

Hangon Itäsatama

Nykytila-analyysi
28.2.2022



Projekti:	Hangon Itäsataman nykytila-analyysi
Työnumero:	23702739
Asiakas:	Hangon kaupunki
Versio:	2
Päiväys:	28.2.2022
Tekijä:	Dan Ronimus, Hannna Ojutkangas
Dokumenttiviite:	\\sweco.se\fi\projects\fitmp02\we\23702739_hangon_itäsataman_analyysi\000\c_suunnitelmat\23702739_hangon_itäsataman_nykytila-analyysi03022022.docx

Sisältö

1	Johdanto	4
1.1	Selvityskohteen kuvaus	4
1.2	Selvityksen tausta ja tavoitteet	5
1.3	Menetelmät	5
2	Lähtötiedot	6
2.1	Osallistumis- ja arviointisuunnitelma	6
2.2	Kaavoitustilanne	6
3	Maankäyttötarkastelu	8
3.1	Itäsataman maankäyttö	8
3.2	Itäsataman rakennukset	9
4	Nykytilan analyysi	11
4.1	Maankäyttöanalyysi	11
4.2	Maisema-analyysi	19
4.3	Toimijoiden tarpeet selvitysalueella	21
5	Meluanalyysi	22
6	Nykytila-analyysin johtopäätökset	24
6.1	Suositukset tiivistetysti	24

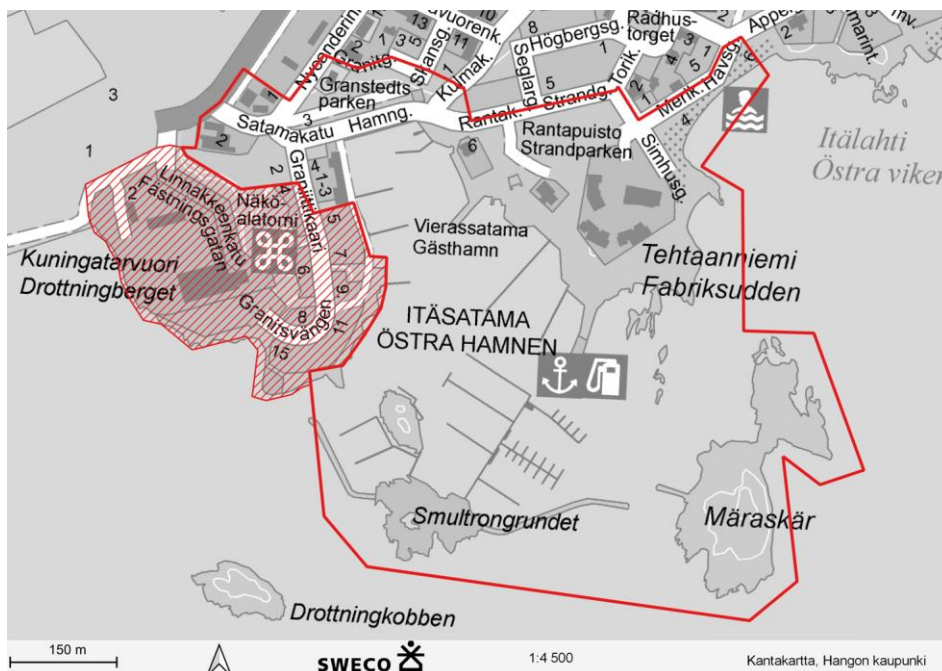
1 Johdanto

1.1 Selvityskohteen kuvaus

Selvityksen kohteena on Hangon Itäsataman alue, jolle on laadittu osallistumis- ja arviointisuunnitelma vuonna 2014. Tätä selvitystä varten OAS:n aluerajausta on laajennettu luoteisosassa kahden tontin ja pysäköintialueen verran. Lisäksi selvitysalueen länsipuolella sijaitseva viime aikoina voimakkaasti kehittynyt Kuningatarvuoren alue on huomioitu selvityksessä niiltä osin, kun sillä on vaikutusta selvitysalueeseen.

Selvitysalue on pinta-alaltaan noin 47 hehtaaria ja Kuningatarvuoren lisäosa noin 9 hehtaaria. Tarkastelu painottuu selvitysalueen mantereella sijaitsevalle osalle, jossa kaava-alue sijoittuu venesatamaan ja sitä ympäröiville kortteli-, pysäköinti- ja viheralueille sekä katualueille. Alue ulottuu myös merelle, jossa se sisältää vesialueen sekä kaksi saarta, joista toinen on veneily- ja toinen virkistyskäytössä.

Suuri osa selvitysalueesta kuuluu valtakunnallisesti merkittäväksi arvioituun kulttuuriympäristöön *Hangon Itäsatama*, minkä vuoksi alueen suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota monipuoliseen arvokkaaseen rakennuskantaan sekä maisemaan. Selvitysalue on myös osa Hangon kansallista kaupunkipuistoa, jonka maisema ja veneilyyn sekä lomailuun liittyvät palvelut ja tapahtumat kohtaavat Itäsatamassa.



Kuva 1 Selvitysalue on rajattu punaisella viivalla ja sen lämpuolella sijaitseva alueeseen liittyvä Kuningatarvuori merkitty punaisella raidoituksella.

1.2 Selvityksen tausta ja tavoitteet

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma laadittiin vuonna 2014 asemakaavan muutosta varten. Alueella on tapahtunut vuoden 2014 ja nykypäivän välillä monenlaisia muutoksia. Tämän selvityksen tavoitteena on antaa ajankohtaista lähtötietoa jo pitkään käynnissä olleen kaavaprosessin tueksi. Osallistumis- ja arviointisuunnitelman tietoja on selvityksessä päivitetty ja tarkennettu soveltuville osin etenkin viime vuosina tapahtuneiden muutosten osalta.

Nykytila-analyysin tarkoituksena on kartoittaa alueen nykytilaa niin maankäytön, kulkureittien kuin rakennuskulttuurin, maiseman ja näkymienkin osalta. Kaava-alueella on tapahtunut asemakaavatyön käynnistymisen jälkeen erilaisia muutoksia, jotka ovat muuttaneet alueidenkäyttöä, maisemaa ja täten myös suunnittelun lähtökohtia. Selvityksen tavoitteena on analysoida, millaisia vaikutuksia näillä muutoksilla on suunnittelun uudelleenkäynnistämiseen ja nykypäivän lähtökohtiin.

Nykytila-analyysi pohjautuu alkuperäiseen osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan ja siihen sisällytettyihin esiselvityksiin. Vuonna 2015 laadituissa esiselvityksissä suunnittelun lähtökohtia tutkittiin kaupan, veneilyn, liikenteen sekä maiseman ja kulttuuriympäristön näkökulmasta.

Palveluiden, asumisen ja veneilyn kehitys satama-alueella on viime vuosina ollut nopeaa, minkä vuoksi on syytä selvittää, miten niiden yhteensovittaminen autoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn reittien sekä pysäköinnin kanssa toimii. Lisäksi selvitetään millaisia vaikutuksia kaava-alueelle ja sen ympäristöön nousseilla erityyppisillä rakennuksilla on ollut alueen arvokkaaseen kulttuuriympäristöön, maisemakuvaan ja näkymiin. Erillisessä meluanalyysissä on myös selvitetty, onko satama-alueen kehitys mahdollisesti lisännyt syntyvää melua tai melulle alttiiden toimintojen määrää.

Osana työtä järjestettiin Itäsataman alueen toimijoille kaksi työpajaa, joissa toimijoiden näkemyksiä kuultiin paitsi yllä lueteltuihin seikkoihin myös muihin heille keskeisiin teemoihin, kuten jätehuoltoon ja kesäsesongin erityisjärjestelyihin liittyen. Työpajojen anti on tiivistetty tässä työssä omaan kappaleeseensa 4.3, minkä lisäksi niissä esiin nousseita arvokkaita huomioita on hyödynnetty nykytilan analyysin tukena.

1.3 Menetelmät

Nykytila-analyysin tausta-aineistona on hyödynnetty mm. vuonna 2014 laadittua osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa, siihen liittyviä esiselvityksiä, selvitysaluetta koskevia kaava-aineistoja sekä RH-rekisterin tietoja. Lisäksi selvitystyössä on hyödynnetty eri-ikäisiä karttoja, ilmakuvia ja valokuvia. Tausta-aineistojen perusteella on selvitetty alueen maankäytön, rakentumisen ja kehityksen keskeisempiä vaiheita suunnitteluprosessin käynnistymisen jälkeen, ja OAS:ia täydentäen myös aiemmilta vuosikymmeniltä.

Selvitysalueella toteutettiin 3.11.2021 maastokäynti, jolla tutustuttiin alueeseen paikan päällä samalla valokuvaten selvityksen kannalta keskeisiä elementtejä ja ominaispiirteitä.

Maankäyttötarkastelut sekä nykytila-analyysikartat on toteutettu hyödyntäen paikkatieto-ohjelmistoa ja sekä Hangan kaupungilta saatuja että avoimia aineistoja. Tarkastelut on esitetty selvityksessä havainnollistavina kartta-aineistoina, minkä lisäksi paikkatietotiedostot on toimitettu sellaisinaan tilaajalle.

2 Lähtötiedot

2.1 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Itäsataman asemakaavamuutos käynnistyi vuonna 2014. Tuolloin laadittiin osallistumis- ja arviointisuunnitelma, jonka tarkoituksena on ollut esittää perustiedot kaavahankkeesta sekä antaa osallisille mahdollisuuden osallistua sen valmisteluun. OAS:ssa Hangon Itäsataman todettiin olevan kaupungin keskustalle merkittävä sekä paikallisten että ulkopuolisten käyttäjien ja palveluntarjoajien näkökulmasta. Itäsatamassa konkretisoituvat Hangon vetovoimatekijät sekä mereltä että maalta käsin. OAS:n yhteydessä on korostettu Itäsatamaan kohdistuvien investointi- ja kehittämishalujen perustuvan erityisesti sen historiasta kumpuavaan erityisyyteen ja kiinnostavuuteen.

Itäsataman asemakaavamuutoksen tarkoituksena on suunnitella yhteen Itäsataman, Rantapuiston ja Tehtaanniemen alueet siten, että nykyisten ja tulevien toimintojen kehittäminen, sekä niihin liittyvät investoinnit rakentavat Itäsatamasta kaunista, toimivaa ja yhtenäistä satama- ja rantapuistovyöhykettä.

OAS:ssa suunnittelutyön päätavoitteiksi nostettiin:

- Tehtaanniemen rakentamisen suunnittelu
- Itäsataman satamatoimintojen kehitysmahdollisuuksien osoittaminen
- Tehtaanniemen, Rantapuiston ja Itäsataman maankäytön ohjaaminen yhtenäiseksi ja laadukkaaksi satamapuistoksi
- edellisiä tavoitteita tukevien liikenteen ja pysäköinnin ratkaisujen määrittäminen sekä
- alueen olemassa olevien rakennusten ja ympäristön suojelumääräysten tarkistaminen.

2.2 Kaavoitustilanne

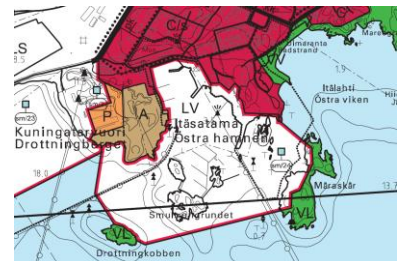
Alueella on voimassa maakuntavaltuustossa 25.8.2020 hyväksytty Uusimaa-kaava 2050. Uusimaa-kaava sisältää kolme vaihemaakuntakaavaa, jotka on laadittu Helsingin seudulle sekä erikseen Itä- ja Länsi-Uudellemaalle. Voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallisessa yhdistelmässä (Uudenmaan liiton tulkinta 11.11.2021) Itäsataman alue sijaitsee kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeällä alueella, Hangon kulttuurimaisemassa. Alueen pohjoispuolella on taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke

Hangon kantakaupungin yleiskaava hyväksyttiin vuonna 2013, ja siinä Itäsataman alue on merkitty suurilta osin venesatama-alueeksi (LV). Alueen pohjoisosassa on pääosin keskustatoimintojen aluetta, jolla ympäristö säilytetään (C/s). Selvitysalueen länsiosaan, Kuningatarvuoren alueelle, on merkitty satama-alue (LS), palvelujen ja hallinnon alue (P) sekä asuntoalue (A). Märskärin itäosa on lähivirkistysaluetta (VL), ja Merikadun eteläpuoleinen ranta on merkitty uimarannaksi (VV). Muinaismuistokohteista Kuningatarvuoren alueella sijaitsee Drottningbergetin puolustusvarustus (sm/3) ja Märskärin länsipuolella Märskärin hylky (sm/24).

Selvitysalueen asemakaavayhdistelmä koostuu eri aikakauden asemakaavoista. Kaikilla näillä on ollut oman aikakautensa tavoite, jotka ovat olleet keskenään ristiriitaisia. Tavoitteet ovat pääosin vanhentuneet ja niiden muodostama kokonaisuus siten sekava sekä huonosti nykytavoitteita tukeva.



Kuva 2 Ote Uudenmaan voimassa olevasta maakuntakaavayhdistelmästä.



Kuva 3 Ote Hangon kantakaupungin yleiskaavasta.

Selvitysalueen koillisosassa sijaitseva Tehtaanniemi on rakentunut alueista viimeisimpänä vuoden 1996 asemakaavan perusteella. Tehtaanniemeen on laadittu myös uusi asemakaava, joka tukisi paremmin uutta rakentamista, mutta joka ei kuitenkaan ole vielä saanut lainvoimaa. Vielä vahvistumista odottavan kaavan tarkoituksena on mahdollistaa ympärivuotisen asumisen rinnalla Tehtaanniemeen suunnitellun hotellin rakentaminen, varmistaa kulku Uimahuoneelle sekä ratkaista rantapuiston ja uimarannan käyttö. Asemakaavassa Uimahuoneenkatu rajaa liikerakennusten (eli hotellin ja kylpylän) korttelialueen länsi- ja eteläpuoleisesta uimaranta- ja puistoalueesta. Lisäksi asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialueen sekä kaava-alueeseen rajautuvan satamavyöhykkeen väliin on kaavoitettu suojaviheralue, joka yhdistäisi niemeä kiertävän viheralueen Rantapuistoon. Lisäksi siinä on suunniteltu kävelyn ja pyöräilyn yhteyttä uimahuoneelta ja viheralueelta satama-alueelle.

Viimeisin varsinaista satama-aluetta koskeva asemakaava on peräisin vuodelta 2000. Siinä osoitettiin rakennusoikeutta HSF:n rakennuksille sekä terassiravintolalle ottamatta kantaa muihin satamaa koskeviin toteutusratkaisuihin. Makasiinirakennukset ja niiden edustalla kulkevan Satamakadun sekä sen länsipäässä sijaitsevan pysäköintialueen käsittävä kaava on niin ikään peräisin vuodelta 2000. Siinä osoitettiin historiallisille makasiineille laajentumismahdollisuuksia, jotka eivät kuitenkaan ole toteutuneet.

Selvitysalueeseen sen länsipuolella liittyvän Kuningatarvuoren kaava vuodelta 2006 on Itäsataman alueen uusin. Siinä osoitettiin nyttemmin jo osittain rakentuneet asuinkorttelit ja varsinaiselle selvitysalueelle sijoittuvia liiketilakortteleita sekä rajattiin Kuningatarvuoren päälle yleinen puisto.



Kuva 6 Punaisella rajatun selvitysalueen sekä siihen liittyvän raidoitettua Kuningatarvuoren alueen ajantasainen asemakaavayhdistelmä. Kuva: Hangon karttapalvelu.



Kuva 4 Tehtaanniemen ajankohtaisessa asemakaavassa varaudutaan hotellin rakentamiseen ja viheralueiden kehittämiseen.



Kuva 5 Satamakasiinien asemakaava on peräisin vuodelta 2000.

Ajantasa-asemakaavassa selvitysalueella sijaitsee oranssilla merkittyjä liike- ja toimistorakennusten korttelialueita (K) ja liikerakennusten korttelialueita (KL), vihreitä puistoalueita (P & VP) ja uimaranta-alueita (VV), sekä punaisella pisteiviivalla rajattuja satama-alueita (LS) ja pysäköintialueita (LP). Sataman pohjukan makasiinirakennukset sijaitsevat vaaleanpunaisella merkityllä satamamakasiinien korttelialueella (E), minkä lisäksi niiden takan sijaitsee yksi yleisten rakennusten korttelialue (Y). Vesialueet sekä Smultrongrundetin saari sijoittuvat pääosin satama-alueelle. Märaskär ympäristöineen sijaitsee asemakaava-alueen ulkopuolella.

3 Maankäyttötarkastelu

Maisema- ja maankäyttö- sekä rakennustarkasteluihin on koostettu perustiedot alueen kokonaisrakenteesta ja rakennuskannasta. Erityisesti on pyritty tunnistamaan alueella kaavaprosessin käynnistymisen vuonna 2014 ja nykypäivän välillä tapahtuneet keskeisimmät muutokset. Tarkemmassa analyysissä viimeisimpiä muutoksia peilataan kaavan alkuperäisiin painopisteisiin ja tätä selvitystä varten tarkistettuihin tavoitteisiin.

3.1 Itäsataman maankäyttö

Nykytila-analyysissä Itäsataman maankäyttöön on paneuduttu tarkemmin selvitysalueen mantereella sijaitsevan osuuden osalta. Saaret eivät sijoitu valtakunnallisesti arvokkaaseen rakennettuun ympäristöön. Ne ovat kuitenkin etenkin kesäaikaan kiinteä osa satamakokonaisuutta, sillä Smultrongrundetille kulkee sesonkina tauotta yhteysalus mantereen puoleisen sataman eteläosista. Smultrongrundet on kehittynyt aivan viime vuosinakin merkittävästi veneilyn ehdoilla. Laituripaikkojen määrää on lisätty tasaisesti, minkä lisäksi saaren itä- ja länsipuolelle on rakennettu luonnonkivistä ja sorasta merkittävän kokoiset aallonmurtajat. Lisäksi saaren satamapalvelut ovat kehittyneet etenkin 2010-luvun loppuvuosina. Smultrongrundet kytkeytyy satamalaiturinsa kautta sen pohjoispuolella sijaitsevaan Gräslöksholmenin luotoon.

Itäisempi Märaskär on suhteellisen iso pääosin kallioinen luoto, jossa on vähäisesti kasvillisuutta sekä joidenkin metrien korkeuteen kohoavia kallioita. Märaskärillä on merkittäviä luonto- ja virkistysarvoja mm. linnuston osalta, sekä maisemallinen ja toiminnallinen luonne satamaa rajaavana ja suojaavana elementtinä. Viime vuosina se on toiminut väliaikaisena helikopterien laskeutumispaikkana.

Itäsataman selvitysalueen mantereella sijaitsevan osan maankäyttö koostuu satama-alueen ohella korttelialueista, viher- ja virkistysalueista sekä katu- ja pysäköintialueista. Selvitysalue kattaa suuren osan Hangon keskustan ydinrantavyöhykkeestä, jonka voidaan katsoa ulottuvan Puistovuorilta Kuningatarvuoreen.

Satamatoiminnot sijaitsevat koko satama-aluetta reunustavalla paikoin hyvinkin kapealla kaistaleella. Lähes koko satama-altaan ympäri merenrannassa kiertää betoni- ja puupinnoitteinen kävelyreitti, jolta on pääsy joko suoraan veneisiin tai venelaitureille. Sitä rajaa lähes koko matkalta nurmikaistale, jolla on paikoin myös istutuksia. Satamavyöhykkeellä HSF:n paviljonkirakennuksen molemmin puolin sijaitsee kaksi suurempaa asfaltoitua kenttää, joita voidaan hyödyntää erilaisissa tapahtumissa sekä veneiden huollossa. Sataman eteläisimmässä osassa sijaitsee asfaltoitu levennys, jonka laidalla on kymmenkunta pientä



Kuva 7 Satamatoimintojen kehittyminen Smultrongrundetin luodolla on ollut viime vuosina nopeaa. Kuva: Ramboll.



Kuva 8 Satama-aluetta reunustaa kävelyreitti, jolta on pääsy venelaitureille.



Kuva 9 Itäpuolella satama-alue laajenee isommiksi asfalttikentiksi.



myymälärakennusta ja jota voidaan niin ikään hyödyntää tapahtumien järjestelyssä.

Satamavyöhykettä rajaa ja siihen kiinteästi liittyy katu- ja pysäköintivyöhyke. Sen muodostavat satama-alueelle johtavat kadut, Merikatu, Torikatu, Rantakatu, Kulmakatu, Satamakatu ja Nycanderinkatu sekä Kuningatarvuoreen vievä Graniittikaari. Pysäköintiä katujen varsilla on rajoitettu vain sataman ydinalueella Rantakadulla ja Satamakadulla, jossa suuri osa katualueesta on varattuna ravintoloiden terasseille. Lisäksi selvitysalueen Makasiinien edestä kulkeva Satamakadun osuus kuten myös itäosien Merikatu on kesäisin kävelykatuna. Pääosin kadunvarsipysäköinti on kuitenkin sallittua, minkä lisäksi selvitysalueella on laajat asfaltoidut parkkikentät niin Tehtaanniemen puolella satama-alueeseen rajautuen kuin Kuningatarvuoren pohjoispuolellakin. Lisäksi etenkin ruuhkaisena sesonkiaikana pysäköinnillä on tapana levitä satamatoimintojen alueella sijaitseville asfalttikentille, jotka eivät selkeästi erotu pysäköintiin tarkoitetuista alueista.

Selvitysalueella on satamatoimintojen ja katujen sekä pysäköinnin ohella muutamia erityyppisiä viheralueita. Pienimmät niistä ovat katu- ja korttelialueiden väliin jääviä kaistaleita Kulmakadun ja Rantakadun sekä Satamakadun ja Graniittikaaren risteysissä. Varsinaisia puistoalueita edustavat Satamakadun makasiinien takana sijaitseva Granstedtin puisto sekä sataman, Tehtaanniemen asuinkortteleiden ja Rantakadun väliin rajautuva Rantapuisto, jonka viher- ja virkistysalueen voidaan katsoa jatkuvan niemen ympäri mereen rajautuen Regattarannan uimarannan kautta selvitysalueen itärajalle asti. Virkistyskäyttöön on lohkaistu myös pieni kaistale Ab Granit Oy:n kivihiomorakennuksen takana sijaitsevalta kentältä, johon on rakennettu vuonna 2021 tilapäisluvalla kaksi padel-kenttää.

Korttelialueita on selvitysalueella vain kahdessa kohtaa. Vanhempaa rakentamista edustavat selvitysalueen luoteisosassa sijaitsevat satamamakasiinien korttelit, joiden läheisyydessä sijaitsevat myös Ab Granit Oy:n vanhan hiomorakennuksen sekä vanhan Helkamatalon muodostamat korttelit. Helkamataloa vastapäätä sijaitsee kolmen Stevena Oy:n toimisto- ja logistiikkarakennuksen muodostama kortteli. Toisen merkittävän korttelialueen muodostaa Tehtaanniemen asuntojen ja kylpylän tuore kokonaisuus.

3.2 Itäsataman rakennukset

Myös rakennustarkastelussa on keskitytty pääosin mantereella sijaitseviin ja siten kiinteämmin satamakokonaisuuteen liittyviin rakennuksiin. Saarista Smultrongrundetilla sijaitsee puolenkymmentä satamatoimintoja palvelevaa rakennusta. Niissä toimii kahvila-ravintola, joka palvelee myös kioskina, useampikin sauna sekä sosiaalipalveluja, kuten wc, pesutupa ja kierrätyspiste. Vanhemmat Smultrongrundetilla sijaitsevat rakennukset ovat 1990-luvulta peräisin oleva sauna ja sen viereinen ravintola. Saarella on myös kolme muuta saunaa, jotka ovat valmistuneet 2010-luvun loppupuolella. Märaskärillä on vain muutama pienikokoinen ja vaatimaton vapaa-ajan rakennus.

Selvitysalueen mantereella sijaitsevalla alueella on kaikkiaan noin 40 hyvinkin erilaista ja eri-ikäistä rakennusta tai rakennelmaa. Vanhimmat niistä ovat peräisin 1800-luvun ja 1900-luvun taitteesta. Oman kokonaisuutensa muodostavat kahdessa rivissä Satamakadun varrella sijaitsevat satamamakasiinit, joiden läheisyydessä sijaitsevat myös muut alueen



Kuva 10 Satamamakasiinit muodostavat Itäsataman kuuluisimmat korttelit.



Kuva 12 Granstedtin puistossa Hangon vanhimmassa rakennuksessa toimii kaupunginmuseo.



Kuva 13 Oy Granit Ab:n vanha kivihiomo edustaa satama-alueen teollisuushistoriaa ja on nykyään ravintola- ja myymäläkäytössä.

vanhemmat rakennukset: Oy Granit Ab:n kivinen vanha tuotantorakennus, joka on nykyisin makasiinin tapaan pääosin ravintolakäytössä sekä selvitysalueen ja itse asiassa koko kaupungin vanhin rakennus, Hangon museon käytössä oleva entinen kasarmi.

Lisäksi selvitysalueen rajalla on vanha Helkamatalo, joka on toiminut ensin margariinitehtaana ja sittemmin Helkama Oy:n monipuolisena tuotantorakennuksena sekä viimeisimpänä pienimuotoisemman yksityis- ja yritystoiminnan käytössä. Satamavyöhykkeen vanhin rakennus on HSF:n paviljonki vuodelta 1937.

Loput selvitysalueen rakennukset ovat kohtalaisen uusia, vanhimmillaankin peräisin 1990-luvulta. Kaikki satama-alueen kiinteät rakennukset ovat ravintola- tai myymäläkäytössä. Suurempia rakennuksia edustavat kaksi lähempänä HSF:n paviljonkia sijaitsevaa ravintolaa, joista toinen on puurakenteinen 1990-luvun talo ja toinen vuonna 2017 valmistunut konttiravintola ja -satamarakennus. Kontteja on hyödynnetty myös sataman muilla alueilla myyntirakennuksina, joista osa on ympärivuotisia ja osa paikoillaan vain kesäisin. Sataman kärjessä sijaitsee kaksi pienempää vuosituhannen vaihteen rakennusta, joista toinen toimii ravintolana ja toinen venehuoltoasemana. 2010-luvulta peräisin ovat makasiinirivistössä lähimpänä keskustaa sijaitseva ravintola sekä Stevena Oy:n toimisto- ja logistiikkarakennukset selvitysalueen luoteiskulmassa.

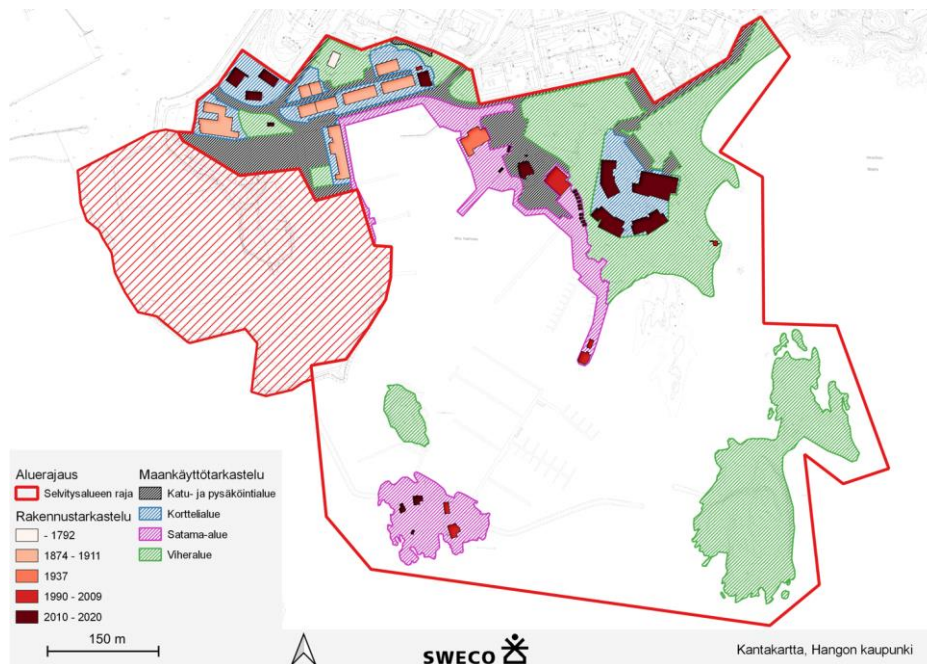
Kaikista uusinta ja samalla selvitysalueen suurikokoisinta rakennuskantaa edustavat vuonna 2017 Tehtaanniemeen majoitusrakennuksiksi rakentuneet kolme kerrostaloa sekä niiden yhteydessä sijaitseva kylpylärakennus. Tehtaanniemessä kylpylärakentamista edustaa myös pieni uimahuone, jonka historia ulottuu 1800-luvun lopulle asti, joskin rakennus nykyasussaan on peräisin vuodelta 1996.



Kuva 14 Helkamatalo on toinen selvitysalueen merkittävistä vanhoista teollisuusrakennuksista.



Kuva 15 Satamarakentamisessa on hyödynnetty ympäristöön sopivia kontteja, jotka antavat kuitenkin vaikutelman tilapäisratkaisusta.



Kuva 16 Kartta selvitysalueen maankäytöstä ja rakennuksista. Vanhimmat rakennukset ovat keskittyneet sataman pohjukkaan, kun taas uudemmat rakennukset ovat lähempänä selvitysalueen sekä sataman reuna-alueita. Saarilla rakennuksia on vähänläisesti.

4 Nykytilan analyysi

4.1 Maankäyttöanalyysi

Maankäyttöanalyysissä on tutkittu selvitysalueen nykytilaa ja alueiden nykyistä maankäyttöä. Joillakin alueilla maankäyttö saattaa olla voimassaolevan asemakaavan vastaista tai kaavalliset tavoitteet ovat vielä toteutumatta Työn tarkoituksena onkin maankäytön nykytilanteen selvittäminen.

Itäsataman maankäyttölajit voidaan jaotella kohtalaisen selkeästi neljään luokkaan, joita ovat katu- ja pysäköintialueet, korttelialueet, satama-alue sekä viheralueet. Tarkastelualueen mantereelle sijoittuvasta osasta katu- ja pysäköintialueiden yhteenlaskettu osuus on noin 3,0 ha, viheralueiden noin 5,0 ha, satama-alueen noin 1,6 ha ja korttelialueiden noin 1,8 ha.

Seuraavassa eri maankäyttöloukkia sekä niiden välisiä reittejä ja kulkuyhteyksiä analysoidaan tarkemmin selvityksen lähtökohdat huomioiden. Analyysissä on annettu myös suosituksia potentiaalisista kehityssuunnista, jotka on korostettu tiivistetysti jokaisen osion loppuun.

Katu- ja pysäköintialueet

Kaduille ja pysäköinnille varattujen alueiden suhteellinen osuus Itäsataman alueen maankäytöstä on kohtalaisen suuri. Alueelle kulkee kuusi eri katu-yhteyttä, joiden yhdistelmä muodostaa pääpiirteittäin myös selvitysalueen pohjoisrajan. Luonteeltaan kadut ovat varsin tavanomaisia, joskin paikoin kohtalaisen leveitä vain kaksisuuntaisen liikenteen tarpeisiin. Kaikilla katuosuuksilla on myös ainakin toisella puolella ajorataa jalankulkuväylät. Merikatu sekä kesäisin Satamakadun makasiinien edessä kulkeva osuus on varattu kävelyn ja pyöräilyn käyttöön. Asuinkortteleissa on omat keskitetyt pysäköintiratkaisunsa, joten niiden vaikutus pysäköintiin on vähäinen.

Katujen rinnalla runsaasti tilaa vievät niihin eri puolilla selvitysalueetta liittyvät pääosin asfaltoidut pysäköintialueet. Merkittävimmät pysäköintikeskittymät sijaitsevat satama-alueen länsirannalla paviljonkirakennuksen sekä kahden muun ravintolarakennuksen ympärillä. Kuningatarvuoren pohjoispuolelle on aivan vastikään valmistunut uusi asfaltoitu pysäköintialue, mikä on jopa kaksinkertaistanut sataman pysäköintikapasiteetin. Lisäksi kadunvarsipysäköinti on mahdollista sataman ydinalueiden ulkopuolella Kulmakadulla, Nycanderinkadulla sekä Satamakadulla.



Kuva 17 Merkittävimmät pysäköintialueet sijaitsevat Kuningatarvuoren pohjoispuolella Helkamatalon kupeessa sekä satama-altaan itäreunalla.

Epävirallisemmassa pysäköintikäytössä on myös Ab Granit Oy:n hiomarakennuksen tausta padel-kenttien aluetta lukuun ottamatta sekä osa satama-alueesta ainakin tapahtumapäivien ulkopuolella.

Asuinkortteleihin suuntautuva liikenne lisää satamaan kohdistuvaa kokonaisliikennetarvetta, jota tulisi kaavoituksessa pyrkiä hallitsemaan. Pysäköinnin osalta voisi olla syytä erotella lyhytaikainen ja pitkäaikainen pysäköinti toisistaan. Pitkäaikaista pysäköintitarvetta on etenkin veneilijöillä, joilla on vakituinen venepaikka satamassa ja joiden autot saattavat seistä alueella päiväkausia. Näiltä osin voisi olla mahdollista ohjata pitkäaikaispysäköintiä varsinaisen satama-alueen ulkopuolelle. Pääosa pysäköinnistä on kuitenkin lyhytaikaista vierailijapysäköintiä, jonka tulee jossain laajuudessa olla jatkossakin mahdollista alueella tai sen välittömässä läheisyydessä. Kokonaispysäköintitarvetta tulisi satamatoimintojen näkökulmasta kyetä vähentämään tai ohjaamaan toisaalle. Pysäköintitilan lisääminen entisestään varsin pienelle ja keskeiselle selvitysalueelle ei ole toteuttavissa kovinkaan helposti. Yhtenä ratkaisuna voitaisiin ajatella pysäköintitalon toteuttamista.



Kuva 18 Autoja pysäköidään luvottomasti epävirallisille pysäköintipaikoille Oy Granit Ab:n rakennuksen taustalle sekä satama-alueen tapahtuma- ja ravintolavyöhykkeelle.

Satama-alue

Itäsataman alue on leimallisesti kokonaisuudessaan satama-aluetta. Tarkempi maankäytön jakautumisen tarkastelu paljastaa kuitenkin, että varsinaisille satamatoiminnoille on varattu selvitysalueesta vain pääosin kapea rantaviivaa myötäilevä kaistale. Toki on syytä huomata, että ympäröivät alueet ovat pääosin satamatoimintoja ja yleistä viihtyisyyttä tukevia palvelukeskittymiä ja viheralueita. Lisäksi monet satamatoiminnoista sijaitsevat Smultrongrundetin saarella, josta on sesonkiaikaan kiinteä lauttayhteys satamaan ja joka on viime vuosina kehittynyt voimakkaasti. Smultrongrundet on pinta-alaltaan noin hehtaarin kokoinen ja sillä voisikin olla lunastamatonta kehityspotentiaalia.



Kuva 19 Satama-alue kaventuu makasiinien edustalla kapeahkoksi jalankulkuvyöhykkeeksi.

Mantereen puoleinen satama-alue rajautuu meren puolella Kuningatarvuoresta alkavaan ja makasiinien edustalla jatkuvaan kapeaan jalankulkuvyöhykkeeseen, jolta on kulku satamaa niin ikään merialueelle

laajentaville laitureille ja veneisiin. Satama-alueen rakennuksista keskeisimmät ovat HSF:n paviljonkirakennus, joka toimii purjehdusseuran kotina ja kesätapahtumien sekä kilpailuiden keskuspaikkana sekä HSF Marinen konttirakennus, jossa on vessa- ja peseytymistilat sekä satamakonttori. HSF:n rakennusten ympärillä sijaitsee kaksi suurempaa asfaltoitua satamakenttää, joita hyödynnetään laajasti em. tapahtumissa sekä veneiden nostossa ja laskussa.

HSF Marinen palvelurakennus on rakennettu tilapäisellä rakennusluvalla. Sen yleisilmekin on tilapäisen oloinen. Ympäristölautakunta on sittemmin myöntänyt poikkeusluvan enintään 10 vuoden määräaikaista rakennuslupaa varten.



Kuva 20 Satama-alueen asfalttikentillä voidaan varastoida veneitä ja laskea niitä veteen.

Lisäksi kentistä etelään aina selvitysalueen eteläisempään kapeaan osaan jatkuen on satama-alueella lisää tilaa tapahtumien ja kaupan käyttöön. Ravintolarakennusten eteläpuolella sijaitsee kymmenkunta pientä myymäläkojua, joiden ympärille muotoutuu sesonkiaikaan ajoittain muutakin toritoimintaa. Siitä etelään sijaitsee satamatoimintojen kannalta keskeinen huoltoasema, ravintola sekä lauttayhteys Smultrongrundetiin.

Satama-alueiden tilankäyttöä mantereella kaventaa se, etteivät satamaan rajautuvat pysäköintialueet ja satama-alueen asfaltoidut kentät erotu selkeästi toisistaan, vaan autoja pysäköidään luvattomasti myös satama-alueelle. Tästä aiheutuu merkittävää haittaa sekä vaaratilanteita paitsi pääosin jalan liikkuville vierailijoille myös sataman ja sen ravintoloiden huoltoliikenteelle.



Kuva 21 Ravintolarakennusten kohdalla sataman laajat asfalttikentät kaventuvat paikoin hyvinkin kapealle kaistaleelle.

Sataman väylät ja kentät ovat luonteeltaan monikäyttöisiä, ja ajoyhteyksien säilyttäminen täten tärkeää tapahtuma- ja huoltoliikenteen kannalta. Aukeita pysäköintikenttiä on myös mahdollista hyödyntää tapahtumakäytössä. Pysäköinnin ja satamatoimintojen välistä tilanjakoa olisi arkikäytössä mahdollista selkeyttää mm. kyltein, maalauksin, siirrettävin ajoestein tai materiaaliratkaisuin toiminnallisuuden ja viihtyisyyden lisäämiseksi.

Viheralueet

Merialueella kaava-alueelle sijoittuu noin 3,0 hehtaarin kokoinen Märskärin saari, joka on nykyisellään hyvin vähäisessä käytössä. Helikopterien väliaikaisena laskeutumispaikkana toimiminen on tuonut saarelle vähäistä toimintaa, joka palvelee kuitenkin hyvin pientä osaa sataman vieraista ja käyttäjistä. Kopteritoiminta on myös jäämässä tilapäiseksi.

Mantereella selvitysalueen viheralueisiin tukeutuvan asemakaavoituksen ehkä keskeisimpänä tavoitteena on muodostaa laadukas satamapuisto. Tehtaanniemen pohjoisosassa sijaitsevan Rantapuiston osalta tavoitteen voidaan katsoa monin paikoin jo toteutuneen, sillä Rantapuisto on viihtyisä, yhtenäinen ja vehreä puistovyöhyke sataman ja Regattarannan uimarannan välillä. Uimaranta sellaisenaan on hyvin Hangon kansalliseen kaupunkipuistoon istuva elementti. Myös makasiinirivistön taustalla sijaitsevaa Granstedtin puisto on miellyttävä, joskin hieman suppea ja syrjässä oleva puistoalue.



Kuva 23 Granstedtin puistossa sijaitsevan museon toiminta on laajentunut myös rakennuksen ulkopuoliselle viheralueelle.

Katujen risteyksiin rajautuvat pienemmät nurmi- ja puistokohdat Satamakadun ja Graniittikaaren sekä Kulmakadun ja Rantakadun risteyksessä ovat kooltaan pieniä, mutta kuitenkin ympäristön viihtyisyyttä lisäävää katuvihreää. Samaa voidaan sanoa satamavyöhykkeellä sijaitsevista ja sitä monin paikoin rajaavista viherkaistaleista. Helkamatalon edustalla sijaitsee vastikään pystytetty vanha satamanosturi, joka toimii historiallisena muistomerkkinä.

Tehtaanniemen kärki on luontotyyppiltään Hangolle hyvin ominainen kalliainen ja hiekkainen niemi, jossa sijaitsee myös Hangon kylpylähistoriaan olennaisella tavalla kuuluva uimahuone. Alue on kuitenkin tällä hetkellä varsin jäsentelemätön ja huonosti saavutettava. Sinne johtaa idästä Uimahuoneenkadun tieyhteys, joka on hiekkapintainen ja vaikuttaa nopealla silmäyksellä johtavan ainoastaan kylpylän huoltopihalle.



Kuva 22 Vanha satamanosturi kertoo Hangon monipuolisesta historiasta satamakaupunkina.



Kuva 24 Tehtaanniemen kärjessä viheralue on jäsenitelemätön suhteessa asuintaloihin ja kulkureitit aivan vieressä sijaitsevalle satama-alueelle puutteellisia.

Märaskärin kehityspotentiaali sataman välittömässä läheisyydessä on merkittävä, mutta sen tulevaisuutta pohdittaessa tulee huomioida saaren asema lintujen tärkeänä pesimäpaikkana.

Merkittävin viheralueiden kehitystarve liittyy Tehtaanniemen ympäri Regattarannalta Rantapuistoon ulottuvaan viher- ja virkistysalueeseen, joka rajautuu keskiosaltaan kylpylä- ja asuinkortteliin. Majoitusrakennusten ja kylpylän puolella Tehtaanniemen viheralue ei selkeästi erotu korttelipihoista vaan tuntuu enemmänkin siltä, että alue olisi niiden pihojen jatketta. Länsipuolella alue rajautuu suoraan satamavyöhykkeeseen, mutta Tehtaanniemen suunnasta ei kuitenkaan ole selkeää kulkureittiä satama-alueelle. Vireillä olevassa asemakaavassa hahmotellun kevyen liikenteen yhteyden kehittäminen olisikin tärkeää. Lisäksi asuinrakennuksen ja myymäläkoppien väliin jäävä kaistale on niin kapea ja kallioinen, ettei siitä pääse luontevasti kulkemaan kohti Rantapuistoa.

Korttelialueet

Sataman pohjukassa sijaitsevia makasiineja ympäröivät korttelialueet käsittävät pääosassa ainoastaan rakennukset eteläpuolen terasseineen ja pohjoispuolen lastausalueineen. Makasiineissa toimivat ravintolat ovat mitä keskeisin osa Itäsataman palvelutarjontaa etenkin kesäsesongilla. Kiinteästi rakennuksiin kytkeytyvien terrassien voidaan katsoa olevan puolijulkista tilaa. Satamakortteleiden ahtaus aiheuttaa jätteiden käsittelylle ja kierrätykselle merkittäviä haasteita, jotka kohdistuvat pääasiallisesti Satamakadun varressa sijaitsevien makasiinien takapuoliseen tilaan.



Kuva 25 Makasiinikortteleissa on saman aikakauden rakennuksia kahdessa rivissä.

Makasiinit ovat ulkoasultaan muuten yhteneviä, mutta niiden julkisivut ovat muuttuneet viime vuosina paikoin kirjavankin terassirakentamisen seurauksena. Osa terasseista on selkeästi avoimia, mutta joukkoon mahtuu myös suljetumpia ratkaisuja, jotka laajentavat terrassien sisätilaa katualueella sijaitseville terasseille ja muuttavat rakennusten julkisivua. Kaikilla rakennuksilla ei ole lainkaan terassia samassa rivistössä muiden kanssa, mikä aiheuttaa myös rivistön ilmeeseen epäyhtenäisyyttä.



Kuva 26 Yo. kuvassa esiintyvien avoimien terassien lisäksi makasiinikortteleissa on myös suljettuja ja jyrkempiä terrassiratkaisuja, jotka muuttavat merkittävästi rakennusten julkisivua.

Satamakorttelien länsipuolella sijaitsee alueen uusinta rakennuskantaa edustava Stevena Oy:n satamatoimintojen kortteli, joka koostuu kolmesta toimisto- tai varastokäytössä olevasta rakennuksesta. Sen eteläpuolella sijaitseva Helkamatalon kortteli pitää sisällään merkittävän rakennusmassan, joka kertoo Itäsataman ja Hangon monipuolisesta teollisuushistoriasta.



Kuva 27 Selvitysalueen luoteisosissa sijaitsee teollisuusrakennuksia niin 1910- kuin 2010-luvulta.

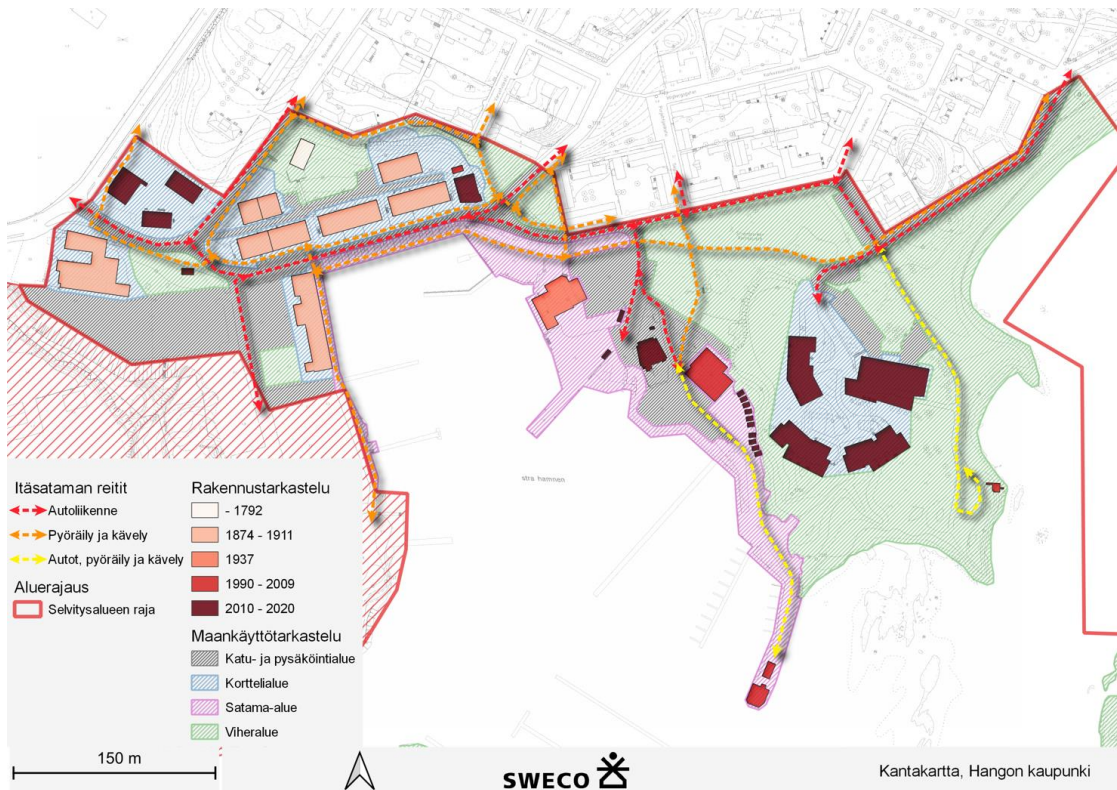
Selvitysalueen uusin korttelialue sijaitsee Tehtaanniemen keskellä sen ja Rantapuiston viheralueiden ympäröimänä. Ympäröiviä alueita korkeammalla sijaitseva korttelipiha rajautuu puoliumpinaisesti kerrostalojen ja kylpylän väliin.



Kuva 28 Tehtaanniemen majoitusrakennukset kohoavat lähes välittömästi satama-alueen takana.

Niin makasiinikorttelit kuin niiden läheisyydessä sijaitseva Helkamatalokin kertovat Itäsataman monipuolisesta teollisuus- ja logistiikkahistoriasta. Stevena Oy:n kortteli edustaa uudempaa logistiikkarakentamista, mutta ei kytkeydy luonnollisesti Itäsataman suuntaan vaan liittyy niin fyysisesti kuin toiminnallisesti enemmänkin viereiseen Länsisatamaan. Tehtaanniemen kylpylä- ja majoitusrakennusten korttelin rajautuminen viheralueisiin ei tapahdu luontevasti vaan kaipaisi vielä viimeistelyä, jotta Rantapuisto ja niemen kärki saataisiin yhdistettyä ja niiden koko potentiaali hyödynnettyä.

Reitit



Kuva 29 Itäsataman mantereella sijaitsevat kulkureitit.

Selvitysaluetta on mahdollista lähestyä autolla kuudesta suunnasta. Autoliikenteen sisään tuloreitit kulkevat säteittäisesti kohti kaupungin keskustaa ja selvitysalueesta itään sijaitsevaa huvila-alueetta. Itäsataman selvitysalueen läpi ajaminen on mahdollista lähimpinä rantaa kulkevien Merikadun ja Satamakadun kautta kesäsesonkia lukuun ottamatta, jolloin ajoyhteys on katkaistu Regattarannan kohdalla sekä satamamakasiinien edustalla. Kaikki ajoyhteydet ovat kaksisuuntaisia ja kadut siihen nähden varsin leveitä.



Kuva 30 Rantakatu (vas.) ja Satamakatu ovat selvitysalueen merkittävimmät reitit, joilla läpiajoa on pakoin rajoitettu.

Kävelyllä ja pyöräilyllä on selvitysalueella runsaasti säteittäisiä yhteyksiä keskustaan ja huvila-alueen suuntaan autoliikenteen reittien kanssa yhtenevästi. Lisäksi Granstedtin puiston läpi kulkee porrastettu kävely-yhteys Varustuskadulle.

Kävelyn ja pyöräilyn poikittaisyhteydet noudattelevat Rantakadun-Satamakadun autoilureittiä, jossa on erikseen varattu pääosin tilaa vain jalankululle. Toinen alueen lävistävä yhteys kulkee Rantakadun jatkeena Rantapuiston poikki satama-alueelle, jossa kävelijät voivat liittyä rantavyöhykkeen kävelyreitille ja pyöräilijät Satamakadun yhdistetylle jalankulun ja pyöräilyn väylälle. Kuningatarvuoreen jalankulun ja pyöräilyn reitti kulkee kapeaa satamavyöhykettä pitkin ja autoliikenteen reitti pitkin Graniittikaarta hieman lännempänä.



Kuva 31 Rantapuisto laajoine nurmikenttineen ja puineen on miellyttävä viheralue, mutta myös pyöräilyn ja kävelyn pääreitti alueella.

Liikennejärjestelyjen kannalta haastavin kohta on Rantapuiston, satamavyöhykkeen ja niiden välissä sijaitsevan pysäköintialueen yhtymäkohta sekä satama-alue siitä etelään. HSF:n paviljongin edustalla kohtaavat pyöräilyn ja kävelyn poikittainen pääreitti sekä henkilöautoliikenteen keskeinen ajosuunta pysäköintipaikoille ja huolto- sekä tavarantoimitusliikenne satamaan. Ravintolarakennusten eteläpuolella autoilureittiin yhtyvät vielä satamapuistosta etelään suuntaavat kävelijät ja pyöräilijät. Tästä eteenpäin kaikki kulkumuodot käyttävät samaa reittiä suunnatessaan kohti sataman eteläkärkeä, jossa ongelmia aiheuttaa luvaton pysäköinti jo valmiiksi kapealle satamavyöhykkeelle. Myös Tehtaanniemen itäpuolella kaikki uimahuoneelle suuntautuva liikenne käyttää samaa hiekkapintaista tietä, jolla liikkujamäärät ovat kuitenkin merkittävästi vähäisempiä kuin satamassa.

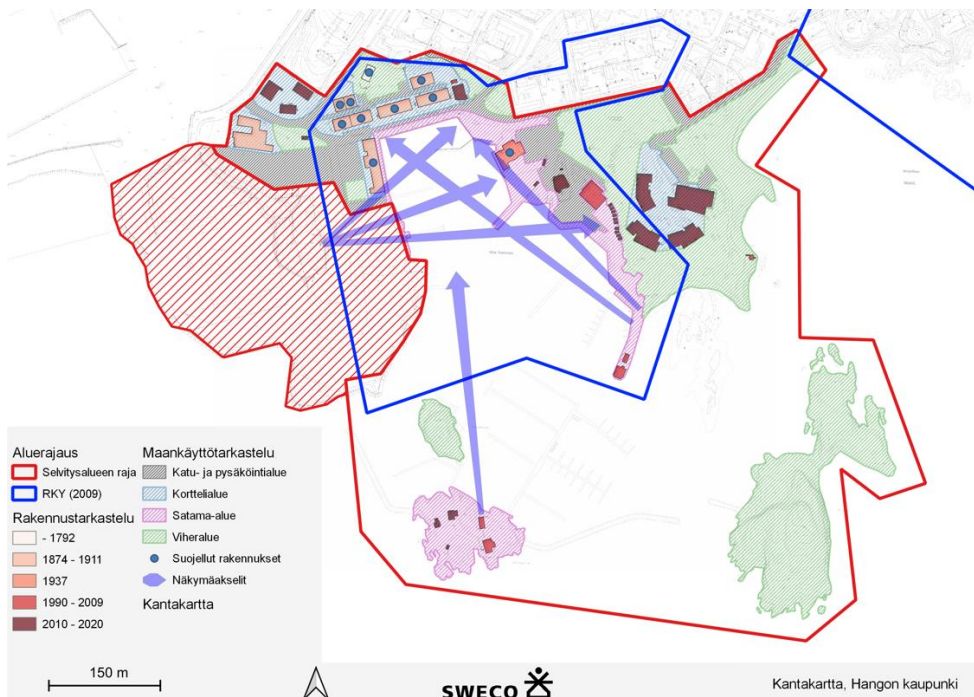
Keskeisin reittien kehitystarve liittyy yhdistettyjen reittien parantamiseen ja selkeyttämiseen sekä Tehtaanniemen kiertävän puistomaisen kävelyn ja pyöräilyn reitin rakentamiseen. Tämä tukisi erityisesti Itäsataman kehittymistä korkealaatuiseksi satamapuistoksi.

Kuutta erillistä autoliikenteen lähestymissuuntaa voidaan pitää alueen koko huomioiden kohtalaisen suurena määränä. Autoliikenteen osalta on syytä miettiä, tulisiko läpiajomahdollisuuksia rajoittaa entisestään etenkin kesäaikaan, jotta kävelyn ja pyöräilyn, jotka ovat alueen käyttäjien, kuten vierailijoiden ja satama-asiakkaidenkin pääasiallisia kulkumuotoja, edellytykset paranisivat. Samalla voitaisiin keskittyä kehittämään asumiseen ja palveluihin liittyvän liikenteen edellytyksiä, kuten tonttiliikennettä, tavarankuljetusta ja muuta huoltoliikennettä.



Kuva 32 Kuvassa näkyvän pysäköintialueen kautta autoillaan pysäköintialueille ja satamaan sekä pyöräillään ja kävellään kohti satama-aluetta.

4.2 Maisema-analyysi



Kuva 33 Punaisella merkityn selvitysalueen sekä siihen liittyvän raidoitettun Kuningatarvuoren alueen suhde ympäröiviin valtakunnallisesti arvokkaisiin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin. Nuolet kuvastavat keskeisimpiä näkymäpaikkoja ja -suuntia. Alueen suojellut rakennukset on merkitty erikseen kartalle pistemerkinä.

Selvitysalueen maisemaa tarkasteltiin analyysissä ensisijaisesti kulttuuriympäristön ja sen säilyneisyyden näkökulmasta. Hangon Itäsatama on Museoviraston valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen inventoinnin (RKY 2009) mukaan yksi Suomenlahden merkittävimmistä huvivenesatamista.

Kohdekuvaussessa arvokkaan kulttuuriympäristön kannalta keskeisiksi elementeiksi on nostettu sataman laiturit ja niihin kiinnittyvä veneilytoiminta sekä punaiset 1800-luvulta peräisin olevat pääosin puurakenteiset

satamamakasiinit, jotka rajaavat Itäsataman pohjoisrantaa. Lisäksi satamamaiseman kannalta arvokkaita rakennuksia ovat HSF:n funkispaviljonki 1930-luvulta, sitä koillisessa rajaavat puutalokorttelit (selvitysalueen ulkopuolella) sekä satama-altaan länsirannalla sijaitseva Oy Granit Ab:n entinen kivihiomo, joka on ollut yksi Suomen kiviteollisuuden merkittävimmistä ja varhaisimmista edustajista.

Maiseman kannalta selvitysalueen keskeisimpinä maisemapaikkoina voidaan pitää Kuningatarvuoren päällä sijaitsevalta näkötasanteelta avautuvaa näkymää koko satama-alueen yli sekä satama-alueen eteläisiltä alueilta kohti satama-altaan pohjukan arvorakennuksia avautuvia näkymiä.

Koska satamatoiminnot ovat RKY-alueen määrittelyssäkin keskeisiä, voidaan satamapalveluiden lisääntymistä ja venepaikkojen määrän kasvua pitää sataman luonnetta vahvistaneina muutoksina. Uudemmatkin ravintolarakennukset istuvat kohtalaisen hyvin olemassa olevaan rakennuskantaan, sillä ne ovat pääosin pienikokoisia ja materiaaliratkaisultaan satama-alueelle sopivia.



Kuva 34 Kuningatarvuoren päällä olevasta puistosta saa kattavan yleiskuvan selvitysalueesta sekä esimakua Kuningatarvuoren rakentamisesta.

Valtakunnallisesti arvokkaan kulttuuriympäristön rajausta pitää sisällään myös joitakin varsinaisen satama-alueen ulkopuolelle sijoittuvia alueita, joilla sijaitsee niin Tehtaanniemessä kuin Kuningatarvuorellakin uusia asuinrakennuksia.

Kulttuurimaiseman kannalta näillä ei kuitenkaan ole merkittävää vaikutusta kokonaisuuteen. Niiden yleisiä arkkitehtonisia arvoja voidaan pitää hyvin rakennusaikaansa edustavina ja korkealaatuisena. Niiden maisemallinen asema ei ole satamakokonaisuudessa keskeinen vaan uusi rakentaminen täydentää kulttuurimaisemaa uudella kerroksellisella rakenteella sitä kunnioittaen.

Tehtaanniemen itäpuolella maisemallista merkitystä voidaan katsoa olevan etenkin Merikadun ja meren väliin jäävällä Regattarannan uimarannalla, joka kuuluu itäosastaan pieneltä kaistaleelta niin ikään RKY-alueeksi luokitellulle Itäisen kylpyläpuiston huvila-alueelle olematta kuitenkaan sen kylpylä- ja huvilahistoriaa korostavan kuvauksen kannalta keskeisessä asemassa.



Kuva 35 Selvitysaluetta idästä lähestyttäessä muodostavat Regattarannan taustalla kohoavat kerrostalot keskeisimmän maisemallisen elementin.

Regattarannasta katsoen merkittävän maisemallisen elementin muodostavat Tehtaanniemeen 2010-luvun jälkipuoliskolla nousseet kerrostalot sekä kylpylärakennus. Kylpylän julkisivu ei ole sieltä katsoen kovinkaan näyttävä, mitä selittää hyväksytyssä asemakaavassakin esitetty suunnitelma rakentaa uusi hotellirakennus kylpylän ja uimarannan väliin.

4.3 Toimijoiden tarpeet selvitysalueella

Selvitystyön yhteydessä järjestettiin alueen toimijoiden sekä kaupungin edustajien kanssa työpaja, jossa keskusteltiin alueen kehittämismahdollisuuksista sekä toimijoiden tarpeista alueen nykytilanteeseen peilaten. Työpajojen keskeisiksi teemoiksi nousivat maankäyttörakenne, liikennevirrat, pysäköinti, jätehuolto, melu sekä kesäsesongin järjestelyt. Työpajojen muistiot kokonaisuudessaan löytyvät selvityksen yhteydestä erillisenä liitteenä 1.

Itäsataman nykyinen maankäyttörakenne ei palvele kaikkia toimijoita parhaimmalla mahdollisella tavalla, ja etenkin parkkipaikkojen tarve sekä tyhjän kenttätilan optimaalinen hyödyntäminen herättivät keskustelua. Koska satama-alueella on paljon avointa tilaa, sinne olisi mahdollista sijoittaa viihtyisää oleskelutilaa sen sijaan, että se täytettäisiin autoilla. Kuitenkin erilaisia tapahtumia varten alueella tulee olla riittävästi hyödynnettävää kenttätilaa.

Alueen viihtyvyyden kannalta esiin nousi mahdollisesti autottoman alueen järjestäminen Itäsataman alueelle. Autottomuutta tavoiteltaessa alueella tulisi kuitenkin huolehtia sujuvasta huolto liikenteestä, jota on etenkin sesonkiaikana merkittävästi. Autottoman satama-alueen järjestäminen vaatisi alueelle tai sen läheisyyteen myös lisää parkkitilaa. Erääksi mahdollisuudeksi järjestää tarvittavaa pysäköintitilaa esitettiin parkkitaloa, jolla pystyttäisiin vapauttamaan alueen kenttätiloja ja keskittämään pysäköintiä. Kuivalla maalla tapahtuvan liikennöinnin ohessa esiin nousi myös sataman laivaliikenne, jossa tulisi varmistaa, että myös isot laivat mahtuvat liikennöimään tarpeen mukaan satama-alueella.

Jätehuollon suhteen tarvetta oli kierrätyspisteiden ja jätekeräysten ympärivuotisen käytön mahdollistamiselle. Yleisesti ottaen jätehuollolle tarvittaisiin muutenkin lisää tilaa sekä selkeä vastuunjako jätehuollon toteuttamisesta. Tällä hetkellä ravintoloiden jätehuollon ratkaisut tuovat alueelle myös jonkin verran hajuhaittoja.

Vaikka Itäsataman toimintaa haluttiin kehittää ympärivuotiseksi, nousivat alueen kesäsesongin erityisjärjestelyt myös esiin keskustelussa. Alueelle kohdistuu jatkuvasti kyselyjä kesäajan tapahtumien järjestämisestä, minkä suhteen tulisi päättää kuinka paljon aluetta halutaan hyödyntää tapahtumatoiminnassa. Erilaiset tapahtumat vaikuttaisivat eri tavoin Itäsataman asiakasvirtoihin, viihtyvyyteen ja vierasvenesataman toimintaan.

Työpajojen yhteydessä puhuttiin myös alueen meluvaikutuksista, joista on laadittu erillinen selvitys, ja jonka tulokset esitellään erillisessä kappaleessaan. Toimijakokouksissa melun suhteen keskusteltiin siitä, miten paljon Itäsatamassa yleisesti ottaen on melua aiheuttavia toimintoja sekä melulle herkkää asumista. Meluvalituksia syntyy pääasiassa ravintolamaailman toiminnasta. Ulkotilassa musiikin kulkeutuminen ei voi rajoittaa, mutta alueelle olisi hyvä saada yhteiset pelisäännöt siellä toimimisesta. Melun suhteen huomionarvoista on sen subjektiivisuus, ja kuinka yksittäisen henkilön käsitykset melusta vaihtelevat tilanteen mukaan. Koska kyseessä on moniulotteinen ongelma, yksinään kaavoituksella ei sitä voida ratkaista, vaan työhön tarvitaan myös eri viranomaisia, jotka määrittelevät meluun liittyvää säännöstöä.

Satama-alueen avoimet kentät tulisi jäsentää pysäköinnin sijaan viihtyisäksi oleskelutilaksi, joka olisi kuitenkin muunneltavissa tapahtumakäyttöön. Itäsatamaan tulisi luoda autoton vyöhyke, jonka suunnittelussa huomioidaan huoltoliikenteen tarpeet ja jonka mahdollistamiseksi pysäköintitilaa tulisi lisätä esim. parkkitalon muodossa. Jätehuollon edellytyksiä tulisi parantaa ja vastuunjako selkeyttää. Kesätapahtumien toimintaedellytyksistä ja määrästä kaivattaisiin selkeämpää linjausta. Melua tuottavien ja sille alttiiden toimintojen yhteensovittaminen on moniulotteinen haaste, jonka ratkaisemiseksi tarvitaan kaavoituksen rinnalla viranomaisyhteistyössä laadittuja pelisääntöjä.

5 Meluanalyysi

Hangon Itäsataman melun nykytilaselvityksen tavoitteena oli selvittää alueella melua aiheuttavia toimintoja, melusta häiriintyviä kohteita sekä mahdollisia keinoja vaikuttaa alueen melutilanteeseen. Selvitys tehtiin asiantuntija-arviona perustuen kirjallisuuteen ja Hangon kaupungilta saatuihin lähtötietoihin sekä ympäristömelulaskentaohjelma CadnaA:lla mallinnettuihin tuloksiin.

Hangon Itäsatamassa on paljon erilaisia melua tuottavia toimijoita. Ympärivuoden melua tuottaa Länsisatama ja liikenne, kesäaikaan ravintolat ja venesatama sekä erityisesti viikonloppuihin ajoittuvat isot tapahtumat. Häiriintyviä kohteita on erityisesti alueen asutus sekä muut toimijat. Valtioneuvoston päätös (993/1992) melutason ohjearvoista säättää, että melutaso asumiseen käytettävillä alueilla tulisi olla korkeintaan 55 dB päivällä ja 50 dB yöllä.

Melun nykytilaselvityksessä mallinnettiin melun leviämistä ja suuntautumista alueella. Mallinnuksessa ei käytetty tarkkoja lähtötietoja syntyvästä melutasosta, vaan havainnollistettiin pistemäisillä melulähteillä melun leviämistä ja meluntorjunnan vaikutuksia. Melumallinnuksessa ei huomioitu liikennettä.

Mallinnuksessa huomioitiin maastonmuodot ja rakennukset. Melun leviämiseen ja suuntautumiseen vaikuttaa erityisesti rakennusten sijoittuminen alueelle ja melun heijastuminen niistä.

Alueen meluun voidaan vaikuttaa melupäätösten määräyksillä sekä rakentamismääräyksillä. Melupäätösten määräyksissä on huomioitava erityisesti se, että alueella on monta toimijaa, jotka tuottavat melua ja että yksittäinen toimija voi vaikuttaa vain omaan toimintaansa. Määräyksissä tämä voitaisiin huomioida toimijakohtaisilla melutasoilla, joiden yhteisvaikutuksesta syntyisi tavoiteltu kokonaistaso. Melupäätöksessä määrätään myös alue, jolla toimijan tulee tiedottaa melusta. Viranomaisen on syytä säännöllisesti päivittää tiedotusalue, sillä alue kehittyy paljon.

Rakennusten ääneneristyksestä, meluntorjunnasta, ääniolosuhteista sekä rakennusten piha- ja oleskelualueiden sekä parvekkeiden meluntorjunnasta ja ääniolosuhteista säädetään ympäristöministeriön asetuksessa rakennusten ääniympäristöstä (796/2017). Rakennuttaja ja rakennusluvan myöntävä viranomainen voisivat huomioida alueen luonteen keskeisenä ravintola- ja tapahtuma-alueena rakennuksen ääneneristävyyden suunnittelussa ja määräyksissä.

Melumallinnuksella havainnollistettiin myös meluntorjunnan vaikutuksia. Melua pystyttiin vain rajallisesti suuntaamaan pois häiriintyvistä kohteista. Melun vaikutusten vähentäminen esimerkiksi melusteillä vaatisi hyvin suuria rakenteita satama-alueelle. Kuitenkin tulevaisuuden rakentamisessa ja julkisivujen muutoksissa voitaisiin huomioida rakennusmateriaalien valinnassa ja muodossa mahdollisuus vähentää melun heijastumista.

Nykyään alueen toimijat viestivät erikseen melua aiheuttavista tapahtumista ja toiminnoista. Melun ajankohdista voitaisiin tiedottaa myös yhteisessä viestintäkanavassa. Tämä viestintäkanava voisi olla viranomaisen tai muun tahon ylläpitämä.

Alueelle tulisi esittää toimijoiden runsaan määrän yhteisvaikutuksen huomioiva melupäätös, josta tiedotetaan määrättyllä alueella sen nopea kehittyminen huomioiden. Rakennusten suunnittelussa niin rakennuttaja kuin rakennusluvan myöntäjä voisivat huomioida alueen erityisluonteen äänieristävyyden suunnittelussa ja määräyksissä. Melun suuntaaminen tai melusteiden rakentaminen todettiin hankalaksi. Kuitenkin tulevan rakentamisen ja julkisivumuutosten yhteydessä voitaisiin tehdä rakennusmateriaalivalintoja, joiden avulla voidaan vähentää melun heijastumista. Alueella melua aiheuttavista tapahtumista ja toiminnoista voitaisiin viestiä yhteisessä viestintäkanavassa.

6 Nykytila-analyysin johtopäätökset

Toistaiseksi selvitysalueella alkuperäisessä OAS:ssa keskeisiksi nostettujen tavoitteiden, eli Tehtaanniemen rakentamisen suunnittelun, satamatoimintojen kehitysmahdollisuuksien osoittamisen, satamapuiston toteuttamisen sekä rakennusten ja ympäristön suojelumääräysten tarkistamisen, voidaan katsoa toteutuneen ainoastaan Tehtaanniemessä ja sielläkin vain osittain, sillä uusien asuintalojen ja kylpylärakennuksen muodostavan kokonaisuuden täydentävän hotellilaajennuksen suunnittelua jatketaan yhä.

Satamatoiminnoissa kehitysaskeleita on tapahtunut merialueella laituripaikkojen, aallonmurtajien ja saarella sijaitsevien palveluiden muodossa, minkä lisäksi HSF:n uudehko konttiravintolarakennus pitää sisällään myös satamatoimiston ja sosiaalitaloja. Satamatoimintojen kehitys rajoittuu kuitenkin yksittäisiin rakennushankkeisiin, jotka on toteutettu jo olemassa olevan infrastruktuurin edellytyksin. Satamatoimintojen jäsentelylle olisi tarvetta, sillä etenkin pysäköintijärjestelyt ovat kehittyneet jopa satamaa hallitsevaksi elementiksi vieden runsaasti tilaa keskeisiltäkin paikoilta ja työntyen myös satamatoimintojen alueelle.

Satamapuiston kehitys on pitkälti riippuvaista satamatoimintojen kehityksestä ja Tehtaanniemen korttelialueen viimeistelystä. Ne yhteensovittamalla ja etenkin Tehtaanniemen rantavyöhykettä kehittämällä satamapuiston toteuttamiselle on alueella hyvät edellytykset. Puistovyöhyke on jo nyt selkeä ja toimiva Tehtaanniemen pohjoispuolella Rantapuistossa, mutta rannanpuoleisen alueen virkistyspotentiaalia ei ole kyetty täysimittaisesti hyödyntämään.

Valtakunnallisen kulttuuriympäristön kannalta keskeiset rakennukset ovat säilyneet muuttumattomina ja niiden ympäristössään on tapahtunut hallittuja muutoksia. Yksittäisten rakennusten suojelupäätöksistä vastaavat eri viranomaiset.

6.1 Suositukset tiivistetysti

Liikenteeseen ja pysäköintiin liittyen keskeisintä olisi pyrkiä hallitsemaan kokonaisliikennetarvetta, jota kasvaviin asuinkortteleihin suuntautuva liikenne tällä hetkellä lisää. Myös kokonaispysäköintitarvetta tulisi satamatoimintojen näkökulmasta kyetä vähentämään tai ohjaamaan toisaalle. Pysäköinnin osalta voisi olla syytä erotella lyhytaikainen ja pitkäaikainen pysäköinti toisistaan sekä ohjata etenkin pitkäaikaispysäköintiä varsinaisen satama-alueen ulkopuolelle. Lyhytaikaisen vierailijapysäköinnin tulee olla jatkossakin mahdollista alueella tai sen välittömässä läheisyydessä. Pysäköintitilaa voisi olla mahdollista lisätä rakentamalla pysäköintitalo.

Sataman väylät ja kentät ovat luonteeltaan monikäyttöisiä, ja ajoyhteyden säilyttäminen niille tapahtuma- ja huoltoliikenteen kannalta tärkeää. Aukeita pysäköintikenttiä on myös mahdollista hyödyntää lyhytaikaisessa tapahtumakäytössä. Pysäköinnin ja satamatoimintojen välistä tilanjakoa olisi arkikäytössä mahdollista selkeyttää esim. kyltein, maalauksin, siirrettävin ajoestein tai materiaaliratkaisuin toiminnallisuuden ja viihtyisyyden lisäämiseksi.

Viheralueiden osalta merkittävää potentiaalia omaavan Maräskärin kehityksessä tulee huomioida lintujen pesintä. Mantereella keskeisin viheralueiden kehitystarve liittyy Tehtaanniemestä Regattarannalle ja Rantapuistoon ulottuvaan viher- ja virkistysalueeseen, joka ei kaikilta osin

selkeästi erotu korttelipihoista. Länsipuolella viheralue rajautuu suoraan satamavyöhykkeeseen, mutta Tehtaanniemen suunnasta ei kuitenkaan ole selkeää kulkureittiä satama-alueelle. Rantaan rajautuvan kevyen liikenteen yhteyden kehittäminen olisi tärkeää koko selvitysalueen mantereelle sijoittuvalla osalla.

Rakennuksista niin makasiinikorttelit kuin niiden läheisyydessä sijaitseva Helkamatalokin kertovat Itäsataman monipuolisesta teollisuus- ja logistiikkahistoriasta ja ansaitsevat täten rakennussuojelumerkinnän. Stevena Oy:n kortteli edustaa uudempaa logistiikkarakentamista, mutta ei kytkeydy luonnollisesti Itäsataman suuntaan vaan liittyy niin fyysisesti kuin toiminnallisesti enemmänkin viereiseen Länsisatamaan. Tehtaanniemen kylpylä- ja majoitusrakennusten korttelin rajautuminen viheralueisiin kaipaisi vielä viimeistelyä, jotta Rantapuisto ja niemen kärki saataisiin yhdistettyä ja niiden koko potentiaali hyödynnettyä. Ravintolarakentamisessa tulee suosia pitkäaikaisia, laadukkaita ja keskenään yhteensopivia ratkaisuja.

Kulkureittien osalta keskeistä on yhdistettyjen reittien parantaminen ja selkeyttäminen sekä Tehtaanniemen kiertävän puistomaisen kävelyn ja pyöräilyn reitin rakentaminen, mikä tukisi Itäsataman kehittymistä korkealaatuiseksi satamapuistoksi. Kuutta erillistä autoliikenteen lähestymissuuntaa voidaan pitää alueen koko huomioiden suurena määränä. Autoliikenteen osalta on syytä miettiä tulisiko läpiajomahdollisuuksia rajoittaa entisestään etenkin kesäaikaan, jotta kävelyn ja pyöräilyn, edellytykset paranisivat. Samalla voitaisiin keskittyä kehittämään asumiseen ja palveluihin liittyvän liikenteen edellytyksiä, kuten tonttiliikennettä, tavarankuljetusta ja muuta huoltoliikennettä.