



27.1.2015

**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

- Tiivistelmät mielipidekirjeistä ja vastineet

Yhteenveto yleisötilaisuudesta

LIITE

Keskustelutilaisuuden 30.9.2014 muistio



27.1.2015

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.

Postiosoite PL 2100 00099 HELSINGIN KAUPUNKI kaupunkisuunnittelu@hel.fi	Käyntiosoite Kansakoulukatu 3 HELSINKI 10 http://www.hel.fi/ksv	Puhelin +358 9 310 1673	Faksi +358 9 310 37409	Tilinumero 800012-62637	Y-tunnus 0201256-6 Alv. nro FI02012566
---	---	-----------------------------------	----------------------------------	-----------------------------------	--



27.1.2015

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 vanhaa kaupunginosaa ja sen katutilat ovat maisemakuvassa merkittäviä. Katutiloihin tai puistoihin ei tule sijoittaa rakenteita, jotka heikentävät viihtyvyyttä tai ovat ympäristöönsä sopimattomia. Sisäänajorampit tulee sijoittaa ensisijaisesti tonttialueille. Sisäänajoramppien suunnitteluun tulee kiinnittää erityistä huomiota niiden maisemavaikutusten 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 ulostuloramppien 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

Vastine: Rakentamisaikaisissa ja lopputilanteen mukaisissa järjestyksessä huomioidaan raitiovaunuliikenne alueella. Metroinjan varaus on teknisesti huomioitu suunnitelmassa ja kulkuyhteydet mahdolliselle metroasemalla 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 kaupungin museo 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 aiheutta. Sen si-



27.1.2015

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

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 vaihtoehtoista paikkaa sopivalla sijainnilla. Ilmanvaihtojärjestelmät sijoitetaan pysty-yhteyksien yhteyteen eikä näille ole toivottavaa rakentaa erillisiä rakennelmia. Laitoksen sijoittamista välittömästi asuinkiinteistöjen alapuolelle



27.1.2015

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 1700 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

Rakentamisaikaiset häiriöt ja järjestelyt (mi1, mi4, mi9, m11)

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 detaljplaneringssändringen år 2015. Intressenterna informeras om anhängiggörandet



27.1.2015

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. Rakennustoista 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

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.



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.



30.9.2014

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, hissikuilut 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?

Postiosoite

PL 2100
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunkisuunnittelu@hel.fi

Käyntiosoite

Kansakoulukatu 3
HELSINKI 10
<http://www.hel.fi/ksv>

Puhelin

+358 9 310 1673

Faksi

+358 9 310 37409

Tilinumero

800012-62637

Y-tunnus

0201256-6
Alv. nro
FI02012566



- 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 autopaiikka 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? Lähiterminaalissa 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.