

KOTKA 1. KOTKANSAARI

KANTASATAMA (0314)
Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen selostus



Kuva: Tomi Raussi

KOTKAN KAUPUNKI
Kaupunkisuunnittelu 2.12.2014
Kaupunkisuunnittelulautakunta 9.12.2014
Kaupunkisuunnittelulautakunta 19.2.2015

1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

1.1 Tunnistetiedot

Kantasatama (0314) asemakaava ja asemakaavan muutos

Asemakaava 1. Kotkansaari kaupunginosan vesialueelle ja asemakaavan muutos Kotkan kaupungin 1. Kotkansaari kaupunginosan korttelille 135, osalle korttelia 129, katu- satama- ja vesialueille

Asemakaavalla muodostuvat 1. Kotkansaari kaupunginosan korttelit 135, 137, 138, 139, 140 ja 141 katualueet, aukio, satama-alue, vesialueet, puistot sekä venesatama-alue.

Asemakaavan vireilletulosta on ilmoitettu 7.4.2014.

Asemakaava on hyväksytty
Kaupunkisuunnittelulautakunnassa
Kaupunginhallituksessa
Kaupunginvaltuustossa

Kotkan kaupunki
Kaupunkisuunnittelu
Kustaankatu 2, PL 114, 48101 Kotka

Yhteyshenkilö, kaavan valmistelija:

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

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



1.2 Kaava-alueen sijainti

Kantasataman kaava-alue sijaitsee Kotkansaaren kaupunginosassa, Kotkan keskustan koillispuolella. Kaava-alue käsittää Tornatorintien, osan Satamakadusta, merikeskus Vellamon tontin, sekä siihen rajoittuvan satama-alueen, joka kaakkoisreunastaan rajautuu KotkaMillsin tehdasalueeseen. Asemakaavaan kuuluu myös satama-alueen ja Merikeskus Vellamon tontin edustalla olevia kaavoittamattomia merialueita.

Koko suunnittelualue on suuruudeltaan noin 57,3 ha. Alueesta noin 29,4 ha on vesialuetta ja 27,9 ha maa-alueita.

1.3 Kaavan nimi ja tarkoitus

Kantasatama, asemakaavan muutos (0314)

Asemakaavan tavoitteena on mahdollistaa Kantasataman kehittäminen osaksi kaupunkikeskustaa: alueelle on tarkoitus toteuttaa liiketiloja, hotelli, viihdekeskus ja muita kaupallisia palveluita sekä asumista.

Kaavamuutoksen myötä viereisen Kotkamillsin tehtaan ja HaminaKotka Sataman liikennejärjestelyt on mahdollista toteuttaa niin, että raskas liikenne ja alueella lisääntyvä henkilöautoliikenne erotetaan toisistaan tehokkaasti. Liikennejärjestelyillä pyritään liikenteen sujuvuuden ja liikenneturvallisuuden parantamiseen. Itälaituri ja sen pohjoisosa laitureineen jäävät edelleen satamakäyttöön.

Kaavoituksessa tarkastellaan aluetta osana keskustaa mutta myös uutena, omana vetovoimaisena kaupallisena kokonaisuutena. Lähtökohtana on toimiva kaupunkirakenne sekä kestävä kehityksen mukainen laadukas ja ekotehokas rakentaminen.

1.4 Selostuksen sisällysluettelo

Sisällys

1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT.....	2
1.1 Tunnistetiedot	2
1.2 Kaava-alueen sijainti	3
1.3 Kaavan nimi ja tarkoitus	3
1.4 Selostuksen sisällysluettelo	4
1.5 Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista	5
1.6 Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista	5
2 TIIVISTELMÄ.....	7
2.1 Kaavaprosessin vaiheet	7
2.3 Asemakaavan toteuttaminen	7
3 SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT	8
3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista	8
3.1.1 Alueen yleiskuvaus	8
3.1.2 Luonnonympäristö	8
3.1.3 Rakennettu ympäristö.....	9
3.1.4 Maanomistus	12
3.2 Suunnittelutilanne	12
3.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset	12
4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET	15
4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve	15
4.2 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset	15
4.3 Osallistuminen ja yhteistyö	17
4.3.1 Osalliset.....	17
4.3.3 Viranomaisyhteistyö.....	21
4.4 Asemakaavan tavoitteet	21
4.4.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet	21
5 ASEMAKAAVAN KUVAUS	24
5.1 Kaavan rakenne	24
5.1.1 Mitoitus	30
5.1.2 Palvelut.....	31
5.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen	31
5.3 Aluevaraukset	31
5.3.1 Korttelialueet.....	32
5.3.2 Muut alueet.....	35
5.4 Kaavan vaikutukset	36

5.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön	36
5.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön	37
5.4.3 Vaikutukset energia- ja ilmastoasioihin	38
5.5 Ympäristön häiriötekijät	38
5.6 Kaavamerkinnät ja -määräykset	39
5.7 Nimistö	44
6 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS	45

1.5 Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista

1. Asemakaavan seurantalomake
2. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) 10.2.2015
3. Maanomistus
4. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä luonnoksesta saatujen lausuntojen ja mielipiteiden lyhennelmät ja vastineet niihin
5. Asemakaavakartta
6. Liikenneselvityksiä ja toimivuustarkastelu, Strafica Oy, Sito Oy 2014
7. Kotkan Kantasataman perhosselvitys 2014, Luontoselvitys Kotkansiipi 1.10.2014
8. Kotkansaaren-Metsolan ketomarunaan sidonnaisten perhoslajien esiselvitys 2014, Acleris 20.11.2014
9. Kantasataman kaavamuutosalue, maaperän pilaantuneisuuden ja puhdistustarpeen arviointi, Ympäristökonsultointi Niemeläinen Oy 12.11.2014
10. An economic impact analysis of Kotka Old Port project, Oxford Research Oy 2014, tiivistelmä
11. Tulvakartta SYKEN tulvakarttapalvelusta 10.2.2015
12. Kotkan Kantasatama Ympäristömeluselvitys, Akukon 2015
13. Kantasataman ympäristöohjelma
14. Havainnekuvia

1.6 Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista

1. Maakuntakaava 2008
2. Kauppa ja merialue maakuntakaava 2013
3. Kotkan yleiskaava 1988, ei oikeusvaikutteinen
4. Kotkansaaren osayleiskaava 1996, ei oikeusvaikutteinen
5. Kotkan Kantasataman osayleiskaavan luontoselvitys, 2011
6. Museoviraston kaupunkiarkeologinen selvitys Kotkansaaresta
7. Tulviin varautuminen rakentamisessa - opas alimpien rakentamiskorkeuksien määrittämiseksi ranta-alueilla, Syke, Ilmatieteen laitos, Ympäristöministeriö, Maa- ja metsätalousministeriö 2014
8. Kotkan kaupungin rakennusjärjestys, 14.11.2001
9. Kotkan tie- ja katuverkkosuunnitelma 2030, Tiehallinto, Kotka, Linea konsultit

10. Kotka, Kotkansaari, Ruukinkatu 15 tontti 285-1-7-5
kaupunkiarkeologinen kaivaus 2.7. - 31.7.2012, kaivauskertomus,
Kymenlaakson museo 2012
11. Kotka, Kotkansaari, Ruukinkatu 15 tontti 285-1-7-5
kaupunkiarkeologinen kaivaus 2012, kaivauskertomuksen karttaosa,
Kymenlaakson museo 2012
12. Kotka, Kotkansaari, Ruukinkatu 15 tontti 285-1-7-5
kaupunkiarkeologinen kaivaus 2012, kaivauskertomuksen löytö- ja
näyteluettelot, Kymenlaakson museo 2012
13. Kotka, Kotkansaari 285-001-0007-004/5/7 kasvillisuuskartoitus,
Kymenlaakson museo 2012
14. Kotka, Kotkansaari, Satamakadun ja Ruukinkadun kulmaus,
kasvijäännettutkimukset 2012, Turun yliopisto,
Kasvimuseo/Paleoetnobotaniikan laboratorio 2012
15. Kotka, Kotkansaari 2012 Osteologinen analyysi, Kymenlaakson museo
2012
16. Kotkan Kantasataman osayleiskaavan luontoselvitys 2011,
Luontoselvitys Kotkansiipi 15.8.2011
17. Kotkan Kantasatama rakennushistoriallinen selvitys, Kymenlaakson
museo 2012
18. Kotka-Kyminlinna 110 kV johdon siirto, esiselvitys v.1.1, Kotkan
kaupunki, Kuntatekniikka 20.11.2014
19. Pohjaolosuhteet, Kuntatekniikka
20. Preliminary assessment for BREEAM Communities 2012
21. Kotkan kansallinen kaupunkipuisto, perustamisselvitys 2013, toim.
Konsulttipalvelu Viher-Arkki 2013
22. Ehdotus Haminan ja Kotkan rannikkoalueen tulvariskien
suunnitelmaksi vuosille 2016 - 2021 (LUONNOS), Kaakkois-Suomen
Ely-keskus 2014

2 TIIVISTELMÄ

2.1 Kaavaprosessin vaiheet

Osayleiskaavan vireilletulosta on ilmoitettu 28.12.2011

30.12.2011 päivätty Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) on ollut nähtävillä mielipiteiden esittämistä varten 30.12.2011 - 3.2.2012.

Loppuvuodesta 2013 Kotkan kaupunki julkisti tiedon hankekehittäjästä, jonka kanssa kaupunki sopi alueen suunnitteluvarauksesta. Kantasataman alueelle päätettiin laatia asemakaavan muutos yhteistyössä laaditun suunnitelmaan pohjautuen.

Asemakaavan vireilletulosta on ilmoitettu 5.4.2014.

4.4.2014 päivätty Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on ollut nähtävillä mielipiteiden esittämistä varten 7.4. - 6.5.2014. Osallisten mielipiteet pyydettiin 6.5.2014 mennessä.

Asemakaavan luonnos on ollut nähtävillä MRL 62 § mukaisesti 15.12.2014 - 20.1.2015 mielipiteiden esittämistä varten. Samaan aikaan nähtävillä oli myös asemakaavaa varten laadittu ympäristöohjelma. Mielipiteet luonnoksesta pyydettiin 20.1.2015 mennessä.

Aloite asemakaavasta on tullut Kotkan kaupungilta.

2.2 Asemakaava

Asemakaavan muutoksen myötä satama-alue muuttuu osaksi kaupungin keskustaa sekä monipuoliseksi liiketoimintojen, kulttuuripalvelujen ja asumisen alueeksi. Alueen pääpaino on kaupallisessa toiminnassa jota tukee ravintola-, viihde- ja kulttuuripalvelut, huvivenetoiminta, sekä hotellit. Alueella on myös asumista, joka on edellytys elävälle kaupunkirakenteelle. Osa alueesta säilyy satamakäytössä.

2.3 Asemakaavan toteuttaminen

Alueen tontit vuokrataan hankekehittäjälle ja rakentaminen voi alkaa kaavan vahvistuttua.

3 SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT

3.1 Selvitys suunnittelualan oloista

3.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualaue on suurimmalta osaltaan satama-, varasto- ja liikennealuetta. Korkeussuhteiltaan alue on hyvin tasainen ja korkeusasemaltaan matala, noin 2 metriä merenpinnasta.

Alueella sijaitsee erikokoisia ja -ikäisiä varastohalleja. Hallien kunto on vaihteleva, ja niistä osa on 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 Merikeskus Vellamo. Museokeskuksen viereisen Härniemen laiturin kunnostussuunnittelu on käynnissä.

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

3.1.2 Luonnonympäristö

Maisemarakenne, luonnonolot

Kaava-alue on pääosin satama-alueetta jolloin maisemaa hallitsevat satamarakenteet laitureineen ja varastorakennuksineen. Maisemassa ehdottomana painopisteenä toimii merikeskus Vellamo.

Alueella on jonkin verran ruderaatti-kasvillisuutta, mutta ei varsinaista luonnonmukaista ympäristöä. Maanpinta on laajasti asfaltoitu tai sorapohjaista ratakiskoaluetta. Maapinnan korkeus vaihtelee +1.5 ... +3,5 m välillä, mutta on pääosin noin +2 metrin korkeudessa. Aluetta ympäröi merialue joka kuuluu Kymijoen suistoalueeseen.

Luonnonsuojelu

Kesällä 2014 Kantasataman alueella tehdyssä hyönteiselvityksessä todettiin erityisesti suojeltavan marunapeilikääriäisen (*Pelochrista infidana*) esiintyvän alueella. Laji elää toukkana ratapiha-alueella kasvavan ketomaranun (*Artemisia campestris*) juuressa toukoheinäkuussa.

Vuonna 2011 tehdyssä luontoselvityksessä ilmeni, että käyttämättömien pistoraiteiden vieressä soralla pesii tiirayhdyskunta.

Alueella pesi sekä lapintiiroja (*Sterna paradisaea*) että kalatiiroja (*Sterna hirundo*). Tiirat on rantalintujen ryhmä, johon kuuluvia lajeja elää kaikkialla maailmassa. Tiirat viettävät suuren osan elämästään merellä.

Meri ja tulvavaara

Kantasataman alue on pääosin noin +2 metrin korkeudessa joka asettaa haasteita rakentamiselle tulvavaaran vuoksi. Selvitysten mukaan saattaa vedenpinta nousta + 2,382 metriin (N43 korkeusjärjestelmän mukaan, vastaa +2,642 m N2000 korkeusjärjestelmässä) keskimäärin kerran 250 vuodessa. Kerran tuhannessa vuodessa saattaa merenpinta nousta +2,704 metriin. Meriveden mahdollinen tulviminen on huomioitava katujen ja rakennusten suunnittelussa.

3.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaava-alueella

Suunnittelualueella ei ole asukkaita. Kaava-alue rajautuu ympäröivään kaupunkirakenteeseen sekä viereiseen tehdasalueeseen.

Yhdyskuntarakenne

Satama-alue on aikoinaan ollut merkittävä työllistäjä ja osa kaupungin ydintoimintoja. Teollisuus ja satama- toiminnat ovat yhdessä luoneet edellytykset koko kaupungin synnylle ja kasvulle. Satama-toiminnat ovat pääosin siirtyneet muihin HaminaKotka satamiin.

Keskustan kaupunkirakenne tiivistyy ja laajenee pikkuhiljaa käsittämään koko Kotkansaaren. Vellamon sekä meripäivätapahtumien myötä alue on jo tullut osaksi keskusta-alueetta.

Kaava-alue rajautuu kaakossa Kotkamillsin tehdasalueeseen, joka on laajuudeltaan noin 75 ha.

Palvelut

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

Kantasataman alueen sisääntulon vieressä on lisäksi vanha junavaunu jossa toimii kesäisin kahvila-baari.

Kantasataman jokakesäinen suur tapahtuma on Kotkan Meripäivät. Tapahtuma on keskittynyt suunnittelualan osalta Vellamon tuntumaan, Härniemen laituriin sekä Pohjois- ja Väli-laiturille.

Työpaikat, elinkeinotoiminta

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 edelleen satunnaisesti pieni määrä rahtia, mutta volyymit ovat pienehköjä verrattuna sataman muihin osiin. Tällä hetkellä osassa satamaa kontitetaan tavaraa, joka kuljetetaan muihin sataman osiin laivattavaksi.

Rahtilaivojen ohella laitureihin on kiinnitetty ajoittain mm. museo- ja matkustajalaivoja.

Virkistys

Suunnittelualueella ei ole virkistysaluetta. Kotkansaarella on useita laajoja puistoalueita.

Liikenne

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

Maaliikennettä satamaan tuovat sekä tavarajunat että rekat.

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

Rakennettu kulttuuriympäristö ja muinaismuistot

Vellamon tontti on osa aluetta, jonka Ympäristöministeriö on hyväksynyt kansalliseksi kaupunkipuistoksi. Vellamon rakennus on uudehko, 2008 rakennettu, mutta jo tärkeä osa kaupungin kulttuuriympäristöä. Kansallinen kaupunkipuisto ei ole saanut lainvoimaa valituksesta johtuen (valitus ei kohdistu Vellamon alueeseen).

Kaava-alue rajautuu Kotkamillsin tehdasalueeseen (entinen Stora Enso) joka kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin (RKY). Tehtaat ovat merkittävä osa Kotkan kaupunkikuvaa ja tärkeä osa Kaakkois-Suomen vesistöjen varsille syntyneitä puunjalostusteollisuutta. Tehdasalue käsittää rakennuskantaa ja rakenteita teollisuuslaitoksen monesta eri kehitys- ja laajentumis-

vaiheesta aina 1900-luvun alusta lähtien. Tehdasalue on kaavamuuotosalueen ulkopuolella.

Kantasatama on ollut 1800-luvulta asti satamakäytössä, ja satama-alueella on myös ollut pienteollista toimintaa nykypäivään asti. Rantaviivaa on siirretty täyttäen kohti syvempää vettä useaan otteeseen historian aikana. Täyttöön on käytetty sekalaista maainesta, mm. laivojen painolastihiekkaa, ruopattua merihiekkaa sekä ylijäämärimoja satama-alueella ja muualla Kotkassa sijainneilta sahoilta.

Historiallisten lähteiden perusteella on Kotkansaarella sijainnut 1790-luvulla rakennettuja sotilaskasarmeja piha-alueineen sekä käymälöineen. Niihin liittyviä Ruotsinsalmen aikaisia (1790 - 1850-luku) kulttuurikerroksia ja/tai rakenteita voi olla säilyneinä alueen maakerroksissa.

Kaava-alueella ei ole historiallisia rakennuksia.

Merenpohjaa ei ole järjestelmällisesti tutkittu historiallisten löydösten osalta. Vedenalaisen kulttuuriperinnön selvittämiseksi on merenpohjaa syytä tutkia viistokeilaamalla, mikäli siihen on tarkoitus tehdä rakenteita tai muuten muokata.

Tekninen huolto

Kaava-alue on kunnallisessa vesi- ja viemärijärjestelmässä. Alueen halki kulkee Kotka-Kyminlinna 110 kV sähkölinja, joka syöttää sähköä paitsi kaupungin keskustaan myös KotkaMillsin tehtaalle. Sähkölinja on nykyisellään ilmajohto, mutta johto on tarkoitus vaihtaa maakaapeliin asemakaavan toteutumisen myötä.

Alueen laiturien rakenteissa on vaihtelevasti mm. rimatäyttöä, merihiekkaa, ym. Maaperän rakennettavuus sekä laitureiden kunto on tarkistettava. Viereinen Härniemen laituri kunnostetaan vuoteen 2017 mennessä.

Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt

Kantasatama ei ole tiettävästi missään vaiheessa toiminut varsinaisesti kemikaalisatamana, vaan alueella on käsitelty ja laivattu kappale-tavaraa ja mm. puunjalostusteollisuuden tuotteita. Suomen ympäristökeskuksen ylläpitämän Maaperän tilan tietojärjestelmä MATTI mukaan alueella on ollut polttonesteiden jakeluasema (kohde 40858, lopetettu).

Kantasataman alueella on suoritettu maaperän haitta-ainetutkimus 8.-12.9.2014 jossa todettiin, että maaperän pintakerros on paikoin metalleilla ja öljyllä pilaantunut. Syvemmillä sijaitsevassa puutäyttöä sisältävässä täyttökerroksessa todettiin paikoin korkeita haihtuvien orgaanisten yhdisteiden pitoisuuksia. Lisäksi yhdessä tutkimuspisteessä

todettiin maakerros, jossa PAH-yhdisteiden pitoisuudet olivat merkittävästi koholla. Vaikka alueen pilaantuneisuus ei ole merkittävää on alueelle rakennettaessa tehtävä lisäselvityksiä ja tarpeen mukaan massanvaihdoksia.

Kantasataman edustan vesialueet kuuluvat Kymijoen haarojen valuma-alueisiin. Vesialueiden pohjasedimenttien oletetaan olevan saastuneita johtuen teollisesta toiminnasta jota on harjoitettu vuosien ajan joenvarressa. Asemakaavan lähtökohtana on ollut, ettei merenpohjaan uloteta rakentamista, eikä pohjasedimenttejä siksi ole tutkittu.

Kaava-alue rajoittuu viereiseen KotkaMillsin tehdasalueeseen jonka teollisuustoiminnasta aiheutuu ajoittain melua ja hajuja ympäristöön. Liikennöinnistä tehdasalueelle aiheutuu tavanomaisia liikenteen ympäristöhaittoja. Tehtaan toiminnalle on asianmukaiset ympäristö- luvat, jotka on myönnetty jo olemassa oleva lähellä sijaitsevat keskusta- toiminnot asumisineen huomioituna. Suunnittelualue kuuluu Kotka- millsin Seveso-konsultointivyhdykseen, kuten suurin osa Kotkansaarta.

Sosiaalinen ympäristö

Alue on pääosin satama-alueita eikä muodosta erityistä sosiaalista ympäristöä.

3.1.4 Maanomistus

Kaava-alue on pääosin Kotkan kaupungin omistama. Pieni osa alueesta on Kotkamillsin omistuksessa. *Liite 3*

3.2 Suunnittelutilanne

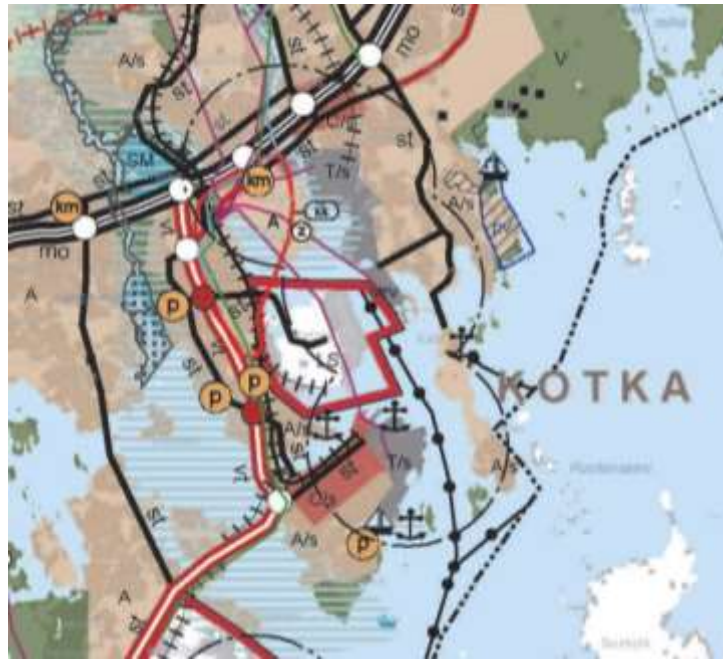
3.2.1 Kaava-alueita koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Kymenlaakson maakuntakaava

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

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

Taajamat ja niiden ympäristö



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.

Kauppa ja merialuekaava



Kauppa ja merialue -maakuntakaava on vahvistettu 26.11.2014. Kaavassa keskustatoimintojen alue on ulotettu käsittämään myös Kantasataman alueen. Kantasatamaan ulottuu kaavassa myös matkailun ja virkistyksen kehittämiseksi kohdennettu alue.

Yleiskaava ja Kotkansaaren osayleiskaava

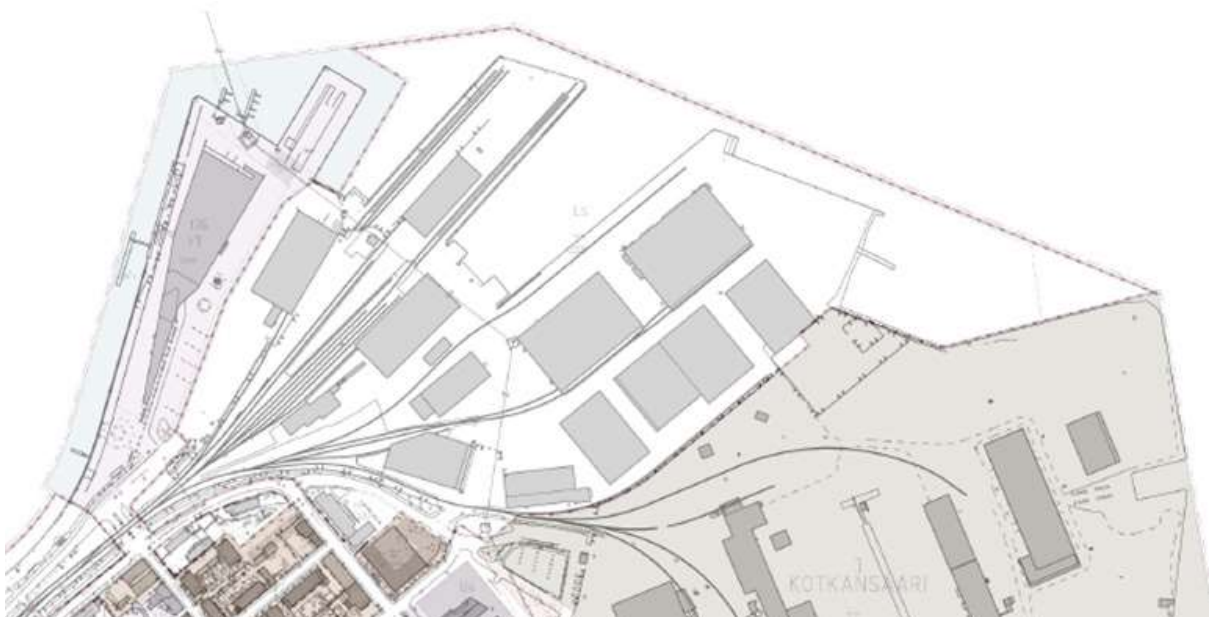
Kotkan yleiskaavassa (hyväksytty 19.3.1986), sekä Kotkansaaren osayleiskaavassa (hyväksytty 27.3.1996) on Kantasatama satama-alueita. Kotkan yleiskaavaa ja sitä tarkentava Kotkansaaren osayleiskaava ovat kumpikin oikeusvaikutuksettomia.

Asemakaava

Valtaosa kaavamuutosalueesta on LS satama-alueita jolle saa rakentaa satamatoimintoihin liittyviä teollisuus- ja varastorakennuksia. Alueella on sallittua rakentaa 50 % rakennusala. (Asemakaava vahvistettu 20.1.1982, kaavanumero 4/81)

Alueen länsiosassa on YY Kulttuuritoimintaa palvelevien rakennusten korttelialue, jonka rakennuksissa saa olla tiloja esim. museoita, näyttelyjä, urheilua ja kokoontumisia varten sekä niihin liittyviä liiketiloja. Kortteli rajautuu länsi- ja pohjoisosiltaan Wm vesialueeseen. Vesialueelle saa sijoittaa pysyvästi aluksia ja laiturirakenteita. Aluksissa saa olla liike- ja ravintolatiloja. Korttelissa on yhteensä 31 500 k-m² rakennusoikeutta. Lisäksi alueella on Tornatorintien katualue. (Asemakaava vahvistettu 22.7.2005, kaavanumero 1403)

Kotkamillsin alue on kaavassa teollisuusrakennusten korttelialueita (TT). Alueella saa olla toimintaa, joka saattaa aiheuttaa häiriötä asutukselle melun ja saasteiden muodossa. Toimintaa ei saa kuitenkaan sijoittaa 60 m lähemmäs viereisen AK-alueen asuinrakennuksista lukien. (Asemakaava vahvistettu 19.10.1995, kaavanumero 14/94)



Rakennusjärjestys

Kotkan kaupungin rakennusjärjestys on tullut voimaan 1.1.2002.

Tonttijako ja -rekisteri

Tilat ja tontti ovat kiinteistörekisterissä.

Pohjakartta

Pohjakarttaa ylläpitää ja täydentää Kotkan kaupungin Kaupunkisuunnittelun Kaupunkimittaus.

Rakennuskiellot

Alueella ei ole rakennuskieltoa.

Lähiympäristön kaavatilanne ja suunnitelmat

Kotkansaari on kokonaan kaavoitettu. Kotkansaarta ympäröivät merialueet ovat osittain kaavoittamatta.

4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve

Kantasataman alueella aiemmin vilkkaana toiminut satamaliikenne on vuosien mittaan hiipunut ja satamatoimintoja on siirtynyt muille HaminaKotka satamille. Kantasataman alueelle päätettiin laatia osayleiskaava, jonka työ oli määrä käynnistyä loppuvuodesta 2011.

Loppuvuodesta 2013 Kotkan kaupunki julkisti tiedon hankekehittäjästä, joka suunnitteli muotivaatteisiin keskittyvän outlet-keskuksen rakentamista Kantasatamaan. Lisäksi alueelle haluttiin rakentaa hotelli sekä muita kaupallisia palveluita. Kaupunki sopi hankekehittäjän kanssa alueen suunnitteluvarauksesta, eli hankekehittäjä laatii suunnitelman alueelle yhteistyössä kaupunkisuunnittelun kanssa. Suunnitelmaan pohjautuen laaditaan alueelle asemakaavan muutos, joka mahdollistaa suunnitelman toteuttamisen.

Asemakaavan tavoitteena on mahdollistaa kaupallinen hanke ja alueen rakentuminen osaksi kaupungin keskustaa.

4.2 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

Kantasataman suunnittelun historia 2000-luvulla

Kantasataman alueeseen liittyy runsaasti suunnitelmia kaavamutosta edeltävältä ajalta. 2001 laadittiin merimuseon hankesuunnitelma ja

2002 Kulttuurisatama-hankesuunnitelma. 2003 päätettiin rakentaa Merikeskus Kotkaan ja päätökseen liittyen on vuosien mittaan laadittu erilaisia suunnitelmia:

2001 Merimuseon hankesuunnitelma, Kotkan kaupunki ja Kymenlaakson maakuntamuseo

2002 Kotkan Kulttuurisatama-hankesuunnitelma, kaupungin ja sataman yhteistyönä (Kulttuurikeskus Populaari ja matkustajaterminaali)

2003 Diplomityö Suomen merimuseon ja Kymen maakuntamuseon uudisrakennus Kotkan Kantasatamaan, TTY arkkitehti Timo Patosuo

2004 Diplomityö Kotkan Matkustajasatamaterminaali, TTK arkkitehti Henrik Simelius

2005 Museokeskuksen arkkitehtikilpailun voittajaksi valitaan Hyöky, Arkkitehtitoimisto Lahdelma & Mahlamäki (Merikeskus Vellamo avattiin yleisölle 2008)

2005 Kulttuurisatama- hanke, Arkkitehtitoimisto Lahdelma & Mahlamäki (monitoimiareena Muikula – urheilu- ja monitoimitilaa, pysäköintilaitos, elokuvakeskus, museon laajennusvaraus)

2008 Kulttuurisatamasuunnitelman päivitys, Arkkitehtitoimisto Lahdelma & Mahlamäki (merikeskuksen laajennus, monitoimikeskus, hotelli, kylpylä, kongressikeskus)

2010 Kotkan Kantasataman Masterplan, ALA- arkkitehdit Oy, (hotelli, kasino, asuminen, monitoimihallit, toimistoja, lähiruokaa)

2011 Diplomityö Kaupunki ja aika, urbaanien teollisuuskesantojen ajallinen kaupunkisuunnittelu Case Satamaportti, Kotka, TTY arkkitehti Hilla Rudanko

2011 Areena ja taideopisto, tarveselvitys, Skanska, ALA- arkkitehdit ja Kotkan kaupunki

2013 Kotka Old Port, Kotkan Kantasataman kehitys Oy, AHR Architects (korkealuokkaisen muotivaatteiden outlet- keskus, 2 hotellia, marina, venesatama, asuntoja, hovi- ja viihdepalveluja, matkustajasatama, linja-autoasema, museon laajennusmahdollisuus)

Kaavoituksen käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

Kantasataman osayleiskaavan valmistelu käynnistettiin kaupungin aloitteesta loppuvuonna 2011. Kaksi vuotta myöhemmin kaupunki julkisti tiedon hankekehittäjästä, jonka kanssa on yhteistyössä laadittu alueelle suunnitelmaa. Alueen kaavoitusta päätettiin jatkaa osayleiskaavan sijaan asemakaavan muutoksena.

Asemakaavan muutoksen hyväksyy kaupunginvaltuusto.

4.3 Osallistuminen ja yhteistyö

4.3.1 Osalliset

Osallisina kaavoituksessa ovat mm.:

- alueen ja lähialueen maanomistajat ja asukkaat,
- lähialueen toimipaikat, yritykset ja niiden työntekijät, mm. HaminaKotka Satama Oy ja Kotkamills Oy, Merikeskus Vellamo
- Yhdistykset ja yhteisöt:
Kotkan ympäristöseura ry, Kotka-Seura ry, Meri-Kymen luonto ry
- Kotkan kaupungin asiantuntijaviranomaiset:
kaupunkimittaus, kuntatekniikka, puistotoimi, rakennusvalvonta ja ympäristökeskus
- Kaakkois-Suomen ELY-keskus
- Kymenlaakson liitto
- Liikennevirasto
- Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi
- Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes
- Aluehallintovirasto
- Museovirasto
- Kymenlaakson museo
- Kymenlaakson pelastuslaitos
- Luotsausliikelaitos Finnpilot
- Kymen Vesi Oy
- Kymenlaakson Sähkö Oy
- Kymenlaakson sähköverkko Oy
- Kotkan Energia Oy
- Gasum Oy
- Elisa (KYMP Oy)
- Telia Sonera Finland Oy
- Kymenlaakson Jäte Oy
- VR-yhtymä Oy
- Senaattikiinteistöt
- Ympäristöministeriö

4.3.2 Osallistumis- ja vuorovaikutusmenettelyt

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) oli nähtävillä (MRA 30 §) 7.4 - 6.5.2014. Osallisten mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 6.5.2014 mennessä.

Nähtävillä olosta ja mahdollisuudesta esittää mielipiteensä ilmoitettiin kaupungin ilmoitustaululla ja lehtikuulutuksella Ankkuri -lehdessä sekä kaupungin internet-sivuilla. Osallisille lähetettiin kirjeitse tieto OAS:sta.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin palautetta seuraavilta tahoilta:

– Kymen Vesi Oy	28.4.2014
– HaminaKotka Satama Oy	5.5.2014
– Liikennevirasto	25.4.2014
– Museovirasto	6.5.2014
– Kotkamills Oy	6.5.2014
– Kotkan ympäristöseura ry	6.5.2014
– Kymenlaakson museo	29.4.2014
– Kaakkois-Suomen ELY-keskus	13.5.2014

Kymen Vesi Oy esitti kaupungille tiedoksi kartan jossa on säilytettävä vesihuoltoverkosto.

HaminaKotka Satama Oy esitti huolensa vuokraamansa satama-alueen tulevaisuuden käyttömahdollisuuksiin liittyen. Kotkamills Oy, esitti puolestaan että suunnittelualueetta tulisi kaventaa ja satama-alue tulisi säilyä nykyisenlaisessa käytössä.

Liikennevirasto huomautti, että asemakaava-alueelle johtavat vesiväylät tulisi merkitä kaavakartalle.

Museovirasto esitti lausunnossaan, että Merikeskus Vellamon nykyinen toiminta sekä toiminnan kehittäminen on turvattu kaavassa. Lisäksi lausunnossa todetaan, että selvitykset maalla sijaitsevien muinaisjäännösten osalta ovat riittävät, mutta mikäli asemakaavassa osoitetaan muuttuvaa maankäyttöä vesialueelle, tulee tarkempien vesialueen käytön suunnitelmien selvittyä toteuttaa vedenalaisinventointi.

Kotkan ympäristöseura esitti lausunnossaan, että asemakaava-alueelle tulisi esittää vaihtoehtoinen ei-kaupallinen maankäyttösuunnitelma.

Kymenlaakson museon lausunnossa peräänkuulutettiin kulttuuristen vaikutusten selvittämistä ja arviointia koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan vaikutuksia. Lausunnossa pidettiin tärkeinä, että näkymät kaava-alueelta Kotkanlahden teollisuusympäristöihin säilyisi ja että sataman historia ja identiteetti säilyisi.

ELY-keskus suositteli lausunnossaan, että suunnittelutyön yhteydessä saatettaisiin vireillä oleva osayleiskaavan laatiminen päätökseen. Esitettiin, että kaavoituksessa kiinnitettäisiin erityisesti huomiota valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin, jalankulkuun ja kevyen liikenteen verkostoon, sekä tulvariskiin. Lisäksi esitettiin, että tehtyä luontoselvitystä tulisi täydentää hyönteisselvityksellä.

Kaavaluonnoksen valmistelun yhteydessä on lisäksi käyty neuvotteluja kaavaratkaisuista Kotkamills Oy:n, HaminaKotka Satama Oy:n ja Merikeskus Vellamon (Kymenlaakson museo ja Suomen merimuseo) kanssa.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saadut palautteet ja niihin laaditut vastineet ovat selostuksen liitteenä. *Liite 4.*

Kaavaluonnos ja ympäristöohjelma

Asemakaavamuutoksen luonnos ja ympäristöohjelma olivat nähtävillä (MRL 62 §) 15.12.2014 - 20.1.2015. Mielenpitoet pyydettiin 20.1.2015 mennessä. Nähtävillä olosta ilmoitettiin kaupungin ilmoitustaululla ja lehtikuulutuksella Ankkuri -lehdessä sekä kaupungin internet-sivuilla. Osallisille lähetettiin lisäksi kirjeitse tieto.

Kaavaluonnoksesta saatiin palautetta seuraavilta tahoilta:

– Kaakkois-Suomen ELY-keskus	20.1.2015
– Kotkan ympäristöseura ry	18.1.2015
– Liikennevirasto	20.1.2015
– Museovirasto	20.1.2015
– Senaatti-kiinteistöt	19.1.2015
– Kotkamills Oy	20.1.2015
– Kymen Vesi Oy	16.1.2015
– VR-Yhtymä Oy	16.1.2015
– HaminaKotka Satama Oy	8.1.2015
– Kymenlaakson Sähkö Oy	18.12.2014
– Kymenlaakson Sähkö Oy	8.1.2015
– Kymenlaakson museo	21.1.2015
– Kaupunkisuunnittelu, Kotkan kaupunki	20.1.2015
– Rakennusvalvonta, Kotkan kaupunki	20.1.2015
– Ilpo Tolonen	12.1.2015
– Eeva Linkola	19.1.2015
– Juha Korpioja	15.12.2014
– Jussi Kivistö, Extra Marine Oy	20.1.2015
– Markku Enqvist	19.1.2015

Lausunnoissa tuotiin pääasiassa esiin joitakin teknisiä yksityiskohtia alueesta tai kaavaluonnoksen merkintöihin ja selostukseen liittyen. Erityisenä huolenaiheena nostettiin esiin alueen melun selvittämisen tarve ja toiminnan mahdollinen rajoittaminen melun vuoksi. Liikennetarkaisun toimivuudesta ja liikenneselvityksen riittävydestä oltiin myös jonkin verran huolissaan. Huomautettiin mahdollisista selvitystarpeista, kuten tulvariskiinkin liittyen sekä vedenalaisen kulttuuriperinnön inventointitarpeesta. Kotkamills huomautti kaavamuutoksen tuomista kustannuksista sekä kustannusten sopimistarpeesta. Alueen toimijat - Kotkamills, museo, satama - toivat esiin oman toiminnan sekä toiminnan kehittämismahdollisuuden turvaamisen.

Suunnitelmaa kritisoitiin liittyen rakentamisen määrään ja korkeuteen sekä alueen liittymiseen ympäristöönsä. Myös Kymenlaakson museo toi esiin kulttuuriarvojen ja kaupunkikuvallisten arvojen vaalimisen. Yhdessä mielipiteessä epäiltiin suunnitellun hankkeen kannattavuutta.

Lausuntojen perusteella on tehty useita tarkennuksia kaavamääräyksiin ja -merkintöihin sekä täydennetty selostusta.

Lausuntojen ja mielipiteiden lyhennelmät ja vastineet niihin ovat selostuksen liitteenä, *liite 4*.

Yleisötilaisuudet

Kaavaluonnoksen nähtävillä olon aikana järjestettiin yleisölle asukastilaisuus (8.1.2015) sekä suunnittelutyöpajoja (19.1.2015). Kaavaluonnosta esiteltiin myös eri tahoille, mm. HaminaKotka Satama Oy:n hallitukselle, Kunnallisille eläkeläisille, Kotkan ympäristöseuralle, Nuorisovaltuustolle ja Vellamon ystäville. Lisäksi oli kaavaluonnoksesta saatavilla tietoa avoinkotka.fi -sivustolla, jossa asiasta oli mahdollista keskustella ja kertoa mielipiteensä. Viralliset mielipiteet pyydettiin toimittamaan suoraan kaavoittajille.

19.1.2015 järjestettiin yhden päivän aikana kolme suunnittelutyöpajaa: Kymenlaakson ammattikorkeakoulun opiskelijoille, asiantuntijoille (eri alojen edustajia, järjestöistä ja harrasteryhmistä sekä asukastilaisuudessa ilmoittautuneita) ja yrittäjille. Työpajoissa pyydettiin miettimään työryhmissä rakentamista, asumista, ekologisia ratkaisuja, alueen identiteettiä, arkkitehtuuria, palveluita, yrityselämää, työpaikkoja sekä liikennettä ja liikkumista alueella. Lisäksi pyydettiin esittämään oma idea siitä, mitä alueella haluttaisiin kokea. Yrittäjien tilaisuudessa järjestettiin paneelikeskustelu, jossa panelisteina olivat hankekehittäjä, kaupunkisuunnittelun, kehitysyhtiö Cursorin ja kauppakeskus Pasaatin edustajat. Päivän tilaisuuksiin osallistui yhteensä noin 200 henkilöä.

Työpajassa kävi ilmi, että suunnitelmassa pidettiin erityisesti merellisyydestä ja puurakentamisesta. Laiturit ja laivaliikenne nousivat usein puheenaiheiksi ja toivottiin mm. lyhytaikaisia vierasvenepaikkoja alueelle. Ympäristöasioiden huomioimista pidettiin hyvänä, samoin kuin uusiutuvien energiaratkaisujen käyttöä alueella. Vehreyttä ja viherkattoja toivottiin alueelle, mutta toisaalta esitettiin myös, että vehreys ei sovi entiselle satama-alueelle. Esitettiin, että alueelle tulisi viihtyisiä oleskelupaikkoja, näköalapaikkoja ja korkeatasoista ympäristörakentamista. Pyöräilyreittejä ja -parkkeja pidettiin tärkeinä ja jonkin verran oltiin huolestuneita liikenne- ja pysäköintiratkaisujen toimivuudesta. Korkea rakentaminen jakoi mielipiteitä ja tuotiin esiin huoli maisemasta ja näköaloista. Osa piti korkeaa rakentamista hyvänä. Arkkitehtuurin toivottiin olevan muuta kuin laatikkomaisia, korkeita rakennuksia. Huolenaiheena oli miten käy Pasaatin ja keskustan uuden liikerakentamisen myötä.

Työpajoissa esitettiin runsaasti myös ideoita: toivottiin lasten leikkipaikkaa myös sisätiloihin, opiskelijakampusta, erityyppisiä yöpymismahdollisuuksia perinteisten hotellien lisäksi, liikuntapaikkoja, pop-up alueita, luistelurataa talvella, ym. Toivottiin satama-identiteetin huomioimista ja mahdollisuuksien mukaan esiin tuomista.

Yleisesti pidettiin hyvänä, että asukkaille järjestettiin mahdollisuus tulla kuulluksi.

AvoinKotka.fi -sivustolle kirjoitettiin neljä mielipidettä. Niissä kritisoitiin Välilaiturille suunniteltua asuinrakentamista sekä satama-identiteetin heikentymistä uuden rakentamisen myötä. Myös kriittisissä puheenvuoroissa toivottiin kuitenkin hankkeen toteutumista ja pidettiin hanketta hienona mahdollisuutena Kotkalle.

Asemakaavan muutosehdotusta valmisteltaessa on huomioitu saatua palautetta ja tehty muutoksia suunnitelmiin. Suunnitelmaa on kehitetty edelleen yhteistyössä hankekehittäjän suunnitteluryhmän kanssa.

4.3.3 Viranomaisyhteistyö

Asemakaavan muutoksesta on neuvoteltu Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen, Aluehallintoviraston, Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukesin ja Liikenneviraston kanssa.

4.4 Asemakaavan tavoitteet

4.4.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kaupungin asettamat tavoitteet

Suunnittelulla on useita tavoitteita, jotka voidaan myös luonnehtia haasteina. Satamakäytöstä poistuva alue muutetaan osaksi kaupungin keskustaa. Liiketoiminnan (uusia työpaikkoja ja palveluita) ohella alueelle tavoitellaan uusia kaupunkiasuntoja ja asukkaita. Alueen ydin on uusi kaupan alue, joka liittyy luontevasti nykyiseen ja antaa positiivisen lisän kaupunkiin niin, että satamaa ja kotkalaista identiteettiä samalla tuetaan.

Alueen historiaa nostetaan esiin ja pyritään löytämään sekä sataman luonteeseen, että keskustaan sopiva tilallinen luonne.

Julkiselle tilalle ja alueen arkkitehtuurille tavoitellaan korkeaa laatua ja koko alueelle kokonaisvaltaista energiatehokkuutta sisältäen mm. rakentamisen, energia-asioiden sekä liikenteen ekotehokkuuden. Alueen liikennetkaisu suunnitellaan niin, että eri liikennemuodot huomioidaan ja kestäviä liikennemuotoja edistetään.

Uusien tavoitteiden ohella turvataan Kotkamills Oy:n teollisuuden toimintaedellytykset sekä HaminaKotka Satama Oy:n satamatoiminnan edellytykset. Lisäksi säilytetään yhteismahdollisuudet Hovinsaaren ja Hallan suuntiin.

Kaava pyrkii luomaan edellytykset toteuttaa alueesta myös matkailun kannalta vetovoimainen kohde, jossa on Kotkalle luonteikasta, iloista ja rohkeaa arkkitehtuuria sekä korkeaa rakentamisen laatua.

Ekotehokkuus ja ympäristöohjelma

Kantasatamaa suunnitellaan kestävän kehityksen periaatteiden mukaisesti, ja yhtenä suunnittelun tavoitteena on ollut ekotehokkuuden vahva huomiointi. Suunnittelua ohjaamaan on laadittu kaupungin ja hankekehittäjän yhteistyönä ympäristöohjelma, jossa kuvataan keskeiset periaatteet ekotehokkuuden huomiointiin. Ekotehokkuus otetaan huomioon laaja-alaisesti ja teema tulee näkymään niin rakentamisen, liikkumisen kuin energia-asioiden suunnittelussa ja ratkaisuisissa.

Liitteenä 15 on Kantasataman ympäristöohjelma, jossa em. periaatteisiin on kytketty suunnittelua tarkemmin ohjaavia tavoitteita.

Ympäristöohjelma keskeisenä työkaluna on kansainvälinen kestävän aluesuunnittelun BREEAM -sertifikaatti. Kaavaluonnoksessa on pyritty huomioimaan sertifioinnin edellytykset, ja suunnittelun edetessä tavoitellaan mahdollisimman korkean tason sertifiointia.

BREEAM Communities -sertifiointijärjestelmän prosessissa otetaan systemaattisesti huomioon kestävyuden eri ulottuvuudet, eli ympäristön, talouden sekä sosiaalisen ulottuvuuden näkökulmat. BREEAM-sertifikaatti ja sen suunnitteluperiaatteet toteuttavat tavoitteita alueen ekotehokkuudesta kansainvälisesti tunnustetulla menetelmällä ja antavat myös mahdollisuuden vertailla kehitystä muihin eurooppalaisiin kaupunkikehityskohteisiin. Alueelle tavoitellaan kestävän aluesuunnittelun BREEAM-sertifikaattia (Breeam Communities) yhtenä ensimmäisistä kohteista Suomessa. BREEAMia varten tehty alustava arviointi aluesuunnittelusta on selostuksen liitteenä 16.

Kansallinen kaupunkipuisto

Osa kaava-alueesta (Vellamon tontti) sijoittuu alueelle, jolle ympäristöministeriö on kaupungin hakemuksesta päättänyt perustaa kansallisen kaupunkipuiston. Asemakaavaa laatiessa kaupunkipuisto ei ole vielä saanut lainvoimaa valituksesta johtuen. Valitus ei kohdistu kaava-alueeseen kuuluvaan kaupunkipuiston osaan.

Alueen hoidon ja käytön kannalta tarpeelliset määräykset annetaan hoito- ja käyttösuunnitelmassa, jonka kaupunki laatii ja ympäristöministeriö hyväksyy. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan (MRL 70 §) on kansalliseen kaupunkipuistoon kuuluvan alueen kaavoituksessa ja muussa alueeseen vaikuttavassa suunnittelussa ja päätöksenteossa otettava huomioon puistoa koskevat määräykset. Hoito- ja käyttösuunnitelmaa ei ole vielä laadittu.

Kaava-alueelle on kansallisten kaupunkipuiston arvojen mukaisesti haettu ratkaisuja, jotka vahvistavat kaupunkikuvallista omaleimaisuutta. Kaavamutoksen myötä syntyy lisäksi uutta sosiaalista ja virkistyksestä ulottuvuutta alueelle.

Suunnittelutilanteesta johdetut tavoitteet

Suunnittelutyö on pohjautunut maakuntakaavan mukaisiin tavoitteisiin sekä valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteet edellyttävät yhdyskuntarakenteen eheyttämistä sekä aluerakenteen tasapainoista kehittämistä hyödyntämällä mahdollisimman hyvin olemassa olevia rakenteita. Kehittäminen perustuu ensisijaisesti alueiden omiin vahvuuksiin ja sijaintitekijöihin. Hyvät liikenneyhteydet painottuvat suunnittelualueella. (VAT 4.2, Toimiva aluerakenne 13.11.2008)

Yhdyskuntarakennetta kehitetään tavoitteiden mukaisesti siten, että palvelut ja työpaikat ovat hyvin eri väestöryhmien saavutettavissa, asuinalueiden läheisyydessä. Liikenneturvallisuutta sekä joukko-liikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä parannetaan ja yhteyksiä kehitetään. Hyviä yhteyksiä keskustaan painotetaan.

Suunnitteluratkaisuilla edistetään elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä osoittamalla elinkeinotoiminnalle sijoitusmahdollisuuksia olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta hyödyntäen. Runsaasti henkilöliikennettä aiheuttavat elinkeinoelämän toiminnot suunnataan olemassa olevan yhdyskuntarakenteen sisään ja muutoinkin hyvien joukkoliikenne-yhteyksien äärelle.

Alueidenkäytön suunnittelussa olemassa olevat tai odotettavissa olevat ympäristöhaitat ja poikkeukselliset luonnonolot tunnistetaan ja niiden vaikutuksiin pyritään varautumaan. (VAT 4.3, Eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu 13.11.2008)

Liikennejärjestelmiä suunnitellaan ja kehitetään kokonaisuuksina, jotka käsittävät eri liikennemuodot ja palvelevat sekä asutusta että elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Liikennejärjestelmä ja alueidenkäyttö sovitetaan yhteen siten, että vähennetään henkilöautoliikenteen tarvetta ja parannetaan ympäristöä vähän kuormittavien liikennemuotojen käyttöedellytyksiä. (VAT 4.5 Toimivat yhteysverkostot ja energiahuolto 13.11.2008)

Alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti sijoitetaan uusi huomattava asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alue kiinni olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen. Kaupallinen rakentaminen sijoitetaan tukemaan yhdyskuntarakennetta sijoittamalla erikoiskauppa keskustaan, jonne se kuuluu.

5 ASEMAKAAVAN KUVAUS

5.1 Kaavan rakenne

Kaava-alue sijoittuu Kantasataman alueelle ja käsittää satama-alueen lisäksi Merikeskus Vellamon tontin, viereisiä katualueita sekä pienen osan viereisestä teollisuusalueesta.

Liikekorttelialueet ja Outlet

Kaava-alueen ydin muodostuu liike- ja toimistorakennusten korttelialueista (K) jolle on tarkoitus toteuttaa Outlet-tyyppisiä liikkeitä. Liikkeiden pysäköintipaikat sijoittuvat K korttelialueelle autopaikoille osoitetulle alueelle sekä LPA-autopaikkojen korttelialueelle.

Outletin asiakkaiden on ajateltu saapuvan pääasiassa henkilöautoilla, mutta myös reitti- ja tilaus linja-autoilla, junalla sekä matkustajalaivoilla. Pääasiallinen kevyen liikenteen reitti kaupungin keskustasta alueelle on Kirkkokadun päästä, jossa mahdollistetaan myös Satamakadun ylittävä osuus. Liikerakennusten korttelialuetta kiertää kevyen liikenteen reitit ja erityisesti korttelialueen meren puoleisen alueen on ajateltu toteutuvan kävelijöiden rantabulevardiksi, jonka varrella on ravintoloita ja kahviloita. Liikekorttelin läpi on osoitettu sekä katettuja jalankulkuyhteyksiä että ulkoyhteyksiä laiturialueille.

K-korttelin länsipuolella sijaitsee lisäksi pienempi liikerakennusten korttelialue (KL-2) jolle saa sijoittaa hotellin, kasinon, viihdetoimintaa, kulttuuri- ja museokäyttöä sekä venesatamaa palvelevia tiloja.

Alueen keskellä sijaitsevan aukio palvelee ulkotapahtumien paikkana sekä Kotkan Meripäivien aikana tapahtuma-aukiona. LPA-1 pysäköintialueen viereiseen puistoon on varattu alue leikki- ja oleskelutilaksi.

Vellamo

Vellamon tontti säilyy pääosin nykyisessä käyttötarkoituksessaan, kulttuuritoimintaa palvelevana korttelialueena (YY), mutta nykyisellään tonttiin kuuluvan Pohjoislaiturin käyttötarkoitus muuttuu liikerakennusten korttelialueeksi (KL-1). Uudella liikerakennusten korttelialueelle on ajateltu ensisijaisesti toteutettavan hotelli ja siihen liittyviä liiketiloja, mutta kaavamääräys sallii museon toteuttamisen alueelle jatkossakin.

Vellamon tontti sekä uusi KL-1 alue ovat osana kansallisen kaupunkipuiston aluetta. Kaavamuutos varmistaa museon toiminnan jatkumisen nykyisenlaisena. Autopaikat säilyvät entisenlaisina mutta lisäksi museon linja-autopaikat saa sijoittaa uudelle

henkilöliikenneterminaalin korttelialueelle (LHA) ja henkilöautopaikkoja saa sijoittaa viereiselle LPA pysäköintialueelle.

Museon laajennusvaraus osoitetaan kaavassa Vellamon itäpuolelle, huvi- ja viihdepalvelujen korttelialueelle PV-1, jonka on ajateltu soveltuvan museolaajennukselle sijaintinsa vuoksi: alueelta voidaan järjestää Tornatorintien yli kulkuyhteys museoon.

Asuinkorttelit

Niin sanottu Vätilaituri on asemakaavassa varattu asuin- liike- ja toimistorakentamiselle. Alueelle on tarkoitus toteuttaa asuinrakennuksia joiden ensimmäisessä kerroksessa voi olla liiketiloja. Laiturin reunat ovat venesatama-alue (LV) joka on tarkoitus pitää julkisena kulkualueena pääasiassa pyöräilijöille ja jalankulkijoille.

Asemakaava-alueella on lisäksi kaksi asuinkorttelia Satamakadun ja Salakuljettajantien välissä. AL-2 asuin-, liike- ja toimistokortteleihin saa sijoittaa lisäksi hotellin, museon sekä kulttuuri- ja opetustoimintaa palvelevia tiloja. Tornatorintien ja Satamakadun välisellä korttelialueella on KL-3 liikerakennusten korttelialuetta jolle on ajateltu sijoitettavaksi hotelli. Alueelle saa sijoittaa myös museon sekä kulttuuritoimintaa palvelevia tiloja.

Huvi- ja viihdepalveluiden korttelialueet

Kirkkokadun jatkeen kävelyreitit vieressä sijaitsee (PV-2) huvi- ja viihdepalveluiden korttelialue jolle saa sijoittaa liikuntaa palvelevia tiloja. Alueelle on ajateltu toteutettavaksi esimerkiksi liikuntakeskus. Korttelin viereiselle LHA-alueelle on lisäksi osoitettu rakennusala viihdepalveluille jolloin Salakuljettajantien päähän voisi muodostua laajempi viihdepalveluiden kokonaisuus.

Satama

Itälaiturin itäinen kärki on asemakaavassa varattu satama-alueeksi (LS). Alueella sijaitsee peräportti laivojen liikennettä ja lastausta varten. Sataman liikennettä palvelee Satamakatu, joka kaavan mukaan jatkuu nykyisestä kadusta ja kiertää liikekeskusalueen itäreunaa myöten.

Itälaiturin länsireunaan on lisäksi määritelty satamaliikenteen alue LS-1, joka tarjoaa kulun satama-altaan perällä sijaitsevalle peräportille. Kulkutarpeen on ajateltu olevan satunnaista jolloin LS-1 alue toimii pääasiallisesti aukiona ja jalankulkutilana.

Satama-alueella sijaitsee myös ohjeellinen helikopterikenttä. Tähänastisesti on satunnainen helikopteriliikenne osoitettu Vellamon vieressä sijaitsevalle asfalttikentälle. Kenttä on kuitenkin nyt yleisenä kulkualueena ja lisäksi helikopterin laskeutumista ja nousemista saattaa vaarantaa viereinen sähköilmajohto. Satama-alueella helikopterikenttä sijaitsee kauempana ilmajohtoista ja lisäksi aluetta on helpompi

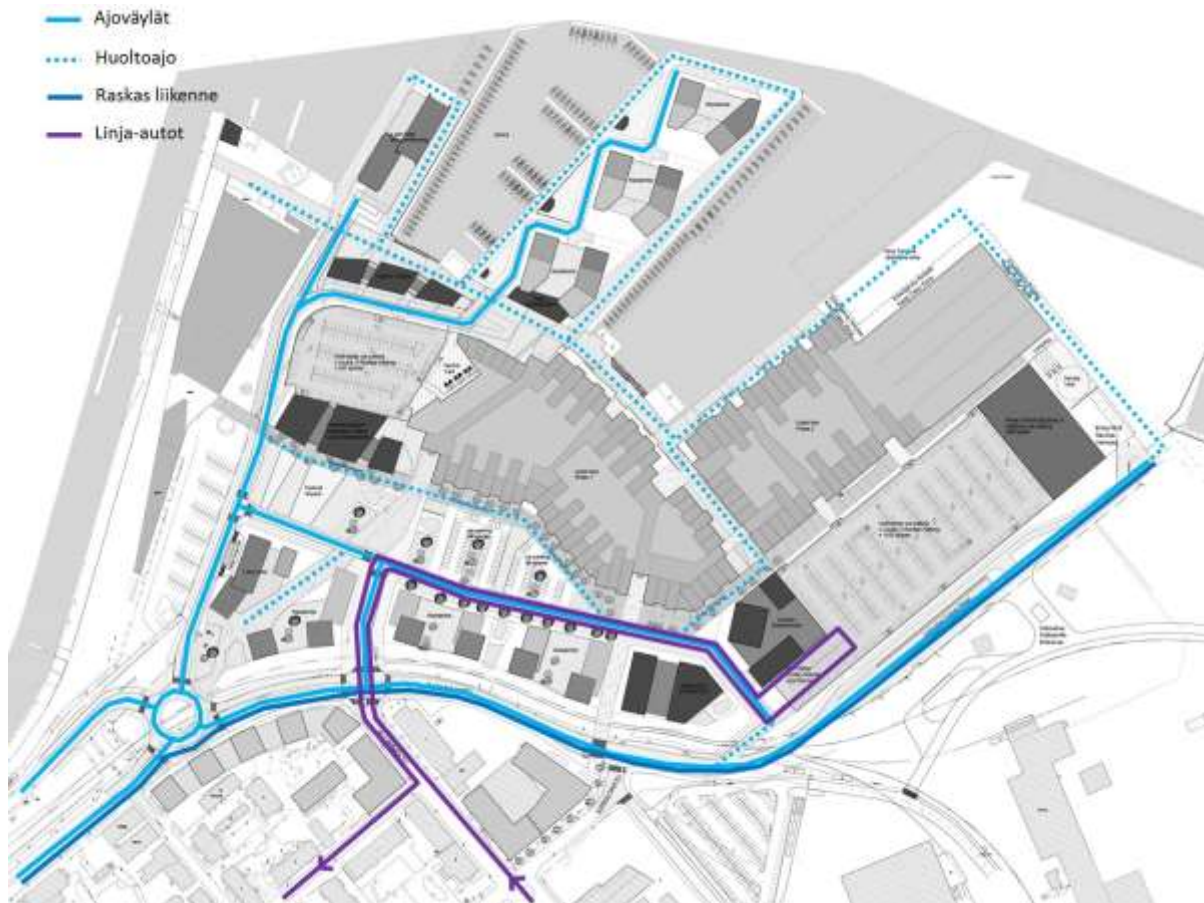
hallinnoida sen ollessa suljettuna yleisestä liikenteestä. Satama-alueella helikopteritoiminnan kehittämiseksi on paremmat edellytykset.

Kadut ja liikenne

Asemakaava-alueen liikenne liittyy katuverkkoon Tornatorintien sekä Pokaran liittymien myötä. Autoliikenne ohjataan pääasiassa Satamakadun pitkin Tornatorintien liittymän kautta alueelle. Tornatorintien katualuetta on laajennettu Satamakadun liittymän kohdalla niin, että siihen mahtuu liikenneympyrä. Pokaran liittymän kohdalla - joka sijaitsee Ruukinkadun päässä - on Satamakadulle varattu vasemmalle kääntyvien kaista. Pääosa liikenteestä alueella tulee suuntautumaan pysäköintialueille. Liikenneympyrän rakentaminen ja risteysten valo-ohjaukset toteutetaan liikennemäärien ja -turvallisuuden sitä vaatiessa.

Paikallisten linja-autovuorojen on ajateltu tulevan ja lähtevän pois alueelle Pokara kadun kautta, jossa olisi myös linja-auto pysäkit. Henkilöliikenneterminaali (LHA) toimisi sekä paikallisliikenteen asemana, että tilauslinja-autojen pysäköintipaikkana. Myös kaukoliikenteen linja-autot voivat halutessaan käyttää henkilöliikenneterminaalia. Henkilöliikenneterminaalin korttelialueelle on sallittu myös huvi- ja viihdepalveluiden rakentaminen. Maantason palvellessa terminaalina, sijoittuisivat huvi- ja viihdepalvelut pääosin ylempiin kerroksiin.

Satamakadun on jatkettu Kotkamillsin suuntaan ja yhä edelleen satama-alueelle, joka kaavassa sijoittuu Itälaiturin kärkeen. Katuverkko on suunniteltu niin, että sataman ja Kotkamillsin raskas liikenne ajaa Satamakadun pitkin kun taas alueelle tuleva henkilöliikenne ohjataan Tornatorintien sekä Pokaran kautta alueen pysäköintialueille. Satamakadun jatkeelle on tehty tilavaraus tulevaisuudessa mahdollisesti toteutettavalle tunnelille, josta olisi tieyhteys Hallaan. Suunnitelmassa varaudutaan myös tehtaan raskaan liikenteen kasvuun mahdollistamalla rekkojen jonotuskaistan rakentamisen katualueen kylkeen.



Kuva: Ajoneuvoliikenne Kantasataman alueella.

Alueen pääasiallinen jalankulkuyhteys keskustan ja Kantasataman välillä on Kirkkokadun jatkeena sijoittuva kevyen liikenteen reitti Satamakadulta uudelle liikealueelle. Asemakaavassa on varattu mahdollisuus jalankulun ylikulkusillan rakentamiselle (Satamakadun yli). Jalankulkuyhteyksiä on myös Pokaran sekä Tornatorintien liittymien kohdalla. Pokara on kaavassa erityisen leveä mahdollistaakseen leveät jalankulkualueet.

Asemakaavaa on laadittu erityisesti silmällä pitäen reittien avaamista laiturialueille. Jalankulkureittejä onkin siten alueen kaikkiin osiin ja ranta-alueisiin, pois lukien Itälaiturin päässä sijaitseva satama-alue, jonne ei voida järjestää avointa kulkumahdollisuutta ISPS-satamamääräysten johdosta.



Kuva: Jalankulkuyhteydet Kantasataman alueella.

Jalankulkureittejä on määrätty myös K-liikealueen läpi, luoden yhteydet rantaan. Näiden reittien sijainti on ohjeellinen mutta kaavassa esitettyjen yhteyksien on toteuduttava.

Alueen halki kulkeva jalankulkureitti - Satamakadulta Vellamolle - on erotettu autoliikenteestä ja tarjoaa turvallisen kulun. Lisäksi rantoja kiertävät reitit ovat alueilla, jossa ei ole ajoneuvoliikennettä. Näin ollen suuri osa Kantasataman alueesta on painottunut jalankulku- ja polkupyöräliikenteelle.

Jalankululle haasteellisimmat kohdat ovat Satamakadun ylitykset. Pääosa henkilöautoliikenteestä on tarkoitus ohjata liikenneympyrän kohdalla alueelle ja viimeistään Pokaran kohdalla. Pokaran risteys toteutetaan valo-ohjattuna, joka lisää liikenneturvallisuutta. Kirkkokadun jatkeena oleva jalankulkuyhteys on kohdassa jossa Satamakadun liikenne on joko sataman tai Kotkamillsin liikennettä.

Polkupyöräreitistö ulottuu kaava-alueen kaikkiin osiin paitsi satama-alueelle. Asemakaavassa on korttelialueille määrätty vähimmäisvaatimus polkupyöräpaikoille.

LRT-alue on rataliikenteelle (teollisuus-raidealue) varattu alueen osa. Nykyisellään junarataa pitkin toimitetaan Kotkamillsin tehdasalueelle tai sieltä pois tavaraa. Rataosuudella liikkuu keskimäärin yksi juna

päivässä. Henkilöliikenteen pysäkki sijaitsee kaava-alueen ulkopuolella, Satamakadun ja Tornatorintien välissä.

Kaava-alue käsittää myös vesialueita, joilla on laivaväyliä. Laivaväylät ovat jo ennestään käytössä, ja niitä pitkin laivat kulkevat sekä lähialueen satamiin, että kaava-alueen satama-alueelle. Kaava-alueella on myös venesatama-alue (LV), joka on tarkoitettu yksityisille veneille ja huvialuksille.

Liikenteen sujuvuus laajemmin

Oletettavaa on, että merkittävä osa Kantasataman asiointiliikenteestä hakeutuu Kotkansaarelle Hyväntuulentien (valtatie 15) kautta. Hyväntuulentie on nykytilanteessakin vilkasliikenteinen, minkä lisäksi raskaan liikenteen osuus on merkittävä. Hyväntuulentiellä esiintyy nykytilanteessakin sekä toimivuus- että liikenneturvallisuusongelmia. Toimivuuden kannalta ongelmallisinta kohta on Paimenportin valo-ohjattu liittymä, joka koetaan paikoitellen ruuhkaisena. Hyväntuulentiellä merkittävin liikenneturvallisuusongelma nykytilanteessa on ajosuuntien erottelun puuttuminen.

Liikenteen toimivuuden kannalta Hyväntuulentien ongelmat keskittyvät ajankohtiin, jolloin työmatkaliikenne on vilkkainta (aamun ja illan ruuhkatunnit). Kantasataman asiointiliikenteen oletetaan painottuvan selkeimmin viikonlopuille, jolloin työmatkaliikenne (ja samalla Hyväntuulentien liikenne) on vähäisempää. Hyväntuulentiellä sijaitsevan LAM-pisteen tietojen perusteella (tiedot viikolta 41/2013) keskimääräinen arkivuorokauden vuorokausiliikennemäärä on Hyväntuulentiellä noin 1,5-kertainen verrattuna lauantain vuorokausiliikennemäärään. Tuntitasolla keskimääräinen arkivuorokauden ilta-huipputunnin liikennemäärä on noin 1,6-kertainen verrattuna lauantain huipputunnin liikennemäärään. Tietojen perusteella voitaneen olettaa, että Kantasataman 1. vaiheen toteuttaminen lähivuosina ei merkittävästi lisää nykyisiä toimivuusongelmia, mutta on mahdollista, että toimivuusongelmia esiintyy liikenteen kasvun myötä nykyistä useammin.

Pidemmällä aikavälillä (Kantasataman 2. vaiheen toteutuessa) Hyväntuulentien ongelmiin voidaan vastata toteuttamalla Hyväntuulentien tiesuunnitelmassa esitetyt parantamistoimet, joista keskeisimpiä ovat kohtaamisonnettomuuksien riskin poistava ajosuuntien erottelu sekä Paimenportin eritasoliittymän toteuttaminen. Hyväntuulentien tiesuunnitelma on todettu erittäin kannattavaksi mm. vuonna 2014 laaditussa HaminaKotka Sataman tieliikenneyhteydet Kotkassa selvityksessä. Kyseisessä selvityksessä on huomioitu myös Kantasataman outlet-alueen arkivuorokauden liikennetuotos.

Kotkansaaren sisääntuloyhteyksien osalta Kantasataman liikenneselvityksen yhteydessä laadituissa toimivuustarkasteluissa on todettu, että Hyväntuulentien pään sekä edelleen Rautatienkadun ja Satamakadun nykyiset liikennejärjestelyt ovat riittävät Kantasataman 1.

vaiheen toteutuessa lähivuosina. Pidemmällä aikajänteellä Kantasataman 2. vaiheen toteutuessa tarkasteluiden lähtöoletuksena on, että Hyväntuulentien pään liittymää on parannettu vuonna 2004 laaditussa Kotkansaaren sisääntuloväylien yleissuunnitelmassa esitettyjen parantamistoimenpiteiden mukaisesti ja uusi Satamakatu on toteutettu radanvarteen 2+2-kaistaisena Hyväntuulentien pään ja Ruukinkadun väliselle osuudelle.

Viimeisissä Kantasataman liikennesuunnitelman yhteydessä laadituissa toimitus- ja tarkasteluissa on huomioitu KotkaMills Oy:n liikenteen kasvuoletukset. Perusennusteissa ei ole huomioitu tehdasalueelle kaavaillun Biovoimalahankkeen toteutumisen synnyttämää liikennettä. Biovoimalahankkeen toteutumisen aiheuttama liikenteen lisäys huomioitiin joulukuussa 2014 laadituissa herkkyystarkasteluissa, joissa liikennejärjestelyiden todettiin toimivan hyvin tehdasalueen liikenteen kasvusta huolimatta.

Kantasataman alueen ja KotkaMills Oy:n liikenteiden ajalliset painopisteet ovat erilaiset. Kuten todettua, Kantasataman asiointiliikenteen oletetaan painottuvan voimakkaasti viikonlopuille, jolloin tehdasalueen liikenne on puolestaan selkeästi arkipäiviä vähäisempää. Tehdasalueen raskaan liikenteen on tehtaalta saatujen tietojen perusteella oletettu jakautuvan melko tasaisesti päiväajan (klo 07-16) sisällä, jolloin raskaan liikenteen määrä ei iltahuipputunnin aikana muodostu erityisen suureksi.

5.1.1 Mitoitus

Kaava-alueen pinta-ala on noin kaiken kaikkiaan noin 57,3 ha, josta noin 29,4 ha on vesialuetta ja 27,9 ha on maa-alueita.

Alueelle muodostuu yhteensä

K sekä KL liikerakennusten korttelialuetta n. 9,2 ha

PV huvi- ja viihdepalvelujen korttelialuetta n. 0,7 ha

AL asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialuetta n. 2,2 ha

YY kulttuuritoimintaa palvelevien rakennusten korttelialuetta n. 3,6 ha

LPA pysäköintialuetta n. 1,2 ha

LHA henkilöliikenneterminaalin aluetta n. 0,8 ha

Lisäksi viheraluetta (V ja VP-1) n. 0,2 ha ja aukio n. 0,5 ha

Kaava-alueelle muodostuu kaiken kaikkiaan noin 186.687 k-m² rakennusoikeutta. Osassa kortteleita saa lisäksi annetun rakennusoikeuden lisäksi rakentaa pysäköintitiloja. Pysäköintitiloille on osassa korttelialueita annettu rakennusoikeutta yhteensä 93.700 k-m².

Alueelle muodostuu

- K ja KL liikerakennusten rakennusoikeutta 89.500 k-m²

- PV huvi- ja viihderakennusten rakennusoikeutta 13.000 k-m² PV-korttelialueilla ja lisäksi LHA-korttelialueella 5000 k-m²

- AL asuin-, liike- ja toimistorakennusten rakennusoikeutta 38.500 k-m²

- YY kulttuuritoimintaa palvelevien rakennusten rakennusoikeutta 25.000 k-m²
- Loput rakennusoikeudesta sijoittuu LS satama-alueelle sekä LV venesatama alueille

5.1.2 Palvelut

Asemakaava mahdollistaa runsaasti uusia kaupallisia ja kulttuuripalveluita alueelle, olemassa olevan Merikeskus Vellamon lisäksi. Kaava-alueelle tulee lisäksi 38.500 k-m² asumista, joka lisää palveluiden tarvetta ja kysyntää sekä kaava-alueella, että kaupungin keskustassa.

5.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen

Asemakaavatyön pohjaksi on laadittu Kantasataman ympäristöohjelma, jossa määritellään alueen ekotehokkuustavoitteet.

Ympäristöohjelma keskeisenä työkaluna on kansainvälinen kestävä aluesuunnittelun BREEAM -sertifikaatti. BREEAM-sertifikaatti ja sen suunnitteluperiaatteet toteuttavat tavoitteita alueen ekotehokkuudesta kansainvälisesti tunnustetulla menetelmällä.

Osana kestävä aluesuunnittelua on kaavan valmistelussa laajasti oltu vuorovaikutuksessa osallisten ja viranomaistahojen kanssa. Näin on suunnitteluratkaisujen osalta haettu osallisten kannalta kestäviä ratkaisuja.

Ekotehokkuustavoitteiden mukaisesti on kaavassa haettu kestäviä liikenteellisiä ratkaisuja mahdollistamalla monipuoliset joukkoliikenteen yhteydet sekä jalankulku- ja polkupyöräyhteydet.

Tavoitteiden mukaisesti ohjataan rakentamista myös asemakaavamääräyksin. Asemakaavamääräyksissä esitetään rakennettavaa kerrosalaa kohti polkupyöräpaikkavaade, joka on toteutettava sisäänkäyntien läheisyyteen. Liikerakennuksen julkisivumateriaalina käytetään puuta, osalle rakennuksia on toteutettava viherkattoja ja aurinkopaneelit sallitaan.

Kestävä kehityksen mukaisena pidetään myös arkkitehtuurin ja toteutuksen korkeaa tasoa rakennettaessa.

5.3 Aluevaraukset

Kaava-alueen ydin koostuu KL ja K liikerakennusten korttelialueista, joihin myös on osoitettu suurin osa alueen rakentamisesta. AL-1 ja -2 asuin, liike- ja toimistorakennusten korttelialueet pitävät sisällään liikerakennusten jälkeen seuraavaksi eniten rakennusoikeutta.

Alueelle on uutena liikenteen solmukohtana osoitettu katualueiden lisäksi sekä satama-alue helikopterikenttineen, venesatama sekä henkilöliikenneterminaalin alue. Muuten suhteellisen tehokkaasti rakennettavan alueen keskiosiin on osoitettu aukio ja puistoalue. Myös laitureiden reuna-alueet ovat kaikille avointa julkista tilaa.

5.3.1 Korttelialueet

Liike- ja toimistorakennusten korttelialueet - K

Alueelle muodostuu kaksi K-liikerakennusten korttelialuetta joihin on tarkoitus toteuttaa ns. Outlet -liikekeskus. Liikekeskus koostuu monesta erillisestä, pienestä muotialan liikkeestä, jotka sijoittuvat katumaisten katettujen käytävien varrelle. Satama-aitaiden puolelle, liikekeskuksen meren puoleisille reunoille on tarkoitus toteuttaa ranta-kahviloita ja -ravintoloita, jotka luovat rantabulevardin kauppakeskuksen kylkeen.

Kortteli on kooltaan noin 8,1 ha ja siihen saa rakentaa liiketilaa enintään 61 000 k-m². Kortteliin on lisäksi annettu 64 000 ja 3700 k-m² rakennusoikeutta pysäköintiä varten. Korttelin autopaikat on sijoitettava autopaikoille varatuille p-rakennusaloille ja viereiselle LPA-korttelialueelle. LPA-korttelialueen vieressä sijaitsevalle pysäköinnille on järjestettävä ajo-yhteys LPA-korttelin kautta. Tavoitteena on yhdistää K-korttelialueen pysäköinti osaksi LPA-korttelin pysäköintitaloa. Autopaikkoja on toteutettava 1 ap/ 50 k-m² ja polkupyöräpaikkoja 1 ppp/ 150 k-m² kohti.

Liiketiloja saa toteuttaa enintään kolmeen kerrokseen ja autopaikkoja enintään neljään kerrokseen. Katoista tulee vähintään 10% toteuttaa viherkattona.

Osalle korttelialuetta on osoitettu alue kevyen liikenteen reitille (lounaisreuna) ja lisäksi on järjestettävä kulkuyhteys korttelialueen läpi venesataman laiturialueelle.

Liikerakennusten korttelialue - KL-2

Korttelialueelle on tarkoitus toteuttaa ns. marina, joka palvelee venesatamaa sekä kasino. Marinan yhteydessä on tarkoitus olla ravintoloita ja muuta kaupallista toimintaa, joka täydentää viereisen rantabulevardin tarjontaa.

Autopaikat sijoitetaan läheiselle LPA-alueelle.

Liikerakennusten korttelialue - KL-1

Aiemmin Merikeskus Vellamon tonttiin kuulunut ns. Pohjoislaituri on asemakaavassa osoitettu liikerakentamiselle, tarkoituksena hotellin toteutuminen alueelle. Hotellin yhteydessä on tarkoitus olla myös ravintola- ja kongressitiloja. Hotellin edustalla olevalle vesialueelle saa asemakaavan mukaan toteuttaa lisäksi kelluvia tiloja, kuten sauna tai

ravintolalaiva ym. Korttelialue kuuluu kansalliseen kaupunkipuistoon ja siksi alueen toteutumisessa vaaditaan erityisesti arkkitehtuurin ja toteutuksen korkeaa tasoa.

Autopaikkoja on toteutettava 1 ap /hotellihuone ja niistä sijoitetaan 50 KL-1 alueelle ja loput LPA-korttelialueelle.

Hotellin voi rakentaa 18. kerrokseen Pohjoislaiturin päätyosassa. Laituria kiertää osittain yleinen LV venesatama-alue ja osittain ohjeellinen jalankulkuyhteys, jolloin laiturin ranta-alueet ovat jalankulkijoiden saavutettavissa.

Huvi- ja viihdepalvelujen korttelialue - PV-1

Korttelialue on suunniteltu Merikeskus Vellamon mahdollista laajennusta ajatellen. Korttelialueen sijainti on näkyvällä paikalla aukion reunalla ja siitä on mahdollista järjestää kadun yläpuolinen kulkuyhteys suoraan Merikeskus Vellamoon. Laajennustarpeen ollessa epävarma on asemakaavassa osoitettu korttelialueelle mahdollisuus toteuttaa huvi- ja viihdepalveluita. Autopaikat sijoitetaan viereiselle LPA-alueelle.

Huvi- ja viihdepalvelujen korttelialue - PV-2

Korttelialue sijaitsee pääjalankulkureitin varrella, heti alueelle saavuttaessa Kirkkokadun päästä. Korttelin on ajateltu soveltuvan erityisesti liikuntapalveluiden keskuksiksi. Korttelialueen autopaikat voi sijoittaa joko korttelialueelle tai K-korttelialueen pysäköintialueelle.

Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue - AL-1

Välilaiturilla sijaitsevalle korttelialueelle on tarkoitus toteuttaa korkealaatuisia asuinkerrostaloja joiden pohjakerroksissa voi olla liiketiloja. Korttelialuetta ympäröi LV venesatama-alue, joka tarjoaa julkista tilaa laituralueen reunoilla, muillekin kuin korttelin asukkaille.

Asuinrakennusten kerroslukumäärä kasvaa laiturin kärkeä kohti, jolloin korkein rakennus (10 krs) sijoittuu laiturin kärkeen. Rakennukset on porrastettava jolloin kattotasanteille on ajateltu sijoittuvan asukkaiden terasseja. Piha-alueet on tarkoitus sijoittaa korttelin keskiosiin, tuulilta ja sataman laivaliikenteen melulta suojassa. Asuinrakennusten rakenteissa on varauduttava suojaamaan sisätilat laivaliikenteen melulta: äänitasoero vaatimus $\Delta L_{as} = 35$ dB

Autopaikat toteutetaan pääosin pihakansien alle, 1 ap/ 100 k-m² sekä vierasautopaikat 1 ap/ 1000 k-m².

Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialueet AL-2 sekä liikerakennusten korttelialue KL-3

Satamakadun ja Salakuljettajantien väliin jääviin kortteleihin tarkoitus toteuttaa pääasiassa asuinrakennuksia. Korttelialueille voi myös toteuttaa museon tai kulttuuri- ja opetustoimintaa palvelevia tiloja. Vellamo lähinnä olevaan kortteliin on ajateltu toteutettavaksi hotelli, KL-3 korttelialueelle. Kortteliin 137 on osoitettu lisäksi kevyen liikenteen yhteys, joka alkaa liikenneympyrästä ja jatkuu puiston (VP) sekä KL-3 korttelialueen läpi Salakuljettajantielle.

Asuinrakennusten korkeimmat osat (6 krs) on osoitettu Satamakadun puoleiselle korttelin osalle ja matalammat (4 krs) rakennusosat rajautuvat Salakuljettajantiehen. Autopaikat rakennetaan asuinrakennusten väliin sijoittuvan pihakannen alle. Asuinrakennusten ja hotellin ulkoseinien äänitasoerovaatimus $\Delta L_{as} = 30$ dB.

Kulttuuritoimintaa palvelevien rakennusten korttelialue - YY

Korttelialueella sijaitsee Merikeskus Vellamo. Asemakaavan myötä Vellamolle varattu korttelialue on jonkin verran muuttunut ja museon laajennusvaraus on siirretty viereiselle korttelialueelle (PV-1). Asemakaava mahdollistaa museon toiminnan jatkumisen ja korttelialueella on lisäksi käyttämätöntä rakennusoikeutta museon mahdollisille laajennustarpeille.

Korttelissa (n. 3,6 ha) on 25 000 k-m² rakennusoikeutta. Korttelin autopaikkavaade 90 autopaikkaa on toteutettuna alueelle. 7 linja-autopaikkaa osoitetaan tontille tai LHA-kortteliin. Mahdollista uutta museotilaa varten on jatkossa varattava 1 ap / 200 k-m² ja autopaikat voi sijoittaa myös korttelialueen ulkopuolelle, esimerkiksi viereiselle LPA-korttelialueelle. Korttelialueella on toteutettava yksi polkupyöräpaikka jokaista 300 k-m² kohti.

Kortteli sijaitsee kansallisen kaupunkipuiston alueella. Merikeskus Vellamon rakennus on arkkitehtuuriltaan ja toteutukseltaan korkeatasoista ja vastaa kansallisen kaupunkipuiston alueelle vaadittavaa tasoa.

Autopaikkojen korttelialueet - LPA

Merikeskus Vellamon itäpuolella sijaitsevalle LPA-alueelle saa toteuttaa pysäköintiä neljään kerrokseen. Pysäköintilaitoksen julkisivujen on oltava korkeatasoisia. LPA-alueen rakennusala saa toteuttaa 5% liiketiloina. LPA-alueelle sijoitetaan autopaikkoja korttelin 139 K- ja PV-1 -korttelialueilta, korttelin 140 KL-2 korttelialueelta sekä korttelin 135 KL-1 korttelialueelta. Myös Vellamon autopaikkoja saa sijoittaa LPA-korttelialueelle.

Salakuljettajantien varrella on lisäksi LPA-1-alue, johon paikoitus toteutetaan maan tasoon. Paikoitusalue on tarkoitettu lähinnä lyhytaikaiseen pysäköintiin (1-2 h)

Henkilöliikenneterminaalin alue - LHA

Salakuljettajantien päässä sijaitseva henkilöliikenneterminaalin alue toimii tilauslinja-autoliikenteen pysäköintinä sekä paikallisliikenteen linja-autoasemana. Alueelle saa sijoittaa Merikeskus Vellamon linja-autopaikat (7 kpl).

LHA-alueelle on osoitettu rakennusoikeutta myös huvi- ja viihdepalveluille. Henkilöliikenneterminaalin toimiessa maantasokerroksessa tulee annettu rakennusoikeus toteutumaan lähinnä ylemmissä kerroksissa, liikenneterminaalin yläpuolella.

Venesatama - LV

Venesataman alue käsittää sekä laituralueita että vesialueita. Asemakaavassa on lisäksi määritelty lvw-vesialueet, jotka on säilytettävä vesialueina. Vesialueille saa kuitenkin sijoittaa laitureita sekä ja kelluvia rakennuksia. Vesialueilla on huomioitava läheisten laivaväylien mahdollisesti aiheuttavat voimakkaat vesivirtaukset.

Venesatama-alueella sijaitsevat satamalaiturit on tarkoitettu julkisiksi alueiksi, joille toteutetaan rantabulevardi-tyyppinen korkeatasoinen oleskelualue tai katu. LV-alueelle on osoitettu 700 k-m² rakennusoikeutta, joka on tarkoitettu venesatamaa palveleville tiloille.

Venesataman 30 autopaikkaa toteutetaan läheiselle LPA-alueelle.

Satama - LS sekä satamaliikenteen alue LS-1

Sataman alue käsittää sekä satamalaituria että siihen liittyvää vesialuetta. Asemakaavassa on lisäksi määritelty lsw-vesialue, joka on säilytettävä vesialueena. Laituralueella sijaitseva LS-1 alue on tarkoitettu satunnaisesti tarvittaviin sataman liikennejärjestelyihin. LS-1 aluetta ei saa aidata pysyvästi, eikä alueella saa olla pysyviä liikennettä haittaavia rakennelmia. Pääosan ajasta LS-1 alue on tarkoitettu toimivan osana rantabulevardia.

Satama-alueella on ohjeellinen helikopterikenttä.

5.3.2 Muut alueet

Viheralueet

Kaava-alueen keskellä sijaitsee noin 1600 m² puistoalue, jolle on tarkoitus toteuttaa leikki- ja oleskelutiloja. Tornatorintien kulmassa

sijaitsee lisäksi pieni puistoalue, jonka läpi on kevyen liikenteen kulkureitti.

Katualueet

Asemakaava-alueelle on suunniteltu toteutettavaksi Tornatorintien jatke, Satamakadun suuntainen Salakuljettajantie, Nosturikuja, Pokara sekä Satamakadun jatke. Katualueille on tarkoitus toteuttaa myös aluetta palveleva kevyen liikenteen verkkoa, mukaan lukien alueen pyöräilyreitit. Alueella on lisäksi erilliset kevyen liikenteen reitit. Kevyen liikenteen reitit, mukaan lukien pyöräilyreittien on tarkoitus sijoittua osittain myös LV venesatama-alueelle, aukiolle, sekä K- ja PV-1 korttelialueille.

Rata-alueet

Satamakadun varrella oleva LRT-alue on junarataa varten, jota kautta viedään ja tuodaan tavaraa Kotkamillsin tehdasalueelle.

5.4 Kaavan vaikutukset

5.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Yhdyskuntarakenne ja kaupunkikuva

Asemakaavan toteutuminen tiivistää Kotkansaaren kaupunkirakennetta ja eheyttää kaupunkikuvaa. Kaava-alue poikkeaa perinteisestä ruutukaava-tyyppisestä kaupunkimiljööstä ja toteuttaa entiselle satama-alueelle uudenlaista kaupunkia, jossa on hyvinkin vaihtelevaa mittakaavaa, osittain avointa ja välillä hyvin tiivistä rakennetta.

Palvelut, työpaikat, elinkeinotoiminta

Kaava-alueen rakentaminen lisää palveluja, luo merkittävästi uusia työpaikkoja sekä tarjoaa uusia mahdollisuuksia elinkeinotoiminnalle sekä matkailun alalle.

Virkistys

Sataman turvamääräykset ovat aiemmin estäneet kaupunkilaisten pääsyn meren äärellä sijaitseville satamalaitureille. Asemakaavan muutoksen myötä nämä laiturialueet tarjoavat mahdollisuuden liikkua meren sekä palveluiden ääressä. Alueelle ei kaavamuutoksen myötä toteudu paljon viheralueita, mutta meri tarjoaa merkittävän luontokokemuksen alueella. Ranta-alueiden käyttö luo mahdollisuuksia merellisten toimintojen kehittämiseen ja toteuttamiseen alueella.

Kaava-alueen rakentuessa vaiheittain on tarkoitus muokata ja maisemoida myöhemmin rakennettavat alueet virkistystoimintaan sopiviksi.

Liikenne

Asemakaavan valmistelun yhteydessä on selvitetty kaavan toteutumisen vaikutuksia liikenteeseen Kotkansaaren sisääntuloteilla sekä Kotkansaaren katuverkossa laajemminkin. Alueen toteutuessa liikenne lisääntyy, mutta kaavaratkaisujen myötä on liikenteen sujuvuus turvattu. Asemakaava laajentaa kevyen liikenteen verkkoa Kotkansaarella ja lisää saavutettavuutta. Asemakaavan alue muuttuu luontevaksi liikenteen solmukohdaksi.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Asemakaavan toteutuminen parantaa Merikeskus Vellamon ympäristöä ja myös kansallinen kaupunkipuisto kulttuuriympäristönä vahvistuu.

Kytkökset alueen historiaan on haastavaa tuoda julki, kun alueella ei ole varsinaisia säilytettäviä historiallisia rakennuksia. Kaavatyön yhteydessä tutkittiin vanhojen varastorakenteiden - erityisesti puurakenteiden - uudelleenkäyttöä ja säilyttämistä, mutta ajatus osoittautui henkilöturvallisuuden vuoksi toteuttamiskelvottomaksi. Alueen historia on silti avain sen omaleimaisuuteen ja sen esiintuomiseen tarvitaan ihmisiä ja tarinoita. Kytköksiä historiaan on haettava paikan säilyneistä nostureista, museolaivoista sekä erityisesti satamalaitureista ja maisemista niiden ääreltä.

Tekninen huolto

Alueen kunnallistekniikkaa täydennetään.

Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt

Uuden alueen tuottamat häiriöt ympäristöön ovat pääasiassa lisääntyvän liikenteen tuottaman melun ja pakokaasujen muodossa.

5.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Maisemarakenne, maisemakuva

Vaikutukset maisemakuvaan ovat pääosin myönteiset, entisten varastohallien väistyessä kaupunkirakenteen tieltä.

Luonnon monimuotoisuus

Kaava-alueella ei ole varsinaista luonnonmukaista ympäristöä, joskin voidaan todeta, että kaavan toteutuminen vaikuttaa alueen ruderaattikasvillisuudessa elävään perhoslajiin ja siten saattaa vähentää luonnon monimuotoisuutta.

5.4.3 Vaikutukset energia- ja ilmastoasioihin

Taulukko. Energia- ja ilmastoasioiden huomiointi kaavassa

Asia	Arvio*	Perustelut arviolle ja lisätietoja
Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen (vähentää liikenteen päästöjä) Sijainti yhdyskuntarakenteessa sekä mm. palveluiden ja asumisen välisen sijoittumisen suhde	3	Sijaitsee keskeisen yhdyskuntarakenteen äärellä.
Alueen joukkoliikenneyhteydet / olosuhteet Reittien tiheys ja sujuvuus (yhteydet keskeisiin kohteisiin) Etäisyydet ja yhteydet pysäkeille.	3	Sijaitsee nykyisten keskeisten paikallisliikennereittien välittämässä läheisyydessä. Kaava mahdollistaa sekä paikallisliikenteen kehittämisen palvelemaan aluetta, sekä henkilöjunaliikenteen sekä pitkän linja linja-autoliikenteen kulkemisen alueelle.
Kävelyn hyvien olosuhteiden huomiointi Reittien turvallisuus ja kattavuus	2/3	Alueen kävelyreitit ovat turvallisia ja tarjoavat hyvän saavutettavuuden alueen kaikkiin osiin. Alueelle saapuminen jalan ei ole ihanteellinen Satamakadun ylityksestä johtuen. Satamakadun kävelyreitit ylikulkuun on kuitenkin varauduttu kaavassa.
Pyöräilyn hyvien olosuhteiden huomiointi Reittien ehjyys ja innostavuus Polkupyörä pysäköinti	2/3	Asemakaava mahdollistaa pyöräreittien toteutuksen kattavasti alueen kaikkiin osiin. Kaavassa on määrätty polkupyöräpaikkojen lukumäärästä, kattamisesta ja sijoituksesta.
Kestävien energiaratkaisujen mahdollistaminen	2	Kaukolämpö mahdollinen alueelle (Kotkan kaukolämmössä uusiutuvan energian osuus yli 50 %) Jäähdytyksessä tutkitaan uusiutuvan energian mahdollisuutta. Kaavamääräyksissä sallitaan aurinkopaneelien rakentaminen.

*asteikko: 0 toteutuu heikosti, 1 toteutuu kohtalaisesti, 2 toteutuu hyvin, 3 toteutuu erinomaisesti, ? ei arvioitavissa/ei arvioitu

5.5 Ympäristön häiriötekijät

Alueella sekä lähialueella syntyvästä melusta on tehty ympäristömeluselvitys. Selvityksessä on tutkittu liikenteen, tehtaan sekä laivaliikenteen aiheuttamaa melua. Selvityksen perusteella

voidaan todeta, että Satamakadun asuinkortteleiden suunnittelussa ja toteutuksessa on suojauduttava liikenteen melulta. Välilaiturin asuinkorttelit ovat valtaosan ajasta hyvin melulta suojattuna, mutta viereisen satama-alueen laivaliikenne aiheuttaa melua, jota vastaan on rakenteellisesti suojauduttava. Sataman suunnasta kantautuu jonkin verran myös tehtaan melua, mutta sen merkitys on toissijainen. Laivaliikenteen melun vuoksi sijoitetaan asuinkortteleiden pihat talojen suojaan, rakennuksen lounaispuolelle. Laivamelun erityispiirteet (pienitaajuinen melu) tulee ottaa huomioon julkisivurakenteita suunniteltaessa.

Läheisen tehtaan alueella sijaitsee Seveso-laitos, jonka johdosta kaava-alue sekä valtaosa Kotkansaarta kuuluvat konsultointivyöhykkeeseen. Tehtaan ympäristöluvut ovat kuitenkin asianmukaiset ja kunnossa asumiseen ja keskustatoimintoihin nähden.

5.6 Kaavamerkinnot ja -määräykset

KL-1 Liikerakennusten korttelialue

Alueelle saa sijoittaa hotellin, kasinon, viihdetoimintaa, kulttuuri- ja museokäyttöä sekä venesatamaa palvelevia tiloja. Alue on osa Kotkan kansallista kaupunkipuistoa. Rakennusten arkkitehtuurin ja rakentamisen laadun tulee olla korkeatasoista, kaupunkipuiston arvoja tukevaa.

KL-2 Liikerakennusten korttelialue

Alueelle saa sijoittaa hotellin, kasinon, viihde- ja kulttuuritoimintaa, venesatamaa sekä museota palvelevia tiloja.

KL-3 Liikerakennusten korttelialue

Alueelle saa sijoittaa hotellin, museon sekä kulttuuritoimintaa palvelevia tiloja.

K Liike- ja toimistorakennusten korttelialue.

Vesikattorakenteesta tulee vähintään 10 % toteuttaa viherkattorakenteena.

AL-1 Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue. Alueelle saa sijoittaa myös venesatamaa palvelevia tiloja. Asuin- ja muiden toimintojen välinen ääneneristävyys tulee olla riittävä. Rakennusmassoja tulee korkeussuunnassa porrastaa. Rakennusten sijoittelulla on muodostettava melulta ja tuulilta suojattuja ulko-oleskelualueita.

AL-2 Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue. Alueelle saa sijoittaa museon sekä kulttuuri- ja opetustoimintaa palvelevia tiloja. Asuin- ja liiketilojen välisen äänieristävyyden tulee olla riittävä.

YY Kulttuuritoimintaa palvelevien rakennusten korttelialue. Alueella sijaitsevissa rakennuksissa saa olla tiloja, esim. museoita, näyttelyjä, urheilua ja kokoontumista varten sekä niihin liittyviä liiketiloja.

Liiketilaja saa olla enintään 10 % toteutuneesta kerrosalasta. Alue on osa Kotkan kansallista kaupunkipuistoa. Rakennusten arkkitehtuurin ja rakentamisen laadun tulee olla korkeatasoista, kaupunkipuiston arvoja tukevaa.

WM Vesialue

Alueelle saa sijoittaa pysyvästi aluksia ja laiturirakenteita. Aluksissa saa olla liike- ja ravintolatiloja. Alueelle saa sijoittaa myös kelluvia rakennuksia ja uimalaitureita. Alusten ja kelluvien rakennusten pysyvä sijoittaminen edellyttää rakennuslupaa. Luvasta on haettava kaavoitus- ja museoviranomaisten lausunto.

W Vesialue

PV-1 Huvi- ja viihdepalveluiden korttelialue

Alueelle saa sijoittaa museon ja muuta kulttuuritoimintaa palvelevia tiloja.

PV-2 Huvi- ja viihdepalveluiden korttelialue.

Alueelle saa sijoittaa myös liiketoimintaa ja liikuntaa palvelevia tiloja.

LPA (135, 139,140) Autopaikkojen korttelialue.

Numerot kirjainten jäljessä osoittavat korttelit, joiden autopaikkoja saa sijoittaa alueelle. Alueelle saa sijoittaa liiketoimintaa palvelevia tiloja enintään 5% kerrosalasta. Pysäköintitalon tulee arkkitehtuuriltaan ja toteutukseltaan olla korkealuokkainen ja viereisen museokeskuksen arvoja tukeva. Viereisen K-korttelialueen pysäköintitasoille tulee järjestää ajoyhteys LPA- korttelialueen kautta.

LPA-1 Autopaikkojen korttelialue.

Pysäköintialue tulee jäsentää istutusryhmin pienempiin osiin.

LHA-1 Henkilöliikenneterminaalien korttelialue.

Alueelle saa sijoittaa huvi- ja viihdepalveluja palvelevia tiloja sekä pysäköintitilaa. Alueelle saa sijoittaa korttelin 135 YY linja-autojen pysäköintipaikat.

”LHA/pv” Merkintä osoittaa henkilöliikenneterminaalien korttelialueen osan, jolle saa sijoittaa huvi- ja viihdepalveluja palvelevia tiloja sekä pysäköintitilaa.

”p” - Merkintä osoittaa pysäköintirakennuksen rakennusalan.

Pysäköintilaitoksen tehtaan puoleinen julkisivu tulee olla mahdollisimman umpinainen.

”p/III-IV” Merkintä osoittaa pysäköintirakennuksen rakennusalan.

Pysäköintirakennuksen saa toteuttaa viereisen LPA- korttelialueen ylempien tasojen jatkeeksi. Liikennöinti pysäköintirakennukseen tulee järjestää viereisen LPA- korttelialueen kautta.

LV Venesatama.

Alueelle saa sijoittaa pääasiassa venesatamaa palvelevia rakennuksia ja rakennelmia joiden yhteenlaskettu kerrosala on enintään 700 k-m². Alueelle saa sijoittaa polttoaineen jakelupisteen.

”lvw” -Merkintä osoittaa vesialueena säilytettävän venesataman osan, jolle saa sijoittaa venelaitureita. Alueelle saa sijoittaa myös kelluvia rakennuksia ja uimalaitureita. Alueelle rakennettaessa on huomioitava läheisten laivaväylien aiheuttamat vesivirtaukset.

Kaava-alueelle on lisäksi määritelty seuraavia alueita:

LS Satama-alue.

LS-1 Satamaliikenteen alue. Aluetta ei saa aidata pysyvin rakentein. Alueella ei saa olla pysyviä liikennettä haittaavia rakennelmia.

lsw Vesialueena säilytettävä satama-alueen osa.

LRT Teollisuusraidealue.

Irs Teollisuusraidealueen kanssa risteävä katualue.

Kadun ja rautatiealueen ylittävä ohjeellinen kevyen liikenteen yhteys.

Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katualue.

Yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa, jolla huoltoajo on sallittu.

Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.

Tori.

VP Puisto

”le” - Merkintä osoittaa leikki- ja oleskelutilaksi varatun alueen osan. Leikkialue on erotettava viereisestä pysäköintipaikasta istutuksin ja turva-aidoin.

Istutettava puurivi.

”A 35 dB” - Merkintä osoittaa rakennusalan sivun, jonka puoleisten ulkoseinien tulee suojata melua vastaan. Lukuarvo osoittaa rakennusten ulkoseinien ikkunoiden ja muiden rakenteiden A-äänitasoerotusvaatimuksen (ΔL_{As}) melua vastaan. Laivamelun erityisominaisuudet tulee lisäksi huomioida rakennusten julkisivusuunnittelussa kortteleissa 135 ja 141.

Tornatorintien osalla on merkintä ”u”:

Katualueen ylittävä kortteliin 135 kuuluva uloke, joka voidaan rakentaa yhteen korttelin 139 kanssa ilman palomuuria tai osastoivaa väliseinää.

”kp” Merkintä osoittaa kansallisen kaupunkipuiston alueen.

AL-1 korttelialueella on merkintä ”lii”: Ohjeellinen liikerakentamiselle varattu alueen osa.

Satamakadun osalla on merkintä ”y”:
Kadun ja rautatiealueen ylittävä ohjeellinen kevyen liikenteen yhteys.

Satamakadun osalla on merkintä ”ma-LT”:
Ohjeellinen liikennetunnelia varten varattu katualueen osa.

LS-1 korttelialueella on merkintä ”ajo”:
Ohjeellinen ajoyhteys.

K liikerakennusten korttelialueella on merkintä ”jk”:
Ohjeellinen yleiselle jalankululle varattu alueen osa. Yhteystarve on sitova, väylän sijainti on valittavissa. Rakennuksen sisällä väylän tulee olla vähintään 5 m leveä ja jatkuva.

Satama-alueelle on osoitettu ohjeellinen helikopterin laskeutumispaikka: ”hel”.

Yleisiä määräyksiä alueelle:

Kiinteistöjen turvallisuus

Rakennukset tulee varustaa pelastusviranomaisten hyväksymällä kaasutunnistimella sekä automaattisesti sulkeutuvalla koneellisella ilmastoinnilla. Raitisilman sisäänottoa ei saa suunnata etelän suuntaan. Rakennusluvan yhteydessä tulee esittää suunnitelma pelastustoimenpiteistä huomioiden viereisen Seveso-laitoksen turvallisuusriskit sekä turvallisuus selvitys.

Alueelle rakennettaessa on huomioitava, että alue kuuluu tulvavaara-alueeseen. Tämä on huomioitava erityisesti pelastusteiden suunnittelussa. Ensimmäisen kerroksen lattian korkeusaseman tulee olla vähintään tasolla +3,5 m.

Ennen rakentamiseen ja maankaivuun ryhtymistä tulee pilaantuneet maa-alueet selvittää ja tarvittaessa puhdistaa ympäristösuojeluviranomaisen hyväksymällä tavalla.

Ajoneuvopysäköinti

Yleiset autopaikkavaatimukset

- 1ap / 50 k-m² liike-, toimisto- ja venesatamaa palvelevaa tilaa
- 1ap/ 100 k-m² asuin-, huvi- ja viihdetoimintoja sekä kasinoa palvelevaa tilaa
- 1ap / 200 k-m² uutta museotilaa
- 1 vierasautopaikka / 1000k-m² vaaditun asukaspysäköinnin lisäksi
- 1 ap / hotellihuone

Rakenteellisesti toteutettu pysäköinti ei mitoiteta autopaikkojen eikä väestönsuojien rakentamista. Rakenteellisen pysäköinnin saa toteuttaa kaavaan merkityn rakennusoikeuden lisäksi, ellei pysäköinnille ole erikseen osoitettu rakennusoikeutta.

Autopaikkavaatimukset korttelialueittain

- KL-1, autopaikoista 50 kpl sijoitetaan KL-1-korttelialueelle ja loput LPA- korttelialueelle
- KL-2, kaikki autopaikat sijoitetaan LPA- korttelialueelle
- KL-3, autopaikoista 30 kpl sijoitetaan KL-3-korttelialueelle ja loput LPA- korttelialueelle
- K, autopaikat sijoitetaan korttelialueen p-pysäköintialueelle tai LPA-korttelialueelle
- AL-1, AL-2, autopaikat toteutetaan korttelialueelle pääosin rakenteellisena pysäköintinä
- YY, 90 autopaikkaa korttelialueelle. 7 linja-autopaikkaa sijoitetaan korttelin 139 LHA-korttelialueelle. Lisärakentamisen vaatimat autopaikat saa osoittaa myös korttelialueen ulkopuolelta.
- PV-1, autopaikat sijoitetaan LPA- korttelialueelle
- PV-2, autopaikat sijoitetaan joko korttelialueelle tai K-korttelialueen p-pysäköintialueelle
- LV, 30 autopaikkaa sijoitetaan LPA- korttelialueelle

Polkupyöräpysäköinti

Polkupyörien pysäköintipaikkojen vähimmäismäärät

- 2ppp/ asunto
- 1ppp/ 150k- 2 liike- ja toimistotilaa, joista puolet varattava työntekijöitä varten
- 1ppp/ 300k-m2, hotelli-, museo-, huvi- ja viihdetoimintoja sekä kasinoa palvelevaa tilaa
- 100 ppp venesatamaa varten

Yleiset polkupyöräpysäköintimääräykset

Asukkaiden, hotellin asiakkaiden sekä työntekijöiden polkupyörien pysäköintipaikat tulee sijoittaa lukittuun ja katettuun tilaan. Asiakkaita varten tarkoitetut polkupyörien pysäköintipaikat tulee sijoittaa sisäänkäyntien yhteyteen, samoin asuntopihojen vieraspaikat.

Pysäköintipaikkojen sijoituksessa tulee pyrkiä paikkojen helppoon käytettävyyteen.

Arkkitehtuuri ja rakentaminen

Alueen tulee olla toteutukseltaan korkeatasoista, merellisen ympäristön huomioivaa nykyaikaista arkkitehtuuria. Kansallisen kaupunkipuiston alueeseen kuuluva Merikeskus Vellamo ja sen arkkitehtuuri tulee huomioida erityisesti sen lähelle rakennettaessa.

K-korttelialueella tulee rakennusten pääasiallisena julkisivumateriaalina käyttää puuta. Julkisivujen suunnittelussa on huomioitava, että kulkureittien varren julkisivut ovat mielenkiintoisia ja avautuvat kulkureiteille. Pysäköintirakennusten julkisivut tulee toteuttaa luontevana osana alueen arkkitehtuuria.

Rakennuksiin voi asentaa uusiutuvan energian tuotantoon tarkoitettuja laitteita niin, että ne on integroitu luontevaksi osaksi rakennusten arkkitehtuuria.

Korttelialueille sijoitettavat muuntamot, ilmanvaihtokonehuoneet ja tekniset laitteet tulee integroida rakennuksiin.

Rakennukset saa tonttien välisellä rajalla rakentaa yhteen. Rakennuksia voidaan tällöin paloteknisessä mielessä tarkastella yhtenä rakennuksena.

Korttelialueille on laadittava istutus- ja pihasuunnitelmat, jotka tulee hyväksyttävä rakennusvalvonnassa. Julkisten tilojen suunnittelussa ja toteutuksessa tulee huomioida ympäristön esteettömyys. Pihasuunnitelmaa laadittaessa on huomioitava mahdollisuus hulevesien imeyttämiseen ja käytettävä mahdollisuuksien mukaan läpäiseviä pinnoitteita.

Alueesta on laadittava hulevesisuunnitelma, joka on hyväksyttävä rakennusluvan yhteydessä. Hulevedet on mahdollisuuksien mukaan puhdistettava ja viivytettävä.

Vesialueelle rakennettaessa tulee mahdollinen vedenalainen kulttuuriperintö selvittää museoviranomaisten ohjeiden mukaisesti.

5.7 Nimistö

Asemakaavan mukaisesti Tornatorintietä jatketaan Pohjoislaiturin KL-1 kortteliin saakka. Tornatorintieltä erkanevat uusi katu Nosturinkuja, joka johtaa Vällilaiturin asuinkortteliin. Tornatorintieltä erkanevat myös Satamakadun suuntainen Salakuljettajantie, jonka varrella on lyhyt katuosuus Pokara, joka yhdistää Salakuljettajantien ja Satamakadun. Satamakadulle tulee uusi jatke Itälaiturin päähän saakka.

Salakuljettajantie ja Nosturinkuja ovat nimiä, jotka ovat olleet käytössä satama-alueen sisällä, epävirallisina katuina. Pokara on alueella uusi nimi joka tarkoittaa lastauspiikkiä, jota käytetään metsätöissä ja puun korjuussa. Pokaran avulla nostetaan ja vedetään puuta esimerkiksi niitä pinottaessa tai lastattaessa. Nimistöllä viitataan alueen historialliseen satamatoimintaan.

6 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Asemakaava-alue on tarkoitus toteuttaa eri vaiheissa. Ensimmäisessä vaiheessa on tarkoitus toteuttaa liikekeskuksen (K - liike ja toimistorakennusten kortteli) läntinen osa, eteläisimmät osat Vällilaiturin asuinkorttelista, sekä KL-1 Vellamon viereisen laituralueen KL-1 liiketontille hotelli.

Liikerakennusten vaatimat autopaikat toteutetaan aluksi maantasoon ja seuraavien vaiheiden myötä rakenteellisena pysäköintinä.

Satamakadun ja Salakuljettajantien väliset korttelit toteutuvat luultavasti myöhemmissä vaiheissa ja siksi alueet on tarkoitus maisemoida alueen viihtyisyyden lisäämiseksi.