

Vuorovaikutusraportti

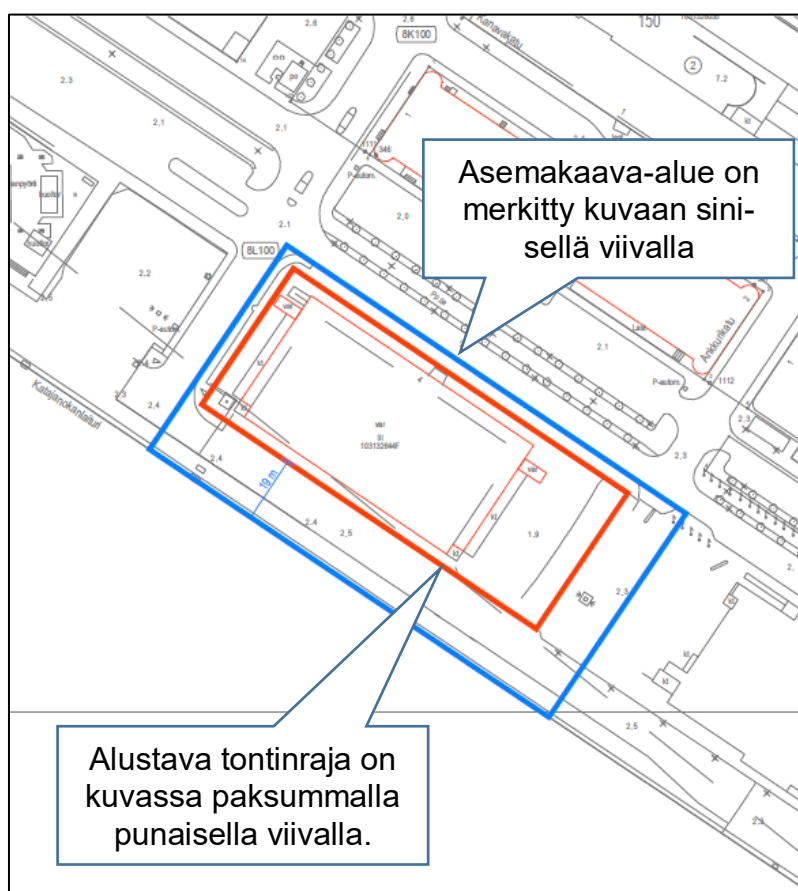
Katajanokanlaituri 4 asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotus (nro 12654)

Päiväty 24.11.2020, täydennetty 23.3.2021

Diaarinumero HEL 2019-011342

Hankenumero 4428_7

Asemakaavakartta nro 12654



Kuva 1. Suunnittelualueen rajaus.

Vuorovaikutusraportin sisältö

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

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

Kaavoituksen eteneminen

Vireilletulo

- kaavoitus on tullut vireille vuonna 2020 alueen kehittämisvarauksen haltijan hakemuksesta
- suunnittelusta on tiedotettu vuoden 2020 kaavoituskatsauksessa



OAS

- OAS ja muuta aineistoa (kaavaluonnos, selostusluonnos) nähtävillä 11.5.–1.6.2020
- nähtävilläolosta ilmoitetaan kirjeillä, verkkosivuilla www.hel.fi/suunnitelmat ja Helsingin Uutiset -lehdessä
- mahdollisuus esittää mielipiteitä



Ehdotus

- kaavaehdotus on esitelty lautakunnalle 24.11.2020
- kaavan valmistelun aikana saatuihin huomautuksiin vastataan vuorovaikutusraportissa, joka löytyy karttapalvelusta kartta.hel.fi/suunnitelmat
- lautakunnan päätöksistä lähetetään tieto niille, jotka ovat mielipiteen tai muistutuksen yhteydessä ilmoittaneet sähköposti- tai postiosoitteensa
- kaavaehdotuksen julkisesta nähtävilläolosta ilmoitetaan verkkosivuilla www.hel.fi/kaavakuu-lutukset
- mahdollisuus tehdä muistutus, viranomaisilta pyydetään lausunnot
- muistutukset ja lausunnot käsitellään lautakunnassa



Hyväksyminen

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

Yhteenvedot esitetyistä huomautuksista ja vastineet niihin

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä kaavan valmisteluaineiston nähtävilläolo 11.5.–1.6.2020

Yhteenvedo viranomaisten kannanotoista

Viranomaisten kannantotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat arvoiltaan huomattavan ympäristön ja kaupunkikuvan huomioon ottamiseen, kaavoituksessa huomioon otettaviin alueella sijaitseviin rakenteisiin, johtoihin ja viemäreihin, kaava-alueen laajuuteen ja kaavaluonnoksen sisältöön, OAS- ja luonosvaiheen vuorovaikutuksen järjestämiseen, Katajanokan liikenne- ja sataman ympäristövaikutuksiin ja kerrosten suurimpaan sallittuun lukumäärään. Kannanotoissa esitetyt asiat on otettu huomioon kaavatyössä siten, että rekkaliikenteen ulosajoreitin yksityiskohtien suunnittelua on jatkettu yhteistyössä Helsingin sataman kanssa, kaupungin museon edustaja on kutsuttu mukaan kaavatyön kokouksiin ja alueesta on laadittu alustava vesihuollon ja kuivatuksen yleissuunnitelma tilavarauksineen kaavoituksen tueksi.

Kannantotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta saatiin seuraavilta asiantuntijaviranomaisilta:

- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) vesihuolto
- Museovirasto
- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala/kaupungin museo
- Helsingin Satama Oy
- Liikenne ja viestintävirasto
- Telia Finland Oy
- Puolustusvoimat
- Suomenlinnan hoitokunta
- Tasavallan presidentinkanslia

Vastineet viranomaisten kannanottoihin

Rakennetun ympäristön ja maiseman arvot, uudisrakentaminen osana Suomenlinnan maailmanperintökohteen suojavyöhykettä, Helsingin keskustan kaupunkijulkisivua ja Katajanokan uutta ranta-alueetta. Rakennuksen korkeus

Alue on valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY 2009) ja merellisen Helsingin kansallismaisemaa. Lisäksi alue sisältyy Suomenlinnan maailmanperintökohteen suoja-alueeseen. Kaava-alueella ei ole rakennussuojelukohteita.

Asemakaava-alue on osa laajempaa vireillä olevaa asemakaava-alueetta Eteläsataman itäosa ja Katajanokanranta. Alueen kehittämisen linjaukset on tutkittu osana edellä mainitun laajan kaava-alueen kehittämisen periaatteita, vaikka koko aluetta koskevat suunnitteluperiaatteet eivät vielä ole valmistuneet päätöksentekoon. Erityisesti Katajanokan

merelle avautuvan kaupunkijulkisivun vaikutuksia on arvioitu maisemallisena ja kaupunkikuvallisena kokonaisuutena. Erityistä huomiota on kiinnitetty rakentuvan kaupunkijulkisivun korkeuteen ja rantajulkisivun rytmittymisen pääperiaatteisiin. Arvioinnin johtopäätöksenä on alueen rakentamisen maksimikorkeudeksi asetettu + 22 metriä sekä periaate mereen esteettä päättyivistä katulinjoista.

Kaavaluonnosvaiheen jälkeen rakennusta koskeva arkkitehtuurikilpailu on ratkennut. Sekä kilpailuohjelmassa että palkintolautakunnan työkentelyssä kiinnitettiin erityistä huomiota uudisrakentamisen ja ympäristön arvojen väliseen suhteeseen.

Kaavaratkaisua on valmisteltu yhteistyössä kaupunginmuseon, Uudenmaan ELY-keskuksen sekä kaupunkiympäristön toimialan maisema- ja kulttuuriympäristöasiantuntijoiden kanssa. Uudisrakennus on kooltaan ja sijainniltaan sovitettu Katajanokan arvokkaaseen kulttuuriympäristöön ja ajallisesti kerrostuneeseen kaupunkirakenteeseen alueen ominaispiirteet huomioon ottavalla tavalla. Rakennuksen suurin sallittu korkeus on linjassa Katajanokan olemassa olevan rakennuskannan kanssa ja korkeutta on arvioitu koko Katajanokanlaiturin uudistuvan rantajulkisivun osuudelta. Vaikkakin juuri nyt asemakaavoitettavan korttelin takana on matalahko Tulli- ja Pakkahuone, on viereisessä korttelissa korkeampi Gran Marina hotelli, jonka katto pääasiassa asettuu korkeustason +22,00 yläpuolelle. Viitesuunnitelmassa esitetyt aluejulkisivu ja alueleikkaus osoittavat, että myös tämän korttelin kohdalla periaate rantaa kohti laskevasta kaupunkirakenteesta säilyy Keskon entisen pääkonttorin ja jugend-kaupunginosan kattojen hahmottuessa kaupungin silhuetissa uuden rakennuksen yläpuolella mereltä katsottuna.

Uuden rakennuksen arkkitehtuuri on pääpiirteissään ratkaistu korkeatasoisessa arkkitehtuurikutsukilpailussa. Voittajatyö, jonka pohjalta asemakaavaratkaisu on laadittu, jatkaa Esplanadilta Katajanokalle ulottuvien vaaleiden kaupunkitalojen rintamaa modernin arkkitehtuurin keinoin. Polveilevan julkisivumuodon sisään taipuvat kohdat erottelevat rakennuksen hahmon pienempiin osiin, mikä sovittaa rakennuksen ympäristöönsä luontevasti. Rakennuksen pyöreät nurkat liittyvät sen viereisten Tulli- ja Pakkahuoneen ja hotellin muotoihin, jotka toistuvat myös muualla Katajanokan kansallisromanttisen ja Art Nouveau-ajan arkkitehtuurissa. Asemakaavassa rakennuksen ja ympäristön suhteesta on määrätty julkisivun käsittelyä, materiaaleja, yksityiskohtia sekä julkisivun jäsentelyä koskevalla määräyksellä. Lisäksi rakennuksen hahmon polveilu on osoitettu kaavakartalla.

Ympäristöön liittyvät arvot, kuten alueen sijoittuminen Suomenlinnan maailmanperintökohteen suoja-alueelle, on tuotu esiin asemakaavan selostuksessa. Viitesuunnitelma-aineistossa esitetään näkymä lähesyttäessä Kauppatoria Suomenlinnan suunnasta.

Asemakaava-alueelle sijoittuvat muiden omistamat rakenteet, laitteet sekä johdot ja viemärit

Suunnittelualueelle sijoittuu käytössä olevia yleisiä hulevesiviemäreitä sekä yksityisiä vesijohtoja, viemäreitä, kaapeleita ja putkituksia, teletiloja, kaivo ja laitteita sekä laituriomaisuutta rakenteineen. Kaavatyön aikana on laadittu pohjarakentamisen yleissuunnitelma sekä kunnallistekninen yleissuunnitelma. Kaavaratkaisun toteuttaminen edellyttää johto- ja putkisiirtoja sekä esimerkiksi satamaa palvelevan muuntamon siirtämistä uudisrakentamisen tieltä.

Kaavassa on määräyksin varmistettu maanalaisten yksityisten rakenteiden kunnostamisen mahdollisuus lähelle sijoittuvasta uudisrakennuksesta huolimatta. Kaavaratkaisu muuttaa sataman omistamien rakenteiden ja tekniikan osalta tilannetta siten, että jatkossa laiturirakenteet sekä mahdollisesti paikalleen jääviä kaapeleita ja paineviemäri sijoittuvat yleiseksi osoitetulle alueelle. Yksityistä omaisuutta, kuten johtoja, putkia ja rakenteita sijoittuu varsinkin tiiviissä kaupunkiympäristössä hyvin usein kaupungin hallinnoimille yleisille alueille. Sijoittumisesta ja/tai omistuksen vaihdosta laaditaan tarvittavat sopimukset. Huolto- ja kaivutyöt luvitetaan voimassa olevan lainsäädännön ja ohjeistuksen mukaisesti. Helsingin kaupungin alueella tehtävissä kaivu-, kairaus- ja louhintatöissä on kaivajan aina ennen kaivu ilmoituksen jättämistä haettava ajantasainen johtoselvitys. Kaivutyöt kadulla, jalankulku- tai pyörätiellä, torilla tai puistossa, edellyttävät myös kaupungin lupaa.

Suunnittelualan raja- ja satamatoimintojen laajuus

Kaavatyön aikana on asiantuntijoiden kesken järjestetty useita tapauksia satamatoimintojen laajuuden, sataman liikennejärjestelyiden ja julkisten alueiden laajuuden välisten ristiriitojen yhteensovittamiseksi ja vaihtoehtoisten ratkaisujen löytämiseksi. Lisäksi Helsingin Satama ja kaupunkiympäristön toimiala ovat syksyn 2020 aikana käyneet neuvotteluita keskustan satamatoimintojen keskittämiseksi (ns. keskittämiskenaario). Yhteinen tahtotila on kehittää satamatoimintoja keskustan satamissa tavalla, joka toteutuessaan mahdollistaa joidenkin risteilyaluspaikkojen siirtämisen maankäytöllisesti paremmalle sijainnille. Tällöin Katajanokanlaiturin risteilyaluspaikasta voitaisiin luopua ja nykyisin suljettu satamatoimintojen vyöhyke avata avoimeksi ranta-alueeksi. Kaavaratkaisu kuvastaa neuvotteluiden tavoitetilaa, vaikkei neuvottelutulosta ole vielä vahvistettu.

Kaavatyölle asetettujen julkista rantavyöhykettä ja rantareitin yhteyttä sekä uuden rakennuksen merenpuoleisia toimintoja koskevien tavoitteiden vuoksi ranta-alue on kaavaehdotuksessa osoitettu jalankululle. Tälle yleiseksi alueeksi jatkossa muuttuvalle alueelle toteutetaan myös alueellinen tulvasuojauksen ratkaisu maanpinnan tasoa nostamalla. Näin kaavaratkaisu mahdollistaa uudisrakentamiseen liittyvien teknisten ratkaisuiden toteuttamisen kaupungin hallinnoimalle alueelle. Maa-alueen hallinnan siirtyminen kaupungille ei estä Helsingin Satama Oy:n

lausunnossa mainittuja teknisiin ratkaisuihin, esimerkiksi kaapelivetoihin liittyviä toiminnallisia tarpeita, kuten huolto- ja kaivutöitä. Jatkossa voidaan myös tarkemmin arvioida rantamuurin käytön mahdollisuus pienempimuotoiseen satamatoimintaan, kuten saaristoristeilijöiden otto- ja jättöpaikkana.

Katajanokan liikenneratkaisut

Kaava-alueen suunnittelulle asetettujen tavoitteiden ja rantavyöhykkeen käytölle kohdistuvien tarpeiden vuoksi selvitettiin jo kaavatyön aloitusvaiheessa mahdollisuus siirtää satamasta lähtevien rekkujen ajo-reitti pois rannan ja uuden rakennuksen välistä. Liikenteen ratkaisuja tutkittiin raportissa *Katajanokan satama: ulosajojärjestelyjen toimivuus-tarkastelu* (Helsingin kaupunki ja Ramboll Finland Oy, 2020). Simulointien tuloksiin perustuvalla Helsingin Sataman ja Kaupunkiympäristön toimialan yhteisellä päätöksellä (neuvottelu 30.1.2020) jatkettiin alueen suunnittelua siitä lähtökohdasta, että rekkaliikenteen ulosajo siirtyy pois rantavyöhykkeeltä uuden toimitalon edustalta. Tehtyjen simulointien mukaan laivasta purkautuvan rekkaliikenteen siirtäminen Ankkurikadulle ei näyttäisi vaikuttavan merkittävästi laivan purkuun. Jononpituu-det kasvavat noin 50 metriä ja jonojen purkautumiseen kuluu noin 5 minuuttia kauemmin. Jono ei kuitenkaan yllä laivaan missään vaihtoehdossa. Lisäksi raportissa nostettiin esiin muita todennäköisiä Katajanokan liikenteeseen aiheutuvia muutoksia, joihin rekkaliikenteen uusi ulosajoreitti ja alueelle suunniteltu uusi maankäyttö aiheuttavat.

Tämän yhtä tonttia koskevan asemakaavahankkeen liikenteelliset vaikutukset jäävät lisääntyvän ajoneuvoliikenteen osalta vähäisiksi. Mahdollisimman sujuvan kokonaisratkaisun löytämiseksi on asemakaavan liitteenä päätöksen tekoon menevässä liikennesuunnitelmassa etsitty ratkaisuja kaava-aluetta laajemmalla alueella. Siirtyvän rekkaliikenteen aiheuttamia heikennyksiä on voitu kompensoida esimerkiksi Satamakadun ja Kanavakadun risteyksen järjestelyitä muuttamalla. Uusi satamasta ulosajoreitti ei tehtyjen liikennejärjestelyiden simulointien mukaan muuta merkittävästi rekkaliikenteen ja henkilöautoliikenteen purkautumisaikoja nykyisestä.

Ankkurikatu on kaavassa osoitettu katualueeksi ja liikennesuunnitelman ratkaisusta on neuvoteltu Helsingin Satama Oy:n kanssa toimivan rekkaliikenteen ulosajoyhteyden tuottamiseksi.

Maanalaisen kokoojakadun suunnittelutilanteesta johtuen sitä ei ole tämän kaavahankkeen liikenneratkaisuissa otettu huomioon. Laajemmin Katajanokan ranta-alueiden maankäyttöpotentiaaliin liittyvät liikenteelliset tarkastelut, simuloinnit ja ratkaisut tehdään osana kyseistä suunnitteluprosessia tässä kaavahankkeessa tehdyt ratkaisut huomioon ottaen.

Suunnittelussa on otettu huomioon Katajanokan sataman asema osana TEN-T -ydinverkkoon kuuluvaa Helsingin satamaa.

Sataman ympäristövaikutukset

Sataman ympäristövaikutuksia ja ympäristöluvan mukaista toimintaa on käsitelty Helsingin Satama Oy:n kanssa kaavatyön aikana useaan otteeseen. Alueellisen suunnittelun lähtökohdaksi on yhteistyössä Helsingin Satama Oy:n kanssa ohjattu selvitys *Eteläsatama, melu ja maankäyttö – vaikutustarkastelu*. Arkkitehtuurikilpailun ohjelman laatimisen yhteydessä satamamelun vaikutuksia toimitila- ja hotellirakennukseen tarkennettiin kyseisen rakennuspaikan ja tulevien toimintojen näkökulmasta. Viitesuunnitelmaa laadittaessa meluselvytys on jälleen tarkistettu vastaamaan tarkentunutta suunnitteluratkaisua. Satamamelu on otettu asemakaavassa huomioon rakenteellista ääneneristystä koskevalla määräyksellä. Muiden sataman ympäristövaikutusten osalta ei yhteistyössä ole tullut esiin sellaisia seikkoja, jotka vaikuttaisivat asemakaavan sisältöön tai tulisi ottaa huomioon kaavaratkaisussa.

Satamatoiminnan turvaaminen alueella

Asemakaavaratkaisu mahdollistaa satamatoiminnan säilymisen Katajanokalla. Yhteistyössä Helsingin satama Oy:n kanssa on tarkasteltu lähtökohtia satamatoiminnan alueelliselle laajuudelle ja rekkaliikenteen ulosajoreitille (*Eteläsataman lahden maisemallinen tilavaraus ja periaatesuunnitelma*, Loci maisema-arkkitehdit Oy, JKMM arkkitehdit Oy, 2020 ja *Eteläsataman lahden alustava teknisten tilavarausten ja toteuttamistavan periaatesuunnitelma*, Ramboll Finland Oy, 2020).

Satamasta ulosajavan rekkaliikenteen liikenneratkaisuja on käsitelty otsikon *Katajanokan liikenneratkaisut* alla.

Satamatoimintojen laajuutta on käsitelty otsikon *Suunnittelualueen raja- ja satamatoimintojen laajuus* alla.

Kaavoituksen vuorovaikutus sekä nähtävillä ollut kaava-aineisto

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman ja kaavan valmisteluaineiston (selostusluonnos, asemakaavaluonnos) nähtävilläolosta on ilmoitettu kirjeillä, verkkosivuilla www.hel.fi/suunnitelmat ja Helsingin Uutiset -lehdessä Osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja kaavan valmisteluaineistoa (selostusluonnos, asemakaavaluonnos) on ollut esillä verkkosivuilla (www.hel.fi/suunnitelmat) ja aineistoon on voinut käydä tutustumassa Kaupunkiympäristön asiakaspalvelussa. Lisäksi suunnitteluun liittyvää aineistoa on päivitetty Helsingin karttapalveluun.

Mielipiteen tai lausunnon on voinut jättää kaikesta julkisesti nähtävillä asetetusta aineistosta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä muun valmisteluaineiston (kaavaluonnos, kaavaselostus) nähtävilläolo sekä mahdollisuus palautteen jättämiselle on toteutettu Helsingin kaupungin käytäntöjen ja maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti. Kaavan vireilletulo- ja luonnosvaiheen vuorovaikutusmahdollisuus on siten toteutettu tasapuolisesti, tarkoituksenmukaisesti ja osallisten kannalta riittävällä tavalla.

Turvallisuussyistä ei kaavatyöhön liittyen ole järjestetty perinteistä keskustelutilaisuutta kevään ja alkukesän 2020 aikana, sillä kokoontumisia oli rajoitettu koronaviruspandemiasta (COVID-19) johtuen. Maankäyttö- ja rakennuslaki ei edellytä keskustelutilaisuuden järjestämistä. Hankkeeseen ryhtyvä (Varma) järjesti kuitenkin verkkotapahtuman Katajanokkaseuralle arkkitehtuurikilpailun ehdotuksiin liittyen sekä tarjosi lisäksi mahdollisuuden tulla paikan päälle tutustumaan kilpailuehdotuksiin ja pienoismalliin. Samalla oli mahdollisuus keskustella kaavoittajan kanssa hankkeen asemakaavoitukseen liittyvistä seikoista.

Osallisista Helsingin Satama Oy on alueen tärkeänä toimijana ja suunnittelualueelle sijoittuvien kiinteiden rakenteiden omistajana ollut mukana hankkeessa käynnistysvaiheesta alkaen ja esimerkiksi ollut mukana ohjausryhmässä aluetta koskevien selvitysten ja periaatesuunnitelmien osalta. Lisäksi keskustan satamatoimintojen kehittämistä on neuvoteltu Helsingin Satama Oy:n ja kaupunkiympäristötoimialan kesken syksyn 2020 aikana.

Yhteenveto mielipiteistä

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat:

- rakentamisen sijaintiin, laajuuteen, korkeuteen, materiaaleihin, kestävyystavoitteisiin ja ympäristöön sopivuuteen
- esitetyn hankkeen luonteeseen ja tarpeeseen ja oikeutukseen alueella
- liikennejärjestelmään aiheutuviin muutoksiin sekä oletettuun liikennemäärän kasvuun, pysäköintiin, ruuhkautumiseen ja liikenteen ympäristöhäiriöihin asuntakaduilla sekä työmaan aikaisiin järjestelyihin
- vuorovaikutukseen ja kaavahankkeen lainmukaisuuteen
- satamatoimintoihin ja varustamotoimintaan
- julkisen ranta-alueen laajuuteen, tarpeeseen, riittävyteen
- esteettömyyteen.

Mielipiteet on otettu huomioon kaavoitustyössä siten, että viitesuunnitelmassa ja kaavaratkaisussa on erityisesti kiinnitetty huomiota rakennuksen maantasokerroksen ratkaisuihin ja toimintojen avoimeen luonteeseen, rakennuksen suhteeseen arvokkaaseen ympäristöönsä, rakentamisen kestäviin ratkaisuihin, rantareitin riittävään mitoitukseen ja satamatoiminnan jatkumisen mahdollisuuteen. Liikennesuunnitelmassa mielipiteet on otettu huomioon arvioimalla liikenteen järjestelyiden muutoksia nyt kaavoitettavaa aluetta laajemmin ja varmistamalla simuloinnein, etteivät muutokset laskennallisesti tule merkittävästi vaikuttamaan sataman liikenteen purkautumisen nopeuteen tai jonojen pituuteen. Kaavoitusprosessissa osallisten palautetta on huomioitu mahdollistamalla hankkeeseen liittyvä vuorovaikutus Uutta kantakaupunkia -verkkotilaisuudessa sekä esittelemällä hanketta Katajanokan huollon järjestämisessä keskustelutilaisuudessa.

Kirjallisia mielipiteitä saapui 12 kpl, joista kaksi oli saman sisältöisiä.

Vastineet mielipiteisiin aihepiireittäin

Uudisrakentaminen ja kaavamuutos suhteessa yleiskaavaan

Mielipiteessä nostettiin esiin, että Katajanokanlaituri on yleiskaavassa satama-alueetta, jolloin asemakaavatyössä tulee turvata Katajanokan sataman toiminta.

Vastine

Asemakaavaratkaisu on yleiskaavan mukainen ja se mahdollistaa satamatoiminnan jatkumisen Katajanokalla. Yleiskaavan satama-alue -merkintä ei edellytä satamatoiminnan tai satamalle varattujen aluevarausten säilymistä nykyisen kaltaisena. Voimassa oleva yleiskaava on pikselimuotoinen, jolloin myös viereiset pikselit vaikuttavat siihen, miten asemakaavatyössä aluerajaukset tarkentuvat. Sataman ulosajavan rekaliikenteen reitti on suunniteltu osana kaavaratkaisua ja sen toimivuutta suhteessa alusten nykyiseen purkautumisen nopeuteen on arvioitu suunnittelun edetessä. Ratkaisu ajoreitin muutoksesta on tehty yhdessä Helsingin Satama Oy:n kanssa.

Uudisrakentaminen ja kaavamuutos suhteessa maankäyttö- ja rakennuslakiin

Mielipiteissä siteerataan Maankäyttö- ja rakennuslakia (1 ja 12 §) ja esitetään, että asemakaavaratkaisu on ristiriidassa MRL:n kanssa, ei täytä asukkaiden elinoloihin ja elinympäristöön liittyviä tavoitteita ja huonontaa kaupunkikuvaa. Lisäksi epäiltiin, ettei suunnitelma täytä vaatimusta liikenteen tarkoituksenmukaisesta järjestämisestä ja joukko liikenteen toimintaedellytyksistä. Lisäksi huomautetaan, ettei kaavaratkaisu muistuttajan mielestä täytä maankäyttö- ja rakennuslain vaatimuksia sosiaalisesti toimivasta ja eri väestöryhmien, kuten lasten, vanhusien ja vammaisten, tarpeet tyydyttävän elin- ja toimintaympäristön luomisesta eikä myöskään sosiaalisesti toimivan elinympäristön aikaansaamisesta tai maankäyttö- ja rakennuslain vaatimuksia kulttuurisesti kestävästä kehityksestä ja rakennetun ympäristön kulttuuriarvojen vaalimisesta.

Vastine

Asemakaavaratkaisu on Maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimusten mukainen ja täyttää asemakaavoitukselle asetetut tavoitteet. Kaavaratkaisun mahdollistama täydennysrakentaminen tai muutokset liikenteen järjestelyissä eivät aiheuta sellaista lain tarkoittamaa elinolojen tai elinympäristön heikentymistä, joka estäisi kaavaratkaisun tai liikennesuunnitelman mukaisten liikenteen järjestelyiden toteuttamisen. Kaavaratkaisun keskeisimmät vaikutukset elinoloihin ja elinympäristöön on selvitetty uudisrakentamista koskevissa meluselvityksissä ja liikenteen

simuloinneissa sekä arvioitu asiantuntijatyönä osana asemakaavaprosessia.

Satamamelun vaikutukset uudisrakentamisessa on otettu huomioon kaavan julkisivuja koskevassa melumääräyksessä. Liikenteellisten vaikutusten ihmisten elinoloihin tai elinympäristöön ei ole simulointeihin perustuen arvioitu olevan kovinkaan suuria. Matkustajalaivan purkautumisesta johtuvan liikenteen ruuhkautumisen muutokset ovat vähäisiä eikä rekkaliikenteen uusi ulosajoreitti sijoitu lähempien asuntojen osalta sen lähemmäs olemassa olevia asuinrakennuksia kuin sataman rekkaliikenteen sisäänajoreitti nykyisellään. Simulointien mukaan liikennejärjestelmään tai joukkoliikenteen toimintaedellytyksiin ei kohdistu merkittävää heikennystä.

Kaavaratkaisu on laadittu yleiskaavasta ja kaupunkistrategiasta sekä muista suunnittelua ohjaavista päätöksistä, ohjelmista ja linjauksista johdettujen alueen suunnittelua ohjaavien tavoitteiden mukaisesti. Kaavaratkaisu avaa nyt suljettuja ranta-alueita kaikille käyttäjille, alue suunnitellaan esteettömyyttä koskevat tavoitteet huomioon ottaen ja maantasokerroksen avoimuuteen ja toiminnalliseen luonteeseen on kiinnitetty erityistä huomiota. Uudet palvelut parantavat alueen kaupallisten palveluiden saavutettavuutta. Toimitilarakentaminen Helsingin keskustassa vaikuttaa positiivisesti keskustan vetovoimaan ja elinvoimaan sekä yritysten toimintaympäristöön. Helsinkiläisiä ei ole unohdettu suunnitelmassa. Suunnitelma on siten linjassa Maankäyttö- ja rakennuslain sosiaalisesti toimivan elinympäristön sisältövaatimusten kanssa.

Kaavaratkaisun toteuttaminen muuttaa kaupunkikuvaa, mutta ratkaisu on arvioitu korkealaatuiseksi ja ympäristön muutokseen monella positiivisella tavalla vaikuttavaksi. Rakentamisen myötä jalankulkuympäristö muodostuu nykyistä viihtyisämmäksi ja vilkkaan kävelyreitit varrelle saadaan lisää palveluita. Julkiseksi avautuva rantavyöhyke lisää ympäristön viihtyisyyttä ja virkistykseen mahdollisuuksia sekä laadukkaan rakennetun kävely-ympäristön määrää.

Katajanokalle on tunnusomaista sen historiallinen kerrostuneisuus ja täydentyminen uusilla aluekokonaisuuksilla ja toiminnoilla. Kaavaratkaisua on valmisteltu yhteistyössä kaupunginmuseon, Uudenmaan ELY-keskuksen sekä kaupunkiympäristön toimialan maisema- ja kulttuuriympäristöasiantuntijoiden kanssa, jotka pitävät kaavan mahdollistamasta rakennusta arkkitehtuuriltaan ja materiaaleiltaan sekä sijoittumiseltaan ja kooltaan Katajanokan arvokkaaseen kulttuuriympäristöön ja ajallisesti kerrostuneeseen kaupunkirakenteeseen sopivana ratkaisuna. Kaavaratkaisu on sopusoinnussa rakennettuun ympäristöönsä liittyvien arvojen kanssa eikä heikennä tai vaaranna kulttuurisesti kestävästä kehityksestä tai rakennetun ympäristön kulttuuriarvojen vaalimisesta.

Rakennuksen korkeus ja laajuus

Osalliset ovat esittäneet huolen siitä, että uusi rakennus on liian korkea ja että Katajanokalla tulisi noudattaa periaatetta, jonka mukaan kaupunkirakenteen korkeus on meren suuntaan laskeva. Tällöin mielipiteen mukaan myös Katajanokan jugend-alueen kaupunkikuva ja profiili säilyisivät paremmin. Mielipiteissä nostettiin esiin, että uusi rakennus peittää Tulli- ja Pakkahuoneen taakseen ja muuttaa joidenkin asuintalojen merensuuntaan avautuvia maisemia. Muutosehdotuksessa esitettiin rakennuksen siirtämistä idemmäs pois kyseisten asuinrakennusten ja meren väliseltä akselilta.

Vastine

Kaavaratkaisua on valmisteltu yhteistyössä kaupunginmuseon, Uudenmaan ELY-keskuksen sekä kaupunkiympäristön toimialan maisema- ja kulttuuriympäristöasiantuntijoiden kanssa. Uudisrakennus on kooltaan ja sijainniltaan sovitettu Katajanokan arvokkaaseen kulttuuriympäristöön ja ajallisesti kerrostuneeseen kaupunkirakenteeseen alueen ominaispiirteet huomioon ottavalla tavalla. Rakennuksen suurin sallittu korkeus on linjassa Katajanokan olemassa olevan rakennuskannan kanssa ja korkeutta on arvioitu koko Katajanokanlaiturin uudistuvan rantajulkisivun osuudelta. Viitesuunnitelmassa esitetyt aluejulkisivu ja alueleikkaus osoittavat, että periaate rantaa kohti laskevasta kaupunkirakenteesta säilyy Keskon entisen pääkonttorin ja jugend-kaupunginosan kattojen hahmottuessa kaupungin silhuetissa uuden rakennuksen yläpuolella mereltä katsottuna. Satamakadun näkymäakseli meren suuntaan säilyy vapaana, mutta suunniteltu K6-varastorakennuksen paikalle rakennettava nykyistä korkeampi rakennus tulee joidenkin Tove Janssonin puiston yli merelle aukeavien asuntojen maisemaan siten, että maisema muuttuu ja horisontti jää osin tai kokonaan uuden rakennuksen peittoon. Uuden rakennuksen sijainti määrittyy Satamakadun ja Ankkurikadun muodostamien merelle avautuvien näkymäakselien väliin. Näin ollen rakennuksen siirtäminen idemmäs ei ole mahdollista menettämättä tuota Helsingille tyypillistä kaupunkirakenteen ominaispiirrettä. Tavoitteellisen tilaohjelman ja kaupungin tavoitteiden mukaisen kerrosalamäärän mahduttaminen tontille nyt esitettyä suppeammalle alueelle ei olisi mahdollista joustamatta kaavan suurimmasta sallitusta rakentamisen korkeusasemasta. Näin ollen kaupunkirakenteen ominaispiirteiden säilyminen ja maisemallisten tavoitteiden toteutuminen on kaavaratkaisussa asetettu yksittäisten asuntojen merimaisemaan kohdistuvan muutoksen edelle.

Rannan julkinen käyttö, merellisyys

Mielipiteessä esitetään, että rakentaminen sulkee rantaa nykyisestään ja tuottaa ahdasta tilaa. Aluetta pitäisi muistuttajan mielestä kehittää julkisena alueena tai merellisille palveluille, kuten saaristoristeilijöiden käyttöön.

Vastine

Eteläsataman lahden alueen kehittämisessä on tavoitteena vahvistaa keskustan merellisyyttä sekä liittää Katajanokan ranta-alueet ja matkustajasatama tiiviimmin osaksi kävelypainotteista keskustaa. Tarkoituksena on luoda uutta merellistä kaupunkitilaa rantabulevardeineen ja vetovoimaisine toimintoineen. Katajanokalla ranta-alueita halutaan kehittää kävelypainotteisina ja korkeatasoisina julkisina tiloina, jotka täydentävät Helsingin rantoja mukailevaa rantareittiä. Osana kokonaisuutta tutkitaan uudisrakentamisen paikkoja, jossa rakennuksen ensimmäisen kerroksen tilat avautuisivat myös meren suuntaan ja ensimmäiseen kerrokseen sijoittuvat toiminnot tukevat rannan aktiivista julkista käyttöä.

Asemakaavahanke on käynnistynyt Työeläkeyhtiö Varman saatua kehittämismääräyksen alueelle. Asemakaavaratkaisussa on siten yhteensovitettu alueen merellisiä ulkotiloja, uutta kävely-ympäristöä, katutasojen toimintaa ja hankkeelle myönnetyn kehittämismääräyksen mukaisia tavoitteita. Kaavaratkaisun myötä nykyisin sataman toiminnoille varattu alue vapautuu kaupunkilaisten julkiseen käyttöön. Lisäksi kaava edellyttää uuden rakennuksen katutasoon liike-, palvelu- ja näyttelytilojen sijoittumista, mikä mahdollistaa myös merellisten palveluiden sijoittumisen rakennukseen.

Rakennus osana Merellisen Helsingin kansallismaisemaa, Unescon maailmanperintökohteen suojavyöhykettä sekä valtakunnallisesti merkittävää kulttuuriympäristöä

Mielipiteissä uutta rakennusta pidetään liian suurena suhteessa valtakunnallisesti merkittävään kulttuuriympäristöön, sekä Unescon maailmanperintökohteeseen ja lisäksi sen epäillään aiheuttavan haitallisia vaikutuksia kansallismaisemaan. Mielipiteissä on myös nostettu esiin huoli siitä, että massiivinen rakennus peittää taakseen Tulli- ja Pakkahuoneen.

Vastine

Kaavaratkaisua on valmisteltu yhteistyössä kaupunginmuseon, Uudenmaan ELY-keskuksen sekä kaupunkiympäristön maisema- ja kulttuuriympäristöasiantuntijoiden kanssa. Uudisrakennus on kooltaan ja sijainniltaan sovitettu Katajanokan arvokkaaseen kulttuuriympäristöön ja ajallisesti kerrostuneeseen kaupunkirakenteeseen alueen ominaispiirteet huomioon ottavalla tavalla. Rakennuksen suurin sallittu korkeus on linjassa Katajanokan olemassa olevan rakennuskannan kanssa ja korkeutta on arvioitu koko Katajanokanlaiturin uudistuvan rantajulkisivun osuudelta. Viitesuunnitelmassa esitetyt aluejulkisivu ja alueleikkaus osoittavat, että periaate rantaa kohti laskevasta kaupunkirakenteesta säilyy Keskon entisen pääkonttorin ja jugend-kaupunginosan kattojen hahmottuessa kaupungin silhuetissa uuden rakennuksen yläpuolella mereltä katsottuna. Uuden rakennuksen sijainti määrittyy Satamakadun ja Ankkurikadun muodostamien merelle avautuvien näkymäakseleiden

väliin. Kaupunkirakenteen arvokkaiden ominaispiirteiden säilyminen ja maisemallisten tavoitteiden toteutuminen on siten otettu kaavaratkaisussa huomioon. Tulli- ja Pakkahuoneen rakennussuojelulliset arvot eivät vaaranna uutta merijulkisivua muodostavan kaavaratkaisun vuoksi, sillä se sijoittuu jo nykyisellään rannanpuoleisimman korttelirivistön taakse.

Puurakentamisen sopivuus rakennuspaikalle

Mielipiteissä esitettiin, ettei puurakentaminen materiaalien puolesta sovi valtakunnallisesti merkittävään kulttuuriympäristöön tai kansallismaisemaan kivikaupungissa.

Vastine

Asemakaavassa edellytetään, että rakennuksen on oltava maanpäälisiltä osin rakenteiltaan pääosin puuta. Puurakentamisen edistäminen on osa Helsingin kaupungin hiilineutraaliuteen tähtäävää ohjelmaa ja yksi asemakaavoituksen keinoista toteuttaa ohjelman tavoitteita. Puun käyttöä koskevat tavoitteet ovat myös rakennuttajan ja tulevan pääkäyttäjän tahtotilan mukaisia. Arkkitehtuurikilpailun voittajaehdotukseen perustuvassa asemakaavassa julkisivun uloimmaksi osaksi on määrätty lasi ja kiviaines (esim. luonnonkivi, keraamiset valmisteet, tiili). Rakennuksen puiset rakenteet jäävät suojaan meri-ilmastolta uloimman julkisivun osan taakse. Arkkitehtuurikilpailun palkintolautakunta arvioi voitaneen ehdotuksen sopivan erittäin hyvin paikalleen osaksi kansallismaisemaa ja Katajanokan kehittyvää merijulkisivua.

Lasijulkisivun sopivuus rakennuspaikalle

Mielipiteen mukaan lasirakentaminen ei rakennusmateriaalin puolesta sovi maisemaan ja lisäksi sillä on vaikutuksia lintujen turvallisuuteen.

Vastine

Arkkitehtuurikilpailun voittajaehdotukseen perustuvassa asemakaavassa julkisivun uloimmaksi osaksi on määrätty lasi ja kiviaines (esim. luonnonkivi, keraamiset valmisteet, tiili). Materiaalien välinen osuus julkisivupinnasta on vielä suunnittelun tasolla, samoin julkisivupinnan strukturi, jolla voidaan vaikuttaa lasisuuden vaikutelmaan ja heijastuksiin. Lisäksi hankkeessa vielä tarkastellaan heijastamattoman lasin käytön hyötyjä. Arkkitehtuurikilpailun palkintolautakunta arvioi voitaneen ehdotuksen sopivan erittäin hyvin paikalleen osaksi kansallismaisemaa ja Katajanokan kehittyvää merijulkisivua.

Hotellirakentamisen sopivuus Katajanokalle

Mielipiteissä epäillään, onko taas uusi hotelli oikea toiminto Katajanokalle, jossa hotellihankkeita on viime aikoina ollut useita. Lisäksi ihmetellään, miten toimiston osuus voi olla vain 5 500 neliötä.

Vastine

Hotellirakentamisen houkuttelevuus on pitkälti kiinni Helsingin vetovoimasta matkailukaupunkina. Lisäksi matkustamiseen vaikuttavat tilanteet, kuten vuoden 2020 covid-19 pandemia ja sen aiheuttamat rajoitteet näyttävät vaikuttavan ainakin hetkellisesti hotellihankkeiden kiinnostavuuteen.

Asemakaavaratkaisu mahdollistaa sekä toimisto-, että liikerakentamisen tontilla. Asemakaavassa on määritelty suurin sallittu kerrosala, josta sallittu hotellirakentamisen osuus on enintään kaksi kolmasosaa. Näin ollen toimistolle sekä katutason palvelu- ja näyttelytiloille sekä muille kuin hotellitoimintaa sisältäville liiketiloille jää runsaasti kerrosalaa. Kuitenkin koko rakennus on mahdollista rakentaa toimistoiksi katutason tiloja lukuun ottamatta tai kokonaan muuhun liiketilakäyttöön kuin hotelliksi.

Asemakaavaratkaisussa on lisäksi huomioitu rakennettavan rakennuksen muuntojoustavuus tilanteessa, jossa ensin rakennettu ratkaisu halutaan syystä tai toisesta muuttaa uuteen käyttötarkoitukseen. Asemakaavamääräyksellä edellytetään rakenneratkaisujen olevan tilajärjestelyiltään ja toimintojen osalta muuntojoustavia. Viitesuunnitelmatasolla määräys on huomioitu siten, että rakennuksen kerroskorkeudet ja muut rakenneratkaisut mahdollistavat tilojen muuntamisen esimerkiksi hotellista toimistoksi vaikkapa kysyntään perustuvan tarpeen niin vaatiessa.

Maantasokerroksen toiminnot ja niiden avoimuus

Mielipiteissä korostettiin maantasokerroksen avoimen luonteen tärkeyttä kaupunkilaisille ja muille alueen käyttäjille.

Vastine

Uuden rakennuksen maantasokerroksen jäsentely, avoin luonne ja toiminnot ovat ympärillä kehittyvän kävely-ympäristön ja alueen käyttäjien näkökulmasta tärkeässä roolissa. Asemakaavassa määrätään maantasokerroksen avautumisesta, toiminnoista ja aulan avautumisesta läpi rakennuksen. Maantasokerrokseen sijoittuvat tilat ovat liike-, palvelu- ja näyttelytiloja. Tarkoituksena on hyödyntää merelle ja Kauppatorin suuntaan avautuvia tiloja esimerkiksi ravintoloina ja kahviloina tai myymälätiloina. Ympäristöään aktivoivat toiminnot lisäävät alueen vetovoimaa ja vaikuttavat ympäristön viihtyisyyteen. Toimistotilojen ja hotellihuoneiden sijoittaminen rakennuksen kadulle aukeaville julkisivuille on kaavassa kielletty.

Uuden pääkonttorin rakentaminen vanhan läheisyyteen

Mielipiteessä on annettu kritiikkiä uuden pääkonttorin rakentamiselle vain noin 300 metrin päähän nykyisestä ja epäilty, onko se asemakaa-

voituksessa esitettyjen ja hankkeen esiin nostamien korkeiden ympäristötavoitteiden mukainen ratkaisu. Mielenpitoon esittäjä uskoo, että vanhan korjaaminen on ekologisempaa kuin uuden rakentaminen.

Vastine

Kaupungin tavoitteena on keskustan elinvoiman kehittäminen muun muassa toimitilatonttien kaavoittamisen avulla. Yksittäisen rakennushankkeen kestävyys tai ympäristövaikutusten arvioinnissa olennaista ei ole tuleva pääkäyttäjä, vaan se, että rakentaminen tehdään kaupungin tavoitteet, kokonaisratkaisu ja sijainnin asettamat edellytykset huomioon ottaen mahdollisimman ympäristöviisaasti. Stora Enson jättäessä käyttöönsä liian ahtaaksi jääneet pääkonttoritilat, vapautuu kyseinen toimitila jonkin toisen toimijan käyttöön. Katajanokanlaituri 1 rakennuksen korjauksesta vastaa ja päättää rakennuksen nykyinen omistaja.

Katajanokan liikenne ja sataman rekkojen purkureitti

Mielenpitoissa ollaan huolissaan hankkeen vaikutuksista Katajanokan liikenteeseen ja esittävät sen tutkimista kokonaisuutena. Hankkeen epäillään lisäävän liikennettä ja ruuhkauttavan katuja, estävän hälytysajoneuvojen liikkumista sekä siten vaikuttavan asukkaiden yhdenvertaisuuteen. Lisäksi ollaan huolissaan siitä, että muuttuvat järjestelyt aiheuttavat ajoneuvoliikenteen siirtymistä asutetuille. Rekkaliikenteen reitin muuttaminen koetaan heikennyksenä nykyiseen järjestelyyn ja muutoksen pelätään vaikuttavan laivojen purkamisen nopeuteen ja siten liikennöinnin taloudellisuuteen.

Vastine

Kaava-alueen suunnittelulle asetettujen tavoitteiden ja rantavyöhykkeen käytölle kohdistuvien tarpeiden vuoksi selvitettiin jo kaavatyön aloitusvaiheessa mahdollisuus siirtää satamasta pois ajavien rekkojen ajoreitti pois rannan ja uuden rakennuksen välistä. Liikenteen ratkaisuja tutkittiin raportissa *Katajanokan satama: ulosajojärjestelyjen toimivuustarkastelu* (Helsingin kaupunki ja Ramboll Finland Oy, 2020). Simulointien tuloksiin perustuvalla Helsingin Sataman ja Kaupunkiympäristön toimialan yhteisellä päätöksellä (30.1.2020) jatkettiin alueen suunnittelua siitä lähtökohdasta, että rekkaliikenteen ulosajo siirtyy pois rantavyöhykkeeltä uuden toimitalon edustalta. Tehtyjen simulointien mukaan laivasta purkautuvan rekkaliikenteen siirtäminen Ankkurikadulle ei näyttäisi vaikuttavan merkittävästi laivan purkuun. Jononpituudet kasvavat noin 50 metriä ja jonojen purkautumiseen kuluu noin 5 minuuttia kauemmin. Simulointitulosten mukaan jonoutuminen ei vaikuta laivojen liikennöintiin, sillä jonot eivät ylety laivaan asti. Lisäksi raportissa nostettiin esiin muita todennäköisiä mutta vähäisiä Katajanokan liikenteeseen aiheutuvia muutoksia, joihin rekkaliikenteen uusi ulosajoreitti ja alueelle suunniteltu uusi maankäyttö aiheuttavat.

Mahdollisimman sujuvan kokonaisratkaisun löytämiseksi on asemakaavan liitteenä päätöksen tekoon menevä liikennesuunnitelma tehty

kaava-alueita laajemmalla alueella. Siirtyvän rekkaliikenteen aiheuttamia heikennyksiä on voitu kompensoida esimerkiksi Satamakadun ja Kanavakadun risteuksen järjestelyitä muuttamalla. Asemakaavan liitteenä olevan liikennesuunnitelman mukainen järjestely tuotti uudessa simuloinnissa tuloksen, jonka mukaan aiemmissa simuloinneissa todettu laskennallinen purkautumisajan pidentyminen lyhenee nyt tehdyillä uusilla Satamakadun ja Kanavakadun risteuksen järjestelyillä.

Ankkurikatu on kaavassa osoitettu katualueeksi ja liikennesuunnitelman ratkaisusta on neuvoteltu Helsingin Satama Oy:n kanssa toimivan rekkaliikenteen ulosajoyhteyden tuottamiseksi.

Tämän yhtä tonttia koskevan asemakaavahankkeen liikenteelliset vaikutukset jäävät lisääntyvän ajoneuvoliikenteen osalta vähäisiksi, sillä myös olemassa olevan rakennuksen toimintaan liittyy ajoneuvojen liikennöintiä. Laajemmin Katajanokan ranta-alueiden maankäyttöpotentiaaliin liittyvät liikenteelliset tarkastelut, simuloinnit ja ratkaisut tehdään osana kyseistä suunnitteluprosessia tässä kaavahankkeessa tehdyt ratkaisut huomioon ottaen.

Rantareitti

Ranta-alueen kehittäminen kävelypainotteisena on koettu myönteisenä ja julkisen alueen osoittaminen rannan ja rakennuksen väliin koetaan välttämättömäksi. Kuitenkin mielipiteissä epäillään, että rantareitistä on tulossa liian ahdas ja toimimaton. Lisäksi huolta on aiheuttanut nykyinen ahtaus kävelysillan tutumassa ja elokuvateatterirakennuksen rooli yleisellä alueella.

Vastine

Kävely-ympäristön ja merellisen julkisen ulkotilan kehittäminen ovat tärkeitä tavoitteita Eteläsataman lahden ympäristön maankäytön kehittämisessä. Kaavaehdotuksessa koko ranta-alue on osoitettu julkiselle jalankululle. Alueellisen tulvasuojauksen ratkaisut vaikuttavat ranta-alueen jäsentelyyn. Kokonaisuus ja rantareitin ratkaisut koko Katajanokanlaiturin pituudelta tullaan suunnittelemaan myöhemmin ja tässä kaavassa ratkaisuihin on varauduttu lähinnä tilavarauksin ja periaatetason tarkasteluihin. Tavoitteena on sujuva ja laadukas yhteys Kauppatorin suunnasta Katajanokan kärjen suuntaan. Uuden rakennuksen ja rannan väliin jäävän kävelyalueen lisäksi Katajanokanlaituri-kadun pyörä- ja kävelykaistat täydentävät rantareitin ratkaisuja. Rannan puolelle on kävely-yhteyden lisäksi haluttu mahdollistaa rakennuksen katutasoon sijoittuvien toimintojen laajentuminen rantaan ja osa rantareitin ylemmän tason tilasta tuleekin toimimaan kivijalan ravintolan/kahvilan terassialueena.

Katajanokanlaiturin alkupäässä lähellä Kauppatorille johtavaa siltaa sijaitseva elokuvateatterirakennus on paikallaan vain tilapäisesti osana Katajanokan pop-up -toimintojen aluetta. Kun alueelle jatkossa suunnit-

tellaan uutta asemakaavaratkaisua, tullaan reittien, yhteyksien ja aukioiden mitoitusta tarkastamaan ja uusien rakennusten sijoittuminen ratkaisemaan olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen sopivalla tavalla.

Pysäköintiratkaisu

Muistutuksissa on huomautettu, että hankkeen myötä paine pysäköintipaikkoihin kasvaa.

Vastine

Kaupungin pysäköintipolitiikan ja hyväksytyyn pysäköintipaikkojen laskeutumisohjeen mukaisesti toimisto- ja liiketilalle ei asemakaavassa edellytetä autojen pysäköintipaikkoja. Käytännössä hanke aikoo toteuttaa kellaritasoon pysäköintipaikkoja. Viitesuunnitelmassa paikkoja on varattu lähes 60 kpl. Kadun varteen on liikennesuunnitelmassa varattu saattoliikenteen paikka. Lisäksi Katajanokan kalliopysäköintiluolan rakentaminen on vihdoin etenemässä. Myös pyöräpysäköintipaikkoja on varattu sekä henkilökunnan että asiakkaiden käyttöön. Hankkeen esittämien pysäköintijärjestelyiden mukaan pysäköintipaikkojen tarve katualueilta ei ole merkittävä.

Satama Katajanokan identiteetin osana

Mielipiteessä huomautetaan, että satamalla on tärkeämpi rooli Katajanokan identiteetissä kuin pääkonttorilla ja taas yhdellä hotellilla.

Vastine

Satamatoiminnot ovat pitkään kuuluneet Katajanokan historiaan ja kaupunkikuvaan. Myös nykyään satamalla on merkittävä rooli alueen niin kaupunkikuvan kuin kansainvälisen tunnelmankin synnyttäjänä. Alueen suunnittelun tavoitteeksi on asetettu uudisrakentamisen paikkojen etsiminen alueelta. Uusien toimitilatonttien löytäminen Helsingin keskustasta on koko keskustan elinvoiman kannalta merkityksellistä. Stora Enso Oyj:n uuden pääkonttorin rakentaminen osaksi Katajanokan uutta merijulkisivua onkin merkityksellinen hanke paitsi Eteläsataman lahden alueen myös koko Helsingin keskustan kehittämiseksi. Uudisrakentamisen myötä myös rakennuksen ympäristöä päästään kehittämään haluttuun suuntaan julkisten ulkotilojen merellisyyttä lisäten. Rantaa avataan kaupunkilaisten aktiiviseen käyttöön ja käveltävä keskusta laajenee Katajanokalle. Myös rantareittiä päästään kehittämään. Katajanokan matkustajalaivasatamalle tärkeä rekkien ulosajoreitti on suunniteltu siirrettäväksi. Tehtyjen selvitysten ja liikenteen simulointien perusteella reittimuutos ei uhkaa Katajanokan sataman matkustajalaivatoimintaa.

Säilyvä risteilyaluksen paikka

Suljetun risteilyaluspaikan säilymistä uuden rakennuksen edessä pidetään ristiriitaisena ratkaisuna, jos aluetta halutaan kehittää kävelypaikoitteisena.

Vastine

Helsingin Satama on alueen perinteinen toimija ja asemakaavassa on yritetty yhteensovittaa sataman ja kävely-yhteyksien suunnitteluun liittyviä tavoitteita. Helsingin Satama ja kaupunkiympäristön toimiala ovat syksyn 2020 aikana käyneet neuvotteluita keskustan satamatoimintojen keskittämiseksi (ns. keskittämiskenaario). Yhteinen tahtotila on kehittää satamatoimintoja keskustan satamissa tavalla, joka toteutessaan mahdollistaa joidenkin risteilyaluspaikkojen siirtämisen maankäytöllisesti paremmalle sijainnille. Tällöin Katajanokanlaiturin risteilyaluspaikasta voitaisiin luopua ja nykyisin suljettu satamatoimintojen vyöhyke avata avoimeksi ranta-alueeksi. Ehdotusvaiheen kaavaratkaisu, jossa koko ranta on osoitettu kävelylle, kuvastaa neuvotteluiden tavoitetta, vaikkei neuvottelutulosta ole vielä vahvistettu.

Viking Linen toimintaedellytysten säilyminen

Mielipiteessä huomautetaan, että laivan nopea purkaminen ja lastaaminen ovat tärkeä osa toiminnallista konseptia. Suunnitelmassa tulisi ottaa huomioon varustamotoiminnan pitkäjänteisyys ja tehdyt investoinnit. Huomauttaja kokee, että asemakaavoituksella kajotaan liiketoiminnan edellytyksiin. Lisäksi muistutetaan K6 rakennukseen tehdyistä investoinneista ja korvaavien tilojen löytämisestä. Mielipiteessä vastustetaan liikennejärjestelyihin tehtäviä muutoksia, ei kuitenkaan uudisrakentamista.

Vastine

Kaava-alueen suunnittelulle asetettujen tavoitteiden ja rantavyöhykkeen käytölle kohdistuvien tarpeiden vuoksi selvitettiin jo kaavatyön aloitusvaiheessa mahdollisuus siirtää satamasta pois ajavien rekkojen ajoreitti pois rannan ja uuden rakennuksen välistä. Uuden pääkonttorin rakentaminen aivan rekkaliikenteen reittiin rajoittuen ei olisi ollut lähtökohtaisesti mahdollista. Liikenteen ratkaisuja tutkittiin raportissa *Katajanokan satama: ulosajojärjestelyjen toimivuustarkastelu* (Helsingin kaupunki ja Ramboll Finland Oy, 2020). Simulointien tuloksiin perustuvalla Helsingin Sataman ja Kaupunkiympäristön toimialan yhteisellä päätöksellä (30.1.2020) jatkettiin alueen suunnittelua siitä lähtökohdasta, että rekkaliikenteen ulosajo siirtyy pois rantavyöhykkeeltä uuden toimitalon edustalta. Tehtyjen simulointien mukaan laivasta purkautuvan rekkaliikenteen siirtäminen Ankkurikadulle ei näyttäisi vaikuttavan merkittävästi laivan purkuun. Jononpituudet kasvavat noin 50 metriä ja jonojen purkautumiseen kuluu noin 5 minuuttia kauemmin. Simulointitulosten mukaan jonoutuminen ei vaikuta laivojen liikennöintiin, sillä jonot eivät ylety laivaan asti. Mahdollisimman sujuvan kokonaisratkaisun löytämiseksi on asemakaavan liitteenä päätöksen tekoon menevä liikennesuunnitelma tehty kaava-aluetta laajemmalla alueella. Siirtyvän rekkaliikenteen aiheuttamia heikennyksiä on voitu kompensoida esimerkiksi Satamakadun ja Kanavakadun risteyksen järjestelyitä muuttamalla. Uusi satamasta ulosajoreitti ei tehtyjen liikennejärjestelyiden simuloin-

tien mukaan muuta merkittävästi rekkaliikenteen ja henkilöautoliikenteen purkautumisaikoja nykyisestä. Laivasta purkautuvan liikenteen joutuminen ei myöskään vaikuta laivan liikennöinnin aikatauluun.

Ankkurikatu on kaavassa osoitettu katualueeksi ja liikennesuunnitelman ratkaisusta on neuvoteltu Helsingin Satama Oy:n kanssa toimivan rekkaliikenteen ulosajoyhteyden tuottamiseksi. Simulointien perusteella matkustaja-alusten liikennöintiin ei ole arvioitu aiheutuvan vaikutuksia, sillä jonot eivät yllä aluksiin asti eikä muutoksilla ole siten vaikutusta alusten purkunopeuteen.

Kaavaratkaisun lähtökohtana on se, että K6 varastorakennuksen toimijat joutuvat jättämään nykyiset tilansa. Neuvotteluissa Helsingin Satama Oy:n kanssa on keskusteltu myös korvaavien tilojen löytymisestä Katajanokalta. Tässä kaavassa niitä ei kuitenkaan ole voitu ratkaista.

Alueen kehittäminen yksityisiin tarkoituksiin

Mielipiteen mukaan aluetta tulee kehittää esitettyä laajemmin yleisenä alueena ja esimerkiksi saaristoristeilijöiden käyttöön.

Vastine

Eteläsataman lahden alueen kehittämisessä on tavoitteena vahvistaa keskustan merellisyyttä sekä liittää Katajanokan ranta-alueet ja matkustajasatama tiiviimmin osaksi kävelypainotteista keskustaa. Tarkoituksena on luoda uutta merellistä kaupunkitilaa rantabulevardeineen ja vetovoimaisine toimintoineen. Katajanokalla ranta-alueita halutaan kehittää kävelypainotteisina ja korkeatasoisina julkisina tiloina, jotka täydentävät Helsingin rantoja mukailevaa rantareittiä. Osana kokonaisuutta tutkitaan uudisrakentamisen paikkoja, jossa rakennuksen ensimmäisen kerroksen tilat avautuisivat myös meren suuntaan ja ensimmäiseen kerrokseen sijoittuvat toiminnot tukevat rannan aktiivista julkista käyttöä. Suunniteltu kaavaratkaisu toteuttaa hyvin alueen asemakaavoitukselle asetettuja tavoitteita.

Hankkeen hyödyt helsinkiläisille

Mielipiteen mukaan asukkaat ja kaupunkilaiset on unohdettu suunnitelmista ja osalliset toivovat asukkaiden tarpeet huomioon ottavaa suunnittelua.

Vastine

Kaavaratkaisu avaa nyt suljettuja ranta-alueita kaikille käyttäjille laajentaen kävely-alueita, alue suunnitellaan esteettömyyttä koskevat tavoitteet huomioon ottaen ja maantasokerroksen avoimuuteen ja toiminnalliseen luonteeseen on kiinnitetty erityistä huomiota. Uudet palvelut parantavat alueen kaupallisten palveluiden saavutettavuutta. Toimitilarakentaminen Helsingin keskustassa vaikuttaa positiivisesti keskustan vetovoimaan ja elinvoimaan sekä yritysten toimintaympäristöön. Helsinkiläisiä ei ole unohdettu suunnitelmassa ja alueen nykyisten ja tulevien

käyttäjien – niin asukkaiden kuin matkailijoiden ja työntekijöiden tarpeita on otettu huomioon suunnitelmassa.

Varauspäätökseen perustuva alueen kehittäminen

Mielipiteessä kysytään, kehitetäänkö Helsinkiä suursijoittajien ehdoilla?

Vastine

Yhtenäinen Työeläkeyhtiö Varmalle on myönnetty kehittämisvaraus pääkonttorin ja hotellin rakentamiseksi alueelle, joka sijaitsee osoitteessa Katajanokanlaituri 4. Kehittämisvarauspäätöksen on ensin käsitellyt kaupunkiympäristölautakunta ja sitten päätös on tehty kaupunginhallituksen elinkeinojaoksessa. Tehty päätös on linjassa alueen asemakaavoitukselle Eteläsataman itäosa ja Katajanokanranta –asemakaavatyössä asetettujen tavoittein kanssa, joiden mukaan Eteläsataman lahden alueen kehittämisessä on tavoitteena vahvistaa keskustan merellisyyttä sekä liittää Katajanokan ranta-alueet ja matkustajasatama tiiviimmin osaksi kävelypainotteista keskustaa. Tarkoituksena on luoda uutta merellistä kaupunkitilaa rantabulevardeineen ja vetovoimaisine toiminnoineen. Katajanokalla ranta-alueita halutaan kehittää kävelypainotteisina ja korkeatasoisina julkisina tiloina, jotka täydentävät Helsingin rantoja mukailevaa rantareittiä. Osana kokonaisuutta tutkitaan uudisrakentamisen paikkoja, jossa rakennuksen ensimmäisen kerroksen tilat avautuisivat myös meren suuntaan ja ensimmäiseen kerrokseen sijoittuvat toiminnot tukevat rannan aktiivista julkista käyttöä. Myöhemmin kehittämisvarauksen pohjalta käynnistynyt asemakaavahanke, joka koskee korttelia osoitteessa Katajanokanlaituri 4, sijoittuu kokonaan edellä mainitun laajan asemakaava-alueen sisälle. Pienen alueen asemakaavatyö etenee laajaa kaava-aluetta nopeammin ja prosessin edetessä on tarkemmin selvitetty rakentamisen edellytykset, ratkaistu rakennuksen arkkitehtuuri kilpailun avulla ja laadittu alueen suunnittelun tavoitteiden mukainen kaavaratkaisu. Asemakaava on valmisteltu kaupungin asemakaavoittajien ja asiantuntijoiden työnä ja päätöksen asemakaavasta tekee kaupunginvaltuusto. Yhteistyö hankkeeseen ryhtyvän kanssa ei siis tarkoita, että suursijoittaja pääsisi sanelemaan ehdot. Sen sijaan yhteistyöllä halutaan varmistaa kaupungin ja tulevan käyttäjän sekä hankkeen rahoittajan sisällöllisten tarpeiden yhteensopiminen ja kaavaratkaisun taloudellisen toteuttamisen mahdollisuus.

Vuorovaikutuksen toteutuminen kaavoitusmenettelyssä

Mielipiteissä huomautetaan, että kaavatyöhön liittyen ei ole järjestetty vuorovaikutustilaisuuksia. Arkkitehtuurikilpailun ehdotukset julkaistiin vasta 25.5. iltapäivällä. Lisäksi Katajanokkaseura ilmoittaa haluavansa olla suunnittelussa mukana lain tarkoittamalla tavalla.

Vastine

Maankäyttö- ja rakennuslaissa edellytetään kaksivaiheista vuorovaikutusta. Osallisilla tulee olla mahdollisuus kaavan käynnistysvaiheessa

jättää mielipide osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Lisäksi osallisilla tulee olla mahdollisuus jättää kaavaratkaisusta muistutus kaavan ollessa ehdotuksena nähtävillä. Nyt käynnissä olevasta Katajanokanlaituri 4 -asemakaavasta on kuulutettu maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti kaavan tullessa vireille. Osallisilla on ollut mahdollisuus esittää mielipiteensä kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä muusta valmisteluaineistosta. Prosessi osallistumismahdollisuuksineen on kuvattu osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa.

Kaavatyöhön liittyvän keskustelutilaisuuden tarve ja mahdollisuus harjetaan kussakin kaavaprosessissa erikseen. Keväällä 2020 ilmennyt covid-19 pandemia kokoontumisrajoituksineen valitettavasti esti kokoontumisen ja perinteisen vuorovaikutustilaisuuden järjestämisen.

Käynnissä olevan asemakaavaprosessin ulkopuolella osallisille on annettu mahdollisuus keskustella arkkitehtuurikilpailun ehdotuksista niiden julkaisun jälkeen Varman ja Katajanokkaseuran yhteistyönä organisoidussa verkkokeskustelussa. Katajanokkaseuralla oli myös mahdollisuus päästä paikan päälle tarkastelemaan kilpailuehdotuksista tehtyjä malleja. Lisäksi kilpailuehdotusten julkaiseminen ajoitettiin niin, että niihin oli mahdollista tutustua osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläoloajan aikana, jolloin myös niitä oli mahdollisuus kommentoida kaavoittajalle osana muistutusta.

Syksyllä 2020 osalliset ovat myös voineet ilmaista hankkeeseen liittyviä mielipiteitään ja esittää kysymyksiä Uutta Kantakaupunkia -verkkotilaisuudessa. Lisäksi alueen kaavoittaja on käynyt alueella esittelemässä käynnissä olevia maankäytön hankkeita.

Kaikki suunnitteluprosessin edetessä tehty vuorovaikutus on ollut kaavan sisältöihin vaikuttavaa siltä osin kuin osallisten kommentteja on voitu sovittaa yhteen asemakaavoituksen tavoitteiden kanssa. Erityisesti kaavoittaja on voinut hyödyntää rakennuksen maantasokerroksen toiminnallisuutta ja avointa luonnetta koskevia mielipiteitä neuvotteluissa hankkeen kanssa.

Haasteet rakentamisen aikaisissa järjestelyissä

Osalliset ovat huolissaan työmaaliikenteen aiheuttamasta kuormituksesta katuverkkoon.

Vastine

Tiivistyvä ja kehittyvä kaupunki tarkoittaa sitä, että työmaita on käynnissä siellä, missä rakennetaan. Työmaan aiheuttamat muutokset esimerkiksi liikenteen kuormittumisessa ovat väliaikaisia ja tilanne palautuu työmaan poistuessa.

Esteettömyyden toteuttaminen

Muistutuksessa huomautetaan esteettömyyden toteuttamisesta kokonaisvaltaisesti niin rakennuksessa kuin ulkotiloissa. Erityisenä kohtana nostettiin satama-alueen erottaminen jalankulusta.

Vastine

Yleisillä alueilla ja uudisrakentamisessa toteutetaan esteettömyyttä koskevia määräyksiä.

Yhteenveto arkkitehtuurikilpailun verkkokeskustelutilaisuudesta 26.5.2020

Varma järjesti verkkokeskustelutilaisuuden asemakaavahankkeen OAS:n nähtävilläoloaikana julkistettujen Silmu-arkkitehtuurikilpailun kilpailuehdotusten esittelemiseksi Katajanokkalaisille. Verkkotilaisuuteen pääsi osallistumaan Teams-kutsulinkin kautta, jota jaettiin osallisille yhteistyössä Katajanokkaseuran kanssa. Kilpailun järjestäjän Varma esitelti kilpailun ja saadut ehdotukset. Myös kaavoittajan oli paikalla kertomassa kaavahankkeesta ja vastaamassa kysymyksiin. Tallenne tilaisuudesta annettiin Katajanokkaseuralle jaettavaksi seuran facebook-sivujen kautta kaikille seuran kiinnostuneille seuraajille. Lisäksi Varma järjesti Katajanokkaseuralle mahdollisuuden päästä paikan päälle kaupunkiympäristötoimialan tiloihin tutustumaan kilpailutöiden malleihin. Myös tässä tilaisuudessa kaavoittaja oli paikalla vastaamassa kysymyksiin ja kuuntelemassa osallisten pohdintoja hankkeesta. Erityisesti keskustelussa nousu esiin rakennuksen maantasokerroksen avoimuus, vaikutuksen kävely-ympäristön muutoksiin sekä pohjakerrosten toiminnallinen luonne.

Yhteenveto Uutta kantakaupunkia -verkkotilaisuudesta (30.9.2020) hankkeen osalta

Kaupunkiympäristön toimiala järjesti 30.9.2020 osallisille suunnatun laajan Uutta kantakaupunkia -verkkotapahtuman, jossa esiteltiin toimialalla käynnissä olevia hankkeita kantakaupungin ja keskustan alueella. Jo ennen tapahtumaa osallisilla oli mahdollisuus vaikuttaa tapahtuman sisältöön esittämällä kysymyksiä kerro kantasi -kyselyssä. Alueen suunnittelijat esittelivät hankkeet ja osallisilla oli tapahtuman ajan mahdollisuus esittää chatti-kysymyksiä ja kommentteja asiantuntijoille, jotka vastailivat kysymyksiin kirjallisesti ja suullisesti tapahtuman aikana. Viimeisimpiinkin kysymyksiin kirjattiin vastaukset seuraavan viikon kuluessa. Katajanokanlaituri 4 hanke esiteltiin tapahtumassa osana Eteläsataman lahden kehittämistä. Kaavoittaja kertoi tiiviisti yleisölle hankkeen aikataulusta, alueellisista periaatetasoisista tilavarauksista, tavoitteista ja suunnitteluratkaisuista ja vaikutuksista.

Yhteenveto Katajanokan Huolto Oy:n 1.10.2020 järjestämästä keskustelutilaisuudesta

Katajanokan Huolto Oy:n 1.10.2020 järjestämä keskustelutilaisuus pidettiin Katajanokalla Wanhassa Satamassa. Paikalle oli huoltoyhtiön toimesta kutsuttu Katajanokan ns. uuden puolen ja jugend-alueen asunto-osakeyhtiöiden edustajia. Kaavoittaja esitteli Katajanokalla ja Eteläsataman lahden alueella käynnissä olevat maankäytön suunnittelun hankkeet. Esittelyn jälkeen hankkeista keskusteltiin vilkkaasti. Katajanokanlaituri 4 asemakaavahankkeeseen liittyviä kysymyksiä ja keskustelun aiheita olivat hankkeen aikataulu ja seuraavan lautakuntakäsittelyn ajankohta, Suomenlinnan maailmanperintökohteen suojavyöhykkeellä tapahtuva kaupungin kehittäminen ja vaikutukset maailmanperintökohteeseen, rantareitti, rakentamisen aiheuttamat muutokset maisemassa, puurakentamisen soveltuvuus merellisiin olosuhteisiin sekä sataman ulosajavan rekkaliikenteen reitin muutos vaikutuksineen ja liikennesuunnitelman mukaiset muutokset nykyisissä liikenteen järjestelyissä.

Kaavaehdotuksen julkinen nähtävilläolo (MRL 65 §) 8.12.2020–19.1.2021

Muistutukset

Kaavaehdotuksesta tehtiin 6 muistutusta.

Muistutuksissa esitetyt huomautukset kohdistuivat:

- uudisrakennuksen korkeuteen
- uudisrakennuksen soveltavuus RKY-alueen kaupunkirakentamiseen ja kansallismaisemaan
- hankkeen yleiskaavan mukaisuuteen ja alueen identiteettiin
- liikenteen vaikutuksiin
- satama-alueen keskittämiseen ja Katajanokan tulevaisuuteen
- kaava-alueen tonttikohtaiseen suunnitteluun
- hälytysajoneuvojen liikkumiseen alueella
- meluhaittaan
- naapuritonttien ja asuntojen näkymiin liittyviin muutoksiin
- kävelyliikenteen sujuvuuteen ja miellyttävyyteen
- kaavamuutoksen vuorovaikutukseen ja sen lainmukaisuuteen
- uusien palveluiden saavutettavuuteen ja asukkaiden intressien ylläpitoon
- lintujen turvallisuuteen suunnittelussa

Vastineet aihepiireittäin

Uudisrakennuksen korkeus ja koko

Osalliset ovat muistutuksissa huomauttaneet, että uusi rakennus on paikalta purettavaa rakennusta korkeampi, paikalle liian korkea peittäen taakseen jäävät rakennukset. Muistuttajan mukaan Katajanokalla tulisi noudattaa periaatetta, jonka mukaan rantarivin rakennusten tulisi

olla takana olevia rakennuksia matalampia ja korkeutta verrattava Grand Marina hotellin sijaan rantarivin rakennuksiin.

Vastine

Kaavaratkaisua on valmisteltu yhteistyössä kaupunginmuseon, Uudenmaan ELY-keskuksen sekä kaupunkiympäristön toimialan maisema- ja kulttuuriympäristöasiantuntijoiden kanssa. Uudisrakennus on kooltaan ja sijainniltaan sovitettu Katajanokan arvokkaaseen kulttuuriympäristöön ja ajallisesti kerrostuneeseen kaupunkirakenteeseen alueen ominaispiirteet huomioon ottavalla tavalla. Rakennuksen suurin sallittu korkeus on linjassa Katajanokan olemassa olevan rakennuskannan kanssa ja korkeutta on arvioitu koko Katajanokanlaiturin uudistuvan rantajulkisivun osuudelta asemakaavoituksen tavoitteet huomioon ottaen. Viitesuunnitelmassa esitetyt aluejulkisivu ja alueleikkaus osoittavat, että periaate rantaa kohti laskevasta kaupunkirakenteesta säilyy Keskon entisen pääkonttorin ja jugend-kaupunginosan kattojen hahmottuessa kaupungin silhuetissa uuden rakennuksen yläpuolella mereltä katsottuna. Nyt rakennettavan rakennuksen taakse jäävä Tulli- ja Pakkahuone on nykyiselläänkin pääosin edessään sijaitsevaa K6-satamarakennusta matalampi ja tämä asetelma on lähtökohtana myös nyt laaditussa asemakaavan muutoksessa.

Uudisrakennuksen soveltuvuus Katajanokan RKY-alueen kaupunkikuvaan, ympäristön ominaispiirteisiin ja merelliseen kansallismaisemaan

Mielipiteessä uutta rakennusta pidetään tyyliiltään, materiaaleiltaan ja väriykseltään soveltumattomana arvokkaaseen ympäristöönsä ja sen ominaispiirteisiin. Lisäksi kommentoidaan viitesuunnitelman visualisointien todenmukaisuutta.

Vastine

Katajanokalle on tunnusomaista sen historiallinen kerrostuneisuus ja täydentyminen uusilla aluekokonaisuuksilla ja toiminnoilla. Kaavaratkaisua on valmisteltu yhteistyössä kaupunginmuseon, Uudenmaan ELY-keskuksen sekä kaupunkiympäristön toimialan maisema- ja kulttuuriympäristöasiantuntijoiden kanssa, jotka pitävät kaavan mahdollistamasta rakennusta arkkitehtuuriltaan ja materiaaleiltaan sekä sijoittumiseltaan ja kooltaan Katajanokan arvokkaaseen kulttuuriympäristöön ja ajallisesti kerrostuneeseen kaupunkirakenteeseen sopivana ratkaisuna. Kaavaratkaisu on sopusoinnussa rakennettuun ympäristöönsä ja kansallismaisemaan liittyvien arvojen kanssa eikä heikennä tai vaaranna kulttuurisesti kestävästä kehitystä tai rakennetun ympäristön kulttuuriarvojen vaalimista.

Ratkaisu on arkkitehtuurikutsukilpailun voittanut suunnitelma, jonka valitsi asiantuntijavaltaisen palkintolautakunta. Ympäristöön soveltuvuus oli yksi tärkeimmistä arviointikriteereistä ja palkintolautakunta oli valinnasta yksimielinen.

Viitesuunnitelman sisältämät kuvat ovat arkkitehtitoimiston tuottamaa aineistoa, jossa ei ole pyritty ympäristön täydelliseen realistiseen toistamiseen.

Alueen identiteetin säilyttäminen

Muistutuksissa huomautetaan, että satamalla on tärkeämpi rooli Katajanokan identiteetissä kuin pääkonttorilla ja taas yhdellä hotellilla.

Vastine

Satamatoiminnot ovat pitkään kuuluneet Katajanokan historiaan ja kaupunkikuvaan. Myös nykyään satamalla on merkittävä rooli alueen niin kaupunkikuvan kuin kansainvälisen tunnelmankin synnyttäjänä. Asemakaavaratkaisu mahdollistaa satamatoiminnan säilymisen Katajanokalla. Yhteistyössä Helsingin Satama Oy:n kanssa on tarkasteltu lähtökohtia satamatoiminnan alueelliselle laajuudelle ja rekkaliikenteen ulosajoreitille.

Kaavamuutoksen yleiskaavan mukaisuus

Muistutuksessa esitetään, ettei suunnitelma ole muistuttajan mielestä Helsingin yleiskaavan 2016 mukainen. Muistuttaja viittaa alueellisen tarkastelun tarpeeseen käyttötarkoitusten muutosten yhteydessä ja esittää, ettei hotellitoiminta ole perusteltua alueen toiminnallisen sekoittuneisuuden näkökulmasta.

Vastine

Asemakaavaratkaisu on yleiskaavan mukainen ja se mahdollistaa sekä satamatoiminnan jatkumisen Katajanokalla, että alueen kehittymisen kantakaupunki C2 merkinnän mukaisesti toiminnallisesti sekoittuneen. Yleiskaavan satama-alue -merkintä ei edellytä satamatoiminnan tai satamalle varattujen aluevarausten säilymistä nykyisen kaltaisena. Voimassa oleva yleiskaava on pikselimuotoinen, jolloin yleiskaavan tulkin- taohjeen mukaan myös viereiset pikselit vaikuttavat siihen, miten asemakaavatyössä aluerajaukset tarkentuvat. C2 aluetta kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena asumisen, kaupan, julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Tämä edellyttää paitsi asuinrakennusten kehityksen myös työpaikkojen ja toimitilojen takaamisen alueella.

Alueen suunnittelun tavoitteeksi on asetettu uudisrakentamisen paikkojen etsiminen alueelta ja tavoiteltavia toimintoja ovat esimerkiksi merelliset palvelut sekä liike- ja toimitilat. Tavoite pohjautuu tietoon siitä, että useita isoja toimitiloja on aivan viime vuosina poistunut Katajanokalta yksipuolistaen alueen toiminnallista monipuolisuutta asumisen suuntaan. Uusien toimitilatonttien toteutuminen Katajanokalle on koko keskuksen elinvoiman kannalta merkityksellistä. Stora Enso Oyj:n uuden pääkonttorin rakentaminen Katajanokanlaiturille onkin merkityksellinen

hanke paitsi Eteläsataman lahden alueen myös koko Helsingin keskustan kehittämiseksi. Uudisrakentamisen myötä myös rakennuksen ympäristöä päästään kehittämään haluttuun suuntaan julkisten ulkotilojen merellisyyttä lisäten. Rantaa avataan kaupunkilaisten aktiiviseen käyttöön ja käveltävä keskusta laajenee Katajanokalle. Myös rantareittiä päästään kehittämään.

Asemakaavaratkaisu mahdollistaa sekä toimisto-, että liikerakentamisen tontilla. Asemakaavassa on määritelty suurin sallittu kerrosala, josta sallittu hotellirakentamisen osuus on enintään kaksi kolmasosaa. Näin ollen toimistolle sekä katutason palvelu- ja näyttelytiloille sekä muille kuin hotellitoimintaa sisältäville liiketiloille jää runsaasti kerrosalaa. Kuitenkin koko rakennus on mahdollista rakentaa toimistoiksi katutason tiloja lukuun ottamatta tai kokonaan muuhun liiketilakäyttöön kuin hotelliksi.

Asemakaavaratkaisussa on lisäksi huomioitu rakennettavan rakennuksen muuntojoustavuus tilanteessa, jossa ensin rakennettu ratkaisu halutaan syystä tai toisesta myöhemmin muuttaa uuteen käyttötarkoitukseen. Asemakaavamääräyksellä edellytetään rakenneratkaisujen olevan tilajärjestelyiltään ja toimintojen osalta muuntojoustavia. Viitesuunnitelmatasolla määräys on huomioitu siten, että rakennuksen kerroskorkeudet ja muut rakenneratkaisut mahdollistavat tilojen muuntamisen esimerkiksi hotellista toimistoksi vaikkapa kysyntään perustuvan tarpeen niin vaatiessa.

Viheralueen toteuttaminen kaava-alueelle

Muistuttaja huomauttaa, että mikäli rakennus toteutettaisiin suunniteltua huomattavasti pienempänä, jäisi rantaan tilaa viheralueelle.

Vastine

Alueen suunnittelun tavoitteeksi on asetettu uudisrakentamisen paikkojen etsiminen alueelta. Lisäksi alueelle tavoitellaan uutta merellistä kaupunkitilaa rantabulevardeineen. Nyt laadittu asemakaava vastaa kaavoituksen tavoitteita. Uudisrakennuksen ympärille jää riittävät alueet rantareitille ja muille julkisille kaupunkitiloille. Katajanokan viheralueiden riittävyys ja laajuus arvioidaan osana Matruusinpuistonkin tulevaisuutta käsittelevää laajempaa kaavakokonaisuutta, joka on pinta-alaltaan riittävä säilyvien ja mahdollisten uusien alueellisten viheralueiden tarpeen ratkaisemiseksi.

Vaikutustenarvioinnin laajuus

Muistuttaja esittää, että nyt laaditun asemakaavan vaikutuksia tulee arvioida laajemmin kuin yksittäisenä tonttikaavana.

Vastine

Asemakaavan vaikutuksia on arvioitu siltä laajuudelta, kuin kunkin arvioidavan osa-alueen kohdalla on katsottu tarpeelliseksi. Esimerkiksi

hankkeen vaikutuksia maisemaan on arvioitu suhteessa Katajanokan kaupunkirakenteeseen ja kulttuurihistoriallisiin arvoihin, uudistuvaan Katajanokan merelle aukeavaan kaupunkijulkisivuun sekä laajasti Ete-läsataman lahden ympäristön maisemalliseen kokonaisuuteen. Liikenteen vaikutusten osalta arviot on tehty sillä laajuudella, jolle tämän asemakaavan vaikutukset ulottuvat.

Laajemmin Katajanokan ranta-alueiden maankäyttöpotentiaaliin liittyvät liikenteelliset tarkastelut, simuloinnit ja ratkaisut tehdään osana kyseistä suunnitteluprosessia tässä kaavahankkeessa tehdyt ratkaisut huomioon ottaen.

Liikennejärjestelyt kaava-alueen läheisyydessä ja laajemmin Katajanokalla nyt ja tulevaisuudessa

Muistuttajat ovat huolestuneita Katajanokan liikenteen ruuhkaisuudesta sekä esitetyistä liikennejärjestelyistä hankkeen lähiympäristössä ja laajemmin Katajanokalla. Huoli koskee myös Katajanokan tulevaisuutta ja mahdollisia muita jatkossa suunniteltavia maankäytön ja satamatoiminnan muutoksia, jotka vaikuttavat liikenteeseen. Muistutuksessa muistutetaan tämän hankkeen aiheuttamasta ajoneuvoliikenteen lisääntymisestä Katajanokalla sekä entistä ahtaammasta ja ruuhkaisemmasta sataman rekkojen ulosajoreitistä muuhun liikenteeseen kohdistuvine vaikutuksineen. Myös kasvava hotellikapasiteetti on muistutuksen mukaan pahentanut tilannetta. Lisäksi tehtyjä liikenteen simulointeja arvostellaan joiden mahdollisten tulevien muutosten huomiotta jättämisestä sekä sitä, ettei simuloinneissa ole huomioitu liikenteen siirtymisestä asuntokaduille aiheutuvia vaikutuksia esim. lasten turvallisuuteen. Muistutuksessa esitetään, ettei kaupunki riittävästi koordinoi hankkeiden toteutusaikatauluja.

Muistuttaja nostaa esiin, ettei mielipiteessä esitettyä sataman rekkaliikenteen vaihtoehtojen perusteellista selvitystä ole tehty. Lisäksi esitetään, että Katajanokan liikenteen toimivuus on tutkittava kokonaisuutena ennen tonttikohtaisen kaavan hyväksymistä ja että ennen Katajanokanlaituri 4:n rakentamista kaupunki kehittäisi viimein Katajanokan liikenteestä toimivan kokonaisratkaisun.

Vastine

Laajemmin Katajanokan ranta-alueiden maankäyttöpotentiaaliin liittyvät liikenteelliset tarkastelut, simuloinnit ja ratkaisut tehdään osana kyseistä suunnitteluprosessia tässä kaavahankkeessa tehdyt ratkaisut huomioon ottaen. Tämän yhtä tonttia koskevan asemakaavahankkeen liikenteelliset vaikutukset jäävät lisääntyvän ajoneuvoliikenteen osalta vähäisiksi, sillä myös olemassa olevan rakennuksen toimintaan liittyy ajoneuvojen liikennöintiä.

Kanavakadun ja Ankkurikadun liittymän toimivuuden varmistamiseksi on Kanavakadulta vasemmalle Ankkurikadulle kääntyminen kielletty.

Ankkurikadulle on kuitenkin mahdollista ajaa reittiä Satamakatu – Kruunuvuorenkatu. Uusi reitti ei ole merkittävästi nykyistä reittiä pidempi.

Rekkaliikenteen reittimuutos ei lisää asuntokatuja rekkaliikennettä. Henkilöautoliikenteen osalta Amiraalikatun Merikasarminkatu reitin käyttö on estetty jo nykyisin moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ajokiellolla Merikasarminkatu 1 kohdalla. Seuraava mahdollinen ajoreitti asuntokatuille on Pikku Satamankadun kautta ja tämän reitin käyttöä ei pidetä todennäköisenä. Asuntokatuja liikenneturvallisuuksien ei uudella järjestyksellä näin ole merkittävää vaikutusta.

Kaupungilla on olemassa käytäntöjä useiden yhtäaikaisten rakennushankkeiden koordinoimiseksi esimerkiksi aluerakentamisalueilla, kuten Jätkäsaarella tai Kalasatamassa. Katajanokan yhtäaikaisten hankkeiden osalta logistiikkakoordinaatiota hoitava asiantuntija on äskettäin arvioinut, ettei aluerakentamiskohteisiin verrattavaa hankkeiden koordinaatiotarvetta tällä hetkellä ole, sillä käynnissä olevat hankkeet ovat niin harvassa. Uusien hankkeiden käynnistyessä voidaan tarve kuitenkin arvioida uudelleen.

Keskustan satamatoimintojen keskittämisen vaikutukset

Keskustan satamien toimintaan kohdistuvat muutossuunnitelmat ja nykyisin sataman käytössä olevien kenttäalueiden mahdollinen rakentaminen aiheuttavat muutoksia Katajanokan auto- ja rekkaliikenteeseen. Muistuttaja esittää liikennetarkastelun täydentämistä muutossuunnitelmien ratkaisut huomioon ottaen.

Vastine

Laadittu kaavaratkaisu mahdollistaa satama-alueiden uudelleenjärjestämisen tulevaisuudessa, mutta asemakaava ei edellytä keskustan satamatoimintojen keskittämistä alkuvuodesta kaupunginhallituksessa käsitellyn ehdotuksen mukaisesti. Laaditun asemakaavan satamatoimintoihin ja liikenteeseen kohdistuvat vaikutukset on arvioitu kaavaratkaisun edellyttämässä laajuudessa. Kaavaratkaisun aiheuttamat muutokset satamatoiminnassa kohdistuvat sataman rekkaliikenteen ulosajoreittiin sekä yksittäisen risteilyaluspaikan poistumiseen kaava-alueen edustalla. Nämä muutokset eivät aiheuta merkittäviä vaikutuksia Katajanokan liikenteeseen.

Satamatoimintojen keskittämisestä mahdollisesti aiheutuvien liikenteen muutosten arviointi ei kuulu tähän asemakaavatyöhön. Laajemmin Katajanokan ranta-alueiden maankäyttöpotentiaaliin ja satamatoimintojen keskittämiseen liittyvät liikenteelliset tarkastelut, simuloinnit ja ratkaisut tehdään osana kyseistä suunnitteluprosessia tässä kaavahankkeessa tehdyt ratkaisut huomioon ottaen.

Tonttikohtainen suunnittelu

Muistuttaja kritisoi yhden tontin kaavoittamista kerrallaan ja pitää sitä Maankäyttö- ja rakennuslain yleisten säännösten vastaisena. Muistuttaja pitäisi parempana laajemman alueen kokonaisvaltaista suunnittelua siten, että kuntalaiset voisivat osallistua siihen merkityksellisesti. Muistuttaja olettaa, että alueen toteuttamista helpottaisi, jos rakentamiseen ryhdyttäisiin vasta satamatoimintoihin mahdollisesti kohdistuvien muutosten ja naapuritontin (Katajanokanlaituri 2) suunnittelun jälkeen.

Vastine

Maankäytönsuunnittelu ja asemakaavoitus on mahdollista tehdä tarkoituksenmukaisen kokoisissa osissa. Erityisesti asemakaavan muutoksia tehdään jo aiemmin asemakaavoitetuille ja rakentuneille alueille usein tontti tai kortteli kerrallaan alueen suunnittelun tavoitteisiin pohjautuen. Laaditun asemakaavan ratkaisut perustuvat alueellisiin selvityksiin ja periaatesuunnitelmiin, joiden perusteella on voitu yhden korttelin laajuisen asemakaavan osalta ratkaista kytkeytyminen laajempaan suunnitella olevaan kokonaisuuteen. Nyt laadittu asemakaava sijoittuu alueelle, jolla on vireillä laajaa aluekokonaisuutta koskeva asemakaava. Kyseisen Eteläsataman itäosa ja Katajanokanranta asemakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta on voinut jättää mielipiteen sen nähtävilläoloaikana. Osallisilla on siten ollut mahdollisuus ottaa kantaa nyt laadittua asemakaavaa laajemman aluekokonaisuuden maankäytönsuunnittelun tavoitteiden asetteluun sekä osallistumisen ja arvioinnin järjestämiseen.

Laaditun asemakaavan toteuttaminen on suunniteltu vaiheittaiseksi siten, että uusi rakennus voidaan rakentaa paikalleen ilman, että ympäröivän alueen suunnittelu tai alueen julkisten ulkotilojen rakennustyöt siitä merkittävästi kärsivät. Keskustan satamatoimintoihin mahdollisesti kohdistuvat keskittämistoimenpiteet eivät juurikaan muuta suunnitellun rakennuksen toteuttamiseen liittyviä teknistaloudellisia lähtökohtia maanrakennustöiden osalta.

Hälytysajoneuvojen liikkuminen alueella

Miten Katajanokalla voidaan varmistaa hälytysajoneuvojen liikkuminen ja asukkaiden yhdenvertaisuus esim. ambulanssin saatavuudessa?

Vastine

Tieliikennelain 10 §:n mukaan tienkäyttäjän on liikenteenohjauslaitteella osoitetusta velvollisuudesta riippumatta annettava hälytysääni- ja -valomerkkejä antavalle hälytysajoneuville ja tällaisia merkkejä antavan poliisiajoneuvon tai rajavartiolaitoksen ajoneuvon vetämälle saattueelle esteetön kulku. Tällöin on tarvittaessa siirryttävä sivuun tai pysähdyttävä. Kaupungin keskusta-alueilla hälytysajoneuvot ovat ruuhkatilan-

teissa toimineet tämän lain kirjauksen mukaisesti. Katajanokan liikenteen ruuhkautuessa hälytysajoneuvot toimivat samalla tavalla ja niiden saatavuus voidaan turvata.

Liikenteen ja uudisrakennuksen aiheuttama meluhaitta

Muistuttaja on huolissaan rekkaliikenteen reitin muutoksen meluvaikutuksista läheiseen hotelliin sekä olemassa oleviin asuntoihin. Lisäksi muistuttaja pelkää suunnitellun kattoterassin aiheuttavan meluhaittaa läheisille asukkaille.

Vastine

Rekkaliikenteen ulosajoreitin suunnitellulla muutoksella ei ole oleellisia vaikutuksia ympäristön melutasoihin muutoksen kohteena olevan katuverkon varrella, eikä muutoksesta arvioida aiheutuvan kohtuutonta haittaa ympäristöön. Asemakaavan mahdollistamaa kattoterassia ei lähtökohtaisesti ole perusteltua pitää merkittävää meluhaittaa aiheuttavana paikkana.

Naapureiden näköalamuutos ja asuntojen hinnanmuutos

Muistutuksissa nostettiin esille, että uusi rakennus muuttaa joidenkin asuntojen ja olemassa olevien rakennusten merinäköaloja. Tämän seurauksena esitetään, että suunniteltu uudisrakennus muuttaisi asuntojen hintaa alentavasti.

Vastine

Suunniteltu uudisrakennus on nykyistä K6-varastorakennusta korkeampi ja tulee muuttamaan esimerkiksi joidenkin asuntojen Tove Janssonin puiston ja Tulli- ja Pakkahuoneen yli merelle aukeavia näkymiä siten, että merimaisema ja horisontti jäävät osin tai kokonaan uuden rakennuksen peittoon. Muutos on kyseisten asuntojen ja muiden tilojen käyttäjien näkökulmasta epätoivottava, mutta ei vaikuta kaupungin tahotilaan kehittää suunnittelualuetta kaavoitukselle asetettujen tavoitteiden mukaisesti. Muutokset maisemassa ja näkymissä eivät ole este kaupungin kehittämiseksi tai uusien aiempaa suurempien rakennusten rakentamiselle, vaikka ne joissain tapauksissa voivat vaikuttaa muiden tilojen taloudelliseen arvoon näkymiin kohdistuvista muutoksista johtuen.

Ranta-alueen kehitys julkisena kävelypainiotteisena alueena

Muistutuksissa kommentoidaan kaavan kävely-yhteyksiin kohdistuvien tavoitteiden ja liikennesuunnitelman välistä suhdetta, sillä jalankulku ei muistuttajien mukaan ole sujuvaa tai esteetöntä ja katkeaa mm. rekkaliikenteen reittiin ja puuttuvaan suojatiehen. Myös reittien kytkeytyminen ympäristöön, tasoerot ja niiden ratkaiseminen mietittyvät. Lisäksi muistutuksessa on esitetty, että kaava-aineistosta on jätetty satama-aluetta rajaava aita pois, vaikka todellisuudessa satamatoimintojen edellyttämä aita heikentää alueen viihtyisyyttä.

Vastine

Liikennesuunnitelmaan 7107 on lisätty puuttuva suojatie Ankkurikadun ja Katajanokanlaiturin risteykseen.

Katajanokanlaiturin rantareitin ja julkisten ulkotilojen suunnittelu jatkuu nyt laadittua kaava-aluetta laajemmin ympäröivien alueiden asemakaavoituksella sekä tarkemmalla katusuunnittelun tasolla. Jatkossa nyt laaditun kaava-alueen reunoilla ”katkeavat” yhteydet suunnitellaan osana koko laiturialueen mittaista kokonaisuutta. Myös esteettömyyteen liittyvät ratkaisut tehdään osana laajemman alueen tarkastelua sekä tarkemmalla suunnittelutasolla.

Asemakaavassa ei ole osoitettu satama-aluetta, joten tarkoituksena on, että jatkossa risteilyaluspaikka ja sitä varten rakennettu turva-aita poistuvat, jolloin koko laiturialueesta muodostuu yhtenäinen.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaiheen prosessi ja osallisten tiedotus suunnitelmista ja heidän vaikuttamismahdollisuutensa

Muistuttaja antaa palautetta kaavan vireilletulovaiheen vuorovaikutusmahdollisuuksista, nähtävilläoloajan pituudesta, kuulemiskirjeiden lähettämisestä sekä vuorovaikutuksen ja tiedottamisen tavoista esittäen, etteivät ne täytä Maankäyttö- ja rakennuslain tavoitteita ja ettei helsinkiläisten osallistaminen kaavoitusprosessiin ole ollut asianmukaista.

Vastine

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä muun valmisteluaineiston (kaavaluonnos, kaavaselostus) nähtävillä olo sekä mahdollisuus palautteen jättämiselle on toteutettu Helsingin kaupungin käytäntöjen mukaisesti ja maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämällä tavalla. Kirje kaavan valmistelun aloittamisesta ja osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä valmisteluaineiston nähtävilläolosta on käytäntöjen mukaisesti lähetetty lähinaapureille. Taloyhtiöissä kirje lähetetään isännöitsijälle, jota pyydetään saattamaan asia taloyhtiön tietoon. Muille osallisille vireilletulosta on ilmoitettu lehti-ilmoituksella. Lisäksi osallisilla on mahdollisuus seurata esim. omalla alueellaan tapahtuvaa suunnittelua suunnitelma vahti -avulla. Kaavan vireilletulo- ja luonnosvaiheen vuorovaikutusmahdollisuus on siten toteutettu tasapuolisesti, tarkoituksenmukaisesti ja osallisten kannalta riittävällä tavalla.

Turvallisuussyistä ei kaavatyöhön liittyen ole järjestetty perinteistä keskustelutilaisuutta vuoden 2020 aikana, sillä kokoontumisia oli rajoitettu koronaviruspandemiasta (COVID-19) johtuen. Maankäyttö- ja rakennuslaki ei edellytä keskustelutilaisuuden järjestämistä. Hankkeeseen ryhtyvä (Varma) järjesti kuitenkin kaksi verkkotapahtumaa yhteistyössä Katajanokkaseuran kanssa arkkitehtuurikilpailun ehdotuksiin ja kaavaehdotukseen liittyen. Tilaisuuksissa oli mahdollisuus keskustella kaavoittajan kanssa hankkeen asemakaavoitukseen liittyvistä seikoista.

Asemakaavoitus ei ole ollut järjestämässä tilaisuuksia vaan osallistunut niihin hankkeeseen ryhtyvän pyynnöstä.

Katajanokan huolto on lisäksi pyytänyt kaavoittajan esittelemään ja keskustelamaan Katajanokalla vireillä olevista suunnitelmista järjestämänsä tilaisuuteen. Tässäkään tilaisuudessa kaavoittaja ei ole valinnut kutsuttavia tahoja.

Kukin osallinen on voinut olla yhteydessä kaavoittajaan puhelimitse tai sähköpostitse ja prosessin kuluessa yhteydenottoja on ollut useita. Kaavoittaja on muun muassa ohjannut osallisia verkkosivuilta löytyvän alueen suunnittelua koskevan tuoreimman suunnitteluaineiston äärelle, keskustellut kaavan sisällöstä ja tavoitteista, kertonut suunnitteluprosessista ja pitänyt joitakin osallisista heidän pyynnöstään ja kiinnostuksesta ajan tasalla kaavan etenemisestä päätöksentekoon turvatakseen jokaisen osallistumismahdollisuuden prosessissa ja pitääkseen heidät avoimesti ajan tasalla käsiteltävistä asioista. Myös kaavaehdotuksesta muistutuksen jättäminen on osa Maankäyttö- ja rakennuslaissa kuvattua vuorovaikutusprosessia, jossa osalliset voivat osallistua ja vaikuttaa kaavoitukseen. Kaupungilla on kaavoituksesta vastaavana tahona lopullinen harkintavalta kaavoitukseen liittyvissä päätöksissä, ja siinä, miten mielipiteet ja muistutukset vaikuttavat kaavaratkaisuun. Vuorovaikutuksen asianmukainen toteutuminen ei edellytä sitä, että kaikki muistutuksissa esitetyt seikat toteutettaisiin.

Uudet palvelut ja toiminnot sekä niihin vaikuttaminen esim. tontin luovutuksen ehdoissa

Muistutuksessa esitetään, etteivät uudisrakennuksen mahdollistamat uudet palvelut paranna alueen kaupallisten palveluiden saatavuutta ja että niiden merkitys vakituksille asukkaille on hyvin vähäinen. Lisäksi ehdotetaan, että toimintoihin voitaisiin asemakaavoituksen lisäksi vaikuttaa vielä tontin luovutuksen tai vuokrauksen ehdoissa.

Vastine

Kaavamääräystä maantasokerroksen tilojen käyttöä koskien on tarkistettu ja nyt se edellyttää luonteeltaan avoimien toimintojen, kuten myymälöiden, kahviloiden sekä asiakaspalvelutilojen sijoittumista rakennuksen katutasoon. Lisäksi määräyksessä edellytetään osan näistä sijoittuvan rakennuksen pääaulaan, tai ainakin niihin tulee olla avoin kulkuyhteys aulan kautta, jolloin asukkaat pääset arkipäivän asiointinsaankokemaan uuden rakennuksen komeaa arkkitehtuuria. Katajanokan kivijalkoihin sijoittuvat palvelut eivät yksittäisinä vaikuta kovin merkityksellisiltä, mutta todellisuudessa ne kokonaisuutena vaikuttavat suuresti alueen palvelutasoon. Nyt suunnitellun rakennuksen mahdollistamat palvelut täydentävät Katajanokan palvelutarjonnan kokonaisuutta ja ovat merenrantasijaintinsa puolesta erityisen vetovoimaisia. Toiminnallisuusnäkökulman huomioon ottaminen tontin luovutuksessa/maanvuokrasopimuksessa on saatettu asiaa valmistelevalle tahon tietoon.

Julkisivusuunnittelu lintuturvallisuus huomioiden

Muistutuksessa nostetaan esille julkisivusuunnittelu ja muu lasitus lintujen turvallisuuden näkökulmasta. Suuret lasipinnat voivat aiheuttaa törmäyspintaa lintujen lentäessä ohi.

Vastine

Kaava-alue ei ole linnuston kannalta tärkeää aluetta. Kaavaratkaisu mahdollistaa julkisivujen ja muun lasituksen suunnittelun siten, etteivät lasipinnat aiheuta vahinkoa linnuille.

Viranomaisten lausunnot

Kaavaehdotuksesta saatiin viranomaisten lausuntoja sen ollessa julkisesti nähtävillä. Lausunnoissa esitetyt huomautukset kohdistuivat:

- kaavaehdotuksen yleiskaavan mukaisuuteen
- keskustan satamatoimintojen keskittämisen vaikutuksiin
- satama-alueen skenaariotyön keskeneräisyyteen
- satamatoiminnan jatkumiseen alueella
- Liikenteen vaikutuksiin
- osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläolon jälkeiseen vuorovaikutusraporttiin
- uudisrakennuksen massa- ja rakentamisen korkeustasoihin
- poliisi- ja pelastustoimintaan sekä kiinteistön ympärillä, että meren puolella
- jalankulkijoiden turvallisuuteen
- kiinnitysmahdollisuuksien säilyttämiseen aluksille laituri-alueella
- melun ja ilmanlaadun huomioimiseen
- sähkö- ja yhdyskuntateknisten verkostojen muutoksiin kaava-alueella ja laajemmin

Lausunnot saatiin seuraavilta tahoilta:

- Helen Sähköverkko Oy
 - Helsingin Satama Oy
 - Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY)
 - Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
 - Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)
 - Puolustusvoimat
 - Väylävirasto
 - Helsingin poliisilaitos
 - kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala, kaupunginmuseo
-

Vastineet lausuntoihin

Kaavaehdotuksen yleiskaavanmukaisuus

Päivitetty osallistumis- ja arviointisuunnitelma (4.11.2020) ja kaavaehdotus ovat lausunnossa esitetyn mukaan sisällöiltään ristiriitaisia yleiskaavan kanssa. Kaavaehdotuksessa esitetty suunnittelualue sijoittuu mm. yleiskaavan mukaiselle satama-alueelle. Kaavaehdotuksessa ei kuitenkaan esitetä yleiskaavan mukaista satama-alueita ja osoiteta alueita satamatoiminnoille.

Vastine

Asemakaavaratkaisu on yleiskaavan mukainen ja se mahdollistaa sekä satamatoiminnan jatkumisen Katajanokalla, että alueen kehittymisen kantakaupunki C2 merkinnän mukaisesti toiminnallisesti sekoittuneen. Yleiskaavan satama-alue -merkintä ei edellytä satamatoiminnan tai satamalle varattujen aluevarausten säilymistä nykyisen kaltaisena. Voimassa oleva yleiskaava on pikselimuotoinen, jolloin myös viereiset pikselit vaikuttavat siihen, miten asemakaavatyössä aluerajaukset tarkentuvat.

Keskustan satamatoiminnan keskittäminen ja tämän aiheuttamat vaikutukset alueella

Kaavaratkaisua varten laadituissa selvityksissä on tarkasteltu aluetta laajemmin mm. liikennejärjestelyiden ja maisemaan istuvuuden osalta. Uudenmaan ELY-keskus nostaa esille, että kaava-aineistosta ei kuitenkaan käy ilmi mahdollisten tulevien satama-alueiden uudelleenjärjestämisen vaikutukset.

Vastine

Nyt laadittava asemakaava ei edellytä satamatoimintojen keskittämistä mutta mahdollistaa satama-alueiden uudelleenjärjestämisen tulevaisuudessa Helsingin Satama Oy:n kanssa yhteistyössä valmistellun esityksen mukaisesti. Keskustan satamatoimintojen keskittämiseen liittyvät vaikutusten arvioinnit, muut tarkastelut sekä mahdolliset liikenteen simuloinnit ja ratkaisut tehdään osana kyseistä suunnitteluprosessia tässä kaavahankkeessa tehdyt ratkaisut huomioon ottaen.

Satama-alueen skenaariotyö

Tämän asemakaavan valmistelun aikana on tehty samanaikaisesti ja yhteistyössä Helsingin Kaupungin ja Helsingin satama Oy:n toimesta periaatepäätökseen tähtäävää valmistelua satamatoimintojen uudelleenjärjestelyistä ja satama-alueiden maankäytön lähtökohtiin Eteläsatamassa, Katajanokalla ja Länsisatamassa. Helsingin Satama Oy esittää, että Katajanokanlaituri 4:ä koskevan kaavahankkeen osalta on tarkoituksenmukaisinta, että asiat valmistellaan järjestyksessä, ja mikäli Helsingin kaupunki päättää laajemmin toteuttaa keskustan satamatoimintojen uudelleenjärjestämistä keskittämällä satamatoimintoja, voisi

tämä toteutuessaan mahdollistaa asemakaava-alueelle sijoittuvan risteilyaluspaikan siirtämisen eri sijainnille.

Helsingin Satama Oy huomauttaa, että sataman skenaariotyön käsittely on kesken. Helsingin Satama Oy huomauttaa myös, että sataman skenaariotyö on huomattavasti tätä kaavahanketta laajempi kokonaisuutensa eikä skenaariotyö ole tämän kaavahankkeen lähtökohta. Helsingin Satama Oy:n keväällä 2020 antamassa lausunnossa ei myöskään ole viitattu sataman keskittämiskenaarioon. Myöskään keväällä ja syksyllä 2020 valmisteltu aineisto ei sisällä keskittämiskenaarioon liittyviä linjauksia.

Vastine

Nyt laadittava asemakaava ei edellytä satamatoimintojen keskittämistä mutta mahdollistaa satama-alueiden uudelleenjärjestämisen tulevaisuudessa Helsingin Satama Oy:n kanssa yhteistyössä valmistellun esityksen mukaisesti. Asemakaavan sisällöstä suhteessa satamatoimintojen keskittämisen suunnitelmaan ja satamatoimintojen laajuuteen Katajanokalla on neuvoteltu Helsingin Satama Oy:n kanssa loppuvuodesta 2020 ja alkuvuodesta 2021. Laadittu asemakaavaratkaisu on linjassa keskustan satamatoimintojen keskittämiseen tähtäävän neuvottelutulosksen sekä kaupunginvaltuuston 3.2.2021 asiasta tekemän päätöksen kanssa.

Satamatoiminnan ja risteilyliikenteen jatkuminen alueella

Helsingin Satama Oy katsoo, että asemakaavassa tulee luoda kaava-alueelle edellytykset satamatoiminnan ja risteilyliikenteen jatkumiselle, ja satamatoiminnan edellyttämä riittävä tila tulee kaavaehdotuksessa merkitä satamaksi ja osoittaa satamatoiminnan käyttöön.

Päätöksiä satamatoimintojen keskittämisestä ei ole tehty ja tästä syystä satamatoiminnan alueelliset, toiminnalliset ja tekniset tarpeet niin satama-alueen, laajempien liikenneyhteyksien kuin sataman ympäristövaikutusten sekä sataman ja sataman asiakkaiden operatiivisen ja liiketaloudellisen elinkeinotoiminnan näkökulmasta on varmistettava ja otettava huomioon tätä asemakaavaa laadittaessa.

Helsingin Satama Oy edellyttää, että kaavaehdotuksessa esitetään satama-alue Helsingin Satama Oy:n alkuperäiseen osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan (22.4.2020) antaman lausunnon mukaisesti.

Kaavaehdotuksen ratkaisu estää satamatoiminnan alueella, ja sataman liiketoiminnallisesti suosituimman kansainvälisen risteilyliikenteen aluspaikan käytön.

Vastine

Asemakaavan sisällöstä suhteessa satamatoimintojen keskittämisen suunnitelmaan ja satamatoimintojen laajuuteen Katajanokalla on neu-

voteltu Helsingin Satama Oy:n kanssa loppuvuodesta 2020 ja alkuvuodesta 2021. Laadittu asemakaavaratkaisu on linjassa Keskustan satamatoimintojen keskittämiseen tähtäävän neuvottelutuloksen kanssa sekä kaupunginvaltuuston 2.3.2021 asiasta tekemän päätöksen kanssa.

Katajanokan matkustajalaivaliikenteen jatkumisen alueelliset, toiminnalliset ja tekniset tarpeet niin satama-alueen, laajempien liikenneyhteyksien kuin sataman ympäristövaikutusten sekä sataman ja sataman asiakkaiden operatiivisen ja liiketaloudellisen elinkeinotoiminnan näkökulmasta on otettu huomioon tätä asemakaavaa laadittaessa.

Liikenteen vaikutus kaava-alueen ympärillä ja Katajanokalla

Helsingin Satama Oy lausuu, että alueen katuverkon sujuvoittamistoimet ovat välttämättömiä, sillä Katajanokalaituri 4 -hankkeen vuoksi muutettava sataman raskaan liikenteen reitti yksin vaikuttaa Katajanokan liikenteen tasapainoon. Tällä hetkellä merkittävän vähän asuinalueita kuormittava ratkaisu muutetaan kuitenkin satamaliikenteen toimivuuden kannalta ja vaikutuksiltaan heikommaksi.

Lisäksi lausunnossa esitetään, ettei liikennetarkasteluissa ole otettu huomioon laajempia liikenteen kokonaisvaikutuksia. Sataman ja Katajanokan alueen liikenne on tarkasteltava ja yhteensovittettava yhtenä kokonaisuutena, ja tarkasteluun on otettava mukaan mm. tulevan Katajanokanrannan ja muiden suunnitteilla olevien maankäytön hankkeiden tuottama liikenne sekä maanalaisen kokoojakadun varaus. Myös mm. valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa mainitut liikennejärjestelmää koskevat periaatteet tulee ottaa huomioon.

Vastine

Asemakaavan yhteydessä päätettävässä liikennesuunnitelmassa 7107 on Ankkurikadun ja Kanavakadun liittymään esitetty rakennettavaksi liikennevalot turvaamaan sataman liikenteen sujuvuutta. Liikennesuunnitelmassa on myös Kanavakadun ja Satamakadun liittymään tehty muutoksia ryhmittymisjärjestelyihin. Näillä muutoksilla tehtyjen simuloitien mukaan rekkaliikenteen ja henkilöautoliikenteen purkautumisajat eivät merkittävästi muutu nykyisestä. Laajemmin Katajanokan ranta-alueiden maankäyttöpotentiaaliin liittyvät liikenteelliset tarkastelut, simuloinnit ja ratkaisut tehdään osana kyseistä suunnitteluprosessia tässä kaavahankkeessa tehdyt ratkaisut huomioon ottaen. Tämän yhtä tonttia koskevan asemakaavahankkeen liikenteelliset vaikutukset jäävät lisääntyvän ajoneuvoliikenteen osalta vähäisiksi, sillä myös olemassa olevan rakennuksen toimintaan liittyy ajoneuvojen liikennöintiä.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaihe, vuorovaikutusraportti ja kaavaehdotusvaihe

Helsingin Satama Oy huomauttaa, että nyt lausuttavana olevan aineiston liitteenä oleva vuorovaikutusraportti viittaa keväällä ja syksyllä 2020

työstettyyn aineistoon, mutta ei tämänhetkiseen asemakaavaehdotukseen.

Vastine

Kaavatyö etenee kaavaprosessin mukaisesti ja kaavaehdotus on jatkokehitystä osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaiheesta. Kaavaehdotuksessa on pyritty ottamaan huomioon osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta ja kaavaluonnoksesta saadut lausunnot sekä jatko neuvotteluissa ja yhteistyössä tehdyt suunnittelun liittyvät linjaukset ja päätökset. Kaavan ehdotusvaiheessa laaditut vuorovaikutusraportin vastineet kuvaavat muun muassa sitä, miten aiemmissä käsittelyvaiheissa esiin nousseita ristiriitoja on prosessissa pyritty ratkaisemaan ja mitä muutoksia niiden johdosta on kaavaehdotukseen tehty ja miksi.

Uudisrakennuksen massoittelu

Asemakaavassa esitetty kookas rakennusmassa tulee muuttamaan Etelä-Sataman itäosan kaupunkikuvaa. Kaavamääräyksiin uudisrakentamisen hahmoa pyritään ohjaamaan siten, että se huomioi olemassa olevan ympäristön ja maiseman sekä muodostaa uuden korkeatasoisen rakennetun kerrostuman alueelle. Tätä on pidettävä tavoiteltavana ratkaisuna.

Vastine

Uudisrakennuksen korkeutta ja muotoa ohjataan kaavamääräyksiin ja -merkinnöihin.

Uudisrakennuksen korkeustasot ja tulvariski

Kaavaselostuksessa mainittu alin suositeltava rakentamiskorkeus N2000 +3,4 metriä on riittävä. Korkeustaso on syytä kirjata myös meritulvariskiä koskevaan kaavamääräykseen.

Vastine

Kaavaan on lisätty määräys alimmasta suositeltavasta rakentamiskorkeudesta +3,4 merivesitulvariskiä koskevan kaavamääräyksen yhteyteen.

Poliisi- ja pelastustoiminta

Helsingin poliisilaitos pyytää huomioimaan uuden rakennuksen ja sen ympäristön poliisi- ja pelastustoiminnan. Näillä tulee olla esteetön pääsy mahdollisimman lähelle kiinteistöä. Samoin tulee huomioida rannan läheisyyden kävelyliikenteen lisääntymisen vuoksi vesipelastuksen mahdollisuudet erityisesti rantamuurin rakenteiden kautta.

Vastine

Kaavan viitesuunnitelman asemapiirustuksissa on esitetty alustavat pelastustiereitit rakennuksen ympärille. Pelastustiet ja poistumistiet ovat osan jatkosuunnittelutyötä. Vesipelastuksen rakenteelliset ratkaisut ratkaistaan ranta-alueen suunnittelun edetessä tarkemmalle tasolle.

Jalankulkijoiden turvallisuus ranta-alueella

Rakentamisen yhteydessä pyydetään huomioimaan kaiteet ja muut rakenteet, joilla turvataan jalankulkijoiden, kuten risteilymatkustajaliikenteen turvallisuus Katajanokanaltaan läheisyydessä.

Vastine

Jalankulkijoiden turvallisuus veden äärellä ratkaistaan alueen suunnittelun jatkuessa tarkemmalla tasolla.

Alusten kiinnitysmahdollisuudet laituri-alueella

Puolustusvoimat esittää että, asemakaavassa olevalla laituri-alueella säilytetään kiinnitysmahdollisuus Puolustusvoimien aluksille. Alusten kiinnittyminen ei vaadi alueen olevan sataman turvatoimialuetta.

Vastine

Asemakaava ei estä alusten kiinnittymistä rantamuriin. Alusten kiinnitysmahdollisuus on tarkoitus jatkossakin mahdollistaa alueella, mikä otetaan huomioon rantamuurin kunnostuksen suunnittelussa.

Alueen meluntorjunta ja ilmanlaatu

Laivojen aiheuttaman melun ja sen erityispiirteiden huomioimisesta annettu määräys on hyvä ja esitetty toiminta huomioiden riittävä. Lausuntoaineistossa olevan selvityksen perusteella on arvioitavissa, että riittävä julkisivun ääneneristävyys on toteutettavissa huomioiden laivojen aiheuttaman melun erityispiirteet.

Lausuntoaineistossa ei ole esitetty selvitystä tai arviointia ilmanlaadusta. Kaava-aineistoa on syytä täydentää ilmanlaadun käsittelyn osalta (selvitys, arviointi) ja antaa ilmanvaihtoa koskeva määräys korvausilman ottopaikasta ja etenkin suodattamisesta.

Vastine

Kaavaselostusta on täydennetty asiantuntija-arviolla alueen ilmanlaadusta.

Alueen arvioitu ilmanlaatu luo hyvät edellytykset rakennuksen ilmanvaihdon jatkosuunnittelulle ilman kaavassa annettavaa ilmanvaihtoa koskevaa määräystä, eikä sille nähdä kohteessa tarvetta.

Sähköverkoston muutostyöt

Kaavamuuotosalueella on laajasti Katajanokan sähkönjakelua palvelevia kaapeleita, joihin kohdistuu siirtotarpeita asemakaavasta johtuen. Uutta pääkonttori- ja hotellirakennusta palveleva muuntamo tulee suunnitella Helen Sähköverkon ohjeistuksen mukaisesti maanpäälliseen ensimmäiseen kerrokseen. Muuntamotilan lattian tulee olla tulvarajan yläpuolella.

Vastine

Asemakaava mahdollistaa tarvittavat kaapeleiden siirtotyöt sekä muuntamon sijoittamisen tulvarajan yläpuolelle. Määräys muuntamon sijoittamisesta ensisijaisesti kellariin on korvattu määräyksellä, jonka mukaan muuntamo tulee sijoittaa korttelialueelle ja integroida rakennukseen. Helen Sähköverkon 04.01.2020 päivätty lausunto on annettu hankkeelle tiedoksi tarkemman suunnittelutyön yhteistyön aloittamiseksi.

Yhdyskuntatekniset muutostyöt

Kaava-alue on liitettävissä olemassa oleviin yhdyskuntateknisiin verkostoihin eikä siten edellytä vesihuollon lisärakentamista. Kaavoituksen yhteydessä on laadittu alustava kunnallistekninen yleissuunnitelma, jossa on selvitetty uuden rakennuksen liitoskohtia vesihuoltoverkostoon sekä hankkeen edellyttämiä johtosiirtoja. Muutostyöt tulee selvittää hankkeen suunnittelun edetessä sekä tulee suunnitella ja toteuttaa hankkeen toimesta yhteistyössä HSY:n kanssa. Vesihuollon johtosiirrot tulee toteuttaa vesilaitostoiminnan ulkopuolisella rahoituksella.

Vastine

Kaava mahdollistaa tarvittavat yhdyskuntatekniset muutokset. HSYn 05.01.2020 päivätty lausunto koskien muutosta on annettu hankkeelle tiedoksi tarkemman suunnittelutyön yhteistyön aloittamiseksi.

Julkisen nähtävilläolon jälkeinen vuorovaikutus

Julkisen nähtävilläolon jälkeen tehdyistä muutoksista on neuvoteltu asianomaisten hallintokuntien kanssa. Niiden tahojen kanssa, joiden etua muutokset koskevat, on neuvoteltu verkkokokouksissa tai sähköpostitse.
