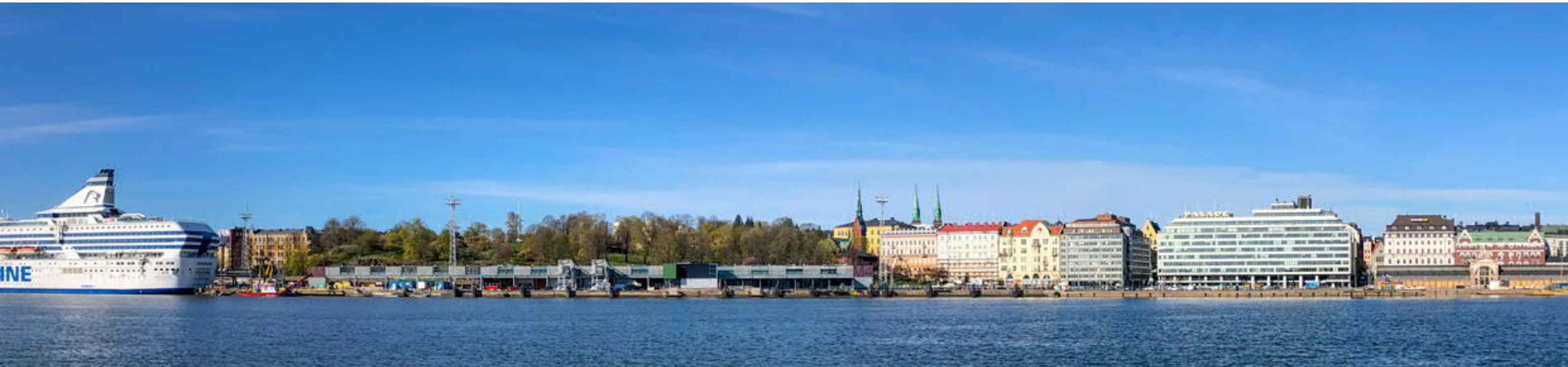


MAKASIINI- JA OLYMPIARANNAN TILAVARAUS- JA PERIAATESUUNNITELMA

Raportti 15.1.2021 | LOCI maisema-arkkitehdit Oy ja JKMM arkkitehdit Oy



TILAAJA

Helsingin kaupunki

Kaupunkiympäristön toimiala, 2021

TEKIJÄT

© LOCI maisema-arkkitehdit Oy

JKMM arkkitehdit Oy

Graafinen suunnittelu ja taitto

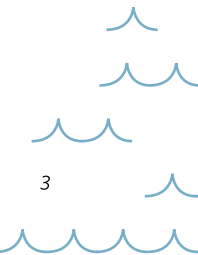
LOCI maisema-arkkitehdit Oy

Kartat, valokuvat ja suunnitelmakuvat

LOCI maisema-arkkitehdit Oy ja JKMM arkkitehdit Oy, ellei toisin mainita

SISÄLLYS

ESIPUHE	4
SUUNNITTELUALUE	6
MAISEMALLISET LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET	8
Maisemakuva ja kulttuurihistoria	8
Tärkeät säilytettävät näkymät	10
LIIKENTEELLISET LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET	12
Huoltoliikenne	12
Henkilöautoliikenne	12
Tärkeät jalankulun ja pyöräilyn yhteydet	13
MAANKÄYTTÖVAIHTOEHDOT	14
Suunnitteluprosessi	14
Vaihtoehto 1	15
Vaihtoehto 1b	20
Vaihtoehto 2	22
RAKENTAMISEN MAISEMALLISET JA KAUPUNKIKUVALLISET VAIKUTUKSET	27
RANTAVIIIVAN KÄSITTELYMAHDOLLISUUDET	29
LÄHTEET	32



ESIPUHE

Helsingin kaupunkistrategiassa on asetettu tavoitteeksi kehittää Olympiatermi-
naalilta Kauppatorille ulottuvaa rantavyöhykettä siten, että alueesta muodostuu
keskustan elinvoimaisuutta tukeva toiminnallisesti eheä kokonaisuus. Lisäksi kau-
pungin merellisen strategian tavoitteena on tehdä kaupungin ranta-alueet parem-
min saavutettaviksi. Eteläsatamaan Makasiinirannan ja Olympiarannan alueelle on
hyväksytty varaus konsepti- ja suunnittelukilpailulle, joka on tarkoitus käydä vuo-
sien 2021 ja 2022 aikana. Konsepti- ja suunnittelukilpailun keskeisenä tavoitteena
on tuottaa kaupungin maankäytöllisiä ja kaupunkikuvallisia sekä muita tavoitteita
toteuttava, laadullisesti ja toiminnallisesti erittäin korkeatasoinen maankäytön
kokonaissuunnitelma, joka toimii alueen tulevan kehittämisen, asemakaavoituksen
sekä toteutuksen pohjana.

Alueelle alkuvuonna 2020 laadittujen tilavarausten tarkasteluiden ja periaate- ja
luonnossuunnitelmien tuottaneiden konsulttien valmistumisen jälkeen Hel-
singin sataman toiminnan laajuutta keskustan satamissa on arvioitu uudestaan
ja nyt laaditussa työssä lähtökohdaksi on otettu niin sanotun satamatoimintojen
keskittämiskenaarion mukainen ratkaisu, jossa matkustajalaivaliikenne poistuu
Eteläsatamasta. Maankäyttöpotentiaalin näkökulmasta uusi lähtökohta avaa mah-
dollisuuksia paitsi kaupunkikuvallisesti ja maisemallisesti aiempaa laadukkaam-
man periaatesuunnitelman tuottamiselle, myös toiminnallisten edellytysten, kuten
huoltoliikenteen reitin ja rantareitin sijoittumisen uudelleen arvioinnille.

Raportissa esitetään kaksi kokonaisvaihtoehtoa, jotka täyttävät alueelle tavoitelta-
vat toiminnalliset vähimmäistavoitteet sekä tuottavat rakentamisen kannalta mie-
lekkään määrän uutta kerrosalaa. Vaihtoehdot on laadittu siten, että ne edustavat
valittujen kaupunkikuvallisten ja maisemallisten reunaehto- ja puitteissa kahta
mahdollisimman erilaista ratkaisua, joiden puitteissa alueen lopullista maankäyt-
töä voidaan arvioida. Uusi rakentaminen muuttaa merkittävästi paitsi alueen toi-
minnallista kokonaisuutta, myös maisemaa ja lähiympäristön totuttua luonnetta.

Johtopäätöksenä on todettavissa, että työssä esitetyt vaihtoehdot ratkaisevat
Makasiinirannan rakentamiseen liittyviä kaupunkikuvallisia ja maisemallisia haas-
teita aiemmin tehtyjä periaatesuunnitelmia paremmin, sillä uudisrakentaminen
on mahdollista liittää luontevasti ympäröivien alueiden korkotasoon Laivasillan-
kadulta merelle avautuvat näkymät huomioon ottaen. Samalla rakentamisen toi-
minnallisuus paranee, kun katutaso voidaan kaikkiin suuntiin avata ympä-
röiviin julkisiin tiloihin. Tämä tilallinen ja toiminnallinen parannus vaikuttaa hyvin
merkittävästi ympärille rakentuvan kävely-ympäristön laatuun ja viihtyisyyteen.
Erityisesti esiin on myös nostettava rantareitin sijoittamisen mahdollisuus laiturin
tasoon koko alueen pituudelta, jolloin rantareitti voi jatkua Kauppatorilta meren
rantaa myötäillen Kaivopuiston suuntaan. Lisäksi muodostuva uusi yhteys vanhaan
ratakuiluun avaa uusia mielenkiintoisia tutkittavia mahdollisuuksia ratakuiluun
liittyvien tilojen sekä Armi Ratian puiston ja Kaivopuiston suuntiin johtavien yhte-
yksien osalta.

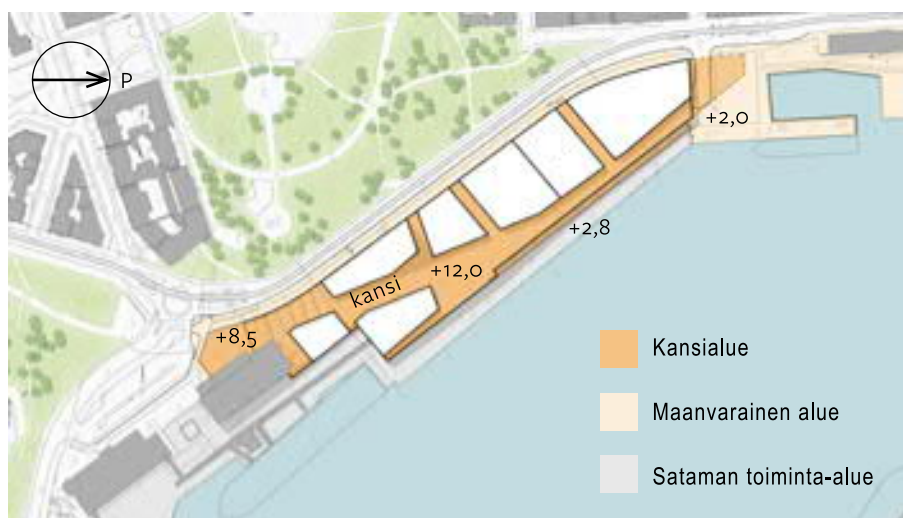


TYÖN TAUSTA

Makasiini- ja Olympiarannan maisemallinen tilavaraus- ja periaatesuunnitelma on jatkoa Helsingin kaupungin kaupunkiympäristötoimialan aiemmin tilaamalle ”Eteläsataman lahden maisemalliselle tilavaraus- ja periaatesuunnitelmalle” (LOCI maisema-arkkitehdit Oy ja JKMM arkkitehdit Oy 2020). Työ tuottaa tarkistetuista lähtökohdista periaatetasolla tutkittuja tilavaruuksia koskevia ratkaisuja Makasiini- ja Olympiarannan jatkosuunnittelun pohjaksi. Alueella on alkamassa konsepti- ja suunnittelukilpailu alueen kehittämisen käynnistämiseksi. Alueelle tavoitellaan uutta arkkitehtuuri- ja designmuseota sekä sitä tukevia toimintoja. Ranta-alueiden kehittämisen tavoitteena on vahvistaa keskustan merellisyyttä sekä liittää ranta-alueet tiiviimmin osaksi kävelypainotteista keskustaa. Tarkoituksena on luoda uutta merellistä kaupunkitilaa rantabulevardeineen ja vetovoimaisine toimintoinen ja yhdistää alueen pohjois- ja eteläpuoleisia alueita toisiinsa toiminnallisesti ja kaupunkikuvallisesti mielekkäällä tavalla.

Eteläsataman maisemallinen tilavaraus- ja periaatesuunnitelma

Aiemmassa ”Eteläsataman lahden maisemallisessa tilavaraus- ja periaatesuunnitelmassa” (LOCI maisema-arkkitehdit Oy ja JKMM arkkitehdit Oy 2020) on esitetty kolme suunnitelmavaihtoehtoa alueen kehittämisen pohjaksi. Kaksi ensimmäistä esitettyä vaihtoehtoa perustuu tilanteeseen, jossa sataman nykyinen toiminta-alue Makasiinirannassa säilyy. Kolmas vaihtoehto on näiden pohjalta täydennetty tilanne, jossa aikaisemmassa vaiheessa säilytetty satamakenttä myöhemmin poistuu ja sen tilalle täydennysrakennetaan.



Kuva 1. VE1: satamakenttä säilyy kannen alla

Vaihtoehdon rakentamisjärjestelyjen perustana on koko Makasiinirannan alueen kattava kansirakenne, jonka alla satamatoimintojen on mahdollista jatkaa. Rantaa lähellä kulkevan kävely- ja pyöräliikenteen reitin sekä uusien rakennusten on mahdollista sijoittua kannen päälle. Liikenneratkaisun pohjana on alueen nykyjärjestely, jossa rekkaliikenne kulkee satamakentän keskellä – jatkossa uuden kannen alla.

TYÖN TAVOITTEET

Suunnitelman tarkoituksena on tarkastella alueen maankäytön kehittämisen lähtökohdista ja toteutusedellytyksiä sekä tuottaa periaatetasolla ratkaisuja kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti arvokkaan alueen tilavaruuksista niin rakentamispotentiaalin, yhteyksien kuin reittien osalta. Suunnittelualueesta esitetään kaksi keskenään erilaista ratkaisuvaihtoehtoa, jotka ovat sekä teknisesti toteutettavia että maisemallisesti kohtuullisia.

Periaatesuunnitelma on nimensä mukaisesti periaatteellinen, esittäen karkeita tilavaruuksia alueen uudisrakentamiselle ja laajentuville toimintoille. Se ei toimi alueen varsinaisen suunnittelun viitesuunnitelmana. Rakennusoikeuden enimmäismäärä on riippuvainen toteutettavien rakennustypologioiden vaatimuksista ja paikan niille synnyttämistä edellytyksistä. Sitä ei esitetä suoraan tässä työssä. Tämä on tarkemman rakennussuunnittelun tehtävä, jota varten tulevat kilpailut järjestetään. Tässä työssä pyritään osoittamaan sellaisia mahdollisuuksia ja rajoitteita, joiden avulla kaupungin kaupunkiympäristön toimiala voi yksityiskohtaisesti määrittellä alueen tarkemman suunnittelun tavoitteita ja rajoja ja tulevan rakentamisen luonnetta ja määrää. Periaatesuunnitelmasta ei myöskään voi aivan suoraan päätellä alueen uudisrakentamisen soveltuvuutta historiallisesti arvokkaaseen ympäristöön, mutta se pyrkii paljastamaan mitä vaikutuksia alueen merkitykselle uusi rakentaminen saattaa aiheuttaa. Tämän havainnollistamiseksi suunnitelmassa on esitetty tärkeitä näkymiä alueen tietoteknisestä mallista, johon uudisrakentamisen tilavaruukset on sijoitettu.



Kuva 2. VE2: satamakenttä säilyy uuden rakentamisen edustalla

Suunnitelmavaihtoehdossa rekkaliikenteen reitti on siirretty kulkemaan mahdollisimman lähelle rantaa, jolloin rakentamiselle vapautuu yhtenäinen alue Laivasillankadun ja rannassa säilyvän satama-alueen väliin. Uusia kansirakenteita on osoitettu vain Satamatalon edustalle Laivasillankadulle kokoojakatuyhteyden katteeksi, eikä kannen päälle ole esitetty rakentamista.

Yhtäaikaisesti on laadittu Ramboll Finland Oy:n (2020) työ ”Eteläsataman alustava teknisten tilavarausten ja toteuttamistavan periaatesuunnitelman päivitys”, jossa kuvataan tarkemmin esitettyjen vaihtoehtojen tilavaruukset muun muassa teknisen huollon verkostojen ja ranta- sekä laiturirakenteiden osalta.

Makasiini- ja Olympiarannan maisemallisen tilavaraus- ja periaatesuunnitelman on laatinut LOCI maisema-arkkitehdit Oy yhdessä JKMM arkkitehdit Oy:n kanssa. Maisema-arkkitehtisuunnittelusta ja projektin kokonaisvastuusta on vastannut LOCI maisema-arkkitehdit Oy:stä Milla Hakari (projektipäällikkö), Eetu Mykkänen (projektimaisema-arkkitehti) sekä muu suunnitteluryhmä: Pia Kuusiniemi, Sonja Kinner ja Anni Virolainen.

Arkkitehtisuunnittelusta on vastannut JKMM arkkitehdit Oy:stä Samuli Miettinen (arkkitehti) ja Marcus Kujala (arkkitehti).

Työtä ohjasi Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön toimialalla pieni ohjausryhmä, johon kuuluivat Marjaana Yläjäski/asemakaavoitus, Mikko Juvonen/teknistaloudellinen suunnittelu sekä Pekka Nikulainen/ liikennesuunnittelu. Ohjausryhmä kokoontui työn kuluessa neljä kertaa. Lisäksi pidettiin pienemmän ryhmän teemakohtaisia suunnittelupalavereja tarpeen mukaan. Työn kommentointiin ovat lisäksi osallistuneet Anu Lamminpää/kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu sekä Helsingin Satama Oy.



Kuva 3. VE2, pitkän aikavälin järjestelyt: ensimmäisessä vaiheessa avoimeksi jätetyn satamakentän paikalle täydennysrakennetaan

Vaihtoehto perustuu tilanteeseen, jossa Makasiinirannan aluetta on täydennysrakennettu satamakentän ympärillä ja satamatoiminnan rekkaliikenne alueella loppuu. Rekkaliikenteen poistuessa alueelta lisärakentaminen voi laajentua sen varausalueelle.

SUUNNITTELUALUE

Suunnittelualue

Suunnittelualue sijaitsee Helsingin ydinkeskustassa kantakaupungin edustalla. Kaartinkaupungin, Ullanlinnan ja Kaivopuiston kaupunginosaan sijoittuva alue on osa Helsingin historiallista kaupunkikuvaa, valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY) sekä esimerkiksi osa Merellisen Helsingin kansallismaisemaa. Nykyisin alue palvelee satama-alueena pääasiassa matkustajaliikenteen tarpeita. Alueeseen kuuluu nykyisen Makasiiniterminaalin kohdalla sijaitseva Makasiiniranta ja Olympiaterminaalin sekä Satamatalon edustalla sijaitseva Olympiaranta.

Kaavoitus ja maanomistus

Suunnittelualue on Helsingin tuoreimmassa yleiskaavassa merkitty satamatoimintojen alueeksi lukuun ottamatta Vironaltaan eteläpuolta, joka on kaavassa liike- ja palvelukeskustan aluetta (C1). Alueelle on voimassa erillisiä asemakaavoja, joita ollaan uudistamassa tulevina vuosina.

Kaupunki omistaa suurimman osan suunnittelualueen maista, mutta on vuokranut ne nykyopimuksella Helsingin Satama Oy:lle vuoteen 2074 asti. Helsingin Satama Oy omistaa lisäksi satama-alueen rakennukset, laiturit ja muut rakenteet. Osa Helsingin Satama Oy:n käyttämistä alueista on luokiteltu viranomaisen toimesta turvatoimialueeksi (ISPS-alue), joka on suljettu ulkopuoliselta liikenteeltä. Suurin osa ranta-alueesta ei ole avointa kaupunkitilaa.

Satamatoiminnot ja -liikenne

Alueelta liikennöi Tallink-Siljan Tukholman matkustaja-alusliikenne. Lisäksi Makasiinilaiturilla ja Pakkahuoneenlaiturilla sijaitsevat laituriapaikat mahdollistavat kansainvälisen risteilyliikenteen turvatoimialueineen. Helsingin Satama Oy:n toiminnolle varatun maa-alueen lisäksi myös valtaosa Eteläsataman lahden vesialueesta on satama-alueita, jossa laivojen täytyy mahtua kääntymään myös tulevaisuudessa.

Helsingin Satama Oy:n toimintoja keskustan satamissa on tarkoitus tiivistää siten, että matkustaja-alusliikenne nykyisessä Eteläsatamassa siirtyy muihin keskustan sataman osiin. Kansainvälinen risteilyalusliikenne säilyy kuitenkin alueella.

Suunnittelualueella satamatoiminta tulee jatkumaan ainakin Olympiaterminaalin ja Satamatalon edustalla sijaitsevalla laituri-alueella. Tällä alueella on jatkossakin huomioitava sataman tarvitsema turvatoimialue (ISPS-alue) sekä tilavarauksissa myös muun muassa satamatoiminnan kannalta tarvittavat mairinnoisurakenteet ja – kuten muutoinkin satama-alueilla – satamakentälle ulottuvat laiturirakenteet. Makasiinilaituri ja Pakkahuoneenlaituri on maankäytönsuunnittelun näkökulmasta tavoitteellista avata julkisiksi ranta-alueiksi. Työssä ei ole lähtökohtaisesti tarkasteltu Helsingin Satama Oy:n alueelle esittämän 1500-2000 m² uuden terminaalarakennuksen ja siihen liittyvän pika-alusliikenteen tilavarauksia tai yhteyksiä tarkempien lähtötietojen puuttuessa.

Suunnitelmassa ei ole erikseen varauduttu maanalaisen kokoojakadun mahdolliseen linjaukseen. Mikäli satamakenttä väistyy nykyiseltä paikaltaan Makasiinirannasta, väistyy myös tarve raskaan liikenteen reitistä alueelle.

Melu

Alue sijaitsee satamamelun vaikutuspiirissä ja sille kohdistuu lisäksi tavanomaista liikennemelua. Sataman toiminnasta syntyvä laivamelu saattaa vaikuttaa osin alueelle sijoitettaviin toimintoihin ja rakenteisiin.

Tulviin varautuminen

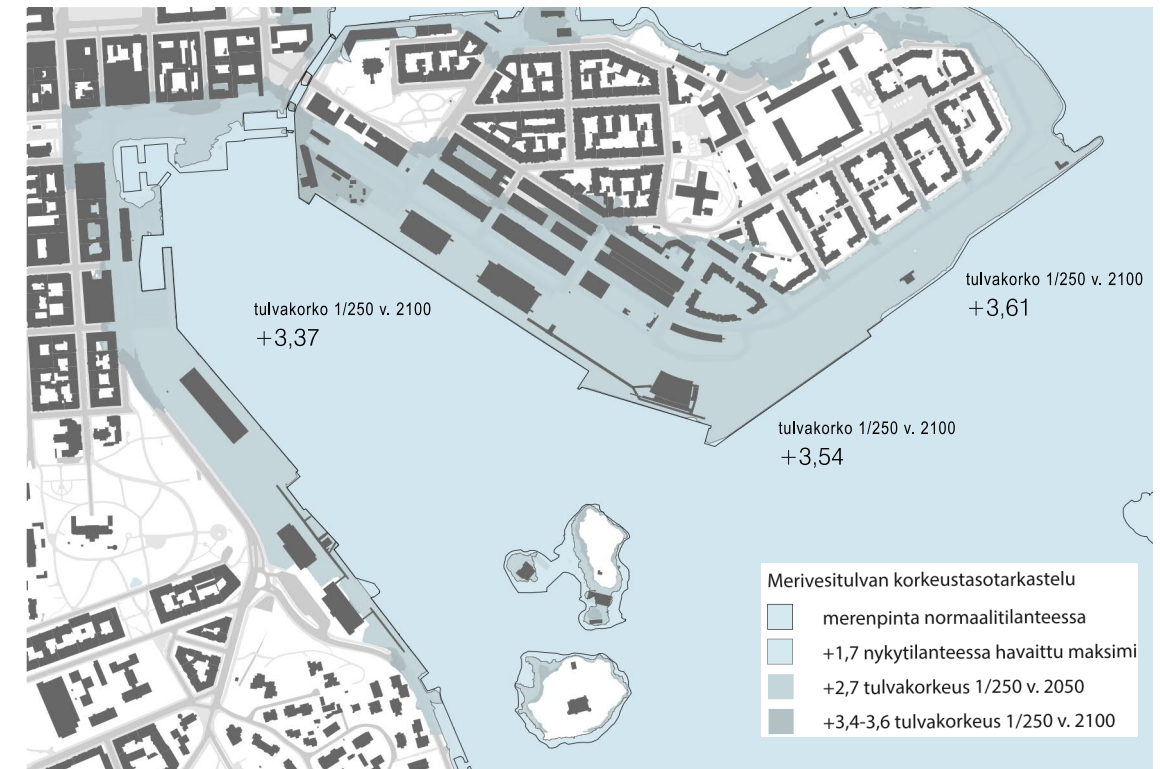
Alueen sijainti tulvariskialueella on otettu huomioon korkotasojen suunniteltaessa siten, että rantavyöhykkeelle muodostuu muuttuvalta merenpinnalta suojaava yhtenäinen rakenne. Työssä käytetään korkeustasotarkastelun lähtökohtana turvallisen rakentamiskorkeuden ohjeistuksessa (Helsinki 2016a) esitettyjä mahdollisia maksimiallonkorkeuksia Eteläsataman alueella vuosille 2050 ja 2100. Korot vaihtelevat Eteläsataman eri osissa vuonna 2050 +2,67:n ja +2,91:n välillä, ja vuonna 2100 +3,37:n ja +3,61:n välillä. Alin suositeltava rakentamiskorkeus Makasiini- ja Olympiarannan alueella on kaupungin ohjeen mukaan +3,4 (N2000, Helsinki 2016a). Alimman turvallisen rakentamiskorkeuden alapuoliset rakenteet toteutetaan vedenpainerakenteina.



Kuva 4. Eteläsataman lahden alueen ajantasa-asetuskaava (Helsingin kaupunki)



Kuva 5. Suunnittelualue



Kuva 6. Vuoden 2100 ennustetun tulvatilanteen vedenpinnan korkeustasotarkastelu suhteessa nykytilanteeseen

Kuva 7. Eteläsataman alue 2015. Kuvan oikeassa laidassa Makasiini- ja Olympiaranta. (Suomen ilmakekuva oy).



MAISEMALLISET LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET

MAISEMAKUVA JA KULTTUURIHISTORIA

Kulttuurihistoriallisesti arvokkaat ympäristöt

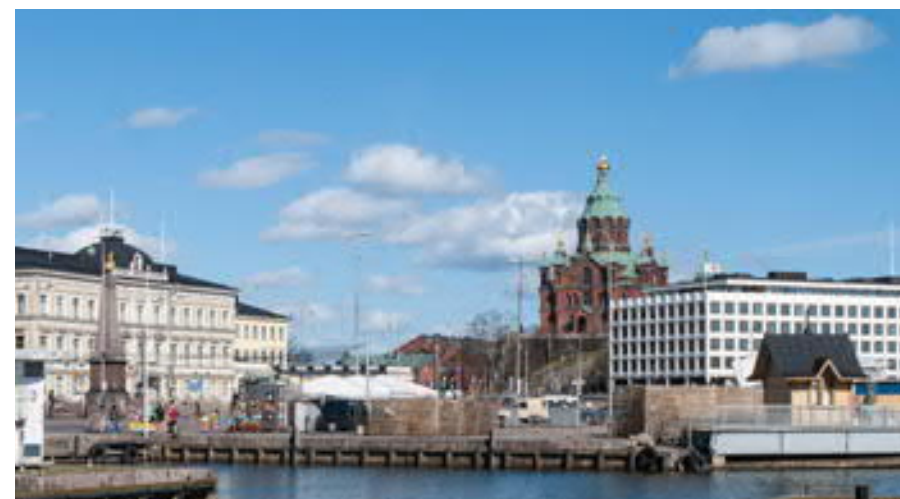
Alue on tärkeä osa merelliseen Helsinkiin liittyvää kulttuurihistoriallista maisemaa ja Helsingin empireeskustan julkisivua. Se sijaitsee seuraavien kulttuuriympäristövyöhykkeiden tai inventointien alueella:

- Suomenlinnan Unescon maailmanperintökohteen suojavyöhyke (museovirasto.fi, luettu 2.12.2020)
- Kansallismaisema: Merellinen Helsinki, (Kansallismaisemat, Ympäristöministeriö 1993)
- Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö RKY: Olympiarakennukset. (Museovirasto 2009)
- Helsingin kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittävä alue (vuoden 2002 selvitys)
- Maakuntainventoinnin kohteet, Uudenmaan kulttuuriympäristöt – selvitys (Uudenmaan liitto 2016)
- Yleiskaavan kulttuuriympäristöt –teemakartta (Helsingin kaupunki 2016b) on RKY-alueiden osalta oikeusvaikutteinen.



Kuva 8. Arvokkaat ympäristöt

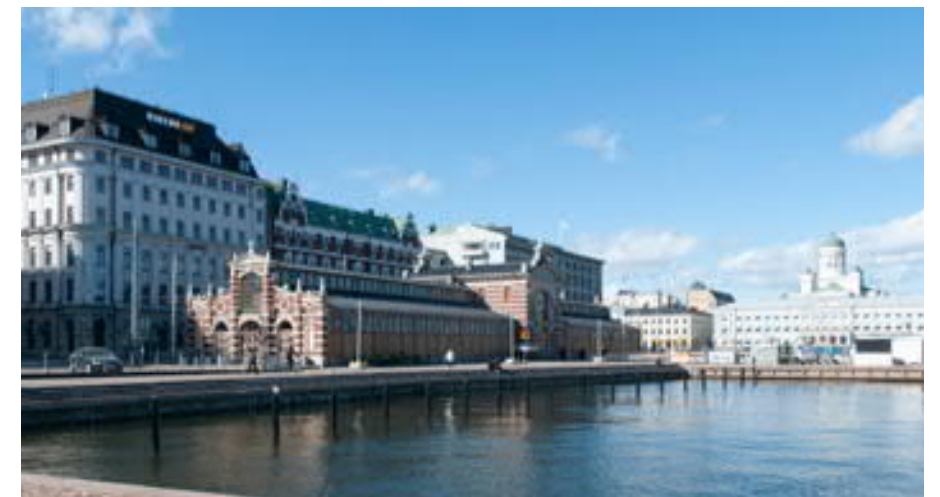
Alueelta on lisäksi laadittu ”Helsingin yleisten alueiden arvoympäristöt” –inventointi (Helsingin kaupunki 2008). Suunnittelualueen välittömässä läheisyydessä sijaitsevat myös docomomo-kohde Teollisuuskeskuksen talo (docomomo.fi, luettu 13.11.2020) sekä RKY-alueet Tähtitorninmäen observatorio ja -puisto sekä Kaivopuisto (Museovirasto 2009). Tähtitorninvuorenpuistosta on laadittu hoito- ja kehittämissuunnitelma ”Tähtitornin vuori ja Ullanpuistikko, hoito- ja kehittämissuunnitelma” (Maisemasuunnittelu Hemgård 2011).



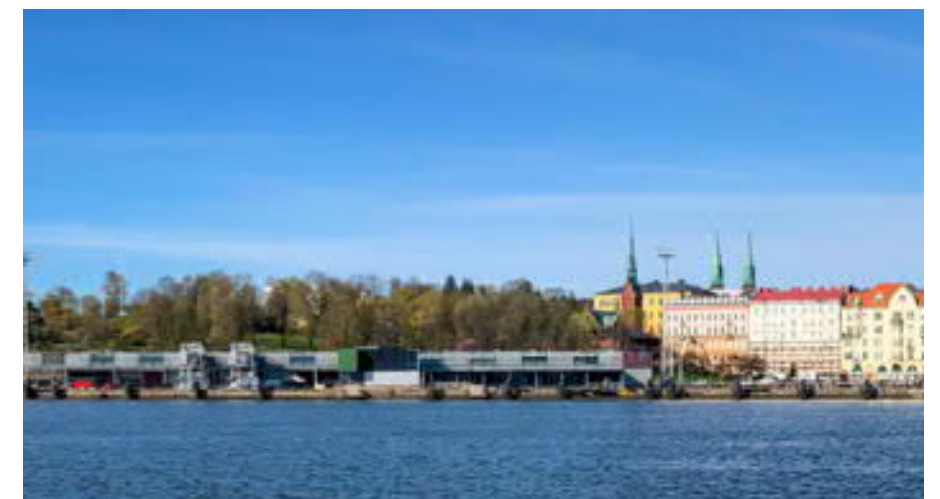
Kuva 11. Kauppatorin arvokas historiallinen ympäristö yhdistyy myöhempään rakentamiseen.



Kuva 9. Kulttuurihistoriallisesti arvokkaat Olympiatermi ja Satamatalo Tähtitornivuorelta kuvattuna



Kuva 10. Makasiinirannan pohjoispäästä aukeaa näkymä kohti Kauppatoria, Kauppahallia ja Tuomiokirkkoa



Kuva 12. Tähtitorninvuoren puiston ja observatorion RKY-alue erottuu maisemassa



Kuva 13. Ilmakuva koko Eteläsataman alueelta vuonna 1939. Laivaliikenne on ollut tärkeä osa alueen ilmettä jo kauan. Tähtitorninvuori erottuu rantaviivassa vihreänä verrattuna muuten rakennettuun ranta-alueeseen, Tuomiokirkko ja Uspenskin katedraali erottuvat selkeinä maamerkkeinä. (Helsingin kaupunginmuseo / Veljekset Karhumäki)



Kuva 14. Laivasillankatu 1880-luvulla. (Helsingin kaupunginmuseo)



Kuva 15. Näkymä Tähtitorninvuorelta. Aikanaan avoimelta puistoalueelta on ollut laaja näkymä Tuomiokirkolle, Uspenskin katedraalille ja Kauppatorille. (Helsingin kaupunginmuseo)



Kuva 16. Näkymä Kauppatorilta Tähtitorninvuorelle 1972. Tähtitorninvuori on perinteisesti erottunut vihreänä taustana muuten rakennetussa ympäristössä. (Helsingin kaupunginmuseo)

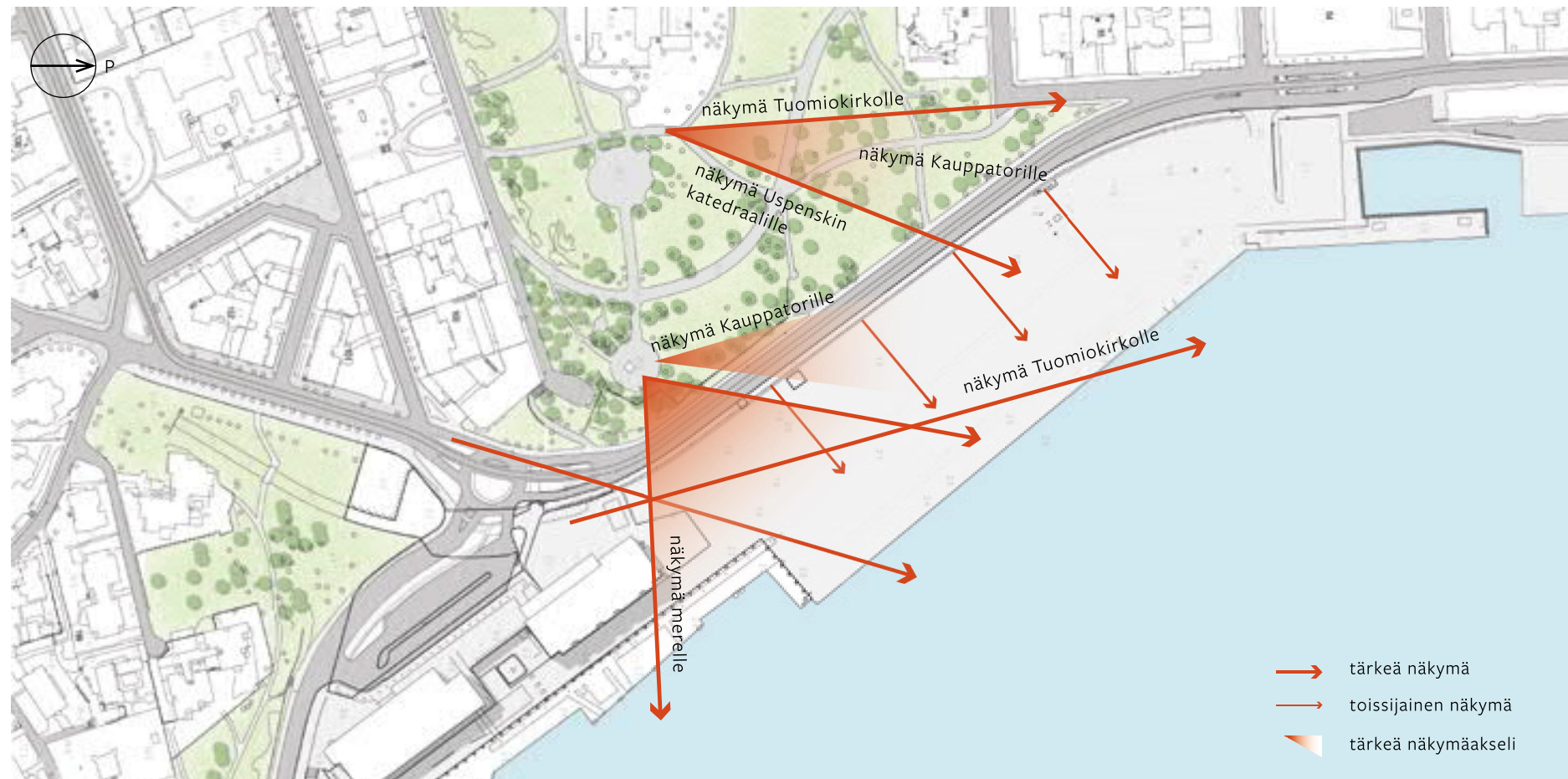
Eteläsataman lahti – jolle Makasiini- ja Olympiarantakin sijoittuvat – on yksi Helsingin keskeisimmistä historiallisista ranta-alueista. Alueella on runsaasti merkittäviä näkymiä ja toimintoja. Eteläsatama on ollut ennen kaikkea kaupunkielämän ja kaupan sekä saapumisen ja lähdön paikka, perinteisessä mielessä kaupungin porttikohta merelle. Torikauppa, laivaliikenne ja satamatoiminnot ovat alueen keskeinen kulttuurihistoriallinen ominaispiirre.

Eteläsatamaan ja merelle Kauppatorilta avautuvaa näkymää kehystää Makasiini- ja Olympiarannan puolella Tähtitorninvuori, joka on Helsingin ensimmäisenä kunnallisena kaupunkipuistona ollut jo pitkään rantavyöhykkeen ainoa vihreä, selvästi rakentamaton osa. Suunnittelualuetta kohti katsottaessa puisto näyttyy vihreänä taustana. Laivasillankadulle se on ollut vihreä reunus, kun kadun toisella puolella on sijainnut vuoroin makasiineja tai satamakenttää. Perinteisesti puiston matalammista osista ja Laivasillankadulta on nähnyt satama-alueen yli tai makasiinien lomitse merelle, ja Laivasillankadun rannan puoli onkin ollut kantakaupunkia matalampien ja toisistaan erillään sijainneiden rakennusten ja rakenteiden aluetta. Ne ovat piirtyneet Tähtitorninvuoren puistoa vasten ja olleet luonteeltaan ja ilmeeltään tarkoituksenmukaisia käyttörakennuksia. Keskeinen alueen historiallinen rakenne on ollut rautatie, joka on palvellut sataman ja alueen teollisuustoiminnan logistiikkaa.

Etelärannan kaupunkitalot muodostuvat Eteläsataman kantakaupungin puoleiseksi julkisivuksi, jonka edessä sijaitsevat toiminnot ovat sille mittakaavaltaan alistuneet. Rannan rakennuksia on väliaikaisina uusittu tarpeen mukaan. Poikkeuksen muodostavat Vanha kauppahalli sekä Satamatalo ja Olympiaterminaali, joiden arkkitehtuurin taso viestii myös rakennustaiteellisista tavoitteista toteutusten taustalla.

Paitsi näkymien kohteena, Tähtitorninvuoren puisto on toiminut näköalapaikkana. Sen suunnittelussa keskeisenä elementtinä on ollut nimenomaan puistosta tarkoin suunnitellut näkymät merelle ja keskustan maamerkkirakennuksiin. Puiston huipulta aukeaakin laajoja näkymiä Makasiini- ja Olympiarannan yli muualle Eteläsatamaan, kohti Kauppatoria, Katajanokkaa sekä avomerta. Myös puiston muut alueet ovat alun perin olleet avoimia ja koko puistosta on nähnyt esteettä satama-altaalle päin sekä erityisesti kohti kolmea suurta kirkkoa: Tuomiokirkkoa, Uspenskin katedraalia ja Suomenlinnan kirkkoa. Aluetta on sen historiassa ikuisitettu monin piirroksin, maalauksin ja valokuvoin. Tämän vuoksi alueen historiallisen kehityksen kaarta on helppo seurata.

TÄRKEÄT SÄILYTETTÄVÄT NÄKYMÄT



Kuva 17. Näkymät tarkastelualueelta

Näkymät Laivasillankadulta

Laivasillankadun itäpuolella on sijainnut matalampaa rakentamista – vuoroin makasiineja tai satamakenttää. Myös jatkossa alueen historialle ominaiset näkymät kadulta merelle tulee säilyttää, jottei tila uuden rakentamisen ja Tähtitorninvuoren välissä muodostu kuilumaiseksi. Laivasillankadun eteläosasta Katajanokalle päin muodostuu tärkeä näkymä, jossa Uspenskin katedraalilla on karttaneulan rooli kuljijan asemoidessa itsensä kaupungissa.

Näkymät Tähtitorninvuorelta

Makasiini- ja Olympiarannan ympäristön tärkeimmät ja arvokkaimmat näkymät avautuvat Tähtitorninvuorelta. Sen huipulta aukeaa laajoja näkymiä muualle Eteläsataman lahdelle, kohti Kauppatoria, Katajanokkaa sekä avomerta. Myös puiston muut alueet ovat alun perin olleet avoimet ja matala rakentaminen ei ole peittänyt näkymiä kuin vasta katutasen tuntumassa. Koko puistosta on nähnyt esteettä satama-altaalle päin sekä erityisesti kohti kolmea suurta kirkkoa: Tuomiokirkkoa, Uspenskin katedraalia ja Suomenlinnan kirkkoa. Uuden rakentamisen olennainen lähtökohta on ollut vapaan näkymän säilyttäminen siten, että Kauppatorin taso hahmottuu näkymässä kokonaisuutena.



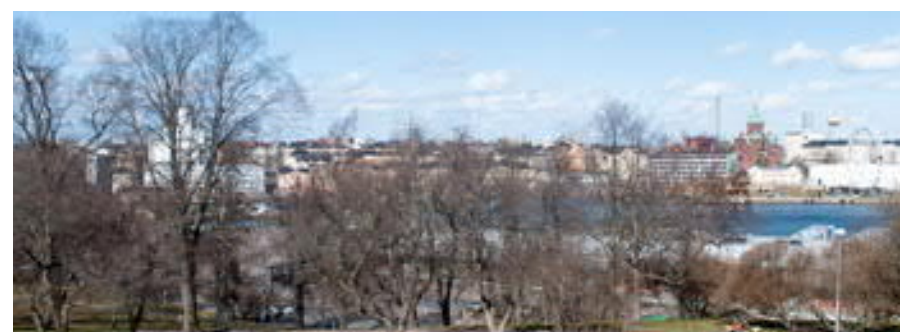
Kuva 18. Historiallinen tilanne (kuva vuodelta 1872, Helsingin kaupunginmuseo)



Kuva 20. Historiallinen tilanne (Helsingin kaupunginmuseo)



Kuva 19. Nykytilanne Satamatalon edustalta



Kuva 21. Nykytilanne Tähtitorninvuoren huipulta

Näkymä Satamatalon edustalta

Satamatalon pohjoispuolella on historiallisesti sijainnut satamakenttää tai matalampia rakennuksia, jolloin paikalta on auennut avoin näkymä kohti kantakaupunkia. Näkymä aukeaa yhä käytännössä heti Olympiaterminaalista poistuttaessa, ja sen kiintopisteenä näkymän päätteenä sijaitsee Tuomiokirkko.



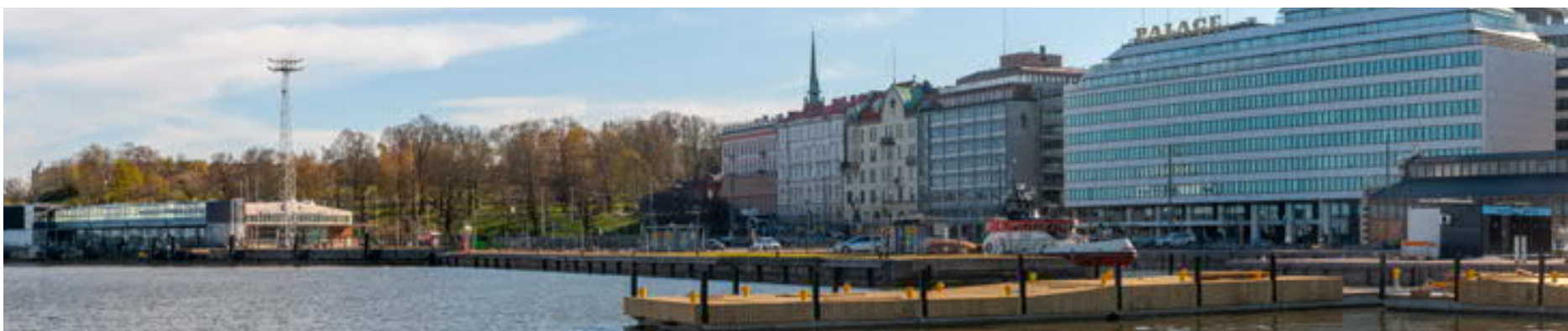
Kuva 23. Historiallinen tilanne (kuva vuodelta 1890, Helsingin kaupunginmuseo)



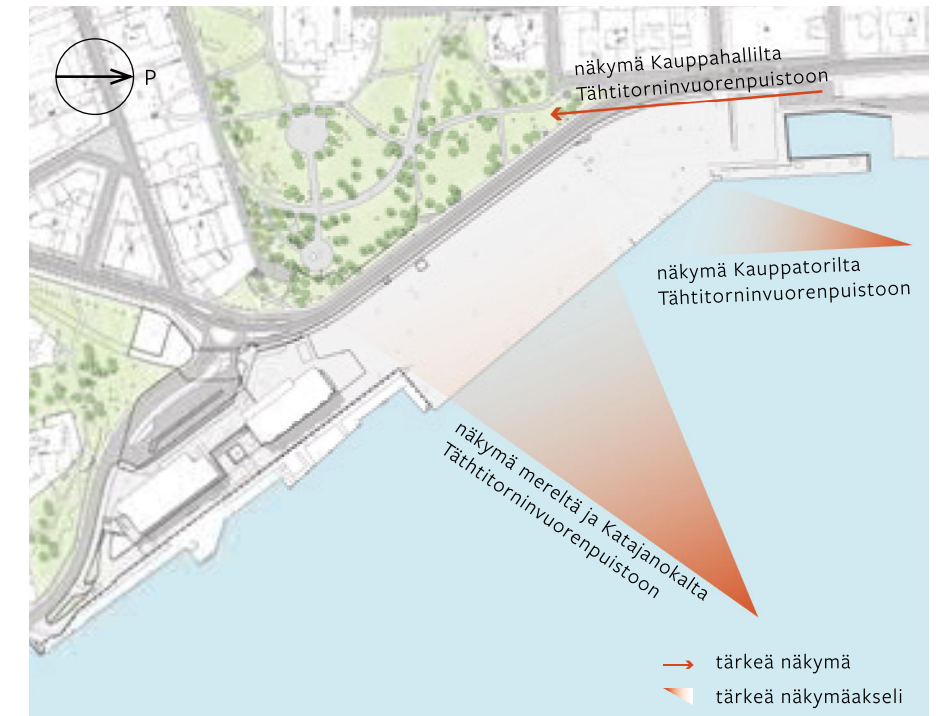
Kuva 24. Nykytilanne mereltä katsottuna



Kuva 25. Historiallinen tilanne (kuva vuodelta 1952, Helsingin kaupunginmuseo)



Kuva 26. Nykytilanne Kauppatorilta katsottuna



Kuva 22. Näkömät tarkastelualueelle

Näkömät Tähtitorninvuorelle

Tähtitorninvuori on historiallinen kaupunkipuisto ja rantavyöhykkeen ainoa selvästi rakentamaton osa, joka näyttäytyy vihreänä taustana sekä Kauppatorilta että mereltä päin katsottaessa. Laivasillankadulle se on muodostanut vihreän reunuksen, joka avautuu näkyviin heti Kauppahallin kulmalta Kauppatorin suunnalta saavuttaessa.

LIIKENTEELLISET LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET

HUOLTOLIIKENNE

Suunnittelun yhteydessä on tutkittu erilaisia huoltoliikenteen vaihtoehtoja, joista on lopulta päädytty kahteen ratkaisuun. Ratkaisujen lähtökohdaksi on ollut tilanne, jossa matkustajalaivaliikenne ja tähän liittyvä tarve maanalaiselle kokoojakadulle poistuvat. Nyt esitetyt huoltoliikenteen linjat eivät ole yhteensopivia maan-alaisen kokoojakadun linjauksen kanssa. Liikennetarkeus on kuvattu tarkemmin Ramboll Finland Oy:n (2020) työssä ”Eteläsataman alustava teknisten tilavarausten ja toteuttamistavan periaatesuunnitelman päivitys”.

Huoltoliikenne etelästä

Huoltoliikenteen järjestäminen etelän kautta ei vaadi uusia erityisjärjestelyjä Olympiarannan puolella, vaan se on mahdollista toteuttaa nykyisiä tilavaroituksia ja rakenteita hyödyntäen Satamatalon länsipuolella olemassa olevan kannen alla. Tehokkaan maankäytön ja toimivan maisemakuvan vuoksi huoltoreitti painuu Makasiinirannan puolella maan alle niin, että huoltotunnelin yläpinta mukailee Laivasillankadun korkoa. Tällöin vältetään korkeuseroilta uuden rakentamisen lattiatason ja kadun välillä, ja uudisrakennusten katutasokerrokseen voidaan toteuttaa katutilan yhteydessä sijaitsevia liiketiloja. Alueen pohjoisosassa huoltotunnelin pohja asettuu korkoon -5,0. Jatkosuunnittelussa on huomioitava, että nykyisen kannen alla kulkevan liikenteen enimmäiskorkeus on vain 3,5 metriä, mikä vaikuttaa huoltoliikenteessä käytettävään kalustoon tai vaatii reitin painamista maan alle jo nykyisin olemassa olevan kannen kohdalla.

Tässä vaihtoehdossa huoltotunnelin laskeutuminen sataman tasosta pituussuunnassa maan alle estää Satamatalon kohdalla reitin tuomisen rannasta Ehrenströmintien ali vanhaan ratakuihuun kohti Kaivopuistoa.

Huoltoliikenne kalliosisäänkäynnin kautta

Huoltoliikenteen järjestäminen Tähtitorninvuoren pysäköintihallin nykyisen sisäänkäynnin kautta vaatii suuria rakenne- ja kalliorakenneteknisiä toimenpiteitä. AFRYN (2020) selvityksen ”Eteläsataman ajoyhteydet – luonnossuunnitelma tunneliyhteydestä Tähtitorninmäen alitse” perusteella huoltoliikenteen yhteyden järjestämiseksi nykyistä sisäänkäyntiä on avarrettava ja laajennettava sekä muutettava liikenteellisiltä järjestelyiltään jalankulkuliikenteen reitin ja ajourien ja niiden pituuskallistusten osalta. Muutosten vuoksi nykyistä kalliota tulee sisäänkäynnin yläpuolelta jonkin verran louhia. Kaupunkikuvassa toimenpiteet eivät kuitenkaan vaikuta olennaisesti maisemaan vaan kohdistuvat nykyisen ajotunnelin suuaukkoon ja sen katuverkkoon liittymiseen. Periaatteessa huoltoajolle olisi mahdollista tehdä myös uusi sisäänkäynti kallioon nykyisen suuaukon eteläpuolelle, mutta tämä aiheuttaisi maisema- ja kaupunkikuvallisesti hyvin merkittävät muutoksia nykytilanteeseen. Vanha pysäköinnin sisäänajon suuaukko säilyisi joka tapauksessa olemassa, vaikka uusi sisäänkäynti toteutettaisiin.

Huoltoreitin tuomisesta Tähtitorninvuoren kallio- ja kalliopysäköinnin kautta on merkittävää maisemallista ja toiminnallista hyötyä. Vaihtoehdossa huoltoreitti alittaa Laivasillankadun ilman muutoksia sen nykytasoon, ja saavuttaa lopullisen tasonsa -5,0 käytännössä heti Laivasillankadun alituksen jälkeen. Reitti ei vie olennaisesti ensimmäistä vaihtoehtoa enempää tilaa uuden rakentamisen pohjakerrokselta, eikä myöskään rajoita Satamatalon pohjoispuolen ja uuden rakentamisen välistä ohjattavia yhteyksiä. Tällöin on mahdollista toteuttaa sekä uusi jalankulun ja pyöräilyn yhteys rannassa että yhteys rannasta Ehrenströmintien ali kohti Kaivopuistoa. Tämä tarjoaa mahdollisuuden kehittää kannen ja puiston tason alapuolista kaupunkitilaa toiminnallisesti ja kaupallisesti. Satamatalon ja Olympiaterminaalin huoltotarpeet hoidetaan kannen alla Satamatalon länsipuolella.

HENKILÖAUTOLIIKENNE

Suunnittelun lähtökohdaksi on, ettei alueelle enää jatkossa ohjata laivaan kulkevaa henkilöautoliikennettä. Tällöin käytännössä koko nykyinen satamakenttä vapautuu rakentamiselle.

Tarpeen tullen nykytilanteen mukaisen henkilöautoliikenteen vaatima jonotusalue on jatkossakin mahdollista sijoittaa alueelle niin, että ajoyhteys etelästä joko rannan kautta tai Satamatalon länsipuolelta säilyy. Henkilöautoliikenteen säilyttäminen alueella vähentäisi merkittävästi mahdollista uutta kerrosalaa. Sen vaatima tila ja ajoyhteydet estäisivät uudet jalankulun ja pyöräilyn yhteydet rannassa ja Ehrenströmintien ali vanhaan ratakuihuun kohti Kaivopuistoa. Pienimuotoisen henkilöajoneuvoliikenteen soveltaminen alueelle saattaa kuitenkin osoittautua jatkosuunnittelussa mahdolliseksi.



Kuva 27. Nykyisen sisäänkäynnin laajentaminen vaatii louhimista, muttei vaikuta olennaisesti maisemaan kohdistuessaan olemassaolevaan suuaukkoon ja sen liittymään katuverkkoon.



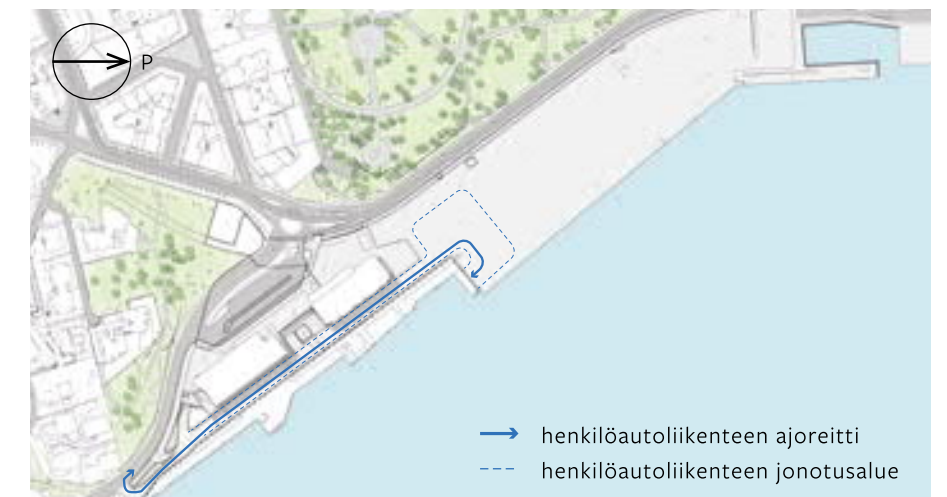
Kuva 28. Uuden sisäänkäynnin tekeminen aiheuttaisi maisema- ja kaupunkikuvallisesti hyvin merkittävät muutoksia nykytilanteeseen. Vanha pysäköinnin sisäänajon suuaukko säilyisi joka tapauksessa olemassa.



Kuva 29. Eteläinen huoltoreitti



Kuva 30. Huoltoreitti kalliotunnelin kautta



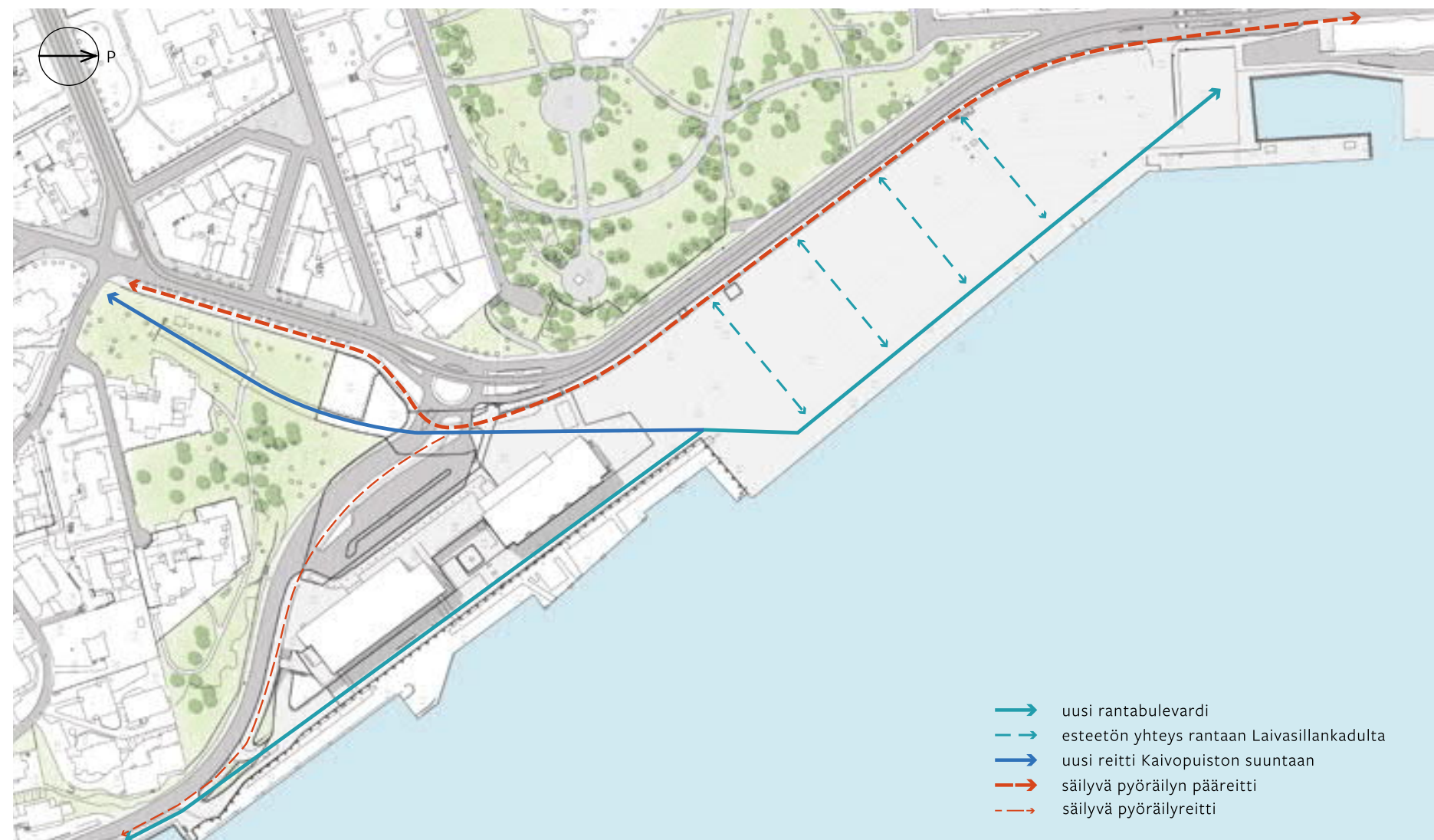
Kuva 31. Henkilöautoliikenteen tilavaraus

TÄRKEÄT JALANKULUN JA PYÖRÄILYN YHTEYDET

Nykyisen satamakentän vapautuminen satamatoiminnoilta ja henkilöautoliikenteen poistuminen alueelta avaavat uusia mahdollisuuksia jalankulun ja pyöräilyn yhteyksien kehittämiseen rakentamisen yhteydessä.

Rantareitti nykyisen satama-alueen halki

Kaivopuistosta saapuva kantakaupungin rantareitti kiertää tällä hetkellä suunnitelualueen kohdalla kohtuullisen kaukana rannasta nykyisten satamarakennusten länsipuolella. Satamatoimintojen vähentyessä on tavoitteenmukaista tuoda reitti Olympiaterminalin ja Satamatalon itäpuolelle, jolloin yhteyden on mahdollista kulkea rannan tuntumassa Kauppatorilta aina Kaivopuistoon asti. Olympiarannan puolella reitti jää säilyvän turvatoimialueen taakse, mutta Makasiinirannassa se on mahdollista tuoda kiinni rantaan.



Kuva 32. Jalankulun ja pyöräilyn yhteydet

Uusi yhteys rannasta kohti Kaivopuistoa

Ehrenströmintien ja Laivasillankadun risteyksessä sijaitsevat Armi Ratian puisto ja Kaivopuiston pohjoiskärki jäävät nykyään eristyksiin katujen ja korkean mäen väliin. Puiston osien välissä kulkeva syvä ratakuilu erottaa ne lisäksi toisistaan, ja alueen käyttö on vähäistä. Aluetta on mahdollista kehittää osana Makasiini- ja Olympiarannan kehitystä. Tavoitteena on, että kävelyn reitti ohjattaisiin Ehrenströmintien ali nykyiseen ratakuiluun, jolloin rantareitiltä muodostuisi suora yhteys Kaivopuistoon. Samalla olisi mahdollista aktivoida nykyisin lähinnä varastona olevia kannenalaisia tiloja Ehrenströmintien ja Laivasillankadun alapuolella.

Esteetön yhteys Laivasillankadulta rantaan

Satamatoiminnan siirtyessä pois nykyiseltä satamakentältä on Laivasillankadulta mahdollisuus saada esteetön yhteys rantaan.



Kuva 33. Rantareitti sijoittuu nykyisen satama-alueen paikalle rantaan.



Kuva 34. Vanha ratakuilu, jonka läpi reitti rannasta Kaivopuistoon voidaan linjata.



Kuva 35. Uusi rakentaminen mahdollistaa yhteydet rantaan nykyisen satamakentän paikalla.

MAANKÄYTTÖVAIHTOEHDOT

SUUNNITTELUPROSESSI

Hankkeen aikana on tutkittu useita erilaisia ratkaisuvaihtoehtoja eri liikennejärjestelyillä, rakennusmassoilla, kerrosluvuilla ja -korkeuksilla. Lopulliseen työhön on koottu näistä kaksi kokonaisvaihtoehtoa, jotka täyttävät alueelle tavoiteltavat toiminnalliset vähimmäistavoitteet sekä tuottavat rakentamisen kannalta mielekkään määrän uutta kerrosalaa. Vaihtoehtojen osaominaisuuksia voidaan yhdistellä toisinkin kuin nyt on esitetty, esimerkiksi molemmat huoltoliikenteen ratkaisut ovat mahdollisia molempien massoittelevaihtojen kanssa. Esitetyt vaihtoehdot on laadittu siten, että ne edustavat valittuihin kaupunkikuvallisiin ja maisemallisiin reunaehtoihin perustuen kahta mahdollisimman erilaista ratkaisua, joiden puitteissa alueen lopullista maankäyttöä voidaan arvioida. Rakennusmassat ovat yksinkertaistettuja volyymejä, tilavarauksia ilman artikuloivia pintoja tai rakennusosia. Ne rytmittyvät rantaan toteavasti synnyttäen ympäristönsä suhteen jännitteen, jota analysoimalla voidaan määrittää tulevan rakentamisen vaatimuksia.

Satamarakennusten ja Kauppatorin etäisyys on aiemmin vaikuttanut todellista suuremmalta, koska usein tuulisen Laivasillankadun varrella ei ole ydinkaupungille tyypillisesti palveluja tai rakennusten tarjoamaa suojaa. Satamatoimintojen sijoittuminen aivan pääkaupungin keskelle on tuonut matkustajat poikkeuksellisella tavalla aivan sen ytimeen, mutta toisaalta näiden tukitoimintojen luonne on luonut paikkaan viivettä ja kaupungin luonteelle vierasta tyhjyyttä. Uuden rakentamisen tasainen sijoittelu rytmittää rantaa Kauppatorin ja terminaalirakennusten välillä.

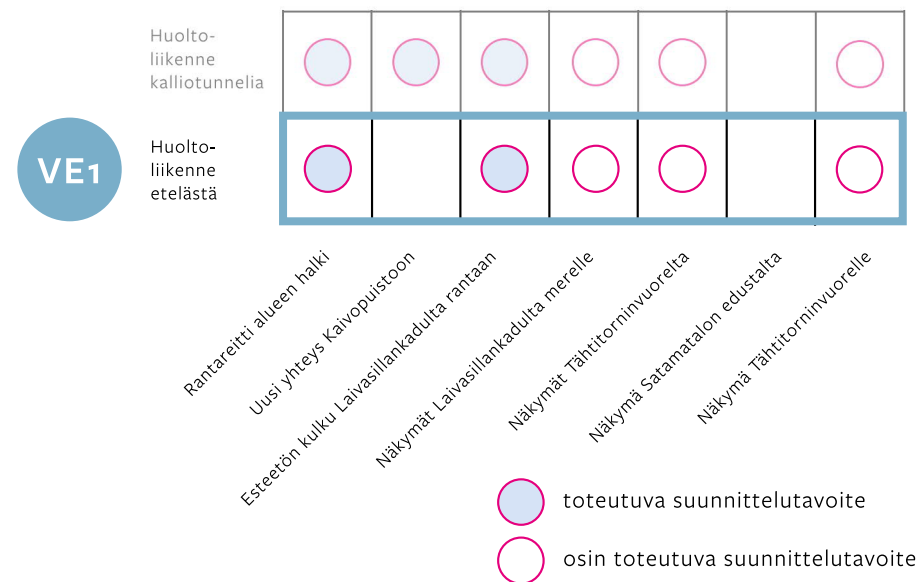
Verrattuna aiempiin ”Eteläsataman lahden maisemallisessa tilavarauus- ja periaatesuunnitelmassa” (LOCI maisema-arkkitehdit Oy ja JKMM Arkkitehdit Oy 2020) esitettyihin vaihtoehtoihin, nyt käsitellyt vaihtoehdot pyrkivät ottamaan edellisiä tarkemmin huomioon alueen tärkeimmät maisemalliset arvot ja tuottamaan toiminnalliseen tilasuunnitteluun niitä monipuolisempia lähtökohtia. Tavoitetta on helpottanut se, että vaihtoehdot eivät ole enää samalla tavalla sidotut satamakenttään ja sen tuomiin haastaviin reunaehtoihin, kun satamatoiminnot ja henkilöauto-liikenne voidaan nyt olettaa alueelta poistuneiksi toiminnoiksi.

Vaihtoehto 1

Maankäyttövaihtoehto 1 (VE1) perustuu ratkaisuun, jossa uuden rakentamisen kerrosala on pyritty maksimoimaan vapautuvan satamakentän alueella ja huoltoliikenne järjestetään etelästä. Periaatteessa huolto on mahdollista toteuttaa myös kalliotunnelin kautta. Kuvassa 38. on kuvattu maankäyttövaihtoehdossa toteutuvat suunnittelutavoitteet kummallakin huoltoliikennevaihtoehdolla.



Kuva 36. Maankäyttövaihtoehto 1 (VE1)



Kuva 38. Maankäyttövaihtoehdon 1 (VE1) toteutuvat suunnittelutavoitteet eri huoltoliikennevaihtoehdoilla. Sinisellä rajattu kuvissa esitetty huoltoliikennevaihtoehto.

Vaihtoehto 2

Maankäyttövaihtoehto 2 (VE2) perustuu ratkaisuun, jossa uuden rakentamisen kerrosalaa on sovitettu mahdollisimman usean tärkeän näkymän säästämiseksi ja huoltoliikenne järjestetään kalliotunnelin kautta. Periaatteessa huolto on mahdollista toteuttaa myös eteläistä reittiä. Kuvassa 39. on kuvattu maankäyttövaihtoehdossa toteutuvat suunnittelutavoitteet kummallakin huoltoliikennevaihtoehdolla.



Kuva 37. Maankäyttövaihtoehto 2 (VE2)



Kuva 39. Maankäyttövaihtoehdon 2 (VE2) toteutuvat suunnittelutavoitteet eri huoltoliikennevaihtoehdoilla. Sinisellä rajattu kuvissa esitetty huoltoliikennevaihtoehto.

VAIHTOEHTO 1

Maankäyttövaihtoehto 1 (VE1) perustuu ratkaisuun, jossa huoltoliikenne järjestetään etelästä ja uuden rakentamisen kerrosala on pyritty maksimoimaan vapautuvan satamakentän alueella. Vaihtoehdossa jalankulun ja pyöräilyn yhteys on mahdollista tuoda rantaan ja rannasta esteettömästi Laivasillankadulle. Myös yhteys rannasta kohti Kaivopuistoa olisi mahdollinen, mikäli huoltoajo toteutettaisiin kalliotunnelin kautta.

Vaihtoehdossa esitetty tehokas maankäyttö estää näkymät Laivasillankadun eteläosasta merelle ja Satamatalolta Tuomiokirkolle. Näkymä Kaivopuiston suunnasta Uspenskin katedraalille heikkenee. Tähtitorninvuori säilyy vihreänä siluettina rakentamisen taustalla. Tähtitorninvuoren näköalapaikalta Kauppatorin suuntaan avautuvassa näkymässä uuden rakentamisen pohjoisimmat massat peittävät hie-man Kauppatorin näkyvää tasoa.

Rakentaminen

Satamatoiminnan siirtyessä pois satamakentältä on uuden rakentamisen massoittelu mahdollista tehdä kohtuullisen vapaasti. Vaihtoehdossa rakennusmassat on esitetty tarkoituksellisen yksinkertaisina ja rantaan näkyviltä sivuiltaan tasalevyisinä laatikoina, jotka toteuttavat avoimen tilan rakentamisen teknisenä ratkaisuna. Uusi rakentaminen sijoittuu Laivasillankadun levennyksen ja rannan väliin jäävälle alueelle käytännössä koko Makasiinirannan matkalta. Koko tämä alue on osoitettu kolme- tai alueen pohjoisosassa kaksikerroksisille massoille, jolloin vaihtoehto osoittaa uuden maankäytön tuottaman kerrosalan teoreettista enimmäismäärää. Tässä vaihtoehdossa se on n. 48000 brm². Alueen todellisen mahdollisen rakennusoikeuden määrittely on mahdollista suunnitelmien ja alueen tulevien toimintojen kilpailun myötä tarkentuessa. Käytännössä todellisen kerrosalan määrittämiseksi laajuudesta on poistettava ainakin rakennusten toiminnallisuuden ja luonnonvalon edellytysten varmistamiseksi vaadittu tila. Rakennusoikeudellisen kerrosalan määrittelemiseksi on poistettava kaavan rakennusoikeuden lisäksi sallittu tai rakennusoikeuteen kuulumaton laajuus.

Rakennusten tilavaraukset on massoiteltu niin, että massojen kerroskorkeus on alueen pohjoisosassa kuusi (6) metriä ja muualla neljä (4) metriä. Yläpohjarakenteiden ja kansiin rakenteet nostavat rakennusten kokonaiskorkeutta rakenteiden korkeuden verran. Tämän lisäksi on huomioitava katon näkyvien rakenteiden vaikutus. Rakennusmassojen harjakorkeus on tällöin enimmillään noin $(+3,4 + (2 \times 6,0 \text{ tai } 3 \times 4,0) + 1,0 = +16,4\text{m})$, mitä voidaan pitää enimmäiskorkeutena alueen luonteen ja Tähtitorninvuoren tärkeimpien näkymien säilymistä ajatellen.

Rakennusten reunalinjat on pääosin yhteensovitettu rantarakenteiden kanssa niin, että laituri-alue voidaan kunnostaa rakentamisesta erillään. Eteläisimmän rakennusmassan kaakkoiskulma kuitenkin risteää laiturin kunnostusrakenteiden perustusten kanssa, ja se täytyy jatkosuunnittelussa yhteensovittaa rakennusteknisin keinoin. Rantavyöhykkeelle laituri-alueella on varattu 21 metriä avointa tilaa, mutta rantavyöhykkeen lopullinen leveys tarkentuu kunnostustöiden yhteydessä. Ramboll Finland Oy:n (2020) työssä ”Eteläsataman alustava teknisten tilavarausten ja toteuttamistavan periaatesuunnitelman päivitys” lopullinen laituri-alue asetuu n. kaksi metriä nykyisestä merelle päin.

Maisema ja näkymät

Rakentaminen muuttaa alueen maisemakuvaa suuresti verrattuna nykyiseen satamakenttään, kun avoin tila vaihtuu rakennetuksi ympäristöksi. Tästä huolimatta vaihtoehto säilyttää useita maisemallisesti tärkeitä tekijöitä, erityisesti näkymät Tähtitorninvuorelta ja Tähtitorninvuorelle. Rakennusmassojen korkeus ja maksimikerrosmäärä on määritelty niin, että Tähtitorninvuoren puisto säilyy yhä vihreänä siluettina rakentamisen taustalla mereltä ja Kauppatorilta katsottaessa. Samalla vähintään puiston korkeimmalta kohdalta aukeaa yhä näkymä Kauppatorille sekä kohti Tuomiokirkkoa ja Uspenskin katedraalia.

Näkymä puiston matalammista osista heikkenee, eikä näkymää Satamatalon edustalta Tuomiokirkolle ole mahdollista säilyttää. Myös Laivasillankadun eteläosan pitkä näkymä Katajanokalle peittyy, vaikka kadulta aukeaa jatkossakin pienempiä näkymiä rakennusmassojen välistä merelle.



Kuva 40. Liikenne ja yhteydet VE1

Liikenne

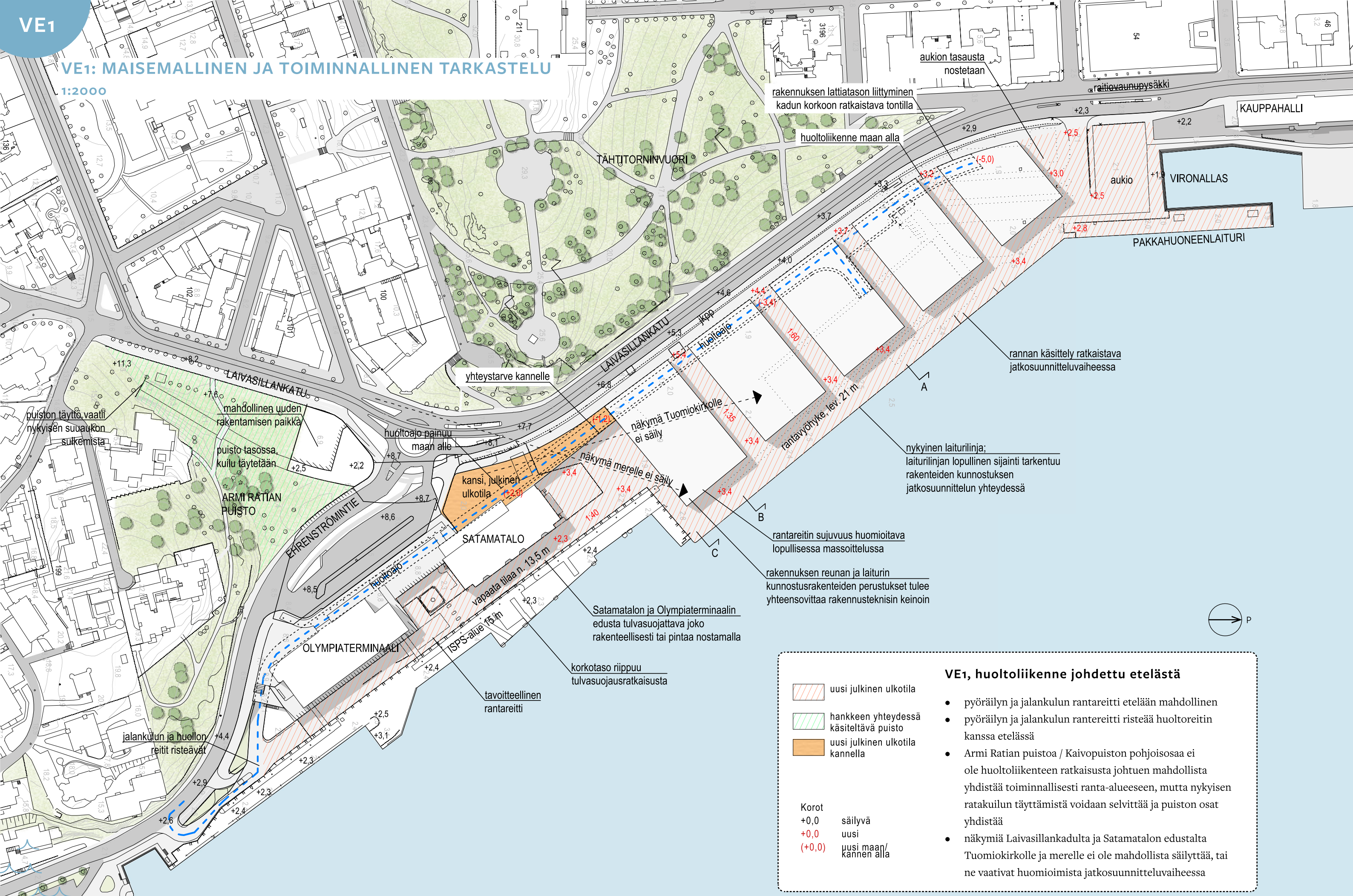
Vaihtoehdossa on esitetty tilanne, jossa uuden rakentamisen huoltoliikenne järjestetään etelästä hyödyntäen nykyisiä yhteyksiä ja tiloja. Tällöin Ehrenströmintien risteyksestä saapuva huoltoliikenne kääntyy Satamatalon länsipuolella sijaitsevan nykyisen kannen alle, mistä se jatkaa maan alle Satamatalon kohdalta. Satamatalon ja uuden rakentamisen välillä huoltoreitin päälle on osoitettu uusi kansi. Huoltotunnelin yläpinta mukailee Laivasillankadun korkoa, jolloin välttyään korkeuseroilta uuden rakentamisen lattiatason ja kadun välillä. Alueen pohjoisosassa huoltotunnelin pohja asetuu lopulta korkoon -5,0, ja huoltoajon vaatimat huoltopihat asettuvat sijaintinsa mukaan välille -1,2 - -5,0. Huoltoajon ja sen edellyttämän rakenteen vaatimaksi kerroskorkeudeksi on laskettu 8 metriä. Jatkosuunnittelussa on huomioitava, että nykyisen kannen alla kulkevan liikenteen enimmäiskorkeus on vain 3,5 metriä, mikä vaikuttaa huoltoliikenteessä käytettävään kalustoon tai vaatii reitin painamista maan alle jo nykyisin olemassa olevan kannen kohdalla.

Makasiinirannan edusta vapautuu kokonaan satamatoiminnoista ja -liikenteestä, jolloin kävelyn ja pyöräilyn yhteys on mahdollista linjata kulkemaan rannassa Kauppahallin ja Satamatalon välisellä ranta-alueella. Rantavyöhykkeelle on varattu 21 metriä avointa tilaa, jolloin rantaan on mahdollista luoda monipuolista merellistä kaupunkitilaa. Olympiarannan kohdalla avoin rantavyöhyke kapenee kun sataman turvatoimialue säilytetään, mutta yhteys jatkuu turvatoimialueen takana kohti etelää tuoden kantakaupungin rantareitin alueella kokonaisuudessaan rantaan.

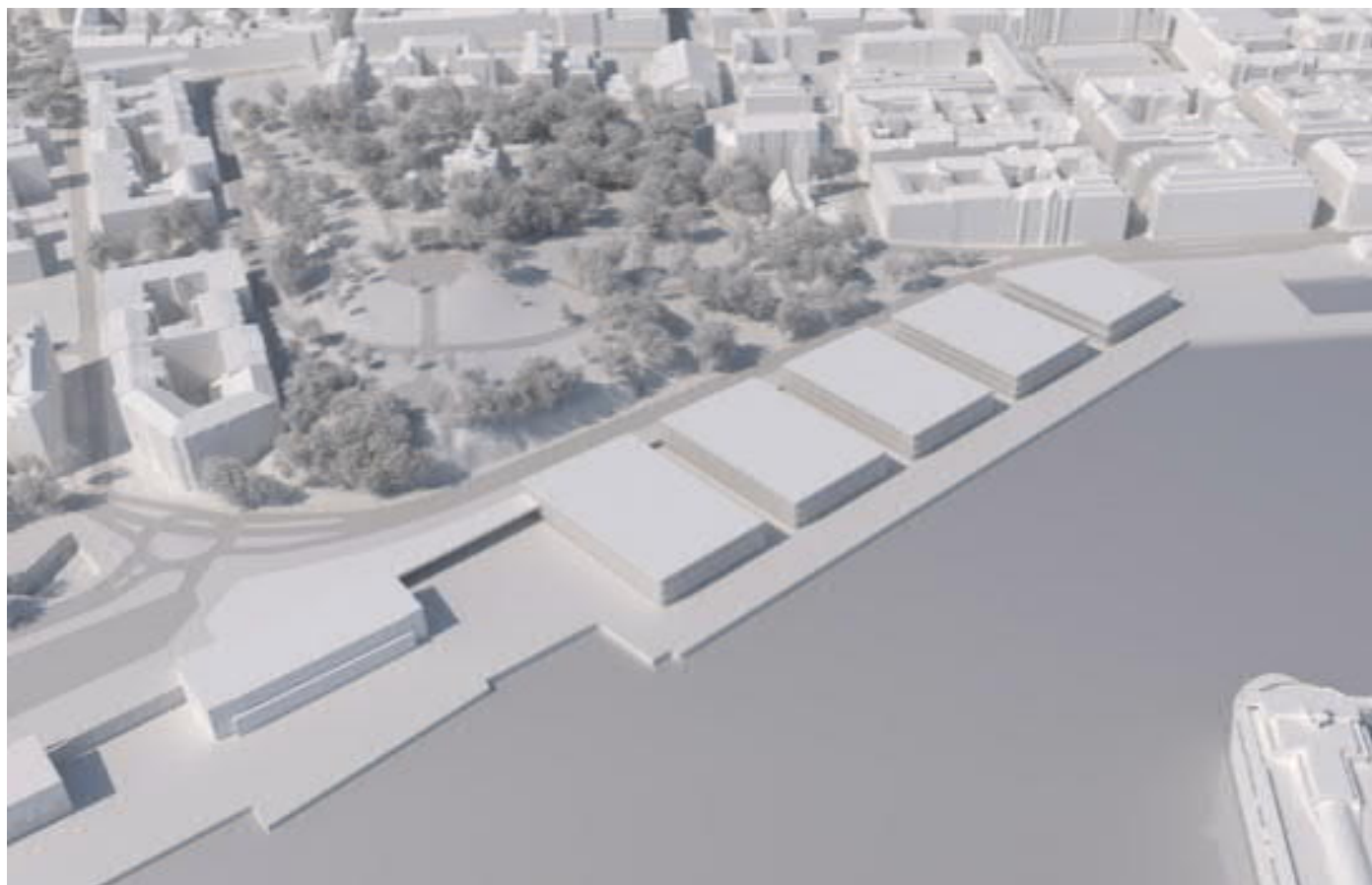
Tulvasuojauksen toteuttamiseksi koko uuden rakentamisen ympäristö nostetaan tasoon +3,4. Maanpinnan korkojen puolesta koko alue on tällöin mahdollista tasata niin, että Laivasillankadulta muodostuu esteetön yhteys kohti rantaa ja alueesta muodostuu yhtenäinen kokonaisuus. Huoltoliikenteen linjauksen ja sen vaatimien korkojen takia rannasta ei kuitenkaan ole mahdollista johtaa yhteyttä nykyisen ratakuilun kautta kohti Kaivopuistoa. Pyöräilyn pääreitti säilyy tulevaisuudessaakin Laivasillankadulla.



Kuva 41. Näkymät VE1



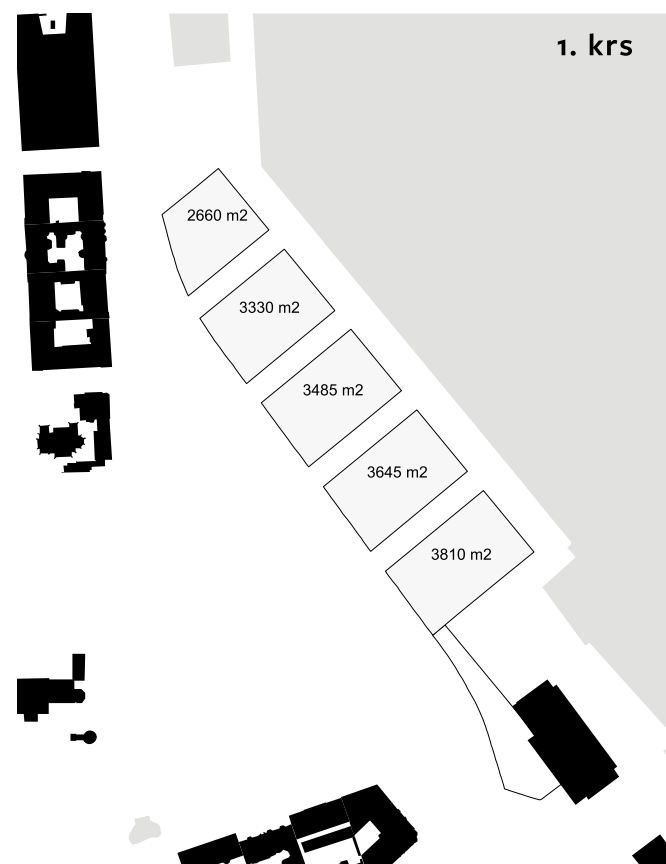
VE1: MASSOITTELU JA KERROSALAT



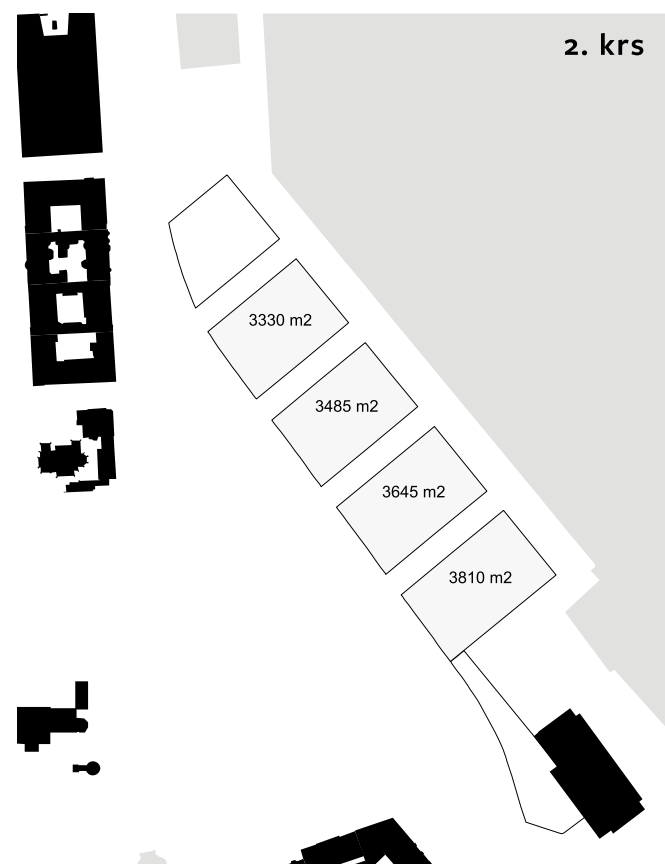
Kuva 45. Ilmakuva, VE1



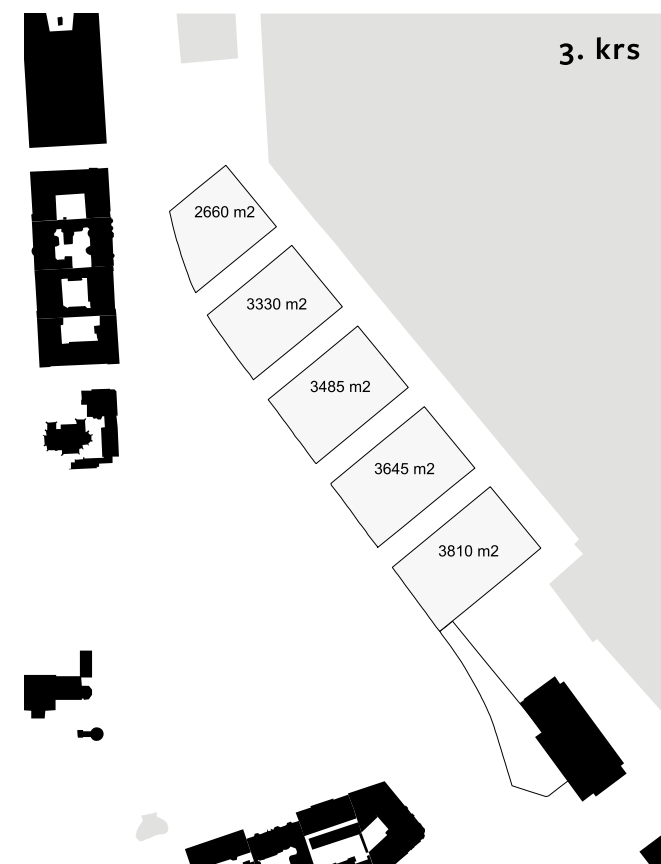
Kuva 46. Näkymä mereltä, VE1



Kuva 47. Kerrosala 1. krs., VE1



Kuva 48. Kerrosala 2. krs., VE1



Kuva 49. Kerrosala 3. krs., VE1

1. krs

16930 m2

2. krs

14270 m2

3. krs

16930 m2

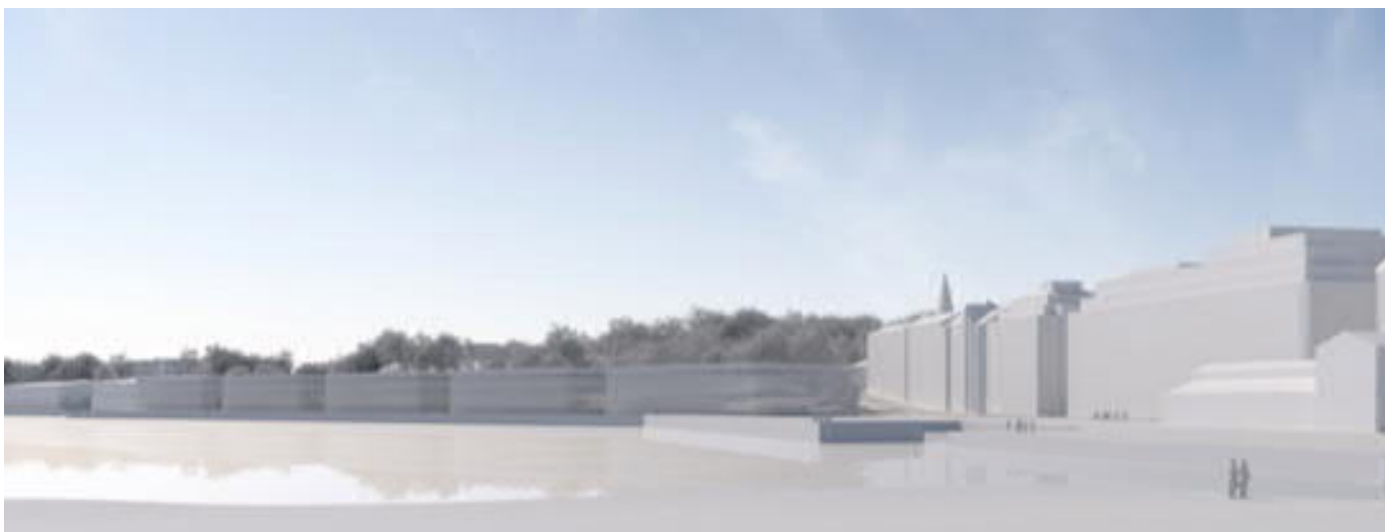
Koko alue

yhteensä

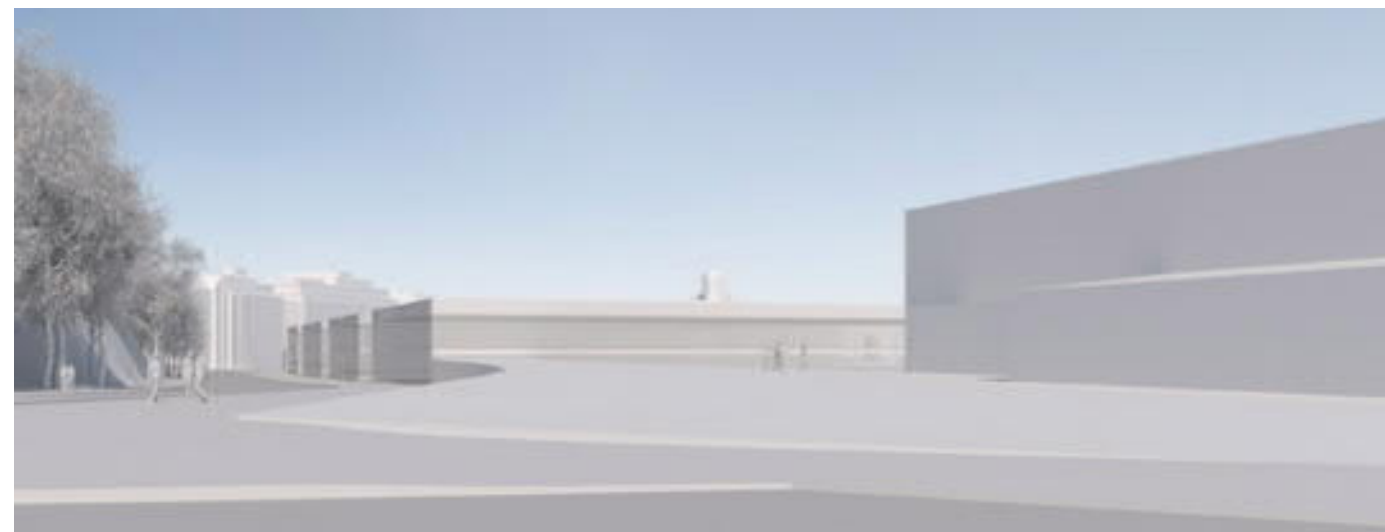
48130 m2

Todellisen kerrosalan määrittämiseksi esitetystä laajuudesta on poistettava ainakin rakennusten toiminnallisuuden ja luonnonvalon edellytysten varmistamiseksi vaadittu tila. Rakennusoikeudellisen kerrosalan määrittämiseksi on poistettava kaavan rakennusoikeuden lisäksi sallittu tai rakennusoikeuteen kuulumaton laajuus.

VE1: NÄKYMÄT



Kuva 50. Näkymä Kauppatorilta, VE1



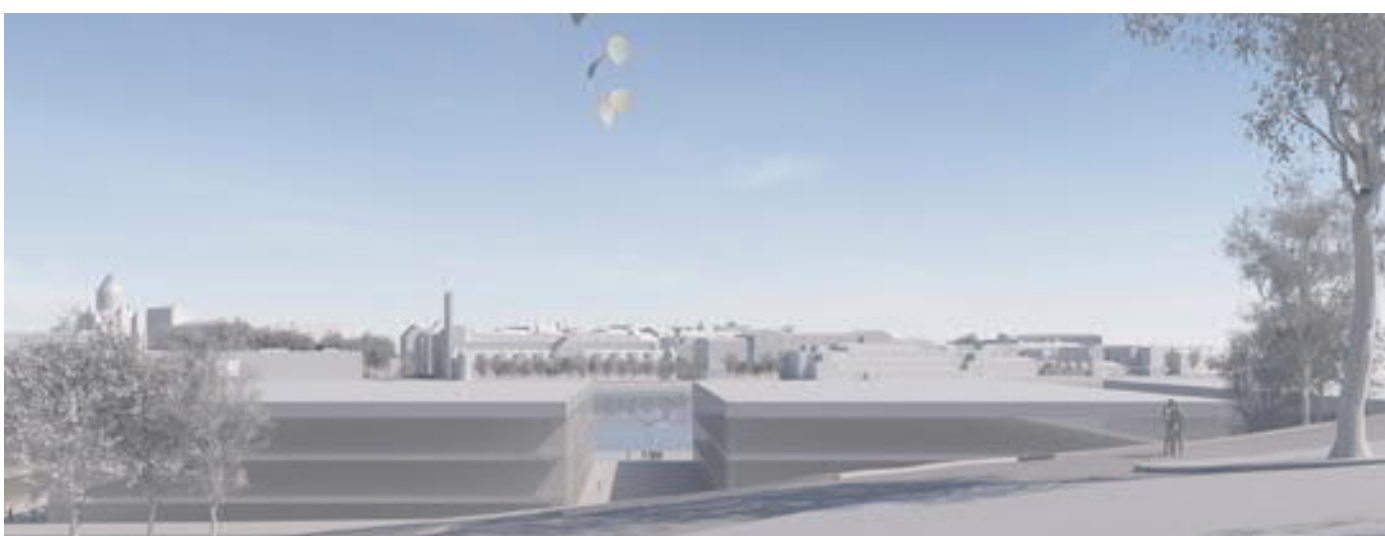
Kuva 51. Näkymä Satamatalon edustalta, VE1



Kuva 52. Näkymä Tähtitorninvuoren huipulta, VE1



Kuva 53. Näkymä Tähtitorninvuoren puistosta, VE1



Kuva 54. Näkymä Tähtitorninvuoren puistosta, VE1



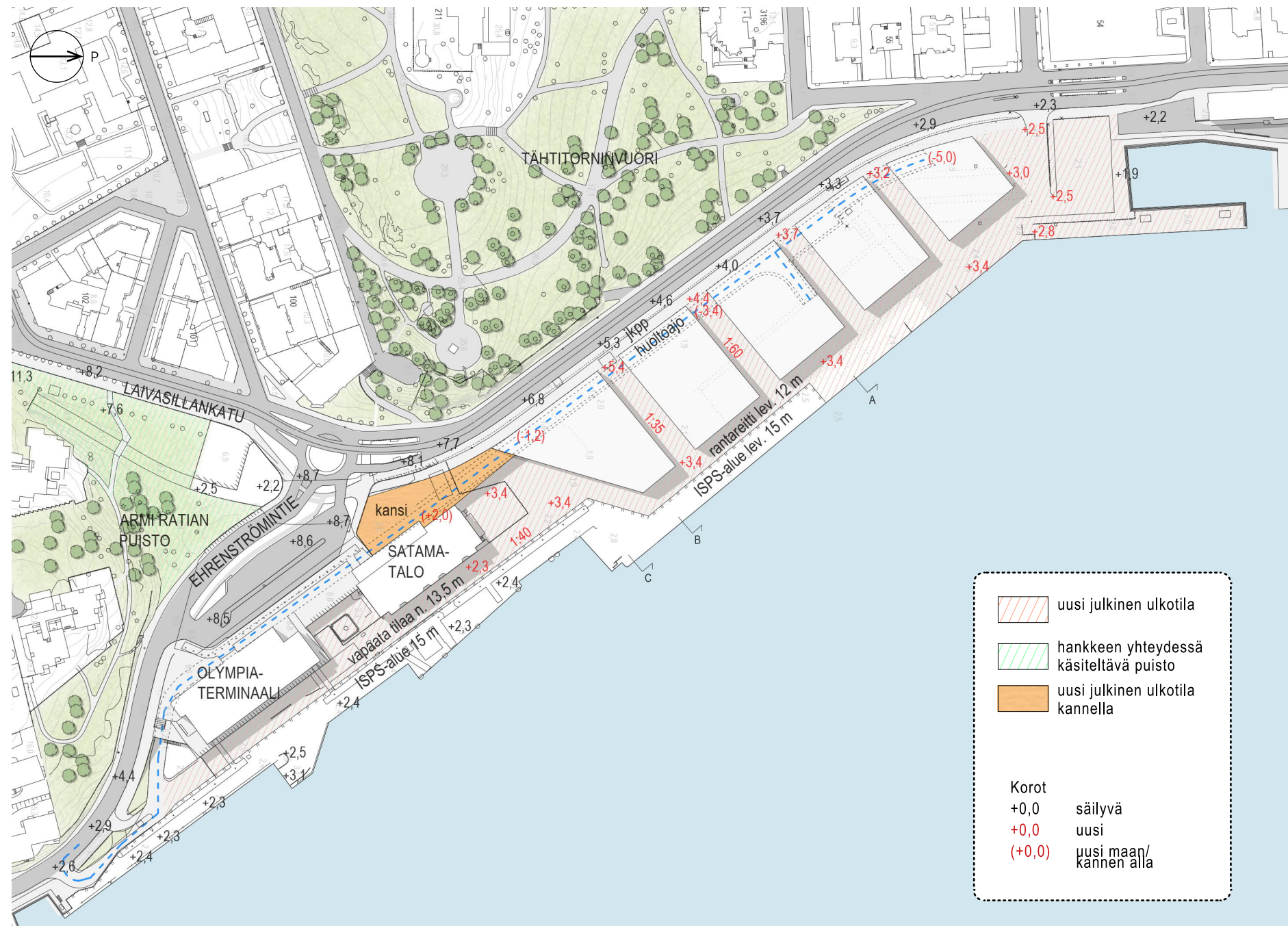
Kuva 55. Näkymä Laivasillankadulta, VE1

VAIHTOEHTO 1B

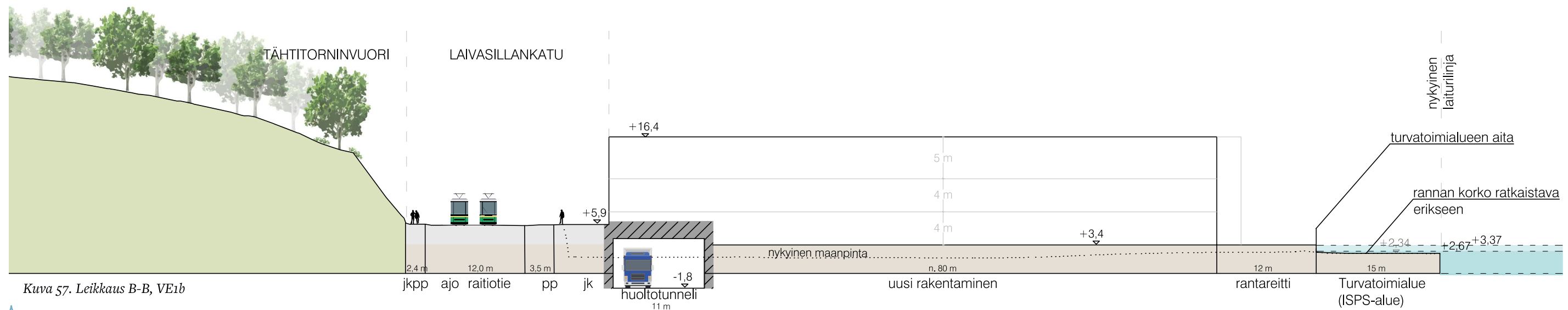
Maankäyttövaihtoehto 1b (VE1b) on vaihtoehtoon 1 (VE1) perustuva rinnakkaisvaihtoehto. Maankäyttövaihtoehdossa Makasiiniterminaalin edustan laiturit toimivat jatkossakin satama-alueena, ja osa Makasiinirannan rantaviivasta jää tällöin suljetuksi turvatoimialueeksi (ISPS-alue). Satamatoimintojen mahdollistamiseksi turvatoimialueelle on vaihtoehdossa varattu 15 m leveä ja 150 m pitkä kaistale rannasta.

Rakentaminen

Satama-alueen sijoittuminen rantaan pienentää rakennusmassojen kokoa ja sitä kautta alueelle muodostuvaa kokonaiskerrosalaa. Rakennusmassat perustuvat vaihtoehtoon 1 (VE1), mutta toiminnallisen rantareitin ja suljettujen sataman laiturialueiden vaatimien tilavarausten vuoksi ne jäävät pitkältä sivultaan noin kuusi metriä lyhyemmiksi. Rakentamisen teoreettinen kerrosala on tällöin n. 44000 brm². Mikäli pika-alusliikenteen terminaalin tarvitsemia tiloja (noin 1500-2000 m²) ei saada sijoitettua olemassa oleviin rakennuksiin, tulisi niille varata erillinen rakennuspaikka esimerkiksi Satamatalon ja eteläisimmän uuden rakennusmassan väliseltä alueelta. Terminaalirakennuksen toteutumisen tulisi olla mahdollista itsenäisenä hankkeena muun alueen jo toteuduttua. Pika-alusterminaalin ja pika-alusliikenteelle varatun laiturialueen välille on tarpeen suunnitella suljettu kulkuyhteys, joka ei kuitenkaan saa estää rantareitin jatkuvuutta. Käytännössä kulku voitaisiin järjestää kulkusiltaa pitkin rantareitin ylitse. Teoreettisen ja todellisen kerrosalan suhteeseen pätee sama, mikä on aiemmin vaihtoehdon 1 (VE1) yhteydessä todettu.



Kuva 56. Rakennusmassojen ja turvatoimialueen (ISPS-alue) sijoittuminen rantavyöhykkeelle, 1:3000.



Kuva 57. Leikkaus B-B, VE1b

VE1B: MASSOITTELU JA KERROSALAT



Kuva 58. Ilmakuva, VE1b

Maisema ja näkymät

Sataman turvatoimialue (ISPS-alue) rannassa on suljettu satamatoimintaan liittymättömältä kulta, jolloin pääsy rantaan ei osassa Makasiinirantaa ole mahdollista. Samalla turvatoimialueen aidat heikentävät rantareitiltä merelle avautuvia näkymiä.

Tähtitorninvuorelta, Satamatalon edustalta ja Laivasillankadulta avautuvien näkymien osalta vaihtoehtoon pätee sama, mikä on aiemmin vaihtoehdon 1 (VE1) yhteydessä todettu.

Liikenne

Uuden rakentamisen huoltoliikenne on mahdollista järjestää samoin kuin vaihtoehdossa 1 (VE1). Satamatoimintojen huoltoliikenteen suunnittelu vaatii tarkempien toiminnallisten lähtökohtien selvittämistä ja yhteensovittamista alueen suunnittelun muiden tavoitteiden kanssa. Nykyään pohjoisesta alueelle saapuvan huoltoliikennenyhteyden säilyttäminen ei kuitenkaan ole maankäytöllisesti tavoitteellista. Pika-alusliikenteen mahdollisen henkilöautoliikenteen tuominen alueelle on ristiriidassa rantareitin laituritason kanssa ja vaatii joka tapauksessa jatkosuunnittelua.

Jalankulun ja pyöräilyn yhteydet toteutuvat pääosin samoin kuin vaihtoehdossa 1 (VE1). Satama-alue rannassa on kuitenkin suljettu kulta, jolloin pääsy rantaan ei ole mahdollista osassa Makasiinirantaa. Rantareitti sijoittuu rannan sijasta turvatoimialueen ja uuden rakentamisen väliin.



Kuva 60. Kerrosala 1. krs., VE1b

Kuva 61. Kerrosala 2. krs., VE1b

Kuva 62. Kerrosala 3. krs., VE1b



Kuva 59. Liikenne ja yhteydet, VE1b

Todellisen kerrosalan määrittämiseksi esitetystä laajuudesta on poistettava ainakin rakennusten toiminnallisuuden ja luonnonvalon edellytysten varmistamiseksi vaadittu tila. Rakennusoikeudellisen kerrosalan määrittämiseksi on poistettava kaavan rakennusoikeuden lisäksi sallittu tai rakennusoikeuteen kuulumaton laajuus.

VAIHTOEHTO 2

Maankäyttövaihtoehto 2 (VE2) perustuu ratkaisuun, jossa huoltoliikenne järjestetään kalliotunnelin kautta ja uuden rakentamisen kerrosalaa on sovitettu mahdollisimman usean tärkeän näkymän säästämiseksi. Vaihtoehdossa käytännössä kaikki tärkeiksi koetut näkymälinjat ja Tähtitorninvuoren vihreä siluetti säilyvät. Uuden rakentamisen pohjoisinta osaa on tutkittu vapaampana kappaleena, minkä ansiosta myös Tähtitorninvuoren näköalapaikalta Kauppatorin suuntaan katsottaessa Kauppatorin taso säilyy suurelta osin näkyvissä. Vapaa muoto (kuvassa ellipsi) sijoittuu nivelkohtaan, jossa ranta taittuu Vironaltaan ja Pakkahuoneenlaiturin kohdalla, Tähtitorninvuoren puisto aloittaa nousunsa ja Laivasillankatu kaartuu loivasti kaakkoon. Kohdassa, jossa kaupunkirakenteen linjaukset kohtaavat, ympäristöstään poikkeava vapaamuotoinen rakennushahmo korostaa julkiselle rakentamiselle varattua tilaa.

Vaihtoehdossa jalankulun ja pyöräilyn yhteys on mahdollista tuoda rantaan ja jopa luiskata rannasta esteettömästi yksikerroksisen osuuden katolle ja sieltä Laivasillankadulle. Kun huolto toteutetaan kalliotunnelin kautta, myös yhteys rannasta vanhaan ratakuiluun kohti Kaivopuistoa on mahdollinen.

Rakentaminen

Satamatoiminnan siirtyessä pois satamakentältä on uuden rakentamisen massoitelu mahdollista tehdä kohtuullisen vapaasti. Suunnitelmassa uusi rakentaminen sijoittuu Laivasillankadun levennyksen ja rannan väliin jäävälle alueelle käytännössä koko Makasiinirannan matkalta. Alueesta suurin osa on osoitettu kolme- tai alueen pohjoisosassa kaksikerroksisille massoille. Rakennusrintaman eteen on esitetty laaja yksikerroksinen rakennus, jonka katolle voidaan toteuttaa laaja julkinen ulkotila. Massoitelu mahdollistaa sekä Satamatalon edustalta että Laivasillankadulta aukeavien näkymien säilymisen. Vaihtoehto osoittaa uuden maankäytön tuottaman kerrosalan teoreettista enimmäismäärää. Tässä vaihtoehdossa se on n. 44000 brm². Teoreettisen ja todellisen kerrosalan suhteeseen pätee sama, mikä on aiemmin vaihtoehdon 1 (VE1) yhteydessä todettu.

Rakennusten tilavaraukset on massoiteltu niin, että massojen kerroskorkeus on alueen pohjoisosassa kuusi (6) metriä ja muualla neljä (4) metriä. Yläpohjarakenteiden ja kansiin rakenteet nostavat rakennusten kokonaiskorkeutta rakenteiden korkeuden verran. Tämän lisäksi on huomioitava katon näkyvien rakenteiden vaikutus. Rakennusmassojen harjakorkeus on tällöin enimmillään noin $(+3,4+(2 \times 6,0 \text{ tai } 3 \times 4,0)+1,0=+16,4\text{m})$, mitä voidaan pitää enimmäiskorkeutena alueen luonteen ja Tähtitorninvuoren tärkeimpien näkymien säilymistä ajatellen.

Rakennusten reunalinjat on pääosin yhteensovitettu rantarakenteiden kanssa niin, että laituri-alue voidaan kunnostaa rakentamisesta erillään. Eteläisimmän rakennusmassan kaakkoiskulma kuitenkin risteää laiturin kunnostusrakenteiden perustusten kanssa, ja se täytyy jatkosuunnittelussa yhteensovittaa rakennusteknisin keinoin. Rantavyöhykkeelle laituri-alueella on varattu 21 metriä avointa tilaa, mutta rantavyöhykkeen lopullinen leveys tarkentuu kunnostustöiden yhteydessä. Ram-

boll Finland Oy:n (2020) työssä ”Eteläsataman alustava teknisten tilavarausten ja toteuttamistavan periaatesuunnitelman päivitys” lopullinen laiturilinja asettuu n. kaksi metriä nykyisestä merelle päin.

Maisema ja näkymät

Rakentaminen muuttaa alueen maisemakuvaa suuresti verrattuna nykyiseen satamakenttään, kun avoin tila vaihtuu rakennetuksi ympäristöksi. Suunnitelmavaihtoehdossa on kuitenkin pyritty huomioimaan alueen maisemallisia tekijöitä, erityisesti tärkeitä näkymiä ja muokkaamaan rakennusten muotoa huomioimaan ne.

Kuten vaihtoehdossa 1 (VE1), rakennusmassojen korkeus ja maksimikerrosmäärä on suunnitelmassa määritelty niin, että Tähtitorninvuoren puisto säilyy yhä vihreänä siluettina rakentamisen taustalla mereltä ja Kauppatorilta katsottaessa. Uudet rakennusmassat ovat riittävän matalia siihen, että vähintään puiston korkeimmalta kohdalta aukeaa yhä näkymä Kauppatorille sekä kohti Tuomiokirkkoa ja Uspenskin katedraalia. Puiston matalampien osien kohdalla tilanne on sama kuin vaihtoehdossa 1 (VE1), jossa rakennusmassat estävät osan näkymistä.

Satamatalon edustalta Tuomiokirkolle osoittava näkymä säilyy vapaana uuden rakentamisen ja Satamatalon kehystäessä näkymää ja Laivasillankadun eteläosasta aukeaa laaja näkymälinja Katajanokkaa kohti. Merinäköala Laivasillankadulta säilyy pienempien, rakennusmassojen väleistä avautuvien linjojen kautta.

Liikenne

Vaihtoehdossa on esitetty tilanne, jossa uuden rakentamisen huoltoliikenne järjestetään pohjoisesta hyödyntäen nykyistä kallioypsäköinnin sisäänkäyntiä ja tämän yhteyteen toteutettavaa uutta kalliotunnelia. Huoltoliikenteen järjestämiseksi sisäänkäyntiä on sekä laajennettava että muutettava muilta järjestelyiltään, mikä vaatii yläpuolisen kallion louhintaa sekä uusia liittymisjärjestelyjä Laivasillanka-



Kuva 65. Liikenne ja yhteydet, VE2

dulle. Kalliosisäänkäynnin jälkeen uusi huoltotunneli kääntyy kohti nykyistä satamakenttää ja alittaa Laivasillankadun ilman muutoksia sen nykytasoon. Reitti saavuttaa lopullisen tasonsa -5,0 käytännössä heti Laivasillankadun alituksen jälkeen. Kaikki huoltoajon tarvitsemat huoltopihat sijoittuvat tällöin tasolle -5,0. Satamatalon ja Olympiaterminaalin huoltoliikenne järjestetään jatkossakin nykyisen kannen alla rakennusten länsipuolella. Satamatalon ja uuden rakentamisen välille on osoitettu uusi kansi, joka yhdistää satamatalon edustan rannan puoleiseen kansirakenteeseen.

Makasiinirannan edusta vapautuu kokonaan satamatoiminnoista ja -liikenteestä, jolloin jalankulun ja pyöräilyn yhteys on mahdollista linjata kulkemaan rannassa Kauppahallin ja Satamatalon välisellä ranta-alueella. Rantavyöhykkeelle on varattu 21 metriä avointa tilaa, jolloin rantaan on mahdollista luoda monipuolista merelistä kaupunkitilaa. Olympiarannan kohdalla avoin rantavyöhyke kapenee kun sataman turvatoimialue säilytetään, mutta yhteys jatkuu turvatoimialueen takana kohti etelää tuoden kantakaupungin rantareitin alueella kokonaisuudessaan lähemmäs rantaa.

Tulvasuojauksen toteuttamiseksi koko uuden rakentamisen ympäristö nostetaan tasoon +3,4. Maanpinnan korkojen puolesta koko alue on tällöin mahdollista tasata niin, että Laivasillankadulta muodostuu esteetön yhteys kohti rantaa ja alueesta muodostuu yhtenäinen kokonaisuus.

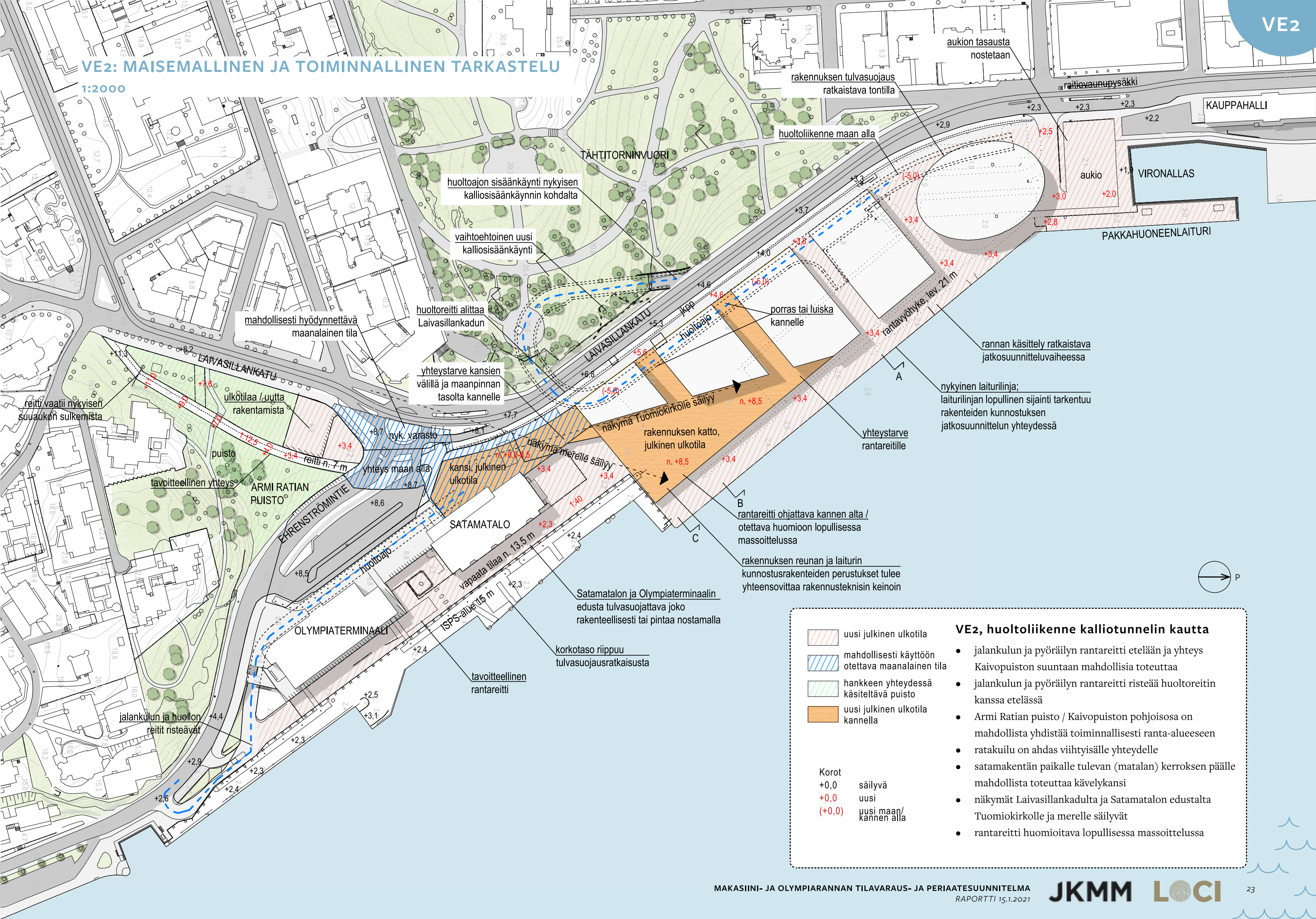
Huoltoliikenteen kalliotunneli ei vaadi korkotason muutoksia Satamatalon ympäristössä, jolloin rannasta on mahdollisuus tehdä luonteva yhteys Ehrenströmintien ali kohti Kaivopuistoa esimerkiksi nykyistä ratakuilua hyödyntäen. Samalla kannen alla nykyisin sijaitsevat tilat on mahdollista ottaa osaksi suunnittelua ja aktiivisempaan käyttöön. Tämä tekee myös reitin kannen alla kulkevasta osasta miellyttävämpää kaupunkitilaa. Pyöräilyn pääreitti säilyy tulevaisuudessa Laivasillankadulla.






Kuva 66. Näkymät, VE2

VE2: MAISEMALLINEN JA TOIMINNALLINEN TARKASTELU

1:2000



-  uusi julkinen ulkotila
-  mahdollisesti käyttöön otettava maanalainen tila
-  hankkeen yhteydessä käsiteltävä puisto
-  uusi julkinen ulkotila kannella

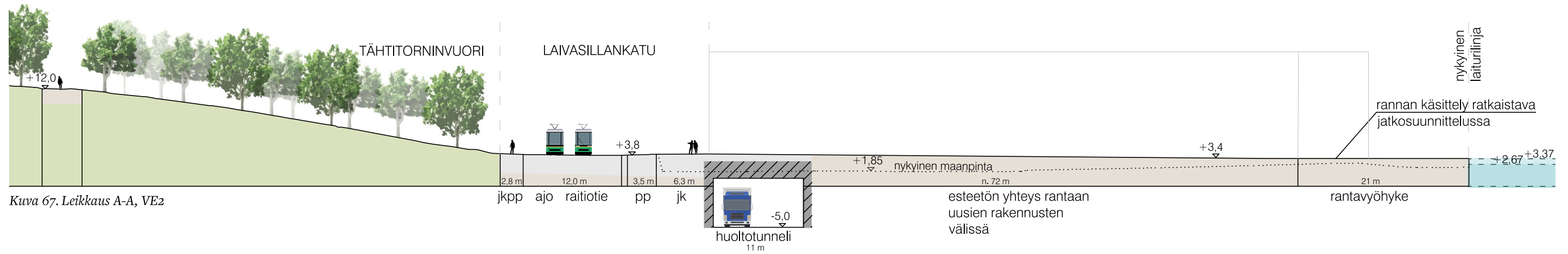
Korot
 +0,0 säilyvä
 +0,0 uusi
 (+0,0) uusi maan/
 kannen alla

VE2, huoltoliikenne kalliotunnelin kautta

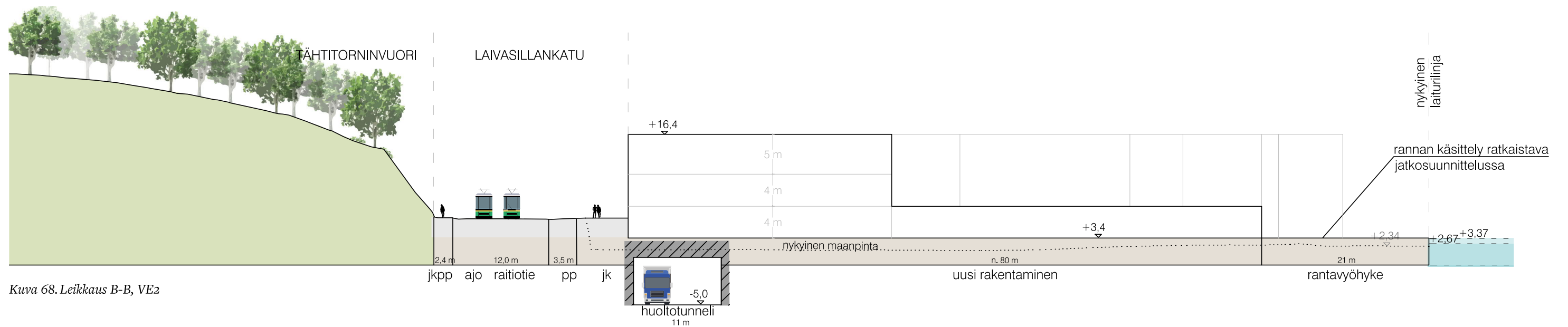
- jalankulun ja pyöräilyn rantareitti etelään ja yhteys Kaivopuiston suuntaan mahdollisia toteuttaa
- jalankulun ja pyöräilyn rantareitti risteää huoltoreitin kanssa etelässä
- Armi Ratian puisto / Kaivopuiston pohjoisosa on mahdollista yhdistää toiminnallisesti ranta-alueeseen
- ratakuilu on ahdas viihtyisälle yhteydelle
- satamaketän paikalle tulevan (matalan) kerroksen päälle mahdollista toteuttaa kävelykansi
- näkymät Laivasillankadulta ja Satamatalon edustalta Tuomiokirkolle ja merelle säilyvät
- rantareitti huomioitava lopullisessa massoittelussa

VE2: LEIKKAUKSET

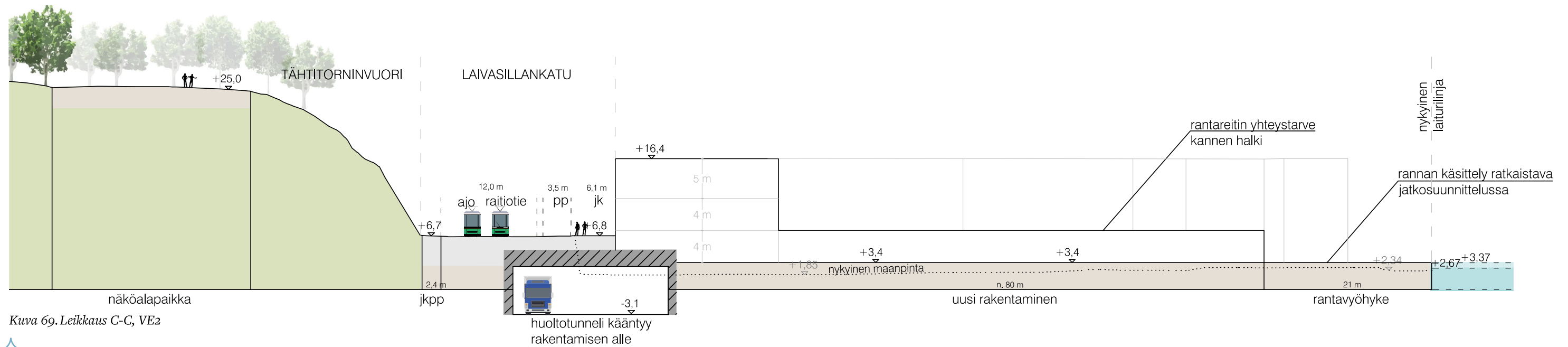
1:500



Kuva 67. Leikkaus A-A, VE2

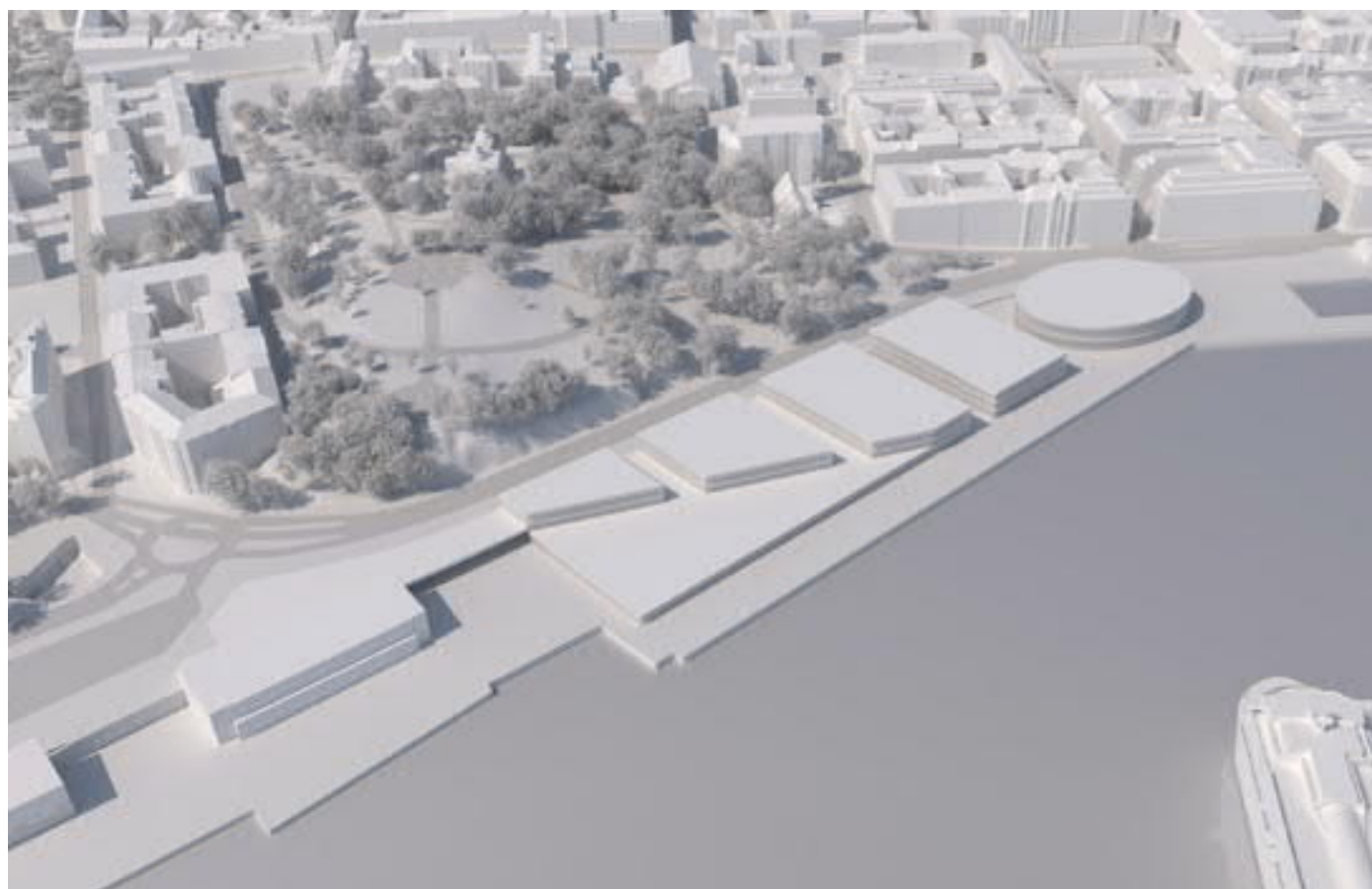


Kuva 68. Leikkaus B-B, VE2



Kuva 69. Leikkaus C-C, VE2

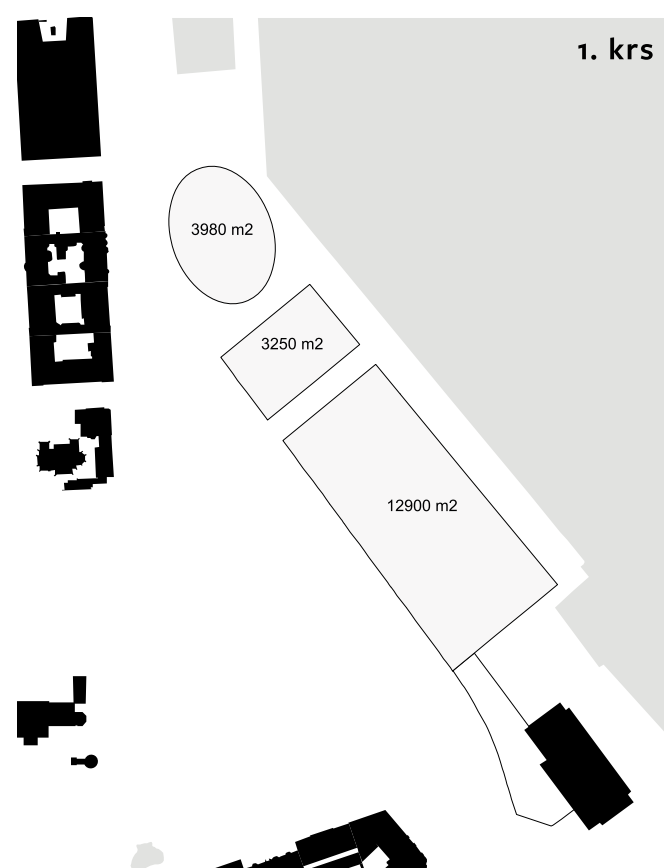
VE2: MASSOITTELU JA KERROSALAT



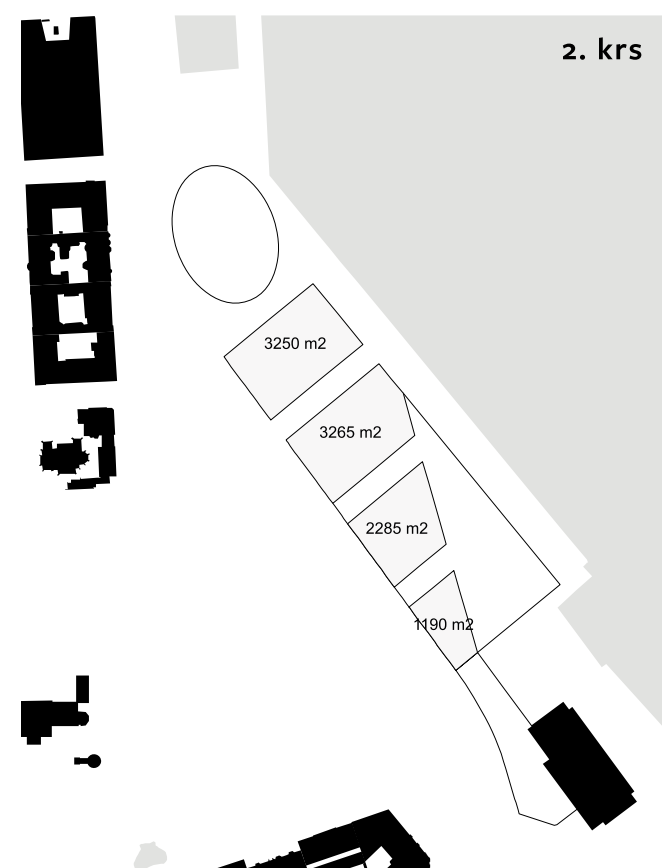
Kuva 70. Ilmakuva, VE2



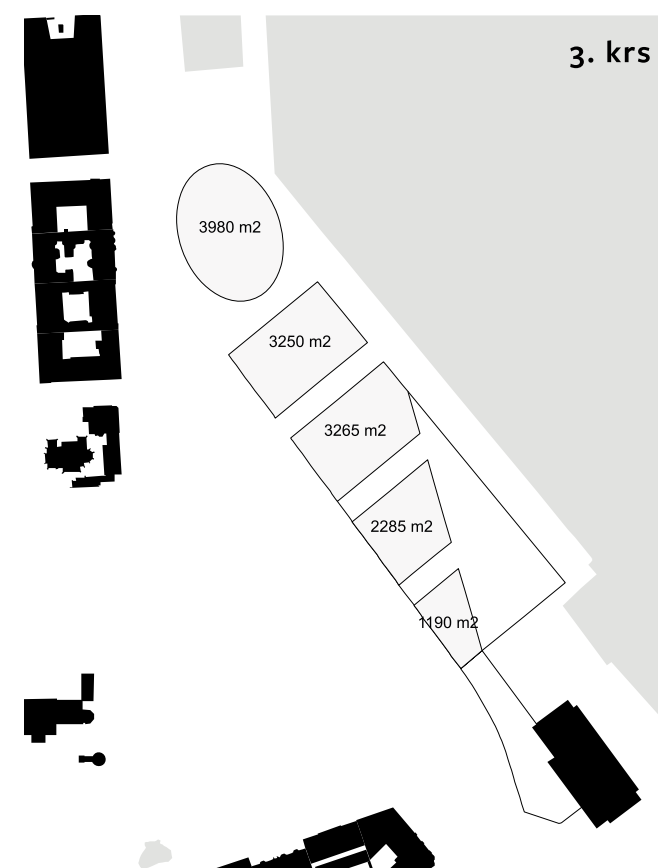
Kuva 71. Näkymä mereltä, VE2



Kuva 72. Kerrosala 1. krs., VE2



Kuva 73. Kerrosala 2. krs., VE2



Kuva 74. Kerrosala 3. krs., VE2

1. krs
20130 m²

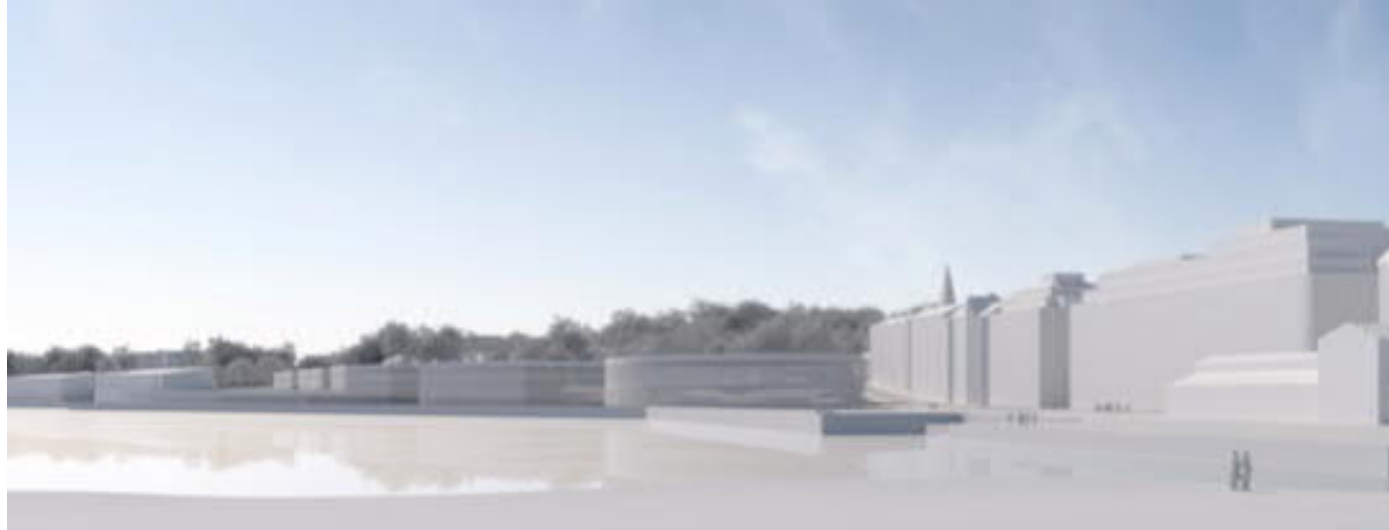
2. krs
9990 m²

3. krs
13970 m²

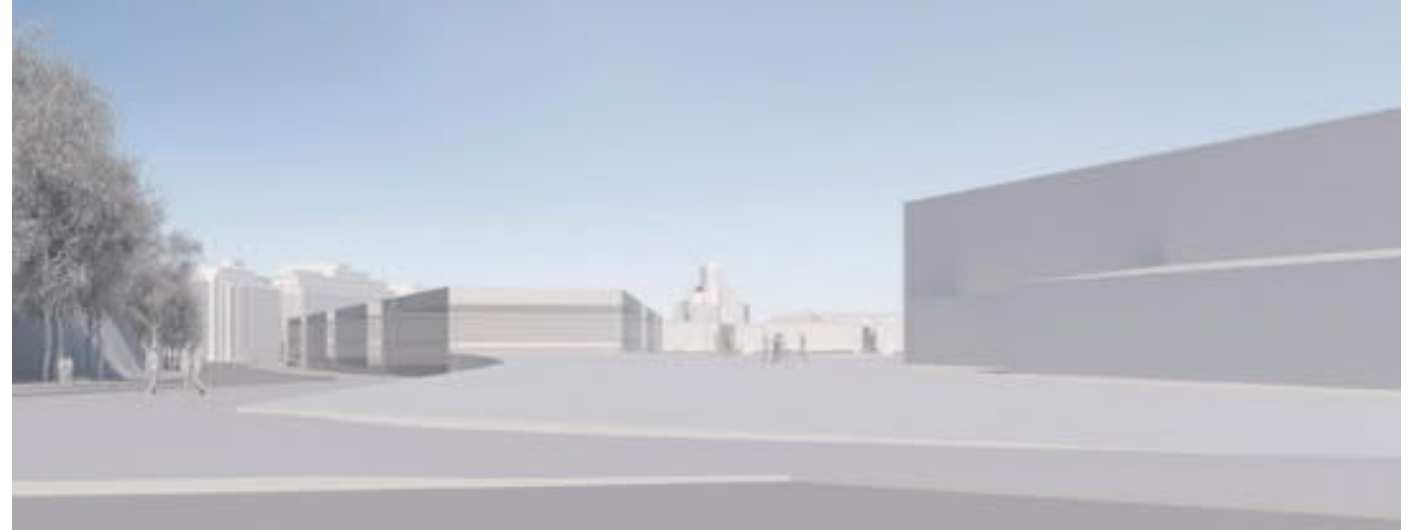
**Koko alue
yhteensä**
44090 m²

Todellisen kerrosalan määrittämiseksi esitetystä laajuudesta on poistettava ainakin rakennusten toiminnallisuuden ja luonnonvalon edellytysten varmistamiseksi vaadittu tila. Rakennusoikeudellisen kerrosalan määrittämiseksi on poistettava kaavan rakennusoikeuden lisäksi sallittu tai rakennusoikeuteen kuulumaton laajuus.

VE2: NÄKYMÄT



Kuva 75. Näkymä Kauppatorilta, VE2



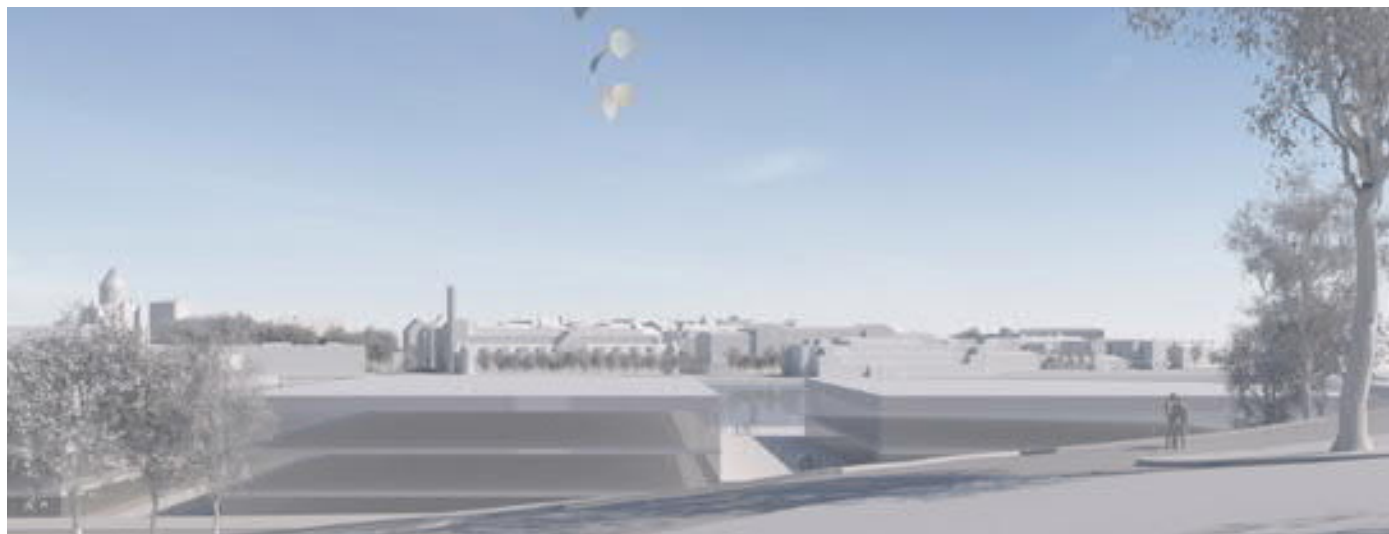
Kuva 76. Näkymä Satamatalon edustalta, VE2



Kuva 77. Näkymä Tähtitorninvuoren huipulta, VE2



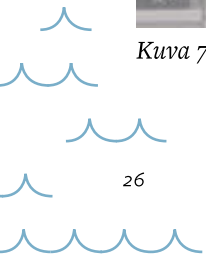
Kuva 78. Näkymä Tähtitorninvuoren puistosta, VE2



Kuva 79. Näkymä Tähtitorninvuoren puistosta, VE2



Kuva 80. Näkymä Laivasillankadulta, VE2



RAKENTAMISEN MAISEMALLISET JA KAUPUNKIKUVALLISET VAIKUTUKSET

NÄKYMÄ TÄHTITORNINVUORELTA



Kuva 81. Historiallinen tilanne Tähtitorninvuoren huipulta (Helsingin kaupunginmuuseo)



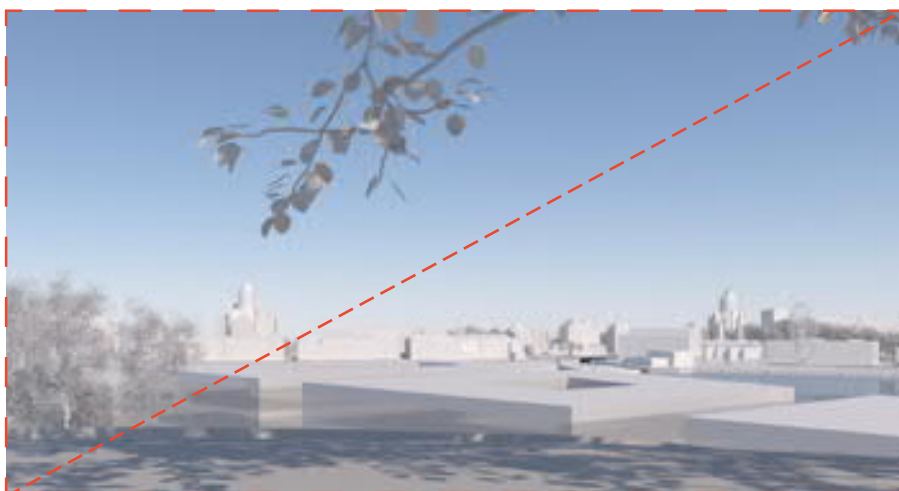
Kuva 84. Nykytilanne Tähtitorninvuoren huipulta



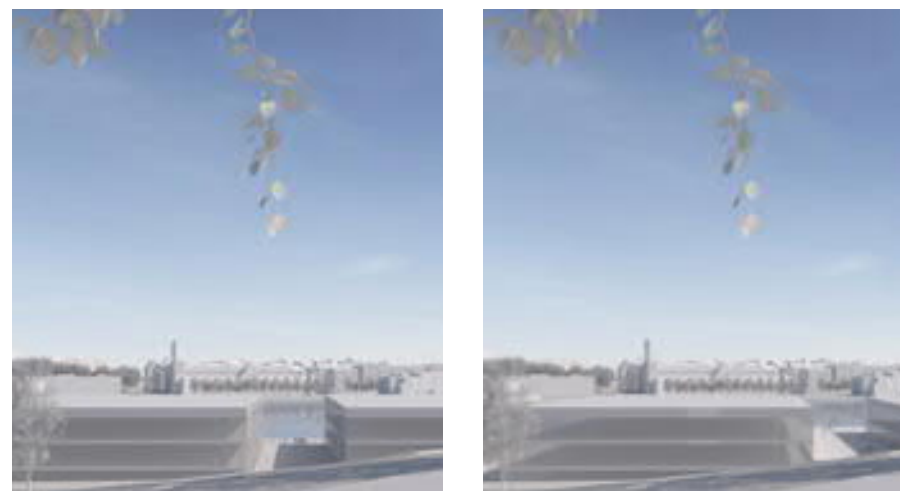
Kuva 82. Suunnitelmavaihtoehdot 1 ja 2, näkymä Tähtitorninvuoren huipulta



Kuva 85. Suunnitelmavaihtoehdot 1 ja 2, näkymä Tähtitorninvuoren puistosta Kauppatorin suuntaan



Kuva 83. Aiemmin tutkittu vaihtoehto, jossa yksi lisäkerros. Rakennusmassojen kasvattaminen yhdelläkin kerroksella johtaa Eteläsataman lahdelle aukeavan näkymän peittymiseen.



Kuva 86. Suunnitelmavaihtoehdot 1 ja 2, näkymä Tähtitorninvuoren puistosta merelle

Johtopäätökset

Makasiini- ja Olympiarannan ympäristön tärkeimmät ja arvokkaimmat näkymät avautuvat Tähtitorninvuorelta. Sen huipulta aukeaa laajoja näkymiä muualle Eteläsataman lahdelle, kohti Kauppatoria, Katajanokkaa sekä avomerta. Näkymien päätteinä korostuvat alueen kolme suurta kirkkoa: Tuomiokirkko, Uspenskin katedraali ja Suomenlinnan kirkko. Tähtitorninvuoren rинnettä alas laskeuduttaessa näkymät peittyvät uuden rakentamisen taakse ja Laivansillankadun rakennusten uudet julkisivut määrittävät puiston tilaa aiempaa merkittävämmiin. Tähtitorninvuoren puistosta muodostuu näin molemmissa vaihtoehdoissa tältä osin kaupunkirakenteen sisäinen puisto, josta avautuu vain paikoitellen näkymiä Eteläsatamanlahdelle.

Suunnitelmavaihtoehdoissa esitetty massoitteilu rajaa näkymiä Tähtitorninvuorelta erityisesti kohti Katajanokkaa ja Kauppatoria. Käytännössä vain Tähtitorninvuoren korkeimmalta kohdalta aukeaa näkymä Kauppatorin edustan satama-altaalle ja mitä laajemmaksi uuden rakentamisen pohjoinen osa rakennetaan, sitä todennäköisemmin myös osa tästä näkymästä jää uuden rakentamisen peittämäksi. Mikäli rakennusmassoja korotettaisiin yhdellä kerroksella, peittyisi näkymä Tähtitorninvuorelta satama-altaalle ja Kauppatorille kokonaan. Sama tapahtuu myös helposti, jos kerroskorkeuksia esitetystä vielä kasvatetaan tai kattorakenteita, katolle toteutettavia rakenteita, räystäitä, tai kaiteita korotetaan tai muiden räystäslinjan yli nousevien rakenteiden annetaan estää näkymiä. Rakennusmassojen korkeuden kasvattaminen heikentäisi merkittävästi näkymiä myös mereltä ja Kauppatorilta Tähtitorninvuorelle.

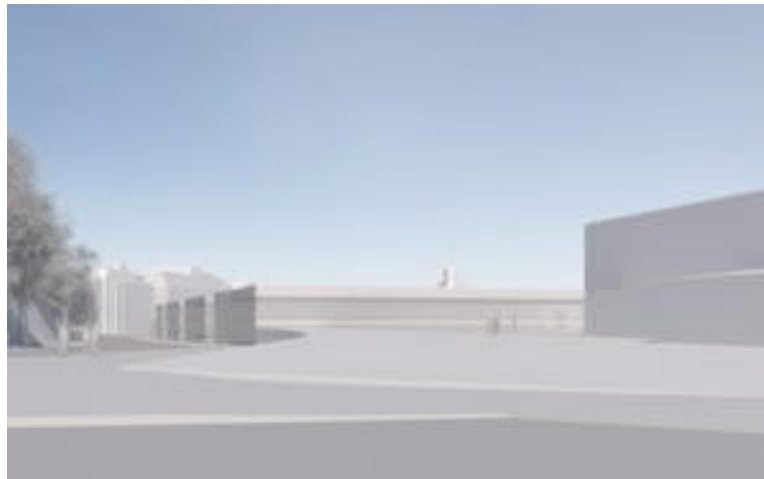
Jatkosuunnittelussa huomioitavaa:

- Näkymän säilyttäminen Tähtitorninvuoren huipulta Kauppatorille ja myös Kauppatorin edustan altaalle ovat keskeisiä kaupunkirakenteellisia ominaisuuksia.
- Tähtitorninvuoren puistosta Eteläsatamanlahdelle avautuvien rajattujen näkymien muoto ja luonne ovat keskeisiä kaupunkirakenteellisia ominaisuuksia.

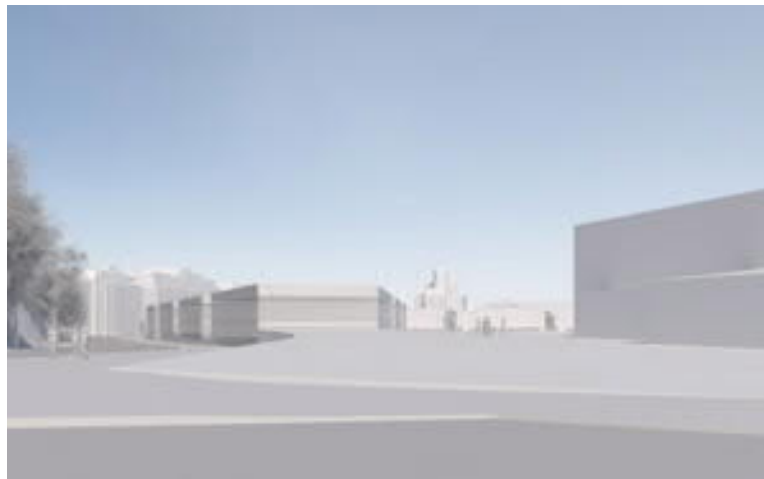
NÄKYMÄ SATAMATALON EDUSTALTA JA LAIVASILLANKADUN PÄÄSTÄ



Kuva 87. Nykytilanne. Tuomiokirkko näkymän päätteessä.



Kuva 88. Suunnitelmavaihtoehto 1. Rakennusmassa peittää Tuomiokirkon.



Kuva 89. Suunnitelmavaihtoehto 2. Näkymä avautuu laajana rakennusten välistä kohti Tuomiokirkkoa ja vastarantaa.

Johtopäätökset

Rakentaminen peittää herkästi Laivasillankadun päästä aukeavan näkymän kohti Uspenskin katedraalia ja Katajanokkaa sekä heti terminaalirakennusten edustalta aukeavan näkymän Tuomiokirkolle. Nämä sekä Laivasillankadun katutasosta aukeavat näkymät ovat merkittäviä tilan avoimuuden tunnun ja identiteetin kannalta. Ne ovat ensimmäisiä näkymiä, jotka kulkija kohtaa saapuessaan Helsinkiin Olympiaterminaalien suunnasta. Erityisesti Satamatalon edustalta aukeava avoin näkymä auttaa kulkijoita orientoitumaan kaupungissa ja johdattaa ihmisiä uusien rakennusmassojen vieritse rantaan ja kohti kaupungin ydinkeskustaa. Uusien rakennusmassojen ja niiden välisten tilojen muoto vaikuttavat merkittävästi kehittyvän alueen luonteeseen.

Jatkosuunnittelussa huomioitavaa

- Kadun tasosta aukeavien näkymälinjojen mahdollisimman laaja säilyttäminen on keskeinen kaupunkirakenteellinen ominaisuus.
- Laivasillankadulta Eteläsatamanlahdelle avautuvien rajattujen näkymien muoto ja luonne ovat keskeisiä kaupunkirakenteellisia ominaisuuksia

NÄKYMÄ TÄHTITORNINVUORELLE



Kuva 90. Nykytilanne



Kuva 91. Suunnitelmavaihtoehto 1



Kuva 92. Suunnitelmavaihtoehto 2

Johtopäätökset

Tähtitorninvuori on jo pitkään ollut mereltä ja Katajanokalta katsoessa ympäröivän rantavyöhykkeen ainoa selvästi rakentamaton osa. Historiallisesti se on näyttäytynyt kaukomaisemassa matalamman rakentamisen tai avoimen satamakentän taustalla kohoavana vihreänä taustana.

Tähtitorninvuoren luonteenomaisen vihreän siluetin säilyttämiseksi on tärkeää, etteivät sen edustalla rakennusmassat kohoja liian korkeiksi. Esitetyissä suunnitelmavaihtoehtoissa käytetty korkeus mahdollistaa vielä sen, että sekä Tähtitorninvuoren puusto että maasto hahmottuvat kokonaisuutena rakentamisen taustalla. Rakennusmassojen korkeuden kasvattaminen kadottaisi Tähtitorninvuoren herkästi rakennusten taustalta erityisesti vähälehti-seen vuodenaikaan.

Jatkosuunnittelussa huomioitavaa

- Tähtitorninvuoren muodon ja vihreän siluetin säilyttäminen rakennusmassojen taustalla on keskeinen kaupunkirakenteellinen ominaisuus.

RANTAVIIVAN KÄSITTELYMAHDOLLISUUDET

Satamatoiminnan siirtyessä toisaalle käytännössä koko Makasiinirannan edusta on mahdollista muuttaa uudeksi monipuoliseksi kaupunkitilaksi. Satamatoimintojen poistuttua rantaviivaa on mahdollista käsitellä vapaammin, ja ranta voidaan suunnitella toiminnan ehdoilla.

Ohessa on esitetty erilaisia vaihtoehtoja rannan mahdollisesta käsittelytavasta. Kaikkien vaihtoehtojen yhteisenä tavoitteena on uuden rakentamisen sijoittaminen kaupungin nykyisten suositusten mukaisen turvallisen rakentamiskoron +3,4 yläpuolelle. Vaihtoehdot jakaantuvat karkeasti kolmeen käsittelyperiaatteeseen:

- rannan pitämiseen yhdessä tasossa
- reittien ja oleskelun porrastamiseen useammalle tasolle
- oleskelun tuomiseen aivan veden äärelle.

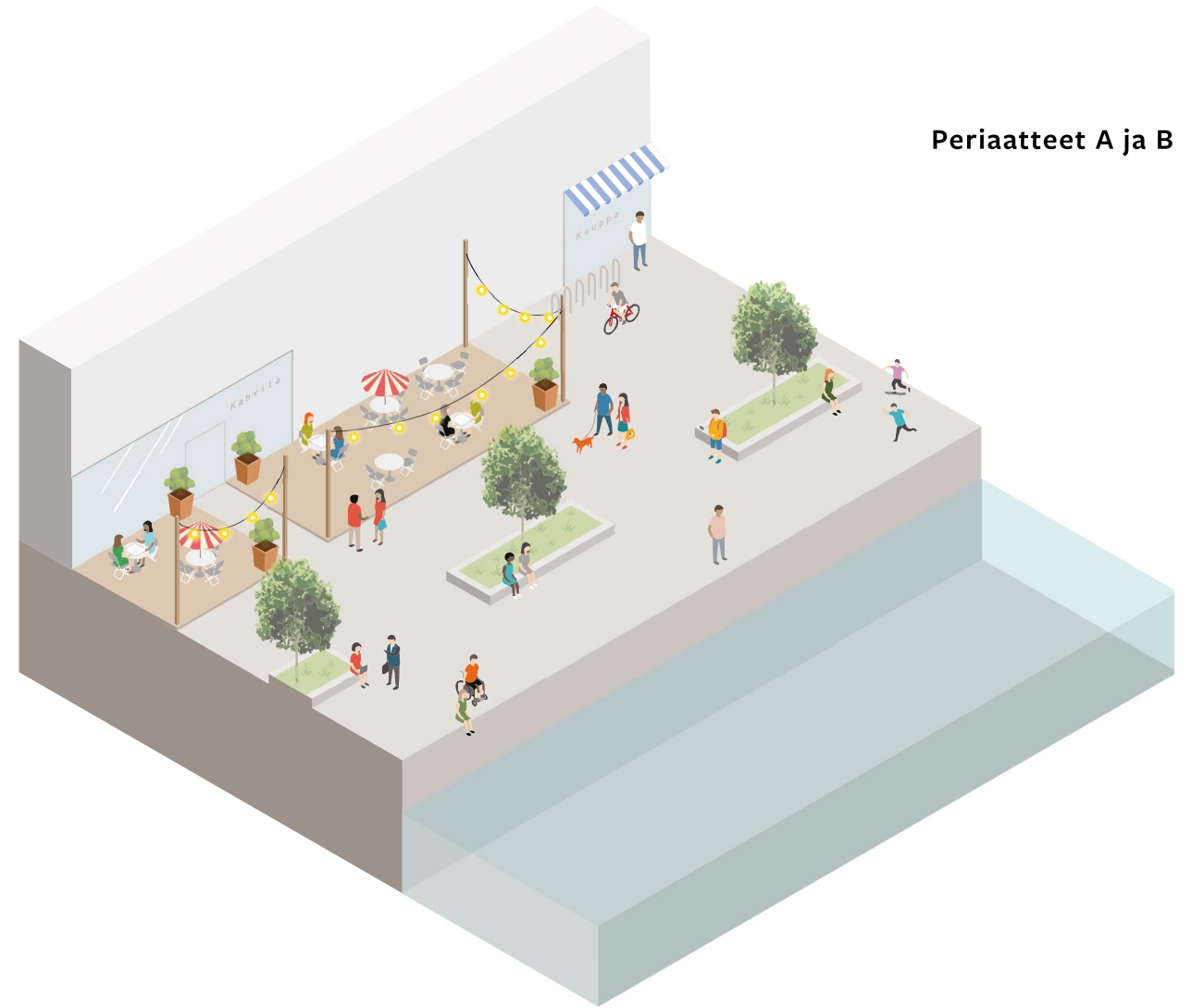
Vaikka vaihtoehdot on esitetty erikseen, löytyy lopullinen suunnitteluratkaisu todennäköisesti niitä yhdistelemällä.

Vaihtoehtojen toteuttamisen kannalta erityisesti nykyisen maanpinnan alapuolelle asettuvien ratkaisujen toteutus on

teknisesti hyvin vaativaa ja kustannuksiltaan kallista. Rannan käsittelyyn liittyvät geotekniset tiedot on selvitetty kokonaisuudessaan tarkemmin Ramboll Finland Oy:n (2020) ”Eteläsataman alustavassa teknisten tilavarausten ja toteuttamistavan periaatesuunnitelman päivityksessä”.

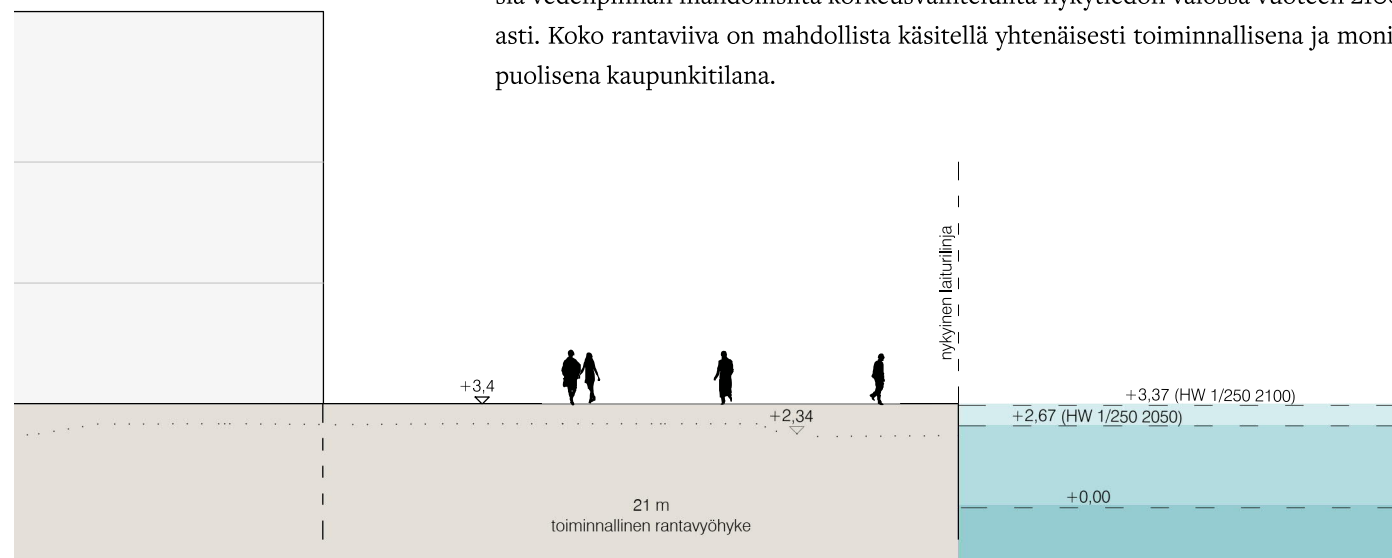
Reunan tason laskeminen nykyisen rannan koron alapuolelle vesirajan tuntumaan aiheuttaa haasteita laiturin kunnostustöille, koska reunan betonointityöt tulisi tällöin tehdä veden alla. Näkyväksi pinnaksi jäävän reunamuurin betonointi olisi syytä tehdä kuivatyönä viimeistellyn työjäljen takaamiseksi kuten myös teräspaaluseinärakenteena suunnitellun meren vastaisen reunan maanpaineisiin yläosan hitsaamalla tehtävät liitostyöt. Tätä varten tehtävien työpatojen virittäminen laiturin ympärille on käytännössä hyvin haasteellista. Maanpaineisiin tulee myös saada ankuroitua rakenteellisesti taustalla olevaan paalulaataan, jolloin paalulaatan ja etureunan korkeusero muodostuu haasteeksi. Paalulaatan taas olisi hyvä olla mahdollisimman lähellä tulevaa tasausta (+2,35...+3,4), jotta sille tuleva kuormitus maan painosta olisi mahdollisimman pieni.

Periaatteet A ja B



A: Ranta yhtenäisessä tasossa ylimmän tulvakorkeuden yläpuolella

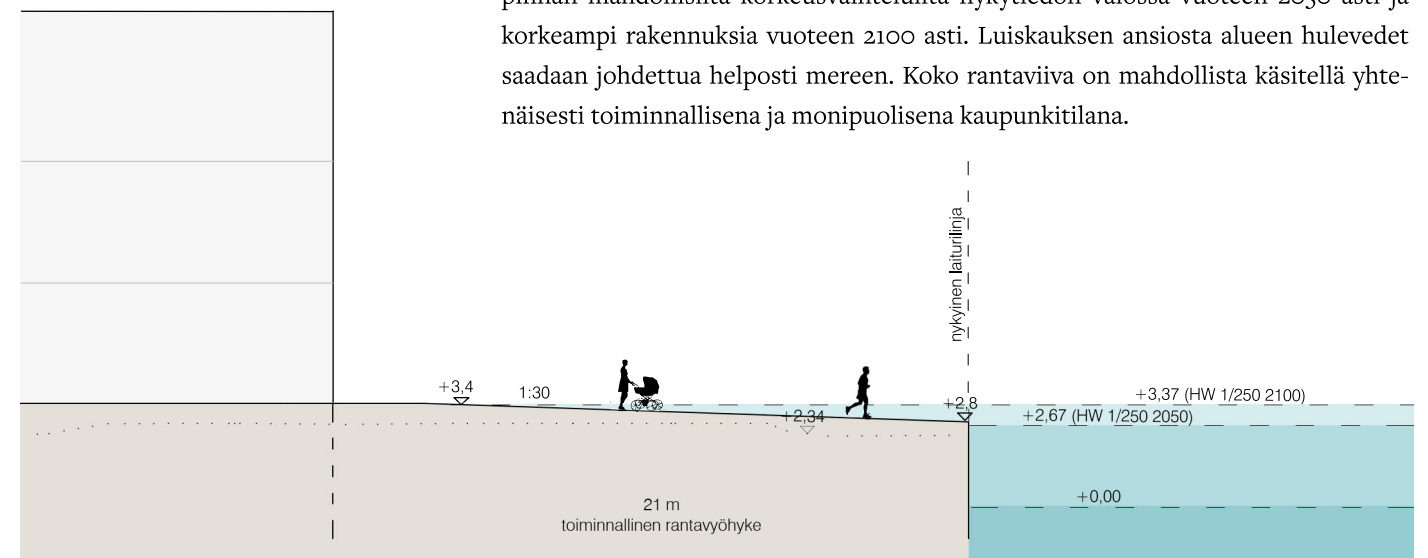
Koko ranta toteutetaan yhtenäisesti tasoon +3,4; mikä riittää suojaamaan rakennuksia vedenpinnan mahdollisilta korkeusvaihteluilta nykytiedon valossa vuoteen 2100 asti. Koko rantaviiva on mahdollista käsitellä yhtenäisesti toiminnallisena ja monipuolisena kaupunkitilana.



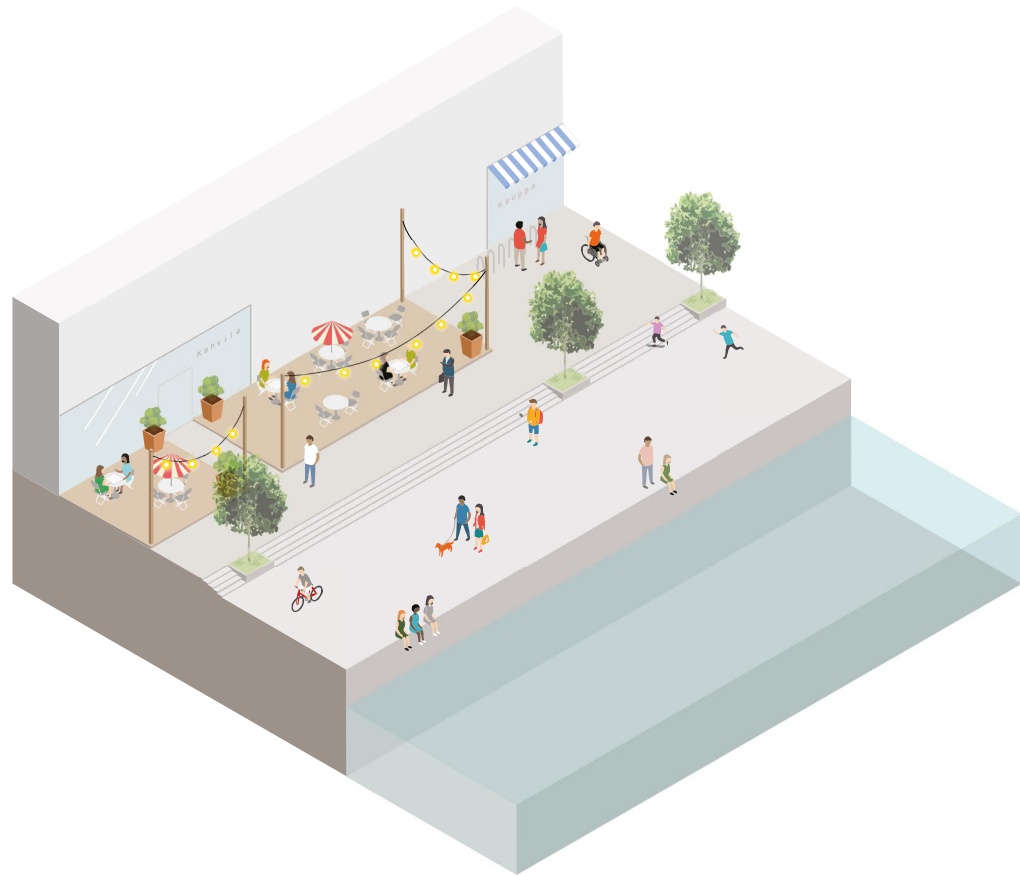
1:250

B: Ranta loivasti luiskattu eri tulvatasojen välillä

Ranta toteutetaan rakennusten edustalla tasoon +3,4; mistä se luiskataan loivasti merta kohti tasoon +2,8. Matalampi rantaviiva riittää suojaamaan aluetta vedenpinnan mahdollisilta korkeusvaihteluilta nykytiedon valossa vuoteen 2050 asti ja korkeampi rakennuksia vuoteen 2100 asti. Luiskauksen ansiosta alueen hulevedet saadaan johdettua helposti mereen. Koko rantaviiva on mahdollista käsitellä yhtenäisesti toiminnallisena ja monipuolisena kaupunkitilana.

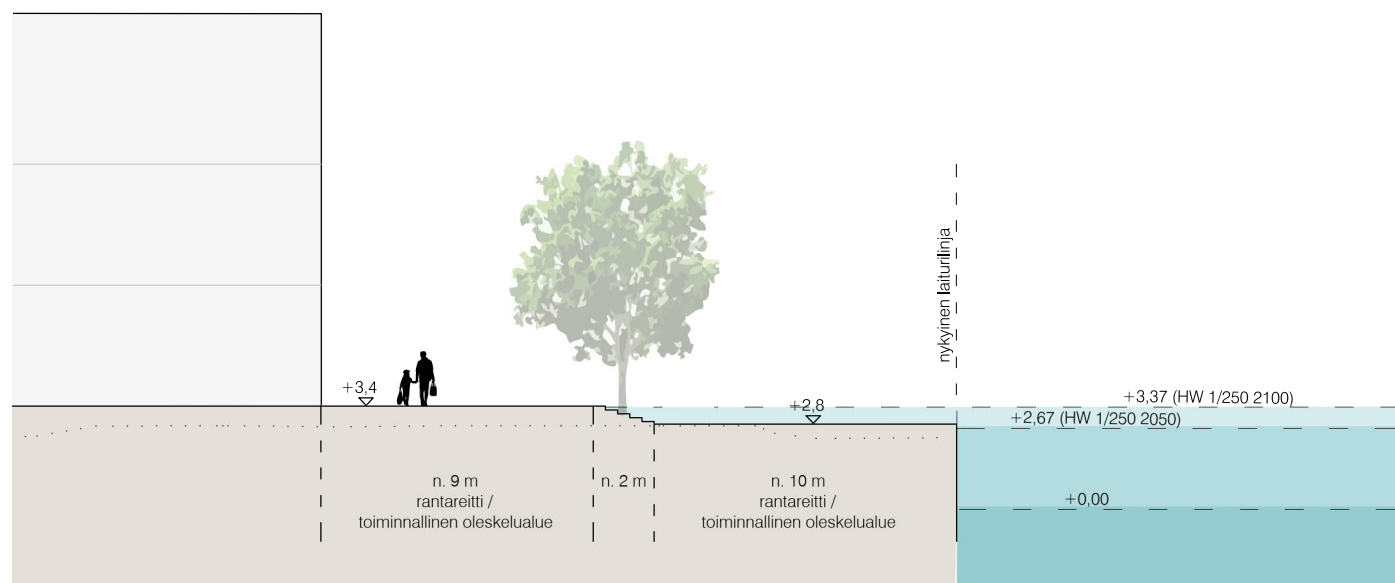


1:250

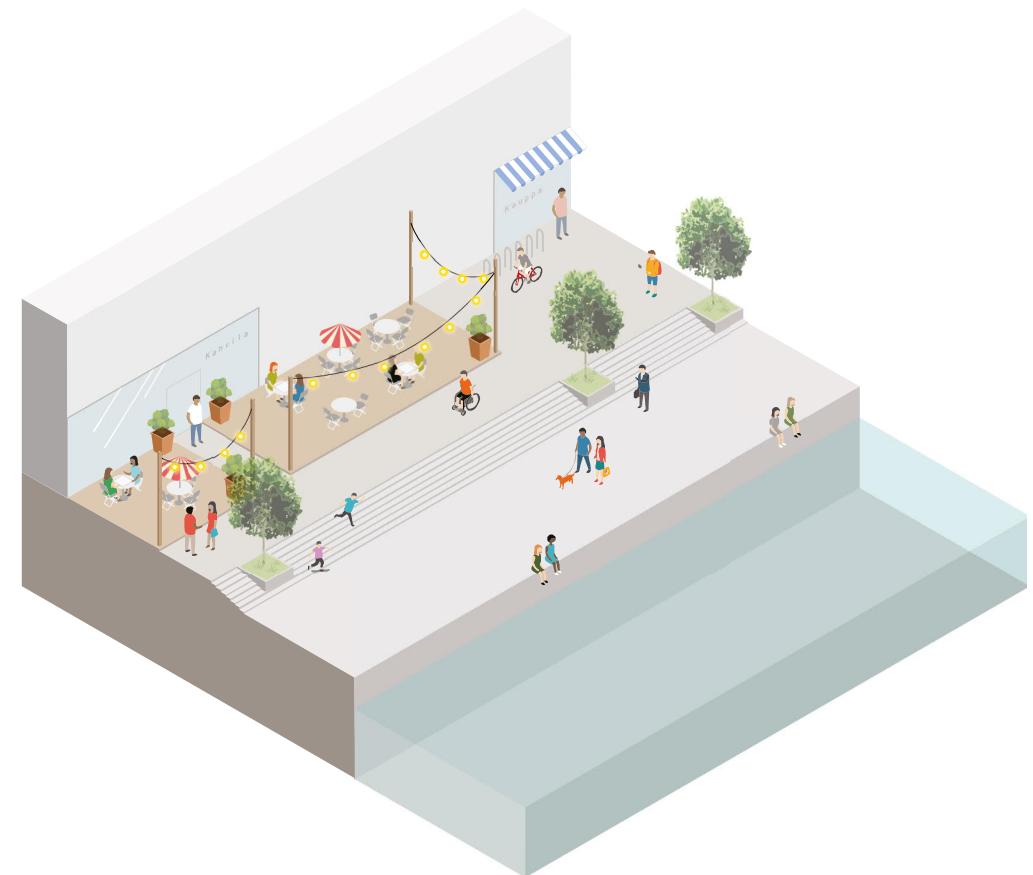


C: Ranta porrastettuna eri tulvatasojen välillä

Ranta toteutetaan rakennusten edustalla tasoon +3,4; mistä se porrastetaan tasoon +2,8. Matalampi rantaviiva riittää suojaamaan aluetta vedenpinnan mahdollisilta korkeusvaihteluilta nykytiedon valossa vuoteen 2050 asti ja korkeampi rakennuksia vuoteen 2100 asti. Porrastaminen jakaa rannan luonnostaan rantareittiin ja leveämpään, toimintoihin tai oleskeluun sopivaan alueeseen.

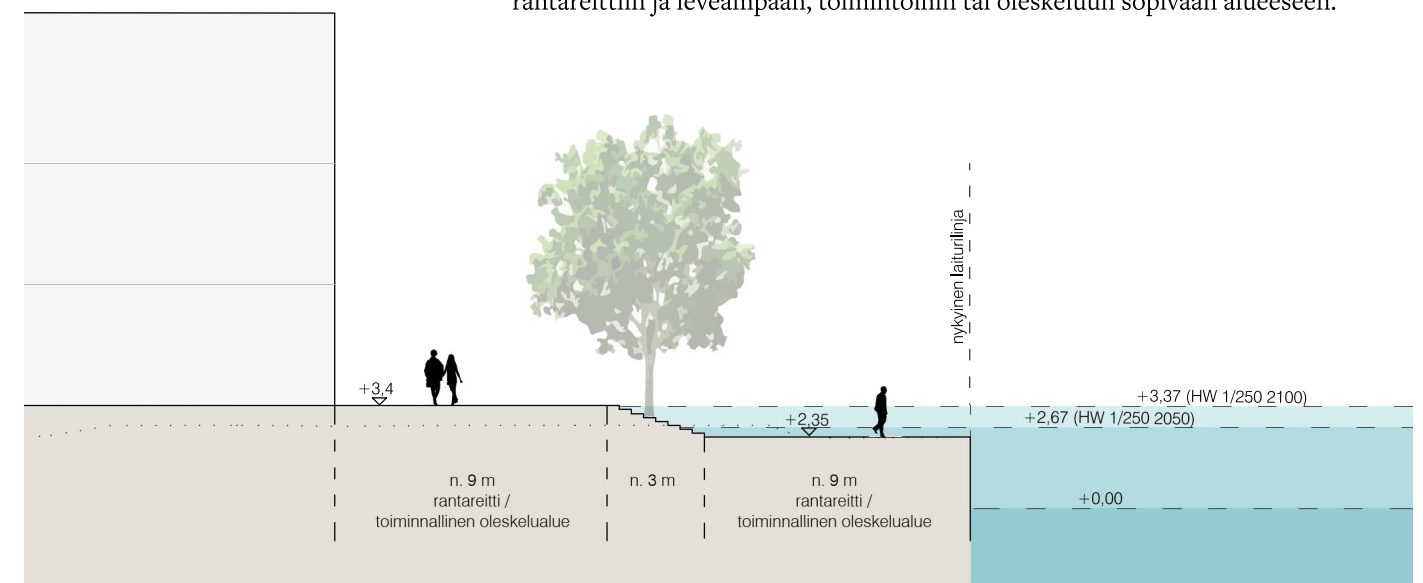


1:250

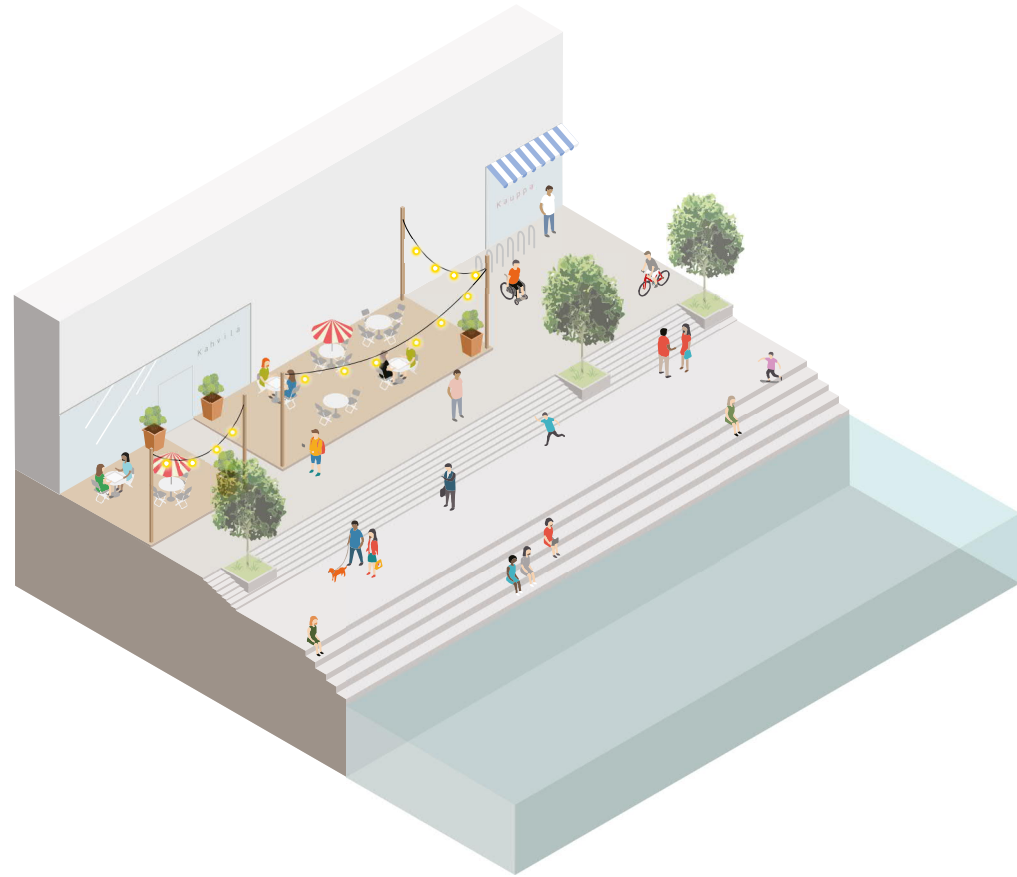


D: Ranta porrastettuna ylimmän tulvakorkeuden ja rannan nykytason välillä

Ranta toteutetaan rakennusten edustalla tasoon +3,4; mistä se porrastetaan rannan nykyiseen tasoon noin välillä +2,1-2,4. Rannan matalammista osista on tällöin mahdollista päästä lähemmäs merta, mutta toisaalta pitkällä aikavälillä ne saattavat joskus jäädä hetimitään meriveden alle. Porrastaminen jakaa rannan luonnostaan rantareittiin ja leveämpään, toimintoihin tai oleskeluun sopivaan alueeseen.

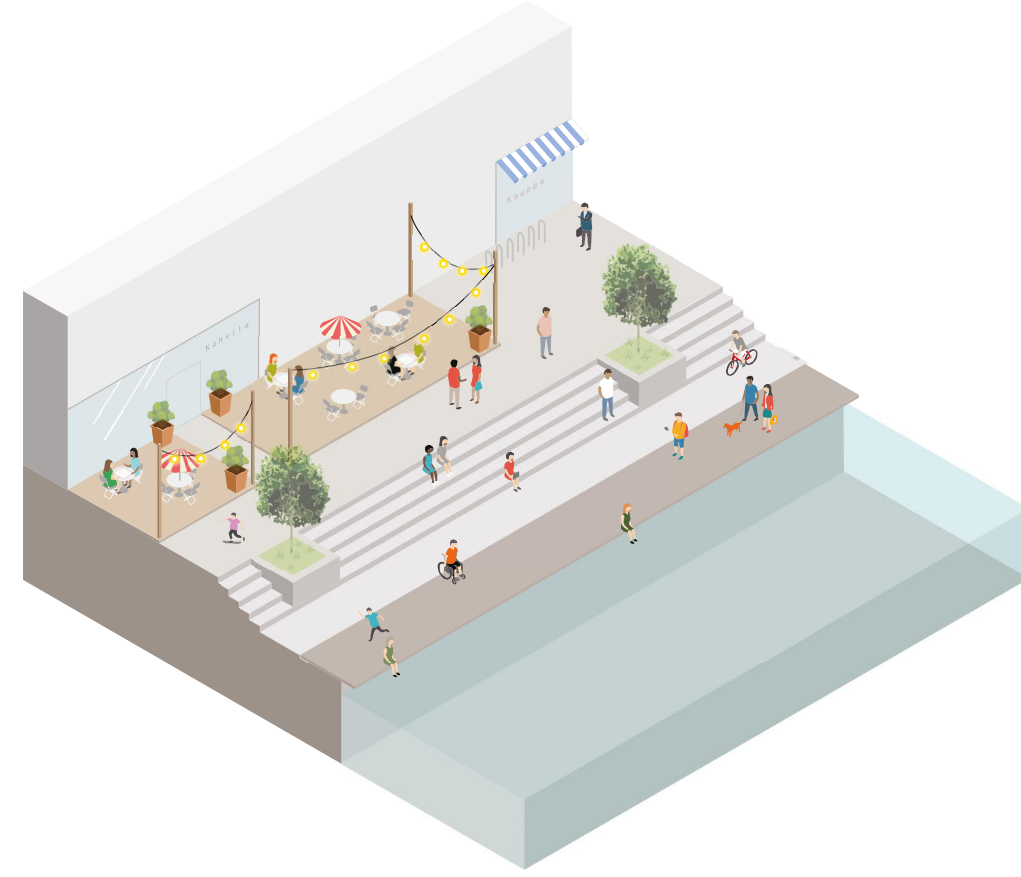


1:250



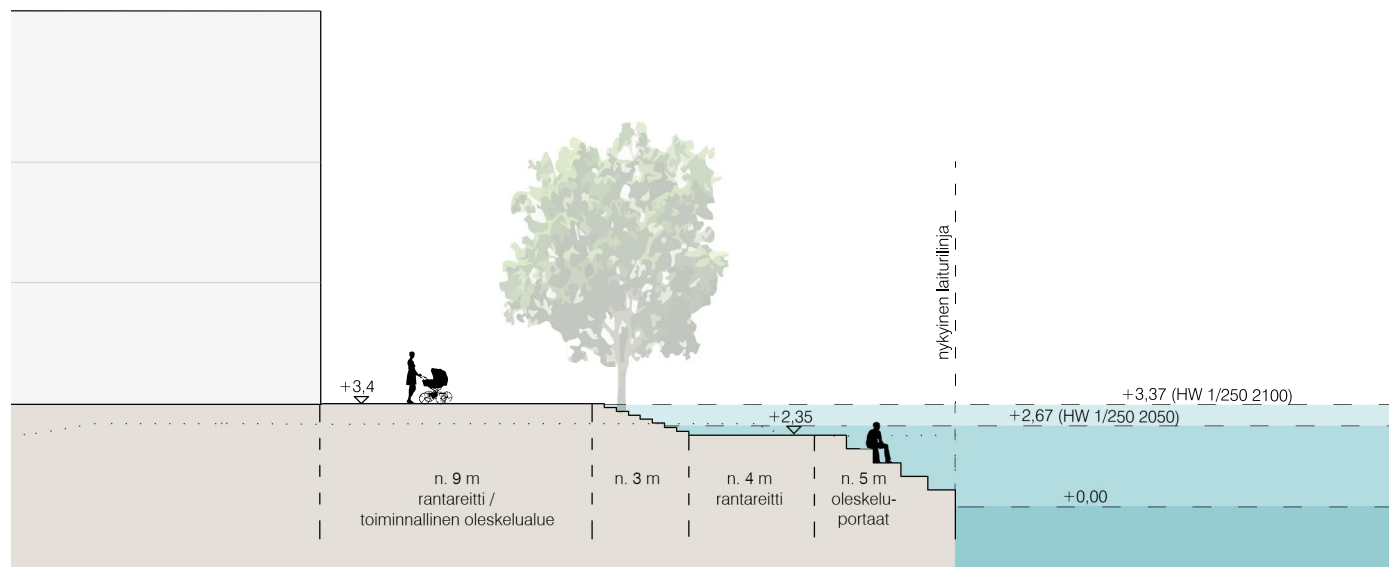
E: Rannassa oleskeluportaat veden äärelle

Ranta toteutetaan rakennusten edustalla tasoon +3,4; mistä se porrastetaan rannan nykyiseen tasoon noin välillä +2,1–2,4. Rantaviivan tuntumaan tehdään oleskeluportaat, jotka johtavat aivan nykyisen vedenpinnan tuntumaan. Sekä rannassa sijaitseva reitti että oleskeluportaat saattavat pitkällä aikavälillä joskus jäädä hetkittäin meriveden alle. Vaihtoehdon toteutus on teknisesti haastavaa ja kallista.

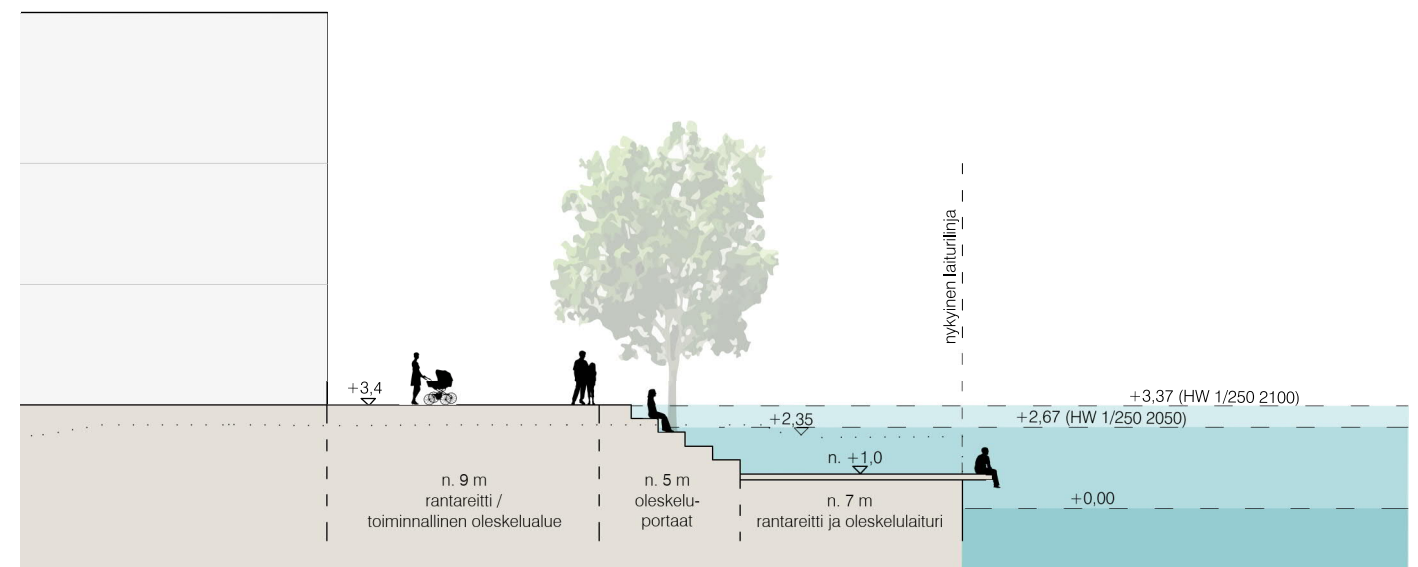


F: Rannassa oleskelulaituri lähellä vedenpintaa

Ranta toteutetaan rakennusten edustalla tasoon +3,4; mistä se porrastetaan mahdollisimman lähelle vedenpintaa, esimerkiksi noin tasoon +1,0. Rantaviiva toteutetaan oleskelulaiturina, joka kutsuu viettämään aikaa lähellä merta. Oleskelulaituri jää pitkällä aikavälillä hetkittäin meriveden alle. Vaihtoehdon toteutus on teknisesti haastavaa ja kallista.



1:250



1:250

LÄHTEET

Kirjalliset lähteet

Helsingin kaupunki. 2008.
Katu- ja puisto-osaston hallinnassa olevien arvoympäristöjen määrittely ja toimintaohjeet.
Helsingin kaupungin rakennusviraston julkaisu 2008:8 / Katu- ja puisto-osasto

Helsingin kaupunki. 2016a.
Turvalliset rakentamiskorkeudet Helsingin rannoilla vuosina 2020, 2050 ja 2100.
Geoteknisen osaston julkaisu 96, <https://www.hel.fi/static/kv/turvalliset-rakentamiskorkeudet.pdf>

Helsingin kaupunki. 2016b.
Yleiskaavan kulttuuriympäristöt -teemakartta.

LOCI maisema-arkkitehdit Oy. 2020. Eteläsataman lahden maisemallinen tilavaraus- ja periaatesuunnitelma.

Maisemasuunnittelu Hemgård Oy. 2011.
Tähtitornin vuori ja Ullanpuistikko, hoito- ja kehittämissuunnitelma.
Helsingin kaupungin rakennusviraston julkaisu 2011:15 / Katu- ja puisto-osasto

Museovirasto. 2009.
Museoviraston esitys kansallisesti merkittäviksi rakennetuiksi kulttuuriympäristöiksi.

Ramboll Finland Oy. 2020.
Eteläsataman-alueen alustava teknisten tilavarausten ja toteuttamistavan periaatesuunnitelma.

Ramboll Finland Oy. 2020.
Eteläsataman-alueen alustavan teknisten tilavarausten ja toteuttamistavan periaatesuunnitelman päivitys.

Uudenmaan liitto. 2016.
Missä maat on mainioimmat – Uudenmaan kulttuuriympäristöt
Uudenmaan liiton julkaisu E 176 - 2016

Ympäristöministeriö, alueidenkäytön osasto. 1993.
Kansallismaisema

Docomomo, verkkolähde (luettu 13.11.2020): <http://docomomo.fi/kohteet/teollisuuskeskus/>

Musseovirasto, verkkolähde (luettu 2.12.2020): <https://www.museovirasto.fi/fi/tietoa-meista/kansainvalinen-toiminta/maailmanperintokohteet-suomessa>

Kuvalähteet:

4. Helsingin kaupunki. Yleiskaava 2016.

7. Suomen ilmakeku Oy.

3. Helsingin kaupunki. Asemakaavayhdistelmä.

13. Helsingin kaupunginmuseo / Veljekset Karhumäki Oy

14. Helsingin kaupunginmuseo

15. Helsingin kaupunginmuseo

16. Helsingin kaupunginmuseo

18. Helsingin kaupunginmuseo

20. Helsingin kaupunginmuseo

23. Helsingin kaupunginmuseo

25. Helsingin kaupunginmuseo

81. Helsingin kaupunginmuseo

