA ohjelmistoa ja sen sisältämiä tietokantoja.



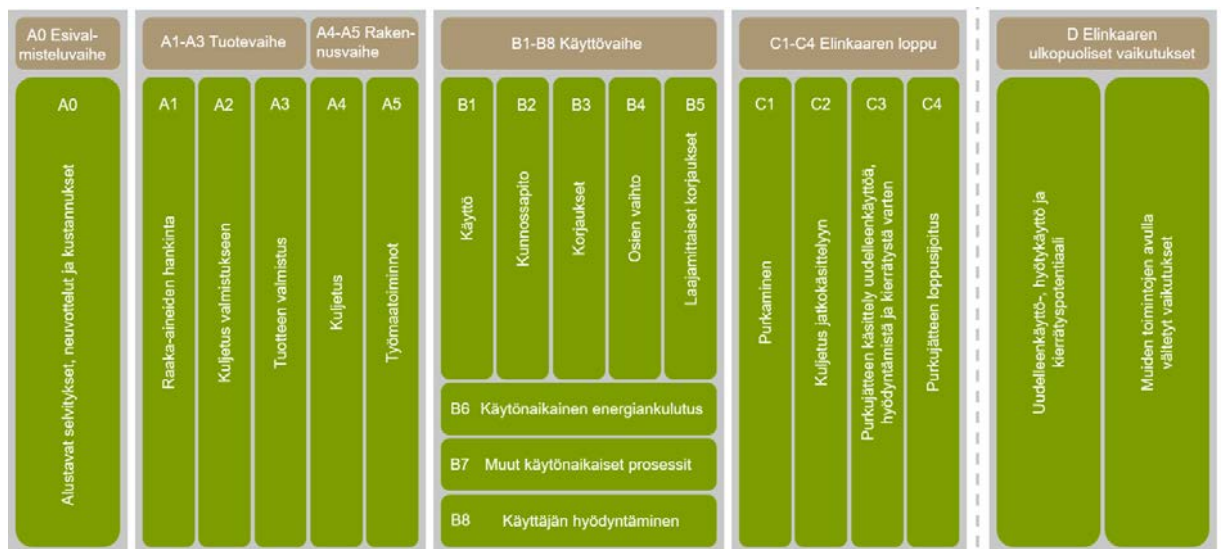
## Keskeiset käsitteet

<b>Elinkaaren hiilijalanjälki</b>	Elinkaaren hiilijalanjäljellä tarkoitetaan tuotteen tai hankkeen elinkaaren aikana syntyvien ilmastovaikutusten suuruutta. Rakennuksen osalta elinkaaren hiilijalanjälki kattaa ilmastopäästöt tuotteiden valmistuksesta, rakentamisesta, rakennuksen käytöstä ml. huollot ja energia sekä rakennuksen purusta elinkaaren lopussa. (FIGBC, 2020a)
<b>Esirakentaminen</b>	Ennen alueen varsinaista rakentamista tai rakentamisen yhteydessä tehtävää rakentamisedellytysten luominen ja parantaminen. Esirakentamiseen luetaan yleensä mm. maaston muotoilu (kaivuut, louhinnat, täytöt), maapohjan vahvistaminen ja keventäminen, alueellisen vakavuuden parantaminen, pilaantuneiden maa-alueiden kunnostaminen, vesialueiden ruoppaus ja täyttö, rakennusten ja rakenteiden purkaminen, johtosiirrot ja tukimuurit. (Puurunen, Mattinen-Yuyrev, Soininen, 2021).
<b>HAVA</b>	Helsingin asemakaavoituksen vähähiilisyden arviointimenetelmä. Menetelmän kuvattu julkaisussa Puurunen ym. 2021.
<b>Hiilijalanjälki</b>	Kuvaa tuotteen tai palvelun ilmastovaikutusta, joka ilmaistaan hiilidioksidiekvivalenteina.
<b>Hiilikädenjälki</b>	Tuotteesta tai palvelusta syntyvien potentiaalisten ilmastohyötyjen summa muunnettuna hiilidioksidiekvivalenteiksi. Muissa määritelmässä hiilikädenjäljellä voidaan kuvata myös esimerkiksi positiivista ilmastohyötyä verrattuna tuotetta tai palvelua vastaavaan, tavallisen tason tuotteeseen tai palveluun.
<b>Ilmastopäästö</b>	Ilmastopäästöillä (yleiskielessä myös hiilipäästö) tarkoitetaan ilmastonmuutosta aiheuttavia kasvihuonekaasupäästöjä (kts. myös kasvihuonekaasu).
<b>Rakentamisen hiilijalanjälki</b>	Rakentamisen ja rakennustuotteiden kuljetusten valmistajalta työmaalle aiheuttamat ilmastovaikutukset. Sisältää elinkaaren vaiheet A4-A5.

# 1 Työn tausta ja tarkoitus

Helsingin kaupunki on asettanut ilmastotavoitteeksi hiilineutraaliuden 2030 mennessä. Helsingin hiilineutraalisuusohjelmassa on nostettu esiin päästövähennystarpeet myös kaupunkirakentamisessa ja -ylläpidossa. Suomessa kiinteistö- ja rakennusalan osuus kaikista ilmastopäästöistä on tällä hetkellä noin kolmannes, joten hiilineutraaliuden saavuttaminen edellyttää merkittäviä muutoksia rakennusalan toiminnassa.

Tässä työssä määritetään Hietalahdenrannan kaavaluonnoksen esirakentamisen, kevyenliikenteen sillan, rakennusten sekä pintarakenteiden hiilijalanjälki. Arviointi nojautuu Helsingin asemakaavoituksen vähähiilisyden arviointimenetelmään (HAVA), ja noudattaa menetelmän rajuksia ja ohjeistuksia. Laskennan ajanjakso on 50 vuotta. Hiilijalanjälkilaskennassa noudatetaan kestävä rakentamisen CEN/TC 350 -standardiperheen ohjeistuksia, ja laskenta sisältää soveltuvasti rakennusmateriaalien tuotannon ja kuljetuksen lisäksi työmaatoimintojen päästöt (elinkaarimoduulit A1-A5, ks. kuva 1).



Kuva 1. Infrastruktuurin elinkaaren vaiheet (EN 15643-5).

## 2 Esirakentaminen

Tarkasteltavan kaavaluonnoksen toteuttaminen vaatii esirakentamista. Näin ollen työssä tehtiin erillisselvitys esirakentamisen hiilijalanjäljestä ja -kädenjäljestä. Arviointiin sisällytetään mm. purkutyöt, maatyöt ja täytöt sekä purkaminen.

### 2.1 Arvioinnin lähtötiedot ja keskeiset oletukset

Lähtötietoina käytettiin kustannuslaskennan määrätietoja mm. purku-, ruoppaus- ja täyttömääristä, sekä tietoja uusista rantamuurin rakenteista. Kustannuslaskennan määrälaskenta on laadittu ajantasaisten suunnitelmalinjausten mukaisesti. Muiden kuin olemassa olevien

rakennusten purkamiseen liittyvien päästöjen arviointiin käytetään OneClick LCA ohjelmistoa ja sen sisältämiä tietokantoja (mm. co2data.fi). Taulukkoon 1 on koottu massatiedot ja oletukset kuljetusmatkoista. Rakennusten purkaminen laskettiin HAVA-työkalulla. Olemassa olevien rakennusten kerrosala sekä rakennuksen peittoala perustuvat Helsingin internet-paikkatietopalvelun tietoihin (Helsinki, 2022).

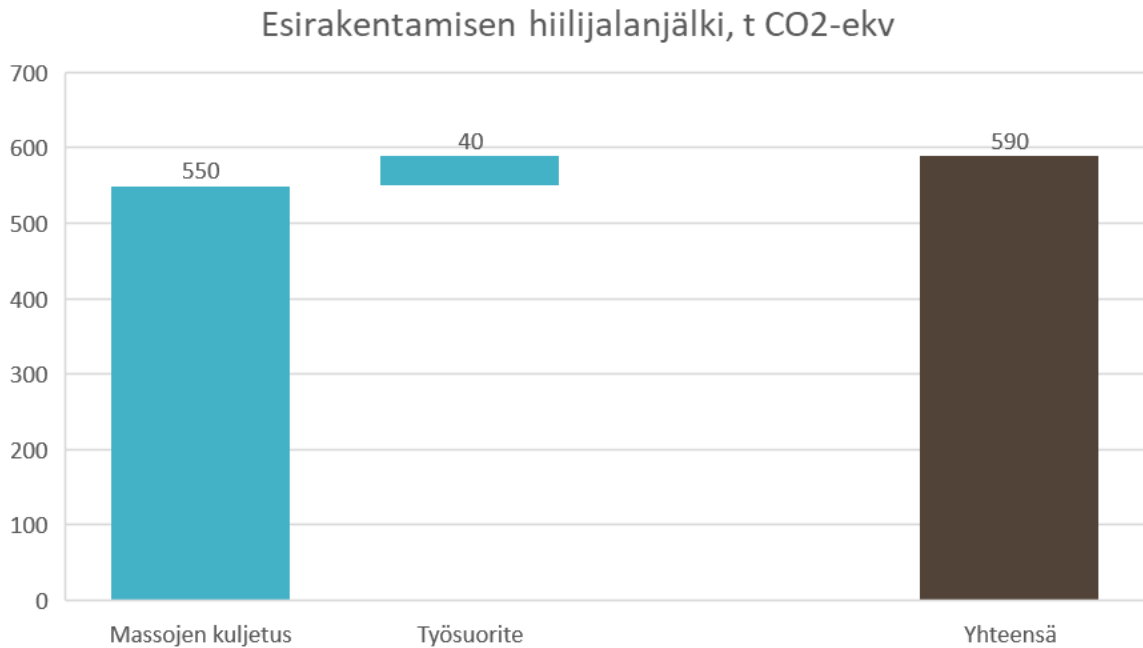
Taulukko 1. Hankealueen massat ja oletukset kuljetuksista.			
MASSAT, yhteensä 169 967 m <sup>3</sup>			
Massa	Määrä, m <sup>3</sup>	Oletettu yhden-suuntainen kuljetusmatka, km	Lisätiedot
Kuorintaruoppaus	6 129	30	Pilaantunutta maata poistetaan, kuljetus Ämmässuolle
Meriläjityskelpoisen saven ruoppaus	55 482	15	
Massanvaihto	3 800	30	Huoltoasemalta poistettava pilaantunut maa, Ämmässuolle
Hirsiarkkurakenteen purku	6 877	15	Nykyinen rantarakenne kivillä täytetty hirsiarkku, joka puretaan ja poistetaan.
Hietalahdenaltaan laajennus	8 190	15	
Väliaikainen louhetäyttö	931	15	Paikalle tuonti
Täyttö	83 827	5	Esirakennusvaiheen meri-/madallustäyttö louheella. Louhe läheisiltä kohteilta.
Massanvaihto	3 800	15	Huoltoaseman massanvaihdon korvausmaa
Väliaikainen louhetäyttö	931	15	Louhetäytön poisto
<b>Yhteensä</b>	<b>169 967</b>		

Taulukko 2. Alueen olemassa olevat rakennukset.				
OLEMASSA OLEVAT RAKENNUKSET, yhteensä 868 m <sup>2</sup>				
Käyttötarkoitus	Pysyvä rakennustunnus (VTJ-PRT)	Kerrosala, m <sup>2</sup>	Rakennuksen peittoala, m <sup>2</sup>	Toimenpide
Ravintola	103075049K	516	452	Purkaminen
Ravintola	103075028W	287	300	Purkaminen
Liiketila (huoltoasema)	103075050L	65	65	Purkaminen
<b>Yhteensä</b>		<b>868</b>	<b>817</b>	



## 2.2 Tulokset, esirakentaminen

Kuvassa 1 on esitetty esirakentamisen hiilijalanjälki.



**Kuva 1. Esirakentamisen hiilijalanjälki.**

## 3 Erikoisrakenteet, kevyenliikenteen silta

Työssä tehtiin olemassa olevien suunnitelmien perusteella erillislaskelma kevyenliikenteen sillalle. Hiilijalanjälkilaskennassa noudatetaan kestävästä rakentamisesta CEN/TC 350 -standardiperheen ohjeistuksia, ja laskenta sisälsi merkittävimpien rakennusmateriaalien tuotannon ja kuljetuksen lisäksi työmaatoimintojen päästöt (elinkaari-moduulit A1-A5).

Laskennassa huomioitiin päämateriaalit seuraaville rakennusosille: kansirakenne, paalut sekä runko. Arviointi tehtiin One Click LCA -ohjelmistolla.

### 3.1 Arvioinnin lähtötiedot ja keskeiset oletukset

Kaava-alueelle on suunnitteilla kevyenliikenteen silta (700 m<sup>2</sup>), joka on terässilta ja sisältää tulvaporitit. Arviossa on oletettu, että sillassa on paalutetut maa- ja välituet. Sillan kannen neliöt ovat yhdenmukaiset 3.4.2023 tehdyn kustannusarvion kanssa. Tässä laskelmassa ei ole huomioitu tulvaporitteja tai niiden avaamismekanismia. Lisäksi puuttuvien tarkempien suunnittelu-tietojen vuoksi laskennasta rajattiin pois myös varusteet, pinnoitteet sekä kaiteet. Arvioinnissa käytetyt tiedot sillasta on koottu taulukkoon 3.

Ajoneuvosillan materiaalien kuljetukset on huomioitu päästölaskennassa, kuljetuksissa on käytetty käytetyn laskentaohjelmiston oletusarvoja.

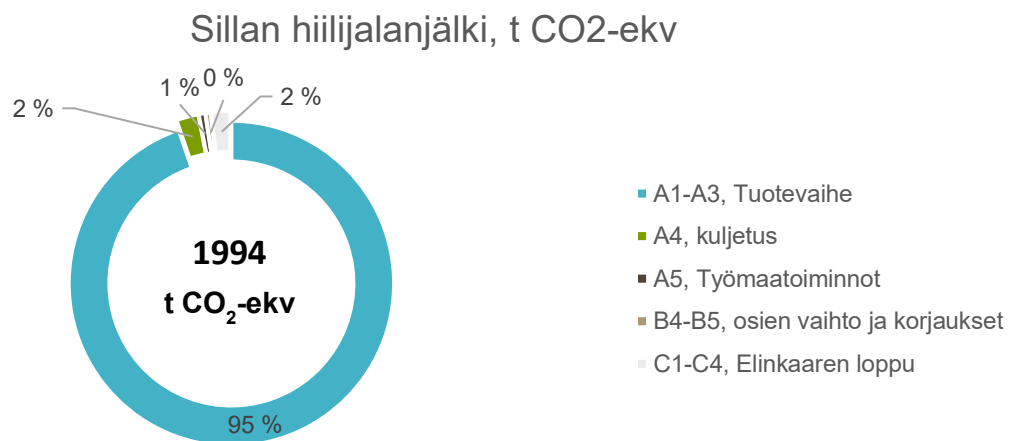
Kirjallisuuden perusteella sillan rakentamiseen liittyvien työmaatoimintojen (työkoneiden aiheuttamat päästöt) on todettu olevan noin vain noin 1 % kokonaispäästöistä (Martikkala, 2022), näin ollen työkoneiden päästöjä ei tässä yhteydessä arvioitu.

Taulukko 3. Yhteenveto sillan määrätiedoista ja keskeisistä oletuksista.

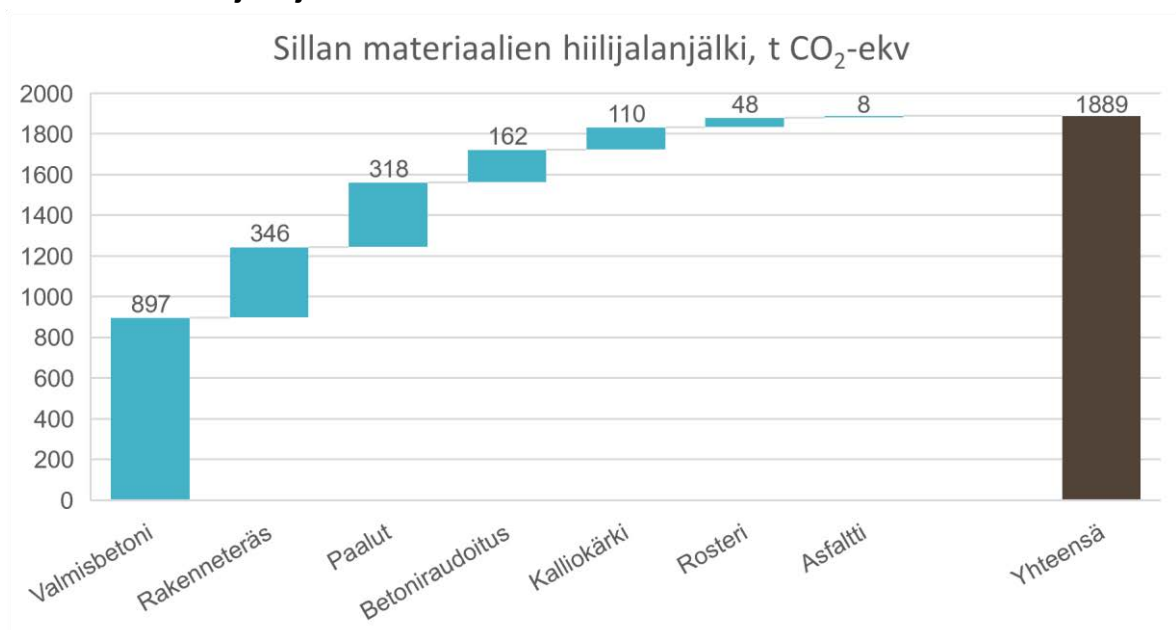
KEVYENLIIKENTEEN SILTA, 700 m <sup>2</sup>			
Osa	Materiaali	Määrä ja yksikkö	Lisätiedot
Sillan runkorakenne	Betoni, C55/67, P50	2600 m <sup>3</sup>	-
	Teräs	140 000 kg	-
	Teräs B500B	270 000 kg	-
Porapaalut	Teräs	600 m	Halkaisija 800 mm, seinämäpaksuus 12,5 mm
Kalliokärki	Teräs	60 kpl	-

### 3.2 Tulokset, kevyenliikenteen silta

Kuvissa 2 ja 3 on esitetty arvioidun ajoneuvosillan hiilijalanjälki. Merkittävä osa hiilijalanjäljestä aiheutuu betonin ja teräksen valmistuksesta (tuotevaihe A1-A3).



Kuva 2. Sillan hiilijalanjälki elinkaarivaiheittain.



Kuva 3. Sillan materiaalien hiilijalanjälki resurssityypeittäin.

## 4 Rakennukset

Tässä työssä arvioitiin uudisrakentamisen hiilijalanjälki ja -kädenjälki. Arviointi tehtiin HAVA-työkalulla perustuen suunnitteluvaiheessa oleviin tietoihin rakennuksista. Rakennusten tietoina käytettiin VE2 suunnitelmia viitesuunnitelmasta 25.1.2023.

### 4.1 Arvioinnin lähtötiedot ja keskeiset oletukset

Kaava-alueelle on suunnitteilla kolme uutta rakennusta (yht. 39 523 m<sup>2</sup>), joiden päästöarvioinnissa käytetyt tiedot on koottu taulukkoon 4. Rakennusten 1. kerrokset ovat liiketilana ja ravintolana. Nämä tilat on HAVA laskentaohjelmassa merkitty kohtaan kaupat.

Arviointihetkellä ei ollut vielä selvillä ohjataanko kaavamääräyksellä puurakentamiseen, joten työssä tutkittiin kolmea skenaariota:

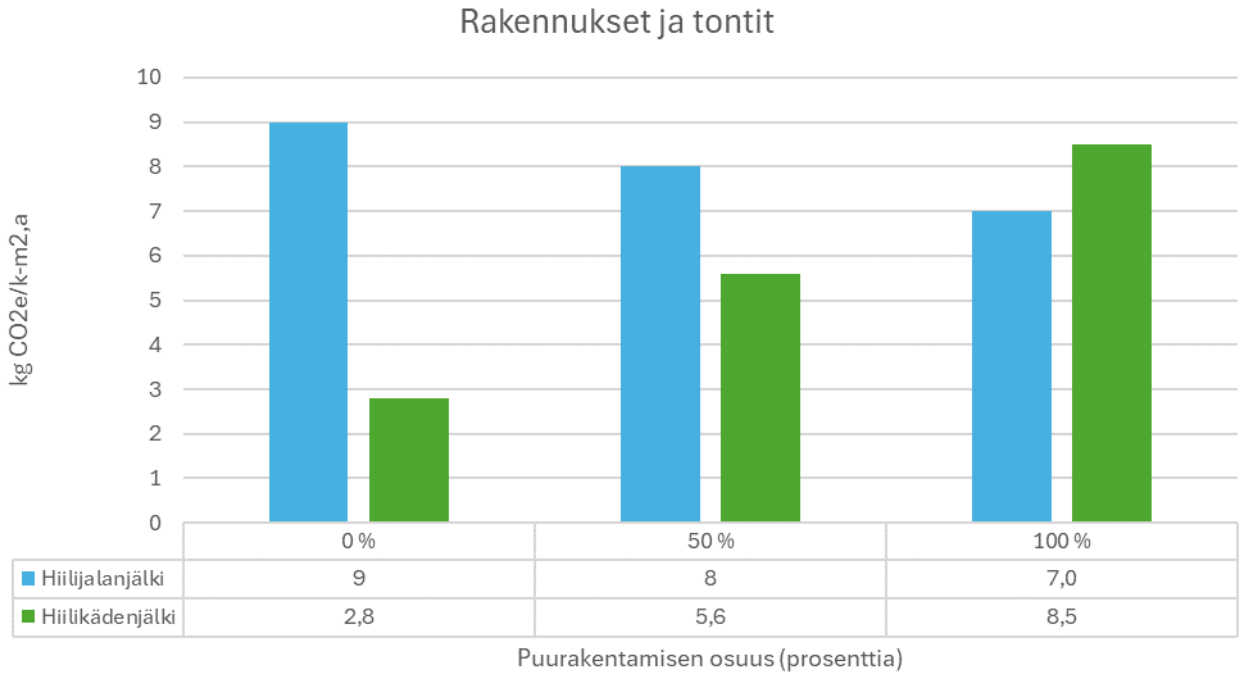
- perustapaus (ei puurakentamista)
- 50 % puurakentamista: puolelle kerrosalasta vaaditaan puurakentaminen
- 100 % puurakentamista: puurakentaminen vaaditaan kaikille rakennuksille

Taulukko 4. Kaava-alueen uudisrakennusten arvioinnissa käytetyt tiedot.		
RAKENNUKSET		
Pääkäyttötarkoitus ja kerrosneliöala (k-m2)	Perustustapa	Energiatehokkuusvaatimus, % <sup>1</sup>
Toimisto, 34036	Paaluperustus	20
Liiketilaa ja ravintolaa, 5487	Paaluperustus	20

<sup>1</sup> HAVA-työkalussa voidaan huomioida rakennuksilta vaadittava minimivaatimusta parempi energiatehokkuus. Vaatimus kuvataan prosenttilukuna, joka kuvaa E-luvun parannusta suhteessa määräysten minimivaatimukseen.



## 4.2 Tulokset, rakennukset



**Kuva 4. Kaavaluonnoksen rakennusten ja tonttien hiilijalanjälki ja -kädenjälki eri puurakentamisen skenaarioissa.**

## 5 Infra ja yleiset alueet

### 5.1 Arvioinnin lähtötiedot ja keskeiset oletukset

Kaava-alueen pinta-ala on 62 000 m<sup>2</sup>, joka sisältää noin 10 316 m<sup>2</sup> vesialueita. Kaava-alueelle ei sijoitu viheralueiden ABC-hoitoluokkien mukaisia viheralueita ennen kaavamuutosta. Viher- ja katualueiden sekä aukoiden kaavan mukaiset pinta-alat perustuvat ajantasaisiin suunnitelmiin ja oletuksiin. Suunnitelmaoletukset samat kuin kustannuslaskennassa:

- Autotie ei siirry, Katujen pintarakenteita ei uusita.
- KVL-silta.



**Kuva 1 Suunnittelualue, lähtötilanne**

Taulukko 7. Yleisten alueiden pinta-alat, mitattu nykyisistä suunnitelmista. Autotiehen ei muutoksia.

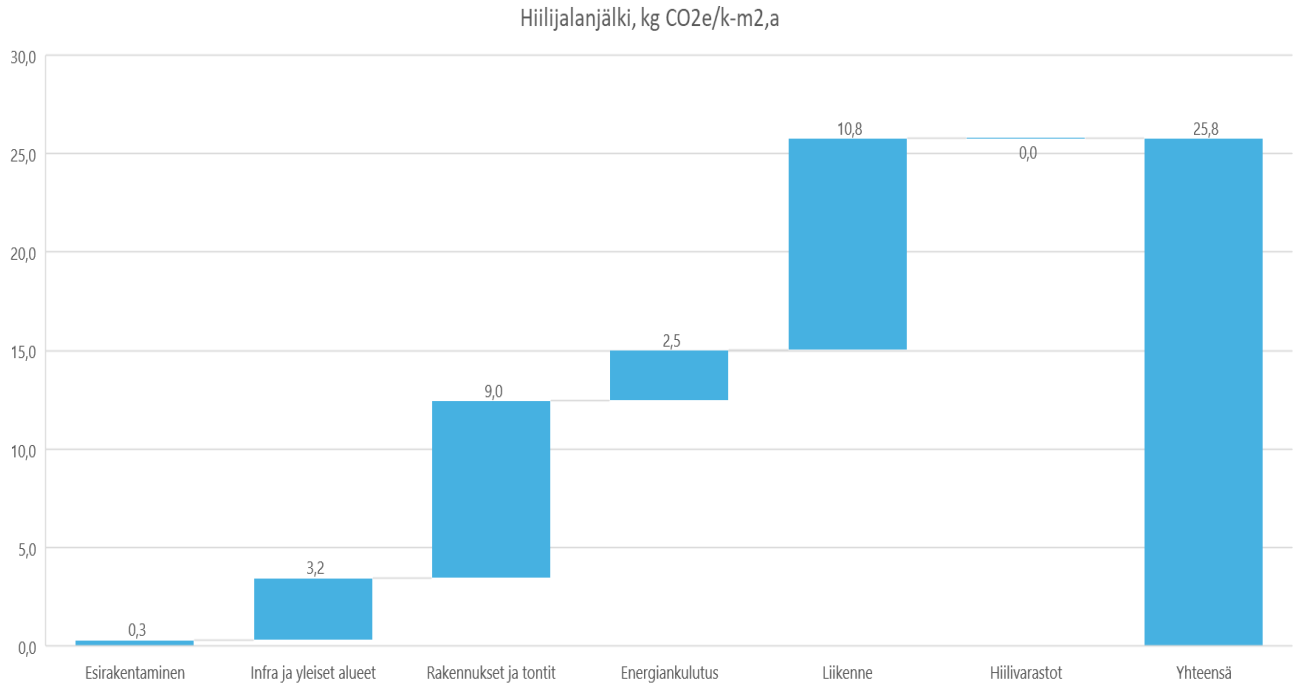
YLEISET ALUEET, pinta-alat, m <sup>2</sup>				
	kaavan mukainen pinta-ala	Pinta-ala ennen kaavamuutosta	Poistettava pinta-ala	Huomiot
Korttelialue	7 800	3 031	1 500	
Rakennusten peittoala	5 818	817	0	Ei merkitä poistuvaa alaa, koska uusi rakennus tulee vanhan tilalle ja on suurempi kuin olemassa oleva.
Autokatu	24 700	24 700	0	Ml. joukko- ja huoltoliikenne. Ei muutoksia.
Jalankulun ja pyöräilyn alueet	5 715	5 200	4 500	
Katu-/toriaukio	11 568	12 600	1 032	
Rakennetut viheralueet	1 401	0	0	

## 5.2 Tulokset, infra ja yleiset alueet

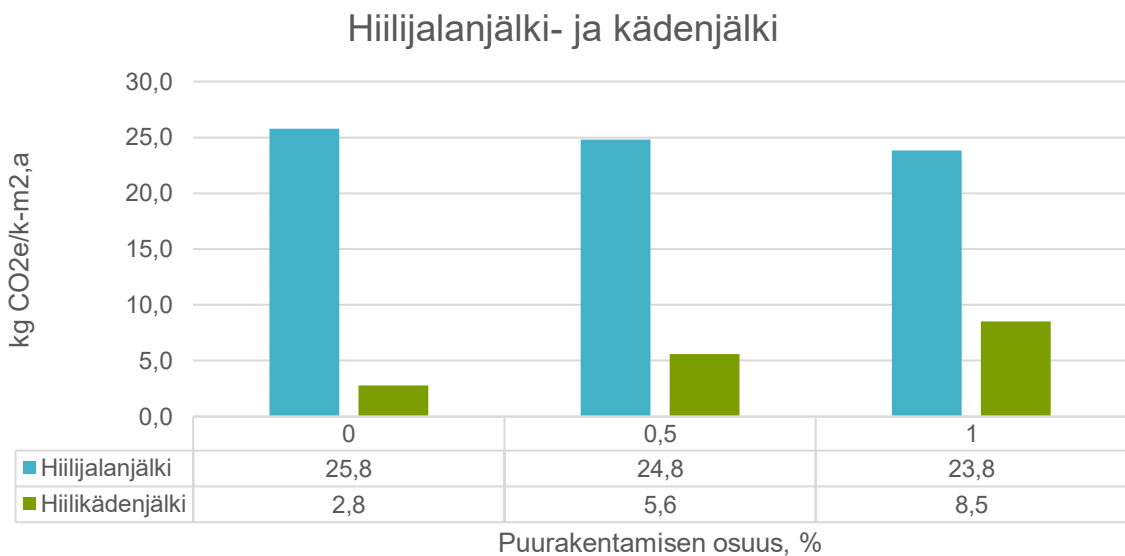
Infran ja yleisten alueiden hiilijalanjälki on 3,2 kg CO<sub>2</sub>e/k-m<sup>2</sup>, a. Tutkittujen puurakentamisen skenaarioiden välillä ei ole eroa.

## 6 Tuloskoonti

Kaava-alueen hiilijalanjälki on perustapauksessa noin 25,8 kg CO<sub>2</sub>e/k-m<sup>2</sup>/a. Hiilijalanjälki esitetty osa-alueittain kuvassa 7. Perustapauksen hiilikädenjälki muodostuu kokonaisuudessaan rakennuksista ja on suuruudeltaan 2,8 kg CO<sub>2</sub>e/k-m<sup>2</sup>/a. Kuvissa 7 ja 8 on esitetty eri skenaarioiden tulokset.

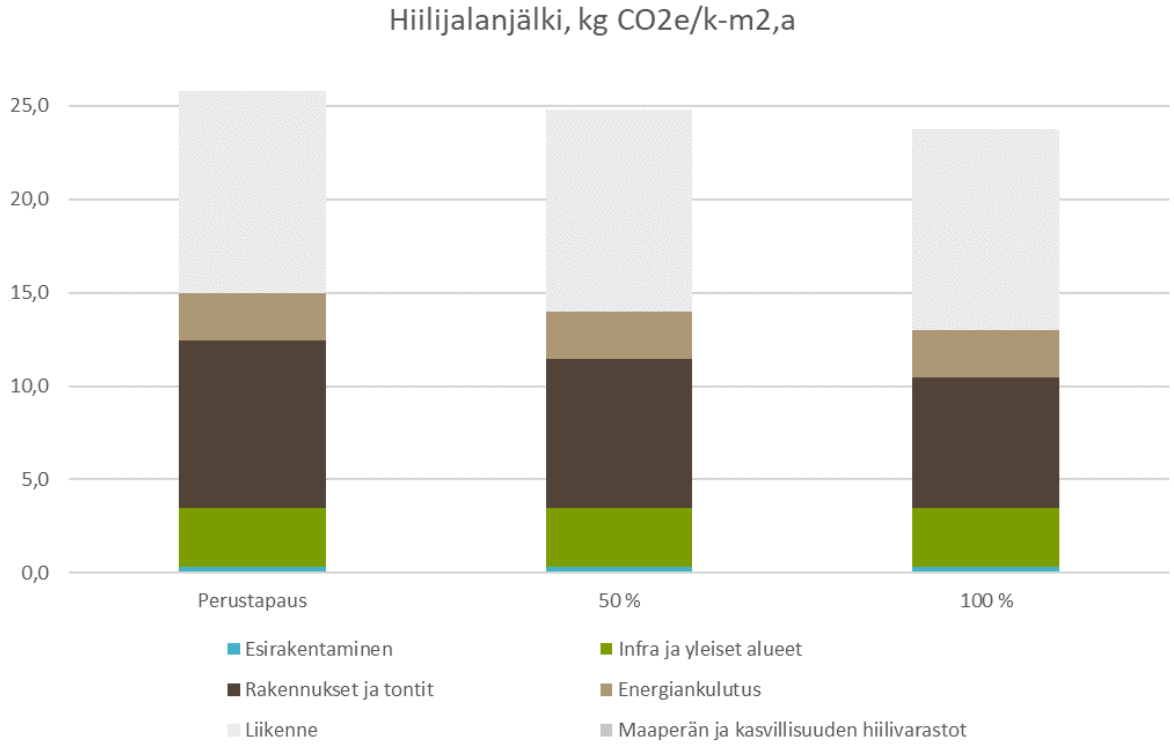


Kuva 6. Kaava-alueen perustapauksen hiilijalanjälki HAVA-arvioinnin osa-alueittain esitettynä.



Kuva 7. Kaava-alueen hiilijalanjälki- ja kädenjälki eri puurakentamisen skenaarioissa.





**Kuva 8. Kaava-alueen hiilijalanjälki arvioinnin osa-alueittain eri puurakentamisen skenaarioissa.**

## 7 Päätelmät ja suosituksset

Merkittävimmät päästöt liittyvät rakennuksiin ja tontteihin (n. 29–35 % kokonaishiilijalanjäljestä), liikenteeseen (noin neljännes kokonaishiilijalanjäljestä) sekä infraan ja yleisiin alueisiin (noin viidennes kokonaishiilijalanjäljestä).

100 % puurakentamisen skenaariossa voidaan vähentää jopa yli 20 % rakennusten ja tonttien päästöistä, ja kokonaishiilijalanjälki on noin 8 % pienempi verrattuna perustapaukseen. Vastavasti hiilikädenjälki lähes kolminkertaistuu.

Perustapauksessa alueen vuotuiset päästöt (noin 1 019 043 kg CO<sub>2</sub>e/v) vastaavat noin 291 helsinkiläisen vuosipäästöjä (Helsingin asukaskohtaiset päästöt olivat vuonna 2020 alueperusteisesti laskettuna noin 3,5 t CO<sub>2</sub>e/as. ks. SYKE, 2022).

Arviossa tehtiin oletuksia, sillä tarkkoja massa- tai määrätietoja ei ollut tässä suunnitteluvaiheessa vielä saatavilla esimerkiksi sillasta tai rakennuksista. Suunnitelmien tarkentuessa on mahdollista tarkentaa myös laskentaa, ja tarkentuneita tuloksia voidaan käyttää myös suunnittelunohjauksessa vähähiilisen rakentamisen toteuttamiseksi.

Suosituksia:

- Massatasapainon hakeminen ja kuljetusten optimointi. Selvitetään lähellä olevien hankkeiden synergiaedut, ja hyödynnetään välivarastointeja ja lähellä olevia hankkeita kuljetusten minimoimiseksi. Lisäksi kuljetuksissa tulisi hyödyntää vähäpäästöistä kalustoa ja uusiutuvia polttoaineita.
- Hyödynnetään uusiomateriaaleja rakentamisessa, esim. asfalttirouhetta uudessa asfalttimateriaalissa. Hyödynnetään purettavasta materiaalista mahdollisimman paljon kohteessa sekä kaupungin muissa hankkeissa lähellä.
- Päästöttömän työmaan periaatteiden toteuttaminen: käyttövoimasta biodieseliä 100 % ja vihreää sähköä 100 %.
- Puurakentamiseen ohjaaminen, jolla voidaan kasvattaa hiilikädenjälkeä ja vähentää vastaavasti jalanjälkeä.

## Lähteet

Helsinki, 2022; Helsingin internet-paikkatietopalvelu. Saatavilla: <https://kartta.hel.fi/> (luettu 23.6.2022)

Martikkala, 2022; Siltojen elinkaaripäästöjen vertailu siltatyypeittäin. Tarkastelujaksona 100 vuoden käyttöikä. Opinnäytetyö, Tampereen ammattikorkeakoulu. Saatavilla: <https://www.theseus.fi/handle/10024/704550?show=full> (luettu: 1.7.2022)

Puurunen, Mattinen-Yuryev, Soininen, 2021, Helsingin asemakaavojen vähähiilisyysarviointimenetelmä (HAVA). Saatavilla: [https://api.watch.kausal.tech/documents/107/Asemakaavojen\\_v%C3%A4h%C3%A4hiilisyysarviointi\\_raportti.pdf](https://api.watch.kausal.tech/documents/107/Asemakaavojen_v%C3%A4h%C3%A4hiilisyysarviointi_raportti.pdf) (luettu: 20.6.2022)

SYKE 2022, Kuntien ja alueiden kasvihuonekaasupäästöt, Helsinki (Hinku-laskenta ilman kompensatiota) saatavilla: [https://paastot.hiilineutraalisuomi.fi/#fi\\_kunta91](https://paastot.hiilineutraalisuomi.fi/#fi_kunta91) (luettu 15.8.2022)