



Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan ja kulttuuriympäristöön



1. LÄHTÖKOHTA JA MENETELMÄ

1.1 Sörnäisten satama-alueen kaupunkirakenteen muutosprosessissa

Osayleiskaava-alue on keskeinen osa Helsingin keskustasta koilliseen ulottuvaa laajaa muutosvyöhykettä. Muutoksen pääsuunta on teollisuuden, varastoinnin ja satamaliikenteen väistyminen asumisen, hallinnon ja palvelujen hyväksi. Alueen maankäytön muutoksen kautta alueen kaupunkikuvallinen ja toiminnallinen ilme tulee muuttumaan merellisen asumisen ja työnteon kaupunginosaksi. Sijainti kantakaupungissa antaa kaupunkirakenteen suunnittelulle lähtökohdat, mikä tulevaisuudessa ilmenee tehokkuutena, kaupunkikuvan rikkautena ja eloisana kaupunkielämänsä. Samalla uusi merellinen asutus voi pääosin tukeutua metro- ja raitiovaunuliikenteeseen.

Osana kantakaupunkia alueen sijainti on seudullisesta näkökulmasta edullinen. Alueelle on hyvät yhteydet kaikista suunnista sekä ajoneuvo- että joukkoliikenteellä. Rajautuminen mereen nostaa alueen ominaisarvoa ja haluttavuutta sekä asuin- että työpaikka-alueena. Meri antaa mahdollisuuden myös veteen liittyvien toimintojen kehittämiseen.

Helsingin ja kantakaupungin näkökulmasta katsoen alue on ollut syrjäistä teollisuus-, varasto- ja satama-alueita, jonka rannat ovat suurimaksi osaksi olleet asukkailta suljetut. Alueella on kuitenkin sijaintinsa puolesta luontaiset edellytykset muodostua tulevaisuudessa houkuttelevaksi ja vetovoimaiseksi. Keskusta kaupallisine ja kulttuuripalveluineen on lähellä. Hakaniemi toreineen on kävelyetäisyydellä. Hyvät yhteydet Mustikkamaan virkistysalueelle, Korkeasaaren eläintieteelliseen puistoon ja pohjoiseen Vanhankaupungin selän virkistysalueille parantavat edellytyksiä muuttaa Kalasatama tiiviiksi, urbaaniksi kaupunginosaksi.

1.2 Alue Helsingin rakentumisvaiheiden osana

Helsinki on perinteellisesti ollut sosiaalisesti kahtiajakautunut. Työväestö ja teollisuus kehittyivät alun perin kaupungin itäosiin kun puolestaan keskusta ja länsiosat ovat olleet porvariston ja hallinnon tyyssijana. Historiallisena selityksenä kahtiajaolle on, että itäosat käytännössä olivat rakentamattomia siihen saakka kunnes teollistuminen mullisti kaupunkirakenteen 1860-luvulta lähtien. Eurooppalaisessa perspektiivissä myöhäinen teollistuminen oli Helsingissä poikkeuksellisen voimakasta. Väkiluku kaksinkertaistui joka kahdeskymmenes vuosi teollistumisen alkamisesta aina toiseen maailmansotaan asti. Tällaista kasvun nopeutta harva eurooppalainen kaupunki on kokenut, olkoonkin että mitta-

19.8.2005

kaava Helsingissä on vaatimaton. Osa kasvusta selittyi juuri alueen ja sen lähistön edullisilla tekijöillä. Rautatie ja silloisissa oloissa suuri satama valmistuivat 1864, kaksi vuotta sen jälkeen kun maan ensimmäinen rautatie oli otettu käyttöön Helsingin ja Hämeenlinnan välillä.

Alue oli lähes rakentamaton, laivaväylät olivat helposti toteutettavissa ja ranta-alueiden taustalla olevat kallioiset alueet tarjosivat edulliset perustamisolosuhteet työväen asuttamiseksi lähelle tehtaita ja riittäväälle etäisyydelle yhteiskunnallisen eliitin asuttamista alueista.

Kehityksen voimakkuutta kuvaa tieto, että vuosisadan 1800 – 1900 vaihteessa noin kolmannes koko Suomen teollisuuden työpaikoista oli Helsingissä, samanaikaisesti kun väkiluku oli runsas kolmaskymmenes osa maan väestöstä.

Näin Helsinki eriytyi sosiaalisesti itä-länsi-akselilla, kuten niin monet muutkin eurooppalaiset kaupungit. Ainoana lisänyanssina tässä muutosprosessissa oli, että teollisuutta ja jossain määrin työväestöä sijoittui samaan aikaan kaupungin lounaisimpiin osiin, Länsisataman viereen.

Sataman kasvu ja muuntuminen on ollut jatkuvaa yli 150 vuoden ajan. Suurin muutos tapahtui 1960-luvulla, jolloin satama täytettiin lähes nykyiseen mittaansa. Silloin korkeat, lähes ympyränmuotoiset kallioiset saaret louhittiin maan tasalle ja niiden välit täytettiin sataman kenttä- ja laiturialueiksi.

Toinen merkittävä muutos ajoittuu 1910-luvulle, jolloin Helsingin ensimmäinen suuri voima- ja kaasulaitos rakennettiin alueelle. Tämä vaihe tuotti 1909 – 1913 kunnallisteknisen tuotantorakennusten ryhmän, jonka arkkitehtuuri edustaa korkeata kansainvälistä tasoa. Myöhemmin uudet voimalaitokset rakennettiin entisten saarten paikoille, hyvälle perustamisolosuhteille. Hanasaaren A-voimalaitos, joka äskettäin loppuun kuluneena on lakkautettu, rakennettiin 1950-luvulla ja valtava B-voimalaitos 1970-luvun puolivälissä. Sen hallittu arkkitehtoninen massa korkeine piippuneen hallitsee koko Sörnäistenrannan aluetta.

Osayleiskaava-alueen pohjoispuoliskon kehitys on ollut hitaampaa ja vähäisempääkin eteläpuoliskoon verrattuna. Vesialueen syvyys on täällä pienempi ja silta Kulosaareen on tehokkaasti estänyt varsinaisen satamatoiminnan kehittymisen alueelle. Suurimmaksi osaksi alue on entistä vesialuetta, jota on täytetty. Vain luonnolliseen topografiaan kuuluneet kolme saarta ovat tarjonneet hyvät perustamisolosuhteet. Pikku ja Iso Verkkosaarella on ollut erilaista teollista toimintaa 1880-luvulta lähtien. Nykyisin alueen rakennuksissa on etupäässä elintarviketukku-kauppaa ja kalanjalostuslaitoksia.

Pohjoisin saari, Kyläsaari oli pitkään taustalla olleiden työväen kaupunginosien virkistysaluetta uima- ja venerantoineen. Suurin muutos ajoittuu täällä 1960-luvulle, jolloin rakennettiin jäteveden puhdistuslaitos ja jätteenpolttolaitos, joka purettiin melko nopeasti käyttöönoton jälkeen. Vedenpuhdistuslaitos lakkautettiin 1990-luvulla Viikinmäen maanalaisen keskuspuhdistuslaitoksen valmistuttua.

1.3 Kaupunkirakenteellinen asema

Alue on historian saatossa rakentunut työväenkaupunginosien eteen. Näiden kaupunginosien suhde rantaan ja entisiin saarialueisiin on vähitellen lähes kokonaan katkaistu.

Samalla alue on perinteisen kantakaupungin itäisellä äärilaidalla. Kuloosaaren sillan toisessa päässä alkaa sosiaalihistoriallisesti tarkasteltuna täysin erilainen maailma: yhteiskunnallisen eliitin muodostama Kuloosaari.

Tämä yhdyskunta toimi itsenäisenä kuntana Helsingin ulkopuolella 1900-luvun alussa tapahtuneesta perustamisesta aina toisen maailmansodan loppuun saakka. Saari on meidän päiviimme asti säilyttänyt asemansa arvostettuna huvilakaupunginosana, jonka harvat kerrostalotkin ovat haluttua asuinympäristöä. Arvostuksen osoituksena ovat siellä toimivat monet suurlähetystöt. Tästä asetelmasta johtuen Kuloosaaren silta muodostaa monessa suhteessa lyhyen siirtymävyöhykkeen kovin erilaisten kaupunkirakenteiden välillä.

Sosiaalisella asteikolla polariteetti syntyy varakkaan eliitin ja työväen dominoiman kaupunkirakenteen välillä. Toiminnallisella asteikolla Kuloosaaren sillan päiden polariteetti syntyy asumisen ja raskaan teollisuuden välillä. Ympäristöllisellä asteikolla toisella puolella on vehreyttä ja pientä mittakaavaa, toisella puolella kompaktia, kivirakenteista kaupunkirakennetta.

Jos tarkastelun näkökulmaa vaihdetaan etelä-pohjoissuuntaan huomataan vastaava polariteetti Kulosaaren sillan jakamien alueen osien välillä. Osayleiskaava-alueen pohjoispuolisko suuntautuu rauhallisen vesipinnan kautta avaraan ja lähes luonnontilassa olevaan maisemaan. Pitkät näkymät päättyvät Vanhankaupunginlahden luonnonsuojelualueeseen ja rantojen rakentamattomaan vehreyteen. Taustalla avautuu Arabianrannan rakenteilla oleva, arvostetuksi osoittautunut asuin- ja Art and Design-alue rantapuistoineen. Luonto on kouriintuntuvasti lähellä alueen pohjoispuoliskoa.

19.8.2005

Alueen eteläpuolisko puolestaan sijoittuu lähelle Helsingin tiiveintä ja siinä mielessä urbaaneinta rakennetta. Etelässä avautuvat näkymät kohti Katajanokan tunnusomaista silhuettia, jota hallitsee ortodoksinen Uspenskij-katedraali ja laaja Merikasarmen 1820-luvun rakennuskompleksi, jossa Suomen ulkoministeriö toimii nykyisin. Alue suuntautuu lounaassa Kruununhaan suoraan kivialorintamaan, joka sai perusmuotonsa viime vuosisadan alkuun mennessä. Aivan vieressä on Merihaan massiivinen, betoninen asuin- ja liikerakennusryhmä, joka kuvastaa 1970-luvun alun tehokkuuspyrkimyksiä teollisesti tuotetun elementtiraikentämisen muodossa. Tiivis kaupunki on kouriintuntuvasti lähellä alueen eteläpuoliskoa.

Tarkasteltaessa aluetta ulkoa, tulee pohjoispuolisko hahmottumaan Arabiaan päättyvän, jatkuvan kaupunkirakenteen tai -rintaman osana.

Eteläpuolisko tulee vastaavasti muodostamaan merkittävän uuden elementin merellisen kaupunkimaiseman keskellä. Sen uloimmat osat tulevat työntymään hyvin lähelle keskustaa, jonka rannoilta se tulee näkymään näyttävästi.

1.4 Tuleva fyysinen rakenne

Osayleiskaava tulee rakentumaan pitkällä aikavälillä. Toimitilojen ja asuntojen eri tuotantomuotojen kysynnän vaihtelut, suuret geotekniset vaikeudet sekä energiatuotannon laitosten uudistuminen, vasta neljännesvuosisadan kuluttua, sekä suhdanteiden vaihtelut ovat syynä siihen, että toteuttamisjakson pituus on vaikeasti ennustettavissa. Suunnittelun ja toteutuksen lähtökohtana on, että osayleiskaava antaa puitteet niille asemakaavan muutoksille, jotka tehdään kullekin toteutusvaiheelle. Siksi yleiskaava on melko yleispiirteinen eikä tarkoin määrittele ympäristön kannalta oleellisia tekijöitä kuten rakennusaineita, materiaaleja ja -värejä, rakennusten hahmoja ja kokoja. Nämä olisi kuitenkin määriteltävä melko tarkkaan, jotta rakentamisen kaupunkikuvallisia, maisemallisia ja kulttuurisia vaikutuksia voisi arvioida.

Kesällä 2005 ratkaistu ideakilpailu ja sen palkintolautakunnan jatko-työskentelysuositukset antavat eräitä lähtökohtia vaikutusten arvioinnille.

1.5 Toiminnalliset muutokset

Tulevan maankäytön toiminnallinen yleisrakenne on varsin selkeä: Keskustatoiminnot keskittyvät tulevan metroaseman ympäristöön. Pal-

velujen ja hallinnon alueet ovat energiatuotantolaitosten lähistöllä sekä kokooja- ja pääteiden varsilla. Asuminen puolestaan suuntautuu rannalle päin ja hyödyntää sisäsaariston tarjoamia maisemallisia etuja. Tulevan kaupunkirakenteen toiminnallinen pyrkimys liittyy myös vahvasti toimintojen lomittumiseen niin että työ, asuminen sekä kaupalliset ja julkiset palvelut vuorottelevat mahdollisimman paljon. Tulevat suurehkot julkiset palvelut, lähinnä yliopisto- ja korkeakoulurakennukset sekä tutkimuslaitokset tulevat sijoittumaan alueen pohjoisreunaan, lähelle olemassa olevia laitoksia Kumpulassa, Toukorannassa ja Arabianrannassa. Kulttuuritoiminnot puolestaan tulevat keskittymään Suvilahden entisen voimalaitoksen ja kaasutehtaan alueelle ja sen läheisyyteen.

1.6 Arviointimenetelmä

Osayleiskaavan kaupunkikuvallisia ja maisemallisia vaikutuksia tarkastellaan toisaalta ulkoisina muutoksina ja toisaalta sisäisinä muutoksina. Arvioidaan siis miten alueen ulkopuolella oleva tarkkailija ja sitä lähestyvä näkee uuden ympäristön. Toisaalta tarkastellaan sitä kuinka olemassa olevaa, alueen ympärillä olevaa rakennetta tullaan hahmottamaan suunnittelualueelta käsin.

Osayleiskaavan vaikutuksia kulttuuriympäristöön arvioidaan kolmella tasolla. Ensinnäkin arvioidaan kappaletavarasataman häviämisen ja energiatuotantoalueen supistumisen vaikutuksia helsinkiläiseen urbaaniin kulttuuriin. Toisaalta tarkastellaan miten uusi laajamittainen merenläheinen asuminen vaikuttaa Helsingin kaupunkikulttuuriin. Rajanveto rakentamisen sosiaalisiin vaikutuksiin on usein epäselvä. Osin joudutaan lähestymään niitä vaikutuksia, joita on jo tarkasteltu sosiaalisia vaikutuksia pohtivassa julkaisussa (Kantakaupungin uudet ranta-alueet, rakentamisen sosiaalisia ulottuvuuksia, Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2000:1). Kulttuurivaikutuksia pyritään arvioimaan mahdollisimman paljon riippumatta uusien asukkaiden sosiaalisesta rakenteesta.

2. RAKENTAMISEN KAUPUNKIKUVALLISET JA MAISEMALLISET VAIKUTUKSET

2.1 Suhde vanhaan kivikaupunkiin

Nykyisin Sompasaari–Verkkosaari hahmottuu ulkopuolelta tarkasteltuna horisontaalisena kenttämaisemana, joka täyttyy matalista varastorakennuksista sekä konttien, perävaunujen, autojen ja veneiden avovarannoista. Erotuksena Jätkäsaaren alueesta kontit harvoin muodostavat

19.8.2005

kolmea konttia eli 9 metriä korkeampia muodostelmia. Tämän matalan ja siten avaran rakenteen reunalla nousevat Hanasaaren voimalaitoksen poikkeuksellisen korkeat massat eristetyn näköisenä, valtavana kaupunkikuvallisena elementtinä. Sen suuruus korostuu ympäröivän alueen laakeuden ja mataluuden kautta.

Suvilahti–Hanasaari -alueen ilme on korostuneen teollinen: kaksi savupiippuparia ja yksinäinen Hanasaari B-piippu antavat alueelle vertikaalisen ilmeen, joka näkyy kauas merelle päin niin itä- kuin länsisuunnassa. Kallion suunnasta katsottuna kaikki keskeiset katuperspektiivit suuntautuvat voimalaitosten rakennusmassoihin tai hiilikasaan.

Tämä kaupunkikuvallinen ja maisemallinen asetelma tulee oleellisesti ja näkyvästi muuttumaan kaikista eri suunnista katsottuna. Tosin kenttämaisyyden ja laakeuden tulee korvautumaan kaukomaisemassa yhtenäisenä rintamana havaittavana kaupunkirakenteena josta harvat, muita korkeammat rakennukset osoittavat Kalasataman metroaseman tienoon.

Seuraavassa tarkastellaan tarkemmin miten keskeiset näkymät Kalasataman suuntaan tulevat muuttumaan.

2.1.1 Tähtitorni–Eteläranta

Alue näkyy sekä Katajanokan kanavan suunnassa että Satamakadun perspektiivissä. Nyt näkymät ovat korostetun teknisiä, osin hajanaisia. Tulevaisuudessa kummassakin perspektiivissä tullaan näkemään kompaktina hahmottuva kaupunkirintama. Tähtitornivuorelta katsottuna koko alueen eteläpuolisko tulee näkymään rintamana Katajanokan kattojen yli. Kalasatama ja Kruunuvuori tulevat muodostamaan näkyvän parin, jonka yhtäläisyyksiä tai eroavuuksia helsinkiläiset voivat tulevaisuudessa verrata täältä käsin.



2.1.2 Katajanokka–Pohjoisranta

Nykyisin Katajanokan pohjoisrintama ja Kruununhaan Pohjoisranta muodostavat selkeän parin, jonka kummatkin kaupunkiseinämät ovat ikään kuin vuoropuhelussa.

Tähän kaupunkitilalliseen asetelmaan Sörnäistenranta tulee osallistumaan näkyvästi ”kolmantena osapuolena”. Eteläisimmät osat tulevat sijaitsemaan 600 m–1 000 m etäisyydellä olemassa olevista kaupunkiseinämistä. Rakennukset tulevat hahmottumaan yksilöinä ja niiden muodostama tila etelä–lounaaseen tulee hahmottumaan juuri sellaisena kun tuleva asemakaava edellyttää. Vuorottelu korkeampien ja matalampien rakennusten välillä tulee näkymään täydellä teholla täältä tar-

19.8.2005

kasteltaessa. Parhaimmillaan uusi asetelma hälventää sitä korostunutta eroa mikä tänä päivänä vallitsee Merihaan ja toisaalta Katajanokan–Pohjoisrannan välillä. Osayleiskaavan mukainen rakentaminen muuttaa Pohjoisrannan urbaaniksi sisämaisemaksi. Tästä maisemasta Viikin ja Pihlajamäen kaukonäkymät tulevat häviämään.





2.1.3 Siltavuori–Siltasaari

Siltavuorensalmen kaupunkitila on tänään suljettu kolmelta sivulta. Neljäs sivu päättyy Korkeasaaren ja Mustikkamaan vehreisiin kukkuloihin. Sompasaari sijaitsee matalana kenttänä niiden edessä.

Osayleiskaavan mukainen rakentaminen muuttaa oleellisesti myös tämän tilan luonteen: Siltavuoren salmi sulkeutuu tiiviiksi urbaaniksi tilaksi kaikilta puolin. Korkeasaaren ja Mustikkamaan eteen muodostuu urbaani seinämä, joka kiinteyttää tilaa. Korkeasaaren vehreys tulee kuitenkin säilymään tämän kaupunkitilan taustalla ja erityisesti Hakaniemen torilta avautuvana näkymänä.

2.1.4 Finlandiatalo

Finlandiatalon aulasta avautuvassa kaupunkinäkyvässä Sompasaaren eteläkärjen rakentamisella tulee olemaan vaikutusta. Sieltä talvella tarkasteltuna Siltavuorensalmen näkymä tulee päättymään Sompasaaren eteläosan urbaaniin korostukseen, joka tulee muodostumaan rantatorista ja rakennusrintamasta. Erityisesti iltapäivän aurinko tulee valaistamaan tätä perspektiivin päätettä ja näin Merihaan tornirakennuksen voimakkaasti valaistu massa tulee saamaan pienen vastapainon. Hakaniemen silta tulee kuitenkin edelleen katkaisemaan näkymää haitallisesti. Samoin radanvarteen rakennettavat uudisrakennukset tulevat vähentämään näkymän voimakkuutta.



2.1.5 Kaikukadun perspektiivi

Osayleiskaava edellyttää Hanasaari A-voimalaitoksen purkamista. Sen myötä Kaikukadulta tulee avautumaan näkymä kohti Korkeasaarta kun hiilikasa poistuu alueelta. Koska saaren vehreys tulee olemaan näky-

19.8.2005

män päätteenä, tulee myös näkymän kaupunkikuvallinen laatu oleellisesti paranemaan aina Hämeentielle saakka.

2.1.6 Lintulahdenkadun perspektiivi

Kaikukadun tapaan Lintulahdenkadun näkymän laatu tulee oleellisesti muuttumaan. Nykyään näkymä päättyy Hanasaaren A-voimalaitoksen kookkaaseen rakennusmassaan. Tulevaisuudessa se tulee jatkumaan ratkeamattomana aina Kruunuvuorenrannan uudelle asuntoalueelle. Riippuen tulevasta kaupunkirakenteesta on mahdollista että näkymä jatkuu aina Santahaminaan saakka. Tämä näkymä alkaa Pengerpuistosta lähtien ja ylittää siis Hämeentien. Muutos parantaa oleellisesti näitä urbaaneja näkymiä, kun vettä ja vehreyttä näkyy voimalaitoksen sijaan.



Lintulahdenkatu

19.8.2005

2.1.7 Käenkujan perspektiivi

Tänään näkymä kohdistuu Hanasaari B-voimalaitos rakennusmassaan. Osayleiskaava edellyttää kadun aukaisemista tähän kohtaan kun voimalaitos täysin palvelleena aikanaan puretaan. Näkymä tulee suuntautumaan Mustikkamaan vehreyteen päin. Se tulee näkymään ainakin katuperspektiivin alussa Hämeentiellä, koska täällä näkymä lähtee tasolta +18,5 eli käytännössä viidennen kerroksen korkeudelta. Riippuen tarkemman asteen suunnittelun ratkaisusta, näkymä voi jatkua katkeamattomana Mustikkamalle asti.



Käenkuja

19.8.2005

2.1.8 Vilhonvuorenkadun perspektiivi

Myös Vilhonvuorenkadun näkymät tulevat suuntautumaan Mustikka-
maalle. Osayleiskaavan kanava-aihe tulee entisestään keventämään
näköalaa edellyttäen, että näkymät energiahuoltoalueen läpi saadaan
pidettyä avoimena.



Vilhonvuorenkatu

19.8.2005

2.1.9 Hämeentien sillan näkymä

Osayleiskaava-alueen ydin; metrokorttelit tulevat näkymään Hämeentien sillan kohdalta Junatien perspektiivissä. Uusi korkea rakennusmassa tulee toimimaan maamerkin tyyppisesti tästä suunnasta nähtynä.



2.2 Suhde pohjoiseen kantakaupunkiin

Vallilan ja Sörnäisten välillä kulkee kaupunkikuvallinen saumakohta. Se erottaa näitä kaupungin osia selkeästi toisistaan. Tulevaisuudessa tämä avara näkymä tulee supistumaan kun Kalasataman metroaseman lähikorttelit rakentuvat. Näkymä eri kuitenkaan poistu ja mahdolliset korkeat rakennukset tulevat muuntamaan sen erilaiseksi.

2.2.1 Hermannin ja Vallila

Etelä-Hermannin uusi asutus sijaitsee osin niin korkealla perustasolla (~+22...24), että täältä tulee olemaan melko esteettömät näköalat Vanhankaupungin selälle. Alemmiltä tasoilta nykytilanne ei muutu, sillä Hermannin rantatien varren länsipuolen rakennusten korkeus rajoittaa näkymiä ylimpiä kerroksia lukuun ottamatta.

Pohjois-Hermannin rannanpuolimmaisten rakennusten nykyisin avarat näkymät ylimmissä kerroksissa tulevat osin tai kokonaan suuntautu-

19.8.2005

maan kohti uusia toimitilarakennuksia, jotka korkeutensa puolesta tuleva muistuttamaan Arabianrannan eteläisimpiä koulurakennuksia. Pohjoisimmista asuinrakennuksista katsoen eivät nykyiset näkymät tule oleellisesti muuttumaan. Vapaa näkymä, joka tänään liittyy Vallilanlaakson maisematilan Vanhankaupungin selän maisematilaan, tulee säilymään avarana ja katkeamattomana.

2.2.2 Arabianranta

Sataman lopettamisen myötä Hermanninrannan kaupunkimaisema muuttuu oleellisesti Arabianrannan suunnasta katsottuna erityisesti hämärän ja pimeän aikaan. Kookkaat ja teholtaan suuret valaisimet luovat tänään kirkkaasti valaistun tilan koko satama-alueen ylle. Tämä "valomeri" poistuu käytännössä kokonaan satamatoimintojen lopettamisen myötä. Maisema muuttuu kaukoperspektiivissä yhtenäiseksi urbaaniksi rintamaksi, joka asettuu rantavehreyden taakse. Näkymä muuttuu vehreämmäksi ja illalla pimeämmäksi, Kulosaaren tapaiseksi.

Pitkällä aikavälillä myös Kyläsaaren tukikohdan toiminnan muuttuminen asumiseen, julkiseen palvelutoimintaan ja hallintoon selkeyttää Arabianrannan eteläosan ja Hermanninrannan välillä olevaa viherkorridorin.

2.3 Suhde esikaupunkeihin

2.3.1 Kulosaari

Kulosaaren suunnasta alue näkyy vain sen länsiniemeltä. Itäväylän pohjoispuolelta avautuu Hermanninranta ja sen eteläpuolelta Sörnäistenranta. Kummankin näkymän muutoksen pääasiallinen sisältö on, että olemassa olevan kaupunkirintaman eteen ja alle tulee uusi rintama. Voimakkaasti valaistu yömaisema muuttuu maltillisemmaksi valaistukseksi ja nykyinen äänimaisema hiljenee oleellisesti laivaliikenteen ja lastauksen loppuessa.

Mustikkamaan sillalta muutos tuleva kaupunkikuva tulee näkymään hallitsenvasti salmen vesipeilin ja jääkentän päätteenä.

2.3.2 Tullisaari–Kruunuvuori

Alue sijaitsee melko kaukana, noin 2 km:n päässä Laajasalosta. Henrik Borgströmin puistosta, Tullisaareissa on kuitenkin kapea näkymä kohti

19.8.2005

Sörnäistenrantaa. Tältä kohdin tiivis kaupunkirakenne tulee kurkottamaan Kulosaaren ja Mustikkamaan välistä. Kruunuvuorelta tulee avautumaan laajempi näkymä Korkeasaaren ja Mustikkamaan välistä.

Maiseman muutoksen luonne voidaan tiivistää kaupunkimaisten näkymien kiinteyttämisenä vehreiden saarten välisten salmien päätteinä. Samalla öisen valomaiseman muuttuminen hillitymmäksi vaikuttaa oleellisesti siihen miten itäinen kantakaupunki hahmottuu tästä suunnasta katsottuna.



2.3.3 Herttoniemi

Suunnittelualueen pohjoisosat tulevat näkymään Länsi-Herttoniemen korkealle kohoavista taloista Kivinokan yli. Näkymien muutos tulee muistuttamaan Arabianrannan rakentamisen mukanaan tuomaa muu-

19.8.2005

tosta: Kenttämäinen varastoalue muuntuu vehreyden takana hämmöittäväksi kaupunkirintamaksi, joka rakentuu taustalla kohoavien kaupunkimaisemien eteen. Muutokset ovat selvästi taka-alalla eivätkä oleellisesti muuta nykyisiä näkymiä, paitsi yllämainittu öinen valomaisema, joka tulee olemaan nykyistä paljon hillitympi.

2.3.4 Vanhankaupungin selkä

Vanhankaupungin selän ympäri johdettu virkistysreitti loppuu nykyisin selkeästi Kyläsaaren tukikohta-alueen eteläpuolella. Loppumista viestittävät autojen maahantuojien ja veneiden talvisäilytyksen varastokentät. Osayleiskaavan mukaan näkymät muuttuvat niin, että yhtenäinen vehreä rantapromenadi jatkuu visuaalisesti nykyisen kalajalostusalueen eteläpuolelle, jossa sen jatkumista ei enää havaitse rannalla kulkevalta kevyen liikenteen raitilta. Osayleiskaava kiinteyttää ja selkeyttää Vanhankaupungin selän rantoja pitkin kulkeva virkistysyhteyden kokonaisuutta.

2. KULTTUURIVAIKUTUKSET

3.1 Meren suhde asumiseen, historiallinen tarkastelu

Perinteisesti Helsingin rannat eivät ole olleet haluttua asuinympäristöä. Kosteaa kylmä ja raaka meri-ilma ei houkuttanut taloudellisesti voimakkaita yhteiskuntaryhmiä rantatonteille. Toisaalta veden laatu oli aina tehostettuun jätevesipuhdistukseen asti yhä huonompaa. Töölössä veden laatu oli melko huonoa aina 1930-luvulle saakka, jolloin kaupungin ensimmäinen puhdistuslaitos Rajasaarella aloitti toimintansa. Kantakaupungin itäpuoliskon rantojen vedet olivat heikkolaatuisia aina 1960-luvulle kun Kyläsaaren vedenpuhdistuslaitos aloitti toimintansa ja Töölön kaikki likavedet käännettiin sinne. Vielä 1970-luvun alussa Katajanokan kaikki likavedet johdettiin suoraan mereen.

Lisäksi rannat olivat suurelta osin teollisuuden, varastoinnin, satamien ja liikenteen reviiriä. Onkin kuvaavaa, että vuosisadan ensimmäisinä vuosina syntyneet yläluokan huvila-alueet eivät sijainneet ensisijaisesti ranta-alueilla. Kauniainen rakentui keskeisen lammen ja rautatieaseman väliseen maastoon. Kulosaaren huvilakaupungin rakentamiseen vaikutti ensisijaisesti läheisyys kaupunkiin ja tarjolla ollut rakentamaton alue. Luonnon rauha ja monipuolinen topografia olivat keskeisiä tekijöitä vuosisadan vaihteen uuden asumisihanteiden toteuttamiselle. Saarisen Suur-Helsinki -suunnitelmassa rannat on ensisijaisesti varattu puistoja ja julkisia rakennuksia varten. Vasta funktionalismin uudet asu-

misihanteet tiivistivät asuntojen suhteen rantaan ja merelliseen maise-
maan.

Vielä toisen maailmansodan jälkeenkään ei merellisyys ollut koros-
tuneesti asumisen laatutekijänä. Tapiolan rakentamisessa monipuoli-
nen topografia ja maisemalliset tekijät olivat merellisyyttä tärkeämpiä.
Keskeinen vesiaihe oli suunniteltu ensisijaisesti korostamaan ja ko-
koamaan keskustan rakennusten muodostamaa kokonaisuutta. Suun-
niteltaessa Merihakaa oli alkuperäinen tavoite toimistokeskittymän
muodostaminen. Merinäköalojen vastapainona hiilivoimalaitos ja sata-
man haitat painoivat aluksi enemmän.

Suunniteltaessa ”Meri-Herneen” asuntoaluetta Hernesaareen 1970-
luvun alussa tehtiin laaja haastattelututkimus, joka osoitti, ettei helsinki-
läinen yleisö vielä varauksetta nähnyt merellisen asumisen etuja. Sa-
moihin aikoihin Hietalahteen kehitetty ”Meri-Kamppi” kuitenkin osoitti,
että rantojen läheisyys koettiin myönteisenä tekijänä ja vanhan teolli-
suusalueen uudistamisen lähtökohtana. Vasta 1980-luvun alussa kau-
punki oli valmis vakavasti harkitsemaan teollisuuden ja satamien val-
taamien ranta-alueiden muuttamista asumiseen. RAMA-selvityksessä
pohdittiin Helsingin valinnaisia käyttömahdollisuuksia omaavien ranta-
alueiden tulevaisuutta. Selvitys oli ensimmäinen askel merellisen asu-
misen uudelle tulemiselle. Samalla se oli myös kantakaupungin ranta-
projektien lähtökohtana. Vuoden 1992 yleiskaavassa muotoiltiin RAMA-
selvityksen tulokset kunnalliseksi maankäytön suunnittelun tavoitteeksi.

Tämän jälkeen merellisyys on yhä laajemmin sekä meillä että muualla
koettu asumisen laatutekijäksi. Arvostus on tuonut mukanaan rantojen
kunnostuksen ja lisääntyneen virkistyskäytön, mikä puolestaan on enti-
sestään lisännyt merellisyyden arvostusta lähiympäristön osana ja nä-
kymänä.

3.2 Helsinki merenkulun ja teollisuuden muovaamana

Helsingin olemassaolon perusta liittyy kauppaan ja sen kautta meren-
kulkuun. Kaupungin perustamisen perusideana oli saada Tallinnaan
suuntautuva sääntelemätön talonpoikaispurjehdus kontrollin alaiseksi
ja siten verotuksen piiriin. Kun tämä kontrolli oli saavutettu jo 1560-
luvulla liittämällä Tallinna valtakunnan piiriin, oli samalla pohja pudon-
nut kaupungin kehittämiseltä.

Helsingin uusi rakentuminen suurvalta-ajan alussa perustui merkantilis-
tiseen ajatukseen kaupan edistämisestä kaupunkien verkoston kautta.
Vain kaupunkien porvareilla oli oikeus sisä- ja ulkomaankaupan harjoit-

19.8.2005

tamiseen. Samalla oli tarkkaan määritelty mihin kaupunkeihin saatiin olla yhteydessä. Yleensä suora ulkomaankauppa oli kiellettyä ja sen piti kulkea valtakunnan pääkaupungin, Tukholman kautta. Merenkulku ja kauppa olivat siis Helsingin kehittymisen ylivoimaisesti tärkein taloudellinen edellytys aina autonomian ajalle asti.

Merenkulku kehittyi korostetusti Kruunuvuorenselän maisematilassa, jossa kaikki väylät yhtyivät. Selkä on siis ollut Helsingin tärkein ”Liikenneväylä”, jolla myös on ollut suurta maisemallista merkitystä. Selällä ovat liikkuneet kaikki purjelaivat. Osa niistä on ollut siellä redillä kun lastin purku on ollut ohi tai kun on odotettu lastausta tai otollista tuulta joskus viikkokaupallakin, tai kun on odoteltu uutta purjehduskautta jään keskellä.

Ison vihan aikana 1700-luvun alkupuoliskolla Kruunuvuorenselkä sai uuden kulttuurihistoriallisen ulottuvuuden. Valtakunnan itärajan siirryttyä Pietarista Kymijoelle oli pakko muodostaa uusi luja linnoitus laivaston tukikohtaksi. Suomenlinnan rakentamisen perusajatus on luettavissa Kuninkaanportin kaiverruksesta:

”...VIAPORI, joka koskettaa merta toisella puolella ja rantaa toisella, antaa viisaalle vallan sekä mereen että mantereeseen.”

Edellä mainittu manner on juuri Kruunuvuorenselän piirissä oleva ranta, joka oli koko itäisen valtakunnan puoliskon puolustamisen avain. Ehrensvärd oli laatinut alkuperäisen suunnitelman koko selän ympärille rakennettavalle linnoitusketjulle. Linnoitusrakennelma muodostaa ympärämuotoisen tilan, jonka keskipiste on lähellä Neljänviitankaria, Lonnan ja Katajanokanluodon keskivälissä.

Kruunuvuorenselän keskeinen liikenteellinen merkitys säilyi koko autonomian ajan. Pohjoissatama ja Eteläsatama olivat yhtä tärkeitä 1800-luvun jälkipuoliskolla. Selän pohjoisosan merkitys kasvoi välillä, kun Sörnäisten satama avattiin 1864. Tällöin uusi rautatieverkko ja meriliikenne kohtasivat maassamme ensimmäistä kertaa.

Erityisesti näistä liikenteellisistä lähtökohdista käynnistyi Sörnäisten alueen teollinen kehitys. Se oli niin voimakasta, että asuminen aluksi puuttui lähes täysin Hämeentien ja rannan väliseltä alueelta. Vasta Katri Valan puiston kohdalla maastolliset olosuhteet ja etäisyys rannasta loi suotuisammat olosuhteet asumiselle kuin tuotannolle.

Myös aivan keskustassa vesiliikenne ja tuotanto olivat lähes dominoivia toimintoja. Pohjoissataman ja Katajanokan rannat olivat lähes jatkuvaa liikenne-; varasto- ja teollisuusvyöhykettä. Myös Eteläsatama edusti samanlaista toiminnallista profiilia rautatieliikenteen kulkiessa rannassa

19.8.2005

aina 1970-luvun loppupuolelle saakka. Rannat ovat olleet savupiippujen, nostokurkien, varastorakennusten, junanvaunujen ja laivojen hallitsemia. Työ on siis ollut leimaa-antavaa Helsingin rannoilla. Asumista on perinteisesti ollut vain osin Pohjoisrannassa ja Merikadun tienoilla. Kaivopuiston huvilat suuntautuivat alun perin yhtä voimakkaasti itse puiston suuntaan ja vain osin merelle päin.

Kruunuvuorenselän etelä-pohjoissuuntainen liikenne on siitä lähtien ollut yhä merkittävämpää, kunnes se tulee käytännössä lähes loppumaan Vuosaaren uuden sataman käyttöönoton myötä. Vasta 1920-luvulla alkoivat maantiekuljetukset lisääntyä Helsingin kehittymisen kannalta oleellisella tavalla. Herttoniemen ja Laajasalon öljysatamat ovat täydentäneet tätä pohjois-eteläsuuntaista meriliikennettä. Kruunuvuorenselkä on kulttuurihistoriallisesti ollut Helsingin portti maailmalle. Samalla se on nähty kaupungin turvana.

Kruunuvuorenselän ja Pohjoissataman muodostuminen kaupungin urbaaniksi sisätilaksi alkoi jo autonomian aikana. Silloin alkoi Suomenlinnan suuren rantakasarmien ja Vallisaaren sekä Santahaminan rakentaminen. Kulosaaren huvilakaupungin perustaminen selän pohjoisrannalla 1906 määritteli asutuksen rajan tällä suunnalla. Huvilakaupunki avautui kouriintuntuvasti etelään, kun sen pääakseli suunnattiin tarkkaan Ehrensvärdin haudan suuntaan. Perspektiivi avautuu edelleen tänä päivänä kirkon alaterassilta lounaaseen. Näin koko yhdyskunta suuntautuu Kruunuvuorenselän suuntaan.

Helsingin rakentuminen on autonomian ajan loppupuolelta asti suuntautunut pohjoiseen ja luoteeseen ja vasta toisen maailmansodan jälkeen itään ja vähäisesti länteen, Lauttasaareen ja sittemmin Tapiolaan.

Vuosaaren sataman rakentamisen ja Laajasalon öljysataman lopettamisen myötä Kruunuvuorenselän muuttuminen urbaaniksi sisätilaksi tulee voimistumaan. Näin selän pitkä kulttuurihistoriallinen, katkeamaton kehitys jatkuu maisematilan tullessa uudestaan kiinteäksi osaksi perinteistä keskustaa ja kantakaupungin itäpuoliskoa.

3.3. Satamatoimintojen lopettamisen kulttuurivaikutukset

Vuosaaren uuden sataman käyttöönotto lopettaa Sörnäisten sataman sataviisikymmentävuotisen tradition. Samalla kansainvälinen tavaraliikenne loppuu kantakaupungista. Suuret alukset eivät enää liitä kaupunkia ulkomaailmaan kuin ennen. Vain hiilikuljetusalukset tuovat terveisensä Puolasta ja Saksasta. Kuitenkaan tämä muutos ei ole kovinkaan merkityksellinen, sillä kansainvälinen matkustajaliikenne – joka

19.8.2005

viimeiset vuodet on alati kasvanut – tulee jatkumaan Helsingin keskustassa kuten ennen. Samalla on muistettava, että kansainvälisyys on läsnä Helsingin kaupunkikuvassa yhä laajemmin. Ulkomaalaiset autot, kansainvälisten ketjujen myymälät ja konttorit sekä mainokset liittävä kaupunkilaiset kansainväliseen ympäristöön niin tukevasti, ettei sen vanhimman ja kookkaimman symbolin hiipuminen ole mitenkään kohtalokasta. Sataman myötä myös raskas työ tulee vähenemään kantakaupungissa. Teollinen toiminta on jatkuvasti vähentynyt keskustan ja kantakaupungin alueella aina 1970-luvulta lähtien. Kehityksen myönteiset piirteet ovat ilmeisiä: ilman saastuminen vähenee, melu ja raskas liikenne vähenevät. Samalla itse työnteko on yhä vähemmän näkyvästi esillä. On kuitenkin muistettava, että rakennustyö on yhä näkyvämpi osa arkista katukuvaa kun uudisrakentamisen väheneminen on korvautunut lisä- ja muutosrakentamisella, korjaustyöllä sekä kunnallistekniikkaan kohdistuvalla työllä.

Satamatoimintojen lopettaminen tulee yht'äkkiä oleellisesti vähentämään näkyvän työn osuutta kantakaupungissa. Samalla täältä häviää tietty urbaani dynamiikka. Vuorokauden ympäri toimivilla, kirkkaasti valaistuilla alueilla liike ja ääni ovat jatkuvasti olleet läsnä. Alueen ulkoinen ilme on myös alati muuttunut kun konttien pinojen väriyhdistelmät ja muodot vaihtelevat.

Tulevaisuudessa tämä voimallinen elementti korvautuu arjisella asumisella ja toimitilatoiminnoilla, jotka ovat luonteeltaan hiljaisia, tietyssä mielessä jopa staattisia. Toiminnallinen monipuolisuus tulee yksipuolistumaan kaupungin kokonaisuutta ajatellen. Paikallisesti tarkasteltuna toiminnallinen monipuolisuus tulee voimistumaan. Alueesta tulee osa helsinkiläisten kulttuurimaantieteen mentaalista kartastoa. Tänäsuurin osa aluetta ei ole kuin rajallisesti kaupunkilaisten kokemuspöirissä.

3.4 Rantavyöhykkeen muuttuminen asumiseen

Sörnäisten rannan rakentuminen on osa Helsingin merellisen olemuksen muutosprosessia. Sen sisältönä on Kruunuvuoren selän muuttuminen kaupunkia sivuavasta maisemaelementistä kaupungin sisäiseksi tilaksi. Prosessin tärkein palanen on Kruunuvuorenrannan näkyvä rakentuminen. Sörnäistenrannan rakentaminen täydentää ja viimeistelee tämän sisäisen kaupunkitilan muodostumista, sen pohjoislaidalla. Herttoniemenranta toimii jo nyt tilan koillisena seinämänä. Kruunuvuorenselkä ja Pohjoissatama on siis tulevaisuudessa leimallisesti urbaanin rakenteen sisällä eikä enää sen laidalla tai ulkopuolella. Santahaminan mahdollinen rakentaminen tulee viemään päätökseensä tämän vaiheen kaupungin rakentumisessa.

19.8.2005

Myös paikallisella tasolla helsinkiläisten kokema ja tuntema urbaani tila - urbaani näyttämö - tulee oleellisesti muuttumaan. Rakentaminen seurausena sekä Suvilahti, Sompasaaren allastila ja Sompasaaren salmi tulevat hahmottumaan vesialueina, joita reunustavat rakennusten rivistöt. Näin Pohjoissataman maisemat muuttuvat paitsi fyysisesti - niin että vesipeilit entisestään korostuvat - myös kulttuurisesti niin että alueen syrjäinen sijainti muuttuu keskeiseksi. Sen näkyvä työntyminen Pohjoissataman kaupunkitilaan tulee luonnostaan houkuttelemaan sen henkiseen haltuunottoon. Kun uusi alue näkyy keskustaan, niin samalla tietysti myös keskustan-Pohjoissataman reunat näkyvät alueelle. Näin kaupunkilaisten mielessä kaupunki saa uuden ulottuvuuden kun se näkyy "uudesta" paikasta uudella tavalla. Itse asiassa näin suurta osaa kaupunkia nähdään lähiperspektiivissä tänään vain Suomenlinnan suunnasta ja Töölönlahden pohjoisrannoilta. Tältä osin alueen perifeerinen luonne hävenee ja muuntuu keskeiseksi. Siitä tulee yhä kiinteämpi osa keskustaa.

Keskusta-periferia asetelma muuntuu myös Hermanninrannan rakentamisen myötä. Vanhankaupungin selän länsiranta tulee hahmottumaan kokonaan rakennettuna ja siten kaupunkirakenne ulottuu yhtenäisenä aina Arabianrantaan asti. Niiden välissä Vallilanlaaksoon johdettava virkistyskorridor on vain vihreä levähdyskohta jatkuvassa kaupunkirakenteessa, ei erottava katkos. Keskustan kaupunkirakenteeseen kasvaa siis sekä fyysisesti että mentaalisesti kiinni Arabianrantaan. Perifeerinen sijainti muuntuu yhä keskeisemmäksi.

Kulttuurisista vaikutuksista välittömästi on laajan suljetun alueen avautuminen. Kalasataman luonne kiellettyinä alueena on ollut yhtä korostunut kuin Jätkäsaaren ja Pasilan ratapihan. Tänne kaupunkilaisilla ei ole ollut asiaa. Tulo alueelle on laajalti estetty aidoin ja vartijain toimesta. Kaikki tietävät, että luvaton kulku tänne voi saada ikäviä seurauksia. Osayleiskaavan mukaan tilanne muuttuu päinvastaiseksi. Pyrkimys luoda urbaania tilaa tarkoittaa, että kaupunkilaisia pyritään aktiivisesti houkuttelemaan tänne. Uudet siltayhteydet Korkeasaareen ovat esimerkkinä näistä pyrkimyksistä. Rannat avautuvat kaupunkilaisille ja sen myötä myös uudet kaupunginosat.