

KANTASATAMAN ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA



Kotkan kaupunkisuunnittelu käynnistää Kantasataman alueen asemakaavan muutoksen laatimisen. Alueesta suunnitellaan toiminnallisesti monipuolista, keskustarakennetta jatkavaa kaupunginosaa.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on MRL 63 §:n ja MRA 30 §:n mukaisesti nähtävillä **7.4 - 6.5.2014** kaavoitustoimistossa (kaupungintalon 4. krs, Kustaankatu 2) sekä internet-sivustolla www.kotka.fi.

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta voi lähettää nähtävillä oloaikana osoitteeseen:

kirjaamo@kotka.fi tai

Kotkan kaupunki, PL 205, 48101 KOTKA

Asemakaavan muutos?

Asemakaavassa määritellään yksityiskohtaisesti alueen käyttötarkoitus sekä ohjataan rakentamista. Asemakaavassa määritellään alueita mm. asumisen, työpaikkojen, palvelujen, ulkoilun ja virkistyksen sekä liikenteen tarpeisiin. Siinä määrätään yleensä kaavamääräyksiin rakennusten muoto ja sijoittuminen, pysäköintialueiden ja leikkipaikkojen sijainti ja mitoitus, rakentamistapaa koskien esimerkiksi julkisivumateriaalit, ääneneristysmääräykset ja huleveden käyttö. Asemakaavassa määritellään myös, kuinka paljon tontille saa rakentaa (tehokkuusluku tai rakennusoikeus).

Asemakaava esitetään kartalla ja lisäksi siihen kuuluvat kaavamerkinnot ja kaavamääräykset sekä kaavaselostus. Asemakaavan muutoksessa muutetaan alueella jo olevaa voimassa olevaa asemakaavaa. Asemakaavan muutoksen hyväksyy kaupunginvaltuusto.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma?

Asemakaavan muutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa (lyhenne OAS) esitetään, miten osalliset kuten kuntalaiset, yritykset, yhdistykset ja viranomaiset voivat osallistua ja vaikuttaa asemakaavan laadintaan.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa kerrotaan asemakaavan muutoksen tarkoitus, lähtötilanne ja asemakaavan laadinnan eri työvaiheet. Siinä esitetään myös miten asemakaavan vaikutuksia on tarkoitus arvioida.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on nähtävillä koko suunnitteluprosessin ajan ja siihen on mahdollisuus ottaa kantaa, kunnes asemakaava viedään ehdotusvaiheeseen. OAS:ia päivitetään tarpeen mukaan koko suunnitteluprosessin ajan.

Asemakaavan muutoksen taustat ja aikaisemmat vaiheet

Kotkan Kantasataman alueella on ollut vireillä osayleiskaavan laatiminen, jonka oli määrä käynnistyä loppuvuodesta 2011. Osayleiskaava on asemakaavaa yleispiirteisempi suunnitelma, joka ohjaa maankäyttöä. Loppuvuodesta 2013 Kotkan kaupunki julkisti tiedon hankekehittäjästä, joka suunnittelee muotivaatteisiin keskittyvän outlet-keskuksen rakentamista Kantasatamaan. Lisäksi alueelle haluttaisiin rakentaa hotelli sekä muita kaupallisia palveluita. Outletin ja hotellin muodostama kokonaisuus on tarkoitus rakentaa vaiheittain muutaman vuoden aikana. Kaupunki on sopinut hankekehittäjän kanssa alueen suunnitteluvarauksesta, eli hankekehittäjä laatii suunnitelman alueelle yhteistyössä Kaupunkisuunnittelun kanssa. Suunnitelmaan pohjautuen laaditaan alueelle asemakaavan muutos, joka mahdollistaa suunnitelman toteuttamisen.

Ely-keskuksen kanssa on neuvoteltu alueen kaavoittamisesta asemakaavamuutoksella. Asemakaavoituksen yhteydessä tullaan tarkastelemaan aluetta laajemmin ja sovittamaan yhteen alueen toiminnallinen ja tilallinen kokonaisuus sekä sen liittyminen ympäröivään kaupunkirakenteeseen. Asemakaavoituksen yhteydessä tullaan myös tekemään samat selvitykset kuin osayleiskaavatyön yhteydessä oli tarkoitus tehdä.

Osalliset

Maankäyttö- ja rakennuslaki (MRL) määrittelee, miten asemakaava on laadittava ja käsiteltävä. Lain mukaan osallisille on järjestettävä mahdollisuus osallistua ja vaikuttaa asemakaavan laadintaan.

Asemakaavan muutoksen osallisia ovat kaikki, joiden oloihin asemakaava saattaa huomattavasti vaikuttaa. Näitä ovat mm. alueen toimijat ja käyttäjät, naapurit, kaupungin asukkaat, yritykset ja näiden työntekijät sekä yhteisöt, joiden toiminta-alueeseen kaava-alue kuuluu.

Viranomaisista osallisia ovat mm. Kymenlaakson liitto, Kaakkois-Suomen ELY-keskus, Liikennevirasto, Museovirasto, Kymenlaakson museo, pelastusviranomaiset ja kaupungin ympäristöviranomaiset. Muita osallisia ovat mm. HaminaKotka Satama Oy, Kotkamills Oy, energiayhtiöt, kuntayhtymät jne.

Asemakaavamuutosta koskevat päätökset tehdään kaupungin luottamuselimissä: kaupunkisuunnittelulautakunnassa, kaupunginhallituksessa ja -valtuustossa.

Osallistuminen

Asemakaavan muutoksen luonnos ja ehdotus asetetaan julkisesti nähtäville, jolloin osallisilla on tilaisuus esittää niistä mielipiteitä, lausuntoja ja muistutuksia.

Kantasataman asemakaavoituksen aikana järjestetään esittelytilaisuuksia ja neuvotteluja. Tavoitteena on saada kaupungin asukkaiden osaaminen ja näkemys suunnittelun voimavaraksi ja parantamaan lopputulosta.

Asemakaavan muutokseen liittyviä mielipiteitä voi esittää milloin tahansa suunnittelun aikana. Kuntalaisilla ja muilla asianosaisilla on myös oikeus valittaa asemakaavamuutoksen hyväksymispäätöksestä.

Osallistumisen eri vaiheet on esitetty tarkemmin kohdassa Kaavatyön vaiheet ja osallistuminen.

Aluerajaus

Asemakaavan muutoksen suunnittelualue on esitetty oheisella kartalla. Siihen kuuluvat nykyiset satama-alueet laitureineen ja viereisine vesialueineen.

Alue rajautuu kaakkoiselta reunaltaan Kotkamills Oy:n teollisuusalueeseen.

Suunnittelualueeseen kuuluvat myös sataman ratapihojen alue ja osa Satamakadusta sekä Norskankatu nykyisen kaupunkirakenteen reunaan saakka.

Alueen lounainen kulma ulottuu Suomen puuvenekeskukselle. Puuvenekeskuksen ja Vellamon välinen laiturialue sekä laiturialueen viereinen ratapiha sisältyvät myös suunnittelualueeseen.

Suunnittelualueen laajuus on noin 50 ha, josta maapinta-alaa noin 30 ha. Suunnittelualueen rajaus on alustava, ja varsinainen kaava-alueen rajaus tarkentuu työn aikana.

Alue nyt

Suunnittelualue on suurimmalta osaltaan satama-, varasto- ja liikennealuetta. Korkeussuhteiltaan alue on hyvin tasainen ja korkeusasemaltaan matala. Alueella sijaitsee erikokoisia ja -ikäisiä varastohalleja. Hallien kunto on vaihteleva, mutta hallit ovat pääosin käytössä. Hallien välissä on asfaltilla päällystettyjä liikenne-, pysäköinti- ja varastokenttiä. Aluetta halkoo teollisuusratapiha.

Koko alue on luonteeltaan rakennettua, teollista ympäristöä. Laitureista suuri osa on perustettu täyttömaalle. Hiekkapintaiseksi jääneet alueet ovat ajan kuluessa saaneet myös jonkin verran kasvillisuutta päälleen.

Kantasataman länsireunalle on 2000-luvulla rakennettu museokeskus ja Suomen puuvenekeskus. Museokeskuksen viereisen Härniemen laiturin kunnostussuunnittelu on käynnissä.

Suunnittelualueen vesialue kuuluu Kymijoen suistoalueeseen, jonka pohjasedimentit voivat olla saastuneita.

Suunnittelutilanne

Maakuntakaava

Kantasataman suunnittelua ohjaa Kymenlaakson taajama-alueiden maakuntakaava sekä kauppa ja merialuekaava.

Maakuntakaavassa alueen läntiset osat on osoitettu keskusta-alueeksi, ja itäiset osat teollisuuskäyttöön. Myös satamakäyttö on esitetty maakuntakaavassa. Teollisuus- ja satamakäytön kohdemerkinnät sisältävät oletuksen alueen luonteen muutoksesta.

Kymenlaakson maakuntavaltuusto on hyväksynyt Kauppa ja merialue -maakuntakaavan 16.12.2013. Kaavassa keskustatoimintojen alue on ulotettu käsittämään myös Kantasataman alueen. Kantasatamaan ulottuu kaavassa myös matkailun ja virkistyksen kehittämiseksi kohdennettu alue.

Maakuntakaava on luonteeltaan strateginen suunnitelma, joka osoittaa maankäytön tarpeita yleispiirteisesti. Siinä ei esitetä maankäytön yksityiskohtia.

Yleiskaavat

Kotkan yleiskaavaa ja sitä tarkentava Kotkansaaren yleiskaava ovat oikeusvaikutuksettomia. Ne käsittelevät Kantasataman aluetta satama-alueena.

Asemakaavat

Kantasataman alueella on voimassa museokeskus Vellamon rakentamista varten laadittu asemakaava, jossa museokeskuksen tontti on osoitettu kulttuuritoimintaa palvelevien rakennusten korttelialueeksi. Suurin osa alueesta on asemakaavoitettu satama-alueeksi.

Muut suunnitelmat

Kantasataman aluetta on kaavailtu monipuolisten kulttuuri- ja matkailutoimintojen alueeksi 2000-luvun alkupuolelta alkaen. Kulttuurisatama -nimen saaneessa hankkeessa alueelle on laadittu viitesuunnitelmia. Näihin on liitetty niin ikään 2000-luvun alkupuolella Kotkan sataman teettämä arkkitehtuurin diplomityö, jossa tutkittiin matkustajaterminaalin sijoittamista Kantasatamaan.

Kotkan kaupunki osti satamavarastot itselleen vuonna 2009. Tähän liittyen kaupunki käynnisti yhteistyön Cursor Oy:n, SRV Oy:n ja Skanska Oy:n kanssa. Yhteistyön sisältönä on ollut Kantasatamaan liittyvien merkittävien rakennushankkeiden kokoaminen ja taloudellisten edellytysten selvittäminen. Lisäksi on tilattu Masterplan-niminen yleissuunnitelma, jossa suunnitelman laatineet ALA-arkkitehdit ovat tutkineet alueen rakenteen ja toteuttamisen strategioita.

Masterplan-suunnitelma oli Kotkan kaupungin internet-sivuilla nähtävillä alkuvuodesta 2011, ja asukkaat saivat vastata Kantasataman suunnittelua koskeviin kysymyksiin ja kertoa mielipiteensä suunnitelmasta. Esitetyt mielipiteet otetaan huomioon osana Kantasataman asemakaavamuutoksessa käytävää keskustelua.

Kantasataman alueen väliaikaiskäyttöjä ja laiturialueen rakentamista sekä liittymistä Hovinsaaren suuntaan on tarkasteltu Kotkan kaupungin tilaamassa arkkitehtuurin diplomityössä 2011.

Alueen historiaa lyhyesti

Lähde: Kymistä Kotkaan 1 ja 2, Juhani Saarinen, 2002

SAHATAVARAA VIENTIIN

Kotkasta ryhdyttiin laivaaman puutavaraa C.H.Ahlqvistin ja Hackman & Co:n Kotkansaaren pohjoiskärkeen (nykyisen Kantasataman alueelle) perustaman höyrysahan ja koeluonteisen tulliaseman perustamisen myötä vuonna 1871. Aluksi lastaus tapahtui luonnon oloissa Sunilanlahden redillä tai suoraan rannasta. Seuraavina vuosina Kymijoen suistoon perustettiin vielä kahdeksan uutta höyrysahaa. Muutamassa vuodessa sataman osuus Suomen viennistä nousi kahdeksan prosentin tasolle. Villi operointi ja painolastin sattumanvarainen mereen purkaminen saivat paikalliset nopeasti hermostumaan. Maanmittari Järnefelt osoitti kolme paikkaa painolastin purkamiselle, tarkoituksena ryhtyä muotoilemaan saaren rantaviivaa suunniteltujen laiturirakenteiden mukaiseksi.

SATAMAN ALKUVAIHEET LAIVASILLALLA

Valtio alkoi kerätä laivoilta satamamaksuja 1874, ja parin vuoden päästä satamalle saatiin palkatuksi satamamestari. Ensi töikseen uusi satamamestari laati satamajärjestyksen, jonka senaatti vahvisti keväällä 1877. Järjestys määritteli mm. sataman vesialueen. Toukokuussa 1879 satamaan valmistui tulliylihallituksen teettämä pakkahuone ja Pakkahuoneenlaituriksi nimetty laivasilta. Laiturista tuli heti kaupunkilaisten mieluisa kokoontumispaikka, jossa sataman värikästä elämää saattoi seurata. Kaupungininsinööri F.J.Lindströmin ehdotuksesta 1881 Pakkahuoneenlaiturin molemmin puolin alettiin oikoa rantaviivaa laivojen rantautumisen helpottamiseksi.

KAUPUNGIN PERUSTAMINEN

Senaatti päätti heinäkuussa 1879 antaa ”meri- ja tapulikaupungille” perustamiskirjeen, jossa hyväksyttiin myös Konrad Reuterin vuonna 1867 Kotkan kaupungille laatima asemakaava. Teollisuus toi töitä kasvavan kaupungin asukkaille.

MAKASIINILAITURI MUODOSTUU

Kantasatamassa sijainnut Ahlqvistin ja Hackmanin Vanha saha paloi vuonna 1879. Sahan toimintaa jatkoi Ahlqvist rakennuttamalla sen uudestaan 1882.

Ahlqvistin saha rahtasi sahausjätettä Härniemen luoteiskulman kivikon päälle. Valitukset asiasta johtivat julkiseen käsittelyyn. Vuonna 1884 kaupunginvaltuusto hyväksyi suunnitelman, jonka mukaan sahausjätettä ja painolasteja voitiin käyttää laiturin täyteaineena kun laiturin ulkoreuna paalutettiin. Jo vuoden kuluttua rimalaituri Härniemen länsireunalla alkoi valmistua. Se nimitettiin Makasiinilaituriksi, koska taustalle oli jo 1882 rakennettu kuusi varastomakasiinia. Myöhemmin makasiineja rakennettiin vielä neljä lisää. Makasiinilaituri, pieni venealkama ja Pakkahuoneenlaituri palvelivat lopulta paikallisia tarpeita. Teollisuus lastasi laivansa edelleen suoraan

rannasta tai tavallisemmin redillä hinaajien ja proomujen avulla. Kotkan seudun sahat tuottivat parhaimmillaan viidenneksen Suomen sahatavarasta, mutta kilpailun kasvaessa osuus jäi 1900-luvun alkuvuosina 12% tasolle.

RAUTATIE SAAPUU SATAMAAN

Savonradan jatkeeksi rakennettu rautatie Kouvolasta aina Kotkan sataman rimalaitureille asti otettiin käyttöön vuoden 1890 lopulla. Sataman rakentaminen pysähtyi kuitenkin vesialueiden omistuksesta käytyihin oikeusjuttuihin. Teollinen ja agraari sääty-yhteiskunta törmäsivät voimakkaasti vastakkain. Oikeustaisteluja käytiin lähes koko 1800-luvun kaksi viimeistä vuosikymmentä.

VIENTI MONIPUOLISTUU

Sahateollisuuden nousua seurasi viiveellä selluteollisuus, jonka tuotantoa ryhdyttiin laivaamaan 1900-luvun alussa. Paperikin tuli vähitellen vientiartikkeliksi. Kuljetuksista huolehtivat alkuvuosikymmeninä norjalaiset purjealukset, mutta vähitellen englantilaiset höyrylaivat yleistyivät. Satama oli kuitenkin puhdas vientisatama, joten laivat saapuivat painolastissa, joka purettiin satamassa. Vain kymmenyksellä laivoista voitiin hoitaa tuontitarve. Metsäteollisuuden tuotteiden ja tarveaineiden lisäksi kalalla oli jonkinlainen osuus satamaliikenteestä, muiden tuotteiden osuudet olivat vähäisiä.

SATAMAN MERKITYS KASVAA

Valtion satamahanketta soviteltiin pitkään Kotkansaaren ja Norssaaren välille, mutta 1900-luvun alun sortovuosina katseet kääntyivät jälleen Kantasatamaan. Pitkän ja vaiheikkaan valintaprosessin jälkeen päätettiin Kantasataman rakentamiseen ja väylien ruoppaamiseen. Vielä toteuttamisvaiheessa erilaiset intressit iskivät vahvasti yhteen eikä valtion apua kuulunut. Kaupunki käynnisti kuitenkin satama-altaan valmistelutyöt, ja vuoden 1909 lopulla kaupungilla oli lainaa kaksinkertaisesti vuotuisiin käyttömenoihin verrattuna. Valtiollisen tilanteen vuoksi keisari keskeytti sataman rakentamisen 1912, mutta suostui 1913 jo suoritetuista töistä maksettavaan 45% valtionapuun sillä ehdolla, että työtä ei jatketa. Ensimmäinen maailmansota muutti tilanteen, ja 60 metriä leveä Itälaituri valmistui 1921. Laituria varten otettu miljoonalaina jätti laiturille kutsumanimen Miljoonamöljä.

SATAMA KEHITTYY SOTIEN VÄLILLÄ

Satamaliikenne kasvoi 1920-luvulla vauhdilla, ja 1926 sataman kehittämiseksi julistettiin kansainvälinen suunnittelukilpailu. Kilpailun palkituissa ehdotuksissa kaupungin toiveiden mukaisesti satama saisi Hirssaareen uuden osan. Lopulta 1930-luvulle tultaessa kaupungilla ei ollut varaa sataman jakamiseen vaan sen oli tyydyttävä Kantasataman laajentamiseen uusin pistolaiturein. Satamakomitea laati 1930 viidentoista vuoden rakennussuunnitelman, joka pohjautui liikenteen kaksinkertaistumiseen tässä ajassa. Suunnitelman mukaan rakennettiin ensimmäisessä vaiheessa Härniemen ja Itälaiturin väliin 100-metrinen hiililaituri 1931. Seuraavaksi toteutui Vanhan sataman laiturin oikaisu Härniemen ja Palotorninvuoren välillä 1933-34. Vilkastuva satama kaupungin ytimessä loi ominaisilmettä ja kansainvälisen merikaupungin identiteettiä. Vuona 1939 sota keskeytti liikennöinnin.

KASVU JATKUU SOTIEN JÄLKEENKIN

Maailmansodan jälkeen Kotkan sataman merkitys valtakunnan intresseille vain kasvoi, liikenteen odotettiin kasvavan voimakkaasti sotaa edeltäneistä ajoista. Kehittämistä suunniteltiin 1940-luvulla, ja suunnitelmien mukaan rakennettu 200-metrinen Välilaituri valmistui 1954. Polttoaineiden kuljetus siirrettiin Katariinanniemeen perustettuun öljysatamaan. Hovinsaaren puolelle valmistui 1963 Puolan laituri, ja Hietasen satama otettiin käyttöön 1972. Sataman osista Kantasatama säilyi suurimpana liikenteen välittäjänä vuoteen 1982 saakka, 1983 valmistunut Hietasen 250-metrinen laiturijatke ja peräporttiramppi siirsivät liikenteen painopistettä.

MUUTTO SYVÄSATAMAKSI MUSSALOON

Mussalon syväsataman yleissuunnittelu saatiin koordinoituksi 1982, ja vuosikymmenen lopulla rakennettiin infrastruktuuria, joka mahdollisti Mussalon satamakäytön. Uusi syväsatama otettiin käyttöön 1989, mikä nosti myöhempine laajennuksineen sataman kokonaisliikenteen uudelle tasolle. Nesteliikenteen ja konttiliikenteen keskittyttyä Mussaloon 2000-luvun taitteessa loppui Kantasataman vanhimpien osien käyttö satamaliikenteeseen. Tämän kaavahankkeen tarkoituksena on kirkastaa Kantasataman merkitystä Kotkan kaupungin tulevaisuudelle ja valmistella käytön vähittäistä muuttumista uusiin tarkoituksiin.

Nykyiset toiminnot ja toimijat

Alueella toimii HaminaKotka Satama Oy. Kolmesta satamalaiturista Itälaituri ja Välilaituri ovat sataman käytössä. Laitureille johtavat 7.7-10.0 m syvyiset väylät. Satama-alueella on pääosin Kotkan kaupungin omistamia varastohalleja, jotka on vuokrattu. Osa halleista on yksityisomistuksessa. Kantasataman City-terminaalin kautta kulkee paperia, sellua ja muuta rahtia, mutta volyymit ovat pienehköjä verrattuna sataman muihin osiin. Tällä hetkellä osassa satamaa kontitetaan tavaraa, joka kuljetetaan muihin sataman osiin laivattavaksi.

Maaliikennettä satamaan tuovat sekä tavarajunat että rekat. Rahtilaivojen ohella laitureihin on kiinnitetty ajoittain mm. museolaivoja ja matkustajalaivoja.

Sataman liikennettä välittävän ratapihan ohella alueella kulkee myös Kotkamills Oy:n teollisuusalueelle vievä raide. Suunnittelualueen lounaisella laidalla sijaitsee henkilöliikenneseisake, josta lähijunat lähtevät kohti Kouvola.

Alueella sijaitsee 2008 toimintansa aloittanut Merikeskus Vellamo, jossa toimivat Suomen merimuseo, Kymenlaakson museo sekä tietokeskus Vellamo. Pohjoislaituri on siirtynyt satamalta merikeskuksen käyttöön.

Kantasataman jokakesäinen suurtpahtuma on Kotkan Meripäivät. Tapahtuma keskittyy suunnittelualueen osalta Vellamon tuntumaan, Härniemen laituriin sekä Pohjois- ja Välilaiturille.

Suunnittelualueella sijaitseva Satamakatu on Kotkansaaren tärkeä liikennettä välittävä katu. Sitä pitkin kulkevat sekä keskustaan saapuvat ja sieltä poistuvat henkilöautot että Kotkamillsin tehtaita palveleva rekkaliikenne.

Maanomistus

Suunnittelualue on kokonaan Kotkan kaupungin omistuksessa. Myös alueen varastorakennuksista suurin osa on kaupungin omistuksessa. Rakennuksia ja maa-alueita on vuokrattu sataman toimijoille. Kotkan kaupunki hallinnoi sekä pitkäaikaisia, yli 10 vuoden vuokrasopimuksia, että lyhytaikaisia vuokrasopimuksia. Kotkan Satamatalot Oy hallinnoi lyhytaikaisia vuokrasopimuksia.

Suunnittelun tavoitteita

Suunnittelulla on useita tavoitteita, jotka voidaan myös luonnehtia haasteina tai suunnitteluongelmina:

- Satamakäytöstä poistuvan alueen muuttaminen osaksi kaupungin keskustaa
- Uusia kaupunkiasuntoja ja asukkaita
- Runsaasti työpaikkoja ja uusia palveluita
- Uusi kaupan alue, joka liittyy luontevasti nykyiseen ja antaa positiivisen lisän kaupunkiin
- Sataman ja kotkalaisen identiteetin tukeminen
- Alueen historian esiin nostaminen
- Satamaan ja keskustaan sopivan tilallisen luonteen hahmottaminen
- Julkisen tilan korkea laatu
- Alueen kokonaisvaltainen ekotehokkuus; sisältäen mm. rakentamisen, energia-asioiden sekä liikenteen ekotehokkuuden
- Alueen liikennetkaisu niin, että eri liikennemuodot huomioidaan ja kestäviä liikennemuotoja edistetään
- Eri toimintojen huomioiminen ja yhteensovittaminen
- Turvallinen ympäristö
- Yhteismahdollisuuksien säilyttäminen Hovinsaaren ja Hallan suuntiin
- Kotkamills Oy:n teollisuuden toimintaedellytysten turvaaminen
- Matkailun vetovoimakohte
- Alue tukee Kotkaan sopivaa, luonteikasta, iloista ja rohkeaa arkkitehtuuria ja korkeaa rakentamisen laatua

Kaavatyön vaiheet ja osallistuminen

1. Kaavoituspäätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti Kantasataman osayleiskaavan laatimisesta kaavoitusohjelmassa 2011. Osayleiskaavan laatimisen aikana on kuitenkin ilmaantunut hanke, jossa hankeosapuoli on sitoutunut osallistumaan alueen suunnitteluun ja toteutukseen. Alueen tavoitteiden selkiytymisen myötä on päätetty keskeyttää osayleiskaavatyö ja laatia alueelle asemakaavan muutos. Asemakaavan laatimisen yhteydessä tehdään maankäyttösopimus alueen tulevan vuokralaisen ja kaupungin välillä.

2. Osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS) laatiminen

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma asetetaan nähtäville 7.4.2014. OAS on nähtävillä koko kaavoituksen ajan ja sitä päivitetään merkittävien välipäätösten yhteydessä. Asukkaat ja muut osalliset voivat antaa suunnitelmasta palautetta aina kaavaehdotukseen saakka. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydetään lausunnot osallisilta viranomaisilta ja yhteisöiltä.

3. Asemakaavan muutoksen luonnos

Valittujen peruslinjojen pohjalta laaditaan asemakaavan muutoksen luonnos ja selostus. Luonnos asetetaan nähtäville maankäyttö- ja rakennuslain 62§ ja maankäyttö- ja rakennusasetuksen 30§ mukaisesti elokuussa 2014. Kaavaluonnoksesta voivat kaikki osalliset esittää mielipiteensä. Kaavaluonnoksesta pyydetään lausunnot osallisilta viranomaisilta ja yhteisöiltä.

4. Asemakaavan muutosehdotus

Luonnoksesta saadun palautteen pohjalta laaditaan asemakaavan muutosehdotus. Ehdotus asetetaan nähtäville maankäyttö- ja rakennuslain 62§ ja maankäyttö- ja rakennusasetuksen 30§ mukaisesti lokakuussa 2014. Ehdotuksesta pyydetään lausunnot osallisilta viranomaisilta.

Kaavaehdotuksesta on mahdollista jättää muistutus. Muistutuksiin annetaan vastine, joka lähetetään muistuttajille, jotka ovat ilmoittaneet yhteystietonsa. Mikäli muistutusten perusteella kaavaehdotukseen on tarpeen tehdä oleellisia muutoksia, asetetaan uusi ehdotus nähtäville.

5. Asemakaavan muutoksen hyväksyminen

Asemakaavan muutoksen hyväksyy Kotkan kaupunginvaltuusto. Hyväksymisestä tiedotetaan Kotkan Ankkuri-lehdessä ja kaupungin verkkosivulla.

Osallisilla ja kunnan jäsenillä on oikeus valittaa asemakaavan muutoksen hyväksymispäätöksestä Itä-Suomen hallinto-oikeuteen Kuopioon.

Osallisten yhteydenpito

Osalliset voivat kaikissa kaavatyön vaiheissa lähettää Kotkan kaupungin kaavoitustoimistolle tiedoksi kirjallisesti mielipiteitään, toiveitaan ja ehdotuksiaan. Nämä kirjataan suunnittelijoiden tiedoksi, mutta niihin ei anneta vastinetta.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta, kaavaluonnoksesta ja kaavaehdotuksesta annetut lausunnot, mielipiteet ja muistutukset pyydetään jättämään kaupungin kirjaamon kautta, osoitteeseen *Kotkan kaupunki, PL 205, 48101 KOTKA tai kirjaamo@kotka.fi*.

Kaikki työvaiheet esitellään Kotkan kaavoituksen verkkosivulla osoitteessa *www.kotka.fi > Rakentaminen, kaavoitus ja tontit > Kaavoitus*.

Nähtävilläoloista tiedotetaan kaupungin ilmoituslehdessä ja ulkopaikkakuntalaisille osallisille myös kirjeitse.

Yleisoesittelyt

Kantasataman suunnittelun osana kehitetään Kotkan kaupunkisuunnittelun vuorovaikutusta asukkaiden kanssa. Tarkoituksena on hyödyntää Kotkan asukkaiden ja yritysten näkemystä ja tietoa suunnittelussa. Esittelytilaisuuksien lisäksi järjestetään keskusteluja.

Vuorovaikutustilaisuuksien järjestämisestä tiedotetaan erikseen.

Selvitykset

Suunnittelua varten selvitetään ja linjataan seuraavia asioita:

- Kantasataman ympäristöohjelma; linjataan alueen ekotehokkuustavoitteita sekä -toimenpiteitä
- Rakennettavuus; tutkitaan osa-alueiden soveltumista rakentamiseen
- Pilaantuneet maat; tutkitaan maaperän mahdollista puhdistustarvetta ja kustannuksia
- Melu ja muut ympäristöhäiriötekijät selvitetään mm. eri melulähteiden vaikutusta alueen käyttöihin ja melulta suojautumiseen
- Ilmasto; tutkitaan ilmastonmuutoksen vaikutusten, tulvariskien ja tuulisuuden huomioimista suunnittelualueella
- Luonto; selvitetään alueella sijaitsevat suojelukohteet
- Liikenne; suunnittelun osana eri vaihtoehtojen toimivuusarviointina
- SEVESO-konsultointi; arvioidaan miten Kotkamillsin teollisuusalueen ympäristövaaralliset kohteet on tarpeen huomioida suunnittelussa (konsultointivyöhyke on 1.5 km teollisuusalueen rajalta)
- Voimalinjat; selvitetään miten Kantasatamassa sijaitsevat voimalinjat tulee huomioida alueelle rakennettaessa
- Muutokset vesialueella; mahdollisten muutosalueiden pohjasedimenttien tilanne
- Kaupallinen selvitys
- Rakennushistorian selvitys

Vaikutusten arviointi

Asemakaavan muutoksen laadinnan yhteydessä selvitetään kaavan toteutuksen vaikutukset Maankäyttö- ja rakennuslain ja -asetuksen edellyttämällä tavalla. MRL 9 §:n mukaan ”kaavan tulee perustua riittäviin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavaa laadittaessa on tarpeellisessa määrin selvitettävä suunnitelman toteuttamisen ympäristövaikutukset, mukaan lukien yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ja muut vaikutukset. Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia.”

Vaikutusarviointia tehdään asemakaavamuutoksen eri työvaiheissa; luonnosvaiheessa karkeammin ja ehdotusvaiheessa tarkentuen. Kantasataman asemakaavan muutoksen osalta on tarpeen arvioida kaavan vaikutuksia mm. yhdyskuntarakenteeseen, elinkeinotoimintaan, virkistykseen, maankäytön ekologisuuteen, luontoarvoihin, sosiaalisiin olosuhteisiin, asuinympäristön viihtyisyyteen, kulttuuriympäristön arvoihin ja maiseman arvoihin. Asemakaavan muutoksen vaikutukset ulottuvat osin varsinaisen kaava-alueen ulkopuolelle, mikä huomioidaan arvioinneissa.

Tausta-aineistoja / Lähtötietoja

Voimassa olevat suunnitelmat

- Taajama-alueiden maakuntakaava 2008

- Kauppa ja merialue maakuntakaava 2013
- Kotkan oikeusvaikutukseton yleiskaava 1988
- Kotkansaaren oikeusvaikutukseton osayleiskaava 1996
- Sataman asemakaavat 1982
- Museokeskuksen asemakaava 2005

Energiaverkot

- voimalinjat, omistus Kymenlaakson Sähköverkko Oy ja Kotkamills Oy

Luonnonsuojelu

- Kantasataman luontoselvitys 2011

Rakennettu ympäristö

- Rakennetun ympäristön maisemaselvitys tehdään suunnittelutyön osana.

Muinaisjäänökset

- Museoviraston arkeologinen selvitys Kotkansaaresta

Historia

- Kymistä Kotkaan 1 ja 2, Juhani Saarinen 2002
- Rakennushistorian osalta Kymenlaakson museo ja eri arkistolähteet

Ympäröivä maankäyttö

- Kotkansaaren osayleiskaava, asemakaavat ja asemakaavahankkeet, kaupunkistrategia

Virkistys

- lähtökohdat Kotkan kaupungin liikunta- ja matkailutoimista

Kunnalliset palvelut

- lähtökohtaisesti alue tukeutuu olemassa oleviin palveluihin, mutta kunnallisten palvelujen lisätarve tutkitaan kaavan yhteydessä yhdessä kunnan palveluntuottajaorganisaatioiden kanssa

Kaupalliset palvelut

- kaupallisten vaikutusten arviointi tehtiin osana Kymenlaakson liiton 2012 teettämää maakunnallista kaupallista selvitystä

Liikenne

- kaava-alue soveltuu kaikkien liikennemuotojen käyttöön ja toimii myös niiden kohtaamispaikkana
- liikenneverkko suunnitellaan asemakaavamuutoksen yhteydessä ja asemakaavan muutoksen liikenteellisiä vaikutuksia tutkitaan koko Kotkan saaren osalta
- joukkoliikenne suunnitellaan yhteistyössä paikallisliikenteen liikennöitsijän kanssa
- Kotkansaaren sisääntulotien suunnitelmia tarkastellaan uudelleen

Maanomistus

- Kotkan kaupunki

Verkostot ja kadut

- Vesijohdot ja viemärit: Kymen vesi Oy
- Kadut ja valaistus: Kotkan kaupunki, kuntatekniikka
- Kaukolämpö: Kotka Energia Oy
- Sähköverkko: Kymenlaakson Sähköverkko Oy
- Data: Elisa (Kymen puhelin Oy)

Muuta

- Tulvariskit taajamissa ja niiden huomioiminen suunnittelussa -raportti 2007
- MMM päätös tulvariskisalueista 2011/2012
- muut ilmastoraportit
- hankesuunnitelmat ja diplomityöt Kantasataman alueelta



- Rakennuselementtien uudelleenkäyttö (REUSE) -tutkimushanke
- Europan 9 -kilpailu Hovinsaaren ja Kaupunginlahden suunnittelusta

Tiedottaminen

Kuulutukset

Kuulutukset Kotkan kaupungin virallisissa ilmoituslehdissä ja ilmoitustauluilla.

Verkkosivut

www.kotka.fi > Rakentaminen, kaavoitus ja tontit > Kaavoitus

Tiedustelut:

Kotkan kaupunki, kaupunkisuunnittelu
PL 114, 48101 Kotka

Marja Kukkonen, asemakaava-arkkitehti
puh 040 723 6112
sähköposti *marja.kukkonen@kotka.fi*

Patricia Broas, kaavoitusarkkitehti
puh. 040 647 1539
sähköposti *patricia.broas@kotka.fi*