

**Kilpailualueita koskevat maankäytölliset kehittämislinjaukset ovat tässä vaiheessa osin suuntaa antavat ja tarkentuvat prosessin edetessä. Erityisesti satamatoimintojen tilavaraukset ja raskaanliikenteen yhteystarve vaikuttavat olennaisesti alueen suunnittelua koskeviin lähtökohtiin ja reunaehtoihin. Asioita selvitetään kilpailuohjelman valmistelun rinnalla syksyllä 2020**

Kaupunkirakenteelliset ja kulttuuriympäristön tuottamat lähtökohdat, reunaehdot ja tavoitteet:

- Helsingin Eteläsatama on valtakunnallisesti merkittävää kansallismaisemaa ja arvokasta kulttuuriympäristöä. Paikka on keskeinen ja symbolisesti erittäin arvokas ja on osa Helsingin historiallisen keskustan merellistä julkisivua. Suunnitteluratkaisun tulee ottaa huomioon paikan merkitys ja identiteetti osana valtakunnallisesti merkittävää kansallismaisemaa ja arvokasta kulttuuriympäristöä.
- Kauppatorin ja rantavyöhykkeen taustalla ovat Empirekeskustan, Katajanokan rannan ja Etelärannan korttelirivistöt. Ne sekä Tähtitornivuoren puistoalue kehystävät ja rajaavat sataman kaupunkitilaa. Tavoitteena on alueen merellisen julkisivun luonteen säilyttäminen.
- Suunnitteluratkaisussa tulee ottaa huomioon ympäristön arvot sekä suhde olemassa olevaan ympäristöön. Kaiken rakentamisen – sekä rakennusten että kaupunkitilan - tulee sopeutua arvokkaaseen kulttuurimaisemaan. Kauppahallin edustan pienimuotoinen uudisrakentaminen tulee olla alisteista Vanhalle kauppahallille.
- Tähtitorninvuori muodostaa kaupunkirakenteessa Unioninkadun historiallisen kaupunkiakselin eteläisen päätteen. Se muodostaa myös taustan suunnittelualueelle mereltä katsottaessa. Puistosta aukeavat näköalat yli Eteläsataman Tuomiokirkolle, Kauppatorille ja Katajanokalle. Suunnittelualue on nähtävissä ja koettavissa kaikista suunnista ja mereltä saavuttaessa se sijoittuu Helsingin ikoniseen saapumisnäköalaksi. Vastaavasti alueelta avautuu poikkeuksellisen edustavia näköaloja eri suuntiin keskustassa ja satamassa. Suunnitelmassa uudet rakennuspaikat ja rakennusvolyymit tulee sovittaa ympäristöönsä siten, että nykyiset tärkeimmät näkymät säilyvät. Helsinki-panoraaman (koko Suomen tunnetuin kaupunkijulkisivu) tulee näkyä Tähtitornin vuoren näköalapaikalta ja lisäksi ainakin osittain meren pintaa. Vastaavasti mereltä katsottuna Tähtitornin vuoren yläosan ja sen vehreän puistojulkisivun tulee näkyä. Uusien rakennusten ylimmät kattokorot tulee olla pääasiassa enintään +20 tasolla koko Makasiinirannan pituudelta. Lähinnä rantaa olevien rakennusten tai rakennusosien ylin korkeusasema + 18. Näistä voidaan perustellusti poiketa joiltain osin, mikäli rakennusten tai rakennusosien väliin jää selvästi matalampia osia.
- Helsingin kaupunkirakenteessa on ollut perinteisenä ominaispiirteenä, että katujen päätteenä näkyy meri. Eteläisen Makasiinikadun päätteen näköalaksi tulisi siten olla meri ja rakentamisen tulisi alkaa sen eteläpuolelta. Rakentaminen voi ulottua pohjoisemmaksi kuin nykyinen Makasiiniterminaali, mutta rakentamista ei tavoitella Palacen edustalle tai Vironaltaalle.

## Toiminnalliset reunaehdot ja tavoitteet

- Alueelle tavoitellaan kansainvälistä huipputasoa edustavaa arkkitehtuuri- ja designmuseokokonaisuutta sekä julkista ja viihtyisää käveltävää kaupunkitilaa, joka yhdistää Kauppatorin ja Kaivopuiston sekä mahdollistaa pääsyn meren ääreen. Alue on myös osa Helsingin etelärantoja kiertävää jalankulun ja pyöräilyn reittiä, jonka olosuhteita tulee parantaa.
- Arkkitehtuuri- ja designmuseorakennus tai vastaava kulttuurirakennus toteutetaan uudisrakennuksena osana suunnittelualueen laajempaa kehittämistä.
- Edellä olevan lisäksi alueelle on mahdollista suunnitella museotoimintaa tukevaa kulttuuri-, palveluliike- ja muuta toimitilarakentamista (mm. hotelli mahdollinen). Asumista ei sallita.
- Koko aluetta kehitetään laadukkaiden julkisten ulkotilojen ja yhteyksien sekä merellisten toimintojen alueena. Alue on osa kävelykeskustaa sekä Helsingin etelärantoja kiertävää rantareittiä.
- Eri toimintoja voidaan sijoittaa lomittain. Yleisen jalankulun väyliä ja aukioita voidaan sijoittaa uudisrakentamisen lomaan joko portaina tai luiskina esteettömyys huomioiden kohti Olympiaterminaalin kansitasoa.
- Toiminnallisuus on koko rannan ydin: rannan tulee palvella ja houkuttaa ihmisiä – konseptin tulee tuottaa elämää ja yhteys mereen. Rannan tulee olla julkisessa käytössä siltä osin kuin sitä ei ole varattu sataman käyttöön (laituritaso jäljempänä määritellyin ehdoin).
- Katu- ja aukiotason tiloihin tulee sijoittua palvelu-, myymälä- tai vastaavia tiloja, jotka ovat luonteeltaan julkista tilaa. Alueelle ei saa muodostua takapihoja, vaan kaikki julkisivut ovat pääjulkisivuja.
- Rantaviivaa ei ole tavoitteellista merkittävästi muuttaa, eikä lisäalaiden muodostamiselle ole tarvetta.
- Sataman toiminnot vaikuttaa voimakkaasti koko alueen suunnitteluun ja tulee ratkaista ennen kilpailuohjelman hyväksymistä.
- Sataman toiminnot ja siitä aiheutuvat ympäristöhaitat on otettava huomioon suunnittelussa.
- Sataman sisäänajokohdat tulee suunnitella kaupunkikuvallisesti hyväksyttävällä tavalla. Ne voidaan integroida osaksi rakentamista.
- Rakentaminen ei voi sijoittua rantaviivalle tai ulottaa meren päälle. Tämä johtuu laivojen liikkumisesta satamassa
- Mahdollisen kansirakenteen tulee mahdollisuuksien mukaan sopeutua Laivasillankatuun ja olemassa olevaan Satamatalon edustan kanteen.
- Vanhan kauppahallin suunta on pääsaapumissuunta keskustasta alueelle. Kauppahallin eteläpuolelle muodostuu luontevasti museon tai siihen liittyvän rakennuksen julkinen sisäänkäyntiaukio.
- Vanhan Kauppahallin merenpuoleisen edustan käyttöä tulee tutkia. Huomioon otettavia asioita ovat seuraavana tarkemmin esitetyt kauppahallin huoltoon, mahdolliseen pienimuotoiseen laajentamiseen sekä rannan kulkuyhteyksiin ja vesireittiliikenteeseen liittyvät reunaehdot. Vaihtoehtoisesti Kauppahallille voi miettiä myös uutta toiminnallista sisältöä.
  - Lyypekinlaiturista halutaan kehittää toiminnallisesti aktiivinen ranta-aukio.

- Yhteyksiä Lyypekinlaiturilta Kauppatorin suuntaan ja osana rantareittiä tulee kehittää. Rantamuuria seuraileva kävelymahdollisuus on osa Kauppatorin alueen ympäristöhistoriaa.
- Kauppahallin toiminnallisen konseptin, mahdollisen pienimuotoisen laajentamisen tai kehittämisen suunnittelu osana Lyypekin laituria on osa kilpailun sisältöä. Kauppahallille voi myös ideoida uutta käyttöä.
- Kauppahalli voi olla osa kilpailun voittajalle luovutettavaa kokonaisuutta, mikäli se kuuluu voittaneen ehdotuksen ideaan.
- Vanhan kauppahallin nykyisen kauppahallitoiminnan säilyttäminen vaatii taloteknisiä parannuksia sekä paviljonkimaisen, kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen rakennukseen sopivan paviljonkimaisen uudisosan rakentamisen lisätarjoilualueeksi. Toiminnan muutokset tulee huomioida huolto- ja wc-tilojen riittävyden kannalta.
- Alueella tulee varautua vesireittiliikenteen terminaalin tarpeisiin joko Lyypekinlaiturille rakennettavana maltillisen kokoisena uudisrakennuksena tai Vanhan kauppahallin toiminnalliseen konseptiin integroituna. Lyypekinlaiturin rantamuurit tarvitaan kehittyvän vesireittiliikenteen käyttöön. Myös Suomenlinnan lautan lähtöpaikka saattaa tulevaisuudessa olla Lyypekinlaituri.
- Alueen jätehuolto tulee järjestää integroituna mahdolliseen uudisrakennukseen tai maanalaisena. Vanhan kauppahallin huoltoyhteydet sijoittuvat rakennuksen pohjois- ja eteläpäätyihin.
- Pyörätie siirretään kauppahallin länsipuolelle, minkä seurauksena rakennuksen lännenpuoleiset keskiovet suljetaan käytöltä.
- Kilpailussa ideoidaan myös kilpailualueen eteläosassa Laivasillankadun ja Armi Ratian puiston välinen puistoalue. Puiston alla on varastorakennus, jolle voi ideoida uutta käyttöä samoin kuin sen reunalla olevalle vanhalle käytöstä poistetulle junaradalle. Alueen puistomainen yleisilme säilytetään.
  - Aluetta tulee ideoida rantaa ja julkisia ulkotiloja toiminnallisesti ja maisemallisesti yhdistävänä puistoalueena. Vanhan junaradan itäpuolella oleva Armi Ratian puisto ei kuulu kilpailualueeseen.
  - Puiston alle voi esittää toimintoja, jonne käynnin voi ratkaista puistokannen päältä. Ratkaisuissa tulee tutkia korkeustasojen yhteensovittamista tavalla joka parantaa ulkotilojen yhteyksiä.
- Kaikki kiinteistöjen hoitoon ja jätehuoltoon liittyvät laitteet, rakennelmat, järjestelyt ja henkilökunnan pyöräpaikat tulee sijoittaa rakennuksiin. Kiinteistöhuollon tai talotekniikan järjestelyjä ei saa sijoittaa yleisille alueille, kaduille, puistoon tai aukioille eikä ulkoalueille tontilla.

#### Liikenteelliset lähtökohdat, reunaehdot ja tavoitteet

- Rantareitti Kauppatorilta etelään Merisatamaan ja Kaivopuistoon tulee tutkia osana kokonaisratkaisua. Kävely-yhteys halutaan toteuttaa nykyistä lähemmäs rantaan.
- Alue suunnitellaan osaksi kävelykeskustaa.

- Sataman raskaan liikenteen yhteyksien tarve vaikuttaa voimakkaasti koko alueen suunnitteluun ja tulee ratkaista ennen kilpailuohjelman hyväksymistä.
  - Mahdollisesti alueelle jäävän sataman raskaanliikenteen operointialue on mahdollista kattaa.
  - Mahdollisen uuden kansirakenteen tulee sopeutua Laivasillankatuun ja olemassa olevaan Satamatalon edustan kanteen.
  - Suunnittelussa on huomioitava sataman rekkaliikenteen rajoitukset kannen alla.
  - Varautuminen maanalaisen kokoojakadun yhteyteen tilanteessa, jossa satamaan jää raskasta liikennettä.
- Kaupunki suunnittelee Olympiaterминаalilta alkavan Laivasillankadun kapean jalkakäytävän leventämistä 6 metrillä, jolloin jalankululle ja pyöräilylle saadaan noin 10 metrin tila. Tämä tulee ottaa huomioon suunnittelussa.
- Tulevien uusien rakennusten tonttiliittymät sekä huolto- ja saattoliikenne järjestetään Eteläisen Makasiinikadun liittymästä. Eteläisten osien saattoliikenne voidaan hoitaa myös Satamatalon edustalta.
- Tarvittavat pysäköintipaikat sijoitetaan yleiseen pysäköintilaitokseen, esim. Tähtitorninluolaan ja sen mahdolliseen laajennukseen. Tarvittava pysäköintipaikkamäärä on enintään 1 ap / 500 k-m<sup>2</sup> museo- ja toimitilaa kohti sekä 1 ap / 200 k-m<sup>2</sup> myymälä- ja asiakaspalvelutilaa kohti. Asiakkaille tulee varata riittävä määrä polkupyöräpysäköintipaikkoja.

#### Tekniset lähtökohdat, reunaehdot ja tavoitteet

- Alueen sijainti meriveden tulvariskialueella tulee ottaa huomioon korkotasojen suunniteltaessa niin, että rantavyöhykkeelle muodostuu muuttuvalta merenpinnalta suojaava yhtenäinen rakenne. Alin suositeltava rakentamiskorkeus on alustavasti +3,4 (N2000). Alimman suositeltavan rakentamiskorkeuden alapuoliset rakenteet tulee toteuttaa vedenpaine-eristettyinä. Kauppatorin alueen tulvasuojaus on ainakin toistaiseksi suunniteltu toteutettavan operatiivisen tulvasuojauksen keinoin.
- Maa- ja vesiliikenteen melu-, ilmanlaatu- ja muut ympäristövaikutukset tulee ottaa huomioon. Laivojen matalataajuuksinen melu edellyttää erityisiä ratkaisuja rakenteilta ja vaikuttaa rajoittavasti alueelle sijoitettaviin toimintoihin.
- Alueesta suurin osa on sataman käyttöön eri aikoina tehtyä sekalaista täyttömaata. Osa täytöistä on tehty jo 1800-luvulla ja viimeisimmät on tehty 1950-luvulla. Täyttöjen ja sen alapuolisten savi- ja kitkamaakerrosten paksuus vaihtelee. Savikerrokset nykyisten täyttöjen alla vaikuttavat rannan alueelliseen stabiliteettiin. Kalliopinnan korkeusasema alueella on noin -10...-25. Alueen maaperässä sijaitsee vanhoja rakenteita, jotka ovat joko aiempien rakennusten perustuksia tai laiturielinjojen perustuksia. Rakennukset ja rakenteet tulee perustaa paaluilla.
- Nykyisten laiturirakenteiden stabiliteetti ei ole riittävä tarvittavalle maanpinnan korottamiselle ja uudisrakentamiselle. Alueen uusi maankäyttö edellyttää huomattavia kunnostamistoimenpiteitä ranta- ja pohjarakenteille. Alueellinen vakavuus tulee varmistaa ja rakenteiden vaatimista pohjarakennustoimenpiteistä tulee laatia riittävät suunnitelmat asemakaavoituksen yhteydessä.

- Täyttömaan laadusta ei ole juurikaan näytetutkimustietoa. Arviolta täyttö on vaihtelevaa kitkamaatäyttöä, jossa on seassa muun muassa lohkaraita ja rakennusjätettä. Pilaantuneisuuden laajuus ja laatu on selvittävä asemaakaavoituksen yhteydessä.
- Alueelle on laadittu alustava teknisten tilavarausten ja toteuttamistavan periaatesuunnitelma (Ramboll 2020), jossa on määritetty periaateratkaisuja ja lähtötietoja suunnitteluun. Laadittu työ täydentää vuonna 2016 käytyä Guggenheim-museon kilpailua varten kyseisen kilpailualueen rakennettavuudesta laadittua rakennettavuus selvitystä (GEO 6772/20.11.2013).
- Kansirakenteita ja näihin liittyviä korkotasoja suunniteltaessa tulee ottaa huomioon vapaan korkeuden lisäksi myös kaikki kannen alaisten toimintojen edellyttämät tarpeet, palo- ja pelastusturvallisuus sekä rakenteiden ja tekniikan edellyttämät tilatarpeet.
- Olemassa olevat kansirakenteet Satamatalon ja Olympiaterminaalin edustalla sekä maanalaiset tilat vanhassa ratakuilussa tulee ottaa huomioon suunnittelussa. Käyttötarkoituksen muuttuessa vanhojen rakennusten haitta-aineet ja pilaantuneisuus tulee selvittää ja varmistaa soveltuvuus esitettyyn käyttöön.
- Mahdollisen maanalaisen kokoojakadun ajoyhteyden tulee sijaita vähintään alimman suositellun rakentamiskorkeuden tasossa tai muuten tulvalta suojattuna.
- Suunnittelussa tulee ottaa huomioon nykyiset yhdyskuntateknisen huollon verkostot ja alueelle suunnitellut yhdyskuntateknisen huollon hankkeet.
- HSY:n eriytetyn viemäroinnin suunnitelma otettava huomioon jatkosuunnittelussa - yhteissuunnittelutarve

Sataman toiminnan asettamat lähtökohdat ja reunaehdot sekä tavoitteet:

- Alueella säilyvät satamatoiminnot sekä niiden tarvitsemat yhteydet ja tilavaraukset vaikuttavat voimakkaasti koko alueen suunnitteluun. Ratkaisu satamatoimintojen luonteen ja laajuuden osalta tulee tehdä ennen kilpailuohjelman hyväksymistä.
- Nykyisiä risteilylaitureita käytetään erilaisten vierailujen, mm. arvovierailujen ja laivastovierailujen yhteydessä. Jatkossakin tämän tulisi olla mahdollista. Se ei kuitenkaan ole este ranta-alueen julkiselle käytölle ja ihmisten pääsystä rantaan. Laiturialueet tulee suunnitella laadukkaaksi julkiseksi kaupunkitilaksi. Kilpailijat voivat ideoida, miten tämä toiminto tukee parhaiten museon ja ranta-alueen julkista käyttöä.
- Sataman matkustajalaivaliikenteen ja raskaan liikenteen jäädessä alueelle:
  - Sataman vuokra-alueen pohjoisreunan ja satamatalon välisen alueen käyttöönotto edellyttää kansirakennetta. Rekat jäävät tälle alueelle laituritasolle. Kannen mitoituksessa ja rakenteissa tulee ottaa huomioon rekkojen kääntyminen ja sataman muut toiminnot.
  - Laivojen ajoneuvot puretaan ja lastataan mahdollisen tulevan kannen alla siten, että raskaan liikenteen yhteys järjestetään satama-alueen pohjoispuolelta Eteläisen Makasiinikadun liittymään ja henkilöautoliikenteen osalta eteläistä reittiä Ehrenströmintielle. (Mahdollinen maanalainen kokoojakatu, johon tulee varautua suunnittelussa, ei muuta raskaan liikenteen yhteystarvetta maan pinnalla poikkeustilanteissa).
  - Saatto- ja huoltoliikennetarpeet vastaavat nykyisen liikenteen tarpeita.
  - Nykyisten terminaalitoimintojen lisäksi tarve uudelle 1500 k-m<sup>2</sup> terminaalille saatto- ja huoltoliikennealueineen.