

Helsingin kaupunki

[helsinki.kirjaamo@hel.fi](mailto:helsinki.kirjaamo@hel.fi)

HEL 2021-004215 T 100303, Hankenumero 6324\_2

## **Kannanotto Hietalahdenrannan asemakaavaluonnoksen valmistelusta**

Pro Hietalahti ry ja Eteläiset Kaupunginosat ry kiittävät mahdollisuudesta lausua Hietalahden asemakaavaluonnoksesta.

**Pro Hietalahti ry ja Eteläiset Kaupunginosat ry vaativat, että Hietalahden alueen asemakaavaluonnoksen valmistelu tulee lopettaa paikkaan sopimattomana ja yleiskaavan vastaisena, koska Hietalahden altaan täytöstä ja Hietalahdenrantaan esitetystä rakentamisesta ei ole luovuttu edellisen kaavaluonnoksen saamasta laajasta kritiikistä huolimatta.**

**Luonnoksen ehdottama rakentaminen tulee kaupungille kohtuuttoman kalliiksi. Projektiin sisältyy sekä taloudellisia että ympäristöriskejä. Rakentaminen loukkaa myös alueen olemassa olevia suojelupäätöksiä.**

Asemakaavaehdotuksessa myönteistä on rannan autokadusta luopuminen sekä Hietalahdentorin alle rakennettavasta pysäköintihallista luopuminen. Ehdotus kevyen liikenteen väylästä rantareitille on hyväksyttävissä, mutta reitin kustannusten tulee olla kohtuulliset ja veneliikenteen tulee altaan alueella säilyä.

### **Alueen muuttamisesta osaksi liikekeskustaa**

*"Korkean profiilin yrityskeskittymä kivijalkapalveluineen", "Tavoitteena on laajentaa liikekeskustaa"*

Hietalahdenranta on kehittynyt vuosisatojen kuluessa kauppasatamasta ja teollisesta rannasta yhä enemmän asuinalueeksi. Kaksi rannassa olevaa toimitilarakennusta on muutettu ja ollaan muuttamassa asunnoiksi. Telakkarannan korttelissa pääosa uudesta kerrosalasta on asuintilaa. Hietalahdenranta ei ole toimistorakentamisen kannalta keskeisellä työssäkäyntipaikalla. Helsingin keskustassa, jopa ydinkeskustassa, on runsaasti vapaana laadukasta toimitilaa ja lisää on rakenteilla. Toimitilaa on vapautumassa mm. valtion virastoilta, jotka vähentävät ydinkeskustassa työtilojaan etätyön seurauksena. Esimerkiksi ympäristöministeriö on luopumassa tiloistaan ja muuttaa työ- ja elinkeinoministeriön tiloihin. Kolmen suuren toimitilarakennuksen rakentaminen Hietalahdenrantaan on taloudellinen riski sekä kunnalle että sijoittajille.

Uudisrakentamisen määräksi arvioidaan 39 500 k-m<sup>2</sup>. Rakennusten määrä ja koko on kasvanut koko ajan.

Kauppalehti listasi netissä 7.5.2024, että pelkästään kantakaupungin alueella on tyhjänä yli tuhannen neliön kokoisia vuokrattavia toimitiloja yli 40 000 neliötä. Pienemmän kokoisia tiloja on runsaasti lisää ja laajemmalla alueella on lisää. Luvuissa ei ole vielä mukana myytävänä olevia tiloja. Helsingin toimitilahaussa on nyt vapaana 307 kohdetta ja yli 1000 m<sup>2</sup> toimitiloja on vapaana 77 kpl eli yli 77 000

m<sup>2</sup>. Mitään puutetta vapaasta toimitilasta ei ole. Tulevina vuosina siirrytään yhä enemmän virtuaalitoimistoihin ja etätyö lisääntyy.

Hietalahden torin laidalla sijaitsevan nyt tyhjiillään olevan Metropolian entisen suojellun päärakennuksen saaminen uuteen käyttöön olisi tärkeää turhan ympäristöä rasittavan uudisrakentamisen välttämiseksi.

Helsinki on kaavoittanut rohkeasti lisää liiketilaa suuriin lähikeskuksiin Pasilaan ja Kalasatamaan. Sen seurauksena useat liikeyritykset ovat jättäneet kalliit ydinkeskustan tilat tyhjiksi. Keskustan ajoneuvoliikenteen ja pysäköinnin rajoittaminen ohjaa asiakkaita ostoskeskuksiin, joissa on ilmainen pysäköinti. Hietalahdenranta ei tarjoa asiakkaille pysäköintipaikkoja. Liikekeskustan laajentamisen kannalta Hietalahdenranta on liian kaukana ydinkeskustasta eikä sinne kannata tulla autolla. Helsingin kaupungin tietopalvelun kartoissa ydinkeskus (Central Business District, CBD) ei ulotu Bulevardilla Vanhaa kirkkopuistoa pidemmälle. Tieto perustuu tilojen vuokra- ja hintatasoon. Telakkarannan ja Hietalahdenrannan uusissa ja vanhoissa liike- ja ravintolatiloihin vaihtuu yrittäjä jatkuvasti. Kivijalkaan suunniteltujen uusien yritystilojen kannattavuus tulee olemaan heikkoa.

Samaan aikaan kaupunki on helpottamassa ydinkeskustan toimistotilojen muuttamista asunnoiksi. Hietalahdessa toimitiloja on jo nyt muutettu asunnoiksi, joten tämäkään ei tue uusien toimitilojen rakentamista Hietalahteen. Epäilemme, ettei keskustan toimistotilojen ylitarjonnan takia suunnitelluille rakennuksille ole edes riittävää kysyntää toimistorakennuksina, jolloin kaavan vahvistamisen jälkeen ne pyrittäisiin muuttamaan kallishintaisiksi mrenrantasijainnilla markkinoitaviksi asuinrakennuksiksi.

## **Alueen rakentamiskorkeudesta**

*"noudattaen alueelle tyypillisiä rakentamiskorkeuksia"*

Helsinki on noudattanut periaatetta, että rantaa kohden rakentamisen tehokkuutta vähennetään. Nyt ehdotetaan rantaan 9 kerroksisten rakennusten rakentamista. Yhdeksän ei ole vallitseva korkeus Hietalahdenrannassa. Suunnitteilla olevalla asemakaavalla on tarkoitus korvata vuonna 1997 vahvistettu asemakaava, joka sallii vain yksikerroksisen huolto- ja ravintolarakennuksen rannassa. Hietalahdenranta 3 asemakaavan kohdalla ei sallittu 6 kerrosta korkeampaa rakennusta, jotta taaempaan sijaitsevaa asuinrakennusta ei pimennettäisi kokonaan. Myös Telakkarannan vielä osittain rakenteilla oleva asuinalue on suunniteltu siten, että länteen, merenlahden suuntaan rakennukset mataloituvat ja viimeinen talo on 4 kerrosta korkea.

## **Alueen ulkotilojen kehittämisestä**

*Kehitetään "alueen julkisia ulkotiloja" ja "merenrantaa laadukkaana kävely-ympäristönä" ja "jatkuva pyöräily- ja kävelyreitti".*

Hietalahdenrannan ulkotiloille ehdotettu lisärakentaminen on tuhoisaa. Ranta täyttyy ylikorkeilla toimistoilla korvaten matalan huolto- ja ravintolarakennuksen ja täyttäen merenlahtea kapeaksi kanavaksi. Uudet talot vievät kaiken merinäköalan rannassa. Suojellun Hietalahdentorin merinäköala supistuu kapeaksi akseliksi uusien talojen väliin.

Merenrantaan suunniteltu kevyen liikenteen väylä on nykyisen olemassa olevan kaavan mukainen. Uusi kevyen liikenteen linjaus lopettaisi kuitenkin veneilyn satama-altaassa. Venesatama on tärkeä lahden elävöittäjä, joka palvelee myös turistiveneitä. Satamaa ei voi käyttää, jos merenlahteen rakennetaan ylikulkureitti.

Haluamme säilyttää sataman elävänä, myös veneilijöille. Pro Hietalahti esittää, että reitti rakennetaan automatisoimalla olemassa oleva toimiva kääntösilta. Kääntösilta toimisi samalla muun muassa turistinähtävyytenä ja mahdollistaisi samalla rannan liikkeiden toimintaedellytyksiä alueella.

### **Rakentamisen vaikutukset “ihmisten elinoloihin, elinympäristöön” sekä “virkistykseen ja kävely-ympäristön laatuun”**

Yllä mainitut vaikutukset voidaan merkata suurelta osin jo arvioituiksi. Asukkaat ovat ilmaisseet kantansa selvästi ainakin kahteen kertaan. Helsingin Kerro kantasi -sivustoille ei ole koskaan tullut niin paljon kaavasunnittelun vastustusta kuin Hietalahdenrantaa koskevassa suunnittelussa. Hietalahden ideasuunnitelmat ovat olleet asukkaiden arvioitavana: 27.8 - 20.9.2020 ja 17.3 - 18.4.2021. Ensimmäisellä kerralla saatiin 937 vastausta, joista ”valtaosassa vastustettiin hanketta ylipäänsä tai joitakin sen keskeistä osaa”. (Helsingin kooste 25.4.20, Sinikka Lahti) Toisella kerralla kannanottoja saatiin lähes 2000 kpl, joista 224 kpl poistettiin ei hyväksytyinä. Jäljelle jääneistä 90 % vastusti ehdotettua suunnitelmaa. (GSP Group Oy:n yhteenveto) Tulos on hyvin selvä. Tästä huolimatta suunnittelua on jatkettu ja lautakunnalle esiteltiin varaukselle vielä kahden vuoden lisäaika.

Kaupunginhallitus on päättänyt 11.3.2019, että kantakaupungin eteläistä rantareittiä ja -alueita kehitetään yhtenäiseksi kokonaisuudeksi virkistyskäyttöön. (Helsingin merellinen strategia 2030, Helsingin kaupunginkanslia, elinkeino-osasto 2019). Kokoomuksen valtuustoaloitteella 28.2.2024 haluttiin näiden tavoitteiden muuttuvan todellisuudeksi. Punavuoren rannan kohdalla tämä tavoite tulisi kiireesti toteuttaa.

### **Rakentamisen vaikutukset “kaupunkikuvaan, maisemaan ja kulttuuriperintöön”**

Hietalahden kehittämisvaraus kattaa alueen, jonka ominaispiirteet periytyvät 1800-luvulta. Bulevardi ja Hietalahdentori kuuluvat valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin (RKY) sekä Helsingin yleisten alueiden arvoympäristöihin, ja niiden tunnusomaiset piirteet ovat säilyneet entisellään jo yli 200 vuoden ajan Helsingin vanhimmista asemakaavoista alkaen. Alueen kulttuurihistoriallisesti arvokkaiksi piirteiksi on todettu Hietalahdentorin asema puistokadun päätepisteenä meren rannalla, avoin rantaviiva sekä avoimet näkymät meren suuntaan sekä Bulevardia pitkin että Hietalahdentorilta etelään. Alueella on useita suojeltuja rakennuksia, tori sekä vanha kuivatelakka-allas. Ranta on Bulevardin ja torin valtakunnallisesti arvokkaan maisema-alueen, RKY-alueen, jatkoa. **Hietalahden altaan osittainen täyttö ja toimistorakentaminen esitetystä laajuudessa merkitsisivät näiden kulttuurihistoriallisten arvojen merkittävää heikkenemistä.**

Historialliseen kaupunkimaisemaan sopii huonosti rannan raskas lisärakentaminen ja meren täyttäminen. Hietalahden täyttöä ovat asiakirjojen mukaan vastustaneet kaupunginmuseo, museovirasto ja ELY-keskus. Täydennysrakentamista ei ole sovitettu alueen kaupunkikuvaan, vaan päinvastoin ehdotettu yli 1,5 kertaa eduskuntatalon suuruinen rakennusmassa loisi korkean esteen meren ja torin välille. Bulevardin näkymäakseli merelle ei säilyisi avoimena. Suunnittelussa ei ole otettu huomioon historiallista ja kaupunkikuvallisesti arvokasta aluetta. Asemakaavaluonnos on kaupunkimuseon ja museoviraston aiempien lausuntojen vastainen.

Hietalahden merialue on osa Suomenlinnan suojavyöhykettä. Suomenlinna on liitetty vuonna 1991 Unescon maailmanperintöluetteloon. Vyöhyke ulottuu Hietalahdessa aina laiturialueen reunaan asti.

Selvitysalue ympäristöineen kuuluu kokonaisuudessaan Helsingin maakunnallisesti arvokkaisiin kulttuuriympäristöihin, ollen osa Helsingin empire-keskusta ja kivikaupunki-kokonaisuutta.

Maakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt selvitettiin Uudenmaan liiton toimesta vuonna 2012 osana maakuntakaavatyötä. Rajausta ei ole erikseen merkitty kartalle.

**Selvitysalue on siis osa edellämainittuja Suomenlinnan Unescon maailmanperintökohteen ja Helsingin empire-keskustan ja kivi kaupungin kokonaisuutta sijaiten niiden välissä. Hietalahden suunnitelmat loukkaavat näitä olemassa olevia suojelupäätöksiä. Hietalahdenrannasta on myös tehty rakennusperintölain mukainen suojeluesitys. Asukkaat haluavat, että pidetty, historiallinen ranta suojellaan. Alueelle on esitetty myös vaarantamispäätöstä.**

Hietalahden rantaan on varattu laituritilaa vanhoille höyry- ja perinnelaivoille sekä telakkaa palveleville hinaajille. Hietalahden eteläisessä pohjukassa sijaitsee vuonna 1868 käyttöön vihitty ja asemakaavalla suojeltu kuivatelakka-allas, jota ollaan kunnostamassa. Pohjoisessa pohjukassa on suosittu pienvenesatama. Nämä ovat osa rakastettua merellistä Helsinkiä.

### **Rakentamisen vaikutukset ”liikenteeseen ja pysäköintiin”**

Kaupunginhallituksen elinkeinojaos päätti (4/15.05.2023), että Hietalahden ”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”.

Lisärakentamisen vaikutuksia liikenteeseen ei ole toistaiseksi ollenkaan otettu huomioon, vaikka korkein hallinto-oikeus antoi kaupungille asiasta selvää palautetta hylätessään Hernesaaren asemakaavan 19.5.2022 (KHO vuosikirjapäätös 2022:56). KHO edellyttää, että kaupunki suunnittelullaan eliminoi etukäteen kohtuuttomat ruuhkatilanteet. Kaupunki on Telakkakadun ja Hietalahdenrannan uudistamisessa vähentänyt katujen välityskykyä. Hernesaaren liikenteestä ennustetaan 2/3 osaa ohjautuvan länteen Telakkakadun ja Hietalahdenrannan suuntaan. Hietalahdenrannan lisärakentaminen lisää liikennettä, jolle ei ole enää katuverkossa tilaa. Tässä tilanteessa Bulevardia ei voi sulkea ajoneuvoliikenteeltä eikä Hietalahden katuverkon kapasiteettia enää vähentää.

Etelä-Helsingin merellisiä liikenneyhteyksiä ei ole varmistettu. Hietalahdenaltaan täyttämällä poissuljetaan allas purjeveneiltä ja isoimmilta huviveneiltä. Samalla poissuljetaan liikenneyhteyksien rakentaminen vuoroveneillä lähisaariin.

Mereen rakennetussa korttelissa ei ehkä ole ”vedenalaista” pysäköintihallia ja torin pysäköintipaikkojen mahdollinen poistaminen lisäisi liikennevaikeuksia alueella. Hietalahden Nesteen huoltamon poistaminen lisää turhaa liikennettä kauempana sijaitseviin tankkauspaisteisiin.

### **Rakentamisen vaikutukset ”alueen yrityksiin”**

Hietalahdessa sijaitseva Helsinki Shipyard Oy jatkaa yli 150 vuotta vanhaa telakkaperinnettä Helsingissä. Telakan toiminta tarvitsee suojavyöhykkeen, jota ei voi vaarantaa ilman että samalla haitataan juuri omistajaa vaihtaneen telakan toimintaa. Laivakoko on jatkuvasti kasvamassa. Suojavyöhyke on jo nyt ääri rajoilla laivojen siirtelyn kannalta. Vyöhykettä tulisi kasvattaa ja varautua tuleviin laivakokoihin. Jos laiva ei mahdu liikkumaan lahdella, laivatilaukset menevät muualle.

Hietalahden Nesteen huoltamo ja ravintolarakennus on tarkoitus purkaa uusien rakennusten tieltä. Huoltamo toimii tärkeänä taukotilana kuljetusliikenteelle, jolla ei ole enää Helsingissä montaa paikkaa, jonne mahtuu pysähtymään isolla ajoneuvolla. Huoltoasemia on jo nyt Helsingissä liian harvassa. Siitä seuraa lisää turhaa liikennettä.

Rannan lisärakentaminen poistaa myös suosittujen rantaravintoloiden ja ravintolalaivojen laituri paikkoja. Ranta yksipuolistuu eivätkä yritysten toimintaedellytykset parane.

## **Rakentamisen vaikutukset ”ilmastopäästöihin sekä ilmastonmuutokseen sopeutumiseen ja tulvasuojaukseen”**

Suunnitellun suuren rakennusmassan 39 500 k-m<sup>2</sup> päästövaikutus tulee selvittää. Katualueen ilmantutkimustietoja esitettiin Telakkarannan asemakaavan valitusvaiheessa. Katuilman saastetiedot ylittivät asumisen kannalta. Siitä huolimatta Telakkarannan asuintalot sijoitettiin kiinni kadun reunaan. Samaten Mallaskadun talot ja niiden parvekkeet sijaitsevat aivan kiinni kadussa. Hietalahdenrannan liikennemäärät ja saastemäärät ovat tehdystä selvityksestä lisääntyneet. Kadun kaventaminen, ylikorkeat Telakkarannan talot ja suunnitteilla olevat toimitilarakennukset lisäävät kadun kuilumaisuutta, melua ja haittaavat ilman vaihtumista.

Vanhan ratapenkereen päälle sijoitettavaa kevyen liikenteen reittiä on perusteltu mm. tulvamuurin rakentamisella. Tulvasuojaus voidaan rakentaa siten, ettei veneliikennettä satama-altaassa estetä. Sitä ennen tulee historiallisen rannan vanhoja pengerryksiä vahvistaa ja suojata luhistumiselta. Helsinki on selvittänyt asiaa meriarkeologian hengessä. Työtä tulee jatkaa ja säilyttää kaunis alkuperäinen rantaviiva.

## **Yhdyskuntataloudelliset vaikutukset tulee arvioida**

Asemakaavaaluonnoksen toteuttamisesta aiheutuu kaupungille kustannuksia. Alustavien tietojen mukaan noin 70-80 miljoonaa euroa. Hietalahden erityisten varausehtojen mukaan (20.3.2020) niitä ei pitänyt syntyä lainkaan. Em. alustava arvio on tänä päivänä alimitoitettu perustuen pääosin vuoden 2021 tietoihin.

Esimerkiksi ruoppausten kustannukseksi on arvioitu 1,8 milj. euroa, vaikka kaupungin tilaama Sedimenttitutkimusraportti (ENV2025 17.09.2021) päättyy summaan 3 332 000 euroa ja Ympäristötekniikan tutkimusraportti (ENV2205 22.09.2021, ”Hietalahdentori sekä ranta- ja laituri alueet”) päättyy summaan 1 172 000 euroa. Tästä muodostuu kokonaiskustannusarvioksi 4,5 milj. euroa. Tätä korottaa vielä rakennuskustannusindeksin nousu (vuosina 2021-2024, 7,4 %) aina työn aloittamiseen asti, jolloin todellinen kustannusarvio saattaa olla lähes 6 miljoonaa euroa ilman arvonlisäveroä.

Sedimentin käsittelystä voi raporttien mukaan aiheutua myös odottamattomia kustannuksia. Pohjalietteessä makaavat laivateollisuuden vanhat myrkyt voidaan joutua käsittelemään. Ruoppaus- ja haitta-aineiden käsittelykustannukset ovat arvaamattomia.

Vuoden 2025 alusta voimaan astuva rakennuslain uudistus (38 § - 39 §) lisää merkittävästi rakennuskustannuksia. Tästä ei ole arviota selostuksessa.

OAS aineistossa on muitakin projektin kokonaiskustannuksiin vaikuttavia puutteita. Erityisesti on kiinnitettävä huomiota siihen, että ehdotus sisältää perusteettomia arvioita kustannuksista eikä se ole kokonaistaloudellisesti kestäväällä pohjalla. Taloudellinen kokonaisnäkemys puuttuu.

## **Helsingin yleiskaava 2016 ei salli lahden täyttämistä**

Asemakaavaaluonnos on vuoden 2016 yleiskaavan vastainen. Yleiskaava antaa kantakaupungin alueella monipuolisen mahdollisuuden rakentaa ”sekoittunutta kaupunkirakennetta”, mutta se ei anna oikeutta rakentaa mereen, Hietalahteen. Yleiskaavan mukaan ”Meritäytöt kohdistuvat haitallisella

tavalla Helsingin edustan maisemallisesti ja kulttuurisesti merkittävään ympäristöön kantakaupungin edustalla”. Hietalahdenrannan kohdalla on tarkoitus suunnitella ”rannat julkisina” ja kehittää ”kävely- ja pyöräilyolosuhteita” rannan suuntaisesti sekä ”vesiliikenteen yhteyspistettä”. Yleiskaavamerkintöjen mukaan Hietalahdenrannan ainoa iso toimitila-alue on telakan alue. Lisäksi yleiskaava mainitsee, että ”keskustan historiallista kaupunkitilat aluetta kehitetään kerrostuneen kulttuuriympäristön lähtökohdista”.

### **Pro Hietalahti ry**

Taru Reinikainen

Tertta Saarikko

puheenjohtaja

varapuheenjohtaja

### **Eteläiset Kaupunginosat ry**

Anu Soots

Lea Virtala

puheenjohtaja

varapuheenjohtaja