



27.1.2015, täydennetty 20.9.2016

**KATAJANOKKA, KATAJANOKAN PYSÄKÖINTILAITOS
ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS NRO 12333**

Hankenro 0796_1
HEL 2011-010484

SISÄLLYS

**Osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja kaavaluonnos nähtävillä
15.9.–3.10.2014**

Viranomaisyhteistyö

– Tiivistelmät viranomaisten kannanotoista ja vastineet

Mielipidekirjeet

– Yhteenveto mielipidekirjeistä ja vastineet aihepiireittäin

Yhteenveto yleisötilaisuudesta

Kaavaehdotus nähtävillä (MRL 65 §) 6.3.–9.4.2015

Muistutukset

– Tiivistelmät muistutuksista ja vastineet

Lausunnot

– Yhteenveto lausunnoista ja vastineet aihepiireittäin

LIITTEET

Keskustelutilaisuuden 30.9.2014 muistio



27.1.2015, täydennetty 20.9.2016

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 sekä asemakaavan muutosluonnos nähtävillä 15.9.–3.10.2014.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä asemakaavamuutoksen havainnekuva ja yleissuunnitelmaraportti olivat nähtävänä kaupungintalon ilmoitustaululla ja kaupunkisuunnitteluvirastossa 15.9.–3.10.2014 ja viraston internetsivuilla. Suunnitelmaa koskeva yleisötilaisuus pidettiin 30.9.2014 klo 18–20 Wanhassa Satamassa.

Viranomaisyhteistyö

Kaavaluonnosvaiheessa on pyydetty kannanotot kiinteistövirastolta, rakennusvirastolta, Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaitokselta, pelastuslaitokselta, Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymältä (HSY:n vesihuolto), Museovirastolta ja kaupunginmuseolta.

Kiinteistöviraston geotekninen osasto pitää Katajanokan pysäköintilaitoksen rakentamista kannatettavana. Suunnittelussa tulee tämänhetkisen käsityksen mukaan ottaa huomioon tulvakorkeus +3,3 (N2000). Asemakaavamuutoksen pohjana oleva suunnitelma sisältää yhden ajotunnelin. Osasto näkisi myönteisenä lisäksi toisen, luoteeseen sijoittuvan ajotunnelin kannatettavana, mikäli se hankkeen reunaehtojen kannalta vain on mahdollista.

Vastine: Tulvakorkeus on huomioitu suunnittelussa. Ajotunnelin sijoittamista luoteeseen on tutkittu, mutta tälle ei ole löytynyt kaupunkikuvalisesti, liikenteellisesti ja maaperällisesti sopivaa paikkaa.

Rakennusvirasto katsoo maanalaisen pysäköintitilan helpottavan keskustan pysäköintiä. Suunnittelussa tulee huomioida uuden pysäköintitilan vaikutukset liikennemääriin ja liikennejärjestelyihin. Matkustajatasaman liikenne tulee huomioida liikennejärjestelyjä suunniteltaessa. Rakentamisen aikaiset liikennejärjestelyt tulee suunnitella jo kaavavaiheessa. Matkustajatasaman liikenne tulee ohjata pois asuntokaduilta.



27.1.2015, täydennetty 20.9.2016

Alueen pysäköintipaikkojen siirtyessä pääsääntöisesti maan alle, on mahdollista suunnitella alueen katutiloja osittain uudelleen ja osoittaa mahdollisesti nykyisiä pysäköintitontteja ja -alueita muuhun käyttöön. Maanalaiseen rakentamiseen liittyy aina myös maanpäällisiä rakenteita. Katajanokka on vanha kaupunginosa ja sen katutilat ovat maisemakuvassa merkittäviä. Katutiloihin tai puistoihin ei tule sijoittaa rakenteita, jotka heikentävät viihtyvyyttä tai ovat ympäristönsä sopimattomia. Sisäänajorampit tulee sijoittaa ensisijaisesti tonttialueille. Sisäänajorampien suunnitteluun tulee kiinnittää erityistä huomiota niiden maisema-vaikutusten lieventämiseksi. Katajanokan maaperän rakennettavuus on osin huono. Maaperän rakennettavuus ja maanalaisten tilojen rakentamisen vaikutukset olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen tulee selvittää asemakaavan laadinnan yhteydessä. Suunnittelualueella sijaitsee kattava kunnallistekninen verkosto. Pysäköintitilan rakentamisesta johtuvat johtosiirtotarpeet tulee suunnitella jo kaavoitusvaiheessa. Laaja pysäköintitila sijoittuu usean toimijan hallinnoimalle alueelle. Myös hallintokuntarajapinnoissa vaihtuvat vastuut tulee sopia jo kaavamuuosvaiheessa.

Vastine: Pysäköintilaitoksen vaikutuksia liikennemääriin ja -järjestelyihin on arvioitu huomioiden myös matkustajasataman liikenne. Rakentamisaikaiset liikennejärjestelyt ratkaistaan ennen työn aloittamista. Tällä hankkeella ei muuteta sataman nykyisiä liikennejärjestelyitä. Pysäköintilaitoksen maanpäälliset rakenteet on sovitettu alueen kaupunkikuvaan ja sisäänajoramppi on tarkoitus integroida myöhemmin rakennettavaan rakennukseen sen kaupunkikuvallisten vaikutusten minimoimiseksi. Maaperän rakennettavuus ja rakentamisen vaikutuksen kaupunkirakenteeseen on selvitetty ja laitoksen sijainti optimoitu näiden mukaan. Johtosiirtotarpeet on selvitetty. Hallintokuntien vastuut on sovittu hankkeen käymissä neuvotteluissa.

Liikennelaitos -liikelaitos (HKL/HKL-Infrapalvelut) Suunnittelualueen reunalla (Kanavakatu, Kruunuvuorenkatu, Mastokatu) kulkee raitiotielinja. Suunnittelualueen pohjoisreunalle sijoittuu maanalaiseen yleiskaavaan merkitty metrolinjan suunnitelmavaraus. Kallioparkin rakentamisen aikaisissa liikennejärjestelyissä tulee huomioida raitiovaunuliikenteen esteetön liikennöinti. Ajoneuvoliikenteen sisään- ja ulostulorampien sijoittamisessa huomioitava, että tarpeettomia ruuhkia ei synny katualueelle, jossa on raitiotielinjasto. Yleiskaavaan merkitty metrolinjan vaatima tila on huomioitava Kallioparkin suunnittelussa yleiskaavan mukaisesti. Kulkuyhteydet maanalaisesta pysäköintilaitoksesta mahdollisesti myöhemmin toteutettavalle metroasemalle tulee ottaa huomioon suunnittelun tässä vaiheessa.



27.1.2015, täydennetty 20.9.2016

Vastine: Rakentamisaikaisissa ja lopputilanteen mukaisissa järjestyksessä huomioidaan raitiovaunuliikenne alueella. Metrolinjan varaus on teknisesti huomioitu suunnitelmassa ja kulkuyhteydet mahdolliselle metroasemalle järjestettävissä.

Pelastuslaitos toteaa seuraavaa: "Pysäköintilaitokseen tulee sijoittaa kolmas pysty-yhteys laitoksen keskivaiheille pelastushenkilöstön toimintaedellytysten ja laitoksen poistumisturvallisuuden toteutumisen varmistamiseksi. Pysäköintilaitoksen tulvasuojausjärjestelyjen toimivuus nopeasti etenevässä tulvatilanteessa on varmistettava. Pysäköintilaitoksen koon ja syväälle maan alle sijoittamisen ja saavutettavuuden vuoksi kantavien rakenteiden tulee olla luokkaa R120."

Vastine: Kaava edellyttää uloskäytävien ja pelastusyhteyksien suunnitteleminen ja järjestämistä pelastusviranomaisten hyväksymällä tavalla. Tulvasuojausta on tutkittu ja järjestelmää kehitetään edelleen hankkeen edetessä. Kantavat rakenteet tehdään vaatimusten mukaisiksi.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY:n vesihuolto) toteaa seuraavaa: "Aluetta palvelevat vesihuoltolinjat on rakennettu valmiiksi. Jatkosuunnittelun yhteydessä tulee selvittää vesihuollon johtosiirtojen tarve. Mahdolliset johtosiirrot tulee suunnitella ja toteuttaa hankkeen toimesta ja sen kustannuksella."

Vastine: Hanke on selvittänyt johtosiirtotarpeet ja siirrot toteutetaan hankkeen kustannuksella.

Museovirasto toteaa seuraavaa: "Museoviraston ja maakuntamuseon välisen yhteistyösopimuksen mukaisesti Helsingin kaupunginmuseo antaa asiasta lausunnon."

Kaupunginmuseo katsoo, että pysäköintilaitoksen aiheuttamien muutosten sopivuus olemassa olevaan kaupunkitilaan ja -rakenteeseen tulee varmistaa riittävin kaavamääräyksin. Uusien rakennelmien paikat tulee tutkia tarkkaan ja myös suunnittelun ja toteutuksen laatuun tulee panostaa. Sisään-/ulosajorampin paikka nykyisin lähes rakentamattomalla aukiolla Elokuvasäätien takana on kaupunginmuseon näkemyksen mukaan mahdollinen ja jäänee melko vähän kaupunkitilassa näkyväksi, kunhan uudisrakennus aukiolle aikanaan rakennetaan. Kaupunginmuseo pitää varmana ratkaisuna myös jalankulun pysty-yhteyden sijoittamista Elokuvasäätien takana sijaitsevalle aukiolle. Toisen pysty-yhteyden paikaksi esitettyä Ulkoasianministeriön viereistä aukiota kaupunginmuseo pitää periaatteessa mahdollisena. Rakennuksen koko tulee minimoida ja se tulee ilmeeltään ja materiaaleiltaan sopeuttaa ympäristöönsä niin, ettei siitä tule huomattavan hallitsevaa aihetta. Sen si-



27.1.2015, täydennetty 20.9.2016

jaan laitoksen keskivaiheille vaadittavaan pysty-yhteyteen liittyen Kaupunginmuseo katsoo sijoittamisen Wanhan Sataman sisätiloihin haastavaksi: Rakennuksen perustuksena toimivat kivilatomukset ulottuvat luonnonkivisokkeleita ja niiltä kohoavia seinien tiilimuureja ulommas, mikä tulee ottaa huomioon mahdollisen pysty-yhteyden sijoitusta suunniteltaessa. Myös rakennuksen kantavat puupilarit sijaitsevat melko tiheästi, minkä vuoksi ylöstuloreittien sijoittaminen niiden väliin olisi vaikeaa.

Wanhan Sataman päätyihin Pikku Satamakadun tai Mastokadun puoleiseen katutilaan pysty-yhteyteen liittyviä rakennelmia ei tule sijoittaa. Asemakaavan muutoksella ja sen mahdollistaman pysäköintilaitoksen rakentamisella ei saa vaarantaa Wanhan Sataman kulttuurihistoriallisesti arvokkaan kokonaisuuden säilymistä niin rakenteiltaan kuin kaupunkikuvalliselta merkitykseltään. Kaupunginmuseo esittää, että ennen kaavaehdotusta kaupunginmuseon kanssa neuvotellaan pysty-yhteyksien sijoituspaikoista ja niille asetettavista tavoitteista myös kulttuuriympäristön ja rakennusperinnön vaalimisen näkökulmasta.

Vastine: Pysäköintilaitoksen maanpäälliset rakenteet on sovitettu alueen kaupunkikuvaan ja sisäänajoramppi on tarkoitettu integroida myöhemmin rakennettavaan rakennukseen sen kaupunkikuvallisten vaikutusten minimoimiseksi. Rakennelmien laadukas suunnittelu ja toteutus pyritään varmistamaan kaavamääräyksiin. Maaperän rakennettavuus ja rakentamisen vaikutukset kaupunkirakenteeseen on selvitetty ja laitoksen sijainti optimoitu näiden mukaan. Hankkeen edustajat ovat käyneet toivotusti esittelemässä suunnitelmat Kaupunginmuseolle ennen kaavaehdotuksen laatimista.

Esitetyt mielipiteet ja vastineet

Kaavamuutoksen valmisteluun liittyen on asemakaavaosastolle saapunut kirjeitse yhteensä yksitoista (11) mielipidettä koskien osallistumista ja arviointisuunnitelmaa sekä asemakaavan muutosluonnosta. Lisäksi suullisia mielipiteitä on esitetty keskustelutilaisuudessa ja puhelimitse.

Saaduissa kirjallisissa mielipiteissä on tuotu esiin kriittisen palautteen lisäksi suunnitelmasta löydettyjä positiivisia seikkoja. Pysäköintilaitos katsotaan tervetulleeksi ja välttämättömäksi ja siitä katsotaan hyötyvän sekä kongressitilaisuuksien, matkustajaliikenteen että asukkaiden. Kriittikkiä esitettiin erityisesti laitoksen käyttäjäkuntaan, ajoramppien ja jalankulun pysty-yhteyksien sijaintiin, liikenteellisiin vaikutuksiin ja rakentamisaikaisiin vaikutuksiin liittyen.



27.1.2015, täydennetty 20.9.2016

Mielipiteet ja vastineet aihepiireittäin

Tilaisuudesta ja prosessista (mi1, mi2, mi4, mi7, mi8, mi9)

Pysäköintilaitosta on suunniteltu useiden vuosien ajan ja tilaisuudessa esiteltiin olemassa olevat suunnitelmat kokonaisuudessaan. Kyseessä on yksityisrahoitteinen hanke. Kaavaprosessin etenemisestä tiedotetaan osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitetyllä tavalla. Hankkeen edustajat vastaavat hankkeen etenemisen tiedotuksesta. Kaupunkisuunnitteluvirasto kannattaa läpinäkyvyyttä ja tiedotusta hankkeen etenemisen osalta. Alueen erityisarvot on huomioitu suunnittelussa.

Käyttäjät ja toiminta (mi1, m4, m5, mi7, mi8, mi9)

Kaupallisen toimijan ylläpitämä yleinen pysäköintilaitos palvelee tasapuolisesti kaikkia maksukykyisiä yksityisautoilijoita. Laitoksen tuleva operaattori tulee järjestämään laitokseen mahdollisuuden pitkäaikaispysäköintiin liiketaloudellisin periaattein. Katajanokan sijainnin ei katsota varsinaisesti houkuttelevan muita pysäköijä kuin alueella asioivia. Kaupunkisuunnitteluvirasto katsoo, että yritysten säilyminen alueella voidaan nähdä myös asukkaiden etuna.

Ramppien sijainti ja vaihtoehtoiset paikat

(mi1, mi5, mi6, mi7, mi8, mi9, mi10)

Ramppien sijainniksi on tutkittu useita vaihtoehtoja, joista ehdotettu on todettu maaperällisten, kaupunkikuvallisten, liikenteellisten ja hallinnollisten tekijöiden kannalta parhaaksi. Suunnittelualueella on suoritettu maaperä-, porakone- ja kallionäytekairauksia. Katajanokan laiturille sijoittuvat vaihtoehdot on hylätty, sillä laajan Eteläsataman alueen maankäytölliset periaatteet ovat valmisteilla. Katualueelle sijoittuvat ramppi- vaihtoehdot puolestaan aiheuttavat kuilumaisia tiloja ja ovat ristiriidassa alueen kaupunkikuvallisten arvojen kanssa. Suunnittelun etenemisestä ja valitusta suunnitelmaratkaisusta on kerrottu tarkemmin suunnittelu- raportissa.

Hissi- ja porrasyhteyksien sijainnit (mi1, mi7, mi9)

Pysty-yhteydet pyritään sijoittamaan rakennuksiin ja näistä vain läntinen sijoittuu lopputilanteessa erilliseen rakennukseensa, sillä keskusteluissa kiinteistönomistajien kanssa tälle ei ole löytynyt vaihtoehtoisia paikkaa sopivalla sijainnilla. Ilmanvaihtojärjestelmät sijoitetaan pysty-yhteyksien yhteyteen eikä näille ole toivottavaa rakentaa erillisiä rakennelmia. Laitoksen sijoittamista välittömästi asuinkiinteistöjen alapuolelle



27.1.2015, täydennetty 20.9.2016

on ehdotettu aiemmin ja tätä on vastustettu voimakkaasti. Kolmannen pysty-yhteyden paikaksi mahdollistetaan asuinkiinteistöjen lähialue, mutta tarkempi sijainti määrittyy yhteistyössä kiinteistön omistajien kanssa.

Vaikutukset alueen liikenteeseen ja pysäköintiin

(mi1, mi2, mi7, mi8, mi9)

Pysäköintilaitoksen liikenteellisiä vaikutuksia on tarkasteltu liikennelas-kentoihin ja ennusteisiin pohjautuvilla liikennesimuloinneilla. Pysäköinti-laitos keskittää etenkin alueen asiointiliikenteen alueen kokoojakadulle, Kanavakadulle, mikä on liikennesuunnittelun tavoitteiden mukaista. Tehtyjen liikennesimulointien perusteella pysäköintilaitoksen liikenne ei aiheuta haittaa esimerkiksi jonoutumisen muodossa Kanavakadun lii-kenteelle. Kanavakadun varrella ei ole asuinrakennuksia. Pysäköintiliikenteen keskittäminen Kanavakadulle vähentää pysäköintipaikan etsi-mistarvetta asuinkaduilla. Pysäköintilaitoksen liikennetuotos ei aiheuta välttämättä muutoksia Kanavakadun ja Satamakadun risteyksen liiken-nevaloihin, joten pysäköintilaitoksen liikenne ei haittaa myöskään Sa-tamakadun liikennettä.

Pysäköintilaitoksen maksimiliikennemäärä on noin 1 700 ajoneuvoa vuorokaudessa, josta suuri osa sisältyy Kanavakadun nykyliikenne-määrään. Pohjoisrannan liikennemäärä Liisankadun eteläpuolella on noin 30 000 ja esplanadien liikennemäärä yhteensä on noin 25 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Pysäköintilaitoksen vaikutus näiden katujen liikenteeseen on marginaalinen.

Paikan päällä tehtyjen havaintojen mukaan Kanavakadun ja Satama-kadun risteyksen toimivuus on verrattain hyvä aamu- ja iltahuipputun-nin aikana. Matkustajalaivojen purkuliikenne aiheuttaa Kanavakadulle ruuhkia etenkin keskustan suuntaan pois päin Katajanokalta. Ruuhkien kesto vaihtelee 20–45 minuutin välillä. Purkuliikenne sijoittuu ajallisesti aamun ja illan huipputuntien ulkopuolelle. Laivojen purkuliikenteen ul-kopuolella Kanavakadun liittymien kapasiteetti riittää hyvin, eikä ruuh-kia muodostu. Pysäköintilaitoksen ennustettu liikenne on vilkkaimmil-laan aamulla kello 7–9 ja iltapäivällä kello 15–17. Laivojen saapuminen tapahtuu näiden aikojen ulkopuolella.

Kanavakadun ruuhkautuminen aiheuttaa liikennesääntöjen vastaista, ajokieltoja rikkovaa liikennettä Linnankadulla ja Merikasarminkadulla. Kielletyt ajosuunnat on merkitty maastoon asianmukaisesti eikä pysä-köintilaitoksen liikenteellä ei ole suoranaista vaikutusta tähän.



27.1.2015, täydennetty 20.9.2016

Rakentamisaikaiset häiriöt ja järjestelyt (mi1, mi4, mi9, mi11)

Hankkeen edustajat vastaavat rakentamisaikaisista järjestelyistä ja näistä tiedottamisesta. Alueen rakennusten rakenteellinen kestävyys on huomioitu. Suunnittelualueella on suoritettu maaperä-, porakone- ja kallionäytekairauksia maa- ja kallioperän koostumuksen määrittämiseksi. Rakennustöistä asutulla alueella on väistämättä haittaa alueen asukkaille, mutta tätä ei katsota ajallisesti kohtuuttomaksi. Öljysäiliön käyttöä ja säilyttämistä tutkitaan jatkosuunnittelun yhteydessä.

Genmäle till åsiktsyttringen mi3

Flera alternativa placeringar för ramperna har undersökts, av vilka det föreslagna har funnits bäst med hänseende till jordmånen, stadsbilden, trafiken och de administrativa faktorerna. De alternativa placeringarna vid Skatuddens brygga har förkastats, emedan markanvändningsprinciperna för det omfattande området Södra hamnen är under beredning.

Rampalternativen med placering på gatuområde skapar schaktlika utrymmen och står i konflikt med områdets stadsbildmässiga värden. Den för placeringen utvalda servicestationens och oljecisternens tomt ingick inte som del i den år 2011 ordnade arkitekturtävlingen för Södra hamnen som omfattade Södra hamnens strandområden och i nordost angränsade till Skatuddsbryggan.

Parkeringsanläggningens konsekvenser för trafiken har granskats med trafikräkning och trafiksimuleringar som baserar sig på prognoser. Parkeringsanläggningen centrerar särskilt ärendetrafiken till områdets samlargata, Kanalgatan, vilket är trafikplaneringens målsättning.

Planeringens framskridande och det utvalda planeringsalternativet har redovisats mera detaljerat i planeringsrapporten. Planläggningsprocessen är i enlighet med Markanvändnings- och bygglagen.

Representanterna för byggprojektet svarar för arrangemangen under byggskedet och information om bygget. Den strukturella hållbarheten för områdets byggnader har beaktats. Byggnadsarbeten på bebodda områden förorsakar oundvikligen besvär för områdets invånare, men detta ses inte tidsmässigt som orimligt. Luftväxlingsschaktens ljudnivå i parkeringsanläggningen beaktas i bygglovsskedet.

Servicestationens och oljecisternens tomts användning ovan jord granskas och man har för avsikt att inleda arbetet med detaljplaneringsändringen år 2015. Intressenterna informeras om anhängiggöran-



27.1.2015, täydennetty 20.9.2016

det av detaljplaneändringen. Den underjordiska detaljplaneändringen uppgörs som en egen helhet på grund av sin omfattning.

Vastine mielipiteeseen mi3

Ramppien sijainniksi on tutkittu useita vaihtoehtoja, joista ehdotettu on todettu maaperällisten, kaupunkikuvallisten, liikenteellisten ja hallinnollisten tekijöiden kannalta parhaaksi. Katajanokan laiturille sijoittuvat vaihtoehdot on hylätty, sillä laajan Eteläsataman alueen maankäyttölliset periaatteet ovat valmisteilla. Katualueelle sijoittuvat ramppivaihtoehdot puolestaan aiheuttavat kuilumaisia tiloja ja ovat ristiriidassa alueen kaupunkikuvallisten arvojen kanssa. Sijainniksi valittu huoltoaseman ja öljysäiliön tontti ei ollut osa vuonna 2011 järjestetyn Kirjava Satama -arkkitehtuurikilpailun suunnittelualuetta, joka käsitti Eteläsataman ranta-alueet ja rajoittui koillisessa Katajanokanlaituriin.

Pysäköintilaitoksen liikenteellisiä vaikutuksia on tarkasteltu liikennelaskentoihin ja ennusteisiin pohjautuvilla liikennesimuloinneilla. Pysäköintilaitos keskittää etenkin alueen asiointiliikenteen alueen kokoojakadulle, Kanavakadulle, mikä on liikennesuunnittelun tavoitteiden mukaista.

Suunnittelun etenemisestä ja valitusta suunnitelmaratkaisusta on kerrottu tarkemmin suunnitteluraportissa. Kaavoitusprosessissa on noudatettu Maankäyttö- ja rakennuslakia.

Hankkeen edustajat vastaavat rakentamisaikaisista järjestelyistä ja näistä tiedottamisesta. Alueen rakennusten rakenteellinen kestävyys on huomioitu. Rakennustöistä asutulla alueella on väistämättä haittaa alueen asukkaille, mutta tätä ei katsota ajallisesti kohtuuttomaksi. Pysäköintilaitoksen ilmanvaihtohormien äänitaso huomioidaan rakennuslupavaiheessa.

Huoltoaseman ja öljysäiliön tontin maanpäällistä käyttöä tutkitaan ja asemakaavan muutostyö on tarkoitus aloittaa vuonna 2015. Asemakaavamuutoksen vireille tulosta tiedotetaan osallisille. Maanalainen asemakaavan muutos laaditaan omana kokonaisuutenaan laajuutensa vuoksi.

Yhteenveto yleisötilaisuudesta

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa sekä asemakaavan muutosluonnosta koskeva yleisötilaisuus pidettiin Wanhassa Satamassa 30.9.2014 klo 18–20.



27.1.2015, täydennetty 20.9.2016

Kaavoittaja esitteli hankkeen taustaa ja rakennuttajan konsultti tarkemmat suunnitelmat rakentamisaikaisine vaikutuksineen. Paikalla oli myös rakennuttajan edustaja vastaamassa kysymyksiin. Esitysten jälkeen käytiin yleistä keskustelua. Tilaisuudessa vastattiin esitettyihin kysymyksiin. Kysymykset koskivat erityisesti laitoksen käyttäjäkuntaa, ajoramppien ja jalankulun pysty-yhteyksien sijaintia, liikenteellisiin vaikutuksia ja rakentamisaikaisia vaikutuksia.

Kaavaehdotus nähtävillä (MRL 65 §) 6.3.–9.4.2015

Asemakaavan muutosehdotus oli julkisesti nähtävillä 6.3.–9.4.2015.

Esitetyt muistutukset ja vastineet

Kaavamuutoksen valmisteluun liittyen on asemakaavaosastolle saapunut kirjeitse ja sähköpostitse yhteensä yhdeksän (9) muistutusta koskien kaavaehdotusta ja -prosessia.

Muistutuksissa pysäköintilaitoksen katsotaan lisäävän pysäköintipalveluiden saatavuutta alueella ja kaavaehdotuksen parantavan laitoksen kaupunkikuvallisia sovittamismahdollisuuksia aiempiin suunnitelmiin verrattuna. Myös ajoluiskan sijainnin katsotaan parantuneen. Kritiikkiä esitettiin erityisesti laitoksen käyttäjäkuntaan, ajoramppien ja jalankulun pysty-yhteyksien sijaintiin, liikenteellisiin vaikutuksiin ja rakentamisaikaisiin vaikutuksiin liittyen. Lisäksi kyseenalaistettiin kaavaprosessin ja -valmistelun lainmukaisuus.

Muistutusten vastineet aihepiireittäin

Tontinvaraukset (mu7, mu8, mu9)

Kiinteistölautakunta on päättänyt alkujaan vuonna 2002 varata maanalaisen määräalan YIT Rakennus Oy:lle ja alueen kiinteistönomistajille yleisen pysäköintilaitoksen suunnittelua ja toteutusedellytysten selvittämistä varten. Suunnittelutyön edetessä aluevarauksen sijainti ja laajuus ovat muuttuneet ja varausta on jatkettu useita kertoja, viimeksi 28.11.2013. Lautakunnan päätöskirjat ovat julkisia ja niihin voi tutustua esimerkiksi kaupungin verkkosivuilla.

Kaupunginhallitus päätti 17.11.2014 varata YIT Rakennus Oy:lle Helsingin kaupungin 8. kaupunginosan (Katajanokka) autopaikkojen korttelialueen nro 8189 tontin nro 4 (Kanavakatu 14) toimitilahankkeen suunnittelua ja sen toteutusedellytysten selvittämistä varten 31.12.2016 saakka ja jatkaa YIT Rakennus Oy:lle maanalaisen pysäköintilaitoksen suunnittelua ja toteutusedellytysten selvittämistä varten varatun maan-



27.1.2015, täydennetty 20.9.2016

alaisen määräalan varausta 31.12.2016 saakka. Tontin tuleva rakentaminen ja tavoite integroida pysäköintilaitoksen pysty-yhteyksiä uudisrakennukseen on tuotu Kaupunkisuunnittelulautakunnan tietoon pysäköintilaitoksen kaavatyön yhteydessä.

Pysäköintilaitoksen kaava- ja vuorovaikutusprosessi
(mu7, mu8, mu9)

Asemakaavoitustyö on tullut vireille YIT Rakennus Oy:n hakemuksen johdosta (saapunut 27.2.2006, päivitetty 23.12.2011). Vireilletulosta on ilmoitettu osallisille kaupunkisuunnitteluviraston kirjeellä, jonka mukana lähetettiin osallistumis- ja arviointisuunnitelma (päiväty 5.6.2007).

Kaavamuutoksen vireilletulosta ilmoitettiin kaavoituskatsauksessa vuosina 2008–2014.

Tarkentuneiden suunnitelmien ja sijainnin myötä osallisia on lähestytty syksyllä 2014 uudella kirjeellä ja päivitettyllä osallistumis- ja arviointisuunnitelmalla (päiväty 5.9.2014). Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä asemakaavamuutoksen havainnekuva ja alustava suunnitteluraportti (Katajanokan pysäköintilaitoksen yleissuunnitelma, YIT, Caverion, Sito, Ramboll, Paloässä, 22.8.2014) olivat nähtävänä 15.9.–3.10.2014, jonka aikana osallisilla ja muilla kunnan jäsenillä on ollut mahdollisuus esittää mielipide aineistosta. Suunnitelmaa koskeva yleisötilaisuus pidettiin 30.9.2014 Wanhassa Satamassa.

Nähtävillä olon aikana esitetyt mielipiteet on otettu mahdollisuuksien mukaan huomioon laitoksen jatkosuunnittelussa ja kaavaehdotusta valmisteltaessa sekä täydentämällä yleissuunnitelmaraporttia. Esitettyihin mielipiteisiin on vastattu osana vuorovaikutusprosessia (kaavaehdotus/vuorovaikutusraportti).

Helsingin kaupungin kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 10.2.2015 esittää kaupunginhallitukselle muutosehdotuksen hyväksymistä. Asemakaavaehdotus oli julkisesti nähtävillä 6.3.–9.4.2015, jonka aikana kunnan jäsenillä ja osallisilla on ollut mahdollisuus esittää mielipiteensä asiassa.

Kaavoitusprosessissa on noudatettu maankäyttö- ja rakennuslakia (jäljempänä MRL). Kaavaehdotus ja -prosessi noudattavat MRL:n yleistä tavoitetta (1 §) järjestää alueiden käyttö ja rakentaminen niin, että luodaan edellytykset hyvälle elinympäristölle sekä edistetään ekologisesti, taloudellisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestävä kehitys. Prosessi on lisäksi noudattanut tavoitetta turvata jokaisen kuntalaisen osallistumismahdollisuus asioiden valmisteluun, suunnittelun laatu ja vuoro-



27.1.2015, täydennetty 20.9.2016

vaikutteisuus, asiantuntemuksen monipuolisuus sekä avoin tiedottaminen käsiteltävinä olevissa asioissa.

Tausta ja perusteet pysäköintilaitokselle

(mu1, mu2, mu3, mu4, mu5, mu7, mu8)

Kaavamuutoksen hakija ja pysäköintilaitoksen rakennuttaja on YIT Rakennus Oy (jäljempänä YIT), joka on kehittänyt Katajanokalle maanalaista pysäköintilaitosta yli kymmenen vuoden ajan. Kaavamuutosalueelle on laadittu konsulttityönä viitesuunnitelma (Katajanokan pysäköintilaitoksen yleissuunnitelma, YIT, Caverion, Sito, Ramboll, Paloässä, 15.12.2014) asemakaavoituksen tueksi. Suunnittelun etenemisestä ja valitusta suunnitelmaratkaisusta on kerrottu tarkemmin suunnitteluraportissa.

Maanalainen pysäköintilaitos sijoittuu kaupungin omistamien alueiden lisäksi eräiden yksityisomisteisten kiinteistöjen alle. YIT:llä on mainittujen kiinteistöjen omistajien suostumukset selvittää ja suunnitella sekä hakea asemakaavan muutosta.

Hakijan laskelmien ja kaavamuutosalueen toimijoiden mukaan alueella on tarve pysäköintilaitokselle, jonka kooksi on määrittynyt 500 auto-paikkaa. Alueen yritykset kokevat puutteelliset paikoitustilat liiketoiminnan kehittämisen esteenä. Pysäköintilaitos palvelee erityisesti Katajanokan alueen asiointipysäköintiä, myös Helsingin ulkopuolelta saapuvia autoilijoita, kuten messu- ja risteilyvieraita. Pysäköintilaitoksen myötä näille asiakasryhmille on mahdollista ohjeistaa pysäköintijärjestelyt ennalta ja siten vähentää tarpeetonta pysäköintipaikan etsimisestä aiheutuvaa liikennettä. Kallioparkki tuo pysäköintimahdollisuuden myös asukkaille laajalla alueella läntistä Katajanokkaa ja tukee Eteläsataman ranta-alueiden kehittämistä (nk. Kirjava Satama -hanke).

Käyttötarkoituksen muutokset Kesko Oy:n tyhjiilleen jääneessä pääkonttorissa ja Kirkkohallituksen rakennuksessa mahdollistavat synergiaedut tulevien toimintojen ja pysäköintilaitoksen kesken. Kirkkohallituksen kaavamuutoksen hakija ja kallioparkin kaavamuutoksen hakija ovat keskustelleet tulevien asuntojen pysäköintipaikkojen sijoittamisesta Katajanokan pysäköintilaitokseen, jolloin erillistä yhdelle taloyhtiölle kaavailtua pysäköintilaitosta ei olisi välttämätöntä rakentaa.

Hanke on yksityisrahoitteinen eikä sulje pois julkisen liikenteen tai kävely- ja pyöräily-yhteyksien kehittämistä, vaan saattaa osaltaan edesauttaa yhteyksien järjestämistä ja sujuvuutta.



27.1.2015, täydennetty 20.9.2016

Yleiskaavatilanne ja alueen kokonaissuunnittelu (mu7, mu8, mu9)

Helsingin yleiskaava 2002:ssa Katajanokka on osoitettu kerrostalovaltaiseksi alueeksi (toimitila/asuminen) eteläisen rannan satama-alueetta lukuun ottamatta.

Helsingin uusi yleiskaava on parhaillaan valmisteluvaiheessa: Yleiskaavatyö tuli vireille 13.11.2012 päivätyllä osallistumis- ja arviointisuunnitelmalla. Yleiskaavan lähtökohdat ja työohjelma hyväksyttiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa 20.11.2012. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma merkittiin tiedoksi tässä yhteydessä. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä yleiskaavan lähtökohdat ja työohjelma olivat nähtävillä 22.11.2012–23.1.2013. Tämän jälkeen käynnistettiin laaja vuorovaikutus kaupunkilaisille ja sidosryhmille. Aloitustilaisuus pidettiin Laiturilla marraskuussa 2012 ja tämän jälkeen erilaisten teemaseminaarien sarja jatkui kevääseen 2013. Yleiskaavan visiota valmisteltiin vuosi 2013 vuorovaikutuksessa kaupunkilaisten kanssa ja se hyväksyttiin yleiskaavaluonnoksen laatimisen pohjaksi kaupunkisuunnittelulautakunnassa 3.12.2013. Yleiskaavaluonnoksen valmisteluun liittyi vuorovaikutusta kaupunkilaisten kanssa, mm. Laiturin neljä Hetki suunnittelijana -työpajaa sekä pienempiä tapahtumia vuonna 2014. Tämän lisäksi yleiskaava-suunnittelijat vierailivat kutsuttuina asukasyhdistysten tapahtumissa. Yleiskaavaluonnosta käsiteltiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa marras-joulukuussa 2014. Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti kaavaehdotuksesta 10.11.2015. Ehdotus oli nähtävillä 29.1.2016 asti muistutuksia ja lausuntoja varten. Lopullinen ehdotus viedään kaupunginhallituksen ja -valtuuston päätettäväksi loppuvuoden 2016 aikana. Valmisteilla oleva yleiskaava ohjaa asemakaavoitusta voimaantulonsa jälkeen.

Yleiskaavaehdotuksessa 2015 esitetään kantakaupungin korttelirakenteen ulottamista Katajanokan kaakkoiselle ranta-alueelle laajentaen Yleiskaava 2002:n kerrostalovaltaista aluetta lounaseen nykyiselle satama-alueelle. Yleiskaavaehdotusta havainnollistavissa maankäyttötarkasteluissa on tutkittu rantaviivan suoristamista nykyisen risteilijälaiturin linjassa Katajanokan itäiseen kärkeen asti, jolloin uutta täyttöä kertyisi noin 1,4 ha. Yleiskaavan havainnemateriaalissa esitetyt uudet korttelit sijaitsevat pääosin jo tehdyillä täyttöalueilla; uudelle täyttöalueelle sijoituu rantapromenadi ja puistoaluetta.

Yleiskaavaehdotusta havainnollistavat maankäyttötarkastelut ovat alustavia ja ehdotuksen kaavamääräyksissä todetaan rantaviivan olevan ohjeellinen. Lopullinen rakentamisen määrä ja siihen liittyvät meritäytöt ratkaistaan jatkosuunnittelussa ja rakentamista edellyttävissä asemakaavamuutoksissa. Katajanokan rannan sijainti osana Helsingin merel-



27.1.2015, täydennetty 20.9.2016

listä julkisivua ja kansallismaisemaa otetaan huomioon alueen suunnittelussa myös asemakaavataso ratkaisuihin.

Tekeillä oleva uusi yleiskaava toimii kokonaissuunnitelmana myös Katajanokan alueella. Tarkemman tason kehittämissuunnitelmat tehdään laajuudeltaan kaupunginosia pienempinä kokonaisuuksina.

Helsingin kantakaupunki kuuluu Suomenlinnan pohjoista horisonttia kehystäviin ranta-alueisiin muodostaen Suomenlinnan luoteispuolelle urbaanin kaupunkisiluetin, johon maanalaisella pysäköintilaitoksella ei ole suurmaisemassa olennaista vaikutusta. Näkymää merelle päin dominoi selkeä rakennettu kaupunkijulkisivu.

Katajanokan suojeleminen kokonaisuudessaan ei ole Kaupunkisuunnitteluviraston tavoitteissa, muttei myöskään sulkisi pois alueen kehittämistä. Alueen erityisarvot on huomioitu laitoksen suunnittelussa ja myös Kanavakatu 14 rakentamisen laajuutta ja ilmettä tutkitaan ympäristön lähtökohdista, historialliseen ympäristöön sovittaen.

Ajoramppien ja pysty-yhteyksien sijoittaminen ja sovittaminen kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön
(mu1, mu3, mu4, mu5, mu6, mu7, mu8, mu9)

Haastavin yksittäinen tekijä pysäköintilaitoksen suunnittelussa on ollut ajoyhteyksien sijoittaminen. Sijaintia on haettu yhteistyössä alueen kiinteistönomistajien, kaupunkisuunnitteluviraston ja kiinteistöviraston kanssa. Maaperän rakennettavuus ja rakentamisen vaikutukset kaupunkirakenteeseen on selvitetty ja laitoksen sijainti optimoitu näiden mukaan. Tarkastelluista vaihtoehdoista on pitkän neuvotteluprosessin lopputuloksena valikoitunut kaupungin omistamalle tontille 8189/4 (Kanavakatu 14, voimassaolevassa kaavassa LPA-alueella) sijoittuva sisään- ja ulosajo jalankulun pysty-yhteyksineen. Ajoramppien sijainniksi tutkituista vaihtoehdoista ehdotettu on todettu maaperällisten, kaupunkikuvallisten, liikenteellisten ja hallinnollisten tekijöiden kannalta parhaiten hyväksyttäväksi ratkaisuksi.

Pysäköintilaitoksen ympäristö on kulttuurihistoriallisesti arvokasta aluetta (Katajanokan vanha osa, RKY 2009). Pysäköintilaitoksen maanpäälliset rakenteet on sovitettu alueen kaupunkikuvaan ja sisäänajoramppi on tarkoitus integroida myöhemmin rakennettavaan rakennukseen sen kaupunkikuvallisten vaikutusten minimoimiseksi. Myös kaupunginmuutoksen mukaan sisään-/ulosajorampin paikka nykyisin lähes rakentamattomalla aukiolla on mahdollinen ja jäänee melko vähän kaupunkitilassa näkyväksi, kunhan uudisrakennus aukiolle aikanaan rakennetaan.



27.1.2015, täydennetty 20.9.2016

Laitoksen sijoittamista välittömästi asuinkiinteistöjen alapuolelle on ehdotettu aiemmin ja tätä on vastustettu voimakkaasti. Kolmannen pysty-yhteyden paikaksi mahdollistetaan asuinkiinteistöjen lähialue, mutta tarkempi sijainti määrittyy yhteistyössä kiinteistönomistajien kanssa. Ilmanvaihtohormit ja jalankulun pysty-yhteydet on sijoitettu rakennuksiin mahdollisuuksien mukaan. Rakennuslupavaiheessa varmistetaan, että suunnitelmissa esitettyjen LVIS-laitteiden äänitaso ei ylitä sallittuja.

Helsingin kaupunki katsoo, että YIT:llä on Katajanokan maanalaisen pysäköintilaitoksen kaavamuutoksen hakijana ja laitoksen suunnittelijana ja toteuttajana parhaat edellytykset suunnitella myös tontin 8189/4 maankäyttöä ja pysäköintilaitoksen ajoyhteyksien integrointia tulevaan talonrakentamiseen. Varaamalla tontti maanalaisen pysäköintilaitoksen kehittäjälle mahdollistetaan hankkeiden suunnittelu ja toteuttaminen sekä niitä varten tarvittavien asemakaavamuutosten valmistelu yhdessä varauksensaajan kanssa koordinoitusti rinnakkain, mutta kuitenkin erillisinä kaavaprosesseina pääasiassa hankkeiden laajuuden vuoksi.

Huoltoaseman ja öljysäiliön tontin maanpäällistä käyttöä tutkitaan parhaillaan ja asemakaavan muutostyö on tarkoitus aloittaa syksyllä 2016. Hyvällä paikalla sijaitsevan vajaakäytöllä olevan tontin täydennysrakentaminen on kaupungin strategisten tavoitteiden mukaista. Kanavakatu 14 kaavamuutoksen vireilletulosta ilmoitettiin vuosien 2015 ja 2016 kaavoituskatsauksissa ja siitä tiedotetaan osallisille erillisellä kirjeellä.

Maanalaisen pysäköintilaitoksen kaavatyön materiaaleissa on kerrottu Kanavakatu 14 tontista seuraavaa (kaavaehdotus/selostus): Kortteliin 8189 (Kanavakatu 14) on valmisteilla asemakaavamuutos toimisto- ja/tai liikerakennuksen sijoittamiseksi kortteliin. Tavoitteena on viedä kaavaehdotus kaupunkisuunnittelulautakunnan käsiteltäväksi syksyllä 2015.

Vaikutukset alueen liikenteeseen (mu1, mu2, mu3, mu4, mu5, mu6, mu7, mu8)

Pysäköintilaitoksen liikenteellisiä vaikutuksia on tarkasteltu liikennelaskentoihin ja ennusteisiin pohjautuvilla liikennesimuloinneilla. Pysäköintilaitos keskittää etenkin alueen asiointiliikenteen alueen kokoojakadulle, Kanavakadulle, mikä on liikennesuunnittelun tavoitteiden mukaista. Pysäköintilaitoksen maksimiliikennemäärä on noin 1 700 ajoneuvoa vuorokaudessa, josta suuri osa sisältyy Kanavakadun nykyliikennemäärään. Pohjoisrannan liikennemäärä Liisankadun eteläpuolella on noin 30 000 ja esplanadien liikennemäärä yhteensä on noin 25 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Pysäköintilaitoksen vaikutus näiden katujen liikenteeseen on marginaalinen. Ehdotetun kolmannen sillan rakentamista



27.1.2015, täydennetty 20.9.2016

Katajanokalle liikenteellisen sujuvuuden lisäämiseksi ei pidetä tässä yhteydessä realistisena hankkeena.

Pysäköintilaitoksen vaikutuksia liikennemääriin ja -järjestelyihin on arvioitu huomioiden myös matkustajasataman liikenne. Matkustajalaivojen purkuliikenne aiheuttaa Kanavakadulle ruuhkia etenkin keskustan suuntaan poispäin Katajanokalta. Ruuhkien kesto vaihtelee 20–45 minuutin välillä. Laivojen purkuliikenteen ulkopuolella Kanavakadun liittymien kapasiteetti riittää hyvin eikä ruuhkia muodostu. Pysäköintilaitoksen ennustettu liikenne on vilkkaimmillaan aamulla kello 7-9 ja iltapäivällä kello 15–17. Laivojen saapuminen tapahtuu näiden aikojen ulkopuolella. Tehtyjen liikennesimulointien perusteella pysäköintilaitoksen liikenne ei aiheuta haittaa esimerkiksi jonoutumisen muodossa Kanavakadun liikenteelle. Pysäköintilaitoksen liikennetuotos ei aiheuta välttämättä muutoksia Kanavakadun ja Satamakadun risteyksen liikennevaloihin, joten pysäköintilaitoksen liikenne ei haittaa myöskään Satamakadun liikennettä.

Rakentamisaikaiset järjestelyt, häiriöt ja rakennustyömaan ylijäämämassojen sijoittelu (mu1, mu3, mu4, mu5, mu6, mu7, mu8)

Rakentamisaikaiset liikennejärjestelyt ratkaistaan ennen työn aloittamista. Hankkeen edustajat vastaavat rakentamisaikaisista järjestelyistä ja näistä tiedottamisesta.

Kaavaehdotuksessa määrätään, että maanalaiset tilat on sijoitettava, louhittava ja lujitettava siten, että niistä tai niiden rakentamisesta ei aiheudu vahinkoa rakennuksille, muille maanalaisille tiloille tai rakenteille eikä kaduille tai aukioille. Lisäksi määrätään hyväksyttävien suunnitelmien esittämisestä kallon sekä rakennusten liikkeiden ja tärinän seurannasta rakennusluvan yhteydessä. Rakennustyöstä asutulla alueella on väistämättä haittaa alueen asukkaille, mutta haittaa ei katsota ajallisesti kohtuuttomaksi. Hankkeen edustajat vastaavat rakentamisaikaisista järjestelyistä ja näistä tiedottamisesta.

Rakennustyömaiden ylijäämämassojen sijoittamista koordinoi Helsingin kaupungin massatyöryhmä, joka on maankäytön muutosalueiden maamassoja koordinoiva työryhmä. Tässä vaiheessa asemakaava- tai yleiskaavaprosessia pysäköintilaitoksen rakennusmassojen sijoituspaikkaa ei ole selvitetty, sillä se on vahvasti riippuvainen hankkeen aikataulusta eikä maamassojen tarvealueita voida ennakoita ennen aikataulun varmistumista.

Tässä vaiheessa hanketta on pyritty ottamaan huomioon kaivuumaat osana hankkeen suunnitteluratkaisua ja toteutusta. Kaavamuutoksen



27.1.2015, täydennetty 20.9.2016

hakija vastaa kuljetuksiin liittyvistä laskelmista, jotka on esitetty nähtävillä olleessa suunnitelmaraportissa. Arvio louhintojen laajuudesta on pyritty esittämään realistisena, samoin louhintatöiden kesto ja louheen määrä. Pysäköintilaitoksen sijoittuminen ja koko ja siten myös louhintatöiden alue on esitetty suunnitelmaraportissa.

Hakija vastaa myös laitoksen kannattavuuslaskelmista. Laitoksen kannattavuus ei perustu maansiirron kustannusten minimointiin.

Genmäle till anmärkning mu9

Fastighetsnämnden har ursprungligen beslutat år 2002 att reservera en underjordisk avstyckning för YIT Rakennus Oy och områdets fastighetsägare för planering och utredning av byggmöjligheterna för en allmän parkeringsanläggning. Då planeringsarbetet har framskridit, har områdesreserveringens placering och storlek förändrats och reservationen har förlängts flera gånger, senast 28.11.2013. Nämndens beslutshandlingar är offentliga och kan läsas till exempel på stadens webbsida.

Stadsstyrelsen beslöt 17.11.2014 att för YIT Rakennus Oy reservera det i Helsingfors stads 8:e stadsdel (Skatudden) belägna kvartersområdet nr 8189 tomt nr 4 för bilplatser för planering och utredning av byggförutsättningarna för ett verksamhetsutrymmesprojekt till och med 31.12.2016 och fortsätta den för YIT Rakennus Oy reserverade underjordiska avstyckningens reservation för planering och utredning av byggmöjligheterna för en allmän parkeringsanläggning till och med 31.12.2016.

Av de undersökta alternativa placeringarna för ramperna, har konstaterats att det föreslagna alternativet är det alternativ som bäst kan accepteras med hänseende till jordmånen, stadsbilden, trafiken och de administrativa faktorerna.

Helsingfors stad anser att YIT som sökande till Skatuddens underjordiska parkeringsanläggnings planförändring och som anläggningens planerare och byggare har de bästa förutsättningarna att planera markanvändningen också på tomten 8189/4 och integreringen av parkeringsanläggningens körförbindelser i det kommande husbygget.

Genom att reservera tomten för parkeringsanläggningens utvecklade möjliggörs planering och byggande av projektena och beredning av erforderliga planförändringar tillsammans med reservationsmottagaren koordinerat och parallellt, men ändå som separata planprocesser främst på grund av projektens omfattning.



27.1.2015, täydennetty 20.9.2016

Markanvändningen för servicestationens och oljecisternens tomt ovan markytan undersöks som bäst och avsikten är att inleda stadsplanens ändringsarbete under hösten 2016. Om anhängiggörandet av detaljplaneändringen för Kanalgatan 14 meddelades i planläggningsöversikten för år 2015 och intressenterna informeras om det med ett separat brev.

I den underjordiska parkeringsanläggningens planarbets beredningsmaterial har sagts följande om tomten vid Kanalgatan 14 (detaljplane-förslaget/beskrivningen): I kvarteret 8189 (Kanalgatan 14) är en detaljplaneförändring under beredning för placering av en kontors- och/eller affärsbyggnad. Målsättningen är att föra planeförslaget till stadsplaneringsnämndens behandling på hösten 2016.

Den nya generalplanen som är under beredning fungerar som helhetsplan också för Skatuddens område. Mera detaljerade utvecklingsplaner utförs till sin omfattning som mindre än stadsdelsvisa enheter.

Helsingfors innerstad hör till de strandområden som inramar Sveaborgs norra horisont och som bildar en urban stadsprofil på nordvästra sidan av Sveaborg, i vilket den underjordiska parkeringsanläggningen inte har någon väsentlig inverkan i helhetslandskapet. En enhetlig byggd stadsfasad dominerar vyn mot havet.

Vastine mielipiteeseen mu9

Kiinteistölautakunta on päättänyt alkujaan vuonna 2002 varata maanalaisen määräalan YIT Rakennus Oy:lle ja alueen kiinteistönomistajille yleisen pysäköintilaitoksen suunnittelua ja toteutusedellytysten selvittämistä varten. Suunnittelutyön edetessä aluevarauksen sijainti ja laajuus ovat muuttuneet ja varausta on jatkettu useita kertoja, viimeksi 28.11.2013. Lautakunnan päätösasiakirjat ovat julkisia ja niihin voi tutustua esimerkiksi kaupungin verkkosivuilla.

Kaupunginhallitus päätti 17.11.2014 varata YIT Rakennus Oy:lle Helsingin kaupungin 8. kaupunginosan (Katajanokka) autopaikkojen korttelialueen nro 8189 tontin nro 4 toimitilahankkeen suunnittelua ja sen toteutusedellytysten selvittämistä varten 31.12.2016 saakka ja jatkaa YIT Rakennus Oy:lle maanalaisen pysäköintilaitoksen suunnittelua ja toteutusedellytysten selvittämistä varten varatun maanalaisen määräalan varausta 31.12.2016 saakka.



27.1.2015, täydennetty 20.9.2016

Ajoramppien sijainniksi tutkituista vaihtoehtoista ehdotettu on todettu maaperällisten, kaupunkikuvallisten, liikenteellisten ja hallinnollisten tekijöiden kannalta parhaiten hyväksyttäväksi ratkaisuksi.

Helsingin kaupunki katsoo, että YIT:llä on Katajanokan maanalaisen pysäköintilaitoksen kaavamuutoksen hakijana ja laitoksen suunnittelijana ja toteuttajana parhaat edellytykset suunnitella myös tontin 8189/4 maankäyttöä ja pysäköintilaitoksen ajoyhteyksien integrointia tulevaan talonrakentamiseen. Varaamalla tontti maanalaisen pysäköintilaitoksen kehittäjälle mahdollistetaan hankkeiden suunnittelu ja toteuttaminen sekä niitä varten tarvittavien asemakaavamuutosten valmistelu yhdessä varauksensaajan kanssa koordinoitusti rinnakkain, mutta kuitenkin erillisinä kaavaprosesseina pääasiassa hankkeiden laajuuden vuoksi.

Huoltoaseman ja öljysäiliön tontin maanpäällistä käyttöä tutkitaan parhaillaan ja asemakaavan muutostyö on tarkoitus aloittaa syksyllä 2016. Kanavakatu 14 kaavamuutoksen vireilletulosta ilmoitettiin vuoden 2015 kaavoituskatsauksessa ja siitä tiedotetaan osallisille erillisellä kirjeellä.

Maanalaisen pysäköintilaitoksen kaavatyön materiaaleissa on kerrottu Kanavakatu 14 tontista seuraavaa (kaavaehdotus/selostus): Kortteliin 8189 (Kanavakatu 14) on valmisteilla asemakaavamuutos toimisto- ja/tai liikerakennuksen sijoittamiseksi kortteliin. Tavoitteena on viedä kaavaehdotus kaupunkisuunnittelulautakunnan käsiteltäväksi keväällä 2017.

Tekeillä oleva uusi yleiskaava toimii kokonaissuunnitelmana myös Katajanokan alueella. Tarkemman tason kehittämissuunnitelmat tehdään laajuudeltaan kaupunginosia pienempinä kokonaisuuksina.

Helsingin kantakaupunki kuuluu Suomenlinnan pohjoista horisonttia kehystäviin ranta-alueisiin muodostaen Suomenlinnan luoteispuolelle urbaanin kaupunkisiluetin, johon maanalaisella pysäköintilaitoksella ei ole suurmaisemassa olennaista vaikutusta. Näkymää merelle päin dominoi selkeä rakennettu kaupunkijulkisivu.

Lausuntojen tiivistelmät ja vastineet

Asemakaavan muutosehdotuksesta saatiin kiinteistölautakunnan, yleisten töiden lautakunnan, ympäristölautakunnan, pelastuslautakunnan, kaupunginmuseon, Helen Sähköverkko Oy:n, Helen Oy:n, Liikennelaitos -liikelaitoksen (HKL), Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä HSY:n, Helsingin Satama Oy:n sekä Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen lausunnot.



27.1.2015, täydennetty 20.9.2016

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (27.4.2015) pitää tärkeänä arvokkaan kulttuuriympäristön ja rakennusten arvon huomioimista pysäköintilaitoksen maanpäällisten rakenteiden ja rakennelmien sijoittamisessa ja katsoo kaavamääräykset näiltä osin riittäviksi. Samoin merivesitulvan mitoituskorkeustaso on riittävä ja meritulvaan liittyvät kaavamääräykset asianmukaiset. Ajoluiskan osalta meritulvaan on varauduttava ottaen huomioon alin suositeltava rakentamiskorkeus ensisijaisesti niin, että luiskan yläosassa ajoradan pinnan taso on riittävän korkealla ja mikäli tämä ei ole mahdollista, tulee tunnelin suuaukon sulkemiseen varautua kiinteillä tilapäisillä tulvasuojelurakenteilla

Vastine: Asemakaavaehdotuksessa määrätään merivesitulvan mitoituskorkeuden olevan vähintään +3,3 m (N2000). Tulvariski on otettava huomioon rakentamisessa ja käytön aikana. Asemakaavavaiheen suunnitelmissa ajorampin suuaukkoa ympäröivät rakenteet ovat kolmelta sivulta betonia tulvarajaan asti. Seinämät ovat mitoitettu tulvarajaan asti vedenpaineelle. Ajosuunnan kohdalla tulvasuojaus on suunniteltu toteutettavan siirrettävillä rakenteellisilla elementeillä, jotka säilytetään kohteessa helposti saavutettavassa paikassa. Tulvasuojausrakenteiden yksityiskohdat tarkentuvat jatkosuunnittelussa.

Helen Sähköverkko Oy:llä (17.4.2015) ei ole muutosehdotukseen huomautettavaa.

Helen Oy:llä (15.8.2016) ei ole muutosehdotukseen huomautettavaa.

Kiinteistölautakunta (28.4.2015) puoltaa asemakaavan muutosehdotusta.

Yleisten töiden lautakunta (21.4.2015) toteaa, että katujen alaisten tilojen ja rakenteiden suunnittelussa on tehtävä yhteistyötä rakennusviraston kanssa ja otettava huomioon katujen kantavuusvaatimukset sekä rakenteiden mitoitus ja tilatarpeet. Myös rakenteiden sovittaminen kaupunkirakenteeseen tulee tehdä yhteistyössä rakennusviraston kanssa. Ilmastointikanavat ja muut maanpäälle sijoitettavat rakenteet tulee sovittaa kaupunkikuvaan ja mieluiten integroida oleviin rakennuksiin tai rakennelmiin. Asemakaavan yhteydessä on syytä suunnitella julkisen katutilan vapauttamista entistä enemmän jalankulun, pyöräilyn ja istutusten tarpeisiin, erityisesti raitiotien välittömässä läheisyydessä. Myös logistiikan tilapäisen pysäköinnin tarpeet tulee ottaa huomioon. Liikennesuunnitelmassa on huomioitava matkustajasataman liikenne ja riittävä liikenteenohjaus. Puurivit kaava-alueella tulee merkitä ohjeelliseksi. Kansirakenteiden päällisten kasvualustojen mitoitus ja kansirakenteiden kantavuusvaatimukset tulisi tutkia kaavoitusvaiheessa. Kaavaselostukseen tulee korjata kaava-alue vähintään esteettömyyden pe-



27.1.2015, täydennetty 20.9.2016

rustason alueeksi. Joiltain osin on tarvetta myös korottaa esteettömyysvaatimusta, koska pysäköintilaitos on julkinen palvelu, jonka tulee olla esteettömyyden erikoistason palvelua ja kaikkien helposti saavutettavissa. Pysäköintilaitoksen toteuttamisesta aiheutuvat muutostulokset kuuluvat hankkeelle. Yleisten töiden lautakunta puoltaa asemakaavan muutoksen hyväksymistä edellä esitetyin huomautuksin.

Vastine: Kaavaehdotuksessa määrätään, että maanalaiset tilat on sijoitettava, louhittava ja lujitettava siten, että niistä tai niiden rakentamisesta ei aiheudu vahinkoa rakennuksille, muille maanalaisille tiloille tai rakenteille eikä kaduille tai aukioille. Hankkeen edustajat neuvottelevat suunnitelmista rakennusviraston kanssa. Maanpäälliset rakenteet on sijoitettu rakennuksiin mahdollisuuksien mukaan ja pyritään muilta osin sovittamaan kaupunkikuvaan. Tekeillä oleva asemakaavamuutos koskee pääosin maanalaisia alueita ja mahdolliset maanpäälliset muutokset mm. jalankulkuun, pyöräilyyn ja istutuksiin toteutetaan alueen kehittämisen yhteydessä erillisinä hankkeina. Satamakadun varren puurivin säilyttämisestä ja riittävän kasvualustan rakentamisesta on määrätty kaavaehdotuksessa. Kaavaselostukseen on korjattu, että alue suunnitellaan ja toteutetaan pääosin esteettömyyden perustason alueena ja tarpeellisilta osin erikoistason alueena. Esteettömyyden toteutuminen huomioidaan rakennuslupavaiheessa. Hanke vastaa pysäköintilaitoksen rakentamisen aiheuttamien muutosten kustannuksista sekä rakentamisaikaisen logistiikan järjestämisestä.

Pelastuslautakunta (14.4.2015) toteaa, että kolmannen poistumis- ja sammutusreitteinä palvelevan pysty-yhteyden toteuttaminen samanaikaisesti pysäköintilaitoksen kanssa tulee varmistaa. Pystykuiluissa on huomioitava tarpeelliset tilavaraukset toimivan ja riittävän savunpoiston varmistamiseksi. Pysäköintilaitoksen kantavat rakenteet tulee toteuttaa vähintään luokkaan R120 pelastustoiminnan edellytysten ja riittävän paloturvallisuuden varmistamiseksi. Pysäköintilaitoksen suunnittelua on tehtävä tiiviissä yhteistyössä pelastuslaitoksen kanssa pelastustoimen edellytysten varmistamiseksi ja riittävän paloturvallisuuden saavuttamiseksi.

Vastine: Kaavaehdotuksessa määrätään uloskäytävien ja pelastusyhteyksien järjestämisestä pelastusviranomaisen hyväksymällä tavalla. Savunpoiston tilavaraukset on tehty asemakaavoitusvaiheen paloteknisen suunnitelman mukaisesti. Savunpoiston järjestelyt tarkentuvat jatkosuunnittelussa. Rakenteiden luokkavaatimukset huomioidaan jatkosuunnittelussa.

Ympäristölautakunta (14.4.2015) katsoo, että pysäköintilaitoksen myötä maan päältä vapautuva pysäköintitila tulisi osoittaa muuhun



27.1.2015, täydennetty 20.9.2016

käyttöön. Pysäköintilaitoksen liittymän sijainti Kanavakadulla keskittää pysäköintiliikennettä alueen kokoojakadulle ja todennäköisesti vähentää pysäköintiliikennetarvetta alueen tonttikaduilla. Pysäköintilaitoksen jatkosuunnittelussa tulisi edellyttää tilan soveltuvuus myös kaasuhenkilöautoille ja varata latauspaikkoja sähköautoille.

Vastine: Laitos vapauttaa ranta-alueita niille paremmin sopivaan käyttöön ja mahdollistaa toimintojen tehostamisen, kiinteistöjen käyttötarkoitusten muutokset ja lisärakentamisen tulevaisuudessa. Laitoksen mahdollistama kaupunkitilan kehittäminen on käynnissä tässä vaiheessa Eteläsataman alueella, josta poistetaan maanpäällisiä pysäköintipaikkoja. Ajoneuvojen suunnittelussa suunnitteluratkaisut mm. vähäpäästöisyyden ja käyttövoiman osalta kehittyvät jatkuvasti. Asemakaavalla ei ohjata tilojen suunnittelua huomioimaan tiettyä ajoneuvojen käyttövoimatyyppejä. Sähköautojen latauspaikkojen tarvetta arvioidaan hankkeen jatkosuunnittelussa.

Liikennelaitos -liikelaitoksella (HKL) (2.3.2015) ei ole huomautettavaa luonnosvaiheessa annetun lausunnon lisäksi.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä HSY

(22.4.2015) toteaa, että aluetta palvelevat yleiset vesijohdot ja viemärit on rakennettu valmiiksi. Mikäli pysäköintilaitoksen rakentaminen edellyttää yleisten vesihuoltolinjojen siirtoja tulee johtosiirrot suunnitella ja toteuttaa hankkeen yhteydessä ja sen kustannuksella.

Vastine: Hanke on sitoutunut suunnittelemaan ja toteuttamaan tarvittavat johtosiirrot rakentamisen yhteydessä omalla kustannuksellaan.

Helsingin Satama Oy (23.4.2015) vaatii terminaaliliikenteen huomioon ottamista niin, ettei tälle aiheudu haittaa lopputilanteessa tai rakentamisaikana sekä Katajanokan sillan toimivuuden ja liikennevalo-ohjauksen tehostamista. Lisäksi tulee kiinnittää huomiota joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn reittien sujuvuuteen ja jatkuvuuteen. Helsingin Satama Oy katsoo, että hankkeeseen ryhtyvän on vastattava alueen rakennettavuudesta ja kunnostamisesta ja että kaavatyössä tulee tarkastella kaava-alueen aiheuttamat ympäristövaikutukset. Näillä lisäyksillä Helsingin Satama Oy puoltaa asemakaavan muutosehdotusta.

Vastine: Hanke vastaa rakentamisaikaisista ja pysyvistä liikenne- ja ympäristö- ja ilmastovaikutuksista, joiden järjestämiselle on edellytyksenä, etteivät ne aiheuta haittaa terminaaliliikenteelle tai muulle liikenteelle alueella. Joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn reittien sujuvuus ja jatkuvuus pyritään varmistamaan. Tutkimuksista ja arvioinnista hankkeen vaikutuksiin liit-



27.1.2015, täydennetty 20.9.2016

tyen on kerrottu tarkemmin selostuksessa ja mm. autoliikenteen vaikutukset ilmanlaatuun on selvitetty. Hanke selvittää ja tarvittaessa kunnostaa pilaantuneet maa-alueet ennen rakentamiseen ryhtymistä. Polttoaineaseman alueella on tehty maaperäselvitys. Tehtyjen tutkimusten perusteella ei havaittu tarvetta maaperän kunnostamiselle. Kaivuutöissä tulee kuitenkin varmistua maaperän PAH-pitoisuuksista ja kaivetun maan jatkosijoittamisesta, vaikka näytteistä todetut pitoisuudet eivät edellytä kunnostamista. Asemakaavamääräyksessä edellytetään, että pilaantuneet maa-alueet on selvitettävä ja kunnostettava ennen rakentamiseen ryhtymistä. Mahdollisesti tarvittavasta kunnostuksesta aiheutuvien kustannusten jaosta sovitaan erikseen pilaantuneisuuden aiheuttaja huomioiden.

Kaupunginmuseo (1.8.2016) katsoo, että esillä olevassa Katajanokan pysäköintilaitoksen asemakaavan muutosehdotukseen on liitetty runsaasti määräyksiä, joilla pyritään varmistamaan pysäköintilaitokseen liittyvien, maan pinnalla näkyvien rakenteiden ja rakennelmien sovittaminen kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäröivään kaupunkitilaan suunnittelun, materiaalien ja toteutuksen laadukkuudella. Erikseen määritellyt pysty-yhteyksien ja ajorampin paikat pitkälti noudattavat kaavaluonnosvaiheessa esillä ollutta ratkaisua, jota kaupunginmuseo piti riittävin määräyksiin mahdollisena. Kaupunginmuseo esittää kuitenkin huolensa määräyksestä, jolla annetaan kaava-alueella sijaitseville kiinteistöille mahdollisuus sijoittaa pysäköintihallista rakennukseen johdettava porras- tai hissikuilu. Kaava-alueella sijaitsee useita kulttuurihistoriallisesti erittäin merkittäviä rakennuksia, joiden arvokkaisuus sisätiloihin puuttumiseen esillä oleva asemakaavaehdotus mahdollistaisi. Kahta rakennusta lukuun ottamatta kaikki suunnittelualueen rakennukset on suojeltu erilaisin sr-määräyksin tai alueellisin sr-määräyksin 1980- ja 1990-luvulla laadituissa asemakaavoissa. Kaupunginmuseo korostaa, että kyseiset rakennukset ovat kokonaisuuksia, joiden arvo ei liity pelkästään niiden ulkoasuun, vaan myös sisätiloihin, alkuperäisiin rakenteisiin ja yksityiskohtiin. Lisäksi kaupunginmuseo huomauttaa, että toimittaessa kulttuurihistoriallisesti näin arvokkaassa ja monella tasolla arvoitetussa rakennetussa ympäristössä ja kokonaisuudessa vaaditaan kaikilta hankkeeseen ryhtyviltä ymmärrystä toimintaympäristöstään ja sen asettamista erityisvaatimuksista ja rajoituksista, jotta ympäristöön ja rakennuksiin kohdistettavat muutokset pysyvät riittävän hienovaraisina. Tämä vaatii erityistä valveutuneisuutta myös hankkeissa mukana olevilta viranomaisilta ja muilta toimijoilta.

Vastine: Asemakaavamuutoksessa ei kumota voimassa olevia maanpäällisiä asemakaavoja. Mikäli pysty-yhteys on tarkoitus sijoittaa suojeltuun rakennukseen, on sen tapahduttava voimassa olevien sr-määräysten puitteissa.



30.9.2014

KATAJANOKKA, MAANALAINEN PYSÄKÖINTILAITOS
KESKUSTELUTILAISUUS
OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA (PÄIVITETTY) JA KAAVALUONNOS

PAIKKA: WANHA SATAMA, H-SALI, PIKKU SATAMAKATU 3-5
AIKA: 30.9.2014 KLO 18-20

LÄSNÄ KAUPUNKISUUNNITTELUVIRASTOSTA:

JUHA-PEKKA TURUNEN, VUOROVAIKUTUS, PUHEENJOHTAJA
MILLA NUMMIKOSKI, ARKKITEHTI
JANNE PROKKOLA, ARKKITEHTI, TOIMISTOPÄÄLLIKKÖ
TANELI NISSINEN, LIIKENNESUUNNITTELU
RAILA HOIVANEN, DIPLOMI-INSINÖÖRI
AMI HILLBERG, TILAISUUDEN SIHTEERI

LISÄKSI PAIKALLA:

JANNIS MIKKOLA, SITO OY
LASSE RANTANEN, YIT

OSALLISTUJIA: N. 30 HENKILÖÄ

Tilaisuuden kulku

Puheenjohtaja J-P Turunen toivotti läsnäolijat tervetulleiksi ja avasi tilaisuuden klo 18.
Milla Nummikoski valotti hankkeen taustaa.
Jannis Mikkola kertoi pysäköintilaitoksen rakentamisen aikaisista vaikutuksista ympäristöön sekä pysäköintilaitokseen yleisesti liittyviä asioita.

Esitysten jälkeen käytiin yleistä keskustelua. Tilaisuudessa vastattiin esitettyihin kysymyksiin, mutta näitä vastauksia ei ole kirjattu muistioon.

Mielipiteet päivitetystä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta ja kaavaluonnoksesta toivotaan 3.10.2014 mennessä.



TILAISUUDESSA ESITETTYJÄ MIELIPITEITÄ JA KYSYMYKSIÄ:

RAKENTAMINEN:

- Mikä on louhintavaiheen aikataulu?
- Mihin louhinnasta ylijäävä maa-aines toimitetaan?
- Mihin aikaan päivästä suoritetaan työ, jolloin aiheutuu melua?

LIIKENNE:

- Olisi ollut hyvä, jos liikennejärjestelyistä vastaava henkilö olisi ollut myös täällä tilaisuudessa paikalla.
- Liikennehuuhkat Katajanokalla eivät ajoitu vain aamulla töihin lähtiessä ja iltapäivällä töistä tullessa, sillä Viking Line on lisännyt vuoroja, viimeisin vuoro tulee klo 21.30, jolloin ruuhka edelleen jatkuu. Kruunuvuorenkatua käytetään häikäilemättömästi. Liikennemäärät ovat jo nyt suuret.
- Katajanokalla liikkuu autoja enemmän muilta käyttäjiltä kuin asukkailta.
- Itään päin menevä liikenne ruuhkauttaa katuja.
- Raskas ajoneuvoliikenne lisääntyy ja niiden painot kasvavat.
- Raitiovaunuliikenteen käyttämiseen kannustettava.
- Suositaanko autoilua vai kevyttä liikennettä?
- Automäärät ja liikennevirrat täällä ovat oikeasti suuret, en usko teidän liikenteen laskennan määriin.
- Saadaanko faktaa siitä, miten 500 uutta p-paikkaa lisää liikennettä alueella.
- Minkä takia tuhoatte alueen läpiajoliikenteellä ja muille käyttäjille kuin meille. Revitte kantakaupungin ja sitä myötä sen hengen ja lämmön, joka tällä alueella on.

AJORAMPPI:

- Miksi ajoramppi on suunniteltu Katajanokan kaakkoisosaan eikä Katajanokan alkupäähän?
- Mitkä ovat syyt ettei ajoramppi voisi olla kaupungin päässä, silloin liikennemäärät Katajanokan eteläosassa vähenisivät.
- Logistisesti katsottuna on luonnollista, että sisäänajo paikoitushalliin tapahtuu heti siltojen jälkeen, se on teknisesti järjestettävissä.
- Miksi ajoramppia ei voi sijoittaa Maailmanpyörän tontin kohdalle?
- Kenelle Maailmanpyörän tontti on varattu?
- Miksi ajoramppia ei voi sijoittaa Pohjoisrantaan?
- Menehän metrovarauskin siellä.
- Tulee ramppi ihan mihin kohtaan vaan, siitä aiheutuu joka tapauksessa liikennettä.
- Eikö sisään-/ulostuloaukkoja voisi kaksi?

PYSÄKÖINTILAITOS:

- Paikoitushalli ei ole katajanokkalaisille etu vaan haitta.
- Paikoitushalli hyödyntää eniten Wanhan Sataman käyttäjiä, hissikulut pitäisi saada siihen, ei ole realistista, että hissit ovat vain alueen länsipuolella.
- Voimmeko me katajanokkalaiset ostaa paikoitushallista autohalliosakkeen ja pääseekö talosta suoraan hissillä maan alle?
- Voiko tämän tontin irrottaa erilliseksi?



- Lyhytaikainen pysäköinti on taloudellisesti kannattavaa, sekö on tämän tarkoitus.
- Pysäköintihallin hissikuilut sijoittuvat enemmän sinne, missä on yritystoimintaa, asutus puolestaan sijoittuu enemmän Katajanokan pohjoispuolelle. Jos tehdään paikoitushalli asukkaita ajatellen, niin hissikuiluja pitäisi sijoittaa Kruunuvuorenkadun pohjoispuolelle. Hissikuiluja pitäisi olla 4 kpl, jotta mahdollisimman monet asukkaat voisivat käyttää. Tuuletusaukot voi sijoittaa johonkin muualle.
- Pysäköintilaitos tulee helpottamaan katajanokkalaisten asukaspysäköintiä, kun kadunvarsien paine pienenee uusien paikkojen johdosta.

AIKATAULU:

- Haluaisin tietää aikataulusta, milloin hanke käynnistyy?
- Mikä on kaavoituksen aikataulu?

MUUTA:

- Mikä on huoltoaseman tilanne, puhdistetaanko pilaantunut maa-aines, tuleeko maansiirtoja?
- Mitkä on huoltoaseman tontin omistussuhteet?
- Mitä toimenpiteitä vanha öljysäiliö edellyttää?
- Paljonko autopaikka maksaa kuukaudessa?
- Mikä on täydennysrakentamisen tilanne Katajanokalla?
- Alustuksessa mainittiin, että paikoitushalli vapauttaa ranta-alueita Katajanokan eteläosassa muuhun mukavaan käyttöön, onko näin?
- Mikä on maanpäällinen tilanne, saadaanko uusia puistoja, siirtyvätkö nykyiset parkkipaikat.
- Mitä katajanokkalaiset hyötyvät tästä, emme ymmärrä mikä on meidän etumme tästä kaikesta?
- Luulimme, että tämä hanke auttaisi katajanokkalaisia.
- Ovatko poliitikot tietoisia tästä?
- Vaikuttavatko Kirjava Satama -idekilpailun suunnitelmat tähän hankkeeseen, ohjaako suunnittelua, liittyykö jotain päätöksiä?
- Onko niin, että laivamatkustajat tulevat olemaan p-hallin suurimmat käyttäjät, hyvä business.
- Ketkä ovat vaikuttajia tässä hankkeessa? Ovatko kuntalaiset/kaupunkilaiset samassa asemassa kuin yrittäjät?
- Asukkaat ovat toisarvoisessa asemassa, jos hankkeen takana on yksityisiä tahoja, joilla pysäköintitarpeita.
- Ovatko yksityiset tahot painostaneet? Ennen pääsi kävelemään rannalla, nyt ei. Autoralli- liikenne on aikamoinen. Miksi Katajanokasta tehdään solmuasema. Miksi pitää rakentaa tänne? Lähiterминаalissa ongelmia, mihin rekat?
- Haluan kiittää tästä tilaisuudesta, hyvä että tällainen tilaisuus järjestettiin, hanke on loistava. En ymmärrä puhetta liikenteen lisääntymisestä, autothan kuuluvat tänne. Olen itse yksityisautoilija, paikoitushallin myötä talvella ei enää tarvitse skrapata auton ikkunoita ja lumia auton päältä. Kiva, että kehitätte Katajanokkaa.
- Minä puolestani olen sekä puolesta että vastaan.
- Kiinteistöjen arvo nousee Katajanokalla, kun sinne saadaan lisää pysäköintimahdollisuuksia yrityksille ja asukkaille.