



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

HERTTONIEMEN KIPPARLAHDEN ALUEEN ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS NRO 12042

Hankenro 1084_1
HEL 2011-001403

SISÄLLYS

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä 10.9.–1.10.2007

Kaavaluonnos nähtävillä 26.5.–19.6.2008

Viranomaisyhteistyö

- Tiivistelmät viranomaisten kannanotoista ja vastineet 16.10.2008

Saapuneet aloitteet

Mielipidekirjeet

- Tiivistelmät mielipidekirjeistä ja vastineet 16.10.2008

Kokousmuistiot yleisötilaisuuksista liitteenä

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi asemakaava- ja asemakaavan muutosluonnoksen jatkosuunnittelun pohjaksi 16.10.2008.

Tarkennettu kaavaluonnos nähtävillä 29.11.–22.12.2010

Viranomaisyhteistyö

- Tiivistelmät viranomaisten kannanotoista ja vastineet

Mielipidekirjeet

- Tiivistelmät mielipidekirjeistä ja vastineet 17.3.2011

Asemakaavan muutosehdotus nähtävillä (MRL 65 §) 8.4.–9.5.2011

Muistutus ja kirje (2 kpl)

- Tiivistelmät muistutuksesta ja kirjeestä sekä niiden vastineet 12.6.2012

Lausunnot (10 kpl)

- Tiivistelmät lausunnoista ja vastineet 12.6.2012

LIITTEET

Yleisötilaisuuksien 17.9.2007 ja 26.5.2008 muistiot



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

Mielipiteen tai muistutuksen esittäjät on ilmaistu koodein, kun kyseessä on yksityishenkilö. Koska henkilötietojen ja henkilörekisterin esittämistä avoimessa verkossa rajoittavat henkilötietolaki ja laki viranomaistoiminnan julkisuudesta, ei koodien selitystä yksityishenkilöiden osalta ole julkaistu vuorovaikutusraportin internet-versiossa.

Jäljennökset kaikista kannanotoista ja mielipiteistä sekä koodien selitys ovat nähtävissä Helsingin kaupungin kirjaamossa, käyntiosoite: Kaupungintalo, Pohjoisesplanadi 11–13.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä 10.9.–1.10.2007

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävänä kaupunkisuunnitteluvirastossa 10.9.–1.10.2007 ja viraston internetsivuilla. Suunnitelmaa koskeva yleisötilaisuus pidettiin 17.9.2007.

Asemakaavan muutosluonnos nähtävillä 26.5.–19.6.2008

Asemakaavan muutosluonnos oli nähtävänä kaupunkisuunnitteluvirastossa 26.5.–19.6.2008 ja viraston internetsivuilla. Luonnosta koskeva keskustelutilaisuus pidettiin 26.5.2008.

Viranomaisyhteistyö

Kaavamuutosluonnoksen valmistelun yhteydessä on tehty viranomaisyhteistyötä Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen, pelastuslaitoksen, rakennusviraston katu- ja puisto-osaston, liikuntaviraston, kiinteistöviraston tonttiosaston, liikennelaitoksen, rakennusvalvontaviraston, Helsingin Energian, Helsingin Veden, Helen Sähköverkko Oy:n sekä Uudenmaan ympäristökeskuksen ja museoviraston kanssa.

Museoviraston edustajan kanssa on tehty maastokatselmus hautaröykkiö-alueella. Hankkeen suunnittelun jatkamiselle ei ole museoviraston lausunnon (29.10.2007) mukaan estettä. Tarkempien rakentamissuunnitelmien valmistuttua on niistä pyydettävä lausunto kaupungin museolta.

Helen Sähköverkko Oy toivoo, että liikerakennuksen rakentamista suoraan johtoalueen reunaan harkittaisiin tarkoin, vaikkakin rakennuskieltoalue päättyy 15 m päähän johtolinjasta, koska suurjännitejohto on pidettävä käytössä rakentamisen ajan. Johtoaukealla ei suositella kasvatettavaksi puita tai korkeaksi kasvavia pensaita. Johtoaluetta koskeviin suunnitelmiin pyydetään lupa johdon omistajalta samoin kuin työkentelyyn johtoalueella.



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

Vastine

Rakennusala noudattaa rakennuskieltorajaa, koska alue on ahdas ja siihen on mahduttava monen käyttäjän tilatarpeet. Hitsaajankadulla on useita rakennuksia, jotka on rakennettu johtoalueen rajaan kiinni. Istutusrajoitteet on otettu huomioon johtoalueen kaavamääräyksessä. Myös muut johtoalueen rajoitteet otetaan huomioon suunnittelun edetessä.

Kiinteistöviraston tonttiosasto on ilmoittanut, että kelluvien asuntojen alueesta on muodostettava asuntotontit, koska maanvuokralaki edellyttää tontin muodostamista, kun on kysymys pysyvästä asumisesta. Tontinjaossa tulisi huomioida, että alle 600 m²:n tontista väestönsuojavelvoitteet eivät laukea, mikä vähentäisi rakentamiskustannuksia.

Vastine

Tonttiosaston näkökannat on otettu huomioon kaavaluonnosta laadittaessa. Kelluville asunnoille on merkitty tontti vesialueella olevalle korttelialueelle W/A-1. Jatkosuunnittelun edetessä tonttijakoa tarkennetaan tarvittaessa.

Rakennusviraston katu- ja puisto-osasto pyytää, että kiertoliittymien mitoituksessa otettaisiin huomioon mm. isot veneen kuljetusajoneuvot.

Vastine

Kiertoliittymät on suunniteltu isot ajoneuvoyhdistelmät ja linja-autot huomioon ottaen.

Liikuntaviraston merellinen osasto esittää, että venepaikkojen kokonaislukumäärä ei saisi vähentyä (venekerhon 130 paikkaa + liikuntaviraston suoravuokrausasiakkaat, 50 paikkaa). Kerholla ja liv:illä tulisi olla erilliset laiturilähdöt. Lisäksi tulisi huomioida alueella toimivan venealan yrityksen venepaikkatarve. Voimassa olevassa kaavassa auton pysäköintipaikkatarve on määritelty 1 autopaikka / 5 venepaikkaa, ja kaava mahdollistaa merkityllä alueella veneiden talvisäilytyksen. Näin tulisi olla myös jatkossa. Tulevat muutokset voivat heikentää nykytilannetta ja/tai mahdollisuuksia jatkossa kehittää aluetta.

Vastine

Laituripituutta venesatama-alueella on nykyisillään n. 590 metriä ja kaavaluonnoksen havainnekuvassa n. 670 metriä, eli venepaikkojen



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

nykyinen määrä mahtuu laitureille varatulle vesialueelle. Venelaitureille on kaavaluonnoksessa määrätty 1 autopaikka / 5 venepaikkaa. Laiturilähtöjä sekä talvisäilytyksen mahdollisuutta selvitetään jatkosuunnittelun yhteydessä. Suunnittelua jatketaan yhteistyössä liikuntaviraston kanssa.

Saapuneet aloitteet

Kaavamuutoksen valmistelun yhteydessä on kirjeitse saapunut kaksi tonttikohtaista kaavamuutosaloitetta sekä puhelimitse yksi aloite rakennusoikeuden lisäämiseen venesatama-alueella.

Oy Waltic Ab on 1.10.2007 pyytänyt vuokraamansa tontin 43016/2 käyttötarkoituksen KLY (liike- ja julkisten rakennusten tontti) muuttamista asuinrakennusten korttelialueeksi kaavamuutoksen yhteydessä. **Rautaruukin eläkesäätiö** on 28.9.2007 pyytänyt tutkimaan Ruukin pääkonttorin laajentamismahdollisuuksia tontilla 53017/1 asemakaavamuutoksen valmistelussa. Kipparlahden venesatama-alueella olevan liikekiinteistön omistaja **Bella-Veneet Oy** on puhelimitse ottanut yhteyttä laajenemisaikeistaan ja uudisrakennushankkeestaan.

Esitetyt mielipiteet ja vastineet

Kaavaluonnoksen ensimmäiseen nähtävilläoloon liittyen asemakaavaosastolle saapui kirjeitse 27 mielipidettä, joista yksi saapui ennen vireilletuloa, 14 koski osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa ja 12 asemakaavan muutosluonnosta. Suullisia mielipiteitä on esitetty keskustelutilaisuuksissa ja puhelimitse.

Herttoniemenrannan asukkaat ovat kirjeissään (**Mi1** 19.9.2007, **Mi2** 19.6.2008 ja **Mi3** 27.5.2008) ilmoittaneet, että puoltavat kaavamuutosta ja kiittelevät suunnitelmia. Hanke rikastuttaisi asumismuotoja Helsingissä sekä toisi turvallisuutta Kipparlahden ympäristöön.

Veneilyliike **Vator Oy (Mi4)** on 28.9.2007 luetellut venesatama-alueeseen liittyviä suunnittelutoiveita.

Kipparilahden Venekerho KVK ry (Mi5) ilmoittaa 30.9.2007, että kerho haluaa olla mukana kehittämässä aluetta ja suhtautuu myönteisesti kaavamuutokseen. Kelluvien asuntojen rakentaminen vaikuttaa kerhon mielestä alueen imagoon positiivisesti. Kirjeessä luetellaan venekerhon eri suunnitteluun liittyviä toiveita ja tavoitteita.

Asuntolaivurit – Husbåtsskepparna ry (Mi6) tukee 8.10.2007 kaavahanketta, ja luettelee erilaisia suunnitteluun liittyviä näkökohtia asunto-



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

laivoista, niille soveltuvista paikoista ja teknisistä tarpeista, laiturirakenteista sekä laiturialueen hallinnoinnista.

Vastine

Kaavan valmistelija on ollut sekä veneityksiin, venekerhoon että asuntolaivuriyhdistykseen yhteydessä useasti kaavahankkeen aikana ja yhteistyö suunnittelussa on toiminut kitkattomasti. Asuntolaivurit - Husbåtsskepparna ry on alustavasti ilmoittanut kiinnostuksestaan vuokrata Kipparlahdesta asuntolaivoille varattu laiturialue.

Herttoniemi-seura ry (Mi7) esittää 16.6.2008, että molemminpuolinen, kaupunkikuvallisesti merkittävä merinäköala Itäväylältä tulisi säilyttää.

Merinäköalan avaruuden heikennykset liittyvät ehdotettujen kelluvien omakotitalojen melusuojaukseen: meluaitaan ja liikerakennuksen koroittamiseen melusuojaksi. Onko näin oleellinen maisemallinen heikennys järkevää muutaman kymmenen asunnon takia?

Alueen elävöittämisen ja viihtyisyyden näkökulmasta ensisijaisempaa olisikin toteuttaa ne alkuperäiset suunnitelmat, jotka ovat säästösyistä karsittu kaupungin talousarviovalmistelussa. Tällainen on esimerkiksi rantaviivaa noudattava kevyen liikenteen väylä Laivalahdesta Kipparlahteen sekä ala-asteen edessä olevan tontin rakentaminen. Kolmas alueen viihtyvyyteen merkittävästi vaikuttava alue on Laivalahden aallonmurtajan edessä oleva satama-alue, jonka rakentaminen ja kunnostaminen lopulliseen asuunsa on viivästynyt. Muun muassa sinne johtava ajoväylä sekä kevyen liikenteen väylä ovat päällystämättä, samoin autojen parkkipaikat merkitsemättä jne. Lisäksi kaupunki on laiminlyönyt täysin alueen siisteyden ylläpidon. Pienroskien lisäksi rannassa seisoo edelleen hylättyä rautaromua ja erilaista ongelmajätettä.

Herttoniemi-seura esittää, että merinäköalan merkitystä Herttoniemen ja koko kaakkoisen ja itäisen Helsingin sekä Helsingin sisääntuloliikenteen viihtyvyydelle korostetaan edelleen kaikessa täydennysrakentamisessa. Lisäksi Herttoniemi-seura esittää, että Herttoniemenrannan alueen rakentaminen ja kunnostaminen saatetaan loppuun edellä mainittujen kohteiden osalta.

Asukas **(Mi8)** toteaa 30.5.2008, että Naurissaaren sillan seudun kahdeksan suuntaan aukeava näkymä Itäväylältä on kaupunkikuvallisesti hyvin tärkeä, eikä sitä saa supistaa ehdotetun uudisrakentamisen takia. Tässä kohtaa kaakossa ja idässä asuvat helsinkiläiset kokevat asuvansa merellisessä Helsingissä veden vilkkuessa kotimatalla.



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

Vastine

Kyseinen merinäkyvä on tärkeä. Tosiasiassa etelänpuoleinen meri näkyy lähinnä Naurissalmen sillan kohdalla, johon suunnitelmien mukaan sijoitetaan läpinäkyvä matala meluaita. Merinäköalan säilymiseen tällä kohtaa tullaan kiinnittämään huomiota.

Kelluva asuntohanke varmistaisi sen, että kevyen liikenteen reitti Laivalahdesta Kipparlahteen toteutuisi lähivuosina. Ala-asteen edessä oleva tontti ei ole kytköksissä tähän kaavahankkeeseen. Laivalahden venesatama on hyvää vauhtia valmistumassa ja siistiytyvässä. Rautaromut ja ongelmajätteet poistuvat alueelta, kun tilalle saadaan uusia asuntoja ja rakennetaan korkealaatuisia, kaikkia herttoniemeläisiä palvelevaa satama-, tori- ja puistoympäristöä.

Kulosaarelaiset ry – Brändöborna rf (Mi9) esittää 22.10.2007, että Kipparlahden pohjukassa sijaitsee koko Herttoniemenrannan alueen ainoa luonnontilainen rantaosuus. Sekä Kipparvuoren jyrkkä kallioranta että rehevä rantapuisto tulisi säilyä maisemassa muistumina Suomenlahden alkuperäisestä luonnosta.

Kevyen liikenteen raitti sopii hyvin tähän rantamaisemaan, mutta ajatus kellovasta asunnoista on täysin tähän maisemaan sopimaton. Täällä laisten kelluvien rakennusten rivi peittäisi koko kalliorannan ja muuttaisi täysin sen luonteen: upeasta yhteisestä luonnonrannasta tulisi yksityisasuntojen takapihaa. Kelluvan asumisen idea on teknisesti ja toiminnallisesti maassamme ja oloissamme varsin kokeilematon. Siksi pitäisi tehdä ensin erilaisiin olosuhteisiin muutamia erityyppisiä koeasuntoja ja testata niiden avulla asiaan liittyviä tekniikoita, erityisratkaisuja ja asumistapaa. Vasta sitten olisi riittäviä ja vastuullisia perusteita ryhtyä kaavoittamaan niitä laajamittaisesti minnekään.

Kevyen liikenteen reitti Kulosaaresta Herttoniemenrantaan on tärkeä yhteys, jonka toteuttaminen lähtee toivottavasti pikaisesti liikkeelle. Sen sijaan mitään perusteita ei löydy huoltoliikenteen reitin ulottamiselle kevyen liikenteen väylälle tällaisessa maastomuodoltaankin aivan poikkeuksellisessa paikassa. Venesatama-alueen uudelleen järjestelyn yhteydessä ei tule laajentaa nykyistä satama-aluetta siten, että se tarvitsisi lisää pysäköinti- ja varastotilaa Kipparlahden rantapuiston puolelta. Satamaan ei toivottavasti myöskään suunnitella uutta kiinteää aallonmurtajaa.

Vastine

Kipparvuoren kallioranta ja Kipparlahden rantapuisto säilyvät kaavaluonnoksessa pääpiirteissään luonnontilaisina puistoalueina, eikä niille



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

ole sijoitettu pysäköinti- tai varastotilaa. Muutoksia tulee nykyisen kaavan mukaiselle venesatama-alueelle, jota laajennetaan Hitsaajankadulle ja meren suuntaan täyttämällä. Rantamaisemassa kalliorannan edustalla on kesällä nytkin purjeveneitä, joten koskemattomasta maisematilasta ei ole kyse. Kelluvat asunnot pyritään yhdistämään ja sopeuttamaan nimenomaan venesatamaympäristöön. Uivia asuntoja on jo testattu toiminnaltaan. Kelluva asuntoalue on 1990-luvulta lähtien toiminut mm. Ruotsin Solnassa, jossa meri- ja talviolosuhteet pitkälti muistuttavat Helsingin olosuhteita. Myös Suomessa on esimerkkejä. Espoon Keilalahdessa on toteutettu uiva koetalo, ja Porin Reposaares- sa on toteutumassa ensimmäinen uivien vapaa-ajan asuntojen kohde. Yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varatun laiturireitin varteen sijoittuvat kelluvien asuntojen ”takapihojen” sijasta etupihat ja terassit, mikä tuo reitille vaihtelua ja elämää. Järjestely tulee todennäköisesti herättämään suurta mielenkiintoa koko kaupungissa ja laajemmaltikin. Huoltoliikenteen reitti on merkitty venesatama-alueelle, koska se on katsottu tarpeelliseksi kelluvien asuntojen kannalta. Maastomuodot eivät aseta esteitä tälle järjestelylle. Aallonmurtaja on alustavan suunnitelman mukaan tarkoitus toteuttaa kelluvana.

Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry (Mi10) on kirjeissään 1.10.2007 ja 19.6.2008 esittänyt, että koska kelluva asuminen on uusi asumismuoto koko Suomessa, olisi kaavoituksessa noudatettava erityistä varovaisuutta.

Kipparlahden asemakaava-alueen vieressä kulkee vilkasliikenteinen Itäväylä. Itäväylältä kantautuvan melun vaimentamiseksi on kaava- luonnoksessa esitetty meluaitaa sekä meluseinää. Helsy muistuttaa, että meluaita tai muut melusteet eivät välttämättä riitä vaimentamaan Itäväylän sekä muun kaupungin melun yhteisvaikutusta. Esimerkiksi Helsingin meluselvityksen sekä valmisteilla olevan meluntorjuntaoh- jelman mukaan meluaita suojaa melulta vain pienialaisesti. Kipparlah- den asemakaava-alueen meluarvot saattavatkin nousta valtioneuvos- ton ohjearvojen yläpuolelle, minkä vuoksi alueella olisi ehdottomasti tehtävä riittävät meluselvitykset. Kipparlahden puiston jättäminen suo- javiheralueeksi Itäväylän ja rannan väliin on hyvä ratkaisu, vaikkakin kasvillisuuden merkitys meluntorjunnassa ei ole tähänastisten tutkimus- ten perusteella vielä täysin selvää.

Koska kelluvilla asunnoilla on niin suoria kuin epäsuoria vaikutuksia Itämereen, on niiden vaikutukset meren ekologiaan, merenpohjaan, rantaluontoon sekä mahdollisesti veden virtauksiin selvitettävä tarkasti. Etenkin asumisesta ja liikenteestä aiheutuvat päästöt on selvitettävä huolella ja kelluvan asumisen seurauksena todennäköisesti lisäänty- vän veneilyn vaikutukset huomioitava. Lisäksi Kipparlahden nykyisten



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

luonnonrantojen säilyminen, kuten rannan arvokas tervaleppämetsikkö, on turvattava asemakaavassa.

Kipparlahden vieressä on jo kallis pientaloalue (niin sanottu East End), jonka asunnot eivät ole käyneet kaupaksi. Korkeahintaisten asuntolaivojen tai kelluvien asuntojen sijoittaminen Kipparlahteen ei täten palvelisi ketään asuntotarpeen täytön näkökulmasta. Kelluvien asuntojen vaikutukset maisemaan ja Kipparlahden rantojen virkistyskäyttöön tulisi ottaa nykyistä paremmin huomioon asemakaavassa. Kelluvien asuntojen sijoittaminen Kipparvuoren rantaan tulee muuttamaan rantojen käyttömahdollisuuksia sekä vaikuttamaan nykyiseen kalliomaisemaan. Alueen virkistys- ja esteettiset arvot eivät saa asemakaavoituksen myötä heiketä.

Vastine

Kaavan valmistelu uudelle asumismuodolle Helsingissä edellyttää monipuolista arviointia ja neuvotteluja eri viranomaisten ja asiantuntijoiden kanssa, joten kaavatyössä noudatetaan tarvittavaa varovaisuutta.

Itäväylän ja asuntolaivojen välinen melua vaimentamaton vesialue on otettu huomioon asemakaavan melulaskelmissa. Asemakaavatyön yhteydessä laaditut melun leviämislaskennat on tehty siten, että niiden perusteella voidaan riittävällä tarkkuudella arvioida melutasot alueella sekä nyky- että ennustetilanteessa. Laskennat perustuvat Suomessa käytettävään pohjoismaiseen melulaskentamalliin. Laskenta on tehty digitaalisen maastomallin avulla käyttäen SoundPlan-melulaskentaohjelmaa. Alueen merkittävin melulähde on Itäväylän autoliikenne. Muut melulähteet ovat siihen nähden marginaalisia. Melun leviämislaskelmin on osoitettu, että päivämelutasot asuntolaivojen alueella ovat pääosin alle 55 dB, kun Itäväylän meluesteet on rakennettu.

Koska Kipparlahdessa on toiminut pienvenesatama useita vuosikymmeniä, alueen meriluonto on joutunut sopeutumaan veneiden ja laituri-rakenteiden aiheuttamiin vaikutuksiin pitkän ajan kuluessa. Kelluvien asuntojen ja uusien laituri-rakenteiden ei arvioida aiheuttavan merkittäviä vaikutuksia alueen meriluonnolle. Venekerhon nykyinen venepaikkamäärä (n. 130 kpl) säilyy ja kelluvien asuntojen venepaikkoja tulee 16–20 kpl, joten veneily alueella ei lisäännä olennaisesti nykytilanteeseen nähden.

Päällimmäisenä perusteena kelluvien asuntojen tuomiselle Helsinkiin ei ole asuntotarve, vaan hankkeella halutaan monipuolistaa pääkaupungin asuntotarjontaa. East Endin asunnot edustavat kaupunkirivitalo-



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

asumista, ja ne eroavat ominaisuuksiltaan ratkaisevasti asuntolaivoista tai kelluvista asunnoista.

Luonnonrantojen säilymiseen on suunnittelussa kiinnitetty huomiota. Kipparvuoren kallioranta on jätetty rakentamatta, ja Kipparlahdenrannan puistoalue ulottuu edelleen rantaan nykyisen asemakaavan mukaisena. Alueesta on tehty puustokartoitus, ja tavoitteena on ollut olemassa olevan puuston säilyminen mahdollisimman runsaana. Voimalinjan alueella Hitsaajankadun varressa joudutaan todennäköisesti kaatamaan korkeat puut turvallisuussyistä. Rantojen käyttömahdollisuudet verrattuna nykytilanteeseen lisääntyvät huomattavasti, mikäli kaava toteutuu. Tähän asti alue on ollut yksinomaan veneilijöiden ja venemylän käytössä. Kaavaluonnoksen myötä alueen käyttäjäryhmiin voidaan lisätä alueen ulkoilijat, uivien asuntojen asukkaat, turistit ja kesälä jopa uimarit. Kysymyksessä hankkeen maisemavaikutuksista esitteliä viittaa edellisen kirjeen vastaukseen.

Herttoniemenrannan **korttelin 43009 asuntoyhtiöt** (As. Oy Helsingin Kanavanneito, As. Oy Helsingin Amiraalinranta, As. Oy Helsingin Aalotar, As. Oy Helsingin Merihelmi, As Oy Helsingin Purseri, As Oy Helsingin Matruusi ja As Oy Helsingin Kippari) katsovat kirjeissään **Mi11** 5.9.2007 ja **Mi12** 6.6.2008, että asuntolaivojen ja kelluvat asunnot aiheuttavat ympäristöhaittoja, koska niiden mukana tulee ympäristön ja vesialueen tahatonta tai tahallista likaamista ja roskaamista. Suunnitellut toiminnot haittaavat ranta-alueen virkistyskäyttöä.

Asunto Oy Merihelmen suunniteltujen asuinrakennusten välittömään läheisyyteen sijoitetut asuntolaivat ja etenkin ravintolatoiminta on ehdottomasti liian lähellä tulevia ja myös jo rakenteilla olevia asuntoja. Esitetty ratkaisu aiheuttaa lähialueelleen hallitsemattomia melu- ja liikennehaittoja. Asuntolaivoilla tai kelluvilla asunnoilla ei tulisi peittää asukkaiden, eikä aikaisemmin rakennetun Amiraali Cronstedtin rannan kevyen liikenteen väylän, merimaisemaa. Asukkaat ovat ostaneet asuntonsa vapaana olevan vesistön ääreltä, kaupanteon yhteydessä on esitetty voimassa oleva kaava. Asuntoja markkinoitaessa ei esityksen mukaisesta kaavamuutoshankkeesta ole ollut tietoa ennen 23.8.2007.

Vastine

Kelluvien asuntojen asukkaat eivätkä asuntolaivojen asukkaat aiheuta vesialueen roskaamista, meluamista tai likaamista sen enempää kuin muut ranta-alueella asuvat. Asuntojen vesi-, viemäri ym. johdot liitetään kaupungin verkkoon jo nyt talviolosuhteissa koetuin menetelmin. Ranta-alueen nykyinen virkistyskäyttö eli veneily pysyy alueella vaikkakin



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

uusin puittein. Sen lisäksi alueen asukkaille avataan uusi kelluva rantareitti uusine virkistysarvoineen.

Lyhin etäisyys mahdollisesta ravintolalaivasta As Oy Merihelmen lähimpään asuinrakennukseen on noin 30 metriä. Perustelut ravintola-, kahvila tai toimistotoiminnalle ovat lähinnä rantatorin elävöittäminen ja alueen palvelutarjonnan parantaminen. Hyvään kaupunkiympäristöön kuuluu toimintojen sekoittuminen, vaikka siitä joskus väliaikaisesti aiheutuisikin ristiriitoja. Mielipiteiden perusteella kaavaluonnokseen on lisätty määräys, jonka mukaan aluksen toiminnat on sijoitettava siten, etteivät tuota meluhäiriötä ympäristöönsä.

Suunnitelman vaikutus nk. satamakorttelin nro 43009 asuntojen merinäkömiin on vähäinen. Voimassa olevan kaavan mukaan nykyinen laivalaituri vesialueineen on venesatama-alueetta, ja laituriin on jatkuvasti kiinnitetty isojaakin proomuja ja laivoja. Muutoksen johdosta laituriin sijoittuu käyttötarkoituksesta johtuen nykyistä siistimpiä aluksia. Kelluvien asuntojen alue sijoittuu suhteessa satamakorttelin asuntojen ikkunanäkymiin takaviistoon alueelle, jossa nytkin kesäisin on veneitä. Satamakorttelin asuntojen päänäkymät avoimelle Naurislahdelle säilyvät.

As Oy Neptunus (Mi13) (Suolakivenkatu 12-14) pitää kirjeissään 24.9.2007 ja 18.6.2008 myönteisenä sitä, että kaavamuutoksen myötä alueen ympäristö siistiytyy ja yleisilme kohentuu, Amiraali Cronstedtin tori rauhoitetaan pysäköinniltä ja bussilinja 81:n päätepysäkki siirtyy pois torilta. Nykyisen, vuonna 2004 vahvistetun kaavan säilymiseen luottaneet Suolakivenkadun asukkaat ovat yhtiön hallituksen mielestä kuitenkin perustellusti tyrmistyneitä näin pian kaavan vahvistamisen jälkeen esitettyihin merkittäviin muutoksiin välittömässä asuinympäristössään. Tästä syystä kaavassa tulisi ottaa huomioon seuraavat ehdotukset:

Kelluvien asuntojen määrää tulee supistaa alueen eteläosassa niin, että eteläisimmät asunnot sijoitetaan nykyisen laivalaiturin pohjoispään tasalle. Näin maisema nykyisistä ja rakenteilla olevista asunnoista häiriintyy kohtuullisen vähän. Asuntojen ulkonäön tulee sopia venesataman ja alueen merelliseen ilmeeseen. Kaavamuutosta valmisteltaessa olisi julkisesti kerrottava, miten alueen ”gryndaus” aiotaan toteuttaa, ja millä tavoin tulevat asukkaat maksavat merinäköaloistaan.

Asuntolaivojen pituus tulisi rajoittaa enintään 25 metriin ja ylin korkeus enintään 3 metriin mastoja ja piippuja lukuunottamatta, eikä alkupe räisrakennetta saa lisärakenteilla muuttaa, mitkä reunaehdot on ase-



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

tettu myös Kaisaniemenlahdelle suunnitelluille vastaaville asuntolai-voille. Kaavaluonnoksessa olevat laivojen kokorajoitukset, eritoten 6 metrin ylin korkeus vedenpinnasta, vievät varsinkin asuntoyhtiön alempien kerrosten asuntojen merinäköalan täysin.

Ravintola-, kahvila- tai toimistolaivojen sijasta laivapaikat torin edessä olevassa laiturissa tulee varata pelkästään asuntolaivoille, koska ravintolalaivasta aiheutuisi melu- ja järjestyshaittaa lähiasunnoille eikä torin ympäristössä ole riittävästi paikoitustilaa esim. toimistolaivalle.

Kelluvien asuntojen lämmitys tulee järjestää siten, ettei millekään melu- ja pakokaasuhaittoja aiheuttavien moottoreiden tai polttimien käytölle ole tarvetta. Jätehuollosta ei saa aiheutua hajua eikä maisemahaittoja ympäristölle.

Bussilinja 81 tulee muuttaa kiertäväksi Laivalahdenportin, Laivalahdenkaaren, Suolakivenkadun ja Hitsaajankadun kautta, jolloin bussien edestakainen liikenne vähenee ja samalla julkisen liikenteen palvelut paranevat Herttoniemenrannan muillakin osilla.

As Oy Neptunus ehdottaa ensimmäisessä kirjeessään 24.9.2008, että Waltic Oy:n nykyinen rakennus korvattaisiin jollakin ympäristöön tyydyttävästi sopeutuvalla rakennuksella. Toisessa kirjeessään 18.6.2008 yhtiö on muuttanut kantaa. Nyt kaupungin tulisi yhtiön mielestä lunastaa kyseinen rakennus ja jäljellä oleva vuokraoikeus tonttiin, purkaa nykyinen rakennus ja laajentaa Kipparvuoren puistoa Amiraali Cronstedtin toriin asti. Puistoalueen kasvattaminen katsotaan kohtuulliseksi, koska toisesta päästä Kipparvuorta ollaan puistoa supistamassa. Ellei edellä esitetty syystä tai toisesta ole mahdollista, uudisrakennuksen harjakorkeus ei saisi ylittää rakennuksen nykyistä korkeutta. Myöskään 3-kerroksista osaa uudisrakennukseen ei tule sallia.

Rautaruukki Oyj:n lisärakennuksen, venesataman liike- ja muiden rakennusten, näiden ympäristöalueiden sekä kaikkien melusteiden suunnittelussa tulee turvata erityisesti Naurissaaren sillan alueella nyt lähes esteettömän merellisen maiseman säilyminen Kipparlahdelle. Riittävä selvitys kaavan ympäristövaikutuksista vesialueelle ja lähiympäristöön tulee MRL:n mukaisesti tehdä ennen kaavan hyväksymistä. Samalla tulee selvittää, onko hanke Helsingin ekologisen kestävyuden ohjelman (HEKO) ja sen hengen mukainen.

Asukas **(Mi14)** vastustaa 25.8.2008 ravintolalaivan sijoittamista rantatorin eteen. Hänen lisäksi ravintolalaivatoiminnan sijoittamista tähän paikkaan on vastustettu seitsemässä kirjallisessa mielipiteessä.



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

Vastine

Kaavaratkaisun perustana on ollut luonteva ja mahdollisimman mutkaton kevyen liikenteen reittilinjaus Amiraali Cronstedtin torilta edelleen Kipparlahden venesatamaan. Reitti on tietoisesti sijoitettu irti Kipparvuoren rannasta, koska kallion ja meren kohtaaminen tässä paikassa on haluttu säilyttää luonnonarvona. Viiden eteläisimmän asunnon poistaminen reitin varrelta ei ole perusteltua kaavataloudellisista syistä. Suunnitelman vaikutukset yhtiön asunnoista avautuviin näkyymiin on tutkittu kolmiulotteisen mallinnuksen avulla. Kelluvien asuntojen näkömähaitta yhtiön asuntoihin on suhteellisen vähäinen ottaen huomioon, että näiden välissä on Walticin tontti rakennuksineen, tori istutettavine puineen sekä nykyinen laivalaituri aluksineen. Lisäksi etäisyys asunto-kiinteistöjen välillä tulisi olemaan vähimmillään noin 100 metriä.

Kelluvien asuntojen rakennuttamisessa noudatetaan kaupungin yleisiä tontinluovutusperiaatteita. Kaupungin tarkoituksena on järjestää kelluvasta korttelista tontinluovutuskilpailu, johon kohteen rakennuttamisesta kiinnostuneet yritykset voivat suunnitelmillaan osallistua.

Asuntolaivojen enimmäispituus 30 m ja korkeus 6 m perustuvat Helsingissä laituripaikkaa tarvitsevien asuntolaivojen mittoihin. Yleensä vain komentosilta nousee 5–6 metrin korkeuteen, joten pääosa aluksesta on huomattavasti matalampi. Korkeuden näkömävaiikutuksia arvioitaessa tulisi myös muistaa, että asuntolaivan korkeus lasketaan merenpinnasta, ja asuntoyhtiössä maantasossa olevan asunnon lattiataso on +3.70. Ylemmän kerroksen asunnot sijoittuvat selvästi kuuden metrin yläpuolelle. Asuntolaivojen enimmäisleveyttä on mielipiteen perusteella tarkistettu 9 metristä 8 metriin. Kaisaniemenlahdelle sijoittuvien asuntolaivojen tiukemmat vaatimukset perustuvat niiden sijoittumiseen historiallisesti arvokkaan Kaisaniemen puiston viereen. Herttoniemenrannan kaupunkiympäristö on nuorempaa, joten asuntolaivojen historialliseen alkuperäisyyteen voidaan suhtautua väljemmin.

Perustelut ravintola-, kahvila tai toimistotoiminnalle ovat lähinnä rantatorin elävöittäminen ja alueen palvelutarjonnan parantaminen. Hyvään kaupunkiympäristöön kuuluu toimintojen sekoittuminen, vaikka siitä joskus väliaikaisesti aiheutuisikin ristiriitoja. Mielipiteiden perusteella kaavaluonnokseen on lisätty määräys, jonka mukaan aluksen toiminnat on sijoitettava siten, etteivät tuota meluhäiriötä ympäristöönsä. Herttoniemenrannassa yritysten asiakaspysäköintipaikat ovat yleensä kadunvarsipaikkoja. Suolakivenkadun varren pysäköintipaikoista muutamien aikarajoitukset sovitetaan laivan käyttötarkoituksen mukaan.



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

Kelluville taloille ja asuntolaivoille osoitetaan mahdollisuus liittyä kauko-
lämpöverkkoon. Laituriin kiinnitetyt asuntolaivat eivät aiheuta pakokaa-
suja eivätkä moottorimelua. Usein kelluvat asunnot lämmitetään läm-
pöpumpuilla ja/tai sähköllä. Asuntolaivojen ja ruokaravintola-, kahvila-
tai toimistolaivan jätehuoltotilat sijoitetaan tontille 43016/3.

Liikennelaitoksen mukaan edestakainen bussilinja on selkein ja toimii
parhaiten. Linjaa tullaan jatkamaan Hitsaajankadulle asti, jonne tulee
vaihtopysäkki linjan 16 uudelle reitille. Näin Suolakivenkadun pohjois-
päästä saadaan suora yhteys Herttoniemen metroasemalle.

Tontin 43016/3 sijainti rantatorin ja Kipparvuoren välissä on kaupunki-
kuvallisesti haastava ja mielenkiintoinen. Tontin muuttamista puistoksi
ei voida katsoa rantatorin ympäristön kannalta onnistuneeksi ratkaisuk-
si. Uudisrakennuksen julkisivu luo tilantuntua torille. Rakennuksen poh-
jakerrokseen tulevat liiketilat ja näiden päälle rakennettavat asunnot
elävöittävät rantaympäristöä. 3-kerroksinen osa ryhdistää rakennuksen
hahmoa rakennusrintaman päätepisteenä Kipparvuoren eteläreunalla.

Itäväylältä ei voida turvata merellisiä näkymiä Hitsaajankadun varteen
rakennettavien rakennuksien kohdalla. Tässä kohtaa merinäköymät ei-
vät tänäänkään ole esteettömiä. Merelliset näköymät Naurissalmen sil-
lalla turvataan läpinäkyvällä melusteella. Ympäristöselvityksiä on tehty
ja tehdään kaavaluonnosvaiheen jälkeenkin yhteistyössä Helsingin
kaupungin ympäristökeskuksen kanssa. Ympäristöhaittoja ei tule, kun
kelluvat asunnot ja asuntolaivat liitetään kunnallisteknisiin verkostoihin.
Kaavahanke on kestävän kehityksen mukaista täydennysrakentamista
hyvien joukkoliikenneyhteyksien läheisyyteen.

As Oy Neptunuksen lisäksi **Suolakivenkadun asukkailta** on saapunut
kirjeitä sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelman että muutosluonnok-
sen nähtävilläolon yhteydessä. Vaikka asukkaat esittävätkin useita kriit-
tisiä näkökohtia kaavahankkeeseen, suhtautuminen siihen on kuitenkin
yleensä rakentava. Mielipiteet tukevat jatkossa sitä huolellista suunnit-
telua, jota kyseinen harvinaislaatuinen hanke vaatii. Asukaskirjeiden
mielipiteet noudattavat pitkälti asuntoyhtiön edellä esitettyjä mielipiteitä,
mutta näiden lisäksi tai näistä poiketen esitetään seuraavia asioita:

Asukas (**Mi15**) pitää kirjeessään 26.9.2007 nykyistä kaavaa käyttökelpo-
isena asemakaavana, joka täyttää nykyiset tarpeet. Uuden kaavan
suunnittelussa tulisi ottaa huomioon mm. Itäväylän melu ja saasteet,
pelastus- ja väestönsuojanäkökohdat, huoltoautojen reitit ja seisonta-
paikat sekä talviolosuhteiden vaikutukset kelluvalle alueelle. Päätäjillä
täytyy olla tiedossa, millä hinnalla kelluva alue, asunto- tai laivapaikka
luovutetaan yksityisille. Yleiseen käyttöön tarkoitettua laituria ei pitäisi



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

luovuttaa yksityiseen pysyvään käyttöön, vaan siitä pitäisi olla pääsy merelle ja sen käytön pitäisi olla joustavaa.

Vastine

Mainitut näkökohdat on otettu suunnittelussa huomioon. Tarvittaessa kelluvien asuntojen väestönsuojatilat voidaan sijoittaa venesatama-alueella osoitettuun huoltorakennukseen. Jatkosuunnittelussa selvitetään kaavahankkeen kaupungille aiheutuvat kustannukset. Kiinteistövirasto arvioi ja kiinteistölautakunta päättää, millä hinnalla alueet luovutetaan yksityisille. Vaikka laivalaituria ei varata yleiseen käyttöön, kaavaluonnos sallii reittivenepysäkin sijoittamisen Amiraali Cronstedtin torin rantaan, joten yleisön pääsy merelle on mahdollista järjestää laiturin viereiseltä alueelta.

Asukkaat (**Mi16**) vastustavat kelluvaa asuntoaluetta kirjeessään 17.7.2008. Kyseisellä kohdalla asumista tulisivat häiritsemään merkittävästi toisaalta liikenteen melu Itäväylältä, mutta myös pienvenesataman ja A-lehtien toimitalon meluhaitat. Kipparlahden kohdalla Itäväylällä on pitkä silta- ja tieosuus, joten meluntorjunta on erityisen hankalaa – paikoin lähes mahdotonta. Kirjeessä esitetään epäily esitetyn meluntorjunnan riittävydestä ja vaaditaan, että melusteet rakennetaan ennen kaavoituksen jatkamista.

Kaksikerroksiset asuinrakennelmat varastoineen ja pysäköintialueineen sekä Ruukin lisärakennus pilaavat Kipparvuoren kalliomaiseman. Myrskyjen ja kovien tuulien lisääntyminen tulisi ottaa huomioon, koska ne kaikki vaikuttavat asumisen turvallisuuteen, viihtyisyyteen ja kustannuksiin. Suomessa kelluvien asuntojen rakentaminen, ylläpito, lämmitys ja infrastruktuuri ovat kalliita ratkaisuja. Mitään asuntopoliittista tarvetta näille asunnoille ei ole. Merellistä ja vaikeasti myytävää luksusasumista löytyy Helsingissä jo. Merellistä asumista suunnitellaan monien muuhun Helsingin kohteeseen, joten erityistä tarvetta ei ole Kipparlahden kaavoittamiselle asuntokäyttöön. Hankkeen kaupungille aiheuttamista kustannuksista tulisi tehdä alustava selvitys.

Vastine

Asemakaavan melulaskentojen lähtötietona ovat Itäväylän ja metron ennusteliikenteet vuonna 2025. Melun leviämislaskelmin on osoitettu, että päivämelutasot asuntolaivojen alueella ovat pääosin alle 55 dB, kun Itäväylän melusteet on rakennettu. Melusteet toteutetaan ennen asuntolaivojen rakentamista. Niiden toteuttamiselle ei Itäväylällä ole teknisiä esteitä. Pienvenesataman vene- ja autoliikenne on niin vähäistä, että sen aiheuttama melu ei häiritse asuntolaivoissa asumista. A-



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

lehtien toimitalon ilmastointimelu ei ole alueella häiriöksi, sillä toimistotalon ja asuntolaivojen välinen etäisyys on riittävä.

Kelluvien asuntojen suunnittelussa tavoitteena on niiden sopeuttaminen kalliomaisemaan ja sen edessä olevaan venesatamaympäristöön. Kipparvuoren puistoalue säilyy edelleen hallitsevana elementtinä maisemassa. Aallonmurtaja suunnitellaan siten, että se suojaa kelluvia asuntoja myrskyiltä. Uudet kelluvat asunnot edellytetään turvallisuuden ja viihtyvyyden kannalta rakennettaviksi siten, että ne täyttävät viranomaisten asuntorakentamiselle asetetut vaatimukset. Ruotsista ja Tanskasta saatujen tietojen perusteella on syytä olettaa, että uivien asuntojen rakentamiskustannukset pysyvät kohtuullisina. Kipparlahden sijainti lähellä pääkaupungin keskustaa ja palvelujen lähetyvillä edesauttaa kelluvien asuntojen haluttavuutta asuntomarkkinoilla. Helsingissä jokaisella hankkeella, johon suunnitellaan merellistä asumista, on omat lähtökohtansa. Kipparlahdessa yhdistyy kelluvien asuntojen lisäksi monta muuta tarvetta kaavamuutokseen ja tavoitteena on lopputulos, jossa eri hankkeet hyötyvät toisistaan. Hankkeen kaupungille aiheuttamista kustannuksista tehdään jatkosuunnittelun yhteydessä alustava selvitys.

Asukas (**Mi17**) ehdottaa kirjeessään 18.6.2008, että korttelin 43016 rakennusala muutettaisiin Suolakivenkadun rajalla. Uudisrakennuksen etäisyys kadun rajasta tulisi olla sama kuin nykyisen rakennuksen. Viheralue pehmentäisi miljöötä siirryttäessä Kipparvuoren puistosta rantatorille. Jos ravintolalaiva on ehdotettuun paikkaan sijoitettava, tulee häiriöt ennalta estää tehokkaasti esim. aukioloaikojen rajoituksilla klo 22:een. Laivalaiturissa olevat proomut tulisi poistaa mahdollisimman pian asemakaavan vastaisina.

Vastine

Rantatorin pohjoisreunalle ei ole haluttu sitä pehmentävää rajausta. Nyt epämääräistä aukiotilaa halutaan ryhdistää rakennuksella, joka rajaa toria koko sen pituudelta. Rakennusala on täten merkitty Suolakivenkatuun kiinni tietoisesti kaupunkikuvallisin perustein. Ravintolalaivan osalta viitataan As Oy Neptunukselle annettuun vastaukseen. Asemakaavan muutos nopeuttanee proomujen poistumista alueelta.

Asukas (**Mi18**) esittää 15.6.2008, että kolmikerroksinen rakennusosa Amiraali Cronstedtin torin vieressä nousisi Kipparvuoren ylimmän huiipun tasolle tai yli sen. Rakennus tulisi täten alentaa kaksikerroksiseksi. Rakennuksen madaltamista kahteen kerrokseen on tämän mielipiteen lisäksi esitetty viidessä kirjeessä. Tontin 43016/1 nykyistä rakennusoikeutta ei tulisi nostaa, koska liian suuri rakennusoikeus vaikeuttaa ra-



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

kennuksen hallittua sijoittamista torin ja puistoalueen väliin. Ravintolalaivalle parempia paikkoja voisivat olla Reginankujan päässä tai venekerhon alueen vieressä Kipparlahdenrannassa. Venesataman liikerakennuksen suunnittelussa tulisi turvata parempi näkyvyys merelle muuttamalla kerrosluku kolmesta kahteen.

Vastine

Kolmikerroksinen rakennusosa tontilla 43016/3 nousee noin +13-14 metrin tasoon. Kipparvuoren ylin huippu on pohjakartan tietojen mukaan +16 metrin tasossa. Rakennuksen kokoa ja rakennusosien korkeutta perustellaan kaupunkikuvallisin syin As Oy Neptunukselle annetussa vastauksessa. Rakennusoikeuden nosto kytkeytyy rakennuksen haluttuun kokoon kyseisessä paikassa. Riittävä rakennusoikeus on tarpeen myös siksi, että kaavamutoksen hakija haluaa rakentaa tontin autopaikkojen päälle viihtyisän ja puistoon mahdollisimman saumattomasti liittyvän pihakannen. Tämä ratkaisu voisi aiheuttaa kohtuuttomia rakennuskustannuksia pienemmällä rakennusoikeudella. Ehdotetut vaihtoehtoiset paikat ravintolalaivalle ovat ihmisvirtojen suhteen syrjäisempiä kuin Amiraali Cronstedtin tori. Merellinen näkyvyys ei parane veneliikerakennuksen madaltamisella kerroksen verran, koska jo kaksikerroksinen rakennus peittää näkymät Itäväylältä. Kyseisellä paikalla puusto peittää nykyisilläänkin merellisen näkyvyyden.

Asukas (**Mi19**) on kirjeissään 16.4.2007 ja 1.10.2007 paneutunut perusteellisesti kaavahankkeen eri näkökohtiin, ja on 18.6.2008 esittänyt kaavamutokselle kaksi vaihtoehtoista ratkaisuehdotusta.

Ensimmäisen ehdotuksen mukaan kaupungin vuokratontilla oleva Waltic Oy:n talo purettaisiin, ja tontti muutettaisiin puistoksi. Liikehuoneistoille ei ole tarvetta tässä paikassa. Kelluvat asunnot jätettäisiin rakentamatta. Asuntolaivoja voitaisiin sijoittaa nykyisille proomulaitureille. Kevyen liikenteen silta voitaisiin rakentaa tai olla rakentamatta Kipparlahden pohjukkaan. Tämä vaihtoehto ei edellyttäisi Vatorin eikä venekerhon suhteen suuria siirtoja eikä myöskään mittavia meluvalli- tai aallonmurtajainvestointeja, samalla kun rantamaisema säilyisi nykyisellään. Kirjoittaja priorisoi tätä vaihtoehtoa mm. siksi, että lähiasukkaat eivät toivo merinäkymiensä muuttumista kelluvilla asunnoilla. Toinen ehdotus perustuu enemmän kaupungin kaavamutossuunnitelmaan. Ehdotuksesta on tehty kuva, joka on liitetty kirjeeseen. Kuvassa kelluva asuntoalue on ryhmitelty uudelleen siten, että kaavaluonnoksen eteläisimmät viisi asuntoa sijoittuvat pohjoisempaan 90 asteessa käännetyn laiturireitin varteen. Siirrettyjen kelluvien asuntojen kohdalle on lisätty kaksi perinteistä asuntolaivaa.



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

Kelluvien asuntojen yhtenä ongelmana on niiden karuakin karumpi muotokieli. Kaupungin tulisi asettaa tiukkoja vaatimuksia näiden ulkoisen ilmeen suhteen. Näkymähaittojen lieventämiseksi ehdotetaan myös, että suuremmat kelluvat asunnot ja asuntolaivat sijoitettaisiin lähemmäksi rantaa, uloimpana laituroisivat pienemmät. Kipparlahtea ei tulisi täyttää lisää venekerhon laiturirakennelmilla, vaan venekerhon väistymistä alueelta tulisi harkita. Suolakivenkadun liikenne kasvaa mahdollisesti suunnitelman johdosta, ja kadulle tulisi rakentaa hidasteita.

Kirjeessä esitetään kuvin ja sanoin erilaisia ratkaisuehdotuksia uudisrakennuksen muotoilulle Waltic Oy:n tontilla. Rakennukseen ehdotetaan sijoitettavaksi esim. kahvilaa, jolloin laivat voisivat olla pelkkiä asuntolaivoja.

Vastine

Ensimmäisen vaihtoehtoehdotuksen mukaan kelluvasta asuntoalueesta tulisi täysin luopua. Kipparlahti sijaitsee kuitenkin sen verran lähellä kaupungin keskustaa, hyviä liikenneyhteyksiä ja palveluja, että paikan antamia mahdollisuuksia uuden asumismuodon kokeilulle halutaan nyt hyödyntää. Toisen vaihtoehtoehdotuksen mukaan kelluvat asunnot tulisi tiivistää tiukempaan rykelmään Kipparvuoren taakse niin, että ne näkyisivät mahdollisimman vähän Herttoniemenrannasta päin. Ongelmana ehdotuksessa on yleisölle tarkoitetun laiturireitien mutkikkuus. Reitin talvikunnossapito, laituriin sijoitetut kunnallistekniset johdot, pyöräilijöiden turvallisuus ja laiturin toimiminen pelastusreitinä asettaa tiettyjä vaatimuksia laiturireitien muotoilulle. Kaavaratkaisun perustana on ollut luonteva ja mahdollisimman mutkaton reittilinjaus Amiraali Cronstedtin torilta edelleen Kipparlahden venesatamaan.

Kelluvien asuntojen muotokieleen tullaan jatkosuunnittelussa kiinnittämään erityistä huomiota. Kelluvaa aluetta kilpailuttamalla saadaan kelloille asunnoille vaihtoehtoisia ulkonäköratkaisuja arvioitaviksi. Tavoitteena on harmoninen venesatamaympäristöön sulautuva kokonaisuus, joka kuitenkin sallii sisällään tiettyä vaihtelua yksittäisten asuntojen kohdalla. Ulkonäkövaatimuksia tarkennetaan tarvittaessa asemakaavaehdotusvaiheessa. Kipparilahden venekerholla on pitkät perinteet, ja kerholle halutaan edelleen turvata hyvät toimintaedellytykset alueella. Kaavahankkeesta aiheutuva liikenteen lisäys ei ole erityisen merkittävä Suolakivenkadulla, mutta läpiajosta aiheutuvaa haittaa pyritään hillitsemään suunnittelemalla bussireitille muutamien päiväkotien ja kevyen liikenteen pääraittien yhteyteen korotettuja suojaiteita. Asemakaavaluonnos mahdollistaa kahvilan tai ravintolan sijoittamista myös Waltic Oy:n vuokraamalle tontille, koska kaava edellyttää liike- tai toimistotilojen sijoittamista rakennuksen ensimmäiseen kerrokseen. Tästä huoli-



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

matta ravintolalaivan sijoittumismahdollisuutta torin rannasta ei ole poistettu, sillä torille toivotaan mahdollisimman monipuolista palvelutarjontaa.

Asukkaat (**Mi20**) vastustavat kirjeessään 18.6.2008 kelluvia asuntoja Kipparlahdessa, mutta kannattavat proomujen korvaamista perinteisen näköisillä asuntolaivoilla. Laajalla vedenpäällisellä rakentamisella peitettäisiin Suolakivenkadun kerrostalojen asukkaiden merinäkyvät Kipparlahdelle lähes täysin, se muuttaisi alueen ainoan pienen luonnonmukaisen rantapuiston vedenpäällisten omakotiasukkaiden takapihaksi ja aiheuttaisi myös maisemahaittaa Itäväylän suunnalta sekä kohtuuttomia kustannuksia kaupungille asuntojen lukumäärään nähden. Asukastilaisuudessa esitetyt perustelut hankkeelle eivät riitä perustelemaan kelluvien asuntojen rakentamista kyseiseen paikkaan. Asumisen monimuotoisuus ei riitä perusteluksi, ihmisillä ei ole "oikeutta" asua veden päällä, eikä väite että "Suomessa on ennenkin asuttu meren päällä" ole vakuuttava argumentti. Nykyisten asukkaiden oikeus säilyttää nykyiset merelliset näkymät on otettava vakavasti. Kumoamalla jo kerran lopulliseksi julistamansa asemakaavan asukkaille vahingollisella tavalla kaupunki osoittaisi, ettei se piittaa omista lupauksistaan.

Vastine

Suolakivenkadun useimpien asukkaiden merinäköalat säilyvät pääpiirteissään ennallaan, sillä kelluva asuntoalue sijoittuu Kipparvuoren taakse eikä asuntojen eteen. Osoitteissa Suolakivenkatu 12 ja 14 Kipparvuori on matalampi. Kelluvien asuntojen näkymähaitta näihin asuntoihin on kuitenkin suhteellisen vähäinen ottaen huomioon, että näiden välissä on Kipparvuoren puistossa kasvavat puut, Walticin tontti rakennuksineen, tori istutettavine puineen sekä nykyinen laivalaituri aluksineen. Lisäksi etäisyys asuntokiinteistöjen välillä tulisi olemaan vähimmillään noin 100 metriä. Luonnonmukaisen rantapuiston luonne säilyy myös yleisenä, kaikkien käytettävissä olevana puistoalueena. Alue sulautuu venesatamaympäristöön, eikä Itäväyltä avautuva maisema muutu merkittävästi. Hankkeen kaupungille aiheuttamista kustannuksista tehdään jatkosuunnittelun yhteydessä alustava selvitys. Asukastilaisuudessa osallistujat esittivät vapaamuotoisesti erilaisia perusteluja veden päällä asumiselle. Kokous osoitti, että tällä asumismuodolla on myös puolestapuhujansa asukkaiden keskuudessa. Vaikka asukkailla ei juridisesti ole oikeutta nykyisiin merinäkyksiinsä, kysymys merinäkymien muuttumisesta otetaan vakavasti. Vaikutukset Suolakivenkadun asukkaiden merinäkyksiin on tutkittu kolmiulotteisen mallin avulla ja on todettu, ettei kaavamutoksella aiheuteta kohtuuttomia haittoja nykyisille asukkaille. Näkymäsektori kapenee joistakin asunnoista, mutta merinäköala ei kokonaan peity. Asemakaavoja ei kos-



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

kaan julisteta lopullisiksi, vaan kaupungin kehityksen vaatiessa asema-kaavoja muutetaan.

Asukas (Mi21) esittää kirjeessään 19.6.2008, että Ruukin pääkonttori on Herttoniemenrannan porttirakennus. Veistoksellinen talo kohoo Kipparvuoren kalliopinnasta ja torni merkitsee alueen pääkatujen alkupisteen. Nyt kaavamutoksessa rakennusta venytetään osaksi Hitsaajankadun julkisivurivistöä ja pienennetään ennestäänkin alueella vähissä olevaa luonnontilaista puistoa. Kaupunkikuvaa heikentävän vaikutuksen lisäksi rakennusmassan jatkaminen länteen päin katkaisee merinäköymän Herttoniemenrannan sisääntuloreitiltä ja myös kaupunkielämää sykkivän näköymän Suolakivenkadun asunnoista Itäväylälle päin. Talon huoltoliikenne ja työntekijöiden autot aiheuttavat jo nykyisin runsaasti vaaratilanteita ja pysäköintiongelmia. Rakennuksen laajentaminen tulisi lisäämään näitä ongelmia entisestään. Ruukin talon lisärakennusoikeutta ja kerroslukua pitää vähentää huomattavasti. Lisäksi laajennuksen länsipäädyn liittyminen maanpintaan pitää suunnitella niin, että alkuperäistä kalliopintaa säilyy mahdollisimman paljon.

Kelluvien asuntojen aluetta tulisi supistaa eteläpäästään, jolloin liikennemelulta suojattava alue pienenee ja melusteiden määrä ja korkeutta voidaan vähentää. Mikäli rinnettä pronssikautisen haudan kohdalla päädytään kiertoliittymän vuoksi leikkaamaan, on suunnitteluun ja toteutukseen kiinnitettävä erityistä huomiota.

Esitetty lisärakentaminen kasvattaa liikenteen määrää ja pysäköintipaikkojen tarvetta. Myös läpiajoliikenne Itäväylältä Laajasalon suuntaan on alueen ongelma. Liikennesuunnittelussa pitäisi tutkia Herttoniemenrannan bussireitin muuttamista kiertoreitiksi, jolloin bussien turha edestakainen ajelu loppuisi ja bussit palvelisivat tasapuolisemmin kaikkia alueen asukkaita. Bussipysäkkejä ei pitäisi sijoittaa Suolakivenkadulle ylämäkeen melun ja talvisten liukkausongelmien vuoksi.

Vastine

Rautaruukki Oyj:n pääkonttorin laajennuksen viitesuunnitelma on laadittu alkuperäisen rakennuksen arkkitehdin johdolla. Laajennus on sijoitettu kaupunkikuvallisesti luontevimpaan paikkaan. Lisärakennus noudattaa nykyisen rakennuksen räystäslinjaa, joten torniosa säilyy edelleen rakennuksen kaupunkikuvallisena korosteena. Kaavaluonnokseen on lisätty määräys, jonka mukaan lisärakennuksen julkisivudetaljien ja materiaalien on oltava tontilla olevan rakennuksen mukaisia. Laajennus vaikuttaa Herttoniemenrannan sisääntuloreitin merinäköymiin, mutta autoilijan näköymäsuunta sisääntuloreitiltä on takaviistoon ja merinäköymä



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

hyvin lyhytaikainen. Itäväylän liikenne tulee edelleen näkymään Suolakivenkadun asunnoista, vaikka se peittyikin lisärakennuksen kohdalla. Huoltoliikenne ja ajo laajennuksen paikoituskellariin on suunniteltu Kipparlahden venesatama-alueen kautta, joten liikenne Suolakivenkadulla ei lisäännä merkittävästi. Viitesuunnitelmassa huomiota on kiinnitetty kalliopinnan säilymiseen rakennuksen eteläpäädyn ja pihan puolella. Melusteiden korkeutta tai määrää ei voida vähentää, vaikka kelluva asuntoalue supistuisi eteläpäästä.

Museovirasto on lausunnossaan todennut, että estettä kiertoliittymän suunnittelulle ei ole. Itäväylän varressa on ollut useita vastaavia paikkoja. Katualue on hauta-alueeksi merkityn neliön eteläkulmasta kahden metrin päässä. Alustavasti on suunniteltu, että nykyinen pengertään kivisellä tukimuurilla, joka muistuttaa hautaröykkiön kivikasasta katutasolla. Hautaröykkiö on kuusi metriä korkeammalla kuin jalkakäytävä, joten sitä eivät ohikulkijat muuten helposti huomaa.

Uudet asunnot kasvattavat Hitsaajankadun liikennemäärää noin 80 automatkaa vuorokaudessa. Liikennemäärä on nykyisin 8000, joten liikenteen lisäys on vähäinen. Asukkaiden autoille rakennetaan omat autopaikat. Liittyminen Suolakivenkadulta Hitsaajankadulle helpottuu kiertoliittymän myötä. Liikennelaitoksen mukaan edestakainen bussilinja on selkein ja toimii parhaiten. Linjaa tullaan jatkamaan Hitsaajankadulle asti, jonne tulee vaihtopysäkki linjan 16 uudelle reitille. Näin Suolakivenkadun länsireunalta saadaan suora yhteys Herttoniemen metroasemalle. Suolakivenkadun bussipysäkeistä suunnitellaan niemekepysäkkejä, jotka ovat nykyisiä lyhyempiä. Niiden paikkoja voidaan siksi paremmin sovittaa mahdollisimman vaakasuorille paikoille.

Asukas (**Mi22**) esittää 14.9.2007 huomioitavaksi, että suunnittelualueella on ympäristökeskuksen vahvistama Vantaanjoen kalojen kulkuväylä.

Vastine

Kalojen kulkuväylää Naurissalmen kohdalla ei kavenneta.

Asunto Oy Kulokallio (Mi23) esittää kirjeessään 20.9.2007 eri näkökohtia suunnittelulle, ja tarkentaa kommenttejaan koskemaan muutosten ratkaisuja kirjeessään 12.6.2008.

Kipparlahden venesatama-alueen rakennusoikeus on yli kolminkertaisesti 1 100:sta 3 600:aan kerrosneliöön. Rakennus muodostaa Hitsaajankadun puolella meluesteen kelloville asunnoille. Liikerakennukseen olisi syytä sisällyttää venekerhon tilat. Kaavaluonnoksessa venekerholle on merkitty kaksi suurta 300 neliön kaksikerroksista rakennusta ai-



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

van rantaan. Yhdelläkään helsinkiläisellä venekerholla ei tietojemme mukaan ole 600 neliötä kaksikerroksisia venekerhotiloja rantaviivalla. Tällä pienehköllä venesatamalla ei voi olla tarvetta näin massiivisille kerhotiloille. Pelkästään toinen esitetyistä 300 neliön rakennuksista jo lisäisi selvästi kerhon nykytiloja. Eteläisempi 300 neliön rakennusoikeus venekerhotoiminnalle on tarpeettomana ja vähäistä jäljellä olevaa luonnontilaista rantamaisemaa tuhoavana poistettava. Venekerhokennukset on piirretty todellista kaavanmukaista kokoaan pienemmiksi havainnekuvassa, mikä on hämäävää.

Uusi kevyen liikenteen reitti Naurissalmen yli Itäväylältä Herttoniemenrantaan on erittäin tervetullut. Sen sijaan eteläisempi kevyen liikenteen linjaus Kipparlahden puistossa tulisi poistaa täysin tarpeettomana. Alueen puustosta, joka on lähialueen ainoa täysikasvuinen rehevä metsälaikku, ei muuten jää paljoa jäljelle. Rantapensaissa vielä tällä hetkellä laulavaa satakieltä on tämän jälkeen turha yrittää kuulla.

Myönteistä käsitteiden selkiytymistä on tapahtunut siinä, että nyt puhutaan erikseen asuntolaivoista ja kelluvista asunnoista ja myös se, että näiden tarvitsemia huolto- ja muita oheistiloja on pyritty jotenkin ratkaisemaan. Asuntojen toisen kerroksen rakentamista rajoittavat määräykset ovat myös tervetulleita. Kaavaluonnoksen pohjalta jää kuitenkin epäselväksi, rakennetaanko kelluva kevyen liikenteen väylä joka tapauksessa vai jääkö sen toteutuminen odottamaan sellaista rakentamisen suhdannetta, jossa kelluvat asunnot menisivät kaupaksi. Päävirkestysreitit täytyy olla rakennettavissa itsenäisesti myös ilman tietoa kelluvista asunnoista.

Asemakaavaluonnoksessa esitetyt uudet laiturialueet ja aallonmurtajat kaventaisivat huomattavasti Naurissalmen vesialuetta ja ilmeisesti myös muuttaisivat salmen virtaamaa. Näin merkittävät muutokset edellyttävät tarkkaa vaikutusten arviointia jo etukäteen, sillä kyse on koko Vantaanjoen vesien toisesta purkautumisreitistä Kuorekarin salmen ohella. Amiraali Cronstedtin rannan kelluvaa osuutta suojaava aallonmurtaja ei missään tapauksessa saa olla toteutettu maapenkereenä edellä mainituista syistä. Kaavaluonnoksen vl-alueen merkintää tulisi täydentää niin, että se sallii vain kelluvia aallonmurtajia.

Ravintolalaivasta voi helposti kantautua meteliä häiritseviin aikoihin. Tämän vuoksi esitämme täydennettäväksi kohtaa "Kelluvia asuntoja sekä asunto-, ravintola- ja toimistolaivoja koskevat määräykset" seuraavasti: "Toiminnat on sijoitettava siten, että ne eivät tuota meluhäiriötä ympäristöönsä."



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

Vastine

Venekerhon kahden rakennuksen rakennusoikeudet ovat voimassa olevan asemakaavan mukaisia. Sen sijaan rakennusaloja on kaavaluonnoksessa pienennetty nykyiseen asemakaavaan verrattuna. Venekerhon alueen luoteisreunaan on lisätty istutettavaa ja maastomuodoltaan sekä kasvillisuudeltaan luonnonmukaisena pidettävää aluetta. Venekerho on ilmoittanut, että vaikka sillä ei tällä hetkellä ole uudisrakennushankkeita vireillä, molemmat rakennusalat ovat tarpeellisia kerhon tulevaisuudessa. Kaavamuutoksella ei haluta huonontaa venekerhon toimintaedellytyksiä vähentämällä sille jo myönnettyä rakennusoikeutta. Jatkosuunnittelussa voidaan selvittää, voisiko osan venekerhon tiloista sijoittaa liikerakennukseen. Havainnekuvan rakennukset on mielipiteen perusteella suurennettu rakennusoikeuden mukaisiksi.

Eteläisempi kevyen liikenteen reitti Kipparlahdenpuistossa on voimassa olevan kaavan mukainen. Reitti mahdollistaa yhteyden Naurissalmen sillan alta edelleen Kivinokan virkistysalueelle eikä sitä näin ollen voida katsoa tarpeettomaksi. Puistoon merkityt reitit on mielipiteen perusteella kaavaluonnoksessa muutettu sijainniltaan likimääräisiksi, jolloin puisten kaatamista voidaan välttää tarkentamalla reittien linjauksia rakennussuunnitteluvaiheessa.

Kelluvan asuntoalueen kautta kulkeva kevyen liikenteen reitti ei ole alueen pääreitti, vaan toinen kahdesta vaihtoehtoreitistä Naurissalmen sillan ja Amiraali Cronstedtin torin välillä. Toinen jalankulku- ja pyöräilyreitti kulkee Suolakivenkadun ja Hitsaajankadun kautta. Rakennusviraston katu- ja puisto-osasto on vastustanut kelluvan reitin merkitsemistä katualueeksi sen erityisluonteen perusteella, ja koska rakennusvirastolla ei ole kalustoa sen talvikunnossapitoon. Vastuu- ja mahdolliset kustannusjakokysymykset selvitetään jatkosuunnittelussa. Nykyisessä kaavassa merkitty kalliorantaa myötäilevä rantareitti on osoittautunut erittäin kalliiksi toteuttaa. Tavoitteena on, että yhteistyössä toteuttavasta kelluvasta rantareitistä voisivat hyötyä sekä kaupunki että kelluvien asuntojen asukkaat. Järjestely nopeuttanee reitin toteutumista.

Naurissalmen virtausaukko jätetään koskematta, ja venesataman laiturerakenteet sekä aallonmurtaja toteutetaan alustavien suunnitelmien mukaan kelluvina rakenteina. Jatkosuunnittelussa tutkitaan tarvittaessa tarkemmin rakenteiden vaikutukset salmen virtaamiin. Kirjeessä ehdotettu lisämääräys ravintola-, kahvila- ja toimistolaivojen melurajoituksista on lisätty kaavaluonnoksen lvw-2 -aluetta koskevaan määräykseen.



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

Tarkistettu asemakaavan muutosluonnos nähtävillä 29.11.–22.12.2010

Tarkistettu asemakaavan muutosluonnos oli nähtävänä kaupunkisuunnitteluvirastossa 29.11 - 22.12.2010 ja viraston internetsivuilla.

Viranomaisyhteistyö

Kiinteistöviraston tonttiosasto on 22.12.2010 ilmoittanut, että asuntolaivoille ja kelluille asunnoille tulisi muodostaa nimenomaan pysyvää asumista varten asemakaavaan tontit. Tarkoitus on, kuten Kaisaniemenlahden asuntolaivojen osalta, etteivät asuntolaivat seilaa edes takaisin, vaan että ne olisivat kytkettyinä laituriin ja kunnallistekniikkaan. Tonttien pitkäaikaiset vuokrasopimukset sekä mainittu kytkentä laituriin/rantaan mahdollistaa vuokraoikeuksien ja kelluvien asuntojen/asuntolaivojen käytön laitoskiinnityksen kohteena. Tällöin voidaan järjestää rakentamiseen ja korjaamiseen helpommin rahoitus ja vakuudet. Laitoskiinnityksen syntyminen edellyttää, että kelluva asunto/asuntolaiva on kytketty pysyvästi laituriin/muihin rantarakenteisiin ja kunnallistekniikkaan. Kuitenkin asuntolaivojen siirtäminen tilapäisesti telakalle huoltoa varten on sallittua..

Kaavaluonnokseen on merkitty asuntolaivoille vesialueen osa (lvw-1), joka ei ole korttelialuetta/tontteja. Alue lienee tarkoitettu tilapäistä asumista varten, jolloin asuntolaivat voivat vapaasti seilata muuallakin ja palata takaisin jne. Tällöin kiinteistötoimi ei tulle alussa mainitun lähtökohdan mukaan vuokraamaan vesialueesta tilapäisesti määräaloja asuntolaivoja varten, vaan alueiden luovuttaminen kuuluu vesialueen haltijalle eli tässä tapauksessa muistaakseni liikuntalautakunnalle/liikuntavirastolle. Tällöin asia pitää sopia liikuntaviraston kanssa ennen kaavan eteenpäin viemistä. Mikäli asuntolaivoille merkitään tontteja, niin luovuttaminen kuuluu kiinteistötoimelle.

Kelluvien asuntojen ja/tai asuntolaivojen yhteiskäyttötontti (AH-2) lienee tarpeeton kelluvien asuntojen osalta, koska jo muutoinkin kaavaan on merkitty niitä varten erilaisia tiloja ja alueita. AH-1-tontti palvelee pelkästään asuntolaivoja ja sen luovuttaminen pitänee tässä tapauksessa kuulua liikuntalautakunnalle. Tosin käytännössä voi olla hyvinkin haasteellista saada tilapäiset asuntolaivat rakennuttamaan omiin tarpeisiinsa mainitun yhteispihatontin (laivalaituri ja sen käyntisillat ja muut rakenteet, kunnallistekniikka, valaisimet ym. Lisäksi mainitun alueen jätehuoltotilat velvoitetaan sijoittamaan yhteiskäyttöisinä tontille (AL) 43016/2.

Ellei AH-1-tontille löydy isäntää, eikä kukaan rakenna sitä, niin tällöin kevyen liikenteen yhteys katkennee ennen rantaa.



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

Kelluvien asuntojen osalta tulisi tarkistaa väestönsuojavelvoitteiden laukeamisen vähimmäiskerrosalaa, koska nyt suurimmalle osalle tontteja on merkitty kerrosalaksi 600 k-m².

AH-1-korttelialueen kaavamääräyksissä AL-tontti 43016/2, mutta kaavakartassa 43016/3. AH-2-korttelialueen osalta luonnokseen ei ole merkitty kaavamääräyksiä. Laiturimerkinnän vl osalta tulisi tarkentaa, että se tarkoittaa vesialueen osan lisäksi myös W/A-1-korttelialuetta, jolle saa sijoittaa laitureita ja aallonmurtajia. Korttelialueen sisälläkin on vl-merkintä. Merkinnän le osalta voisi tarkentaa, että se on tarkoitettu palvelemaan sekä kelluvia asuntoja että asuntolaivoja, kuten pysäköimispaikan (p) osalta.

Kelluvien asuntojen korttelialueen käyttöönottoa hidastavat kaavaluonnoksessa edellytettyjen melusteiden rakentamiset (veneilytoimintaa palveleva liikerakennus tai -rakennukset sekä aita). Mutta ellei niille ole löydettävissä muuta ratkaisua, niin tällöin merkinnät lienevät ok.

Vastine

Kipparlahden kaavamuutos poikkeaa Kaisaniemenlahden hankkeesta siten, että Kipparlahden laituriin halutaan nyt mahdollistaa Helsingissä jo monta vuotta toimineiden ja yksityisomistuksessa olevien asuntolaivojen sijoittaminen virallisesti yhteiseen paikkaan yhteisillä laituri- ym. teknisillä järjestelyillä. Nämä asuntolaivat ovat merikelpoisia, rekisteröityjä aluksia, eikä tämän asumismuodon intressiin eikä luonteeseen kuulu kiinteistöviraston ehdottamaan tonttimuodostukseen liittyvä ehto, jonka mukaan laiva olisi kytketty pysyvästi laituriin ilman oikeuksia matkantekoon merellä.

Laiturialueen vuokraaminen muodostettavalle asuntolaivayhtiölle vaatii tavanomaisista vuokrasopimuksista poikkeavien seikkojen perusteellista juridista pohdintaa ja uusia ratkaisuja. Liikuntavirasto on virastojen välisissä neuvotteluissa ilmoittanut, ettei pysyvään asumiseen tähtäävien asuntolaivojen venepaikkojen vuokraaminen kuulu tämän viraston toimenkuvaan. Kaupunginjohto päättäneenä viime kädessä, mille virastolle vastuu asuntolaivoja palvelevan korttelialueen ja siihen liittyvän vesialueen vuokraamisesta jaetaan.

Yhteiskäyttötontti AH-2 mahdollistaa suojaisan kerhotilan tai esimerkiksi yhteisen rantasaunan rakentamisen rauhaisalle paikalle tuleville asukkaille. Kaavassa ei ole syytä sulkea pois kelluvien asuntojen yhtiöiden mahdollisuutta hallinnoida tonttia, vaikkakin lisäksi Kipparlahden satama-alueella on varattu tilaa näiden piharakennuksille.



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

Keveyen liikenteen yhteys torilta kelluvien asuntojen korttelialueelle on merkitty yleisenä jalankulku- ja pyöräreittinä. Asuntolaivatontti AH-1 ei katkaise tätä yhteyttä.

Kelluvien asuntotonttien kerrosalamäärä 600 m² on merkitty kaavaan sillä ajatuksella, ettei tonteille tarvitsisi rakentaa väestönsuojia. Käytännössä rakentamisvelvoite ei laukea, jos tontille rakennetaan yhteensä 599,5 k-m². Väestönsuojan rakentamisvelvoite ei siis määräydy kaavan rakennusoikeudesta, vaan tontille toteutettavasta kerrosalasta. Väestönsuojien rakentamisvelvoite on kuitenkin muuttumassa, mikäli hallituksen 18.11.2010 hyväksymä lakiesitys tulee voimaan keväällä 2011. Uuden lain mukaan väestönsuojan rakentamisvelvoite laukeaa vasta vähintään 1 200 k-m² kokoiseen rakennukseen.

Tarkennusehdotukset le- ja tonttinumeroinnin osalta on otettu huomioon kaavaehdotuksessa. Kelluvien asuntojen aallonmurtajalle on annettu oma merkintä va, ja korttelialueen W/A-1 sekä laituri-alueiden vl rajoja on muutettu aaltoiluselvityksen perusteella.

Melusteiden rakentamisvelvoitteet ennen kelluvien asuntojen käyttöönottoa perustuvat vuonna 2008 tehtyihin meluselvityksiin.

Helsingin Vesi ilmoittaa 22.12.2010, että paras ratkaisu näyttäisi olevan se, että asuntolaivat liitetään yleiseen vesihuoltoverkostoon Amiraali Cronstedin torin tienoilla. Asuntolaivatonteille tulee osoittaa yksi yhteinen liityntäpiste, johon tontit liittyvät keskitetysti yksityisin liittymisjohdoin. Laitureihin sijoitettavat vesi- ja viemärijohtot ovat yksityisiä. Lisäksi AH-1 -tonttia koskevassa määräyksessä käsitteen "kunnallistekniikka" sijalle ehdotetaan nimitystä "kunnallistekniikan liittymisjohtot" tms.

Vastine

Helsingin Veden ilmoittamat asiat on otettu huomioon kaavaehdotuksessa.

Helsingin kaupungin museo toteaa 15.12.2010, että pronssikautiselle röykkiöhaudalle ei ole osoitettu minkäänlaista reittiä. Uusien liikennejärjestelyjen jälkeen röykkiö tulee kolmelta suunnalta jyrkkien kallioleikkausten saartamaksi, jopa hengenvaaralliseksi ilman suojaustoimenpiteitä. Asemakaavamerkintöihin pitää laittaa laajempi teksti: Alueen osa, jolla sijaitsee muinaismuistolaiilla rauhoitettu kiinteä muinaisjäännös. Alueen kaivaminen, peittäminen, muuttaminen ja muu siihen kajoami-



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

nen on muinaismuistolain nojalla kielletty. Aluetta koskevista toimenpiteistä on neuvoteltava Helsingin kaupunginmuseon kanssa.

Vastine

Museovirasto on lausunnossaan 29.10.2007 todennut, että estettä kiertoliittymän suunnittelulle ei ole. Itäväylän varressa on ollut useita vastaavia paikkoja. Katualue on hauta-alueeksi merkityn neliön eteläkulmasta kahden metrin päässä. Alustavasti on suunniteltu, että nykyinen pengeri korvataan kivisellä tukimuurilla, joka muistuttaa hautaröykkiön kivikasasta katutasolla. Hautaröykkiö on kuusi metriä korkeammalla kuin jalkakäytävä, joten sitä eivät ohikulkijat muuten helposti huomaa. Kaavamääräys on muutettu kaupunginmuseon ehdottamaan muotoon. Kyseisen liikenneympyrän jatkosuunnittelu tehdään yhteistyössä kaupunginmuseon kanssa.

Esitetyt mielipiteet ja vastineet

Tarkennetun kaavaluonnoksen valmisteluun liittyen on asemakaavaosastolle saapunut kirjeitse yhteensä 7 mielipidettä.

Asukkaat (**Mi24**) ilmoittavat 13.12.2010, että luonnos vaikuttaa kokonaisuutena erittäin hyvältä ja rikastaisi toteutuessaan hienosti kaupunkimme asuntorakentamista. Käytännön suunnittelussa toivotaan otettavan huomioon kestävän kehityksen periaatteita niin kaupungin toimesta kuin rakentajalta vaadittavin edellytyksin. Kirjoittajat ovat valmiita osallistumaan suunnittelutyöhön ja ovat kiinnostuneita asumisesta kellovissa asunnoissa Kipparlahdessa, kunhan asia etenee kohti toteutumisvaihetta.

Vastine

Kestävän kehityksen periaatteita pyritään painottamaan jatkosuunnittelussa.

Asuntolaivurit ry (Mi25) esittää 19.10.2010 näkökohtia asuntolaiva-alueen suunnittelussa. Laivoissa tulee olla repivä septitankin tyhjenyspumppu, joka on liitetty imevään lietepumppuun. Lietepumppu tarvitsee rannalle huoltorakennuksen, joka toimii laiturin laivojen jätehuollon keskuksena ja yhdistää välipumppaamona laivat kaupungin viemäriin. Jätehuollon hoitamiseksi kierrätysastiat voisi sijoittaa samaan rakennukseen pumppauskeskustyksikön kanssa. Varasto toimisi myös kiinteistönhoidon välineiden varastona.



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

Laiturille on jo liikuntaviraston toimesta asennettu sähköpääkeskus. Laiturin eteläiseen päähän on sijoitettu kelluva pistolaituri, jossa on septien tyhjennyspumppu huviveneilijöiden käyttöön. Sähköistys ja viemäröinti on vedetty pistolaiturille asti. Tätä olemassa olevaa valmiutta voisi soveltaen käyttää laivojen viemäröintiin ja sähköistykseen. Käytännössä kaikki laivat on varustettu sähkölämmityksellä, joten laituria on turha varustaa kaukolämmön hyödyntämisen edellytyksin. Jokaiselle laivalle tarvitaan oma sähkökeskus, joka voidaan rakentaa visuaalisesti yhteensopivaksi laiturin valaistusjärjestelmään. Laivojen sähköjärjestelmä perustuu kolmivaihevirtaan, joten sulakkeiden tulee kestää 32 ampeeria. Laivakohtaisissa sähkökeskuksissa tulisi olla myös sähkösopimuskohtaiset sähkömittarit. Laivoihin liitettävä vesiputkisto tarvitsee tarvittavan eristyksen ja saattolämmön.

Laiturin pinnoitteena saattaisi toimia oikein valittu vahva betonimaali. Maalin tapaisen pinnoitteen käyttö mahdollistaisi monipuolisemman värivalikoiman, jotta kokonaisuus saadaan taas ilmeeltään mahdollisimman yhtenäiseksi. Laiturin kävelytason tulisi olla pitävää materiaalia, jotta liukastuminen olisi mahdollisimman hyvin estetty. Maalauksen tapaisella pinnoitustekniikalla laiturin pinta voisi olla samaan tapaan karhennuspinnoitettu kuin laivojenkin kannet. Laiturin sivutasoille johtavilla luiskilla tulisi olla hidastuslistat, joihin saa kengillä tukea märissä ja liukkaissa olosuhteissa. Kaikki tarvittavat ratkaisut ovat vain olemassa olevan laiturin varustamista.

Yhdistys ilmoittaa, että se on valmis käyttämään maisema-arkkitehtiä valaistussuunnitelmaehdotuksen laatimiseen laituralueen visuaalisen ilmeen viimeistelemiseksi. Alkuperäisen betonilaiturin päällä olevia laivojen kiinnityspisteitä voisi hyödyntää myös asuttaville laivoille. Matallassa laituriosassa saisi olla myös kiinnityspisteet, jotta laituriin kiinnityksessä maihinnousu tapahtuu turvallisesti. Varsinainen kiinnittyminen tapahtuu tällöin ylemmällä laituritasolla oleviin pollareihin. Mahdollisuus kiinnittyä kahteen tasoon helpottaa myös vallitsevan vedenkorkeuden huomioimista.

Vastine

Kaavaehdotuksen mukaan asuntolaivoille tarkoitettua laivalaituria ei saa aidata eikä sille saa rakentaa varastoja. Laituri on kunnostettava ja päällystettävä rantatorin korkealaatuiseen ympäristöön sopivalla yhtenäisellä materiaalilla. Alueella olevat rakenteet (kuten laivakohtaiset sähkökeskukset) ja valaisimet tulee suunnitella yhtenäisen näköisiksi, mahdollisimman kevyiksi ja kaupunkikuvalliseen ympäristöön sopiviksi. Asuntolaivojen jätehuollon tilat tulee sijoittaa yhteiskäyttöisinä AL-tontille 43016/3. Pumppaamo toteutetaan maahan upotettuna ratkaisu-



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

na. Asuntolaivayhteisöllä on mahdollisuus rakentaa oman huolto/yhteisrakennuksensa. Kaavassa on osoitettu asuntolaivalaiturin pohjoispäähän AH-2 -tontti, jossa on rakennusalat kahdelle pienelle talousrakennukselle.

Onnistunut ratkaisu rantatorin ja asuntolaiva-laiturin sekä asuin- ja liikerakennuksen arkadi- ja terassirakenteiden yhteensovittamisessa edellyttää tiivistä suunnittelu yhteistyötä osapuolten kesken. Rakennusviraston katu- ja puisto-osastolla on tässä yhteistyössä keskeinen rooli.

As Oy Helsingin Neptunus(Mi26) vastustaa 23.11.2010 ja 21.12.2010 päivätyissä kirjeissä rantatorin varteen esitetyn asuin- ja liikerakennuksen (tontilla 43016/3) osittaista rakentamista kolmikerroksisena. Rakentaminen muuttaa yhtiön monen kymmenen asunnon merinäköaloja huomattavasti osoitteissa Suolakivenkatu 12 ja 14. Uudisrakennuksen nostamista nykyistä rakennusta korkeammaksi on vastustettu jo yhtiön mielipiteessä 18.6.2008.

Yhtiö vastustaa tarkennettuun kaavaluonnokseen lisättyjä kaavamääräyksiä koskien asuntojen aputilojen sallimista rakennusoikeuden lisäksi, parvekkeiden ja arkadikäytävän sallimista ylittää rakennusala 2,5 metrillä sekä jätehuollon huoltamista viereiseltä kadulta. Kaavamuutoksessa ehdotetaan rakennusoikeuden nostoa tontilla lisämääräykset huomioiden jopa 116 %. Naapuritontille ehdotettu hyöty on jyrkässä epäsuhteessa yhtiön asukkaille aiheutettuun asumisolosuhteiden huononemiseen. Kallis pysäköintiratkaisu ei voi olla peruste näin suurelle rakennusoikeuden nostamiselle. Yhtiö ehdottaa, että tontin haltija veloitetaan tutkimaan yhdessä kaavoittajan kanssa sellaista hankeratkaisua, joka voidaan toteuttaa korottamatta rakennusta sikäli kun tontin haltija edelleen haluaa kaavamuutosta.

Asukas (**Mi27**) pitää 21.12.2010 myönteisenä kaavaluonnoksessa sitä, että alueen ympäristö siistiytyy ja yleisilme kohentuu. Kielteistä ehdotuksessa on se, että vasta vuonna 2004 vahvistettua asemakaavaa ollaan muuttamassa radikaalisti Suolakivenkadun asukkaiden kannalta epäsuotuisaan suuntaan, koska kaavamuutoksella rajoitetaan asuntojen hankinnan kannalta tärkeää ostoperustetta eli merinäköalaa korottamalla tontilla 43016/3 olevan rakennuksen kerroslukua nykyisestä kahdesta kolmeen. Kaava tulisi muuttaa siten, ettei nykyisen rakennuksen korkeutta ylitetä. Kelluvien asuntojen osalta on valittava vaihtoehto A ja hylättävä B, koska vaihtoehdon B mukainen merenlahdelle kaavailtu "saari" kaventaa sekin Suolakivenkatu 12-14 asuntojen merimaisemaa.



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

Asukas (**Mi28**) (20.12.2010) viittaa kirjeessään aikaisemmin lähettämiinsä kirjelmiin ja vaatii, että Walticin rakennuksen tilalle rakennettava kiinteistö rajoitetaan korkeintaan kaksikerroksiseksi. Muutoin kirjoittaja pitää kaupunkisuunnitteluvirastoa suullisen sopimuksen rikkojana. Alueesta aiemmin vastannut arkkitehti kaupunkisuunnitteluvirastosta on aiemmin vastannut, että alueelle ei enää tule mitään.

Suunnittelukilpailu tulisi laajentaa koskemaan myöskin "Waltic-rakennusta", sillä tuleva alue näkyy kauas, ja alueen historia entisenä teollisuussatamana saisi näkyä edes pienesti. Rakennus voisi olla rohkeasti erilainen. Sen käyttötappaa voisi harkita uudelleen. Pienten rakennusten merkitystä ei tulisi vähätellä.

Vastine

Alueelle suunnitellaan nyt kaupunkikuvallisesti kestäväää ja toimivaa rantatoria Herttoniemenrannan kaavoitusperiaatteiden mukaisesti. Kolmikerroksinen rakennusosa antaa ryhtiä rakennuksen hahmoon Kipparvuoren kalliorinteen juurella. Myös Eastendin alueella Suolakivenkadun kerrostalorintaman ja merenrannan välissä on osittain sallittu 3-kerroksista rakentamista.

Viitaten yhtiölle ja kirjoittajille aikaisemmin esitettyihin vastineisiin on edelleen toistettava, ettei kaavaehdotuksen mukainen rakentaminen aiheuta merkittävää näkymähaittaa Suolakivenkadun asuntoihin verrattuna siihen rakentamiseen minkä nyt voimassa oleva asemakaava mahdollistaa Walticin tontilla. 18 metriä pitkä kolmikerroksinen rakennusosa sijaitsee vähimmillään 50 metrin päässä Suolakivenkadun kerrostaloasuntojen ikkunoista. Näkymäsektori kapenee joistakin asunnoista, mutta merinäköala ei kokonaan peity. Suunnitelman vaikutukset yhtiön asunnoista avautuviin näkymiin on tutkittu kolmiulotteisen mallinnuksen avulla.

Tarkennettuun kaavaluonnokseen lisätyt kaavamääräykset, joissa sallitaan asuntojen aputilojen rakentaminen asemakaavaan merkityn kerrosalan lisäksi, ovat Helsingin asuntokaavoissa normaalisti käytetty kaavoitusperiaate. Lisäys ei aiheuta havainnekuvassa jo aikaisemmin esitetyn rakennusmassan suurenemista, koska siinä on alun perin otettu huomioon aputilojen arvioitu lisämäärä. Myös parvekkeiden ja arkadikäytävän ulottuminen rakennusalan ulkopuolelle on huomioitu alkuperaisessä havainnekuvassa. Jätehuoltomääräys on mielipiteen perusteella muutettu siten, että jätehuollon tilat voidaan huoltaa joko kadun tai torin kautta.



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

Kaavaehdotus lähtee siitä, että sekä vaihtoehdon A että B mukaiset kelluvat asunnot on mahdollista toteuttaa korttelialueelle. Aallonmurtajan osalta suunnitelma on aallokkoselvityksen perusteella muutettu siten, että irrallista saarta ei voida toteuttaa aikaisemman havainnekuva B:n mukaan. Kelluvia asuntoja suojaava aallonmurtaja on nyt rakennettava yhtenäiseksi viereisen venelaiturialueen aallonmurtajan kanssa.

Asemakaavojen muuttaminen on osa kaupunkisuunnittelua eikä asemakaavoja siinä mielessä voi pitää lopullisina. Muuttamisen tarve harkitaan kussakin tapauksessa kaupungin kehitystarpeiden pohjalta maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämällä tavalla.

Suunnittelukilpailun käyttämistä toteuttamiskeinona alueella harkitaan kiinteistöviraston ja tonttien haltijoiden kanssa jatkosuunnittelun yhteydessä. Yhtenä alueen historian muistumana entisenä teollisuussatamana toimii torin edustalla säilytettävä vanha laivalaituri.

Asukas (**Mi29**) kysyy (9.12.2010), onko kelluvien asuntojen alue ylipäättään soveltuva ympärivuotiseen pysyvään asumiseen esimerkiksi terveyden kannalta. Alue on taatusti kostea, tuulinen ja ajoittain merenkäynnin vaivaama. Asiaa hankaloittaa lisäksi suunnitelmat pitää merisulana ympäri vuoden. Alue avautuu lounaaseen, mikä on tuulen pääsuunta. Runsaan kilometrin oleva vapaa vesialue mahdollistaa noin 0,4-1,5 m merkitsevän aallonkorkeuden, mitä pyritään vaimentamaan aallonmurtajin. Kelluvien rakennusten keinumista pyritään kaiketi vaimentamaan erilaisin menetelmin. Tämä edellyttää kuitenkin alueen pitämistä sulana ympärivuoden esim. seuraavat sata vuotta. Asia ei ole mielekäs näin energiansäästöaikana. Alue sijaitsee lahden pohjukassa, mikä saattaa aiheuttaa myös vesimassojen ennalta-aavistamatonta käyttäytymistä. Mikäli aallokon vaikutus saadaan vaimennettua sellaiseksi, ettei se vaivaa asukkaita jää vielä ratkaistavaksi tuulen eliminointi. Laiturilla seisten syysmyrskyt voivat olla vaarallisen voimakkaita. Aikuisenkin on vaikeuksia pysyä pystyssä. Ponttoonitie on ainoa vaihtoehto rakennuksiin pääsyyn, ei ole vaihtoehtoa, kuten East Endissä.

Kelluvat asunnot eivät ole voimassa olevan yleiskaavan mukaisia. Kaavan vastaisuutta pehmennetään vetoamalla " yleiskaavan henkeen" ja hankkeen pienuuteen. Parikymmentä rakennuspaikkaa ei ole vähän. Kuntalaisen on voitava luottaa vahvistettuihin kaavoihin ja niiden käyttötarkoituseräyksiin ja kaavojen hierarkkiseen järjestykseen. Näin menetetään kaavojen julkinen luotettavuus.

Kaavassa luodaan mahdollisuudet toteuttaa kelluvat asunnot, mutta ei selvitetä onko hanke ylipäättään mahdollinen. Kaikki jätetään toteuttaji-



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

en vastuulle, ei vaan kustannusten mutta myös juridisen vastuun osalta. Kaupungin velvollisuus on rakentaa, huolehtia ja vastata kaduista. Yleiselle jalankululle varattu alueenosa ei ole katu. Jalankuluratkaisu sisältää mahdollisesti aineksia hankaluuksiin.

Edellämainituin perustein ei kelluvien asuntojen kaavoitusta tulisi jatkaa ilman lisätoimenpiteitä.

Vastine

Lisätoimenpiteitä on tehty. Kaavamuutoshankkeesta on teetetty selvitys ilmatieteen laitoksella, joka tutkii alueen soveltuvuutta mereltä tulevan aallokon suhteen. Selvityksessä on annettu ohjeet kelluvien aallonmurtajien muotoilulle ja sijoitukselle, mikä on kaavamuutoksessa otettu huomioon. Tuulisuuden alueella ei ole arvioitu vaarantavan liikkumista alueella. Kipparlahti sijaitsee sisäsaariston lahden pohjukassa, ja tuulisuus on huomattavasti suurempi ongelma Helsingin niemenkärjissä sijaitsevilla asuntoalueilla.

Uivia asuntoja on jo testattu toiminnaltaan. Kelluva asuntoalue on 1990-luvulta lähtien toiminut mm. Ruotsin Solnassa, jossa meri- ja talviolosuhteet pitkälti muistuttavat Helsingin olosuhteita. Myös Suomessa on esimerkkejä. Espoon Keilalahdessa on toteutettu uiva koetalo, ja Porin Reposaassa on toteutumassa ensimmäinen uivien vapaa-ajan asuntojen kohde. Kokemusten perusteella voidaan todeta, että kelluvien asuntojen aluetta ei ole tarpeen pitää sulana ympäri vuoden. Asunnoissa kiinni oleva kohta pidetään sulana noin 10–20 cm etäisyydelle ponttoonista joko pienellä pumpulla tai itse ponttooniseinämän lämmönvälityksellä.

Kaupunkisuunnittelulautakunta ei hyväksyessään Kipparlahden kaavaluonnosta 16.10.2008 katsonut kelluvan asuntohankeen olevan merkittävässä ristiriidassa yleiskaavan kanssa. Suunnittelua on jatkettu tästä lähtökohdasta. Yleiskaava on yleispiirteinen maankäyttösuunnitelma joka tarkentuu asemakaavaa laadittaessa sekä käyttötarkoitusten että aluerajausten osalta. Asemakaavaehdotus noudattaa yleiskaavan keskeisiä periaatteita; kelluvien asuntojen alue sijoittuu rantaviivan tuntumaan ja tukeutuu Herttoniemenrannan asuntoalueeseen.

Kuten Kaisaniemessä ja Verkkoasaressakin kelluvien asuntojen toteuttaminen vaatii hankkeen toteuttajalta varsinaisten asuntojen rakentamisen lisäksi muitakin tontinrakentamiseen verrattavia rakennusvelvoitteita ja kustannuksia. Kaupunki hoitaa kulun tonteille katualueen tai yleisen venesatama-alueen kautta sekä kustannukset mm. meluntorjunnasta Kulosaaren sillalla, mutta ei kustanna laitureiden eikä aallonmur-



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

tajan rakentamista kelluville asunnoille. Toisaalta alue sijaitsee hyvässä osoitteessa, ja kiinnostusta alueen toteuttamiseen on esitetty useiden toimijoiden osalta. Tässä vaiheessa on vaikea arvioida, onko hanke kustannusten osalta realistinen vai ei, koska kysymyksessä on tavanomaisesta asuntorakentamisesta merkittävästi poikkeava projekti. Kaavan valmisteluun liittyvät tavanomaiset kustannusarviot on kuitenkin tehty. Realistinen tonttihinta määräytyy tontinluovutusprosessin yhteydessä.

Asemakaavan muutosehdotus nähtävillä (MRL 65 §)

Asemakaavan muutosehdotus oli julkisesti nähtävillä 8.4.–9.5.2011.

Asemakaavan muutosehdotuksesta antoivat lausuntonsa rakennuslautakunta, pelastuslaitos, liikuntalautakunta, Helsingin Energia ja Helen Sähköverkko Oy, Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä, Liikennelaitos-liikelaitos, rakennusvirasto, ympäristökeskus ja kiinteistövirasto sekä Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Ehdotuksesta tehtiin yksi muistutus ja lähetettiin yksi muistutukseksi ot-sikoitu kirje.

Muistutuksen ja kirjeen tiivistelmät ja vastineet

Asunto Oy Helsingin Neptunus (Mu1) vastustaa 9.5.2011 päivätyssä muistutuksessa rantatorin varteeseen esitetyn asuin- ja liikerakennuksen (tontilla 43016/3) osittaista (n. 180 m²) rakentamista kolmikerroksisena. Rakentaminen huonontaa yhtiön monen kymmenen asunnon merinäköaloja huomattavasti osoitteissa Suolakivenkatu 12 ja 14. Uudisrakennuksen nostamista nykyistä rakennusta korkeammaksi on vastustettu jo yhtiön mielipiteissä 18.6.2008, 23.11.2010 ja 21.12.2010.

Kaupungin aikaisemmissa vastineissaan esittämät perustelut 3-kerroksisen osan rakentamiseksi eivät ole uskottavia. Tontin rakennusoikeuden kaksinkertaistamista on perusteltu mm. sillä, että hakija haluaa rakentaa autopaikkojen päälle pihakannen. Tämä ratkaisu voisi aiheuttaa kohtuuttomia rakennuskustannuksia pienemmällä rakennusoikeudella. Yhtiö toteaa, että pienempi rakennusoikeus vaatii myös vähemmän pysäköintitarvetta. Lisäksi kaupungin vastineessa viitataan yhtenäisyyteen viereisen Eastendin alueen kolmikerroksisiin rakennusosiin. Kuitenkin kaupunki on myöhemmin puoltanut poikkeamista East Endin hankkeessa asemakaavassa olevien 3-kerroksisten rakennusten osien poistamisesta.

Eettisten kaavoitusperiaatteitten mukaista ei ole, että isomman kaavamuutoksen sivutuotteena aiheutetaan huomattavaa haittaa naapureille



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

kaavoittamalla uudistalojen eteen rakennus, joka ratkaisevasti huonontaa yhtä keskeisimmistä asumisolosuhteista.

Yhtiö esittää, että kaupunginhallitus palauttaisi kaavaehdotuksen uudelleen valmisteltavaksi ja velvoittaisi po. kaavamuutoksen hakijaa tutkimaan yhdessä kaavoittajan kanssa sellaista ratkaisua, joka voidaan toteuttaa korottamatta rakennusta. Samalla yhtiö tarjoutuu osallistumaan kiinteästi kaavaehdotuksen valmisteluun ko. tontin osalta.

Vastine

Kuten vastineessa 17.3.2011 on todettu, Amiraali Cronstedtin torin alueen suunnittelun tavoitteena on kaupunkikuvallisesti kestävä ja toimiva rantatori Herttoniemenrannan kaavoitusperiaatteiden mukaisesti. Torin pohjoisreunaan suunniteltu kolmikerroksinen rakennusosa antaa ryhtiä rakennuksen hahmoon Kipparvuoren kalliorinteen juurella ja liittää tontin Eastendin alueeseen. Tontin rakennusoikeus ja kerrosluku ovat perusteltuja paitsi kaupunkikuvallisista myös kustannuksellisista syistä. Tontin rakennusoikeuden pienentäminen poistamalla rakennuksen kolmas kerros ei vähentäisi autopaikkojen tarvetta siinä laajuudessa, että pihakannen rakentamisesta voitaisiin luopua. Pihakannelle sijoitetaan asukkaiden yhteispiha leikkialueineen ja istutuksineen, ja tontti liitetään mahdollisimman saumattomasti viereiseen Kipparvuoren puistoalueeseen.

Viereisellä Eastendin alueella on asemakaavassa vaadittu kolmikerroksisten rakennusosien rakentamista Suolakivenkadun varteen. Kyseessä olevassa poikkeamisasiassa puollettiin joidenkin näiden rakennusosien madaltamista tai siirtämistä. Eastendin alueelle on kuitenkin jo toteutettu asemakaavan mukaisia kolmikerroksisia osia ja niitä tulee poikkeamispäätökseen liitetyn suunnitelman mukaan lisätä vielä rakentamattomille tonteille.

Viitaten yhtiölle aikaisemmin esitettyihin vastineisiin voidaan edelleen todeta, ettei kaavaehdotuksen mukainen rakentaminen aiheuta merkittävää näkymähaittaa Suolakivenkadun asuntoihin verrattuna siihen rakentamiseen, minkä nyt voimassa oleva asemakaava mahdollistaa Walticin tontilla. Asemakaavaehdotuksen mukainen 18 metriä pitkä kolmikerroksinen rakennusosa sijaitsee vähimmillään 50 metrin päässä Suolakivenkadun kerrostaloasuntojen ikkunoista. Näkymäsektori kapeenee joistakin asunnoista, mutta kaikkiin asuntoihin jää osittaista merinäköalaa. Asemakaavan mukainen ratkaisu on kaupunkirakenteellisesti tarkoituksenmukainen eikä sen voi katsoa aiheuttavan naapureille kohtuutonta haittaa. Ehdotus on kaupunkikuvallisesti ja kaavataloudelli-



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

sesti tarkoituksenmukainen eikä sitä ole muistutuksen johdosta muutettu.

Kirjeen (Ki1) lähettäjä esittää (13.5.2011), että asemakaavan muutos-ehdotusta ei tule hyväksyä nykyisessä muodossa.

Kuntalaisen on voitava luottaa vahvistettuihin kaavoihin ja niiden käytötarkoituksimerkintöihin. Yleiskaavan määräysten puitteissa kunta voi periaatteessa asemakaavoittaa alueen ilman valtion asiaan puuttumista. Tässä tapauksessa oikeusvaikutteisen yleiskaavan venesatama-alueelle esitetään ympärivuotista asumista muihin suunnitelmiin ja periaatteisiin vedoten. Oikeusvaikutteisen yleiskaavan vastainen kaavoittaminen ei ole pelkkä mielipidekysymys vaan julkista luotettavuutta nauttivan juridisen asiakirjan vastaista menettelyä.

Kirjoittaja toteaa jo aikaisemmissa mielipiteissään esittäneensä epäilyjä alueen sopivuudesta asumiselle ja pitää kaupungin vastineessa esitettyjä näkökohtia riittämättöminä kosteuden, tuulisuuden ja jäidenpainien sekä kelluvien asuntojen toteuttamisen kustannusarvion osalta. Kirjeessä nostetaan esiin vastaavien hankkeitten toteuttamiseen liittyviä ongelmia ruotsalaisin ja kotimaisin esimerkein havainnollistettuna. Lisäksi tonttien luovutusprosessiin saattaa liittyä kiinteistönmuodostamislain muutostarpeita.

Kelluvien asuntojen osalta ratkaisu on pienentää asuntojen määrää. Hankkeen kokeiluluonteen vuoksi tulee korttelin 43018 tontti 3 poistaa kokonaan ja yleinen jalankulkualue pp/l tulee kääntää AH-2 tontin laajennuksen kohdalle. Tällöin voitaisiin kelluviin asuntoihin tontin 4 osalta kulkea maitse ja ponttonisillan kustannus pienenisi.

Kirjoittaja kysyy, onko jossain vaiheessa sovittu tai päätetty, että uuden asunto- ja liiketontin vuokraoikeus siirtyy nykyiselle tontinvuokraajalle Waltic Oy:lle? Uuden tontin rakennusoikeus nousee merkittävästi ja osin kolmikerroksisena se peittää vastapäisten asuntojen merinäköalaja merkittävästi. Walticin tontin osalta tulisi kolmas kerros poistaa siten että nykyinen rakennuskorkeus säilyy, ja rakennusmassaa tulisi siirtää länteen päin polkupyörä- ja jalankululiikenteen törmäysvaaran vähentämiseksi Suolakivenkadun ja Amiraali Cronstedtin torin kulmassa.

Vastine

Kaupunkisuunnittelulautakunta on hyväksyessään Kipparlahden kaavaluonnoksen 16.10.2008 ja puoltaessaan kaavaehdotusta 17.3.2011 katsonut, ettei asemakaavan muutosehdotus ole ristiriidassa yleiskaavan kanssa. Yleiskaava on yleispiirteinen maankäyttösuunnitelma joka



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

tarkentuu asemakaavaa laadittaessa sekä käyttötarkoitusten että alue-
rajausten osalta. Kelluvien asuntojen alue sijoittuu rantaviivan tuntu-
maan ja tukeutuu yleiskaavassa osoitettuun Herttoniemenrannan asun-
toalueeseen.

Asemakaavojen laatiminen on maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti
sidoksissa kunnan kehityksen ja maankäytön ohjaustarpeeseen. Hel-
sinki elää voimakasta kehityksen vaihetta, jossa etsitään mahdollisuuksia
yhdyskuntarakenteen tiivistämiseksi ja maankäytön tehostamiseksi
esimerkiksi täydennysrakentamisen ja nykyisen tonttimaan tehok-
kaamman käytön avulla. Kunnan kehittämistavoitteitten ohella tulee
ratkaisuihin ottaa huomioon olemassa oleva ympäristö maankäyttö- ja
rakennuslain asettamissa puitteissa. Kyseisen tontin rakennusoikeuden
nostaminen on Helsingin maankäytön ja asumisen tavoitteiden mukais-
ta eikä tuota kohtuutonta haittaa asumiselle ja elinympäristölle lähiym-
päristössä. Asemakaavan muutosehdotus täyttää tässä suhteessa
maankäyttö- ja rakennuslain vaatimukset.

Viitaten 17.3.2011 kirjoittajalle annettuun vastineeseen tuulisuuden ei
ole alueella arvioitu vaarantavan liikkumista alueella. Kipparlahti sijait-
see sisäsaariston lahden pohjukassa. Siltojen ja kelluvien asuntojen pi-
hakansien reunoille rakennetaan rakentamismääräysten mukaiset suo-
jakaiteet. Kosteus on huomioitava kelluvien asuntojen rakenteessa.
Kaavamääräyksen mukaan asunnolle on haettava rakennuslupa. En-
nen rakennusluvun myöntämistä hakijan on esitettävä selvitys kelluvan
asunnon soveltuvuudesta meriolosuhteisiin ja sen vakaudesta. Jäiden-
paineiden osalta viitataan edelleen Solnasta usean vuoden ajalta saa-
tuihin kokemuksiin, joiden mukaan sisäsaaristossa muodostuvan jään
paine ei ole estänyt turvallista asumista kelluvissa asunnoissa.

Tarkkaa kustannusarviota kelluvien asuntokortteleiden osalta ei voida
tehdä eri talotoimittajien vaihtelevien toteutustapojen johdosta, mutta jo
tässä vaiheessa voidaan todeta, että kaavan mukaan rakennettava kel-
luva aallonmurtaja aiheuttaa suuria asuntokohtaisia lisäkustannuksia
kelluvan korttelin toteuttajalle. Siinä valossa muistuttajan esittämä yh-
den tontin poistaminen ei ole tarkoituksenmukaista. Aallonmurtaja on
joka tapauksessa rakennettava. Sen asuntokohtainen lisäkustannus
nousisi kohtuuttomasti, jos kelluvien asuntojen määrää vähennettäisiin
neljänneksellä.

Waltic Oy:n vuokrasopimus tontilla 43016/2 on voimassa vuoteen 2027
saakka. Asemakaavan muutoksen toteuttaminen näiltä osin edellyttää
uuden vuokrasopimuksen tekemistä. Asemakaavan muutoksia valmis-
tellaan paitsi kaupungin omasta aloitteesta myös yksityisten tontinomis-



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

tajien ja -haltijoiden hakemusten pohjalta silloin kun ne ovat kaupungin maankäytöllisten ja elinkeinopoliittisten tavoitteiden mukaisia.

Kirjeen johdosta rakennusala on tontilla 43016/3 Suolakivenkadun varressa siirretty kahdella metrillä länteen näkemäalueen parantamiseksi Kipparlahdenraitin suojatien kohdalla. Tontin kolmikerroksista osaa ei ole poistettu As Oy Neptunuksen muistutuksen vastineessa esitetyin perusteluin.

Lausuntojen tiivistelmät ja vastineet

Ympäristökeskuksella (5.5.2011) ei ole huomauttamista asemakaavan muutosehdotuksesta.

Liikennelaitos-liikelaitoksella (18.4.2011) ei ole huomauttamista asemakaavan muutosehdotuksesta.

Pelastuslaitoksella (19.5.2011) ei ole huomauttamista asemakaavan muutosehdotuksesta.

Liikuntalautakunta (17.5.2011) ei puolla asemakaavan muutosehdotuksen hyväksymistä. Kaava on yleiskaavan vastainen asuntolaivoja palvelevien korttelialueiden (AH-1) ja asuntolaivoja ja/tai kelluvia asuntoja palvelevien korttelialueiden (AH-2) osalta. Yleiskaavamääräysten mukaan alue tulisi varata virkistys- ja vesialueeksi. Vesialueelle saa rakentaa ainoastaan tiloja ja laitteita vesiliikenteen ja virkistystoiminnan käyttöön sekä laivaväyliä ja liikenteelle tarpeellisia siltoja. Asemakaavan muutosehdotuksessa on erotettu myös kelluvien asuntojen kortteli-alue (W/A-1).

Kelluville asunnoille sekä kevyelle liikenteelle on osoitettu tilavarauksia venesatama-alueelta. Kun nämä tilavaraukset kelluville asunnoille, jalankululle ja huollolle sekä liikerakennuksen rakennusoikeus 3 000 k-m² huomioidaan, ei varsinaiselle venekerhotoiminnalle jää enää tilaa toimia maa-alueella. Kaikki asuntolaivoja palvelevat tilavaraukset sekä julkiset jalankulku- ja huoltoyhteydet tulee rajata pois venesatama-alueelta. Jalankululle ja polkupyöräilylle varattavat alueet tulee merkitä katualueeksi, kuten esim. viereisessä asemakaavassa nro 11050 Herttoniemenranta.

Asemakaavan muutosehdotukseen on merkitty asuntolaivoille W-alueelle vesialueen osa, jolle saa sijoittaa asuntolaivoja ja niitä palvelevia rakenteita (lvw-1). Asuntolaivoilla ei näin ollen ole selkeää kortteli-alueita. Kiinteistövirasto on todennut lausunnossaan kaavaluonnoksesta, ettei kiinteistötoimi tulle vuokraamaan vesialueesta tilapäisesti mää-



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

räaloja asuntolaivoja varten, vaan alueen luovuttaminen kuuluu vesialueen haltijalle eli liikuntavirastolle. Vain mikäli asuntolaivoille merkitään tontteja, kuuluu niiden luovuttaminen kiinteistötoimelle.

Tontti AH-1 palvelee pelkästään asuntolaivoja. Kiinteistövirasto toteaa lausunnossaan, että tällaisten tonttien luovuttaminen kuuluu tässä tapauksessa liikuntatoimelle. Lisäksi asuntolaivoille kuuluu velvoite rakentaa yhteispihatontti, laivalaituri ja sen käyntisillat, kunnallistekniikka, valaisimet ym. Lisäksi jätehuollon tilat velvoitetaan sijoittamaan yhteiskäyttöisinä tontille 43016/3 (AL).

Liikuntavirasto toteaa puolestaan lausuntonaan, että se ei aio osallistua asuntolaivoihin liittyvien rakenteiden rakentamiseen eikä tule toimimaan asuntolaivojen vesialueen vuokranantajana. Liikuntatoimi ei myöskään osallistu AH-1 korttelialueen rakentamisen kustannuksiin.

Kipparlahden venesataman ja venepaikkojen rakentaminen ei sisälly liikuntatoimen vuosien 2011–2015 taloussuunnitelmaan.

Vastine

Kaupunkisuunnitteluviraston, liikuntaviraston, kiinteistöviraston sekä rakennusviraston edustajat ovat loppusyksystä 2011 ja alkuvuodesta 2012 käyneet neuvotteluja yhteisesti hyväksyttävän kaavaratkaisun löytämiseksi. Neuvotteluissa on päädytty seuraavaan ratkaisuun: Kipparlahden venesatama-alue (LV) on asemakaavakartassa pienennetty siten, että siitä on erotettu kelluvia asuntoja palveleville toiminnoille (AH-2) ja venemyyntikeskukselle (K/v) erilliset tontit. Lisäksi alueella ollut huoltoyhteys on merkitty kaduksi, Kipparlahdenkuja. Venesatama-alueen rajoja on tarkistettu siten, että riittävien autopaikkojen lisäksi tilaa on varattu myös veneiden talvisäilytykseen kevyen liikenteen raitin pohjoispuolella. Lisäksi LV-alueen rajaa on siirretty 9 metrillä etelään venekerhon maa-alueen laajentamisen mahdollistamiseksi.

Kaupunkisuunnittelulautakunta on Kipparlahden kaavaehdotusta puoltaessaan (17.3.2011) katsonut, ettei ehdotus ole ristiriidassa yleiskaavan kanssa. Suunnittelua on jatkettu tästä lähtökohdasta. Yleiskaava on yleispiirteinen maankäyttösuunnitelma joka tarkentuu asemakaavaa laadittaessa sekä käyttötarkoitusten että aluerajausten osalta; kelluvien asuntojen alue sijoittuu rantaviivan tuntumaan ja tukeutuu yleiskaavassa osoitettuun Herttoniemenrannan asuntoalueeseen.

Asuntolaiva-alueen vuokrauksesta on liikuntaviraston, kiinteistöviraston ja kaupunkisuunnitteluviraston keskeisessä neuvottelussa 17.12.2011 sovittu, että kiinteistövirasto selvittää sopimusehtoja ja luovutusmalleja



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

sekä huolehtii alueen luovuttamisesta esimerkiksi perustettavalle asuntolaivayhtiölle, kun kiinteistöjuridisesti sopiva ratkaisu pilottihankkeelle on löydetty. Tarkoituksena on edelleen, että asuntolaivojen haltijat itse ja omalla kustannuksellaan toteuttavat laiturialueen saattamisen toimivaan ja siistiin kuntoon sekä vastaavat alueen kunnossapidosta. Liikuntatoimen osuus asuntolaivalaiturin toteuttamisessa ja rahoituksessa jää näin ollen hyvin vähäiseksi, mutta laituriin liitetty nykyinen septitankin tyhjennysasema täytyy liikuntaviraston toimesta siirtää uuteen paikkaan.

Kipparlahden laituri mahdollistaa Helsingissä jo monta vuotta toimineiden ja yksityisomistuksessa olevien asuntolaivojen sijoittamisen yhteiseen paikkaan yhteisillä laituri- ym. teknisillä järjestelyillä. Asuntolaivoille ei ole merkitty tontteja vesialueelle, koska tämä kiinteistöviraston mukaan estäisi juridisesti niiden käyttöä liikkuvina merialuksina.

Rakennuslautakunta (24.5.2011) katsoo, että merenläheinen asuminen monipuolistaa asuntotarjontaa sekä uusi asemakaava mahdollistaa lyhytaikaisilla ja tilapäisillä sopimuksilla kaupungin satama- tai rantalaitureihin mm. Sörnäisiin ja Ruoholahteen sijoittuneiden asuntolaivojen sijoittamisen Kipparlahden alueelle. Kelluvien asuntojen alueen läpi laituria pitkin johdettava julkinen jalankulkualue ja kevyenliikenteen raitti luo teoriassa Helsinkiin uudenlaista merellistä ilmettä, jota suunniteltu kelluva aallonmurtaja täydentää. Rakennuslautakunta kuitenkin epäilee väylän toimivuutta. Pelättävissä on, että laiturialueen yhteyteen kiinnityväksi ajatellut kelluvat asunnot ja niiden asukkaat kokevat yleisen jalankulun ja pyöräilyn asumistansa häiritsevänä ja pyrkivät kulkua estämään. Laituriväylän toteutuminen vaikuttaa epävarmalta senkin vuoksi, että kelluvien asuntojen rakentaminen saattaa merkittävästi viivästyä. Rakennuslautakunta esittää harkittavaksi, että kelluville asunnoille varattuja rakennuspaikkoja vielä tutkittaisiin asuntolaivakäyttöön soveltuviksi.

Uudisrakentamiseen osoitetut korttelit (venepalvelukeskus, torialueen asuin- ja liikerakennus sekä pääkonttorin lisärakentaminen) kaava-alueella edellyttävät korkealuokkaista kaupunkikuvallista ja toiminnallista toteutusta.

Kelluvat asunnot vaativat rakennusluvan jo suoraan lain perusteella. Kyse on ympärivuotiseen käyttöön tarkoitetuista asunnoista, joita lähtökohtaisesti koskevat normaalit pientalorakentamisen määräykset. Määräyksistä poikkeaminen tulee aina perustella ja esittää poikkeamiselle erityinen syy.

Esteettömyys toteutuu laiturialueille autopaikoilta kelluvien asuntojen



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

sisäänkäynneille saakka. Kuten aiemminkin vastaavissa hankkeissa on tuotu esiin, merenpinnan korkeuden vaihteluväli tulee selvittää ja ottaa huomioon ponttonilaitureiden rakentamisessa niin, että pelastusteinä ja huoltoreitteinä toimivien laitureiden tulee olla aina käyttökelpoisia.

Ponttonilaiturit toteutetaan tonttien kelluvien asuntojen rakentamisen yhteydessä. Laitureihin sijoittuvat LVIS- tekniset järjestelmät, pumppu- asema, septitankit, valaistus ja muu kunnallistekniikka tulee suunnitella huolellisesti laiturirakentamisen osana.

Asuntojen ulkonäölle asemakaavassa on asetettu vähän vaatimuksia, ja ulkonäköön kaavoittajan taholta toivotaan värikkyyttä ja vaihtelevuutta. Kuitenkin esimerkiksi kelluvien asuntojen kattomuoto on kaavassa määrätty kaarevaksi tai tasakatoksi. Rakennuslautakunta katsoo, että kattomuotoa ei ole tarpeen asemakaavassa näin tarkkaan kiinnittää. Monimuotoisten toteutusvaihtoehtojen keskinäinen yhteensovittaminen saattaa muodostua haastavaksi. Laivan mielikuvallinen mittakaava ja ilme on tässä hyvä lähtökohta. Toteutussuunnitelmat arvioidaan erikseen rakennuslupavaiheessa.

Itäväylältä kantautuva liikennemelu aiheuttaa suojaustarvetta, johon asemakaavassa on varauduttu. Kelluvien asuntojen terassien suojaaminen melulta saattaa muuttaa rakennusten ilmettä suurestikin.

Rakentamista koskevista säännöksistä seuraavat kysymykset mm. paloturvallisuudesta, rakennusten etäisyydestä toisiinsa ja käytettävistä materiaaleista tulee ratkaista ennakkoon pelastus- ja rakennusvalvontaviranomaisten kanssa neuvotellen.

Poistumisteinä toimivien ponttonilaitureiden tulee olla rakennettu palamattomasta materiaalista. Kiinteän mantereen laituriin liittyvien luiskaosien tulisi alikulun lisäksi olla pois nostettavissa kelluvien asuntojen huollon ja siirtojen takia.

Autopaikkojen lisäksi polkupyöräpaikat tulee esittää.

Amiraali Cronstedtin torin olevan laiturin yhteyteen esitetyt asuntolaivat ovat merikelpoisia, rekisteröityjä aluksia. Ne edellyttävät toimenpideluvan maankäyttö- ja rakennusasetuksen 62 §:n 1 momentin 3 kohdan perusteella (asuntovaunun tai -laivan pitäminen paikallaan sellaista käyttöä varten, joka ei liity tavanomaiseen retkeilyyn tai veneilyyn, liikuttava laite). Toisaalta em. säännöksen 2 momentin mukaan lupaa ei kuitenkaan tarvita, kun toimenpide perustuu oikeusvaikutteiseen kaavaan. Rakennusvalvonnan rooli kaavaan perustuvien asuntolaivojen



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

osalta saattaisi näin ollen rajoittua pelkästään niiden ulkonäöllisen soveltuvuuden arviointiin.

Kaupunkikuvaneuvottelukunta käsitteli Kipparlahden asemakaavan muutosehdotusta 4.5.2011. Neuvottelukunnan lausunnossa tuodaan esiin kelluvien asuntojen terassien melusuojausten suunnittelun haasteellisuus. Hankkeessa toivottiin ratkaistavan kelluviin asuntoihin liittyvät rakennusjärjestyksestä ja laista seuraavat kysymykset mm. paloturvallisuudesta, rakennusten etäisyydestä toisiinsa ja käytettävistä materiaaleista. Yksittäin ratkaistuna voidaan ajautua suuriin vaikeuksiin sijoittaessa rakennuksia tonteilleen. Neuvottelukunta tähdensi, että kelluvien asuntojen mielikuvallisen mittakaavan lähtökohtana on merellisessä ympäristössä nimenomaan laivan mitoitus.

Vastine

Kaavan toteutuminen tapahtuu vaiheittain. Kelluvien asuntojen kortteliin suunniteltu laituriraitti toteutuu viimeisessä vaiheessa, kun kelluvien asuntojen melusuojaus on ensimmäisten rakennushankkeiden (veneilypalvelukeskus ja Itäväylän melukaide) myötä varmistunut. Laiturin luonne yleisenä rantareittinä on ollut keskeinen tavoite koko kaavaprosessin aikana, ja sen julkisesta luonteesta sekä kunnossapitovelvoitteista sovitaan kaupungin ja toteuttajan välisissä tontinluovutusehdotissa. Yleisen kulun toimivuus kelluvan asuntokorttelin läpi on otettu kaavassa huomioon siten, että asunnon pääsisäänkäyntiä ei saa kaavamääräyksen mukaan sijoittaa suoraan yleisen reitin varteen. Sisäänkäynti asuntoon tapahtuu reitin viereen suunniteltavan yksityisemmän laituralueen kautta.

Kaavaratkaisu mahdollistaa nyt jo olevien asuntolaivojen nopeamman sijoittumisen omalle tontilleen, kun asuntolaivatontti ei ole riippuvainen uuden kelluvan laiturireitin toteutumisesta. Mikäli kelluvien asuntojen rakentaminen viivästyy merkittävästi, vaihtoehtoinen kevyen liikenteen reitti on jo tänä päivänä käytössä Suolakivenkadun ja Hitsaajankadun reunassa. Kaavahankkeen alussa on jo harkittu kelluvan asuntokorttelin vaihtoehtoista toteuttamista asuntolaivalaiturina. Ideasta on kuitenkin luovuttu, kun realistista toteuttamismallia tämäntapaisen hankkeen rahoittamiseen ei ole löytynyt.

Verkkosaaren kelluvien asuntojen kaavahankkeessa esitettyjä vedenkorkeuslaskelmia ja mitoitusperiaatteita on noudatettu myös Kipparlahden suunnittelussa. Ajosillan maatuki on tasolla +1,8(NN) ja ponttonilaiturin kansi 0,7 metriä vedenpinnan yläpuolella. Suunnittelun lähtökohtana on, että esteettömyysvaatimuksen mukainen enimmäispituuskaltevuus (8 %) ei ylitä, kun vedenkorkeus on -0,50(NN) tai ylempi ja kal-



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

tevan käyntisillan pituus on 20 metriä. Tilastojen mukaan em. vedenkorkeustilanne esiintyy n. 353 päivänä vuodessa. Matalimmalla koskaan mitatulla arvolla käyntisillan pituuskaltevuus olisi 11 %.

Kaavamääräys, joka määrittelee kelluvien asuntojen kattomuotoja on lausunnon perusteella poistettu.

Asemakaavakarttaan on lisätty määräys ponttonilaiturin palamattomasta materiaalista. Laiturireitti on lisäksi kaavassa määrätty liitettäväksi rantaan avattavin silloin.

Asemakaavakarttaan on lausunnon johdosta lisätty määräys polkupyöräpaikoista. Tontille sijoitettavien polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärä on 1 pp/30 m² asuntokerrosalaa ja 1 pp/90 m² toimisto- tai myymäläkerrosalaa. Polkupyöräpaikat sijoitetaan ensisijaisesti asumista palveleville yhteiskäyttöisille AH-tonteille ja niillä sijaitseviin yhteiskäyttövarastoihin. Pientaloasumiselle on kuitenkin luontevaa säilyttää polkupyöriä tontilla, oman asunnon sisäänkäynnin yhteydessä. Kaava sallii polkupyörien säilyttämisen myös vesialueella sijaitsevilla korttelialueilla.

Helsingissä on tänä päivänä muutama asunnoksi muutettu laiva. Asuntolaivat ovat sijoittuneet lyhytaikaisilla ja tilapäisillä sopimuksilla kaupungin satama- tai rantalaitureihin mm. Sörnäsissä ja Ruoholahdessa. Amiraali Cronstedtin torin edessä oleva laituri mahdollistaa näiden Helsingissä jo monta vuotta toimineiden ja yksityisomistuksessa olevien asuntolaivojen sijoittamisen virallisesti yhteiseen paikkaan yhteisillä laituri- ym. teknisillä järjestelyillä. Kaava ei ota kantaa lupaprosesseihin, mutta laiturin tontinluovutussopimukseen tulisi kirjata rakennusvalvonnan, rakennusviraston, kaupunkisuunnitteluviraston sekä kiinteistöviraston yhteistyössä asettamat ehdot onnistuneen loppuratkaisun taakamiseksi.

Melusuojaseinän suunnittelu kelluvan asunnon yhden ulkoterassin suojaksi on haasteellista, mutta verrattain kevyt keino riittävän alhaisen melutason saavuttamiseksi. Kaavassa ei edellytetä kokonaan lasitettua ulko-oleskelutilaa. Kelluvien asuntojen korttelialueella on kaavassa useita kaavamääräyksiä, jotka koskevat rakennusten paloturvallisuutta, rakennusten etäisyyttä toisiinsa sekä käytettävistä materiaaleista. Tontinluovutuksen yhteydessä huolehditaan alueen toteutumisesta riittävän suurina yksikköinä, jotta alueen yhtenäisyys varmistuu.

Kiinteistövirasto (6.6.2011) esittää, että kelluville asunnoille ja asuntolaivoille tulisi muodostaa pysyvää asumista varten asemakaavaan omat tontit. Kelluvien asuntojen ja asuntolaivojen tulisi olla kytkettyinä laituriin ja kunnallistekniikkaan, eikä niiden tulisi seilata alueella edes takai-



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

sin. Tämä mahdollistaa pitkäaikaiset vuokrasopimukset, joissa on vapaa siirto-oikeus ja joissa vuokraoikeuksia ja kellovia asuntoja/asunto-laivoja voidaan käyttää rakentamis- ja/tai korjaustöiden rahoituksen järjestämiseksi vakuutena (ns. laitoskiinnitys).

Tämän vuoksi tonttiosasto esittää, mikäli tarkoitus on sallia asuntolai-voille vain pysyvä asuminen, että niille merkittäisiin kaavamuutokseen myös omat asuntotontit vesialueen osien sijasta. Tämä olisi selkeintä muun muassa kiinteistörekisterijärjestelmän selkeyden, kirjausten kohdentumisen ja rasitteiden järjestelyjen ja vapauttamisten kannalta sekä noudattaisi kiinteistötoimen vakiintunutta linjausta asuntotonttien luovu- tuksen osalta. Tällöin tonttien luovuttaminen kuuluisi selkeästi kiinteis- tötoimelle. Alueiden vuokraaminen asuntolaivoja varten tilapäisesti kuu- luu sen sijaan vesialueen haltijana olevalle lautakunnalle.

Kaava-alueella ei ole tehty varauspäätöksiä kellovien asuntojen ja asuntolaivojen osalta. Asiassa on tarkoitus varata mainitut tontit ilmoit- tautumismenettelyn tai muun kilpailun perusteella.

Asemakaavan muutosalueelle on merkitty rakennusoikeutta 17 920 k-m² aikaisemman 9 136 k-m²:n sijasta, eli lisärakennusoikeutta yh- teensä 8 784 k-m². Lisärakennusoikeutta on osoitettu neljälle kellovien asuntojen tontille (W/A-1) yhteensä 2 360 k-m², toimistorakennusten tontille (KT) 43017/2 yhteensä 3 050 k-m², asuin- liike- ja toimistora- kennusten tontille (AL) 43016/3 yhteensä 474 k-m², venesatama- alueelle (LV) yhteensä 2 830 k-m² ja AH-2-tontille yhteensä 70 k-m². Tämän vuoksi kaavaehdotus luo edellytyksiä lisärakentamiselle ja lisää kaupungin vuokratuloja sekä maanarvoa.

Selvyyden vuoksi todetaan, että uusi pelastuslaki tulee voimaan 1.7.2011. Mainitun lain mukaan väestönsuoja on rakennettava raken- nusta tai samalla tontilla tai rakennuspaikalla olevaa rakennusryhmää varten, jos sen kerrosala on vähintään 1 200 neliometriä ja siinä asu- taan tai työskennellään tai oleskellaan muutoin pysyvästi. Tämä mah- dollistaisi suuremmankin asuntokerrosalamäärän toteuttamisen kellovil- le asunnoille merkityille tonteille ilman väestönsuojan rakentamisvelvol- lisuutta, mikäli se muutoin on alueen suunnitteluperiaatteiden mukaista.

Asuntotonttien kautta on merkitty yleiselle jalankululle ja polkupyöräilyl- le varatut vesialueen osat, joille saa rakentaa kellovia asuntoja palvele- van laiturin (pp/l). Varmistaakseen tavoitteena olevan laituralueiden yleisen käytön ehdotukseen tulisi merkitä niiden rakentaminen velvoite- muotoon.

Muutosehdotukseen on myös merkitty yhteispihatontit (AH-1 ja AH-2).



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

Käytännössä voi olla hyvinkin haasteellista saada kelluvat asunnot, joi-
le on jo osoitettu asumista palvelevia toimintoja varten erillisiä alueita,
tai varsinkin tilapäiset asuntolaivahankkeet toteuttamaan mainitut tontit.
Mikäli asuntolaivoille vuokrataan tilapäisesti vesialueen osia, mainittu-
jen tonttien luovuttamisen ei pitäisi kuulua muiden kuin kelluvien asun-
tojen mahdollisesti tarvitsemalta osalta kiinteistötoimelle.

Kaavamääräyksissä tulisi olla AL-korttelialueen merkinnöissä tonttien
43016/3 ja 43019/1 tonttien 43016/2 ja 43019/1 sijasta.

Autopaikkojen vähimmäismäärissä pitänee olla asuntolaivojen osalta li-
säksi mainittu lvw-1-alue. Asuntolaivathan sijoitetaan lvw-1-alueelle.

Kaava-alueen toteuttaminen aiheuttaa kaupungille merkittäviä kustan-
nuksia. Merkittävä osa kustannuksista muodostuu rantarakenteiden ra-
kentamisesta ja alueelle tehtävistä ruoppaus- ja täyttötöistä. Nämä työt
aiheuttavat kaava-alueelle hankkeen tämän suunnitteluvaiheen arvion
mukaan 4 milj. euron kustannukset. Lisäksi venesataman venelaiturin
kustannukseksi on arvioitu 500 000 euroa ja Itäväylän reunaan raken-
nettavan meluidan kustannukseksi 100 000 euroa.

Kelluvien asuntojen ja rantarakenteiden rakentamiseksi ruopattavat se-
dimentit ovat osittain pilaantuneita muun muassa metalleilla, polyaro-
maattisilla hiilivedyillä (PAH-yhdisteet), öljyhiilivedyillä, tributyyliinalla
(TBT) ja klooratuilla bifenyyleillä (PCB). Haitta-aineiden vuoksi pin-
tasedimentit eivät ole meriläjäytuskelpoisia, joten ne on nostettava maalle
ja sijoitettava soveltuviin loppusijoituspaikkoihin. Meriläjäytuskriteerien yli-
tys ei sellaisenaan kuvaa sedimentin puhdistustarvetta vaan pelkäs-
tään pois ruopattavan sedimentin meriläjäytuskelpoisuutta. Merialueen
ruoppaus- ja täyttötyöt sekä kelluvien asuntojen rakentaminen vaatii
vesiluvan, jonka hakemisesta ja siihen liittyvästä suunnittelutarpeesta
on sovittava alueen toteuttajien kanssa hyvissä ajoin ennen hankkeen
käynnistymistä.

Kelluvat asunnot ja asuntolaivat monipuolistavat osaltaan asumismuo-
toja Helsingissä sekä elävöittävät julkista kaupunkiympäristöä ja ranto-
ja.

Vastine

Kipparlahdessa tärkeänä ja alkuperäisenä tavoitteena on ollut mahdol-
listaa Helsingissä jo monta vuotta toimineiden ja yksityisomistuksessa
olevien asuntolaivojen sijoittaminen virallisesti yhteiseen paikkaan yh-
teisillä laituri- ym. teknisillä järjestelyillä. Nämä asuntolaivat ovat meri-
kelpoisia, rekisteröityjä aluksia ja niiden omistajat ovat valmiit investoi-



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

maan kaavassa AH-1 -alueeksi osoitetun laiturin tarvittaviin kunnallisteknisiin asennuksiin sekä sen päälylystämiseen ja kunnostamiseen. Tämän asumismuodon intressiin eikä luonteeseen kuulu kiinteistöviraston ehdottamaan tonttimuodostukseen liittyvä ehto, jonka mukaan laiva olisi kytketty pysyvästi laituriin ilman oikeuksia matkantekoon merellä. Lisäksi tonttimuodostukseen liittyvä alusten rakennuslupaehto vaikeutaisi hankkeen onnistumista, koska alukset eivät täytä nykyisiä asuntorakennukselle asetettuja vaatimuksia esimerkiksi lämmöneristävyyden ja esteettömyyden osalta.

Koska asuntolaivapaikkojen merkitseminen tonteiksi näin ollen olisi ristiriidassa alkuperäisen tavoitteen kanssa, kaavaehdotusta ei ole muutettu asuntolaivalaiturin osalta. Asuntolaiva-alueen vuokrauksesta on liikuntaviraston, kiinteistöviraston ja kaupunkisuunnitteluviraston keskeisessä neuvottelussa 17.12.2011 sovittu, että kiinteistövirasto selvittää sopimusehtoja ja luovutusmalleja sekä huolehtii alueen luovuttamisesta esimerkiksi perustettavalle asuntolaivayhtiölle, kun kiinteistöjuridisesti sopiva ratkaisu pilottihankkeelle on löydetty.

Kipparlahden kaavaluonnoksen hyväksymisen yhteydessä kaupunkisuunnittelulautakunta pyysi selvittämään, voisiko kelluvia asuntoja suurentaa. Tarkan kaupunkikuvallisen harkinnan pohjalta kelluvien asuntojen maksimikokoa nostettiin kaavaehdotuksessa 120 k-m²:stä 140 k-m²:iin. Kaavaratkaisun lähtökohtana on ollut venesatamaa muistuttavan ympäristön säilyminen Kipparlahden alueella. Tästä syystä kelluvien asuntojen kokoa tai lukumääriä ei ole enää suurennettu rakennusoikeuden lisäämiseksi, vaikka uusi pelastuslaki mahdollistaisi suuremman asuntokerrosalamäärän toteuttamisen ilman väestönsuojan rakentamisvelvollisuutta.

Kaavaehdotuksen rakennusoikeudet ja rakennuspaikat ovat entisellään, mutta uusia tontteja on muodostettu kaava-alueella. Hallintokuntien välisessä neuvottelussa 2.2.2012 on sovittu aluejakomuutoksesta Kipparlahden venesatama-alueella. Muutoksella on siirretty tontinluovutus- ja rakennuttamisvastuita liikuntavirastolta kiinteistövirastolle ja rakennusvirastolle. Vastuu muodostettavien venemyyntikeskuksen tontin (K/v) ja kelluvien asuntojen yhteiskäyttötontin (AH-2) tontinluovutuksesta siirtyy liikuntavirastolta kiinteistövirastolle.

Kelluvia asuntoja palvelevan laiturin (pp/l) rakentaminen on lausunnon perusteella muutettu velvoite-muotoon.

Yhteiskäyttötontin 43018/5 (AH-2) rajauksen tarkoituksenmukaisuutta on lausunnon perusteella arvioitu uudestaan. Nyt tontti on jaettu kahdeksi tontiksi, koska tontin eteläosa soveltuu parhaiten asuntolaivojen



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

yhteisen varastorakennuksen sijoittamiseen, ja pohjoisosa on luontevin yhdistää kelluvien asuntojen reviiiriin. On hyvin todennäköistä, että tulevien asuntolaivojen asukkaat vuokraavat itselleen eteläisemmän AH-2 -tontin, jolle on mahdollista rakentaa esimerkiksi yhteinen polkupyörävarasto. Asuntolaivojen AH-1 -tontille ei saa sijoittaa rakennusta, koska se estäisi merinäkyvät rantatorin edessä.

Tonttinumero 43016/3 on korjattu 43016/2:ksi AL-tonttia koskevassa määräyksessä.

Autopaikkojen vähimmäismääräyksissä on käyttötarkoituksalueisiin lisätty asuntolaivojen lvw-1-alue.

Kaavan toteuttaminen edellyttää sedimenttien osittaista poistamista, koska venesataman maa-aluetta laajennetaan mereen. Kelluvien asuntojen ja aallonmurtajien rakentaminen vaikuttaa pohjasedimentteihin hetkellisesti ankkurointivaiheessa. W/A-1 -korttelialueen kohdalla veden syvyys on riittävä kelluville rakenteille, eikä aluetta tarvitse tämän vuoksi ruopata. Tarkentavia sedimenttien haitta-ainetutkimuksia tehdään kesällä 2012, jonka jälkeen voidaan tarkentaa suunnitelmia ruoppauksessa syntyvien massojen asianmukaisen käsittelyn ja sijoittamisen varmistamiseksi sekä ruoppausten ympäristövaikutusten hallitsemiseksi. Alueen ruoppausten toteuttamistapa, laajuus ja massojen käsittely tarkentuvat toteutussuunnittelun ja viime kädessä rakennus- ja vesilupaprosessiin aikana.

Rakennusvirasto katsoo (13.5.2011), että mm. uintimahdollisuus suoraan ulko-ovelta sekä mahdollisuus siirtyä veneeseen suoraan asunnosta korostavat kelluvan asumismuodon vetovoimaisuutta. Kelluvien asuntojen läheisyyteen sijoitettavien veneiden paloturvallisuusseikat on selvitettävä.

Rakennusten korkeus saa olla enintään 5 metriä. Kun tähän lisätään asunnon korkeus merenpinnasta sekä kattoterassille tarvittavat suojaseinät, nousee rakennelmien koko häiritsevän korkeaksi.

Asuntolaivana toimivien alusten sijoittaminen laituriin toistensa läheisyyteen pysyvästi johtaa uuden tilanteen mukaisiin turvallisuus- ja lupatarkasteluihin.

Korkealla kumpareella sijaitseva hautaraunio joudutaan itäisen kiertoliittymän takia suojaamaan tai jopa pelastamaan museoviraston suorittamien kaivauksin. Ennen kaavan hyväksymistä tulee kiertoliittymän rakennettavuus ja suojellun kohteen kohtalo selvittää huolella.



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

Kevyen liikenteen väylälle on esitetty uusi linjaus Itäväylän viereen nykyisen sillan eteläpuolelle. Sillan eteläreunassa on jo nykyään kevyen liikenteen väylä. Raitti on järkevintä siirtää sillalle nykyiselle kevyen liikenteen väylälle.

Vedenpinnan vaihtelut ja Suomen sääolot tulevat rasittamaan laiturij- ja siltarakenteita huomattavasti. Lisäksi talvikunnossapito tulee olemaan erittäin haastavaa. Rakenteiden ylläpito ja talvihoito kuuluvat hankkeeseen ryhtyvälle.

Kelluvien ponttoni- ja talorakenteiden suunnittelussa on otettava huomioon jää- ja tuulikuorman vaikutukset sekä aaltoilu. Lisäksi rakenteiden tulee olla meritulvan kestäviä. Raittien tulee täyttää esteettömyysvaatimukset. Käytettävän tekniikan toimivuus on varmistettava hankkeeseen ryhtyvien toimesta Suomen sääoloihin sopivaksi esim. Verkosaaren kelluvien asuntojen toteutuksesta saatujen kokemusten perusteella.

Kaupunki tuo tarvittavan kunnallistekniikan sekä liikenneväylät rantaan saakka. Vesialueella sijaitsevien laiturialueiden (pp/l) kaikki infra ja rakenteet tulee toteuttaa korttelin kiinteistöjen toimesta. Rakenteisiin luetaan laiturialueiden lisäksi liityntäsillat rantaan sekä asuntolaivalaiturit (AH-1 ja AH-2). Myös laiturirakenteiden ylläpito infralaitteistoihin tulee osoittaa selkeästi korttelin 43018 kiinteistöille kuuluvaksi.

Viheralueet säilyvät luonteeltaan luonnonmukaisina. Kipparlahdenpuiston hoitotasoa nostetaan ja Kipparvuorta hoidetaan edelleen arvonihittyinä, erillisen hoito-ohjeen mukaan. Kaavamerkintä (VP) antaa tarvittaessa mahdollisuuden muuttaa puistojen luonnetta rakennetummiksi kaupunkirakenteen muuttuessa.

Kaavaehdotuksen mukaiset katualueiden ja aukoiden rakentamiskustannukset ovat yhteensä noin 836 000 euroa. Lisäksi mahdollinen uusi kevyen liikenteen silta Naurissaaresta Kipparlahdenpuistoon maksaa noin 200 000 - 300 000 euroa. Vuosittaiset katujen ylläpitokustannukset eivät merkittävästi muutu. Viheralueiden rakentaminen maksaa noin 90 000 euroa.

Kipparlahden kelluvien asuntojen ja asuntolaivojen toteuttamisedellytysten luominen aiheuttavat runsaasti selvitettäviä kiinteistötekniisiä, palotekniisiä ja asumisturvallisuuteen sekä esteettömyyteen liittyviä kysymyksiä. Rakennuslupien myöntämisperusteet ja rakentamismääräysten vaatimukset ja tulkinnat tulee tarkoin selvittää ennen kaavan hyväksymistä. Myös hankkeen kustannukset ja niiden jako tulee analysoida tarkasti.



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

Rakennusvirasto esittää, että Verkkosaaren alueelle tulevan samantyyppisen hankkeen selvitysten tulokset ja saadut käytännön kokemukset otetaan huomioon kehitettäessä edelleen Kipparlahden asemakaavanmuutosta.

Vastine

Kelluvien asuntojen läheisyyteen sijoitettavien veneiden paloturvallisuusseikat on selvitetty pelastusviranomaisen kanssa. Kelluvan asunnon kylkeen saa kiinnittää matalan ja palokuormaltaan vähäisen veneen. Suuremmat veneet on korttelialueella sijoitettava yhteisille laituri-alueilleen (vl) AH-tontin 43018/7 eteläreunaan tai tontille 43018/3 aallonmurtajan sisäpuolelle. Kaavaselostuksen W/A-1 -aluetta kuvaavaan kohtaan on lausunnon perusteella lisätty edellä oleva tarkennus.

Asuntolaivojen sijoitusperiaatteet on kaavan valmistelun yhteydessä tutkittu tarkemmillä laiturisuunnitelmilla ja neuvoteltu yhteistyössä pelastusviranomaisten kanssa. Nykyisen laivalaiturin kylkeen on tarkoitus rakentaa alemmalla tasolla olevat pitkittäislaiturit, jotka samalla toimivat asuntolaivojen poistumisteinä rantaan. Lausunnon perusteella on AH-1 -aluetta koskeva määräys tarkennettu siten, että asuntolaivojen poistumistiejärjestelyt on hyväksyttävä pelastusviranomaisilla, ja selostuksen AH-1 -aluetta kuvaava kohta on tarkennettu pelastautumisjärjestelyjen osalta.

Kelluvien asuntojen enimmäiskorkeus veden pinnasta ei ole 5, vaan 7 metriä. Rakennuksen korkeus koostuu kahdesta kolmen metrin asuntokerroksesta sekä ponttoni- ja kattorakenteiden yhden metrin varauksesta. Kattoterassit on tarkoitus sijoittaa toisen kerroksen tasolle. Rakennukset sijaitsevat maisemassa melko korkean Kipparvuoren vieressä eivätkä nouse kaupunkikuvassa häiritsevän korkeiksi. Kipparvuoren korkeimmat kohdat ovat 16 metriä merenpinnan yläpuolella.

Hitsaajankadun ja Suolakivenkadun kiertoliittymän sekä linja-auton päätepysäkin toteutuminen Suolakivenkadun pohjoispäähän on pitkän suunnitteluprosessin aikana muuttunut epävarmemmaksi HKL:n muutuvien reittisuunnitelmien johdosta. Koska mm. Kruunuvuorenrannan rakentaminen saattaa tulevaisuudessa lisätä alueen liikennettä huomattavastikin, kiertoliittymävaraus on tästä huolimatta jätetty kaavaan. Mikäli kiertoliittymä toteutetaan, jatkosuunnittelussa varmistetaan hautaröykkiön säilyminen yhteistyössä kaupunginmuseon kanssa, kuten kaavaehdotuksessa on määrätty.



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

Itäväylän eteläpuolelle tehty kevyen liikenteen siltavaraus Naurissalmen kohdalla mahdollistaa melulta suojatun yhteyden Kulosaaren ja Herttoniemen välillä. Hankkeella kohennetaan tärkeän merellisen virkistysreitin olosuhteita sekä jalankulkijoille että ennen kaikkea pitkän matkan pyöräilijöille. Reitin nykyinen sijainti vilkkaasti liikennöidyn sillan eteläreunassa on kaavan mukaan mahdollista, kunnes rahoitus uudelle siltahankkeelle järjestyy.

Ponttoni-, talo- ja laiturirakenteiden kestävyiden ja toimintavarmuuden osoittaminen erilaisia kuormia vastaan kuuluu rakennushankkeeseen ryhtyvälle. Rakennusten ja rakenteiden kestävyiden varmistaa rakennuslupavaiheessa rakennusvalvontaviranomainen ja siten asemakavassa ei ole tarpeen määrittellä vaatimuksia erilaisia kuormia vastaan. Vastuu laiturirakenteiden ylläpidosta on mainittava selkeästi hankkeen toteuttajan kanssa solmittavassa tonttisopimuksessa.

Käytännön kokemuksia kelluvien rakenteiden toimivuudesta Suomen sääoloissa on mm. Espoon Keilaniemestä ja Porin Reposaaren asuttomessualueelta. Helsingissä on jo monen vuoden kokemusta kelluvasta kevyen liikenteen reitistä Munkkiniemen Tarvonsalmen ylittävältä raitilta.

Esteettömyyden toteutumista on lausunnon perusteella selvitetty tarkemmin soveltaen Verkkosaaren kaavahankkeen yhteydessä käytettyjä vedenkorkeustilastoja. Vesialueella sijaitsevat käyntisillat ja laiturirakenteet suunnitellaan siten, että esteettömyysvaatimuksen mukainen enimmäispituuskaltevuus (8 %) ei ylitä normaaleilla vedenkorkeuksilla.

Pohjoisemman käyntisillan maatuki on kaavakartassa määritetty likimääräiselle tasolle +1,8 ja ponttonilaiturin kansi 0,7 metriä vedenpinnan yläpuolelle. Enimmäispituuskaltevuus (8 %) ei ylitä, kun vedenkorkeus on -0,50 tai ylempi ja kaltevan käyntisillan pituus on 20 metriä. Tilastojen mukaan em. vedenkorkeustilanne esiintyy n. 353 päivänä vuodessa. Matalimmalla koskaan mitatulla arvolla käyntisillan pituuskaltevuus olisi 11 %. Eteläisempi käyntisilta, joka lähtee olemassa olevan laiturin tasosta +2.3, vaatii pidemmän sillan alittaakseen enimmäispituuskaltevuuden äärimmäisillä vedenkorkeuksilla.

Kaavaehdotuksen mukaiset katualueiden ja aukoiden rakentamiskustannukset ovat muuttuneet, koska Kipparlahden venesatama-alueelle on lausunтовaiheen jälkeen suunniteltu uusi katuosuus, Kipparlahdenkuja. Kustannuslaskelmat on muutettu selostukseen uuden tilanteen mukaisesti. Kustannuslaskelmissa on käytetty Fore-järjestelmää rakennusviraston esittämän toivomuksen mukaan. Rakennusviraston edustajat ovat osallistuneet alueen suunnitteluun.



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

Kaavaprosessin yhteydessä on perusteellisesti eri hallintokuntien kesken selvitetty kaupungin asettamat reunaehdot yksityisen kelluvan asutokorttelin toteuttamiselle tässä paikassa. Rakennuslupien myöntämisperusteet ja rakennusmääräysten vaatimukset ja tulkinnat kuuluvat rakennuslupaviranomaisille. Kuten Verkkoosaressakin kelluvien asuntojen toteuttaminen vaatii hankkeen toteuttajalta varsinaisten asuntojen rakentamisen lisäksi muitakin tontinrakentamiseen verrattavia rakennusvelvoitteita ja kustannuksia. Kaupunki hoitaa kulun tonteille katualueen kautta sekä kustannukset mm. meluntorjunnasta Kuloosaaren sillalla, mutta ei kustanna korttelin keskellä kulkevaa laiturireittiä, avattavia siltoja eikä kelluvia asuntoja suojaavaa aallonmurtajaa. On vaikea arvioida, onko hanke kustannusten osalta realistinen vai ei, koska kysymyksessä on tavanomaisesta asuntorakentamisesta merkittävästi poikkeava projekti. Toisaalta alue sijaitsee suhteellisen lähellä Helsingin keskustaa, ja kiinnostusta alueen toteuttamiseen on ainakin kaavahankkeen alkuvaiheessa esitetty useiden toimijoiden taholta.

Verkkoosaaren vastaavanlaisen kaavahankkeen selvitysten tulokset on otettu huomioon Kipparlahden asemakaavatyössä. Käytännön kokemuksia Verkkoosaaren kelluvista asunnoista ei tässä kaavahankkeessa ole voitu hyödyntää, koska Verkkoosaaren rantarakentamistyöt edelleen odottavat kaupungin rahoitusta.

Helsingin Energia ja Helen Sähköverkko Oy (27.5.2011) toteavat yhteisessä lausunnossaan, että kelluvien asuntojen kaavoittaminen Herttoniemenrannan alueella on merkittävä askel kohti rakennetun ympäristön laajenemista kohti uudenlaista, ei maanvaraista, yhdyskuntaa.

Kelluvien asuntojen ja asuntolaivojen lämmitys poikkeaa maanpäällisten rakennusten lämmittämisestä. Lämmitysenergian kulutus on ympäröivistä olosuhteista, tuuli ja vesi, poikkeavan suurta verrattuna vastaavanlaisiin maanvaraisiin rakennuksiin. Tämän vuoksi muodostettavilla kiinteistöillä ja asuntolaivoilla on oltava mahdollisuus liittyä kaukolämmityksen piiriin.

Ympärivuotiseen käyttöön suunniteltavien katualuemaisten kelluvien rakenteiden suunnittelu, rakentaminen ja ylläpito ovat haastavia tehtäviä. Kelluvien asuinrakennusten ja asuntolaivojen liittäminen yhdyskuntateknisiin verkostoihin muodostaa haasteellisen kokonaisuuden sekä suunnittelun ja rakentamisen, että käytön ja ylläpidon kannoilta.

Maanpäällisten katualueiden ja rantarakenteiden suunnittelussa on huomioitava kaukolämmityksen tarpeet. Kelluvien korttelialueiden suunnittelun edetessä toivotaan, että myös Helsingin Energialle vara-



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

taan mahdollisuus tuoda esille omat lämmitystaparatkaisut, ja niiden vaikutukset kelluviin rakenteisiin sekä tilavarausten että rakenteiden kannalta yhteistyössä katusuunnittelun, rakennusvalvonnan ja aluetta toteuttavien yritystahojen kanssa.

Vastine

Asemakaava ei ota kantaa kelluvien asuntojen tai asuntolaivojen lämmitysmuotoon. Kunnallistekniset ratkaisut tarkentuvat ranta- ja laiturirakenteiden osalta yhteistyössä kelluvan korttelin toteuttajan kanssa jatkosuunnittelun yhteydessä. Kaukolämmityksen tarpeet huomioidaan katualueiden suunnittelussa.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY)

(3.6.2011) toteaa, että aluetta palvelevat yleiset vesijohdot ja viemärit on rakennettu valmiiksi. Venesatama-alueen (LV) laajentamisen ja täyttämisen yhteydessä joudutaan olemassa olevaa hulevesiviemäriin purkuputkea jatkamaan noin 40 metriä. Hulevesiviemäriin suunnittelu ja toteutus tulee tehdä venesataman laajennushankkeen yhteydessä ja suunnitelmat tulee hyväksyttää HSY:ssä.

Venesatama-alueelle Hitsaajankadun varteen on kaavaan varattu rakennusala uutta liikerakennusta varten. Lähin liitoskohta yleiseen jäteveden viettoviemäriin on noin 160 metrin päässä. Alueen korkeusasemasta johtuen, ei Hitsaajankadulle voida toteuttaa LV-aluetta palvelevaa yleistä jäteveden viettoviemäriä. Uusi rakennus voi liittyä yleiseen jätevesiviemäriin yksityisin liittymisjohdoin.

KT-korttelin 43017 laajennuksen alueella sijaitsee HSY:n virtaamamittausasema, joka tulee siirtää lähelle nykyistä sijaintiaan. Mittausaseman sijoittamiseen toimistorakennuksen laajennusosaan tulee varautua rakennuksen suunnittelussa. Mittausaseman siirto tulee suunnitella ja toteuttaa rakennushankkeen yhteydessä ja sen kustannuksella. Suunnitelmat tulee hyväksyttää HSY:ssä.

Sekä kelluville asunnoille varatulle korttelialueelle että asuntolaivoille osoitetaan yleiseen vesihuoltoverkostoon liityntäpisteet, joihin kiinteistöt ja asuntolaivat liittyvät keskitetysti yksityisin liittymisjohdoin. Laiturirakenteisiin sijoitettavat vesijohdot ja viemärit ovat yksityisiä liittymisjohtoja, jotka tulevat kelluvien asuntojen ja asuntolaivojen kustannettaviksi kuten asemakaavaselostuksessa on todettu. Lähin liittymiskohta yleisen vesihuoltoverkostoon on Amiraali Cronstedtin torilla. Torilla sijaitseva vesijohto DN 40 tulee suurentaa ennen uusien liitosten antamista.



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

Vastine

Hulevesiviemäri on siirretty Kipparilahdenkujalle. Viemärin johtovaraus on poistettu kelluvien asuntojen yhteiskäyttötontilta 43018/7. Johtovaraus viemärille on lisätty LV-alueen rantaan, jotta hulevedet voidaan laskea yleiselle vesi-alueelle, eikä yksityiselle W/A-1 -tontille.

Venemyynnin liikerakennuksen tarkemman suunnittelun yhteydessä hankkeen toteuttaja harkitsee ja päättää, rakentaako kiinteistökohtaisen pumppaamon ja liittyy viettoviemäriin HSY:n osoittamassa paikassa vai rakentaako kiinteistölle oman umpikaivon.

Mittausaseman saa asemakaavan mukaan sijoittaa KT-tontille, mutta se voidaan myös sijoittaa viereisen katualueen viherkaistalle, mikäli tällä saavutetaan kustannushyötyjä. Siirtokustannuksia ei ole tarkoitus periä HSY Vedeltä. Suunnitelmat hyväksytetään HSY:ssä, kun KT-tontin laajennushankkeen tarkempaan suunnitteluun ryhdytään.

Amiraali Cronstedtin torilla sijaitseva vesijohto on muutettu uusittavaksi kaavaselostuksen vesihuoltokarttaan.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (Uudenmaan ELY-keskus) (8.6.2011) pitää asemakaavaa hyvin laadittuna ja tuo esiin seuraavat seikat:

Selostuksen aallokkotarkastelu on hyvä suunnittelun apuväline. Rakentamiskorkeudesta tulisi olla määräys merenpinnan korkeuden vaihteluihin varautumisen vuoksi. Samasta syystä tulisi tarkastella toimivuuden kannalta kelluvien asuntojen vesi-, energia- ja lämpöhuoltokysymyksiä ja kulkuyhteyksiä.

Meluselvitykset ovat riittävät ja ne osoittavat toimenpiteet, joilla alue saadaan terveelliseksi ja viihtyisäksi. Käytäntö on osoittautunut, että melusteiden ajoitusmääräys on parempi kytkeä rakennusluvan myöntämiseen eikä uusien asuntojen käyttöönottoon. Meluntorjuntamääräystä tulee tarkistaa em. tavalla.

Vesistövaikutukset on esitetty kaavaselostuksessa yleispiirteisesti eikä selostuksesta käy ilmi mihin vaikutusarviot perustuvat. Koska kaava koskee suurelta osin vesialuetta, vesistövaikutukset on tärkeää selvittää ajoissa perusteellisesti. Vaikutukset virtauksiin ja vedenvaihtuvuuteen tulee selvittää kaikki tarpeelliset rakenteet huomioon ottaen (mm aallonmurtajat). Likaantuneet sedimentit tulee ottaa huomioon vesirakennustöiden vaikutuksia arvioitaessa. Tämä tulee tehdä myös siltä osin kuin ne on suunniteltu jätettäväksi paikoilleen. Likaantuneilla se-



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

dimenteillä saattaa olla vaikutusta vesiympäristöön perustavalle asu-
mismuodolle. Koska kyseessä on vesialue, jolla on todettu laajasti se-
dimentin likaantumista ja jolta pyydytyssä kalassa on todettu poikkeuk-
sellisen korkeita OT-yhdisteiden pitoisuuksia, on tärkeätä, ettei alueelle
jäävistä sedimenteistä aiheudu haitallisten aineiden leviämistä ympä-
röivälle vesialueelle.

Perusteellisempi selvitys vaikutuksista kalan kulkuun ja muihin kalasto-
vaikutuksiin on esitettävä. Selostuksessa on esitettävä, miten haitalliset
vaikutukset kalastoon on vältetty.

Vastine

Kipparlahdessa rakentaminen suunnitellaan niin, että meriveden pinta
voi nousta tasolle +2.3 ilman, että siitä aiheutuu kohtuutonta haittaa
ihmisille ja rakenteille. Amiraali Cronstedtin torilta ja asuntolaivalaiturilta
lähtevän kulkuyhteyden lähtökorkeus rannassa on +2.3. Kipparlahden-
kujan korkeustaso on venemyyntikeskuksen kohdalla n. +2.6 ja laskee
rantaa kohti. Rantamuurin korkeus Kipparlahden rannassa on sillan
kohdalla + 1,8. Kelluvat asunnot ja nivelillä rantaan kytketyt laiturit nou-
dattelevat vedenpinnan vaihteluita. Asemakaavakarttaan on lisätty liki-
määräisiä korkeustasoja yleiselle laiturialueelle ja rantaan, jotta meren-
pinnan vaihtelut ja esteettömyys tulisi jatkosuunnittelussa paremmin
huomioiduksi. Lisäksi selostuksen kohtaan " Merenpinnan korkeusvaiht-
telut ja aallokko" on lisätty selvitys merenpinnan korkeusvaihtelujen
huomioonottamisesta alueen suunnittelussa.

Kelluvien asuntojen vesi-, energia- ja lämpöhuoltoratkaisut vaihtelevat
eri asuntotoimittajilla, ja niiden toimivuudesta vastaa asuntokorttelin to-
teuttaja viranomaisten rakentamismääräyksien puitteissa. Alueen kun-
nallistekniikka tullaan suunnittelemaan kestäväksi ja siten, että se ottaa
huomioon vedenpinnan vaihtelut ja ilmastollisesti vaativan ympäristön.

Kaavaehdotuksen melusteiden ajoitusmääräys on lausunnon perus-
teella muutettu siten, että kelluvien asuntojen melunsuojaus sidotaan
niiden rakennusluvan myöntämiseen.

Kaava-aineiston karttatarkastelun perusteella voidaan todeta, että kaa-
van toteuttamisella ei ole oleellisia vaikutuksia Naurissalmen virtauk-
siin. Kelluvat asunnot sijoittuvat lähelle Kipparvuoren rantaa, ja kortteli-
alueen raja sijaitsee lähimmillään noin 220 metriä Itäväylän sillan alla
olevasta virtausaukosta. Venesatama-alueen täytöt Kipparlahden poh-
jukassa sijoittuvat rannan tuntumaan eivätkä muodosta estettä vir-
tausaukon kautta kulkevalle syvälle päävirtaukselle, joka pääosin kul-
kee ohi alueen. Kelluvien asuntojen ponttonien syväys on n. 1 metri,



17.3.2011, täydennetty 12.6.2012

eikä veden virtaukselle rakenteiden ali ole estettä. Myös rakennettava aallonmurtaja on kelluva rakenne. Laiturirakenteisiin on kaavamääräyksen mukaan tehtävä aukkoja, joiden kautta pintavirtaus on mahdollista. Erillistä selvitystä kaavan vaikutuksista veden virtauksiin ei ole tarpeen tehdä.

Kaavan toteuttaminen edellyttää sedimenttien osittaista poistamista, koska venesataman maa-aluetta laajennetaan mereen. Kelluvien asuntojen ja aallonmurtajien rakentaminen vaikuttaa pohjasedimentteihin hetkellisesti ankkurointivaiheessa. W/A-1 -korttelialueen kohdalla veden syvyys on riittävä kelluville rakenteille, eikä aluetta tarvitse tämän vuoksi ruopata. Tarkentavia sedimenttien haitta-ainetutkimuksia tehdään kesällä 2012, jonka jälkeen voidaan tarkentaa suunnitelmia ruoppauksessa syntyvien massojen asianmukaisen käsittelyn ja sijoittamisen varmistamiseksi sekä ruoppausten ympäristövaikutusten hallitsemiseksi. Alueen ruoppausten toteuttamistapa, laajuus ja massojen käsittely tarkentuvat toteutussuunnittelun ja viime kädessä rakennus- ja vesilupaprosessiin aikana.

Alueen halki kulkee Vantaanjoen kalaväylä, jonka tarkoitus on turvata vaelluskalojen vapaa kulku Vantaanjokisuuhun. Kalojen kulku ei tule häiriintymään, sillä Kipparlahden venesataman laajennus ei yllä kalaväylälle asti. Hanke ei tule myöskään vaikuttamaan alueen kalastukseen. Alueen pääkalalaji on kuha, jonka uistelu tapahtuu pääosin keskemällä Tullisaarenselkää. Verkkokalastus on alueella vähäistä joutuksen alueen läpi kulkevasta kalaväylästä.

Kaavaselostuksen vesistövaikutuksia käsittelevää kohtaa on lausunnon johdosta tarkennettu virtausolosuhteiden, sedimenttien käsittelyn sekä kalastovaikutuksien osalta tässä vastineessa esitettyjen näkökohtien mukaisesti.



17.9.2007

HERTTONIEMEN KIPPARLAHDEN ALUE ESITTELY- JA KESKUSTELUTILAISUUS

Aika 17.9.2007 klo18 - 20
Paikka Kaupunkisuunnitteluvirasto, auditorio

Paikalla Kari Piimies, toimistopäällikkö, tilaisuuden puheenjohtaja
Siv Nordström, arkkitehti
Eeva Sutela, liikennesuunnittelu
Kati Immonen, insinööri
Anu Mansikka, arkkitehti
Kirsi Juntunen, toimistos sihteeri, tilaisuuden sihteeri
sekä 15 asiasta kiinnostunutta asukasta

ILLAN KULKU

Tilaisuuden tarkoituksena oli esitellä kaavahanketta sijoittaa Kipparvuoren rannassa kulkevan kevyen liikenteen raitin varteen ja Amiraali Cronstedtin torin edessä olevan laivalaiturin yhteyteen sijoitettavaksi suunniteltuja asuntolaivoja ja/tai kelluvia asuntoja. Samalla tutkitaan Kipparlahden venesatama-alueen pysäköinnin, veneilytoiminnan ja kevyen liikenteen uudelleenjärjestelyjä. Puheenjohtaja Kari Piimies avasi tilaisuuden. Siv Nordström esitteli suunnitelman, jonka jälkeen avattiin keskustelu.

ILLAN KESKUSTELU

- Miten suhtaudutaan asuntolaivojen lämpöpäästöihin? Miten laivan lämmityspäästöt eroaa omakotitalon päästöistä?
- Laivureiden puheenjohtaja: Meidän laivassa on sähkölämmitys.
- Dieselmoottorit on pois päältä kun laiva on satamassa.
- Aluksen omistaja: Kattilalämmitystä käytetään vain, jos ei ole mahdollista saada sähköä.
- ~~Laiva~~: Miten projekti on lähtenyt liikkeelle? Ensin kaavassa sallitaan sitä sun tätä, jonka jälkeen alueelle rakennetaan yhtä sun toista. Kuinka kuntalaisten yhteistä aluetta täytetään?
- Kirje tullut Suolakivenkatu 2.n asukkaille vasta viime viikon torstaina. Isännöitsijä toimitanut liian myöhään.
- Onko vaihtoehtoina kiinteitä asuntoja jotka kelluvat vai laivoja joissa asutaan? Luovutetaanko alue jollekin grynderille?
- Asuntolaivassa asutaan sisällä laivassa. Henkilö asuu jäänmurtajassa, jossa on kaukolämpö. Vesi tulee ja menee. On hyvä, kun asuntolaivoja ei tarvitse siirtää talvella säilöön.
- Alueella oleva "huumelaiva" on huono esimerkki. Henkilöllä on hyviä kokemuksia laivassa asumisesta.
- Kulosaarelaisena kokee, että hyvin suunniteltu ja toteutettu asuntolaiva-alue nostaa jopa lähialueiden arvoa. Mikä on minimi ja maksimimäärä laivoja alueelle?
- Onko tarkoitus, että autopaikat ja huolto tulevat Hitsaajankadun kohdalle?
- Miten korvataan pistolaituri?

t:\ksv-aos\itainen\virasto\asukastilaisuudet\herttoniemen kipparlahden alue.doc

Postiosoite	Käyntiosoite	Puhelin	Faksi	Tilinumero	Y-tunnus
PL 2100	Kansakoulukatu 3	+358 9 1691	+358 9 169 4484	800012-62637	0201256-6
00099 HELSINGIN KAUPUNKI	HELSINKI 10				Alv. nro
kaupunkisuunnittelu@hel.fi	http://www.hel.fi/ksv				FI02012566



17.9.2007

- Venekerho ei joudu pois alueelta. Kuinka autopaikat riittävät ja kuinka Vatorin venekerhon pysäköinti hoidetaan jatkossa. Nykyisten paikkojen lisäksi tulisi asuntolaivojen asukkaiden paikkoja.
- Alustavassa suunnitelmassa Herttoniemen rantaa ei pidetty ykkösvaihtoehtona. Mikä sai tämän kohteen ykkösvaihtoehdoksi?
- Netissä ja kirjeitse lähetetyssä aluerajauksessa on ristiriita.
- , naapuri. Nykyinen tori ja öljylaiturin kaava on hyvä. Tarvitaanko laajentaa East Endiin saakka? Tämän pilotin voisi toteuttaa pienempimuotoisena. Alueella on busin kääntöpaikka, joka on ongelmallinen. Nykyinen suunnitelma on liian juhlava.
- Miten saadaan kaikki mahtumaan alueelle: autot, huoltoliikenne ym.?
- Voiko laivojen lukumäärää pienentää?
- Eikö kevytrailille tule kuitenkin ajoliikennettä (paloautot, ambulanssit ym.)
- : tuleeko huoltoliikenne pohjoiseen?
- Suolakivenkadun 12 ja 14 asukkaita huolettaa, ettei suunnittelualue laajene nykyistä suunnitelmaa etelämmäksi..
- Huoltoliikenne ja venekerhon laivat olisi hyvä sijoittaa lähekkäin. Voitaisiinko ruopata lisää aluetta Kulosaaren puoleiselta rannalta?
- Kuinka paljon on halukkaita tulossa alueelle?
- Taloalue Malminkartanossa oli myös pilotti ja sitä alussa vastustettiin ankarasti. Nykyisin kaikki ovat kuitenkin tyytyväisiä.

t:\ksv-aos\vitainen\virasto\asukastilaisuudet\herttoniemen kipparlahden alue.doc

Postiosoite	Käyntiosoite	Puhelin	Faksi	Tilinumero	Y-tunnus
PL 2100 00099 HELSINGIN KAUPUNKI kaupunkisuunnittelu@hel.fi	Kansakoulukatu 3 HELSINKI 10 http://www.hel.fi/ksv	+358 9 1691	+358 9 169 4484	800012-62637	0201256-6 Alv. nro FI02012566

**HERTTONIEMEN KIPPARLAHDEN ALUE, ASEMAKAAVAN MUUTOS
LUONNOSVAIHEEN KUULEMINEN**

Aika 26.5.2008
Paikka KSV:n auditoriossa

Läsnä. Kari Piimies, puheenjohtaja
Siv Nordström, arkkitehti, esittelijä
Anu Mansikka, arkkitehti
Kati Immonen, insinööri
Eeva Sutela, liikennesuunnittelija
Marja Leino, sihteeri
26 osallista/asukasta

Tilaisuuden avaus

Kari Piimies avasi tilaisuuden ja toivotti läsnäolijat tervetulleiksi.
Siv Nordström esitteli luonnoksen nykyvaiheen ja kertoi suunnitelman taustoja.

Keskustelu

Osallistujien kysymykset kommentit koskivat seuraavia asioita.

- Mihin uivan asunnon koko 120 k-m² perustuu?
- Miten uivan asunnon energiatalous järjestetään?
- Millä estetään sinilevän syntyminen Kipparlahden alueella?
- Esitellyllä hankkeella on puolensa. Ehdotetulla tavalla saadaan ranta siistittyä.
- Walticin tontti, mitä sinne ollaan suunnittelemassa, mikä tulee olemaan rakennuksen harjakorkeus ja kuinka massiivinen rakennus on?
- Rannimmainen laiva on ehdotettu toimisto- ja/tai ravintolakäyttöön. Asukkaille ei ole sama juttu mikä laivan käyttötarkoitus on?
- Uivien asuntojen lämmitysjärjestelmä?
- Mikä on kaavan hyväksymisen jälkeinen aikataulu, eli milloin alue on havainnekuvan näköinen?
- Näkymä Itäväylältä Kipparlahdelle on merkittävä merellinen näkymä. Näkymää ei saa heikentää. Jos näkymää heikennetään, se on kohtalokas virhe. Herttoniemen rannan merellisyys alkaa tästä näkymässä, 20 asunnon takia on lyhytnäköistä uhrata merellinen näkymä.
- Havainnekuva antaa erheellisen kuvan alueen merellisen näkymän heikkenemisestä. Uivat asunnot eivät heikennä merellistä näkymää.
- Minkä takia täytyy käyttää meren pintaa omakotitalon tonttina?

-
- Mistä syystä kokeillaan kelluvia asuntoja juuri kaavassa ehdotettu määrä? Voisiko osan asunnoista, rivin eteläpäästä, poistaa, jotta merinäköala lähitaloista säilyisi.
 - Ollaan menossa samaan klassiseen keskusteluun eipäs-juupas keskusteluun. Ei saa kieltää oikeutta merelliseen asumiseen.
 - Osa alueesta ei ole nytkään melualueella, voiko tutkia melukarttoja löytyisikö joku muu alue merelliseen käyttöön? -- Voisiko osan asunnoista sijoittaa esim. Kipparvuoren rantaan kiinni.
 - Jos kuviteltaisiin asuntolaivasto 1 km etelämmäksi, Laajasalon pohjoisosaan, Aino Ackten puiston lähistölle, olisiko se mahdotonta?
 - Voiko rivistä poistaa eteläisimmät asunnot? Voiko laittaa pari mutkaa Vatorin paikkeille, silloin rivin tyviosaan saataisiin enemmän kelluvia asuntoja.
 - Jos tämä on Helsingin ensimmäinen uivien asuntojen alue, tämä tulee keräämään paljon liikennettä – turistit, katselijat, alueeseen tutustujat tulevat aiheuttamaan häiriötä sekä Herttoniemen rannan että Kipparlahden asukkaille.
 - Jos asettuu tulevien asukkaiden sijaan, paikasta tulee ruuhkainen paikka. Onko alueen sulkemista yöksi mietitty? Onko kevyen liikenteen reitti siirretty kallion vierestä pois kustannussyistä?
 - Keskelle kalliota on louhittu iso aukko. Onko sitä aiottu maisemoida?
 - Olisiko mahdollista siirtää kallion vieressä menevä kevyen liikenteen väylä puisto-osaston budjetista rakennusviraston budjettiin?
 - Onko Walticin rakennuksen tontin pohjoisreuna muuttunut rajaukseltaan? Mikä on tulevan rakennuksen korkeus? Onko välttämätöntä rakentaa kolme kerrosta, voisiko sen sijaan rakennuksen pinta-alaa suurentaa?
 - Minne tulee Walticin asiakkaiden autopaikat? Jääkö uusi rakennus myös Walticin omaisuudeksi?
 - Walticin uusi rakennus ei liittyne kelluviin asuntoihin. Eikö Walticin uudisrakennus voisi edetä omana hankkeena?
 - Miten pitkä vuokrasopimus on Helsingin vesityön proomuilla vanhalla laiturilla?
 - Meren äärellä asuminen on tärkeää, meren vilkkuminen kotiin mennessä on erittäin tärkeää.