

VUOROVAIKUTUSRAPORTTI

Katajanokanlaituri 4 asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotus (nro 12654)

Vuorovaikutusraportin sisältö

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

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

Kaavoituksen eteneminen

Vireilletulo

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



OAS

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



Ehdotus

- kaavaehdotus esitellään lautakunnalle arviolta syksyllä 2020
- kaavan valmistelun aikana saatuihin huomautuksiin vastataan vuorovaikutusraportissa, joka löytyy karttapalvelusta kartta.hel.fi/suunnitelmat
- lautakunnan päätöksistä lähetetään tieto niille, jotka ovat mielipiteen tai muistutuksen yhteydessä ilmoittaneet sähköposti- tai postiosoitteensa
- kaavaehdotuksen julkisesta nähtävilläolosta ilmoitetaan verkkosivuilla www.hel.fi/kaavakuu-lutukset
- mahdollisuus tehdä muistutus, viranomaisilta pyydetään lausunnot
- muistutukset ja lausunnot käsitellään lautakunnassa



Hyväksyminen

- kaupunginhallitus käsittelee kaavaehdotuksen
- kaupunginvaltuusto hyväksyy kaavan
- tieto kaavan hyväksymistä koskevasta päätöksestä lähetetään niille, jotka ovat sitä kirjallisesti pyytäneet kaavaehdotuksen julkisen nähtävilläolon aikana
- hyväksymispäätöksestä voi valittaa Helsingin hallinto-oikeuteen ja edelleen korkeimpaan hallinto-oikeuteen
- kaava tulee voimaan, jos hyväksymispäätöksestä ei ole valitettu tai valitukset on hylätty.

YHTEENVEDOT ESITETYISTÄ HUOMAUTUKSISTA JA VASTINEET NIIHIN

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

Yhteenveto viranomaisten kannanotoista

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

Kannantotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta saatiin seuraavilta asiantuntijaviranomaisilta:

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

Vastineet viranomaisten kannanottoihin

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

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

Asemakaava-alue on osa laajempaa vireillä olevaa asemakaava-alueita Eteläsataman itäosa ja Katajanokanranta. Alueen kehittämisen lin-

jaukset on tutkittu osana edellä mainitun laajan kaava-alueen kehittämisen periaatteita, vaikka koko aluetta koskevat suunnitteluperiaatteet eivät vielä ole valmistuneet päätöksentekoon. Erityisesti Katajanokan merelle avautuvan kaupunkijulkisivun vaikutuksia on arvioitu maisemallisena ja kaupunkikuvallisena kokonaisuutena. Erityistä huomiota on kiinnitetty rakentuvan kaupunkijulkisivun korkeuteen ja rantajulkisivun rytmittymisen pääperiaatteisiin. Arvioinnin johtopäätöksenä on alueen rakentamisen maksimikorkeudeksi asetettu + 22 metriä sekä periaate mereen esteettä päättyivistä katulinjoista.

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

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

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

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

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

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

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

Suunnittelualan rajausta ja satamatoimintojen laajuus

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

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

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

Katajanokan liikenneratkaisut

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

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

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

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

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

Sataman ympäristövaikutukset

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

Satamatoiminnan turvaaminen alueella

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

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

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

Kaavoituksen vuorovaikutus sekä nähtävillä ollut kaava-aineisto

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

Mielipiteen tai lausunnon on voinut jättää kaikesta julkisesti nähtävillä asetetusta aineistosta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä muun valmisteluaineiston (kaavaluonnos, kaavaselostus) nähtävillä olo sekä mahdollisuus palautteen jättämiselle on toteutettu Helsingin kaupungin käytäntöjen ja maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti. Kaavan

vireilletulo- ja luonnosvaiheen vuorovaikutusmahdollisuus on siten toteutettu tasapuolisesti, tarkoituksenmukaisesti ja osallisten kannalta riittävällä tavalla.

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

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

Yhteenveto mielipiteistä

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat:

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

Mielipiteet on otettu huomioon kaavoitustyössä siten, että viitesuunnitelmassa ja kaavaratkaisussa on erityisesti kiinnitetty huomiota rakennuksen maantasokerroksen ratkaisuihin ja toimintojen avoimeen luonteeseen, rakennuksen suhteeseen arvokkaaseen ympäristöönsä, rakentamisen kestäviin ratkaisuihin, rantareitin riittävään mitoitukseen ja satamatoiminnan jatkumisen mahdollisuuteen. Liikennesuunnitelmassa mielipiteet on otettu huomioon arvioimalla liikenteen järjestelyiden muutoksia nyt kaavoitettavaa aluetta laajemmin ja varmistamalla simuloinnein, etteivät muutokset laskennallisesti tule merkittävästi vaikuttamaan sataman liikenteen purkautumisen nopeuteen tai jonojen pituuteen.

Kaavoitusprosessissa osallisten palautetta on huomioitu mahdollistamalla hankkeeseen liittyvä vuorovaikutus Uutta kantakaupunkia –verkottilaisuudessa sekä esittelemällä hanketta Katajanokan huollon järjestämissä keskustelutilaisuudessa.

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

Vastineet mielipiteisiin aihepiireittäin

Uudisrakentaminen ja kaavamuutos suhteessa yleiskaavaan

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

Vastine

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

Uudisrakentaminen ja kaavamuutos suhteessa maankäyttö- ja rakennuslakiin

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

Vastine

Asemakaavaratkaisu on Maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimusten mukainen ja täyttää asemakaavoitukselle asetetut tavoitteet. Kaa-

varatkaisun mahdollistama täydennysrakentaminen tai muutokset liikenteen järjestelyissä eivät aiheuta sellaista lain tarkoittamaa elinolojen tai elinympäristön heikentymistä, joka estäisi kaavaratkaisun tai liikennesuunnitelman mukaisten liikenteen järjestelyiden toteuttamisen. Kaavaratkaisun keskeisimmät vaikutukset elinoloihin ja elinympäristöön on selvitetty uudisrakentamista koskevissa meluselvityksissä ja liikenteen simuloinneissa sekä arvioitu asiantuntijatyönä osana asemakaavaprosessia.

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

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

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

Katajanokalle on tunnusomaista sen historiallinen kerrostuneisuus ja täydentyminen uusilla aluekokonaisuuksilla ja toiminnoilla. Kaavaratkaisua on valmisteltu yhteistyössä kaupunginmuseon, Uudenmaan ELY-keskuksen sekä kaupunkiympäristön toimialan maisema- ja kulttuuriympäristöasiantuntijoiden kanssa, jotka pitävät kaavan mahdollistamasta rakennusta arkkitehtuuriltaan ja materiaaleiltaan sekä sijoittumiseltaan ja kooltaan Katajanokan arvokkaaseen kulttuuriympäristöön ja ajallisesti kerrostuneeseen kaupunkirakenteeseen sopivana ratkaisuna.

Kaavaratkaisu on sopusoinnussa rakennettuun ympäristöönsä liittyvien arvojen kanssa eikä heikennä tai vaaranna kulttuurisesti kestävästä kehitystä tai rakennetun ympäristön kulttuuriarvojen vaalimista.

Rakennuksen korkeus ja laajuus

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

Vastine

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

Rannan julkinen käyttö, merellisyys

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

Vastine

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

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

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

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

Vastine

Kaavaratkaisua on valmisteltu yhteistyössä kaupunginmuseon, Uudenmaan ELY-keskuksen sekä kaupunkiympäristön maisema- ja kulttuuriympäristöasiantuntijoiden kanssa. Uudisrakennus on kooltaan ja sijainniltaan sovitettu Katajanokan arvokkaaseen kulttuuriympäristöön ja ajallisesti kerrostuneeseen kaupunkirakenteeseen alueen ominaispiirteet huomioon ottavalla tavalla. Rakennuksen suurin sallittu korkeus

on linjassa Katajanokan olemassa olevan rakennuskannan kanssa ja korkeutta on arvioitu koko Katajanokanlaiturin uudistuvan rantajulkisivun osuudelta. Viitesuunnitelmassa esitetyt aluejulkisivu ja alueleikkaus osoittavat, että periaate rantaa kohti laskevasta kaupunkirakenteesta säilyy Keskon entisen pääkonttorin ja jugend-kaupunginosan kattojen hahmottuessa kaupungin silhuetissa uuden rakennuksen yläpuolella mereltä katsottuna. Uuden rakennuksen sijainti määrittyy Satamakadun ja Ankkurikadun muodostamien merelle avautuvien näkymäakseleiden väliin. Kaupunkirakenteen arvokkaiden ominaispiirteiden säilyminen ja maisemallisten tavoitteiden toteutuminen on siten otettu kaavaratkaisussa huomioon. Tulli- ja Pakkahuoneen rakennussuojelliset arvot eivät vaaranna uutta merijulkisivua muodostavan kaavaratkaisun vuoksi, sillä se sijoittuu jo nykyisellään rannanpuoleisimman korttelirivistön taakse.

Puurakentamisen sopivuus rakennuspaikalle

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

Vastine

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

Lasijulkisivun sopivuus rakennuspaikalle

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

Vastine

Arkkitehtuurikilpailun voittajaehdotukseen perustuvassa asemakaavassa julkisivun uloimmaksi osaksi on määrätty lasi ja kiviaines (esim. luonnonkivi, keraamiset valmisteet, tiili). Materiaalien välinen osuus julkisivupinnasta on vielä suunnittelun tasolla, samoin julkisivupinnan struktuuri, jolla voidaan vaikuttaa lasisuuden vaikutelmaan ja heijastuksiin. Lisäksi hankkeessa vielä tarkastellaan heijastamattoman lasin

käytön hyötyjä. Arkkitehtuurikilpailun palkintolautakunta arvioi voittaneen ehdotuksen sopivan erittäin hyvin paikalleen osaksi kansallismaisemaa ja Katajanokan kehittyvää merijulkisivua.

Hotellirakentamisen sopivuus Katajanokalle

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

Vastine

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

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

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

Maantasokerroksen toiminnot ja niiden avoimuus

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

Vastine

Uuden rakennuksen maantasokerroksen jäsentely, avoin luonne ja toiminnot ovat ympärillä kehittyvän kävely-ympäristön ja alueen käyttäjien näkökulmasta tärkeässä roolissa. Asemakaavassa määrätään maantasokerroksen avautumisesta, toiminnoista ja aulan avautumisesta läpi rakennuksen. Maantasokerrokseen sijoittuvat tilat ovat liike-, palvelu- ja näyttelytiloja. Tarkoituksena on hyödyntää merelle ja Kauppatorin

suuntaan avautuvia tiloja esimerkiksi ravintoloina ja kahviloina tai myymälätiloina. Ympäristöään aktivoivat toiminnot lisäävät alueen vetovoimaa ja vaikuttavat ympäristön viihtyisyyteen. Toimistotilojen ja hotelli-huoneiden sijoittaminen rakennuksen kadulle aukeaville julkisivuille on kaavassa kielletty.

Uuden pääkonttorin rakentaminen vanhan läheisyyteen

Mielipiteessä on annettu kritiikkiä uuden pääkonttorin rakentamiselle vain noin 300 metrin päähän nykyisestä ja epäilty, onko se asemakaavoituksessa esitettyjen ja hankkeen esiin nostamien korkeiden ympäristötavoitteiden mukainen ratkaisu. Mielipiteen esittäjä uskoo, että vanhan korjaaminen on ekologisempaa kuin uuden rakentaminen.

Vastine

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

Katajanokan liikenne ja sataman rekkojen purkureitti

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

Vastine

Kaava-alueen suunnittelulle asetettujen tavoitteiden ja rantavyöhykkeen käytölle kohdistuvien tarpeiden vuoksi selvitettiin jo kaavatyön aloitusvaiheessa mahdollisuus siirtää satamasta pois ajavien rekkojen ajoreitti pois rannan ja uuden rakennuksen välistä. Liikenteen ratkaisuja tutkittiin raportissa *Katajanokan satama: ulosajojärjestelyjen toimivuus-tarkastelu* (Helsingin kaupunki ja Ramboll Finlad Oy, 2020). Simulointien tuloksiin perustuvalla Helsingin Sataman ja Kaupunkiympäristön toimialan yhteisellä päätöksellä (30.1.2020) jatkettiin alueen suunnittelua siitä lähtökohdasta, että rekkaliikenteen ulosajo siirtyy pois rantavyöhykkeeltä uuden toimitalon edustalta. Tehtyjen simulointien mukaan

laivasta purkautuvan rekkaliikenteen siirtäminen Ankkurikadulle ei näyttäisi vaikuttavan merkittävästi laivan purkuun. Jononpituudet kasvavat noin 50 metriä ja jonojen purkautumiseen kuluu noin 5 minuuttia kauemmin. Simulointitulosten mukaan jonoutuminen ei vaikuta laivojen liikennöintiin, sillä jonot eivät ylety laivaan asti. Lisäksi raportissa nostettiin esiin muita todennäköisiä mutta vähäisiä Katajanokan liikenteeseen aiheutuvia muutoksia, joihin rekkaliikenteen uusi ulosajoreitti ja alueelle suunniteltu uusi maankäyttö aiheuttavat.

Mahdollisimman sujuvan kokonaisratkaisun löytämiseksi on asemakaavan liitteenä päätöksen tekoon menevä liikennesuunnitelma tehty kaava-aluetta laajemmalla alueella. Siirtyvän rekkaliikenteen aiheuttamia heikennyksiä on voitu kompensoida esimerkiksi Satamakadun ja Kanavakadun risteyksen järjestelyitä muuttamalla. Asemakaavan liitteenä olevan liikennesuunnitelman mukainen järjestely tuotti uudessa simuloinnissa tuloksen, jonka mukaan aiemmissa simuloinneissa todettu laskennallinen purkautumisajan pidentyminen lyhenee nyt tehdyillä uusilla Satamakadun ja Kanavakadun risteyksen järjestelyillä.

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

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

Rantareitti

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

Vastine

Kävely-ympäristön ja merellisen julkisen ulkotilan kehittäminen ovat tärkeitä tavoitteita Eteläsataman lahden ympäristön maankäytön kehittämisessä. Kaavaehdotuksessa koko ranta-alue on osoitettu julkiselle jalankululle. Alueellisen tulvasuojauksen ratkaisut vaikuttavat ranta-alueen jäsentelyyn. Kokonaisuus ja rantareitin ratkaisut koko Katajanokanlaiturin pituudelta tullaan suunnittelemaan myöhemmin ja tässä kaavassa ratkaisuihin on varauduttu lähinnä tilavarauksin ja periaatetason tarkasteluin. Tavoitteena on sujuva ja laadukas yhteys Kauppatorin

suunnasta Katajanokan kärjen suuntaan. Uuden rakennuksen ja rannan väliin jäävän kävelyalueen lisäksi Katajanokanlaituri-kadun pyörä- ja kävelykaistat täydentävät rantareitin ratkaisuja. Rannan puolelle on kävely-yhteyden lisäksi haluttu mahdollistaa rakennuksen katutasoon sijoittuvien toimintojen laajentuminen rantaan ja osa rantareitin ylemmän tason tilasta tuleekin toimimaan kivijalan ravintolan/kahvilan terassialueena.

Katajanokanlaiturin alkupäässä lähellä Kauppatorille johtavaa siltaa sijaitseva elokuvateatterirakennus on paikallaan vain tilapäisesti osana Katajanokan pop-up -toimintojen aluetta. Kun alueelle jatkossa suunnitellaan uutta asemakaavaratkaisua, tullaan reittien, yhteyksien ja aukkojen mitoitusta tarkastamaan ja uusien rakennusten sijoittuminen ratkaisemaan olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen sopivalla tavalla.

Pysäköintiratkaisu

Muistutuksissa on huomautettu, että hankkeen myötä paine pysäköintipaikkoihin kasvaa.

Vastine

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

Satama Katajanokan identiteetin osana

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

Vastine

Satamatoiminnot ovat pitkään kuuluneet Katajanokan historiaan ja kaupunkikuvaan. Myös nykyään satamalla on merkittävä rooli alueen niin kaupunkikuvan kuin kansainvälisen tunnelmankin synnyttäjänä. Alueen suunnittelun tavoitteeksi on asetettu uudisrakentamisen paikkojen etsiminen alueelta. Uusien toimitilatonttien löytäminen Helsingin keskustasta on koko keskustan elinvoiman kannalta merkityksellistä. Stora Enso Oyj:n uuden pääkonttorin rakentaminen osaksi Katajanokan uutta merijulkisivua onkin merkityksellinen hanke paitsi Eteläsataman lahden alueen myös koko Helsingin keskustan kehittämiseksi. Uudisrakentami-

sen myötä myös rakennuksen ympäristöä päästään kehittämään haluttuun suuntaan julkisten ulkotilojen merellisyyttä lisäten. Rantaa avataan kaupunkilaisten aktiiviseen käyttöön ja käveltävä keskusta laajenee Katajanokalle. Myös rantareittiä päästään kehittämään. Katajanokan matkustajalaivasatamalle tärkeä rekkujen ulosajoreitti on suunniteltu siirrettäväksi. Tehtyjen selvitysten ja liikenteen simulointien perusteella reittimuutos ei uhkaa Katajanokan sataman matkustajalaivatoimintaa.

Säilyvä risteilyaluksen paikka

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

Vastine

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

Viking Linen toimintaedellytysten säilyminen

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

Vastine

Kaava-alueen suunnittelulle asetettujen tavoitteiden ja rantavyöhykkeen käytölle kohdistuvien tarpeiden vuoksi selvitettiin jo kaavatyön aloitusvaiheessa mahdollisuus siirtää satamasta pois ajavien rekkujen ajoreitti pois rannan ja uuden rakennuksen välistä. Uuden pääkonttorin rakentaminen aivan rekkaliikenteen reittiin rajoittuen ei olisi ollut lähtökohtaisesti mahdollista. Liikenteen ratkaisuja tutkittiin raportissa *Katajanokan satama: ulosajojärjestelyjen toimivuustarkastelu* (Helsingin kaupunki ja Ramboll Finlad Oy, 2020). Simulointien tuloksiin perustuvalla

Helsingin Sataman ja Kaupunkiympäristön toimialan yhteisellä päätöksellä (30.1.2020) jatkettiin alueen suunnittelua siitä lähtökohdasta, että rekkaliikenteen ulosajo siirtyy pois rantavyöhykkeeltä uuden toimitalon edustalta. Tehtyjen simulointien mukaan laivasta purkautuvan rekkaliikenteen siirtäminen Ankkurikadulle ei näyttäisi vaikuttavan merkittävästi laivan purkuun. Jononpituudet kasvavat noin 50 metriä ja jonojen purkautumiseen kuluu noin 5 minuuttia kauemmin. Simulointitulosten mukaan jonoutuminen ei vaikuta laivojen liikennöintiin, sillä jonot eivät ylety laivaan asti. Mahdollisimman sujuvan kokonaisratkaisun löytämiseksi on asemakaavan liitteenä päätöksen tekoon menevä liikennesuunnitelma tehty kaava-aluetta laajemmalla alueella. Siirtyvän rekkaliikenteen aiheuttamia heikennyksiä on voitu kompensoida esimerkiksi Satamakadun ja Kanavakadun risteuksen järjestelyitä muuttamalla. Uusi satamasta ulosajoreitti ei tehtyjen liikennejärjestelyiden simulointien mukaan muuta merkittävästi rekkaliikenteen ja henkilöautoliikenteen purkautumisaikoja nykyisestä. Laivasta purkautuvan liikenteen jonoutuminen ei myöskään vaikuta laivan liikennöinnin aikatauluun.

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

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

Alueen kehittäminen yksityisiin tarkoituksiin

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

Vastine

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

Hankkeen hyödyt helsinkiläisille

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

Vastine

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

Varauspäätökseen perustuva alueen kehittäminen

Mielipiteessä kysytään, kehitetäänkö Helsinkiä suursijoittajien ehdoilla?

Vastine

Yhtenäinen Työeläkeyhtiö Varmalle on myönnetty kehittämisvaraus pääkonttorin ja hotellin rakentamiseksi alueelle, joka sijaitsee osoitteessa Katajanokanlaituri 4. Kehittämisvarauspäätöksen on ensin käsitellyt kaupunkiympäristölautakunta ja sitten päätös on tehty kaupunginhallituksen elinkeinojaoksessa. Tehty päätös on linjassa alueen asemakaavoitukselle Eteläsataman itäosa ja Katajanokanranta –asemakaavatyössä asetettujen tavoittein kanssa, joiden mukaan Eteläsataman lahden alueen kehittämisessä on tavoitteena vahvistaa keskustan merellisyyttä sekä liittää Katajanokan ranta-alueet ja matkustajasatama tiiviimmin osaksi kävelypainotteista keskustaa. Tarkoituksena on luoda uutta merellistä kaupunkitilaa rantabulevardeineen ja vetovoimaisine toiminnoineen. Katajanokalla ranta-alueita halutaan kehittää kävelypainotteisina ja korkeatasoisina julkisina tiloina, jotka täydentävät Helsingin rantoja mukailevaa rantareittiä. Osana kokonaisuutta tutkitaan uudisrakentamisen paikkoja, jossa rakennuksen ensimmäisen kerroksen tilat avautuisivat myös meren suuntaan ja ensimmäiseen kerrokseen sijoittuvat toiminnot tukevat rannan aktiivista julkista käyttöä. Myöhemmin kehittämisvarauksen pohjalta käynnistynyt asemakaavahanke, joka koskee korttelia osoitteessa Katajanokanlaituri 4, sijoittuu kokonaan edellä mainitun laajan asemakaava-alueen sisälle. Pienen alueen asemakaavatyö etenee laajaa kaava-aluetta nopeammin ja prosessin edessä on tarkemmin selvitetty rakentamisen edellytykset, ratkaistu rakennuksen arkkitehtuuri kilpailun avulla ja laadittu alueen suunnittelun tavoitteiden mukainen kaavaratkaisu. Asemakaava on valmisteltu kau-

pungin asemakaavoittajien ja asiantuntijoiden työnä ja päätöksen asemakaavasta tekee kaupunginvaltuusto. Yhteistyö hankkeeseen ryhtyvän kanssa ei siis tarkoita, että suursijoittaja pääsisi sanelemaan ehdot. Sen sijaan yhteistyöllä halutaan varmistaa kaupungin ja tulevan käyttäjän sekä hankkeen rahoittajan sisällöllisten tarpeiden yhteensopiminen ja kaavaratkaisun taloudellisen toteuttamisen mahdollisuus.

Vuorovaikutuksen toteutuminen kaavoitusmenettelyssä

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

Vastine

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

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

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

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

Kaikki suunnitteluprosessin edetessä tehty vuorovaikutus on ollut kaavan sisältöihin vaikuttavaa siltä osin kuin osallisten kommentteja on

voitu sovittaa yhteen asemakaavoituksen tavoitteiden kanssa. Erityisesti kaavoittaja on voinut hyödyntää rakennuksen maantasokerroksen toiminnallisuutta ja avointa luonnetta koskevia mielipiteitä neuvotteluissa hankkeen kanssa.

Haasteet rakentamisen aikaisissa järjestelyissä

Osalliset ovat huolissaan työmaaliikenteen aiheuttamasta kuormituksesta katuverkkoon.

Vastine

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

Esteettömyyden toteuttaminen

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

Vastine

Yleisillä alueilla ja uudisrakentamisessa toteutetaan esteettömyyttä koskevia määräyksiä.

Yhteenveto arkkitehtuurikilpailun verkkokeskustelutilaisuudesta 26.5.2020

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

Yhteenveto Uutta kantakaupunkia -verkkotilaisuudesta (30.9.2020) hankkeen osalta

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

Yhteenveto Katajanokan Huolto Oy:n 1.10.2020 järjestämästä keskustelutilaisuudesta

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