

Kirjava satama

Helsingin Eteläsataman ranta-alueiden ideasuunnitelma ja käytön konsepti

Tämä kirja on ehdotus Helsingin Eteläsataman tulevaisuudeksi.

Tarina etenee taustojen ja nykytilanteen kuvauksesta analyttiseen suunnitteluehdotusten sarjaan. Tavoitteena on rikas ja monipuolinen kaupunkiympäristö. Eteläsataman olemassaolevia toimintoja kehitetään ja vajaakäyttöisille alueille tuodaan uusia mahdollisuuksia.

Eteläsatama on Helsingin kaupunkikulttuurin keskeinen näyttämö. Mikä on tämän alueen paras mahdollinen tulevaisuus?

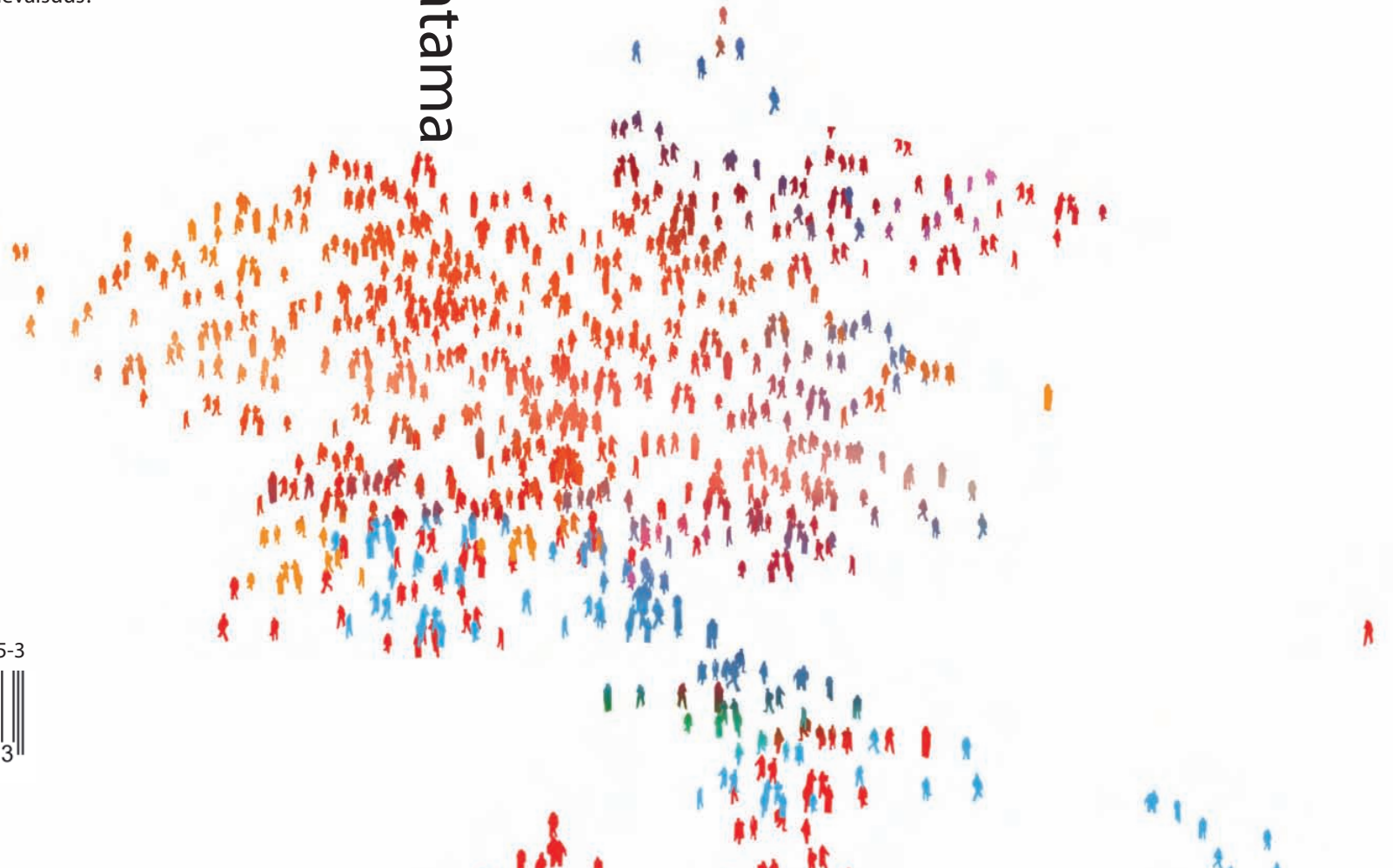
Kirjava satama

ALA

ISBN 978-952-223-055-3



9 789522 230553



KIRJAVA SATAMA

Helsingin Eteläsataman ranta-alueiden ideasuunnitelma ja käytön konsepti

KIRJAVA SATAMA

Eteläsataman ranta-alueiden
ideasuunnitelma ja käytön konsepti

Tilaaja:

Helsingin Kaupunkisuunnitteluvirasto

Satu Tyynilä, Ilpo Forssén, Arja Kasanen,
Sanna Lahti, Riitta Salastie, Pekka Nikulainen

Suunnittelutyöryhmä:

Arkkitehtuuri:

Arkkitehtitoimisto ALA Oy

Juho Grönholm, Antti Nousjoki, Janne Teräsvirta, Samuli
Woolston sekä Aleksi Niemeläinen, Auvo Lindroos, Sami
Mikonheimo, Jani Koivula, Karl Berggren, Ossi Konttinen

Liikenne:

Esisuunnittelijat SITO Oy

Seppo Karppinen, Kati Vaaja

Maisema-arkkitehtuuri:

MA-SU Planning

Malin Blomqvist, Sune Oslev

Valaistus:

Julle Oksanen Lighting Design

Julle Oksanen, Oliver Walther

Kaupunkikulttuuri:

Meri Louekari

Kaupunkisosiologia:

Sampo Ruoppila

Arkkitehtuurin historia:

Juhana Heikonen

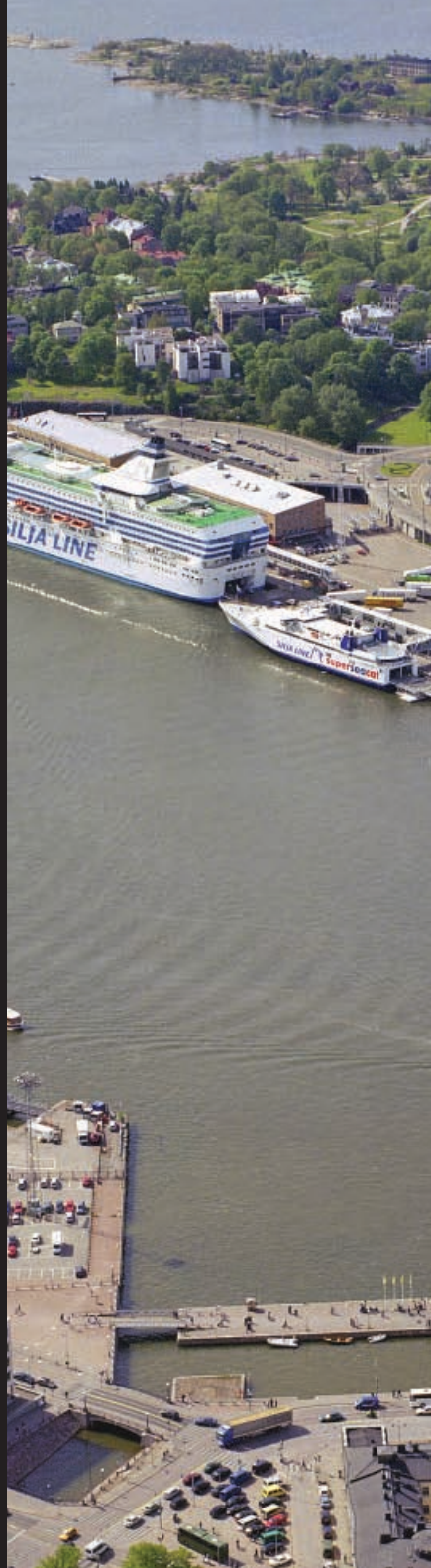
Katajanokan hotellisuunnitelma

© Herzog & de Meuron 2008

© Helsingin Kaupunki

Edita Prima Oy, Helsinki, 2008

ISBN 978-952-223-055-3





SISÄLLYSLUETTELO

6	JOHDANTO	
12	HISTORIA	
	Eteläsataman historiaa	14
	Tähtitornin vuoren historia	20
	Rantaviiva	22
24	NYKYTILANNE	
	Eteläsatama ja Suur-Helsinki	26
	Eteläsatama ja keskusta	28
	Helsingin käyntikortit	30
	Eteläsatama 2008	32
	Kirjavat lähtökohdat	34
	Eteläsataman potentiaali	36
	Suunnittelualue	38
	Ympäristön huomioteckijät	40
	Populaatiot Eteläsatamassa	42
	Liikenne / Paikointu	54
	Kevytliikenne	62
	Viheralueet	66
	Suljettu Ranta	68
	Terminaalirakennukset	70
	Satamaratakuilun ympäristö	72
	Julkinen Liikenne	74

76	STRATEGIA	
	Kehitysalueet	78
	Esimerkkejä uusista toiminnoista	80
	Uusi julkinen ranta	82
	Puistotilan jatko rantaan	84
	Jalankulkualueiden yhteys	86
88	SUUNNITELMA	
	Kauppatorin alue	90
	Kanavaterminaalien alue	100
	Tulli- ja Pakkahuone	110
	Tähtitornin vuori ja Makasiiniterminaaali	118
	Akvaario	170
	Olympiaterminaalien alue	178
192	KOLUMNI	
	”Nurmikolle astuminen sallittu”	
	-Meri Louekari-	

JOHDANTO



Helsinki valittiin kesällä 2007 maailman kuudenneksi parhaaksi asuinpaikaksi Monocle-lehden kaupunkien elämänlaatua käsittelevässä vertailussa. Kehitys tsaarin piirustuspöydältä globaalin eliitin suosikkikaupungiksi on ollut vaikuttava.



Tämä kirja on ehdotus
Eteläsataman tulevaisuudeksi.



Helsingin kaupunki tekee töitä historiallisen keskustansa elävöittämiseksi. Tämä kehityssuunnitelma on osa tätä strategiaa. Suunnitelma on analyttisten suunnittelupäätösten myötä muovautuva rohkea ja harkittu tulevaisuudenkuva.



Tavoitteena on rikas ja
monipuolinen
kaupunkiympäristö.

Oikeilla toimenpiteillä Eteläsatamasta
voidaan kehittää kansainvälisesti mielen-
kiintoinen suomalaisen kaupunkielämän
näyttämö.

Eteläsatama on historiallisesti arvokasta ympäristöä, jossa on kuitenkin myös runsaasti kehityspotentiaalia. Valmiiden historiallisten alueiden seassa on rujoa ja sattumanvaraisesti syntynyttä tilaa, joka ei toimi osana kaupungin keskustaa. Tämän tilan kehittäminen osaksi kaupungin julkista keskustatilaa on kehityssuunnitelman suurin haaste ja mahdollisuus.

Uuden kaupunkitilan on nivouduttava historialliseen ympäristöön sujuvasti ja miellyttäviä, johdonmukaisia kokonaisuuksia muodostaen.





Alueen elinvoimaisuus säilyy ja kehittyy uusia toimintoja, tiloja, rakennuksia ja tapahtumapaikkoja luomalla. Lähtökohtana keskustan kehittämisessä on kokonaisuuden toimivuus ja kaupunkilaisten yhteinen etu. Yksittäiset toimijat asettuvat suunnitelmassa paikalleen kokonaisuuden johdonmukaisen kehittämisen ehdoilla. Tavoitteena on luoda looginen yleisrunko tuleville yksittäisille projekteille.

HISTORIA





ETELÄSATAMAN HISTORIAA

Eteläsatama sisältää Helsingin historiaa monen sadan vuoden ajalta. Monet kaupungin keskeisistä urbaaneista paikoista sijaitsevat alueella. Arvokkaiden ja toimivien kaupunkielementtien yhdistäminen uusiin ratkaisuihin on keskeinen tavoite Eteläsataman kehityksessä.

asemakaavassa vuodelta 1812 vanhasta Suurtorista tehtiin uusi monumentaaliaukio Senaatintori ja entisten kalalaiturien paikalle sijoitettiin uusi kauppatori.

Torille rakennettiin kolme satamallasta: itäpäähän allas Viaporin liikenteelle (nyk. Linnanallas), länsipäähän allas kalastajaveneille (nyk. Kolera-allas) ja sen eteläpuolelle allas höyrylaivoille (nyk. Vironallas). Torin rakennustöiden yhteydessä kaivettiin myös Katajanokan kanava.

KAUPPATORI

1800-luvun alkuun asti Kauppatorin paikalla oli mutaisen kaupunginlahden pohjukka kalalaitureineen. Lahtea käyttivät markkinapaikkanaan lähiseudun kalastajat, jotka kiinnittivät veneensä laitureihin ja myivät kalojaan helsinkiläisille.

Noin nykyisen Pohjoisesplanadin paikalla kulki Eteläinen Rantakatu, jonka takaa alkoi kaupunkiasutus. Varsinaisena kauppatorina käytettiin tuolloin Suurtoria, joka sijaitsi nykyisen Senaatintorin paikalla. Kauppatori syntyi 1800-luvun alussa, jolloin Helsingin keskusta rakennettiin uudelleen Suomen suuriruhtinaskunnan pääkaupungiksi. Johan Albrecht Ehrenströmin

1890-luvulla Kauppatorin rantaa pitkin vedettiin Katajanokalle kulkenut satamarata; tämän vuoksi toria laajennettiin merelle päin ja sen päihin rakennettiin kaksi kääntösiltaa, jotta junat pääsisivät kolera-allaan suun ja Katajanokan kanavan yli. Rautatieliikenne Katajanokalle lakkautettiin ja kiskot purettiin 1980-luvulla. Satamaradan jäänteitä on yhä alueella.

KAUPPAHALLI

Vanha kauppahalli on vuonna 1889 avattu Helsingin vanhin kauppahalli. Rakennuksen on suunnitellut Gustaf Nyström. Nykyään halli on myös suosittu turistikohde.

Kauppatorin lähellä sijaitsevaan halliin avattiin kahvila maaliskuun alussa 1984. Hallin keskeltä purettiin neljä myymälää, joiden tilalle 10-paikkainen kahvila rakennettiin.

TULLI-JA PAKKAHUONE

Tulli- ja pakkahuone rakennettiin peittämättömästä tiilestä 1898-1901(G. Nyström).

Nykyisin rakennuksessa sijaitsee yritysten toimitiloja ja vuokrattava juhlatila vanhassa lipunmyyntihallissa.



KATAJANOKKA

Katajanokalle rakennettiin 1810-30-luvuilla C. L. Engelin ja E. F. Granstedtin suunnittelema kasarmirakennuksia venäläisen sotaväen käyttöön. Helsingin laivastoasema sijaitsi siellä vuoteen 1958.

Tämän jälkeen Valmetin telakka oli alueen pääasiallinen käyttäjä vuoteen 1975 asti. Merivoimien esikunta toimi yhdessä rakennuksista aina siihen asti kun rappiolle päässeet rakennukset korjattiin 1984-1989 ulkoasiainministeriön käyttöön.

Katajanokan "vanha puoli" on rakennettu pääosin 1900-luvun alussa. Suuri osa taloista rakennettiin vain vuosikymmenen aikana, ja ne muodostavat harvinaisen yhtenäisen jugend-arkkitehtuurin kokonaisuuden.

Katajanokan nykyinen "uusi puoli" oli pitkään rakentamatonta ja siellä sijaitsi vesilentoasema, joka oli Aeron (nykyinen Finnair) kotikenttä. Aeron lentokoneet operoivat Katajanokalta vuodesta 1924 vuoteen 1936 asti. Uuden puolen rakentaminen alkoi 1979 ja viimeisiä vapaita tontteja rakennetaan 2006-2007.

Katajanokalla on ollut enemmänkin satamatoimintaa lieveilmiöineen. 1800-luvulta 1900-luvun puoliväliin se oli huonomaineista aluetta, jossa harjoitettiin viinan salakauppaa ja tavattiin "huonoja naisia".

Katajanokan Pohjoisrannan ilmettä määrittivät pitkään huolintaliikkeiden suuret makasiinit, jotka on uusittu muuhun käyttöön.

ETELÄSATAMA

Merenlahtea kutsuttiin 1600-luvulla Kaupunginlahdeksi (Stadsviken). Sen rannat olivat niin matalia, että se soveltui vain rannikon ja saariston asukkaiden veneiden satamapaikaksi.

Vakinaisena lastauspaikkana Kaupunginlahden rannalla oli 1700-luvulla Erhardtin laituri. Saman vuosisadan puolivälissä lahtea kutsuttiin jo Eteläiseksi kaupungin-satamaksi (Södra Stadshamnen). Sen asema satamana oli pitkään toissijainen. Liikenteen kasvaessa tämänkin lahden rannoille rakennettiin laivojen kiinnityspaikkoja ja satamamakasiineja.

Helsingin tultua pääkaupungiksi lahden rantoja alettiin täyttää ja



varustaa ne aluksi puulaitureilla, myöhemmin kivilaitureilla. Toisarvoisesta satamasta haluttiin tehdä ensiluokkainen. Tällaiselle täytemaalle syntyi 1800-luvun alkupuolella kauppatorikin.

Merenlahden eteläosassa sijaitsi pitkään Ullanlinnan laivaveistämö, joka vuonna 1847 sai nimekseen Ullanlinnan Varvivyhtiö. Katajanokan puolella rantoja täytettiin, rannoille rakennettiin laitureita ja komeita tavaramakasiineja. Sataman yhteydet paranivat huomattavasti, kun sinne rakennettiin rautatie vuosina 1891–1894.

Vuonna 1900 Katajanokalle valmistui uusi tulli- ja pakkahuone. Samoihin aikoihin satamaa ruopattiin ja Etelärannan puoli tuli valmiiksi. Näin Eteläsatama sai nykyisen muotonsa.

Vuonna 1936 valtuusto päätti laajentaa Eteläsataman Helsingin laivaveistämön alueelle. Tähän liittyi laajoja rautateiden ratatöitä, jotka valmistuivat vasta vuonna 1952.

Autolauttojen aikakausi Suomen ja Ruotsin välisessä liikenteessä alkoi 1960-luvun alussa. Tavaraliikenne Katajanokalla lopetettiin ja rautatie sinne purettiin 1980-luvun alussa.

Siitä lähtien Eteläsatama on ollut matkustajalaivojen ja autolauttojen käytössä.

Eteläsatamassa on kahdeksan nimettyä laituria ja neljä terminaalia. Lähes koko Katajanokan mittaisen Katajanokanlaiturin kauimmaisen, merenpuoleisen osan muodostaa Risteilyaluslaituri.

Katajanokanlaiturin keskivaiheilla sijaitsee Katajanokan terminaali, jota käyttävät esimerkiksi Viking Linen ruotsinlaivat. Laiturin Kauppatorin puoleisessa päässä on Tallinnaan kulkevien pika-alusten käyttämä Kanavaterminaali.

Presidentinlinnan edessä on Linnanallas, jota käyttävät vierailevat pienveneet. Altaan ja meren välissä on Linnanlaituri, josta liikennöidään Korkeasaareen ja Porvooseen.

Kauppatorin rannassa on Keisarinluodonlaituri. Nimensä se on saanut luodosta, johon keisari Nikolai I:stä kuljetanut laiva osui vuonna 1833. Nykyisin luoto on rannalle tuodun täytemaan alla. Laituria käyttää esimerkiksi Suomenlinnaan liikennöivä lautta.

Entisen käännettävän rautatiesillan

A detailed historical map of Helsinki, Finland, showing the city's layout, including the harbor, islands, and surrounding areas. The map is in a sepia tone with various labels in Finnish. The text blocks are overlaid on different parts of the map.

toisella puolella on Kolera-allas. Nimi on muistona koleraan kuolleesta laivurista. Allasta käyttävät tuotteitaan myyvät kalastajat ja turisteja kuljettavat laivat.

Vanhan kauppahallin vieressä on vierailuveneiden käytössä oleva Vironallas. Lyypekinlaituriksi kutsutaan Vironaltaan ja entisen rautatiesillan välistä osaa. Sitä käyttivät entisinä aikoina Lyypekkiin liikennöivät laivat. Vironaltaan ja meren välissä oleva laituri on nimeltään Pakkahuoneenlaituri.

Tallinnaan kulkevien pika-alusten käyttämä Makasiiniterminaali sijaitsee Makasiinilaiturilla. Sen päässä on ruotsinlaivojen lastaukseen käytettävä Matkustajalaituri.

Eteläisin terminaali on vuoden 1952 olympialaisiin valmistunut Olympiaterminaali. Olympiaterminaalin edustalla sijaitsevassa Valkosaaressa on Helsingin vanhimman pursiseuran Nyländska Jaktklubbenin (NJK) kotisatama ja ravintola. Kesäisin saareen on säännöllinen veneyhteys terminaalin eteläpuolelta.

OLYMPIATERMINAALI

Olympiaterminaali on Helsingin kauppatorin kupeessa sijaitseva satama, joka rakennettiin Helsingin olympialaisia varten 1952. Nykyisin sieltä on säännöllinen yhteys Tukholmaan ja Tallinnaan ja se toimii Silja Line:n Suomen terminaalina.

Yli 1 500 000 matkustajaa kulkee vuosittain terminaalin kautta. Kun Olympiaterminaali valmistui vuonna 1952, sieltä kulki yli 90 000 matkustajaa vuosittain, mutta kuitenkin vain kesä- ja syyssesonkeina.

Ympärivuotisen liikennöinnin Silja Line aloitti Olympiaterminaalista Tukholmaan vuonna 1972 ja säännöllisen reittiliikenteen Tallinnaan vuonna 1995. Terminaali ja sen lauttapaikat uusittiin vuosina 1989–1990 isompia aluksia varten.



KAIVOPUISTO

Kaivopuiston historia alkoi 1830-luvulla, kun aiemmin asumattomalle ja karulle Helsinginniemen kärjelle perustettiin kylpylä puistoineen. Koska venäläiset aatelist eivät saaneet matkustaa ulkomaille huvittelemaan, Kaivopuiston kylpylästä tuli Pietarin seurapiirien suosima lomakohde ja Helsingistä pariksi vuosikymmeneksi kosmopoliittinen kylpyläkaupunki.

Krimin sodan jälkeen 1860-luvulla matkustuskielto kuitenkin kumottiin ja kylpylän toiminta tyrehtyi. 1886 alue siirtyi kaupungin haltuun yleiseksi puistoksi. Vanha kylpylärakenus, joka sijaitsi meren rannalla nykyisen Ison Puistotien ja Ehrenströmintien risteyksen kohdalla, tuhoutui jatkosodan ilmapommituksissa 1944.

Helsingin vilkkain kylpyläkesä vietettiin 1841. Kaivohuoneen vesihoi-toihin otti osaa noin 300 kävijää, joista lähes puolet oli ulkomaalaisia. Alueella on edelleen kylpylän entinen ravintola- ja huvittelurakenus Kaivohuone, jossa toimii suosittu ravintola ja yökerho.

TÄHTITORNIN VUOREN HISTORIA

ULLANLINNA

Osana Suomenlinnan merilinnoitus-suunnitelmaa nykyisen Tähtitornin-vuoren puiston paikalle rakennettiin 1700-luvun puolivälissä Ullan-linnaksi ristittyä maalinnoitusta. Rakennelma jäi kuitenkin vaatimat-tomaksi, sillä resurssit suunnattiin merilinnoituksen kehittämiseen. Ullanlinna on mantereenpuoleisen Helsingin kaupungin syntysijoja.

OBSERVATORIO JA PUISTO

1830-luvulla Ulriikaporinvuoren laelle kohosi observatorio. Mäkeä alettiin pikku hiljaa kutsua Obser-vatoriibergetiksi. Virallinen suomen-kielinen Tähtitornin vuori -nimitys vakiintui vasta 1900-luvulla.

1800-luvun lopulla Tähtitornin vuori alkoi vetää puoleensa monu-mentaalisia rakennussuunnitelmia. Paikalle ehdotettiin tuolloin myös huvilakaupunginosan perustamista

Lopulta paikalle rakennettiin puisto kaupunginpuutarhuri Svante Olsso-nin suunnitelman mukaan.

Tähtitorninvuorelle järjestettiin vuonna 1908 arkkitehtikilpailu uudesta talosta juuri avatulle yksi-

kamariselle edukunnalle. Kilpailun voitti Eleil Saarinen Unioninkadun päätteeksi nousevalla monumen-taalisella ehdotuksella, jota ei toteutettu.

PUISTON NYKYTILA

Tähtitorninvuori on pinnanmuo-doiltaan hyvin vaihteleva puisto. Kaltevat rinteet ja näkymät ovat puiston erikoispiirre. Puistossa on nurmikoita, varjoisia puiden siimek-siä ja kaunista vanhaa kasvistoa. Korkeimmalla kohdalla on vuonna 1898 pystytetty veistos "Haaksirik-koiset". Sieltä avautuu merinäköymä Kauppatorin rantaan.

Monet puistossa edelleen kasvavat puut ja pensaat ovat nykypuistoissa harvinaisia. Tällaisia vanhan puiston merkkilajeja ovat esimerkiksi aito unkarinsyreeni, taalainkoivu, pop-pelit, orapihlajat, kuusamat, jasmik-keet, piharuusu ja suviruusu.



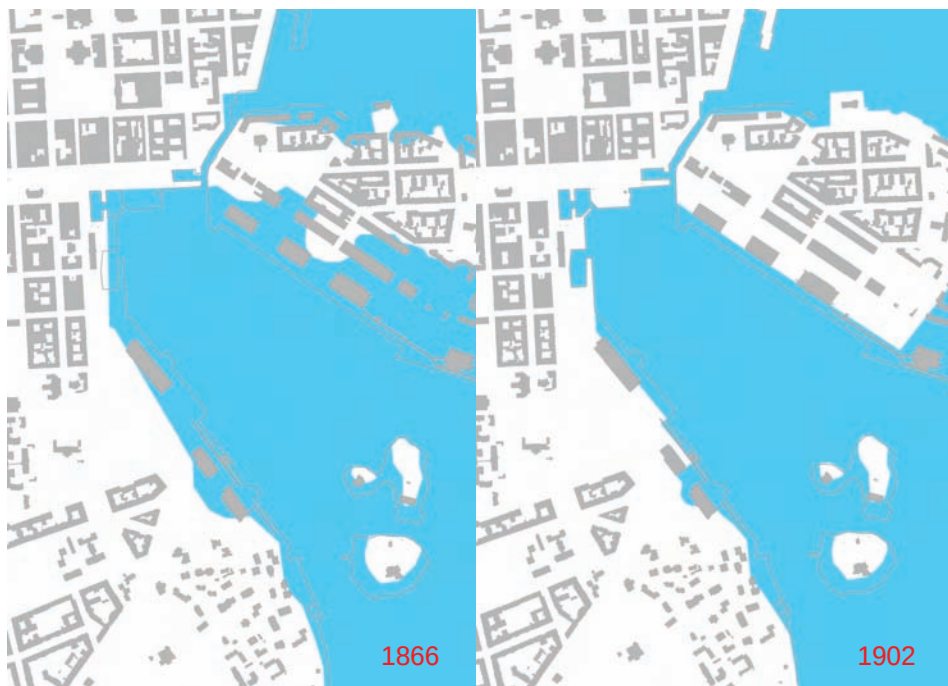
RANTAVIIVAN KEHITYS

Eteläsataman alueen rantaviivaa on muokattu rohkeasti viimeisen 250 vuoden aikana.

Suurin osa suunnittelualueesta on sataman käyttöön rakennettua täytömaata.

Alueelle on ominaista suurieleinen maiseman muokkaaminen kaupungin toimintojen tarpeisiin.

Luonnon muodostamaan lahteen on rakennettu ihmisten muodostama kauppa- ja kohtaamispaikka.





NYKYTILANNE





ETELÄSATAMA JA SUUR-HELSINKI

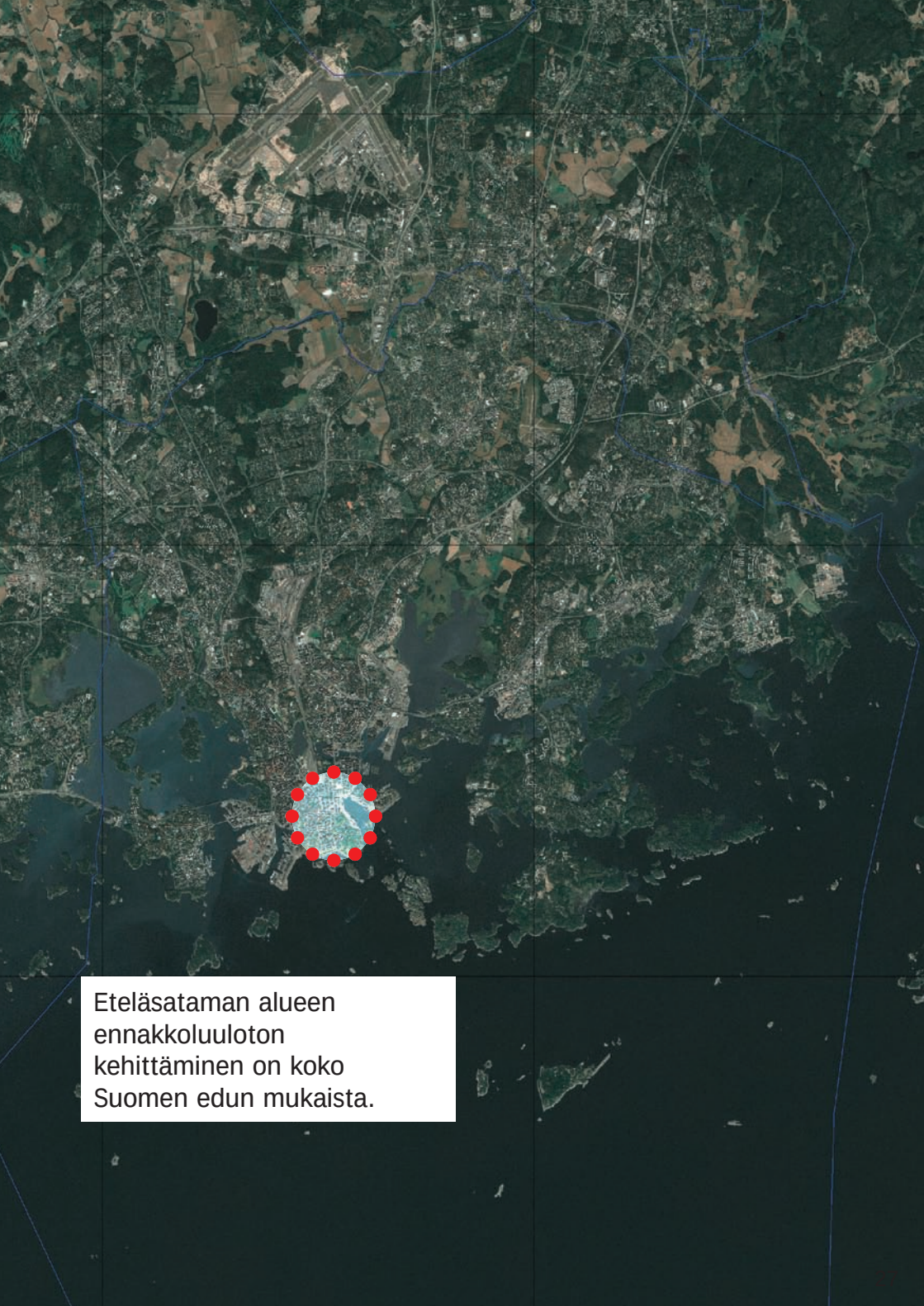
Suur-Helsinki on vuonna 2008 varakas ja kehittyvä metropolialue. Kantakaupungin laajeneminen vanhoille satama-alueille ja suuret infrastruktuurihankkeet kuten met-ro ja kehärata kasvattavat alueen kansainvälistä painoarvoa.

Arvioiden mukaan vuoteen 2050 mennessä Helsingin vaikutusalueelle rakennetaan 70 000 000 kerros-neliömetriä uutta kaupunkia.

Keskustan elinvoimaisuus ja kehitys on tärkeä osa metropolialueen tule-vaaisuutta. Eteläsataman elinvoima säteilee koko eteläiseen Suomeen.

Helsinki on paljon muutakin kuin historiallinen keskusta ja sen hyvinvointi perustuu koko alueen kehitykseen. Keskustan tulee pysyä mukana kehityksessä, heijastaa sitä ja olla yhdistelmä kaupungin historiaa ja tulevaisuutta.

Keskustan tulee säilyttää otteensa nykypäivästä ja tarjota mahdolli-suuksia myös uudelle kaupunki-ympäristölle. Keskusta ei saa olla kaupunkirakennustaiteen museo.



Eteläsataman alueen
ennakkoluuloton
kehittäminen on koko
Suomen edun mukaista.

ETELÄSATAMA JA KESKUSTA

Eteläsatama on nyky-Helsingin keskeinen turistialue. Suuri osa Helsinkiin saapuvista matkailijoista tutustuu muutaman pakollisen nähtävyyden lisäksi vapaasti kuljeskellen vain hyvin rajattuun alueeseen.

Kauppatorin ympäristö on osa tätä vierailijan Helsinkiä. Eteläsataman avaaminen laajemmin turisteille ja kaupungilla oleileville on tärkeää. Tämä keskeinen kaupunkitila on kaupungin kädenpuristus vierailijoilleen.

Länsisataman ja Kalasataman alueista muodostuu uusia asuinalueita kantakaupunkiin. Eteläsataman satamaympäristö tarjoaa mahdollisuuksia uuden aktiivisen julkisen keskustatilan luomiseen. Uusien merellisten kaupunginosien sarjassa Eteläsataman rooli on tuoda keskustan kaupunkielämä rantaan asti osaksi kaupungin merellistä julkisivua.

Keskustassa kokonaisen alueen varaaminen yhdelle käyttäjälle ei ole järkevää. Käytön monipuolisuus ruokii elämää vuorokauden ympäri. Alue on arvokasta ja rakennusoikeus kysyttyä. Tämä potentiaali tulee valjastaa rohkeasti.

LAUTTASAARI

JÄTKÄSAARI



KALASATAMA

KULOSAARI

SOMPASAARI

KATAJANOKKA

SUUNNITTELUALUE

KAIVOPUISTO

HERNESAARI

HELSINGIN KÄYNTIKORTIT





Helsinki
Suomi - Finland

HELSINKI - HELSINGFORS

Finland

Eteläsatama on nähtävyys sinänsä ja yleisin suomalainen kaupunkiympäristö postikorteissa. Meri, ihmisviliä ja monumentaalikeskusta kertovat Helsingistä paljon yhdessä valokuvassa.

Mistä muusta kaupunkitilasta lähetetään talvisia ilmakuvia Kiinaan ja Yhdysvaltoihin? Pitäisikö alueella olla myös jotain nykysuomesta kertovaa nähtävää?

Helsinki
HELSINKI HELSINGFORS

HELSINKI

ETELÄSATAMA 2008



KAUPPATORI

KANAVATERMINAALI

TÄHTITORNIN VUORI

OLYMPIATERMINAALI

SATAMARATAKUILU

KAIVOPUISTO

An aerial photograph of a harbor area. In the center, a large red and white ferry with "VIKING LINE" written on its side is docked at a pier. To the left, a large white cruise ship is docked. The harbor is filled with water, and there are several smaller boats, including sailboats, in the foreground. The background shows a city with various buildings, including a large industrial building and a residential area with colorful houses. A small island with a church is visible in the lower right. The text "TULLI- JA PAKKAHUONE" is overlaid on the image.

TULLI- JA PAKKAHUONE

KIRJAVAT LÄHTÖKOHDAT





Jokaisella helsinkiläisellä on mielipide Eteläsatamaan rakentamisesta. Tämä tekee alueen ideoinista erinomaisen mielenkiintoista ja haastavaa. Eteläsataman potentiaalin valjastaminen vaatii luovia ja ennakkoluulottomia ratkaisuja. Tämän erityisempää paikkaa ei Helsingistä löydy -tähän eivät standardit riitä.

Eteläsatama on Helsingin monumentaalikeskustan ranta. Sen identiteetti muodostuu ennen kaikkea presidentinlinnasta, kaupungintalosta ja jyhkeistä kivisistä liikerakennuksista. Valtavat matkustajalaitavat tuovat oman tasonsa maiseman rakenteeseen, ottaen paikkansa kuudelta illalla ja jättämällä sen jälleen aamulla.

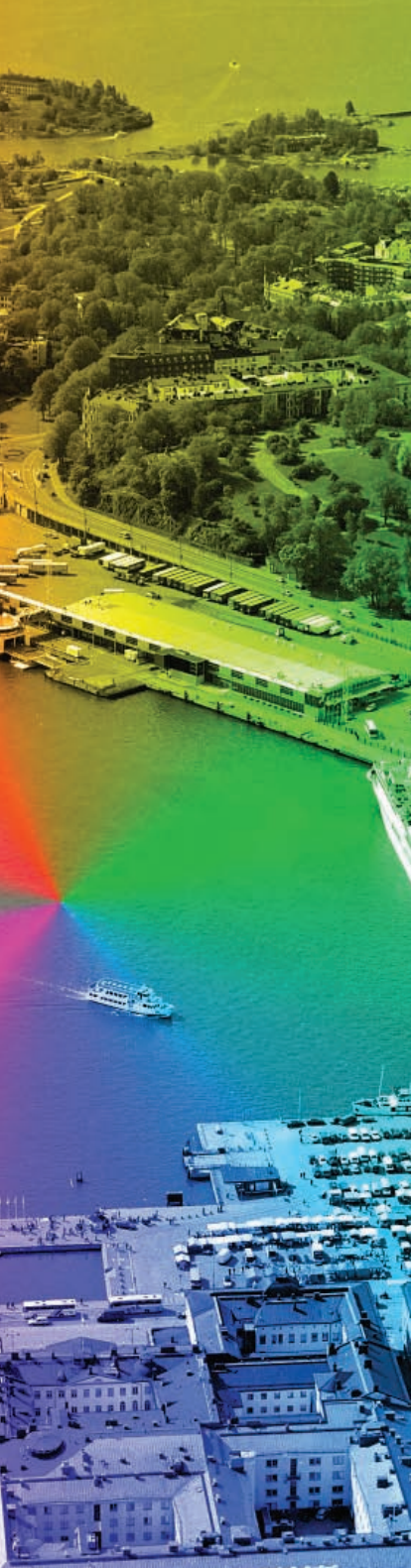
Etelärannan asuintalot, Palace-hotelli ja UPM:n pääkonttori muodostavat satamarannalle läntisen seinän. Kaupungintalo, Ruotsin suurlähetystö ja presidentinlinna rajaavat sitä pohjoisessa. Idässä Alvar Aallon aloittama valkoinen seinämä jatkuu punatiilisinä rakennuksina Katajanokan kärkeen. Näiden rakennusten edessä on katkonainen rivi makasiineja, itsenäisiä laiturilla seisovia rakennuksia joiden läpi kaupunkitila jatkuu eteläsataman lahdelle. Tämä rakenne on olennainen osa Eteläsataman luonnetta.

Kauppatori ja kauppahalli muodostavat nykyiset kaupalliset palvelut alueelle. Nämä ominaiset palvelut pitävät yllä alueen historiallista elinvoimaa.

Laivasillankadun noustessa Olympiaterminaalin kylkeä ylös jää sen ja meren väliin suuri aukko. Tässä on mahdollisuuksia moneen. Nykyisellään Tähtitorninvuoren historiallinen puisto jää huomiotta korkealla Laivasillankadun takana.

ETELÄSATAMAN POTENTIAALI





Suunnittelualueella olevien rakennusten kirjo on komea: Olympiaterminaalin, kauppahallin ja tulli- ja pakkahuoneen riviin mahdollisten uusien rakennusten sijoittaminen on kiinnostava tehtävä. Alueen rakennussuojelulliset arvot ohjaavat täydennysrakentamista pidättyvään ja olevan ympäristön luonnetta kunnioittavaan suuntaan.

Moni jalankulkureitti päättyy Eteläsatamaan: Esplanadi, Kaivopuistonranta, Pohjoisranta ja Katajanokanlaituri johtavat tänne.

Aurinko paistaa alueelle koko päivän ja tuuli puhaltaa kauppatorilla melkein aina. Jää peittää eteläsataman neljäksi kuukaudeksi vuosittain, jolloin satamasta tulee valtava valkoinen aukio, joka yhdistää Katajanokan Ullanlinnaa.

Näille paikoille kohdistuvat paineet ovat alueen voimavara. Kun monelle annetaan mahdollisuus toimia Eteläsatamassa, tulee siitä monipuolinen ja kiinnostava paikka. Eteläsatama voi olla toimintoiltaan runsas, väriskaalan ja intensiteetin muuntuessa vuodenaikojen ja tapahtumien mukaan.

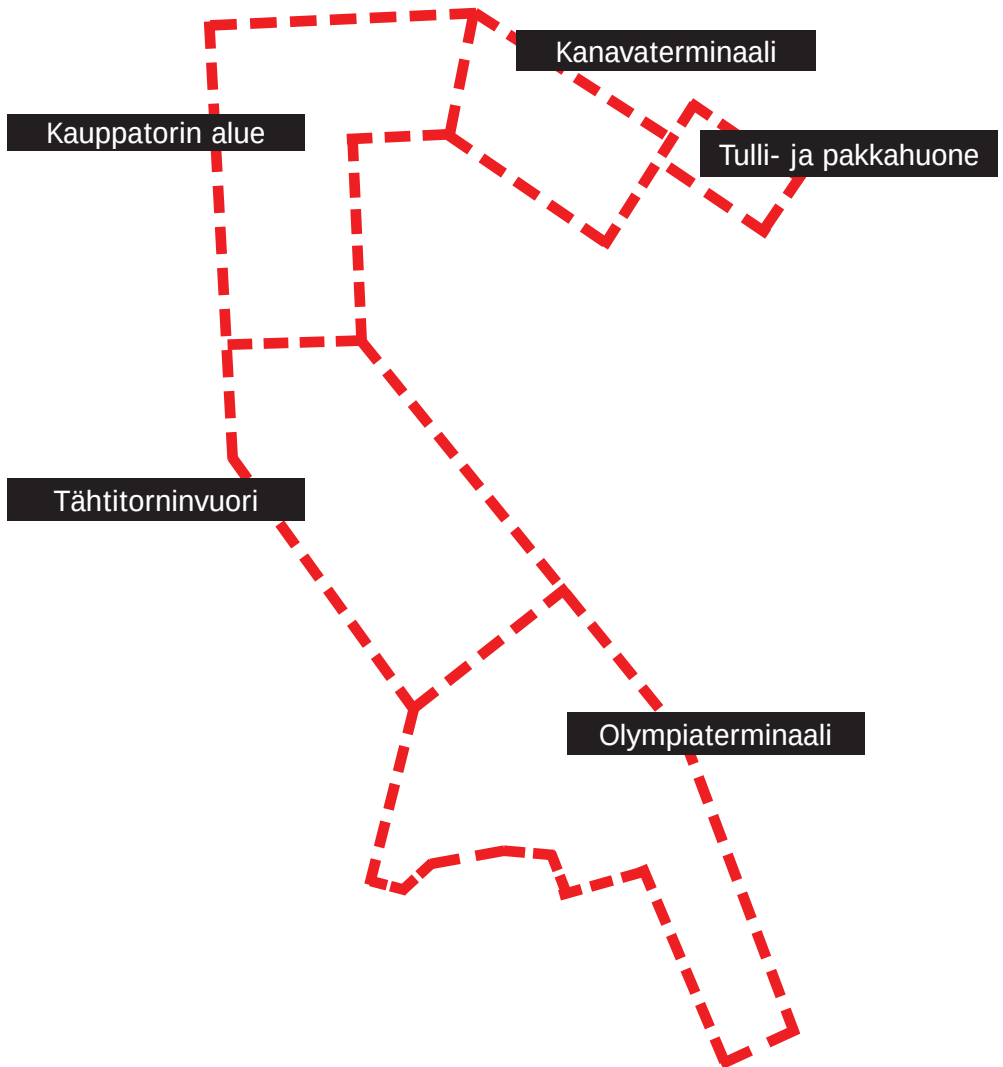
Helsingillä on tilaisuus rakentaa aivan uudenlaista tilaa sen komeimpaan satamaan. Paikalla tulisi olla palveluja kaikenikäisille ja monenlaisille ihmisille. Tällä parannetaan kaupunkilaisten elämänlaatua ja vallataan uutta maata turismille.

Eteläsatama tarjoaa erinomaiset mahdollisuudet rohkeiden, 2000-luvun arkkitehtuuria ja kaupunkikulttuuria henkivien ratkaisujen tutkimiseen. Näyttävä täydennysrakentaminen voisi nostaa koko alueen imagoa merkittävästi. Tästä tulee aktiivinen, värikäs paikka.

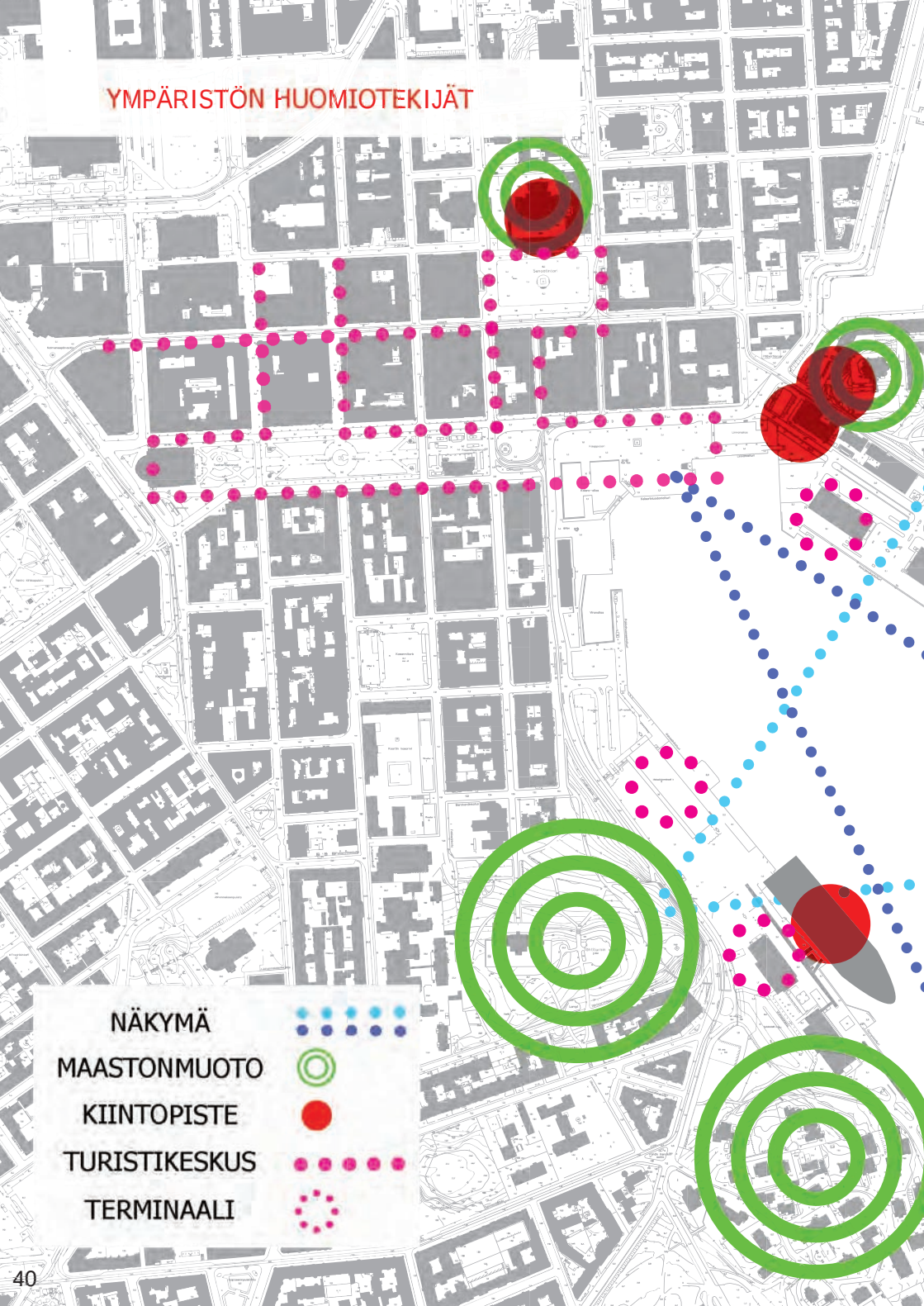
SUUNNITTELUALUE



OSA-ALUEET



YMPÄRISTÖN HUOMIOITEKIJÄT



NÄKYMÄ



MAASTONMUOTO



KIINTOPISTE

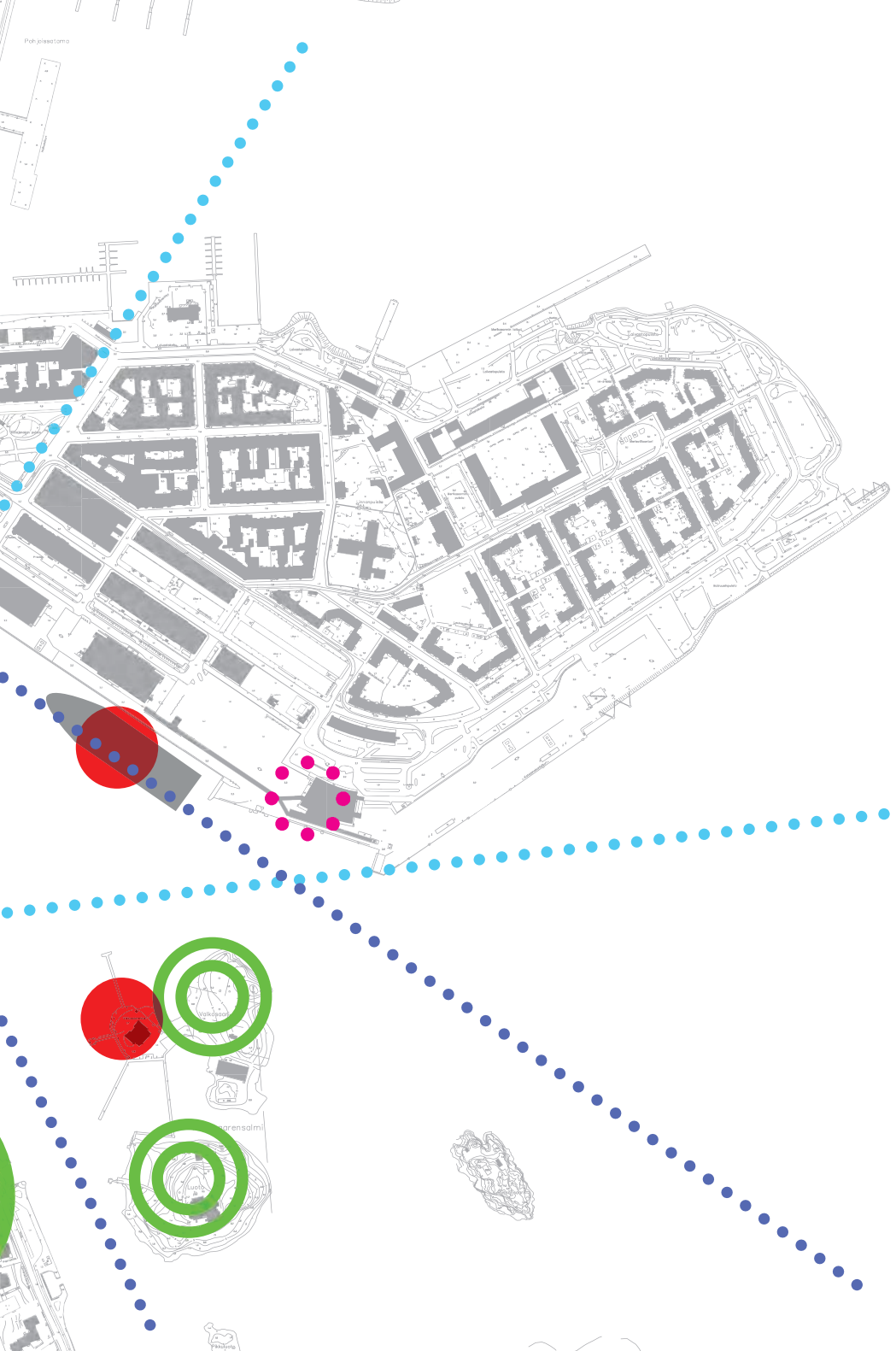


TURISTIKESKUS



TERMINAALI







Italialainen sosiologi Guido Martinotti esittelee esseessään *A City for Whom? Transients and Public Life in the Second-Generation Metropolis* teorian, jonka mukaan nykyaikaisessa toisen sukupolven metropolissa vaikuttaa rinnakkain neljä eri populaatiota eli ihmisryhmää.

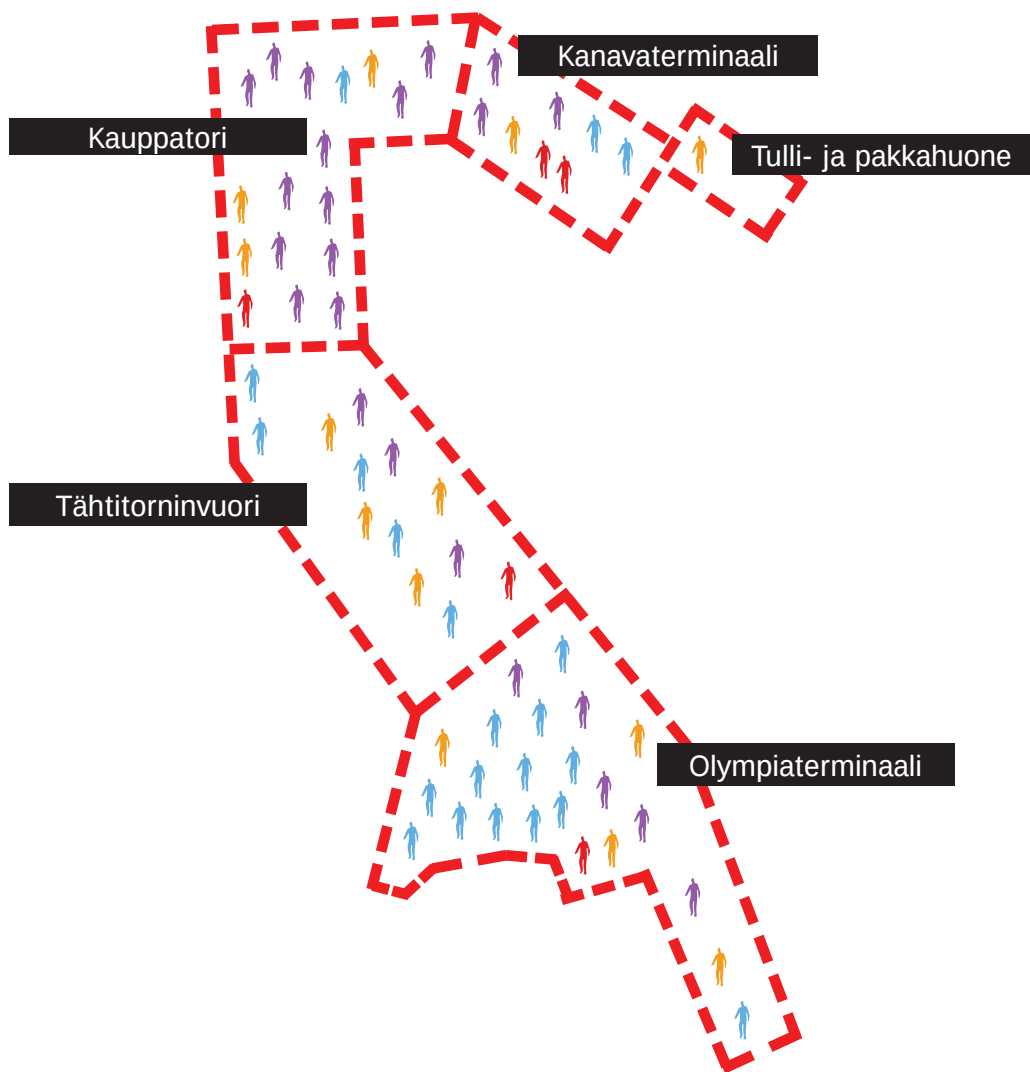
Nämä ryhmät ovat: **asukkaat** (residents), **työssäkäyvät** (commuters), **käyttäjät** (users) ja **liikkuva eliitti** (international business elite).

Eteläsatama on nyt ja tulevaisuudessa kaupunki-elämän näyttämö kaikille näille neljälle ryhmälle. Tutkimalla nykytilannetta näiden populaatioiden näkökulmista saamme monipuolisen kuvan alueen potentiaalista. Ehdotettavia suunnitteluratkaisuja voi myös arvioida näiden ryhmien avulla.

Martinottin mukaan asukkaat ovat kaupungin perinteinen, ikiaikainen populaatio. Työssäkäyvät tulevat mukaan lähöiden ja julkisen liikenteen kehittyessä, Helsingissä 1950-luvulla. Käyttäjät, *flaneurit*, ovat merkki aidosta urbaanista kulttuurista, jonka todellinen nousu Helsingissä ajoittuu 1990-luvulle.

Uusimpana ryhmänä liikkuva eliitti on tämän hetken kaupungin kehitysvaihetta ja muutostarpeita hyvin kuvaava. Luova luokka, hyvät veronmaksajat, vaativat ja sivistyneet kansainväliset toimijat ovat nykykaupunkien ihanneasukkaita. Tämä populaatio ei omistaudu yhdelle asuinpaikalle vaan elää kaupunkien välillä valiten suosikkiympäristönsä useista paikoista maailmassa.

Eteläsatama voidaan kehittää rikkaaksi ympäristöksi kaikille populaatioille. Näiden neljän ryhmän rinnakkaiselo kertoo Helsingin keskustan metropolimaisesta toimivuudesta.





ASUKKAAT



TYÖSSÄKÄYVÄT



KÄYTTÄJÄT



LIIKKUVA
ELIITTI

POPULAATIO 1: ASUKKAAT



Tämä alkuperäinen ja perinteisen kaupungin ainoa populaatio asuu ja työskentelee kaupungin rajojen sisäpuolella.

Asukaspopulaation tarpeet eroavat suuresti muista myöhemmin mainittavista käyttäjäryhmistä. Ainoana käyttäjäryhmistä asukkaita kiinnostaa asuminen ja siihen liittyvät palvelut.

Asukkaille suunnattujen palveluiden ei tarvitse olla elämyksellisiä, vaan luonteva osa asuinympäristöä ja jokapäiväistä elämää.

Tekemällä asukkaiden olosuhteet mahdollisimman hyväksi saavutetaan pitkäjännitteistä tuottoa verotulojen ja henkisen pääoman muodossa. Kaupunkiin syntyy historiaa ja tarinoita.

Varmaa myöskin on, että kaikki muut populaatiot viihtyvät tyytyväisten asukkaiden kansoittamassa kaupungissa.

Asukaspopulaation läsnäolo tekee kaupungista aitoa ja omaleimaista. Vierailijat haluavat tavata paikallisia ja kokeilla heidän palveluitaan.

Eteläsatama rajoittuu Katajanokan ja Kaivopuiston arvokkaisiin ja omaleimaisiin asuinalueisiin. Nämä ovat valmiita ympäristöjä jotka luovat taustaa Eteläsataman muutosdynamiikalle.



POPULAATIO 2: TYÖSSÄKÄYVÄT



Perinteisessä kaupungissa asukkaat ja työssäkäyvät ihmiset olivat sama asia. Asetelmaan tuli muutos vasta 1920-l Yhdysvalloissa ja myöhemmin II maailmansodan jälkeisessä Euroopassa jolloin kaupunkiin syntyi esikaupungeista työssäkäyvien ihmisten populaatio (commuters).

Tämä populaatio käy alueella päivittäin töissä tai työmatkalla mutta asuu toisaalla.

Eteläsataman alueella on merkittävä liike-elämän edustus. Osa toimistojen käyttäjistä kuuluu neljänneen liikkuva eliitti -populaatioon, mutta suurin osa on perinteisiä muualta työssäkäyviä.

Eteläsataman alueen läpi kuljetaan myös runsaasti töihin. Jalan tai pyöräillen töihin matkaavat myös käyttävät alueen palveluita. Läpi-ajavalle autoilijalle alueella ei ole palveluita.

Katajanokan kongressikeskittymä on myös työssäkäyvän populaation käytössä. Suurten laivojen henkilökunta on merkittävä työssäkäyvä ryhmä Eteläsataman alueella.

Laadukas julkinen ympäristö palveluineen lisää merkittävästi alueen työntekijöiden viihtyvyyttä.



POPULAATIO 3: KÄYTTÄJÄT



Jatkuva ihmisten liikkuvuuden lisääntyminen yhdistettynä kasva-neeseen tulotasoon ja vapaa-aikaan on synnyttänyt kolmannen, kaupunkia käyttävien ihmisten populaation (users).

Tämä ryhmä ei ole kiinteässä suhteessa kaupunkiin vaan hyödyntää sen tarjoamia julkisia ja yksityisiä palveluita, kuten kauppoja, kulttuuritiloja, ravintoloita ja kouluja.

Käyttäjäpopulaatioon kuuluvat myös kaikki kaupunkilaiset, jotka tulevat alueelle viettämään vapaa-aikaansa ja oleilemaan ilman varsinaista toiminnallista houkutinta. Eteläsataman alue on kehitettävissä erinomaiseksi oleiluympäristöksi.

Turistit edustavat tätä ryhmää puh-taimmillaan mutta lisäksi mukaan voidaan laskea ostoksilla käyvät ihmiset, kulttuuritapahtumien osanottajat, teini-ikäiset sekä ulkopaikkakuntalaiset opiskelijat.

Eteläsataman kehityksen osalta tämä ryhmittymä on erittäin tärkeä. Alue voi olla yksi Suomen keskeisistä vierailu- ja oleilukaupunkitiloista.

Käyttäjäpopulaatiolle suunnattujen toimintojen tasapainottaminen ja yhdistäminen asukkaille suunnattujen toimintojen kanssa on tärkeää.



POPULAATIO 4: LIIKKUVA ELIITTI



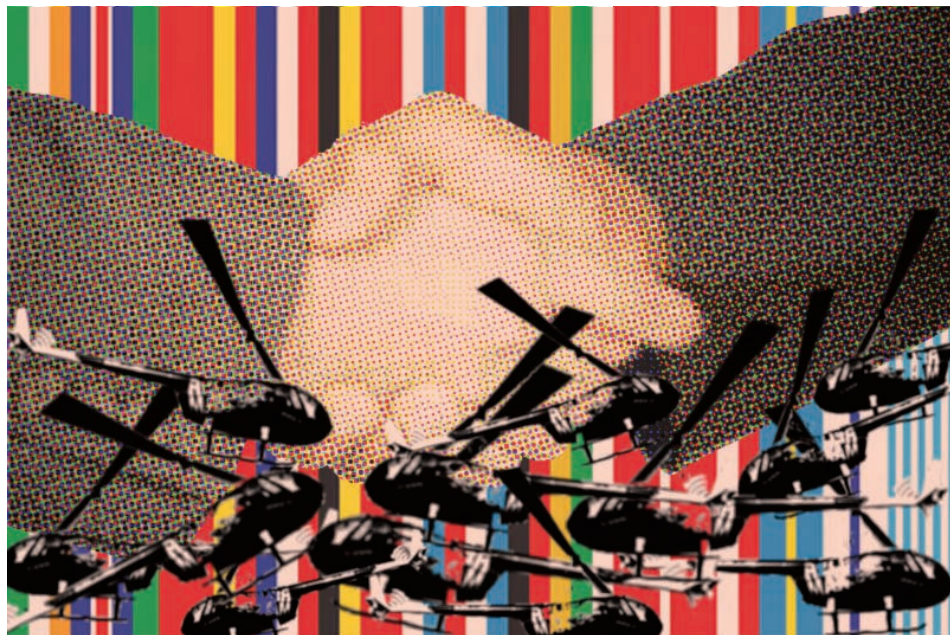
Liikkuva kansainvälinen eliitti on muodostumassa olennaiseksi populaatioksi, joka otetaan huomioon kaupunkien ydinkeskustojen ja sen palveluiden suunnittelussa.

Tämän populaation jäseniä ei voida luokitella mihinkään edellämainituista kategorioista. Alueella vierailu liittyy yleensä liiketoimintaan ja ammatillisten kontaktien luomiseen.

Ryhmälle on ominaista suurempi käytettävissä oleva varallisuus ja korkea vaatimustaso käyttämiensä palveluiden osalta. Ryhmään kuuluvat toimijat osaavat luontevasti liikkua modernissa suurkaupungissa ja täten myös vaatia räätälöityjä palveluita.

Käytetyt palvelut risteävät monessa suhteessa laatutietoisien turismin kanssa. Maailmanlaajuinen eliitti on kiinnostunut kunkin paikan parhaisista ominaisarvoista, mutta arvostaa myös yleismaailmallisia laatustandardeja. Liikkuvan eliitin palvelut ovat osa todellisen suurkaupungin luonnetta.

Uudet globaalit kaupalliset alat vaativat yhä tiivistä henkilökohtaista kontaktia asiakkaihin ja yhteistyökumppaneihin. Maailmaa kiertävät asiantuntijat ja erikoisosaajat ovat yhä kasvava, taloudelle ja kulttuurielämälle hyvin tärkeä ryhmä.



LIIKENNE JA PYSÄKÖINTI





Rantareitit Katajanokalta Kauppatorille ja edelleen Olympiaterminaalin edustan kautta Kaivopuistoon ovat kaupunkilaisten ja matkailijoiden vilkkaasti käyttämiä jalankulkureittejä.

Molemmilla terminaaleilla on tila-ongelmia, mutta autoliikenne ja pysäköinti vievät ranta-alueella liikaa tilaa toiminnoilta, jotka palvelisivat paremmin ihmisten viihtymistä ja sopisivat paremmin arvokkaaseen ympäristöön.

Erityisesti Kauppatorin ja Olympiaterminaalien välinen jalankulkuyhteys on jo käyttöön nähden aivan liian kapea.

Alueen kehittämisessä on tärkeää maanalaisten tilojen (Laivasillan-kadun varikko, Tähtitorninvuoren pysäköintilaitos, Katajanokan pysäköintiluola) hyödyntäminen osana käyttökelpoista ja luontevaa pysäköintiympäristöä.

Liikenteellisesti tutkitaan myös katutilojen uudelleen jakamista sekä Kauppatorin ja Katajanokan ranta-alueen uutta jäsentämistä.

Kaiken kaikkiaan keskeistä on jalankulkuyhteyksien ja niiden laadun merkittävä parantaminen.





Autoliikenne suunnittelualueella on pysynyt suuruudeltaan samanlaisena vuosia. Autoliikenteen reitteihin ei ole tarpeellista tai mahdollista tehdä suuria muutoksia.

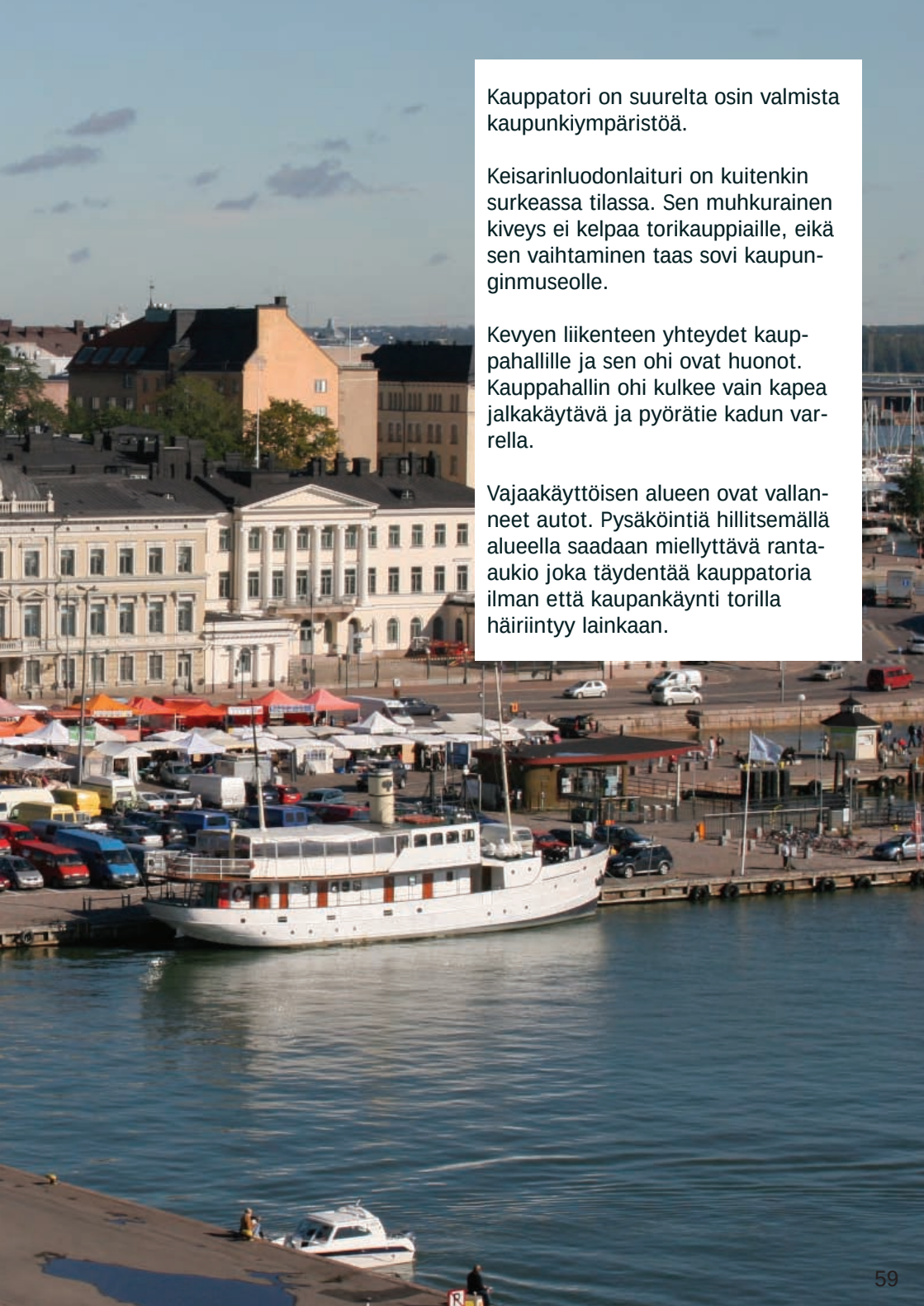
Paikoituksen osalta alueella on mahdollista tehdä suuriakin aluetta merkittävästi parantavia toimenpiteitä. Satamatoimintojen yhteydessä ranta-alueen on täyttänyt sarja vaajaikätyöllä olevia pysäköintikenttiä.

Pysäköinti tulee järjestää tehokkaammin ja poistaa kaupunkikuvallisesti ratkaisevilta paikoilta, jotka ovat tärkeä osa alueen julkisia reittejä. Uusia pysäköintipaikkoja tulee osoittaa poistettujen tilalle mm. Tähtitorninvuoren pysäköintiluolasta.

Paikointialueiden jatkuva ketju sekä satamalaitoksen aidattu alue katkaisevat kaupunkirakenteen yhteyden rantaan.

Yhteys Helsingin toiseksi vanhimmasta puistosta, Tähtitorninvuorelta, merelle on elvytettävä ja puiston käyttöastetta ja viihtyvyyttä on parannettava liikennemelua vähentämällä.





Kauppatori on suurelta osin valmista kaupunkiympäristöä.

Keisarinluodonlaituri on kuitenkin surkeassa tilassa. Sen muhkurainen kiveys ei kelpaa torikauppiaille, eikä sen vaihtaminen taas sovi kaupunginmuseolle.

Kevyen liikenteen yhteydet kauppahallille ja sen ohi ovat huonot. Kauppahallin ohi kulkee vain kapea jalkakäytävä ja pyörätie kadun varrella.

Vajaakäyttöisen alueen ovat vallanneet autot. Pysäköintiä hillitsemällä alueella saadaan miellyttävä rantaukio joka täydentää kauppatoria ilman että kaupankäynti torilla häiriintyy lainkaan.





Näkymä Kauppahallin eteläpäädyn ovelta ei houkuttele jatkamaan kävellen kohti Olympiaterminaalia, Kaivopuistoa ja Merisatamaa, vaikka Helsingin etelärantojen promenadi on suurelta osin jo valmis ja hyvin miellyttävä osa merellistä Helsinkiä.

Vastassa on 200 metriä ajoneuvoille luovutettua jäsentymätöntä kenttää. Laiturialueen pysäköintiin on löydetävä parempi ratkaisu.

KEVYT LIIKENNE

Pohjoisranta

Eteläsatama

Kaivopuisto

Merisatama



Yksi Helsingin suosituimmista kävelyraiteista Merisataman rannasta Kaivopuistoon voisi jatkua luontevasti Olympiaterminalin kautta Kauppatorille ja siitä eteenpäin aina Kruununhaan ohi Kalasataman tulevalle alueelle.

Tällä hetkellä miellyttävä reitti kuitenkin katkeaa Makasiiniterminalin kohdalla tavaraliikenteen ja paikatusalueiden valtaaman tilan takia.

Jos tämä reitti saadaan yhdistymään, kohenee Helsingin keskustan merellinen luonne merkittävästi. Monikaan matkailija ei spontaanisti löydä Merisatamaa ja Kaivopuistoa ilman tätä yhteyttä.





Tähtitorninvuori leikkaantuu rujoisti Laivasillankadulla. Liikennemelu valtaa suurimman osan puistosta, jossa harvoin näkee kauniillakaan ilmalla ihmisiä.

Laivojen lastaus- ja liikennealue on luontaantyöntävä kenttä jolle kansalaisilla ei ole asiaa. Nykyiset sataman turvamääräykset aitaavat lopullisesti rantaviivan kansalaisten ulottumattomiin Helsingin keskeisimmillä paikoilla.

Liikenne laivoihin on kuitenkin järjestettävissä niin, että avoin julkinen tila jatkuu rantaan asti.



VIHERALUEET





Tähtitornin puiston yhteys ydinkeskustaan on katkaistu ajoneuvoliikenteellä ja paikoituksella.



Tähtitornin puiston yhteys rantaan on katkaistu olympiaterminalin tavaraliikenteen toiminnoilla.

SULJETTU RANTA



Suurin osa rantaviivasta on suljettujen porttien takana.



Tavaraliikenne Tukholmaan on saanut suuren roolin suunnittelualueella.



TERMINAALIRAKENNUKSET





Eteläsataman alueella sijaitsevat terminaali- ja varastorakennukset ovat muistumia ajasta jolloin alueen pääasiallinen käyttötarkoitus oli sata-matoiminta.

Tänä päivänä rakennukset ympäröivine parkkikenttineen vievät masiivisen osan eteläsataman edustavimmista alueista.

Terminaalitoiminnan pitäminen alueella on suotavaa ja mahdollista mutta vanhentuneiden ja paikkaansa sopimattomien rakennusten säilyttämisen sijaan tulisi keksiä uusia innovatiivisia ratkaisuja alueen toiminnan ja imagon parantamiseksi.



SATAMARATAKUILUN SEUTU



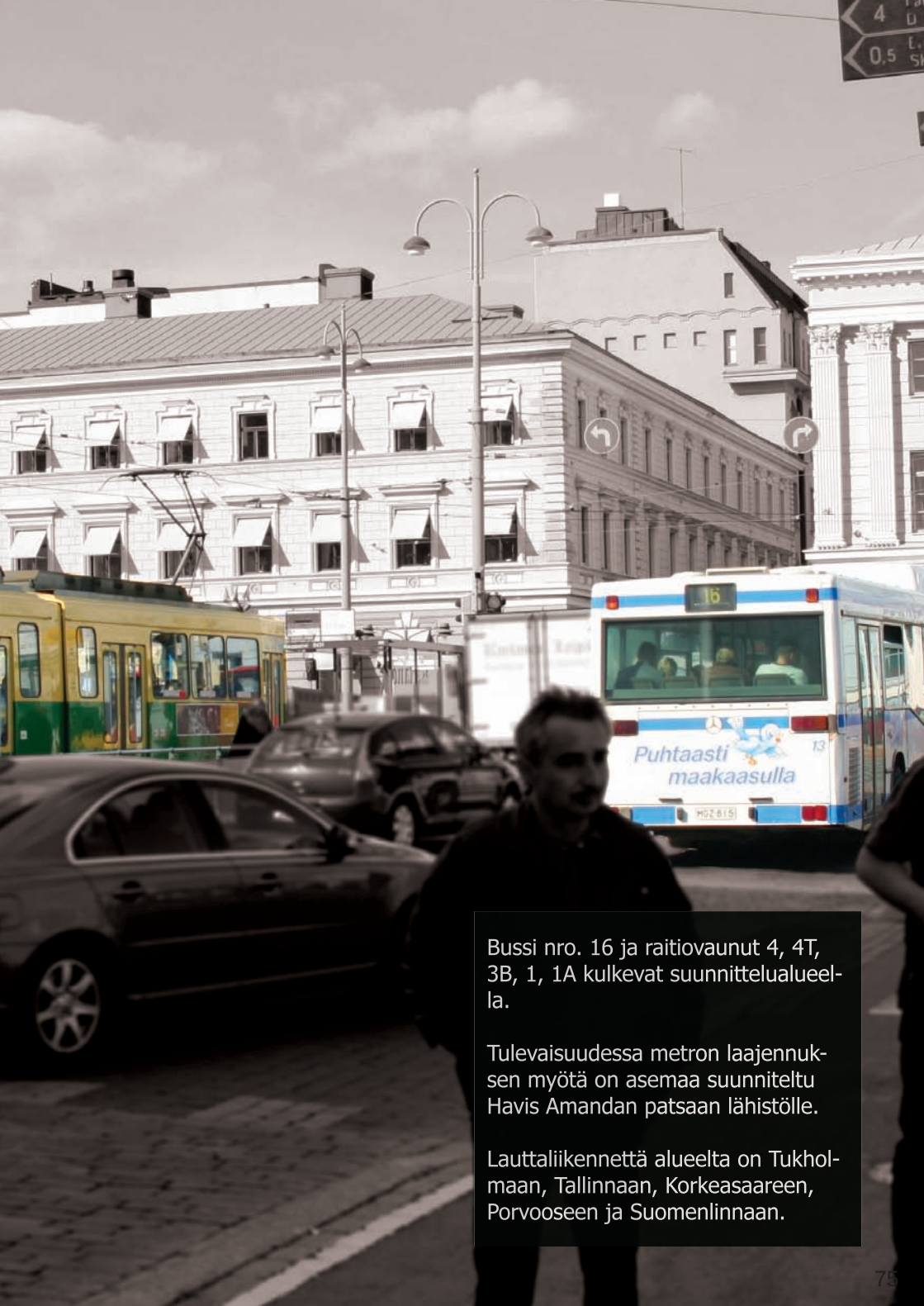
Entinen satamaratakuilun alue on rapistunut ja ilman käyttötarkoitusta.

Myllyrinteenpuisto on vajaakäytöllä ja irti muusta kaupunkirakenteesta.



JULKINEN LIIKENNE





Bussi nro. 16 ja raitiovaunut 4, 4T, 3B, 1, 1A kulkevat suunnittelualueella.

Tulevaisuudessa metron laajennuksen myötä on asemaa suunniteltu Havis Amandan patsaan lähistölle.

Lauttaliikennettä alueelta on Tukholmaan, Tallinnaan, Korkeasaareen, Porvooseen ja Suomenlinnaan.

STRATEGIAT

A black and white photograph of an architectural workspace. In the foreground, there is a large-scale architectural model made of white foam or cardboard, showing a long, multi-story building with a series of rectangular windows. To the right of the model, there are two white plastic buckets, one of which has a 'CE' logo. Various tools and materials are scattered around, including a pen, a ruler, and some papers. In the background, a desk with a computer monitor and keyboard is visible. A large red diagonal band runs from the top left to the bottom right, with the word 'STRATEGIAT' written in white capital letters across it.



KEHITYSALUEET



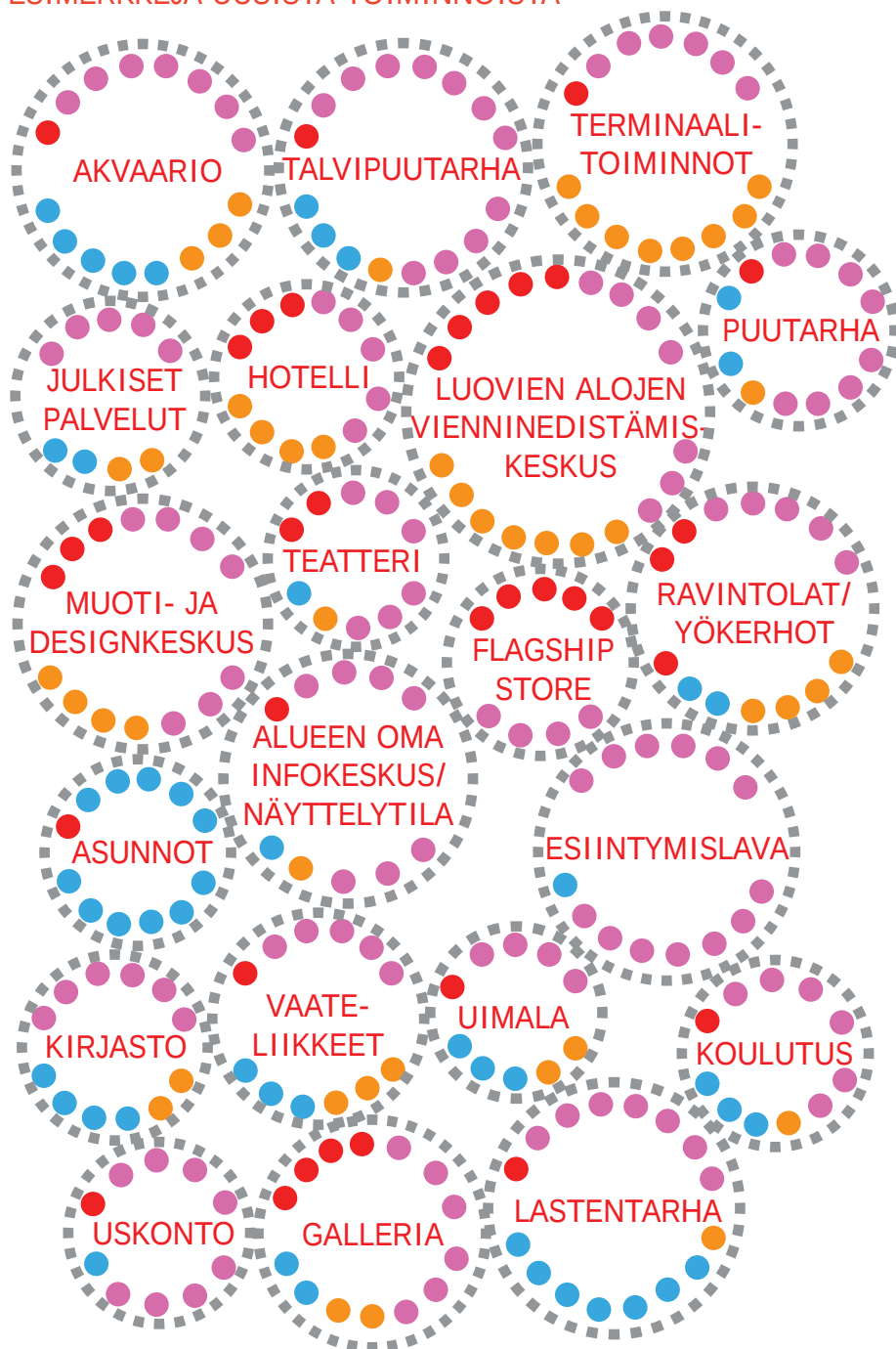
TILOJEN UUSIOKÄYTTÖ:

- Tulli- ja Pakkahuone
- Kauppatori
- Kauppahallin edusta
- Satamaratakuilun alue

UUDISRAKENTAMINEN:

- Kanavaterminaalien alue
- Makasiiniterminaalien paikoitusalue
- Makasiiniterminaalien alue
- Laivasillankadun ja Ehrenströmintien risteys
- Ehrenströmintien puistikon alue

ESIMERKKEJÄ UUSISTA TOIMINNOISTA



POPULAATIO

ASUKKAAT



Toimintojen pinoaminen samalle alueelle elävöittää kaupunkia. Mitä moninaisempi tarjonta on eri käyttäjäryhmille, sitä pidempään ja useammin he alueella viihtyvät.

Päällekkäiset toiminnot tekevät ympäristöstä monipuolista, usealle populaatiolle mielenkiintoista ja ympäri vuorokauden toimivaa.

TYÖSSÄKÄYVÄT



Suunnittelualueen suurin yksittäinen käyttäjäryhmä ovat suurten laivojen matkustajat. Matkustajat tosin viettävät aikaansa yleensä vain terminaalissa.

Yhteen laivaan mahtuu kerralla noin kolme tuhatta matkustajaa. Laivat lähtevät Helsingistä kello 17 ja palaavat kello 10 joka päivä. Tässä populaatiossa on suuri potentiaali kantakaupungin elävöittämiseen.

KÄYTTÄJÄT



Asukkaiden ja työssäkäyvien virrat painottuvat aamun ja illan ruuhka-aikoihin.

LIIKKUVA ELIITTI



Liikkuvan eliitin alueen käyttö painottuu nykyisellään alueen toimitorakennuksiin ja hotelleihin. Iltaisin alueella ei ole heille juuri tarjontaa.

Uusien tilojen ja paikkojen toimintojen valinnassa ja ohjauksessa otetaan huomioon tavoite monikerroksellisesta kaupunkirakenteesta.

UUSI JULKINEN RANTA-ALUE



Uusi julkinen ranta

Eteläsataman kehityksen keskeisenä strategiana on muodostaa uutta julkista rantatilaa alueelle. Helsingin merellinen luonne perustuu tällä hetkellä korostuneesti merellisiin virkistysalueisiin. Rantaan rajautuva urbaani tila on vähissä.

Suunnitelma tarjoaa monikerroksisen rantojenkäyttöratkaisun, jonka myötä rantaan rajautuva julkinen tila voi toimia satamatoimintojen kanssa rinnakkain ja päällekkäin.



PUISTOTILAN JATKO RANTAAN

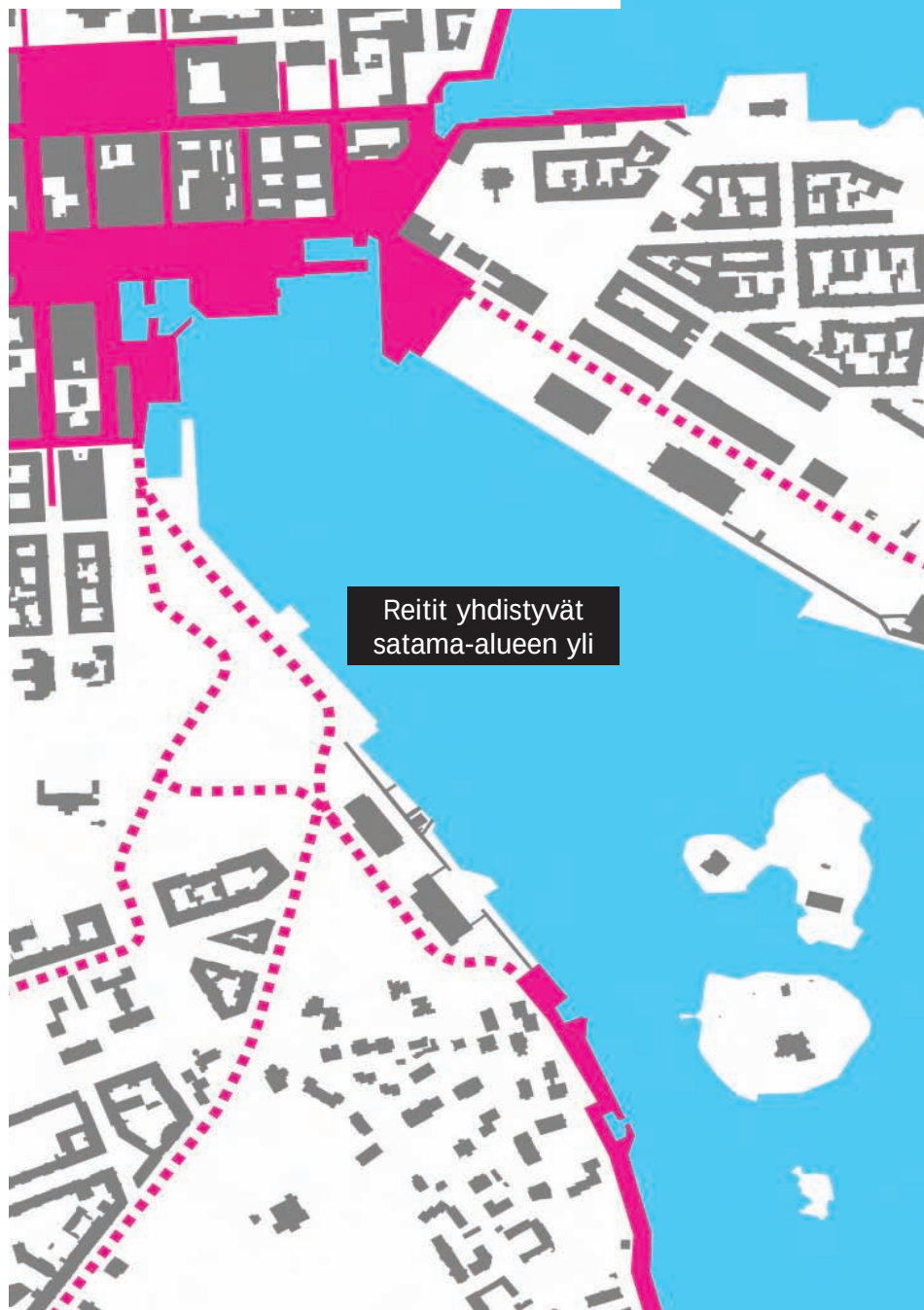




Uutta julkista rantaa luodaan ennenkaikkea jatkamalla Tähtitorninvuoren puisto rantaan asti. Puistomainen käytön rentous ja monipuolisuus yhdistyy aukiomaisiin kaupunkitiloihin. Näiden yhdistelmänä syntyy monipuolinen 2000-luvun urbaanien paikkojen valikoima johon on helppo lähtyä ja sijoittaa eri toimintoja.

Puistotila sisältää julkista ulkotilaa sekä mahdollistaa katetun satama-alueen sekä joukon uusia puistosta nousevia rakennusmassoja.

JALANKULKUALUEIDEN YHTEYS



Reitit yhdistyvät
satama-alueen yli



Rannan uudet julkiset tilat yhdistävät kaupungin tärkeät ulkokävelyalueet, Esplanadin ja Merisataman. Puistokansi tarjoaa useita vaihtoehtoisia reittejä näiden miellyttävien jalankulkuympäristöjen välille.

Reittien varrella on miellyttävien etappien välein virikkeitä ja houkuttumia. Tila on välillä tiivistä ja suojattua, välillä avointa pitkin näkymin. Autoliikenne on erotettu kuljeskelualueesta eikä sen melu häiritse uutta kaupunkitilaa hyödyntäviä populaatioita.

SUUNNITELMA





KAUPPATORIN ALUE





UUDET RANTA-AUKIOT

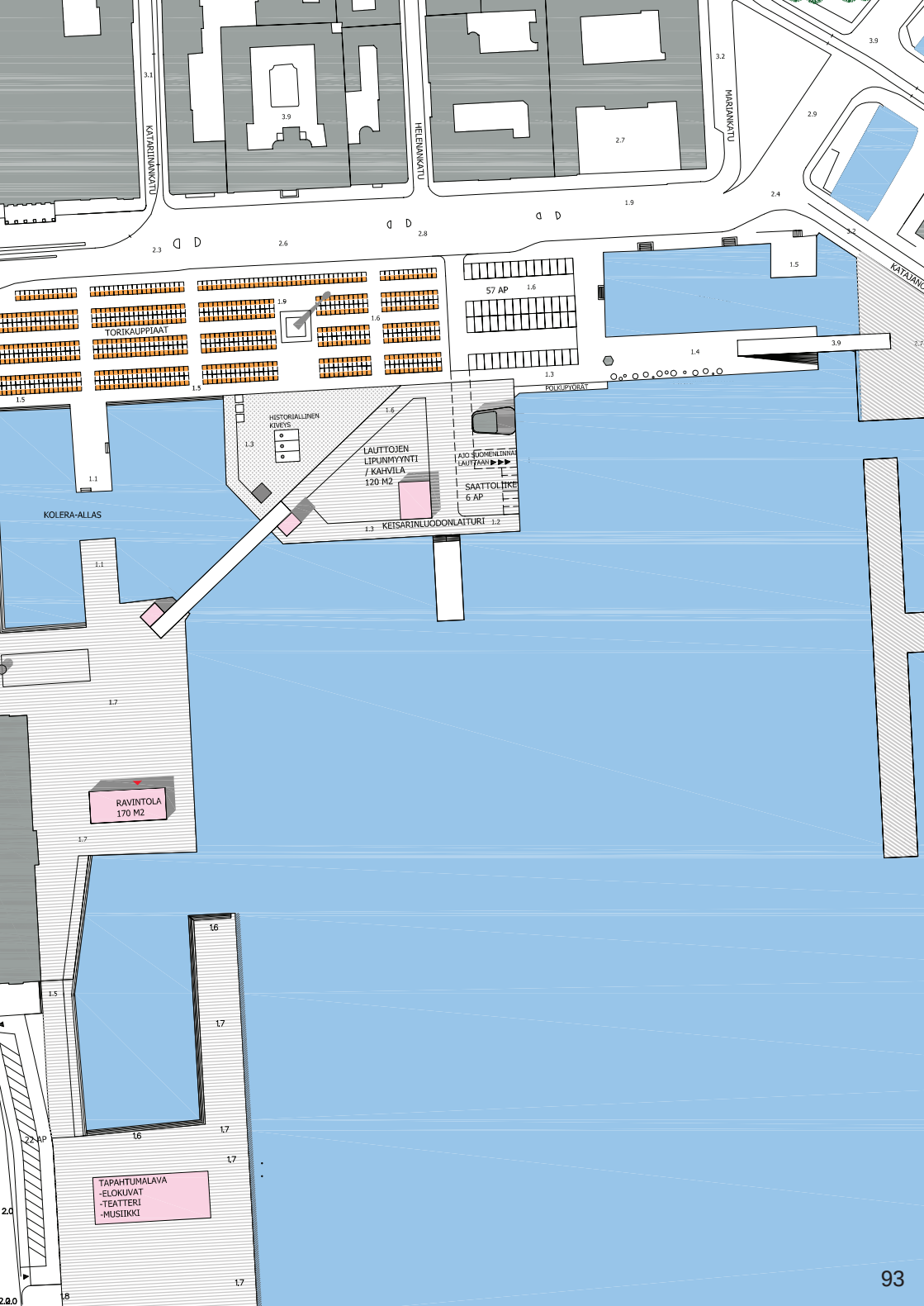
Keisarinluodon laituri, kauppahallin edusta ja makasiiniterminaalin paikoitusalue muunnetaan julkisiksi käyttötiloiksi.

Alueilta poistuvat autopaikat sisältyvät Tähtitornin vuoren uudelleenjärjestelyissä syntyviin paikoitusratkaisuihin.

Alueelle sijoitetaan uusia oleskelupaikkoja ja tapahtumalava sekä julkisen vesiliikenteen kasvua tukeva laituriratkaisu.

Ympäristöä rikastuttavat myös korkealaatuiset paviljonkimaiset uudisrakennukset kuten ravintola, mahdollisen metroaseman sisäänkäynti ja nähtävyytenä toimiva uusi nostosilta.

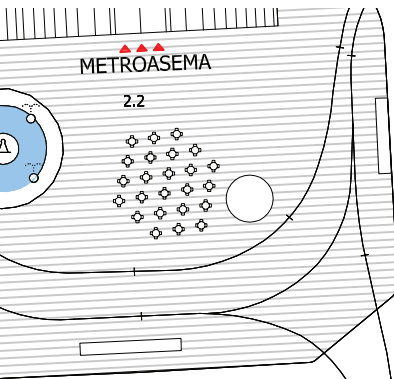




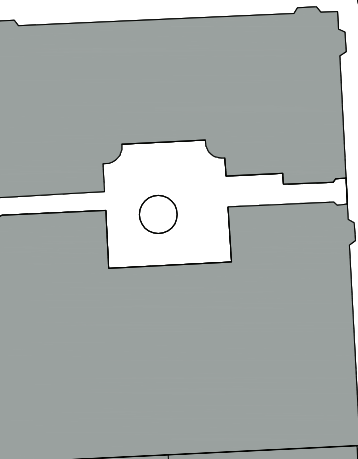
2.4

2.3

ASEMAPIIRROS 1:1000



2.2

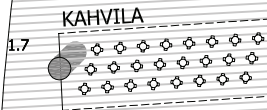
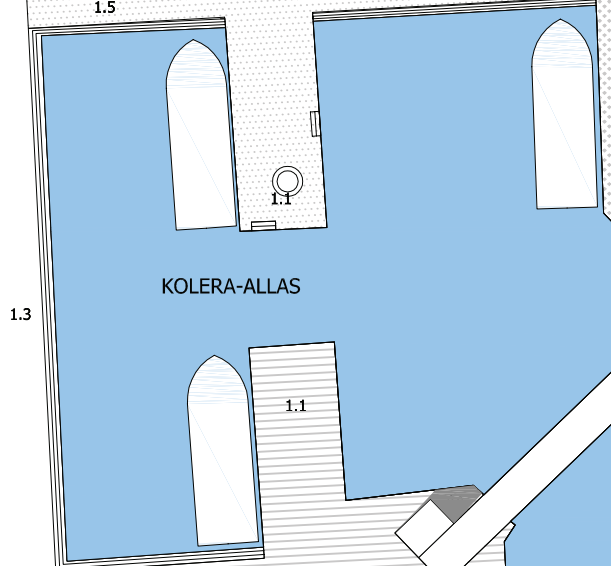
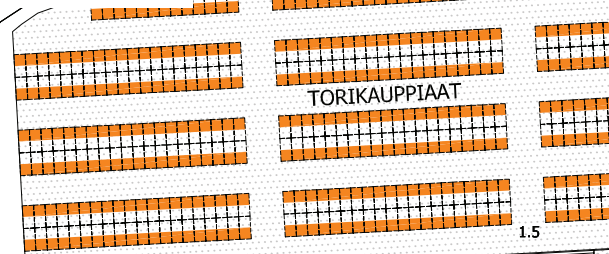


2.2

1.7

ETELÄRANTA

2.0



1.7

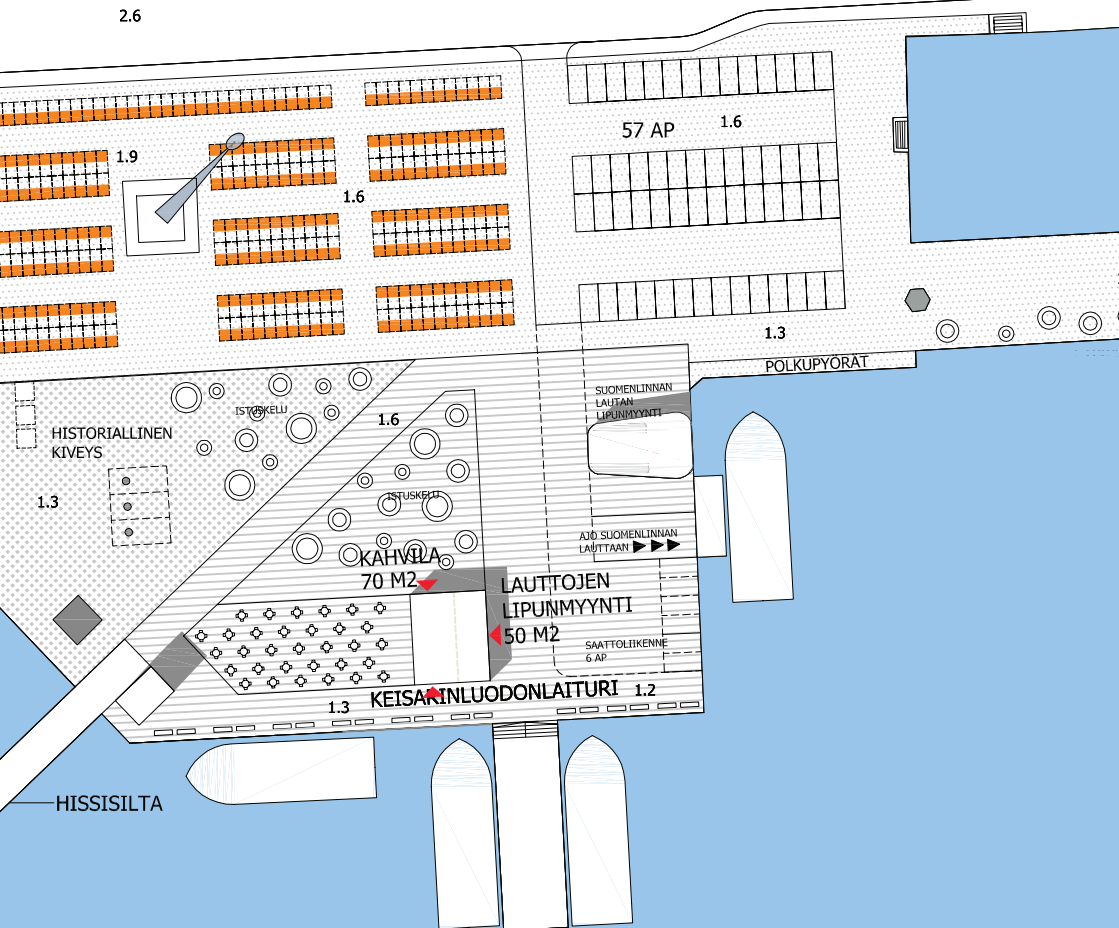
ISTUSKELO

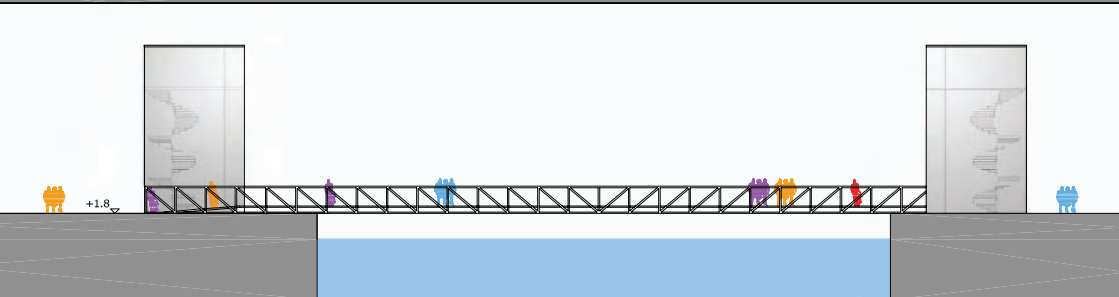
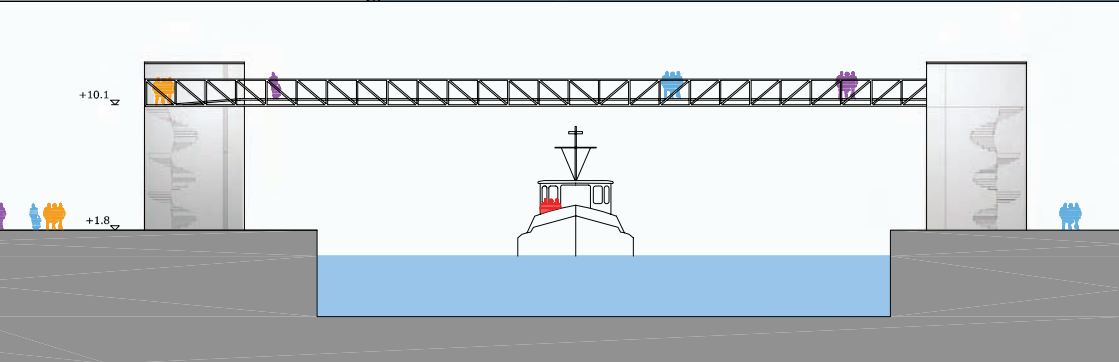
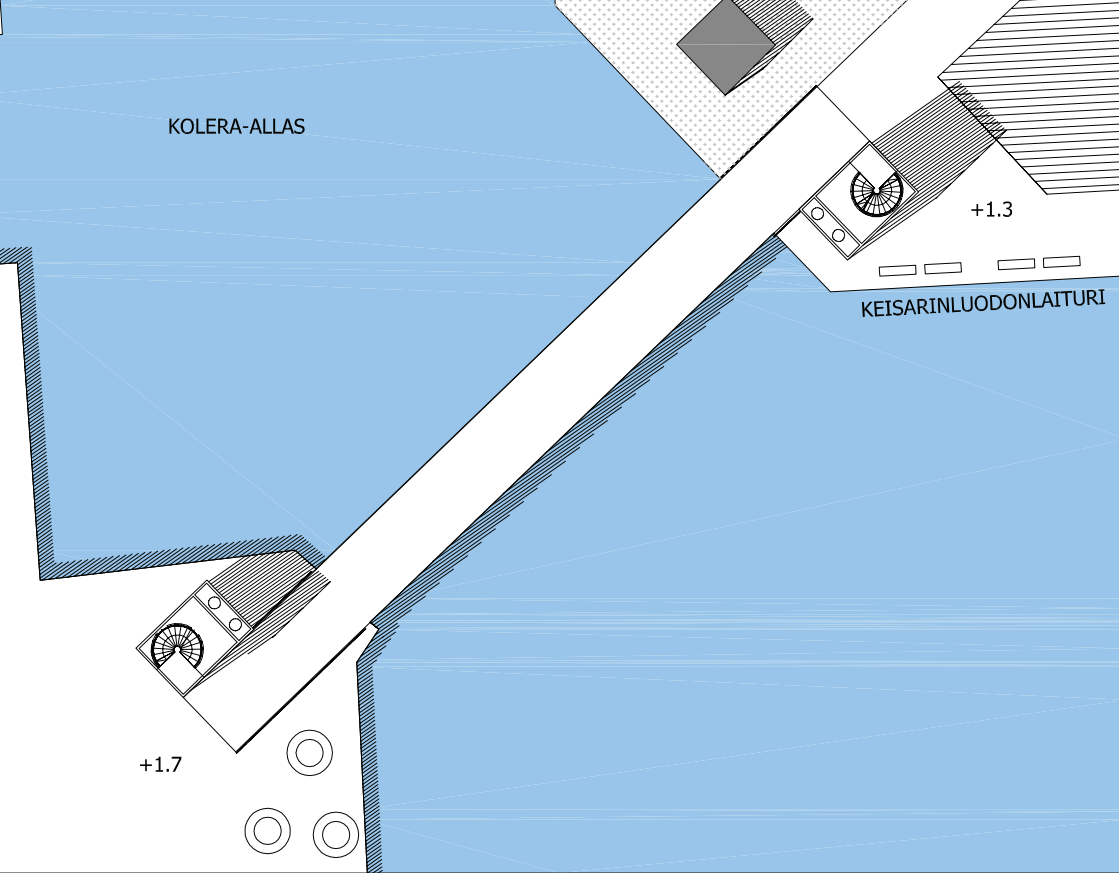
1.7

UUSI AUKIO



1.7

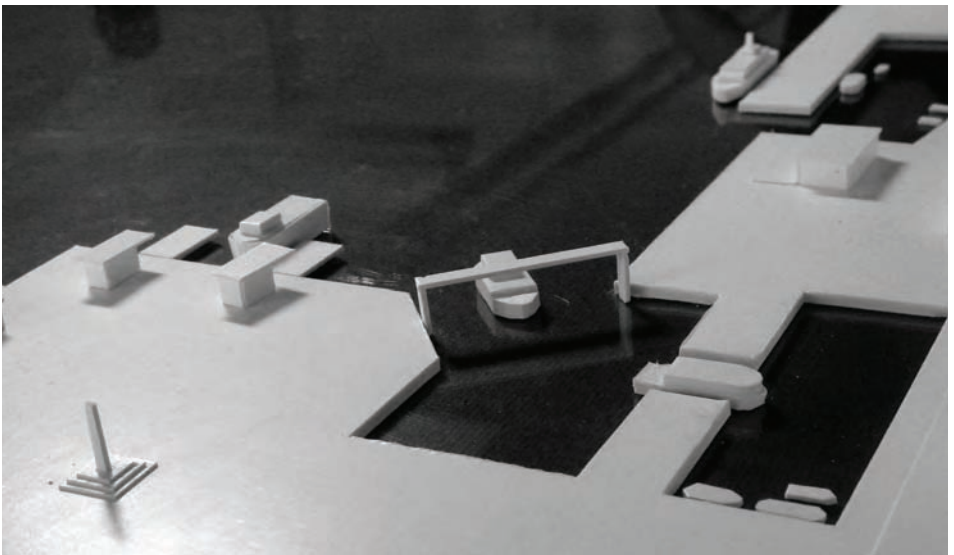




Vanha kääntyvä rautatiesilta Kaup-
pahallin edustalta Keisarinluodon-
laiturille puretaan ja Satamaradan
muutkin jäänteet kauppatorin ym-
päristöstä paikataan huolellisesti.

Uusi silta toimii nostosiltana pääs-
tään sightseeing-alukset nykyisille
paikoilleen. Sillan kansi on ristik-
korakenteinen teräspalkki, joka
nousee kahden pelkistetyn tornin
varassa noin kymmen metrin
korkeuteen.

Sillan toistuva nous ja lasku muo-
dostaa Kauppatorille lempeän
spektaakkelin, joka jää turistien
ja muiden vierailijoiden mieleen.
Sillalle jääminen sen noustessa
mahdollistaa myös uuden näkökul-
man alueeseen.







KANAVATERMINAALIN ALUE

SENAATINTORI

KAUPUNGINTALO
KORTTELIT

PRES
LINN

ESPLANADI

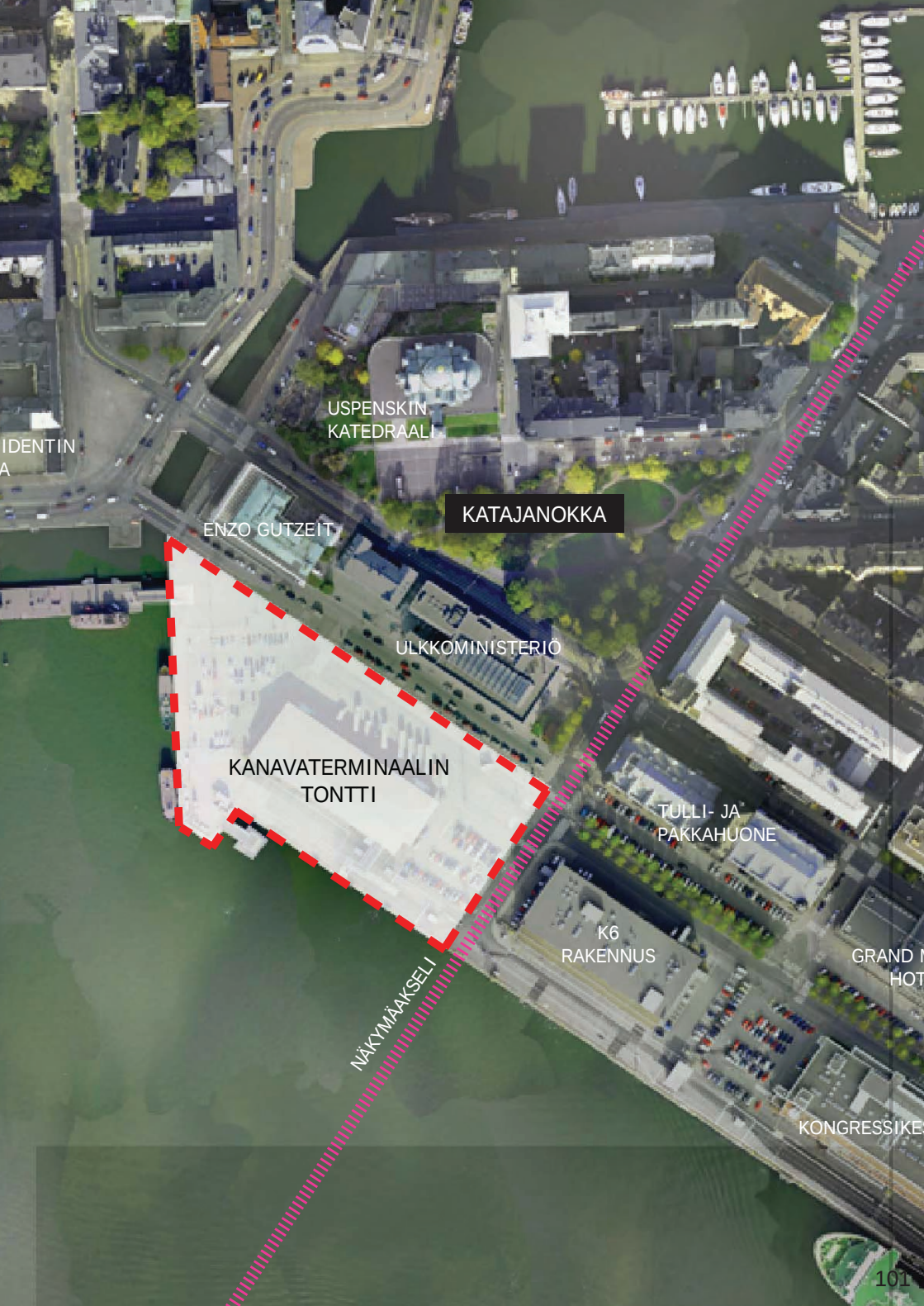
HAVIS AMANDA

KAUPPATORI

Kanavaterminaalin purettavan rakennuksen alue ja ympäristö on ollut jo pitkään vaihtoehtoisten suunnitelmien ideointikohteena. Huomattavin menneistä hankkeista on arkkitehtuurin, muotoilun ja rakentamisen ARMI-keskus, josta järjestettiin laaja avoin arkkitehtikilpailu vuonna 2001.

Alue on häkellyttävän näkyvällä paikalla Alvar Aallon suunnitteleman Enso-Gutzeitin päärakennuksen rinnalla muodostamassa päätettä Esplanadille.

Sveitsiläinen arkkitehtitoimisto on suunnitellut vuonna 2008 alueelle viiden tähden hotellin, joka esitetään osana tätä ideasuunnitelmaa.



IDENTIN
A

USPENSKIN
KATEDRAALI

KATAJANOKKA

ENZO GUTZEIT

ULKKOMINISTERIÖ

KANAVATERMINAALIN
TONTTI

TULLI- JA
PAKKAHUONE

K6
RAKENNUS

NÄKYMÄAKSELI

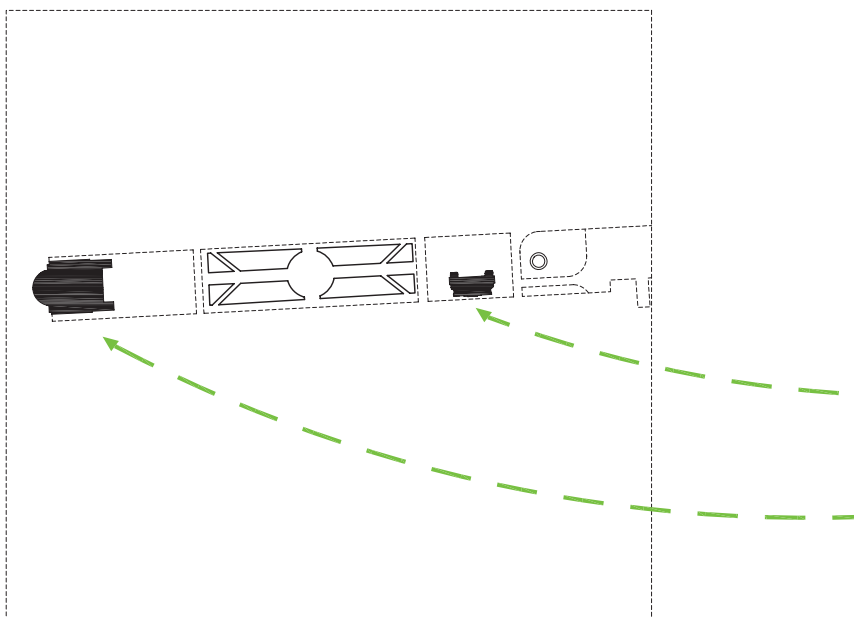
GRAND N
HOT

KONGRESSIKE

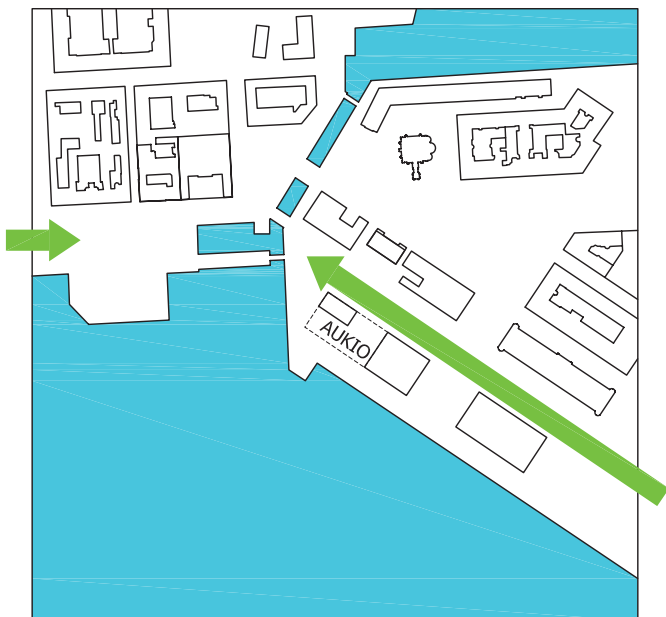
KANAVATERMINAALIN KAUPUNKIKUVALLINEN STRATEGIA



1. Esplanadin puistomaisen luonteen jatka-
minen katajanokalle



3. Rakennukset Esplanadilla: Svenska
teatern ja Kappeli-ravintolapaviljonki



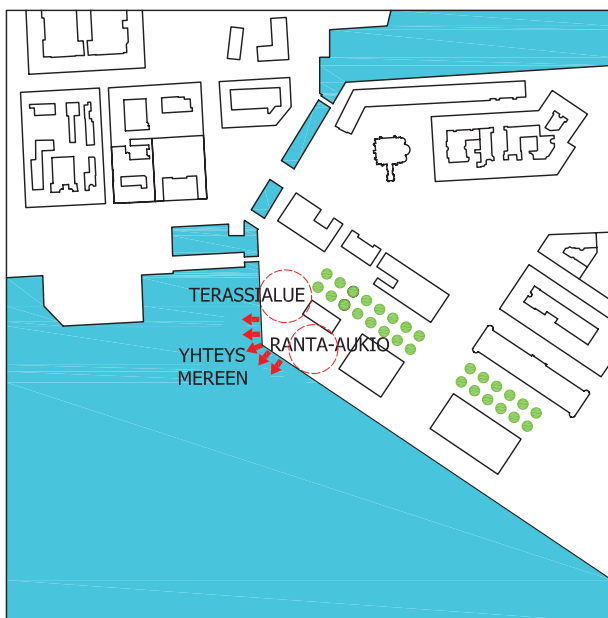
2. Viherelementit rajaamaan kauppatoria ja uusia aukioita



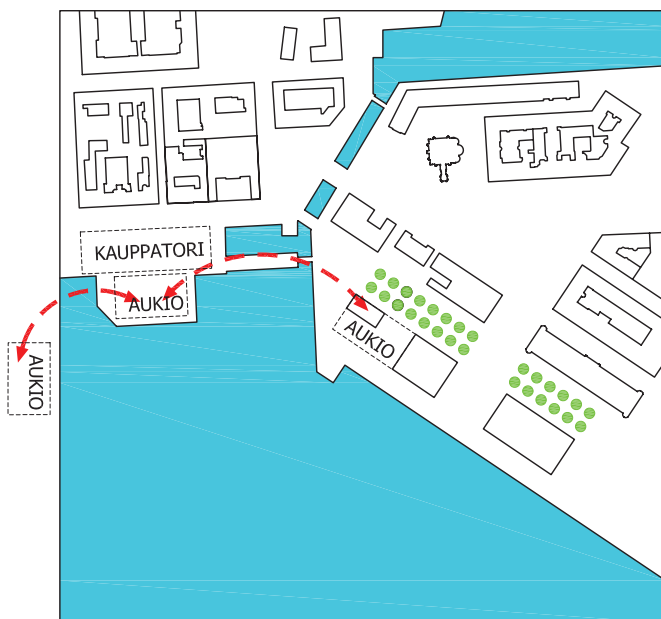
4. Jatketaan Esplanadia luomalla päätepiste Kanava-terminaalin alueelle



5. Kanavarannan terassivyöhykkeen
jatkaminen Kanavaterminaalin alueelle



7. Laadukkaita julkiset kaupunkitilat

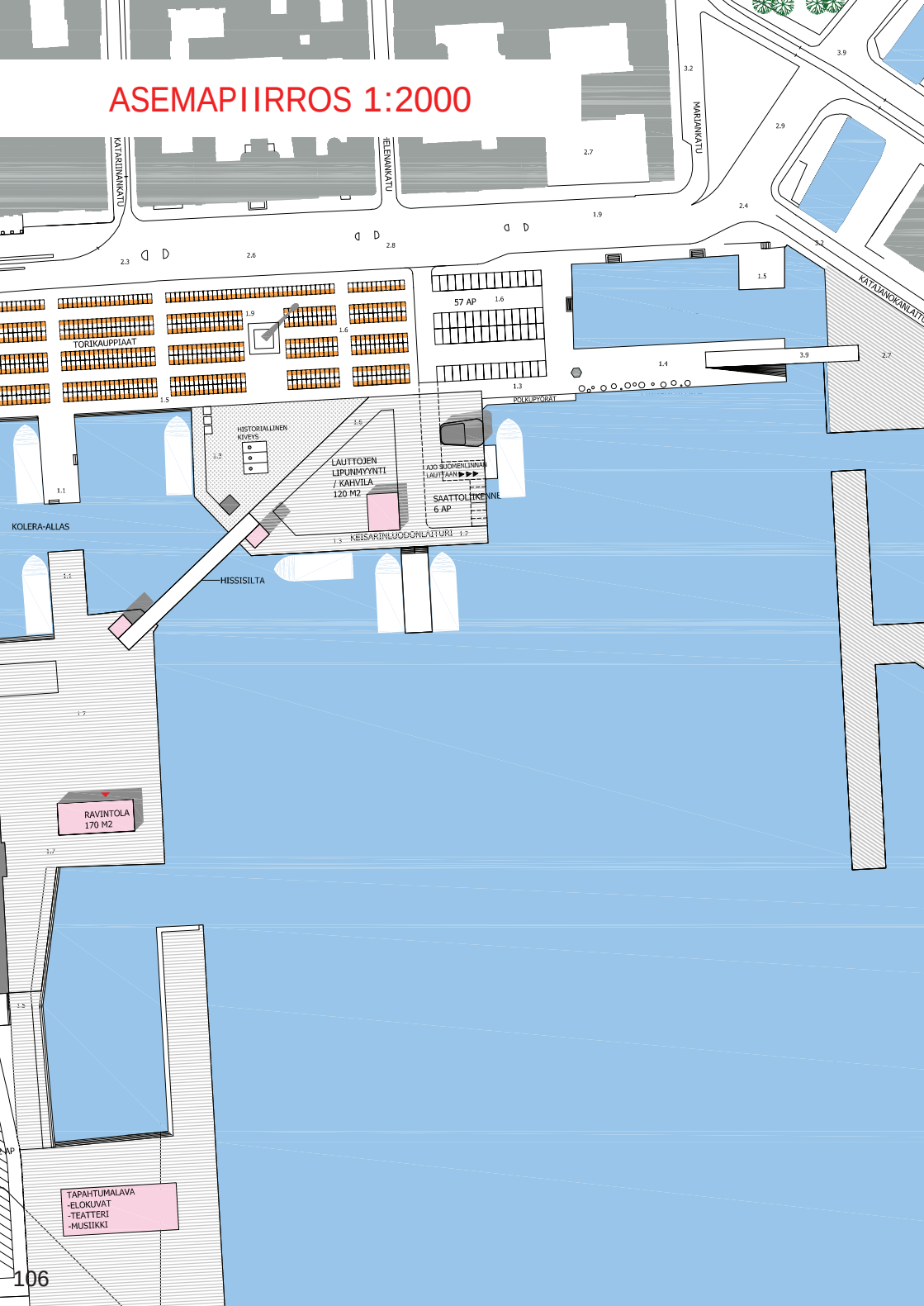


6. Uusien ranta-aukioiden sarja



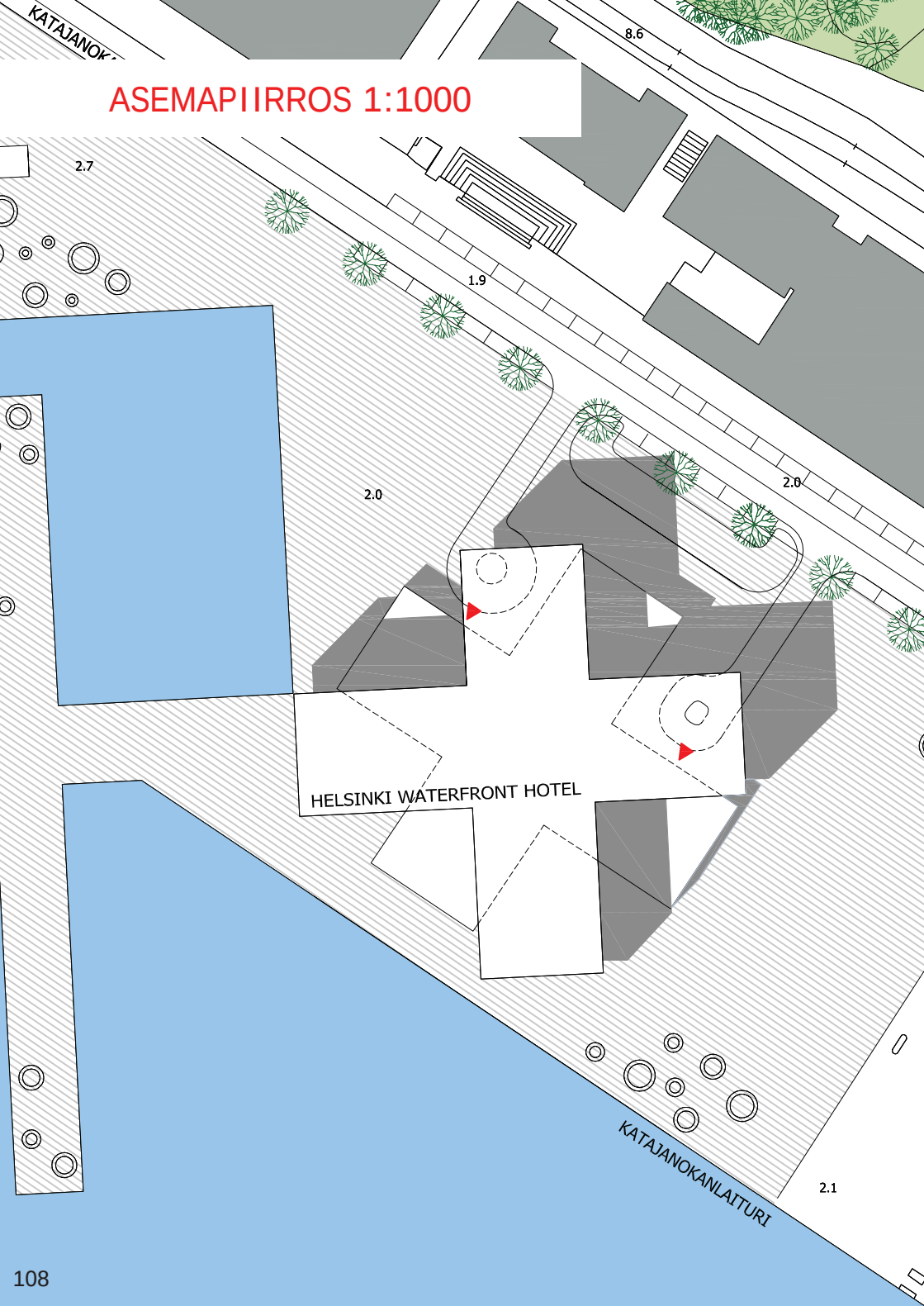
8. Herzog & de Meuronin hotellisuunnitelmassa pääte-
piste ja paviljonki vaihtavat paikkaa

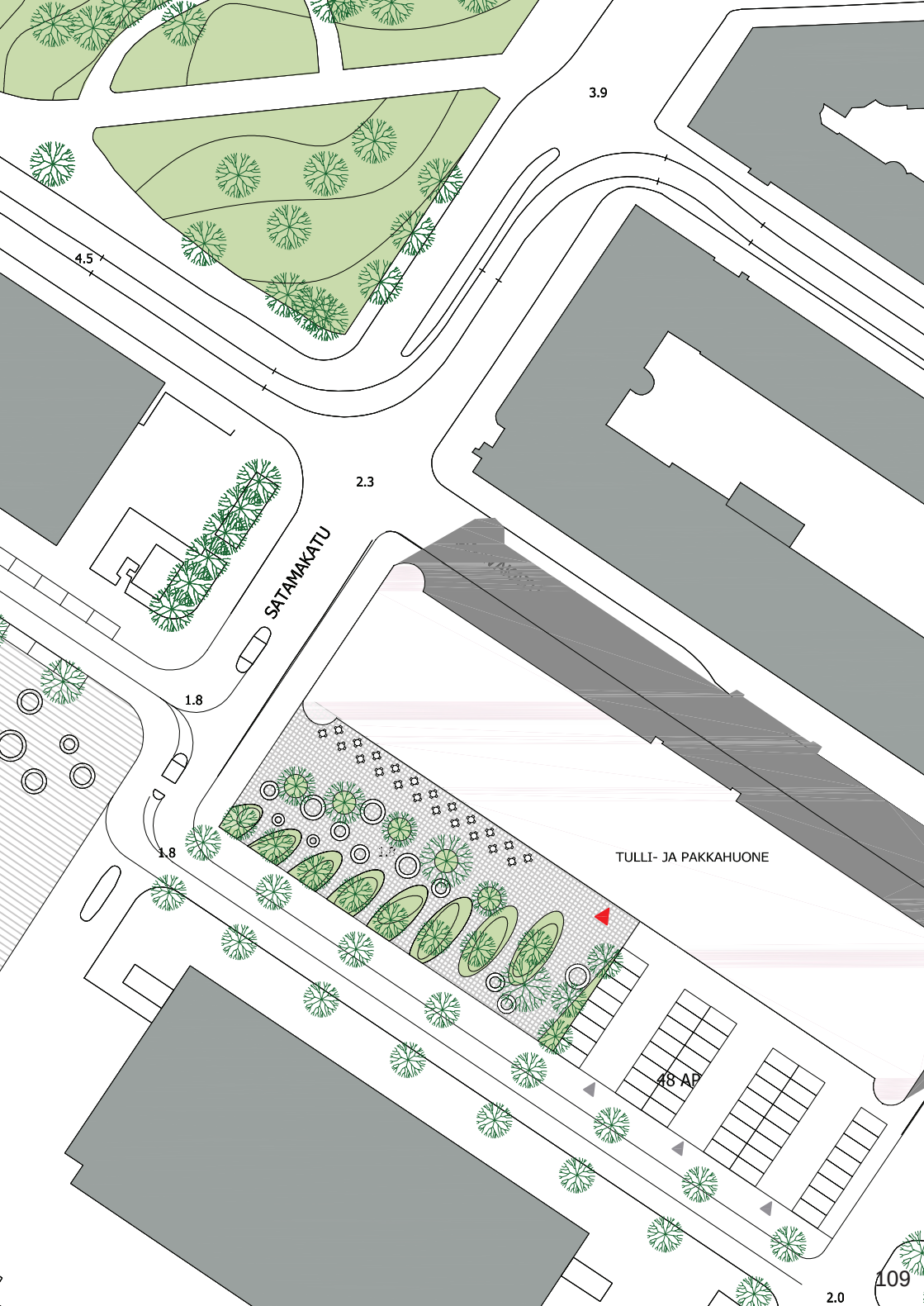
ASEMAPIIRROS 1:2000





ASEMAPIIRROS 1:1000





3.9

4.5

2.3

SATAMAKATU

1.8

1.8

TULLI- JA PAKKAHUONE

48 AP

2.0

TULLI- JA PAKKAHUONE



Tulli- ja pakkahuone on vuonna 1900 valmistunut näyttävä sataman makasiini- ja hallintorakennus. Sen upeat sisätilat ovat olleet vuosia epämääräisellä vajaakäytöllä.

Rakennuksen ulkoasuun ei ole tarvetta eikä rakennushistoriallisista syistä mahdollistakaan tehdä muutoksia. Tavoitteena on esittää parannuksia rakennuksen lähiympäristöön sekä ennenkaikkea ideoida rakennukselle kattava uusi käytön konsepti.

Tämä majesteettinen rakennus ansaitsee nykyistä alennustilaansa paljon kunniakkaamman roolin osana Helsingin aktiivista keskustaa.





UUSI KÄYTÖN KONSEPTI

NYKYISIÄ TOIMINTOJA

- juhlatilana toimiva lipunmyyntihalli
- ravintola GRECIA
- toimistoja
- matkamuistomyymälä

VANHAAN LIPUNMYyntIHALLIIN RAVINTOLA

- erityisen hyvät puitteet 1900-l alkupuolen
tyyliselle "työmiesravintolalle"
- esimerkkinä Pariisissa sijaitseva Chartier

TULLI- JA PAKKAHUONEEN
UUSIOKÄYTÖN EHDOTUKSIA

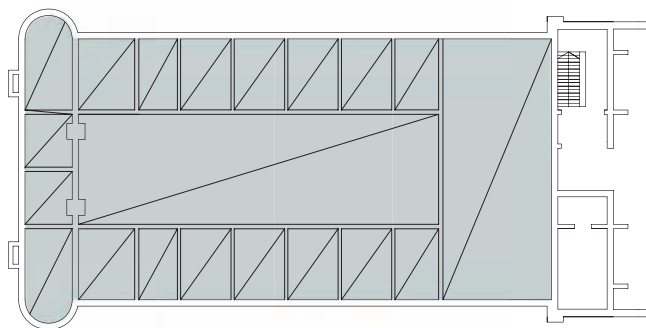


TYHJILLÄÄN OLEVA
PUOLISKO

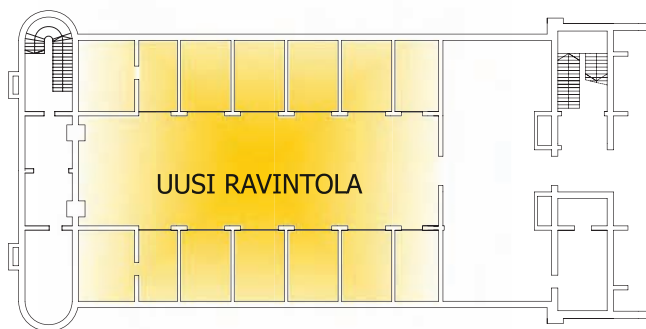
PIENTEN "INDEPENDENT" LEVY-YHTIÖIDEN KESKITTYMÄ:

- ullakkokerrokseen toimistoja levy-yhtiöille
- toiseen kerrokseen jaettuja studio, miksaus, äänitys ja harjoittelutiloja (kalliita sijoituksia joiden käyttöä jakamalla pienennetään tarvittavan pääoman määrää)
- katutasoon klubi jossa levy-yhtiöiden artistit esiintyvät (tuodaan Katajanokalle aktiivista kaupunkikulttuuria jollaista alueella on ollut aikoinaan Oranssi ry:n muodossa)

**POHJAPIIRROS
YLIN KERROS**

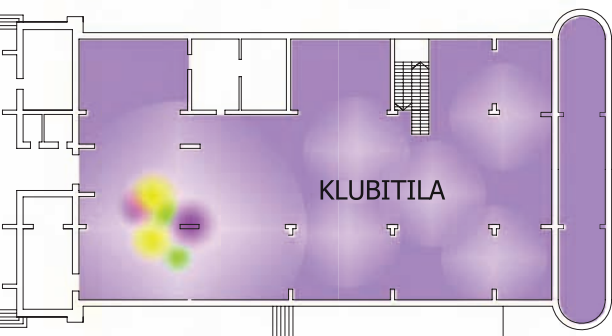
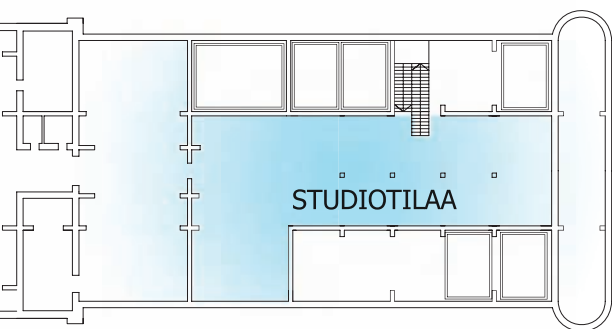
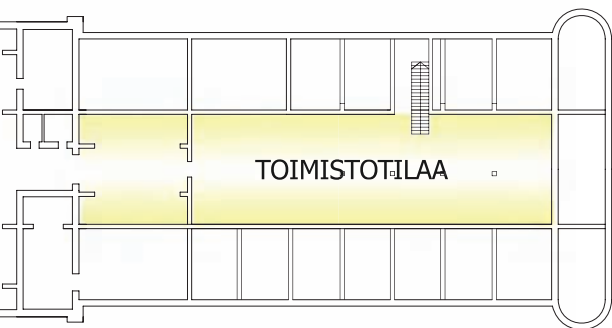


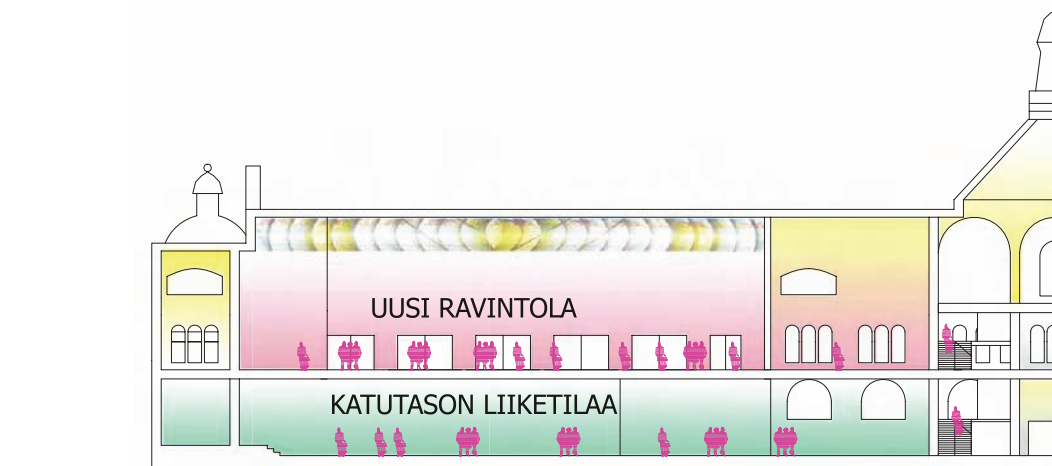
**POHJAPIIRROS
RAVINTOLASALIKERROS**



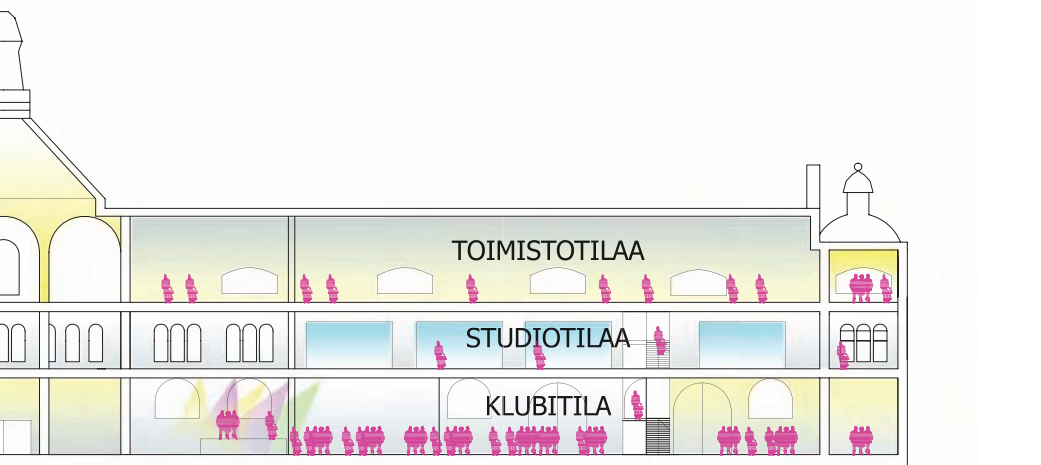
**POHJAPIIRROS
MAANTASOKERROS**





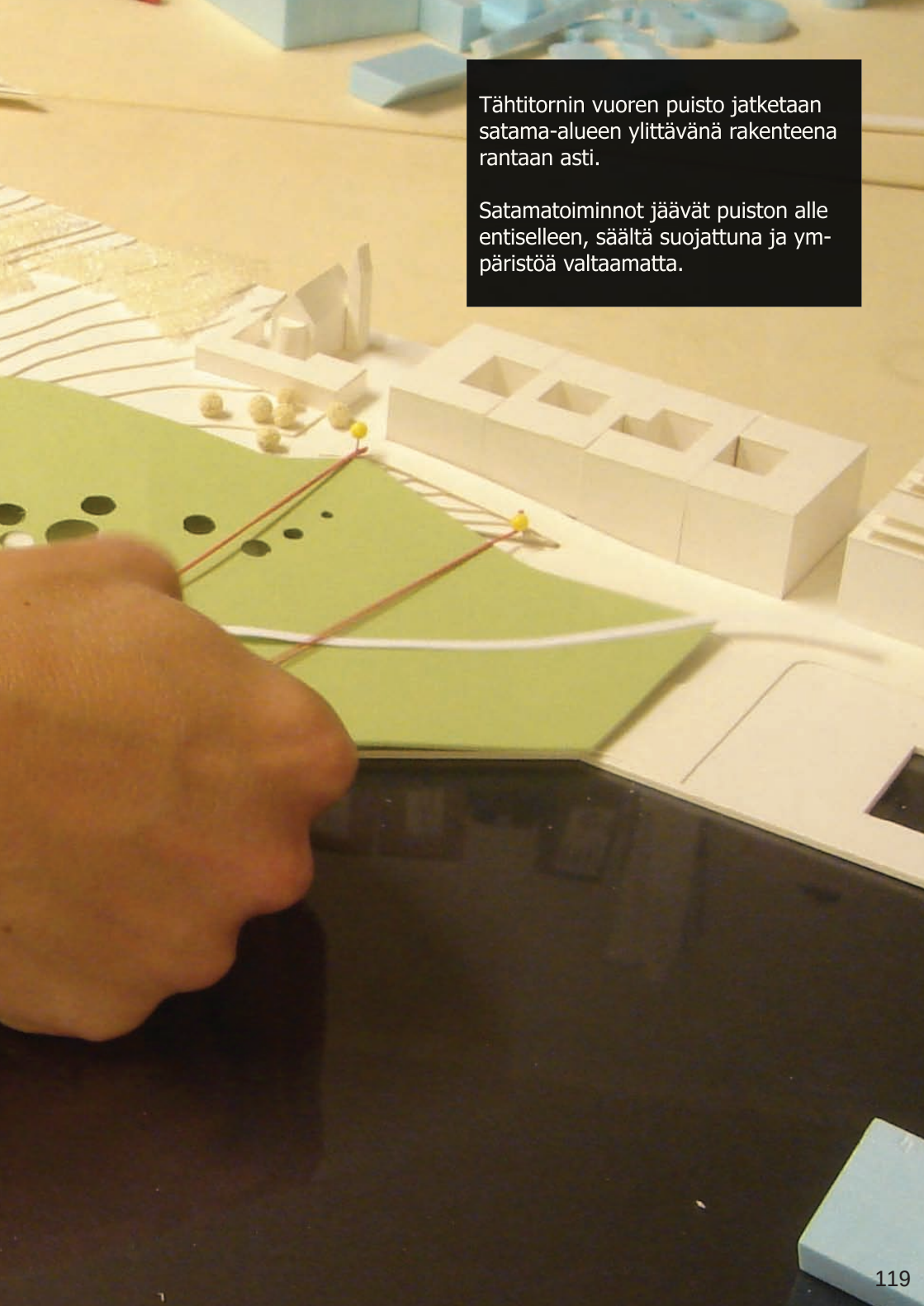


POIKKILEIKKAUS



TÄHTITORNIN VUORI JA MAKASIINITERMINAALI





Tähtitornin vuoren puisto jatketaan satama-alueen ylittävänä rakenteena rantaan asti.

Satamatoiminnot jäävät puiston alle entiselleen, säältä suojattuna ja ympäristöä valtaamatta.

NYKYTILANNE

AIDATTU LAITURIALUE

Eteläsatama

TALLINNAN PIKAVENELIIKENTEEN
TERMINAALI

PAIKOITUKSEN JA TUKHOLMAN
TAVARALIIKENTEEN ALUE

MUUTOSALUEEN RAJAUS

ALUEEN RAJAUS

NÄKYMÄAKSELI KATAJANOKAN LÄPI SATAMAKATUA PITKIN

PUUSTOLAAJENNUS LIITETÄÄN TÄHTITORNIN
PUISTOON TASOLTA +10.0 - +12.0

SÄILYTETÄÄN TÄHTITORNIN VUOREN KORKEIN
KOHTA ERILLISENÄ NÄKÖALATASANTEENA

SATAMAN KATTAVA OSA TAVARA-
LIIKENTEEN VAATIMAAN KORKOON

AJONEUVOLIIKENNE

NYKYINEN
AUTOLIICKENNEREITTI

SAATTOLIICKENNE TALLINNAN
PIKAVENEILLE

TAVARALIICKENNEEN VAATIMAA
SÄILYTYSILAA

YHTEYS TÄHTITORNIN VUOREN
PAIKOITUSHALLIIN

TAVARALIICKENNE
TUKHOLMAAN

YHTEYDET / TOIMINNOT

YHTEYS KAUPPATORILLE

Eteläsatama

YHTEYS
KAARTINKAUPUNKIIN

YHTEYS RANTAAN

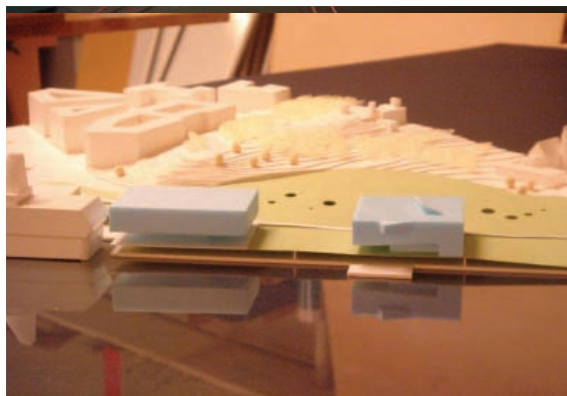
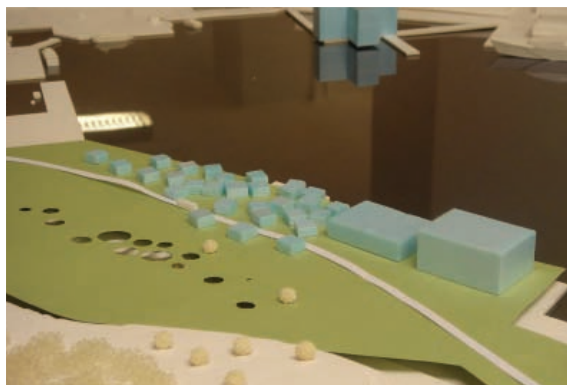
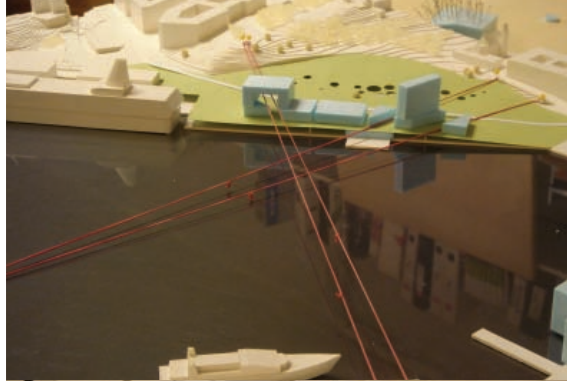
TALLINNAN LIIKENNE

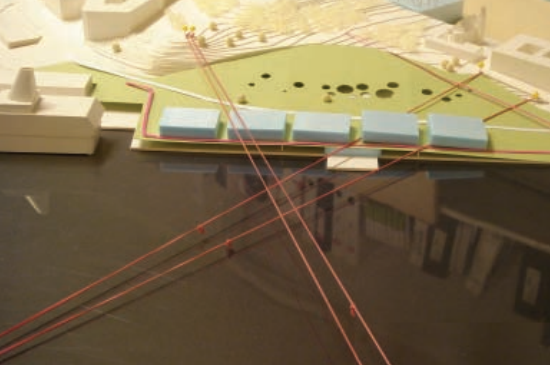
RAITIOVAUNULIIKENNE

YHTEYS PUUSTOON

TUKHOLMAN LIIKENNE

OLYMPIATERMINAL/
KAIVOPUISTO

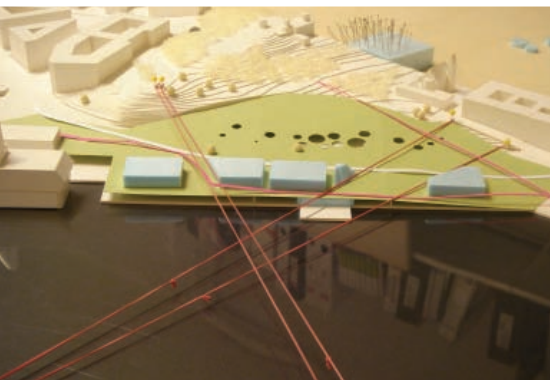




Puiston rantaan tuominen luo Eteläsatamaan viisi hehtaaria uutta kaupunkiympäristöä. Sen on tarkoitus olla luonteeltaan puiston ja rakennetun kaupungin yhteensulautuma. Alueella voi liikkua vapaasti monia reittejä, se on luonteeltaan ja toiminnoiltaan virkistys- ja vierailupainotteinen.

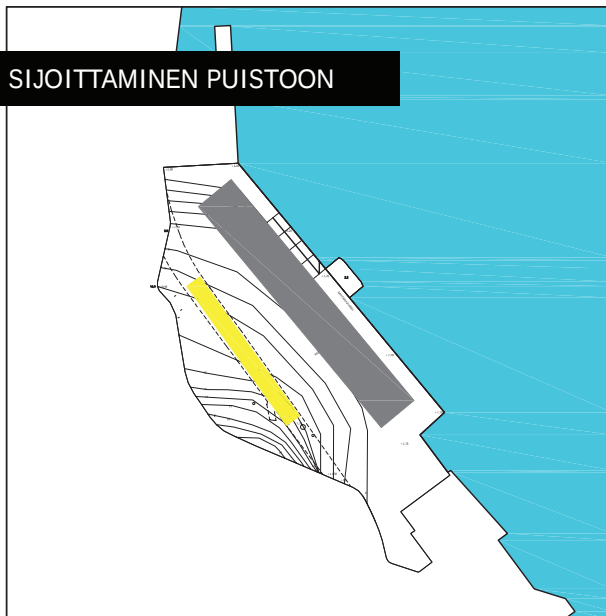


Puistoon sijoittuvat rakennusmassat avautuvat toiminnoiltaan puistotasolle, jolla ei ole autoliikennettä. Uudet rakennukset tekevät puiston rantaan tuomisen ja satama-alueen kattamisen mahdolliseksi, sekä tarjoavat tälle uudelle osalle Helsinkiä toimintaa ja luovat virikkeitä kaikille neljälle populaatiolle.

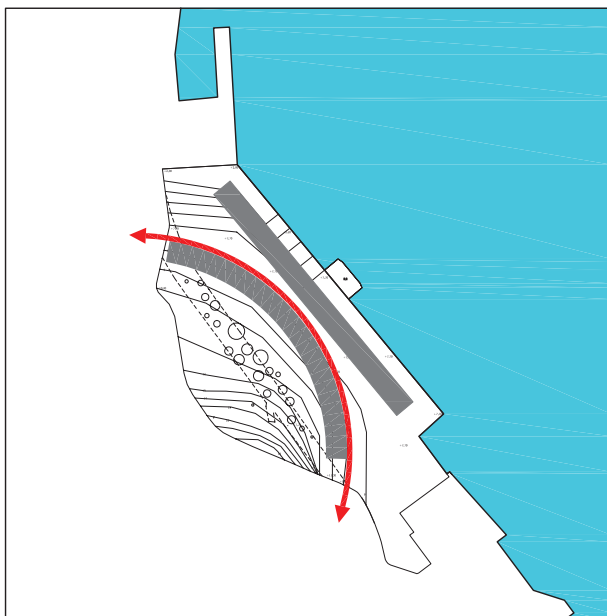


Alueen tulee myös tarjota Helsingille uutta edustavaa kaupunkitilaa sekä mahdollistaa uusien alueelta puuttuvien toimintojen saapumisen. Uusi alue antaa Eteläsatamalle sen kaipaamaa monimuotoista urbaania tilaa.

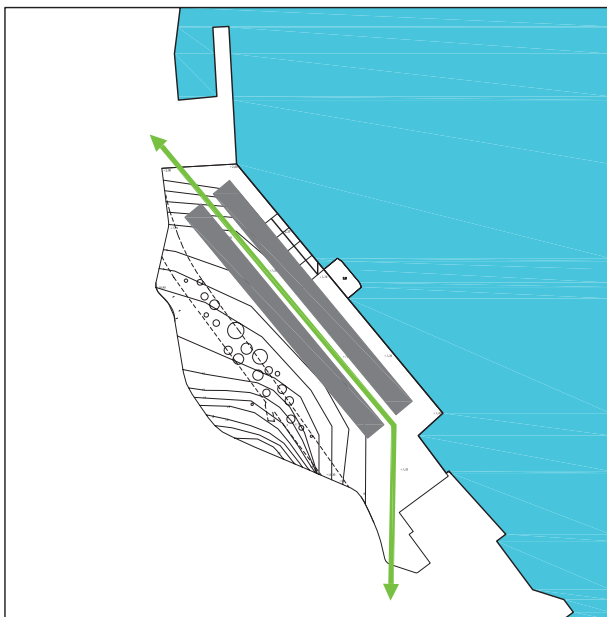
RAKENNUSMASSOJEN SIOITTAMINEN PUISTOON



1. Yhtenäinen rakennusmassa erot-
taisi puiston rannasta



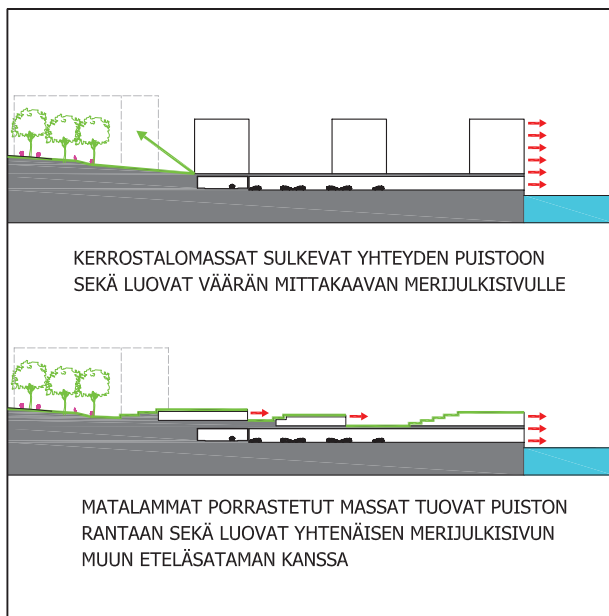
3. Rakennusmassan mukauttaminen
korkeuskäyrien mukaan



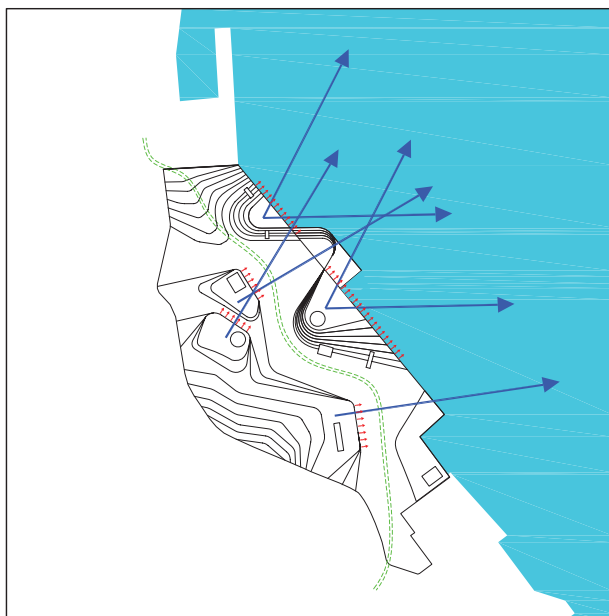
2. Raitiovaunreitti jakaa rakennusmassa kahtia



4. Yhteydet rantaan ja tärkeät näkymät jakavat rakennusmassat osiin



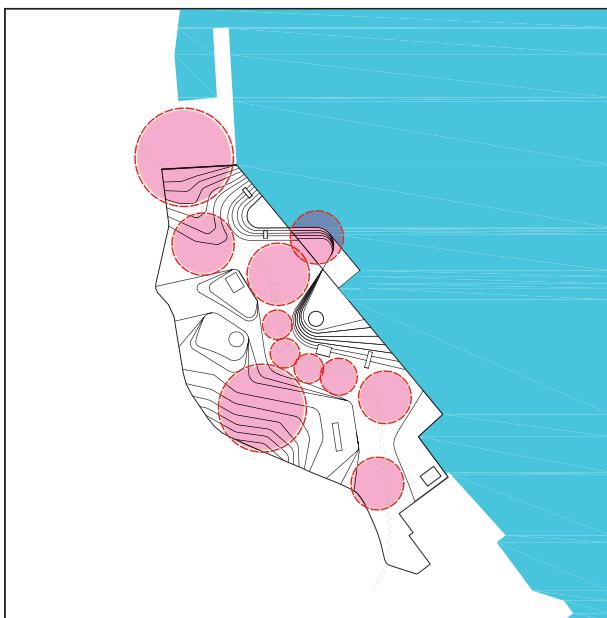
5. Rakennukset sulautuvat puistomaisemaan ja
kohoavat rantaa kohti avautuvina



7. Julkisivut avautuvat juhlallisesti merelle naapu-
reita häiritsemättä



6. Puistomaiseen ympäristöön istutetut porrastetut massat luovat vaihtoehtoisia reittejä ja suojaisia paikkoja



8. Rakennukset luovat rikkaan sarjan vaihtelevia kaupunkitiloja ja eri toimintoja

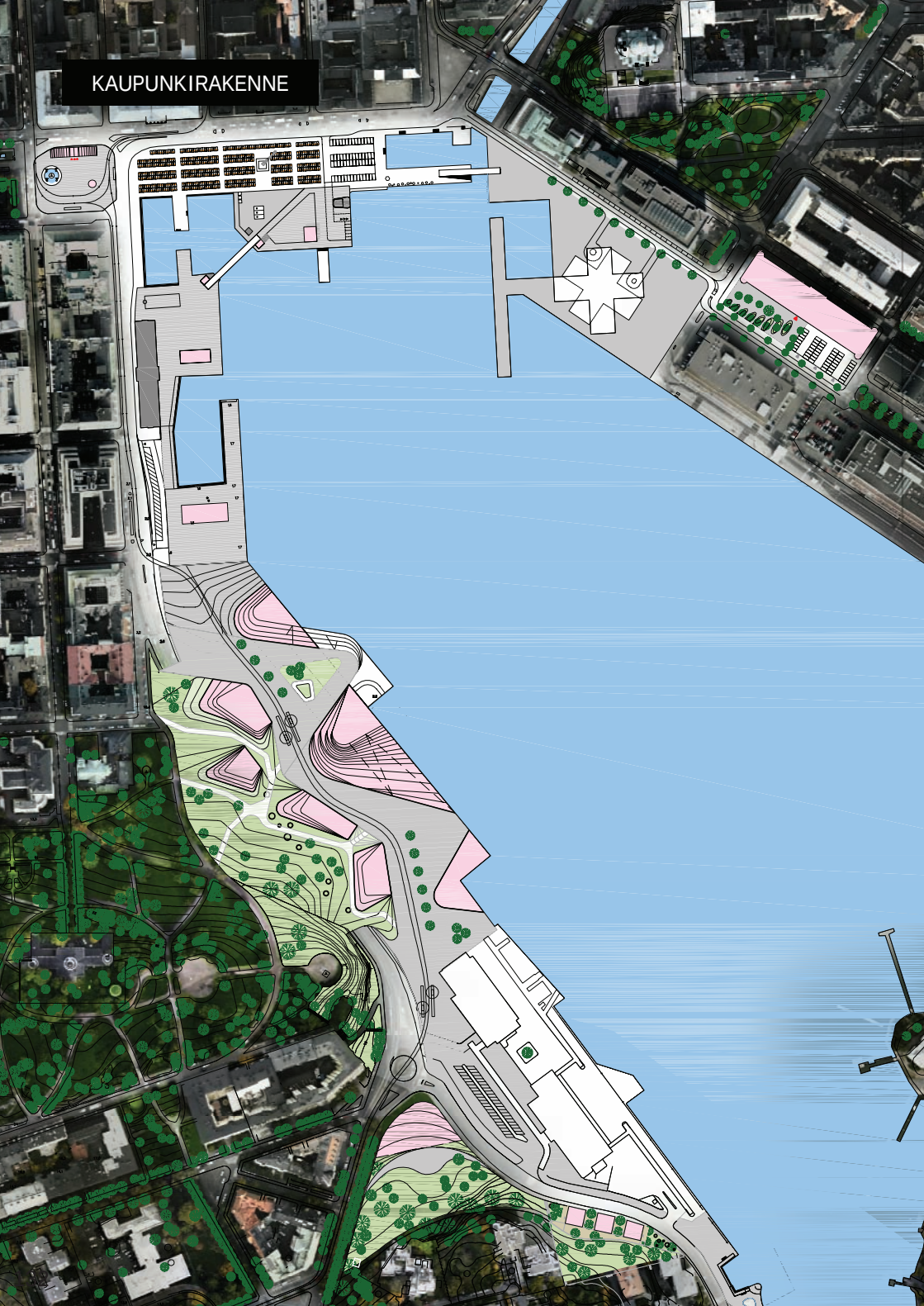
VAIHTOEHTO 1

Tähtitorninvuoren puisto jatketaan rantaan täysimittaisena. Se kattaa koko satama-alueen ja Laivasillan-kadun. Kansi ja puisto suojautuvat autoliikenteen melulta. Raitiovaunut kulkevat kannen päällä.





KAUPUNKIRAKENNE



ASEMAPIIRROS



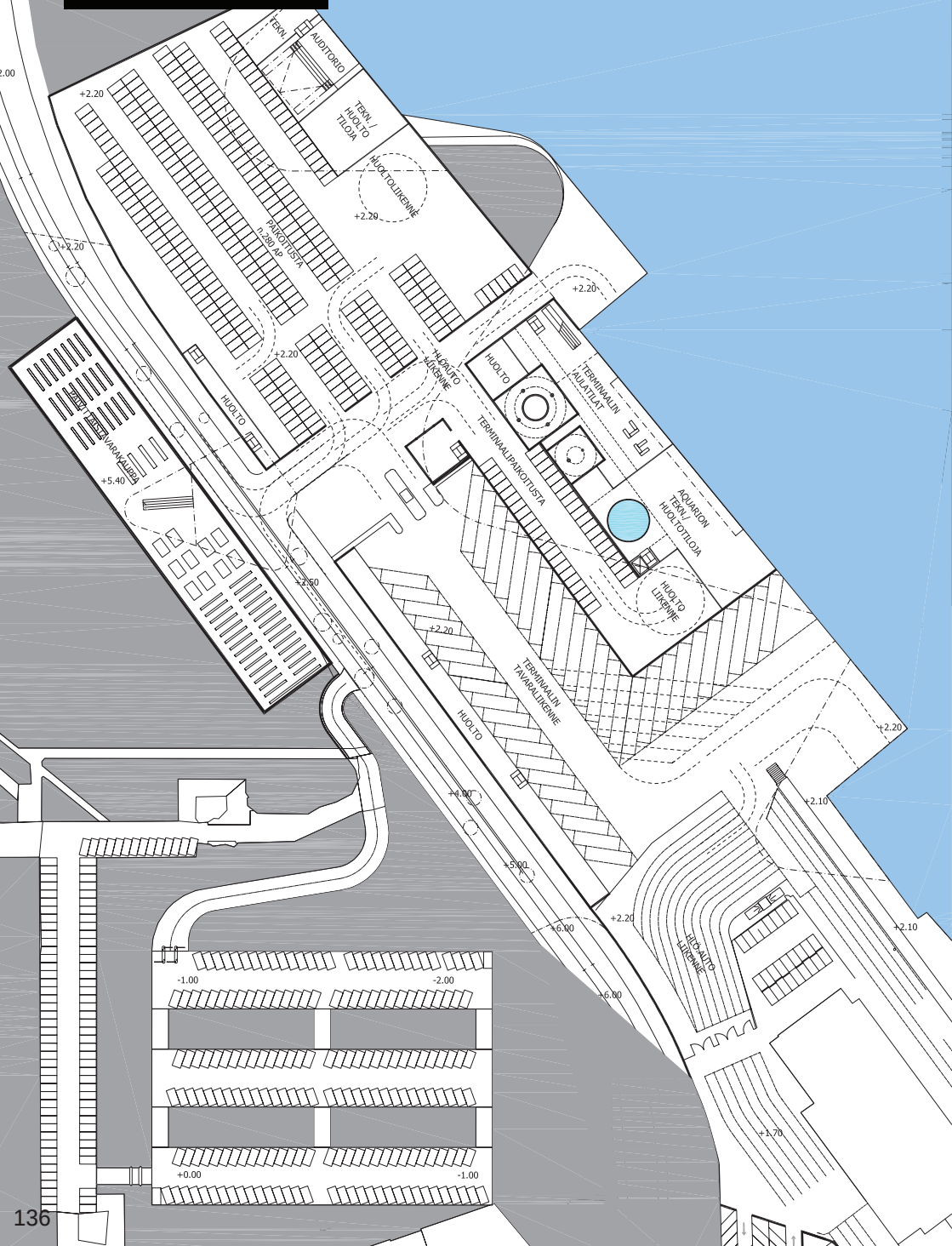
TILAT / TASO +8.40

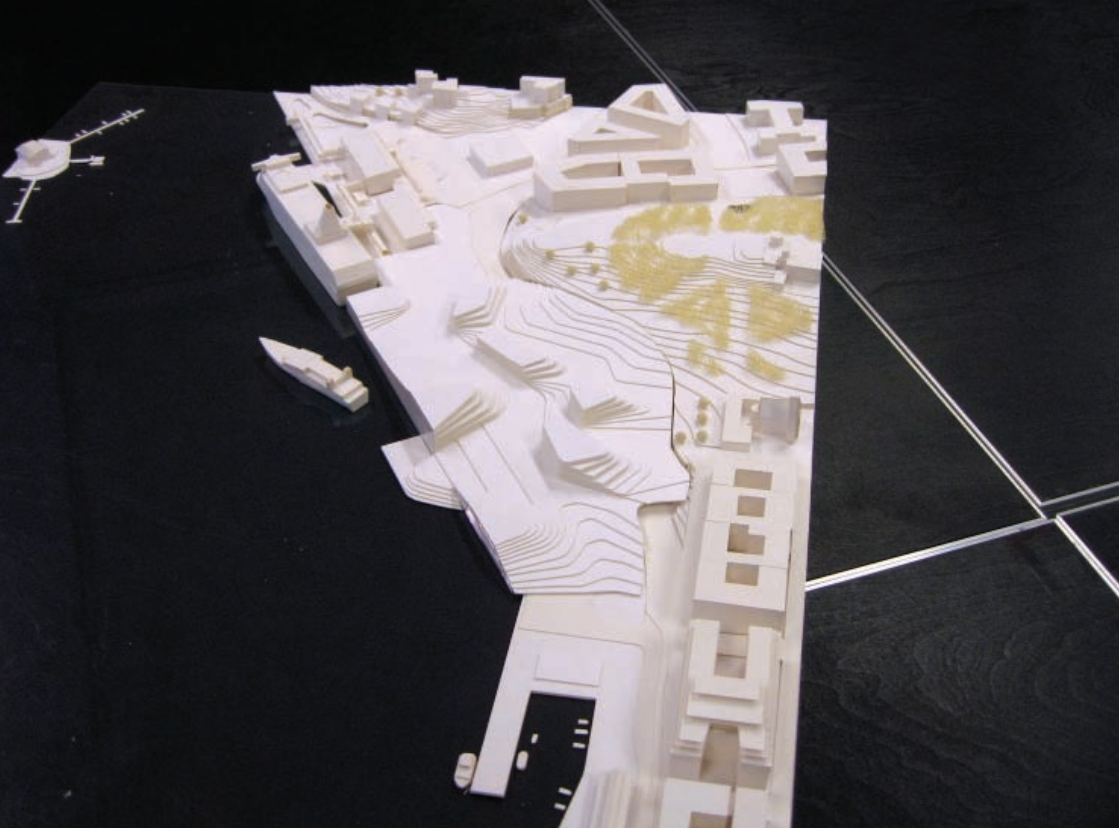


UUDISRAKENTAMINEN
VAIHTOEHTO 1
46 100 k-a m²

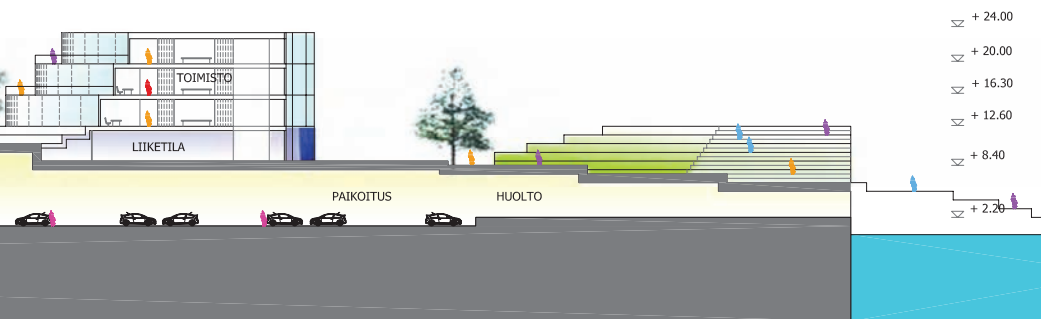
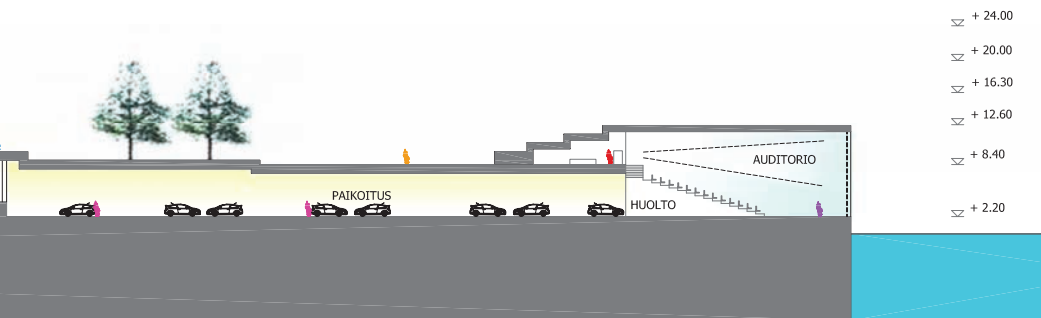
PUISTOTASON LIIKETILAA 7248 m²
 AUDITORIO 1084 m²
 HOTELLI 8400 m²
 AKVAARIO 9000 m²
 TERMINAALI 2113 m²
 RAVINTOLA 1373 m²
 TOIMISTOTILAA 4764 m²
 ASUMINEN 3295 m²
 PÄIVITTÄISTAVARAKAUPPA 7354 m²
 TEKNISTÄ TILAA 2482 m²

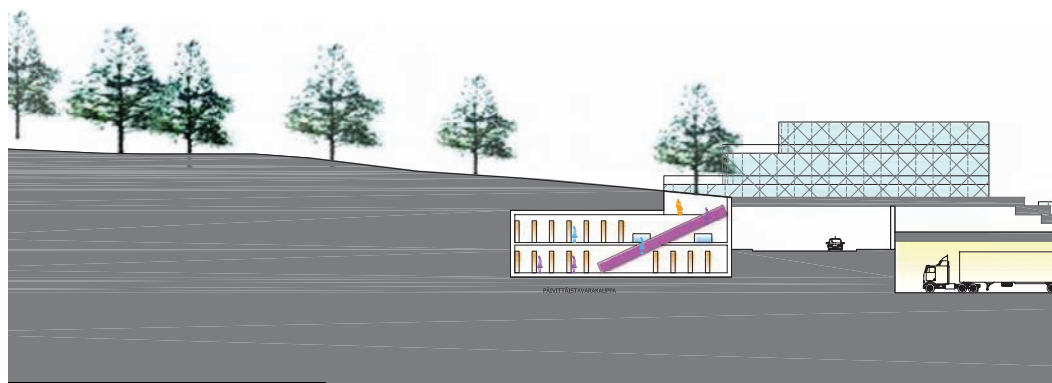
LAITURITASO









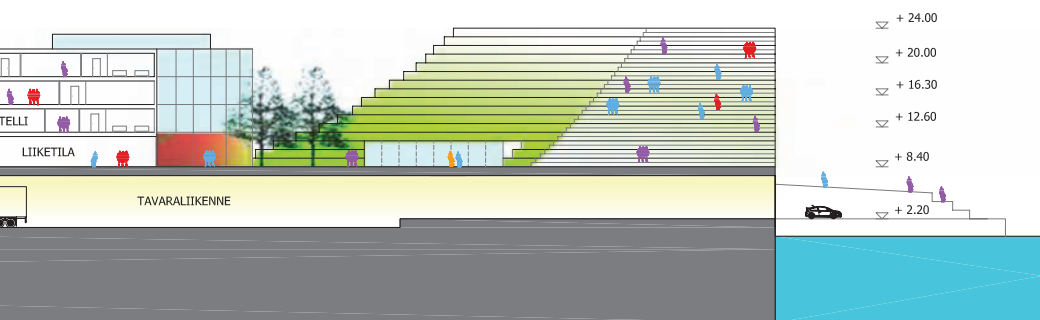
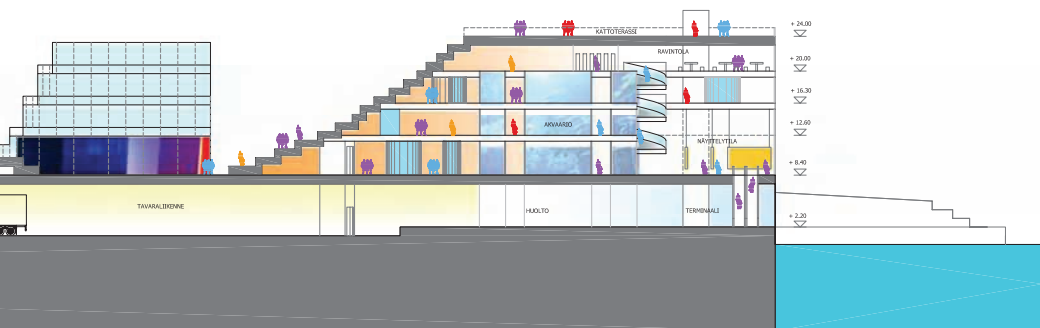


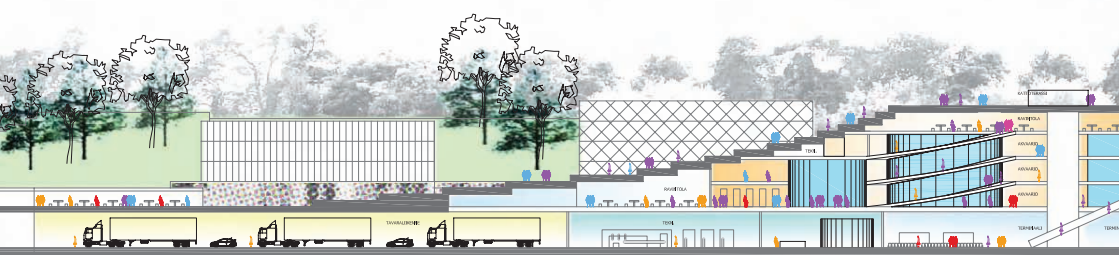
LEIKKAUS C



TÄHTITORNIN PAIKOITUS

LEIKKAUS D





AKVAARIO/TERMINAALI

LEIKKAUS E





NÄKYMÄ JUDELTA ALUEELTA





NÄKYMÄ ETELÄRANTA 10:STÄ





NÄKYMÄ TÄHTITORNIN VUORELTA



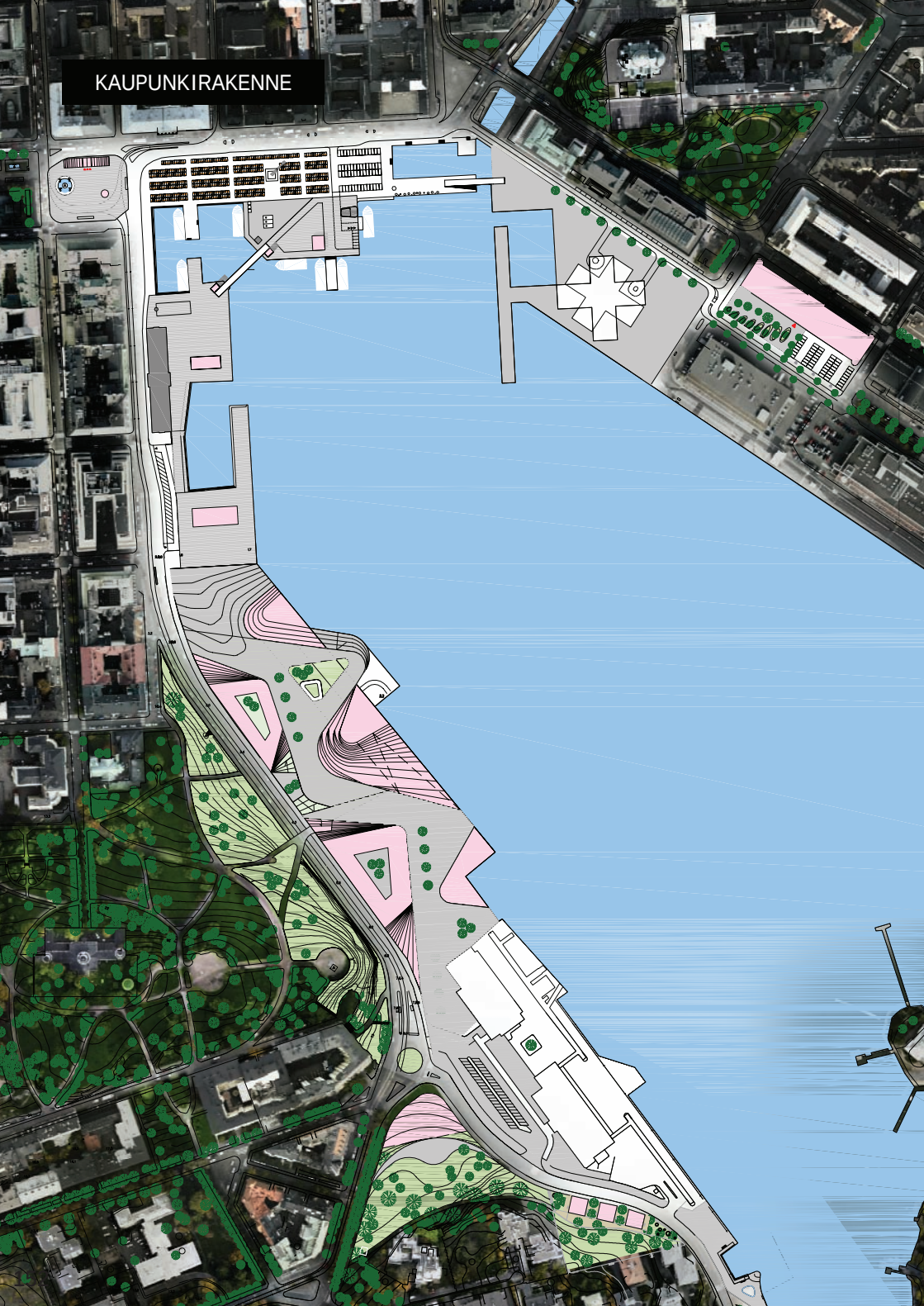
VAIHTOEHTO 2

Satama-alue katetaan kokonaan, mutta Laivasillankatu jätetään näkyviin ja yhteys puistoon muodostetaan kävelysillan avulla. Rakennuksilla on suorat julkisivut rantaan ja Laivasillankadulle päin.





KAUPUNKIRAKENNE



ASEMAPIIRROS



UUDISRAKENTAMINEN
VAIHTOEHTO 2
38772 k-a m²



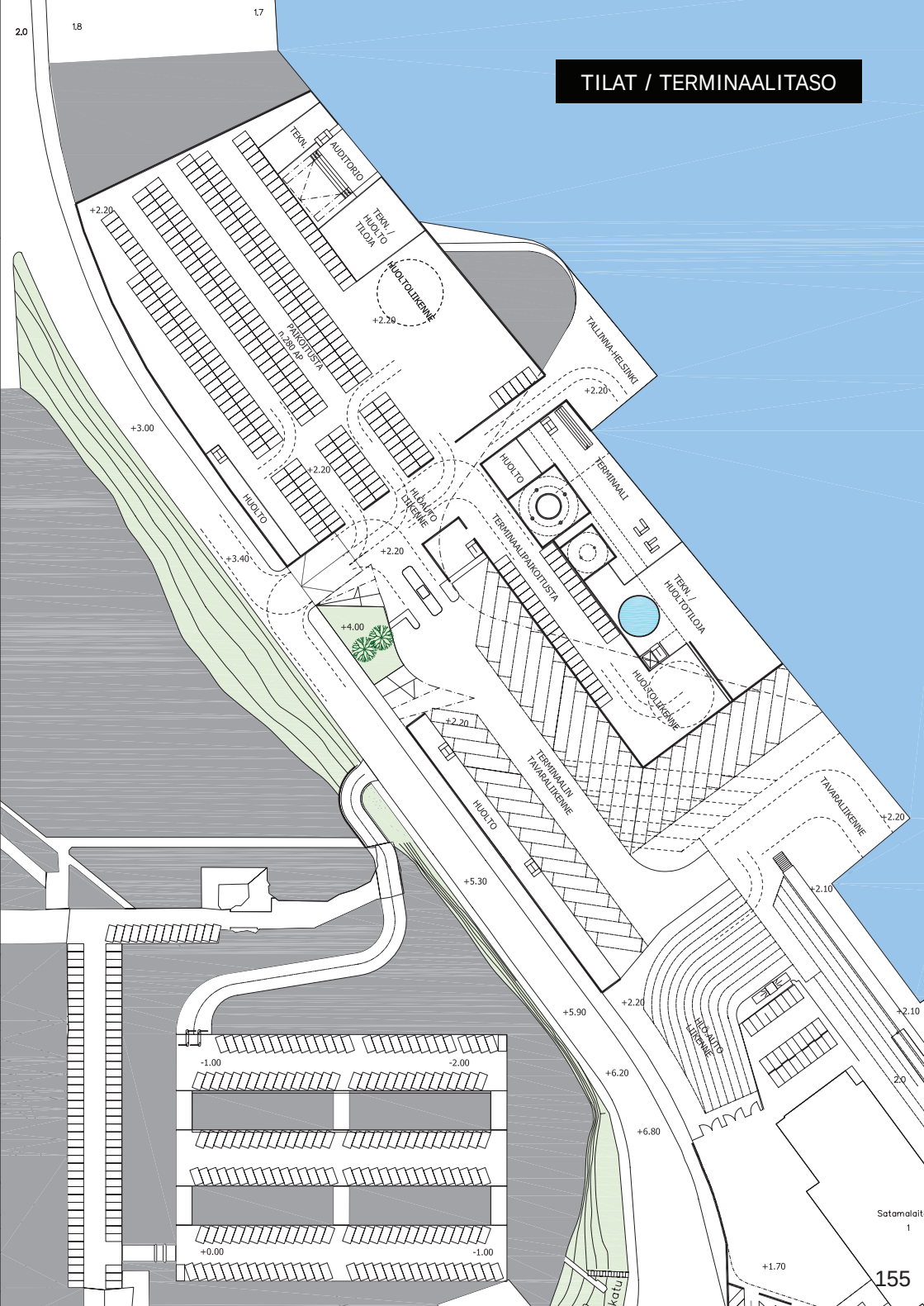
PUISTOTASON LIIKETILAA 2780 m²
AUDITORIO 1084 m²
HOTELLI 8400 m²
AKVAARIO 9000 m²
TERMINAALI 2113 m²
RAVINTOLA 1373 m²
TOIMISTOTILAA 2600 m²
ASUMINEN 3820 m²
TEKNISTÄ TILAA 2482 m²

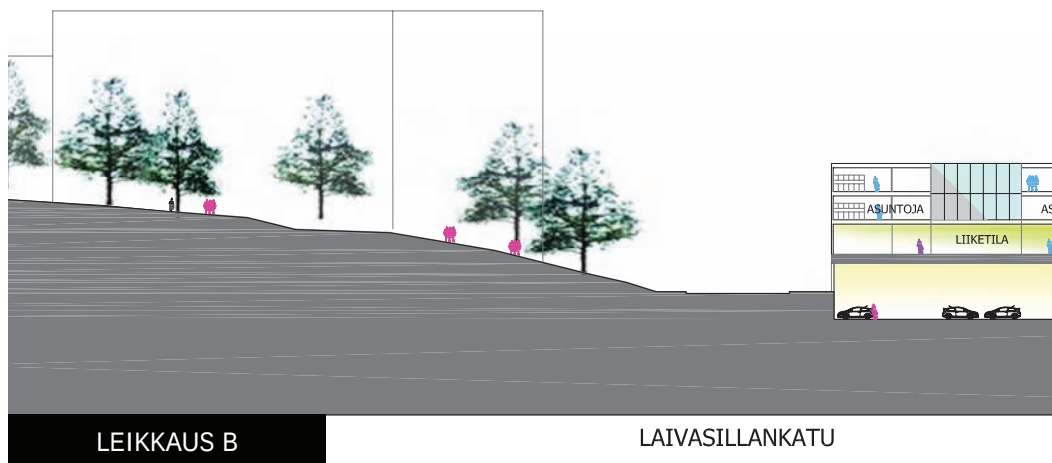
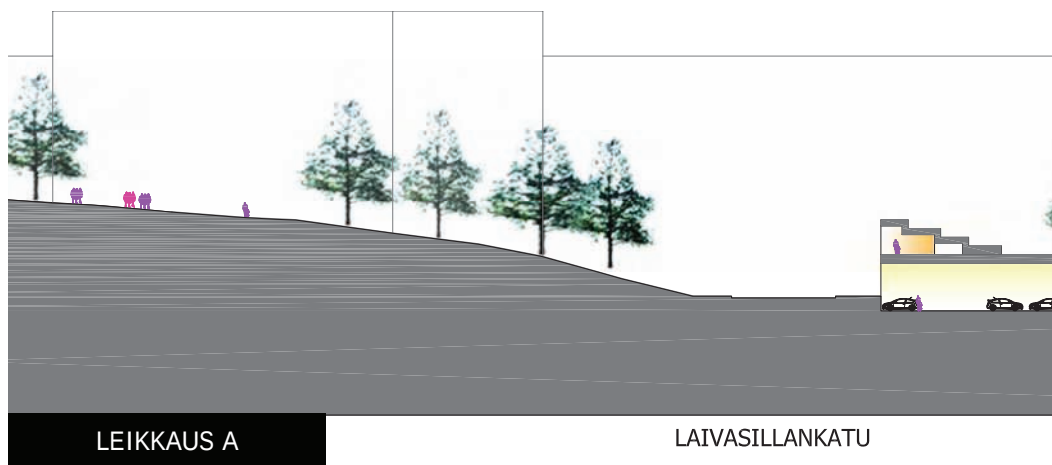
2.0

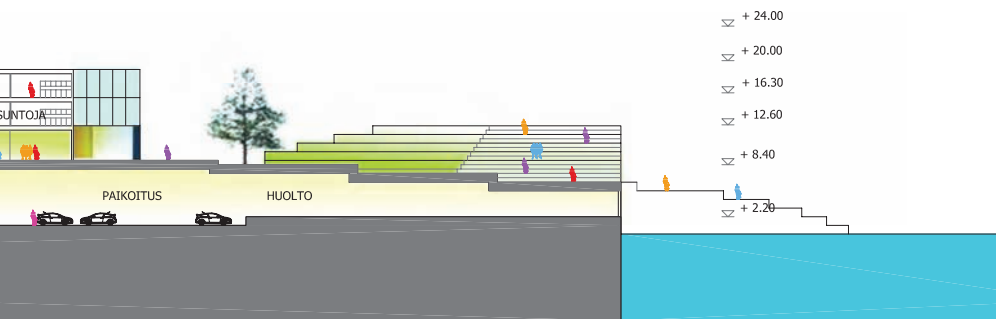
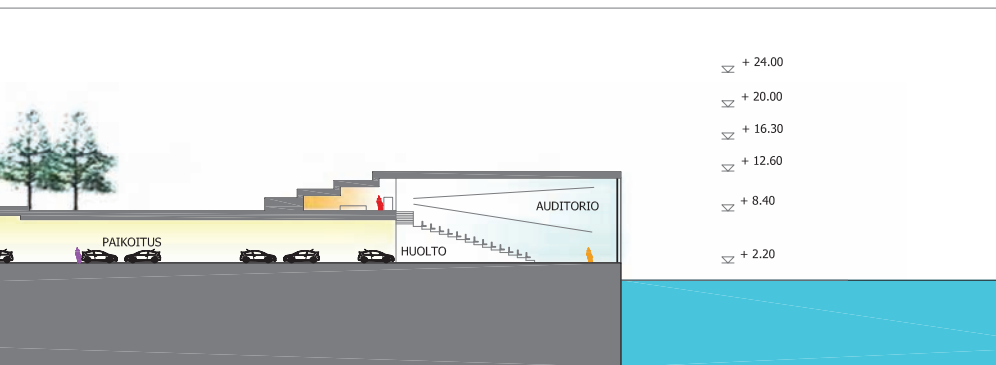
1.8

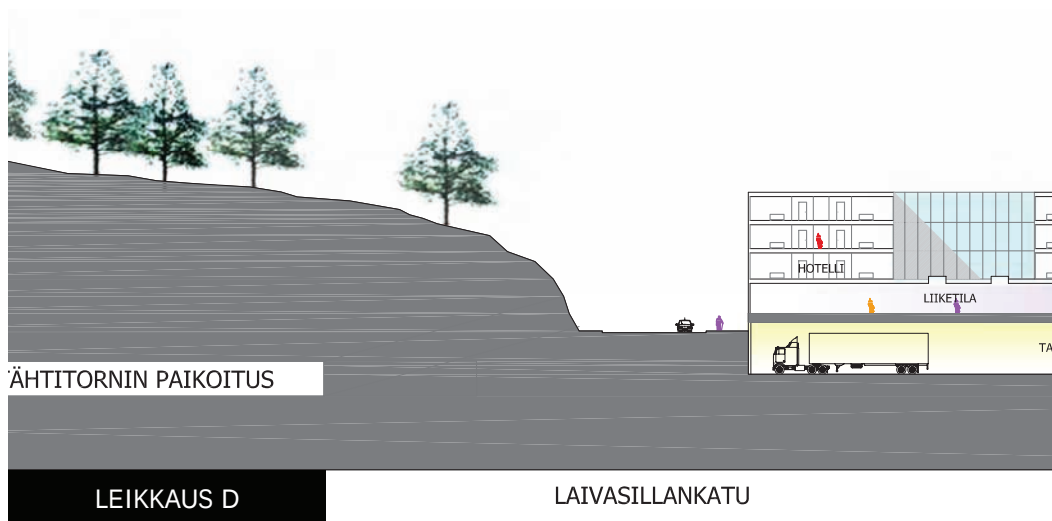
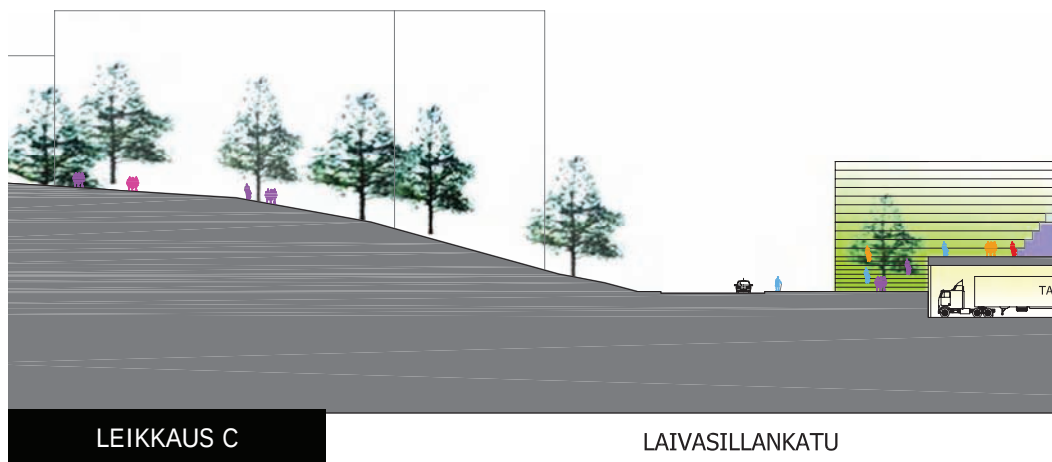
1.7

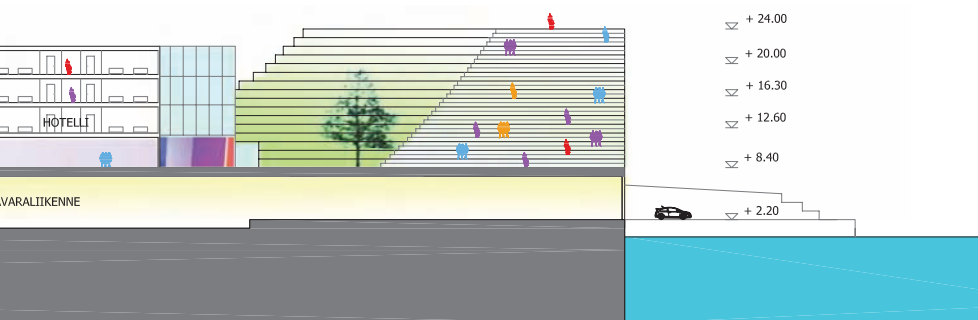
TILAT / TERMINAALITASO

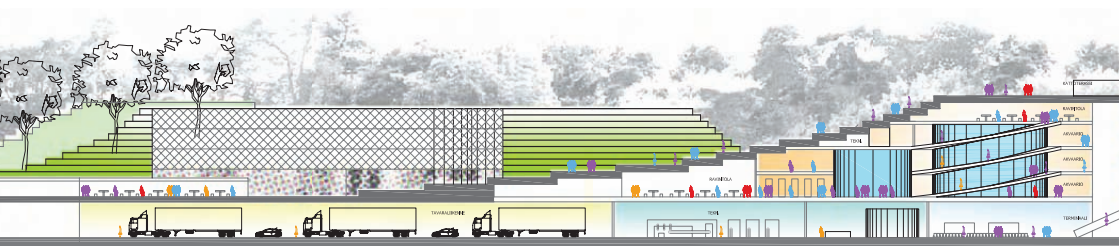












AKVAARIO/TERMINAALI

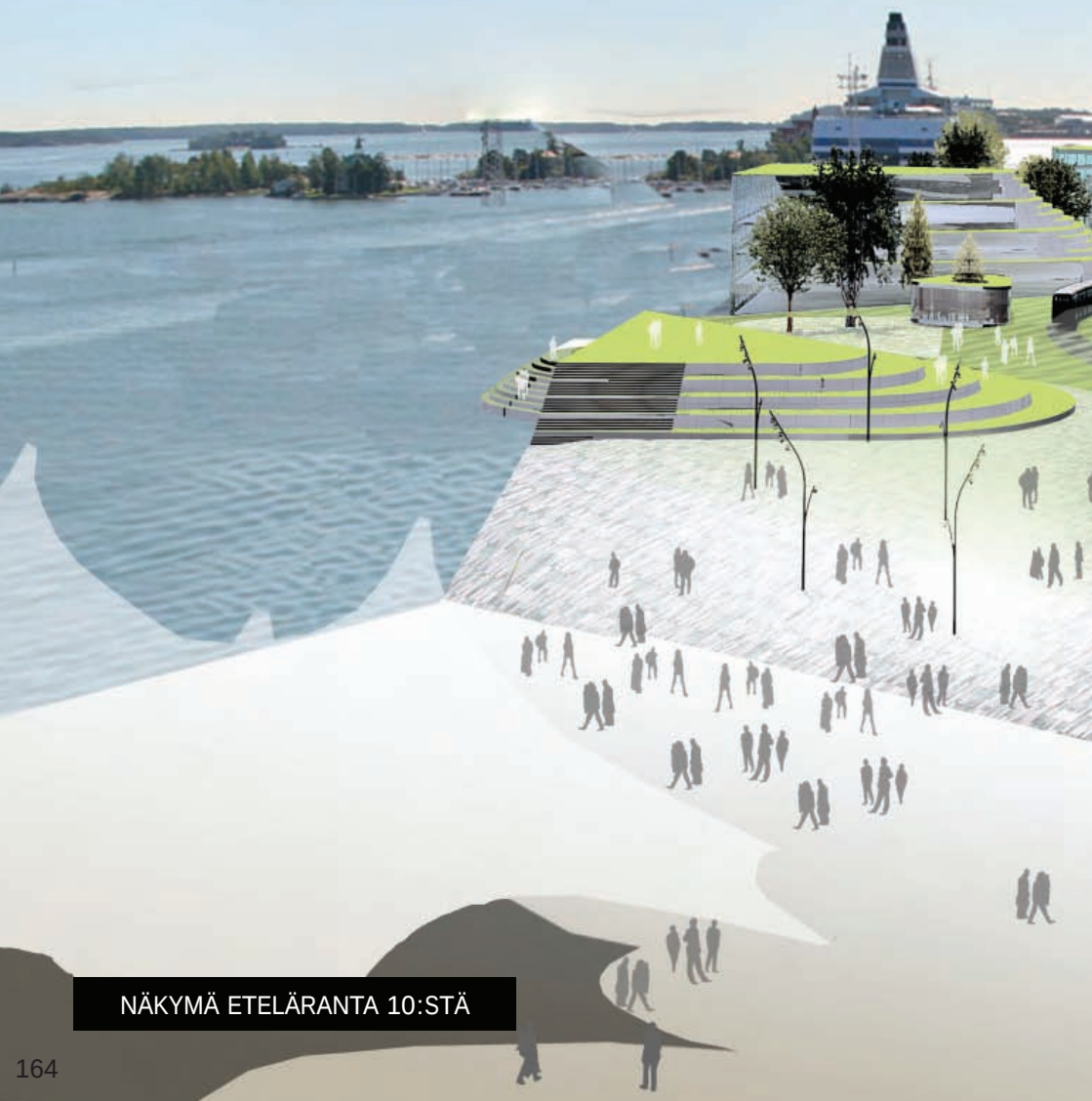
LEIKKAUS E



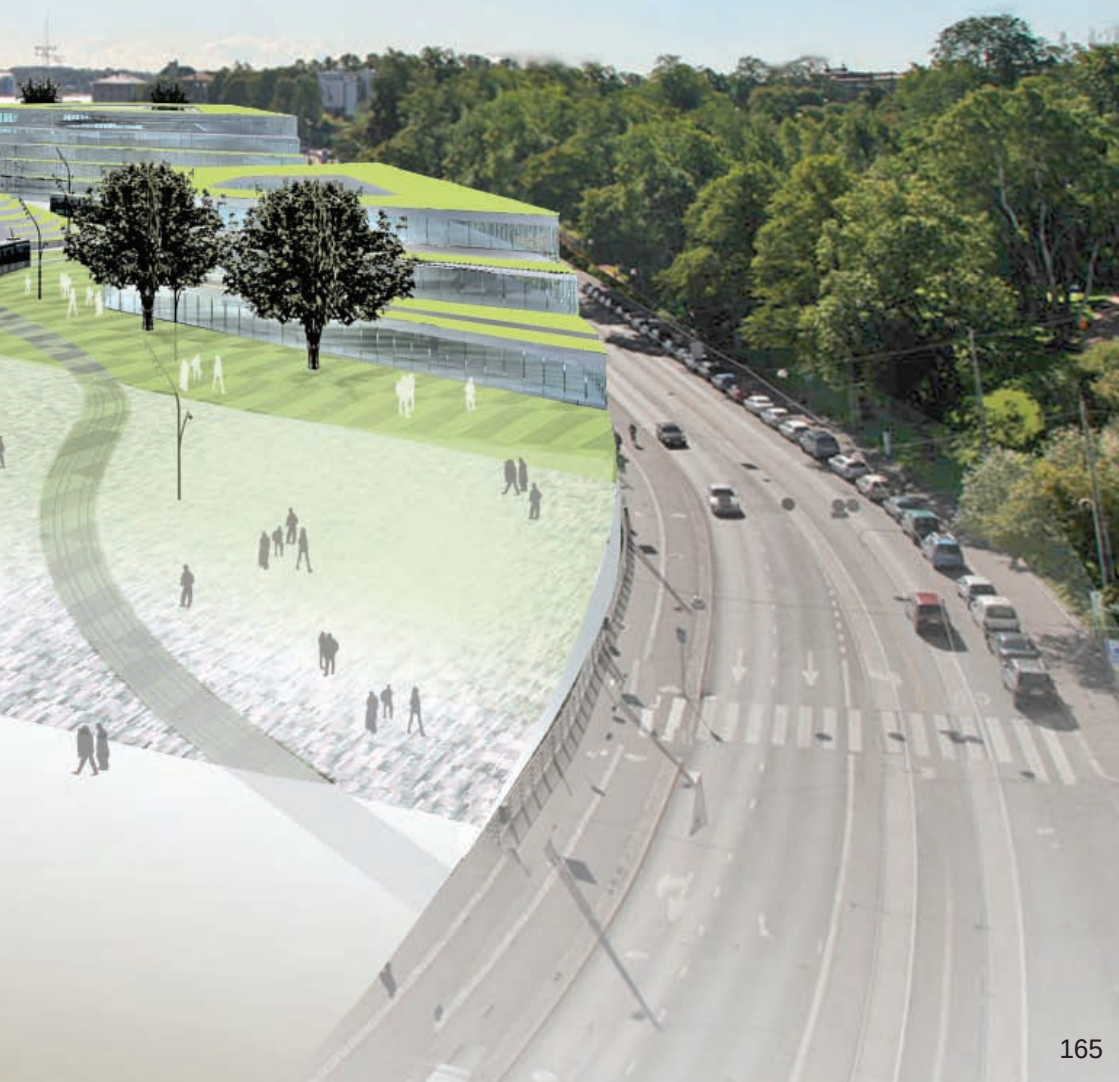


NÄKYMÄ TÄHTITORNIN VUORELTA



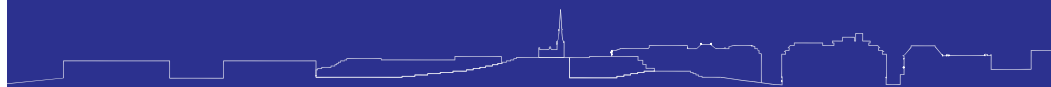


NÄKYMÄ ETELÄRANTA 10:STÄ





NÄKYMÄ MERELTÄ





VALAISTUSKONSEPTI

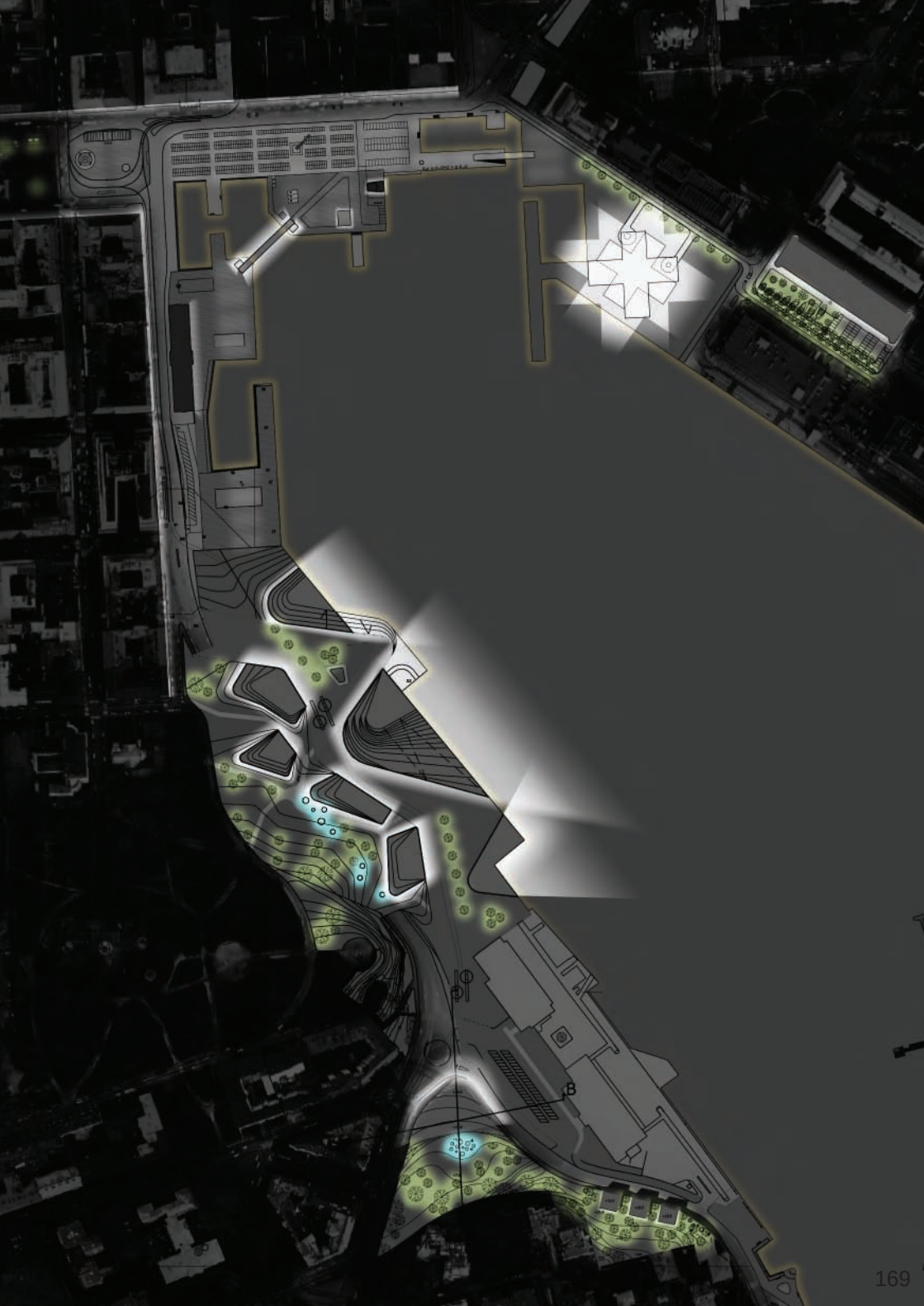
Valaistus rakentuu ajatukselle Helsingistä Itämeren valkeana tyttärenä. Jo valon laadun on oltava kutsuvan lämmin, hyvin värejä toistava, valkoinen valo. Myös valaisimien tulee toimia häikäisemättömästi ja olla mittasuhteiltaan inhimillisiä anonyymejä elementtejä, jotka eivät kilpaile Helsingin kauniin arkkitehtuurin kanssa. Kuitenkin niiden tulee omata hiljaista karismaa, ja täyttää niille asetettavat visuaaliset- ja tekniset vaatimukset, joita harmoniselta kaupunkikeskustalta odotetaan.

Suunnittelualueen aukoiden valaisimella on Marlon Brandon harteikas olemus ja Humphrey Bogartin vankkumaton karisma. Hiljaisina ja anonyymeinä elementteinä ne eivät häiritse Helsingin arkkitehtuuria, mutta täyttävät jämäkästi niille asetetut, lukuisat vaatimukset valontuottajina tilaan. Valaisin on Brando- valaisin, jonka ovat suunnitelleet Julle Oksanen ja Oliver Walter.

Suunnittelualueen rakenne suosii Richard Kelly'n ajatusta valaistuksen rakenteesta: "Ambient Light", "Focal Glow" ja "Play of Brilliance". Brando- valaisin on osa "Play of Brilliance"- filosofiaa, joka on kuitenkin tietoisesti erotettu kiusahäikäisystä. Horisontaalipintojen (Tiet-kadut ja aukiot) valaistustasot edustavat suunnitteluprosessin Ambient Light- osaa (Valoa katsomiseen) ja ovat suositusten alarajoilla, koska häikäisyä ei ole. Luonnollisesti ne on suhteutettu valaistuskonseptissa kokonaisuuteen.

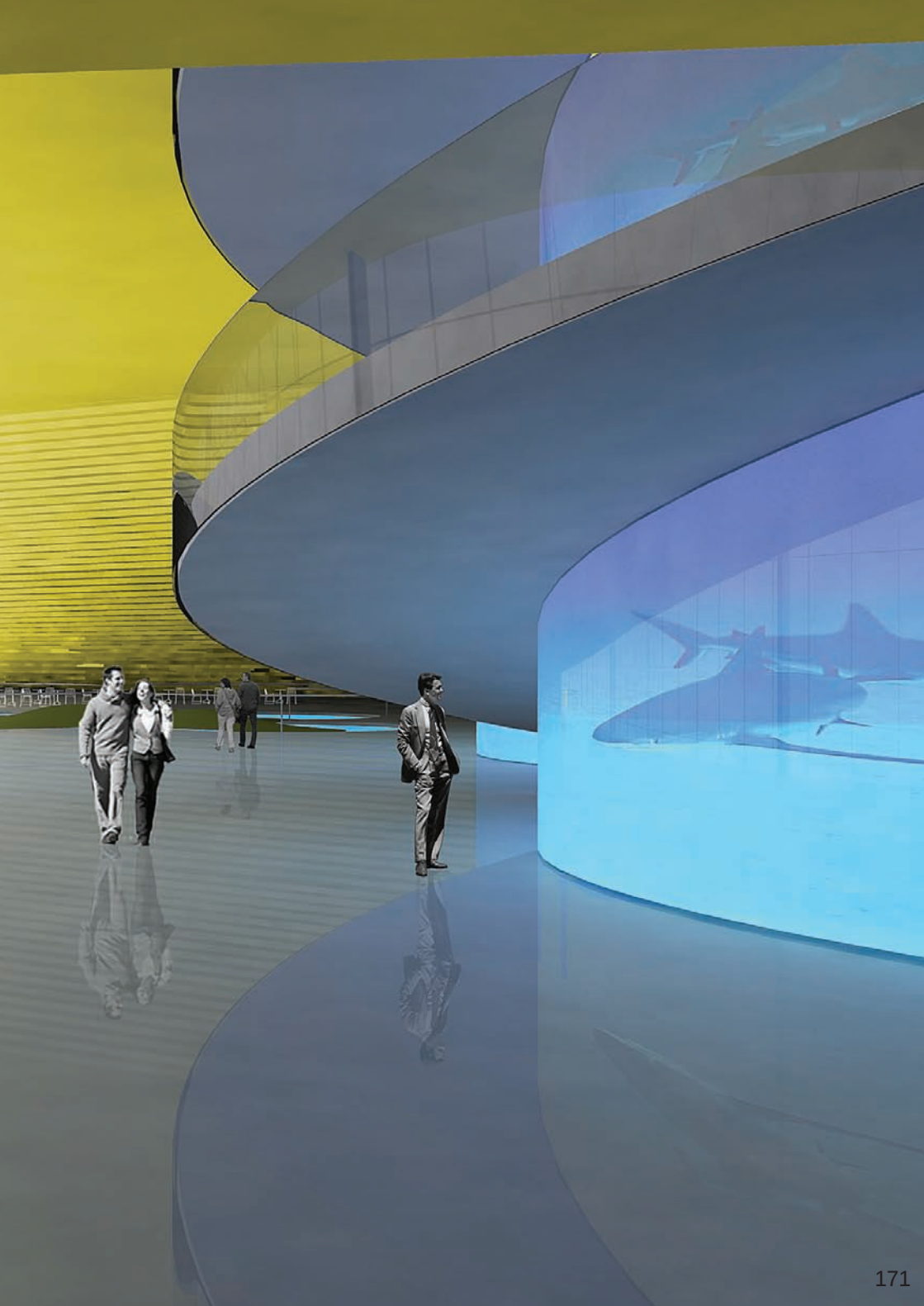
Rantaviivan herkkä raja-alue valolla, Brandon suoraa valkoista valoa tuottavien valaisimien valojakopinnat, sekä kannen valtavat päivänvaloaukot iltaisin ovat suunnittelualueen Play of Brilliance- osat. (Valoa katsottavaksi). Uusien rakennusten julkisivut ovat alistetussa asemassa Espan julkisivuvalaistuksille ja otetaan esille kuiskaten. Rakennukset "kuuluu" valaista joka sivulta, mutta niiden keskinäiset valaistusvoimakkuussuhteet voivat vaihdella esimerkiksi: Julkisivut merelle päin 100%, sivujulkisivut 50% ja julkisivut puistoon 30%.

Omana erikoisuutenaan voimme pitää mystisiä aukkoja kannen päällä. Päivällä ne toimivat päivänvaloaukkoina kannen alapuoliseen maailmaan ja hämärällä suurina valaisimina kannen alapuoliseen tilaan ja valtavina harmonisina valokaarina puistoon.



AKVAARIO







+4.00

HUILA

B

2.2

A

TERMINAALI

HUILA

NÄYTTELY

AKVAARIO

+ 8.40

TERRAARIO

WC

HUILA

KAHVILA

LIIKETILA

B

+ 8.40

HUILA

HOTELLI

RAVINTOLA

AKVAARIO

Eteläsataman uuden rantaan tuodun puisto-osuuden vetonaulaksi esitetään meriakvaariota. Tämä näyttävä rakennus houkuttelee paikalle kaupunkilaisia ja sopii toimintona hyvin rantaan rajautuvaan, näyttävään rakennusmassaan.

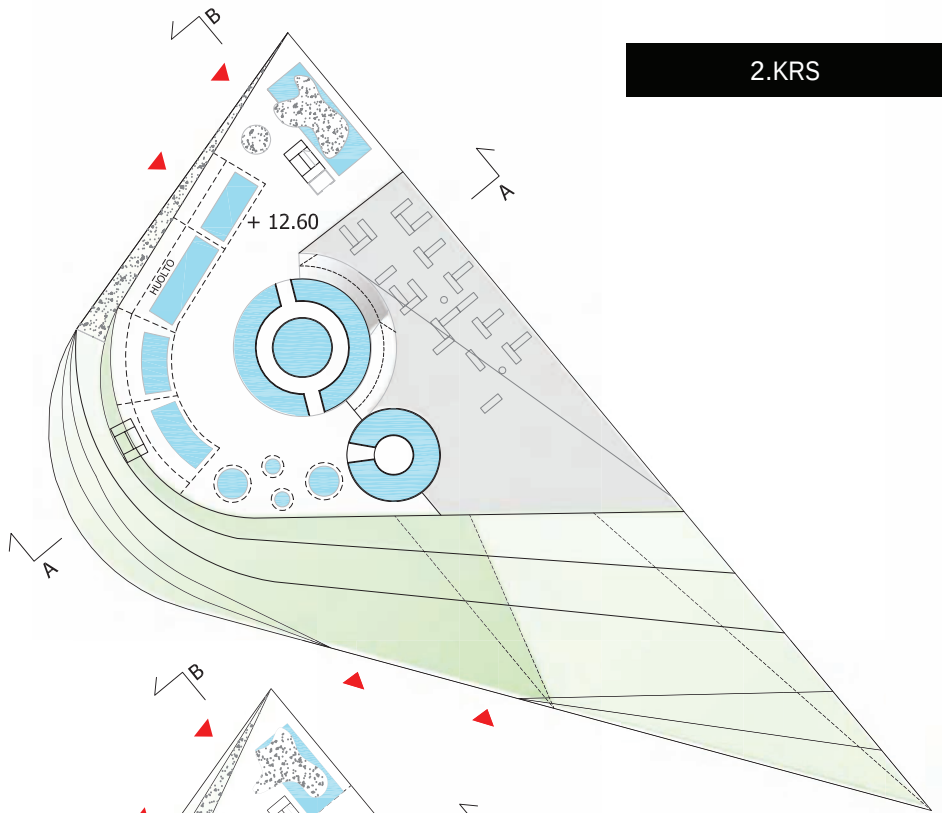
Sylinterimäiset altaat tukeutuvat suoraan maahan. Aula-, kahvila- ja näyttelytilat avautuvat merelle suuren lasiseinän kautta. Tilat sijoittuvat monikerroksisesti altaiden ympärille, joita voi tarkastella usealta eri tasolta.

TILAT / TASO +8.40 m²
4700 k-m²

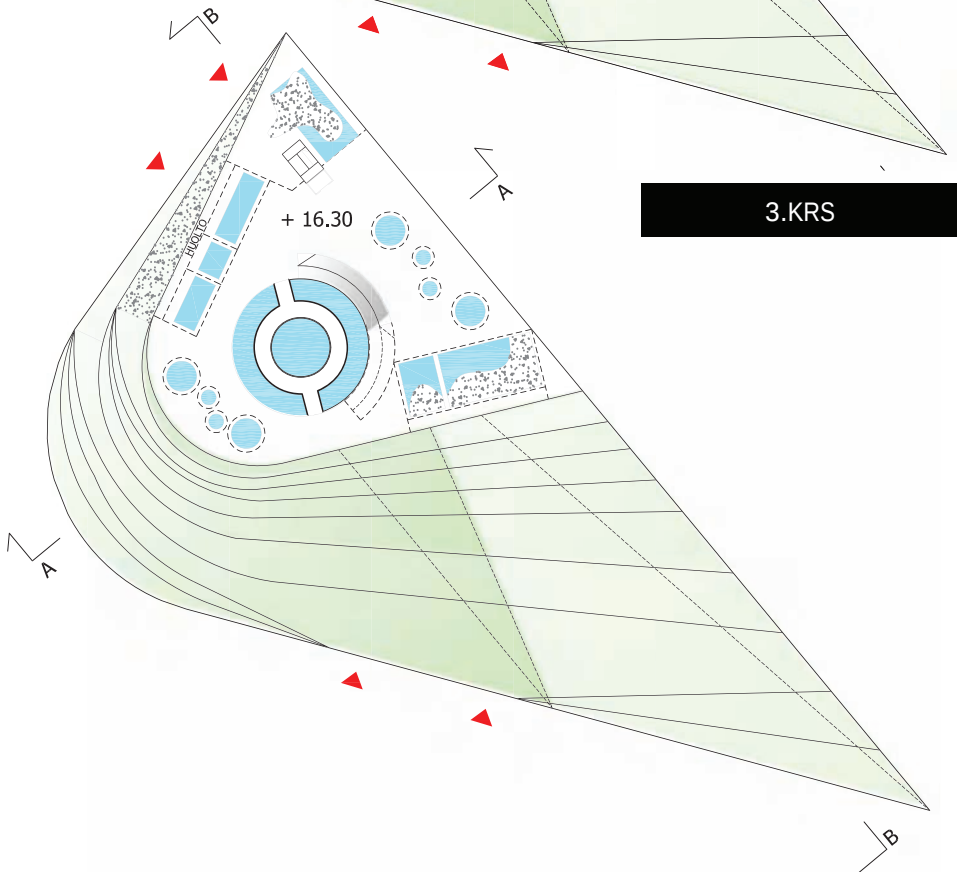
YHTEENSÄ
9000 k-m²

ALTAITA / TERRAARIOITA
1400 k-m²

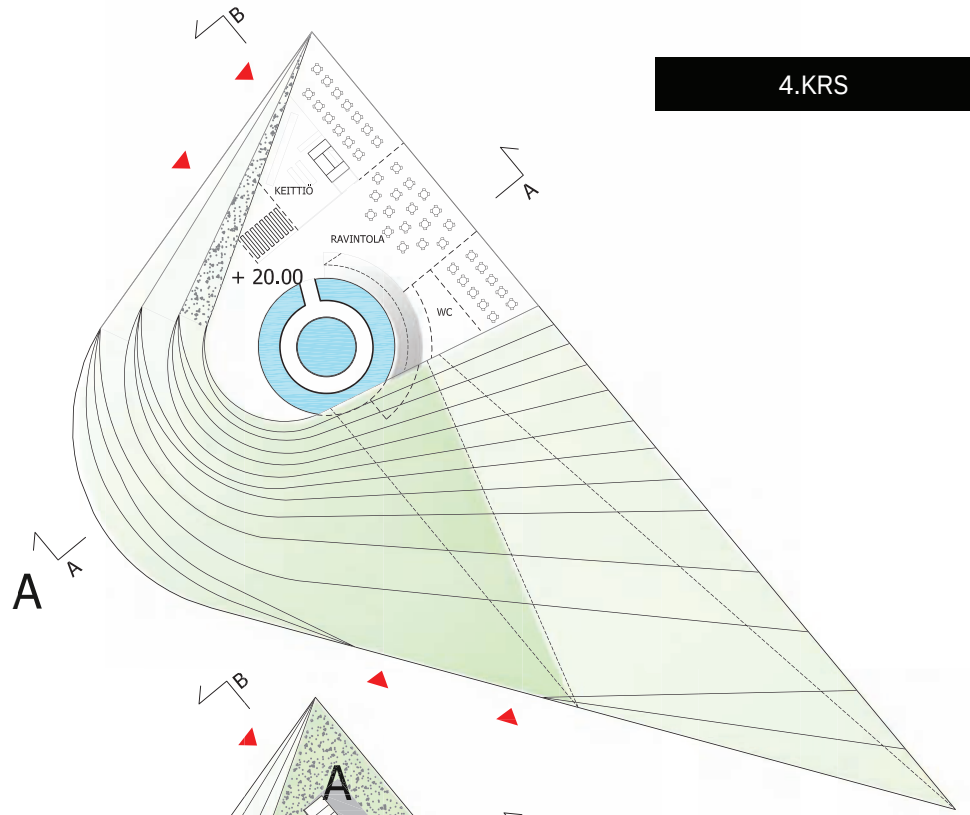
2.KRS



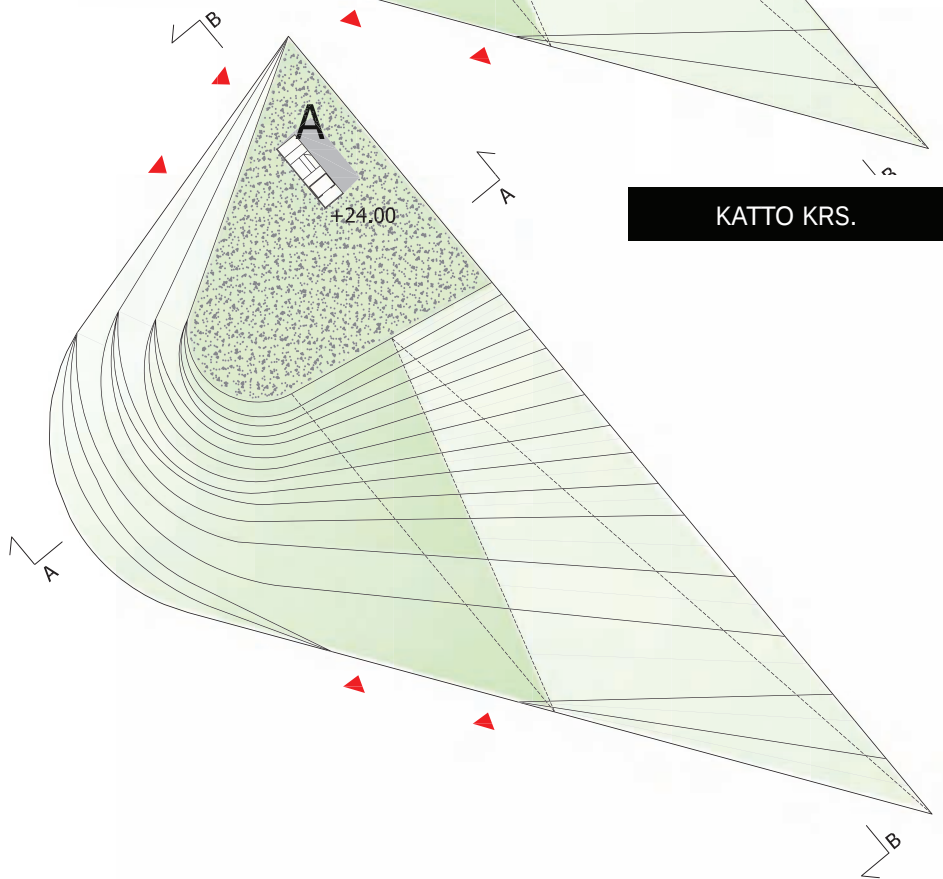
3.KRS

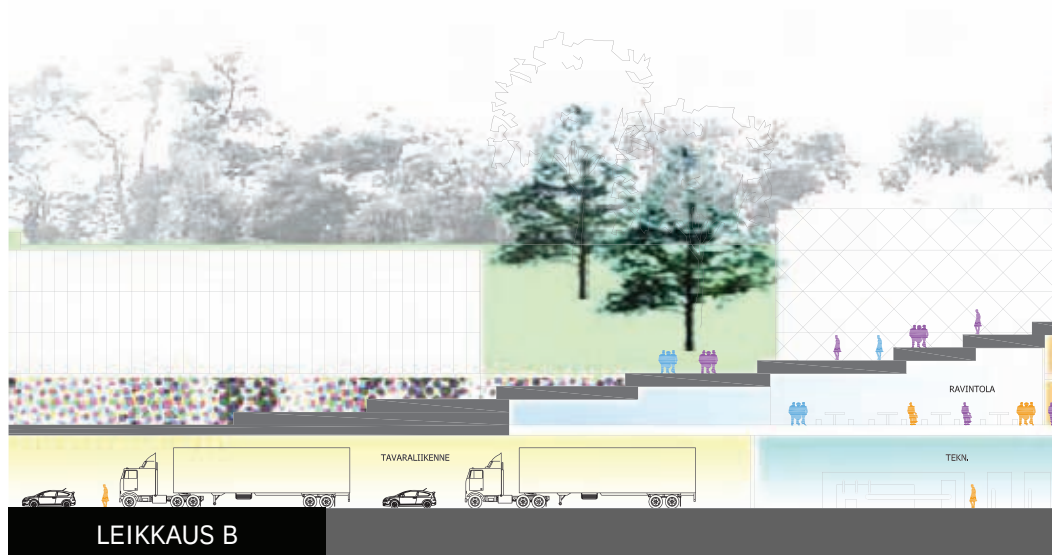


4.KRS



KATTO KRS.







OLYMPIATERMINAALI



Olympiaterminaalin viereinen rata-
kuilu- ja varikkoalue katetaan yhte-
näiseksi puistoksi. Liikenneympyrään
rajautuva reuna puistoa nousee ma-
talaksi julkisivuksi uudelle Hyvinvoin-
titerminaalille, joka sijaitsee suurelta
osin puistotason alla.

Terminaalin etelän puoleiseen kalli-
oleikkausseinämään sijoitetaan kolme
huvilamaista asuinrakennusta elävöit-
tämään katutilaa ja tuomaan uusi,
hienovarainen lisäys tälle arvokkaalle
alueelle.

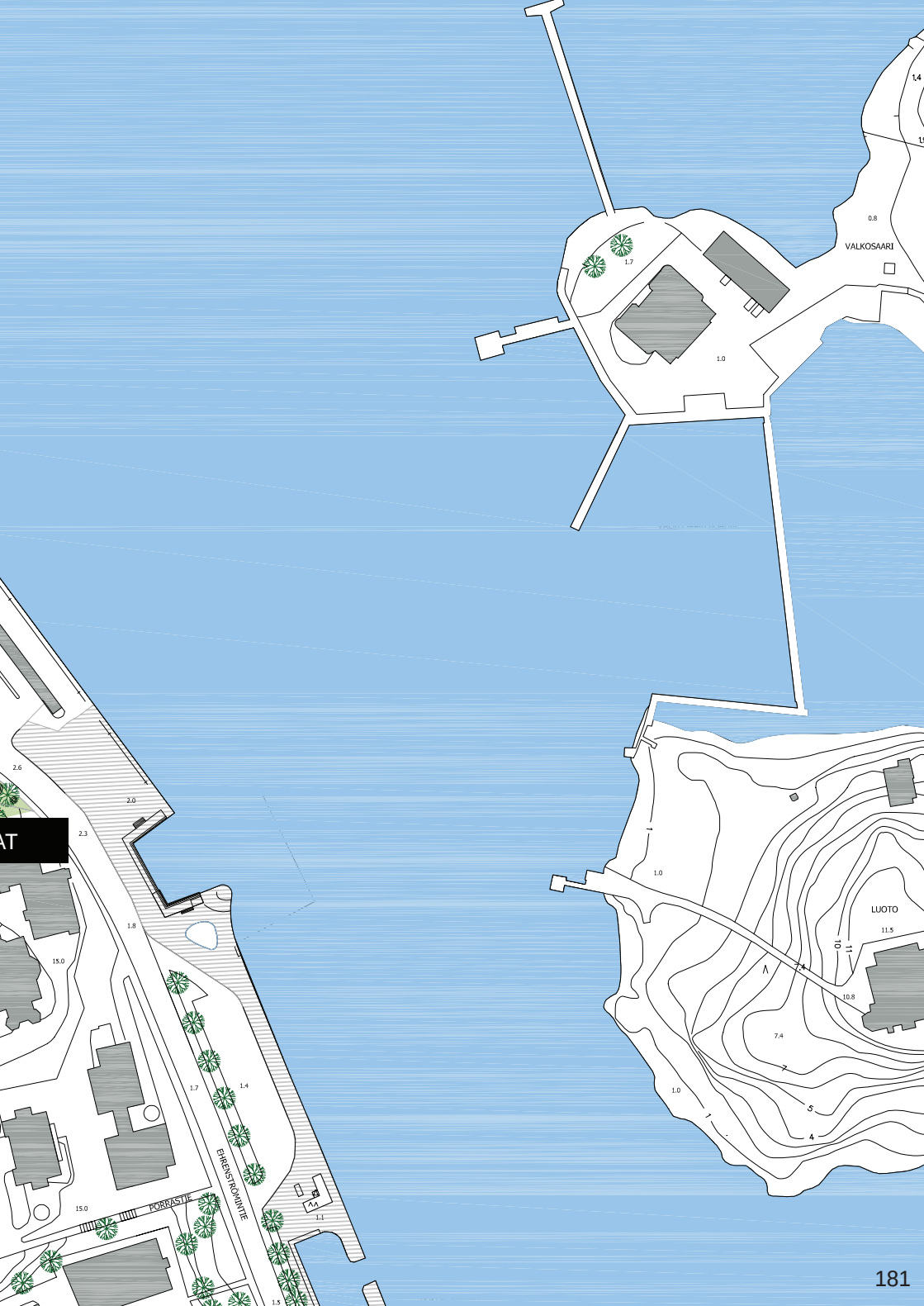


KAUPUNKIRAKENNE 1:2000

HYVINVOINTITERMINAALI

UUDET VILLA



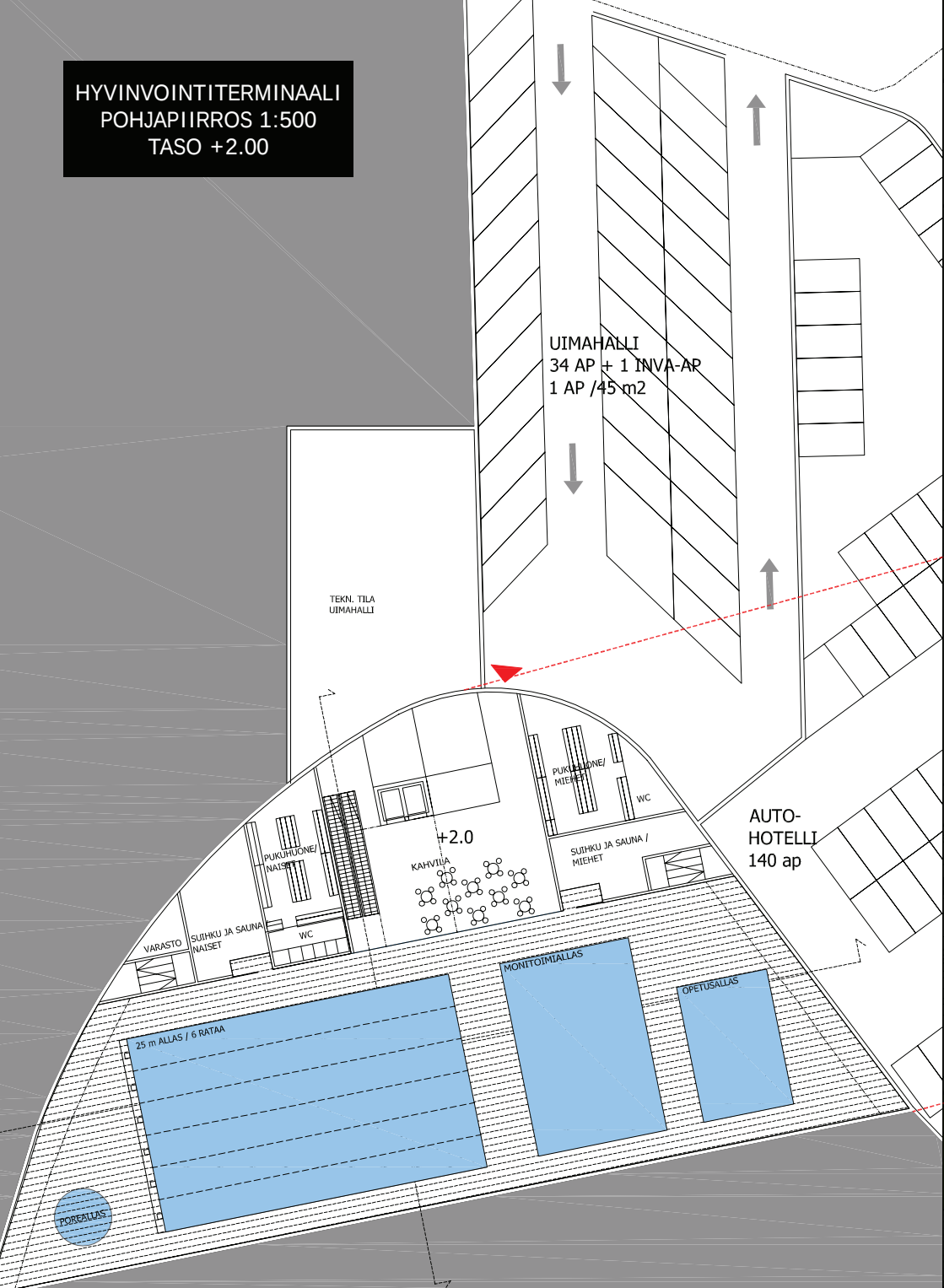


ASEMAPIIRROS 1:1000

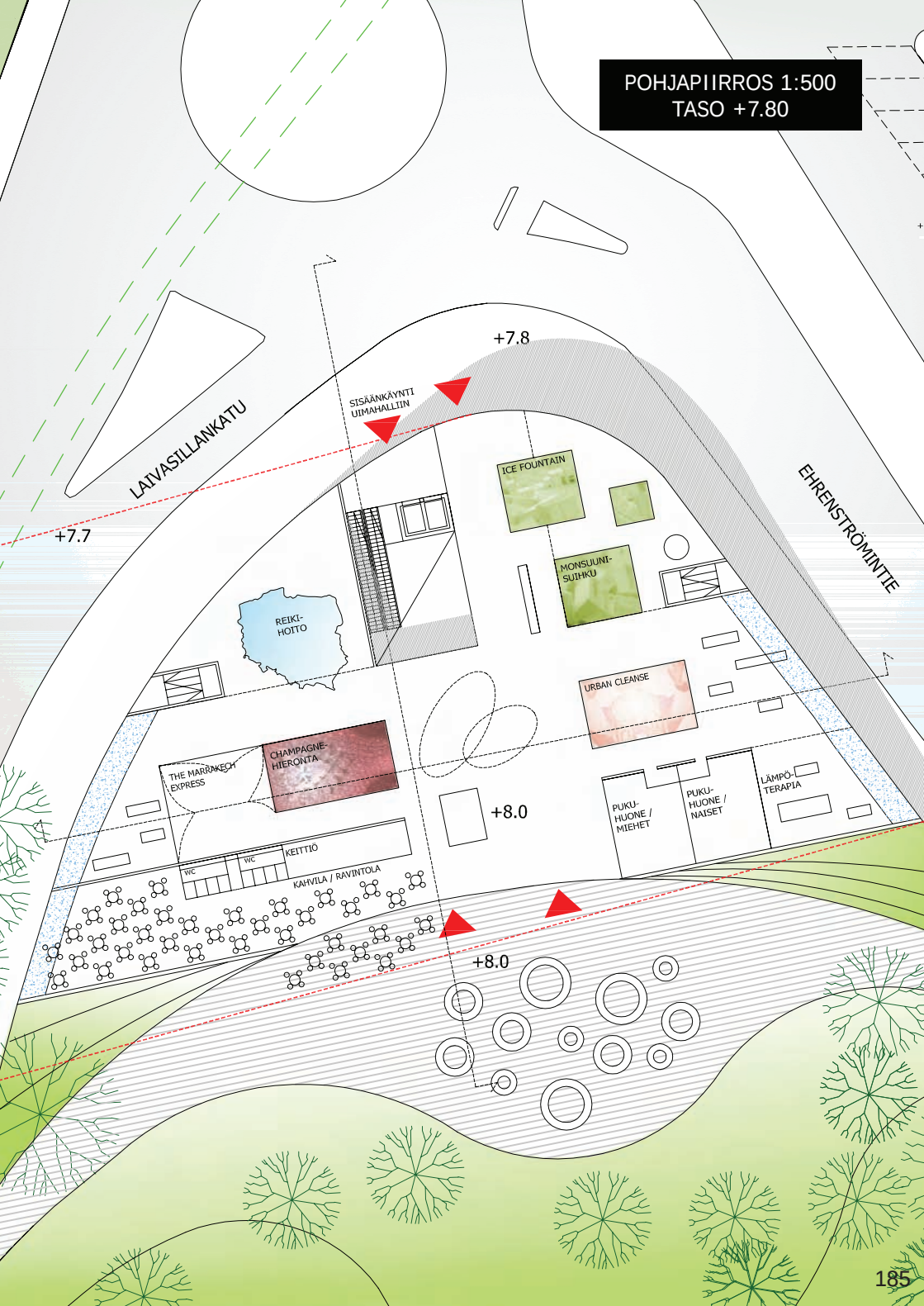


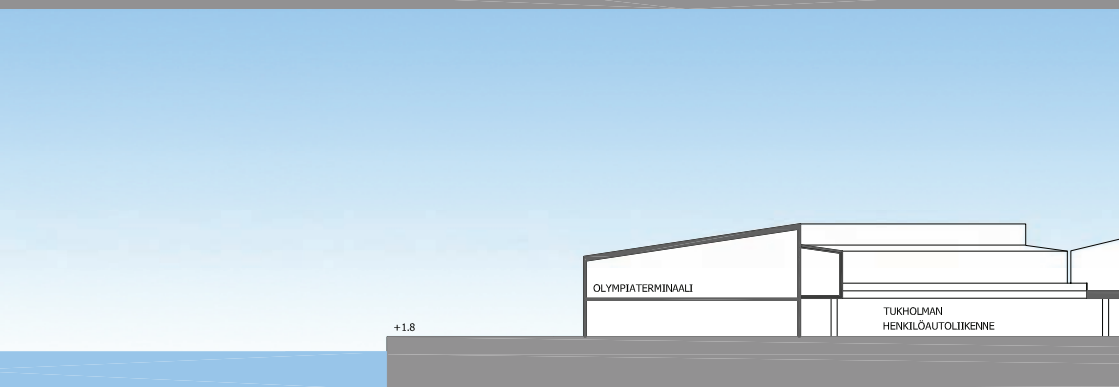
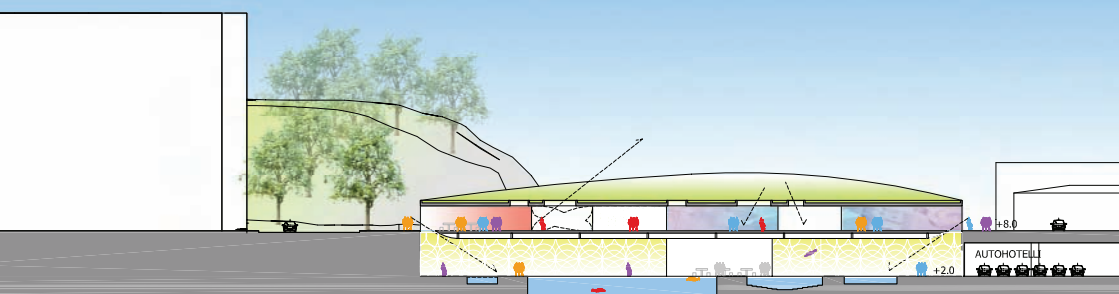
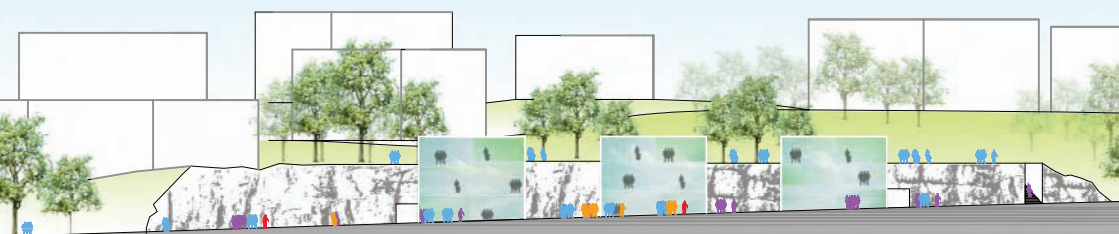


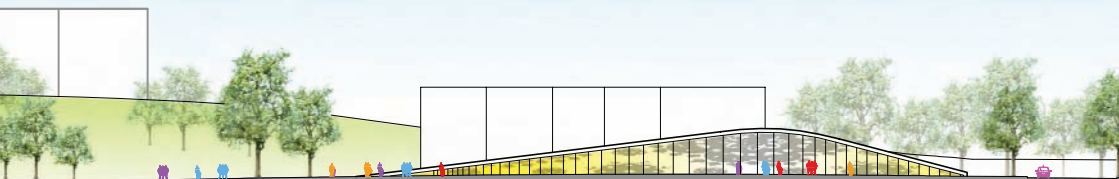
HYVINVOINTITERMINAALI
POHJAPIIRROS 1:500
TASO +2.00



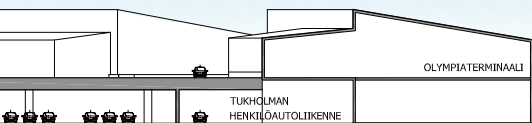
POHJAPIIRROS 1:500
TASO +7.80





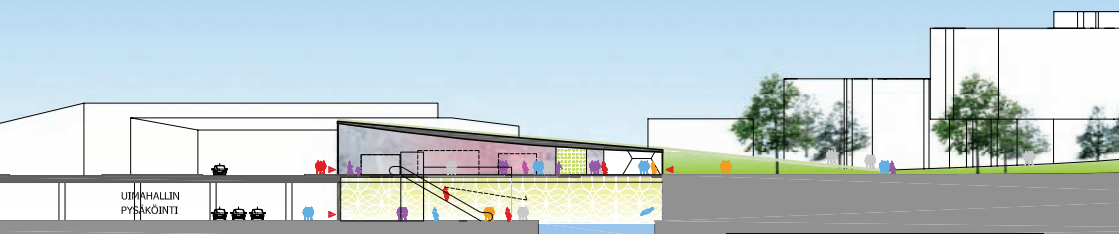


JULKISIVU LAIVASILLANKADULLE

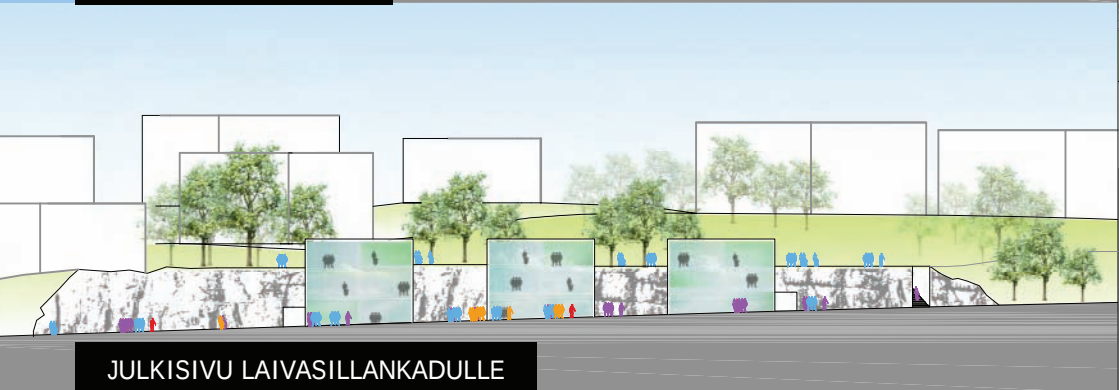
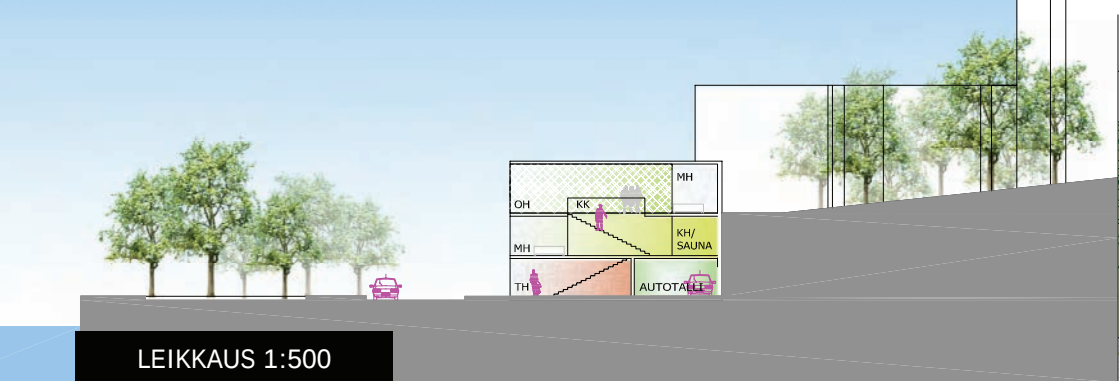


+1.8

LEIKKAUS 1:1000



LEIKKAUS 1:1000









Nurmikolle astuminen sallittu

-Meri Louekari

Aristoteleen mukaan kaupunki ei ole olemassa pelkkää elämää varten. Se on olemassa hyvää elämää varten.

Ekologisen kestävä kehityksen onnistumista mitataan planeettamme kapasiteetilla tukea kaikkia elämän muotoja. Kaupunkisuunnittelun onnistumista voitaisiin mitata kaupungin kapasiteetilla tukea ihmisyyttä. Kuinka ihmisyyden tukeminen ja hyvän elämän edellytysten luominen näkyvät käytännön kaupunkikehityksessä, esimerkiksi Helsingin Eteläsataman kohdalla?

Eteläsatamaa leimaa suurelta osin monofunktionaalisuus – risteilijöiden vaatimat pysäköintipaikat ja terminaalirakennukset vievät alueesta suuren osan ja katkaisevat rantoja pitkin kulkevan tärkeän ulkoilureitin. Vaikka alue voisi olla Helsingin merkittävimpiä paitsi kantakaupungin elävyyden kannalta, myös sen merellisenä fronttina, se on osin jäänyt eräänlaiseksi sokeaksi pisteeksi, johon ympäröivien alueiden toiminnot pysähtyvät. Kirjava Satama – projektin yhtenä päämääränä on alueen elävöittäminen - monofunktionaalisuuden muuttaminen multifunktionaalisuudeksi ja uusien hyvän elämän edellytysten luominen.

Kehitettäviä aihealueita ovat paikallinen identiteetti, liittyminen ympäröiviin alueisiin, toimintojen sekoittuminen, tulevaisuuden muutoksiin sopeutuminen sekä urbaanien alueiden korkea laatu.

Kaupunkien väliseen globaaliin kilpailuun sisältyy vaara siitä, että se johtaa samankaltaisten kaupunkikeskustojen kehittymiseen. Helsingin Eteläsatamankaan uusiokäyttöä eivät saisi määrittää vain satama-alueiden yleiset kehityslinjat, vaan paikalliset vahvuudet, olemassaoleva käyttö ja tulevaisuuden kehitykseen vaikuttavat erityispiirteet olisi otettava suunnittelun lähtökohdiksi. Kansainvälisesti vaikuttavat urbaanin kehityksen trendit pitäisi pystyä kääntämään ja sovittamaan projektin tarjoamaan kontekstiin.

Kansainvälisessä vertailussa Helsinki on pieni kaupunki. Tähän liittyy monia vahvuuksia, jotka edistävät mahdollisuuksia hyvään elämään. Ominaislaatuinen kaupunkirakenteellinen ja arkkitehtoninen struktuuri, paikallisten tuotteiden ja palveluiden laaja-alainen tarjoaminen sekä tapahtumapaikan luominen erilaisten sosiaalisten ryhmien käyttöön helpottavat globaalien kehitysvirtausten sovittamista paikalliseen tilanteeseen. Päämääränä on elävä alue, joka kattaa monialaisen sarjan erilaisia toimintoja, sekä julkisia ja yksityisiä tiloja eri käyttäjärhyhmille.

Arkkitehti Jon Rowlandin mukaan kaupunkien kehittymisen epävarmuus on kiinnostava aihe – siinä kun esimerkiksi kaupunkien brändäyksen konsepti perustuu yhtenäisyyden ja varmuuden tavoittelulle, kaupungin todellisten kerrosten vuorovaikutus luo epävarmuutta ja siten myös tarvetta joustavuuteen. Rowlandin mukaan voidaan tehdä erottelu dynaamisen, muutosta tutkivan kaupunkisuunnittelun ja toisaalta staattisuutta ja samanlaisuutta luovan suunnittelun välillä.

Rowlandin mukaan yksi kaupunkisuunnittelun haasteista on löytää tapoja edistää sellaista dynamiikkaa, jossa kaupungin käytön roolit ja toiminnot voivat vaihdella, myös lyhyillä aikaväleillä. Julkisista tiloista ja rakennuksista tulee entistä selkeämmin monipuolisesti toiminnallisia, kun niitä käytetään eri tavoin eri aikoina, ja kun myös väliaikaiskäyttö on mahdollista.

Kaupunkisuunnittelun tulisikin perustua ennen kaikkea siihen, että tuetaan monimuotoisuutta ja sellaisia kaupungin käyttötapoja, jotka helpottavat muutokseen sopeutumista ja auttavat määrittelemään uudelleen alunperin yksikäyttöisiä vyöhykkeitä. Nämä periaatteet muodostavat joustavan kehyksen, joka on avainasemassa kaupunkisuunnittelun tulevaisuuden kehitysnäkymissä.

Seuraavissa kappaleissa tarkastellaan lähemmin keinoja, joilla hyvää elämää voidaan edistää ja monimuotoisuutta ja kerroksellisuutta kehittää nimenomaan Eteläsataman kohdalla.

Ranskalaisen filosofin Henry Lefebren mukaan tila on sosiaalisuuden tuote. Se muodostuu omista kokemuksistamme, tavoistamme ja tilan käytöstä. Urbaani tila ei siten muodostu vain rakennuksista ja monumenteista, vaan paikoista, joihin menemme eri motiivien ajamana – tiloista, joissa työskentelemme ja vietämme vapaa-aikaa, liikumme paikasta toiseen, joissa löydämme rauhaa ja inspiraatiota. Kaupungin on tarjottava tiloja kaikille käyttäjäryhmille, riippumatta iästä, syntyperästä, statuksesta tai motiiveista. Työryhmän Kirjava Satama – projektia varten laatima, sosiologi Guido Martinettin jaotteluun pohjaava analyysi alueen eri käyttäryhmistä luo työlle lähtökohdan, jossa Lefebren ajatukset tilan sosiaalisesta funktiosta otetaan jo alkuvaiheessa huomioon. Tämän ansiosta alueen monipuolinen ja toiminnoiltaan kerroksellinen kehittäminen on mahdollista. Tuloksena on tilojen, tapahtumien, aktiviteettien ja kokemusten kavalkadi, jossa kaupungin asukkaat ja käyttäjät voivat osallistua nautittavien kaupunkikokemusten luomiseen.

Bartlettin arkkitehtikoulun johtaja, professori Iain Borden on tutkinut tekijöitä, jotka edistävät hyvää elämää kaupungissa. Hänen mukaansa taktisia tekijöitä ovat puistot joutilaisuuden lähteenä, paikat esiintymiseen ja muihin kulttuurin ilmauksiin, media ja kommunikaatiomahdollisuudet, muistojen synnyttäminen, rauhallisuus, yllättävät, tuntemattomat paikat ja mahdollisuus seikkailuihin, vahva paikallinen identiteetti, tilojen sujuva, esteetön virtaus, väliaikaisuus, leikki, terveys, ajattelu ja tunteet. Nämä taktiset tekijät sekä kaupungin monimuotoisuus ja toimintojen kerroksellisuus näkyvät Kirjava Satama – projektin eri osa-alueissa.

Kauppatori ja Katajanokka - vahva identiteetti 24/7

Vahvan identiteetin merkitys on nykyisessä kaupunkikehityksessä entistä tärkeämpi, ja identiteetin kehityksen ja uskottavuuden kannalta on olennaista että alueen arkiset toiminnot tukevat sitä.

Kaupunki tarvitsee sekä hitaita paikkoja että nopeita yhteyksiä, ja Kirjava Satama – suunnittelualue tarjoaa molempia. Hitaita paikkoja ovat aukiot ja puistot, joiden sarja kulkee alueen läpi. Nopeita yhteyksiä taas edustavat vilkkaat maaliikenneväylät sekä alueelle erityisluonnetta tuovat vesireittien lähtö- ja päätepisteet. Tämä aukoiden ja liikennereittien muodostama urbaani kudelma toimii alueen identiteetin selkärankana, ja niillä tapahtuvien toimintojen luonne antaa sille lopullisen ilmeen.

Avoimet julkiset tilat; kadut, aukiot, puistot ja torit, muodostavat areenan, jolla kaupunkielämän tarinaa kerrotaan. Kulttuuri on olennainen osa urbaania kehitystä, ja se kattaa laajan kirjon kaupunkielämää: taiteen, musiikin, kulinaristiset nautinnot, museot ja näyttelyt, luovien alojen studiot ja työpajat, jopa turismin. Kulttuurialat muodostavat luonnollisen ympäristön kohtaamisille ja sosiaaliselle kanssakäymiselle, ja siten parantavat elämän laatua kaupungissa. Kirjava Satama – projektissa on keskitytty parantamaan alueen

julkisten tilojen laatua ja kehittämään uusia paikkoja kulttuurin käyttöön, virkistytymiseen ja sosiaaliseen elämään. Uusi puistokansi, liikenteen ja pysäköinnin vieminen tunneliin, ranta-aukioiden kohentaminen, uusien ravintoloiden, kahviloiden ja terassien rakentaminen sekä Tulli- ja Pakkahuoneen muuttaminen kulttuurin käyttöön ovat toimenpiteitä, jotka kaikki osaltaan nostavat alueen laatua ja kehittävät sen identiteettiä. Alueesta tulee entistä houkuttelevampi, sekä kaupunkilaisten että vierailijoiden silmissä. Kulttuuri tuo lisäarvoa sekä sosiaalisessa että taloudellisessa merkityksessä.

Turismi on tärkeä osa Kauppatorin ja Katajanokan alueen elinkeinoelämää. Vaikka matkailijoiden toiveena on usein saada uusia kokemuksia, monet etsivät nimenomaan autenttista, paikalle ominaista kulttuuria, joka on omasta poikkeavaa. Turismia palvelevat tahot, huippuhotelleista torikahviloihin toteuttavat toiveiden yhdistelmää erikoisesta tavanomaiseen, matkailijoiden oman todellisuuden pakenemisesta toisen kulttuurin todellisuuden kokemiseen. Hienojen ja erikoisten maamerkkien pystyttäminen ei siis riitä; on pystyttävä tarjoamaan ainutlaatuista, paikan ominaispiirteistä ja potentiaalista ammentavaa katutason kaupunkikulttuuria.

Eryteisesti Tulli- ja Pakkahuoneen muuttaminen musiikkiteollisuuden käyttöön toisi alueelle uudenlaista virtaa, ja sellaisia luovia, monialaisia toimijoita, jotka paitsi kehittävät alueen sosiaalista ympäristöä, myös toimivat hedelmällisenä alustana uudenlaisten toimintamallien syntyemiselle. Pienten luovien, väliaikaistenkin, toimijoiden on todettu kehittävän merkittävästi alueensa sosiaalista, kulttuurista ja taloudellista arvoa. Koska paineet kiinteistöjen käyttöön ovat Helsingin keskustassa erittäin kovat, on tiloja vaikea saada tällaisten pienten, kulttuurin alalla toimivien tahojen käyttöön. Tulli- ja Pakkahuoneen antaminen tällaiseen käyttöön olisi kaupungilta kulttuuriteko, ja jatkaisi ja vahvistaisi Kaupungintalokortteleiden elävöittämissuunnitelmien pyrkimyksiä.

On tärkeää, että avoimia julkisia paikkoja on mahdollista käyttää vuorokauden ympäri – kaupunkielämä toreilla ja puistoissa ei lopu lakaisukoneiden tuloon tai auringonlaskuun. Kaupungin yökäyttäjät, yötyövuorolaiset, lenkkeilijät, baarien ja kahviloiden asiakkaat, julkisen liikenteen yöljinjat, myöhäisiltä lennoilta saapuvat ja lähtevät matkalaiset, koiranulkoiluttajat ja muut säännölliset ja satunnaiset yökyöpelit käyttävät julkisia tiloja omiin tarpeisiinsa.

Kirjava Satama - suunnitelman alueella ilta- ja yökäyttöä on ainakin Tulli- ja Pakkahuoneen kiinteistössä, johon on ehdotettu musiikkistudioita ja esiintymistiloja. Myös Kauppahallin ympäristöön ehdotetut uudet ravintola- ja kahvilapalvelut tuovat alueelle elämää ja siten myös turvallisuuden tunnetta myös ilta-aikoihin. Alueen tärkein ympärivuorokautinen toimija lienee kuitenkin uusi hotelli, joka palvelee asiakkaitaan vuorokauden ympäri. 24 tuntia vuorokaudessa toimivan kaupungin kehittämisessä toimintojen sekoittumisen ja kansalaisaktiivisuuden lisäksi kaupallisilla toiminnoilla onkin tärkeä rooli.

Puistokansi – leikkiä, asumista ja uutta taloutta

Suunnittelualueen nykykäyttö ei monin paikoin vastaa alueen potentiaalia, vaan hienot ranta-alueet ovat liikenteen ja pysäköinnin käytössä. Kirjava Satama – projektin suunnitteluratkaisuissa onkin nostettu ranta-alueet uuteen arvoon – ranta ja puisto on aktivoitu uuteen käyttöön ja urbaania maisemaa muokattu rohkein ottein. Leikki ja hauskanpito ovat olennainen osa hyvää elämää, ja uusi puistokansi tarjoaa tilaa niille. Kannelle tulee myös rakentamista, joka voisi luonteensa ja sijaintinsa puolesta soveltua erityisesti innovaatiotalouden käyttöön.

Innovaatiotaloutta pidetään turismin rinnalla yhtenä tärkeimpänä alana Helsingin tulevaisuuden kehityksessä. Voimakkaimmin nousevia aloja ovat it-teknologia, digitaalinen media, ohjelmistojen tuottaminen, geeniteknologia ja luova teollisuus. Innovaatiotalouden kehitys vaatii eri alojen toimijoiden yhteistyötä paitsi kaupungin ja valtion sisällä, myös kansainvälisissä verkostoissa. Enää ei voida luottaa vain suomalaisen designin tunnettavuuteen maailmalla, kuten perinteisesti on tehty. Sen sijaan innovaatioihin perustuvilla toimialoilla on tärkeä rooli siinä, kuinka hyvin Suomi ja Helsinki tunnetaan ulkomailla. Helsingistä puuttuu vielä näiden alojen selkeä näyteikkuna, ja sellainen voisi sijoittua esimerkiksi puistokannen uusiin hybridikortteleihin, yhdessä asumisen ja julkisten palveluiden kanssa. Alueella voisi olla innovaatiotalouden lisäksi aloihin liittyvää koulutusta sekä vuokrattavia vierailija-asuntoja, hyvällä etäisyydellä uudesta design-hotellista ja keskustan palveluista. Asuminen on tulevaisuudessa ennen kaikkea palvelua, ei pelkästään tuotantoa. Asumismuodon soveltuminen asukkaan yksilöllisiin tarpeisiin on merkki siitä, että pystytään tarjoamaan laadukasta ja sosiaaliin tarpeisiin vastaavaa asumista. Tämä on mahdollista vain, kun asuntojakauma on mahdollisimman monipuolinen. Puistokannelle

suunnitellut rakennukset ovat pääosin palvelu- ja toimistokäyttöön soveltuvaa tilaa, mutta niissä voisi olla myös erkoisasuntoja, jotka täydentävät keskustan olemassaolevaa asuntovalikoimaa. Alueelle on kaavailtu myös hotelleja. Uusia rakennusmassoja porrastamalla on pyritty luomaan olemassa olevaan rakenteeseen luontevasti liittyvä merijulkisivu alueelle, avaamaan näkymiä ja tuomaan puisto rantaan asti. Puistoon porrastamalla integroidut massat luovat myös kiinnostavia julkisia ulkotiloja sekä mahdollisuuksia kevyen liikenteen reiteille.

Uudelle puistokannelle voisi syntyä innovaatioklusteri, jolla on merkittävä rooli paitsi alueellisena palveluntarjoajana, myös koko kaupungin mittakaavassa. Klustereilla on merkittävä rooli kaupungin tulevaisuuden kehityksessä. Ne ovat toisiinsa liittyneiden yhtiöiden, erikoisliikkeiden, palveluntarjoajien, yritysten ja niiden edustamien elinkeinojen ja instituutioiden maantieteellisiä keskittymiä; kenttä, jolla paitsi kilpaillaan, myös toimitaan yhteistyössä. Klusterien muodostamat mikrotalousalueet edistävät alueiden paikallista kilpailupotentiaalia. Ne ovat silmiinpistävä merkittävä piirre lähes jokaisessa kansallisessa, alueellisessa, ja jopa metropolitason taloudessa. Klustereita voi syntyä alueellisesti, mutta myös erittäin paikallisesti, jopa yhden rakennuskompleksin sisään. Työryhmän puistokannelle ehdottamat rakennukset, erityisesti rantaan sijoittuvat laajavolyymiset massat soveltuisivat hyvin myös näyttelytiloiksi, gallerioiksi ja innovaatiotalouden aloja esitteleviksi show roomeiksi. Ne yhdessä näiden eri alojen toimisto- ja liiketilojen sekä alueen julkisten ja yksityisten palveluiden kanssa voivat muodostaa dynaamisen ja kansainvälisestikin kiinnostavan innovaatiotalouden klusterin. Välittömässä läheisyydessä sijaitsevat, puistokannan tarjoamat ulkoilu- ja virkistysalueet tekevät alueesta erityisen vetovoimaisen ja korostavat Helsingin imagoa korkeaa elämänlaatua jokaisella elämän alueella tarjoavana kaupunkina.

Sosiaalinen identiteettimme määräytyy työn lisäksi hyvin pitkälti sen mukaan, kuinka vietämme vapaa-aikaa, missä virkistäydymme ja rentoudumme. Mahdollisuudet virkistäytymiseen määrittelevät elämän laatua, ja siihen soveltuvat paikat ovat olennainen osa tervettä ja kestävästä kehityksen periaatteita toteuttavaa urbaania ympäristöä. Leikki on todistettavasti hyväksi sekä lasten että aikuisten fyysiselle ja henkiselle kehitykselle, ja puistot ovat leikkiin oiva paikka. Puistot vähentävät meluhaittoja, suodattavat saasteita, absorboivat hiilidioksidia ja sadevesiä, tuottavat happea ja tarjoavat varjoa. Julkiset puistot palvelevat kaikkia kaupungin käyttäjäryhmiä, ja niiden olemassaolo keskellä kantakaupunkia on erittäin tärkeää. Koska paineet maankäyttöön ovat Helsingissä erittäin kovat, on uusia maita vaikeaa saada puisto- ja virkistyskäyttöön. Työryhmän ehdotus laajentaa Kaivopuistoa rakentamalla kansi rannassa kulkevien liikennereittien yli onkin nerokas tapa ajatella ranta- ja puistovyöhyke uudelleen, ja luoda uutta vihermaisemaa keskelle kaupunkia ilman, että alueen muista toiminnoista pitäisi luopua.

Lopuksi

Kaupunkien välisessä kilpailussa kunkin kaupungin tarjoama elämänlaatu, mahdollisuudet hyvään elämään, nousee ratkaisevaksi tekijäksi, kun valitaan loma- ja konferenssi-kohteita, uutta asuinpaikkaa tai sijoituspaikkaa suuren yhtiön pääkonttorille.

Tämän esseen alussa kaupunkisuunnittelun onnistuminen määriteltiin sen mukaan, kuinka kaupunki onnistuu tukemaan ihmisyyttä ja hyvää elämää. Tämä ilmenee siinä, millaisia kokemuksia kaupunki tarjoaa.

Kaupunkikokemukset voidaan jakaa lähteensä mukaan kolmeen osa-alueeseen. Näkyvä, rakennettu ympäristö; rakennukset ja niiden välitilat, kadut, puistot ja aukiot luovat ensimmäiset, visuaaliset kokemuksemme kaupungista. Paitsi kaupungin historia, myös nykyaikakauden arvot ja asenteet, sekä ihmisten toiveet, pelot ja unelmat luovat toisen, näkymättömän kerroksen, joka vaikuttaa vahvasti ilmapiiriin perustuvaan kokemukseemme paikasta. Kolmantena tekijänä ovat sosiaaliset verkostot; kohtaamismahdollisuudet muiden ihmisten kanssa, vapaa-ajan palvelut ja virkistytymismahdollisuudet, kulttuuritarjonta ja mahdollisuus sekä intiimiin yhteydenpitoon että tuntea kuuluvansa isoon joukkoon.

Kirjava Satama – projektissa ihmisyyttä ja hyvää elämää on pyritty tukemaan kaikilla kolmella kaupungin kokemisen alueella. On suunniteltu täysin uusia ja parannettu olemassa olevia fyysisiä paikkoja, kehitetty alueen ilmapiiriä huomattavasti - liikenne- ja pysäköintialueesta monipuolisen toiminnan ja virkistytymisen paikaksi - ja näiden myötä parannettu mahdollisuuksia sosiaaliseen kanssakäymiseen.

Myös esseen alussa mainittuja, hyvää elämää edistäviä taktisia tekijöitä on lisätty monin tavoin. On luotu uusia joutilaisuuden, leikin ja rauhan paikkoja laajentamalla puistoa liikennealueiden yli, parannettu mahdollisuuksia esiintymiseen ja muihin kulttuurin ilmailuksiin ehdottamalla Tulli- ja Pakkahuoneen muuttamista kulttuurin ja musiikin käyttöön, vahvistettu paikallista identiteettiä sekä tilojen ja toimintojen sujuvaa virtausta kehittämällä alueen läpi kulkevaa aukoiden ja julkisten toimintojen sarjaa. Näin on luotu entistä monipuolisempaa ja kerroksellisempaa, kiinnostavaa tilaa kaupunkikulttuurin vaihteleviin ilmenemismuotoihin. Kaupunkikokemukset ovat vahvasti paikkasidonnaisia, ja erilaisten paikkojen luomat voimakkaat positiiviset kokemukset saavat palaamaan samaan paikkaan yhä uudestaan. Kirjava Satama – projektin tavoitteena on ollut luoda satama-alueesta kiinnostava ja vetovoimainen kohde, tulevaisuuden lempipaikka kaupunkilaisille.

Kolumnin “Nurmikolle astuminen sallittu” lähteet

- Bech-Danielsen, C. (Ed) (2004) Urban Lifescape (Aalborg University Press)
- Bridge, G. & Watson, S. (2000) A Companion to the city (Blackwell Publishing, Oxford)
- Ellin, N. (2006) Integral Urbanism (Routledge, New York)
- Franke, S. & Verhagen, E. (eds) (2005): Creativity and the City (NAi Publishers, Rotterdam)
- Hartley, J. (ed) (2005) Creative Industries (Blackwell Publishing, Oxford)
- Judd, D. & Fainstein, S. (1999) The Tourist City (Yale University Press, New Haven)
- Healy, P. & Bruyns, G. (eds) (2006) De-signing the Urban (Rotterdam, 010 Publishers)
- Koolhaas, R., Boeri, S., Kwinter, S., Tazi, N. & Obrist, H. U. (2001) Mutations (Barcelona, Actar)
- Louekari, M. (2007): The Creative Potential of Berlin - Creating alternative models of social, economic and cultural organization as network forming and open-source communities, in Planning Practise and Research, Volume 21 Issue 4 2006 p. 463-481
- Louekari, M. (2006): Aiming for clear horizons - city positioning in the global economic environments, in Volume 7, p.30-33
- Paloscia, R. (ed.) (2004) The Contested Metropolis (Basel, Birkhäuser)
- Moor, M. & Rowland, J. (eds) (2006) Urban Design Futures (London, Routledge)
- MVRDV: The Regionmaker (Hatje Cantz Publishers, Ostfildern-Ruit, 2002)
- Ryan, Z. (2006) The Good Life (Van Alen Institute, New York)
- Short, J. Rr (2004) Global Metropolitan (Routledge, London)
- Verwijnen, J. & Lehtovuori, P. (eds) (1999) Creative Cities (Jyväskylä, Gummerus)
- Zukin, S. (1995) The Cultures of Cities (Blackwell Publishers, Oxford)