

Eteläsataman itäosan suunnitteluperiaatteet

KYLK 29.8.2023



Foto Signe Brander
Helsingfors 1910

Valmistelu

Työryhmä

Asemakaavoitus

Salla Hoppu, johtava arkkitehti
Janne Prokkola, yksikön päällikkö

Rakennussuojelu

Sakari Mentu, arkkitehti

Liikennesuunnittelu

Pekka Nikulainen, johtava liikenneinsinööri

Kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu

Anu Lamminpää, johtava maisema-arkkitehti

Maankäytön yleissuunnittelu

Kati Immonen, erityisasiantuntija
Kirsi Lilja, projektipäällikkö
Mikko Juvonen, tiimipäällikkö
Valtteri Lankiniemi, projektipäällikkö
Alpo Tani, erityisasiantuntija
Anu Haahla, erityisasiantuntija
Christina Suomi, yksikön päällikkö
Tomi Varjus, projektipäällikkö

Maaomaisuuden kehittäminen ja tontit

Mirva Koskinen, tiimipäällikkö
Mia Kajan, erityisasiantuntija

Ilmastoyksikkö

Kaisa-Reeta Koskinen
Susa Eräranta

Kaupunginkanslia

Sirpa Kallio, projektinjohtaja

Muu yhteistyö

Helsingin Satama

Satu Aatra
Pekka Hellström
Sakari Montonen

Kannen kuva: Signe Brander, 1910, HKM

Selvitykset, periaate- ja luonnossuunnitelmat, alueen suunnittelua koskevat päätökset:

Helsingin kantakaupungin rakennuskulttuuri, Katajanokan kaupunginosan inventointi, Helsingin kaupunginmuseon tutkimuksia ja raportteja 2/1998

Kirjava Satama, yleinen kansainvälinen ideakilpailu, 2011

Kauppatorin kaupunkirakennehistoriallinen selvitys, Arkkitehtitoimisto Okulus 2016

Kauppatorin ympäristön kehittämisen kokonaissuunnitelma, Helsingin kaupunki 2015

Kauppatorin alueen suunnitteluperiaatteet, Kaupunkisuunnittelulautakunta 2016

Satamamelun vaikutus selvitys, Akukon 3.2.2020

Eteläsataman lahden alustava teknisten tilavarausten ja toteuttamistavan periaatesuunnitelma, Ramboll Finland Oy 2020

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

Kehittämishjelman suunnitelma 2030, Helsingin Satama Oy 2021

Eteläsataman itäosa ja Katajanokanranta, ympäristöhistoriaselvitys, LOCI maisema-arkkitehdit Oy, Okulus, 2023

Sisällys

1. Johdanto	5
2. Suunnittelualue.....	7
3. Suunnitteluperiaatteet	8
4. Suunnittelun maankäytölliset lähtökohdat	14
5. Alueen historia	25
6. Nykytila	31
7. Kulttuuriympäristön kehittäminen	33
8. Toteutuminen	35

Kaupunkistrategian mukaan Eteläsatamasta kehitetään elämyksellistä keskusta, joissa kulttuuri ja vapaa-aika ovat vahvasti läsnä. Suunnitteluratkaisut tukevat olemassa olevan arvoympäristön ja elinvoimaisen uuden kaupunkiympäristön liittoa.

1. Johdanto

Eteläsataman kehittäminen ja linkittyminen laajemmin keskusta-alueen kehittämiseen on yksi Helsingin kaupunkistrategian keskeisiä nostoja. Eteläsataman itäistä rantavyöhykettä kehitetään paremmin saavutettavaksi, keskustan elinvoimaisuutta tukevaksi toiminnallisesti monipuoliseksi merenranta-alueeksi. Kävelykeskusta laajenee Katajanokan etelärannalle rakentuvaan viihtyisään ja korkealaatuiseen kävely-ympäristöön. Suunnitellut toiminnot, merikylpylä, kulttuuri- ja liiketilat tukevat alueen elinvoimaisuutta ja tapahtumallisuutta.

Eteläsatama on Merellisen Helsingin ikoninen kansallismaisema, jonka kaupunkikuvaliset, maisemalliset ja kulttuurihistorialliset arvot ovat ainutlaatuisia. Eteläsatamassa ovat säilyneet kaikki Helsingin 1800-luvun alun kaupunkirakenteen arvokkaat piirteet. Historialliset kerrostumat ovat vahvasti läsnä alueen rakennetussa ympäristössä sekä toiminnoissa. Eteläsataman itäosaa tulee kehittää kulttuuriympäristön lähtökohdista ja alueen arvot tunnistaen.

Maankäytön suunnittelun tavoitteena on kytkeä nämä kaksi päätavoitetta toisiinsa. Valta-kunnallisesti merkittävää kulttuuriympäristöä kehitetään alueen arvot tunnistaen ja uuden rantarakentamisen avulla Helsingin vetovoimaisuutta ja elämyksellisyyttä vahvistaen.

Suunnitteluperiaatteet tulkitsevat ja tarkentavat Helsingin yleiskaavaa, joka osoittaa alueen kehittymiselle uusia mahdollisuuksia. Suunnitteluperiaatteet pohjautuvat Elämyksellinen ydinkeskusta - ydinkeskustan maankäytön kehityskuvaan 2032, joka toimii maankäytön, yleisten alueiden ja liikennejärjestelyiden tarkemman suunnittelun pohjana. Suunnitteluperiaatteiden merkittävänä lähtökohtana on päätös Satamatoimintojen uudelleenjärjestelystä, jonka mukaan sataman toiminta-alue Katajanokalla supistuu ja varsinaiset satamatoiminnot poistuvat suunnitteluperiaatteiden alueelta.

Suunnitteluperiaatteissa määritellään alueen suunnittelun keskeiset tavoitteet seuraaville vuosille. Suunnitteluperiaatteilla ei ole lainvoimaa toisin kuin asemakaavoilla. Periaatteilla muodostetaan kokonaiskuva laajemman alueen ja sen osien eriaikaisen ja osa-aluekohtaisen asemakaavoituksen pohjaksi. Periaatteilla ohjataan kaupungin sisäisenä ohjeena myöhemmin laadittavia yksityiskohtaisempia maankäytön suunnitelmia. Periaatteissa käsitellään mm. alueen täydennysrakentamista ja toimintoja, kaupunkiympäristön ja rakentamisen mittakaavaa ja laatua, liikkumisen ja liikenteen verkostoja, kunnallisteknisiä tarpeita, tulvasuojelua sekä ilmastonmuutoksen hillintää ja siihen sopeutumista.

Periaatteita on tarkennettu ja muokattu luonnosten nähtävilläolon ja mielipiteiden keruun jälkeen kerro kantasi –palvelussa 30.3.-19.4.2023. Suunnitteluperiaatteiden hyväksymisestä päättää kaupunkiympäristölautakunta.



kuva: Eteläsatama. Makasiinilaituri, taustalla Katajanokka ja Uspenskin katedraali. n 1895, HKM

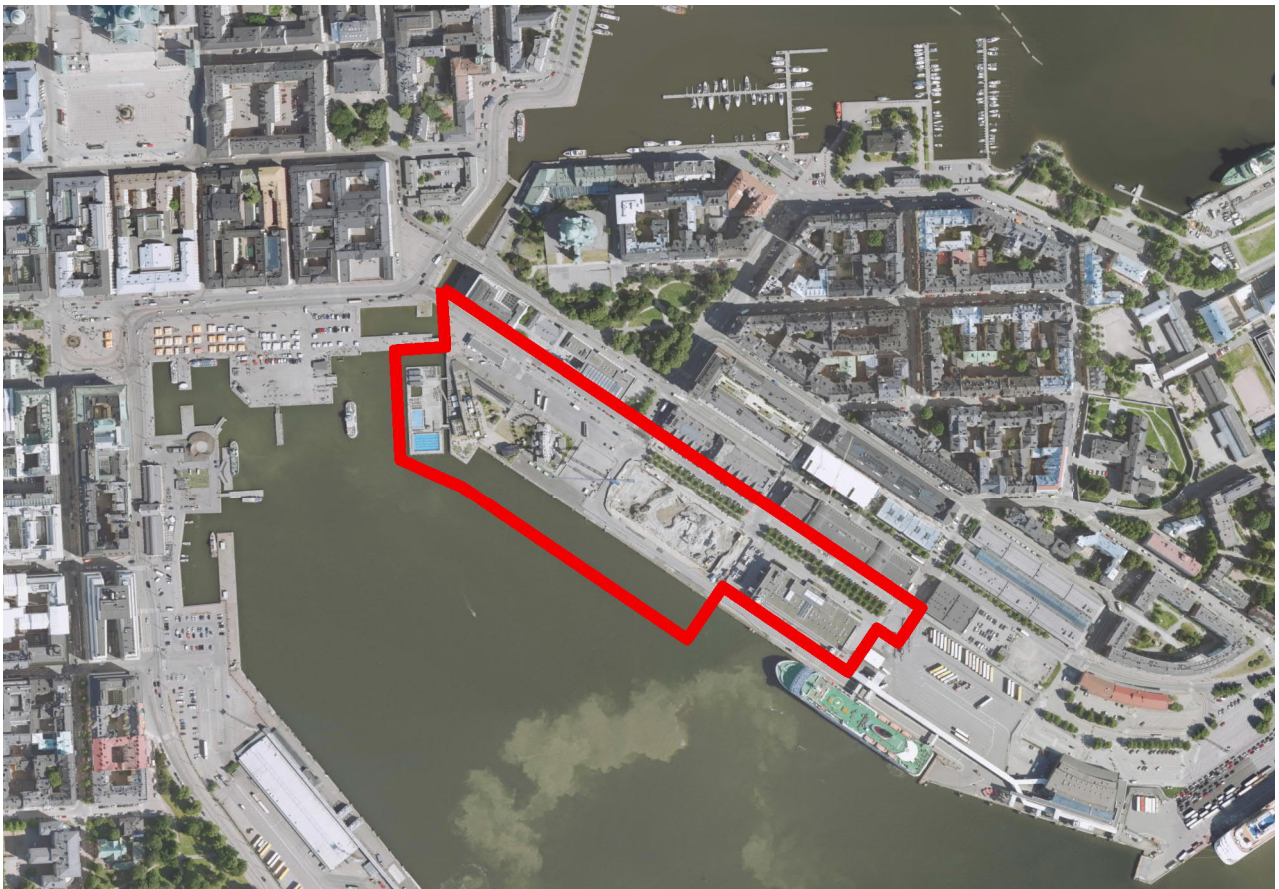


kuva: näkymä Eteläsatamaan v 2022

2. Suunnittelualue

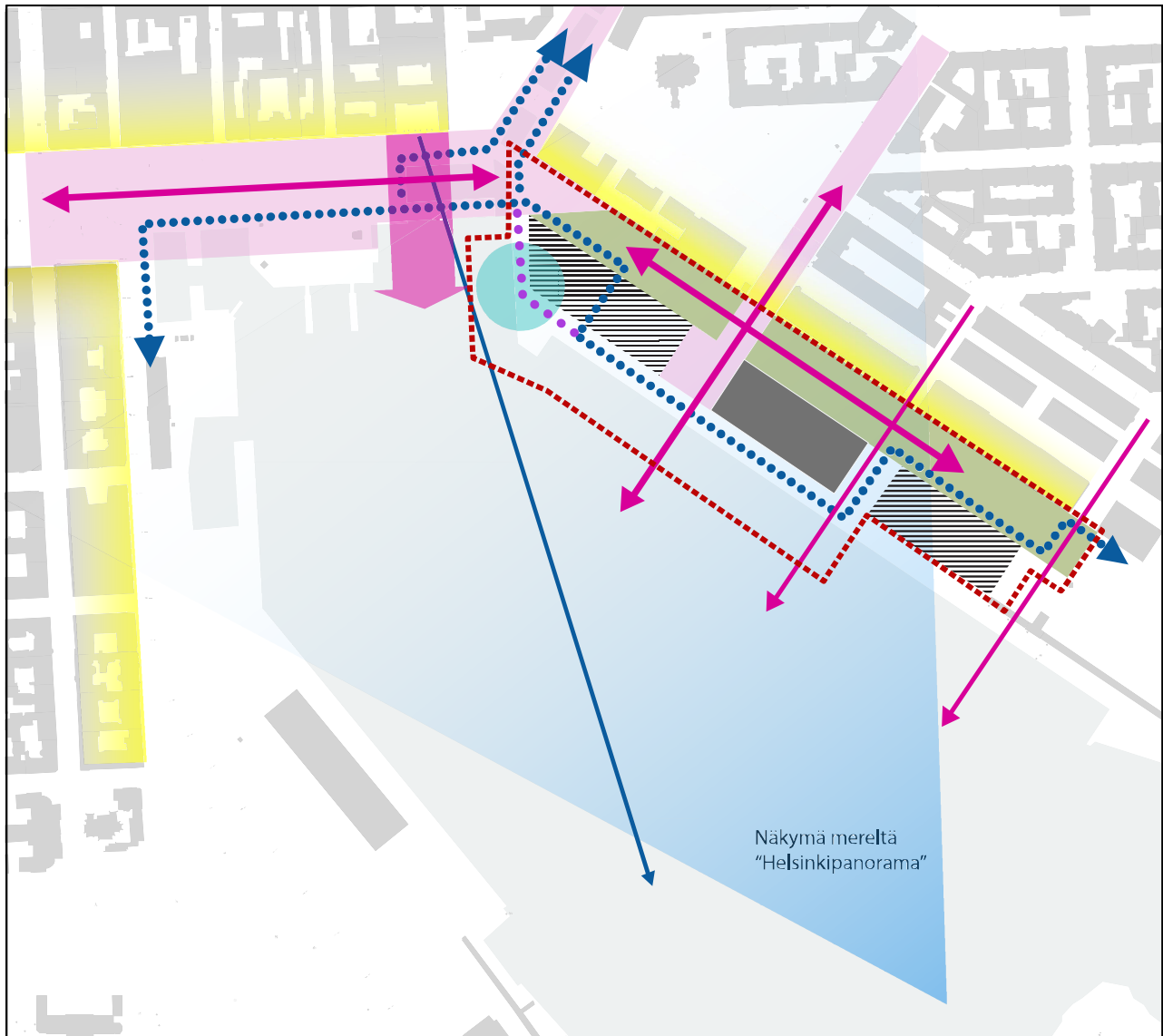
Suunnittelualue sijoittuu Helsingin eteläiseen kantakaupunkiin Katajanokan ja Kaartin-kaupungin kaupunginosiin. Alue käsittää Eteläsataman idänpuoleisen ranta-alueen sekä viereistä vesialuetta.

Suunnittelualue on noin puolen kilometrin pituinen rantavyöhyke nykyistä kaupunkijulkisivua muodostavien rakennusten ja meren välissä. Alueen pinta-ala on noin 4,8 ha. Alue on kokonaisuudessaan rakennettua ympäristöä, jota leimaavat entiselle satamakentälle rakentuneet väliaikaiset rakennukset, rakenteet ja toiminnot. Osa alueesta on yhä sataman käytössä. Ympäristön rakennuskanta on ajallisesti kerrostunutta, vanhimmat rakennukset ovat tsaarin vallan aikaisia ja uusinta rakennusta rakennetaan paraikaa.



kuva: suunnittelualueen rajautuminen

3. Suunnitteluperiaatteet



Merkkien selitykset

	Avoimena säilytettävä näkymä		Puistokatu
	Presidentinlinnan edustan arvokas alue		Toimisto ja hotelli, rakenteilla
	Rantareitti		Kehittämisa-alue: kulttuuri-, palvelu-, liike-, toimitilarakentaminen
	Rantareitti, suljettava tapahtumakäyttöön		Merkittävä kaupunkijulkisivu
	Näkymä avomerelle		Merikylpylä-, kulttuuri- ja tapahtuma-alue
	Avoimena säilytettävä kaupunkitila		Suunnittelualan rajaus

3.1 Kaupunkirakenne ja kaupunkikuva

Helsingin arvokas kaupunkijulkisivu meren suuntaan täydentyy tasapainoisesti uudella kerrostumalla rakennuksia. Eteläsataman lahden ainutlaatuinen ja tunnistettava siluetti säilyy. Suunnittelu perustuu keskustalle tunnusomaisiin kaupunkirakenteen ratkaisuihin.

Paikan merkitys ja identiteetti osana valtakunnallisesti merkittävää kansallismaisemaa ja arvokasta kulttuuriympäristöä otetaan huomioon suunnittelussa. Helsingin Eteläsatama on osa merellisen Helsingin kansallismaisemaa ja valtakunnallisesti merkittävää arvokasta kulttuuriympäristöä. Paikka on keskeinen ja symbolisesti erittäin arvokas ja on osa Helsingin historiallisen keskustan merellistä julkisivua.

Kansallismaiseman tärkeisiin näkymiin kiinnitetään erityistä huomiota. Erityisen arvokkaita osana Eteläsataman kokonaisuutta ovat näkymät Suomenlinnan meriväylältä, Suomenlinnasta, Kauppatorin suunnalta, Tähtitorninvuorelta ja Makasiinirannasta kohti Katajanokan rantajulkisivua.

Helsingin tunnistettava siluetti mereltä lähestyttäessä säilyy. Kaukomaisemassa suojellut maamerkkirakennukset Uspenskin katedraali ja Tuomiokirkko nousevat muun kaupunkirakenteen yläpuolelle. Uudisrakentaminen ei saa heikentää niiden dominanssia vaan tulee sovittaa nykyisen kaupunkirakenteen korkoasemiin siten, että se erottuu taustan korttelirakenteesta matalampana vyöhykkeenä.

Alueen identiteetille ja kaupunkirakenteelle ominainen vyöhykkeisyys säilytetään. Selkeät suoralinjaiset rantalaiturit ja yhtenäiset korttelijulkisivut ovat alueen kaupunkikuvan peruselementtejä. Näiden väliin jää avoin rantavyöhyke, jolla yksittäiset rakennukset seisovat väljästi. Uudisrakennusten on joko sopeuduttava ympäristöönsä osana Katajanokanlaiturin korttelijulkisivuja tai sijoitettava avoimelle rantavyöhykkeelle itsenäisinä kaupunkikuvallisina elementteinä jotka eivät katkaise näkymäakseleita meren ja maan välillä.

Aluetta kehitetään vyöhykkeellisenä. Laiturin suuntainen rantareitti meren äärellä sekä puistokatu nykyisen kaupunkijulkisivun ja rantavyöhykkeen uudisrakennusten välissä tukevat kaupunkirakenteen toiminnallista jäsentelyä ja vahvistavat alueelle tunnusomaista asemakaavallista selkeyttä. Puistokatu kytkee Katajanokanlaiturin yhdessä Esplanadien ja Bulevardin kanssa Helsingin niemen poikki rakentuvaksi puistokatujen jatkumoksi. Rantareitti täydentää Eteläsatamanlahden osalta Helsingin niemeä kiertävää julkista rantareittiä.

Katujen päätteenä näkyy meri. Helsingin keskustan kaupunkirakenteen perinteisenä ominaispiirteenä on katujen päätteenä näkyvä meri. **Satamakadun akselin historiallinen avoin näkymä Katajanokan läpi Eteläsatamasta Pohjoissatamaan säilyy** alueen tunnistettavana ominaispiirteenä Eteläsataman lahden maisematilassa ja kaupunkikuvassa. Satamakadun ympäristöä sekä sen päätteenä olevaa ranta-aukiota kehitetään näkymä säilyttäen.

Katajanokan kanavan ympäristö säilyy avoimena, jotta alue hahmottuu saarena. Rantamuurin tulee olla hahmotettavissa yhtenäisenä.

3.2 Uudisrakentaminen kansallismaisemassa

Alueen arvokas historiallinen luonne huomioidaan alueen kehittämisessä ja uudisrakentamisen tulee sopeutua korkeusasemiltaan ympäröivään rakennuskantaan ja näkymiin. Uudisrakennukset ulkotiloineen tulee sovittaa osaksi rakennettua kulttuuriympäristöä ja Helsingin merellistä julkisivua. Kaupunkikuvalliset erityispiirteet tulee huomioida rakennusten arkkitehtuurissa, mittakaavassa ja julkisivujen käsittelyssä.

Uusien rakennusten, rakennusosien ja laitteiden ylin sallittu korkeusasema on + 18.0 Kauppatorin läheisyydessä. Lähinnä Satamakatua olevien rakennusten, rakennusosien ja laitteiden ylin sallittu korkeusasema on + 22.0. Korkeusasemia tulee tarkastella suhteessa ympäristön arvoihin ja tärkeisiin näkymiin. Nämä korkeusasemat ovat ohjeellisia ja arkkitehtuurin laadun ja vaihtelevuuden saavuttamiseksi myös kohtuullinen ylitys on mahdollista, kuitenkin aina suhteessa ympäristön arvoihin ja tärkeisiin näkymiin.

Rakentamisen tulee olla arkkitehtuuriltaan ja toteutukseltaan erityisen korkeatasoista.

Rakentaminen on luonteeltaan julkista. Katu- ja aukiotasoon sijoittuu palvelu-, myymälä-, ravintola- tai vastaavia tiloja, jotka avautuvat ympäristöönsä suurin lasipinnoin ja ovat luonteeltaan julkista tilaa. Alueelle ei saa muodostua takapihoja.

Rakennusten kaikki julkisivut ovat pääjulkisivuja ja katto suunnitellaan viidentenä julkisivuna. Teknisten laitteiden ja rakenteiden on oltava osa rakennuksen arkkitehtuuria.

Rakentaminen ja/tai tontinluovutus tehdään pääosin arkkitehtuurikilpailujen kautta.

3.3 Julkinen ulkotila ja toiminnot, virkistys, elinvoimaisuus ja elämyksellisyys

Ydinkeskustan maankäytön kehityskuvan 2032 mukaisesti Eteläsatamaa vahvistetaan tapahtumien ja kulttuurin ympäristönä. Alueelle osoitetaan sisä- ja ulkotiloja kulttuuritoiminnoille ja tapahtumakäyttöön elämyksellisen kaupunkielämän kehittämiseksi eri vuoden- ja vuorokauden aikoina.

Alueelle on mahdollista suunnitella kulttuuri-, palvelu-, liike- ja muuta toimitilarakentamista. Tavoitteena on toiminnallinen monipuolisuus ja keskustamainen luonne. Asumista ei sallita.

Meriuimala Katajanokalla kehittyy pysyväksi osaksi Eteläsataman merellisiä toimintoja. Kelluva, uimiseen tarkoitettu allasrakenne ja yhteydet maalle sijoittuviin toimintoihin tulee sovittaa maiseen elegantiin. Allasrakenne ei saa nousta merkittävästi vedenpinnan tasosta.

Katutasoon sijoittuvat aktiiviset palvelu- ja liiketilat ovat luonteeltaan avoimia ja tukevat katutilan elävyyttä sekä kävelypainotteisen ympäristön houkuttelevuutta ja elinvoimaisuutta.

Katajanokalla säilyvät satamatoiminnot tuovat kansainvälisen tuulahduksen kaupunkikuvaan. Kaupunkitilan orientoitavuus sekä reittien ja yhteyksien sujuvuus otetaan huomioon suunnittelussa myös matkailijoiden näkökulmasta.

Maantasopysäköinnin ja huoltokenttien dominoima Katajanokanlaiturin katutila muutetaan puistokaduksi. Vehreä puistokatu parantaa kaupunkitilan viihtyisyyttä sekä tarjoaa houkuttelevia paikkoja kaupunkielämälle ja erilaisille toiminnoille.

Alueen ulkotilojen on oltava laadukkaita ja kansallismaiseman arvon mukaisia julkisia kaupunkitiloja turvallisen ja viihtyisän kävelyn sekä oleskelun mahdollistamiseksi. Tavoitteena on julkisen ulkotilan tunnistettava identiteetti, ympäristön historiallinen kerroksellisuus ja hyvä orientoitavuus.

Alueelle tulee suunnitella tilat pysähtymiselle, kohtaamiselle ja terassialueille siten, että ne mahdollistavat sujuvat kävelyn olosuhteet alueella ja että kaupunkikuvallisesti merkittävät ja Helsingille ominaiset näkymäakselit säilyvät.

Rantaa kehitetään virkistysverkon osana. Suunnittelussa huomioidaan suljettujen alueiden avaaminen julkisiksi ranta-alueiksi, rantareitin jatkuvuus, merelliset palvelut ja toiminnot, kaupallisen ja epäkaupallisen oleskelun mahdollisuus ja kaikkien ikäryhmien viihtyminen. Alueen suunnittelussa tulee ottaa huomioon myös lasten tarpeet ja mahdollistaa heille virikkeitä.

Viherrakentamiseen esitetyissä ratkaisuisa tulee ottaa huomioon niiden realistinen tilantarve ja toteutettavuus.

Tavoitteena on saada alueesta kokonaisuudessaan vehreä, viherratkaisuista laadukkaita ja identiteettiä luovia ja vettä imevän pinta-alan tulee vastata hulevesien imeytymisen uudistettavia tavoitteita.

Jalankulkuympäristön toteutuksessa korostetaan kunnianhimoista toteutusta muun muassa laadukkaalla vihersuunnittelulla alueen viihtyisyyden turvaamiseksi.

3.4 Ympäristö ja ilmastoviisaus

Alueen rakentamisen ilmastovaikutuksista tulee esittää arvio. Rakentamisessa tulee noudattaa kestävästä rakentamisesta ja pitkäkestoisia rakennusmateriaaleja, jotka kestävät meri-ilmastoa, sadetta ja paahteisuutta. Alueen vanhojen rakenteiden kierrätettävyyteen tulee kiinnittää huomiota. Rakennuksia ja rakenteita purettaessa on edistettävä kiertotaloutta.

Alueen rakentamisen aiheuttamia päästövaikutuksia arvioidaan jatkosuunnittelussa tarvittavilta osin. Tuloksia arvioidaan suhteessa asemakaavan tavoitteisiin.

Puistokatu parantaa alueen resilienssiä muuttuvissa ilmasto-olosuhteissa. Kasvillisuus tuo monia etuja liittyen ilmastonmuutoksen torjuntaan, viihtyisyyteen sekä elinympäristöjen monipuolistamiseen muun muassa hyönteisten näkökulmasta. Puiden varjostus ehkäisee paikallisia lämpösaarekkeita. Kasvivalintojen tulee olla alueelle luontevia ja luonnon monimuotoisuutta lisääviä.

Julkisissa ulkotiloissa tulee varautua sään ääri-ilmiöiltä suojautumiseen. Alueella tavoitellaan hulevesien laadullista hallintaa. Hallintarakenteita voidaan osoittaa yleisille alueille, kuten aukioille ja katutilaan huomioiden niiden soveltuvuus kaupunkikuvaan.

3.5 Kestävät kulkumuodot, liikenne ja pysäköinti

Katajanokanlaituri kytkeytyy osaksi ydinkeskustan kävelyaluetta Ydinkeskustan maankäytön kehityskuvan 2032 mukaisesti. Suljetut rannat avataan julkisiksi ranta-alueiksi ja rantareitin jatkuvuus huomioidaan. Viihtyisä ja laadukas jalankulkuympäristö lisää sosiaalista kanssakäymistä, kannustaa liikkumiseen, ulko-oleskeluun ja kohtaamisiin.

Alueen kadut ja aukiot suunnitellaan kävelypainotteisesti ja laadullisesti kaupunkikuvaan sopiviksi. Alueen rakentaminen ei saa heikentää alueen kävely-yhteyksiä ja niille on varattava riittävät tilat.

Katajanokanlaituri: Katu suunnitellaan puistokaduksi. Kadun keskiosaan varataan riittävät tilat puustutuksille sekä kävelylle ja oleskelua palveleville toiminnoille. Kadulle tehdään myös pyöräliikenteen tavoiteverkon edellyttämät järjestelyt. Kadun varteen voidaan merkitä alueen kiinteistöjä palvelevaa asiointipysäköintiä sekä asukaspysäköintiä. Katajanokanlaiturin uudistamisen toteuttamista edistetään kaavoituksen ensimmäisessä vaiheessa Katajanokan kanavan ja Ankkurikadun väliseltä osuudelta.

Ankkurikatu: Katu toimii ajoyhteytenä Helsingin Sataman alueelle. Kadun rakenteet tulee suunnitella mahdollistamaan sataman rekkaliikenne.

Alueen muiden katujen järjestelyt pysyvät pääosaltaan nykyisellään ja ne palvelevat lähinnä kiinteistöjen liikennettä.

Sataman autoliikenteen (saattoliikenne, rekkaliikenne) toimivuus tulee varmistaa.

Jalkakäytävät ja jalankulkureitit tulee suunnitella laadukkailla rakenteilla ja jalankululle varata riittävät tilat koska alue tulee liittymään Käveltävään keskusta.

Merellisen Helsingin tavoitteiden mukaista rantareittiä kehitetään laadukkaana julkisena rantapromenadina. Alue sijaitsee keskeisellä paikalla Helsingin niemen kiertävän rantareitin kehittämisen näkökulmasta. Rantaan on osoitettava laadukas, vähintään 5 m leveä rantareitti. Rantareitti osoitetaan sekä tulvasuojatulle korkotasolle +3,4 että alemmalle korkotasolle, lähemmäksi merenpintaa.

Katajanokan pyöräliikenteen pääverkko on merkitty Katajanokanlaituri - Pikku Satamakatu - Kanavakatu – Katajanokanranta reitille. Pyöräliikenteen pääreitti ja yhteydet satamaan tulee huomioida alueen suunnittelussa. Pyöräliikennejärjestelyjen suunnittelukriteereinä ovat turvallisuus, suoruus, kattavuus, vaivattomuus ja miellyttävyys.

Kävelypainotteisuuden varmistamiseksi pyöräliikenne on selkeästi osoitettava omalle väylälleen rakenteellisesti erillään jalankulusta ja autoliikenteestä. Tavoitteena on, että kaikille käyttäjille on selkeä, mikä funktio kadun milläkin osalla on. Pyöräpysäköintipaikoille on varattava esteetön kulku pyöräliikenteelle.

Uuden maankäytön autojen ja polkupyörien pysäköintipaikkamäärä mitoitetaan hyväksytyin pysäköintipaikkojen laskentaohjeen mukaisesti. Autopaikat tulee sijoittaa rakenteellisi-

na tontille tai maanalaiseen pysäköintilaitokseen.

Alueen maankäytön huoltoliikenne tulee järjestää joko maanalaisten tilojen kautta tai tontin sisällä. Huoltoalue ei saa muodostaa kiinteistölle takapihamaista julkisivua.

3.6 Teknistaloudellinen suunnittelu ja kaavatalous

Alueen sijainti tulvariskialueella otetaan huomioon korkotasojen suunniteltaessa. Toteutettavilla toimilla koko rantavyöhykkeelle muodostuu muuttuvalta merenpinnalta suojaava yhtenäinen rakenne. Alin suositeltava rakentamiskorkeus on +3,4 (N2000). Alueella, jolle sijoitetaan uutta rakentamista, tulvasuojaus järjestetään lähtökohdallisesti maanpintaa korottamalla tasoon +3,4. Uudisrakentamisalueen pohjoispuolinen alue liittyy vaiheittain toteutettavilla tasauksen nostotoimilla Linnanaltaan ympäristöön. Linnanaltaan ja Kauppatorin osalta tulvasuojaus hoidetaan ainakin toistaiseksi väliaikaisen tulvasuojauksen mm. tulvapatojen avulla. **Tulvasuojauksratkaisu suunnitellaan kansallismaisemaa kunnioittaen.**

Alueen uusi maankäyttö edellyttää kunnostustoimenpiteitä ranta- ja pohjarakenteille. Alueen rantarakenteet suunnitellaan tulvasuojaus huomioon ottaen ja samalla arvioidaan tarve varmistaa myös alueellinen vakavuus maanpinnan tason noustessa. Rakennusratkaisut määritetään suunnittelun edetessä.

Suunnittelussa otetaan huomioon nykyiset yhdyskuntateknisen huollon verkostot ja alueelle suunnitellut yhdyskuntateknisen huollon hankkeet.

Alueelle suunnitellaan tulvapumppaamo. Hulevesien pumppausta tarvitaan yhtäaikaissa meri- ja hulevesitulvatilanteissa, kun pintavaluntavesien johtaminen mereen on estynyt tulvasuojaurakenteiden vuoksi. Pumppauskapasiteettivaatimusten vuoksi pumppaamojen tilavaraukset muodostuvat suuriksi, alustava tilatarve on 25 x 25 m.

Alueen maaperän laatutietojen tarkentamiseksi alueella tullaan tekemään tarkentavia maaperän haitta-aine- ja pohjatutkimuksia.

Maa- ja vesiliikenteen melu-, ilmanlaatu- ja muut ympäristövaikutukset otetaan huomioon suunnittelussa.

Kulttuuri- ja tapahtumatoiminnoista lähiympäristöön aiheutuvia meluvaikutuksia arvioidaan suunnittelun edetessä. Jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota meluhaittojen syntymisen ennaltaehkäisyyn.

Suunnittelussa arvioidaan ja otetaan huomioon laiva- ja alusliikenteen vaikutuksia. Tutkitaan esimerkiksi tarvetta parantaa alueen törmäysturvallisuutta ja mahdollisesti tarvittavia ratkaisuja turvallisuuden parantamiseksi.

Alueen kaavoituksen yhteydessä arvioidaan toteutusratkaisujen kustannusvaikutuksia.

4. Suunnittelun maankäytölliset lähtökohdat

Alueen maankäytön lähtökohdat määrittävät tulevan rakentamisen toiminnalliset ja kaupunkikuvalliset tavoitteet.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Alueen suunnittelua koskevat erityisesti seuraavat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet:

- 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. Uusi rakentaminen sijoitetaan tulvavaara-alueiden ulkopuolelle tai tulvariskien hallinta varmistetaan muutoin.
- ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja
- huolehditaan valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvojen turvaamisesta

Uudenmaan maakuntakaava

Uusimaa-kaava 2050 Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa alue on pääkaupunki-seudun ydinvyöhykettä. Alueelle on osoitettu satama ja laivaväylät. Aluetta sivuaa kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue sekä taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke.

Yleiskaava 2016

Helsingin yleiskaavassa 2016 alue on merkitty pääosin kantakaupunki C2 -alueeksi sekä satama- ja vesialueeksi. Alueen pohjoispuolella on merkintä raideliikenteen runkoyhteydestä (metro-yhteys Laajasalon suuntaan). Merkintä rantareitistä koskee aluetta. Lisäksi aluetta koskee määräys valtakunnallisesti merkittävien maisema- ja kulttuuriympäristöjen oikeusvaikutteisina huomioon ottamisesta sekä rantaviivan suunnittelusta julkisina uusilla rakentamisalueilla.

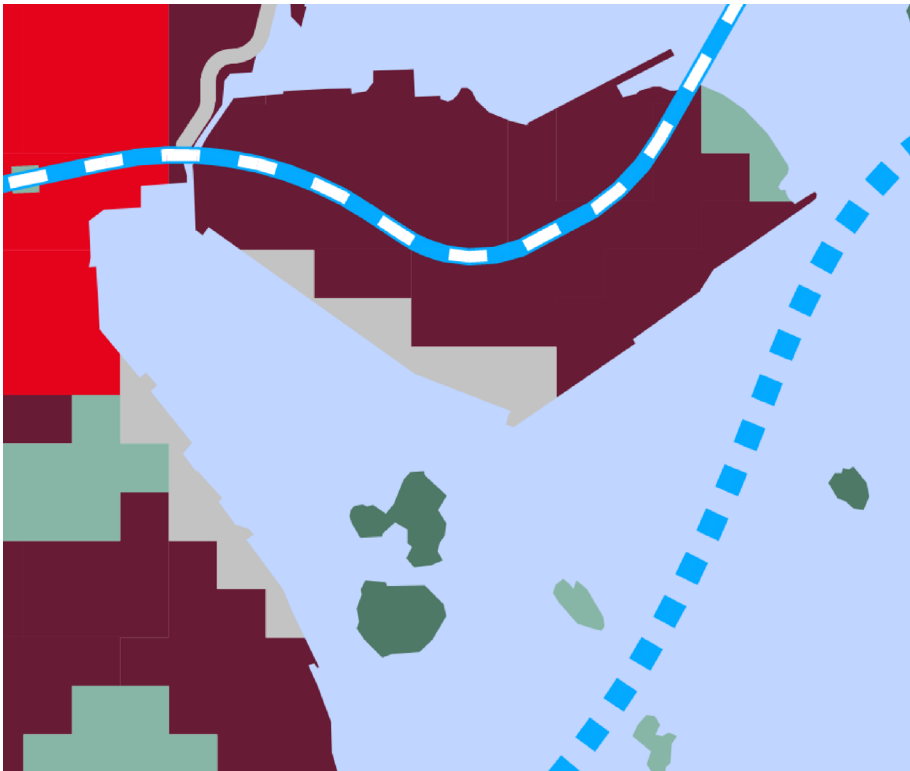
Yleiskaavamerkinnän C2 määritelmä on seuraava: ”Keskusta, jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena asumisen, kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Rakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on osoitettava ensisijaisesti liike- tai muuksi toimitilaksi. Rakennuksen tai sen osan käyttötarkoituksen muutoksissa on varmistettava kantakaupungille ominaisen, toiminnallisesti monipuolisen ja sekoittuneen rakenteen säilyminen sekä liike- ja toimitilojen riittävä määrä. Käyttötarkoituksen muutosten yhteydessä tulee tehdä alueellinen tarkastelu. Aluetta kehitetään kestävien kulkumuotojen, erityisesti kävelyn ja pyöräilyn, ehdoilla. Kaupunkibulevardeihin rajautuvilla alueilla korttelitehokkuus tulee olla pääsääntöisesti yli 1,8 ja keskeisten katujen varsilla kadulle avautuvat tilat on osoitettava ensisijaisesti liike- tai muuksi toimitilaksi.”

Lisäksi kaikkia keskustamerkintöjä koskee määräys, jonka mukaan: ”Keskustoja tiivistetään ja kehitetään urbaanina kaupunkirakenteena. Keskustoja suunniteltaessa on kiinnitettävä erityistä huomiota jalankulkijan mittakaavaan sekä jalankulku-, pyöräily-, pysäköinti-, huolto- ja julkisen liikenteen järjestelyjen toimivuuteen. Pysäköinti tulee ensisijaisesti sijoittaa laitoksiin ja kadunvarsiiin. Yksityiskohtaisessa suunnittelussa on osoitettava riittävät alueet tarkoituksenmukaisille joukkoliikenteen vaihtopaikoille ja liityntäpysäköinneille. Vähittäiskaupan suuryksiköt on integroitava asumiseen, palveluihin tai sen luonteisiin muihin toimintoihin ja rakennusten maantasokerrosten tulee avautua katutilaan. Suuryksikköjen tulee tukeutua joukkoliikenteen runkoyhteyteen. Päivittäistavarakaupan suuryksikköjen mitoituksen lähtökohtana tulee olla paikallinen kysyntä. Pysäköintipaikkojen määrää rajoitetaan.”

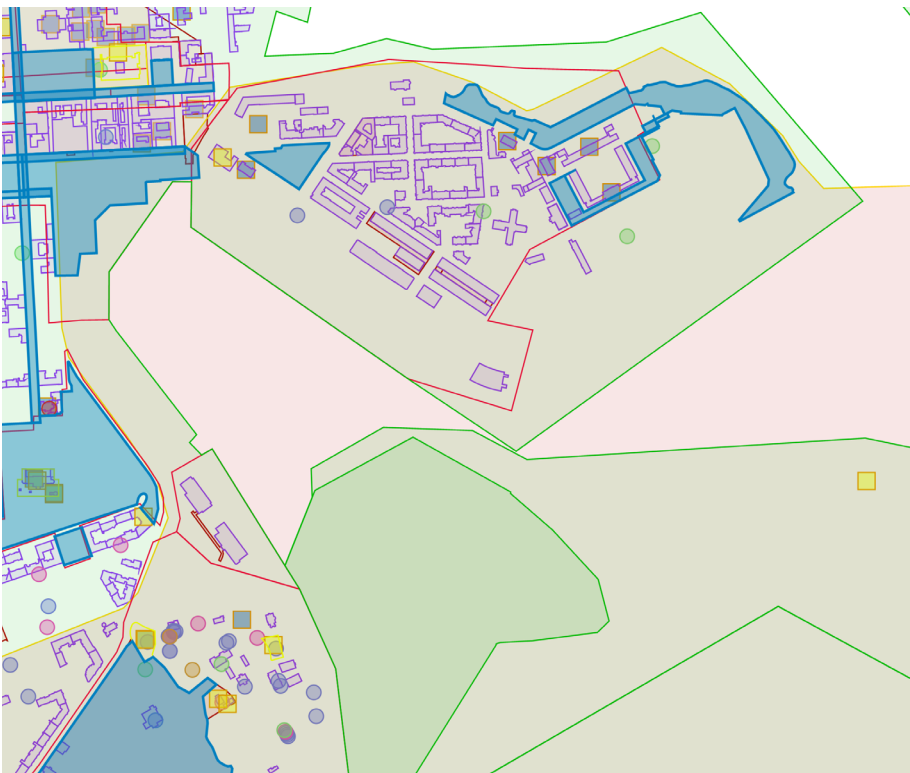
Satama-alueen määritelmän mukaan: ”Aluetta kehitetään satama-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueena. Alueelle saa rakentaa sataman toiminnan kannalta tarpeellisia tiloja ja laitteita sekä yhdyskuntateknisen huollon tiloja.”

Maanalainen yleiskaava 2021

Helsingin maanalaisessa yleiskaavassa on merkintä suunnitellut maanalaiset tilat ja teknisen huollon tunnelit. Lisäksi alueelle on osoitettu maanalainen liikenteen yhteystarve.



Helsingin yleiskaava 2016



Arvoympäristöt, koostekartta

Kulttuuriympäristöt

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

- Suomenlinnan Unescon maailmanperintökohteen suoja-alue
- Kansallismaisema: Merellinen Helsinki, (Kansallismaisemat, Ympäristöministeriö 1993). Euroopan pääkaupungeista Helsinki on ainoa, joka sijaitsee aivan avomeren tuntumassa. Merellinen Helsinki on yksi ympäristöministeriön määrittelemistä Suomen kansallismaisemista. Kansallismaiseman ydin on yhtenäinen empirekeskusta, Kauppatori ja siitä lähtevä Esplanadin puisto ympäristöineen sekä näkymää mereltä hallitsevat, rantoja myötäilevät Tähtitorninmäki ja laaja Kaivopuisto.
- Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö RKY: Museoviraston laatimassa arvotuksessa Valtakunnalliset merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY 2009 suunnittelualueelle sijoittuu Katajanokan vanha osa. Lisäksi suunnittelualueen läheisyyteen sijoittuu useita Helsingin arvokkaiden kulttuuriympäristöjen laajoja kokonaisuuksia (Kauppatori rajaavine rakennuksineen, Esplanadi-Bulevardi, Senaatintori ympäristöineen, Tähtitorninmäen observatorio ja puisto sekä Olympiarakennukset).
- Maakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt: Helsingin empire-keskusta ja kivikaupunki.
- Kiinteä muinaisjäännös: Museoviraston laatimassa arvotuksessa suunnittelualueen läntisin osa on Vironniemen Helsingin vanha asemakaava-alue
- Maisemakulttuurin osalta Eteläsataman rannat ja (Katajanokan ranta-alue Kauppatorilta Marina congress centerille) Eteläsataman itäosa ovat osa Helsingin identiteetin kannalta tärkeintä rannalta avautuvaa maisemakavalkadia.
- 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.

Virkistys- ja viherverkosto 2050

Helsingin yleiskaavan virkistys- ja viherverkosto 2050-teemakartalla määritellään keskeisimmät laajat viheralueet ja niitä yhdistävät poikittaiset tai muut kaupunkirakenteen sisällä kulkevat viheryhteydet. Katajanokka on merkitty Keskustan historiallisten puistojen ja kaupunkitilojen alueeksi, jolla aluetta kehitetään kerrostuneen kulttuuriympäristön lähtökohdista. Katajanokka liittyy pääosin merenrantaa seurailevaan rantaraittiin, jonka jatku-

vuudesta tulee huolehtia. Helsingin viher- ja virkistysverkoston kehittämissuunnitelmassa (Vistra osa II), on esitetty Katajanokan rantoja kiertävä merkittävä rantapromenadi, joka on päärantaraittia täydentävä yhteys.

Katajanokka sijaitsee Esplanadin akselin päätenäkymässä. Esplanadi on merkitty keskustan vihreäksi akseliksi eli merkittävää puistoakselia kulkevaksi yhteydeksi. Merkittäviä puistoakseleita kehitetään identiteettitekijöinä historiallisten, kaupunkikuvallisten ja virkistysarvojen lähtökohdista osana kaupunkirakennetta. Akselin pääte Kauppatorin ja Katajanokan alueella on siten merkittävä osa historiallista akselia.

Katajanokka kuuluu Helsingipuiston alueeseen, jolla yhtenäisyys ja arvot tulee turvata.

Kasvun paikka - Helsingin kaupunkistrategia 2021-2025

Alueen suunnittelua ohjaavat seuraavat kaupunkistrategian painopisteet/tavoitteet:

Kunnianhimoista ilmastovastuuta ja luonnonsuojelua

Aikaistamme Helsingin hiilineutraaliustavoitetta vuoteen 2030 ja uudistamme Hiilineutraali Helsinki -toimenpideohjelman, jonka osana laaditaan riittävät ja uskottavat toimenpiteet muun muassa liikenteen ja rakentamisen päästöjen vähentämiseksi.

Etenevä ilmastonmuutos edellyttää myös sopeutumista sen vaikutuksiin. Helsingiläisten elämänmuodon, terveyden ja omaisuuden suojaaminen turvataan. Tavoitteena on Helsinki, joka on varautunut sään ääri-ilmiöihin ja niiden välillisiin vaikutuksiin. Ilmastonmuutokseen vaikutuksiin sopeutuminen vaatii varautumista niin lisääntyneisiin helle- ja kuivuusjaksoihin kuin voimakkaisiin sateisiin ja tulevana vuosikymmeninä jopa vedenpinnan nousuun. Tämän edellyttämiin toimiin tartutaan ja varautumisen on näyttävä kaupunkisuunnittelussa sekä uudis- ja korjausrakentamisessa.

Ilmastonmuutokseen sopeutumiseksi puiden ja vehreyden määrää kaupungissa lisätään. Lisätään paahteisia olosuhteita kestäviä niittyjä ja hulevesiä hallitsevia viherrakenteita, kuten puistoja ja viherkattoja. Toimiva viherrakenne mahdollistaa hulevesien hallinnan, tulvariskien minimoimisen ja vähentää lämpösaarekeilmiöitä.

Merellisen Helsingin kehittämistä jatketaan kunnianhimoisesti merellisiä yhteyksiä, rantareittejä, laitureita ja tukikohtia parantaen sekä merellistä yrittäjyyttä edistäen. Jatkamme kansallisen kaupunkipuiston valmistelua.

Taide ja kulttuuri ovat hyvän elämän mahdollistaja

Tavoitteenamme on Helsinki, jonka kulttuurielämä laajenee ja muuttuu yhä kiinnostavammaksi ja monipuolisemmaksi. Helsinki on myös suomalaisen kulttuurin kansallinen lippulaiva kulttuuritarjonnassaan. Vahvistamme asemaamme kansallisesti ja kansainvälisesti merkittävien taidelaitosten kotipaikkana. Yhteenkuuluvuuden, hyvinvoinnin ja luottamuksen palauttamiseen tarvitaan tapahtumia, vahvaa kansalaisyhteiskuntaa ja taidetta.

Tapahtumallisuus edistää myös kaupunkikeskusten ja niissä toimivien yritysten elinvoimaa. Helsinki Biennaali toteutetaan vuosina 2023 ja 2025. Esimerkiksi Eteläsatamasta, Makasiinirannasta, Itäkeskuksesta ja Suvilahdesta kehitetään elämyksellisiä keskuksia, joissa kulttuuri ja vapaa-aika ovat vahvasti läsnä.

Toimiva ja kaunis kaupunki

Kestävä kasvu perustuu pitkäjänteiseen kaavoitukseen ja kaupunkisuunnitteluun. Tasapainoinen kaupunkikehittäminen tekee mahdolliseksi asukasmäärän ja kaupunkiviihtyvyyden kasvun, joka on edellytys myös taloudelliselle toimeliaisuudelle ja sitä kautta yhteisille investoinneille, joilla luodaan viihtyvyyttä ja kauneutta.

Kaupunkirakennetta kehitetään kestävästi, ensisijaisesti uudistamalla ja täydentämällä olemassa olevaa rakennettua ympäristöä huomioiden alueiden erityispiirteet.

Tavoitteena on asuntotuotannon kasvun nopeutuminen AM-ohjelman mukaisesti, asumiskustannusten nousun hillintä, tasapainoisten kaupunginosien luominen ja asumistiheyden nousu.

Helsinki suunnittelee ja rakentaa vetovoimaista, viihtyisää ja kaunista kaupunkitilaa niin uusille kuin vanhoille alueille. Hyvä kaupunkitila kutsuu eri-ikäisiä ja eritaustaisia ihmisiä kohtaamaan kaupungissa läpi vuoden, hyvä kaupunkitila tekee mahdolliseksi viipymisen ja oleilun, luo paikan kaupallisille palveluille ja toimii julkisen toiminnan näyttämönä.

Tavoitteena on toimiva ja kaunis kaupunki, jonka rohkeat investoinnit tukevat tulevaisuuden väestö- ja talouskasvua ja sitä kautta myös kaupunkitalouden tulopohjaa.

Helsinki tunnistaa muotoilun ja arkkitehtuurin merkityksen hyvinvoinnille, paremman kaupunkilaiskokemuksen tuottamiselle ja kaupungin brändille. Julkisen kaupunkitilan vetovoimaa lisätään oivaltavan suunnittelun ja kokeilujen keinoin.

Käynnistämme keskustan elinvoimaprojektin, jossa panostetaan käveltävään ja viihtyisään kaupunkitilaan. Suunnitellaan kävelykeskustan kehitystä nojautuen viime kauden valmisteluun ja tuodaan ehdotus päätöksentekoon. Edistetään keskustan työpaikkojen ja palveluiden määrän ja intensiteetin kasvua, tapahtumien edellytyksiä sekä kulttuurin ja taiteen näkymistä ja kuulumista keskustassa.

Älykkäät liikenneratkaisut ovat sujuvan arjen perusta

Kasvavan Helsingin liikenne suunnitellaan aina yhdessä maankäytön kanssa. Maankäyttöä kehitetään Helsingissä siten, että liikenne on järjestettävissä kestävällä tavalla niin taloudellisesti, sosiaalisesti kuin ekologisesti. Tiivistyvän kaupungin liikennejärjestelmän riittävä kapasiteetti ja toimivuus varmistetaan suunnittelemalla kaikki kulkumuodot ja huomioimalla niiden kytkeytyminen toisiinsa. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräliikenteen kulkumuoto-osuutta kasvatetaan.

Parannetaan kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita. Toteutamme pyöräliikenteen kehittämissuunnitelmaa määrätietoisesti. Vauhditamme baanaverkon ja kantakaupungin tavoiteverkon rakentamista.

Jatkamme satamatoimintojen sijoittamisesta tehtyjen päätösten toteuttamista.

Helsinki on houkutteleva osaajille ja yrityksille

Vetovoimainen kaupunki houkuttelee myös matkailijoita. Kehitämme Helsingistä maailman kestäväntä ja älykkäintä matkailukohdetta.

Hiilineutraali Helsinki 2035 –toimenpideohjelma

Energiatehokas maankäyttö ja kaupunkirakenne

Maankäytön suunnittelulla ohjataan kestävän kaupungin rakentamiseen pitkälle tulevaisuuteen. Vuoden 2035 hiilineutraalin kaupungin tavoite tarkoittaa käytännössä sitä, että nyt suunnitteilla olevan kaupunkirakenteen tulee hyvin suurelta osin olla tai mahdollistaa hiilineutraalius.

Uusiutuva energia ja energiatehokkuus pyritään yhdistämään Helsingissä optimaalisella tavalla rakennuksissa ja alueellisesti. Asemakaavoituksella ratkaistaan päälinjat ja varmistetaan, että monipuolinen keinovalikoima on käytössä kattavasti myös seuraavissa suunnitteluprosessin vaiheissa kuten tontinluovutuksessa, yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa sekä muissa jatkotyövaiheissa.

Asemakaavoituksella ohjataan energiatehokkaaseen kaupunkirakenteeseen ja edistetään sitä kautta myös vähähiilisempää elämäntapaa. Kaupunkikeskuksia, alakeskuksia ja asemanseutuja täydennysrakennetaan ja ohjataan asuminen, työpaikat ja palvelut alueille, joilla on hyvät joukkoliikenneyhteydet. Toisaalta varmistetaan suunniteltujen raideyhteyksien kannattavuus rakentamalla asemanseudut tehokkaasti, jolloin on mahdollista merkittävästi alentaa liikenteeseen ja liikkumiseen kuluva energiaa ja kasvihuonepäästöjä. Suunnittelussa voidaan hyödyntää vähähiilisten asemanseutujen konseptia (LCD Low Carbon District), jonka kehittämisessä Helsinki on mukana. Korttelien suunnittelussa vaikutetaan muun muassa rakennusten sijoitteluun ja suuntaukseen ja pyöräilyä suosiviin kulkureitti- ja pysäköintilavarauksiin kortteleissa. Mukana ovat myös rakennusten ylikuumenemisen estämisen sekä lämpösaarekeilmiön torjumisen teemat. Vihermassalla on tässä merkittävä rooli. Asemakaavoituksella ohjataan energiatehokkaimpiin rakentamistapoihin ja mahdollistetaan jatkosuunnittelussa rakentaminen kansallista tasoa energiatehokkaammaksi huomioiden alueelliset erityispiirteet. Asemakaavoituksella edistetään uusiutuvan energian tuottamista muun muassa alueellisten tai tontikohtaisten pilottien kautta.

Keskustavisio

Helsingin keskustavisio, linjauksia maankäytön ja liikenteen suunnittelulle kantakaupungissa, on yhdessä kaupunkilaisten, sidosryhmien ja kaupungin eri asiantuntijoiden kanssa luotu yleiskaavaa tarkentava maankäytön ja liikenteen suunnittelun pohjaksi laadittu tulevaisuuskuva Helsingin liikekeskustan ja kantakaupungin alueelle. Visio, sen ohjeellisena noudatettavat linjaukset sekä tehty vuorovaikutus kuvaavat kokonaisuutta koskevia tavoitteita maankäytön suunnittelussa. Suunnittelualuetta koskevat useat vision 20 kehittämisen linjauksesta. Alla tärkeimpiä ja suunnitteluun eniten vaikuttavia linjauksia:

- Ominaispiirteet ovat kehittämisen lähtökohtana
- Keskusta on silmäkorkeudelta elävä, avoin ja monipuolinen.
- Liikekeskusta ja sitä ympäröivä kantakaupunki ovat koko maan elinkeinotoiminnan vahvin alue
- Laaja käveltävä keskusta lisää sosiaalista kanssakäymistä, kannustaa liikkumiseen, ulko-oleskeluun ja kohtaamisiin.
- Kasvavan pääkaupungin keskustan julkiset ulkoalueet palvelevat laajaa käyttäjäkuntaa, ovat korkeatasoisia ja kuuluvat lähtökohtaisesti yleiseen avoimeen käyttöön.
- Rannat avautuvat kaupunkilaisille
- Keskustan kulttuurikeskittymää täydennetään ja vahvistetaan.

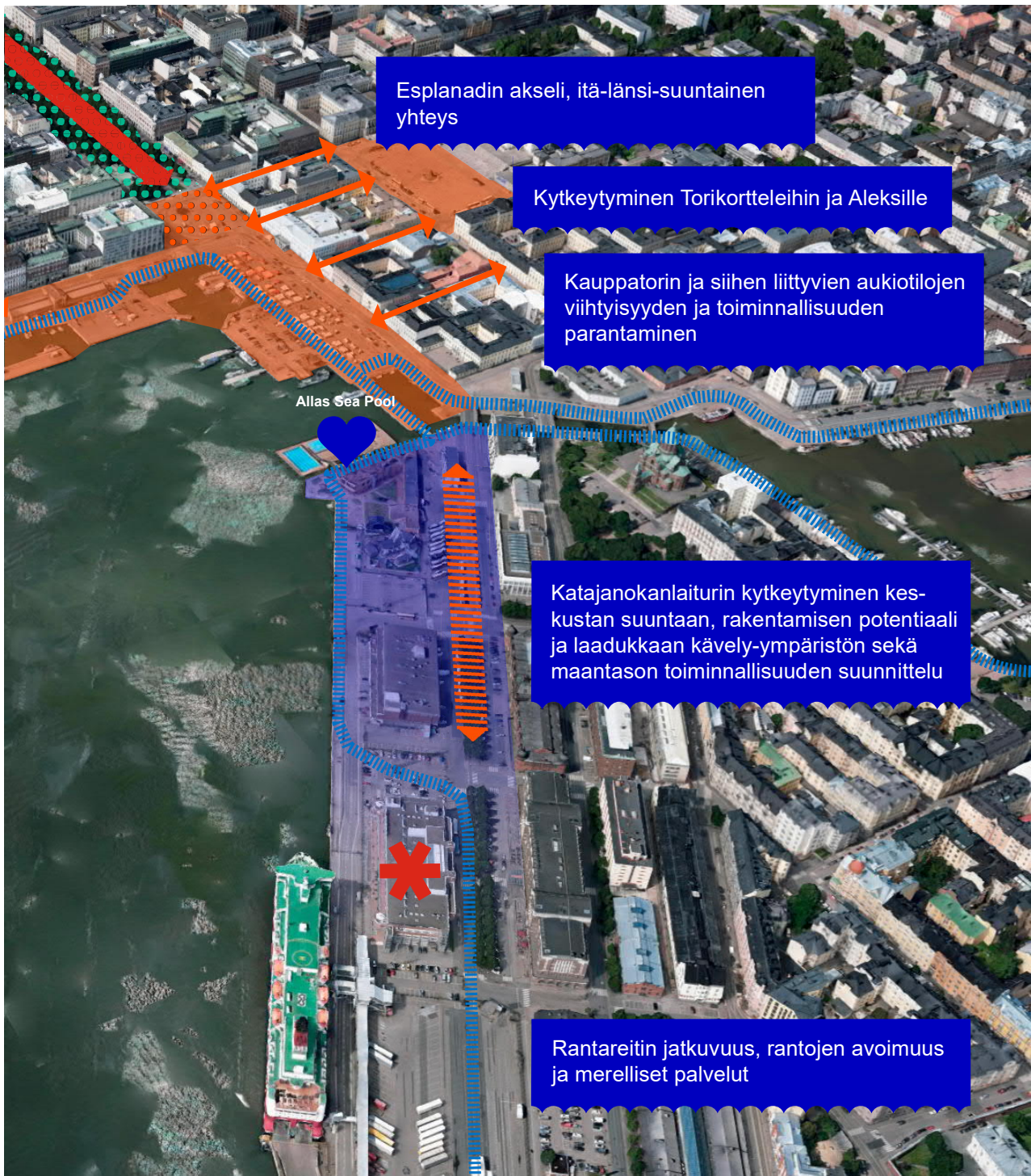
Elämyksellinen ydinkeskusta - ydinkeskustan maankäytön kehityskuva 2032

toimii maankäytön, yleisten alueiden ja liikennejärjestelyiden tarkemman suunnittelun pohjana. Se on perusta kaupunginhallituksen 25.1.2021 edellyttämälle kävelykeskustan ja käveltävän keskustan laajentamisen suunnittelulle. Kehityskuvassa käsitellään ydinkeskustan ja sitä ympäröivän, käveltävän keskustan toiminnallista ja rakenteellista tulevaisuutta, ja toimia, joilla vetovoimaa ja elämyksellisyyttä kasvatetaan yleiskaavan, kaupunkistrategian ja aiemmin laaditun keskustavision (Khs 25.1.2021) tavoitteiden mukaisesti.

Kaupunkistrategian mukaan Eteläsatamasta ja Makasiinirannasta kehitetään elämyksellisiä keskuksia, joissa kulttuuri ja vapaa-aika ovat vahvasti läsnä.

Katajanokanlaiturin kytkeytyminen osaksi ydinkeskustan kävelyaluetta. Yhteyksiä tarkastellaan alueen kaavoituksen yhteydessä.

Rantareittiä suunniteltaessa huomioidaan: suljettujen alueiden avaaminen julkisiksi ranta-alueiksi, rantareitin jatkuvuus, merelliset palvelut ja toiminnot, kaupallisen ja epäkaupallisen oleskelun mahdollisuus ja kaikkien ikäryhmien viihtyminen.



kuva: Ydinkeskustan maankäytön kehityskuvan 2032, ote Eteläsataman toimenpidekortista

Ranta-alueiden viihtyisyyden parantaminen, autojen ja suljettujen satamatoimintojen tilan osoittaminen ihmisille, monin paikoin rähjäisen ilmeen kohottaminen, vetovoimaisten keskustamaisten toimintojen osoittaminen uudisrakentamisella sekä katutaso aktiivisuus ja avoimuus (toiminnallinen ja rakenteellinen).

Helsingin korkean rakentamisen selvitys KSLK 13.12.2011

Suunnittelualue kuuluu vyöhykkeeseen A: alueelle ei kaavoiteta uusia merkittävästi nykyisestä korkeusmittakaavasta poikkeavia rakennuksia. Tarkemmat korkeustarkastelut tehdään asema-kaavatyön yhteydessä.

Satamatoimintojen uudelleenjärjestely

Kaupunginvaltuusto teki 3.2.2021 periaatepäätöksen satamatoimintojen uudelleenjärjestelyistä ja satama-alueiden maankäytön lähtökohdista Eteläsatamassa, Katajanokalla ja Länsisatamassa.

Kaupunginhallitus hyväksyi 17.1.2022 Helsingin Sataman kehittämissuunnitelman. Sataman kehittämissuunnitelman suunnitelmassa 2030 (22.10.2021 Helsingin Satama Oy) on esitetty alueenkäytölliset ja liikenteelliset edellytykset satamatoimintojen uudelleenjärjestelyille sekä niiden toteuttamiseen vaadittavat investoinnit. Keskittämiskenaariossa Tallinnan matkustaja-autolauttaliikenne keskitetään Länsisatamaan, Tukholman liikenne Katajanokalle ja Eteläsatamaan kansainvälinen risteilyliikenne sekä pika-alusliikenne. Samalla mahdollistetaan Eteläsataman ranta-alueen kehittäminen kaupunkilaisten käyttöön nykyistä laajemmin. Vuosaaren satamaa kehitetään tavaraliikenteen tarpeisiin lisäämällä kenttäkapasiteettia.

Asemakaavat

Alueella on voimassa useita asemakaavoja vuosilta 1895-2021. Osa alueesta on kaavoitettamatonta. Asemakaavassa 28A vuodelta 1895 laiturialueelle on osoitettu satamarata ja varastorakennuksia. Uudempien asemakaavojen mukaan alue on katualuetta, jalankululle ja polkupyöräilylle varattua katualuetta ja liike- ja toimistorakennusten korttelialuetta.

Rakennuskiellot

Alueella on voimassa maankäyttö- ja rakennuslain 53 §:n 2 momentin mukainen rakennuskielto nro 12802 11.10.2024 asti.

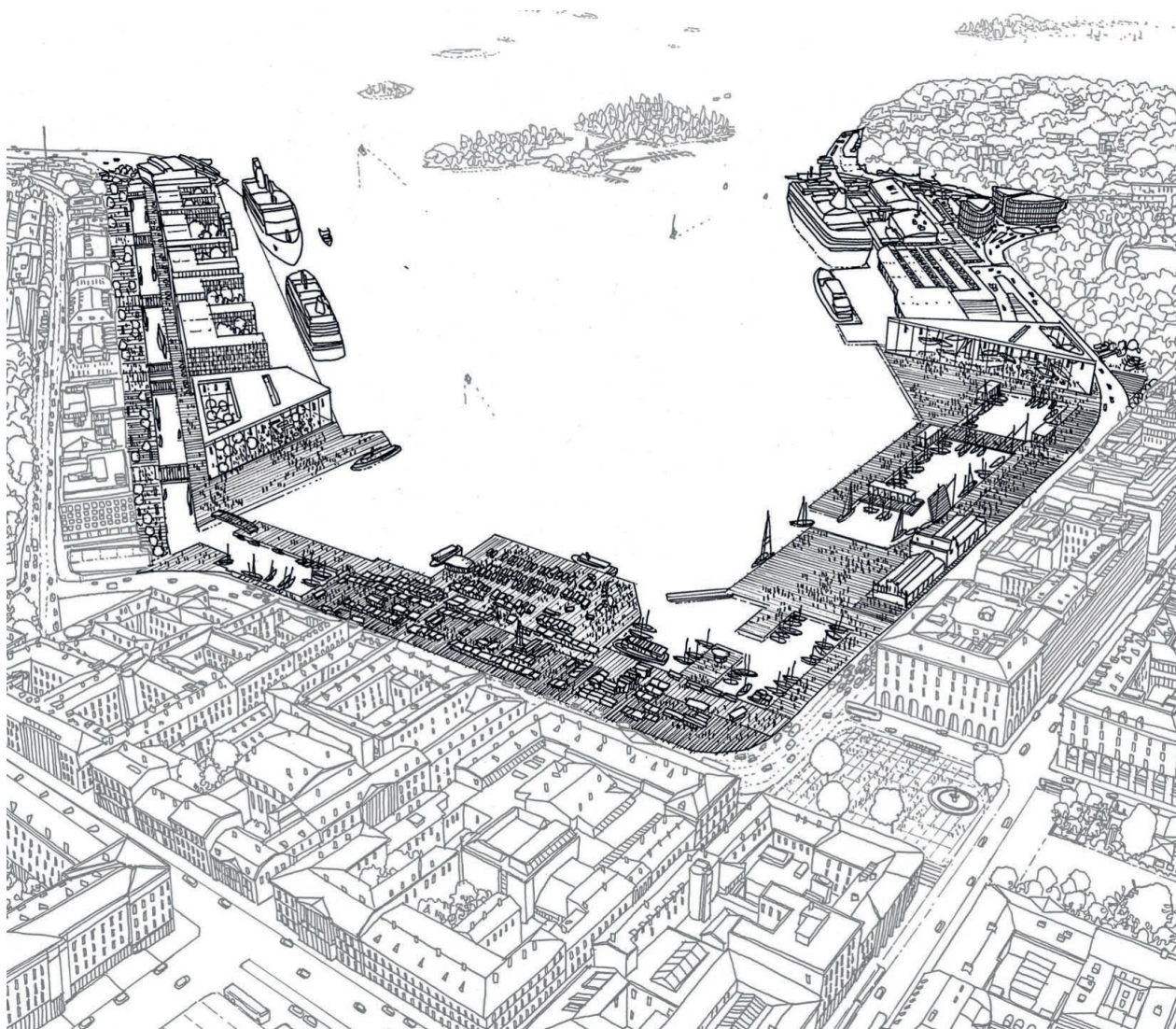
Laaditut selvitykset, periaate- ja luonnossuunnitelmat

Helsingin kantakaupungin rakennuskulttuuri, Katajanokan kaupunginosan inventointi, Helsingin kaupunginmuseon tutkimuksia ja raportteja 2/1998

Kirjava Satama, yleinen kansainvälinen ideakilpailu, 2011

Kauppatorin kaupunkirakennehistoriallinen selvitys, Arkkitehtitoimisto Okulus 2016

Kauppatorin ympäristön kehittämisen kokonaissuunnitelma, Helsingin kaupunki 2015



Kirjava Satama ideakilpailun ehdotus "Meren syleily"

Kauppatorin alueen suunnitteluperiaatteet, Kaupunkisuunnittelulautakunta 2016

Satamamelun vaikutus selvitys, Akukon 3.2.2020

Eteläsataman lahden alustava teknisten tilavarausten ja toteuttamistavan periaatesuunnitelma, Ramboll Finland Oy 2020

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

Eteläsataman itäosa ja Katajanokanranta, ympäristöhistoriaselvitys, LOCI maisema-arkkitehdit Oy, Okulus, 2023

Satamamelun vaikutus selvitys, Akukon 3.2.2020

5. Alueen historia

Eteläsatamanlahti

Helsinki on perustettu ja rakennettu satamaksi vuonna 1550. Kun Helsinki siirrettiin 1600-luvulla Vantaanjoen suulta Vironniemelle paremman sataman vuoksi, kutsuttiin meren lahtea Kaupunginlahdeksi (Stadsviken). Sen rannat olivat niin matalia, että se soveltui vain rannikon ja saariston asukkaiden veneiden satamapaikaksi. Vielä 1600- ja 1700-luvulla Kauppatorin ympäristö oli vesialuetta. 1700-luvun puolivälissä lahtea kutsuttiin Eteläiseksi kaupunginsatamaksi (Södra Stadshamnen). Sen asema satamana oli pitkään toissijainen. Laivaliikenteen kasvaessa tämänkin lahden rannoille rakennettiin laivojen kiinnityspaikkoja ja satamamakasiineja.

Helsingin viimeisen suurpalon 1808 ja pääkaupungiksi tulon 1812 jälkeen käynnistyi kaupungin jälleenrakentaminen J.A. Ehrenströmin johdolla, ja lahden rantoja alettiin täyttää ja varustaa ne aluksi puulaitureilla, myöhemmin kivilaitureilla. 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-eteläsuunnassa kulkeva nykyinen Eteläranta eli alun perin Itäinen ranta-aukio, vuodesta 1836 lähtien Läntinen ranta-aukio. Toisarvoisesta satamasta haluttiin tehdä ensiluokkainen.



kuva: Eteläsatama, Veljekset Karhumäki Oy, 1939



Asemakaavakartta 1800-luvun alusta



Asemakaavakartta 1820



Asemakaavakartta 1838, C.W. Gylden



Asemakaavakartta 1878, Claes Kjerström



Asemakaavakartta 1900



Ortoilmakuva 1950

Kauppatori ja nykyinen Etelärannan alue saavuttivat vakiintuneen muotonsa 1800-luvun puoliväliin mennessä. Merenlahden eteläosassa sijaitsi jo 1700-luvulta toiminut Ullanlinnan laivaveistämö, 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. Auto-
lautojen 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 autolautojen käytössä ja sen rannoilla on toiminut useita terminaaleja.

Katajanokka

Pienen ja syrjäisen Helsingin kuninkaallisella mahtikäskyllä tapahtunut siirto Vantaanjoen suulta Vironniemelle vuonna 1640 toimi lähtölaukauksena Katajanokan niemien rakentamiselle. Luonnontilaiseen, metsäisen ja kallioisen maaston hallitsemaan ympäristöön kehittyi 1600-luvulta lähtien alkuun verkkaisesti kasvanut kalastajakylä. Rauhattomat ajat ja niemien strateginen sijainti määrittivät erityisesti 1700-luvulla tapahtunutta rakennustoimintaa, jolloin Katajanokalla jalansijaa saivat sotilaalliseen toimintaan liittyneet rakenteet.

Venäläisen kauden alussa kaudella, kun Helsinki julistettiin maan pääkaupungiksi vuonna 1812, Johan Albrecht Ehrenströmin laatiman asemakaavan myötä syntynyt empire-keskusta ranta-aukioineen ja satama-altaineen muodosti monumentaalisuunnitelman, missä Katajanokka erotettiin mantereesta kanavalla. 1840-luvulla Katajanokan niemestä muodostui saari.

Kaupunkisuunnittelijoiden kiinnostus aluetta kohtaan kasvoi 1800-luvun kuluessa, Helsingin vahvistaessa asemiaan suuriruhtinaskunnan pääkaupunkina. 1830-luvulta alkaen Katajanokan niemelle laaditut monumentaalisommitelmat satama-altaineen ja ranta-bulevardeineen kariutuivat, mutta aiempaa määrätietoisempi rakentaminen käynnistyi nykyisen Merikamarin (1816/1838) ja Katajanokan lääninvankilan (1837) valmistuttua. Empirekauden rakentaminen painottui valtiollisten hankkeiden siivittämänä ensin saaren keskialueelle, 1860-luvulla seurasivat tunnetut Suomen rahapajan ja Uspenskin katedraalin rakennushankkeet.

Katajanokan muutos luonnonrantaista niemestä suorasivuiseksi ja täyttömaiden kasvattamaksi suursatamaksi käynnistyi vuonna 1879, kun kaupunginvaltuusto antoi kaupungininsinööri Theodor Tallqvistin tehtäväksi Katajanokan Eteläsataman puolen suunnittelun merenkulun ja kaupan tarpeisiin. Meri- ja maaliikenteen yhdistämiseksi tehtiin Helsingin rantoja kiertänyt Satamarata, jonka logistiseksi päätteeksi Katajano-



Panoraamavalokuvassa vuodelta 1896 näkyy Katajanokan julkisivu merelle päin, edustalla Normenin talo ja rahapaja, taustalla Uspeskin katedraali ja Katajanokan varhaisimmat uusrenessanssityyliset asuinkerrostalot.



Panoraamavalokuvassa näkyvät keskellä vuosien 1898-1910 välisenä aikana valmistunut asuinkerrostalojen alue, oikealla vuonna 1901 valmistunut Tulli- ja pakkahuone. Signe Brander, 1910, HKM.



Kauppatorilta tarkasteltaessa muodostavat Uspenskin katedraali ja Enso-Gutzeitin pääkonttori Katajanokan näkyvimmän rakennusparin. Rahapajan 1950-luvulla valmistunutta punatilistä lisärakennusta (kuvassa oikealla) pidettiin kaupunkikuvallisesti epäonnistuneena, ja sitä kaavailtiin purettavaksi jo 1970-luvun suunnitelmissa. Volker von Bonin, 1979, HKM.

kan suursatama asettui. Käytännön rakennustoimenpiteet kestivät 1890-luvun alusta 1910-luvulle. Muutosvaihe oli yksi Katajanokan historian dramaattisimpia; Eteläsataman satama-allas kaventui paljon suursataman maatäyttöjen myötä, ja satama erinäisine makasiineineen uudisti merellisen Helsingin maisemakuvaa. Rantaviiva suoristui ja Katajanokka sai leveän satamakentän eteläiseksi liepeekseen. Periaate oli vanha, ja sama kuin Ehrenströmin ideoimana Kauppatorin ja Makasiinirannan puolelle oli aiemmin toteutettu, mutta mittakaava oli poikkeuksellinen. Katajanokan satamakenttä muistutti enemmänkin ratapiha-aluetta toisin kuin muiden reunojen – Kauppatori, Makasiiniranta, Pohjoisranta – kapeammat laiturialueet, kaijat. Rantaan muodostettiin varastokorttelien alue, niin sanotut makasiinikorttelit. Rakennuskanta suunniteltiin niin rautatie- kuin laivalastauksen ja -purun jouhevuutta ja logistiikkaa silmällä pitäen. Saman rakennusbuumin ja nousukauden siivittämänä Katajanokalle nousi muutamassa vuosikymmenessä myös uusi kivitalojen ja umpikorttelirakenteiden rytmittämä kaupunginosa, Katajanokan vanha osa (RKY 2009), jonka jugend- tai kansallisromanttinen arkkitehtuuri on tunnettua ja arvossaan.

Eteläsataman itäosan satamarakennukset muodostivat tiilijulkisivujen tummasävyisen kokonaisuuden, vaalean ja heleäsävyisen empirekeskustan viereen. Katajanokan kanava jakoi nämä kaksi eriluonteista kaupunginosaa toisistaan. Gustaf Nyströmin vuonna 1901 valmistunut Tulli- ja Pakkahuone sai hyötytarkoituksestaan huolimatta edustusrakennuksen rikkaasti jäsennellyn tiilijulkisivun. Yhtä lailla jylhiä kauneusarvoja edusti Selim A. Lindqvistin ja Lars Sonckin yhteistyönä toteutettu seitsenkerroksinen Warranttimakasiini. Uspenskin katedraali, uudistettu lääninsellivankila muureineen, lukuisat vuosisadan vaihteen ja alun makasiinit, Norrménin talo ym. juurruttivat Katajanokan väriksi punatiilen. Ja etenkin etelään ja itään suuntaavilta reunoiltaan Katajanokka merimaisemassa on säilyttänyt vuosisataisen punatiililuonteensa nykypäivään saakka.

Satama kasvoi ja kukoisti 1900-luvun alusta aina 1970-luvulle saakka. Laiturialueiden modernisoinnin ja työolosuhteiden kehittämisen myötä suursataman merellisestä ilmiästä muotoutui jättimäisten satamanosturien, varastorakennusten ja rautatielogistiikan määrittämä työympäristö. Standardisoidun konttiliikenteen alkamisen myötä Katajanokan sataman merkitys alkoi kuitenkin hiipua. Satamarata kävi tarpeettomaksi, kun tavaraliikenne siirtyi kumipyörien varaan. Ahtaalla niemellä sijainneen suursataman elinkelpoisuuden edellytykset kyseenalaistettiin, mikä oli myös osa laajempaa Helsingin niemen rantojen uudelleenkäytön ja kehityksen kuvaa. Matkustajaliikenteen voimakas kasvu 1970-luvulta lähtien muutti koko Eteläsataman luonteen. Muutamista rahtisatamaa varten rakennetuista varastoista muokattiin matkustajaterminaaleja. Autolautojen myötä tavaraliikenteen rinnalle tuli myös yhä kasvavissa määrin matkustajien henkilöautoliikenne. Syklisen liikenteen katuverkostoa rasittaneet kerrannaisvaikutukset ulottuivat koko Helsingin keskusta-alueelle. Rantamaisemaa hallinneiden satamanosturien aikakauden päätyttyä Katajanokan jo aikanaan edustukselliseksi suunnitellut makasiinikorttelit peittyivät nyt vuorostaan terminaalirakennuksiin liitettyjen matkustajasiltojen taakse.

Historiallisesti jokseenkin poikkeukselliseksi jäänyt, mutta ikoniseksi muodostunut Alvar Aallon suunnittelema Enso-Gutzeitin marmorinen pääkonttori, ”sokeripala”, astui Eteläsataman ja historiallisen empirekeskustan maisemaan vuonna 1962. Ydinkeskustan rantamaisemaan sidottujen korttelikaavioiden ja mittakaavatutkielmien avulla Aalto pyrki osoittamaan miltä pohjalta uudisrakennus ponnisti, vaikka monien kansalaisten silmissä se näytti vieraalta monumentilta. Ajatus empirekeskustan rannan korttelirakenteen jatkamisesta Katajanokan rannan mitalle sai tukea ainoastaan vuonna 1993 valmistuneen ns.

Meripaja-rakennuksen muodossa, jonka valkoinen julkisivu päätteli Enso-Gutzeitin ja historiallisen rahapajarakennuksen korttelin omaksi ja Katajanokan yleisilmeestä irralliseksi vaaleaksi osaksi, joka liitti korttelin maisemallisesti osaksi Kauppatorin julkisivua.

Teollisen rakennemuutoksen aikana Katajanokalla tehtiin pioneerityötä sataman käyttöön suunniteltujen hyötyrakennusten suojelemiseksi. Makasiinikorttelien tyhjilleen jääneet varastorakennukset saneerattiin uusia käyttötarkoituksia varten. Kylmät tavaransäilytystilat muuttuivat hotelleiksi ja kongressikeskuksiksi; selvityksiä ja suunnitelmia laadittiin runsain mitoin. Teollisuusperinnön mahdollisuuksia haluttiin alleviivata myös kansanvälisesti, kun yksi makasiineista, sangen tuntemattoman arkkitehdin suunnittelema, vuonna 1964 valmistunut K7, muutettiin konferenssirakennukseksi Euroopan turvallisuus- ja yhteistyökongressin (ETYK) 1992 kokouksen siivittämänä. Kontrasti Finlandia-talossa pidettyihin aiempiin kokouksiin oli suuri.

1970-luvulla Katajanokka kohtasi suurimman muutoksen sitten suursataman perustamisen. Niemenkärjessä sijainnut suljettu valtion alue laivanromuttamoiheen ja sotasatamiheen muuttui 1970-luvulla harkitusti suunnitelluksi asuinalueeksi, joka toteutettiin kanta-kaupunkimaisen ruutukaavaperiaatteen mukaisesti. Alueen suunnitteli suunnittelijaryhmä Helander-Pakkala-Sundman. Heille Katajanokan rooli, asema ja historiallinen tausta, niin Katajanokkana kuin Eteläsataman osana, oli itsestään selvä ja tunnistettu lähtökohta suunnittelulle. Uusi alue hahmottui jalustana, yhtenäisenä kenttänä, jonka ylle monumentaalirakennukset kurottivat maamerkkeinä maisemakuvassa vailla häiriöitä. Tämä ominaisuus on säilynyt yhtenä Helsingin historialliseen merinäköymän ominaispiirteenä tähän päivään saakka. Asuinalueetta kehystämään rakennettiin puistovyöhyke, jonka valmistumisen myötä vahvistui Katajanokan itäkärjen rantaviivan avautuminen virkistyskäytölle omistetuksi ympäristöksi.

Katajanokan pitkässä kehityshistoriassa tapahtuneiden rakennus- ja muutosvaiheiden myötä ranta-alueet ovat hakeneet käyttötarkoitustaan. 2000-luvun puolella Katajanokanlaiturin länsipäässä Kauppatorin vieressä on korostunut väliaikaisluvalla olevien rakennusten tai rakenteiden alue, jolle rakennettiin maailmanpyörä vuonna 2014, meriuimala Allas Sea Pool vuonna 2016 sekä Flying Cinema Tour of Helsinki -rakennus myös vuonna 2016. Viimeisin osaratkaisu Katajanokan rannan edelleen kehittämiseksi on Stora Enson uuden pääkonttorirakennuksen, ”Katajanokan Laiturin”, käynnissä oleva rakennustyö.

6. Nykytila

Alue on kokonaisuudessaan rakennettua ympäristöä, jota leimaavat entiselle satamakentälle rakentuneet väliaikaiset rakennukset, rakenteet ja toiminnot. Osa alueesta on yhä sataman käytössä. Ympäristön rakennuskanta on ajallisesti kerrostunutta, vanhimmat rakennukset ovat tsaarin vallan aikaisia ja uusinta puurakenteista toimisto- ja hotellirakennusta rakennetaan paraikaa.

Katajanokanlaituri on asfaltoitua katu- ja pysäköintialuetta. Hotelli Gran Marinan edessä pysäköintitontti sijaitsee niin ikään katutilassa. Satamakadun ja Pikku Satamakadun välisellä osuudella pienikokoiset katupuut ovat alueen ainoa kasvullisuus.

Rannalla on useille väliaikaistoiminnoille osoitettuja vuokra-alueita, joiden vuokrasopimukset päättyvät vuosina 2024-2030. Allas Sea Poolille on vuokrattu alue lähinnä Kauppatoria merikylpylälle ja tapahtumakäyttöön. Vuokra-alueella on useita rakennuksia ja rakennelmia ja se ulottuu merelle kelluvan uima-allaslaiturin osalta. FLY in Cineman elokuvateatteri baareineen sijaitsee Aallon Enso-Gutzeitin rakennuksen ja merikylpylän välissä, kiinni pyörätiessä. Sky Wheel maailmanpyörä ja siihen liittyvät rakennelmat on rakennettu Altaan tapahtuma-alueen viereen. Ranta on osittain vielä Helsingin Sataman käytössä. Puurakenteinen toimisto- ja hotellirakennus on rakenteilla ja valmistuu tulli- ja pakkahuonetta vastapäätä vuoden 2024 aikana. Suunnittelualueeseen kuuluu myös Marina Congress Center, joka on 1990-luvulla kongressikäyttöön muutettu entinen laituri-makasiini K7.



kuva: Merikylpylä avattiin Katajanokalla vuonna 2016 ja päärakennus valmistui seuraavana vuonna. Kuvassa oikealla ulkoalue, jossa järjestetään konsertteja ja tapahtumia. Rakennuksen katolla oleva ylempi terassi on toteutettu julkisena, kaikille avoimena kaupunkitilana. Merja Wesander, 2021, HKM.

Maaperä, rakenteet, tasaus ja yhdyskuntatekniikka

Alueen maaperä on enimmäkseen eri ajankohtina tehtyä täyttömaata. Laiturilinja on historiallisesti sijainnut eri kohdissa, ja täytön sisään on jäänyt vanhoja laiturirakenteita. Kallionpinta vaihtelee alueella ollen noin tasolla -6...14. Täyttöaines saattaa sisältää myös haitta-ainepitoista maata. Sekä maa- että vesialueella on tehty ja tullaan tarpeen mukaan tekemään lisää maaperän geoteknisiä ja ympäristötekniisiä tutkimuksia suunnittelun ja tarkastelujen lähtötiedoksi.

Suunnitteluperiaatealueen nykyinen korkotaso +2,1...2,8 ei vastaa tulevia tarpeita ja alueellinen tulvasuojaus tulee ratkaistavaksi jatkosuunnittelussa. Alustavasti suojaus merivesitulvaa vastaan on arvioitu tehtävän rantamuurirakennetta nostamalla ja rannan läheisyyteen sijoittuvien uudiskortteleiden rakennukset tulee rakentaa tulvatason +3,4 yläpuolelle. Olemassa olevat rakennukset määrittävät katualueiden korkotason niiden ympärillä ja tulvasuojaus meriveden nousua vastaan vaatii niiltä osin alueellisen ratkaisun suunnittelua ja toteutusta.

Rantamuurirakenteen korjaukselle on määritetty periaateratkaisu, jonka määrittäminen tul- laan tarkentamaan jatkosuunnittelussa. Rantamuurirakenteella maa-alueelle sijoittuvine kansirakenteineen saattaa olla vaikutusta suunniteltavien rakennusten etäisyyteen rannasta.

Uudiskortteleiden alueelta tulee siirrettäväksi satamaa palvelevia kunnallisteknisiä putkia ja johtoja. Niiden käytöstä poisto, siirtotarpeet ja uudiskortteleita palvelevan kunnallistekniikan ratkaisut selvitetään jatkosuunnittelussa. Suunnitteluperiaatealueella on alustavasti tunnistettu alueellisen hulevesipumppaamon tarve, jonka tilatarve ja mitoitus tullaan määrittämään kaavoituksen edetessä.



Katajanokanlaituri on pysäköinnin dominoimaa kaupunkitilaa. Kuvassa paikoitusalue Tulli- ja pakkahuoneen edustalla.

7. Kulttuuriympäristön kehittäminen

Eteläsataman arvokkaat ominaispiirteet kaupunkikehittämisen lähtökohtana; historia, kulttuuriympäristö ja kansallismaisema

Merellinen Helsinki on yksi ympäristöministeriön määrittelemistä Suomen kansallismaisemista ja Eteläsatama on sen keskeinen osa.

Euroopan pääkaupungeista Helsinki on ainoa, joka sijaitsee aivan avomerren tuntumassa. Mereltä kaupunkiin saavuttaessa Kustaanmiekan kapeikoin jälkeen Eteläsatama ja Katajanokka sulkevat syliinsä Kauppatorin.

Helsingin vanha keskusta on johdonmukaisen kaupunkisuunnittelun tulosta. Venäjän keisari ja Suomen suuriruhtinas Aleksanteri I julisti 8.4.1812 Helsingin suuriruhtinaskunnan pääkaupungiksi ja määräsi sen rakennettavaksi Johan Albrecht Ehrensromin laatiman asemakaavan mukaan. Juuri Ehrenstrom ja C L Engel antoivat aiemmin hyvin vaatimattomasti rakennetulle Helsingille ne piirteet, jotka tekevät siitä yhden 1800-luvun kaupunkitaiteen merkittävimmistä kokonaisuuksista – Senaatintorin, Esplanadin, Kauppatorin.

Eteläsatamanlahden maisematilaa rajaavan julkisivun muodostavat Makasiiniranta taustanaan Tähtitorninvuori satamaan avautuvine näköalatasanteineen, Eteläranta, Kauppatori ja Katajanokka. Maiseman keskipisteen (huipentuman) muodostavat empirekeskustan kauppatoria rajaava julkisivu, jonka yläpuolella katedraalit nousevat. Kauppatorilta alkava Esplanadinpuisto ulottuu vihreänä vyöhykkeenä syvälle kaupungin ytimeen.

Eteläsataman jokaisella reunustalla on oma historiallinen ja toiminnallinen roolinsa. Läntinen reuna on ollut sekä matkustaja- että tavaraliikenteen laiturialuetta. Kauppatori on edustusaukio, vesiliikenteen satama ja toisaalta historiallisesti mitä arkisin kaupunkilaisen elintarvikehuollon keskus. Itäosaa reunustava Katajanokan eteläinen rantavyöhyke muodostaa elimellisen osan kansallismaisemasta.

Merellä ja kaupunkijulkisivun väliin jäivät tori ja satamakentät, jotka toimivat dynaamisen kaupunkielämän ja vesiliikenteen näyttämöinä. Katajanokan eteläinen rantavyöhyke on historiallisesti tarkasteltuna ollut ennen kaikkea raskas tavarasatama, joka on ollut merkittävän osan ajasta yleisöltä suljettua aluetta. Tavarasatamasta muistuttavat makasiinikorttelien katunäkymiä hallitsevat punatiiliset rakennusrintamat muuttuneine käyttötaroituksineen.

Suhteellisen pienestä mittakaavasta huolimatta Eteläsatamassa ja sen ympäristössä ovat säilyneet kaikki Helsingin 1800-luvun alun kaupunkirakenteen arvokkaat piirteet.

Eteläsataman itäosan kehittäminen arvokkaat ominaispiirteet säilyttäen on keskeinen suunnitteluperiaate

Helsingin arvokas kaupunkijulkisivu meren suuntaan täydentyy tasapainoisesti uudella kerrostumalla rakennuksia. Eteläsataman lahden ainutlaatuinen ja tunnistettava siluetti säilyy. Suunnittelu perustuu keskustalle tunnusomaisiin kaupunkirakenteen ratkaisuihin.

Alueen monivaiheinen historia ja ajallinen kerrostuneisuus näkyvät kaupunkiympäristössä. Uusi rakentaminen sovitetaan osaksi arvoympäristöä ja Eteläsataman kokonaisuutta. Paikka on keskeinen ja symbolisesti erittäin arvokas ja on osa Helsingin historiallisen keskustan merellistä julkisivua.

Kaukomaisemassa erityisesti suojellut maamerkkirakennukset Uspenskin katedraali ja Tuomiokirkko nousevat muun kaupunkirakenteen yläpuolelle. Uudisrakentaminen ei saa heikentää niiden dominanssia kaukomaisemassa. Kaupunkikuvalliset erityispiirteet tulee huomioida uudisrakennusten suunnittelussa, kuten mittakaavassa, julkisivujen käsittelyssä ja arkkitehtonisessa kokonaisratkaisussa sekä näkymissä Empirekeskustan suunnasta sekä mereltä saavuttaessa. Uusia rakennuksia toteutettaessa pitäydytään nykyisessä kaupunkirakenteen korkeudessa ja varmistetaan, että Helsingin tunnistettava siluetti mereltä lähestyttäessä säilyy. Eri kerrokset näkyvät ja nousevat asteittain kohti Uspenskin katedraalia ja laskevat kohti Kauppatoria, jotta alisteisuus nykyisille kaupunkikuvallisille merkkirakennuksille säilyy.

Alueen kerroksellisuutta vaalitaan ja vahvistetaan. Eteläsataman itäosa suunnitellaan kantakaupungin ja käveltävän keskustan jatkeeksi alueen ominaispiirteitä ja identiteettiä vahvistaen. Uudet korttelit jatkavat nykyistä korttelirakennetta meren suuntaan. Olemassa olevasta kaupunkirakenteesta katuja pitkin merelle jatkuvat näkymälinjat säilytetään. Helsingin keskustan kaupunkirakenteen perinteisenä ominaispiirteenä on katujen päätteenä näkyvä meri.

8. Toteutuminen

Alueen muutos tulee tapahtumaan vaiheittain. Suunnitteluperiaatteissa esitetyt kaupunkitilaa, liikennettä ja täydenyrakentamista koskevat muutokset vaativat toteutuakseen jatkosuunnittelua ja hankkeet ovat eri tavoin sidoksissa toisiinsa.

Katajanokanlaiturin muuttaminen puistokaduksi

Katajanokanlaiturin toteuttaminen vaatii liikenteellistä, teknistaloudellista ja maisemallista jatkosuunnittelua, jonka yhteydessä selvitetään ajo- ja pysäköintijärjestelyjen muutosmahdollisuudet, puiden ja kaupunkivihreän säilyttämis- ja istuttamismahdollisuudet, kautilaan sijoitettavien toimintojen ja tapahtumallisuuden järjestelymahdollisuudet ja niiden vaikutukset sekä kunnallistekniset muutostarpeet. Toteuttamista edistetään kaavoituksen ensimmäisessä vaiheessa Katajanokan kanavan ja Ankkurikadun väliseltä osuudelta. Muutoksen myötä nykyinen maantasopysäköinti poistuu ja autopaikat tulee sijoittaa rakenteellisina tonteille tai maanalaiseen pysäköintilaitokseen. Alueella on voimassa maanalaisen pysäköintilaitoksen mahdollistava asemakaava mutta laitoksen toteuttamisen aikataulu ei ole vielä tiedossa. Puistokadun ratkaisut ovat kytköksissä viereisen rantavyöhykkeen toteutussuunnitteluun.

Rantamuurin ja pohjarakenteiden kunnostaminen ja tulvasuojaus

Ranta- ja pohjarakenteiden kunnostustoimenpiteet sekä alueellinen tulvasuojaus vaativat teknistaloudellista ja maisemallista jatkosuunnittelua. Rantamuri, tulvasuojaus ja rannan profiili kytkeytyvät rannan oleskelualueiden suunnitteluun ja toteutus tulee suunnitella erityisen laadukkaasti, kansallismaisemaa kunnioittaen. Rantamuri, pohjarakenteet ja tulvasuojaus tulee toteuttaa Satamakadun linjasta kohti Kauppatoria ennen uudisrakennusten toteuttamista. Satamakadun ja Ankkurikadun välinen osuus rannasta on vielä Helsingin Sataman käytössä ja voidaan toteuttaa Sataman vetäytydyttyä kehittämissuunnitelman mukaisesti alueelta sitten kun satamatoimintojen uudelleenjärjestely on toteutettu. Ranta on suurimmalta osin kaavoittamatonta aluetta jonka rakentaminen vaatii asemakaavan.

rantareitti ja julkinen ranta-alue

Rantareitin ja rannan oleskelualueiden toteuttaminen vaatii maisemallista, teknistaloudellista ja liikenteellistä jatkosuunnittelua. Ranta-alueen suunnittelu kytkeytyy rantamuurin ja pohjarakenteiden kunnostamiseen sekä alueelliseen tulvasuojaukseen ja vaikuttaa merenrannalle muodostettavien tonttien rakennusten ja ulkotilojen suunnitteluun sekä kelluvan uimalarakenteen suunnitteluun. Ranta on suurimmalta osin kaavoittamatonta aluetta jonka rakentaminen vaatii asemakaavan.

Kelluva, uimiseen tarkoitettu allasrakenne ja törmäysturvallisuus

Pysyvän kelluvan allasrakenteen toteuttaminen vaatii asemakaavan, jonka yhteydessä

arvioidaan laiva- ja alusliikenteen vaikutuksia. Toteuttaminen vaatii mahdollisesti teknis-taloudellista jatkosuunnittelua ja ratkaisuja törmäysturvallisuuden parantamiseksi. Tör-mäysturvallisuus saattaa olla Allasrakenteen käyttöönoton edellytyksenä.

Uudisrakentaminen, nykyisten kiinteistöjen kehittäminen

Alueen uudisrakentaminen tulee toteutumaan vaiheittain ja eriaikaisesti, tontti ja hanke kerrallaan. Alueen muutos on jo alkanut työeläkeyhtiö Varman ja Stora Enson puuraken-nushankkeella, jossa tulee toimimaan toimisto ja hotelli. Rannan uudisrakennukset ja tontit liittyvät julkisiin ulkoalueisiin, rantareittiin, ranta-aukioihin ja puistokatuun. Julkisten ulkoalueiden suunnitelmat ovat lähtötietona rantatonttien suunnittelulle. Rantamuuuri, pohjarakenteet ja tulvasuojaus tulee toteuttaa Satamakadun linjasta kohti Kauppatoria ennen uudisrakennusten toteuttamista. Uudisrakentaminen vaatii asemakaavan tai asemakaavan muutoksen. Nykyisten kiinteistöjen kehittäminen edellyttää mahdollisesti asemakaavan muutosta, kehittämisen sisällöstä riippuen.



kuva: Katajanokanlaituri 4, kilpailuehdotus "Spring", Anttinen Oiva Arkkitehdit Oy, 2020