

# MAKASIINIRANTA JA OLYMPIARANTA

## 3. 7. ja 9. KAUPUNGINOSAT

### ASEMAKAAVAN JA ASEMAKAAVAN MUUTOSLUONNOKSEN SELOSTUS





---

## Asemakaava- ja asemakaavan muutosluonnoksen selostus

Päivätty 5.11.2024

Diaarinumero HEL 2020-013893

Hankenumero 4428\_4

Makasiinirannan ja Olympiarannan asemakaava- ja asemakaavan muutosluonnoksen  
kartta

Kaavaselostuksessa esitetään kaavaratkaisun keskeinen sisältö ja suunnittelun vaiheet. Selostusta täydennetään kaavaprosessin edetessä.

Asemakaava koskee:

3. kaupunginosan (Kaartinkaupunki) vesialueita

7. kaupunginosan (Ullanlinna) vesialueita

9. kaupunginosan (Kaivopuisto) vesialueita

Asemakaavan muutos koskee:

3. kaupunginosan (Kaartinkaupunki) katu-, satama- ja vesialueita sekä kaupunginosan rajaa

(muodostuu uusi kortteli 3211)

7. kaupunginosan (Ullanlinna) katu-, puisto-, satama- ja vesialueita sekä kaupunginosan rajaa

(muodostuvat uudet korttelit 7453–7456)

9. kaupunginosan (Kaivopuisto) katu-, puisto-, satama- ja vesialueita sekä

kaupunginosan rajaa

(muodostuu uusi kortteli 9236)

Kaavan nimi:

Makasiiniranta ja Olympiaranta

Laatija:

Helsingin kaupungin asemakaavoituspalvelu

Vireilletulosta ilmoittaminen: 12.1.2021

Kaupunkiympäristölautakunta:

---

Alueen sijainti:

Alue sijaitsee Eteläsataman länsirannalla, Vanhan kauppahallin eteläpuolelta Olympiaterminalille ja Armi Ratian puistoon ulottuvalla rantavyöhykkeellä.



Kuva: Suunnittelualan sijainti.

## Yhteyshenkilöt kaavan valmistelussa

### Helsingin kaupunkiympäristön toimiala

**Asemakaavoitus:**

Salla Hoppu, tiimipäällikkö

Janne Prokkola, yksikön päällikkö

**Kaavapiirtäminen:**

Pia Havia, suunnitteluavustaja

**Liikenne- ja katusuunnittelu:**

Taneli Nissinen, johtava liikenneinsinööri

Aleksi Kinnunen, liikenneinsinööri

Pekka Nikulainen, johtava liikenneinsinööri

**Kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu:**

Anu Lamminpää, johtava maisema-arkkitehti

**Rakennussuojelu:**

Sakari Mentu, arkkitehti

**Teknitaloudelliset asiat:**

Kati Immonen, erityisasiantuntija

Valteri Lankiniemi, erityisasiantuntija

Anu Haahla, erityisasiantuntija

Kirsi Lilja, projektipäällikkö

**Yleiskaavoitus:**

Alpo Tani, erityisasiantuntija

**Maaomaisuuden kehittäminen ja tontit:**

Mia Kajan, erityisasiantuntija

Mirva Koskinen, tiimipäällikkö

**Vuorovaikutus:**

Anu Hämäläinen, viestintäasiantuntija

Lotta Silfverberg, viestintäasiantuntija

### Muut Helsingin kaupungin toimialat

**Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala:**

Johanna Björkman,

Sari Saresto, tiimipäällikkö

Katariina Ruuska-Jauhijärvi

**Kaupunginkanslia:**

Hannu Asikainen, projektinjohtaja

Minna Maartola, kehityspäällikkö

### Muut viranomaistahot

**Helsingin Satama Oy:**

Pekka Hellström

Kristina Salomaa

Sakari Montonen

**Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY:**

Sini Lehtonen

**Museovirasto:**

Sirkka-Liisa Jetsonen

---

Stefan Wessman  
**Suomenlinnan hoitokunta:**  
Petteri Takkula

## **Hankesuunnittelu**

K2S Architects Oy  
White Arkitekter Ab

---

## Sisällysluettelo

Tiivistelmä .....	8
Asemakaavaluonnoksen kuvaus.....	9
Tavoitteet .....	9
Mitoitus.....	11
Alueiden käyttötarkoitus ja korttelialueet .....	11
Liikenne.....	22
Palvelut .....	25
Esteettömyys.....	26
Maisema ja luonnonympäristö.....	26
Virkistys- ja viherverkosto.....	28
Ekologinen kestävyys.....	29
Suojelukohteet .....	30
Yhdyskuntatekninen huolto ja tulvasuojaus.....	32
Maaperän rakennettavuus, pohjarakentaminen ja pilaantuneisuuden kunnostaminen.....	33
Ympäristöhäiriöt .....	33
Nimistö .....	34
Vaikutukset ja tehtyjen selvitysten yhteenveto .....	34
Toteutus.....	38
Suunnittelun lähtökohdat.....	39
Suunnittelu- ja käsittelyvaiheet.....	41

---

## Liitteet

1 Seurantalomake

2 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

3 Kuvat ja kartat

- Sijaintikartta
- Ilmakuva
- Asemakaavakartta (A3-koossa)
- Havainnekuva
- Ote Helsingin yleiskaavasta 2016
- Ote ajantasa-asemakaavasta
- Ympäristö-, tekniikka- ja taloussuunnitelmat sekä muut selvitykset
  - Yleisten alueiden konseptisuunnitelma, White Arkitekter, täydennetään
    - Kunnallistekninen yleissuunnitelma, sisältää vesihuollon, kaukolämmön, sähköverkon, pohjarakentamisen, tulvien ja hulevesien hallinnan yleissuunnittelun, täydennetään
    - Ympäristömelu- ja värähtelyselvitys, täydennetään
    - Alueellisen energijärjestelmän suunnitelma, täydennetään
    - Makasiinirannan alueen päästölaskelma, 2024, A-Insinöörit Oy
  - Liikennesuunnitelmaluonnos
  - Kuvaliite suojelukohteista, täydennetään

4 Viitesuunnitelma, K2S Architects, White Arkitekter

5 Korttelikortit, K2S Architects, White Arkitekter

## Luettelo muusta kaavaa koskevasta materiaalista

- Vuorovaikutusraportti
  - Eteläsataman suunnitteluperiaatteet (Kaupunkisuunnittelulautakunta 2008)
  - Kirjava Satama Ideakilpailu (Helsingin kaupunki, 2011–2012)
  - Kauppatorin ympäristön kehittämisen kokonaissuunnitelma (Helsingin kaupunki, 2015)
  - Kauppatorin alueen suunnitteluperiaatteet (Kaupunkisuunnittelulautakunta 2016)
  - Kauppatori ja Makasiiniranta, liikenteellinen ja kaupallinen selvitys (Ramboll Finland Oy, 2018)
  - Makasiinirannan ja Olympiarannan suunnitteluperiaatteet (KYLK 13.4.2021)
  - Eteläsataman lahden maisemallinen tilavaraus- ja periaatesuunnitelma (Locis maisema-arkkitehdit Oy, JKMM arkkitehdit Oy, 2020)
  - Makasiini- ja Olympiarannan tilavaraus- ja periaatesuunnitelma (Locis maisema-arkkitehdit Oy, JKMM arkkitehdit Oy, 2021)
-



- Eteläsatamanlahden alustava teknisten tilavarausten ja toteuttamista- van periaatesuunnitelman päivitys (Ramboll Finland Oy, 2021)
  - Eteläsataman ajoyhteydet, Luonnossuunnitelma tunneliyhteydestä Tähtitorninmäen alitse (AFRY, 2020)
  - Olympialaituri, rakennushistoriaselvitys (Ark-byroo oy, 2021)
  - Makasiinirannan ja Olympiarannan ympäristöhistoriallinen selvitys (Ark- kitehtitoimisto Okulus Oy, Studio Terra Oy, 2022)
  - Satamamelun vaikutusselvitys (Akukon Oy, 2020)
  - Makasiiniranta quality and concept competition, Competition prog- ramme 2021 (Makasiinirannan laatu- ja konseptikilpailun kilpailuoh- jelma)
  - Makasiiniranta quality and concept competition, Evaluation report 2021–2022 (Makasiinirannan laatu- ja konseptikilpailun arviointipöytä- kirja)
  - Makasiinirannan laatu- ja konseptikilpailun voittanut ehdotus ”Saaret”
  - Kehittämishjelman suunnitelma 2030 (22.10.2021 Helsingin Satama Oy 2021)
  - Sataman vetäytymissuunnitelma ja liikenteen väliaikaisjärjestelyt, (alu- een vaiheittain toteuttaminen), täydennetään
  - Makasiinilaiturin ja Pakkahuoneenlaiturin korjauksen yleissuunnitelma (Ramboll, 2023), täydennetään
  - Heritage Impact Assesment (HIA) vaihe 1, Suomenlinnan linnoitus, Olympiarannan ja Makasiinirannan kaavaluonnos (Katri Lisitzin, 2024)
  - Elämyksellinen ydinkeskusta, Ydinkeskustan maankäytön kehityskuva 2032
  - Eteläsataman vetäytymissuunnitelma (Ramboll Finland Oy, 20.6.2024)
-

## Tiivistelmä

Asemakaava- ja asemakaavan muutosluonnos (kaavaratkaisu) koskee Kaartinkaupungin, Ullanlinnan ja Kaivopuiston kaupungin-osiin sijoittuvaa aluetta, joka ulottuu Vanhan kauppahallin eteläpuolelta Olympiaterminaalin eteläpuolelle. Myös osa Tähtitornivuoren puiston reunavyöhykkeestä sekä Armi Ratian puisto kuuluvat muutosalueeseen.

Kaavaratkaisu mahdollistaa keskustan kaupunkirakenteen laajentamisen, uuden museorakennuksen, neljän uuden toimisto- ja liikerakennuksen, julkisen rannan ja rantareitin sekä satamatoimintojen keskittämiskenaarion mukaisen satama-alueen rakentamisen Makasiinirantaan ja Olympiarantaan.

Kaavaratkaisun tavoitteena on kehittää nykyisin suljetusta satama-alueesta Makasiinirannasta elämyksellinen, elinvoimainen, toiminnallisesti monipuolinen ja kaikille avoin merenranta-alue ja vahvistaa Eteläsataman vetovoimaisuutta, ominaispiirteitä ja asemaa Helsingin ydinkeskustassa.

Tavoitteena on liittää Eteläsataman läntinen rantavyöhyke osaksi keskustan kaupunkirakennetta, merellisiä julkisia kaupunkitiloja ja kävelykeskustaa.

Alueelle tavoitellaan uutta arkkitehtuuri- ja designmuseota sekä uusia toimisto-, hotelli-, liike- ja kulttuuritiloja.

Tavoitteena on Makasiinirannan rantajulkisivun uudistaminen korkealaatuisella uudisrakentamisella merellisen Helsingin kansallismaiseman kaupunkikuvalliset ja maisemalliset arvot huomioon ottaen.

Kaavaratkaisussa on erityisesti pyritty ratkaisemaan uudisrakentamisen sekä uutta kaupunkivihreää sisältävien julkisten ulkotilojen sovittaminen tasapainoiseksi osaksi Eteläsataman arvoympäristöä ja kansallismaisemaa. Valtakunnallisesti merkittävää kulttuuriympäristöä kehitetään alueen arvot tunnistaen ja uuden rantarakentamisen avulla Helsingin vetovoimaisuutta ja elämyksellisyyttä vahvistaen. Lisäksi on erityisesti pyritty ratkaisemaan satamatoimintojen sijoittuminen keskustatoimintojen alueella, rantareittiin rajautuen.

Uutta kulttuurirakennusten kerrosalaa on 9 500 k-m<sup>2</sup> ja liike- ja toimitilakerrosalaa on 31 550 k-m<sup>2</sup>. Olympialaiturin kerrosala on 12 800 k-m<sup>2</sup>.

Kaavaratkaisun yhteydessä on laadittu liikennesuunnitelmaluonnos, jonka mukaan raitiotie- ja ajoneuvoliikenne säilyy Laivasillan- kadulla ja ranta on osoitettu jalankulkualueeksi.

Kaavaratkaisun toteuttaminen vaikuttaa erityisesti siten, että alueen rakentaminen vahvistaa keskustan elinvoimaisuutta ja Eteläsataman asemaa kaupunkirakenteessa. Suljettu satama-alue muuttuu osaksi keskustan kaupunkirakennetta palveluineen ja ranta avautuu osaksi Helsingin rantareittiä.

Helsingin kaupunki omistaa alueen. Kaavaratkaisu on tehty kaupungin aloitteesta.

Alueen kaavoitusta on tarkoitus edistää kaavaluonnosvaiheen jälkeen kahtena erillisenä asemakaavana. Kulttuurirakennukselle (uusi Arkkitehtuuri- ja designmuseo) alueen pohjoisosassa tullaan laatimaan erillinen kaavaehdotus ja alueen eteläosalle omansa.

## Asemakaavaluonnoksen kuvaus

### Tavoitteet

Kaavaratkaisun tavoitteena on kehittää nykyisin suljetusta satama-alueesta Makasiinirannasta elämyksellinen, elinvoimainen, toiminnallisesti monipuolinen ja kaikille avoin merenranta-alue ja vahvistaa Eteläsataman vetovoimaisuutta, ominaispiirteitä ja asemaa Helsingin ydinkeskustassa.

Kaavaratkaisun tavoitteena on vahvistaa keskustan vetovoimaisuutta liittämällä Eteläsataman läntinen rantavyöhyke osaksi keskustan kaupunkirakennetta, merellisiä julkisia kaupunkitiloja ja kävelykeskustaa. Alueelle tavoitellaan uutta arkkitehtuuri- ja designmuseota sekä muuta museotoimintaa tukevaa rakentamista, kuten liike-, toimi-, kulttuuri- ja palvelutiloja. Tavoitteena on sijoittaa alueen läpi kulkeva osa rantareittiä mahdollisimman lähelle merenrantaa.

Tavoitteena on Makasiinirannan rantajulkisivun uudistaminen korkealaatuisella uudisrakentamisella valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön sekä merellisen Helsingin kansallismaiseman kaupunkikuvalliset ja maisemalliset arvot huomioon ottaen. Alueen historia ja ajallinen kerrostuneisuus säilyvät näkyvänä kaupunkiympäristössä ja uudisrakentaminen sovitetaan paikan kulttuurihistoriallisiin arvoihin.

Tavoitteena on rakentaa viihtyisä ja toiminnoiltaan monimuotoinen ranta-alue täydentämään Helsingin niemeä kiertävää rantareittiä Kauppatorin Kaivopuiston välissä. Uusi kaupunkitilasarja on houkutteleva aukioineen, puistoineen ja monipuolisine aktiviteetteineen sekä Laivasillankadun puolella että rannalla. Laivasillankadun katutila muuttuu vihreäksi ja kaupunkimaiseksi, jota rytmittävät aukiot sekä Uspenskin katedraalille ja merelle avautuvat näkyvät.

Toiminnallisena tavoitteena on laajentaa keskustan elinvoimaa Makasiinirantaan ja luoda edellytyksiä elinkeinoelämälle uusien kulttuuri-, toimisto-, hotelli-, liike- ja palvelutilojen rakentamisella. Toiminnallinen konsepti kehittää alueesta monipuolisen, vilkkaan ja elävän merellisen kokonaisuuden osaksi Eteläsataman rantoja tuomalla alueelle uusia keskustatoimintoja. Alueen vetovoimaa ja houkuttelevuutta lisää uusi museorakennus lähimpänä Kauppatoria ja vanhaa kauppahallia. Museon eteläpuolelle rakentuu kaksi toimisto- ja kaksi hotellirakennusta, keskeinen rakennuspaikka on houkutteleva esimerkiksi pohjoismaisille pääkonttoreille. Suojeltuihin satamarakennuksiin Olympialaiturilla tavoitellaan kulttuuritoimintoja ja liiketiloja. Maantasokerrosten liiketilat avautuvat rantareitille ja Laivasillankadulle lisäten alueen elävyyttä.

Satamatoiminnoille osoitetaan laituri-alue Makasiinilaiturin eteläosasta ja Olympialaiturilta. Sataman keskittämishojelman mukaisesti Eteläsataman satama-alue palvelee kansainvälistä risteilyliikennettä ja satama-alueella on osoitettu varaus tulevaisuuden pika-alusliikenteelle. Uudelle pika-alusliikenteen terminaalille on osoitettu rakennusala Satamatalon ja Olympiaterminaalien välissä.

Alueelle tavoitellaan kansainvälisen tason vetovoimatekijäksi uutta Arkkitehtuuri- ja Designmuseota. Museorakennuksen suunnittelusta järjestetään kansainvälinen avoin arkkitehtuurikilpailu rakennuksen toteuttamisen pohjaksi. Tavoitteena on rakentaa arkkitehtuuriltaan korkeatasoinen ja ainutlaatuinen rakennus osaksi Eteläsataman rantakavalkadia. Museo on Eteläsataman ensimmäinen julkinen kulttuurirakennus. Tavoitteena on museotoiminnan näkyvyys myös julkisessa ulkotilassa rakennuksen läheisyydessä. Makasiiniranta muuttuu satama-alueesta kulttuuripainotteiseksi ja tapahtumalliseksi kaupunkirannaksi.

Tavoitteena on rakentaa jalankulkijoille osoitettu laadukas rantalue ja täydentää Eteläsataman lahtea kiertävä julkinen rantareitti, joka kytkeytyy pohjoisessa Kauppatoriin ja Esplanadinpuistoon ja etelässä Ehrenströmintien rantareitin kautta Kaivopuistoon. Alueen läpi kulkeva osa rantareitistä aukioineen rakennetaan mahdollisimman lähelle rantaa. Kävely-yhteyksiä parannetaan rannan ja Laivasillankadun välillä. Armi Ratian puistoon osoitetaan rannasta Laivasillankadun ali uusi julkinen jalankulkuyhteys entisen satamaradan linjausta myötäillen. Raitiotie- ja ajoneuvoliikenne säilyvät nykyisillä reiteillään.

Makasiinirannan suunnittelussa ja toteutuksessa tulee huomioida Hiilineutraali Helsinki 2035 -toimenpideohjelman tavoitteet. Alueen rakentamisen ilmastovaikutuksista tulee esittää arvio. Rakentamisessa tulee noudattaa kestävästä rakentamisesta ja pitkäkestoisia rakennusmateriaaleja, jotka kestävät meri-ilmastoa, sadetta ja paahteisuutta. Julkisissa ulkotiloissa tulee varautua sään ääri-

ilmiöiltä suojautumiseen. Suunnittelualueella tavoitellaan hulevesien laadullista hallintaa. Hallintarakenteita voidaan osoittaa yleisille alueille, kuten puistoihin, aukioille ja katutilaan huomioiden niiden soveltuvuus kaupunkikuvaan. Tavoitteena on paikallisen energiatuotannon hyödyntäminen.

Kaupunginvaltuusto hyväksyi 13.10.2021 Kasvun paikka - Helsingin kaupunkistrategian 2021–2025. kaupunginhallitus hyväksyi 22.5.2023 Elämyksellinen ydinkeskusta, ydinkeskustan maankäytön kehityskuvan 2032, joka tarkentaa ydinkeskustan maankäytön suunnittelua kaupunkistrategian linjausten mukaisesti. Päätöksessä kaupunginhallitus kehotti viemään määrätietoisesti eteenpäin Eteläsataman alueen kehittämistä ja Arkkitehtuuri- ja designmuseon hanketta, joka on tärkein keskustan vetovoimaa edistävä yksittäinen kohde. Kaavaratkaisun tavoitteena on edesauttaa asetettujen tavoitteiden toteutumista siten, että Eteläsatamasta ja Makasiinirannasta kehitetään elämyksellinen keskus, jossa kulttuuri ja vapaa-aika ovat vahvasti läsnä, alueen vetovoimatekijäksi rakentuu uusi Arkkitehtuuri- ja designmuseo, alueelle rakentuu rantareitti sekä viihtyisä ranta-alue ja Eteläsatama kytkeytyy nykyistä tiiviimmin osaksi ydinkeskustan kaupunkirakennetta ja toiminnallista kokonaisuutta.

## **Mitoitus**

Suunnittelualueen pinta-ala on noin 16,6 hehtaaria.

Kaavaratkaisun myötä alueen kerrosala kasvaa 41 550 k-m<sup>2</sup>:llä. Kaavan kokonaiskerrosala on 53 850 k-m<sup>2</sup>.

Korttelitehokkuus uusilla muodostuvilla tonteilla on 2,05.

Alueen mitoitustiedot täydentyvät kaavoituksen edetessä.

## **Alueiden käyttötarkoitus ja korttelialueet**

### **Alueen lähtökohdat ja nykytilanne**

Makasiiniranta ja Olympiaranta on nykyisin vuokrattu Helsingin Satama Oy:lle satamakäyttöön ja alueelle sijoittuu Sataman omistamia rakennuksia ja rakenteita. Olympialaituri on Tukholman matkustajalaivaliikenteen käytössä ja Olympiaterminaali toimii sen matkustajaterminaalina. Satamatalo on Helsingin Satama Oy:n toimitilana. Olympiaterminaali ja Satamatalo ovat suojeluarvoiltaan merkittäviä rakennuksia. Ranta-alue on suurimmista osin varattu sataman henkilöauto- ja rekkaliikenteen tarpeisiin sekä pysäköintialueeksi. Rantamuurit Pakkahuoneenlaiturilta Olympialaiturin eteläkärkeen on varattu alusliikenteelle ja ranta on kaupparenkulun määräysten mukaan erotettu aidatuksi turvatoimialueeksi.

---

Muita alueelle sijoittuvia rakennuksia ja rakenteita ovat satamara-dan ratakuilun yhteyteen liittyvät tilat. Olympiaterminaalin edessä, pihakannen ja kadun alla on varasto- ja hallirakennuksia sekä pysäköintiluola (Olympiaparkki).

Makasiinirantaa ja Olympiarantaa rajaa Tähtitorninvuoren puisto. Korkealle kallioiselle mäelle perustettiin maisemapuutarhatyylinen puisto 1890-luvulla. Tähtitorninvuori toimi näköalapaikkana jo kauan ennen puiston rakentamista, mutta Svante Olssonin suunnittelema toteutus nosti sen kaupungin tärkeimmäksi näköalapaikaksi 1800–1900-luvun vaihteessa. Kaltevat rinteet ja näkymät ovat puiston erityispiirre. Korkeimmalla kohdalla on vuonna 1898 pystytetty veistos “Haaksirikkoiset”. Puistosta avautuu useita osana puistosuunnitelmaa sommiteltuja, Helsingille tyypillisiä näkymiä Kauppatorin rantaan, Tuomiokirkon suuntaan, Katajankalle ja Suomenlinnaan. Monet puistossa edelleen kasvavat puut ja pensaat ovat nykypuistoissa harvinaisia. Tällaisia vanhan puiston merkkilajeja ovat esimerkiksi aito unkarinsyreeni, taalainkoivu, poppelit, orapihlajat, kuusamat, jasmikkeet, piharuusu ja suvi-ruusu.

Armi Ratian puisto on visuaalisesti Olympiaterminaalin ympäristöön ja Kaivopuistoon liittyvä viheralue. Se koostuu tasaisesta Laivasillankatuun rajautuvasta Tähtitorninvuoren ja Myllykallion kallioselänteiden väliin jäävästä laaksomaisesta osuudesta sekä kallioselänteestä, jolta avautuu näkymä merelle. Puistossa on Laivasillankadun suuntainen lehmusrivi, joka istutettiin satamaradan rakentamisen yhteydessä. Ratakuilu on puiston katuun rajautuvaa tasoa alempana, eikä sinne ole julkista pääsyä. Ratakuilun ylittää silta.

Tähtitorninvuoren kalliossa on pysäköintilaitos ja väestönsuoja. Sisäänkäynti näihin on Laivasillankadulta.

## Historia

### Eteläsatamanlahti



Kuva: Näkymä Tähtitornin vuorelta Makasiinilaiturin varastomakasiinien ja Etelärantatien (nyk. Laivasillankatu) yli Eteläsatamaan, 1880-luku (HKM)

Helsinki perustettiin Tallinnan kanssa kilpailevaksi kauppakaupungiksi Vantaanjoen suuhun 1550-luvulla. Kaupunki siirrettiin 1600-luvulla Vironniemelle, jossa se oli paremmin laivaliikenteen saavutettavissa. Vironniemen eteläpuolista lahtea kutsuttiin Kaupunginlahdeksi (Stadsviken). Lahden rannat olivat niin matalia, että se soveltui vain rannikon ja saariston asukkaiden veneiden satamapaikaksi. Vielä 1600- ja 1700-luvulla Kauppatorin alue oli rantaviivan alapuolella.

1700-luvulla lahtea kutsuttiin Eteläiseksi kaupunginsatamaksi (Södra Stadshamnen). Sen asema satamana oli pitkään toissijainen, mutta liikennemäärien kasvaessa lahden rannoille rakennettiin laivojen kiinnityspaikkoja ja satamamakasiineja. Helsingin viimeisen suurpalon 1808 ja pääkaupungiksi tulon 1812 jälkeisen jälleenrakentamisen myötä lahden rantoja alettiin täyttää ja varustaa ne aluksi puulaitureilla, myöhemmin kivilaitureilla.

Johan Albrecht Ehrenströmin johtaman jälleenrakennuskomitean toimesta laaditussa asemakaavassa Eteläsatamaa rajaavat rannat ja kauppatori saivat muotonsa ja nimensä. Kauppatoria ei kaavassa esitetty torina, vaan eteläisenä ranta-aukiona, joka liittyi kaupunkirakenteessa Esplanadin puistoakselin päätteeksi. Toinen merkittävä akseli oli pohjois-eteläsuuntainen Eteläranta, aikaisempi Itäinen ranta-aukio ja vuodesta 1836 lähtien Läntinen ranta-aukio.

Kauppatori ja nykyinen Etelärannan alue saavuttivat vakiintuneen muotonsa 1800-luvun puoliväliin mennessä. Merenlahden eteläosassa sijaitsi jo 1700-luvulta toiminut Ullanlinnan laivanveistämö,

joka vuonna 1847 sai nimekseen Ullanlinnan Varviyhtiö. Eteläsataman rakennukset olivat alun perin puisia makasiineja nykyisen Etelärannan paikkeilla, jotka korvattiin kivirakennuksilla 1800-luvun alussa. Katajanokan puolella rantoja täytettiin, rannoille rakennettiin laitureita ja komeita tavaramakasiineja. Vuonna 1900 Katajanokalle valmistui uusi tulli- ja pakkahuone. Eteläsataman yhteydet paranivat huomattavasti, kun sinne rakennettiin rautatie vuosina 1891–1894. Satamaradan linjaus vaati Vironaltaan täyttämistä noin puolelta osin ja pohjoiseen rakennettiin suuri täyttöalue eli Keisarinluodonlaituri. Samoihin aikoihin satamaa ruopattiin ja Etelärannan puoli tuli valmiiksi. Näin Eteläsatama sai nykyisen muotonsa.

Vuonna 1936 valtuusto päätti laajentaa Eteläsataman Helsingin laivaveistämön alueelle. Tähän liittyi laajoja rautateiden ratatöitä, jotka valmistuivat vasta vuonna 1952. Autolauttojen aikakausi Suomen ja Ruotsin välisessä liikenteessä alkoi 1960-luvun alussa. Tavaraliikenne Katajanokalla lopetettiin ja rautatie sinne purettiin 1980-luvun alussa. Siitä lähtien Eteläsatama on ollut matkustajalaivojen ja autolauttojen käytössä ja sen rannoilla on toiminut useita terminaaleja.



Kuva: Satamatalo ja Olympiaterminaali, 1950-luku, Helge Heinonen (HKM)

### Olympiaterminaali (Eteläsatama)

Kun Helsinki sai järjestääkseen olympialaiset 1952, vaikutti se erityisesti Eteläsatamaa reunustavien alueiden modernisointiin. Sataman länsiranta (laivaveistämön alue) oli hankittu kaupungin omistukseen jo 1910-luvulla. Rakentamiseen vaikutti vuoden 1940 kisojen järjestelyn tultua yllättäen Helsingin hoidettavaksi 1938. Tuolloin aloitettiin Makasiinilaiturin rakentaminen, mutta työt keskeytyivät vuotta myöhemmin. Olympiaterminaali valmistui



1952. Se oli arkkitehti Aarne Hytösen ja Risto-Veikko Luukkosen arkkitehtikutsukilpailun voittaneeseen ehdotukseen perustuva rakennus. Sen viereen rakennettiin Satamatalo, joka valmistui 1954.

Terminaali ja Satamatalo liittyvät kaupungin satamien komeaan arkkitehtuurikehitykseen. Kun Olympiaterminaali valmistui vuonna 1952, sieltä kulki yli 90 000 matkustajaa vuosittain, mutta kuitenkin vain kesä- ja syyskesäkaupunkina. Ympärivuotisen liikennöinnin Silja Line aloitti Olympiaterminaalista Tukholmaan vuonna 1972 ja säännöllisen reittiliikenteen Tallinnaan vuonna 1995. Terminaali ja sen lauttapaikat uusittiin vuosina 1989–1990 isompia aluksia varten.

Eteläsataman länsisivulla, Etelärannassa, on mm. kaupungin vanhin kauppahalli 1800-luvun lopulta ja kadunvarressa arkkitehti C.L. Engelin merikapteeni Sundmanille suunnittelema, alkuperäisen ulkomuotonsa säilyttänyt kaksikerroksinen kivitalo 1800-luvun alusta.

Teollisuuskeskuksen - Suomen työnantajain keskusliiton toimitalon ja siihen liittyvän hotellin ja ravintolan - suunnittelusta käydyn arkkitehtikilpailun voittivat arkkitehdit Viljo Revell ja Keijo Petäjä 1949. Rakennus edustaa modernia rakennusaikansa arkkitehtuuria. Rakennuksen sijoittelussa tontille otettiin taitavasti huomioon satamaan viettävä tontti. Suunnittelussa pyrittiin yksinkertaisuuteen ja selkeyteen ja toteutettiin Revellin ideoita rationaalisuudesta. Rakennus oli valmistuessaan kokonaistaideteos Antti Nurmesniemen, Olli Borgin ja Olavi Hännisen suunnittelemaa sisustusta myöten. Teollisuuskeskus on valittu kansainvälisen DOCOMOMO-järjestön hyväksymään valikoimaan suomalaisen modernismin merkkiteoksia.

#### Tähtitorninvuori

Tähtitorninvuori toimi aikanaan - Kasaberget-nimen perusteella - vartiotulipaikkana. Mäelle rakennettiin puolustusvarustus 1748 C.A. Ehrensvaldin kaupunkilainnoitussuunnitelman mukaan ja mäki nimettiin Ulricasborgsbergetiksi. C.P. Hagströmin kaupunkimittauskartassa 1787 mäki on kallioinen tarkkailupaikka, jossa Krimin sodan aikana oli optinen lennätin Viaporin yhteyksiä varten.

Pääkaupungin pohjois-eteläsuuntaisen akselin, Unioninkadun päätteellä nousevaa Tähtitorninvuorta pidettiin sopivana sijoituspaikkana julkisille rakennuksille, joille paikan tarjoamalla näkyvyydellä ja näköalalla oli erityinen merkitys. Ulriikaporinvuoren laelle kohosi C.L. Engelin suunnittelema observatorio vuonna 1834. Observatorio oli 1800-luvun loppuun asti paljaalla kalliolla yli kaupungin näkyvä maamerkki, minkä vuoksi paikannimeksi otettiin Tähtitorninvuori (Observatorieberget), nimi virallistettiin 1928, puhekielessä käytetään nimeä Tähtitorninmäki.

---

Maistraatti ilmoitti 1883, että Tähtitorninvuoresta tuli tehdä ”mitä näköalaa ja raittiiseen ilmaan tulee, yksi miellyttävimmistä ulkoilmavirkistyspaikoista”. Helsingin kaupungin ensimmäinen kaupunginpuutarhuri Svante Olssonin ensitöinään laatima puistosuunnitelma valmistui 1890. Kallioita täytettiin puiston rakentamisen mahdollistamiseksi. Puistosuunnittelussa näkyisiin ja näkyvyyteen kiinnitettiin erityistä huomiota. Kasvillisuus ei peittänyt vaan rajasi ympäröivää kaupunkimaisemaa, jonka katseluun puistoon tehtiin useita tasanteita. Valmistuttuaan 1903 puisto oli ”virallinen” Kaupatorin, sataman, Katajanokan ja Kruunuvuorenselän maiseman katselupaikka ja ikoniset kaupunkinäköymät on ikuistettu moniin valokuviiin. Kaupunkikuvan merkitys heijastui myös pyrkimykseen suojella näköalaa rajoittamalla rakennuskorkeuksia mäen eteläpuolisissa kortteleissa sekä laajentamalla eteläpuolista Ullanpuistikkoo.

Tähtitorninvuoren puisto on yksi Suomen merkittävimpiä historiallisia kaupunkipuistoja. Tyyllillisesti se on yhtenäinen 1800-luvun lopun kansainvälisen maisemapuutarhatyylin edustaja. Se muodostaa myös olennaisen osan Eteläsataman ja Ullanlinnan kaupunkikuvaa ja kansallismaisemaa.

Tähtitorninvuoren puistoa pidetään myös suunnittelijansa, Svante Olssonin tärkeimpänä aikaansaannoksena. Puisto on kasvilajistoltaan poikkeuksellisen monipuoleinen.

Helsingin kaupungin ensimmäinen suunnitelmallisesti toteutettu julkinen puisto on yksi Suomen merkittävimpiä historiallisia kaupunkipuistoja.

#### Armi Ratian puisto

Armi Ratian puisto sijaitsee Kaivopuiston huvila-alueen ja sataman välissä. Nykyisen nimensä vasta vuonna 2015. Aikaisemmin aluetta kutsuttiin Tuulimyllynmäeksi tai Myllyvuoreksi siellä vuodesta 1834 aina 1800-luvun loppuun asti sijainneen myllyn vuoksi. Vuodesta 1935 lähtien nimeksi vakiintui Myllyrinne. Puiston Laivasillankadun varren alueesta on käytetty nimitystä Laivasillankadun puistikko. Sekä Tähtitorninvuoren puistoa, että Armi Ratian puistoa on käytetty näköalapaikkana jo ennen kuin ne rakennettiin puistoksi topografiansa vuoksi. Alueen halki kulkee ratakuilu muistona Satamaradasta. Armi Ratian puisto rakennettiin olympialaisia varten silloisen kaupunginpuutarhuri Bengt Schalinin toimesta. Pääosin kalliopintainen rakentamaton alue haluttiin edustuskuntoon viereen rakennettavan Olympiaterminaalin vuoksi. 1900-luvun puolivälin jälkeen puisto on menettänyt osiaan Myllytien tonttien rakennuttua ja kulkuyhteydet sinne ovat osin kadonneet.

## Kaavaratkaisu

Kaavaratkaisu on laadittu kaupunkiympäristölautakunnan hyväksymien suunnitteluperiaatteiden pohjalta.

Kaavaratkaisun lähtökohtana on syksyllä 2022 ratkaistun kansainvälisen laatu- ja konseptikilpailun voittanut ehdotus ”Saaret”. Uusi kaupunkirakenne kytkeytyy ympäröivään Kaartinkaupungin, Ullanlinnan ja Kaivopuiston kaupunkirakenteeseen ja korostaa alueelta avautuvia näkymiä ja merellistä maisemaa. Kaupunkirakenteelliselta ratkaisultaan ja maisema-arkkitehtuuriltaan korkeatasoinen suunnitelma tuo alueelle uusia julkisia, toiminnoiltaan monipuolisia ulkotiloja kaupunkilaisten käyttöön.

Alueen suunnittelun lähtökohtana on paikalliseen kaupunkirakenteeseen sitoutuva täydennysrakentamisen periaate. Uusi kaupunkirakenne kasvaa sijainnin ominaispiirteistä ja avaa näkymiä kohti historiallisen keskustan maamerkkejä. Uudisrakentaminen liittyy osaksi lähiympäristöä ja laajempaa Eteläsatamanlahden suurmaisemaa. Kolmiomaisten korttelien muodostama kaupunkirakenne on raikas ja uusi, mutta viittaa Helsingin empirekeskustan korttelirakenteeseen. Rakentamisen mittakaava on inhimillinen. Kolmi- nelikerroksisten uudisrakennusten väleihin rakentuvat kävelykadut ovat mittasuhteiltaan tavanomaista kapeampia, katutilan leveys jää sitä reunustavien julkisivujen korkeutta kapeammaksi.

Uudisrakentamisen korkeus on sovitettu kulttuuriympäristöön, mereltä ja Eteläsataman rannoilta katsottaessa vehreä Tähtitorninvuori nousee rakennusten taustalla ja säilyttää kaupunkikuvallista asemaansa suurmaisemassa. Matalien uudisrakennusten yli säilyvät myös historialliset panoraamat Tähtitorninvuorelta kohti Eteläsataman rantajulkisivuja.

Makasiiniranta on suunniteltu toiminnallisesti monipuoliseksi osaksi Eteläsatamaa, uusi julkinen kulttuurirakennus (arkkitehtuuri- ja designmuseo) rakentuu alueen vetovoimatekijäksi lähimmäs Kauppatoria. Museorakennuksella on merkittävä rooli Makasiinirannan kaupunkikuvallisena kohokohtana muun uudisrakentamisen asettuessa rauhalliseksi taustaksi museolle ja jalustaksi Tähtitorninvuorelle. Uudisrakentaminen, toimitilat, hotellit, kulttuuri-, liike- ja palvelutilat sekä alueelle jäävä matkustajasatama tuovat Makasiinirantaan elämää, kaupunkilaisia, matkailijoita, työntekijöitä, kävijöitä. Ranta-alue toteutetaan toiminnallisesti monipuolisena julkisena jalankulkualueena ja uusi osa rantareittiä yhdistää Kauppatorin ja Kaivopuiston toisiinsa.

Olympialaiturin alue on osoitettu kulttuuri-, liike-, ja satamatoimintoja palveleville tiloille. Olympiaterminaalin ja Satamatalon väliin on osoitettu uusi rakennuspaikka. Helsingin taidemuseon sijoittamista Olympialaiturille tutkitaan. Tavoitellun kulttuuritoimijan li-

säksi rakennuksista tulee osoittaa tilat pika-alusliikenteen terminaalille. Eteläinen ranta-alue jää satama-alueeksi vierailevien ris-teilijäalusten sekä tulevaisuuden pika-alusliikenteen käyttöön. Armi Ratian puistoon ja ratakuiluun avautuvat rakennukset on osoitettu näyttely-, työskentely- ja liiketiloiksi. Julkiset ulkotilat, puistot, kadut, aukiot ja ranta-alueet on suunniteltu korkeatasoi-sina ja toiminnallisesti monimuotoisina tapahtuma-, virkistys- ja ulkoilualueina.

Alueen toiminnallinen konsepti laajentaa keskustan elinvoimaa ranta-alueelle ja luo edellytyksiä elinkeinoelämälle uusien kulttuuri-, ravintola-, toimisto-, hotelli-, liike- ja palvelutilojen rakenta-misella. Uudet keskustatoiminnot niin rakennuksissa kuin ulkoti-loissa kehittävät alueesta monipuolisen, vilkkaan ja elävän merel-lisen kokonaisuuden osaksi Eteläsataman rantoja. Alueen veto-voimaa ja houkuttelevuutta lisää uusi museorakennus. Rantaan sen eteläpuolelle rakentuu kaksi toimisto- ja kaksi hotelliraken-nusta, arvokas ja keskeinen rakennuspaikka on houkutteleva pää-konttoreille. Maantasokerrosten liiketilat avautuvat rantareitille ja Laivasillankadulle lisäten alueen elävyyttä. Suojeltuihin satamara-kennuksiin Olympialaiturilla, alueen eteläosassa on suunniteltu kulttuuritoimintoja, näyttely- ja liiketiloja. Suojellut rakennukset ja Olympialaiturin alue ratakuiluineen tarjoavat mahdollisuuden ai-nutlaatuisen kokonaisuuden toteuttamiselle.

Suunnitelman vahvuutena on eri osa-alueiden yhteen nivova ko-konaisvaltainen ratkaisu, jolla tavoitellaan arkkitehtuurin ja mai-sema-arkkitehtuurin osalta korkeatasoista ja toiminnoiltaan moni-puolista, elävää ja urbaania merenranta-aluetta. Eteläsataman länsirannalle rakentuu uutta, mutta historialliset kerrostumat näky-viin jättävää ja paikan ominaispiirteisiin sovitettua kaupunkiraken-netta.

### **Kulttuurirakennusten korttelialue (KK)**

Kaava-alueen pohjoisin kortteli on osoitettu 9 500 k-m<sup>2</sup> laajuiselle kulttuurirakennukselle. Kortteliin tavoitellaan kansainvälisen tason museohanketta, uutta Arkkitehtuuri- ja Designmuseota. Raken-nuksella on erityinen painoarvo Eteläsataman kaupunkikuvassa ja rakenteessa alueen ensimmäisenä julkisena rakennuksena. Ra-kennuspaikka sijaitsee kaupunkikoordinaatistojen taitekohdassa, jossa Makasiinirannan uudisrakentaminen kohtaa kauppatorin historiallisen ympäristön. Museorakennuksen julkisivu tulee ole-maan Makasiinirannan uudisrakennusten näkyvin julkisivu kohti Kauppatoria. Museorakennuksen näkyvyys kaupunkiympäristössä kaikkiin suuntiin ja eri etäisyyksiltä tulee ottaa huomioon raken-nuksen suunnittelussa. Kaikki julkisivut sekä kattopinta ovat pää-julkisivuja, eikä rakennus saa muodostaa takapihamaista ympä-ristöä millekään sivulle. Rakennuksen tulee olla arkkitehtuuriltaan erittäin korkeatasoinen ja laadukkaasti toteutettu.

Toimintona museo on alueen merkittävin vetovoimatekijä ja museotoiminnon näkyvyys niin kaukomaisemassa kuin sen lähiympäristössä, jalankulkijan tasolla on tavoitteellista alueen elävyyden vahvistamiseksi. Rakennuksen maantasokerroksen tulee olla luonteeltaan avoin ja liittyä myös toiminnallisesti ympäröivään kaupunkitilaan.

Museon huoltoajo on suunniteltu maanpäällisenä ratkaisuna ja sille on merkitty sijainniltaan ohjeellinen ajoneuvoliittymä korttelin eteläosaan. Korttelin eteläosa tulee rakentaa laadukkaana aukiomaisena ulkotilana, joka liittyy saumattomasti viereiseen katuaukioon.

### **Liike- ja toimistorakennusten korttelialue (K)**

Makasiinirantaan on suunniteltu neljä korttelia (7453–7456) korkeatasoiselle toimisto- ja hotellirakentamiselle. Korttelit muodostuvat nelikerroksisista, atriumpihaisista rakennuksista. Kortteleihin saa rakentaa uutta kerrosalaa yhteensä 31 550 k-m<sup>2</sup>.

Makasiinirannan kehittämisen tärkeänä tavoitteena on keskustan vetovoimaisuuden vahvistaminen rakentamalla viihtyisää ja toiminnallisesti aktiivista uutta kävely-ympäristöä. Siksi katutasen avoimutta ja luonnetta ohjataan kaavamääräyksin. Maantasokerrokset tulee rakentaa pääosin kahvila-, ravintola-, liike-, palvelu- ja näyttelytiloiksi. Tiloissa tulee olla suuret ikkunat ja sisäänkäynti suoraan kadulta.

Toinen ja kolmas kerros on osoitettu toimisto- tai hotellikäyttöön. Rakennusten puinen ja betoninen hybridirakenne mahdollistaa tilallisen muuntojouston markkinoiden muuttuessa ja pidentää rakennusten käyttöikä.

Kattokerrokset ovat alemmista julkisivuista sisäänvedettyjä ja niihin liittyy vehreitä, merelle avautuvia kattoterasseja. Korttelin 7456 ylimpään kerrokseen tulee rakentaa julkisesti käytössä oleva kahvila tai ravintola ja kattoterassi. Julkisesta kattoterassista rakentuu uusi näköalapaikka korvaamaan Tähtitorninvuorelta avautuvien maisemien muutosta ja merinäköalan osittaista menetystä.

Rakennusten arkkitehtuuri, julkisivumateriaalit ja mittakaava tulee sovittaa osaksi merellisen Helsingin kansallismaisemaa ja kulttuuriympäristöä. Mereltä ja Eteläsataman rannoilta katsottaessa vehreä Tähtitorninvuori nousee rakennusten taustalla ja säilyttää kaupunkikuvallista asemaansa suurmaisemassa eri suunnilta, niin Eteläsataman rannoilta kuin mereltä tarkasteltaessa. Eteläsatamanlahden maisematila, kauppatorin empirejulkisivu sekä avomeri näkyvät myös Tähtitorninvuoren näköalapaikalta. Asemakavassa on määrätty rakentamisen enimmäiskorkeuksista tärkeiden

---

näkymien säilyttämiseksi. Ensimmäisessä määräyksessä on rakennuksen vesikaton ylin sallittu korkeusasema ja toisessa määräyksessä on rakennuksen, rakenteiden ja laitteiden ylin sallittu korkeusasema.

Rakennusten tulee sopia julkisivujen käsittelyltään, materiaaleiltaan sekä yksityiskohdiltaan osaksi arvokasta ympäristöään ja muodostaa luontevaa jatketta Kauppatorin alueen merelle aukeavaan kaupunkijulkisivuun. Julkisivujen jäsentelyssä tulee huomioida rakennusten asema Merellisen Helsingin kansallismassassa. Rakennusten julkisivujen tulee olla paikalla muurattua tiiltä, keraamista laattaa, luonnonkiveä tai hiottua mosaiikkibetonia. Rakennusten julkisivujen on oltava julkisivukäsittelyltään ja väreiltään tai sävyiltään keskenään erilaisia ja niiden kattokerroksen (neljäs kerros) julkisivukäsittelyn tulee poiketa alempien kerrosten julkisivuista.

Eteläsataman rantajulkisivussa sekä Tähtitorninvuorelta ja Etelärannan rakennuksista avautuvissa näkymissä Makasiinirannan uudisrakennusten kattopinnat ovat merkittävässä kaupunkikuvallisessa asemassa ja muodostavat rakennusten viidennen julkisivun. Siksi kattojen rakentamista ohjataan useilla määräyksillä. Kattojen tulee olla kattopuutarhoja tai hulevesiä viivyttäviä viherkattoja. Korkeintaan puolet katon alasta saa olla toiminnallista, vettä läpäisemätöntä alaa ja sen voi rakentaa toiminnalliseen kattoterassi- tai muuhun vastaavaan käyttöön. Katolle sijoitettavien välttämättömien teknisten laitteiden ja rakenteiden tulee sopia rakennuksen arkkitehtuuriin ja ne tulee suunnitella luontevaksi osaksi viherkattoa.

### **Liike- ja toimistorakennusten korttelialue (K-1)**

Satamatalo ja Olympiaterminaali muutetaan uuteen käyttöön sataman vetäytyttyä alueelta. Korttelialueelle tavoitellaan vetovoimaisia kulttuuritoimintoja, näyttelytilaa, liike-, ravintola- ja työskentelytiloja, jotka on sovitettu huolellisesti suojeltuihin rakennuksiin ja houkuttelevat ihmisiä alueen eteläosaan. Satamatalon ja Olympiaterminaalin väliin on osoitettu uusi kaksikerroksinen rakennusala. Kortteliin tulee mahdollistaa tilat pika-alusliikenteen terminaalille. Terminaalista on osoitettu matkustajille rantareitin ylittävä silta/sisäyhteys sataman turvatoimialueelle.

Korttelialueella sijaitsevat Satamatalo sekä Olympiaterminaali on suojeltu kaavamerkinnällä sr-2. Ne ovat rakennustaiteellisesti, historiallisesti ja kaupunkikuvallisesti arvokkaita rakennuksia. Suojelu koskee rakennusten julkisivuja, vesikattoa ja julkisia sisätiloja. Rakennuksissa tehtävät muutokset ja korjaukset eivät saa heikentää niiden arvoa tai hävittää ominaispiirteitä. Olympiaterminaalin julkiset sisätilat, suuri matkustajahalli ja siihen liittyvät eteishalli aputiloineen ovat säilyttäneet alkuperäiset tilahahmonsensa ja osan pin-

noistaan. Olympiaterminaalin päätilojen täytyy säilyä tunnistettavana tulevissa rakennuksen käyttötarkoituksen muutoksissa. Rakennuksia ei saa purkaa. Rakennusten edessä sijaitseva katos on suojeltu kaavamerkinnällä s-kt. Katoksessa tehtävät korjaustyöt ja muutokset eivät saa heikentää sen kaupunkikuvallista arvoa tai hävittää sen ominaispiirteitä. Katosta ei saa purkaa.

Korttelialueelle toteutettava uudisrakentaminen sekä suojeltuihin rakennuksiin tehtävät muutokset täytyy sovittaa suojeluarvoihin. Rakentamisen täytyy olla arkkitehtuuriltaan ja toteutukseltaan erityisen korkeatasoista.

Kortteliin liittyy kannenalaisia kylmiä ja lämmitettyjä maanalaisia tiloja, jotka on merkitty kaavakarttaan merkinnällä ma-1. Tilat sijaitsevat Olympiaterminaalin ja Satamatalon edustalla olevan kansirakenteen sekä Ehrenströmintien ja Laivasillankadun alla. Tiloihin saa sijoittaa työpaja- ja näyttelytilaa, talvipuutarhan, kahvilan, teknisiä ja huoltotiloja sekä pysäköintiä.

Satamatalon ja Olympiaterminaalin sekä Ehrenströmintien välissä oleva kansitaso on osoitettu aukioksi. Alueelle on suunniteltu oleskelualueita, viherrakentamista, kymmenen turistibussien pysäköintipaikkaa risteilyliikenteen tarpeisiin sekä mahdollisuutta taksi- ja saattoliikenteeseen.

### **Puisto (VP/s)**

Tähtitorninvuorenpuisto ja Armi Ratian puisto on suojeltu asema-kaavamerkinnällä VP/s, kaupunkikuvallisesti, maisemallisesti, kulttuurihistoriallisesti tai puistohistoriallisesti arvokas puisto.

Armi Ratian puisto rakennettiin samanaikaisesti olympialaisia varten rakennetun Olympiaterminaalin kanssa lähiympäristön edustuskuntoon saattamiseksi. Puiston halki kulkevan vanhan satamaradan ratakuilua reunustavat tukimuurit sekä Laivasillankadun suuntainen, satamaradan rakentamisen yhteydessä istutettu lehmusrivi on merkitty säilytettäväksi. Armi Ratian puisto sekä vanha ratakuilu rakennetaan nykyistä paremmin saavutettaviksi avamalla aitaan uusia portteja sekä rakentamalla uusia portaita. Ehrenströmintien alle on osoitettu jalankulun yhteys rannalta entistä satamaradan linjausta pitkin Armi Ratian puistoon ratakuilun tasoon ja ratakuilusta on osoitettu uusia porrasyhteyksiä puistoon. Nurmikattoinen hallirakennus on osoitettu talvipuutarhaksi/kahvilaksi ja se päällä on pieni paviljonki. Uudet rakenteet tulee sovitaa huolellisesti osaksi puistoa, rakenteita ja kasvillisuutta.

### **Satama (LS)**

Eteläsataman satama-alueen muutos on suunniteltu sataman kehittämisohjelman mukaisesti. Makasiinilaiturin eteläosasta sekä Olympialaiturilta on osoitettu noin 15 metrin levyinen laiturialue

---

satama-alueeksi, joka tulee olemaan kauttaaltaan aidattua turvatoimialuetta. Alueelle voi sijoittaa satamatoiminnan edellyttämiä rakenteita. Satama-alueelle on suunniteltu kolme aluspaikkaa vierailuille risteilijöille ja paikkaa pika-alukselle. Osa kansainvälisistä Itämeren kaupunkeja kiertävistä risteilijöistä vierailee Helsingissä ja risteilymatkustajien määrän odotetaan kasvavan tulevina vuosina. Eteläsatama on historiallisen Helsingin keskeisin satamapaikka kaupungin nähtävyyksien välittömässä läheisyydessä.

Satamatoiminnan sekä risteilymatkailun edellyttämä jalankulku-, bussi- ja huoltoliikenne sekä palvelut on otettu huomioon koko alueen suunnittelussa. Satama-alueita on mahdollista käyttää risteilyliikenteen lisäksi myös muuhun satamatoimintaan.

Sataman turvatoimialuetta rajaavaan aitaan on tarkoitus avata neljä kulkuporttia matkustajille. Aidan tulee olla laajemmin avattavissa, jotta suljettu satama-alue voidaan avata kaupunkilaisille ja vierailijoille silloin kun satamatoiminnoilla ei ole tarvetta alueen käytölle esim. risteilykauden ulkopuolella.

## Liikenne

### Lähtökohdat

Kaava-alue rajautuu pohjoisessa Pohjoisen Makasiinikadun jatkeeseen, idässä ranta-alueeseen, etelässä Ehrenströmintiehen ja lännessä Laivasillankatuun. Alueen pääasiallinen liikenneyhteys on sen länsireunaa koko pituudeltaan myötäilevä Laivasillankatu, joka kytkeytyy pohjoisessa Etelärannan ja Unioninkadun kautta Esplanadeille. Kaava-alueen pohjoisosassa Laivasillankatu jatkuu Eteläranta-katuna ja eteläisimmässä osassa se kytkeytyy liikenneympyrän kautta kaava-alueita etelässä rajaavaan Ehrenströmintiehen.

Laivasillankatu on rakennettu rannanmyötäiseen rinteeseen. Paikoin korkeuseron takia muodostuu jyrkkä kalliroleikkaus ja täten estevaikutus Laivasillankadun ja sen länsipuolella olevan Tähtitorinvuoren puistoalueen välille.

Kaava-alueen nykyinen maankäyttö on satamatoimintoja, jossa alueelle sisään- ja ulosajoa on aivan alueen pohjoispäästä Eteläisen Makasiinikadun liittymän kohdalta ja aivan alueen eteläpäästä Ehrenströmintieltä.

Etelärannan ja Laivasillankadun risteämistä pohjoisessa Esplanadeille on liikennevalo-ohjattu, Pohjoisen Makasiinirannan valo-ohjaamaton, Eteläisen Makasiinirannan valo-ohjattu ja Ehrenströmintien rakennettu liikenneympyräksi.



## Jalankulku

Helsingin rantoja kiertävä rantareitti kulkee Makasiinirannan ja Olympiarannan alueella Laivasillankadun varrella.

Laivasillankadun, Etelärannan ja Ehrenströmintien länsipuolella on jalkakäytävä ja itäpuolella eroteltu jalankulku- ja pyörätie. Vanhan kauppahallin kohdalla jalankulku on osoitettu kiertämään rakennus rannan puolelta katukuilussa jalkakäytävän ollessa vain länsipuolella. Rantaviivaa myötäillen ei ole jalankulkumahdollisuutta satama-alueen vuoksi. Makasiinikaduilla ja Unioninkadulla on jalkakäytävät molemmin puolin.

Jalankulkuympäristön merkittävimpiä puutteita ovat alimitoitettu väyläleveys Laivasillankadun itäpuolella, pohjois-eteläsuuntaisten reittivaihtoehtojen puute, ranta-alueen mahdollistaman viihtyisän jalankulkuympäristön potentiaalin vajaahyödyntäminen sekä kaava-alueen heikko kytkettävyys Tähtitorninvuorenpuistoon korkeuserojen takia. Varsinkin pohjoisosassa jalankulkuympäristön viihtyisyyttä ja toimivuutta heikentää liikennetilän suuriskaalaisuus, jossa moottoriajoneuvoliikenteelle osoitetut alueet vievät valtaosan katutilasta, jalankululle osoitetut alueet ovat alimitoitettuja ja katuvihreä puuttuu. Erityisesti Etelärannan ja Laivasillankadun osalta korostuu katujen asema siirtymäliikenneväylinä, joiden varrella toimintoja ja virikkeitä on niukasti. Korkeuserot vaikeuttavat liikkumista itä-länsisuunnassa.

Jalankulkuympäristön merkittävimpiä vahvuuksia ovat meren läheisyys ja vehreä ympäristö alueen keski- ja eteläosissa.

## Pyöräliikenne

Laivasillankadun, Etelärannan ja Ehrenströmintien länsipuolella on jalkakäytävä ja itäpuolella eroteltu, kaksisuuntainen jalankulku- ja pyörätie. Vanhan kauppahallin kohdalla Etelärannan itäpuolella on pelkkä kaksisuuntainen pyörätie. Tavoiteverkossa väylä on pääreitti, joka jatkuu pohjoisessa Pohjoisesplanadin eteläreunaa pitkin itään ja etelässä Laivasillankadun ja Puistokadun eteläreunaa pitkin. Ehrenströmintien pyörätie ei kuulu tavoiteverkkoon, mutta on suosittu rantaa kiertävä virkistysreitti. Muilla kaduilla pyöräily on osoitettu sekaliikenteenä ajoradalle.

Alueen tuntumassa on kaksi kaupunkipyöräasemaa: pohjoisessa Vanhan kauppahallin eteläpuolella kaava-alueen rajojen sisällä ja etelässä Ehrenströmintien–Laivasillankadun liikenneympyrän eteläpuolisessa saarekkeessa kaava-alueeseen rajautuen. Yleistä pyöräpysäköintiä on ainoastaan Vanhan kauppahallin ympäristössä kaava-alueen pohjoisosassa.

## Julkinen liikenne

Etelärannassa ja Laivasillankadulla on raitiotie. Kaava-alueen yhteydessä on kaksi raitiotiepysäkkiä: pohjoisessa Makasiinikatujen välissä Eteläranta ja Laivasillankadun–Ehrenströmintien liikenneympyrän pohjoispuolella Olympiaterminaali. HSL:n linja-autoliikennettä alueella ei ole, mutta sataman vuoksi alueella kulkee runsaasti muita linja-autoja: kiertoajelua, saattoa satamaan ja laivaan ajavia.

Pohjoiseen raitiotie kulkee yhdistetyllä linja-auto- ja raitiokaistalla, etelään sekaliikennekaistalla. Laivasillankadun–Ehrenströmintien liikenneympyrän eteläpuolella on sekaliikenne ja Vanhan kauppahallin kohdalla raitiotielle osoitettu kaista molempiin suuntiin. Pysäkkien kohdalla raitiotie on erotettu muusta liikenteestä.

Merkittävimmät joukkoliikenteen kehitystarpeet liittyvät pysäkkien palvelutasoon ja tietyissä kohdissa ajoneuvo- ja raitioliikenteen välisen erottelun selkeyttämiseen.

## Autoliikenne

Kaava-alue kytkeytyy pääkatuverkkoon pohjoisesta Etelärannan kautta kohti Pohjoisrantaan. Kaava-alueeseen rajautuva Laivasillankatu sekä siihen kytkeytyvät Unioninkatu, Eteläinen Makasiininkatu ja Eteläranta ovat alueellisia kokoojakatuja. Ehrenströmintie on tonttikatu. Katuverkon toiminnallista luokitusta koskevat periaatteet -selvityksessä (2017) on esitetty tarkasteltavan Unioninkadun katuverkollista asemaa.

Eteläranta on yksisuuntainen pohjoiseen Pohjoisen Makasiinikadun pohjoispuolella kapean katutilan vuoksi. Kokoojakatutasoinen yhteys etelään on tämän vuoksi Unioninkatua ja Eteläistä Makasiinikatu pitkin, jotka nekin ovat yksisuuntaisia etelään ja itään. Ajoradat ovat pääsääntöisesti yksikaistaisia suuntaansa, poikkeuksena Laivasillankatu, jossa pohjoiseen on ajokaistan lisäksi yhdistetty raitio- ja linja-autokaista lännempänä, ja Eteläranta, jossa pohjoiseen on kaksi ajokaistaa. Laivasillankadun, Unioninkadun ja Etelärannan nopeusrajoitus on 40 km/h ja muun katuverkon 30 km/h.

Etelärannan ja Laivasillankadun länsipuolella on kadunvarsi-pysäköintiä Pohjoisesta Makasiinikadusta etelään. Tätä on osoitettu taksiasemaksi, nouto- ja saattopaikoiksi ja asukaspysäköinniksi. Kaava-alueen pohjoisosassa satama-alueen pohjoispuolella rannassa on noin 180 maksullista asiointipaikkaa. Myös Ehrenströmintien varrella on pysäköintiä, joka on osoitettu matkailuliikenteen linja-autoille ja taksiasemaksi. Olympiaterminaalin edusaukiolla on noin 50 maksullista asiointipaikkaa ja taksiasema.

Merkittävimmät muutostarpeet liittyvät moottoriajoneuvoliikenteelle osoitetun tilan suhteuttamiseen kaavan myötä muuttuneisiin tarpeisiin satamatoimintojen muuttuessa ja vähentyessä erityisesti raskaan liikenteen suhteen.

### **Kaavaratkaisu**

Kaava-alueen liikennejärjestelyt muuttuvat satamatoimintojen väistyessä uuden maankäytön tieltä. Jalankululle ja oleskelulle rakennettavan ympäristön laatu ja viihtyisyys on keskeisintä katutilan kehittämisessä. Satamaliikenteen poistumisen myötä Laivasillankadun autoliikenteen määrä ja rooli pienenee, kun taas uusien toimintojen myötä jalankulkijoiden merkitys kasvaa rantapromenadin lisäksi myös Laivasillankadulla.

Laivasillankadun liikenteellisen roolin muuttumisen vuoksi kadun järjestelyt uusitaan. Auto- ja raitiovaunuliikenteelle varataan yksi yhteinen kaista kumpaankin suuntaan. Satamaliikenteen poistussa jäljelle jäävä liikennemäärä mahdollistaa raitioliikenteen ja autojen yhdistämisen samalle kaistalle nykyisestä poiketen myös pohjoisen suuntaan. Laivasillankadun itäreuna varataan tavarantoimitusten sekä huolto- ja saattoliikenteen tarvitseman lyhytaikaisen pysäköinnin käyttöön. Kaava-alueelle muodostettaville tonteille ei sijoiteta pysäköintiä. Pysäköinti ratkaistaan hyödyntämällä lähialueen nykyisiä yleisiä pysäköintilaitoksia.

Autojen kulku rajataan rakenteellisesti Laivasillankadun varteen, jotta rantaan saakka jatkuva yhtenäinen jalankulkualue säilyy autottomana. Rantapromenadille ja rakennusten välisille kujille sallitaan ainoastaan pelastusajo ja kunnossapidon vaatima liikenne. Laivasillankadun kaksisuuntainen pyörätie levennetään suunniteluohjeen mukaiseen tavoitemittaan.

## **Palvelut**

### **Lähtökohdat**

Alueella on satamaterminaali, jossa on satamatoimintoihin liittyviä palveluita ja ravintola. Alue rajautuu pohjoisessa kauppatoriin ja Helsingin historialliseen liikekeskustaan, jossa on monipuoliset keskustan palvelut.

### **Kaavaratkaisu**

Alue suunnitellaan keskusta-alueeksi, jossa on julkisia ja kaupallisia palveluita sekä toiminnoiltaan monipuolinen ranta-alue kävelykeskustan jatkeena. Alueen pohjoisosaan on osoitettu korttelialue kulttuurirakennukselle, kortteliin tavoitellaan uutta Arkkitehtuuri- ja Designmuseota. Alueen eteläisimpään kortteliin n:ro 9236 saa sijoittaa museo- ja näyttelytiloja sekä uuden pika-alusliikenteen terminaalin. Uusi museo sekä näyttelytilat täydentävät keskustan

---

kulttuuripalveluita ja vahvistavat Makasiinirannan uutta luonnetta elämyksellisenä taiteen ja tapahtumien ranta-alueena. Rakennusten maantasokerrokset on rakennettava pääosin kahvila-, ravintola-, liike-, palvelu- ja näyttelytiloiksi. Viitesuunnitelman mukaan alueelle rakennetaan kaksi hotellia.

Museon Vironaltaaseen ja Pakkahuoneenlaituriin rajautuva aukio suunnitellaan toiminnoiltaan monipuoliseksi elämykselliseksi tapahtuma-aukioksi. Aukio mahdollistaa erilaiset tapahtumat sekä museotoiminnan ajoittaisen laajenemisen rakennuksen lähiympäristöön. Pakkahuoneenlaiturilla on mahdollisuus alusten kiinnittämiseen, joten se palvelee myös vesiliikennettä ja mahdollistaa esimerkiksi yhteyden museolta Helsingin edustan saaristoon, esim. Helsinki biennaalin näyttelyvieraille.

Rantareittiin liittyviä julkisia ulkotiloja kehitetään osana toisiinsa kytkeytyvien aukio- ja vihertilojen sarjaa. Reitin leveys ja luonne vaihtelee. Rantaan sijoitetaan paikan luonteeseen sopivia palveluita, kuten leikkipaikka, ulkoliikunta- ja virkistystoimintoja.

Aktiivinen ranta-alue palvelee helsinkiläisiä ja matkailijoita. Makasiinirannan toiminta- ja virkistysmahdollisuudet ovat monipuolisia ja tukeutuvat alueen ominaispiirteisiin (maisema- ja kulttuuriarvot). Viherverkostorunko muodostaa yhtenäisen kävely- ja pyöräilyverkon. Reitit ovat jatkuvia ja ne on opastettu yhtenäisesti. Tasolla +3,4 kulkeva reitti on ympärivuotisessa käytössä ja valaistu.

## **Esteettömyys**

Alue on tasoerojen vuoksi esteettömyydeltään vaativaa. Esteettömien reittien suunnitteluun on kiinnitettävä erityistä huomiota.

Alueen eteläosassa Laivasillankatu nousee korkoon +8,8 ja laituritason nykyinen korko on +2,0. Suunnitelmassa on esitetty rantaan esteetön talvikunnossapidettävä jalankulkureitti. Rantareitin uusi osuus liittyy pohjois- ja eteläpäädyissä nykyiseen rantareittiin ja sen korkeusasemiin (+ 2,2) ja nousee uudisrakennusten edessä tulasuojauksen takia korkoon +3,4. Laivasillankadulta on suunniteltu esteettömiä ja luontevia jalankulkyhteyksiä rantaan rakennusten välisiä kujia pitkin. Laituritasolta on osoitettu Armi Ratian puistoon sekä entisen satamaradan ratakuiluun esteetön yhteys. Ratakuilusta puiston ylätasolle johtavat portaat.

## **Maisema ja luonnonympäristö**

### **Lähtökohdat**

Alueen rantavyöhyke on topografialtaan tasaista asfaltilla päällystettyä satamakenttää, joka on tasolla +2,0. Alueen länsireunassa kulkeva Laivasillankatu nousee tasolle +8,8. Kadun ja laituritason

---

välillä on muuri. Tähtitorninvuori sijaitsee eteläisen kantakaupungin korkeimmalla kallioselännteellä ja rajaa Laivasillankatua ja tasaista satamakenttää. Tähtitorninvuoren jyrkkä itäreuna laskeutuu kohti Eteläsatamaa. Armi Ratian puiston Myllykallio on toinen aluetta rajaavista kallioselännteistä, joiden väliseen laaksoon jää Armi Ratian puiston tasainen, nurmipeitteinen laaksomainen osa.

Satamarata on kulkenut Makasiinilaiturilta Armi Ratian puiston kautta Kaivopuiston rantaan. Radan linja on yhä nähtävissä puiston maanpinnan tasosta muurein rajattuna kuiluna. Olympiaterminaalin edustalla maanpinta on tasolla +8,8. Laivasillankatu muuttuu terminaalin edustalla Ehrenströmintieksi joka laskee lähelle merenpintaa etelään päin mentäessä.

Armi Ratian puisto ja Tähtitorninvuori ovat asemakaava-alueella sijaitsevia vehreitä puistoympäristöjä, joilla kasvaa vanhoja puita ja pensaita.

### **Kaavaratkaisu**

Nykyiselle asfaltoidulle satamakentälle merenrantaan sekä Laivasillankadulle on osoitettu istutusalueita. Laivasillankadulle on varattu yhtenäinen istutuskaistale suurille puille. Istutusalueelle johdetaan hulevesiä. Laivasillankadusta tulee toiselta sivultaan suuriin katupuihin ja niiden takana oleviin uudisrakennuksiin rajautuva vehreä katutila. Rantalaiturille meren tuntumaan on valittu matalaa merenrannoille ja ulkosaaristolle tyypillistä kasvillisuutta. Rantalaiturin aukiotiloja korostetaan suurikokoisin puin. Uusi rantakävelyreitti on kasvillisuudeltaan merellinen ja vaihteleva. Kasvillisuus pehmentää alueen julkisivua merelle ja lisää kaupunkiluonnon monimuotoisuutta.

Ehrenströmintiehen rajautuva Olympiaterminaalin edusta suunnitellaan aukiomaiseksi tilaksi. Alueelle on varattava risteilykaudella (huhti-syyskuu) pysäköintitila 10 bussille, jotka palvelevat risteilyliikennettä. Aukion ollessa tyhjä, alueella on mahdollista järjestää tapahtumia.

Laivasillankadun osuuden näkymäakseli Armi Ratian puiston vieressä päättyy mereen. Eteläisimmän toimistorakennuksen ja Satamaterminaalin väliin rakennetaan rannan tasolle avautuva rakennus, jonka päälle on suunniteltu viherkatto. Samalla rakennuksen katon reuna-alue on kivetty terassimainen vyöhyke, jolta aukeaa näkymä merelle. Kohdasta laskeutuu esteetön luiska Laivasillankadun tasolta alas rantaviivan tuntumaan.

Makasiinirannan rantareitti liittyy etelässä Kaivopuiston rantaa myötäilevälle jalankulkureittiin. Eteläosasta tapahtuu myös sataman huoltoajo sekä ajo kannen alaisiin tiloihin. Julkisen tilan suunnittelussa kiinnitetään huomiota siihen, että jalankulku ja huoltoajoneuvoliikenne risteävät turvallisesti, koska alue on tärkeä

---

porttikohta jalankulkijoille Makasiinirantaan etelästä päin saavuttaessa.

Olympiaterminaalin ja Makasiiniterminaalin edustalle rantaan on viitesuunnitelmassa ideoitu ulkoliikuntaa palveleva vyöhyke osana rantareitin julkisia palveluja.

Uusien toimistorakennusten väliset kujat on suunniteltu vehreiksi puin ja pensain istutettujen vihervyöhykkeiden avulla.

Uusien rakennusten ja rannan välinen alue on kahdessa tasossa. Saarekemaiset istutusalueet sijaitsevat laituritason +2,0 ja tulvalta suojatun +3,4 tason välissä. Saarekkeisiin liittyy puisia istuskelutasoja sekä -reunoja.

Laajemmat aukiotilat on merkitty istuttamalla niille suurikokoisiksi kasvavia puita pitkä näkymät silti huomioon ottaen.

Alueen ja sitä ympäröivien alueiden topografiaan ei tule merkittäviä muutoksia. Armi-Ratian puiston kasvillisuus pysyy pääosin nykyisen laisena. Puistoon tutkitaan paviljonkirakennusta ratakuilun tasolle, joka aiheuttaa vähäiseltä osin muutoksia viherpinta-alaan. Samalla ratakuilun alue muuttuu helpommin saavutettavaksi.

## **Virkistys- ja viherverkosto**

### **Lähtökohdat**

Armi Ratian puisto on tärkeä viherverkoston osa Makasiinirannan ja Kaivopuiston välillä.

Tähtitorninvuori liittyy visuaalisesti Kauppatorilta katsottaessa viherverkostoon Esplanadin puistosta tultaessa.

Tavoitteellisen viher- ja virkistysreittiverkosto Vistra (2021) mukaan Helsinginniemen rantaa kiertää päärantareitti ja Helsinki-puiston vihersormen pääreitti. Makasiinirannan kohdalla reitti kiertää satama-alueen ja kulkee Laivasillankadulla.

Helsinginniemen merenrannat yhdistävä itä-länsisuuntainen viherlinjayhteys eli poikittainen pääviheryhteys Hietalahdentorilta Esplanadin kautta Kauppatorille liittyy päärantareittiin alueen pohjoisosassa.

Katuverkossa kulkee viherverkosta täydentävä yhteys Kaivopuiston ja Armi Ratian puiston välillä sekä Kaivopuiston ja Tähtitorninvuoren välillä. Virkistysreittiverkoston kannalta on tärkeää, että jalankulkijoilla on mahdollisuus kulkea meren rannassa, mutta on myös mahdollista valita reitti puistojen kautta, josta aluetta pääsee tarkastelemaan rannan tasoa huomattavasti korkeammalta. Lisäksi Armi Ratian puistolla on tärkeä merkitys viherverkoston osana rannan ja Kaivopuiston välillä.

---

Tähtitorninvuori ja Kaivopuisto ovat kaupunginosapuistoja.

### **Kaavaratkaisu**

Meren rantaa seuraileva rantareitti täydentyy Makasiinirannan ja Olympiarannan osuudelta. Nykyisin Laivasillankadulla kulkeva reitti siirtyy rannan tuntumaan lähelle meren pinnan tasoa. Rantaan rakennetaan keskustan laatutason mukaisia oleskelu- ja istutusalueita.

Aktiivinen ranta-alue palvelee helsinkiläisiä ja matkailijoita. Makasiinirannan toiminta- ja virkistysmahdollisuudet ovat monipuolisia ja tukeutuvat alueen ominaispiirteisiin, kuten maisema- ja kulttuuriarvoihin. Viherverkostorunko muodostaa yhtenäisen kävely- ja pyöräilyverkoston. Reitit ovat jatkuvia ja ne on opastettu yhtenäisesti. Tasolla +3,4 kulkeva reitti on ympärivuotisessa käytössä ja valaistu.

Tähtitorninvuoren puiston visuaalinen asema kaupunkikuvassa heikentyy uuden rakentamisen myötä, koska puiston julkisivu ei näy yhtä esteettömästi Kauppatorin suunnasta kuin ennen rakentamista. Arkkitehtuuri- ja designmuseon sijainti on osittain Tähtitorninvuoren puiston Eteläsataman Kauppatorin suuntaan näkyvän julkisivun edessä. Se vaikuttaa viher- ja virkistysreitistön orientoitavuuteen. Puistoa näkyy jonkin verran Laivasillankadun ja Etelärannan pohjois-eteläsuuntaisen katunäkymän päätteenä.

## **Ekologinen kestävyys**

### **Lähtökohdat**

Ilmastoviisas rakentaminen sekä Hiilineutraali Helsinki 2030-ohjelman toteutuminen ovat alueen suunnittelun ja rakentamisen lähtökohdana. Alueen suunnitteluperiaatteiden mukaan:

- rakentamisen ilmastovaikutuksista tulee esittää arvio. Rakentamisessa tulee noudattaa kestävästä rakentamistapaa ja pitkäkestoisia rakennusmateriaaleja, jotka kestävät meri-ilmastoa, sadetta ja paahteisuutta. Alueen vanhojen rakenteiden kierrättävyyteen tulee kiinnittää huomiota. Rakennuksia ja rakenteita purettaessa on edistettävä kiertotaloutta.
  - Julkisissa ulkotiloissa tulee varautua sään ääri-ilmiöiltä suojautumiseen. Suunnittelualueella tavoitellaan hulevesien laadullista hallintaa. Hallintarakenteita voidaan osoittaa yleisille alueille, kuten puistoihin, aukioille ja katutilaan huomioiden niiden soveltuvuus kaupunkikuvaan.
  - Kansirakenteita käytettäessä varataan riittävä istutusvara puuistutuksille.
-

- Jatkosuunnittelussa tutkitaan mahdollisuudet paikallisen energiantuotannon hyödyntämiseen.

### **Kaavaratkaisu**

Kaavassa esitetyt ratkaisut ilmastonmuutoksen hillintään (kaavan toteuttamisesta johtuvien päästöjen vähentämiseen) sekä paikalliseen ilmastomuutokseen sopeutumiseen pohjautuvat kokonaisvaltaisesti laatu- ja konseptikilpailun voittaneen "Saaret" ehdotuksen sisältöön. Kestävää kehitystä tukevilla ratkaisuilla oli kilpailussa merkittävä painoarvo ja kaikissa palkituissa ehdotuksissa oli korkea kunnianhimon taso niin rakennetun ympäristön päästöjen pienentämisessä kuin ilmastonmuutoksen sopeutumisessa ja luonnon monimuotoisuuden huomioinnissa.

Voittaneessa "Saaret" ehdotuksessa hankkeen elinkaaren aikaiset ilmastopäästöt ovat huomattavan alhaiset verrattuna Helsingin keskimääräiseen tasoon ja näin ollen kestävän kehityksen mukaisen rakennetun ympäristön tuottamisessa hankkeella poikkeuksellisen suurta esimerkkiarvoa.

Hankkeessa on sitouduttu tuottamaan myös poikkeuksellisen suuri hiilikädenjälki eli sitomaan kasvihuonekaasupäästöjä tulevan 50 vuoden elinkaaren aikana. Voittaneen ehdotuksen ja tämän toteutumista tukevan kaavaluonnoksen keskeisiä sisältöjä ilmastopäästöjen hillitsemiseksi ovat: mittavan puu- ja kiertotalousmateriaalien käytön varmistaminen, lähtökohtaisesti alueelliseen uusiutuvaan energiantuotantoon perustuvan energiaratkaisun suunnittelu ja toteutus sekä kestäviin liikennemuotoihin tukeutuminen.

Suunnittelun aikana tehdyssä alueellisia kokonaisilmastopäästöjä selvittäneessä konsulttityössä (A-insinöörit, liite) todettiin esirakentamisen suuri merkitys päästöjen muodostumisessa. Hankkeen tuottamien ilmastopäästöjen todettiin jakautuvan siten, että esirakentaminen, maanpäällinen rakentaminen ja alueen 50 vuoden käyttö tuottavat kukin n. kolmasosan päästöistä. Näin ollen esirakentamisen päästöjen minimointiin tullaan kiinnittämään jatkosuunnittelussa erityistä huomioita.

Alueen rakentamisen ilmastovaikutuksia on arvioitu Makasiinirannan alueen päästölaskelmassa, joka on kaavaselostuksen liitteenä.

## **Suojelukohteet**

### **Lähtökohdat**

Alue on merellisen Helsingin kansallismaisemaa ja Suomenlinnan maailmanperintökohteen suoja-aluetta.

---



Alueella sijaitsee kolme valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY 2009). Pakkahuoneenlaituri ja Vironallas kuuluvat RKY-kohdeluetteloon Helsingin Kauppatori rajaavine rakennuksineen. Tähtitorninvuori kuuluu RKY-kohdeluetteloon: Tähtitorninmäen observatorio ja puisto. Olympiaterminaali ja satamatalo kuuluvat RKY-kohdeluetteloon Olympiarakennukset. Helsingin olympialaisia varten valmistuneet urheilurakennukset muodostavat kansainvälisestikin arvioituna hyvin säilyneen olympiarakennuskokonaisuuden, joka kuuluu myös kansainvälisen DOCO-MOMO-järjestön hyväksymään suomalaisen modernin arkkitehtuurin merkkiteosvalikoimaan. Olympiaterminaali Eteläsatamassa kuuluu 1952 olympialaisten rakennushankkeisiin, ja sen terminaali ja satamatalo liittyvät kaupungin satamien komeaan arkkitehtuuri-kehitykseen.

Olympiaterminaali ja satamatalo on suojeltu kaavamerkinnällä sr-2, rakennustaiteellisesti, historiallisesti tai kaupunkikuvallisesti arvokas suojeltava rakennus. Suojelu koskee rakennuksen julkisivuja ja vesikattoa sekä julkisia sisätiloja. Rakennuksessa tehtävät muutokset ja korjaukset eivät saa heikentää sen arvoa tai hävittää ominaispiirteitä. Rakennusta ei saa purkaa. Rakennusten edessä sijaitseva katos on suojeltu kaavamerkinnällä s-kt. Katoksessa tehtävät korjaustyöt ja muutokset eivät saa heikentää sen kaupunkikuvallista arvoa tai hävittää sen ominaispiirteitä. Katosta ei saa purkaa.

Kaava-alueen suojellut rakennukset Olympiaterminaali ja satamatalo. Lähiympäristön suojellut rakennukset, vanha kauppahalli.

### **Kaavaratkaisu**

Kaavaratkaisussa on erityisesti pyritty ratkaisemaan uudisrakentamisen sekä uutta kaupunkivihreää sisältävien julkisten ulkotilojen sovittaminen tasapainoiseksi osaksi Eteläsataman arvoympäristöä ja kansallismaisemaa.

Asemakaavassa on määrätty rakentamisen enimmäiskorkeudesta, jotta alueen tärkeät näkymät ja Tähtitorninvuoren asema Eteläsataman maisematilassa säilyvät. Rakentamisen korkeutta rajoittamalla säilytetään myös Tähtitorninvuorelta kohti Eteläsataman rantoja ja kauppatoria avautuvia näkymiä.

Asemakaava määrää rakentamisen laadusta ja kulttuuriympäristön huomioon ottamisesta seuraavasti: ”Rakennuksen tulee julkisivujen käsittelyltään, materiaaleiltaan sekä yksityiskohdiltaan sopia osaksi arvokasta ympäristöään ja muodostaa luontevaa jatketta Kauppatorin alueen merelle aukeavaan kaupunkijulkisivuun. Julkisivujen käsittelyssä tulee huomioida rakennuksen asema merellisen Helsingin kansallismaisemassa.” Sekä ”Rakennusten ja rakennelmien julkisivut tulee suunnitella ja toteuttaa laadultaan ja

arkkitehtuuriltaan korkeatasoisina. Julkisivumateriaalien ja yksityiskohtien tulee olla paikkaan sopivia, laadukkaita ja aikaa kestäviä”.

Olympiaterminaalin sekä satamatalon rakennussuojelu säilyy kaavamerkinnällä sr-2, rakennustaiteellisesti, historiallisesti tai kaupunkikuvallisesti arvokas suojeltava rakennus. Suojelu koskee rakennuksen julkisivuja ja vesikattoa sekä julkisia sisätiloja. Rakennuksessa tehtävät muutokset ja korjaukset eivät saa heikentää sen arvoa tai hävittää ominaispiirteitä. Rakennusta ei saa purkaa. Rakennusten edessä sijaitseva katos on suojeltu kaavamerkinnällä s-kt. Katoksessa tehtävät korjaustyöt ja muutokset eivät saa heikentää sen kaupunkikuvallista arvoa tai hävittää sen ominaispiirteitä. Katosta ei saa purkaa.

Olympiaterminaali on toiminut jatkuvassa matkustajaterminaalikäytössä valmistumisestaan saakka. Rakennus on sopeutunut laivaliikenteen muuttuviin tarpeisiin ja sisätiloja on muokattu useaan otteeseen. Olympiaterminaalin julkiset sisätilat, suuri matkustajahalli ja siihen liittyvät eteishalli aputiloineen ovat säilyttäneet alkuperäiset tilahahmonsia ja osan pinnoistaan. Suojelumääräyksellä varmistetaan Olympiaterminaalin päätilojen säilyminen tunnistettavana tulevaisuudessa rakennuksen käyttötarkoituksen muutoksissa.

Kaava-alueella on esitetty uusi suojelumerkintä sr-3 Olympialaiturin kokonaisuuteen kuuluvalla hallirakennukselle Armi Ratian puistossa. ”Kaupunkikuvallisesti arvokas suojeltava rakennus, jonka ominaispiirteet on säilytettävä. Rakennusta ei saa purkaa.” Rakennuksen katolle mahdollistetaan lisää rakennusala pienen kahvilapaviljongin muodossa.

Armi Ratian puistossa olevan ratakuilun tukimuurit on merkitty säilytettäväksi. Satamaradan vanha ratakuilu on kaupunkitilana erityislaatuinen ja säilytetään osana alueen ajallista kerrostuneisuutta. Ratakuilun ja Laivasillankadun välissä olevat lehmusrivit on merkitty säilytettäväksi.

## **Yhdyskuntatekninen huolto ja tulvasuojaus**

### **Lähtökohdat**

Kaava-alueella on nykyisellään laajoja yhdyskuntatekniikan verkostoja, jotka kuitenkin suurimmalta osin palvelevat nykyisiä satamatoimintoja. Kaava-alueen pohjoisosassa sijaitsee sekaviemäriverkoston ylivuotojärjestely ja alueella sijaitsee yksi jätevesipumppaamo. Alue ei pääosiltaan ole nykyisin kaukolämpö- tai kaukojäähdytysverkon piirissä. Alueen kaasunjakeluverkko on poistettu käytöstä.

Kaava-alue sijaitsee merivesitulvien riskialueella ja alueen korko-asema on alimmillaan noin +1,8.

## **Kaavaratkaisu**

Kaavatyön aikana alueelta laaditaan kunnallistekninen yleissuunnitelma, jossa tullaan esittämään kaavan edellyttämät johtosiirrot, poistuvat verkostot sekä uudet kunnallistekniset järjestelyt. Pohjoisosan sekaviemäriverkon ylivuotojärjestely siirretään uuteen sijaintiin. Tarvittavat suunnitelmat laaditaan yhteistyössä alueella toimivien operaattoreiden ja verkonhaltijoiden kanssa.

Kaavaehdotusta edeltävän viitesuunnittelun yhteydessä alueelle laaditaan yleistasaus sekä tulvasuojaussuunnitelmat.

Kaavaluonnoksessa on esitetty alustavasti alueelle sijoittuvat yhdyskuntatekniset pumppaamot, tulvareitit, tulvamuurit sekä yhdyskuntateknisen huollon tunnelit. Luonnoksessa on myös annettu likimääräiset korkeusasemat, joilla varmistetaan uudisrakentamisen sijoittuminen turvallisen rakentamiskorkeuden yläpuolelle. Lisäksi on annettu kaavamääräys liittyen turvallisen rakentamiskorkeuden alapuolelle rakentamiseen. Korttelialueille sijoittuvat yhdyskuntatekniset johdot on merkitty vastaavalla alueenosamerkinällä

## **Maaperän rakennettavuus, pohjarakentaminen ja pilaantuneisuuden kunnostaminen**

### **Lähtökohdat**

Täydennetään kaavoituksen edetessä.

### **Kaavaratkaisu**

Täydennetään kaavoituksen edetessä.

## **Ympäristöhäiriöt**

### **Lähtökohdat**

Kaava-alueelle kohdistuu satamatoiminnoista aiheutuvaa melua. Nykyisin satamassa syntyy melua lähes pelkästään päivisin, koko yön satamassa yöpyviä laivoja ei ole. Eteläsataman talvikauden liikenne koostuu Tallink Siljan Tukholman-liikenteestä Eteläsataman Olympialaiturista sekä Viking Linen Tukholman- ja Tallinnan-liikenteestä Katajanokan sataman Katajanokanlaiturista. Kesäpäivinä Eteläsatamassa käy lisäksi yleensä yksi tai useampi risteilyalus. Laivojen apukoneen aiheuttama melu on tyypillisesti pienitaajuista. Rakennusten ulkoseinät eristävät pienitaajuista melua heikommin kuin esim. katuliikenteen melua. Satama-alueen ajoneuvoliikenne koostuu laivoihin ja laivoista ajavista autoista ja raskaasta liikenteestä sekä rekkujen irtoperävaunuista, joita lastataan ja puretaan sataman työkoneiden eli vetomestarien vetämänä.

---

Alueelle kohdistuu lisäksi tavanomaista liikennemelua. Kaava-alueen merkittävimmät katuliikennemelun lähteet ovat Eteläranta ja Laivasillankatu. Näiden varrella päiväajan keskiäänitaso on Helsingin meluselvityksen 2022 mukaan nykytilanteessa yli 65 dB, paikoin yli 70 dB. Liikennealueiden ulkopuolella melu on vähäisempää. Laivasillankadun raitioliikenteen melu on selvästi ajoneuvoliikennettä vähäisempää. Raitiotieliikenteestä aiheutuu maa- ja kallioperään värähtelyä, joka voi raitiotien lähelle sijoittuvissa rakennuksissa ilmetä korvin kuultavana runkomeluna.

Alueen ilmanlaatuun vaikuttaa katuliikenne (mukaan lukien satama-alueen liikenne) sekä laitureissa olevien alusten päästöt. Ilmanlaatua on arvioitu mm. liikennemäärien ja HSY:n tuottaman ilmanlaadun mittaussaineiston sekä leviämismallinnuksen perusteella. Alueen olosuhteet mahdollistavat päästöjen hyvän tuulettamisen. Liikenteen päästökehityksen myötä epäpuhtauksien pitoisuuden ei arvioida kasvavan nykyisestä. Myös laivojen ilmanlaatua heikentävien päästöjen määrät ovat laskeneet pidemmällä aikavälillä selvästi.

Etelärannassa katuliikenteen ja sataman vaikutusalueelle on mitattu useana vuonna typpidioksidipitoisuuksia passiivikeräinmenetelmällä. Vuonna 2023 NO<sub>2</sub>-vuosikeskiarvopitoisuus oli 12 µg/m<sup>3</sup>. Pitoisuudet ovat olleet hyvin samalla tasolla viime vuosina. Myös muiden epäpuhtauksien pitoisuuksien voidaan siten arvioida jäävän alle raja- ja ohjearvotason. Helsingin Eteläsatamasta ja Länsisatamasta tehtyjen mittausten ja pääkaupunkiseudun ilmanlaatuselvityksen mukaan laivaliikenteen päästöjen aiheuttamat pienhiukkasten vuosikeskiarvopitoisuudet ovat hyvin pieniä, vaikka laivaliikenne voi aiheuttaa hetkittäin kohonneita pitoisuuksia satamien lähialueilla.

### **Kaavaratkaisu**

Kaava-alueelle kohdistuvien melu- ja värähtelyvaikutusten arvioimiseksi laaditaan parhaillaan ympäristömelu- ja värähtelyselvitystä (Akukon Oy). Työssä otetaan huomioon satamatoimintojen keskittämiskenaarion mukainen lopputilanne sekä tarkastellaan tarvittavissa määrin mahdollista välivaihetta.

Täydennetään kaavoituksen edetessä.

### **Nimistö**

Täydennetään kaavoituksen edetessä.

### **Vaikutukset ja tehtyjen selvitysten yhteenveto**

Täydennetään kaavoituksen edetessä.

---

### **Yhteenveto laadituista selvityksistä**

- Kauppatori ja Makasiiniranta, liikenteellinen ja kaupallinen selvitys (Ramboll Finland Oy, 2018)
- Eteläsataman lahden maisemallinen tilavaraus- ja periaatesuunnitelma (Loci maisema-arkkitehdit Oy, JKMM arkkitehdit Oy, 2020)
- Makasiini- ja Olympiarannan tilavaraus- ja periaatesuunnitelma (Loci maisema-arkkitehdit Oy, JKMM arkkitehdit Oy, 2021)
- Eteläsatamanlahden alustava teknisten tilavarausten ja toteuttamistavan periaatesuunnitelman päivitys (Ramboll Finland Oy, 2021)
- Eteläsataman ajoyhteydet, Luonnossuunnitelma tunneliyhteydestä Tähtitorinmäen alitse (AFRY, 2020)
- Olympialaituri, rakennushistoriaselvitys (Ark-byroo oy, 2021)
- Makasiinirannan ja Olympiarannan ympäristöhistoriallinen selvitys (Arkkitehtitoimisto Okulus Oy, Studio Terra Oy, 2022)
- Satamamelun vaikutus selvitys (Akukon Oy, 2020)
- Makasiinilaiturin ja Pakkahuoneenlaiturin korjauksen yleissuunnitelma (Ramboll Oy, 2023)
- Makasiinirannan alueen päästölaskelma (A-Insinöörit Oy, 2024)
- Heritage Impact Assesment (HIA) vaihe 1, Suomenlinnan linnoitus, Olympiarannan ja Makasiinirannan kaavaluonnos (Katri Lisitzin, 2024)
- Eteläsatama ja Katajanokan satama, muutosten ennakkomelu selvitys (HMMT Partners Oy, 2024)
- Yleisten alueiden konseptisuunnitelma (White Arkitekter, 2024)
- Eteläsataman vetäytymissuunnitelma (Ramboll Oy, 2024)

### **Tekeillä olevat selvitykset ja suunnitelmat**

- Kunnallistekninen yleissuunnitelma (Ramboll Oy)
  - Makasiinilaiturin ja Pakkahuoneenlaiturin korjaussuunnitelma (Ramboll Oy, 2023)
-

- Säilyvien rakennusten ja rakenteiden rakennustekniset selvitykset
- Alueen toteuttamisen vaiheistus
- Alueellinen energiakonsepti
- Ympäristömelu- ja värähtelyselvitys (Akukon Oy)

### **Yhdyskuntataloudelliset vaikutukset**

Asemakaavaratkaisun mukainen maankäyttö edellyttää yhdyskuntateknisten rakenteiden suunnittelua ja niiden rakentamista alueelle. Alue sijaitsee kokonaan kaupungin omistamalla maalla. Toteuttamisen edellyttämä esirakentaminen ja yleisten alueiden rakentaminen aiheuttaa kaupungille kustannuksia. Kustannuksia muodostuu alueen yleistasauksen muutoksista, vanhojen rakenteiden purkamisesta, laiturirakenteiden korjaamisesta, tulvasuojauksen tekemisestä, katujen, kevyen liikenteen väylien, taitorakenteiden, viher- ja puistoalueiden rakentamisesta, pilaantuneen maan kunnostamisesta sekä johtosiirroista.

Yhdyskuntateknisen huollon verkostojen omistajille aiheutuu kustannuksia vesihuollon, kaukolämmön ja tele- sekä energiaverkkojen johtosiirroista, suunnittelusta ja rakentamisesta.

Merkittävimmät kustannuserät aiheutuvat Satamatoimintojen kentän korjaamisesta yleiseksi alueeksi sekä Makasiinirannan ja Pakkahuoneen rantalaiturin korjaamisesta ensin Satamaliikenteen väliaikaiskäyttöön ja myöhemmin yleiseksi alueeksi. Alueen kansirakenne tulee korjata tulevan maankäytön mukaiseksi. Alueen perusrakenteiden vahvistamiseksi meren ja alueen väliin tulee rakentaa porapaaaluseinä. Tulevaisuuden tulvatilanteisiin varaudutaan korottamalla rannan tukimuurirakenteita. Alueella sijaitsee maanalaisia tiloja, joiden tuleva käyttö liike- ja toimitiloina aiheuttaa kustannuksia.

Kustannukset arvioidaan suunnitteluvaiheen edellyttämällä tarkkuustasolla kaavataso- ja yleissuunnitelmatasoisesti. Kustannukset esitetään kaavaehdotusvaiheessa.

Asemakaava mahdollistaa alueen maankäytön muuttamisen ja nostaa maan arvoa. Kaavaratkaisussa alueelle kaavoitetaan rakennusoikeutta kulttuuripalveluille sekä liike- ja toimitilarakennuksille. Alueelle ei kaavoiteta asuin- ja palvelualueita. Kaupunki saa maankäytöstä vuokra- tai myyntituloa kaavoitettavaan rakennusoikeuteen perustuen. Alueelle kaavoitettavan rakennusoikeuden arvo arvioidaan kaavaehdotusvaiheessa. Alueella sijaitsee nykyisin Helsingin Sataman omistamia rakennuksia ja rakenteita, joiden hallinta ja käyttö selviää jatkosuunnittelussa.

Kustannukset ja tulot arvioidaan vuoden 2024 kustannustasossa ja päivitetään myöhemmissä suunnitteluvaiheissa tarkentuvien suunnitelmien sekä kustannustason osalta. Kustannusjako Helsingin kaupungin, alueen toteuttavan hankkeen sekä Helsingin Sataman välillä päätetään jatkosuunnittelussa.

### **Vaikutukset ihmisten elinoloihin, elinympäristöön ja kaupunkielämään**

Täydennetään kaavoituksen edetessä.

### **Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan ja kulttuuriperintöön**

Uusi rakentaminen tulee osaksi Helsingin merellistä julkisivua. Eteläsataman länsiranta, jossa on sijainnut väljästi matalia satamatoimintoihin liittyviä yksittäisiä rakennuksia, muuttuu aikaisempia vaiheita korkeammaksi ja tiiviiksi korttelikokonaisuudeksi. Uusi rakentaminen on osa merellisen Helsingin kansallismaisemaa.

Kaavaluonnoksen sallima rakennuskorkeus ei vaikuta Suomenlinnasta näkyvään Helsingin kantakaupungin matalaan siluettiin, jossa erottautuvat maamerkit Tähtitorninvuori, Helsingin Tuomiokirkko ja Uspenskin katedraali. Samoin näkymä Eteläsatamanlahdelta Suomenlinnaan säilyy nykyisellään.

Silti kaupunkirakentamisen laajentuminen entiselle satama-alueelle ja uusi yhtenäinen merijulkisivu Makasiinirannassa muuttaa Eteläsataman identiteettiä sekä satamana ja Suomenlinnan tuki-kohtana, että Helsingin historiallisena keskustana.

Suunnitellun Arkkitehtuuri- ja Designmuseon toiminnalla on mahdollisuus vahvistaa Suomenlinnan kulttuurikäyttöä. Toisaalta museon vetovoima voi myös lisätä kävijäpainetta Suomenlinnaan. Suomenlinnan ja Eteläsataman merellisen yhteyden jatkuvuus on kaavaluonnoksessa otettu huomioon.

### **Vaikutukset liikenteen ja teknisen huollon järjestämiseen**

Vaikutukset teknisen huollon järjestämiseen selvitetään kunnallisteknisen viitesuunnittelun yhteydessä.

### **Vaikutukset sataman toimintaan**

Täydennetään kaavoituksen edetessä

### **Vaikutukset ilmastonmuutoksen hillintään ja sopeutumiseen**

Vaikutukset meriveden nousulta suojautumiseen selvitetään tulvasuojauksen viitesuunnittelun yhteydessä.

---

Täydennetään kaavoituksen edetessä

### **Vaikutukset alueen yrityksiin ja kaupallisiin toimijoihin**

Täydennetään kaavoituksen edetessä

## **Toteutus**

### **Vaiheittain toteuttaminen ja kynnystoimet**

Alue toteutetaan vaiheittain. Ensimmäisessä vaiheessa satamatoiminnot poistuvat Makasiinirannan pohjoisosasta siten, että alueen rantamuurirakenne voidaan korjata, alueelle voidaan toteuttaa uusi museorakennus sekä kaksi Saaret-hankkeen pohjoisinta korttelia ympäröivine yleisine alueineen. Alueen eteläosa jää vielä Tukholman reittiliikenteen käyttöön. Laivoihin ajavalle rekkaliikenteelle suunnitellaan väliaikainen liittymä Laivasillankadulta Saaret-hankkeen kortteleiden eteläpuolelta.

Ensimmäisen rakennusvaiheen tavoiteltu valmistumisaika on vuonna 2030.

Toisessa vaiheessa toteutetaan alueen eteläosaan Saaret-hankkeen kolme eteläisintä uudiskorttelia ympäröivine yleisine alueineen sekä suojeltujen rakennusten korjaus ja niiden ympäristön korjaus ja uudistaminen. Satamatoiminnot vetäytyvät alueen eteläosasta vasta sitten kun Länsisatamasta Länsiväylälle johtava satamatunneli on valmis ja Tukholman reittiliikenne on siirtynyt Katajanokalle.

Satama-alueen muuttaminen korttelialueeksi ja yleiseksi alueeksi edellyttää kunnallistekniikan osalta johtosiirtoja sekä johtojen uudisrakentamista ennen alueen kortteleiden rakentamista ja käyttöönottamista.

Sataman vetäytymissuunnitelma sekä suunnitelma alueen toteuttamisen vaiheistuksesta ovat tekeillä. Edellä kuvattujen tarvittavien toimien lisäksi tarkastellaan Laivasillankadun katualueen muutosten toteutuksen optimaalisinta ajankohtaa. Vaiheittain toteuttamisen kuvausta täydennetään kaavoituksen edetessä.

### **Rakentamiskelpoiseksi saattaminen**

Alueen uudisrakentaminen edellyttää kunnallistekniikan osalta johtosiirtoja sekä johtojen uudisrakentamista ennen alueen kortteleiden rakentamista ja käyttöönottamista. Rakentamisen yhteydessä tulee poistettavaksi haitta-ainepitoista maata rakentamisen vuoksi tehtävän kaivun edellyttämässä laajuudessa.

Täydennetään kaavoituksen edetessä.

---



## Rakentamisaikataulu

Täydennetään kaavoituksen edetessä.

## Korttelikortit

Alueelle on laadittu toteuttamista ohjaavat korttelikortit, jotka ovat tämän selostuksen liitteenä.

## Suunnittelun lähtökohdat

### Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Kaavaratkaisu vastaa valtakunnallisiin tavoitteisiin (valtioneuvoston päätös 14.12.2017). Näistä kaavaratkaisun valmistelussa on erityisesti painotettu seuraavia:

- edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta
- edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä
- sijoitetaan merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa
- turvataan kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien liikenne- ja viestintäyhteyksien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet sekä kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien satamien, lentoasemien ja rajanylityspaikkojen kehittämismahdollisuudet
- varaudutaan sään ääri-ilmiöihin ja tulviin sekä ilmastonmuutoksen vaikutuksiin
- sijoitetaan uusi rakentaminen tulvavaara-alueiden ulkopuolelle tai varmistetaan tulvariskien hallinta muutoin
- ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja
- huolehditaan valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvojen turvaamisesta.

Kaavaratkaisu ei ole ristiriidassa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kanssa.

### Yleiskaava

Helsingin yleiskaavan 2016 mukaan alue on liike- ja palvelukeskustan (C1), kantakaupungin (C2), satama-, vesi- sekä virkistys- ja viheraluetta. Alueen pohjoispuolella on merkintä raideliikenteen runkoyhteydestä (metroyhteys Laajasalon suuntaan). Merkintä rantareitistä koskee aluetta. Lisäksi aluetta koskee määräys valtakunnallisesti merkittävien maisema- ja kulttuuriympäristöjen oi-

---

keusvaikutteisina huomioon ottamisesta sekä rantaviivan suunnittelusta julkisina uusilla rakentamisalueilla. Nyt laadittu kaavaratkaisu on Helsingin yleiskaavan 2016 mukainen.

Helsingin maanalaisen yleiskaavan nro 12704 (tullut voimaan 19.8.2021) mukaan alueella on nykyisiä rakennettuja maanalaisia tiloja ja tunneleita. Nyt laadittu kaavaratkaisu on maanalaisen yleiskaavan mukainen.

### **Asemakaavat**

Alueella ovat voimassa seuraavat asemakaavat:

Asemakaava nro 480 (vahvistettu 11.3.1895). Kaavan mukaan alueelle on osoitettu katualuetta, satamarata ja varastorakennus.

Alueella on voimassa asemakaava nro 2091 (tullut voimaan 12.10.1940). Kaavan mukaan alue on katualuetta.

Asemakaava nro 6150 (tullut voimaan 11.7.1969). Kaavan mukaan alue on puistoaluetta ja pysäköimisaluetta.

Asemakaava nro 6453 (tullut voimaan 21.12.1970). Kaavan mukaan alue on puistoaluetta.

Asemakaava nro 6796 (vahvistettu 12.12.1972). Kaavan mukaan alue on satama-alue.

Asemakaava nro 6804 (tullut voimaan 24.10.1972). Kaavan mukaan alueella on historiallinen puisto.

Asemakaava nro 10755 (tullut voimaan 28.1.2000). Kaavan mukaan alue on satama-alue, vesialuetta ja katualuetta. Satama-alueelle on osoitettu rakennusalat sr-2-merkinnällä suojelluille rakennuksille sekä s-kt-merkinnällä suojellulle katokselle.

### **Rakennusjärjestys**

Helsingin kaupungin rakennusjärjestys on tullut voimaan 7.6.2023.

### **Rakennuskiellot**

Osalla aluetta on voimassa maankäyttö- ja rakennuslain 53 §:n 1 momentin mukainen rakennuskielto asemakaavan laatimiseksi.

### **Muut suunnitelmat ja päätökset**

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi Makasiinirannan ja Olympiarannan suunnitteluperiaatteet 13.4.2021 alueen suunnittelun ja asemakaavan muuttamisen pohjaksi.

---

Helsingin kaupunki järjesti 2021–2022 kansainvälisen laatu- ja konseptikilpailun löytääkseen kumppanin Eteläsataman Makasiinirannan kehittämiseen ja toteuttamiseen. Kilpailun voittajaksi julistettiin 24.11.2022 Konsortium Gran ryhmän ehdotus ”Saaret”.

5.6.2023 kaupunginhallitus varasi Makasiinirannasta alueen Kiinteistö Oy ADM:lle arkkitehtuuri- ja designmuseohankkeen toteutusedellytysten jatkoselvittämistä varten (kehittämisvaraus).

12.6.2023 kaupunginhallitus varasi alueen Makasiinirannasta Niam Oy:lle laatu- ja konseptikilpailun voittaneen ehdotuksen ’Saaret’ kehittämistä, kumppanuuskaavoitusta ja toteutusedellytysten jatkoselvittämistä varten (kehittämisvaraus).

Kaupunginhallitus hyväksyi 22.5.2023 Elämyksellinen ydinkeskusta, ydinkeskustan maankäytön kehityskuvan 2032 Helsingin ydinkeskustan maankäytön, yleisten alueiden ja liikennejärjestelyiden tarkemman suunnittelun pohjaksi.

### **Pohjakartta**

Helsingin kaupungin kaupunkimittaushankkeet on laatinut pohjakartan.

### **Maanomistus**

Helsingin kaupunki omistaa alueen.

### **Muut lähtökohdat**

Selvitys alueen oloista, rakennuskannasta ja muista ympäristöominaisuuksista on kuvattu kaavaselostuksen kohdassa "Asemakaavan kuvaus" kunkin aiheen kohdalla.

## **Suunnittelu- ja käsittelyvaiheet**

### **Vireilletulo**

Kaavoitus on tullut vireille vuonna 2021 kaupungin aloitteesta.

### **Viranomaisyhteistyö**

Kaavan valmistelu- ja luonnosvaiheessa on tehty erityisesti yhteistyötä kaupunkiympäristön toimialan eri tahojen lisäksi seuraavien viranomaistahojen kanssa:

- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
  - Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) vesihuolto
  - Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
  - Helsingin Satama
  - kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala, kaupunginmuseo
-

- kaupunginkanslia, aluerakentaminen ja elinkeino-osasto
- Museovirasto
- Suomenlinnan hoitokunta
- Telia Finland Oyj
- Puolustusvoimat

### **Osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä kaavan valmisteluaineiston (suunnitteluperiaatteet) nähtävilläolo**

Osallistuminen ja vuorovaikutus on järjestetty liitteenä olevan osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS) mukaisesti.

Vireilletulosta ja OAS:n sekä valmisteluaineiston nähtävilläolosta on ilmoitettu osallisille kirjeillä ja verkkosivuilla [www.hel.fi/kaupunkiymparisto/fi](http://www.hel.fi/kaupunkiymparisto/fi) sekä lehti-ilmoituksella Helsingin Uutiset, Helsingin Sanomat sekä Hufvudstadsbladet lehdissä.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä valmisteluaineistoa (suunnitteluperiaatteet) oli nähtävillä 25.1.–12.2.2021 seuraavissa paikoissa:

- Kaupunkiympäristön asiakaspalvelussa, Työpajankatu 8
- verkkosivuilla [www.hel.fi/suunnitelmat](http://www.hel.fi/suunnitelmat).

Kerro kantasi -kysely koskien alueen suunnitteluperiaatteita oli avoinna verkossa 25.1.–12.2.2021 osoitteessa <https://kerrokantasi.hel.fi>.

### **Yhteenveto viranomaisten kannanotoista**

Viranomaisten kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat ympäristön arvoihin sekä niiden huomioon ottamiseen, rakentamisen määrään, suunnittelu-tehtävän vaativuuteen, tehtävään vaikutusten arvioitiin ja tarvittaviin herkkyytarkasteluihin, suunnitteluperiaatteiden tarkentamisen tarpeeseen, vedenalaiseen kulttuuriperintöön, Suomenlinnan saavutettavuuteen, puolustusvoimien osallisuuteen, alueen julkisen liikenteen yhteyksiin sekä kävelyn ja pyöräilyn reitteihin, jätehuoltoon sekä alueella sijaitseviin teknisiin verkostoihin ja niitä koskevien hankkeiden huomioimiseen. Kannanotoissa esitetyt asiat on otettu huomioon kaavatyössä siten, että prosessin edetessä suunnitelmia ja niiden vaikutuksia varaudutaan arvioimaan tarpeen mukaisin herkkyytarkasteluin ja esimerkiksi HIA-arvioinnin (Heritage Impact Assessment) avulla. Jatkossa varaudutaan myös toteuttamaan esitetty yhteistyö vedenalaisen kulttuuriperinnön selvitystarpeen varmistamiseksi sekä teknisten verkostojen suunnittelemiseksi.

Vastineet kannanottoihin on esitetty vuorovaikutusraportissa.

---

## Yhteenveto mielipiteistä

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat maisemallisten vaikutusten arviointiin, Suomenlinnan maailmanperintökohteeseen kohdistuvien vaikutusten arviointiin, Kauppatorin toimintaan, alueen toimijoiden kanssa tehtävään yhteistyöhön ja yritysten toimintaedellytysten parantamiseen, pysäköintipaikkojen riittävyys ja alueen saavutettavuuteen, alueen kehittämiseen avoimena ja puistomaisena, Taidetalon kehittämiseen ja olemassa olevien rakennusten uuteen käyttöön, rakenteen toiminnalliseen muunneltavuuteen, meriliikenteen muutoksiin sekä Valkosaaren venesataman toimintaan ja sen muutoksiin, Meripelastusseuran toimintaan ja sen edellytysten jatkumiseen, rakentamisen määrään ja tapaan ja toimintoihin, näkymiin ja ympäristön arvoihin, ulkotiloihin, yhteyksiin ja liikenteeseen, lintujen turvallisuuteen ja valosaasteeseen sekä suunnittelua ohjaaviin motiiveihin. Mielipiteet on otettu huomioon kaavoitustyössä siten, että prosessin edetessä suunnitelmia ja niiden vaikutuksia varaudutaan arvioimaan tarpeen mukaisin herkkystarkasteluin ja esimerkiksi HIA-arvioinnin (Heritage Impact Assessment) avulla.

Kirjallisia mielipiteitä saapui 15 kpl.

Vastineet mielipiteisiin on esitetty vuorovaikutusraportissa.

## Luonnosaineiston erillinen nähtävilläolo

Luonnosaineiston nähtävilläolosta on ilmoitettu osallisille kirjeillä ja verkkosivuilla [www.hel.fi/kaupunkiymparisto/fi](http://www.hel.fi/kaupunkiymparisto/fi) sekä lehti-ilmoituksella Helsingin Uutiset lehdessä.

Luonnosaineisto asetetaan nähtäville 15.4.–6.5.2024 seuraavissa paikoissa:

- kaupunkiympäristön asiakaspalvelussa, Työpajankatu 8
- verkkosivuilla [www.hel.fi/suunnitelmat](http://www.hel.fi/suunnitelmat).

## Yhteenveto viranomaisten kannanotoista

Luonnosaineiston nähtävilläolo järjestettiin erikseen, jolloin viranomaisten kannanotot kohdistuivat kulttuurihistoriallisiin arvoihin, Suomenlinnan maailmanperintökohteeseen ja suojeltuihin kulttuuriympäristöihin kohdistuviin vaikutuksiin, uudisrakentamisen arkkitehtuuriin ja laatuun, vedenalaiseen arkeologiseen kulttuuriperintöön, Satamatoimintaan kohdistuviin vaikutuksiin, Eteläsataman linjaliikenteen toimintaedellytyksiin, alueen toteuttamisen vaiheistukseen, alueen vesihuoltoon ja jäteveden pumppaamiseen.

Kannanotoissa esitetyt asiat on otettu huomioon kaavatyössä siten kuin tässä suunnitteluvaiheessa on mahdollista. Museoviraston kannanoton pohjalta kaavaluonnokseen on lisätty rakennusten arkkitehtuurin laatua koskeva kaavamääräys. Yhteistyötä eri viranomaistahojen kanssa jatketaan kaavoituksen edetessä.

Vastineet kannanottoihin on esitetty vuorovaikutusraportissa.

### **Yhteenveto mielipiteistä**

Luonnosaineiston erillisen nähtävilläolon yhteydessä saadut mielipiteet kohdistuivat Kauppatorin ja vanhan kauppahallin huomioon ottamiseen, näkymiin, rakentamisen korkeuteen ja tehokkuuteen, rakentamisen ympäröivään kaupunkirakenteeseen kohdistuviin vaikutuksiin, toimintoihin ja elinvoimaan, liikkumiseen, pysäköintiin, toteutettavuuteen, suljetun satama-alueen laajuuteen, meripelastustoimintaan, laituripaikkoihin, NJK:n venekerhon toimintaan ja kehittämismahdollisuuksiin, rantamuriin, rantareitin viihtyisyyteen, lintuturvallisuuteen ja kolopesijöihin.

Mielipiteet on otettu huomioon kaavoitustyössä siten, että Makasiiniranta liittyy saumattomasti Kauppatorin ja vanhan kauppahallin jalankulku- ja pyöräilyreitteihin ja kaava-alueelle osoitetaan tilaa kauppahallin huoltoliikenteelle. Eteläsataman maankäyttöä ja suunnitellaan lähtökohtaisesti kokonaisuutena ja ympäröivään kaupunkirakenteeseen liittyen, vaikka alue jakautuukin useampaan kaava-alueeseen. Makasiinirannan uudisrakentaminen sovitaan ympäröivään kaupunkirakenteeseen. Rakentamisen vaikutuksiin kiinnitetään erityistä huomiota ja arvokkaita näkymiä säilytetään. Julkisten ulkotilojen osalta on kaavamääräys koskien kaupunkikuvallisesti korkeatasoista ja materiaaleiltaan korkeatasoista toteutusta. Yhteistyötä meripelastusseuran kanssa jatketaan kaavatyön edetessä. Lintuturvallisuuden parantamiseksi on lisätty erillinen kaavamääräys.

Kirjallisia mielipiteitä saapui 9 kpl.

Vastineet mielipiteisiin on esitetty vuorovaikutusraportissa.

### **Valmisteluaineiston muut käsittelyvaiheet**

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi Makasiinirannan ja Olympiarannan suunnitteluperiaatteet 13.4.2021 jatkosuunnittelun pohjaksi.

---

Viranomaisneuvottelu Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen kanssa järjestettiin 13.1.2021, jolloin esiteltiin asemakaavan tarkoitusta ja keskeisiä suunnittelukysymyksiä, lähtökohtia ja tavoitteita.

Esitelty lautakunnalle 5.11.2024.

Helsingissä 5.11.2024

Marja Piimies

asemakaavapäällikkö

---

# Asemakaavan seurantalomake

## Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	Helsinki	Täyttämispvm	14.10.2024
Kaavan nimi	Makasiiniranta ja Olympiaranta		
Hyväksymispvm		Ehdotuspvm	
Hyväksyjä		Vireilletulosta ilm. pvm	
Pysyvä kaavatunnus		Kunnan kaavatunnus	
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	16,5864	Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]	2,3710
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]	14,2154

Ranta-asemakaava	Rantaviivan pituus [km]	
Rakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset
Lomarakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m <sup>2</sup> ]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m <sup>2</sup> +/-]
Yhteensä	16,5865	100,00	53850	0,32	0,0218	53850
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	2,6311	15,9	53850	2,05	2,6311	53850
T yhteensä						
V yhteensä	2,4963	15,1			0,1931	
R yhteensä						
L yhteensä	6,6771	40,3			-5,1734	
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä	4,7820	28,8			2,3710	

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m <sup>2</sup> ]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m <sup>2</sup> +/-]
Yhteensä	0,0000	0,00	0	0,0000	0

Rakennussuojelut	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m <sup>2</sup> ]	[lkm +/-]	[k-m <sup>2</sup> +/-]
Yhteensä	0	0	0	0



# Alamerkinnt

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m <sup>2</sup> ]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m <sup>2</sup> +/-]
<b>Yhteensä</b>	<b>16,5865</b>	<b>100,00</b>	<b>53850</b>	<b>0,32</b>	<b>0,0218</b>	<b>53850</b>
<b>A yhteensä</b>						
<b>P yhteensä</b>						
<b>Y yhteensä</b>						
<b>C yhteensä</b>						
<b>K yhteensä</b>	2,6311	15,9	53850	2,05	2,6311	53850
K-1	0,9951	0,0	12800	1,29	0,9951	12800
K	1,1071	0,0	31550	2,85	1,1071	31550
KK	0,5289	0,0	9500	1,80	0,5289	9500
<b>T yhteensä</b>						
<b>V yhteensä</b>	2,4963	15,1			0,1931	
VP/s	2,4963	100,0			0,1931	
<b>R yhteensä</b>						
<b>L yhteensä</b>	6,6771	40,3			-5,1734	
LS	0,8323	12,5			-4,9803	
Kadut	4,0174	60,2			-0,1931	
Kev.liik.kadut	1,8274	27,4				
<b>E yhteensä</b>						
<b>S yhteensä</b>						
<b>M yhteensä</b>						
<b>W yhteensä</b>	4,7820	28,8			2,3710	
W	4,7820	100,0			2,3710	

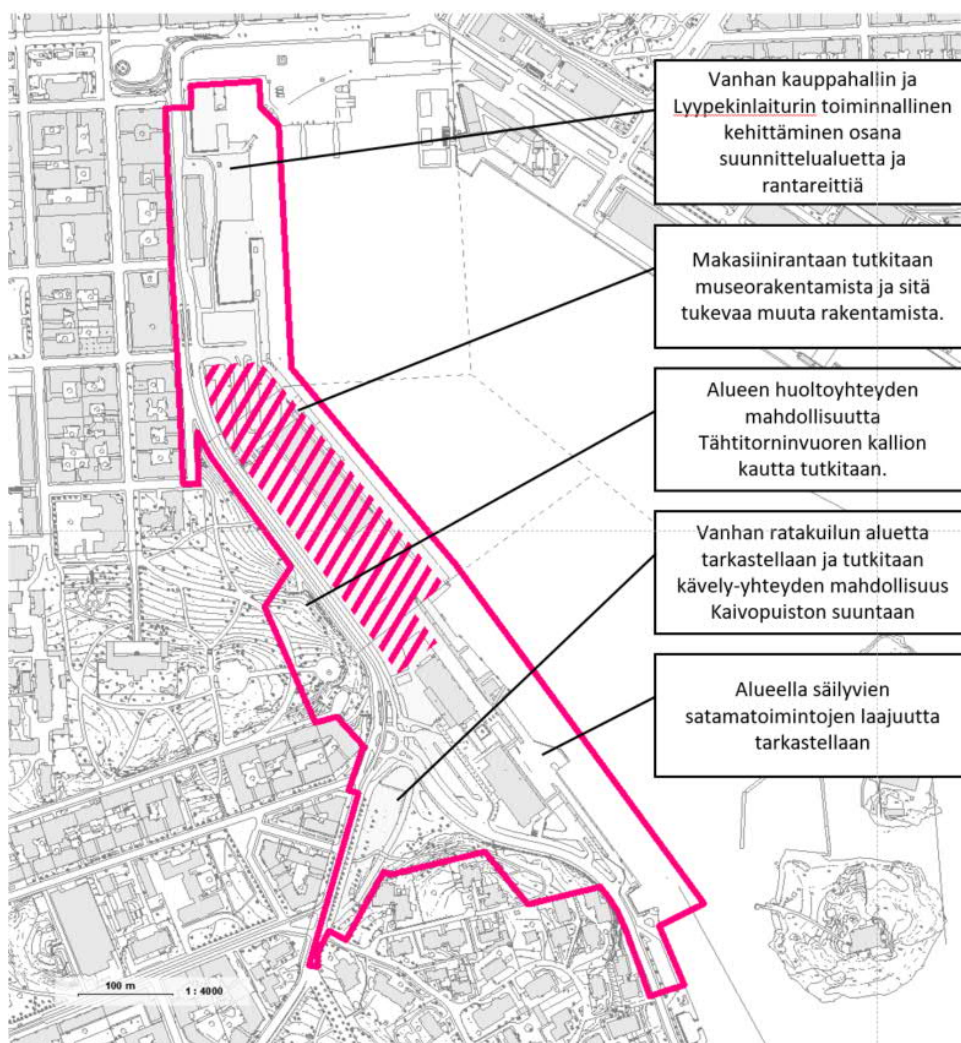
## Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

### Makasiiniranta ja Olympiaranta, asemakaava ja asemakaavan muutos

Kaupunkiympäristön toimiala  
Asemakaavoituspalvelu  
Päivätty 12.1.2021

Diaarinumero HEL 2020-013893  
Hankenumero 4428\_4  
Oas 1521-00/21

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa (OAS) esitetään miksi asemakaava laaditaan, miten kaavoitus etenee ja missä vaiheessa siihen voi vaikuttaa. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa täydennetään tarvittaessa kaavaprosessin edetessä, jolloin OAS:n päivitetty versio löytyy Helsingin karttapalvelusta <https://kartta.hel.fi/suunnitelmat>.



Kuva 1. Karttakuva suunnittelualueesta.

## Tiivistelmä

Eteläsataman läntistä rantavyöhykettä kehitetään paremmin saatettavaksi, keskustan elinvoimaisuutta tukevaksi, toiminnalliseksi kokonaisuudeksi. Makasiinirantaan suunnitellaan kulttuuri- ja museorakentamista sekä museotoimintaa tukevia toimintoja. Alue on myös keskeinen osa kaupunkia kiertävää rantareittiä. Makasiinirannan ja Olympiarannan kehittäminen on voimakkaasti riippuvainen satamatoimintojen määrästä, laadusta ja sijainnista alueella.

Alueen suunnitteluperiaatteita koskeva kerro kantasi -kysely on käynnissä 25.1.–12.2.2021. Alueen suunnittelu käynnistyy kaksivaiheisella konsepti- ja suunnittelukilpailulla.

## Suunnittelun tavoitteet ja alue

Asemakaavan muutos koskee Kaartinkaupungin, Ullanlinnan ja Kaivopuiston kaupunginosaan sijoittuvaa aluetta, joka ulottuu Kauppatorin kolera-altaalta aina Olympiaterminaalin eteläpuolelle. Myös osa Tähtitornivuoren puiston reunavyöhykkeestä sekä Armi Ratian puisto kuuluvat suunnittelualueeseen.

Makasiinirannan ja Olympiarannan alueen suunnittelun tavoitteena on vahvistaa keskustan vetovoimaisuutta sekä liittää alue paremmin osaksi keskustan kaupunkirakennetta, merellisiä julkisia kaupunkitiloja ja kävelykeskustaa. Alueelle tavoitellaan uutta arkkitehtuuri- ja designmuseota. Lisäksi alueelle suunnitellaan muuta museotoimintaa tukevaa rakentamista, kuten liike-, toimi- ja palvelutiloja. Alueen läpi kulkeva osa rantareitistä on tavoitteena sijoittaa mahdollisimman lähelle rantaa. Myös muita alueen yhteyksiä parannetaan.

## Osallistuminen ja aineistot

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja kaavan valmisteluaineistoa (suunnitteluperiaatteet) on esillä 25.1.–12.2.2021 seuraavissa paikoissa:

- verkkosivuilla <https://www.hel.fi/suunnitelmat>.

Kerro kantasi -kysely koskien alueen suunnitteluperiaatteita on avoinna verkossa 25.1.–12.2.2021 osoitteessa <https://kerrokantasi.hel.fi>.

Kaupunkiympäristön asiakaspalvelu palvelee puhelimitse numerossa 09 310 22111 ja verkossa <https://www.hel.fi/kaupunkiymparisto/fi/yhteystiedot>. Asiakaspalvelun käyntiosoite on Työpajankatu 8, tarkistathan poikkeustilanteen aikana asiakaspalvelupisteen aukiolon. Myös suunnittelijaan voi olla yhteydessä.

---

Suunnitteluun liittyvää aineistoa päivitetään Helsingin karttapalveluun <https://kartta.hel.fi/suunnitelmat>.

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta pyydetään esittämään **viimeistään 12.2.2021**. Niille, jotka ovat mielipiteen yhteydessä ilmoittaneet sähköposti- tai postiosoitteensa, lähetetään tieto lautakunnan päätöksestä.

Kirjalliset mielipiteet lähetetään osoitteeseen Helsingin kaupunki, Kirjaamo, PL 10, 00099 HELSINGIN KAUPUNKI, (käyntiosoite: Kaupungintalo, Pohjoisesplanadi 11–13, puhelinnumero: 09 310 13700, verkko-osoite:

<https://www.hel.fi/helsinki/fi/kaupunki-ja-hallinto/hallinto/kirjaamo>) tai sähköpostilla [helsinki.kirjaamo@hel.fi](mailto:helsinki.kirjaamo@hel.fi).

Mielipiteet voi esittää myös suoraan suunnittelijalle. Tapaamisaika tulee sopia etukäteen. Viranomaisille ja muille asiantuntijoille järjestetään erillinen neuvottelu ja heiltä pyydetään tarvittavat lausunnot.

Kun mielipiteet on saatu, suunnittelu etenee ja laaditaan kaavaehdotus. Kaavoituksen etenemisen vaiheet ja osallistumismahdollisuudet on kuvattu viimeisellä sivulla.

## Osalliset

Alueen suunnittelussa osallisia ovat:

- alueen ja lähialueiden maanomistajat, asukkaat ja yritykset
  - seurat, yhdistykset, ym.
    - Katajanokkaseura ry, Kruununhaan asukasyhdistys ry, Eteläiset kaupunginosat ry, Suomenlinnaseura ry
    - Helsingin Yrittäjät, Helsingin saaristolaivuriyhdistys ry, Helsingin Kauppatorin matkamuisto- ja käsityökauppiat ry, Helsingin Perinteiset Torikauppiat ry, Kauppatorin Käsityöläiset ry, Vanha Kauppahalli kauppiasyhdistys
    - Royal Line Oy, JT-Line Oy, IHA-Lines Oy, Sun Ferry Oy, Suomen Saaristokuljetus Oy, Varustamo Oy J.L. Runeberg, City Cruisers Ky, Strömma Suomi Oy, Aava Lines Oy, Juva Shipping Oy, EW Finland Oy, Amfion Marine Charters Oy, Oy Habitatör Ab, Finnipilot Pilotage Oy
    - Visit Finland, Helsingin seudun kauppakamari, Helsinki Marketing
    - Suomen Meripelastusseura ry
    - Rakennustaiteen seura ry, Suomen arkkitehtiliitto ry SAFA, Suomen maisema-arkkitehtiliitto ry MARK
    - Arkkitehtuurimuseo, Designmuseo
    - Invalidiliitto ry, Kynnys ry
    - Helsingin seurakuntayhtymä
-

- Gasgrid Finland Oy, Auris Kaasunjakelu Oy, Telia Finland Oyj, Elisa Oyj, DNA Oyj
- asiantuntijaviranomaiset
  - Helen Oy
  - Helen Sähköverkko Oy
  - Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
  - Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) vesihuolto
  - Helsingin vanhusneuvosto
  - Helsingin vammaisneuvosto
  - Helsingin nuorisoneuvosto
  - Väylävirasto
  - Museovirasto
  - Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)
  - Helsingin Satama Oy
  - Senaatti-kiinteistöt
  - Helsingin poliisilaitos
  - Tulli
  - Rajavartiolaitoksen esikunta
  - Puolustusvoimat 1. Logistiikkarykmentti (1LOGR)
  - Kaartin jääkäriykmentti
  - Suomenlinnan hoitokunta
  - Helsingin Leijona Oy
  - Suomenlinnan Liikenne Oy
  - Tasavallan presidentin kanslia
  - Liikenne- ja viestintävirasto Traficom / Merenkulku
  - kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala
  - kasvatuksen ja koulutuksen toimiala
  - sosiaali- ja terveystoimiala

## Vaikutusten arviointi

Kaavan valmistelun yhteydessä arvioidaan kaavan toteuttamisen vaikutuksia muun muassa ihmisten elinoloihin, elinympäristöön ja kaupunkielämään, kaupunkikuvaan, maisemaan ja kulttuuriperintöön ja sataman toimintaan, alueen yrityksiin ja kaupallisiin toimijoihin sekä liikenteeseen ja laaditaan tarvittavat selvitykset kaavaratkaisun merkittävien vaikutusten arvioimiseksi. Vaikutusten arviointia suorittavat kaavan valmisteluun osallistuvat kaupungin asiantuntijat sekä tarvittaessa muut viranomaiset ja osalliset.

## Suunnittelun taustatietoa

Helsingin kaupunki omistaa alueet. Kaavoitus on tullut vireille kaupungin aloitteesta.

---

Alueella on voimassa useita asemakaavoja. Osalla aluetta ovat voimassa asemakaavat vuodelta 1875 ja 1895. Vanhojen kaavojen sisältö on yleispiirteinen, eikä niillä juurikaan ole ohjaavaa vaikutusta. Uudemmat alueella voimassa olevat kaavat on laadittu vuosien 1969 ja 1999 välisenä aikana. Alueelle sijoittuu laajoja satama-alueita (LS) nykyisten matkustajalaivaterminaalien alueille. Kaavoitettuja puistoja alueella ovat Armi Ratian puisto Kai-vopuistossa ja Tähtitornin vuori Ullanlinnassa. Lisäksi alueelle sijoittuu kaavoittamatonta vesialuetta.

Helsingin yleiskaavassa 2016 alue on merkitty liike- ja palvelukeskustan (C1), kantakaupungin (C2), satama-, vesi- sekä virkistys- ja viheralueeksi. Alueen pohjoispuolella on merkintä raideliikenteen runkoyhteydestä. Merkintä rantareitistä koskee aluetta. Lisäksi aluetta koskee määräys valtakunnallisesti merkittävien maisema- ja kulttuuriympäristöjen oikeusvaikutteisina huomioon ottamisesta sekä rantaviivan suunnittelusta julkisina uusilla rakentamisalueilla.

Eteläsatamanlahden alueella on useita valtakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen luetteloon (RKY) kuuluvia kohteita ja se on osa merellisen Helsingin kansallismaisemaa sekä Suomenlinnan Unescon maailmanperintökohteen suojavyöhykettä.

Suunnittelualuetta koskevia suunnitelmia, päätöksiä ja selvityksiä:

- Eteläsataman suunnitteluperiaatteet (Kaupunkisuunnittelulautakunta 2008)
- Kirjava Satama Ideakilpailu (Helsingin kaupunki, 2011–2012)
- Kauppatorin ympäristön kehittämisen kokonaissuunnitelma (Helsingin kaupunki, 2015)
- Kauppatorin alueen suunnitteluperiaatteet (Kaupunkisuunnittelulautakunta 2016)
- Kauppatori ja Makasiiniranta, liikenteellinen ja kaupallinen selvitys (Ramboll Finland Oy, 2018)
- Eteläsataman lahden maisemallinen tilavaraus- ja periaatesuunnitelma (Loci maisema-arkkitehdit Oy, JKMM arkkitehdit Oy, 2020)
- Eteläsataman lahden alustava teknisten tilavarausten ja toteuttamistavan periaate-suunnitelma (Ramboll Finland Oy, 2020)
- Varaus suunnittelu- ja konseptikilpailulle (Kaupunginhallitus 9.11.2020).

Alue on nykyisin suurelta osin vuokrattu Helsingin Satama Oy:lle satamakäyttöön ja alueelle sijoittuu Sataman omistamia rakennuksia ja rakenteita. Suunnittelualueelle sijoittuvia suojeluarvoiltaan merkittäviä rakennuksia ovat Vanha Kauppahalli, kioskirakennus, Olympiaterminaali ja Satamatalo. Muita alueelle sijoittu-

---

via rakennuksia ja rakenteita ovat vanhan ratakuilun yhteyteen liittyvät tilat, Tähtitorninvuoren kallioon louhitut tilat, Lyypekinlaiturille tilapäisesti sijoittuva biennaalipaviljonki sekä huonokuntoinen Makasiiniterminaali, joka on tarkoitus purkaa.

## Lisätiedot suunnittelijoilta

### **Maankäyttö**

Marjaana Yläjääski, johtava arkkitehti, p. (09) 310 37045,  
marjaana.ylajaaski@hel.fi

### **Liikenne**

Pekka Nikulainen, liikenneinsinööri, p. (09) 310 37122,  
pekka.nikulainen@hel.fi

### **Teknistaloudelliset asiat**

Kati Immonen, insinööri, p. (09) 310 37254, kati.immonen@hel.fi

### **Julkiset ulkotilat, maisema**

Anu Lamminpää, maisema-arkkitehti, p. (09) 310 37258,  
anu.lamminpaa@hel.fi

### **Rakennussuojelu**

Sakari Mentu, arkkitehti, p. (09) 310 37217, sakari.mentu@hel.fi

### **Vuorovaikutus**

Anu Hämäläinen, vuorovaikutussuunnittelija, p. (09) 310 37396,  
anu.hamalainen@hel.fi



Kaupunkisuunnittelua voi seurata Suunnitelmavahti-palvelun avulla ([www.hel.fi/suunnitelmavahti](http://www.hel.fi/suunnitelmavahti)) sekä sosiaalisen median kanavissa (facebook.com/helsinkikaupunkiymparisto ja twitter.com/helsinkikymp).

Helsingissä 12.1.2021

Janne Prokkola  
yksikön päällikkö

---

## Kaavoituksen eteneminen

### Vireilletulo

- kaavoitus on tullut vireille vuonna 2021 kaupungin aloitteesta



### OAS

- OAS ja muuta aineistoa nähtävillä 25.1.–12.2.2021, kerro kantasi -kysely 25.1.–12.2.2021
- nähtävilläolosta ilmoitetaan kirjeillä, verkkosivuilla [www.hel.fi/suunnitelmat](http://www.hel.fi/suunnitelmat) ja Helsingin Uutiset, Helsingin Sanomat sekä Huvfudstadsbladet lehdissä
- mahdollisuus esittää mielipiteitä
- Makasiinirannan kaksivaiheinen laatu- ja konseptikilpailu käynnistyy keväällä 2021. Kilpailutoistia on mahdollisuus esittää näkemyksensä osana kaavaprosessin vuorovaikutusta



### Luonnos

- luonnosvaiheen aineisto nähtävillä arviolta vuonna 2023, tarvittaessa järjestetään asukastilaisuus
- nähtävilläolosta ilmoitetaan kirjeillä, verkkosivuilla [www.hel.fi/suunnitelmat](http://www.hel.fi/suunnitelmat) ja Helsingin Uutiset, Helsingin Sanomat sekä Huvfudstadsbladet lehdissä
- mahdollisuus esittää mielipiteitä
- kaavaluonnos esitellään lautakunnalle arviolta vuonna 2023



### Ehdotus

- kaavaehdotus esitellään lautakunnalle arviolta vuonna 2024
- kaavan valmistelun aikana saatuihin huomautuksiin vastataan vuorovaikutusraportissa, joka löytyy karttapalvelusta [kartta.hel.fi/suunnitelmat](http://kartta.hel.fi/suunnitelmat)
- lautakunnan päätöksistä lähetetään tieto niille, jotka ovat mielipiteen tai muistutuksen yhteydessä ilmoittaneet sähköposti- tai postiosoitteensa
- kaavaehdotuksen julkisesta nähtävilläolosta ilmoitetaan verkkosivuilla [www.hel.fi/kaavakuu-lutukset](http://www.hel.fi/kaavakuu-lutukset)
- mahdollisuus tehdä muistutus, viranomaisilta pyydetään lausunnot
- muistutukset ja lausunnot käsitellään lautakunnassa



### Hyväksyminen

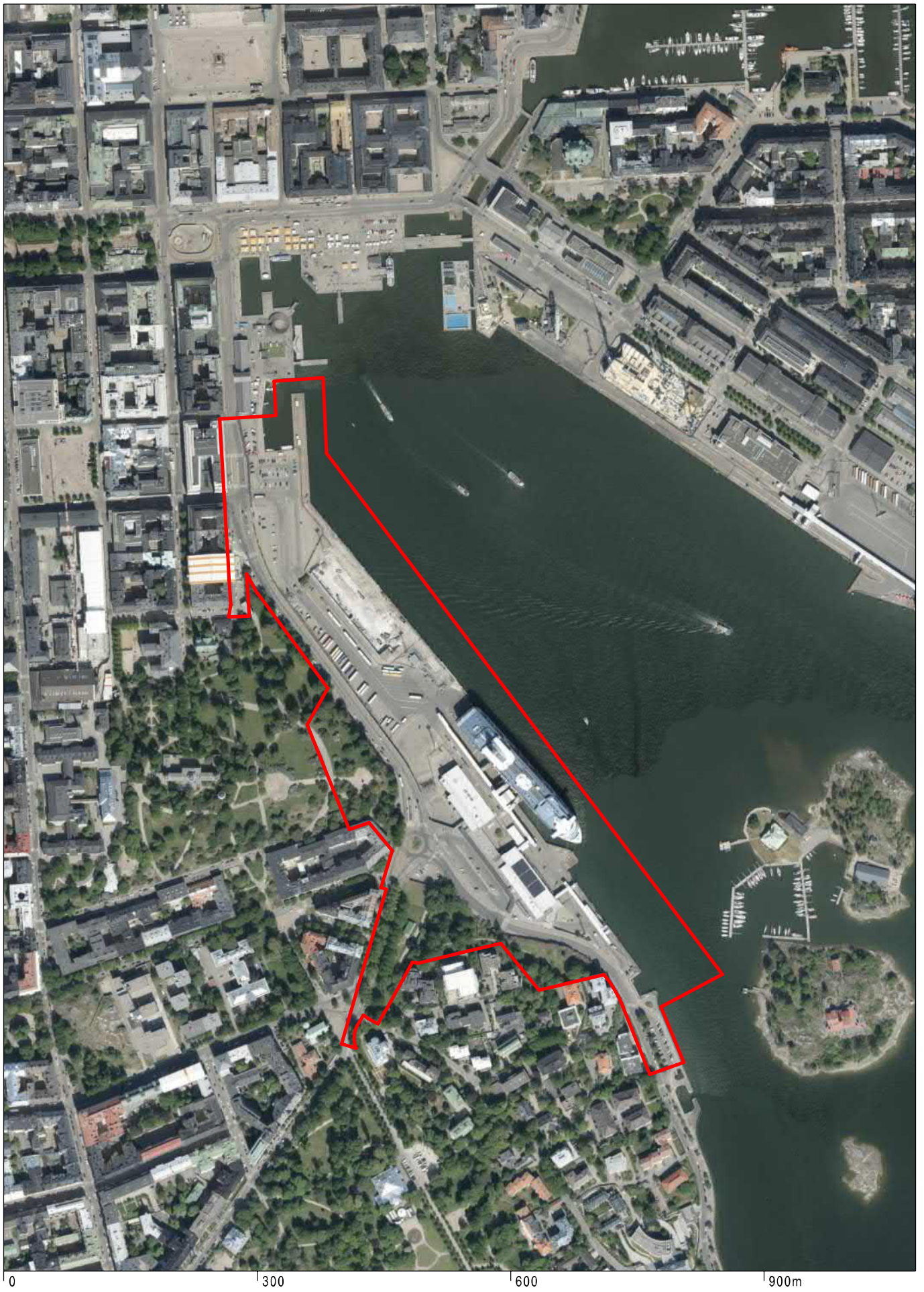
- kaupunginhallitus käsittelee kaavaehdotuksen
- kaupunginvaltuusto hyväksyy kaavan
- tieto kaavan hyväksymistä koskevasta päätöksestä lähetetään niille, jotka ovat sitä kirjallisesti pyytäneet kaavaehdotuksen julkisen nähtävilläolon aikana
- hyväksymistä koskevaan päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen. Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan
- kaava tulee voimaan, jos hyväksymispäätöksestä ei ole valitettu tai valitukset on hylätty.





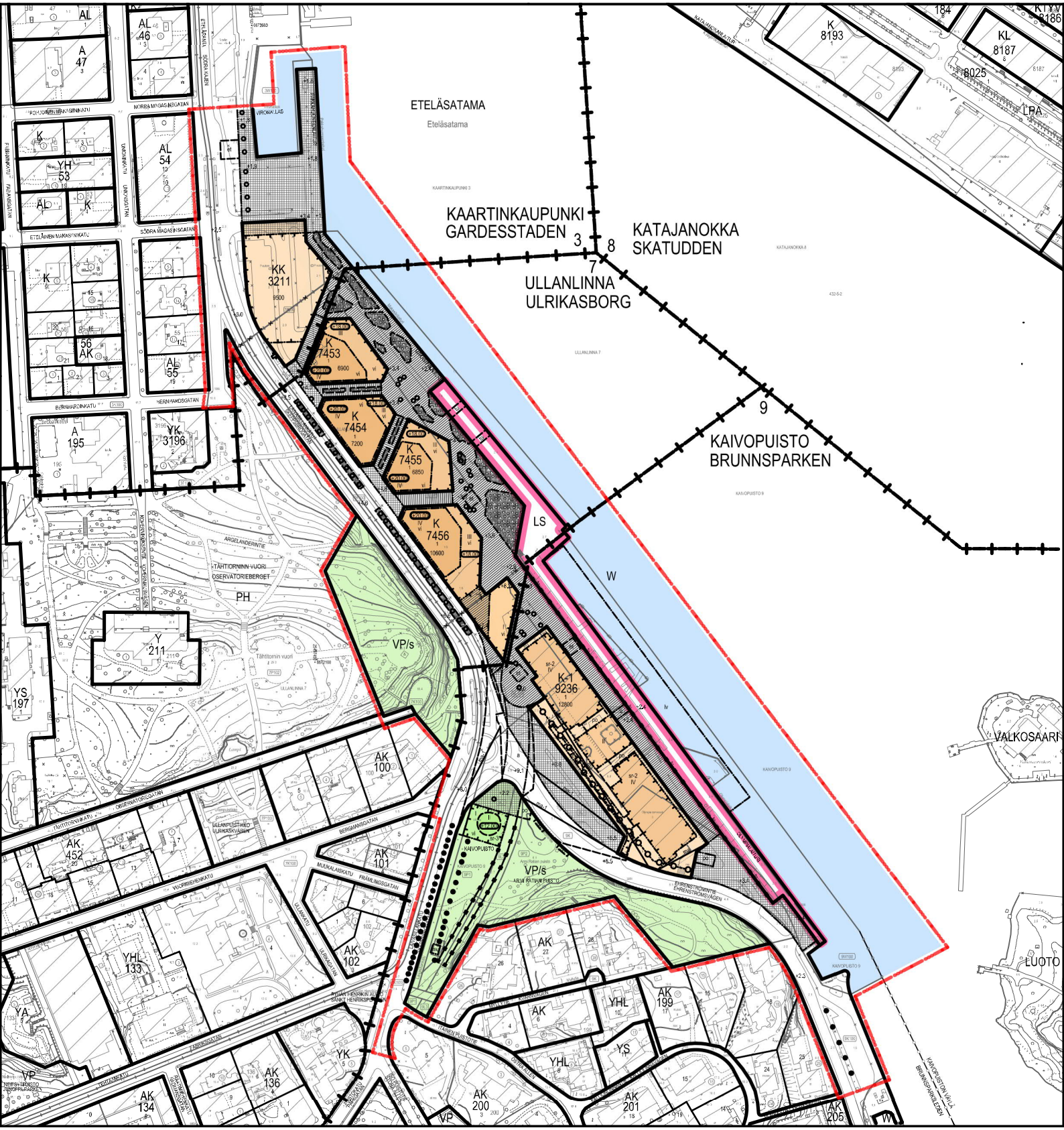
Sijaintikartta  
 Eteläsatama  
 Makasiiniranta ja Olympiaranta

Helsingin kaupunki  
 Asemakaavoitus  
 Eteläinen yksikkö



Ilmakuva  
Eteläsatama  
Makasiiniranta ja Olympiaranta

Helsingin kaupunki  
Asemakaavoitus  
Eteläinen yksikkö



ETELÄSATAMA  
Eteläsatama

KAARTINKAUPUNKI  
GARDESSTADEN 3

KATAJANOKKA  
SKATUDDEN 8

ULLANLINNA  
ULRIKASBORG 7

KAIVOPUISTO  
BRUNNSPARKEN 9

LS

W

VALKOSAARI

LUOTO

ASEMAKAAVAMERKINNÄT JA  
-MÄÄRÄYKSET

**KK** Kulttuurirakennusten korttelialue. KK-korttelialueelle saa sijoittaa museo- ja näyttelytiloja sekä niihin liittyviä tapahtumia- ja liiketiloja.

**K** Liike- ja toimistorakennusten korttelialue.

**K-1** Liike- ja toimistorakennusten korttelialue. K-1 korttelialueelle saa sijoittaa museo- ja näyttelytilaa sekä satamatoimintaa palvelevia tiloja.

**VP/s** Puisto, joka on kaupunkikuvallisesti, maisemallisesti, kulttuurihistoriallisesti tai puistohistoriallisesti arvokas.

**LS** Satama.

**W** Vesialue.

— ··· — 3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

— + — Kaupunginosan raja.

— — — Korttelin, korttelinosan ja alueen raja

— ··· — Osa-alueen raja.

— — — Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.

— X — Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.

**3** Kaupunginosan numero.

**KA** Kaupunginosan nimi.

**7453** Korttelin numero.

**1** Ohjeellisen tontin numero.

**LAIVASILLANKA** Kadun, tien, katuaukion, torin puiston nimi, tai muun yleisen alueen nimi.

**7100** Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.

**IV** Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.

**+2.3** Kadun, maanpinnan tai kansirekenteen likimääräinen korkeusasema.

**+18.00** Rakennuksen vesikaton ylin sallittu korkeusasema.

**+20.00** Rakennuksen, rakenteiden ja laitteiden ylin sallittu korkeusasema.

— — — Rakennusala.

— / — ma Maanalainen tila.

— / — ma-1 Maanalainen tila, johon saa rakentaa kahvila-, ravintola-, liike- tai näyttelytilaa.

— vi — Viherkatto.

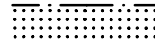
— mu — Muuntamon rakennusala.

— et — Maanalaisille yhdyskuntateknisen huollon laitteille varattu alueen osa, sijainti ohjeellinen.

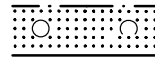
— u — Ulokkeen rakennusala, sijainti ohjeellinen.

— po — Portaitkolle/portaalle/hissiyhteydelle varattu alueen osa.

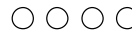
— lv — Laitureille varattu alueen osa.



Istutettava alueen osa, sijainti ohjeellinen.



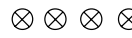
Puin ja pensain istutettava alueen osa, sijainti ohjeellinen.



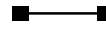
Istutettava ja tarvittaessa uudistettava puurivi.



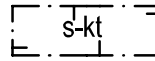
Istutettava puu, sijainti ohjeellinen.



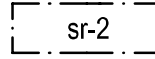
Säilytettävä ja tarvittaessa uudistettava puurivi.



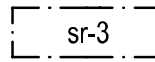
Säilytettävä tukimuuri.



Suojeltava katos. Katoksessa tehtävät korjaustyöt ja muutokset eivät saa heikentää sen kaupunkikuvallista arvoa tai hävittää sen ominaispiirteitä. Katoista ei saa purkaa.



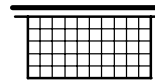
Rakennustaiteellisesti, historiallisesti tai kaupunkikuvallisesti arvokas suojeltava rakennus. Suojelu koskee rakennuksen julkisivuja ja vesikattoa sekä sen julkisia sisätiloja. Rakennuksessa tehtävät korjaustyöt ja muutokset eivät saa heikentää sen arvoa tai hävittää sen ominaispiirteitä. Rakennusta ei saa purkaa.



Kaupunkikuvallisesti arvokas suojeltava rakennus, jonka ominaispiirteet on säilytettävä. Rakennusta ei saa purkaa.



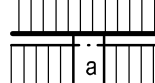
Katu.



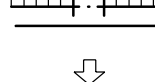
Katuaukio.



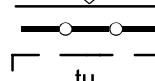
Aukioiksi rakannettava alueen osa.



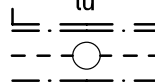
Yleiselle jalankululle varattu alueen osa.



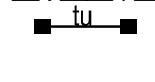
Kadun tai liikennealueen alittava jalankulun yhteys.



Ajoneuvoliittymä, sijainti ohjeellinen.



Veneväylä.



Tulvareitti, sijainti ohjeellinen.



Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.



Tulvamuuri, sijaintiohjeellinen.

## RAKENNUSOIKEUS JA TILOJEN KÄYTTÖ

Maantasokerros on varattava pääosin kahvila-, ravintola-, liike-, palvelu- ja näyttelytiloiksi.

Liiketilat on varustettava rasvanerottelukaivolla ja katon ylimmän tason yläpuolelle johdettavalla ilmastointihormilla.

Korttelin 7456 neljänteen kerrokseen on rakennettava julkisesti käytössä oleva kahvila tai ravintola sekä terassi.

Kaikissa kortteleissa tulee varautua mahdollisen alueellisen muuntamo- ja teletilan sekä niihin liittyvien riittävien pystykuilujen rakentamiseen, joka tulee sijoittaa tulvavesirajan yläpuolelle.

## KAUPUNKIKUVA JA RAKENTAMINEN

Kaava-alue on merellisen Helsingin kansallismaisemaa ja Suomenlinnan maailmanperintökohteen suoja-alueita. Kaava-alue sisältyy osaksi seuraavia valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä (RKY 2009) Kauppatori rajaavine rakennuksineen, Tähtitorninmäen observatorio ja puisto sekä Olympiarakennukset.

Maantasokerroksen julkisivu ei saa antaa umpeinaista vaikutelmaa. Tiloissa tulee olla suuret ikkunat ja esteetön sisäänkäynti suoraan maantasosta.

Uudisrakennusten maantasokerroksen korkeuden on oltava vähintään 4,5 metriä.

Rakennuksen tulee julkisivujen käsittelyltään, materiaaleiltaan sekä yksityiskohdiltaan sopia osaksi arvokasta ympäristöään ja muodostaa luontevaa jatketta Kauppatorin alueen merelle aukeavaan kaupunkijulkisivuun. Julkisivujen käsittelyssä tulee huomioida rakennuksen asema merellisen Helsingin kansallismaisemassa.

Rakennusten ja rakennelmien julkisivut tulee suunnitella ja toteuttaa laadultaan ja arkkitehtuuriltaan korkeatasoisina. Julkisivumateriaalien ja yksityiskohtien tulee olla paikkaan sopivia, laadukkaita ja aikaa kestäviä.

Rakennuksen julkisivujen on oltava paikalla muurattua tiiltä, keraamista laattaa, luonnonkiveä tai hiottua mosaiikkibetonia.

Rakennuksen julkisivujen on oltava keskenään erivärisiä/erisävyisiä vierekkäisissä rakennuksissa.

Kortteleissa 7453-7456 rakennusten neljäs kerros tulee rakentaa sisäänvedettyä ja sen tulee erota tautua julkisivukäsittelyn osalta alempien kerrosten julkisivuista.

Korttelin 7456 yksikerroksisen osan kattopinta tulee suunnitella ja toteuttaa osana alueen julkisia ulkotiloja. Kattopinnalle ei saa sijoittaa teknisiä laitteita tai rakenteita ja ilmastointihormit tulee johtaa korttelialueen ylämäärän kerrostason kattopinnalle,

Ikkunoiden ja muiden lasiaihneiden, kuten lasikaiteiden, koko, sijoitus, pintakuviointi, lasin ominaisuudet ja muut ratkaisut sekä valaistus on suunniteltava ja toteutettava siten, että lintujen törmäminen lasiin minimoidaan.

Korttelien 7453-7456 rakennuksissa on oltava viherkatto.

Ilmanvaihtokonehuoneet ja muut tekniset tilat ja laitteet tulee integroida rakennukseen eikä niitä saa sijoittaa katolle erillisiin rakennusosiin.

Jäte- ja huoltotilat tulee sijoittaa rakennukseen.

## PIHAT JA ULKOALUEET

Alueelle tulee tehdä valaistuksen yleissuunnitelma.

Tontin aukioon tai katualueeseen liittyvät rakentamattomat osat tulee rakentaa osaksi aukiota tai katualueetta.

Tontteja ei saa aidata.

Ehrenströmintien alittavan jalankulkuyhteys/julkinen ulkotila tulee käsitellä maisema-arkkitehtuurin, valaistuksen ja ympäristötaiteen keinoin siten että alue on viihtyisä ja turvallinen.

Julkiset ulkotilat rakennuksineen, rakenteineen ja kalusteineen on toteutettava kaupunkikuvallisesti korkeatasoisina, muotoilultaan ja materiaaleiltaan korkealaatuisina sekä aikaa kestävinä ja satamamiljööseen soveltuvina.

## YMPÄRISTÖTEKNIikka

Maaperän pilaantuneisuus ja puhdistustarve on selvitettävä ennen rakentamiseen ryhtymistä ja tarvittaessa maaperä on puhdistettava ennen alueen ottamista kaavan käyttötarkoitukseen.

Pohjasedimentin pilaantuneisuus on selvitettävä alueilla, joilla on kaavan mukaisesta rakentamisesta johtuva ruopautarve tai joilla tehdään sedimentteihin muuten merkittävästi vaikuttavia toimia.

Rakennusten ulkovaipan äänitasoerotus ympäristömelua vastaan tulee määrittää pienitaajuisen laivamelun asettamat vaatimukset huomioon ottaen siten, että rakennuksen sisätiloissa saavutetaan tilan käyttötarkoituksen edellyttämä äänitaso.

## RAKENNETTAVUUS

Rakennus tulee suunnitella ja perustaa siten, että laiturirakenne on rannan puolelta auki kaivettavissa, korjattavissa ja uusittavissa myös tulevaan korkotasoon vaurioittamatta rakennuksen perustuksia.

Turvallisen rakentamiskorkeuden alapuoliset rakenteet tulee toteuttaa vesitiiviinä.

Maanalaiset tilat on sijoitettava, louhittava ja lujitettava siten, että niistä tai niiden rakentamisesta ei aiheudu vahinkoa rakennuksille, muille maanalaisille tiloille tai rakenteille eikä kaduille ja katupuustutuksille, eikä haittaa tai vahinkoa kunnallistekniikan verkostoille.

Ennen tontin rajat ylittävän hankekokonaisuuden tai sen osan rakennusluvan myöntämistä tulee hakijan laatia selvitys pelastusturvallisuudesta myös rakennuslupa-alueen ulkopuolelta koko rakentamisen tosiasialliselta vaikutusalueelta.

Korttelit 7455, 7456 ja 9236 saadaan toteuttaa vasta sitten kun satamatoiminta korttelialueella on päättynyt.

## ILMASTONMUUTOS - HILLINTÄ JA SOPEUTUMINEN

Muiden kuin asuinrakennusten energiatehokkuuden tulee olla vähintään 20 % parempi kuin voimassa olevissa säädöksissä kyseiselle käyttötarkoitusluokalle energiatehokkuuden vähimmäistasoksi on asetettu.

Korttelien 7453-7456 kattojen tulee olla kattopuutarhoja tai hulevesiä viivyttäviä viherkattoja. Korkeintaan puolet katon alasta saa olla toiminnallista, vettä läpäisemätöntä alaa. Katolle sijoitettavien välttämättömien teknisten laitteiden tulee sopia rakennuksen arkkitehtuuriin ja ne tulee suunnitella luontevaksi osaksi viherkattoa.

## LIIKENNE JA PYSÄKÖINTI

Autopaikat saa sijoittaa ainoastaan maanalaisiin pysäköintitiloihin.

Autopaikkojen määrät ovat:  
Museo enintään 1 / 350 k-m<sup>2</sup>  
Toimistot enintään 1 / 250 k-m<sup>2</sup>  
Liiketilat enintään 1 / 150 k-m<sup>2</sup>  
Hotelli enintään 1 / 350 k-m<sup>2</sup>

Pyöräpaikkojen määrät ovat:  
Museo, hotelli ja liiketilat: 1 pp / 3 työntekijää  
Toimistot: 1 pp / 50 k-m<sup>2</sup>

Toimistoissa ja muissa työpaikoissa työntekijöiden pyöräpaikoista vähintään 50% tulee sijaita katetussa ja lukittavissa olevassa tilassa.

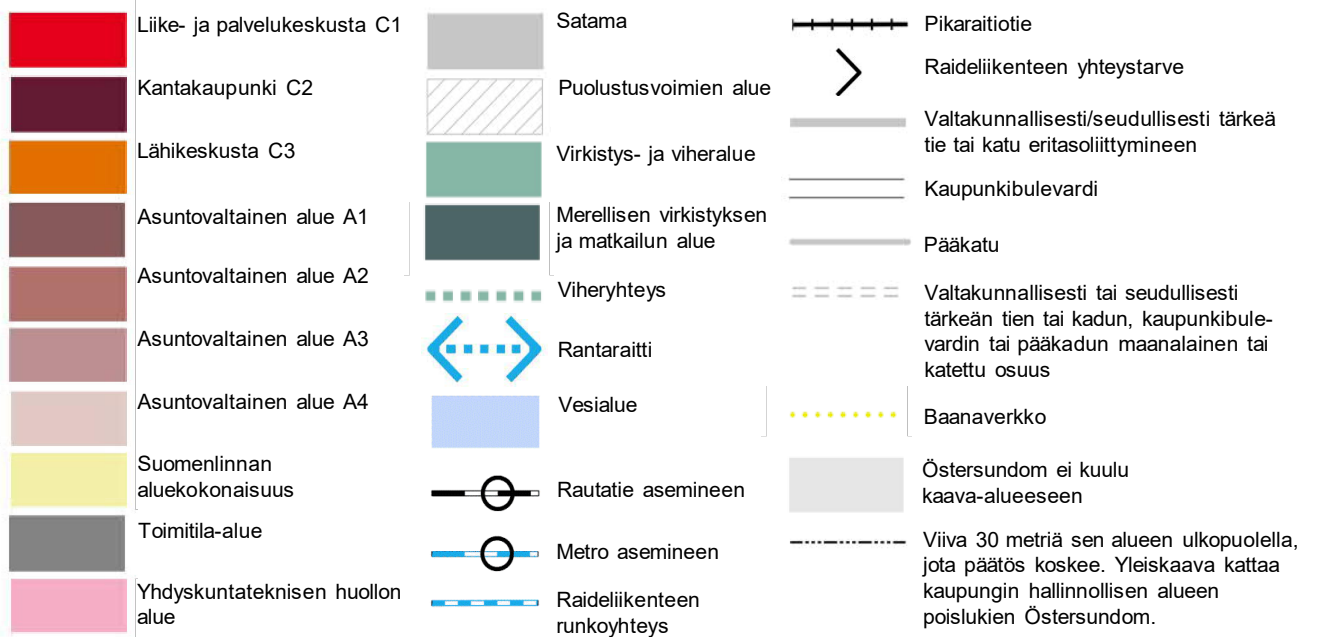
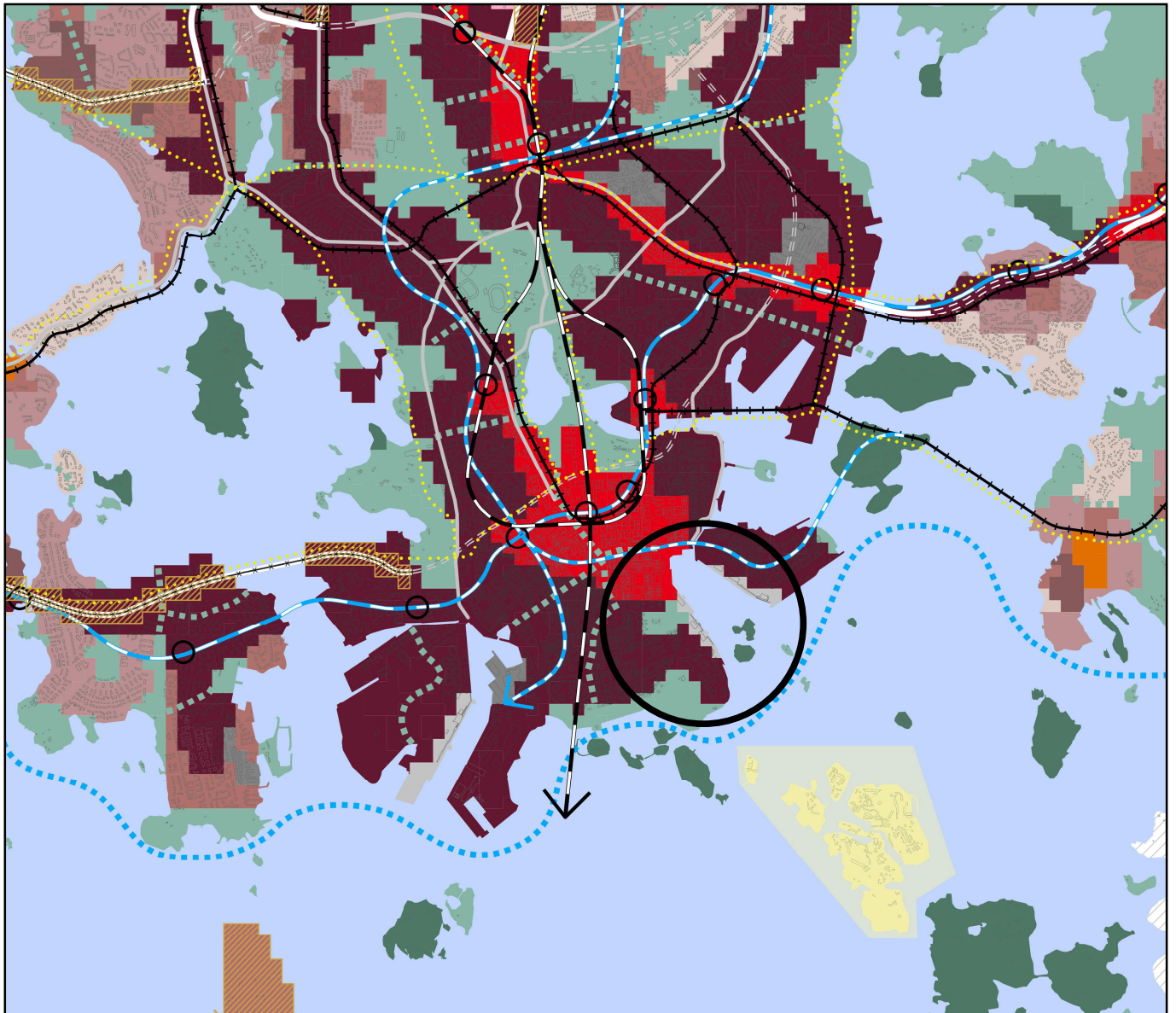
Kaikkien kohteiden pyöräpaikat suositellaan rakennettavaksi runkolukituksen mahdollistavana.

## TONTTIJAKO

Tällä asemakaava-alueella korttelialueelle on laadittava erillinen tonttijako.

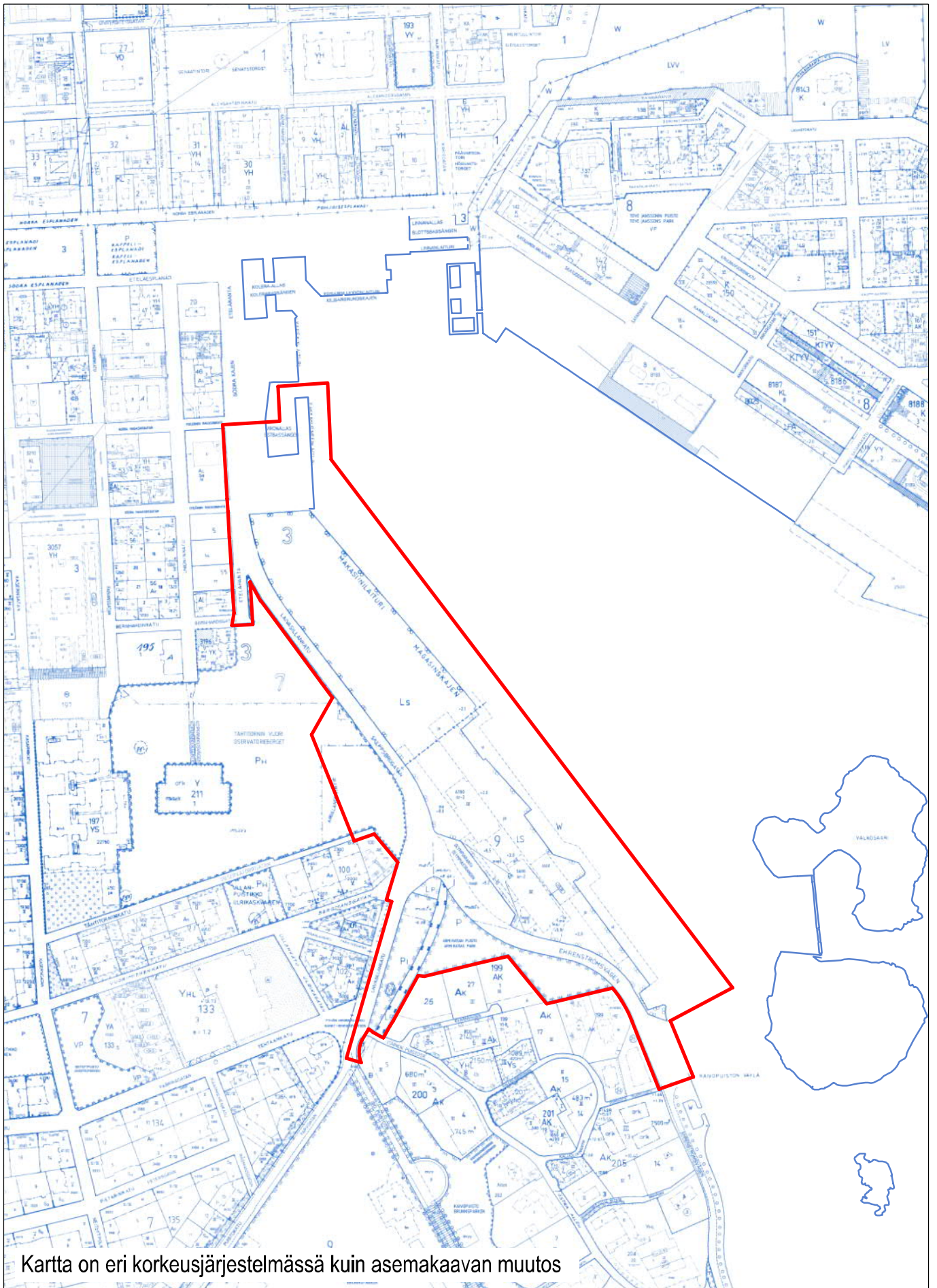


Makasiiniranta ja Olympiaranta  
Havainnekuva, luonnos 5.11.2024



Ote Helsingin yleiskaavasta 2016  
Makasiiniranta ja Olympiaranta

Helsingin kaupunki  
Asemakaavoitus



Ote ajantasa-asetakaavasta  
Liite selostukseen nro

Helsingin kaupunki  
Asemakaavoitus  
Eteläinen yksikkö



# Eteläsatama, Makasiinirannan alueen päästölaskelma

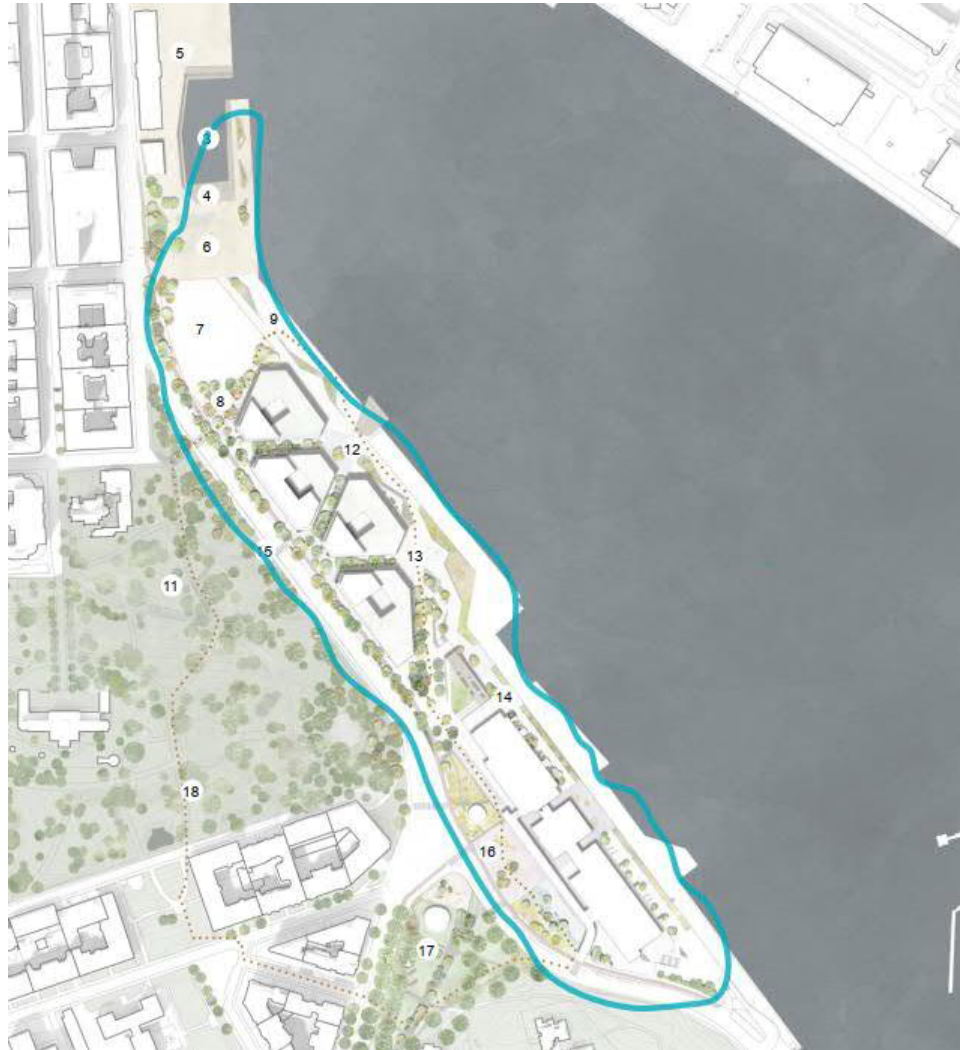
12.1.2024

## SISÄLLYS

1	Laskennan kohde ja lähtökohdat .....	2
2	Infrarakentamisen päästöt ja laskenta .....	4
3	Perustaso .....	6
4	Päästöjen pienentämismahdollisuudet.....	7
5	Päästövähennysskenaario .....	12
6	Yhteenveto .....	13
7	Tekninen taustaraportti .....	14

# 1 Laskennan kohde ja lähtökohdat

Tässä raportissa on laadittu selvitys siitä, millaiset päästöt Eteläsatamaan suunniteltu uusi alue (kuva 1) muodostaa 50 vuoden arviointijakson aikana. Laskennan lähtötietona on käytetty rakennusten rakentamisen ja käytön osalta suunnittelu- ja konseptikilpailussa laadittuja Saaret -ehdotuksen laskelmia. Lisäksi sataman infrarakentamisen päästöt on laskettu perustuen kustannuslaskennan yhteydessä tehtyyn määrälaskentaan ja kustannusten laskennan rajauksiin.



**Kuva 1: Alue, jota arvioidut päästöt koskevat.**

Infrarakentamisen päästöt on laskettu infrarakentamisen vähähiilisyiden arviointimenetelmän luonnoksen (5.5.2023) mukaan ja materiaalien, työmaan ja kuljetusten päästöjen laskentaan on käytetty kansallisen päästötietokannan tietoja, joita ylläpitää Suomen ympäristökeskus. Tarkemmat laskentaperiaatteet on esitetty teknisessä taustaraportissa.

Laskennassa on huomioitu elinkaaren vaiheet A-C, jotka on esitetty kuvassa 2. Moduulinumeroilla viitataan standardien ja menetelmien mukaiseen luokitteluun. Infrarakentamisen päästöjen arvioinnissa ei huomioida elinkaaren lopussa syntyviä purkamisen päästöjä, mutta purettavien rakenteiden purusta ja kuljetuksista syntyvät päästöt huomioidaan.



**Kuva 2: Laskennassa huomioitujen elinkaaren vaiheet rakennusten rakentamiselle ja infrarakentamiselle.**

Rakentamisen päästöt on laskettu osana suunnittelu- ja konseptikilpailun kilpailuehdotusta. Suunnitelmassa on esitetty seuraavat tiedot lasketuista päästöistä:

Ennen käyttöä syntyvät päästöt (A1-A5)	11 578 t CO <sub>2</sub> e
Käytön aikana syntyvät päästöt (B3-B4, B6)	7 167 t CO <sub>2</sub> e
Käytön jälkeen syntyvät päästöt (C1-C4)	1 007 t CO <sub>2</sub> e
Yhteensä	19 752 t CO <sub>2</sub> e
Hiilikädenjälki	- 13 017 t CO <sub>2</sub> e

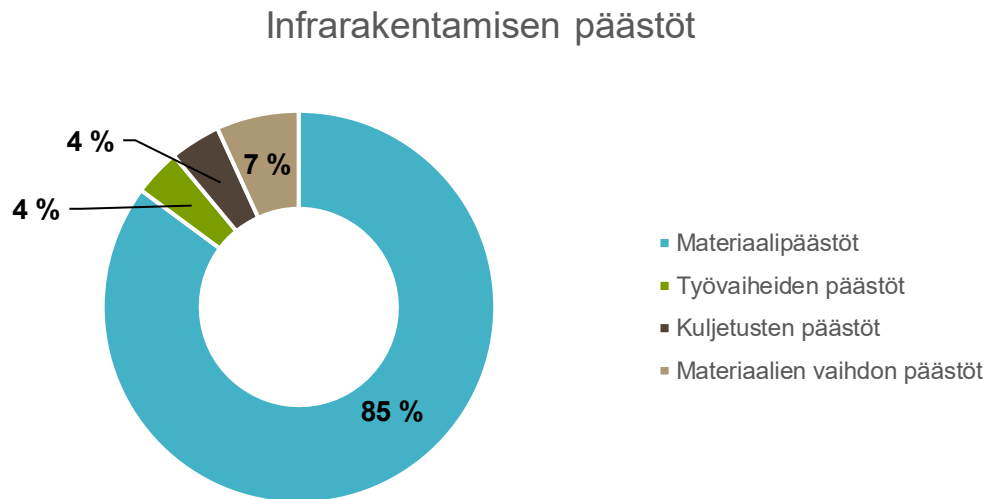
Nämä tiedot koskevat rakentamista päästöjen vähennystoimenpiteiden jälkeen eli ns. ihannetilanteessa. Tässä raportissa on esitetty alueelle myös teoreettinen perustaso, jossa rakennusten kokonaishiilijalanjälki vastaa Helsingin kaupungin uutta minimitasoa hiilijalanjäljelle 16 kg CO<sub>2</sub>e/m<sup>2</sup>/a. Tässä minimitasossa ei ole huomioitu perustusten päästöjä. Perustusten hiilijalanjälki on liikerakennuksille keskimäärin 0,52 kg CO<sub>2</sub>e/m<sup>2</sup>/a ja toimistorakennuksille 0,64 kg CO<sub>2</sub>e/m<sup>2</sup>/a<sup>1</sup>. Kokemuseräisen tiedon pohjalta perustusten osuus on todennäköisesti suurempi, mutta käytetään perustason teoreettiseen esittämiseen arvoa 16,64 kg CO<sub>2</sub>e/m<sup>2</sup>/a. Minimitasoa kuvaavista päästöistä on arvioitu suunnitteluehdotus -dokumentin mukaan puuttuvan joitakin päästöjä alle 5 %, joten perustasoa voidaan pitää vertailukelpoisena.

<sup>1</sup> OneClick LCA, Bionova. 2021. Carbon Footprint Limits for Common Building Types.

## 2 Infrarakentamisen päästöt ja laskenta

Infrarakenteiden päästöt on laskettu erikseen Pakkahuoneen laiturille, satamatalon kannelle, Makasiinilaiturille, laivasillankadulle, sekä satamatalon ja Makasiinilaiturin julkisille ulkotiloille ja kulkuväylille. Makasiinilaituri on laskettu jalkakäytävien osalta asfalttipintaisena. Infrarakenteiden päästöjen laskenta perustuu alueen toimenpiteistä laadittuun kustannusarvioon, josta on rajattu ulkopuolelle kunnostusperiaatteet 1–3 muuttuneen hankelaajuuden myötä. Tarkennetun yleissuunnitelman yhteydessä laadittujen IHKU-laskelmien määrien mukaan on laskettu päästöt Makasiinilaiturille ja Pakkahuoneenlaiturille.

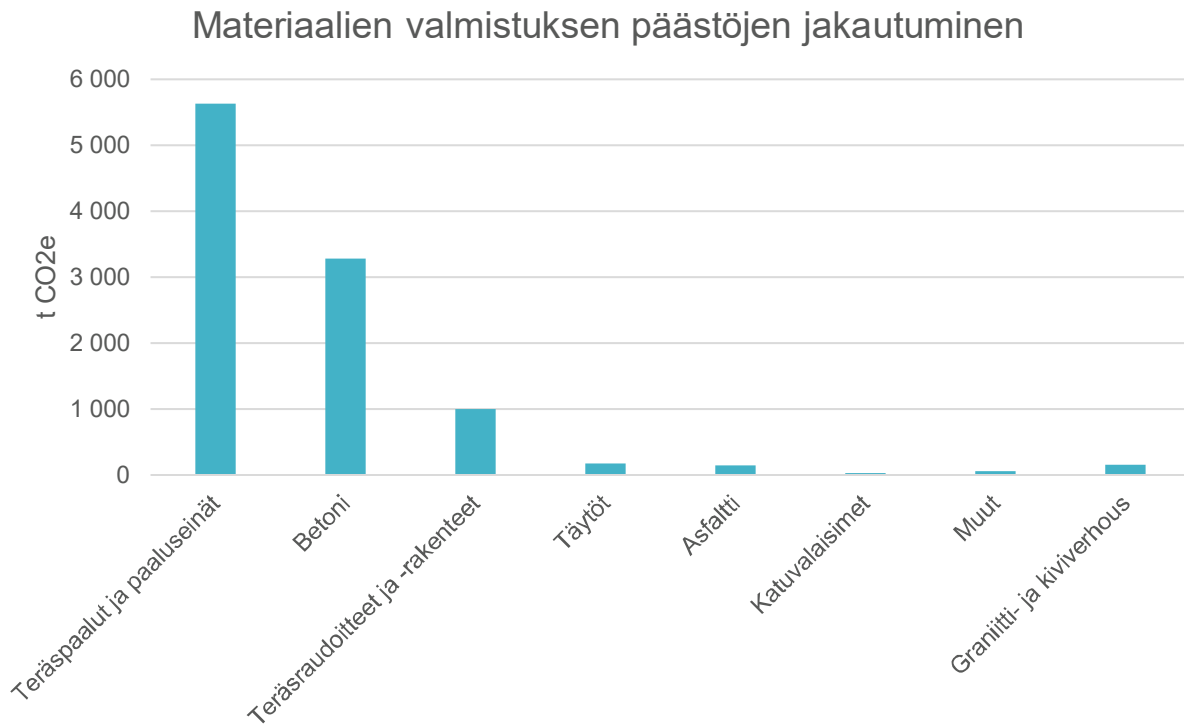
Infrarakentamisen päästöistä suurimman osan muodostavat materiaalipäästöt. Erityisesti teräsputkipaalut ja paaluseinät nostavat päästöjä merkittävästi, ja niiden osuus materiaalipäästöistä on jopa 54 %. Työvaiheiden päästöt ja kuljetusten päästöt muodostavat yhteensä noin 8 % päästöistä ja materiaalien vaihdot arviointijakson aikana noin 7 %. Infrarakentamisen vähähiilisyyden arviointimenetelmän mukaan infrarakenteiden purkamiselle ei lasketa päästöjä. Päästöjen jakautuminen on esitetty kuvassa 3.



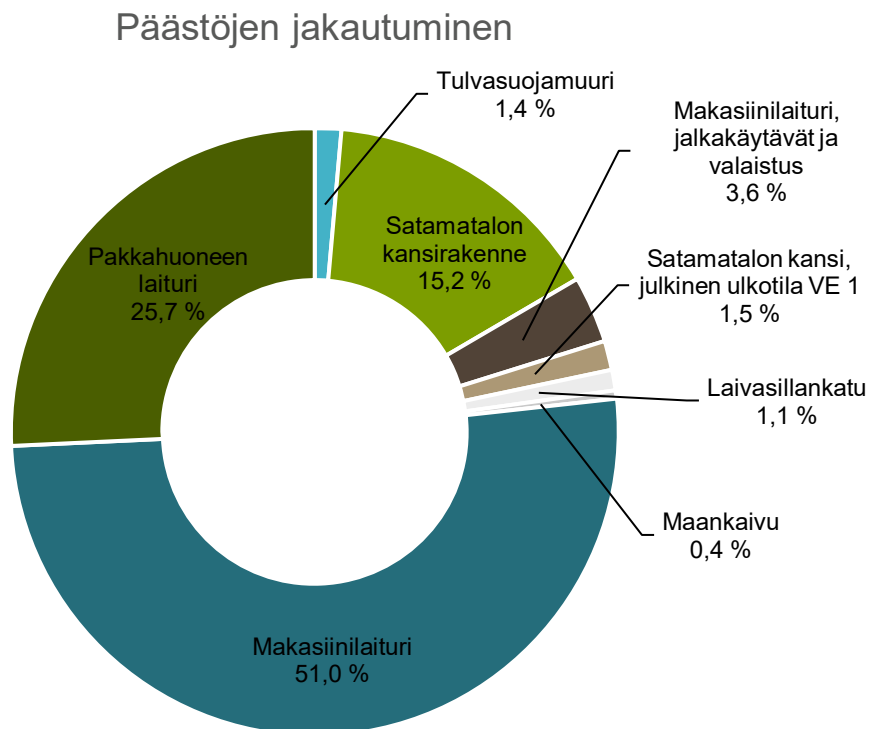
Kuva 3: Infrarakentamisen päästöt

Materiaalien päästöistä merkittävän osuuden teräsmaalujen lisäksi muodostavat betonirakenteet, sillä niissä olevat betoni ja teräs ovat hiili-intensiivisiä materiaaleja. Teräsmaalut, betoni ja teräs muodostavat yhteensä jopa 94 % kaikista materiaalipäästöistä. Päästöistä loput 6 % muodostuvat täyttömateriaaleista, asfaltin päästöistä sekä kiviverhouksista. Katuvalaisimien osuus materiaalipäästöistä on noin 0,3 %. Materiaalipäästöjen jakautuminen on esitetty kuvassa 4.

Kuvasta 5 nähdään, että kokonaisuudessa korostuvat ne hankkeen osat, joissa on teräsmaalutusta ja betonirakenteita. Materiaalien lisäksi jakaumassa korostuvat ne hankeosat, joissa rakennustyöt ovat laajimmat.



Kuva 4: Materiaalien valmistuksen päästöjen jakautuminen rakennusosille ja materiaaleille.



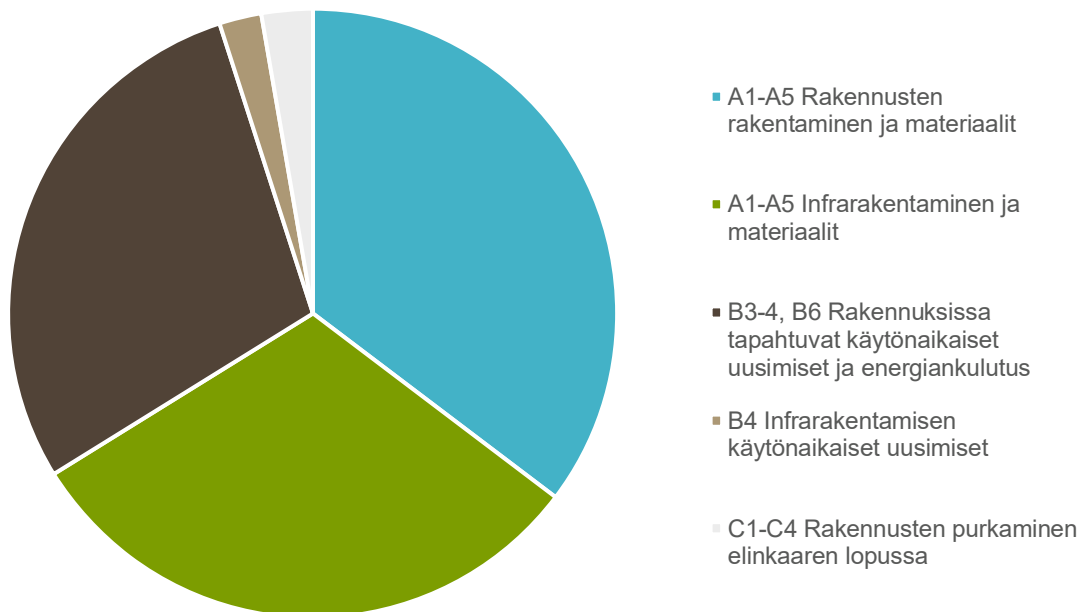
Kuva 5: Infrarakentamisen päästöjen jakautuminen eri hankeosille.

Hankeosa	Materiaalipäästöt (t CO2e)	Työvaiheiden päästöt (t CO2e)	Kuljetusten päästöt (t CO2e)	Kokonaispäästöt (t CO2e)
Tulvasuojamuuri	140	4	20	160
Satamatalon kansirakenne	1 650	40	50	1 750
Makasiinilaituri, jalkakäytävät ja valaistus	310	20	80	410
Satamatalon kansi, julkinen ulkotila ve 1	130	3	50	180
Laivasillankatu	80	7	40	130
Maankaivu	-	10	40	50
Makasiinilaituri	5 440	240	190	5 870
Pakkahuoneen laiturit	2 760	150	50	2 960
<b>YHTEENSÄ</b>	<b>10 510</b>	<b>474</b>	<b>520</b>	<b>11 510</b>

### 3 Perustaso

Tulokset on esitetty 50 vuoden arviointijaksolle jaoteltuna rakennusten ja infrarakentamisen päästöihin, käyttövaiheen päästöihin ja elinkaaren lopun päästöihin. Perustaso on esitetty arvioitujen infrarakentamisen päästöjen mukaan sekä rakennusten rakentamiselle ja käytölle, kun rakennusten hiilijalanjäljeksi on asetettu 16,64 kg CO2e/m2/a.

#### Päästöjen jakautuminen perustasolla



Kuva 6: Päästöjen jakautuminen perustasolla. Rakennusten alkuvaiheen ja käyttövaiheen päästöt perustuvat teoreettisesti asetettuun perustasoon,

Infrarakentamisen suurta osuutta päästöistä saattaa selittää se, ettei alue ole tyypillinen uusi alue, jossa suurin rakennusmassa muodostuu rakennuksista. Alkuvaiheen päästöjen merkitys nähdään kuvasta 6, jossa materiaalien ja rakentamisen päästöt ovat selkeästi korostuneet. Elinkaaren vaiheen A1-A5 osuus kokonaispäästöistä on yhteensä 66 %. Kuvassa 7 on esitetty alueellisessa havainnekuvassa, mille osille päästöjen syntyminen painottuu.



**Kuva 7: Merkittävimpien päästöjen syntyminen sijainneittain havainnekuvassa. Kuvassa on esitetty materiaaleista ja rakentamisesta syntyvät, ennen käyttöä syntyvät päästöt**

Kuvassa 7 esitetyt päästöt on esitetty tehopohjaisesti suhteessa alueeseen, jolta päästöt syntyvät. Kokonaispäästöissä rakennusten rakentamisen osuus on suurin yksittäinen päästöihin vaikuttava tekijä (osuus alkuvaiheen päästöistä 53 %), mutta päästöt syntyvät laajemmalla alueella kuin laiturirakenteissa. Kuvassa punaisella korostetun Makasiinilaiturin päästöjen osuus on alkuvaiheen kokonaispäästöistä noin 20 %, ja keltaisella korostetun Pakkahuoneen laiturin osuus noin 11 %. Laiturirakenteiden päästöt ovat siis pienemmät, kuin rakennusten rakentamisesta syntyvät päästöt, mutta ne syntyvät pistemäisesti suhteellisesti pienemmällä alueella.

## 4 Päästöjen pienentämismahdollisuudet

### Infrarakenteet

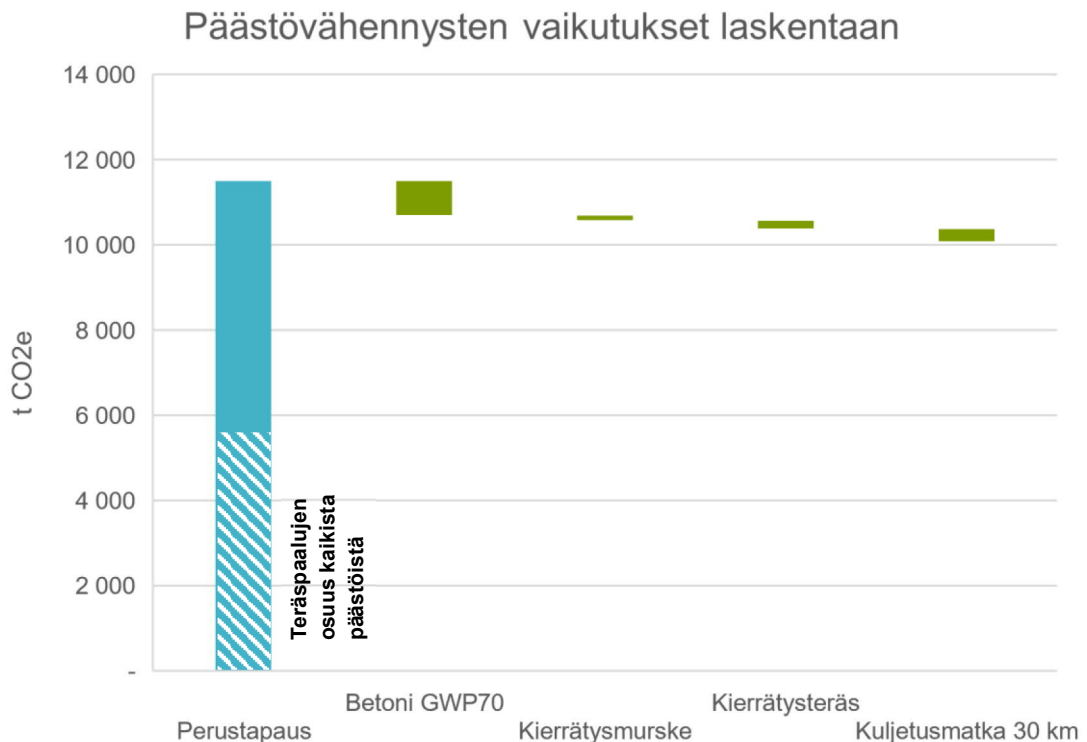
Suurimman osan kohteen infrarakentamisen päästöistä muodostavat teräspaalut ja paaluseinät. Lisäksi betonirakenteet ja raudoitukset muodostavat noin 54 % materiaalien päästöistä. Teräspaalujen ja -paaluseinien päästöjen vähentämiseksi ei ole selkeitä vaihtoehtoisia materiaalityypitratkaisuja, eikä esimerkiksi vähähiilisiä materiaaleja ole tällä hetkellä juuri saatavissa. Raskaille teräsrakenteille on tulevaisuudessa kehitymässä erilaisia vähähiilisiä ja hiilineutraaleja ratkaisuja, mutta toistaiseksi jatkuvaa tuotantoa ei ole olemassa. Tässä raportissa on keskitytty tällä hetkellä ja lähitulevaisuudessa saatavilla oleviin

ratkaisuihin, eikä teräspaaluille ole laskettu vähähiilistä vaihtoehtoa. Päästöjen vähentämiseksi on arvioitu muiden vähähiilisten ja kierrätysmateriaalien sekä kuljetusmatkojen vaikutusta kokonaispäästöihin. Tulokset on esitetty kuvissa 8 ja 9.

Suurimmaksi päästövähennyspotentiaaliksi on tunnistettu vähähiilisen betonin käyttö hankkeessa. Helsingin kaupungin linjauksen mukaan kaikissa infraurakoissa käytetään vähähiilistä betonia, joka täyttää vähintään betoniyhdistyksen luokittelun GWP 85 vaatimuksen. Tässä selvityksessä arviointi on tehty käyttämällä luokittelun GWP 70 mukaista betonia. Vähähiilisen betonin käytöllä koko hankkeen infrarakentamisen päästöjä pystyttäisiin vähentämään 7 %.

Vähähiilisen betonin käytölle on kuitenkin olemassa rajoituksia, jotka saattavat vaikuttaa päästösäästön toteutumiseen hankkeessa. Esimerkiksi Väylävirasto suosittaa valmistamaan yleisten tie-, rata- ja vesiväylien siltojen ja betonirakenteiden betonit Infrabetonien valmistus- ohjeen (Vo 41/2020) mukaan. Väyläviraston hankkeissa betonien pitää täyttää ohjeen vaatimukset, ja koska vähähiilisiä vaihtoehtoja ei ole erikseen sallittu tämänhetkessä ohjeessa, ei Väylävirasto suosita materiaalien käyttöä ilman kohdekohtaisia ennakkokokeita. Vähähiilisen betonin käytölle kaupungin hankkeissa ei kuitenkaan ole suoraa estettä, mutta päästövähennyksen saavuttamiseen tulee suhtautua teoreettisena tarkasteluna.

Vähähiilisen betonin lisäksi päästöihin voidaan vaikuttaa esimerkiksi kuljetusmatkoja lyhentämällä. Laskennassa on käytetty kuljetusmatkana materiaaleille infrarakentamisen vähähiilisyyden arviointimenetelmän luonnoksen mukaista oletusarvoa 50 km ja purettavien osien poiskuljetukselle 10 km. Jos keskimääräistä kuljetusmatkaa saadaan lyhennettyä 30 kilometriin, niin päästöjä pystytään vähentämään 3 %.

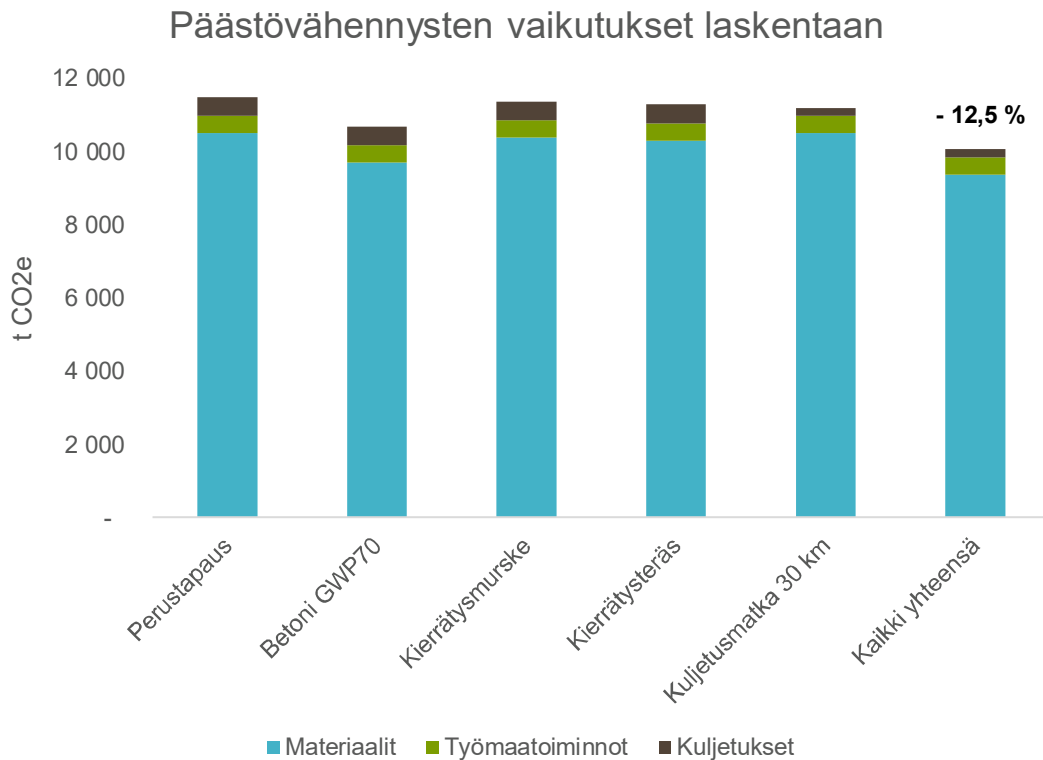


**Kuva 8: Päästövähennysten vaikutukset laskentaan**

Betonin lisäksi betonirakenteiden päästöjä nostavat raudoitusteräkkeet, joiden osuus kaikista materiaali-päästöistä on noin 10 %. Raudoitusteräkkeiden päästöjä voidaan pienentää käyttämällä materiaaleja, joiden raaka-aineena on hyödynnetty kierrätettyä terästä. Tällaisia materiaaleja on saatavissa, eikä niiden käytölle ole vastaavia esteitä, kuin mahdollisesti vähähiilisen betonin käytölle. Lisäksi kierrätettyä raaka-ainetta hyödyntävien terästen käyttö ei välttämättä nosta hankkeen kustannuksia. Kierrätysteräksen käytöllä kokonaispäästöjä voidaan vähentää noin 2 %.



Koska hankkeessa on paljon betonirakenteita ja raskasta paalutusta, on maamassojen päästöjen osuus materiaaleista pienempi kuin infrahankkeissa, joissa ei ole vastaavia päästöintensiivisiä rakenteita. Kierätysmurskeen hyödyntämisellä voidaan kuitenkin pienentää päästöjä 1 % verran, ja lisäksi hyödyntämällä alueella tai lähialueilla syntyviä maamassoja, on mahdollista vähentää materiaalipäästöjä sekä esimerkiksi kuljetusten päästöjä entisestään.



**Kuva 9: Päästövähennysten vaikutukset laskentaan yksittäin sekä kokonaisuutena.**

Materiaalien ja kuljetusmatkojen lisäksi infrarakentamisen päästöjä voidaan ohjata vähentämällä työmaalla syntyviä päästöjä. Teräspaalujen synnyttämien suurten materiaalipäästöjen vuoksi työmaapäästöjen osuus infrarakentamisen päästöistä ei ole suuri, mutta työkoneiden ja -kaluston päästöjen ohjaamisella on silti vaikutusta hiilijalanjälkeen sekä muihin haitallisiin päästöihin, jotka työmaan aikana syntyvät. Kaluston päästöjä voidaan pienentää vaatimalla päästölukituksiltaan (Euro / STAGE) parempaa kalustoa, vaatimalla uusiutuvien polttoaineiden käyttöä työmaa-aikana sekä hyödyntämällä mahdollisuuksien mukaan sähkökäyttöistä kalustoa.

### Rakennukset

Rakennusten vähäpäästöisyyttä ja kiertotaloutta on käsitelty alueen kehityssuunnitelmassa. Rakentamisen päästöjä on suunniteltu vähennettävän puurungon, vähähiilisen betonin, kierrätysmateriaalien ja vähäpäästöisen työmaan avulla. Lisäksi käytönaikaisia päästöjä on suunniteltu vähennettävän energialuokka A:n mukaisella rakentamisella sekä pitkäikäisillä materiaaleilla. Lisäksi tulevaisuudessa syntyviä päästöjä on pyritty välttämään etukäteen huomioimalla tilojen muuntojoustavuus ja energiaa on suunniteltu tuotettavan alueella myös ylijäämäiseksi muiden toimijoiden käyttöön.

Rakennusten päästöjen vähentämiseksi on suunniteltu myös alueelta purettavien rakennusten rakennusosien hyödyntämistä rakentamisessa. Näiden päästösäästöjen toteutumiseksi purettavien rakennusosien hyödyntäminen tulee huomioida suunnittelun alkuvaiheesta alkaen.

Suurin osa rakentamisen päästöistä syntyy rungosta ja perustusratkaisusta. Elinkaaren aikana myös talotekniikan ja pintamateriaalien päästöjen osuus nousee suureksi niihin kohdistuvien uusimistarpeiden myötä. Erityisesti hankkeeseen suunnitellut aurinkopaneelijärjestelmät nostavat käytön aikana syntyvien

materiaalisidonnaisten päästöjen määrää. Talotekniikan materiaaleille ei toistaiseksi ole olemassa selkeitä vähäpäästöisiä ratkaisuja, vaan talotekniikan vähäpäästöisyyden suunnittelussa tulee keskittyä tarpeenmukaisuuteen, huollettavuuteen ja uusittavuuteen. Talotekniikan osat tulee sijoittaa niin, että niitä pystytään huoltamaan ja korjaamaan purkamatta liittyviä rakenteita. Myös aurinkosähköjärjestelmien huollettavuus ja optimaalinen toimiminen tulee varmistaa käytön aikana.



**Kuva 10: Alueen rakennusten rakentamisessa syntyviä käytön aikaisia päästöjä ja keinoja niiden minimoimiseksi jatkosuunnittelun lähtökohdaksi.**

Käyttötarkoituksiltaan erilaisia toimintoja sisältävässä hankkeessa tulee huomioida, että toimijoiden vaihtuessa tiloilta vaaditaan erilaista toiminnallisuutta, mutta mahdollisesti myös erilaisia sisustusratkaisuja. Tilojen pintamateriaaleja valittaessa tulee pohtia, tulevatko materiaalit pitkäikäiseen käyttöön, vai tuleeko niiden suunnittelussa keskittyä alkuvaiheen vähäpäästöisyyteen sekä kierrätettävyyteen purun yhteydessä. Myös väliseinäratkaisujen suunnittelulla voidaan vähentää purkutarvetta käytön aikana. Rakennusten rakentamiseen liittyviä päästöjä lisääviä tekijöitä ja keinoja päästöjen minimoimiseksi on tiivistetty kuvaan 10.

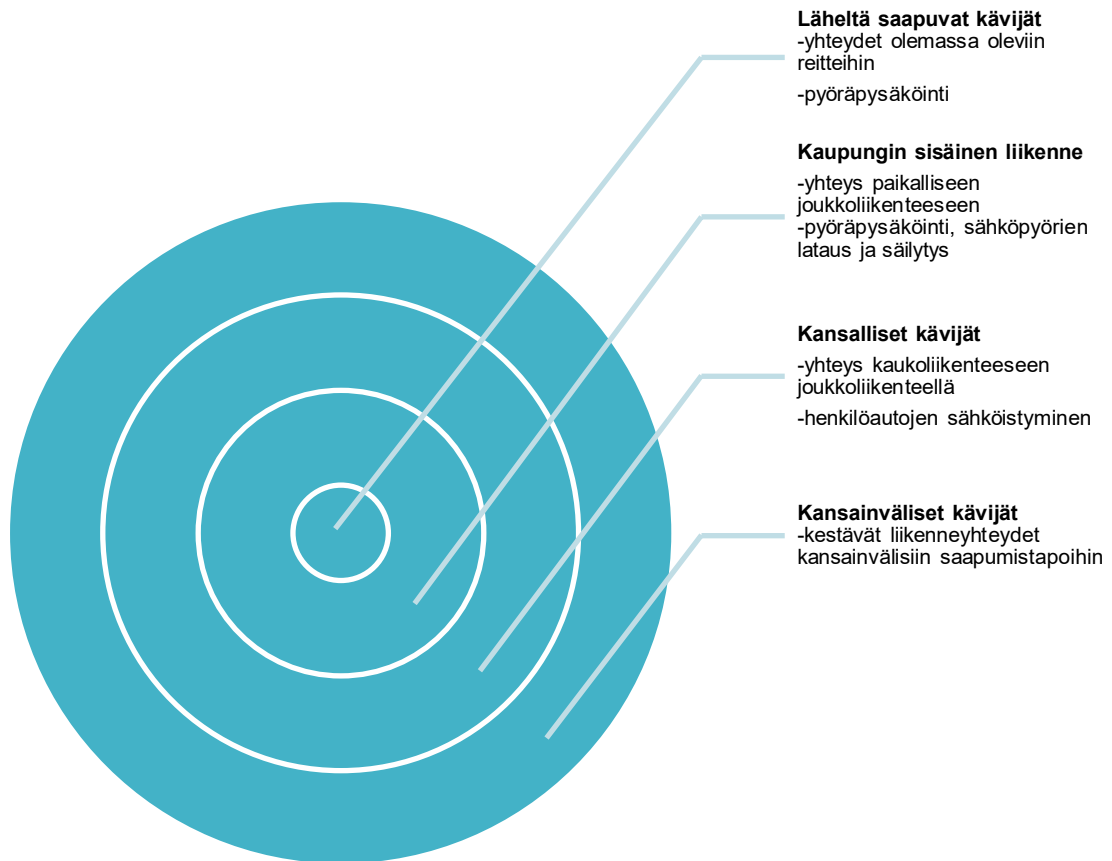
### Liikenne

Alueella syntyvät liikenteen päästöt muodostuvat eri etäisyyksiltä saapuvista kävijöistä, jotka tulevat alueelle eri tarkoituksissa. Alueella ei ole kuitenkaan esimerkiksi vakinaista asutusta, mikä vaikuttaa alueella syntyviin liikennepäästöihin. Kävijöinä on sekä lyhyesti alueella käyviä ihmisiä että pidempään siellä olevia (esim. hotellitoiminta). Kävijöitä tulee alueelle hyvin läheltä, kaupungin alueelta, Suomen alueelta sekä ulkomailta. Eri etäisyyksiltä ja eri tavoin alueelle saapuvat kävijät tulee huomioida liikenteen suunnittelussa.

Läheltä (kortteli, asuinalue) saapuvien kävijöiden liikennekäyttäytymistä voidaan ohjata alueen saavutettavuudella, ja alueen tulee olla yhteydessä sitä ympäröiviin jalkakäytävä-, ja pyöräilyreitteihin saumattomasti. Pyörällä saapumista voidaan tukea varmistamalla pyörien lukitsemiselle ja pysäköinnille selkeät paikat ja riittävästi tilaa. Sähköpyörien lisääntyessä tulee erityisesti toimisto- ja hotellikävijöiden osalta suunnitella sähköpyörille turvalliset säilytystilat ja mahdollisuudet sähköpyörien lataamiseen.

Alueen yhteydellä paikalliseen joukkoliikenteeseen pystytään tukemaan kestävien liikkumistapojen käyttöä sekä kaupungin sisäisille kävijöille että kauempaa tuleville junamatkustajille. Erityisesti selkeä yhteys päärautatieasemalle on olennaisessa osassa kaukoliikenteellä Helsinkiin saapuvien kävijöiden

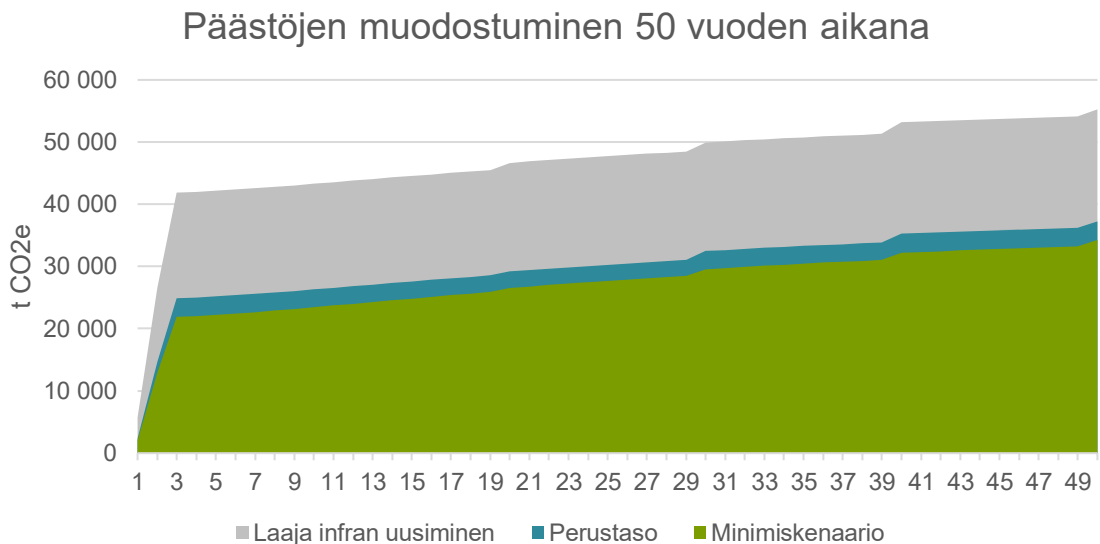
saavuttamisessa. Henkilöautoliikenteen vähäpäästöisyyttä voidaan tukea huomioimalla sähköautopaikkojen riittävyys nyt sekä lisääntyvä tarve tulevaisuudessa. Suomen ulkopuolelta tulevien kävijöiden osalta tulee suunnitella kestävien liikenneyhteyksien toteutuminen kansainvälisiin yhteyksiin, kuten satamat ja lentokentät. Eri kävijäryhmät ja huomioitavat asiat on esitetty kuvassa 11.



Kuva 11: Erialaisten kävijäryhmien huomioiminen alueen liikenteen päästöjen suunnittelussa.

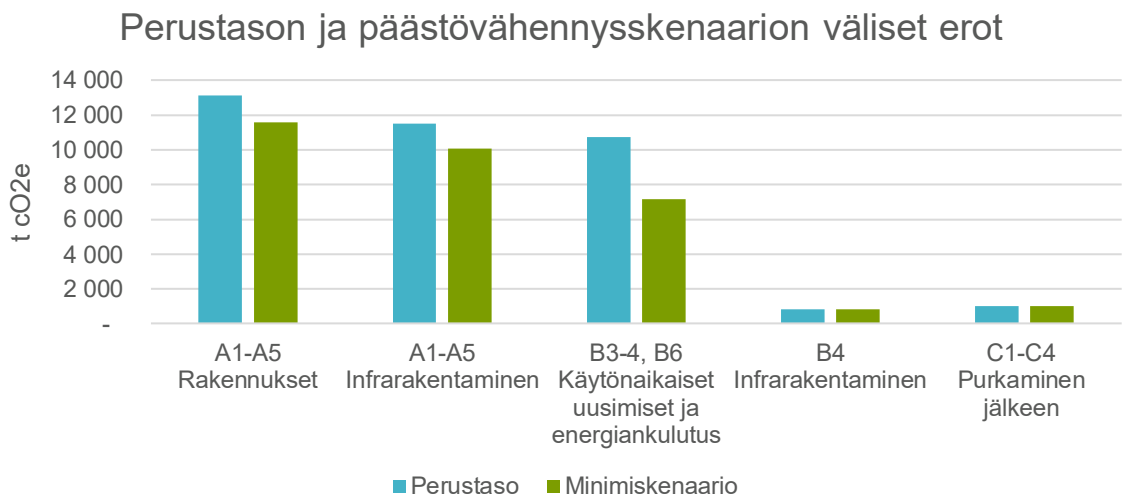
## 5 Päästövähennysskenaario

Päästöjä on saatu merkittävästi vähennettyä rajaamalla laiturirakenteiden uusimista pienemmäksi. Tulevia kunnostustarpeita ei kuitenkaan ole huomioitu arviossa, mutta jos nykyisillä laiturirakenteilla arvioidaan olevan käyttöikä jäljellä, voidaan laskennassa huomioida syntynyt säästö olemassa olevien rakenteiden säilyttämisestä. Kuvassa 12 on esitetty päästöjen syntyminen arviointijakson aikana sekä se, miten päästöjen on arvioitu vähenevän kunnostamisrajausten sekä päästövähennystoimenpiteiden pohjalta.



**Kuva 12: Päästöjen muodostuminen arviointijakson aikana, ja säästöjen syntyminen arviointijakson aikana päästövähennystoimenpiteet toteuttamalla.**

Olemassa olevien laiturirakenteiden uusimista rajaamalla on arvioitu vähennettävän päästöjä jopa 60 %. Hankkeessa toteutettavien päästösäästötoimenpiteiden avulla päästöjä voidaan vähentää perustasosta 18 %. Merkittävin muutos päästösäästöissä syntyy arviointijakson alussa, kun sekä rakennusten että infrarakenteiden materiaalien päästöjä pystytään vähentämään. Perustasolla ennen käyttöä olevat elinkaarivaiheet muodostavat yli 60 % arviointijakson aikana syntyvistä päästöistä. Käytönaikaisissa päästöissä nähdään myös pieni ero perustason ja päästövähennyksillä saavutettavan minimiskenaarion avulla. Tämä ero johtuu rakennuksissa saavutettavista energiankulutukseen ja materiaalien vaihtoihin liittyvistä päästöistä. Kuvassa 13 on esitetty perustason ja päästövähennysskenaarion väliset erot moduuleittain.



**Kuva 13: Perustason ja päästövähennysten väliset erot moduuleittain.**

## 6 Yhteenveto

Tässä raportissa on esitetty Makasiininrannan alueelle suunnitellun uuden alueen rakentamisen ja infrarakentamisen päästöt ja minimiskenaario, joka esitettyjen päästösäästöjen avulla olisi mahdollista saavuttaa. Selvityksessä on keskitytty saatavilla oleviin vähähiilisiin ratkaisuihin.

Merkittävimmät päästöt infrarakentamisessa aiheutuvat materiaaleista, ja erityisesti teräspaaluista ja teräspaaluseinistä, joiden osuus on merkittävä. Lisäksi betonirakenteet lisäävät päästöjä. Selvityksen pohjalta todettiin, ettei teräspaaluille ole selkeitä vaihtoehtoisia, vähähiilisiä tai hiilineutraaleja ratkaisuja vielä olemassa. Betonirakenteiden, kuljetusten ja kierrätysmurskeen päästöjen vähentämistä arvioitiin, ja suurin vähennyspotentiaali tunnistettiin vähähiilisen betonin käytölle. Vähähiilisen betonin käytölle saattaa kuitenkin vaativissa rakenteissa liittyä haasteita, jotka tulee arvioida tarkemmassa suunnittelussa.

Arvioinnin perusteella täyttömassojen tai poiskuljetettavien massojen määrä ei muodosta merkittävää osuutta infrarakentamisen päästöistä, eikä erilliselle massakoordinoinnille ole välttämättä tarvetta. Massojen hyödyntämisellä alueen sisällä tai lähialueilla voidaan kuitenkin pienentää muualta tuotavien massojen päästöjä sekä kuljetusten päästöjä.

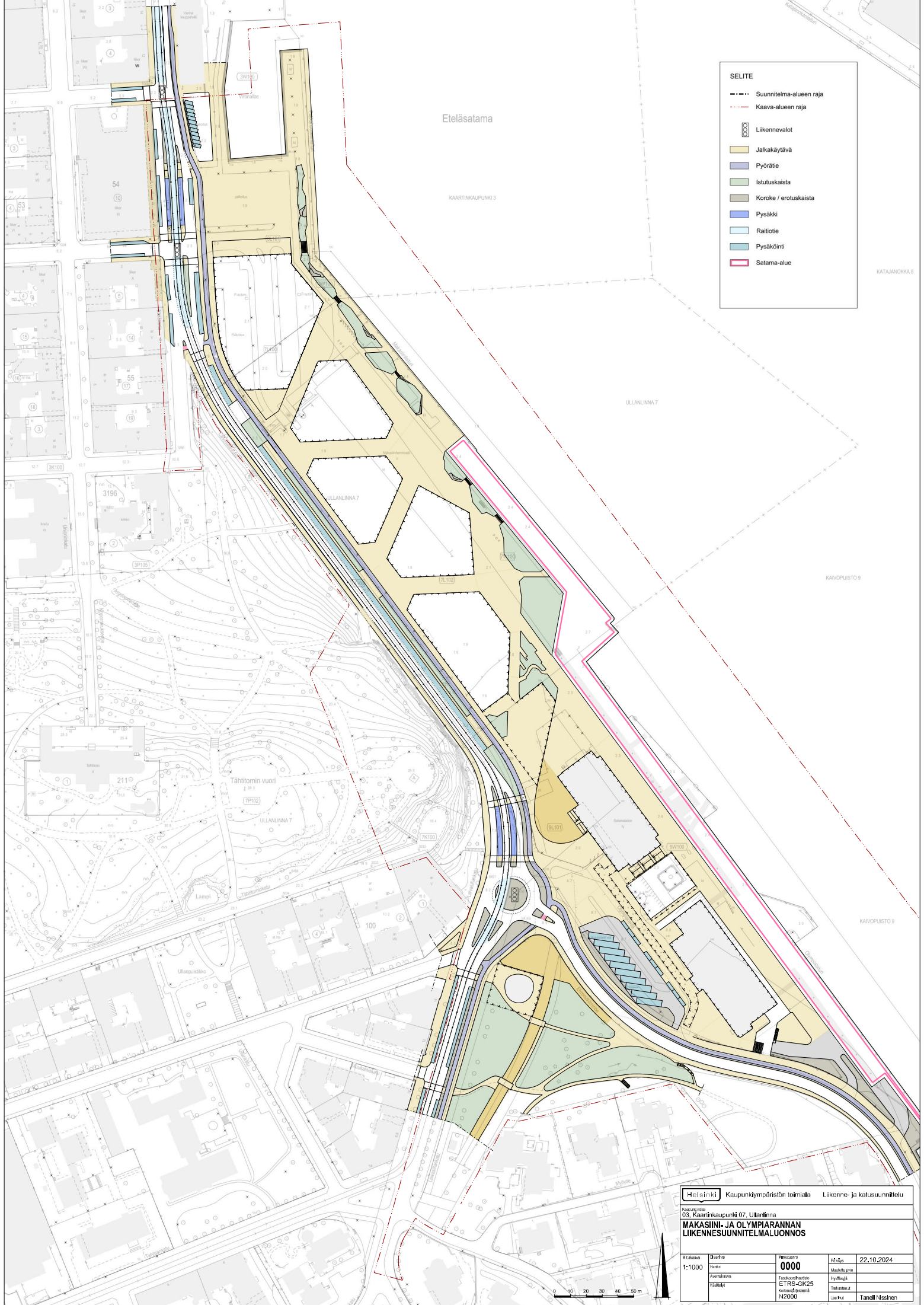
Kaikki suunnitellut päästösäästöt toteuttamalla alueella on mahdollista pienentää rakennusten rakentamisen ja infrarakentamisen päästöjä yhteensä 18 %. Infrarakentamisen päästöjä on mahdollista pienentää yhteensä 12,5 %. Tämän tavoitteen toteutumisessa suurin riski liittyy vähähiilisen betonin käyttömahdollisuuksiin sekä kuljetusmatkojen toteutumiseen. Lisäksi suunnitelmien tai hankelaajuuden muutokset vaikuttavat lopullisiin päästöihin.

## 7 Tekninen taustaraportti

Laskenta perustuu

Osa-alue	Laskentaperuste				
	Arvio	Alustavat suunnitelmat	Tarkat suunnitelmat	Toteuma	
Rakennusten ennen käyttöä syntyvät päästöt A1-A5		X			Kehityssuunnitelman mukaan
Infrarakentamisen materiaalipäästöt A1-A3		X			Tehtyjen kustannusarvioiden mukaan, päästökertoimet infrarakentamisen päästötietokannan mukaan ( <a href="https://co2data.fi/infra/">https://co2data.fi/infra/</a> )
Infrarakentamisen kuljetusten päästöt A4		X			Oletuskuljetusmatkojen mukaan (Infrarakentamisen vähähiilisyyden arviointimenetelmän luonnos), kuljetusten päästökertoimet infrarakentamisen päästötietokannan mukaan ( <a href="https://co2data.fi/infra/">https://co2data.fi/infra/</a> )
Infrarakentamisen työmaapäästöt A5		X			Työmaapäästöjen konetuntimenekit arvioitu materiaalien ja työvaiheiden mukaan perustuen menekkitietoihin. Koneiden päästökertoimet infrarakentamisen päästötietokannan mukaan ( <a href="https://co2data.fi/infra/">https://co2data.fi/infra/</a> )
Rakennusten energiankulutuksen päästöt B6		X			Kehityssuunnitelman mukaan
Rakennusten osien vaihdon päästöt B4		X			Kehityssuunnitelman mukaan
Infrarakentamisen osien vaihdon päästöt B4	X	X			Arviointijakson aikana käyttöikänsä päähän tulevien materiaalien mukaan. Materiaalien päästökertoimet infrarakentamisen päästötietokannan mukaan ( <a href="https://co2data.fi/infra/">https://co2data.fi/infra/</a> ). Materiaalien vaihdoissa huomioitu työmaapäästöt ja kuljetukset.
Rakentamisen purkamisen päästöt C	X				Kehityssuunnitelman mukaan
Infrarakentamisen purkamisen päästöt C					Ei huomioitu

*tämä sivu poistetaan myöhemmin, älä poista*



**SELITE**

- Suunnitelma-alueen raja
- .-.- Kaava-alueen raja
- ☒ Liikennevalot
- Jalkakäytävä
- Pyörätie
- Istutuskaista
- Koroke / erotuskaista
- Pysäkki
- Raitiotie
- Pysäköinti
- Satama-alue

Helsinki		Kaupunkiympäristön toimiala	Liikenne- ja kalustusmittelu
Kaupunginosa 03, Kaartinkaupunki 07, Ullanlinna			
<b>MAKASIINI- JA OLYMPIARRANNAN</b>			
<b>LIIKENNESUUNNITELMALUONNOS</b>			
Mittakaava	1:1000	Projekti	0000
Alue		Tasokauden nimi	ETRS-GK25
Prosessi		Koordinaattijärjestelmä	NZ2000
Yhteyshenkilö		Päiväys	22.10.2024
		Muokkaja	
		Tarkastaja	
		Lausuri	Taneli Niisinen



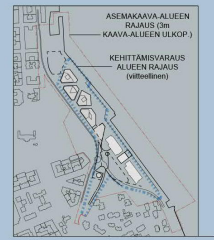
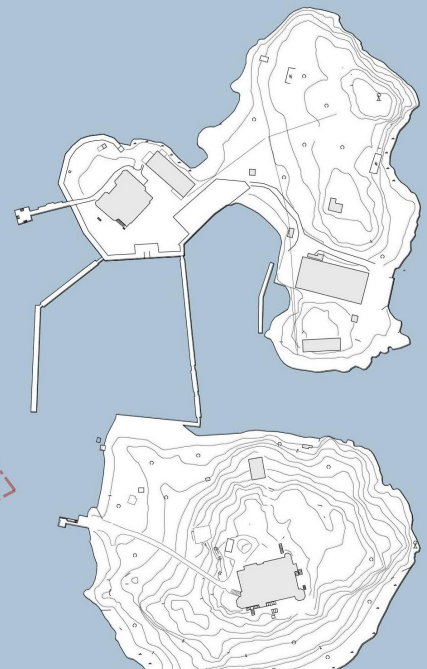


# MAKASIINIRANTA

VIITESUUNNITELMA

2.9.2024







OLYMPIATERMINAALI

LISÄRAKENNUS /  
TERMINAALIVARAUS

SATAMATALO

SAARET RAK 5

SAARET RAK 4

SAARET RAK 3

SAARET RAK 2

SAARET RAK 1

ARKKITEHTUURI- &  
DESIGNMUSEO

VANHA KAUPPAHALLI

ALUEJULKISIVU MERELLE



ARKKITEHTUURI- &  
DESIGNMUSEO

SAARET RAK 1

SAARET RAK 2

SAARET RAK 3

SAARET RAK 4

SAARET RAK 5

SATAMATALO

LISÄRAKENNUS /  
TERMINAALIVARAUS

OLYMPIATERMINAALI

ALUEJULKISIVU LAIVASILLANKADULLE



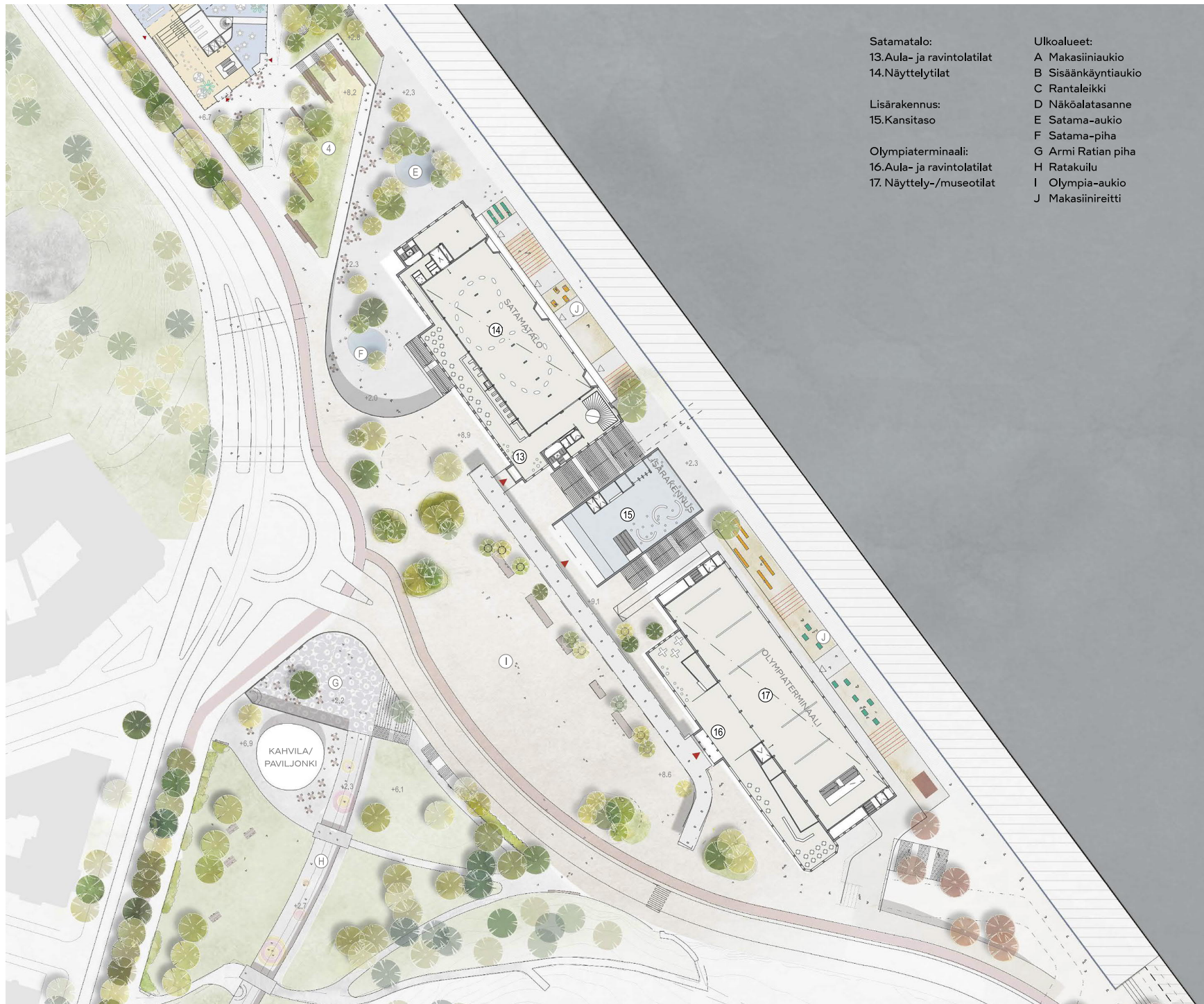
- Rakennus 1:
1. Toimistojen aulatilat
  2. Ravintola- ja liiketilat
  3. Tekniset tilat ja huolto

- Rakennus 2:
4. Toimistojen aulatilat
  5. Ravintola- ja liiketilat
  6. Tekniset tilat ja huolto

- Rakennus 3:
7. Toimistojen/hotellin aulatilat
  8. Ravintola- ja liiketilat
  9. Tekniset tilat ja huolto

- Rakennus 4:
10. Hotellin aulatilat
  11. Ravintola- ja liiketilat
  12. Tekniset tilat ja huolto

- Ulkoalueet:
- A Makasiiniaukio
  - B Sisäänkäyntiaukio
  - C Rantaleikki
  - D Näköalatasanne
  - E Satama-aukio
  - F Satama-piha
  - G Armi Ratian piha
  - H Ratakuilu
  - I Olympia-aukio
  - J Makasiinireitti



Satamatalo:  
13. Aula- ja ravintolatilat  
14. Näyttelytilat

Lisärakennus:  
15. Kansitaso

Olympiaterminaali:  
16. Aula- ja ravintolatilat  
17. Näyttely-/museotilat

Ulkoalueet:  
A Makasiiniaukio  
B Sisäänkäyntiaukio  
C Rantaleikki  
D Näköalatasanne  
E Satama-aukio  
F Satama-piha  
G Armi Ratian piha  
H RatakUILU  
I Olympia-aukio  
J Makasiinireitti



Rakennus 5:  
 18. Konferenssitilat  
 19. Ravintola- ja liiketilat  
 20. Tekniset tilat

Satamatalo:  
 21. Aula- ja ravintolatilat  
 22. Näyttelytilat  
 23. Tekniset tilat ja huolto

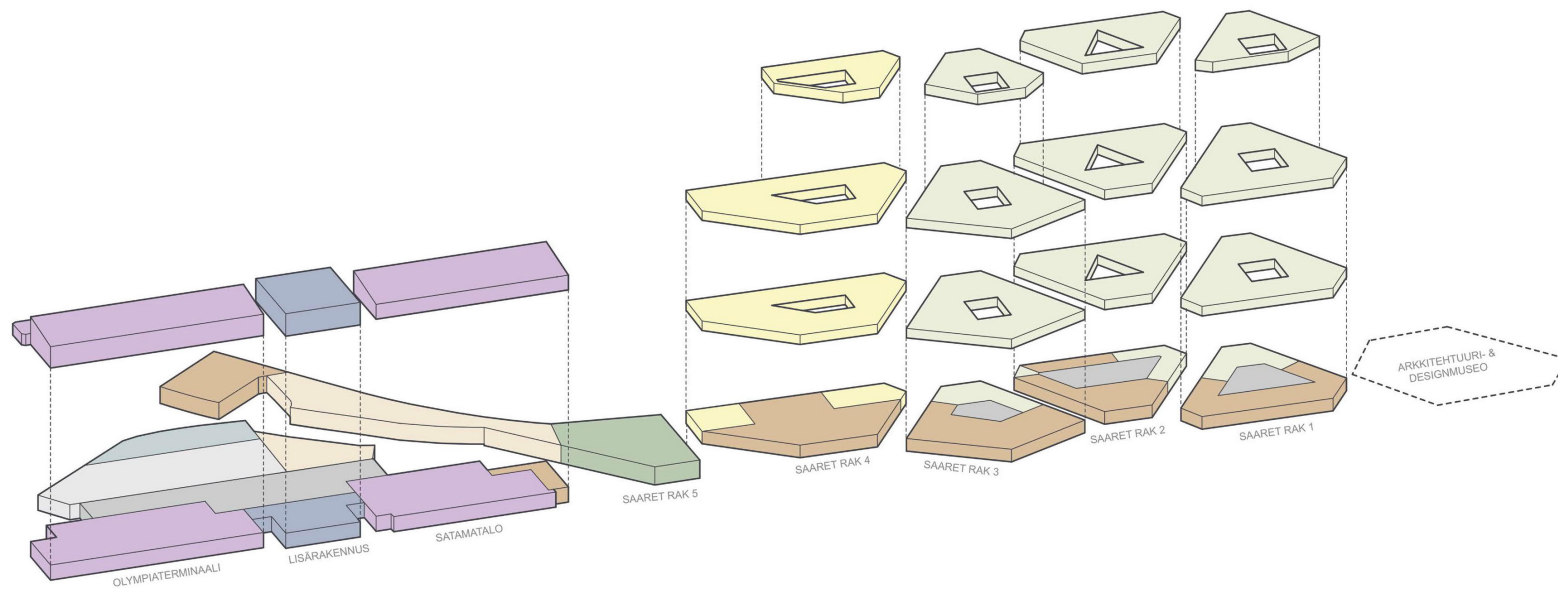
Lisärakennus:  
 24. Laituritaso

Olympiaterminaal:  
 25. Näyttelytilat  
 26. Tekniset tilat ja huolto

Maanalaiset tilat:  
 27. Työpaja- & näyttelytilat  
 28. Talvipuutarha & kahvila  
 29. Ajoneuvopysäköinti  
 30. Polkupyöräpysäköinti

Ulkoalueet:  
 A Makasiiniaukio  
 B Sisäänkäyntiaukio  
 C Rantaleikki  
 D Näköalatasanne  
 E Satama-aukio  
 F Satama-piha  
 G Armi Ratian piha  
 H Ratakuiilu  
 I Olympia-aukio  
 J Makasiinireitti

- |  |   |
|--|---|
|  LIIKETILA / RAVINTOLA  |  TYÖ- & NÄYTTELYTILA                 |
|  NÄYTTELYTILA           |  KOKOUSKESKUS / LIIKETILA            |
|  TOIMISTO               |  LISÄRAKENTAMINEN / TERMINAALIVARAUS |
|  HOTELLI                |  PYÖRÄPYSÄKÖINTI                     |
|  HUOLTO / TEKNINEN TILA |  PYSÄKÖINTI                          |













# MAKASIINIRANTA



SAARET - KORTTELIKORTIT 2.9.2024

**K2S** white **RAMBOLL** NIAM

## SUUNNITELMAN LÄHTÖKOHDAT

Suunnittelualue käsittää eteläsataman länsipuolen alueen vanhalta kauppahallilta olympiaterminalin eteläpuolelle.

Eteläsataman länsiosa kehitetään luontevaksi osaksi Helsingin käveltävää ja elävää rantaviivaa. Alue muuttuu satamakentästä keskustamaiseksi korttelialueeksi.

Koko alue suunnitellaan alueelle asetetut toiminnalliset, arkkitehtoniset ja ekologiset periaatteet sekä toteutettavuus huomioiden.

Uudisrakentaminen on korkeatasoista arkkitehtuuriltaan ja materiaaleiltaan. Korttelien mittakaava, suuntaukset ja massoittelu sovitetaan jatkamaan keskustan rakennusten mittakaavaa huomioiden alueen näkymät ja muut ominaispiirteet.

Alueelle suunnitellaan työpaikkoja, liiketiloja, ravintoloita ja hotelli/hotelleja. Maantason tilat avataan kadulle, kujille sekä rantapromenadin suuntaan. Alueen kaikki ulkotilat aktivoidaan näin, eikä takapihamaisia alueita synny.

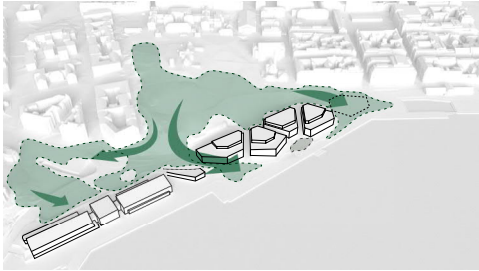
Pääperiaatteena on integroida satamalta vapautuva alue osaksi elävää ja elinvoimaista kaupunkia.



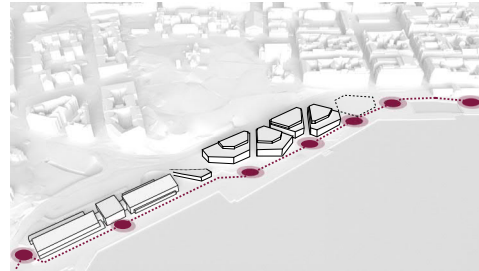
NÄKYMÄ TÄHTITORNINVUORELTA

## KAUPUNKIKUVALLISET PERIAATTEET

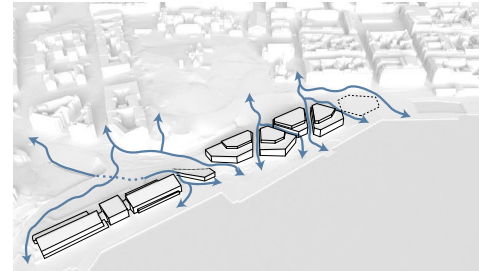
Kortteleiden koko ja asemointi on sovitettu liittyviin kantakaupungin korttelialueisiin. Ranta-alue yhdistää alueen eri osia, luo uusia luontevia kulkuyhteyksiä sekä kokoavia ja kiinnostavia näkymiä. Alue avautuu ihmisten aktiiviseen käyttöön ja reitiksi Helsingin eteläisen niemen ympäri. Kaivopuiston ja Tähtitorninmäen vehreys ja puusto jatkuu rantaan asti. Uusi kaupunkirakenne mahdollistaa monipuolisesti avautuvia kaupallisia palveluita sekä kulttuurikohteita.



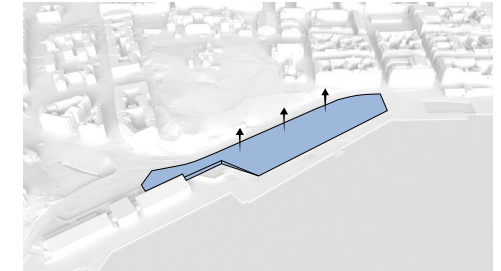
LAAJENNETUT PUISTOALUEET



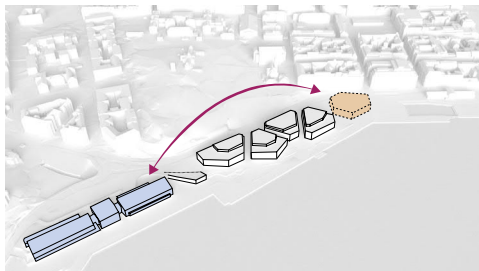
AKTIIVINEN RANTAVIIVA



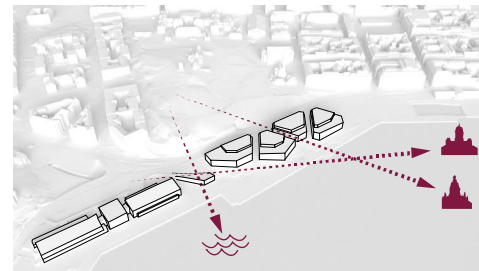
UUDET YHTEYDET



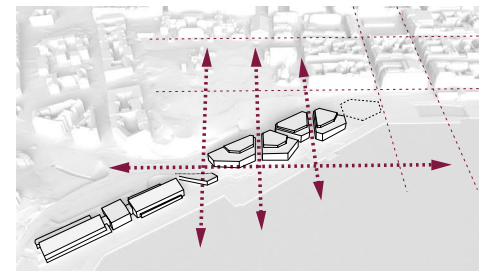
MAASTON KOROTUS



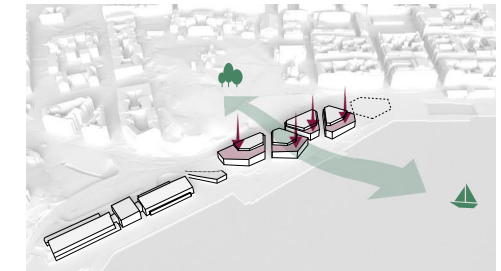
VETOVOIMATEKIJÄT ALUEEN MOLEMMISSA PÄISSÄ



SÄILYVÄT NÄKYMÄLINJAT



YHDISTYMINEN KATULINJOIHIN



MATALAT TERASSOIDUT RAKENNUKSET







ILMAKUVA SUUNNITTELUALUEESTA

## PERIAATTEELLISET POHJAPIIRROKSET MAANTASOKERROKSESTA 1/3

Alueen rakennukset ja niiden väliin jäävät merelle aukeavat kujat muodostavat monipuolisen kävely-ympäristön.

Rakennusten väliset kujat sekä kadun ja meren puolen aukiot varataan jalankulkijoille, palvelujen avautumiselle ulos, sekä oleskeluun, leikkimiseen ja viihtymiseen.  
Rantapromenadissa korostuu helppo ja kutsuva liikkuminen helsingin rantoja pitkin, sekä vehreä ja aktiivinen ympäristö.

Rakennusten maantasokerrosten toiminnot avautuvat eri suuntiin jalankulkureiteille ja aukiolle.

Merен puolella korostuvat ravintolapalvelut, ja laivasillankadulle aukeavat toimistojen sisäänkäynnit sekä kaupalliset tilat.

Rakennusten maantason tekniset tilat keskitetään rakennusrungon keskelle.

Ajoneuvoliikenne rajataan laivasillankadulle ja sen reunaan varataan tilaa saatto- ja huoltoliikenteelle, josta rakennusten huolto ja tavarantoimitus ohjataan välikujille aukeaviin huoltotiloihin.



PERIAATTEELLINEN POHJAPIIRROS, KATUTASO 1/3

## PERIAATTEELLISET POHJAPIIRROKSET MAANTASOKERROKSESTA 2/3

Olympiaterminaali ja satamatalo säilyvät alueen eteläosassa, ja niihin sijoittuvat uudet toiminnot sovitetaan niihin niin, että niiden rakennustaiteellisesti ja -historiallisesti tärkeät ominaisuudet säilyvät.

Rakennuksissa tulee toimimaan esimerkiksi museo tai museoita tai muuta yleisölle avointa toimintaa, ja ne toimivat Makasiinirannan eteläisen osan vetonauloina sekä aktivoivat jalankulkureittejä Kaivupuiston suuntaan sekä rantareittiä että ratakuiiluun avattavaa uutta reittiä pitkin. Koko kaava-alueen vetovoimaa pyritään näin lisäämään.

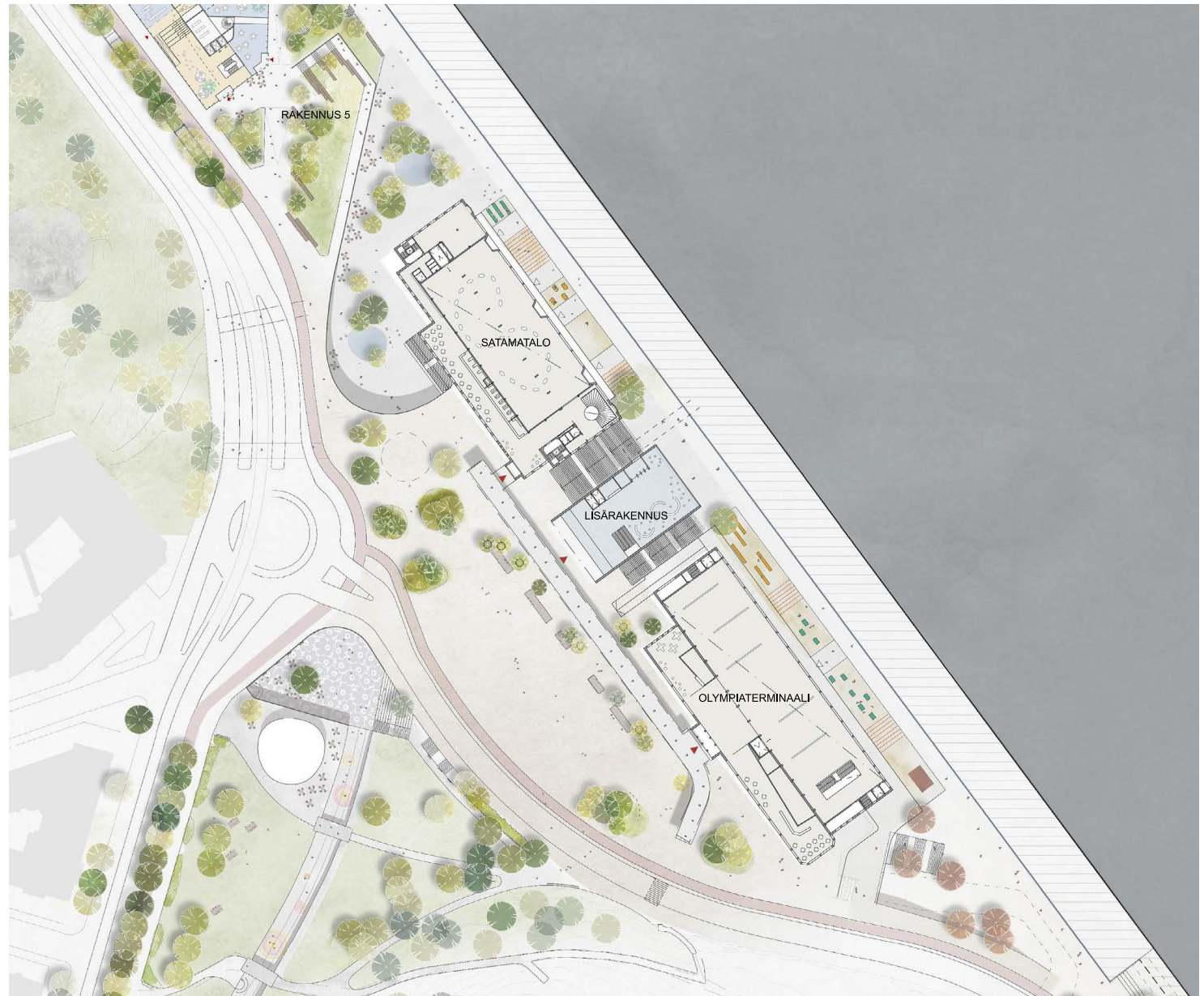
Säilyviin rakennuksiin tai niiden väliseen uuteen lisärakennukseen varataan myös mahdollisuus sijoittaa pika-alusten terminaalitoimintoja

Rakennusten edustan aukio kannen päällä aktivoidaan tukemaan rakennusten toimintaa ja ihmisten viihtyvyyttä. Aukiolla säilytetään linja-auto- ja taksiliikenteen toimintamahdollisuus.

Rakennusten väliin voidaan toteuttaa lisärakennus, joka palvelee ja yhdistää säilyviä rakennuksia ja niiden toimintaa esimerkiksi mahdollisen museon pääsisäänkäyntinä, tai uutena pika-alusten terminaalina.

Rakennusten väliin tehdään myös portaat, jotka yhdistävät katutason rantapromenaadiin ja laiturialueeseen.

Kannen ja katujen alueella parannetaan ja lisätään tilaa jalankulkijoille sekä Laivasillankadun kevyenliikenteen reiteille.



PERIAATTEELLINEN POHJAPIIRROS, KATUTASO 2/3



### PERIAATTEELLISET POHJAPIIRROKSET MAANTASOKERROKSESTA 3/3

Olympiaterminaali ja satamatalo muuttuvat laituritasolla aktiivisemmiksi ja niiden museo- yms.toiminnot avautuvat osin ympäröiville kävelyalueille.

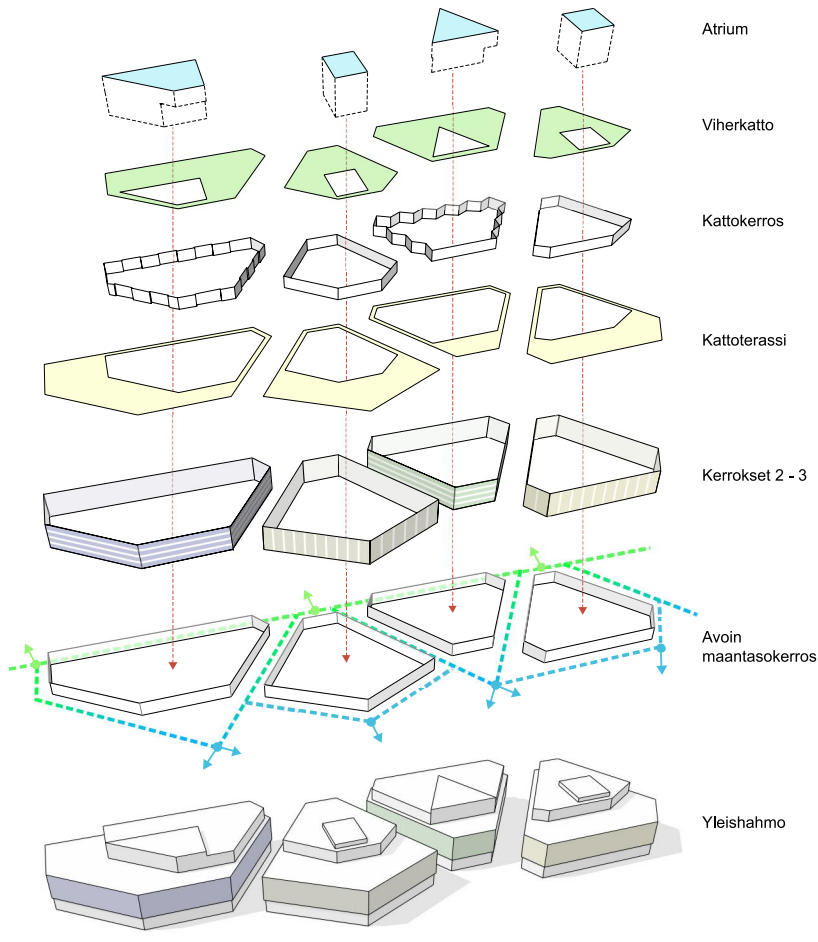
Rakennusten eteen laiturialueelle sijoitetaan kevyen liikenteen raitti, jonka eteen jätetään aidattu satamatoimintojen alue. Aita tehdään avattavana ja siististi maisemaan sopivana, jotta sataman alue voidaan tarvittaessa integroida osaksi kävelyaluetta.

Olemassa oleva kannen alainen reitti ratakuiluun kohti Kaivopuistoa muutetaan kutsuvaksi ja aktiiviseksi tilaksi, johon aukeaa varikko- ja pajatiloihin sijoitettavia uusia julkisempia toimintoja.

Satamarakennusten taakse kannen alle jää huollon ja ajon mahdollistava väylä. Osaan kannen alaisista tiloista jätetään mahdollisuus pysäköinnille.

PERIAATTEELLINEN POHJAPIIRROS, LAITURITASO 3/3

## RAKENNUSTEN JÄSENTELYN PERIAATE



## PERIAATTEELLINEN KONSEPTIKAAVIO JULKISIVUJEN JÄSENTELYSTÄ

Julkisivujen väri- ja materiaalimaailma sitoutuu Eteläsataman väreihin ja materiaaleihin. Rakennukset muodostavat eheän kokonaisuuden, josta yksilöt kuitenkin erottuvat julkisivujäsentelyn, värin ja materiaalien avulla.

Väripaletti liittyy Eteläsataman olympia-aikakauden terminaalirakennuksiin, mutta myös saariston maanläheisiin sävyihin.

Rakennusten päämassat ovat yksiaineisen oloisia, jossa kussakin päämassassa on yhtä sävy- ja materiaaliperhettä pintakäsittely- tai kiiltoastevariaatioineen. Materiaalia aukotetaan rakennuksittain perusrhythmistä vaihdellen.

Maantasokerros on aukotukseltaan avoin ja kutsuva. Julkisivun jäsentely poikkeaa ylemmistä kerroksista.

Kattokerrokset on sisäänvedetty alemmista julkisivuista ja niiden käsittely poikkeaa alemmista kerroksista. Kattokerrokset muodostavat pääosin lasisina aluetta yhdistävän paviljonkimaisen kevyemmän tason.

## ALUEEN JULKISIVUPERIAATTEET

Julkisivujen väri- ja materiaalimaailma sitoutuu Etelärannan väreihin ja materiaaleihin. Rakennukset muodostavat eheän kokonaisuuden, josta yksilöt kuitenkin erottuvat julkisivujäsentelyn, värin ja materiaalien avulla.

Rannan puolella korostuvat matalammat rakennusmassat, rakennusten väliset aukiotilat sekä laiturialueelle avautuvat 1. Kerroksen ravintolat ja liiketilat, jotka muodostavat jatkuvan polveilevan rintaman merelle päin.

Laivasillankadulle rakennukset muodostavat yhtenäisemmän julkisivurintaman jota jaksottaa kadun puolen rajatut aukiot.

Rakennusten sisäänvedetyt kattokerrokset muodostavat lasisemman kattopaviljonkien sarjan.

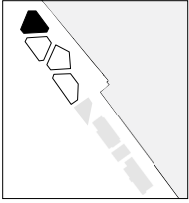
Uudisrakennusten julkisivujen aukotuksen jako ja koko vaihtelee rakennusten välillä, mutta kokonaisuudessa aukotus muodostaa loogisen jatkumon. Uudisrakennukset ovat itsenäisiä, mutta kuitenkin osa samaa "perhettä".



JULKISIVUPERIAATE MERELLE 1\_1000



JULKISIVUPERIAATE LAIVASILLANKADULLE 1\_1000



## RAKENNUS 1

Pohjoisin alueen rakennuksista sijoittuu heti tulevan arkkitehtuuri- ja designmuseon viereen, ja se on ulkoarkkitehtuuriltaan rauhallinen ja säännöllinen.

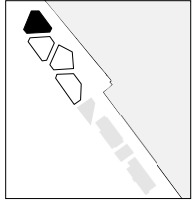
Rakennuksen ja ad-museon väliin jää museoaukio, rannan puolelle aktiivinen rantaraitti ja kulmalle rakennusten väliin sijoittuva suojaisa oleskeluaikio.

Rakennus on monipuolinen toimistorakennus, jonka maantasokerros aukeaa katutilaan palveluiden kautta. Se on myös mahdollista toteuttaa vaihtoehtoisesti hotellirakennuksena.

Rakennus on materiaaleiltaan ja ilmeeltään vaalea hiekan sävyinen, keraamisista tai luonnonkivielementeistä rakennettu.



NÄKYMÄ MAKASIINILAITURILTA



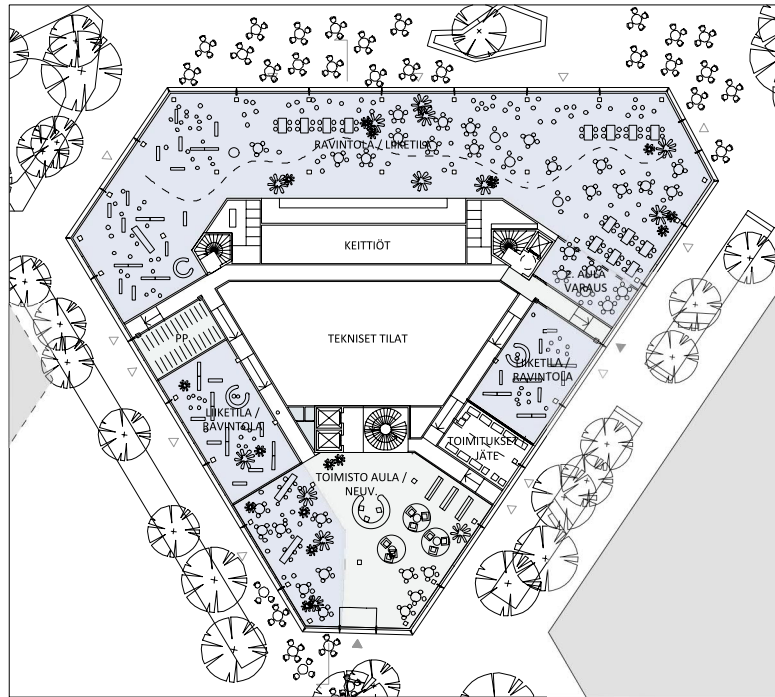
## RAKENNUS 1 - POHJAPIIROKSET

Maantasoon sijoittuu ravintola-, kahvila- ja liiketiloja rakennuksen kaikille sivuille.

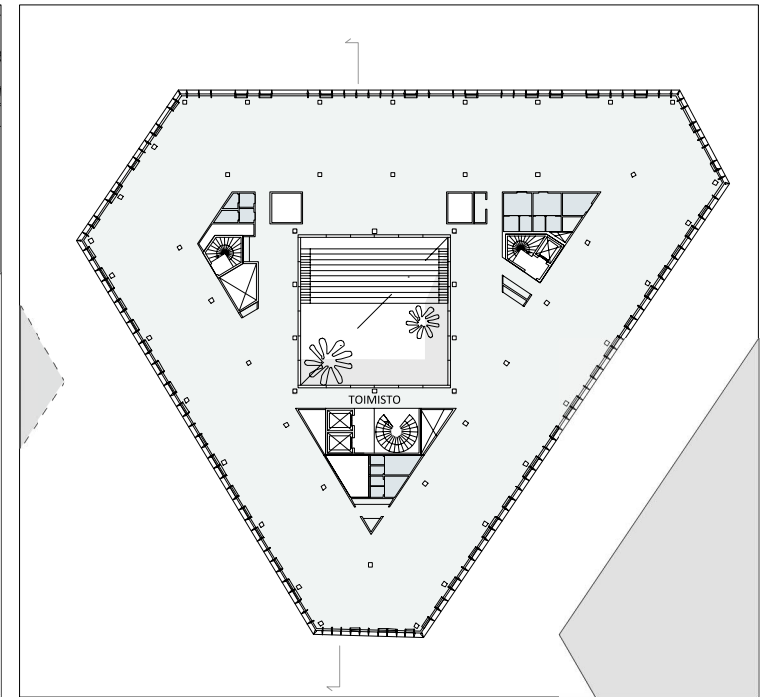
Välikäytävälle avautuu lisäksi huollon sekä pyöräsäilytyksen tiloja. Rakennuksen teknisiä tiloja sijoitetaan maantasokerroksen keskelle.

Toimistokerrosten sisäänkäynti sijoittuu kadun puolelle avautuen katuaukiolle. Toimistokerroksissa on periaatteena korkean avotilan ympärille kiertyvä muuntojoustava pohja. Toimistokerroksista avautuu näkymät kaikkiin ilmansuuntiin ja se on mahdollista jakaa useammalle eri toimijalle.

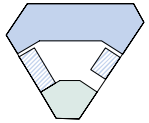
Kattokerros on sisäänvedetty, ja meren puolella siihen yhdistyy vihreä kattoterassi. Vesikatto toteutetaan viherkattona.



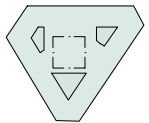
MAANTASOKERROS 1:750



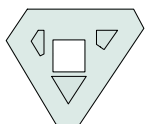
2.-3. KERROS 1:750



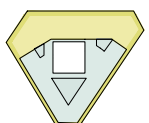
1. KRS



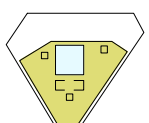
2. KRS



3. KRS

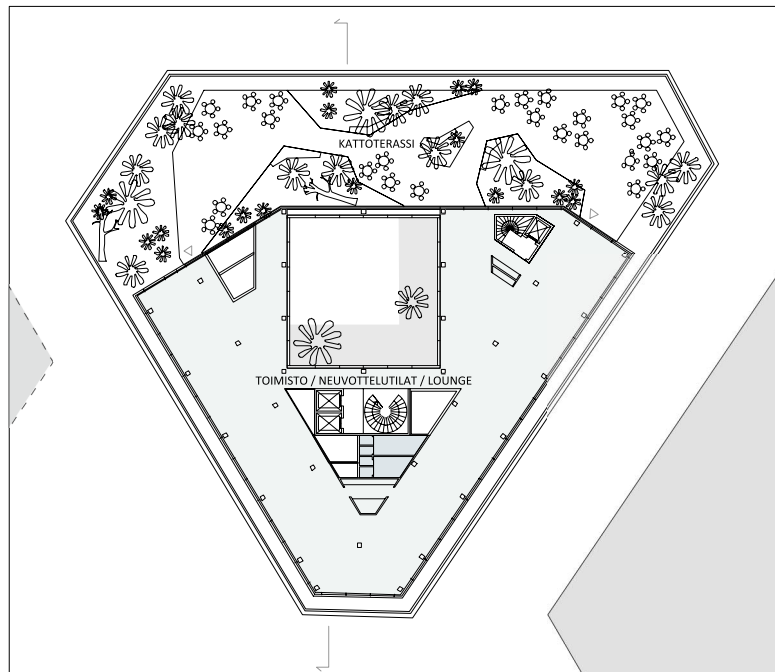


4. KRS

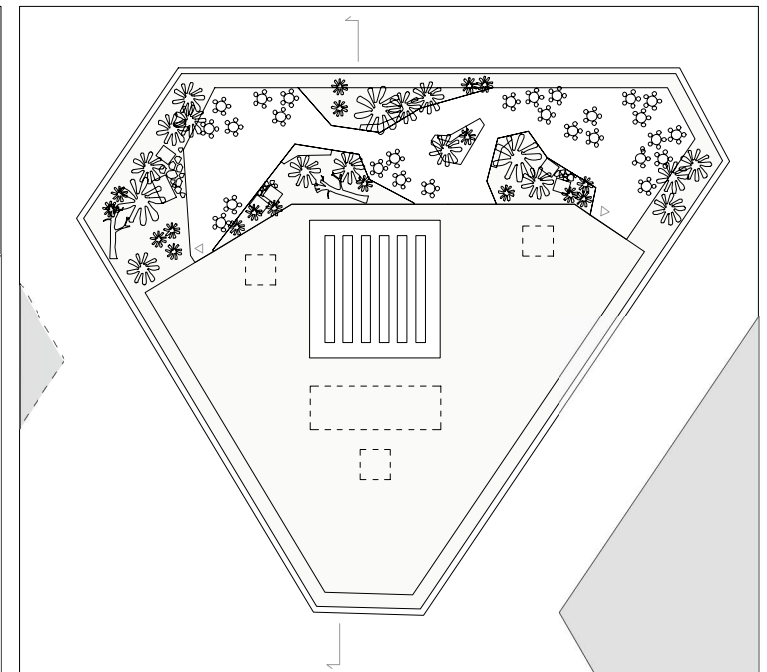


KATTO

- Ravintola / Liiketila
- Liiketila / Toimisto
- Toimisto
- Terassi / Istutusalue
- Viherkatto
- Lasikatto

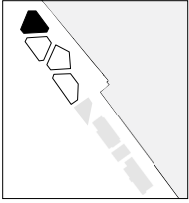


4. KERROS 1:750



KATTOKUVA 1:750



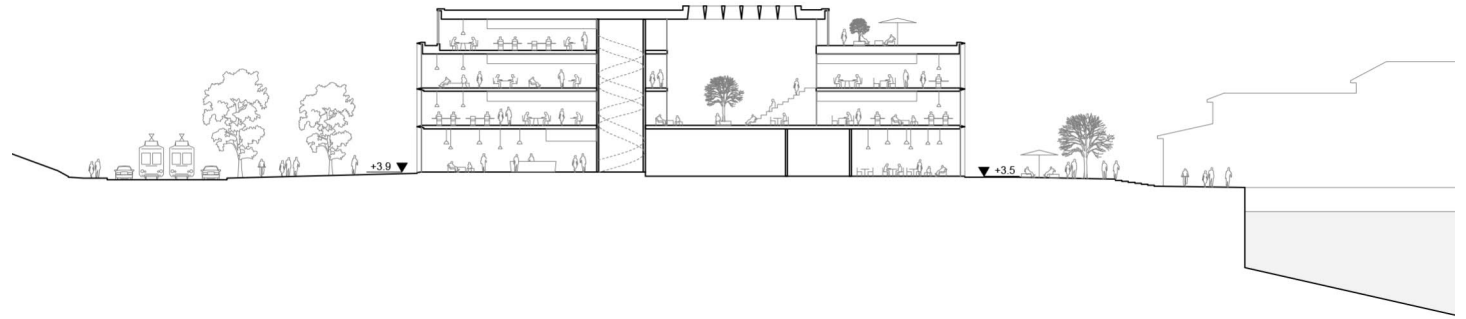


## RAKENNUS 1 - PERIAATTEELLINEN LEIKKAUS JA JULKISIVU

Julkisivu on ilmeeltään yksiaineinen materiaaleiltaan luonnonkiveä tai keraamisia elementtejä.

Julkisivun aukotus on pystysuuntaista yleisilmeeltään, ja ikkunoiden ja kerrosten välissä olevat umpiosat ovat sijoja.

Julkisivun jaossa on osin umpinaisia kenttiä.



PERIAATELEIKKAUS 1:750



PERIAATTEELLINEN JULKISIVUOTE



PERIAATEJULKISIVU KAAKKOON 1:750



Keramiikka / Luonnonkivi, vaaleahko hiekkakivimäinen sävy, kiiltoastehierarkia



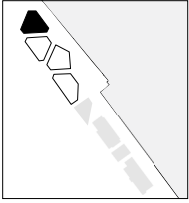
Laatoitus, keramiikka / Luonnonkivi, kiiltoastehierarkia, elävä pinta ja saumaus



Sisäpuolen pinnoissa puu, Kuultokäsittely - Inhimillinen materiaalisuus hahmottuu ulos



Lasi, kirkas / Kattokerroksessa osin hiekkapuhallettu - Suuret lasipinnat avaavat rakennuksen tiloja ja toimintoja katutasoon



## RAKENNUS 1 - PERIAATTEELLISET JULKISIVUT

Rakennuksen julkisivussa on vaihtelua eri suuntiin: julkisivun jakoperiaate ja rytmitys on sama, mutta umpiosia on enemmän etelän ja kadun puolella suuremman lämpökuorman suunnassa.

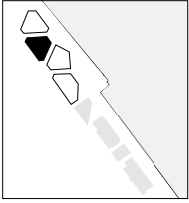
Merelle päin julkisivu on avoimempi.



PERIAATEJULKISIVU MERELLE 1:750



PERIAATEJULKISIVU LAIVASILLANKADULLE 1:750



## RAKENNUS 2

Rakennus 2 sijoittuu kadun varteen kahden muun rakennuksen väliin. Se on ulkoarkkitehtuuriltaan säännöllinen ja ensimmäistä rakennusta kolmiulotteisempi.

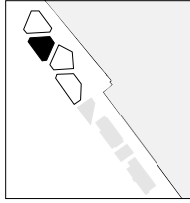
Rakennuksen ja viereisten rakennusten väliin jää kadun varteen molemmille kulmille aukio, sekä rannan puolelle aktiivinen ja suojaisa oleskeluaukio.

Rakennus on monipuolinen toimistorakennus, jonka maantasokerros aukeaa katutilaan palveluiden kautta. Se on myös mahdollista toteuttaa vaihtoehtoisesti hotellirakennuksena.

Rakennus on materiaaleiltaan ja ilmeeltään vihreän sävyinen, keraamisista tai luonnonkivielementeistä rakennettu.



NÄKYMÄ LAIVASILLANKADULTA



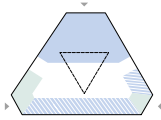
## RAKENNUS 2 - POHJAPIIRROKSET

Maantasoon sijoittuu ravintola-, kahvila- ja liiketiloja rakennuksen kaikille sivuille.

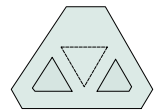
Välitiloille avautuu lisäksi huollon sekä pyöräsäilytyksen tiloja. Rakennuksen teknisiä tiloja sijoitetaan maantasokerroksen keskelle.

Toimistokerrosten sisäänkäynti sijoittuu kadun puolelle avautuen katuaukioille. Toimistokerroksissa on periaatteena korkean avotilan ympärille kiertyvä muuntojoustava pohja. Toimistokerroksista avautuu näkymät kaikkiin ilmansuuntiin ja se on mahdollista jakaa useammalle eri toimijalle.

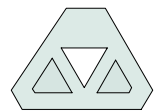
Kattokerros on sisäänvedetty, ja meren puolella siihen yhdistyy vihreä kattoterassi. Vesikatko toteutetaan viherkattona.



1. KRS



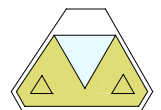
2. KRS



3. KRS

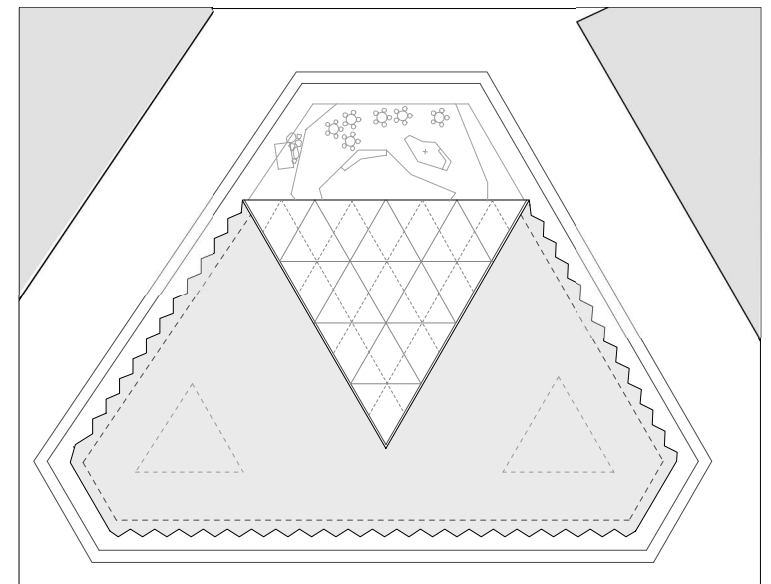
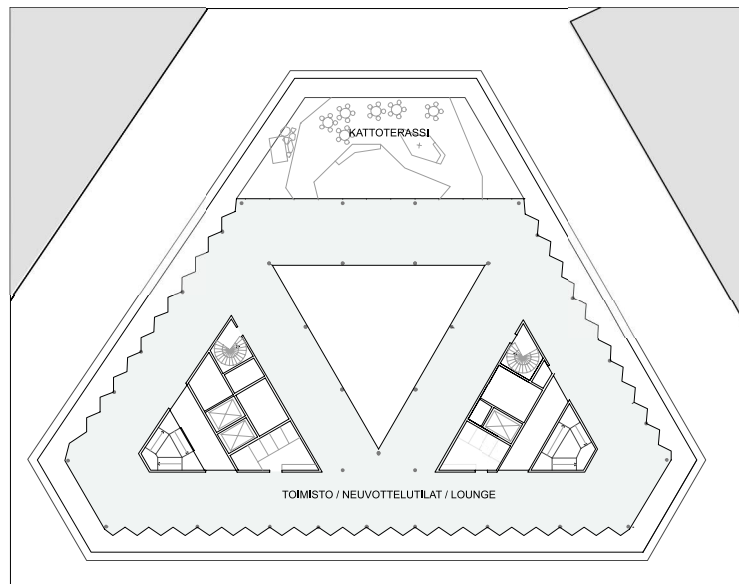
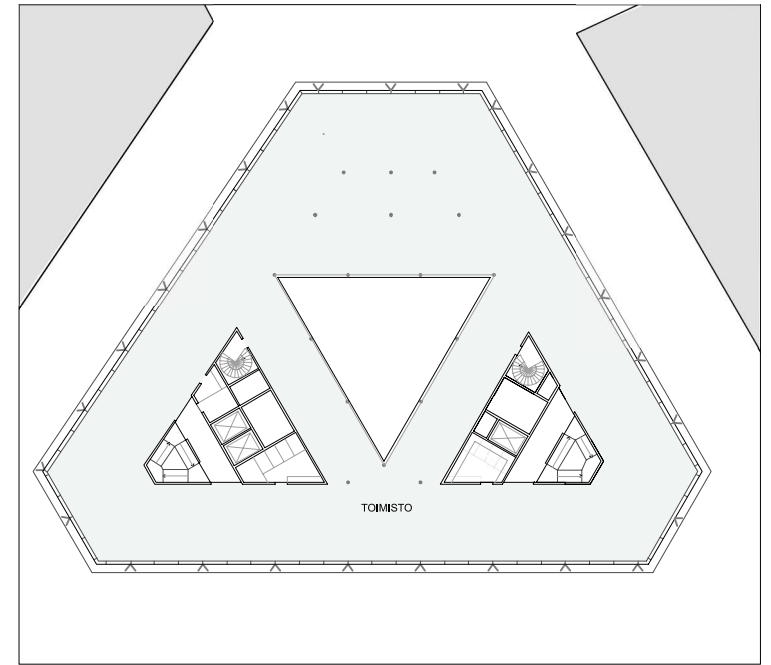
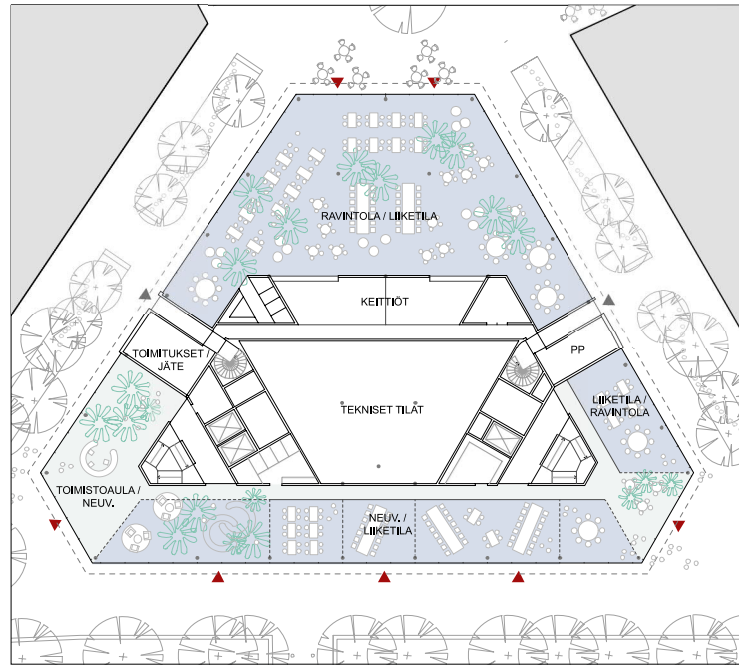


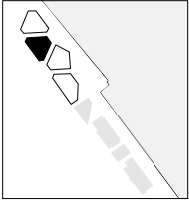
4. KRS



KATTO

- Ravintola / Liiketila
- Liiketila / Toimisto
- Toimisto
- Terassi / Istutusalue
- Viherkatko
- Lasikatko



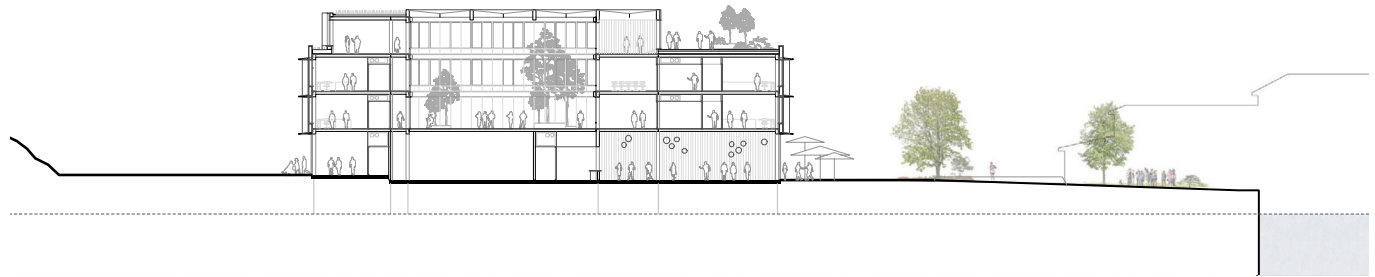


## RAKENNUS 2 - PERIAATTEELLINEN LEIKKAUS JA JULKISIVU

Julkisivu on ilmeeltään yksiaineinen, materiaaleiltaan luonnonkiveä tai keraamisia elementtejä.

Julkisivumateriaalissa on käsittely ja kiiltoaste-eroja.

Julkisivun aukotus on pystysuuntaista yleisilmeeltään, ja ikkunoiden ja kerrosten välissä olevat ulkonevat osat tuovat aurinkosuojaa ja kolmiulotteisuutta.



PERIAATELEIKKAUS 1:750



PERIAATTEELLINEN JULKISIVUOTE



PERIAATEJULKISIVU KAAKKOON 1:750



Keraamista laatoitusta / Pieniä elementtejä, kiiltävä lasitus, vihertävä sävy



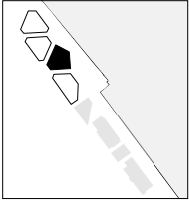
Keraamisia elementtejä / Reliefi, kiiltävä lasitus, vihertävä sävy



Kiillotettu mosaiikkibetonipinta, vihertävä sävy



Lasi, kirkas / Kattokerroksessa osin hiekkapuhallettu - Suuret lasipinnat avaavat rakennuksen tiloja ja toimintoja katutasoon



### RAKENNUS 3

Rakennus 3 sijoittuu kahden muun rakennuksen väliin kadulta sisäänvedettynä, ja on ulkoarkkitehtuuriltaan rauhallinen ja säännöllinen.

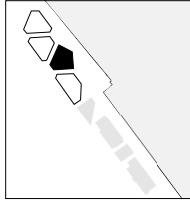
Rakennuksen kadun puolelle jää katuaukio, rannan puolelle aktiivinen rantaraitti ja kulmalle rakennusten väliin sijoittuva suojaisa oleskeluaukio.

Rakennus on monipuolinen toimistorakennus, jonka maantasokerros aukeaa katutilaan palveluiden kautta. Se on myös mahdollista toteuttaa vaihtoehtoisesti hotellirakennuksena.

Rakennus on materiaaleiltaan ja ilmeeltään ruskeahko hiekan sävyinen, keraamisista tai luonnonkivielementeistä rakennettu ja on hieman rakennus 1:tä tummempi ja syvemmän sävyinen.



NÄKYMÄ LAIVASILLANKADULTA



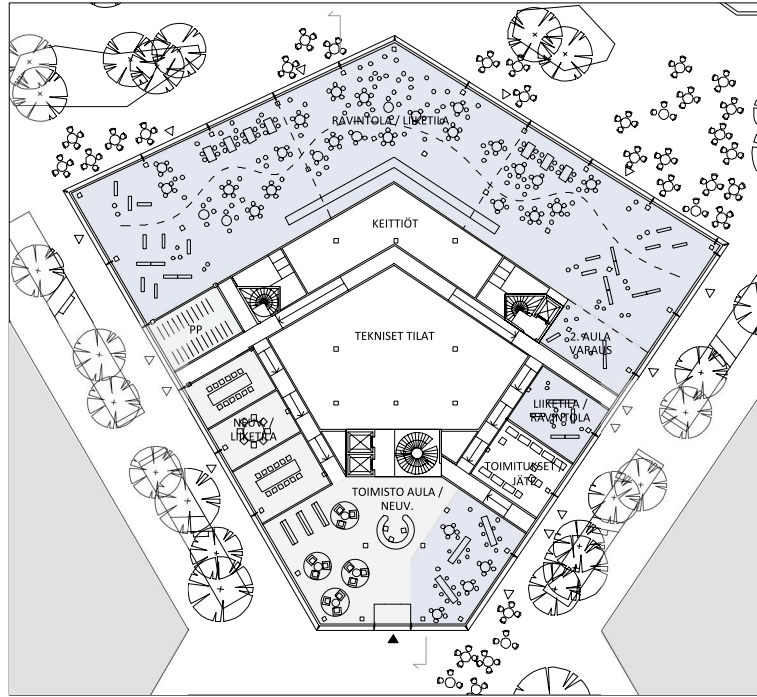
## RAKENNUS 3 - POHJAPIIRROKSET

Maantasoon sijoittuu ravintola-, kahvila- ja liiketiloja rakennuksen kaikille sivuille.

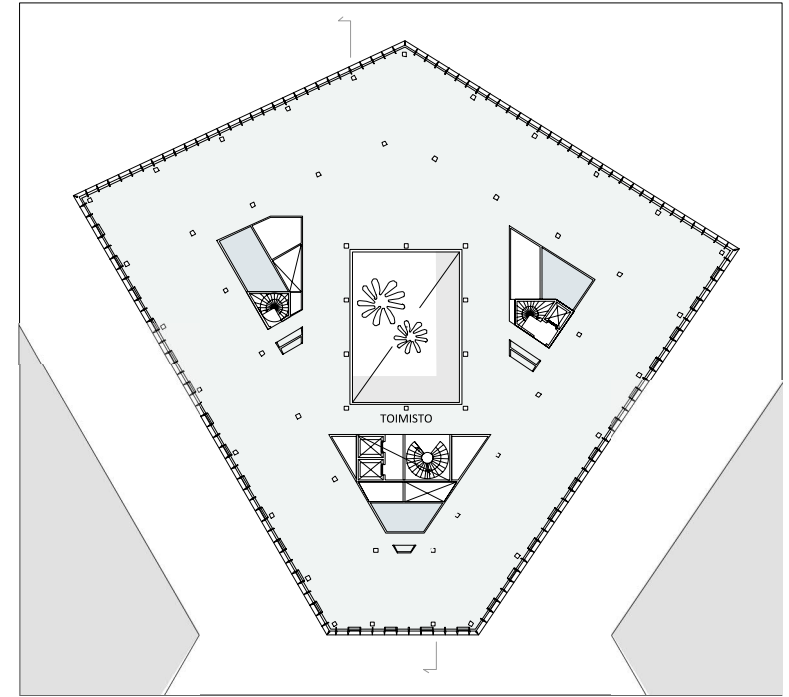
Välikujille avautuu lisäksi huollon sekä pyöräsäilytyksen tiloja. Rakennuksen teknisiä tiloja sijoitetaan maantasokerroksen keskelle.

Toimistokerrosten sisäänkäynti sijoittuu kadun puolelle avautuen katuaukiolle. Toimistokerroksissa on periaatteena korkean avotilan ympärille kiertyvä muuntojoustava pohja. Toimistokerroksista avautuu näkymät kaikkiin ilmansuuntiin ja se on mahdollista jakaa useammalle eri toimijalle.

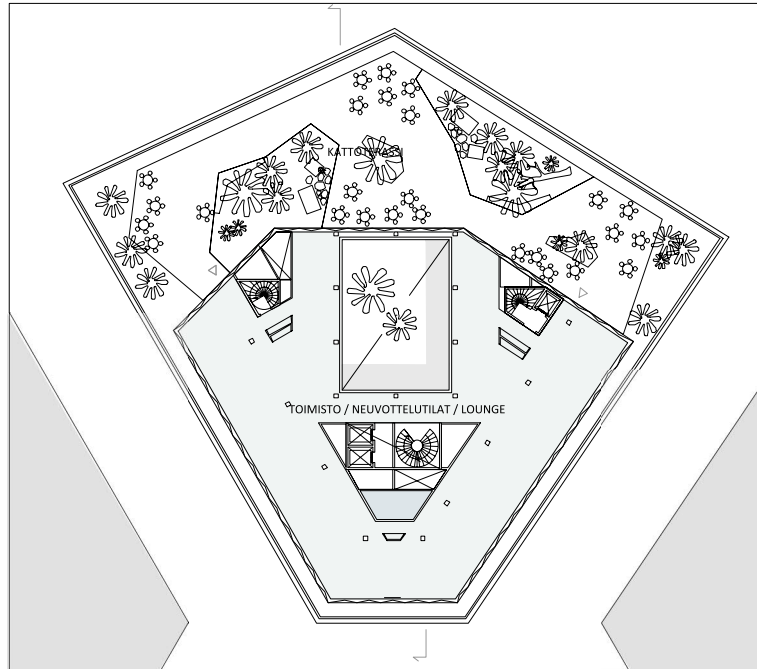
Kattokerros on sisäänvedetty, ja meren puolella siihen yhdistyy vihreä kattoterassi. Vesikatto toteutetaan viherkattona.



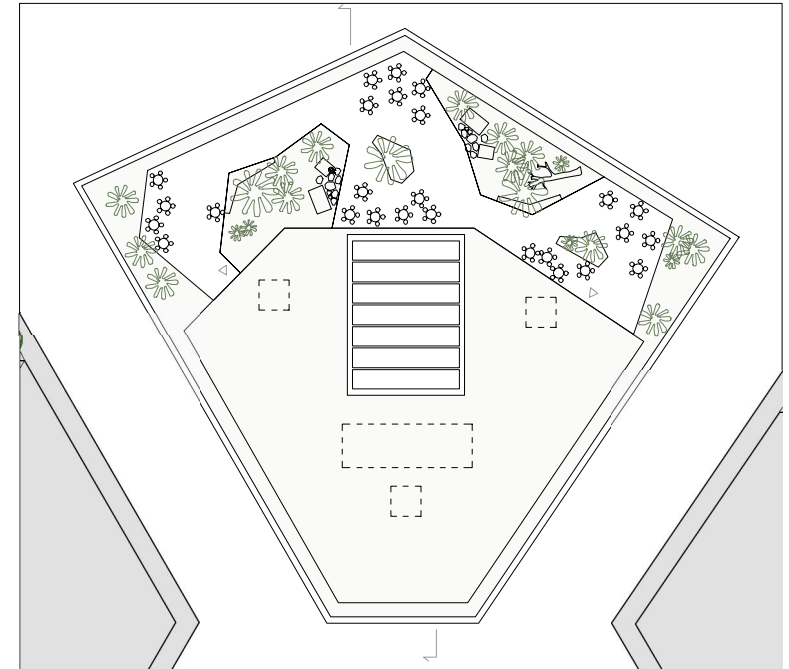
MAANTASOKERROS 1:750



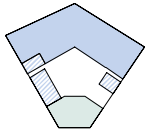
2.-3. KERROS 1:750



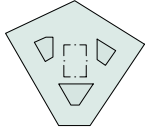
4. KERROS 1:750



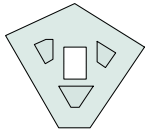
KATTOKUVA 1:750



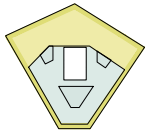
1. KRS



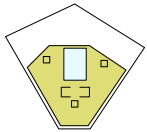
2. KRS



3. KRS

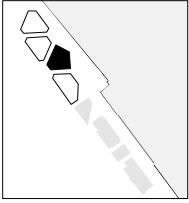


4. KRS



KATTO

- Ravintola / Liiketila
- Liiketila / Toimisto
- Toimisto
- Terassi / Istutusalue
- Viherkatto
- Lasikatto

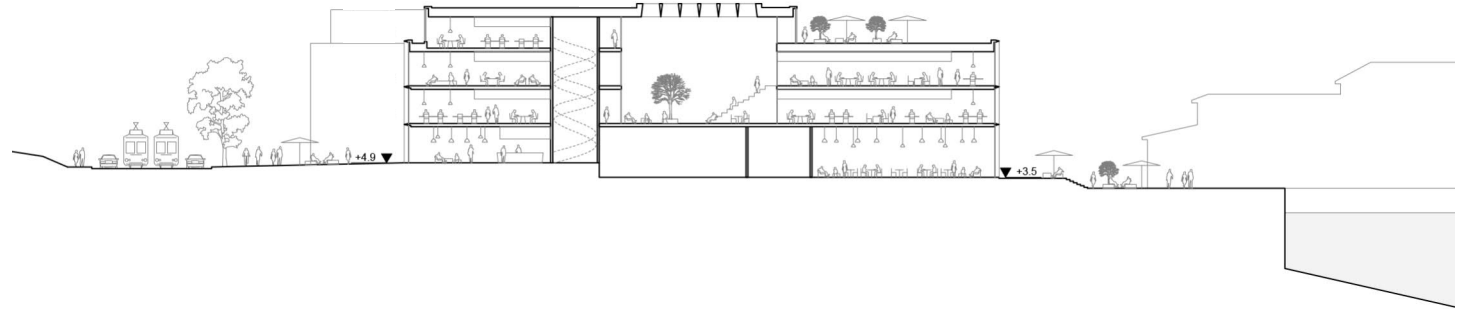


### RAKENNUS 3 - PERIAATTEELLINEN LEIKKAUS JA JULKISIVU

Julkisivu on ilmeeltään yksiaineinen, materiaaleiltaan luonnonkiveä tai keraamisia elementtejä.

Julkisivun aukotus on pystysuuntaista yleisilmeeltään, ja ikkunoiden ja kerrosten välissä olevat umpiosat siroja.

Julkisivun jaossa on osin umpinaisia kenttiä.



PERIAATELEIKKAUS 1:750



PERIAATTEELLINEN JULKISIVUOTE



PERIAATEJULKISIVU KAAKKOON 1:750



Keramiikka / Luonnonkivi, massiiviprofiili / Reliifi, vaalean ruskeahko hiekkakivimäinen sävy, kiiltoastehierarkia



Keramiikka / Luonnonkivi, laatoitus, vaalean ruskeahko hiekkakivimäinen sävy, kiiltoastehierarkia, elävä muurauus

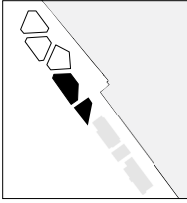


Sisäpuolen pinnoissa puu, kuultokäsittely - Inhimillinen materiaalisuus hahmottuu ulos



Lasi, kirkas / Kattokerroksessa osin hiekkapuhallettu - Suuret lasipinnat avaavat rakennuksen tiloja ja toimintoja katutasoon





## RAKENNUS 4 & 5

Rakennus 4 sijoittuu kadun varteen uudisrakennusryhmän eteläisimmäksi.

Rakennus 5 on rakennuksen 4 jatke, joka on yhden kerroksen korkea ja jalustaosa rak 4 eteläpäädyssä.

Rakennus 5:n katto on Laivasillankadun kävelyalueen jatke, ja julkista aukiopintaa.

Rakennus 4 on ulkoarkkitehtuuriltaan säännöllinen ja rytmikäs.

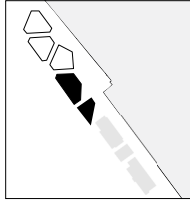
Rakennuksen ja viereisten rakennusten väliin jää kadun varteen aukio, sekä rannan puolelle aktiivinen ja suojaisa oleskeluaukio ja rantaraitilta ylös laivasillankadulle nouseva kevyen liikenteen pääreitti.

Rakennus 4 on monipuolinen hotellirakennus, jonka maantasokerros aukeaa katutilaan palveluiden ja aulojen kautta. Se on myös mahdollista toteuttaa vaihtoehtoisesti toimistorakennuksena.

Rakennus on materiaaleiltaan ja ilmeeltään sinertävän sävyinen, keraamisista tai luonnonkivielementeistä rakennettu.



NÄKYMÄ TÄHTITORNINVUORELTA



## RAKENNUS 4 & 5 - POHJAPIIRROKSET

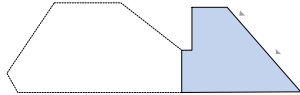
Rakennus 4 maantasoon sijoittuu ravintola-, kahvila- ja liiketiloja sekä muita hotellin aputiloja rakennuksen kaikille sivuille.

Välíkujille avautuu lisäksi huollon sekä pyöräsäilytyksen tiloja. Rakennuksen teknisiä tiloja sijoitetaan maantasokerroksen keskelle.

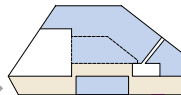
Rakennus 5:n maantasoon sijoittuu ravintola-, kokous- tai palevelutiloja, ja se voi toimia hotellin tukipalveluina. Rakennus 5 avautuu rantaraitille sekä satamatalon ja ratakuilun suuntaan.

Rakennuksen teknisiä tiloja sijoitetaan osin rakennus 4:n alle.

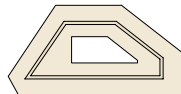
Rakennus 5:n vesikatto toteutetaan julkisena kadun tasossa olevana kansitasona.



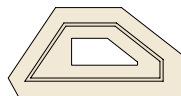
0. KRS



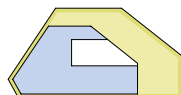
1. KRS



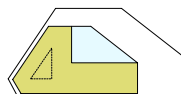
2. KRS



3. KRS

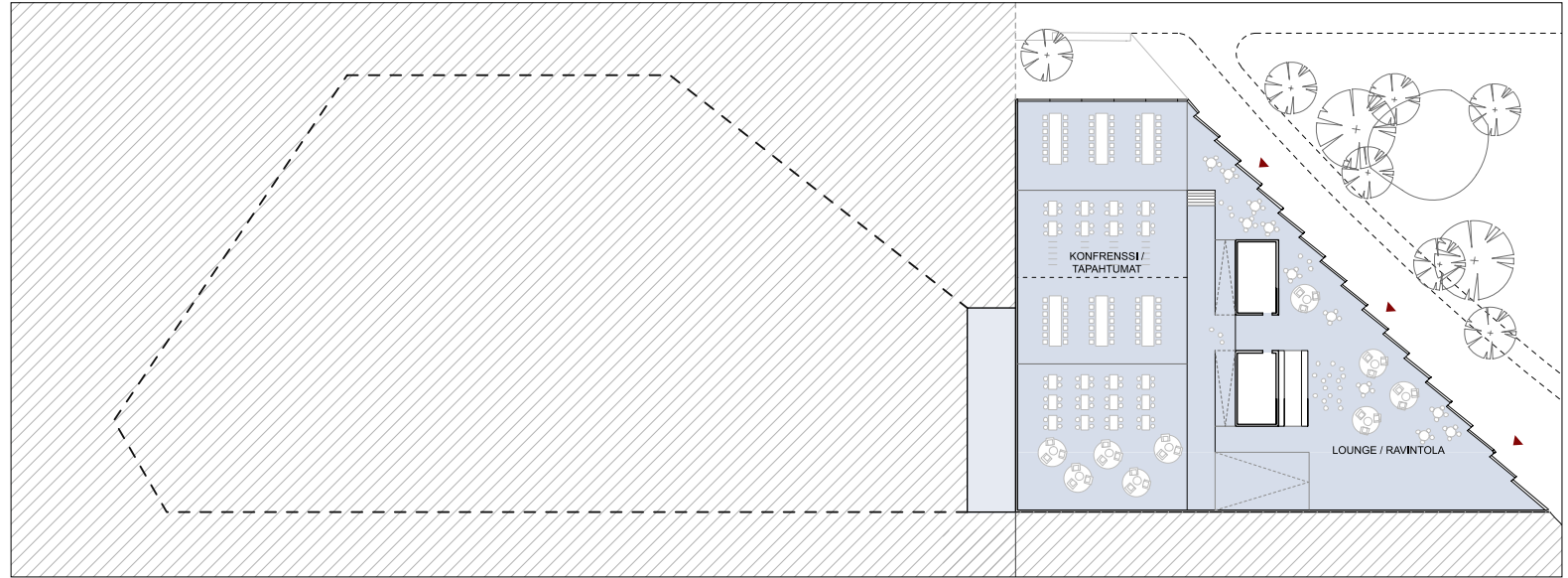


4. KRS

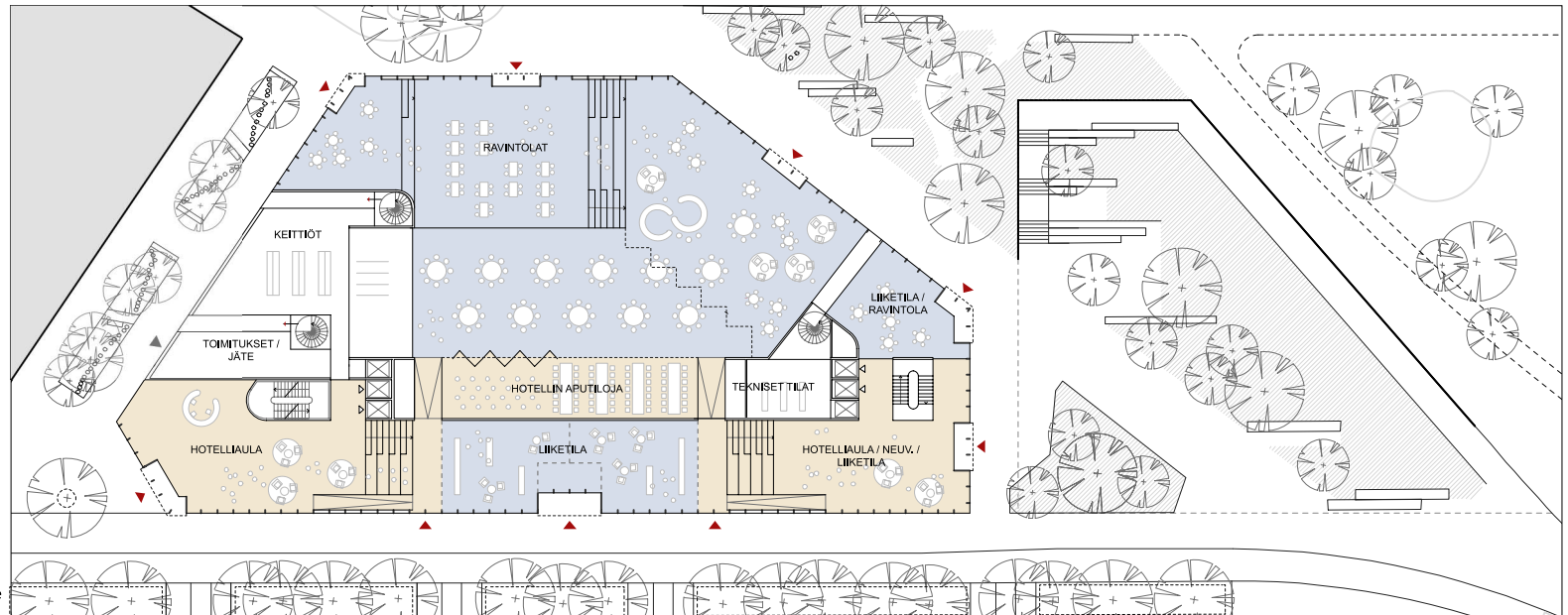


KATTO

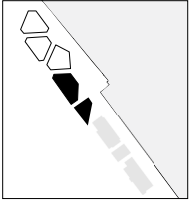
- Ravintola / Liiketila
- Hotelli
- Terassi / Istutusalue
- Viherkatto
- Lasikatto



RAKENNUS 5, LAJITURITASO 1:750



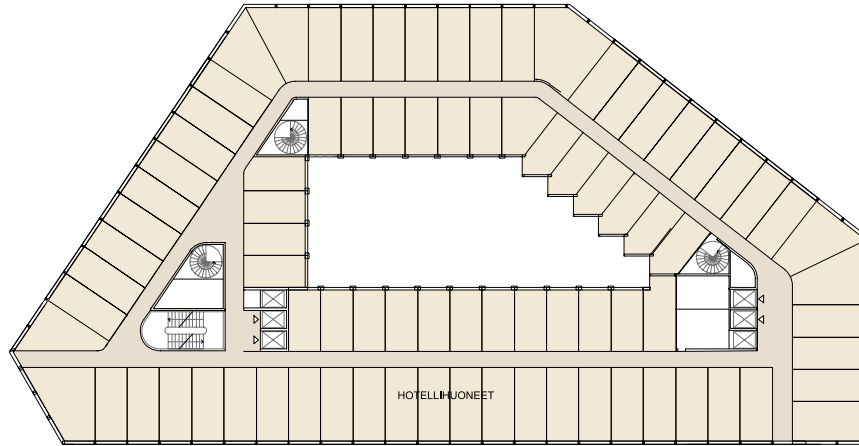
RAKENNUS 4, MAANTASOKERROS 1:750



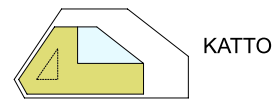
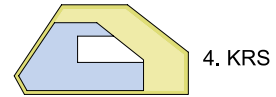
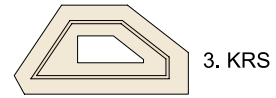
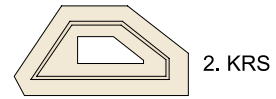
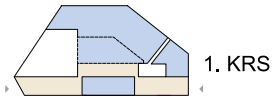
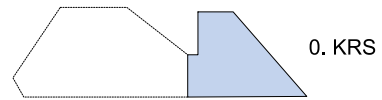
## RAKENNUS 4 & 5 - POHJAPIIRROKSET

Hotellikerroksissa on mukautuva huoneratkaisu, joka kiertyy korkean avotilan ympärille, ja niistä avautuu näkymät kaikkiin ilmansuuntiin.

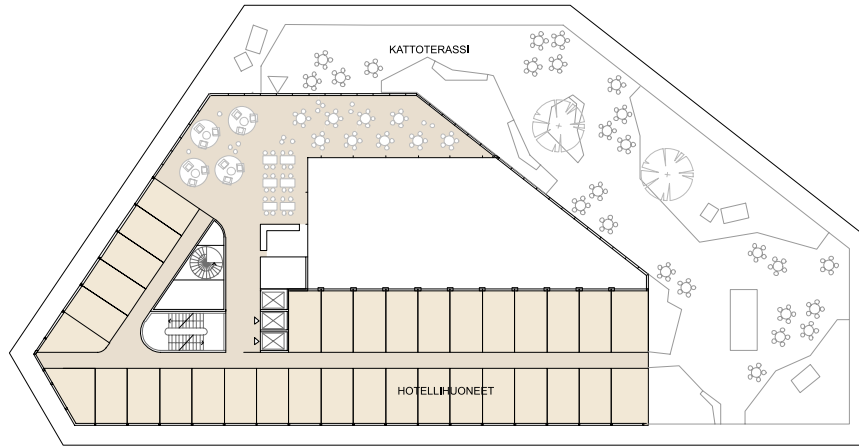
Kattokerros on sisäänvedetty, ja meren puolella sille sijoittuu kahvila/baari ja vihreä kattoterassi. Vesikatto toteutetaan viherkattona.



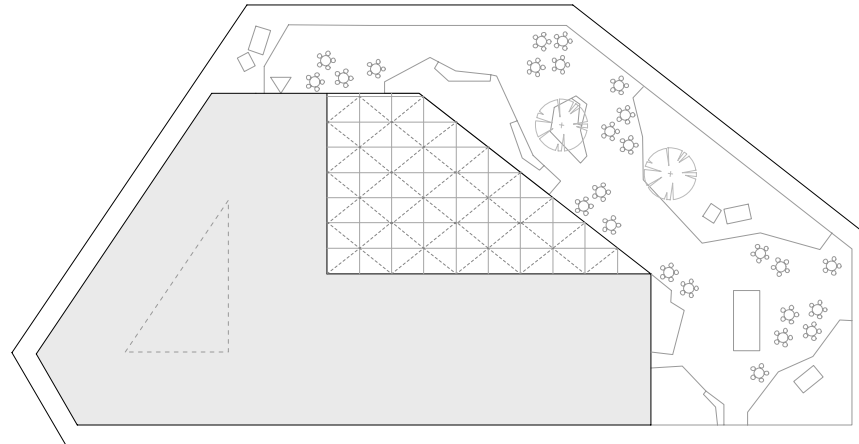
2-3. KERROS 1:750



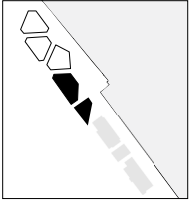
- Ravintola / Liiketila
- Hotelli
- Terassi / Istutusalue
- Viherkatto
- Lasikatto



4. KERROS 1:750



KATTOKUVA 1:750

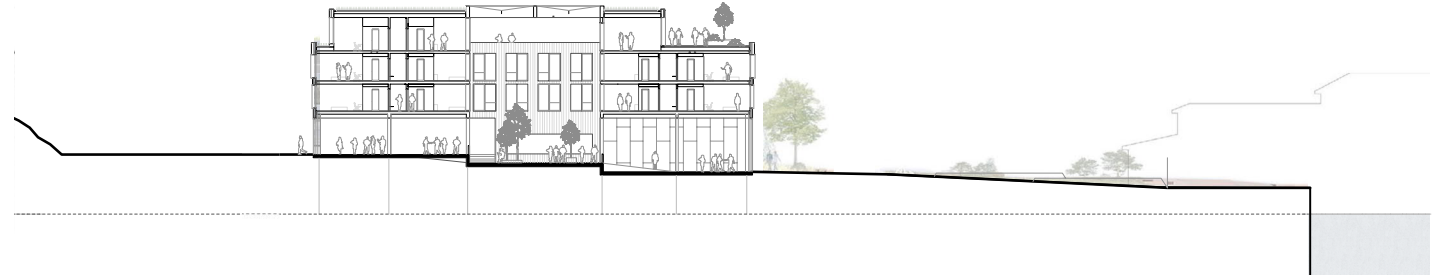


## RAKENNUS 4 - PERIAATTEELLINEN LEIKKAUS JA JULKISIVU

Julkisivu on ilmeeltään yksiaineinen, luonnonkiveä, kiillotettua/uritetua betonia tai keraamisia elementtejä.

Julkisivumateriaalissa on käsittely ja kiiltoaste-eroja.

Julkisivun aukotus on pystysuuntaista yleisilmeeltään, ja ikkunoiden ja kerrosten välissä olevat ulkonevat osat tuovat aurinkosuojaa ja kolmiulotteisuutta julkisivuun.



PERIAATELEIKKAUS 1:750



PERIAATTEELLINEN JULKISIVUOTE



PERIAATEJULKISIVU KAAKKOON 1:750



Keraamisia elementtejä, matta lasitus, sinertävä sävy



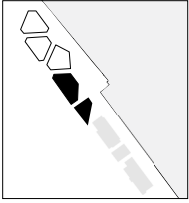
Keraamisia uurrettuja / Karkeampia elementtejä, matta lasitus, sinertävä sävy



Messinki



Lasi, kirkas / Kattokerroksessa osin hiekkapuhallettu - Suuret lasipinnat avaavat rakennuksen tiloja ja toimintoja katutasoon



## RAKENNUS 5 - PERIAATTEELLINEN LEIKKAUS JA JULKISIVU

Julkisivu on ilmeeltään lasinen, kiillotettua/urittettua betonia tai keraamisia elementtejä.

Julkisivumateriaalissa on käsittely ja kiiltoaste-eroja.



PERIAATEJULKISIVU KAAKKOON 1:750



PERIAATTEELLINEN JULKISIVUOTE



PERIAATELEIKKAUS 1:750



Keraamisia uurrettuja / Karkeampia elementtejä, matta lasitus, sinertävä sävy



Ruostumaton teräs



Messinki



Lasi, kirkas - Suuret lasipinnat avaavat rakennuksen tiloja ja toimintoja katutasoon



NÄKYMÄ MERELTÄ