



# 5



Kalasataman keskuksen vaikutukset kaupunkikuvaan,  
maisemaan ja kulttuuriympäristöön

**KALASATAMAN KESKUS**

Asemakaavan muutoksen nro 12070 selvitys





**KALASATAMAN KESKUS**  
**Asemakaavan muutoksen nro 12070 selvitys**

---

**5**

**Kalasataman keskuksen vaikutukset kaupunkikuvaan,  
maisemaan ja kulttuuriympäristöön**

© Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2011

Teksti: Tuomas Hakala, arkkitehti, projektipäällikkö  
Mikael Sundman, arkkitehti  
Tuukka Linnas, arkkitehti

Tietokonemallinnus ja kuvasovitukset: Tuukka Linnas, arkkitehti  
Muut kuvat: tekijä mainittu kuvan yhteydessä

## KALASATAMAN KESKUKSEN VAIKUTUKSET KAUPUNKIKUVAAN, MAISEMAAN JA KULTTUURIYMPÄRISTÖÖN

|                                               |   |
|-----------------------------------------------|---|
| Kalasataman alue Helsingin rakentumisen osana | 7 |
| Osayleiskaavan periaatteet                    | 9 |

## KALASATAMAN KESKUKSEN RAKENTAMISEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

|                                                                                        |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Arviointimenetelmä                                                                     | 11 |
| Rakentamisen vaikutukset Suvilahden kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön | 11 |
| Vaikutukset kaupunkikuvaan ja maisemaan                                                | 13 |
| Kalasataman keskuksen näkyminen kaupunkirakenteessa (mallinnus)                        | 14 |
| Kalasataman keskuksen kaupunkikuvallinen näkyminen (valokuvasovitukset)                | 15 |
| Nykyinen kaupunkikuva Kalasataman keskuksesta (helikopterikuvaus)                      | 50 |
| Vaikutukset kulttuuriin                                                                | 57 |



# KALASATAMAN KESKUKSEN VAIKUTUKSET KAUPUNKI-KUVAAN, MAISEMAAN JA KULTTUURIYMPÄRISTÖÖN

## KALASATAMAN ALUE HELSINGIN RAKENTUMISEN OSANA

Helsinki on perinteisesti ollut sosiaalisesti kahtiajakautunut. Teollisuus ja työväestö asettuivat alun perin kaupungin itäosiin ja lounaisimpaan kaupunkiin Punavuoren alueelle, kun taas keskusta ja kaupungin länsiosat ovat olleet porvariston, kaupan ja hallinnon alueita. Historiallisena selityksenä kahtiajaolle on, että itäosat olivat käytännössä rakentamattomia siihen saakka, kun 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 mittakaava Helsingissä oli vaatimaton. Osa kasvusta selittyi alueen ja sen lähistön edullisilla tekijöillä. Silloisissa oloissa suuri satama ja sinne johtava satamarata valmistuivat 1864, kaksi vuotta sen jälkeen kun maan ensimmäinen rautatie oli otettu käyttöön Helsingin ja Hämeenlinnan välillä. Tämä vauhditti sekä teollisuuden että työväestön asettumista pitkän sillan pohjoispuolelle.

Alue oli lähes rakentamaton, laivaväylät olivat helposti toteutettavissa ja ranta-alueiden taustalla olevat kallioiset alueet tarjosivat edulliset perustamisolosuhteet työväen asuttamiseksi lähelle tehtaita ja riittävälle 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 kolmaskymmenesosa maan väestöstä. Näin Helsinki eriytyi sosiaalisesti itä-länsi-akselilla, kuten niin monet muutkin eurooppalaiset kaupungit.

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.

Kalastaman keskus sijoittuu Englantilaiskallion kohdalle. Selvästi ympäristöönsä korkeammalle nousevalla kallioalueella on toiminut erilaisia teollisuusyrityksiä

ja varastointia. Visuaalisesti merkittävämpänä toimintana on ollut polttoaineen varastointi ja jakelu.

Englantilaiskalliota on louhittu pala palalta aina uusien toimintojen tilantarpeiden mukaan. Merkittävimpiä muutoksia on ollut Kulosaaren nykyisen sillan rakentaminen 1960-luvulla ja metron rakentaminen 1980-luvun alussa. Lisäksi kallion osittaista louhintaa aiheutti 1987 rakennettu Tukon suuri varastorakennus alueen pohjoisreunalla.

Satamatoimintojen ja teollisuuden aiheuttamat tarpeet muokkasivat Kalasataman keskuksen aluetta voimakkaasti, eikä entinen Englantilaiskallio ole säilynyt luonnonmukaisena kuin pieneltä osaltaan.





Kalasataman keskus sijoittuu kaupunkirakenteelliseen risteykseen. Entinen satama-alue on historian saatossa rakentunut työväenkaupunginosien eteen. Näiden kaupunginosien suhde rantaan ja entisiin saarialueisiin oli vähitellen lähes kokonaan katkaistu. Samalla alue on perinteisen kantakaupungin itäisellä äärilaidalla.

Kulosaaren sillan toisessa päässä alkaa sosiaalishistoriallisesti tarkasteltuna täysin erilainen maailma: yhteiskunnallisen eliitin muodostama Kulosaari. Saari on meidän päiviimme asti säilyttänyt asemansa arvostettuna huvilakaupunginosana, jonka harvat kerrostalotkin ovat haluttua asuinympäristöä. Arvostuksen osoituksena ovat useat siellä toimivat suurlähetystöt. Tästä asetelmasta johtuen Kulosaaren silta muodostaa monessa suhteessa lyhyen siirtymävyöhykkeen kovin erilaisten kaupunkirakenteiden välillä.

Sosiaalisella asteikolla polariteetti syntyy varakkaan eliitin ja työväen dominoiman kaupunkirakenteen välillä. Toiminnallisella asteikolla Kulosaaren sillan päiden polariteetti syntyy asumisen ja työnteon välillä. Ympäristöllisellä asteikolla toisella puolella on vehreyttä ja pientä mittakaavaa, toisella puolella tiiviisti rakennettu urbaani kaupunkirakenne.

Jos tarkastelun näkökulmaa vaihdetaan etelä–pohjoissuuntaan, huomataan vastaava polariteetti. Itäväylä jakaa alueen selvästi kahtia. Kalasataman keskuksen pohjoispuolella oleva alue suuntautuu rauhallisen vesipinnan myötä avaraan ja lähes luonnontilassa olevaan maisemaan. Pitkät näkymät päättyvät Vanhankaupunginlahden luonnonsuojelualueen ja sen takana olevan itäisen keskuspuiston vehreyteen. Taustalla avautuu Arabianrannan rakenteilla oleva, arvostetuksi osoittautunut asuin- ja Art and Design-alue rantapuistoineen. Luonto on kouriintuntuvasti lähellä alueen pohjoispuoliskoa.

Kalasataman keskuksen eteläpuolella oleva alue sijoittuu lähelle Helsingin tiiveintä ja toiminnallisesti monipuolisinta, urbaania keskustaa. Etelässä avautuvat näkymät kohti Katajanokan tunnusomaista silhuettia, jota hallitsee Uspenskin katedraali ja laaja Merikasarmen 1810-luvun rakennuskompleksi, jossa ulkoministeriö toimii nykyisin. Alue suuntautuu lounaassa Kruununhaan suoraan kivitalorintamaan, joka sai perusmuotonsa viime vuosisadan alkuun mennessä. Aivan vieressä on Merihaan massiivinen, betoninen asuin- ja liikerakennusryhmä, joka kuvastaa 1970-luvun alun tehokkuuspyrkimyksiä teollisesti tuotetun elementtirakentamisen muodossa. Tiivis kaupunki on kouriintuntuvasti lähellä alueen eteläpuoliskoa.



Kalasatama, osayleiskaavan illustraatio



## OSAYLEISKAAVAN PERIAATTEET

Kalasataman alueelle laaditun osayleiskaavan keskeisimpiä tavoitteita oli täydennysrakentamisen periaatteiden soveltaminen suunnittelussa. Näin uutta aluetta on katsottu olemassa olevan alueen laajenuksena ja sen sosiaalista, fyysistä sekä toiminnallista rakennetta täydentävänä. Eräänä osiona täydennysrakentamisen periaatteita on nykyisten suorien katulinjojen jatkaminen uuteen kaupunkirakenteeseen, sen läpi ja edelleen kohti ympäröivän maiseman näkymiä. Näin korttelit jatkuvat saumatta.

Yleiskaavan toisena tärkeänä tavoitteena on pyrkimys liittää Kalasataman pohjoinen ja eteläinen puolisko toisiinsa. Itäväylän ja metron katkaiseva vaikutus tiedostettiin ja Kalasataman keskuksen keskeisen sijainnin määritteli alueiden liittäminen toisiinsa. Käytännössä Hermannin rantatie, Kalasatamankatu, Kalasatamanpuisto ja Capellan puistotie johdettiin Itäväylän ja metroradan alta liittämään etelä- ja pohjoispuolista rakennetta toisiinsa. Katu- ja puistoakseleita pidettiin erittäin oleellisina silläkin

uhalla, että Kalasataman keskuksen suunnittelu keskeisimpiin kortteleihin muodostui astetta haasteellisemmaksi. Englantilaiskalliolle tukevasti rakennettujen väylien korvaaminen silloilla on insinööriteknisesti vaativa tehtävä.

Osayleiskaavan valmistelun yhteydessä pidettiin erittäin suurena riskinä, että Kalasataman eteläinen, kantakaupunkiin ja hyvään ilmansuuntaan avautuva alue olisi eriytynyt liikaa sosiaalisesti ja kaupunkirakenteen laadun osalta pohjoispuoliskosta.

Yleiskaavan kolmantena suunnitteluperiaatteena on alueen jakaminen osakokonaisuuksiin. Näin kukin alue voi kehittyä itsenäisenä ja omaleimaisena kokonaisuutena osin riippumatta naapurialueista. Alue on jaettavissa 11 osa-alueeseen: Kalasataman keskus, Sörnäistenranta, Suvilahti, Hanasaari, Hanasaarenkärki, Sompasaari, Nihti, Verkkosaaren eteläosa, Verkkosaaren pohjoisosa, Hermanninranta ja Kyläsaari.



Suunnitteluperiaatteen mukaisesti tähän mennessä on alueista suunniteltu tarkemmin Sörnäistenniemi ja Hanasaarenkärki sekä Verkkoosaaren pohjoisosa osittain. Lisäksi Suvilahden ja Verkkoosaaren eteläosan alueille on valmisteltu asemakaavaluonnos.

Kalasataman keskus muodostaa oman kokonaisuutensa, joka myös suunnitellaan itsenäiseksi, omalaatuiseksi ja tässä tapauksessa hyvin korkeaksi ja tehokkaasti rakennetuksi Kalasataman osakokonaisuudeksi.

Kalasataman keskus on suunniteltu siten, että se noudattaa täysin osayleiskaavan tavoitteita. Keskuksen suunnitelmissa oleva Itäväylän kattaminen tulee entisestään vahvistamaan osayleiskaavan pyrkimyksiä poistaen osan Itäväylän aiheuttamista ympäristöhäiriöistä. Näin keskeisimmän korttelirakenteen lähiympäristö ja katutilat tulevat olemaan huomattavasti aiempaa houkuttelevampaa ympäristöä.

Kalasataman keskuksen kokonaisuuden suunnittelusta ja rakentamisesta järjestettiin julkinen hankintakilpailu. Kilpailu ratkesi keväällä 2011 jolloin ratkaistiin sekä toiminnallinen sisältö, rakentamisen määrä ja muoto sekä rahoitus. Tuloksen pohjalta laaditaan nyt asemakaavanmuutos alueen keskeisimmälle korttelialueelle.

Kaava noudattaa sekä yleiskaavan, että voimassa olevan asemakaavan suuntaviivoja, tarkentaen niitä.

Kalasataman keskus koostuu kaupallisesta keskuksesta ja kahdeksasta tornista, joihin on asumisen lisäksi suunniteltu myös toimistoja ja hotelli. Torneissa on 20-33 kerrosta ja niihin tulee yli 2 000 uutta asukasta. Itäväylä ja metrorata katetaan viherkannella, jolle suunnitellaan asukkaiden piha-alueet ja julkinen puisto. Keskuksen yhteyteen on suunniteltu myös kaupungin uusi sosiaali- ja terveysasema. Keskus tulee toimimaan joukkoliikenteen, liityntäpysäköinnin ja jalankulun sekä pyöräilyn solmukohtana itäisessä kantakaupungissa.

Kalasataman keskus tulee muodostamaan uuden kaupunginosan ytimen. Keskeisimmän osan rakentaminen esitetyn mukaisesti tekee keskuksesta kaupunkikuvassa selkeästi näkyvän uuden elementin.



# KALASATAMAN KESKUKSEN RAKENTAMISEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

## ARVIOINTIMENETELMÄ

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

Erityistä huomiota on kiinnitetty uudisrakentamisen vaikutuksien arvioinnissa kulttuurihistoriallisesti erittäin arvokkaaseen Suvilahden vanhaan voimalaitokseen ja sen kyljessä olevan kaasutehtaan säilyneisiin rakennuksiin. Arviointimenetelmänä on historiallinen tarkastelu, jossa hahmotetaan kohteen suhteen muodostumista lähiympäristöönsä ja toisaalta miten kohteen hahmo eri aikoina on piirtynyt kaupungin keskustasta katsottaessa.

Asemakaavan muutoksen vaikutuksia kulttuuriin arvioidaan kahdella tasolla. Ensinnäkin arvioidaan nykyisen vapaana olevan entisen satamakentän ja liikennealueen rakentamisen vaikutuksia helsinkiläiseen urbaaniin kulttuuriin. Toisaalta tarkastellaan miten uusi Kalasataman raskaasti rakennettu keskus palveluineen ja keskukseen liittyvä asuntorakentaminen vaikuttaa itäisen kantakaupungin kaupunkikulttuuriin. Rajanveto rakentamisen sosiaalsiin vaikutuksiin on usein epäselvä. Osin joudutaan lähestymään niitä vaikutuksia, joita on jo tarkasteltu sosiaalisia vaikutuksia pohtivassa julkaisussa, joka tehtiin Sörnäistenrannan-Hermaninrannan osayleiskaavan pohjaksi, Kantakaupungin uudet ranta-alueet, rakentamisen sosiaalisia ulottuvuuksia, Helsingin kaupunki-suunnitteluviraston julkaisuja 2000:1. Kulttuurivaikutuksia pyritään arvioimaan mahdollisimman paljon riippumatta uusien asukkaiden sosiaalisesta rakenteesta.

Keskuksen suuri massa ja tiivis kaupunkiympäristö muodostavat omanlaisen, yhtenäisen ja toisaalta Helsingissä ennennäkemättömän rakennusryhmän. Keskuksen kokonaisuus tulee jatkamaan kantakaupungista itäistä rantavyöhykettä pitkin jatkuvaa suurten rakennuskokonaisuuksien sarjaa. Muut alueen rakennuskokonaisuudet ovat Merihaka, Hanasaaren terassitalot, Hanasaaren B-voimalaitos ja Suvilahden voimalaitosalue.

## RAKENTAMISEN VAIKUTUKSET SUVILAHDEN KULTTUURIHISTORIAALLISESTI ARVOKKAASEEN YMPÄRISTÖÖN

Rakentuessaan vuodesta 1908 lähtien Suvilahti oli leimallisesti kantakaupungin laidalla. Sijaintia sanelivat käytännölliset seikat. Polttoainekuljetukset edellyttivät sataman läheisyyttä. Ankarina talvina hiiltä saatiin toimitettua myös rautateitse. Vaikka kaasun tuotanto olisi perustellut sijaintia lähempänä keskustan suurinta kulutuskeskittymää, ei lähempänä keskustaa yksinkertaisesti ollut tilaa laitokselle. Vanha kaasulaitos jouduttiin siirtämään pois Helsingin rautatieaseman vierestä. Näin siis uusi voimalaitos ja kaasulaitos rakentuivat Suvilahden pohjukkaan sataman viereen. Siitä tuli valmistuessaan itäisen kantakaupungin päättymisen maamerkki. Keskustan suunnasta katsottuna se sijoittui alituisesti kasvavien satamakoneiden ja laivojen taakse. Suvilahden kokivat läheltä aluksi vain tuotantolaitosten henkilökunta ja kulosaarelaiset raitiovaununsa ikkunasta ja vähitellen 1920 luvulta lähtien autojen ikkunoista. Vasta 1930 luvulla avattu Uusi Porvoontie ja sen vaikutuksesta kasvaneet itäiset esikaupungit toivat Selim A. Lindqvistin suunnitteleman Suvilahden ainutlaatuisen sivistyneen arkkitehtuurin hienoudet laajemman yleisön arkiseen kokemukseksi.

Läheisten Sörnäisten kallioiden rakentuminen kookkain kivirakennuksin ja Englantilaiskallion käyttöönotto öljy-yhtiöiden varastointiin kookkaine lieriöineen muutti jossain määrin Suvilahden laitosten kaupunkikuvallista asemaa viime vuosisadan alkuvuosikymmeninä. Sen molemmin puolin kohosi nyt uusi kaupunkirakenne. Laitokset sijoituivat näin muodostuneen urbaanin laaksomaiseman keskelle.

Tämä kaupunkirakenteellinen asema säilyi vakaana kunnes Hanasaaren A – voimalaitos rakennettiin 1950-luvulla. Keskustan suunnasta katsottuna Suvilahden asema muuttui dramaattisesti, kun sen eteen tuli valtava hiilikasa ja laitospää, jotka peittivät Suvilahden taakseen lähes täysin. Uusien kaksoistornien koko ja savumäärä olivat verrattomasti paljon komeampia kuin pienemmän naapurin. Näin Suvilahti katosi keskustan ja Hakaniemen katukuvasta. Vain Katajanokan pohjoisrannasta käsin saattoi vielä havaita rakennusryhmän mielenkiintoisen silhuetin.



Sörnäisten rantatien rakentaminen 1960-luvulla palautti osin Suvilahden asemaa pääkaupungin kaupunkikuvan näkyvänä osana. Voimalaitoksen hieman epäsymmetriset piiput asettautuivat uuden pääväylän akseliin dramaattisella tavalla. Nyt suuret ihmismäärät saattoivat päivittäin ihailla laitoksen komeutta ja hienostunutta arkkitehtuuria.

Jonkun ajan kuluttua Hanasaari B-laitoksen valmistuminen vuonna 1974 muutti Suvilahden laitosrakennusten kaupunkikuvallista asemaa paradoksaalisella tavalla. Vaikka uusi laitos kokonsa puolesta päihitti ja litisti Suvilahden kaupunkikuvallista asemaa keskustan suunnasta katsottuna, sen asema lähiympäristössä kuitenkin vahvistui. Uusi laitos oli mittakaavaltaan, mittasuhteiltaan ja arkkitehtuuriltaan aivan valtava verrattuna edeltäjiinsä. Hanasaaren laitos ei kilpaillut Suvilahden kanssa vaan se oli niin suureellinen ja arkkitehtuuriltaan ainoastaan kaukomaisemaan suunniteltu, että Suvilahden voimakkaasti karsitut laitokset saivat uutta kaupunkikuvallista arvoa. Niitä saattoi ihailla läheltä niin kuin ne myös oli suunniteltu koettavaksi. Lisäksi laitosten ohi kulki nyt jo reilusti yli satatuhatta ihmistä vuorokaudessa noin



50 kilometrin tuntinopeudella. Laitosten kokeminen kilpistyi valtavaan gasometriin, joka reaaliajassa kertoi helsinkiläisille mikä oli taustalla olevan kellon kaasumäärä.

Tämä asetelma on edelleen voimassa, vaikkei enää ole gasometria eikä pihisevää höyryä eikä piippujen harmaata savua. Ainoa tärkeä muutos on ollut Junatien ja Lautatarhankadun suurten tiilirakennusten vähittäinen rakentaminen. Ne toimivat kaikki taustaseinämänä Suvilahden laitoksille. Samalla ne lopullisesti estivät Suvilahden laitosten näkymistä pohjoisesta päin katsottuna.

Nyt voidaan kysyä miten uuden suuren tornitalojen ryhmän rakentaminen vaikuttaa Suvilahden laitosten kokemiseen lähiympäristössään. Kaukomaisemassa niiden läsnäolo Helsingin katukuvassa on jo kauan sitten loppunut.

Mittasuhteiltaan Kalasataman keskus on tornitaloryhmä, jota tullaan kokemaan kolmantena osapuolena Sörnäisten rantatien laajassa urbaanisessa skenaariossa yhdessä Hanasaari B:n ja Hanasaaren tulevien asuinrakennusten kanssa. Torniryhmän koko ja valtava mittakaava tulevat entisestään korostamaan Suvilahden laitosten merkitystä lähiympäristössään sekä ohi kiitävien kaupunkilaisten että jalkakäytävällä kulkevien kannalta. Viimeiset vilaukset Suvilahden laitoksista kaukomaisemassa, Kulosaaren suunnasta katsottuna, tulevat lähivuosina häviämään uusien rannalle rakennettavien asuinrakennusten taakse.

Metrokortteleiden uudet rakennukset eivät siis lähiympäristössä vaikuta juuri lainkaan Suvilahden laitosten kaupunkikuvalliseen asemaan. Metrosta ja autonikkunasta katsottuna laitosten asema säilyy ja osin voimistuu. Tultaessa kaupungin suuntaan matkustajat ajavat hetkeksi tunneliin, jonka suuaukolla Suvilahden rakennukset hetken verran ovat päänäkymänä kunnes metro sukeltaa tunneliinsa ja autoilijat vauhdilla kaartavat ramppeja myöten Sörnäisten rantatielle. Siellä Hanasaaren uudet rakennukset ja Merihaka ovat dominantteina edessä näkyvissä. Tornirakennusten rakentaminen ei siis kilpaile Suvilahden laitosten kanssa vaan pikemminkin Hanasaari B:n kanssa. Laitosten nykyinen, positiivinen vaikutus lähiympäristössään siis jatkuu ja osin voimistuu.

## VAIKUTUKSET KAUPUNKIKUVAAN JA MAISEMAAN

Kalasatamasta tulee suurin yhtenäinen kaupunginosa mitä kantakaupunkiin on rakennettu toisen maailmansodan jälkeen. Tästä johtuen uudella ympäristöllä tulee olemaan mittavat kaupunkikuvalliset seuraukset. Ne korostuvat kun muistetaan, että alue on näkyvänä osana sekä Kruununvuorenselän että Vanhankaupunginselän avarassa maisematilassa. Torniryhmä tulee osoittamaan uuden kaupunginosan keskuksen sijainnin ja se tulee näkymään kauas. Liitteenä olevassa kartassa on kuvattu tornien vaikutusta kaupunkikuvan näkyvinä osina. Keltaisella väritetyltä alueelta torniryhmä tulee näkymään. Kartta ei kuitenkaan kerro sitä, kuinka paljon se näkyy.

Eniten torniryhmä tulee näkymään kaukaa mereltä, Helsingin edustalta katsottuna. Tornit tulevat erottumaan selvästi omana kokonaisuutena kuten Nesteen torni, Vuosaaren torni ja kirkontornit sekä kunnallistekniset tornit tänään.

Keskuksen suuria mittasuhteita tullaan erityiset huomaamaan pohjoisrannasta, Katajanokalta ja Arabianrannasta käsin. Lisäksi torniryhmä sijaitsee kolmen pääväylän fokuksessa: näin ne piirtyvät erityisesti Kulosaarensillan, Junatien ja Hermannin rantatien akseleissa. Näistä kohdista tarkasteltuna torniryhmällä ei tavallaan ole kilpailijaa, tai vertailukohdetta. Sen sijaan Sörnäisten rantatien suunnasta tultaessa torniryhmä asettuu kolmanneksi kookkaaksi dominantiksi Hanasaaren asuinalueen ja voimalaitoksen kanssa. Nyt voimalaitos saa vertaisensa parin ja vastapainon vaikka se edelleen tulee olemaan alueen tärkein dominantti johtuen piippujen korkeudesta ja ajoittaisen höyryn veistoksellisesta vaikutuksesta, joka silloin tällöin häviää matalalla oleviin pilviin.





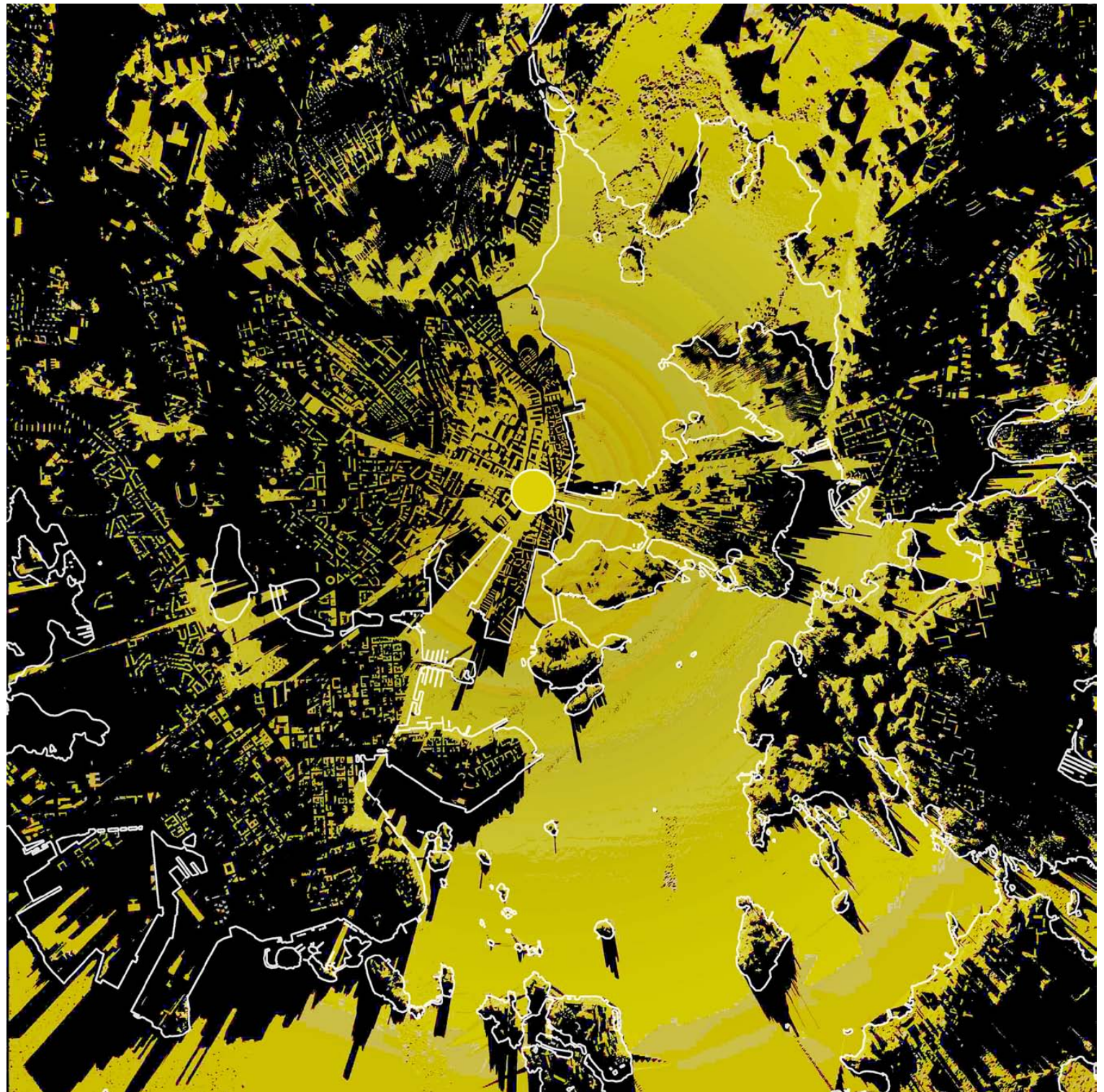
## KALASATAMAN KESKUKSEN NÄKYMINEN KAUPUNKIRAKENTEESSA

Tietokonemallinnuksella tutkittiin, mihin Kalasataman keskuksen korkeimman tornin huippu näkyy kaupunkirakenteessa ja maisemassa. Mallinnus on suuntaa antava eikä huomioi puuston vaikutusta näkymiin.

Mallinnus havainnollistaa, että avoimilta ranta- ja merialueilta tornit näkyvät laajalti. Sen sijaan katukuvassa tornit näkyvät merkittävästi vain lähialueilla, sekä muutamilla keskusta kohti suuntautuvilla kaduilla: Itäväylällä, Teollisuuskadulla sekä Sörnäistenrantatiellä. Hesperiankadulle tornit eivät mallinnuksesta poiketen todellisuudessa näy puustosta johtuen.

Rakennusten ylimmistä kerroksista tarkasteltuna tornit näkyvät laajalti myös kaupunkirakenteen keskeltä.

Tornien näkymistä kaupunkikuvassa voi tarkastella myös seuraamalla minne Hanasaaren voimalaitoksen ja lämpövoimalan piiput näkyvät. Voimalaitoksen piippu on n. 150 m ja lämpövoimalan piippu n. 100 m korkea. Kalasataman keskuksen korkein torni on suunniteltu n. 125 m korkeaksi. Perspektiivistä vaikutelmaa arvioitaessa tulee huomioda, että piiput ovat n. 500 m lähempänä ydinkeskustaa kuin Kalasataman keskus.

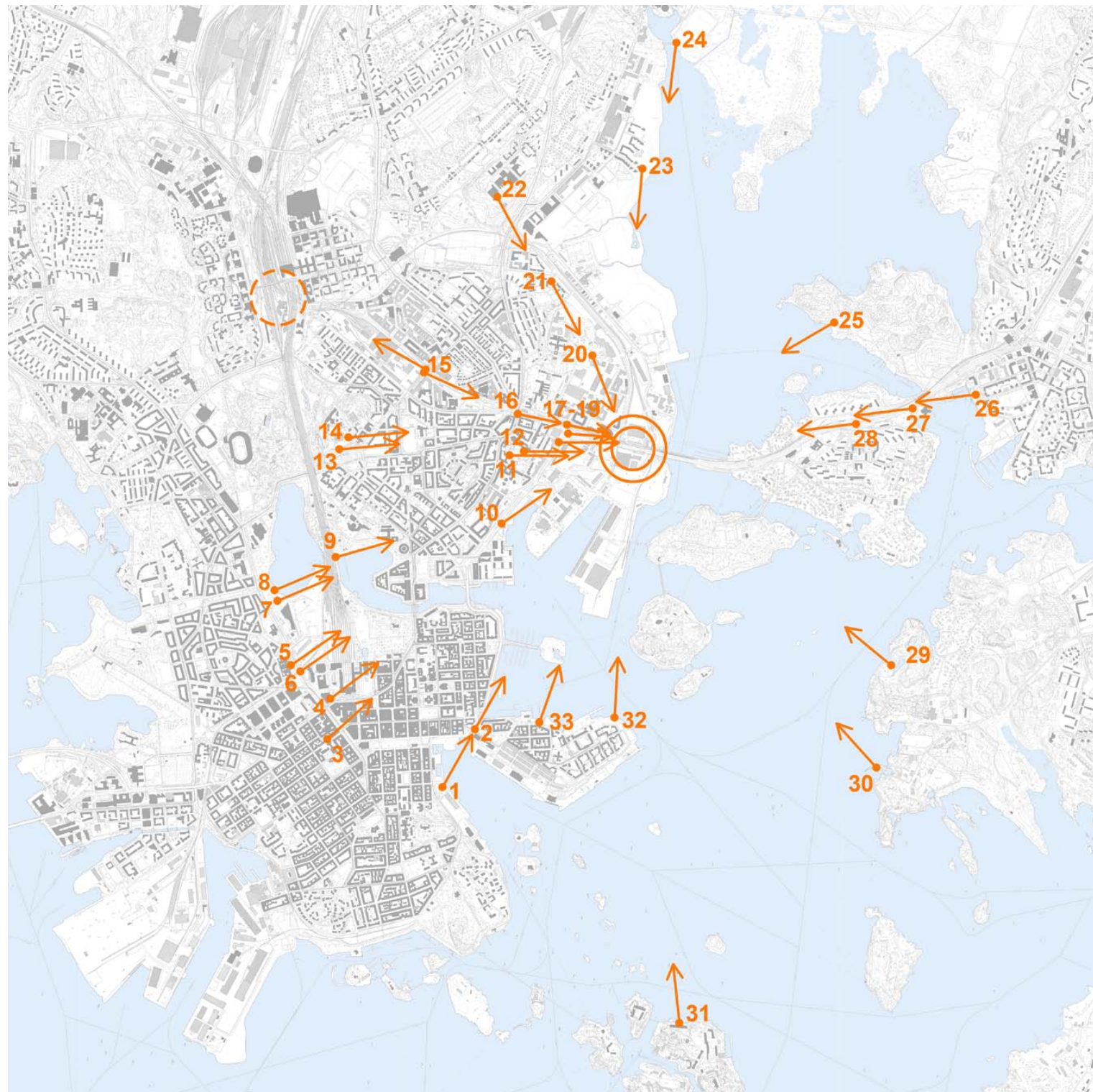




## KALASATAMAN KESKUKSEN KAUPUNKIKUVALLINEN NÄKYMINEN

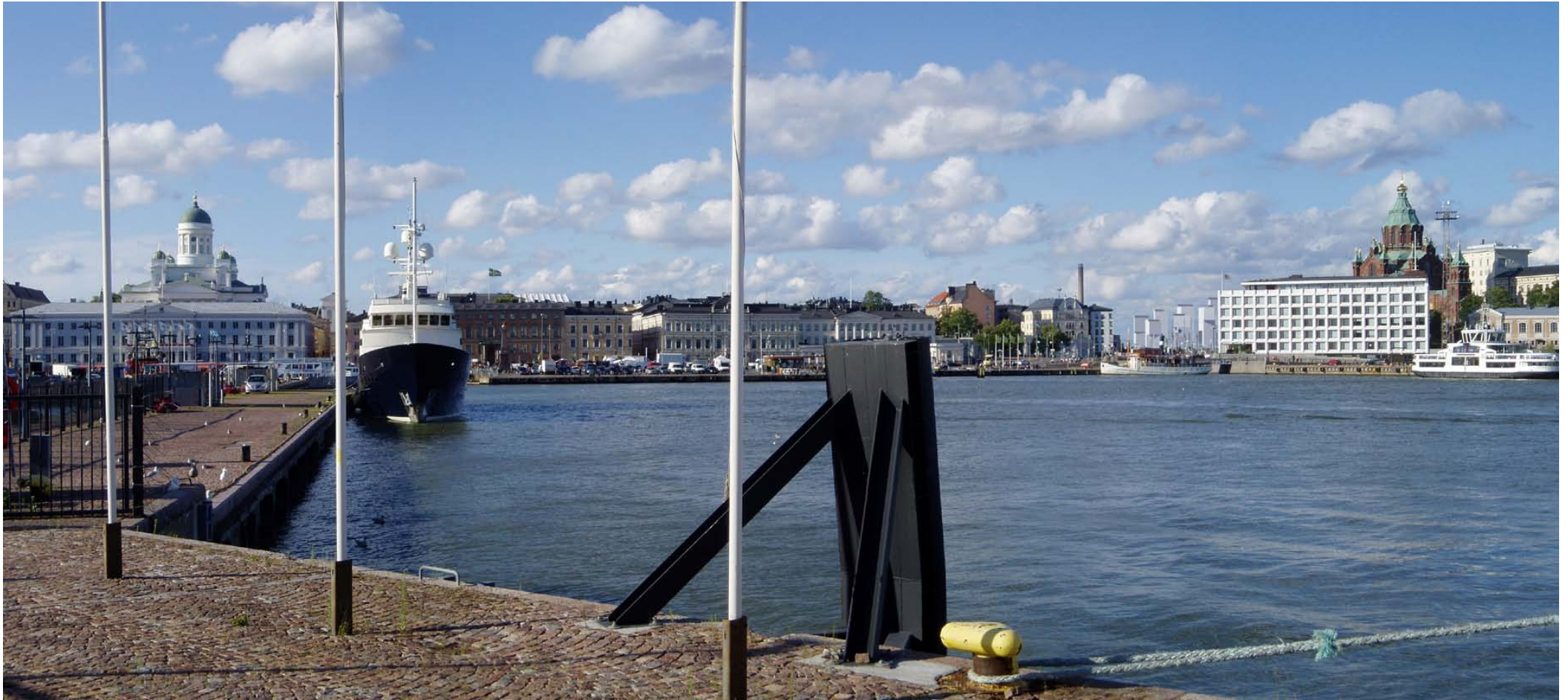
Valokuvasovituksilla tutkittiin miten Kalasataman keskuksen tornit vaikuttavat kaupunkikuvaan ja maisemaan valituista pisteistä tarkasteltuna. Tarkastelupisteitä pyrittiin valitsemaan eri puolilta kaupunkia mahdollisimman monipuolisesti — eri suunnista, etäisyyksiltä ja korkeuksilta.

Oikean perspektiivisen vaikutelman löytämiseksi on käytetty koko kantakaupungin 3d-mallia, johon Kalasataman keskus ja muu suunniteltu kaupunkirakenne on lisätty. Valokuvapohjat ovat useasta valokuvasta yhdistettyjä panoraamakuvia.





# 1 Kauppatori



Etäisyys Kalasataman keskuksesta: 2,9 km

Kuvauskorkeus: 4 m

Kauppatorin katukuvassa Kalasataman keskus ei näy, mutta tarkasteltaessa näkymää Eteläsatamasta Katajanokan kanavan suuntaiselta akselilta, tornit asettuvat Pohjoisrannan ja Enso-Gutzeitin talon väliin. Kuvauspisteen taakse jäävälle Tähtitorninmäelle tornit eivät puustosta johtuen näy kesäisin.



## 2 Katajanokan kanava



Etäisyys Kalasataman keskuksesta: 2,4 km

Kuvauskorkeus: 6 m

Tornit asettuvat Katajanokan kanavan suuntaisesti perspektiiviin. Asetelma tuo uuden kaupunkikuvallisen elementin, joka näkyy selkeästi siirryttäessä Senaatintorin ympäristöstä Katajanokan puolelle. Toisaalta näkymä tuo uuden kaupunkirakenteen keskeisimmän korttelialueen vanhimman korttelirakenteen näkymään.



### 3 Hotelli Torni (kattoterassi)



Etäisyys Kalasataman keskuksesta: 3,1 km

Kuvauskorkeus: 62 m

Helsingin keskustasta tarkasteltuna Kalasataman keskus asettuu pääsääntöisesti Merihaan ja Hanasaaren voimalaitoksen taakse. Keskuksen tiivyydestä johtuen sen tornit piirtyvät siluetissa yleensä yhtenäisenä hahmona. Näkymään on mallinnettu myös Keski-Pasilaan suunnitellut tornit, jotka muodostavat Kalasataman keskuksen kokoisen, mutta sommitelmaltaan täysin erilaisen torniryhmän.

(Laajasta näkymäsektorista johtuen kuvassa on perspektiivivääristymää)

## 4 Sokoksen talon kattoterassi



Etäisyys Kalasataman keskuksesta: 2,9 km

Kuvauskorkeus: 37 m

Keskustan umpikortteleiden vesikattojen tasalta tarkastetuna korkeat rakennukset korostuvat niiden piirtyessä taivasta vasten. Kalasataman keskuksen kohdalla kattolinjan ylittävät myös Merihaka ja Hanasaaren voimalaitos.



## 5 Eduskuntatalo (portaiden ylin askelma)



Etäisyys Kalasataman keskuksesta: 3,0 km

Kuvauskorkeus: 20 m

Näkymä tulee ratkaisevasti muuttumaan Töölönlahden lainvoimaisen asemakaavan toteutuessa. Tornit tulevat osittain näkymään eduskuntatalon ikkunoista Töölönlahden tulevien rakennusten yli.

## 6 Mannerheimintie



Etäisyys Kalasataman keskuksesta: 2,9 km

Kuvauskorkeus: 11 m

Mannerheimintien tasalta tarkasteltuna Kalasataman keskuksen tornien huiput piirtyvät siluetissa, mutta Kallion kirkko säilyttää kaupunkikuvallisen asemansa. Töölönlahden lainvoimaisen asemakaavan toteutuessa itäinen kantakaupunki jää näkyessä kokonaan uusien rakennusten taakse.



## 7 Finlandiapuisto



Etäisyys Kalasataman keskuksesta: 2,8 km

Kuvauskorkeus: 15 m

Näkymässä on tarkasteltu Töölönlahden maisemaa Finlandia-talon pohjoispuoliselta näköalapaikalta. Siluettia hallitsevat Linnanmäki ja Kallion kirkko.

## 8 Töölönlahti



Etäisyys Kalasataman keskuksesta: 2,8 km

Kuvauskorkeus: 4 m

Töölönlahden eteläosan rannalta tarkasteltuna Kalasataman keskuksen tornien päät pilkottavat hieman kaupunkisiluetin yläpuolella. Kallion kirkon kaupunkikuvallinen asema säilyy.



## 9 Tokoinranta



Etäisyys Kalasataman keskuksesta: 2,3 km

Kuvauskorkeus: 4 m

Kuvassa on esitetty itään suuntautuva näkymä junalla Helsinkiin saavuttaessa. Kalasataman keskus vaikuttaa Tokoinrannan kaupunkimaisemaan vain vähäisesti.

## 10 Sörnäisten rantatie



Etäisyys Kalasataman keskuksesta: 1,1 km

Kuvauskorkeus: 10 m

Näkymässä tarkastellaan Sörnäistenrantatien maisemaa Merihakaan johtavalta kävelysillalta. Kalasataman keskuksen tornit limittyvät Hanasaaren voimalan taakse. Näkymä tulee muuttumaan Sörnäisten rantien uuden linjauksen sekä voimalan länsipuolelle suunniteltujen uusien rakennusten myötä.



## 11 Katri Valan puisto



Etäisyys Kalasataman keskuksesta: 890 m  
Kuvauskorkeus: 35 m



## 12 Katri Valan puisto



Etäisyys Kalasataman keskuksesta: 810 m  
Kuvauskorkeus: 32 m



## 13 Linnanmäki



Etäisyys Kalasataman keskuksesta: 2,1 km  
Kuvauskorkeus: 35 m

## 14 Linnanmäki (Panorama-laite)



Etäisyys Kalasataman keskuksesta: 2,1 km  
Kuvauskorkeus: 80 m

Kalasataman keskus erottuu ympäröivästä kaupunkirakenteesta aina selkeästi muun rakenteen yläpuolelle noustaessa.



## 15 Sturenkatu



Etäisyys Kalasataman keskuksesta: 1,6 km

Kuvauskorkeus: 24 m

Teollisuuskadun ja Sturenkadun risteys on Kalasataman ja Keski-Pasilan tornihankkeiden välisellä linjalla. Molemmat torniryhmät tulevat näkymään risteyksestä, mutta Kalasataman tornit jäävät suurelta osin Vallilan toimitilakorttelin taakse.



## 16 Hämeentie



Etäisyys Kalasataman keskuksesta: 900 m  
Kuvauskorkeus: 22 m



## 17 Suvilahti (purettavalta jalankulkusillalta)



Etäisyys Kalasataman keskuksesta: 550 m

Kuvauskorkeus: 9 m

Suvilahden voimalaitosrakennusten lähiympäristö tulee muuttumaan voimakkaasti liikennejärjestelyjen muuttuessa alueella. Voimalarakennukset saavat ympärilleen nykyistä enemmän tilaa ja liikenteen kokonaismäärä lähiympäristössä tulee kasvamaan. Keskusten torneja ei pysty havainnoimaan Sörnäisten rantatieltä voimalarakennusten kohdalla.



## 18 Suvilahti (Itäväylän liittymä)



Etäisyys Kalasataman keskuksesta: 490 m

Kuvauskorkeus: 5 m

Itäväylän, Junatien ja Sörnäisten rantatien risteysalueen kaupunkikuvallisesti merkittävin rakennus on Suvilahden kaasukello, jonka kaupunkikuvallinen asema pysyy pitkälti entisen kaltaisena. Suvilahden voimala-alueen ja Kalasataman keskuksen väliin rakennetaan osayleiskaavan mukaiset korttelit, jotka rajaavat tulevaisuudessa Suvilahden alueen omaksi selkeästi hahmottuvaksi kokonaisuudekseen. Kalasataman keskuksen etäisyyttä Suvilahdesta voi arvioida suhteuttamalla näkymä Hanasaaren B-voimalaitokseen, jonka etäisyys Suvilahdesta on kutakuinkin sama.



## 19 Kulosaaren sillan ja Sörnäisten rantatien risteys



Etäisyys Kalasataman keskuksesta: 550 m  
Kuvauskorkeus: 13 m

## 20 Agrokseenmäki



Etäisyys Kalasataman keskuksesta: 730 m

Kuvauskorkeus: 19 m



## 21 Hermannin pohjoisosa



Etäisyys Kalasataman keskuksesta: 1,3 km

Kuvauskorkeus: 19 m

Näkymä on kuvattu asuinkerrostalon kuudennen kerroksen parvekkeelta. Kalasataman keskus tulee näkymään laajalta alueelta ylimmistä kerroksista tarkasteltuna.

## 22 Kumpulan kampus (Dynamicumin kattoterassi)



Etäisyys Kalasataman keskuksesta: 2,1 km

Kuvauskorkeus: 46 m

Kumpulan kampuksen katutasoon Kalasataman keskus ei puustosta johtuen näy, mutta ylimmistä kerroksista avautuu laajoja panoraamanäkymiä kaupungin yli.



## 23 Arabianranta



Etäisyys Kalasataman keskuksesta: 2,1 km

Kuvauskorkeus: 4 m

Arabian ja Toukolan rantapuistoista Kalasataman keskus näkyy alkuvuosina, mutta puistosuunnitelman mukaiset koivuryhmät tulevat lopulta peittämään pituussuuntaiset näymät. Rantaviivalta tarkasteltuna pituussuuntaiset näkymät säilyvät.

## 24 Vanhakaupunki (kevyen liikenteen silta)



Etäisyys Kalasataman keskuksesta: 3,0 km

Kuvauskorkeus: 7 m

Vanhakaupungin selältä tarkasteltuna Kalasataman keskus tulee hallitsemaan kaupunkimaisemaa.



## 25 Kivinokan uimaranta



Etäisyys Kalasataman keskuksesta: 1,7 km

Kuvauskorkeus: 2 m

Kalasataman aluejulkisivu antaa kantakaupungille uudet kasvot idästä tarkasteltuna. Keskus erottuu maamerkinä muusta rakenteesta. Näkymään on mallinnettu myös Keski-Pasilan tuleva tornialue.

## 26 Kipparvuori (Herttoniemi)



Etäisyys Kalasataman keskuksesta: 2,5 km

Kuvauskorkeus: 18 m

Herttoniemen rannassa maantasosta tarkasteltuna Kalasataman keskus näkyy merkittävästi vain Kipparvuoren kallioille.



## 27 Itäväylä (Kulosaaren itäosa)



Etäisyys Kalasataman keskuksesta: 2,1 km

Kuvauskorkeus: 7 m

Kalasataman keskus tulee muodostamaan merkittävän maamerkin ja portin idästä päin kantakaupunkiin saavuttaessa. Autoilijalle keskus näyttäytyy ensimmäisen kerran Kulosaaren itäosassa.



## 28 Itäväylä (Kulosaaren keskiosa)



Etäisyys Kalasataman keskuksesta: 1,6 km

Kuvauskorkeus: 14 m

Itäväylältä Kulosaaren metroaseman kohdalta Kalasataman keskuksen tornit näkyvät kookkaina. Vaikutelman voimakkuutta lisää se, että muu kaupunkirakenne jää puuston taakse. Kulosaaren muussa katukuvassa keskus ei merkittävästi näy, koska pitkiä näkymiä Kalasataman keskusta kohti ei puustosta johtuen synny.



## 29 Kruunuvuori



Etäisyys Kalasataman keskuksesta: 2,4 km

Kuvauskorkeus: 8 m

Kruunuvuorelta tarkasteltuna Kalasataman keskus näkyy Mustikkamaan yli. Hanasaareen suunnitellut terassitalot näkyvät Korkeasaaren ja Mustikkamaan välistä. Ylempään näkymään on mallinnettu myös Keski-Pasilain suunnitellut tornit.



### 30 Kruunuvuorenranta (Laajasalon öljysatama)



Etäisyys Kalasataman keskuksesta: 3,0 km

Kuvauskorkeus: 4 m

Kalasataman keskus luo merkittävän lisän kaupunkisiluettiin Kruunuvuorenrannasta tarkastuna. Ylempään näkymään on mallinnettu myös Keski-Pasilain suunnitellut tornit.



## 31 Suomenlinna



Etäisyys Kalasataman keskuksesta: 4,3 km

Kuvauskorkeus: 4 m

Kantakaupungin siluettia Suomenlinnasta tarkasteltaessa Kalasataman keskus jää Hanasaaren voimalan itäpuolelle erilleen olemassa olevista maamerkeistä.

### 31 Suomenlinna (Pasilan torneilla)



Etäisyys Kalasataman keskuksesta: 4,3 km  
Kuvauskorkeus: 4 m



## 32 Katajanokan kärki



Etäisyys Kalasataman keskuksesta: 2,0 km

Kuvauskorkeus: 4 m

Kalasataman rakentuminen muuttaa merkittävästi Katajanokan pohjoisosasta ja Pohjoisrannasta avautuvia näkymiä. Kalasataman keskus näkyy maamerkinä uudessa siluetissa.

### 33 Katajanokka (Laivastokatu)



Etäisyys Kalasataman keskuksesta: 2,1 km  
Kuvauskorkeus: 7 m



## NYKYINEN KAUPUNKIKUVA KALASATAMAN KESKUKSESTA

Keväällä 2011 Kalasataman keskuksen tontilla suoritettiin 360° panoraamavalokuvaus helikopterista korkeimman tornin huipun kohdalta. Kuvauksella havainnollistettiin millaisena Helsinki näyttäytyy keskuksen torneista. Samalla kuvista voidaan tutkia käänteisesti minne tornien huiput näkyvät kaupungissa.



Lentokuva Vallas Oy

## Näkymä lounaaseen



## Näkymä länteen





## Näkymä luoteeseen



Lentokuva Vallas Oy

## Näkymä koilliseen





## Näkymä itään



## Näkymä kaakkoon



Lentokuva Vallas Oy







Kruunuvuorenselkä on kulttuurihistoriallisesti Helsingin portti maailmalle. Kruunuvuorenselän ja Pohjoissataman muodostuminen kaupungin urbaaniksi sisätilaksi alkoi autonomian aikana, kun Suomenlinnan suuren rantakasarmen ja Vallisaaren sekä Santahaminan rakentaminen alkoi. Kulosaaren huvilakaupungin perustaminen selän pohjoisrannalla 1906 määritteli asutuksen rajan pohjois-suunnalla.

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 sekä 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.

Kalasataman alueen 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. Kalasataman rakentaminen ja erityisesti keskuksen nouseminen täydentää ja viimeistelee tämän sisäisen kaupunkitilan muodostumista sen pohjoislaidalla. Herttoniemenranta toimii osittain tilan koillisena seinämänä. Kruunuvuorenselkä ja Pohjoissatama ovat tulevaisuudessa leimallisesti urbaanin rakenteen sisällä eikä enää sen laidalla tai ulkopuolella. Santahaminan mahdollinen rakentaminen tulee viemään päätöksensä tämän vaiheen kaupungin rakentumisessa.

Kalasataman keskus tulee näkymään selkeänä rakennettuna keskittymänä koko Kruunuvuorenselän alueella ja se tulee muodostamaan pohjoisen ”linnakkeen” historiallisesti merkittävälle sisälähdelle Senaatintorin ympäristön, Suomenlinnan ja Kruunuvuoren ohella.

Kalasataman keskuksen rakentaminen metrokortteleihin tulee vahvistamaan uuden kaupunginosan muodostumista Helsingin urbaaniksi osaksi. Torniryhmä Itäväylää ylittävine kansineen tuo uuden kovin erikoisen elementin pääkaupungin maisemaan. Se tulee määrittelemään Kalasataman kaupunginosan juuri Kalasatamaksi. Se erottaa sen kaikista muista alueista. Samalla se voimistaa alueen urbaaniutta ja sen kuulumista keskustaan. Yhä useammalla ihmisellä tulee olemaan syytä tulla juuri

tähän paikkaan eikä vain kulkea tästä ohi. Samalla tarjoutuu lukuisia vaihtoehtoja tulla tänne: Metrolla, raitiovaunulla, autolla tai pyörällä. Suvilahden kulttuurikeskus on jo lyhyessä ajassa tuonut Kalasataman osaksi kovin monen helsinkiläisen mentaalista kaupunkikarttaa.

Uudella kaupunkirakenteella tulee olemaan vaikutuksia lähialueiden identiteettiin. Paitsi että rakentaminen tuo vuosiksi vilkkautta ja alati muuttuvaa ilmettä alueelle, joka näkyy kauas lähiympäristössään, se tulee valmiina vaikuttamaan perinteisten työväenkaupunginosien statukseen. On todennäköistä etteivät nämä kaupunginosat enää leimallisesti sijoitu pitkän sillan pohjoispuolelle vaan Kalasataman naapuriin. Kaupunkilaisten arkielämä kaupunkikulttuurisessa mielessä tulee ilmeisesti muuttumaan. Päivittäiset matkat tulevat jännittymään yhä useammin oman asunnon ja Kalasataman keskuksen välille.

Keskuksen rakentaminen muuttaa myös sen merkitystä monelle helsinkiläiselle ja turistille kun eläintarhan matka käytännössä alkaa rantakävelyllä keskuksen metroasemalta kohti Korkeasaarta.

Kulosaaren silta toimii – kuten edellä sanottiin - välittäjänä työväestön vilkkaan ja yhteiskunnallisen eliitin rauhallisen asuinympäristön välillä. Samalla se on nivelenä kerrostalovaltaisen kivikaupungin ja huvilavaltaisen ”puutarhakaupungin” välillä.

Uusi rakentaminen tulee vahvistamaan tätä vastakohtaisuutta kun kantakaupungin rajalle nousee sananmukainen portti. Tämän portin takana alkaa keskusta. Portin katetun osuuden jälkeen avautuu esikaupunkialueiden vehreys ja avaruus.

Arabianrannassa ollaan nykyisin rauhallisen Vanhankaupunginselän luonnonympäristön maisematilan äärellä. Uusi tornitaloryhmä tulee olemaan voimakkaasti läsnä Arabianrannan ja Hermanninrannan kaupunkikuvassa. Tältä osin kaupungin keskusta tavallaan lähestyy Arabianrantaa ja tekee siitä hiukan enemmän integroidun osan kantakaupunkia, mikä on ollut tavoitteena aluetta suunniteltaessa.





