



Helsingin kaupunki
Kaupunkisuunnitteluvirasto

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosaston selvityksiä 2011:1

Suomenlinnan suurmaisema

Nykyinen ja tuleva maankäyttö

Suomenlinna Greater Landscape

Land Use Today and in the Future



Suomenlinnan suurmaisema

Nykyinen ja tuleva maankäyttö

Suomenlinna Greater Landscape

Land Use Today and in the Future

© Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto

Teksti: Sinikka Wasastjerna (käännös: Lingoneer Oy)

Kuvat: Sinikka Wasastjerna

Graafinen suunnittelu ja taitto: Sinikka Wasastjerna

Julkaisusarjan graafinen suunnittelu: Timo Kaasinen

Pohjakartat ja ilmakuvat: © Kaupunkimittausosasto, Helsinki

Paino: Edita Prima Oy 2011

ISSN 1235-4104

Sisältö

Contents

Johdanto	4	Introduction	4
Linnoitussaaret osana merellistä kaupunkiympäristöä	4	Fortress islands as part of the urban marine environment	5
Tarkastelualueet	7	Examination areas	7
Maankäytön ohjaus	11	Direction of land use	11
 Näkymäsektorit:		 View Sectors:	
Näkymäsektori 1	14	View Sector 1	14
Pihlajasaari	16	Pihlajasaari	16
Munkkisaari (Hernesaari ja Eiranranta)	20	Munkkisaari (Hernesaari and Eiranranta)	20
Näkymäsektori 2	26	View Sector 2	26
Etelä-Helsinki ja Merisatama	28	Southern Helsinki and Merisatama	28
Näkymäsektori 3	34	View Sector 3	34
Eteläsatama	36	South Harbour	36
Näkymäsektori 4	40	View Sector 4	40
Katajanokka	42	Katajanokka	42
Suomenlinnan edustan luodot	46	Islets in front of Suomenlinna	46
Näkymäsektori 5	48	View Sector 5	48
Korkeasaari	50	Korkeasaari	50
Lonna	54	Lonna	54
Laajasalon joukkoliikenneyhteys	58	Laajasalo public transport bridge	58
Näkymäsektori 6	60	View Sector 6	60
Kruunuvuorenranta	62	Kruunuvuorenranta	62
Vasikkasaari	67	Vasikkasaari	67
Näkymäsektori 7	70	View Sector 7	70
Santahaminan länsiranta	72	Western shore of Santahamina	72
Vallisaari ja Kuninkaansaari	76	Vallisaari and Kuninkaansaari	76
Näkymäsektori 8	80	View Sector 8	80
Kuivasaari ja Isosaari	82	Kuivasaari and Isosaari	82
Avomeri ja ulkosaaristo	84	Open sea and the outer archipelago	84
Helsinkipuisto	88	Helsinki Park	88
 Johtopäätökset	90	 Conclusions	90

Johdanto Introduction

Suomenlinnaa, eli historiallista Viaporia ryhdyttiin rakentamaan 1700-luvun puolessa välissä puolustuslinnoitukseksi. Ruotsalaisen upseerin, Augustin Ehrensvärdin linnoitussuunnitelmaan kuului alun perin laajoja alueita myös Helsingin niemellä ja ympäröivässä saaristossa, mutta resurssien puutteen vuoksi suunnitelmia supistettiin. Ruotsin vallan aikaisia linnoitusmuureja onkin säilynyt vain Suomenlinnan pääsaarilla. Linnoitus siirtyi 1808 venäläisten haltuun ja rakennustöitä jatkettiin ja laajennettiin mm. Vallisaareen, Kuninkaansaareen ja Santahaminaan. Ensimmäisen maailmansodan aikana Viaporin tehtävänä oli suojella Pietarin kaupunkia yhdessä Tallinnan kanssa. Suomen itsenäistymisen jälkeen Suomenlinna toimi vielä armeijan tukikohana, mutta tänä päivänä sillä ei enää ole sotilaallista merkitystä lukuun ottamatta Pikku Mustasaarella toimivaa Merisotakoulua. Suomenlinnasta on kehittynyt yksi Helsingin suosituimpia matkakohteita ja virkistysalueita. Vuonna 1991 Suomenlinna liitettiin UNESCO:n maailmanperintöluetteloon ainutlaatuisena Euroopan linnoitusarkkitehtuurin esimerkkinä. Suomenlinna on valtakunnallisesti arvokas maisema-alue. Se on myös luokiteltu yhdeksi Suomen kansallismaisemista.



Linnoitusmuurit, rakennukset ja kasvillisuus muodostavat suljettuja näkymiä Suomenlinnassa

Fortification walls, buildings and vegetation form closed views in Suomenlinna



Rajattu näkymä Suomenlinnan sisäisellä vesialueella, taustalla Vallisaaren rantaa

Limited view within the inner Suomenlinna water area, Vallisaari shoreline in the background

Linnoitussaaret osana merellistä kaupunkiympäristöä

Saaristolinnake sijaitsee muutaman kilometrin päässä keskustasta, välittömästi Helsinginniemen edustalla. Meri ja saaristo muodostavat luonnollisen suojavyöhykkeen kohteen ympärille. Ympäröivä vesialue rajaa linnoituksen selkeäksi kokonaisuudeksi, joka on mantereesta eristettynä säilyttänyt hyvin rakennus- ja kulttuurihistoriallisen luonteensa.

Aivan rantaan rakennetut puolustusmuurit tekevät Suomenlinnan maisematiloista ainutlaatuisia. Linnakkeen sisällä näkymät ovat usein hyvinkin suljettuja. Sisäistä maailmaa rajaavat kivisten muurien lisäksi historialliset kivitalot ja vihreä kulttuurikasvillisuus. Myös saarten väliin jäävä merialue, joka on toiminut laivastotukikohtana ja telakkana, muodostaa sisäisen mai-



Helsingin niemelle rakennettu kantakaupunki näkyy Suomenlinnan saarten takana
City centre, built on the Cape of Helsinki, is visible behind the Suomenlinna islands

The construction work for Suomenlinna, historically also known as Viapori, as a defensive island fortress was started in the mid-1700s. The fortification plan by Swedish officer August Ehrensvärd originally included large areas along the Cape of Helsinki and the surrounding archipelago. However, the original plans were scaled back due to lack of resources. Today, fortification walls dating back to the period of Swedish rule only remain on the Suomenlinna main islands. In 1808, the fortification fell under Russian rule and the construction work was continued and extended to Vallisaari, Kuninkaansaari and Santahamina islands, for example. During World War I, Viapori was used for protecting the city of St. Petersburg together with Tallinn. Suomenlinna also continued to serve as a military base after Finland became independent. Today, it does not hold key military significance, however, with the exception of the Naval Academy of Finland, located on the Pikku Mustasaari Island. Suomenlinna has become one of the most popular tourist attractions and recreational areas in Helsinki. In 1991, Suomenlinna was added to the list of UNESCO World Heritage Sites as an example of unique European fortress architecture.



Rajattu näkymä Kuninkaannonportin, Suomenlinnan alkuperäisen pääsisäänkäynnin läpi

Limited view through King's Gate, the original main entrance to Suomenlinna



Suomenlinna is a nationally valuable scenic area. Suomenlinna has also been classified as one of the Finnish national scenic landmarks.



Avoim merinäkö Suomenlinnan Kustaanmiekasta lounaaseen. Horisontissa näkyy Harmajan majakkasaari

Open sea view from Kustaanmiekka in Suomenlinna toward southwest. The Harmaja lighthouse island is visible in the horizon

sematilan. Valliharjanteiden päältä ympäröivän kaupungin, saariston ja avomeren voi kuitenkin hahmottaa aivan uudella tavalla. Näkymälinjat ovat pitkiä ja muutoin melko tasakorkean kaupunkijulkisivun maamerkit erottuvat selvästi.

Saaristolinnakkeen suhde mantereelle rakentuneeseen pääkaupunkiin on myös kiinnostava. Kun Viaporia ryhdyttiin rakentamaan, Helsinki oli vielä varsin pieni ja vähäpätöinen. Linnituksen ensisijainen päämäärä oli tuolloin valtakunnan rajojen puolustaminen. Vasta Venäjän vallan aikana, kun Helsingistä tehtiin suurruhtinaskunnan pääkaupunki, Viaporin asema kaupungin puolustuksessa korostui. Helsinki on jatkuvasti kasvanut ja muuttunut 1800-luvun alkupuolelta näihin päiviin asti. Suomenlinna sen sijaan on säilyttänyt paljon alkuperäisestä luonteestaan ja on näin ollen osa kaupungin vanhinta kerrostumaa. Toiminnallisesti se kuuluu kaupunkiin yhtenä tärkeimmistä nähtävyyksistä, virkistysalueena, ainutlaatuisena luonnonympäristönä sekä elävänä kaupunginosana. Suomenlinna kytkeytyy myös vahvasti merenkulkuun; suuri osa tärkeimmistä laivareiteistä kulkee sen vieritse ja linnake kuuluu erottamattomasti meriteitse kaupunkiin saapuvien maisemaan. Suuret risteilijäalukset ovatkin ehkä näkyvimpiä maamerkkejä Suomenlinnan ympäristössä.

Helsingin niemelle rakennettu kantakaupunki muodostuu pääosin suorakulmaiseen katuverkostoon sovitetuista, melko tasakorkeista umpikortteleista. Kaupunkiympäristö on vakiintunutta ja täydennys- ja uudisrakentaminen on keskusta-alueilla melko vähäistä. Myös vesialueiden ja saariston voidaan olettaa säilyttävän nykyisen kaltaisen ilmeen. Laajamittainen uudisrakentaminen ei olisi edes mahdollista pienillä kallioisilla saarilla ja luodoilla.

Joitakin muutospaineita Suomenlinnan suurmaisemassa kuitenkin on, sillä erityisesti entiset satama-alueet ovat kehittymässä voimakkaasti. Vuonna 2008 itäiseen Helsinkiin avattu Vuosaaren satama on vapauttanut laajoja alueita keskustan tuntumasta uudisrakentamiselle. Vaikka Suomenlinna on merialueen ympäröimänä selvästi erillään kehitysalueista, vaikuttaa joi-

Fortress islands as part of the urban marine environment

The maritime fortress is situated a few kilometres from Helsinki city centre in the immediate proximity of the Cape of Helsinki. The sea and the archipelago create a natural buffer zone around the site. The surrounding body of water separates the fortress as a clear entity that has retained its distinct architectural and cultural historic nature by being isolated from the mainland.

Defensive walls built down to the shoreline make Suomenlinna's sceneries unique. Views from inside the fortress are in many cases very closed and limited. In addition to the stone walls, the inner world is outlined by historical buildings made of stone as well as flourishing cultural vegetation. The sea area that lies between the islands has been used as a naval base and a dockyard and it creates its own inner scenery. However, looking from the ridge embankments, the surrounding city, archipelago and open sea can be perceived in a completely new manner. The sight-lines are long and the landmarks of the fairly uniform-height city profile are clearly visible.

The relationship between the maritime fortress and the capital city built on the mainland is also interesting. When the construction of Viapori was started, Helsinki was relatively small and trivial. At that time, the primary function of the fortress was to defend the national borders. Viapori's role in the city's defense only became emphasised when Helsinki became the capital for the Grand Principality of Finland during the period of Russian rule. Helsinki has constantly grown and changed from the early 1800s to current days, whereas Suomenlinna has retained a great deal of its original character and therefore forms part of the oldest existing layer of the city. Functionally, Suomenlinna is one of Helsinki's key attractions: an important recreational area, a unique natural environment and a lively city district. Suomenlinna is also closely connected to marine traffic; many of the key ship routes go past Suomenlinna and the fortress is an integral part of the initial view to Helsinki perceived by incoming marine travellers. In fact, large cruise ships are perhaps the most visible landmarks of Suomenlinna's

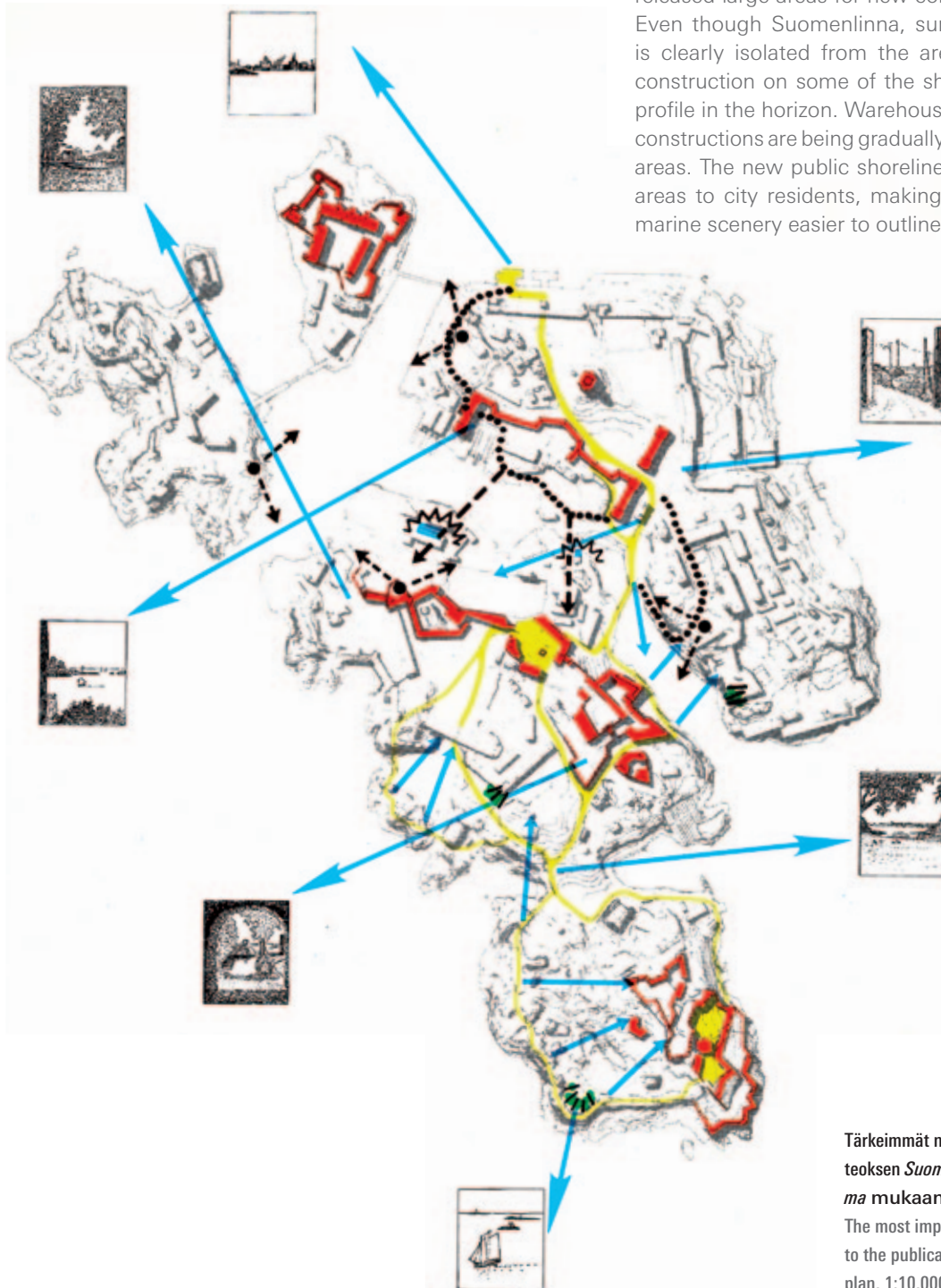
denkin rantojen uudisrakentaminen kuitenkin horisontissa näkyvään kaupunkijulkisivuun. Varastohallit, öljysäiliöt ja muut sata-
marakennukset vaihtuvat vähitellen moderneihin asuinalueisiin. Uudet yleiset rantapuistot avaavat ennen suljettuja alueita kaupunkilaisille ja siten myös Suomenlinna ja muu merellinen maisema tulee käyttäjille helpommin hahmotettavaksi.

Toinen suuri kysymys merellisen Helsingin kehityksessä on armeijan käytössä olevien saarten tulevaisuus. Suomen puolustusvoimat on luopumassa ainakin osasta saariaan, eikä niiden uudesta käyttötarkoituksesta ole vielä tehty päätöksiä. Etenkin Vallisaari ja Kuninkaansaari liittyvät Suomenlinnan kohtaloon paitsi historiallisesti, myös maisemallisesti. Selvää on, että nii-

surroundings.

Helsinki city centre, built on the Cape of Helsinki, mainly comprises closed city quarters of fairly uniform height that have been fitted into a rectangular network of city streets. The city environment is settled and supplementary building and new construction in the city centre area is fairly minor. The water areas and the archipelago can also be expected to retain their current appearance. Wide-scale new construction would not even be possible in the small rocky islands and islets.

However, there is some pressure for changing the overall scenery viewed from Suomenlinna, as especially the former harbour areas are going through a major development phase. The Vuosaari Harbour, opened in eastern Helsinki in 2008, has released large areas for new construction near the city centre. Even though Suomenlinna, surrounded by a body of water, is clearly isolated from the areas under development, new construction on some of the shore areas also affects the city profile in the horizon. Warehouses, oil tanks and other harbour constructions are being gradually replaced by modern residential areas. The new public shoreline parks open previously closed areas to city residents, making Suomenlinna and the overall marine scenery easier to outline from the mainland.



Tärkeimmät näkymät Suomenlinnassa
teoksen *Suomenlinnan maisema, kunnostussuunnitelma* mukaan 1:10 000

The most important views in Suomenlinna according to the publication *Suomenlinna scenery, maintenance plan*, 1:10,000

den sijainti merilinnoituksen kyljessä on avainkysymys uuden maankäytön suunnittelussa.

Tarkastelualueet

Tämän raportin tarkoituksena on esitellä Suomenlinnaa ympäröivät alueet riittävällä tarkkuudella, jotta maailmanperintökohteelle voidaan määritellä suojavyöhyke ja/tai sitä koskevat erityiset suojelumääräykset. Tarkastelualue käsittää merta, saaristoa ja kaupungin lähimpiä rantavyöhykkeitä noin kolmen kilometrin säteellä.

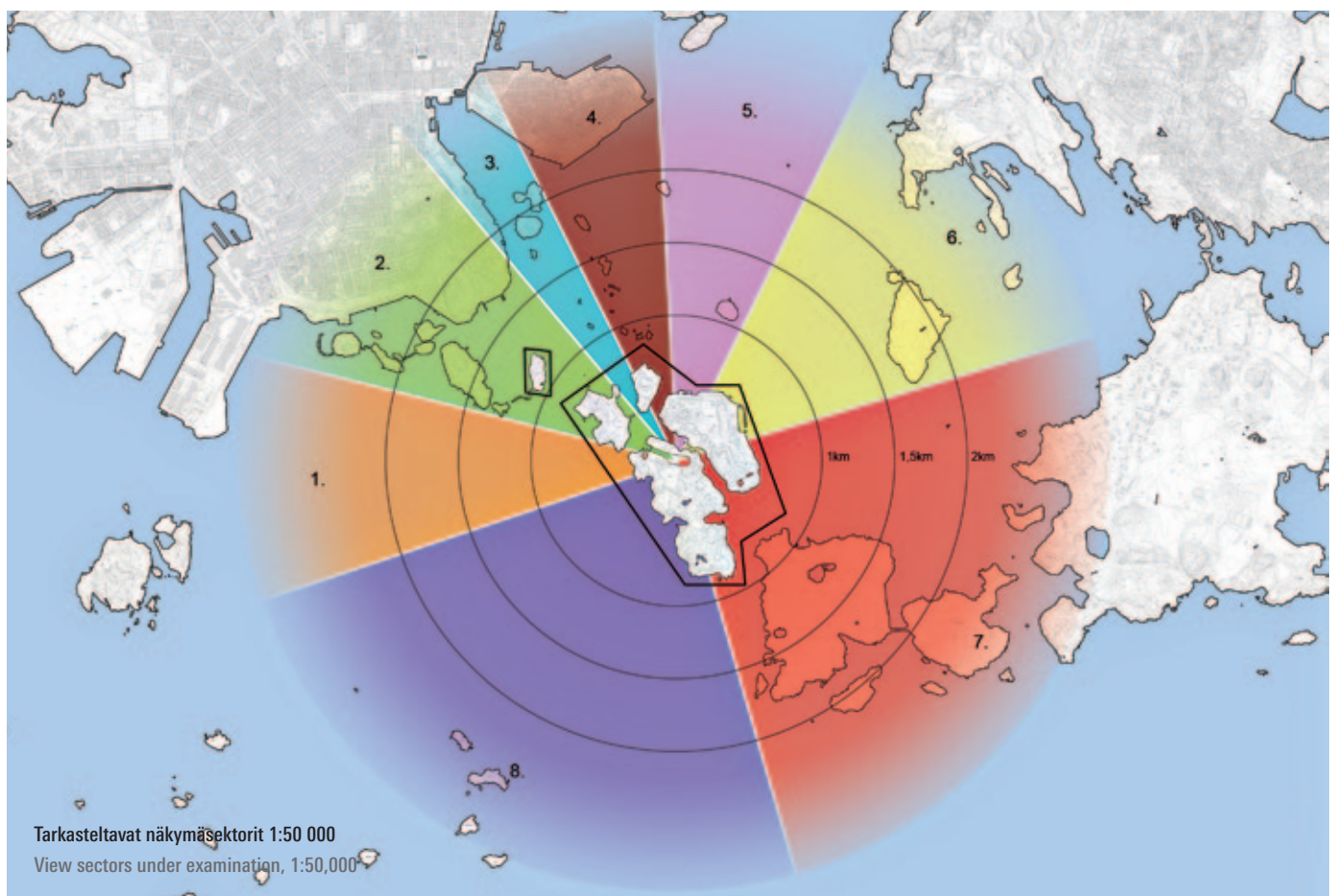
Suomenlinnaa ympäröivät näkymät voidaan jakaa karkeasti kolmeen eri osaan: lounaispuolella avautuvaan avomerimaiseen, välittömästi linnoitussaaren kaakkoispuolella sijaitseviin, metsäisiin sotilassaariin ja pohjoista horisonttia kehystäviin ranta-alueisiin. Helsingin kantakaupunki kuuluu jälkimmäiseen osaan muodostaen Suomenlinnan luoteispuolelle urbaanin kaupunkisiluetin. Pohjoinen päänäkösuunta voidaan jakaa vielä useampiin erityyppisiin osiin ja tässä raportissa tarkastellaankin maisemaa yhteensä kahdeksassa eri näkymäsektorissa. Kunkin sektorin osa-alueista esitellään lyhyesti niiden historia, tämänhetkinen tilanne ja tuleva kehitys sekä alueiden merkitys suurmaisemassa.

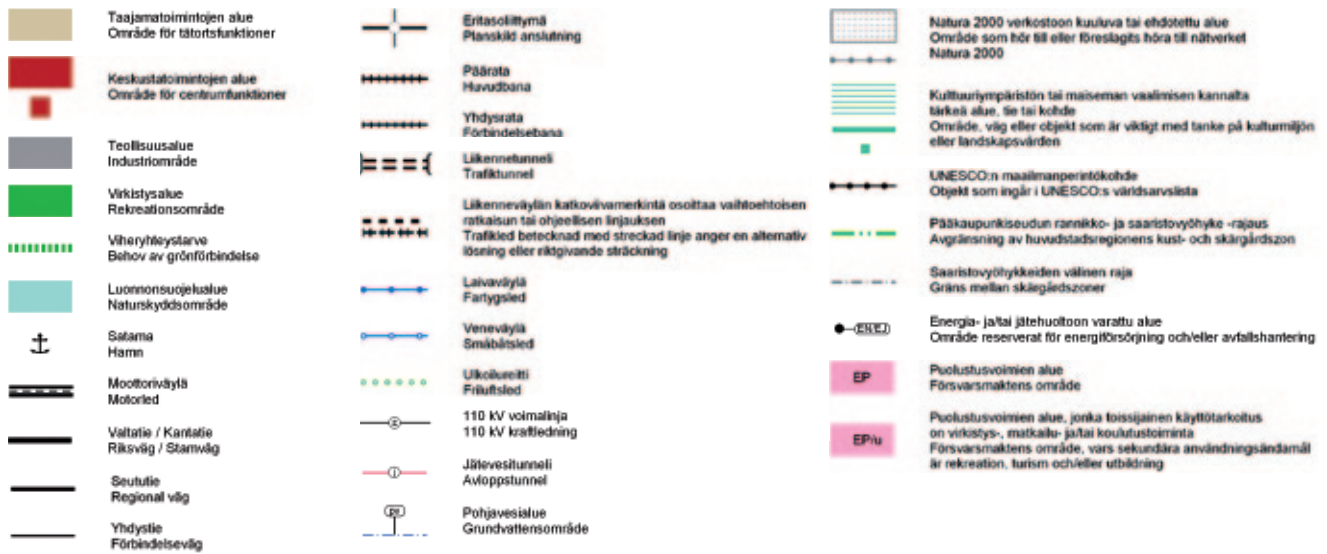
Another major question regarding the development of marine Helsinki is the future of the islands currently controlled by the military. The Finnish Defence Forces are currently planning to give up at least part of the islands under its control. Today, no decisions have been made on the new purpose and utilisation of these islands. Vallisaari and Kuninkaansaari, especially, are connected to Suomenlinna both historically and in terms of scenery. It is evident that the islands' location next to the sea fortress is a key issue regarding the new utilisation of the area.

Examination areas

The purpose of this report is to present the areas surrounding Suomenlinna with sufficient accuracy in order to be able to define a buffer zone and/or special protection injunctions for the World Heritage Site. The examination area includes sea areas, archipelago and the closest city shoreline areas within an approximate three-kilometre radius.

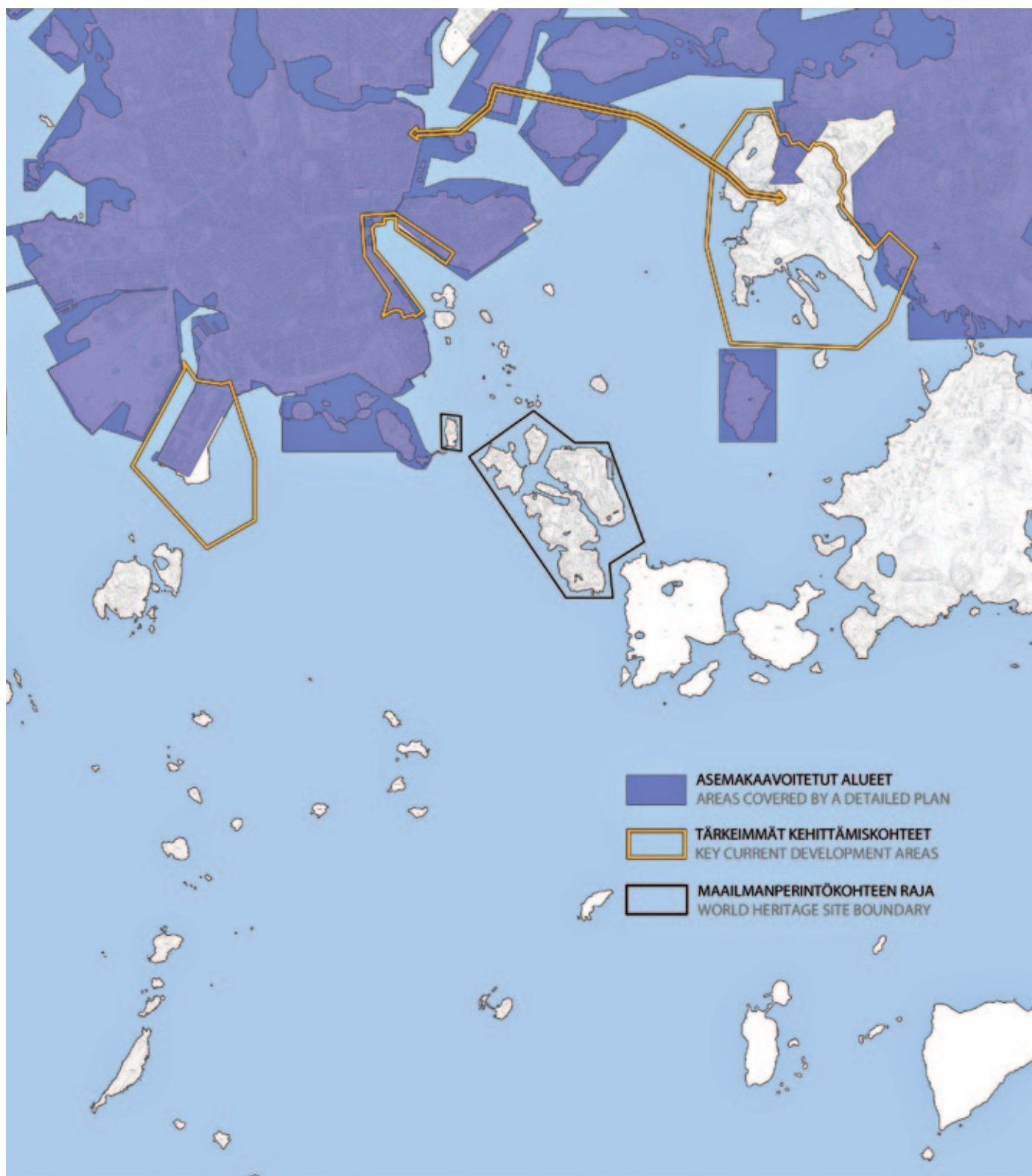
The views surrounding Suomenlinna can be roughly divided into three parts: the open sea scenery in the southwest, the wooded military islands located in the immediate southeastern side of the fortress island and the shoreline areas that frame the northern horizon. Helsinki city centre is part of the latter view, forming an urban city silhouette on the northwestern side of Suomenlinna. The northern main view direction can be further divided into several types of sections. This report examines the scenery through a total of eight different view sectors. This report presents their history, current status and future development as well as the area's significance for the overall scenery.





Ote Uudenmaan maakuntakaavasta 1:100 000

Uusimaa provincial plan citation, 1:100,000



Asemakaavoitetut alueet ja tämän hetken tärkeimmät kehityskohteet Suomenlinnan suurmaisemassa 1:50 000

Areas covered by a town plan and the key current development areas within Suomenlinna's overall scenery, 1:50,000

Maankäytön ohjaus

Suomessa rakentamista ohjataan yleisesti ottaen kolmella eri kaavatasolla: maakuntakaavalla, yleiskaavalla ja asemakaavalla. Uudenmaan 2006 vahvistettu maakuntakaava ja Helsingin Yleiskaava 2002 ovat voimassa koko tarkastelualueella. Suurin osa alueesta on myös asemakaavoitettu lukuun ottamatta armeijan käytössä olevia alueita ja osaa saaristosta. Asemakaavaotteet on esitetty tässä raportissa niiltä osin, kun se on mahdollista. Kaavoitustilanne eritellään myös lyhyesti osa-alueittain.

Tulevaan maankäyttöön vaikuttavat erilaiset suojeluohjelmat ja säädökset. Asemakaavaotteissa on tämän vuoksi osoitettu suojellut rakennukset ja muut suojelukohteet. Kaavoituksessa on otettava huomioon myös valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt (RKY 2009), joita tarkastelualueelta löytyy runsaasti. Museovirasto on inventoinut kyseiset kohteet ja ne on esitetty kartalla sivulla 12. Valtioneuvosto on päätöksellään 22.11.2009 hyväksynyt Museoviraston inventoinnin valtakunnallisesti merkittävistä kulttuuriympäristöistä (RKY 2009). Päätös on saanut lainvoiman 1.1.2010. Maankäytön tulee näillä alueilla sopeutua niiden historialliseen kehitykseen.

Suomenlinnan suojavyöhykkeen saarilla ja mantereella sijaitsevat ensimmäisen maailmansodan aikaiset tai sitä vanhemmat linnoitteet, rakennukset, tiet, laiturit jne. ovat muinaismuistolain rauhoittamia kiinteitä muinaisjäännöksiä. Muinaismuistolaki koskee myös vedenalaisia rakenteita, hylkyjä, esterakenteita jne. Toisen maailmansodan aikaiset kohteet eivät toistaiseksi kuulu muinaismuistolain piiriin, mutta ne on otettava maankäytössä huomioon historiallisen merkityksensä vuoksi.

Osa-alueiden esittelyteksteissä pyritään erittelemään alueella sijaitsevat muinaismuistokohteet ja luonnonsuojelualueet, sekä mahdollinen kuuluminen RKY-inventointiin.

Direction of land use

As a general rule, construction and land use in Finland is being directed on three different planning levels: the provincial land use plan, the master plan and the town plan. The provincial plan for the Uusimaa region that was ratified in 2006, and the Helsinki master plan 2002 (Yleiskaava 2002), cover the entire examination area. A town plan also covers a majority of the area with the exception of the areas in military use and part of the archipelago. This report presents relevant town plan citations where possible. The current planning status is also briefly presented for each sector and part.

On the other hand, future land use is being affected by various preservation programmes and regulations. Therefore, the town plan citations mark the protected constructions and other objects. Planning must also consider the nationally significant constructed cultural surroundings (defined in the RKY 2009 study). There are several such surroundings within the examination area. The National Board of Antiquities has made an inventory of such locations and the locations are presented on the map on page 12. With its decision on 22 November 2009, the Finnish Council of State has accepted the National Board of Antiquities' inventory of nationally significant cultural surroundings (RKY 2009). The decision became legally effective on 1 January 2010. Land use in these areas should be adjusted to their historical development.

Fortifications, constructions, roads, wharfs and suchlike dating to World War I or earlier that are located on the islands and mainland within the Suomenlinna buffer zone are fixed monuments of antiquity protected by the Antiquities Act. The Antiquities Act also applies to underwater constructions, wreckage, obstruction constructions, etc. Objects dating to World War II do not fall under the Antiquities Act for the time being. However, they must be considered in land use due to their historical importance.

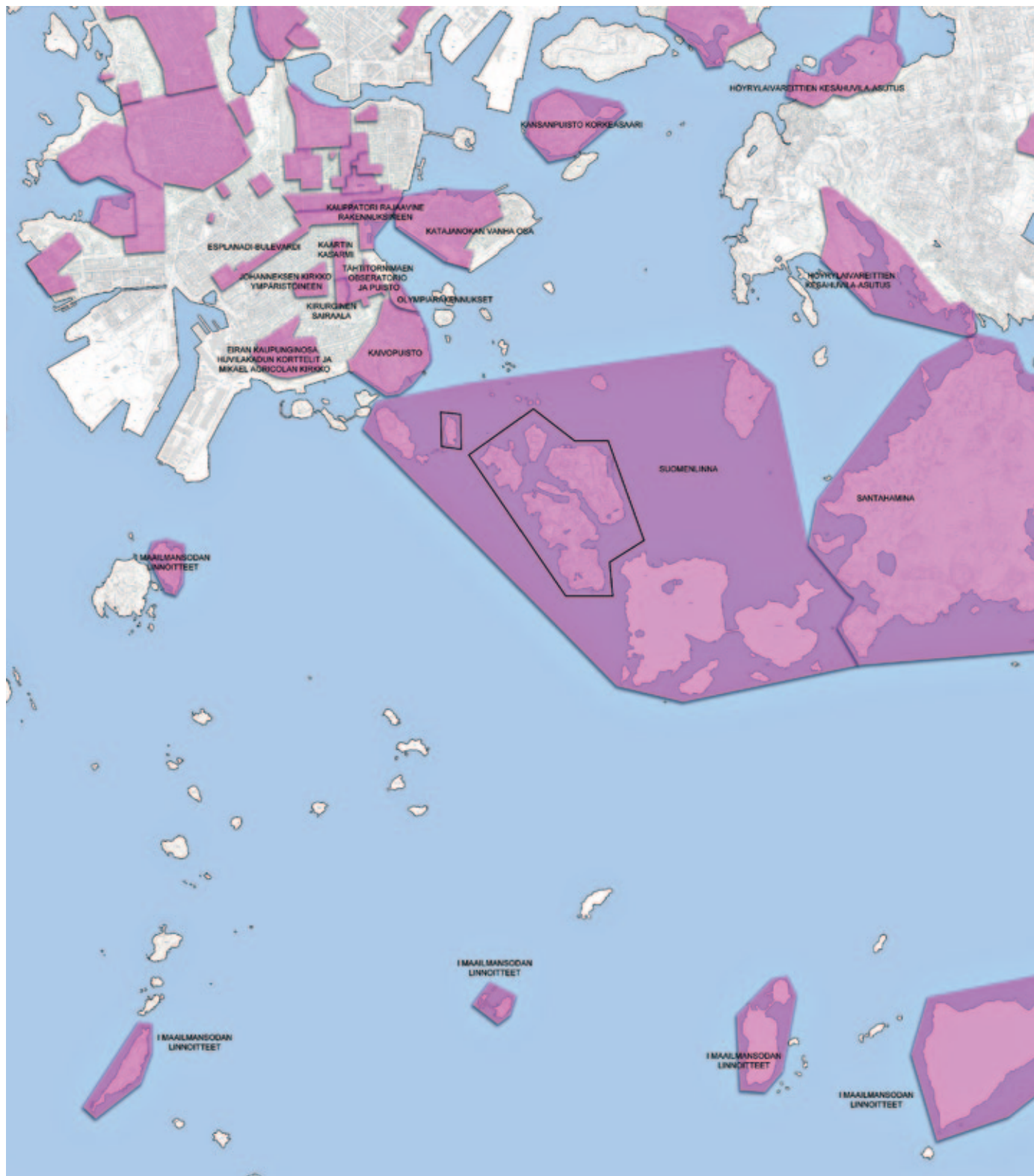
The introductory texts for the view sector parts aim to itemise the monuments of antiquity and nature preservation areas located in that area as well as the area's possible inclusion in the significant cultural surroundings inventory (RKY 2009).

	Vesialue	Water area
	Virkistysalue	Recreation area
	Asuinrakennusten korttelialue	Housing area
	Liike- ja toimistorakennusten korttelialue	Business and retail
	Yleisten rakennusten korttelialue	Public service
	Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue	Industrial area
	Suojelualue	Conservation area
	Loma- ja matkailualue	Travel and tourism services
	Autopaikkojen korttelialue	Parking
	Liikennealue	Traffic area
	Kaavassa suojellut rakennukset ja alueet	Buildings and sites protected by a detailed plan
	Rakennussuojelulain ja -asetuksella, kirkkolain ja muinaismuistolain suojellut kohteet	Buildings and sites protected by the Building Protection Act and the Antiquities Act.



Esimerkki asemakaavaotteiden esitystavasta ja merkintöjen selitykset

Example on how town plan citations are presented and explanations of symbols



Kaavio valtakunnallisesti merkittävistä rakennetuista kulttuuriympäristöistä (RKY 2009) 1:50 000

Diagram on the nationally significant constructed cultural surroundings (RKY 2009), 1:50,000

Näkymäsektorit

View Sectors

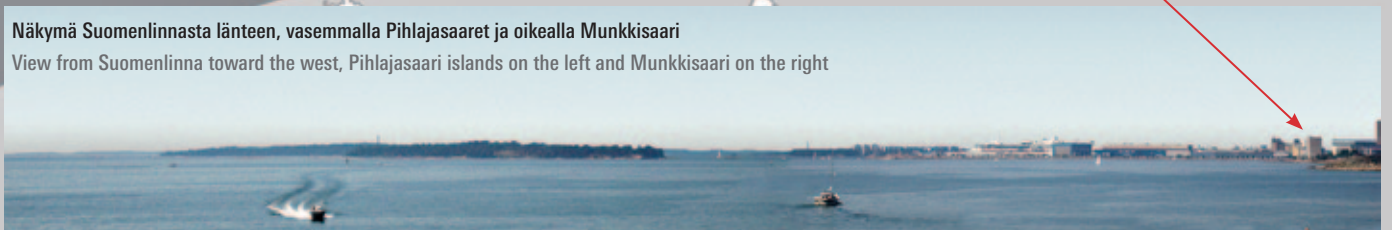
NÄKYMÄSEKTORI 1: Pihlajasaari ja Munkkisaari

VIEW SECTOR 1: Pihlajasaari and Munkkisaari



Näkymä Suomenlinnasta länteen, vasemmalla Pihlajasaaret ja oikealla Munkkisaari

View from Suomenlinna toward the west, Pihlajasaari islands on the left and Munkkisaari on the right



Näkymä Suomenlinnasta länteen on avointa merimaisemaa. Muutaman kilometrin päässä siintävät metsäiset Pihlajasaaret ja niistä hieman pohjoisempana Munkkisaaren niemi massiivisine varastohalleineen ja betonisiiloineen. Pihlajasaari on suosittu vapaa-ajanviettokohde kaupunkilaisille ja ympäristö säilyy tulevaisuudessakin vehreänä virkistysalueena. Munkkisaareen sen sijaan suunnitellaan parhaillaan laajamittaista uudisrakentamista. Satamatoimintojen poistuttua niemelle nousee yksi Helsingin uusista, merellisistä asuinalueista. Hernesaaren kaupunginosasta kaa-vaillaan tiiviisti rakennettua työpaikka- ja asutuskeskusta.

The view from Suomenlinna toward the west is open sea scenery. The wooded Pihlajasaari islands are visible a few kilometres off Suomenlinna. The Munkkisaari cape with its massive warehouses and concrete silos is located north of the Pihlajasaari islands. The Pihlajasaari islands are a popular recreational area for Helsinki residents and the environment will remain a green area for relaxation in the future. Munkkisaari, on the other hand, is currently being planned as an area for wide-scale new construction. After the discontinuance of harbour activities, the cape will host one of Helsinki's new marine residential areas. The Hernesaari city district is planned to become a tightly constructed centre for employment and residence.



Näkymäsektori 1 Suomenlinnan suunnasta
View sector 1 from Suomenlinna



Ilmakuva (2010) etelään, edustalla Eiranrannan uusia pistetaloja
Aerial image (2010) to the south, new Eiranranta one-staircase buildings in the foreground

Pihlajasaari

Pihlajasaari



Kantakarttaote 1:10 000

Property map citation, 1:10,000

Pihlajasaari on helsinkiläisten suosima ulkoilualue. Vapaa-ajan viettoon houkuttelevat erityisesti lukuisat hiekka- ja kalliorannat. Alue muodostuu kahdesta, yhteenlasketulta pinta-alaltaan n. 26 hehtaarin saaresta, jotka on liitetty toisiinsa kävelysillalla. Saaret sijaitsevat Länsisataman eteläpuolella avomeren tuntumassa. Kesäisin Pihlajasaareen liikennöi päivittäin lautta Merisatamasta. Pihlajasaari on entinen huvila-alue ja monet rakennuksista ovat rakennushistoriallisesti merkittäviä.

Maanomistus: Koko alue on Helsingin kaupungin omistuksessa.

Etäisyys Suomenlinnasta: 3,4 km (mitattu Suomenlinnan telakka-altaasta lähimpään rantaan)

Kaavoitustilanne: Alueella ei ole asemakaavaa. Yleiskaava 2002:ssa saari on merkitty virkistysalueeksi ja pieniä alueita on osoitettu luonnonsuojelualueiksi. Lisäksi koko alue on osoitettu kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittäväksi alueeksi. Itäisen Pihlajasaaren ensimmäisen maailmansodan aikaiset linnoitteet on suojeltu muinaismuistolailla ja niiden vuoksi saari kuuluu myös valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin (RKY 2009). Saarten eteläpuolelle 1855 uponneen aluksen hylky on myös kiinteä muinaisjäänös. Lisäksi alue kuuluu myös Helsingipuistona kehitettävään alueeseen (s. 88–89). Helsingin kaupungin rakennusvirasto on julkaissut vuonna 2004 Pihlajasaaren hoito- ja kehittämissuunnitelman, jonka päätavoitteena on säilyttää ympäristö mahdollisimman yhtenäisenä luontoalueena ja edistää monipuolisia virkistysmahdollisuuksia.



Ilmakuva (2009)

Aerial image (2009)

Pihlajasaari is a popular outdoor activity area for Helsinki residents. Especially the wealth of sand and rocky beaches attracts people to recreational activities. The area comprises two islands of approximately 26 hectares in total surface area, connected to each other with a walkway bridge. The islands are located south of West Harbour (Länsisatama) by the open sea. During summer, a ferry operates daily from the Merisatama Harbour to Pihlajasaari. Pihlajasaari is a former summer house area and many of the buildings hold historical architectural value.

Land owner: The City of Helsinki owns the entire area.

Distance from Suomenlinna: 3.4 kilometres (measured from the Suomenlinna dockyard pool to the nearest shore)

Planning status: The area is not covered by a town plan. The Helsinki master plan 2002 (Yleiskaava 2002) defines the area as a recreational area and small areas are marked as nature preservation areas. In addition, the entire area is defined as an area of significant cultural historic, architectural and scenery cultural value. The World War I fortifications on eastern Pihlajasaari are protected by the Antiquities Act, making the island one of the nationally significant constructed cultural surroundings (RKY 2009). The wreckage of a ship that sunk in 1855 on the southern side of the islands is also a fixed monument of antiquity. In addition, the area is included in the area developed as Helsinki Park (Helsinkipuisto, pp. 88-89). In 2004, the City of Helsinki Public Works Department published a maintenance and development plan for Pihlajasaari. The main goals defined in the plan are to retain the area as a nature environment that is as undivided as possible and to promote versatile recreational possibilities.

Historia ja luonnonympäristö

Pihlajasaarilla on ollut asutusta jo yli 200 vuotta. 1800-luvun loppupuolella Pihlajasaaria alettiin vuokrata yksityishenkilöille. Muun muassa kaupapuutarhuri Mårten Stenius ja arkkitehti Frans Sjöström vuokrasivat läntisen Pihlajasaaren ja aloittivat sen kunnostamisen ja kehittämisen. Huvilarakentamisen kausi alkoi heidän aikanaan. Sjöströmin 1883 valmistunut oma huvila Villa Hällebo toimii nykyään ravintolana. 1920-luvulla Läntises-tä Pihlajasaaresta tehtiin kansanpuisto.

Itäiselle Pihlajasaarelle rakennettiin ensimmäisen maailman-sodan aikana linnoituslaitteita Helsingin pääkaupunkiseudun puolustusketjun vahvistamiseksi. Saari kuuluu nykyään valta-kunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin (RKY 2009). Se on myös muinaismuistolain tarkoittama kiin-teä muinaisjäänös. Pyöreä betoninen rakennelma on kuitenkin myöhäisempi jäänne saarella sijainneista Nobel-Standard -yhti-ön bensiinisäiliöistä. Kun yhtiö luopui alueen käytöstä 1900-lu-vun puolessa välissä, myös Itäinen Pihlajasaari liitettiin kansan-puistoon.



Itäisen Pihlajasaaren rannalla on vielä nähtävissä Nobel-Standard yhtiön bensi-nisäiliön jäänteet

Remains of the Nobel-Standard gasoline tank are still visible on the shores of eastern Pihlajasaari.



Läntisen Pihlajasaaren huvimajat ovat yleisön käytössä kesäisin. Herkkä kalliokas-villisuus on monin paikoin kulunut laajamittaisen virkistyskäytön seurauksena
Western Pihlajasaari gazebos are open to public use during the summer. Sensitive rock vegetation has in many places eroded due to wide-scale recreational use

History and natural environment

The Pihlajasaari islands have been inhabited for over 200 years. In late 1800s, the Pihlajasaari island areas started to be leased out for private persons. Among others, the commercial gardener Mårten Stenius and architect Frans Sjöström leased western Pihlajasaari and started to renovate and develop the area. During this period, the construction of summer houses started. Sjöström's own villa, Villa Hällebo, was completed in 1883 and it currently serves as a restaurant. During the 1920s, western Pihlajasaari became a people's park.

During World War I, fortification equipment was constructed on eastern Pihlajasaari in order to strengthen the defences in the Helsinki capital area. The island is currently included in the list of nationally significant constructed cultural surroundings (RKY 2009). It is also a fixed monument of antiquity covered by the Antiquities Act. However, the round concrete construction on the island is a newer remnant of the gasoline tanks of the Nobel-Standard oil company. When the company stopped using the island in the mid-1900s, the eastern side of Pihlajasaari was also added to the people's park.

In terms of vegetation, the Pihlajasaari islands are quite diverse, despite the erosion on the beaches and cliff tops. For example, the grove and the seaside meadow located on western Pihlajasaari are conservation areas. The area is a nesting ground for several bird species and also hosts a few bat species.

Scenery from Suomenlinna

Pihlajasaari is visible from the Länsi-Mustasaari and Susisaari embankments on the far west as a larger land area before theseascape begins. However, the distance is noticeable and there is little other than vegetation and the beachline visible on the horizon.



Frans Sjöströmin itselleen suunnittelema huvila Villa Hällebo vuodelta 1883 toimii nykyisin kesäravintolana

Villa Hällebo, designed by Frans Sjöström for his own use in 1883, now operates as a summer restaurant



Kauniina kesäpäivinä Läntisen Pihlajasaaren hiekkaranta ja pukukopit ovat vilkkaassa käytössä. Rannat autioituvat, kun yhteysliikenne mantereelta saareen on tauolla syyskuusta toukokuuhun

The sand beach and dressing rooms in Western Pihlajasaari are in heavy use during warm summer days. Beaches empty when the connection traffic from the mainland ceases between September-May

Pihlajasaaret ovat kasvillisuudeltaan melko monipuolisia, vaikka rannat ja kalliot ovat kuluneet. Esimerkiksi Läntisen Pihlajasaaren lehto ja merenrantaniitty ovat suojeltuja. Alueella pesii monia lintulajeja ja siellä asustaa myös muutamia lepakkolajeja.

Maisema Suomenlinnasta katsottuna

Pihlajasaari näkyy Länsi-Mustasaaren ja Susisaaren valleilta lännessä uloimpana suurempana maa-alueena ennen avomerimaisemaa. Etäisyys on kuitenkin huomattava, eikä horisontissa kasvillisuuden ja hiekkarantalinjan lisäksi näy juuri muuta.

Tulevaisuus

Pihlajasaareen ei kohdistu metsänhoidon lisäksi muita muutospaineita. Saaren asema kaupunkilaisten virkistysaarena on vakiintunut. Mahdollinen ulkoilu- ja veneilykäytön kehittäminen tuskin näkyy merimaisemassa muuten kuin vesiliikenteen vuo- rojen lisääntymisenä tai reittimuutoksina.

Lähteet:

Pihlajasaaren hoito- ja kehittämissuunnitelma 2004-2013. Helsingin kaupungin rakennusviraston julkaisuja 2004:4/ Viherosasto.

Ravintola Pihlajasaaren kotisivut, haettu 27.9.2010, <http://www.pihlajasaari.net/index.html>

Saaristo-opas 2010. Helsingin kaupungin liikuntavirasto, merellinen osasto. Verkkójulkaisu, haettu 27.9.2010, http://www.hel.fi/wps/wcm/connect/6b9173804a173dbb86b7ee3d8d1d4668/saaristo10_se_net.pdf?MOD=AJPERES

Future

In addition to forest maintenance, there is no other pressure for changing the Pihlajasaari area. The island is an established area for urban recreation. The possible development of outdoor activities and boating is not likely to affect the sea scenery other than through an increased number of scheduled water traffic or route changes.

Sources:

Pihlajasaaren hoito- ja kehittämissuunnitelma 2004–2013 (Pihlajasaari maintenance and development plan 2004–2013). Helsingin kaupungin rakennusviraston julkaisuja 2004:4/Viherosasto.

Restaurant Pihlajasaari website, retrieved on 27 September 2010, <http://www.pihlajasaari.net/index.html>

Saaristo-opas 2010 (Archipelago guide 2010). City of Helsinki Sports Department, Maritime Division. Online publication, retrieved on 27 September 2010, http://www.hel.fi/wps/wcm/connect/6b9173804a173dbb86b7ee3d8d1d4668/saaristo10_se_net.pdf?MOD=AJPERES

Munkkisaari (Hernesaari ja Eiranranta)

Munkkisaari (Hernesaari and Eiranranta)



Asemakaavaote 1:10 000
Town plan citation, 1:10,000

Munkkisaaren aluetta Helsingin niemen eteläisimmässä kärjessä ollaan kehittämässä voimakkaasti. Tässä käsiteltävä alue jakautuu kahteen erityyppiseen osaan – Hernesaareen ja Eiranrantaan. Eiranrannan uusi asuinalue on jo pitkälti rakennettu. Sen asemakaava vahvistettiin 2001 ja alueelle on rakennettu korkealuokkaisia, 6-7 kerroksisia pistetaloja. Muut Munkkisaaren asemakaavat ovat lähinnä 1970 ja 1980-luvulta ja niissä korttelit on osoitettu sataman teollisuus- ja varastorakennuksille. Telakka on kuitenkin luopumassa osasta kaupungilta vuokraamistaan rannoista, joten maata vapautuu rakentamiselle. Paikalle laaditaan parhaillaan osayleiskaavaehdotusta uudesta Hernesaaren alueesta ja se on yksi voimakkaimmin kehittyvistä keskuksista Etelä-Helsingissä. Alueelle kaavillaan 4600 asukkaan ja 2000 työpaikan uutta kaupunginosaa palveluineen. Suunnitelmaan liittyy myös Kaivopuiston rannan vihervyöhykkeen jatkaminen aina Hernesaaren kärkeen saakka sekä uusien satama-alueiden rakentaminen.

Maanomistus: Alue on Helsingin kaupungin omistuksessa lukuun ottamatta Eiranrannan asuinkorttelien kiinteistöjä, jotka ovat yksityisomistuksessa. Hernesaari on vuokrattu useille eri toimijoille, joista merkittävin on STX Europe. Vuokrasopimus telakan kanssa on voimassa 2012 loppuun asti.

Etäisyys Suomenlinnasta: 2,9 km (mitattu Suomenlinnan telakka-altaasta lähimpään rantaan.)

Kaavoitustilanne: Koko alueella on voimassa 1970-2001 vahvistetut asemakaavat. Yleiskaava 2002:ssa Hernesaaren alue on merkitty pääasiassa työpaikka-, teollisuus-, toimisto- ja satama-alueeksi. Lisäksi eteläkärjessä on pieni hallinnon ja julkisten palvelujen alue. Eiranranta on osoitettu asuinkäyttöön. Rannassa kulkee kaupunkipuistoksi merkitty vihreä alue, joka liittyy idässä Eiran, Ullanlinnan ja Kaivopuiston vihreäalueisiin (s. 28–33). 2009 Osayleiskaavaluonnoksessa Hernesaareen esitetään tiivistä lisärakentamista mm. asumisen ja yritysten tarpeisiin.



Ilmakuva (2009)
Aerial image (2009)

The Munkkisaari area located in the southernmost tip of the Cape of Helsinki is currently under heavy development. This is where the area under examination is divided into two parts of different types: Hernesaari and Eiranranta. The new Eiranranta residential area is almost completely constructed. Its town plan was ratified in 2001 and high-quality, 6–7-storey one-staircase buildings have been constructed in the area. Other Munkkisaari town plans date predominantly to the 1970s and 1980s and they allocate the quarters for industrial and warehouse use for the harbour. However, the dockyard is planning to give up some of the shoreline areas leased from the city, releasing land for construction. A partial master plan proposal for the new Hernesaari area is currently being drawn up. The area is one of the most strongly developed centres in southern Helsinki. A new city district of 4,600 residents and 2,000 jobs with associated services is being planned for the area. The plans also involve expanding the green zone along the Kaivopuisto shoreline all the way to the tip of Hernesaari as well as constructing new harbour areas.

Land owner: The City of Helsinki owns the area with the exception of the properties in the Eiranranta residential quarters that are privately owned. Hernesaari is currently leased to several parties, the most significant of which is STX Europe. The current lease with the dockyard extends to the end of 2012.

Distance from Suomenlinna: 2.9 kilometres (measured from the Suomenlinna dockyard pool to the nearest shore)

Planning status: The entire area is covered by town plans ratified in 1970–2001. The Helsinki master plan 2002 (Yleiskaava 2002) defines the area mainly as an area for workplaces, industry, offices and harbour activities. In addition, there is a small area for administrative use and public services located in the southern tip. Eiranranta is allocated for residential use. A green area marked as a city park runs along the shoreline and connects with the Eira, Ullanlinna and Kaivopuisto green areas in the east (pp. 28–33). The 2009 partial master plan draft (2009 Osayleiskaavaluonnos) proposes tight supplementary construction in Hernesaari for residential and commercial needs, for example.

Historia

Munkkisaaren alue on rakennettu pääasiallisesti maatäyttäjien päälle. Ennen 1900-lukua nykyinen Länsisataman kaupunginosa koostui useammista pienistä saarista. Sekä Munkkisaari että Hernesaari toimivat kalastajien tukikohtina. Vuosisadan vaihteessa Munkkisaarella toimi myös pienimuotoista teollisuutta. Kun kaupunki 1900-luvun alussa ryhtyi laajentamaan satama-alueitaan, kyseisten saarten asuinrakennukset, talousrakennukset ja laiturit purettiin. Länsisataman aluetta lähdettiin kehittämään Bertel Jungin vuonna 1911 laatiman yleiskaavan ja majuri Torulfilta 1919 tilatun satamatutkimuksen pohjalta. Laajempiakin maatäyttäjää kaavailtiin, mutta lopulta päädyttiin ratkaisuun, jossa vain Munkkisaari ja Hernesaari otettiin osaksi satama-alueita ja vuonna 1941 ne päätettiin yhdistää lopullisesti. Hernesaari kärsi pahoja vaurioita jatkosodan pommituksissa, mutta myöhemmin alueesta kasvoi nopeasti teollisuus- ja satamatoimintojen kaupunginosa. Nykyäänkin Hernesaarta hallitsevista, massiivisista teollisuus- ja varastohalleista vanhimpia ja rakennushistoriallisesti merkittävimpiä ovat entinen Fordin tehdasrakennus 1940-luvulta ja entisen Valtion viljavaraston siilot 1950-luvulta, joita esitetään osayleiskaavaluonnoksessa suojeltaviksi.



Merelle ja Suomenlinnaan erottuvat tällä hetkellä parhaiten suurikokoiset peltihallit ja betoniset siilorakennukset. Kuvan rakennukset säilyvät, sillä ne jäävät uuden osayleiskaava-alueen ulkopuolelle

Large metal halls and concrete silos are currently the most visible elements from the sea and Suomenlinna. Buildings in this image will remain, as they are outside the new partial master plan area

Nykyinen Eiranrannan alue oli alun perin kallioinen kukkula Helsinginniemen lounaiskärjessä. 1930-luvulla alue tuli teollisuuskäyttöön. Konepajat ja romukaupat saivat kuitenkin väistyä 1960-luvulla Munkkisaaren jätevedenpuhdistamon altaiden tieltä. Eiranrannan uudet kerrostalokorttelit on rakennettu entisen puhdistamon tontille. Alueesta järjestettiin asemakaavallinen ideakilpailu 1998. Kilpailun pohjalta laaditun asemakaavan mukainen rakentaminen aloitettiin 2006. Viimeisetkin puistokennustyöt valmistuivat vuoden 2010 aikana.

History

The Munkkisaari area is mainly constructed on top of a landfill. Before the 1900s, the current Länsisatama city district consisted of several small islands. Both Munkkisaari and Hernesaari served as support bases for commercial fishing. At the turn of the century, Munkkisaari also hosted small-scale industrial activities. When the city started to expand its harbour areas at the beginning of the 1900s, the residential constructions, commercial constructions and wharfs were demolished on those islands. The development of the Länsisatama area was started based on the master plan from 1911 by Bertel Jung and the harbour study commissioned from Major Torulf in 1919. Wider landfills were considered as well, but finally it was decided that only Munkkisaari and Hernesaari would be included in the harbour area. In 1941, the decision was made to combine these two areas for good. Hernesaari suffered heavy damage during the Continuation War bombings, but later, the area rapidly grew to become a city district for industrial and harbour use. The oldest and architecturally most significant massive industrial halls and warehouses that still today dominate the Hernesaari area include the former Ford factory building from the 1940s and the former Valio grain stockpile silos from the 1950s. The partial master plan draft suggests that these locations should be protected.



Eiranrannan uudet pistetalot erottuvat vain heikosti Suomenlinnaan, vaikka ne on rakennettu muuta ympäristöä korkeammalle tasolle

New one-staircase apartment buildings in Eiranranta are barely visible from Suomenlinna, even though they are built on higher ground

Maisema Suomenlinnasta katsottuna

Maa on koko alueella hyvin tasaista ja alavaa, pääosin täytöin rakennettua maata. Hernesaaren nykyinen rakennuskanta koostuu valtaosin monumentaalisista peltihalleista. Vaikka alue sijaitsee melko kaukana Suomenlinnasta, se erottuu kuitenkin lännessä avoimen meren selän takana suurten hallirakennusten rivistönä. Myös Hernesaassa sijaitsevan risteilijäsataman laivat kuuluvat Suomenlinnanselän maisemaan.



Hernesaaren liikenne koostuu on pääosin telakka-alueen ja risteilylussataman toimintoihin liittyvistä raskaista kuljetuksista. Lisäksi alueella on toiminut helikopterikenttä, josta on ollut reittiyhteys Tallinnaan. Liikennöinti on tällä hetkellä keskeytetty

Traffic in Hernesaari consists mainly of heavy transport traffic to the dockyard area and the cruise ship harbour. In addition, a helipad with a route connection to Tallinn used to operate in the area. Traffic is suspended at the moment

Eiranrannan uudet rakennukset jäävät mm. Länsi-Mustasaaresta katsottuna Särkän ja Merisataman saariston taakse. Kustaanmiekasta käsin pistetalot sen sijaan pilkottavat kalliorantojen välistä. Vaikka talot poikkeavat selkeästi modernin ulkonäkönsä puolesta Ullanlinnan ja Eiran rakennuskannasta, ne jatkavat kuitenkin Etelä-Helsingin urbaania kaupunkijulkisivua.

Tulevaisuus

Mikäli Hernesaarta ryhdytään rakentamaan osayleiskaavaluonnoksen mukaisella tavalla, korostuu alueen kaupunkimainen ilme entisestään. Pääasiassa rakennuskanta kohoaisi vähitellen pohjoiseen päin 5-kerroksisista rakennuksista kantakaupungil-

The current Eiranranta area was originally a rocky hill in the southwestern tip of the Cape of Helsinki. During the 1930s, the area was taken into industrial use. However, the engineering workshops and scrap businesses had to give way to Munkkisaari sewage treatment plant pools during the 1960s. The new Eiranranta apartment building quarters are built on the former water treatment plant lot. An idea competition on the town plan for the area was organised in 1998. Construction was started in 2006 according to a town plan drawn up based on the competition entries. The last construction work for the park areas were completed during 2010.

Scenery from Suomenlinna

Land on the entire area is very flat and low-lying, mainly the end result of landfill construction. The current buildings in Hernesaari mainly comprise monumental metal halls. Even though the area is situated fairly far from Suomenlinna, it is visible as a line of large halls in the west behind the body of open sea. Cruise ships in the cruise ship harbour located in Hernesaari are also part of the scenery from Suomenlinna toward the sea.

When looking from Länsi-Mustasaari, for example, the new buildings in Eiranranta stay behind the Särkkä and Merisatama archipelago. However, when looking from Kustaanmiekka, the one-staircase buildings peek out from behind the rocky shores. Even though the buildings clearly stand out from the Ullanlinna and Eira buildings due to their modern look, they still follow and continue the urban city profile of southern Helsinki.

Future

If the construction of Hernesaari starts according to the partial master plan draft, the urban appearance of the area becomes further emphasised. The buildings would mainly rise toward the north, starting with 5-storey buildings to 6-7-storey buildings that are characteristic of the city centre. However, proposals have been made to construct 12-22-storey tower buildings at the northern end of the planned area to compensate for the remaining silos and industrial halls. As a whole, however, the constructed units would be smaller than the existing metal halls. In addition, the area is set for trial solutions for new kinds of urban residence, making the cityscape quite diverse. On the other hand, the shoreline park vegetation would connect the area more clearly to the green line between Kaivopuisto, Ullanlinna and Eira.



Tämänhetkisen telakka-alueen julkisivu merelle uudistuu lähitulevaisuudessa merkittävästi

The profile for the current dockyard area toward the sea will be significantly changed in the near future

le tyypilliseen 6-7 kerrokseen. Suunnittelualueen pohjoisosaan on kuitenkin ehdotettu joitakin jopa 12-22 kerroksen tornitaloja uudeksi vastapariksi säilyville siiloille ja tehdashalleille. Rakennusyksiköt olisivat kuitenkin yleisesti ottaen nykyisiä peltihalleja pienempiä. Alueella on lisäksi tarkoitus kokeilla uudentyyppisen kaupunkiasumisen ratkaisuja, jolloin kaupunkikuva muodostuu melko vaihtelevaksi. Toisaalta rantapuiston kasvilisuus liittäisi alueen selkeämmin vehreään Kaivopuisto-Ullanlinna-Eira -linjaan.

Osayleiskaavaluonnoksessa on osoitettu Hernesaaren eteläisimpään kärkeen täyttömaalle rakennettava risteilyaluslaituri ja helikopterikenttä. Munkkisaarella on ollut aiemminkin helikopteriliikennettä, eikä sen uusi sijainti mainittavasti muuta tilannetta Suomenlinnan kannalta. Kenttää varten rakennettava täyttömaa kuitenkin pidentäisi Hernesaaren niemeä Pihlajasaa-reen päin ja laiturissa olevat risteilyalukset näkyisivät selvästi Suomenlinnaan. Toisaalta kookkaat risteilyalukset ovat jo nyt merkittävässä asemassa Helsingin merimaisemassa (vrt. esim. Eteläsatama, s. 36–39).

Lähteet:

Hernesaaren osayleiskaavaluonnos, selostus, ksl 17.09.2010. Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto. Verkkojulkaisu, haettu 27.9.2010: http://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Suomi/Esitys/2009/Ksv_2009-12-03_Kslk_35_EI/E6F8CF73-DB69-4E23-8967-5312A6B7CC0A/HernesaariOYK_selostus110909.pdf

Länsisataman tiedostussivusto, Helsingin kaupunki, Kaupunkisuunnitteluvirasto. Verkkosivu, haettu 27.9.2010: http://www.hel.fi/hki/ksv/fi/Ajankohtaiset+suunnitelmat/Projektialueet/L_nsisatama

Munkkisaari-Hernesaari-Seura ry:n verkkosivusto, haettu 27.9.2010: <http://www.muheira.fi/>

The partial master plan draft allocates a cruise ship wharf and a helipad on the landfill area at the southernmost tip of Hernesaari. Munkkisaari has also previously hosted helicopter traffic and its new location would not significantly change the situation regarding Suomenlinna. However, the landfill to be used to construct the helipad would extend the Hernesaari cape toward Pihlajasaa-reen and the cruise ships docked at the wharf would be clearly visible from Suomenlinna. On the other hand, large cruisers have a significant role in the Helsinki maritime scenery even today (for example, see South Harbour, pp. 36–39).

Sources:

Hernesaari partial town plan draft, commentary, 17 September 2010, City of Helsinki, City Planning Department. Online publication, retrieved on 27 September 2010. http://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Suomi/Esitys/2009/Ksv_2009-12-03_Kslk_35_EI/E6F8CF73-DB69-4E23-8967-5312A6B7CC0A/HernesaariOYK_selostus110909.pdf

Länsisatama information website, City of Helsinki, City Planning Department. Website, retrieved on 27 September 2010. http://www.hel.fi/hki/ksv/fi/Ajankohtaiset+suunnitelmat/Projektialueet/L_nsisatama

Munkkisaari-Hernesaari-Seura ry association website, retrieved on 27 September 2010: <http://www.muheira.fi/>



Osayleiskaavaluonnoksen havainnekuva, Hernesaaren puistovyöhyke myötäilee itäistä rantaviivaa. Niemen eteläkärkeä jatketaan risteilylaitureilla ja helikopterikentällä. Korkeampi rakentaminen sen sijaan keskittyy niemen pohjoisosaan

In an illustration picture for the partial master plan draft, the Hernesaari park zone follows the eastern shoreline. The southern tip of the cape will be expanded with cruise ship wharfs and a helipad. However, taller buildings will focus on the northern part of the cape



Osayleiskaavaluonnoksen havainnekuva 1:7 500. Suunnitelmassa korostuu alueen merellisyys mm. risteilyalus- ja venesatamiseen, sekä asuinkortteleihin liittyvine kanaviineen ja altaineen

Illustration picture for the partial master plan draft, 1:7,500. The plan emphasises the marine nature of the area with its cruise ship and boat harbours as well as the canals and pools connected to the residential sections

NÄKYMÄSEKTORI 2: Etelä-Helsinki ja Merisatama

VIEW SECTOR 2: Southern Helsinki and Merisatama



Näkymä Suomenlinnasta luoteeseen, vasemmalla Harakka, oikealla Kaivopuisto

View from Suomenlinna toward the northwest, Harakka on the left and Kaivopuisto on the right



Suomenlinnasta luoteeseen avautuvaa näkymäsektoria määrittävät kallioiset ja metsäiset Merisataman saaret. Harakan saaresta alkava vihreä rantaviiva jatkuu mantereen puolella puistobulevardina ja Kaivopuistona. Puistojen takana tiivis ja historiallisesti arvokas kaupunkirakenne erottuu vain paikoitellen. Eiran ja Kaivopuiston huvilamaiset rakennukset näkyvät sieltä täältä kasvillisuuden keskeltä. Pienvenesatamat lukuisine laitureineen määrittävät merisataman aluetta. Veneilyharrastus näkyy etenkin kesäaikaan myös Suomenlinnan rantavesillä.

The view sector from Suomenlinna toward the northwest is defined by the rocky and wooded Merisatama islands. The extensive shoreline that begins from Harakka Island continues on the mainland as a park boulevard and the Kaivopuisto Park. The tight and historically valuable city structure is only partially visible behind the parks. Villa-like buildings in Eira and Kaivopuisto are visible here and there among the vegetation. Small boat harbours and several wharfs define the Merisatama area. The popularity of boating can also be seen around Suomenlinna, especially during the summer.



Näkymäsektori 2 Suomenlinnan suunnasta

View sector 2 from Suomenlinna



Ilmakuva (2006) itään, etuoikealla Sirpalesaari

Aerial image (2006) to the east, Sirpalesaari in the foreground on the right

Etelä-Helsinki ja Merisatama

Southern Helsinki and Merisatama



Kaivopuisto on yksi Helsingin tärkeimmistä kaupunkipuistoista ja se on historiallisesti arvokkaana kokonaisuutena suojeltu. Myös valtaosa alueen rakennuksista on suojeltuja. Ympäröivät asuinalueet ovatkin erityisen arvostettuja, historiallisen rakennuskannan lisäksi muun muassa meren läheisyyden ja vehreyden ansiosta. Kaivopuiston huvila-alueelle on keskittynyt paljon suurlähetystöjä, mikä entisestään korostaa ympäristön edustuksellisuutta. Kallioiset saaret muodostavat Merisataman suojaan poukaman, jolle ovat leimallisia lukuisat laiturit ja venepaikat. Rannassa kulkevat kävelytiet ja puistovyöhykkeet ovat tärkeä osa Helsingin ulkoilureitistöä. Lisäksi Merisataman saaret ovat suosittuja virkistysalueita.

Ullanlinnan eteläisimmät umpikorttelit muodostuvat 3-6 kerroksisista rakennuksista ja se on yksi Helsingin kalleimmista asuinalueista. Myös Eiran kaupunkitaiteellisesti yhtenäinen ja ainutlaatuinen huvilakaupunginosa on erittäin arvostettu alue. Suurin osa eteläisimmästä Helsingistä kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin (RKY 2009) ja alue on erottamaton osa kaupungin historiaa.

Maanomistus: Puistot ja katualueet ovat kaupungin omistuksessa. Asuinkorttelien kiinteistöt ovat pääosin yksityisomistuksessa. Kaupunki omistaa Merisataman saaret, mutta Liuskaluoto sekä Liuskasaaren ja Sirpalesaaren venesatama-alueet on vuokrattu venekerhoille.

Etäisyys Suomenlinnasta: 1,2 km (mitattu Suomenlinnan telakka-altaasta lähimmän saaren rantaan)

Kaavoitustilanne: Kaivopuiston, Ullanlinnan ja Eiran alueet on Yleiskaava 2002:ssa osoitettu kerrostalovaltaisiksi asuin- ja toimitila-alueiksi sekä kaupunkipuistoksi. Lähes koko alue on merkitty kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittäväksi alueeksi. Kaivopuiston ja Eiran asuinalueet kuuluvat myös valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin (RKY 2009). Harakan linnoitteet ja puurakennukset ovat suojeltuja kiinteitä muinaisjäännöksiä ja saarella on lisäksi luonnonsuojelualueita. Voimassaolevat asemakaavat on vahvistettu 1960-luvulla ja sen jälkeen. Merisataman saarien vuonna 2004 vahvistetussa asemakaavassa alueet on osoitettu virkistyskäyttöön ja venesatama-alueeksi.



Kaivopuisto is one of the most important city parks in Helsinki. Kaivopuisto is protected as a historically valuable entity. A majority of the buildings in the area are also protected. The surrounding residential areas hold especially high value due to the historical buildings, close proximity to the sea and the verdant environment, among other things. Several foreign embassies are located in the Kaivonlinna villa area, further emphasizing the representative appearance of the district. Rocky islands create a sheltered cove for Merisatama. Wharfs and boat spaces are characteristic of the area. Walkways and park zones along the shore are an important part of the outdoor activity route network in Helsinki. In addition, the Merisatama islands are popular recreational areas.

The southernmost closed city quarters in Ullanlinna comprise 3-6-storey buildings. The area is one of the most expensive residential areas in Helsinki. The Eira villa district is uniform and unique in terms of its urban artistic character and it is also a highly esteemed area. Most of southern Helsinki is included on the list of nationally significant constructed cultural surroundings (RKY 2009) and the area is an integral part of the city's history.

Land owner: The City of Helsinki owns the parks and street areas. The properties on the residential quarters are mainly privately owned. The city owns the Merisatama islands, but the Liuskaluoto islet and the Liuskasaari and Sirpalesaari boat harbour areas have been leased to yachting clubs.

Distance from Suomenlinna: 1.2 kilometres (measured from the Suomenlinna dockyard pool to the shore on the nearest island)

Planning status: The Helsinki master plan 2002 (Yleiskaava 2002) allocates the Kaivopuisto, Ullanlinna and Eira areas as residential and office areas, consisting mainly of apartment buildings, and as city parks. Nearly the entire area is defined as an area of significant cultural historic, architectural and scenery cultural value. The Kaivopuisto and Eira residential areas are also included in the list of nationally significant constructed cultural surroundings (RKY 2009). The fortifications and wooden buildings on Harakka are protected fixed monuments of antiquity and the island also includes nature preservation areas. The current town plans for the area have been ratified during the 1960s and later. The town plan for the Merisatama islands, ratified in 2004, allocates the areas for recreational use and as a boat harbour.



1910-luvun värikkäät asuintalot muodostavat Huvilakadun yhtenäisen katujulkisivun

Colourful residential buildings from the 1910s form the uniform Huvilakatu facade



Ravintola Kaivohuone rakennettiin jo Kaivopuiston ensimmäisessä toteutusvaiheessa. Puisto on kaupunkilaisille tärkeä virkistysalue ja sinne kokoontuukin paljon väkeä erilaisiin ulkoilmatapahtumiin

Restaurant Kaivohuone was already built during the first construction phase of Kaivopuisto Park. The park is an important recreational area for city residents and it regularly gathers large audiences in various outdoor events

Historia ja luonnonympäristö

Valtaosa Ullanlinnan ja Eiran rakennuskannasta on 1900- ja 1910-luvuilla valmistuneita. Eira on hyvin yhtenäinen, sitteläisiä kaupunkisuunnitteluihanteita noudattava kaupunginosa. Se on rakentunut Lars Sonckin asemakaavaluonnoksen mukaisesti vapaasti maastossa polveilevasta katuverkosta. Maaston korkeimmalle kohdalle sijoitetulta, ovaalin muotoiselta Engelin aukiolta avautuu näkymä merelle. Eiran huvilamaisia pienkerrostaloja ovat suunnitelleet nimekkäät arkkitehdit, kuten Selim A. Lindqvist ja Harald Smedberg.

Eirasta poiketen Ullanlinnan eteläisimmät korttelit on sijoitettu suorakulmaiseen katuverkkoon. Pääasiassa jugend-tyyliset, 3-6-kerroksiset asuintalot muodostavat selkeitä umpikortteleita. Huvilakadun talot erkereineen ja torneineen muodostavat poikkeuksellisen yhtenäisen ja edustavan katutilan. Tunnetuimpia rakennuksia alueilla ovat mm. Eiran sairaala (1904-1910), Villa Johannan yksityistalo (1905), sekä Mikael Agricolan tiilikirkko (1933-1935), jonka korkea torni spiirineen erottuu selvästi myös Suomenlinnaan.

Kaivopuisto rakennettiin alun perin 1830-luvulla yksityiseksi

History and natural environment

Most of the buildings in Ullanlinna and Eira were completed during the 1900s and 1910s. Eira is a highly uniform district that follows the city planning ideals set forth by Camillo Sitte. Eira has been built according to Lars Sonck's town plan draft as a freely winding network of streets that adapts to the terrain. The oval-shaped Engel Square, situated on the highest point in the terrain, has an open view to the sea. Eira's villa-like small apartment buildings have been designed by established architects such as Selim A. Lindqvist and Harald Smedberg.

Unlike Eira, the southernmost city quarters in Ullanlinna are placed in a rectangular network of streets. The 3-6-storey residential buildings mainly follow the art nouveau style and form clear closed city quarters. The houses on the Huvilakatu Street, with their bay windows and towers, form an exceptionally uniform and presentable street space. The most well-known buildings in the area include, for example, the Eira Hospital (1904-1910), the Villa Johanna private building (1905) and the brick-walled Mikael Agricola Church, whose tall tower with its steeple is also clearly visible from Suomenlinna.

Kaivopuisto Park was originally built during the 1830s as a private park by the well and marine bathing institution. Its highest peak has fortifications dating back to the Crimean War. The bathing institution building has not survived, but the Kaivohuone building, designed by C. L. Engel, is one of the oldest restaurants in the city that are still in operation. At the same time, a city district consisting of villas was built on the lots leased by the bathing institution situated on the eastern side of the park. Later, several foreign embassies moved to the area. Some of the earliest villas still remain, such as Villa Kleineh (by C.A. Edelfelt 1838-1839) and Kalliolinna (by E.B. Lohrmann, 1842-1844). The area also hosts Finland's oldest art museum, the Cygnaeus gallery. The bathing house finally ceased its operations during the 1880s as the number of visitors had sharply declined due to the cholera outbreak and the war. The area and its buildings were transferred to the city that restored the area as a public park. The park was designed by landscape architect S. Lindh from Stockholm. Ever since the early 1900s, the area has retained most of its original appearance, with the exception of the shoreline road built during the 1940s that disconnected the park from the seashore.

Merisatama and the islands in front of the district are today used as a small boat harbour by yachting and boating clubs and they also host restaurants and cafés, for example. In addition, lively cultural activities and outdoor activities take place in the area.

Harakka is the largest island, covering approximately 9 hectares in surface area. The island has significant value in terms of its nature and culturally historic elements. Originally, the island was used for commercial fishing and as a pasture for domestic animals. While the artillery battery on Harakka was built during the Crimean War, the batteries took their current form during 1878-1894. Fortification work and construction efforts were continued during the late 1800s and early 1900s. Remaining wooden buildings from this era include the former telegraph station, the guard building and the barracks by the shore. The aforementioned fortifications and buildings are protected as fixed monuments of antiquity.

The ownership of the island was returned to the city in 1978

puistoksi kaivo- ja merikylpylälaitoksen toimesta. Sen korkeimmalla kohdalla on linnoitteita Krimin sodan ajalta. Kylpylärakennus ei ole säilynyt, mutta C. L. Engelin suunnittelema Kaivohuone on yksi kaupungin vanhimmista edelleen toimivista ravintoloista. Puiston itäpuolelle, kylpylälaitoksen vuokraamille tonteille rakentui samaan aikaan huvilakaupunginosaa, johon myöhemmin majoittui useita suurlähetystöjä. Ensimmäisistä huviloista on säilynyt esimerkiksi villa Kleineh (C.A. Edelfelt 1838-1839) ja Kallioliina (E.B. Lohrmann 1842-1844). Alueella sijaitsee myös Suomen vanhin taidemuseo, Cygnaeuksen galleria. 1880-luvulla kylpylä viimein lopetti toimintansa matkailijoiden kaikkottua jo aiemmin koleraepidemian ja sodan takia. Alue rakennuksineen siirtyi kaupungille, joka kunnosti sen julkiseksi puistoksi. Puiston suunnitteli tukholmalainen puutarha-arkkitehti S. Lindh. Alue on 1900-luvun alkupuolelta lähtien säilynyt melko alkuperäisessä asussaan lukuun ottamatta 40-luvulla rakennettua rantatietä, joka katkaisi puiston yhteyden merenrantaan.

Merisatama ja sen edustan saaret toimivat nykyään muun muassa pienvenesatamana purjehdus- ja venekerhojen sekä ravintoloiden ja kahviloiden käytössä. Lisäksi alueella on vilkasta kulttuuritoimintaa ja luontoretkeilyä.

Harakka on saarista suurin – n. 9 hehtaaria. Sekä sen luonto- että kulttuurihistorialliset arvot ovat huomattavat. Alkujaan se toimi kalastus- ja laidunmaina. Harakan patteri rakennettiin Krimin sodan aikana, mutta nykyiseen asunsa patterit saivat vuosina 1878–1894. Linnoitustöitä ja rakentamista jatkettiin 1800-luvun lopulla ja 1900-luvun alussa. Aikakauden puurakennuksista on jäljellä vain entinen lennätinasema, vartiorakennus ja rantakasarmi. Edellä mainitut linnoitteet ja rakennukset ovat kiinteinä muinaisjäänneksinä suojeltuja.

Saari siirtyi takaisin kaupungin omistukseen 1978 ja se avattiin yleisölle 1980-luvulla. Saaren näkyvin rakennus on 1929 rakennettu, Oiva Kallion suunnittelema kivitalo, joka toimii nykyään taiteilijoiden työtiloina. Entisen rantakasarmen talossa sen sijaan toimii luontokeskus, joka tarjoaa kävijöille tietoa alueen ainutlaatuisesta luonnosta. Harakan luonto on sekoitus ihmisen tuomia kulttuurilajeja ja toisaalta olosuhteiltaan karujen kalliosaarten lajeja. Suhteessa pinta-alaan lajisto on Helsingin saariston moninaisin. Monipuolisen kasvillisuuden lisäksi esimerkiksi vesilintuja pesii saarella runsaasti. Saaren eteläosa ja muita pienempiä alueita onkin osoitettu luonnonsuojelualueiksi.

Harakan luoteispuolella sijaitsevat kolmen hehtaarin Uunisaaret. Ne muutettiin 1800-luvun loppupuolella laidunmaista teollisuuskäyttöön. Saarilla toimi mm. öljynkeittäjä ja maaliteollisuutta. Vuonna 1934 rakennetusta uimalasta tuli heti erittäin suosittu. Uimaseura (HSS) toimii alueella edelleen ja saarella on muun muassa hiekkaranta ja saunoja. Ravintolaksi muutettu tiilirakennus on suojeltu, samoin kuin vuoden 1940 olympialaisiin valmistuneet puurakennukset. Pohjoiseen Uunisaareen pääsee nykyään mantereelta myös talvisin tilapäistä siltayhteyttä pitkin.

Eteläisestä Uunisaaresta taas pääsee aallonmurtajaa pitkin Liuskasaareen, joka tunnetaan parhaiten siellä toimivasta purjehdusseurasta ja sen kesäravintolana toimivasta, kerhorakennuksesta. Nykyisen, vuonna 1949 valmistuneen, paviljonkimaisen ravintolan on suunnitellut arkkitehti Runar Finnilä ja talo on suojeltu. Merihuoltoasema aloitti toimintansa saarella 1968.

Sirpalesaari on Merisataman saarista läntisin. Siellä toimi 1900-luvun alussa Uunisaaren tapaan paljon teollisuutta, kuten

and it was opened to the public during the 1980s. The most noticeable building on the island is the stone house designed by Oiva Kallio, built in 1929. The house currently provides working facilities for artists. The former barracks now hosts a nature centre that provides visitors with information on the area's unique nature. The nature on Harakka is a mixture of cultural species introduced by man and species typical to barren rocky islands. Relative to the island's size, the selection of species is the most diverse in the Helsinki archipelago. In addition to diverse vegetation, large numbers of aquatic birds nest on the island, for example. Due to this, the southern part of the island and various smaller parts have been designated as nature preservation areas.

The three-hectare Uunisaari islands are situated on the northwestern side of Harakka. They were transformed from animal pasture to industrial use during the late 1800s. The former industrial activities included facilities for making oil and paint. The swimming facilities built in 1934 immediately became highly popular. A swimming club (HSS) continues to operate in the area even today and the island hosts a sand beach and saunas, for example. The brick building, now a restaurant, is



Näkymä Uunisaareen.
Nykyään ravintolana toimivaa punatiilistä rakennusta vuokrataan paljon mm. häätjuhliin

View toward Uunisaari. The red-brick building is currently a restaurant and a popular venue for weddings, for example



Näkymä Liuskasaareen,
edusalla venesataman huoltoasema ja taustalla pyöreä ravintolarakennus

View toward Liuskasaari, the boat harbour service station in the foreground and the round restaurant building in the background



Näkymä Harakkaan. Kallion päälle rakennettu taiteilijoiden talo erottuu Suomenlinnaan selvimmin kaikista saarten rakennuksista

View toward Harakka. The artists' building on top of the cliff is the most clearly visible building on the island from Suomenlinna

telakka. Nykyään saari on vuokrattu Suomalaiselle Pursiseuralle (SPS) ja siellä toimii venesatama ja ravintola. Kerhorakennus on valmistunut 1983.

Maisema Suomenlinnasta katsottuna

Länsi-Mustasaaren valleilta katsottuna Etelä-Helsinki näyttää yllättävän vehreältä. Särkkä, Harakka ja muut saaret peittävät kaupunkisiluetin ja Kaivopuistostakin erottuu vain muutama rakennus.

Kustaanmiekkan valleilta sen sijaan Ullanlinnan Merikadun julkisivu erottuu yhtenäisenä, 6-kerroksisten jugendtalojen rintamana. Eira ei maaston korkeuseroista huolimatta juurikaan näy Suomenlinnaan, lukuun ottamatta Mikael Agricolan kirkon tornia, joka on yksi selkeimpiä kiinnekohtia kantakaupungin puolella. Tätä näkymäsuuntaa hallitsevat kuitenkin kallioiset saaret, etenkin Harakka.

Tulevaisuus

Etelä-Helsinki on yksi vakiintuneimpia urbaaneja ympäristöjä kaupungissa. Alueen suurimpia kehityskohteita on tällä hetkellä puistoalueiden kunnostus ja kehittäminen. Kaivopuiston Ison Puistotien päällysteitä ja kasvillisuutta uudistetaan siten, että puiston kulttuurihistorialliset arvot säilyvät. Merisataman puistoympäristön uudistaminen on myös käynnissä. Alue kuuluu osana pitkään viher- ja virkistysreittiin, joka kiertää Helsingin niemen eteläisiä rantoja. Puiston rakentamisessa arvokas



Kaivopuiston korkein kohta on kalliolle rakennetun venäläisäikaisen linnoitusvarustuksen päällä. Laelta avautuu pitkiä merinäkymiä muun muassa Suomenlinnaan
The highest peak in Kaivopuisto is on top of the rockside fortification dating back to the period of Russian rule. Long sea views open from the peak toward Suomenlinna, for example

protected. The wooden buildings built for the 1940 Olympics are also protected. Northern Uunisaari is today accessible from the mainland also during the winter with a temporary bridge connection.

Southern Uunisaari provides access to Liuskasaari via a breakwater structure. Liuskasaari is best known for the yachting club that operates on the island and for the club building that operates as a summer restaurant. The current pavilion restaurant, completed in 1949, was designed by architect Runar Finnilä. The building is protected. A marine service station started its operation on the island in 1968.

Sirpalesaari is westernmost of the Merisatama islands. Like Uunisaari, Sirpalesaari hosted plenty of industry during the early 1900s, including a dockyard, for example. Nowadays, the island is leased to the Suomalainen Pursiseura (SPS) yachting association and it hosts a boat harbour and a restaurant. The club building was completed in 1983.

Scenery from Suomenlinna

Looking from the Länsi-Mustasaari embankments, southern Helsinki appears to be surprisingly green and extensive. Särkkä, Harakka and other islands block the city silhouette and only a few buildings in Kaivopuisto are visible.

However, looking from the Kustaanmiekka embankments, the facade of Merikatu Street in Ullanlinna is visible as a uniform line of 6-storey art nouveau buildings. Despite its varying altitudes, Eira is not very visible from Suomenlinna, with the exception of the Mikael Agricola Church tower that stands as one of the most prominent points of reference in the central city area. However, this view direction is dominated by rocky islands, especially Harakka.

Future

Southern Helsinki is one of the most established urban environments in the city. Key development areas currently include refurbishing and developing the park areas. The surface and vegetation of the Iso Puistotie Street in Kaivopuisto will be renewed so that the park's cultural historical values can be preserved. The renewal of the park areas in Merisatama is also ongoing. The area is part of the extended green and recreational route that winds along the southern shoreline of the Cape of Helsinki. Valuable old vegetation will be retained during park construction and the wide views toward the sea and within the park will be emphasised. The goals for the renewal also include making the shoreline livelier by introducing more possibilities for recreational use and various activities. The changes are not significant in terms of scenery from Suomenlinna. The shoreline will be increasingly "built up" and the new lighting along the shoreline routes may be partly visible to the fortress islands over the sea. The historical nature of southern Helsinki and a number of conservation injunctions ensure that all future construction projects will be carefully scrutinised. New construction permitted by the new town plan for the Merisaari islands is quite minor and it mainly complements the existing building entities and the beach and boat harbour areas. Especially the view toward the sea will retain its current characteristics, perhaps with the exception of a new breakwater structure in the area between Liuskasaari and Sirpalesaari permitted by the plan.

vanha kasvillisuus säilytetään ja pitkiä näkymiä merelle ja puiston sisällä korostetaan. Uudistuksella halutaan myös elävöittää rantaa tuomalla sinne yhä enemmän oleskelu- ja toimintamahdollisuuksia. Suomenlinnan maisemassa muutokset eivät ole merkittäviä. Rannasta tulee hieman ”rakennetumpi” ja rantareittien uusi valaistus saattaa osittain näkyä myös meren yli linnoitussaaariin. Eteläisen Helsingin historiallisuus ja lukuisat suojelumääräykset takaavat, että tulevaisuudessakin kaikki rakennushankkeet tutkitaan huolellisesti. Merisataman saarten uudessa asemakaavassakin sallittu lisärakentaminen on melko vähäistä ja se lähinnä täydentää olemassa olevia rakennuskokonaisuuksia sekä uimaranta- ja venesatama-alueita. Etenkin näkymä merelle tulee säilymään paljolti nykyisen kaltaisena, lukuun ottamatta ehkä uutta Liuskasaaren ja Sirpalesaarin väliselle vesialueelle sallittua aallonmurtajarakennelmaa.

Lähteet:

Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY -sivusto, Museovirasto 2009. Verkkosivusto, haettu 27.9.2010: http://www.rky.fi/read/asp/r_default.aspx

Merisataman saaret, Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen selostus, 2003. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, Asemakaavaosasto 2003/11160

Harakan luontokeskuksen verkkosivusto, Helsingin kaupungin ympäristökeskus. Haettu 27.9.2010: <http://www.hel.fi/ymk/harakka>

Saaristo-opas 2010. Helsingin kaupungin liikuntavirasto, merellinen osasto. Verkkojulkaisu, haettu 27.9.2010, http://www.hel.fi/wps/wcm/connect/6b9173804a173dbb86b7ee3d8d1d4668/saaristo10_se_net.pdf?MOD=AJPERES

Eiranrannan ja Merisataman virkistysalueiden puistoympäristösuunnitelma 2007. Rakennusvirasto.

Sources:

Website for Nationally significant constructed cultural surroundings (RKY), the National Board of Antiquities, 2009. Website, retrieved on 27 September 2010: http://www.rky.fi/read/asp/r_default.aspx

City Planning Department commentary on town plan development for Merisatama islands: Merisataman saaret, Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen selostus, 2003. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, Asemakaavaosasto 2003/11160

Harakka Nature Centre website, City of Helsinki Environment Centre. Retrieved on 27 September 2010: <http://www.hel.fi/ymk/harakka>

Saaristo-opas 2010 (Archipelago guide 2010). City of Helsinki Sports Department, Maritime Division. Online publication, retrieved on 27 September 2010, http://www.hel.fi/wps/wcm/connect/6b9173804a173dbb86b7ee3d8d1d4668/saaristo10_se_net.pdf?MOD=AJPERES

Public Works Department plan on Eiranranta and Merisatama parks: Eiranrannan ja Merisataman virkistysalueiden puistoympäristösuunnitelma 2007



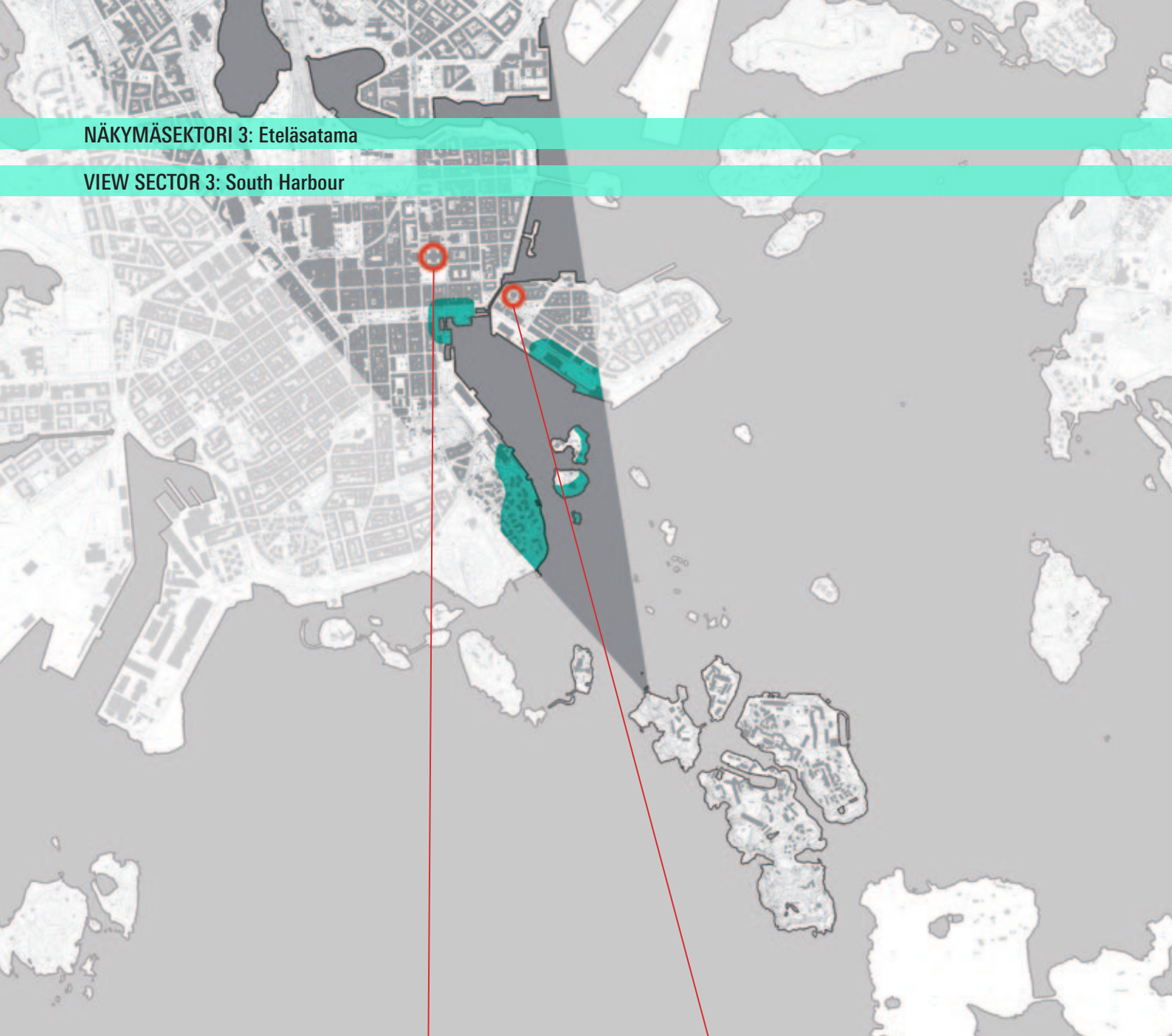
Eiran polveilevaa katutilaa reunustavat kolmikerroksiset, huvilamaiset talot
Eira's winding streets are framed by three-storey villa-like buildings



Venepaikkojen ja -laiturien reunustama kävelytie Merisataman rannassa on tärkeä ulkoilureitti. Rantavyöhykkeen puistoalueita kunnostetaan parhaillaan
Walkway, framed by boat spaces and wharfs, in Merisatama shoreline is a popular route for outdoor exercise. Park areas in the shoreline zone are currently being improved

NÄKYMÄSEKTORI 3: Eteläsatama

VIEW SECTOR 3: South Harbour



Näkymä Suomenlinnasta luoteeseen. Saaret peittävät osittain näkymän Eteläsatamaan

View from Suomenlinna toward the northwest. Islands partially block the view to South Harbour.



Eteläsatama on Helsingin kantakaupungin tärkeimpiä keskuksia. Se on osa historiallista keskustaa ja nykyäänkin merkittävä matkustajasatama. Suomenlinnaan Eteläsatamasta erottuvat parhaiten kirkkojen tornit, sekä suuret matkustajalaivat. Tietyistä paikoista katsottaessa voi erottaa myös Kauppatorin ja sen pohjoisreunan rakennusrivistön, mutta Eteläsataman edustan saaret peittävät näkymää. Satama-alueella on tarkoitus lähiaikoina kehittää yleisen ideakilpailun pohjalta huomioiden kuitenkin alueen merkittävät historialliset arvot. Suomenlinnan lauttayhteyden lähtölaituri sijaitsee Kauppatorilla, joten toiminnallisesti se liittyy vahvasti maailmanperintökohteeseen.

South Harbour (Eteläsatama) is among the most important cores of the Helsinki city centre area. It is part of the historical city centre area and still today an important passenger harbour. Looking from Suomenlinna, the most visible elements in South Harbour are the church towers and the large passenger cruisers. Looking from certain vantage points, it is possible to see the Market Square and the line of buildings on its northern side. However, the islands in front of South Harbour block the view. Current plans include developing the harbour area based on an open idea competition while also considering the historical significance of the area. The departure wharf of the Suomenlinna ferry connection is located adjacent to the Market Square, creating a strong functional link to the World Heritage Site.



Näkymäsektori 3 Suomenlinnan suunnasta
View sector 3 from Suomenlinna



Ilmakuva (2010) kaakosta, edustalla Luoto ja Valkosaari
Aerial image (2010) from the southeast, Luoto and Valkosaari in the foreground

Eteläsatama South Harbour



Maanomistus: Alue on valtaosin Helsingin kaupungin omistuksessa. Liike- ja asuinkorttelien kiinteistöt ovat yksityisessä omistuksessa. Osa Valkosaaresta on vuokrattu Nyländska Jaktklubbenille.

Etäisyys Suomenlinnasta: 2,2 km (mitattu Suomenlinnan telakka-altaasta lähimpään rantaan)

Kaavoitustilanne: Alue on kokonaisuudessaan asemakaavoitettu. Kaavat ovat hyvin eri-ikäisiä. Vanhimmat asemakaavat ovat 1800-luvulta ja uusimmat vuodelta 2000. Satama-alueesta on valmisteilla kansainvälinen ideakilpailu kaavoituksen uudistamisen pohjaksi. Yleiskaava 2002:ssa kohde on merkitty satama-alueeksi, jota ympäröivät ja keskustatoimintojen ja kerrostalovaltaisten asuin- ja toimitilojen alueet. Tähtitornin vuori on osoitettu kaupunkipuistoksi ja siellä sijaitseva observatorio hallinnon ja julkisten palveluiden alueeksi. Olympiaterminalin rakennukset ja Tähtitornin vuori kuuluvat lisäksi valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin (RKY 2009). Helsingin vanha asemakaava-alue välittömästi Eteläsataman pohjoispuolella on myös 1700-luvun alun ja sitä vanhempien kulttuurikerrosten osalta kiinteänä muinaisjäännöksenä suojeltu.

Asemakaavaote 1:10 000

Town plan citation, 1:10,000

Eteläsatama on yksi kantakaupungin merkittävimmistä kaupunkitiloista ja merellisen Helsingin "käyntikortti". Sitä reunustavat pääkaupungin merkittävät historialliset rakennukset ja kaupatori, jonka takana nousee Tuomiokirkko. Suuret matkustaja-alukset hallitsevat Eteläsataman merellistä maisemaa. Lahden pohjukka toimii myös päätteenä kaupungin tunnetuimmalle puistokadulle. Esplanadin puisto on toiminut julkisena virkistysalueena jo 1800-luvun alkupuolelta lähtien. Vehreyttä ympäristöön tuovat myös Olympiaterminalin takana kohoava Tähtitornin vuori ja Kaivopuiston rinteet. Alue on hyvin eläväinen muun muassa matkustajaliikenteen mukanaan tuomien turistivirtojen ja toisaalta Esplanadin lukuisten tapahtumien ansiosta. Kaupunkitila on kuitenkin osittain jäsentymätöntä; sitä hallitsevat monin paikoin laajat pysäköintikentät sekä aidoilla suljetut satama-alueet. Jalankulun ja pyöräilyn kannalta tilanne on ongelmallinen. Tulevan ideakilpailun tavoitteena onkin kehittää aluetta yhtenäisemmäksi ja edustavammaksi.

South Harbour is one of the most significant city spaces in the Helsinki city centre area and the calling card of marine Helsinki. The area is framed by historically important capital city buildings and the Helsinki Market Square. Helsinki Cathedral is visible behind the area. Large passenger cruisers dominate the South Harbour marine scenery. The bottom of the bay also acts as the ending point for the most prominent boulevard in the city. The Esplanadi Park has acted as a public recreational area since early 1800s already. The observatory hill and the Kaivopuisto hillside behind the Olympic Terminal emphasise the extensive nature of the area. The area is very lively due to the tourist flow from passenger traffic and also the various events organised along Esplanadi. However, the city space is partly unstructured; in many locations the city space is dominated by large parking areas and harbour areas that are closed in with fences. This makes the situation problematic for pedestrian use and cycling. In fact, the goals for the upcoming idea competition include making the area more harmonious and presentable.



Land owner: The area is mainly owned by the City of Helsinki. Properties on the commercial and residential quarters are privately owned. Part of Valkosaari is leased to Nyländska Jaktklubben.

Distance from Suomenlinna: 2.2 kilometres (measured from the Suomenlinna dockyard pool to the nearest shore).

Planning status: The entire area is covered by town plans. The plans date back to several different periods. The oldest town plans date to the 1800s and the latest town plan is from the year 2000. An international idea competition for renewing the harbour area town plan is currently under preparation. The Helsinki master plan 2002 (Yleiskaava 2002) defines the area as a harbour area that is surrounded by city centre activities as well as residential and commercial areas comprising mainly apartment buildings. The Tähtitorninvuori area is designated as a city park and the observatory on the hill as an area for public administration and services. The Olympic Terminal buildings and the Tähtitorninvuori area are also included in the list of nationally significant constructed cultural surroundings (RKY 2009). The cultural layers dating back to the 1700s and earlier in the old Helsinki town plan area, immediately north of South Harbour, are protected as fixed monuments of antiquity.

Ilmakuva (2009)
Aerial image (2009)

Historia

Eteläsataman kaupunkitila alkoi hahmottua jo, kun Helsingistä tuli suurruhtinaskunnan pääkaupunki 1812 ja J.A. Ehrenström laati alueelle asemakaavan. Suunnitelmassa Esplanadin puistokadut jakoivat kaupungin itä-länsisuuntaisesti ja kauppatori siirrettiin nykyiselle paikalleen. Myös rantaviivaa muokattiin voimakkaasti rakentamalla satama-altaita ja laitureita. Pohjoisessa toria reunustivat alun perin porvaristalot ja Seurahuone, myöhemmin käyttötarkoitukset muuttuivat ja nykyään pohjoisfasadin muodostavat mm. Kaupungintalo, korkeimman oikeuden talo, Presidentinlinna, Ruotsin suurlähetystö, sekä Päävartio.

Läntistä rantaa sen sijaan hallitsivat liikerakennukset. Vanha 1880-luvun kauppahalli rannassa on Helsingin vanhin. Sen takana kohoavan rakennusrivistön tunnetuimpia kohteita on Viljo Revellin suunnittelema Palacen toimitalo, joka avattiin 1952. Viereisen korttelin vanhin rakennus on C.L. Engelin 1810-luvulla suunnittelema Sundmanin talo.

Satamatoimintaa alueella on ollut jo pitkään, mutta sen merkitys korostui, kun Eteläsatamaan rakennettiin rautatieyhteys 1890-luvulla. Laivayhteyksiä parannettiin myös ruoppaamalla

History

The South Harbour city space started to take its form when Helsinki became the capital for the Grand Principality of Finland in 1812 and J.A. Ehrenström drew up a town plan for the area. In the plan, the Esplanadi boulevards divided the city between the east and western direction and the Market Square was moved to its current location. The shoreline was also heavily modified by harbour pools and wharfs that were built. In the north, the square was originally framed by middle class houses and the Seurahuone restaurant. Later, the buildings' purposes of use were changed and the northern facade is currently formed by Helsinki City Hall, the Supreme Court building, Presidential Palace, Swedish embassy and the Päävartio garrison building.

The western shore, on the other hand, is dominated by commercial buildings. The old market hall on the shore dates to the 1880s and it is the oldest in Helsinki. Well-known buildings in the line of buildings behind the market hall include the Palace building designed by Viljo Revell, opened in 1952. The oldest building in the neighbouring quarter is the Sundman building designed by C.L. Engel in the 1810s.

ja maatautoilla. Tavaraliikenne loppui satamassa 1980-luvulla ja nykyisin se on pääosin henkilöliikenteen käytössä. Esimerkiksi vuonna 1952 valmistuneesta Olympiaterminalista on säännöllinen matkustajalaiva-yhteys Tukholmaan.

Sataman edustan saarilla, Valkosaarella ja Luodolla, on sijainnut veneveistämö ja telakka. Nykyään Valkosaarella toimii Nyländska Jaktklubben -niminen pursiseura. Pursiseuran paviljonki on rakennettu vuonna 1900 ja Luodolla sijaitsevan ravintolan päärakennus on vuodelta 1898.

Maisema Suomenlinnasta katsottuna

Suomenlinnaan Eteläsatama näkyy melko heikosti. Kauppatorin pohjoisreunan korttelit jatkavat Katajanokalta alkavaa, melko tasakorkeaa ja tiivistä rakennusrintamaa. Horisontissa erottuvat lähinnä suurimmat maamerkit, vanhassa empirekeskuksessa kohoava Tuomiokirkko ja suuret matkustajalaivat laiturissa ollessaan. Näkymää peittää kuitenkin saarten ja luotojen muodostama vyöhyke. Valkosaari ja Luoto puisine huviloineen erottuvat selkeämmin. Toiminnallisesti Eteläsatama on kuitenkin Suomenlinnan näkökulmasta merkittävä. Lautat Suomenlinnaan lähtevät Kauppatorilta ja kaikki muutkin meriyhteydet satamasta avomerelle kulkevat Suomenlinnan editse.

Tulevaisuus

Kauppatori ympäröivine rakennuksineen kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin (RKY 2009). Historiallisen asemansa vuoksi mahdollisten muutosten tulisi olla alueen historialliseen luonteeseen sopeutuvia. Alueesta on tarkoitus järjestää kansainvälinen ideakilpailu 2011, jossa etsitään ratkaisuja asemakaava-uudistuksen pohjaksi. Ideakilpailun tavoitteina on mm. kevyenliikenteen reittien parantaminen, rantojen parempi saavutettavuus ja uudisrakentaminen esim. joidenkin terminaali- ja varistorakennusten tonteille. Jo 2010 laadittiin asemakaavaehdotus, jossa Katajanokan Kanavaterminaalin paikalle esitettiin hotelli- ja ravintolarakennusta, mutta suunnitelma hylättiin kaupunginvaltuustossa. Suomenlinnan näkyviin uudisrakentaminen vaikuttaisi ratkaisevasti vain, mikäli se olisi erityisen korkeaa. Kuitenkin Eteläsataman asema osana Helsingin ydinkeskustaa ja sen arvo historiallisena kulttuuriympäristönä asettavat tiukat reunaehdot rakentamiselle.

While the harbour activities have continued for a long time, their importance was especially emphasised when a railway connection was constructed to South Harbour during the 1890s. Facilities for boat connections were also improved by dredging and landfill. Freight traffic in the harbour was discontinued during the 1980s and today the harbour is mainly used for passenger traffic. For example, the Olympic Terminal, completed in 1952, has a regular passenger cruiser connection to Stockholm.

A boat-building yard and a dockyard were once located on the Valkosaari and Luoto islands by the harbour. Nowadays, a yacht club called Nyländska Jaktklubben operates on Valkosaari. The yacht club pavilion was built in 1900 and the restaurant main building, located on Luoto, dates to 1898.

Scenery from Suomenlinna

South Harbour is quite poorly visible from Suomenlinna. The city quarters on the northern edge of the Market Square continue the line of tight buildings of fairly uniform height that begins from Katajanokka. Objects visible in the horizon mainly include major landmarks: the Helsinki Cathedral in the old empire centre and the large passenger cruisers when they are docked in the harbour. However, the view is blocked by a zone created by islands and islets. Valkosaari and Luoto with their



Kauppatori on etenkin turistien suosiossa. Pohjoisesplanadin rakennusrintama koostuu Helsingin merkittävimmistä julkisista rakennuksista

Market Square is especially popular among tourists. The Pohjoisesplanadi building line comprises the most significant public buildings in Helsinki



Suomenlinnan laualta Kauppatorin suuntaan avautuu Helsingin merkittävin julkisivu merelle. Taustalla kohoava Tuomiokirkko on tärkein Suomenlinnaankin näkyvistä maamerkeistä.

The most important Helsinki profile toward the sea is visible when looking from the Suomenlinna ferry toward Market Square. Helsinki Cathedral in the background is the most important landmark also visible from Suomenlinna



Eteläsataman edustan saarten huvilat toimivat ravintoloina

Villas on islands in front of South Harbour serve as restaurants



Suuret risteilylaivat lähtevät Olympiaterminaalista muun muassa Tukholmaan

Large cruise ships depart from the Olympic Terminal toward Stockholm for example



Aksiaalinen puukuja johtaa Tähtitorninvuoren 1830-luvulla valmistuneelle observatoriolle. Korkeuserojen vuoksi puisto näkyy myös Suomenlinnasta käsin ja jatkaa kasvillisuuden peittämää vyöhykettä Kaivopuiston takana

Axial tree-lined path leads toward the observatory on Tähtitorninvuori, completed during the 1830s. Due to differences in altitude, the park is also visible from Suomenlinna and it continues along the zone covered by vegetation behind Kaivopuisto

wooden villas are clearly visible. However, South Harbour holds important functional value regarding Suomenlinna. Ferries to Suomenlinna depart from the Market Square. In addition, all sea routes from the harbour toward the open sea go past Suomenlinna.

Future

The Market Square and its surrounding buildings are included on the list of nationally significant constructed cultural surroundings (RKY 2009). Due to the historical status of the area, any possible changes to the area should fit the historical character. Current plans include organising an international idea competition regarding the area in 2011. The competition seeks solutions that can be used as a basis for renewing the town plan for the area. The goals for the idea competition include, improving the routes for light traffic, making the shores more accessible and new construction on some of the terminal or warehouse lots. A town plan proposal that suggested construction of a new hotel and restaurant building on the current Katajanokka Kanavaterminaalialue terminal area was made in 2010. However, the plan was turned down by the city council. New construction in South Harbour will only have a major effect on Suomenlinna's sceneries if the new constructions were to be strikingly high. However, South Harbour's role as part of the core of Helsinki city centre and its significance as a historical cultural environment impose tight restrictions on new construction.

Sources:

South Harbour idea and concept plan: Kirjava Satama, Eteläsataman ranta-alueiden ideasuunnitelma ja käytön konsepti. Commissioned by the City of Helsinki City Planning Department in 2008. Online publication, retrieved on 27 September 2010: http://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Suomi/Esitys/2008/Ksv_2008-04-10_Kslk_12_EI/9185555A-10C6-47BB-AF9E-8A97F63F421E/KIRJAVA_SATAMA_A_080207.pdf

Website for Nationally significant constructed cultural surroundings (RKY), the National Board of Antiquities, 2009. Website, retrieved on 27 September 2010: http://www.rky.fi/read/asp/r_default.aspx

Saaristo-opas 2010 (Archipelago guide 2010). City of Helsinki Sports Department, Maritime Division. Online publication, retrieved on 27 September 2010, http://www.hel.fi/wps/wcm/connect/6b9173804a173dbb86b7ee3d8d1d4668/saaristo10_se_net.pdf?MOD=AJPERES



Liikenne- ja pysäköintialueet vievät nykyisellään paljon tilaa Eteläsatamassa
Traffic and parking zones currently take up a lot of space in South Harbour

Lähteet:

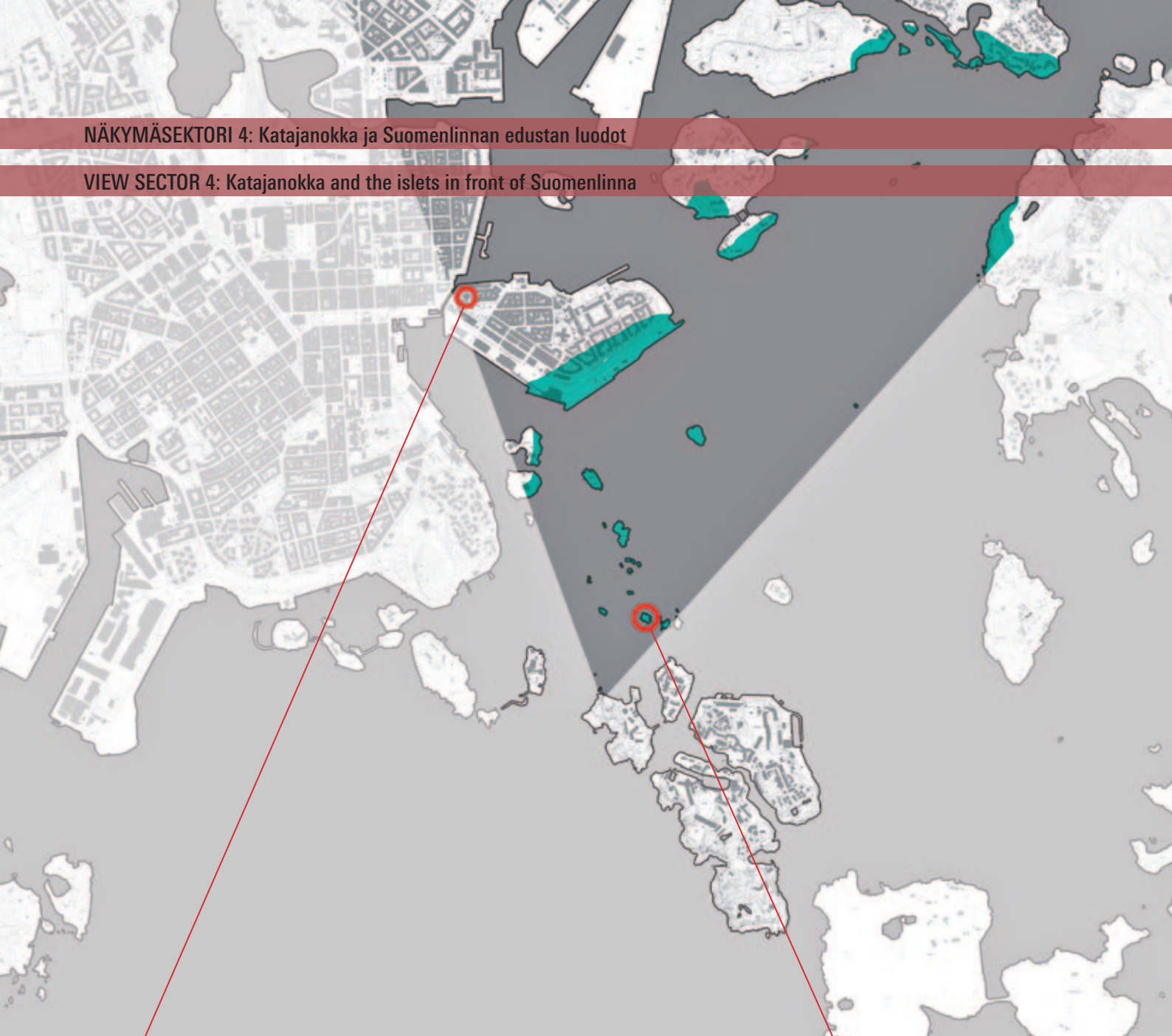
Kirjava Satama, Eteläsataman ranta-alueiden ideasuunnitelma ja käytön konsepti. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston tilauksesta laadittu 2008. Verkkojulkaisu, haettu 27.9.2010: http://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Suomi/Esitys/2008/Ksv_2008-04-10_Kslk_12_EI/9185555A-10C6-47BB-AF9E-8A97F63F421E/KIRJAVA_SATAMA_A_080207.pdf

Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY -sivusto, Museovirasto 2009. Verkkosivusto, haettu 27.9.2010: http://www.rky.fi/read/asp/r_default.aspx

Saaristo-opas 2010. Helsingin kaupungin liikuntavirasto, merellinen osasto. Verkkojulkaisu, haettu 27.9.2010, http://www.hel.fi/wps/wcm/connect/6b9173804a173dbb86b7ee3d8d1d4668/saaristo10_se_net.pdf?MOD=AJPERES

NÄKYMÄSEKTORI 4: Katajanokka ja Suomenlinnan edustan luodot

VIEW SECTOR 4: Katajanokka and the islets in front of Suomenlinna



Näkymä Suomenlinnasta pohjoiseen, matkustajalaivojen takana Katajanokan kaupunginosaa

View from Suomenlinna to the north, the Katajanokka city district visible behind the passenger ships



Katajanokka jatkaa Eteläsataman urbaania kaupunkisiluetta Suomenlinnan pohjoisessa horisontissa. Alue on kerrostalovaltainen kaupunginosa, joka tunnetaan erityisesti vanhemman osan jugendtaloistaan. Suomenlinnaan parhaiten erottuvat kuitenkin Katajanokan etelärantoja hallitsevat satama- ja terminaalirakennukset, sekä niiden takaa nouseva Uspenskin katedraali. Asuinalueeseen ei kohdistu tällä hetkellä suuria muutospaineita, mutta satamarannan Kauppatorin puoleista aluetta pyritään uudistamaan osana Eteläsataman kehittämishanketta.

Katajanokka continues the South Harbour urban city silhouette visible in the northern horizon from Suomenlinna. The district mainly consists of apartment buildings and it is especially famous for the art nouveau houses in the older section of the area. However, the elements most clearly visible from Suomenlinna include the harbour and terminal buildings that dominate the southern shores of Katajanokka and the Uspenski Cathedral rising behind them. There is no current pressure for changing the residential area. However, plans have been made to renew the harbour shore area close to the Market Square as part of the South Harbour development project.



Näkymäsektori 4 Suomenlinnan suunnasta
View sector 4 from Suomenlinna



Ilmakuva (2007) idästä, etualalla Katajanokan uudempaa osaa
Aerial image (2007) from the east, newer section of Katajanokka in the foreground

Katajanokka Katajanokka



Asemakaavaote 1:10 000
Town plan citation, 1:10,000

Katajanokka on urbaani kaupunginosa keskustan tuntumassa. Sitä hallitsevat asuinkerrostalokorttelit, jotka voidaan jakaa vanhaan jugend-tyyliseen alueeseen ja uudempaan, myös melko yhtenäiseen asuinalueeseen Katajanokan itäosassa. Katajanokan vanha osa satama-alueineen kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin (RKY 2009). Maiseman selkein kiintopiste on mäen päälle rakennettu ortodoksinen Uspenskin katedraali. Suuria muutospaineita ei Katajanokkaan tällä hetkellä kohdistu, lukuun ottamatta Kauppatoriin liittyvää Kanavaterminalin aluetta, jota käsitellään tarkemmin Eteläsataman yhteydessä (s. 36–39).

Historia

Katajanokalle laadittiin joitakin suunnitelmia jo 1700-luvulla; mm. Ehrensvärdin linnoitus suunnitelmissa osa kaupunkia ympäröivästä puolustusmuurista oli tarkoitus sijoittaa Katajanokan niemelle. Alueen asemakaavoitus käynnistyi toden teolla vasta 1810-luvulla, kun Ehrenström luonnosteli uuden pääkaupungin asemakaavassa Katajanokalle makasiinialueen ja erotti niemen

Maanomistus: Puisto- ja katualueet sekä eteläranta ovat Helsingin kaupungin omistuksessa. Asuinkorttelien kiinteistöt ovat yksityisiä ja kaupungilta vuokrattuja, Merikasarmin alue on valtion omistuksessa.

Etäisyys Suomenlinnasta: 2,2 km (mitattu Suomenlinnan telakka-altaasta lähimpään rantaan)

Kaavoitustilanne: Alue on kokonaan asemakaavoitettu. Kaavat on vahvistettu pääosin 1970-luvulla ja sen jälkeen, lukuun ottamatta Kauppatoriin liittyvää Kanavaterminalin aluetta, jolla on edelleen voimassa vuoden 1895 kaava. Yleiskaava 2002:ssa Katajanokka on merkitty pääosin kerrostalovaltaiseksi asuin- ja toimitila-alueeksi. Rannoille on osoitettu satamatoimintoja ja virkistysalueita. Merikasarmin alue on merkitty hallinnon ja julkisten palvelujen alueeksi. Lisäksi Katajanokalle on yleiskaavassa sijoitettu keskustasta Laajasaloon jatkettava raideliikennenyhteys asemineen. Sittemmin linjausta on muutettu (ks. s. 58–59). Katajanokan länsipuolen vanha osa kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin (RKY 2009)



Katajanokan satamarannassa näkyvimpiä rakennuksia ovat valkoinen Enso-Gutzeitin talo ja punatiiliset terminaalirakennukset. Mäen päälle rakennettu Uspenskin katedraali näkyy myös kauas.

The most visible buildings of the Katajanokka harbour shoreline include the white Enso-Gutzeit building and the red-brick terminal buildings. The hilltop Uspenski Cathedral is also highly visible



Ilmakuva (2009)
Aerial image (2009)

Katajanokka is an urban city district close to the city centre. Katajanokka is dominated by residential apartment building quarters that can be divided into an older art nouveau section and a newer, fairly uniform residential section in the eastern part of Katajanokka. The old section of Katajanokka with its harbour area is included on the list of nationally significant constructed cultural surroundings (RKY 2009). The most prominent point of reference in the scenery is the orthodox Uspenski Cathedral built on a hilltop. Currently there is no major pressure for changing the Katajanokka area, with the exception of the Kanava terminal area connected to the Market Square. This is discussed in more detail in connection with South Harbour (pp. 36-39).

History

Some plans were drawn up for Katajanokka as early as the 1700s. For example, the fortification plans by Ehrensvärd included placing part of the defensive wall around the city on the Katajanokka cape. Town planning for the area gained full speed as late as during the 1810s when Ehrenström drafted a storehouse area to Katajanokka in the town plan for the new capital, separating the cape from the city centre with a canal. The most significant buildings that remain from the 1800s include the Merikasarmi building (currently occupied by the Ministry for Foreign Affairs) designed by C.L. Engel, Uspenski Cathedral and the Rahapaja building. The prison in the former garrison area was refurbished as a hotel in 2002. Organisation of the residential quarters according to a square plan and heavy modification of the shoreline also originate from the town plans from the 1800s. During the late 1800s, it was decided that harbour activities be extended to Katajanokka. Warehouse

Land owner: The City of Helsinki owns the parks and street areas as well as the southern shore areas. The properties on the residential city quarters are privately owned or leased from the city. The Merikasarmi garrison area is owned by the state.

Distance from Suomenlinna: 2.2 kilometres (measured from the Suomenlinna dockyard pool to the nearest shore)

Planning status: The entire area is covered by town plans. Most of the plans have been ratified during the 1970s or later, with the exception of the Kanava terminal area connected to the Market Square that still uses the plan from 1895. The Helsinki master plan 2002 (Yleiskaava 2002) defines Katajanokka as a residential and commercial area comprising mainly apartment buildings. Harbour activities and recreational areas have been allocated to the shores. The Merikasarmi area has been designated as an area for administrative use and public services. In addition, the master plan includes a railway connection and its stations from Katajanokka to the city centre and further to Laajasalo. Later, the plan has been changed (see pp. 58-59). The old western Katajanokka section is included in the list of nationally significant constructed cultural surroundings (RKY 2009)



Uspenskin katedraali on kantakaupungin tärkeimpiä maamerkkejä
Uspenski Cathedral is among the most important landmarks in the city centre

kanavalla keskustasta. 1800-luvulta merkittävimpiä säilyneitä rakennuksia alueella ovat muun muassa C.L. Engelin suunnittelema Merikasarmi (nykyisin Ulkoasiainministeriö), Uspenskin katedraali ja Rahapajan rakennus. Entisen kasarmialueen vankila on kunnostettu hotelliksi 2002. Myös alueen asuinkortteleiden järjestely ruutukaavan mukaan ja rantaviivan voimakas muokkaus ovat lähtöisin 1800-luvun asemakaavoista. 1800-luvun lopulla satamatoimintaa haluttiin laajentaa Katajanokalle. Etelärantaan suunniteltiin varistorakennuksia ja satamarata tavarankuljetuksia varten. Vaikka rata onkin jo purettu, niemen eteläosaa hallitsevat edelleen satamarakennukset ja laivat. Alun perin rautatiiliikenteen käyttöön tarkoitetut rakennukset palvelevat nykyään mm. matkustajaliikenteen terminaaleina.

Katajanokan luoteisosan poikkeuksellisen yhtenäisen asuinkerrostaloalueen rakennukset on suunniteltu 1900-luvun Jugend-tyylin mukaisesti. Valtaosa rakennuksista on suojeltu. Esim. Gesellius-Lindgren-Saarisen suunnittelemaa Tallbergin taloa pidetään yhtenä Suomen varhaisimmista art-nouveau -rakennuksista.

Katajanokan itäosa puolestaan on toiminut mm. laivastotukikohtana ja telakka-alueena. Nykyinen, 1970-luvulla ja sen jälkeen rakennettu asuinalue syntyi asemakaavakilpailun pohjalta. Voittaneen ehdotuksen laativat V. Helander, P. Pakkala & M. Sundman vuosina 1971–1972.

Merikasarmen rakennuskokonaisuus edustaa Katajanokan vanhinta rakennuskantaa

The Merikasarmi building complex represents the oldest buildings in Katajanokka



Katajanokan terminaali suurine matkustajalaivoineen erottuu Suomenlinnaan selvästi

Katajanokka terminal and its large passenger cruisers are clearly visible from Suomenlinna



Tulli- ja pakkahuone, sekä taustalla nyk. hotelli Grand Marina jatkavat satamarannan punatiilistä ilmettä

Former customs building and the Hotel Grand Marina building in the background continue the red-brick appearance of the harbour shoreline



buildings were planned for the southern shore with a harbour railway track for freight traffic. Even though the track has already been dismantled, the southern side of the cape is still dominated by harbour buildings and boats. Buildings that were originally intended for freight traffic currently serve as terminals for passenger traffic.

The buildings of the exceptionally uniform residential apartment building area on the northwestern side of Katajanokka were designed according to the art nouveau style of the 1900s. A majority of the buildings are protected. For example, the Tallberg building, designed by Gesellius-Lindgren-Saarinen, is considered to be one of the earliest art nouveau buildings in Finland.

The eastern part of Katajanokka has, in turn, been used as a naval base and a dockyard, among other purposes of use. The current residential area built during the 1970s and later, was based on a town plan competition. The winning proposal was drawn up by V. Helander, P. Pakkala and M. Sundman in 1971–1972.

Maisema Suomenlinnasta katsottuna

Selkeimmin Katajanokalta Suomenlinnaan erottuu uudemman puolen yhtenäinen, punatiilinen kerrostalorintama. Tiiviiden asuinkortteleiden hallitsema alue muodostaa yhtenäisen fasin merelle päin. Lisäksi etualalla näkyy matalien, pääosin myös punatiilisten makasiinien laiturialue. Näiden takana kohoavat värikkäämmät jugendkerrostalot. Näkymää merelle päin dominoi selkeä, urbaani kaupunkijulkisivu. Yksittäisistä rakennuksista maisemaa hallitsee erityisesti kukkulalle rakennettu, venäläis-bysanttilaista kirkkoarkkitehtuuria edustava Uspenskin katedraali, mutta myös korkeammat makasiinirakennukset, nykyinen hotelli Grand Marina sekä taka-alalla Alvar Aallon suunnittelema, valkoinen Enso Gutzeitin talo. Suuret matkustaja-alukset Katajanokan laiturissa ovat myös merkittävä osa Suomenlinnasta avautuvaa näkymää.

Tulevaisuus

Merkittäviä kaupunkikuvallisia muutoksia ei Katajanokan sisäosiin ole suunnitteilla. Muutospaineet alueella kohdistuvatkin lähinnä etelärannan terminaalialueeseen ja erityisesti sen Kaupatorin puoleiseen osaan. Aluetta käsitellään tarkemmin osana Eteläsatamaa (s. 36–39)

Lähteet:

Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY -sivusto, Museovirasto 2009. Verkkosivusto, haettu 27.9.2010: http://www.rky.fi/read/asp/r_default.aspx

Putkonen, Lauri (Toim.) 2010: Katajanokan kanavaterminaalien alue, asemakaavahistoria, rakennushistoria ja kaupunkikuvan kehitys. Helsingin Kaupunkisuunnitteluviraston tilauksesta. Verkkojulkaisu, haettu 27.9.2010: http://www.hel2.fi/ksv/liitteet/2008_kaavamuistiot/katajanokka_hotelli_tutkimus.pdf

Scenery from Suomenlinna

Looking from Suomenlinna, the most prominently visible element in Katajanokka is the consistent line of red-brick apartment buildings on the newer side of the district. The area is dominated by tight residential quarters and it forms a uniform facade toward the sea. In addition, a section of mainly red-brick low warehouses is visible in the foreground. More colourful art nouveau apartment buildings rise behind the storehouses. The view toward the sea is dominated by a clear-cut urban profile. Out of the individual buildings, the scenery is dominated especially by the hilltop Uspenski Cathedral that represents Russian-Byzantine church architecture, but also by the taller storehouse buildings, the current Grand Marina Hotel building and the white Enso-Gutzeit building designed by Alvar Aalto in the background. Docked at Katajanokka, the large passenger cruisers are also a significant part of the view from Suomenlinna.

Future

There are no current plans that entail significant changes to the cityscape of the inner Katajanokka area. The current pressure for change is mainly focused on the terminal area on the southern shore and especially the section closer to the Market Square. The area is discussed in more detail in connection with South Harbour (pp. 36-39).

Sources:

Website for Nationally significant constructed cultural surroundings (RKY), the National Board of Antiquities, 2009. Website, retrieved on 27 September 2010: http://www.rky.fi/read/asp/r_default.aspx

Putkonen, Lauri (Ed.) 2010: Katajanokan kanavaterminaalien alue, asemakaavahistoria, rakennushistoria ja kaupunkikuvan kehitys (Katajanokka canal terminal area, history of town plans and buildings, cityscape development). Commissioned by the City of Helsinki City Planning Department. Online publication, retrieved on 27 September 2010. http://www.hel2.fi/ksv/liitteet/2008_kaavamuistiot/katajanokka_hotelli_tutkimus.pdf



Katajanokan uudemman osan kerrostalot erottuvat Suomenlinnaan yhtenäisenä, 4–5-kerroksisena rakennusrintamana

Apartment buildings in the newer section of Katajanokka are visible to Suomenlinna as a line of uniform 4-5-storey buildings

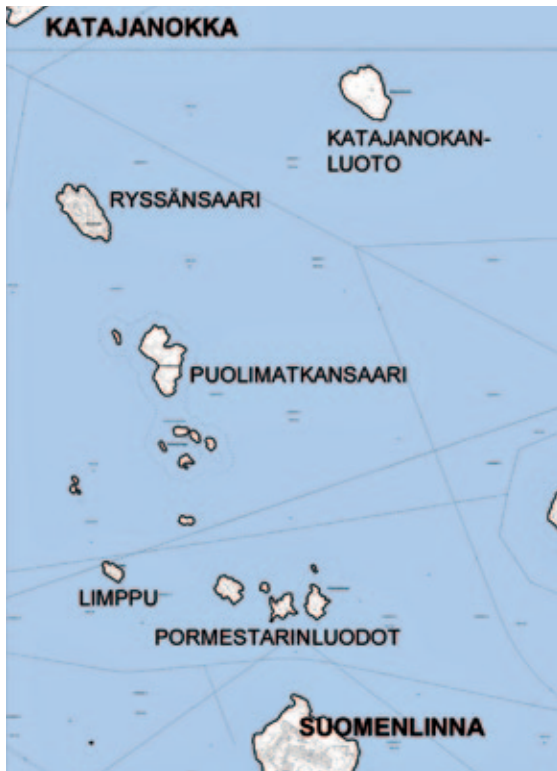


Vanhan osan jugendkerrostalot muodostavat rakennushistoriallisesti arvokkaan aluekokonaisuuden johon ei juurikaan kohdistu uudisrakennushankkeita

Art nouveau apartment buildings in the older section form a valuable entity of architectural historical importance that will not host new construction

Suomenlinnan edustan luodot

Islets in front of Suomenlinna



Kantakarttaote 1:15 000

Property map citation 1:15,000



Ilmakuva (2009)

Aerial image (2009)

Välittömästi Suomenlinnan pohjoispuolella sijaitsee pieniä kal-lioluotoja. Lähimpänä Suomenlinnaa sijaitsevat Limppu ja Pormestarinluodot. Pormestarinluodoista läntisimmällä on linnoitusrakennelmia, joita koskee muinaismuistolaki. Niiden pohjoispuolelle jäävät Pormestarinhepo, Puolimatkansaari, Pikkuluoto, Ryssänsaari ja Katajanokanluoto. Pormestarinhepo ja Puolimatkansaari kuuluvat luonnonsuojelualueeseen, sillä useat lintulajit, kuten uhanalainen selkälokki, pesivät luodoilla. Katajanokan-

Maanomistus: Katajanokanluoto on yksityisomistuksessa ja läntisin pormestarinluoto kuuluu Suomenlinnan osana valtiolle. Muut saaret ovat Helsingin kaupungin omistuksessa

Etäisyys Suomenlinnasta: Luodot sijaitsevat osin välittömästi maailmanperintökohteen aluerajauksen pohjoispuolella.

Kaavoitustilanne: Alueella ei ole asemakaavaa. Yleiskaava 2002:ssa saaret ovat pääosin virkistysaluetta ja luonnonsuojelualuetta. Pormestarinluodot ja Limppu kuuluvat osana Suomenlinnaa valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin (RKY 2009). Pormestarinluotojen linnoitusrakennelmat ja luotoja ympäröivän merialueen hylät ovat kiinteinä muinaisjäännekinä suojeltuja.

Small rocky islets are situated immediately north of Suomenlinna. Limppu and the Pormestarinluoto islets are situated closest to Suomenlinna. The westernmost Pormestarinluoto islet has fortification structures that are protected by the Antiquities Act. Pormestarinhepo, Puolimatkansaari, Pikkuluoto, Ryssänsaari and Katajanokanluoto lay north of the closest islets. Pormestarinhepo and Puolimatkansaari are included in a nature preservation zone as several bird species, such as the

Land owner: Katajanokanluoto is privately owned and the westernmost of the Pormestarinluoto islets belongs to the state as part of Suomenlinna. Otherwise, the islands are owned by the City of Helsinki.

Distance from Suomenlinna: The islets are in part situated directly north of the area defined for the World Heritage Site.

Planning status: The area is not covered by a town plan. The Helsinki master plan 2002 (Yleiskaava 2002) defines the islands mainly as recreational and nature preservation areas. Pormestarinluoto islets and Limppu are included in the list of nationally significant constructed cultural surroundings (RKY 2009) as part of Suomenlinna. The fortification structures on the Pormestarinluoto islets and the wreckage in the sea area surrounding the islets are protected as fixed monuments of antiquity

luodolla sijaitsee 1876 rakennettu luotsimaja, joka on rakennus-suojelulailta suojeltu. Ryssäsaari on vanha kalastustukikohta, jonka rakennukset ovat ilmeisesti 1800-luvun lopulta.

Maisema Suomenlinnasta katsottuna

Pienet meriluodot sijaitsevat vain lyhyen matkan päässä varsinaisista linnoitussaarista. Ne kuuluvat Eteläsataman suuntaan avautuvaan näkymään ja etenkin Suomenlinnan lauttamatkan merimaisemaan. Lisärakentaminen luodoille on erittäin epätoimennäköistä, mutta myös esim. uudet valaisimet tai taideteokset muuttaisivat Suomenlinnan välittömän ympäristön ilmettä. Tällä hetkellä mitään muutoksia ei kuitenkaan ole suunnitteilla.

Tulevaisuus

Kallioluodot säilyttävät nykyisen ilmeensä.

Lähteet:

Kulttuuriympäristön rekisteriportaali -verkkopalvelu. Museovirasto. haettu 27.9.2010: <http://kulttuuriymparisto.nba.fi/netsovellus/rekisteriportaali/portti/default.aspx>

Helsingin luonnonsuojelualueet 2001, Helsingin ympäristökeskuksen verkkopalvelu. Haettu 27.9.2010: http://www.hel2.fi/ymk/julkaisut/opaat/esitteet/Lusu_esite/f_luonnonsuojelualue_esite.htm

Helsinkipuisto-tiedostussivusto, Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto. Haettu 27.9.2010: <http://www.hel.fi/hki/ksv/fi/Ajankohtaiset+suunnitelmat/Projektialueet/Helsinkipuisto>



Katajanokanluodon vanha luotsimaja on suojelukohde
The old pilot cabin on Katajanokanluoto is protected



Pormestarinluodot sijaitsevat välittömästi Suomenlinnan pohjoispuolella
Pormestarinluoto islets are situated immediately north of Suomenlinna



Ryssäsaaren punainen päärakennus näkyy Suomenlinnaan
Red main building on Ryssäsaari is visible from Suomenlinna

endangered lesser black-backed gull nest on the islets. A pilot cabin, built in 1876, is located on Katajanokanluoto. The cabin is protected under the Building Protection Act. Ryssäsaari is an old base for commercial fishing. Buildings on Ryssäsaari are believed to date back to the late 1800s.

Scenery from Suomenlinna

The small sea islets are situated very close to the actual fortress islands. The islets are part of the view toward South Harbour and, especially, part of the sea scenery during the ferry ride to and from Suomenlinna. Supplementary construction on the islets is extremely unlikely. However, new lighting or artworks would change the appearance of the environment in the immediate proximity of Suomenlinna. However, no changes are being planned at this time.

Future

The rocky islets will retain their current appearance.

Sources:

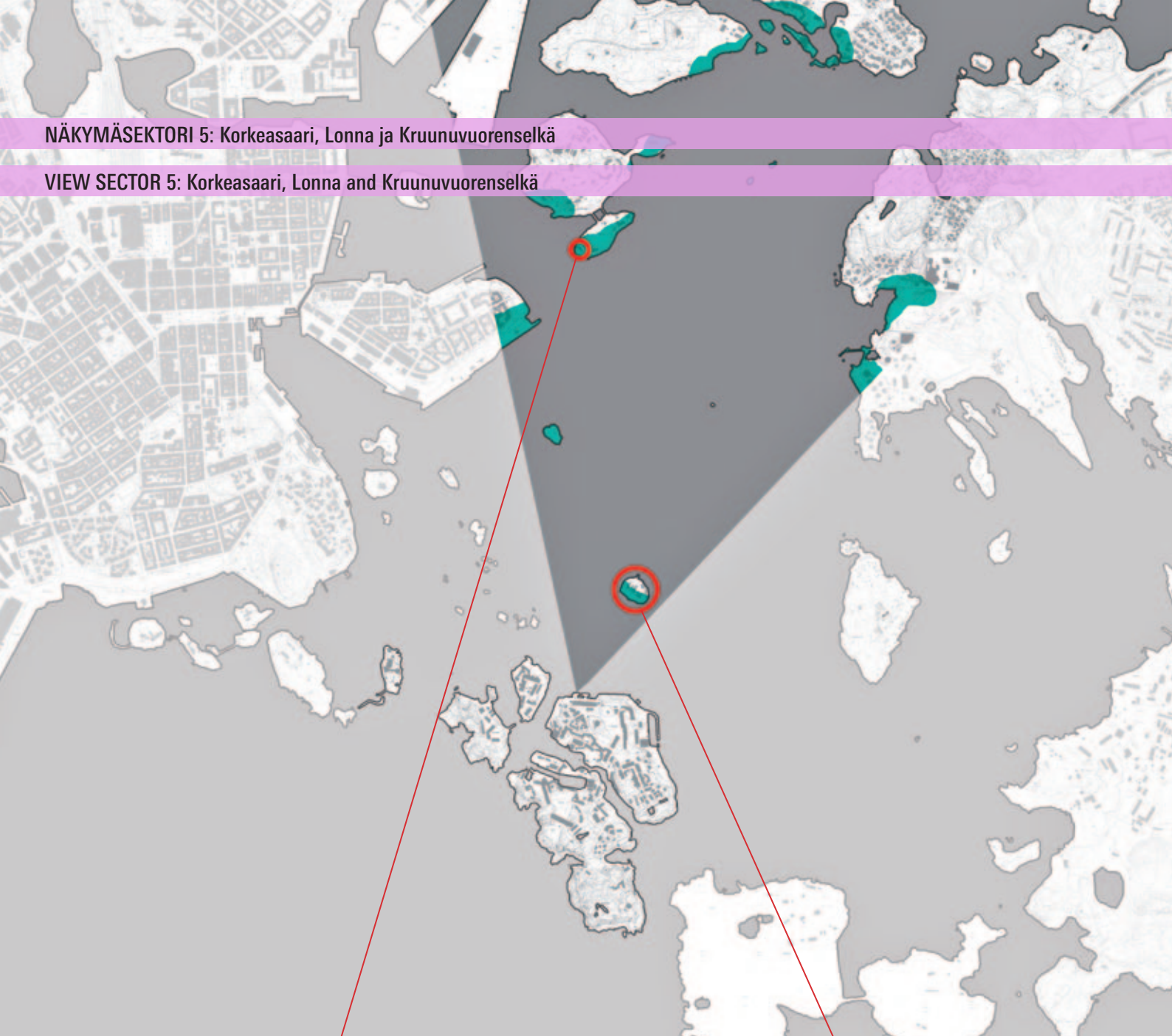
Cultural environment online records portal. The National Board of Antiquities, retrieved on 27 September 2010. <http://kulttuuriymparisto.nba.fi/netsovellus/rekisteriportaali/portti/default.aspx>

Helsinki nature preservation areas 2001, online service by the City of Helsinki Environment Centre. Retrieved on 27 September 2010: http://www.hel2.fi/ymk/julkaisut/opaat/esitteet/Lusu_esite/f_luonnonsuojelualue_esite.htm

Helsinki Park information website, City of Helsinki, City Planning Department. Retrieved on 27 September 2010: <http://www.hel.fi/hki/ksv/fi/Ajankohtaiset+suunnitelmat/Projektialueet/Helsinkipuisto>

NÄKYMÄSEKTORI 5: Korkeasaari, Lonna ja Kruunuvuorenselkä

VIEW SECTOR 5: Korkeasaari, Lonna and Kruunuvuorenselkä



Näkymä Suomenlinnasta pohjoiseen, etualueella Lonna

View from Suomenlinna to the north, Lonna in the foreground on the right



Suomenlinnasta pohjoiseen avautuu pitkiä näkymälinjoja Kruunuvuorenselän yli. Korkeasaari ja muut suuremmat saaret muodostavat melko metsäisen horisonttilinjan merenlahden takana. Näkymäsuunnan ehkä merkittävin tuleva muutos on kantakaupungista Korkeasaaren kautta Laajasaloon suunniteltu joukkoliikennesilta. Mahdollisen sillan arkkitehtonisilla ratkaisulla vaikutettaisiin myös Suomenlinnan maisemaan.

Wide view lines open from Suomenlinna across the Kruunuvuorenselkä water area toward the north. Korkeasaari and the rest of the larger islands form a fairly wooded horizontal line behind the bay. Perhaps the most significant upcoming change for this direction of view is the planned public transportation bridge from the city centre via Korkeasaari to Laajasalo. The architectural proposals for the proposed bridge would also affect the scenery from Suomenlinna.



Näkymäsektori 5 Suomenlinnan suunnasta

View sector 5 from Suomenlinna



Ilmakuva (2008) lännestä, Korkeasaari ja sen oikealla puolella Hylkysaari

Aerial image (2008) from the west, Korkeasaari and Hylkysaari on the right

Korkeasaari

Korkeasaari



Asemakaavaote
1:10 000
Town plan citation,
1:10,000

Korkeasaari, Hylkysaari ja Palosaari muodostavat kiinteästi toisiinsa liittyvien saarten ryhmän Kruunuvuorenselän pohjoisosassa. Korkeasaari tunnetaan parhaiten siellä toimivasta eläintarhasta. Se on maamme vanhin kansanpuisto ja edelleen suosittu matkailu- ja retkikohde. Eläintarha aloitti toimintansa jo vuonna 1889 ja saaren rakennuskannasta osa on kauniita 1800-luvun lopun puupaviljonkeja. Korkeasaaresta pääsee Hylkysaareen kahden maasillan yli. Siellä on vielä hiljattain toiminut merimuseo, mutta näyttelytoimintaa ei enää järjestä alueella. Museovirastolle siirtynyt Meriarkeologian yksikkö jatkaa kuitenkin Hylkysaaren tiloissa. Korkeasaaren itäpuolelle maanaksella liittyvä Palosaari toimii eläintarhan karanteenitiloina. Kolmen saaren yhteenlaskettu pinta-ala on n. 27 hehtaaria. Tällä hetkellä yhteys saarille on järjestetty pohjoisesta siltojen avulla Kulosaaren ja Mustikkamaan kautta, mutta Laajasalon uusi joukkoliikenneyhteys (s.58–59) helpottaisi saavutettavuutta. Mikäli raitiotiepysäkki saaren pohjoisosaan toteutuu, tarjoaisi se tilaisuuden myös Korkeasaaren maankäytön kehittämiseen. Aiheesta järjestettiin ideakilpailu vuonna 2008, jonka voittajaehdotuksessa aluetta uudistetaan voimakkaasti.

Maanomistus: Helsingin kaupunki omistaa Korkeasaaren. Hylkysaari on valtion omistuksessa, Museoviraston Meriarkeologian yksikön käytössä.

Etäisyys Suomenlinnasta: 2,8 km (mitattu Suomenlinnan telakka-altaasta lähimpään rantaan)

Kaavoitustilanne: Koko alueella on voimassa 1987 vahvistettu asemakaava, jossa Korkeasaari ja Palosaari on merkitty eläintarha-alueeksi ja Hylkysaari virkistysalueeksi. Yleiskaava 2002:ssa saaret on osoitettu virkistysalueiksi, jotka ovat kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittäviä. Korkeasaaren kansanpuisto kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin (RKY 2009). Vuonna 2008 Eläintarhan kehittämiseksi järjestettiin ideakilpailu, mutta tulosten pohjalta ei ole toistaiseksi laadittu uutta suunnitelmaa.



Ilmakuva (2009)
Aerial image (2009)

Korkeasaari, Hylkysaari and Palosaari form a closely connected group of islands situated in the northern part of the Kruunuvuorenselkä water area. Korkeasaari is best known for the zoo operating on the island. Korkeasaari is Finland's oldest people's park and continues to be a popular attraction for travellers and for recreational purposes alike. The zoo opened for business as early as 1889 and part of the buildings on the island are beautiful wooden pavilions from the late 1800s. Hylkysaari can be accessed from Korkeasaari via two land bridges. A maritime museum used to operate in the area until recently, but exhibition activities are no longer being organised. However, the Maritime Archeology Unit that was transferred under the National Board of Antiquities still continues to operate in its facilities in Hylkysaari. Palosaari, situated east of Korkeasaari and connected to Korkeasaari with a neck of land, operates as a quarantine zone for zoo animals. The total land surface area of the three islands is approximately 27 hectares. At the moment, the islands are connected to the mainland with bridges from the north via Kulosaari and Mustikkamaa. However, the new Laajasalo bridge connection (pp. 58-59) would make the islands more accessible. Should the tram stop on the northern part of the island be realised, it would also provide an opportunity to develop land use in Korkeasaari. A related idea competition was organised in 2008. The winning proposal suggests heavy renewals to the area.

Land owner: The City of Helsinki owns Korkeasaari. The state owns Hylkysaari and it is currently used by the Maritime Archeology Unit for the National Board of Antiquities.

Distance from Suomenlinna: 2.8 kilometres (measured from the Suomenlinna dockyard pool to the nearest shore)

Planning status: A town plan ratified in 1987 covers the entire area. In the plan, Korkeasaari and Palosaari are defined as zoo areas and Hylkysaari as a recreational area. The Helsinki master plan 2002 (Yleiskaava 2002) defines the islands as recreational areas of significant cultural historic, architectural and scenery cultural value. The Korkeasaari people's park is included in the list of nationally significant constructed cultural surroundings (RKY 2009). An idea competition for the development of the Korkeasaari Zoo was organised in 2008. However, no new plan has been drawn up based on the results for the time being

Historia

Ennen eläintarhan perustamista Korkeasaari ja Hylkysaari toimivat lähinnä helsinkiläisten ulkoilu- ja kalastussaarina. Kaupunki vuokrasi maata myös karjan laidunmaiksi. Krimin sodan aikana Korkeasaari oli jonkin aikaa sotilaskäytössä, mutta alueen vapauduttua jälleen kaupunkilaisille, siitä tuli suosittu retkikohde. 1860-luvulta alkaen höyrylaivaliikenteen reitti poikkesi Korkeasaareen. Hylkysaarella toimi lisäksi pienimuotoinen telakka 1800-luvun jälkipuoliskolla. Vuonna 1883 Korkeasaari vuokrattiin Helsingin anniskeluyhtiölle, joka ajan hengen mukaisesti halusi edistää tervehenkistä ulkoilua ja vapaa-ajanviettoa. Korkeasaaresta tehtiin kansanpuisto, jonne rakennettiin muun muassa C. T. Höijerin suunnittelema ravintola, paviljonkeja ja tanssilava. Kööpenhaminan mallin mukaisesti saarelle tehtiin myös eläintarha, joka aloitti toimintansa vuonna 1889. 1900-luvun puolella Korkeasaari siirtyi kaupungin hallintaan, ja eläintarhaa täydennettiin jatkuvasti. Hylkysaarelle sen sijaan perustettiin luotsiasema, jonka päärakennus valmistui 1910. Kasarmirakennus on edelleen Hylkysaaren näkyvin maamerkki. 1970-luvulla, korjauksen valmistuttua Merimuseo aloitti toimintansa Hylkysaaressa.



C.T. Höijerin suunnittelema ravintola edustaa Korkeasaaren 1800-luvun lopun puuarkkitehtuuria

C.T. Höijer's restaurant building represents Korkeasaari architecture from the late 1800s



Eläintarha on suosittu vapaa-ajankohde etenkin kesäisin

Korkeasaari Zoo is a popular attraction especially during the summer



Hylkysaaren luotsikassari on saarten ainoa rakennus, joka näkyy selvästi Suomenlinnasta käsin

The Hylkysaari pilot garrison is the only building on the islands that is clearly visible from Suomenlinna

Maisema Suomenlinnasta katsottuna

Korkeasaari ja Hylkysaari erottuvat Suomenlinnaan Kruunuvuorenselän pohjoisena reunana. Korkeasaari jää etelästä katsottaessa Hylkysaaren taakse, eikä eläintarhan melko kevyitä rakennelmia näy juuri lainkaan. Ainoa horisontissa erottuva rakennus on Hylkysaaren rannassa seisova kolmikerroksinen luotsikassari.



Korkeasaaren näköalatornista voi erottaa koko Kruunuvuorenselän Suomenlinnaan asti

Looking from the observation tower in Korkeasaari, the entire Kruunuvuorenselkä water area is visible all the way to Suomenlinna



Merellisessä suurmaisemassa eläintarhan kevytrakenteiset häkit maastoutuvat saarten kasvillisuuden lomaan

Light zoo cages blend into the island vegetation in the overall marine scenery

History

Before the zoo was established, Korkeasaari and Hylkysaari were mainly used as recreational areas and fishery islands by Helsinki residents. The city also leased land as pasture for cattle. During the Crimean War, Korkeasaari was reserved for military use for some time. However, when the area was again opened to the public, it became a popular recreational area. Starting from the 1860s, steam boat traffic routes included a stop in Korkeasaari. In addition, a small-scale dockyard operated in Hylkysaari during the latter part of the 1800s. In 1883, Korkeasaari was leased to Helsingin anniskeluyhtiö (a liquor serving company) which wanted to promote healthy outdoor exercise and recreational activities, as this was the spirit of the time. Korkeasaari became a people's park and the new constructions included a restaurant designed by C.T. Höijer, pavilions and a dance hall. Following an example from Copenhagen, a zoo was also built on the island. The zoo opened for business in 1889. During the late 1900s, control of Korkeasaari was transferred to the city and the zoo was constantly improved. A pilot station was founded on Hylkysaari. The main building of the station was completed in 1910 and the garrison building still remains as the most prominent landmark on Hylkysaari. After repairs, the Hylkysaari Maritime Museum started its operation during the 1970s.

Scenery from Suomenlinna

Looking from Suomenlinna, Korkeasaari and Hylkysaari stand out as the northern edge of the Kruunuvuorenselkä water area. Looking from the south, Korkeasaari is blocked by Hylkysaari and the fairly light zoo buildings are barely visible at all. The only

mi. Muutoin saaret näyttäytyvät kasvillisuuden peittäminä kalliorantoina.

Tulevaisuus

Korkeasaaren eläintarha on edelleen suosittu matkailu- ja vapaa-ajan kohde, eikä saaren käyttötarkoitusta olla muuttamassa. Lisäksi useat rakennukset, kuten luotsikasarmi ja 1800-luvun lopun puutalot ovat suojeltuja. Eläintarhan virkistys-, opetus-, ja luonnonsuojelutoimintaa halutaan kuitenkin kehittää ja laajentaa. Näiden tavoitteiden toteuttamiseksi järjestettiin vuonna 2008 kutsukilpailu, jossa etsittiin lähtökohtia uuden suunnitelman laatimiselle. Voittajaksi valittiin Ranskalaisen Beckmann-N'Thepe-arkkitehtiryhmän ehdotus "Beluga". Ehdotuksessa esitettiin melko suurisuuntaisia muutoksia. Nykyisestä ympäristöstä säilytettäisiin vain suojellut rakennukset ja suurimmat puut. Kävijöille tarkoitetut osat esitetään luonnoksessa voimakkaasti rakennettuina ja tarhan eläimille tarkoitetut osat taas luonnontilaisina. Hylkysaari säilyisi vihreänä ja kallioisena. Uusi rakentaminen painottuisi ehdotuksessa Korkeasaaren pohjoisosaan, sisääntulon yhteyteen, jolloin etelästä katsottuna saaren kokonaisuus jäisi ennalleen. Kaupunki arvioi kilpailun arvostelupöytäkirjassa, että ehdotuksen pohjalta laaditun suunnitelman toteuttamiseen menisi vähintään 10 vuotta, eikä kaavan luonnostelua ole vielä edes aloitettu, joten mahdollisten muutosten vaikutusta Suomenlinnaa ympäröivään suurmaisemaan on toistaiseksi vaikeaa arvioida. Mikäli joukkoliikenteen ja kevyenliikenteen yhteyksiltä Korkeasaaresta Kalasatamaan ja Kruunuvuorenrantaan (s.58-59) kuitenkin toteutuu, se parantaisi eläintarhan saavutettavuutta ja siten lisäisi saarten käyttöastetta, jolloin maankäytön suunnitelmien päivittäminen on ajankohtaista.

Lähteet:

Helsinki Zoo Ideas Competition, 12.6.2008-31.10.2008 Evaluation report. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2009:2. Verkkojulkaisu, haettu 16.9.2010: http://www.hel2.fi/ksv/julkaisut/julk_2009-2.pdf

Hylkysaaren historiaa, Laidunsaaresta luotsipaikan kautta merimuseoksi. Museovirasto 2006. Verkkoartikkeli, haettu 27.9.2010: http://www.nba.fi/fi/smm_museo_hshist

Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY -sivusto, Museovirasto 2009. Verkko sivusto, haettu 27.9.2010: http://www.rky.fi/read/asp/r_default.aspx

Rokka, Mika 2002: Vihreä Helsinki, the Green Spaces of Helsinki, Otavan Kirjapaino Oy, Keuruu.



visible building on the horizon is the three-storey pilot garrison on the Hylkysaari shore. The rest of the islands stand out as rocky shores covered by vegetation.

Future

The Korkeasaari Zoo remains a popular attraction for travellers and recreational activities alike, and the purpose of the island is not about to change. Furthermore, several buildings, such as the pilot garrison and the wooden houses from late 1800s, are protected. However, developments and expansions are planned for recreational, educational and nature preservation activities of the zoo. An invitation competition was organised in 2008 to meet these goals. The competition sought for starting points for drawing up a new plan. The proposal "Beluga" by the French architect group Beckmann-N'Thepe was selected as the winner. The proposal lays out fairly large changes to the area. According to the proposal, only the protected buildings and the largest trees would remain of the current environment. The draft presents the visitor areas as heavily built sections and the zoo animal areas as sections retaining their natural state. Hylkysaari would remain verdant and rocky. Proposed new construction would focus mainly on the northern part of Korkeasaari near the entrance. This way, the profile of the island would remain as it now is when looking from the south. The city estimated in the competition review minutes that a plan based on the proposal would take at least 10 years. Considering that a draft plan has not even been started yet, possible changes affecting the overall scenery surrounding Suomenlinna are very difficult to estimate for now. However, should the public transportation and light traffic connection bridge from Korkeasaari to Kalasatama and Kruunuvuorenranta (pp. 58-59) be realised, it would make the zoo more accessible and increase the use of the islands, raising a need to update the plans regarding land use.

Sources:

Helsinki Zoo Ideas Competition, 12 June 2008-31 October 2008 Evaluation report. The City of Helsinki City Planning Department publications 2009:2. Online publication, retrieved on 16 September 2010: http://www.hel2.fi/ksv/julkaisut/julk_2009-2.pdf

Hylkysaaren historiaa, Laidunsaaresta luotsipaikan kautta merimuseoksi (History of Hylkysaari, from pasture to piloting and a maritime museum). The National Board of Antiquities, 2006. Online article, retrieved on 27 September 2010: http://www.nba.fi/fi/smm_museo_hshist

Website for Nationally significant constructed cultural surroundings (RKY), the National Board of Antiquities, 2009. Website, retrieved on 27 September 2010: http://www.rky.fi/read/asp/r_default.aspx

Rokka, Mika 2002: Vihreä Helsinki, the Green Spaces of Helsinki, Otavan Kirjapaino Oy, Keuruu.

Havainnekuva Beckmann-N'Thepe'n kilpailuehdotuksesta Beluga. Suurimmat muutokset koskisivat Korkeasaaren pohjoisosa; lisärakentaminen keskitettäisiin sisäänkäynnin yhteyteen

Illustration picture from the *Beluga* competition entry by Beckmann-N'Thepe. The greatest changes would affect the northern part of Korkeasaari; new construction would focus on the main entrance

Lonna

Lonna



Kantakarttaote 1:10 000

Property map citation 1:10,000

Lonna on pieni, noin puolentoista hehtaarin saari välittömästi Suomenlinnan Ison Mustasaaren pohjoispuolella. Pääosa rakennuskannasta on 1800-luvun jälkipuoliskolta, ajalta, jolloin saarta käytettiin miinojen säilytykseen ja valmistukseen. Vuonna 1944 saareen perustettiin myös laivojen demagnetointilaitos. Sotilaallinen käyttö loppui 1980-luvulla, ja 1990-luvulla Lonna siirtyi puolustusvoimilta Suomenlinnan hoitokunnan hallintaan. Saarta on tulevaisuudessa tarkoitus kunnostaa kokous- ja koulutuskäyttöön ja sinne järjestetään mahdollisesti myös vesireittiliikenne.



Ilmakuva (2009)

Aerial image (2009)

Lonna is a small island of approximately 1.5 hectares, situated directly north of Iso Mustasaari in Suomenlinna. Most of the buildings date back to the latter part of the 1800s, a period when the island was used for stockpiling and manufacturing mines. In 1944, a de-magnetisation facility for ships was also built on the island. The military use of the island came to an end during the 1980s, and during the 1990s, Lonna was transferred from the Finnish Defence Forces to the control of the Governing Body of Suomenlinna. Future plans for the island include renewing the island for conferences and educational use. A waterway connection to the island may also be set up.

Maanomistus: Alue on valtion omistuksessa ja hallinnasta vastaa Suomenlinnan hoitokunta.

Etäisyys Suomenlinnasta: 1,0 km (mitattu Suomenlinnan telakka-altaasta lähimpään rantaan)

Kaavoitustilanne: Saarella ei ole asemakaavaa. Koko Suomenlinnan alueelle laaditussa asemakaavaluonnoksessa (2009) Lonna on merkitty suojelualueeksi, joka on muinaismuistolain rauhoittama. Sekä rakennukset, että ympäristö suojellaan. Asemakaavaluonnoksessa nykyiset yksikerroksiset rakennukset säilyisivät pääosin talousrakennuksina. Saari kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin (RKY 2009) ja Yleiskaava 2002:ssa Lonna on osoitettu kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti maisemakulttuurin kannalta merkittäväksi alueeksi. Saarta on esitetty myös liitettäväksi maailmanperintökohteeseen.

Land owner: The state owns the area that is controlled by the Governing Body of Suomenlinna.

Distance from Suomenlinna: 1.0 kilometres (measured from the Suomenlinna dockyard pool to the nearest shore)

Planning status: The island is not covered by a town plan. The 2009 town plan draft for the entire Suomenlinna area defines Lonna as a protected area under the Antiquities Act. Both the buildings and the environment are protected. The town plan draft proposes that the current one-storey buildings be retained mainly as outbuildings. The island is included in the list of nationally significant constructed cultural surroundings (RKY 2009) and the Helsinki master plan 2002 (Yleiskaava 2002) defines Lonna as an area of significant cultural historic, architectural and scenery cultural value. The island has also been proposed to be included in the World Heritage Site.

Historia ja luonnonympäristö

Lonna on jo ruotsalaiselta ajalta asti koettu osaksi Suomenlinnaa. Se lunastettiin linnoituksen käyttöön 1817, mutta järjestelmällinen rakentaminen alkoi vasta 1830-luvulla, jolloin saarelle päätettiin rakentaa ruutivarastoa rakennettiin alun perin puusta, mutta 1880-luvun uudistustöissä ne purettiin ja rakennettiin uudelleen tiilestä. Kyseiset varastot ovat edelleen saaren suurimmat rakennukset. Niiden väliin jäivät samanaikaisen, sittemmin puretun, puisen vajan perustukset. Lonnan itäosassa sijaitsee niin ikään punatiilestä rakennettu vartiotupa 1860-luvulta ja 1915 valmistunut miinapaja. Entistä miinapajaa kunnostetaan parhaillaan kahvila- ja kokouskäyttöön. Puisista rakennuksista on jäljellä alun perin ilmeisesti 1837 valmistunut miinavarasto, joka toimi 1940-1970 -luvuilla demagnetointilaitoksena, sekä 1880-luvulla valmistunut miinalaboratoriona ja asuinkäytössä toiminut rakennus. Lisäksi saarella sijaitsee pieni, puinen saunarakennus 1920-luvulta.



Lonnaan rakennettiin 1880-luvun alussa kaksi pitkää, punatiilistä varastoa miinakomppanian tarpeisiin

Two long red-brick warehouses were built for the mine company on Lonna during the early 1880s



Hirsinen miinalaboratorio- ja asuinrakennus Lonnan koillisrannalla kunnostettiin hiljattain

The timberwood mine laboratory and residential building on the northeastern side of Lonna was recently renovated

History and natural environment

Ever since the period of Swedish rule, Lonna has been perceived as a part of Suomenlinna. The island was claimed for the fortification's use in 1817, but systematic construction did not start until the 1830s when a decision was made to build facilities for handling and storing gunpowder on the island. The two long gunpowder stockpiles on the western side of the island were originally made of wood. During the 1880s renewal work, the wooden buildings were dismantled and re-built with bricks. These stockpile buildings are still the largest structures on the island. The foundations of a wooden shed which dates back to the same period but was later dismantled are located between the structures. A red-brick guard house from the 1860s and a mine workshop completed in 1915 are located on the eastern part of Lonna. The former mine workshop is currently under restoration for café and conference use. The remaining original wooden buildings include the mine stockpile, presumably completed in 1837, that was used as a de-magnetisation facility



Alun perin vuonna 1837 ammusvarastoksi tehty puinen makasiini on vanhin saarella säilynyt rakennus. 1940-luvulta 1970-luvulle asti se toimi laivojen demagnetointiasemana

Built originally as an ammunition depot in 1837, the wooden storehouse is the oldest building remaining on the island today. It was used as a de-magnetisation facility for ships from the 1940s to the 1970s



Vartiotuvan rakentaminen aloitettiin 1860-luvulla, mutta sen jälkeen sitä on laajennettu useasti

Construction work on the guard cabin was begun during the 1860s, but the building has been expanded several times later

Lonna on myös linnustollisesti arvokas kohde. Heinikköisten rantojensa ja rauhallisen sijaintinsa ansiosta siellä pesii useita lintulajeja.

Maisema Suomenlinnasta katsottuna

Vaikka Lonnaa ei toistaiseksi luetaakaan maailmanperintökohteen ydinalueeseen, se kuuluu historiallisesti Suomenlinnaan ja sen venäläiseen rakennusvaiheeseen. Pieni, metsäinen saari sijaitsee niin lähellä, että esimerkiksi Ison Mustasaaren lautalaiturilta voi erottaa monia yksityiskohtia, kuten entisen de-magnetointilaitoksen, miinavarastoja ympäröivän muurin sekä saunarakennuksen. Saaren rakennusten ja ympäristön suojeleminen on tärkeää myös maailmanperintökohteen maisema-arvojen turvaamiseksi.

1940-1970 and a building completed during the 1880s that was used as a mine laboratory and for residential use. In addition, a small wooden sauna building, dating to the 1920s, is located on the island.

Lonna is also a valuable location for birdlife. Thanks to its grassy shores and its peaceful location, several bird species nest on Lonna.

Scenery from Suomenlinna

Even though Lonna is currently not included in the World Heritage Site core area, it is historically part of Suomenlinna and its period of Russian construction. The small, wooded island is situated close enough to see several details when looking from the Iso Mustasaari ferry wharf, for example, such as the former de-magnetisation facility, the wall surrounding the mine stockpiles and the sauna building. Protecting the buildings on the island and the environment is important for ensuring the scenery for the World Heritage Site.



Suomenlinnaan Isosta Mustasaaresta katsottuna jopa yksittäiset rakennukset erottuvat hyvin. Lonnan rehevä kasvillisuus kuitenkin peittää suurelta osin 1800-luvun punatiiliset makasiinirakennukset. Huomio kiinnittyy helposti saunarakennuksen pätyyn maalattuun valkoiseen ympyrään, joka aikoinaan varoitti merenkulkijoita kaapeleista. Even individual buildings are clearly visible from Suomenlinna when looking from Iso Mustasaari. Verdant vegetation on Lonna covers most of the red-brick storehouse buildings from the 1800s, however. White circle painted at the end of the sauna building catches attention. The sign was painted to warn seafarers of underwater cables.

Tulevaisuus

Jo nykyisin muinaismuistolaki asettaa tiukkoja rajoituksia alueen tulevalle kehitykselle. Mikäli asemakaavaluonnos ja -ehdotus hyväksytään, tulee koko saaren alueelle voimaan suojelumääräys, joka myös kieltää kulttuurihistoriallisten arvojen heikentämisen. Lonnaa esitetään todennäköisesti liitettäväksi Suomenlinnan maailmanperintökohteeseen. Tällöin tuleva kehitys ratkaistaisiin lisäksi maailmanperintökohteita koskevien määräysten puitteissa. Joka tapauksessa on selvää, ettei saaren rakennuskantaan, eikä ympäristöön ole suunnitteilla merkittäviä muutoksia.

Tällä hetkellä vajaakäytössä, lähinnä korjaustyömaana olevaa saarta on kuitenkin tarkoitus kehittää kokous- ja koulutuskäyttöön. Uutta toimintaa varten tutkitaan myös pienimuotoisen lisärakentamisen mahdollisuutta. Yleisölle avoimena saari liittyy si ehkä luontevammin Suomenlinnan toiminnalliseen kokonaisuuteen. Tällöin Lonnaan mahdollisesti liikennöivä lautta lisäisi jo nyt vilkasta vesiliikennettä Suomenlinnan ympäristössä.



Ote asemakaavaluonnoksesta (2009) 1:2 000. Saari on kokonaan suojelualueita. Rakennusalat on määritelty pääosin nykyisen rakennuskannan mukaan

Town plan draft citation (2009), 1:2,000. The entire island is a nature preservation area. Building spaces have been defined mainly based on the current buildings

Lähteet

Suomenlinnan hoitokunta: Rakennusten historia -kartta, verkkopublication, haettu 23.11.2010: <http://herba.suomenlinna.fi/map/>

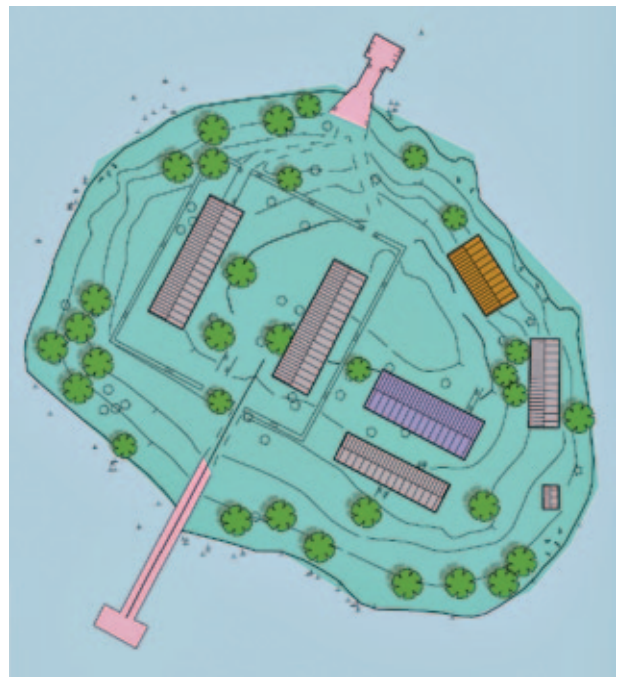
Suomenlinnan rakennusten historia, Museoviraston rakennushistorian osasto, Suomenlinnan hoitokunta 1997.

Suomenlinnan asemakaavaluonnos, esityslista 7.5.2009. Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto

Future

Even today, the Antiquities Act imposes tight limitations to the future development of the area. Should the town plan draft and proposal be accepted, the entire island will be covered by a conservation injunction that will ban undermining the cultural historical values. It is likely that Lonna be proposed to be included in the Suomenlinna World Heritage Site. In this case, future development would be decided in consideration with the regulations for World Heritage Sites. In any case, it is evident that no major changes are planned to the island's buildings or the environment.

The island, which is currently underused mainly as a construction site, will be developed to accommodate conference and educational activities. In order to support the new activities on the island, the possibility of small-scale supplementary construction is being considered. If opened to the public, the island could be more naturally connected to the greater functional Suomenlinna entity. In this case, a ferry operating to Lonna would increase the already busy water traffic around Suomenlinna.



Ote asemakaavaluonnoksen (2009) havainnekuvasta 1:2 000

Town plan draft (2009) illustration picture citation, 1:2,000

Sources

The Governing Body of Suomenlinna: Map on the buildings' history, online publication, retrieved on 23 November 2010: <http://herba.suomenlinna.fi/map/>

Publication on the history of Suomenlinna's buildings: Suomenlinnan rakennusten historia, Museoviraston rakennushistorian osasto, Suomenlinnan hoitokunta 1997.

Suomenlinna town plan draft, agenda on 7 May 2009. City of Helsinki, City Planning Department.

Laajasalon joukkoliikennesilta Laajasalo public transport bridge

Helsinkiin rakentuvat uudet asuinalueet, kuten Kruunuvuorenranta (s.62–66), vaativat myös liikenteen uudelleenjärjestelyjä. Vaihtoehtoina joukkoliikennetarkistuksi on esitetty raideyhteyden rakentamista Laajasalosta keskustaan joko erilaisilla tunneli- tai siltaratkaisulla. Myös lauttayhteys on ollut esillä joko täydentävänä tai pääasiallisena liikennetarkistuksena. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto on laatinut raidevaihtoehtojen järjestelmätarkastelun (2008), jonka perusteella Kaupunginvaltuusto hyväksyi jatkovalmistelun pohjaksi raitiotie- ja siltavaihtoehdon. Tällä hetkellä hankkeesta laaditaan ympäristövaikutusten arviointia. Yhdessä raitiotielinjauksen kanssa tutkitaan myös kevyenliikenteen yhteyksien parantamista, vesiliikenteen lisäämistä ja olemassa olevan metrolinjan Herttoniemen aseman liittämisen kehittämistä. Tässä raportissa tarkastellaan lähinnä vain mahdollisen joukkoliikennesillan kaupunkikuvallisia vaikutuksia Kruunuvuorenselällä, sillä muiden vaihtoehtojen toteutuksessa ei liikennejärjestelmällä ole merkittävää vaikutusta Suomenlinnan maisemaan.

Taustaa

Helsingin tavoitteena on järjestää hyvät joukkoliikennepalvelut ja toimiva kevyen liikenteen verkosto myös uusilla asuinalueilla. Joukkoliikenne tukeutuu enenevässä määrin raideyhteyksiin. *Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen toteutusohjelma 2017* -selvityksessä todetaankin: "Kruunuvuorenrannan rakentaminen edellyttää raitiotietä tai metroa". Vuonna 2008 laaditussa järjestelmävertailussa tarkastellaan Herttoniemen asemalle suuntautuvaa liittytävissä järjestelmää sekä metro- ja raitiotievaihtoehtoa. Raideyhteyksistä arvioitiin merialueilla sekä silta- että tunnelivaihtoehdot. Järjestelmävertailussa päädyttiin

New residential areas being built in Helsinki, such as Kruunuvuorenranta (pp. 62-66), require new traffic arrangements. Building a railway connection from Laajasalo to the city centre via either various tunnel or bridge solutions has been proposed as an alternative solution with regard to public transportation. A ferry connection has also been presented either as a supplementary or primary traffic solution. The City of Helsinki City Planning Department has made a system study (in 2008) for railway alternatives. Based on the study, the city council accepted a tramline and bridge alternative as the basis for further preparation work. At the moment, an evaluation on the environmental impacts of the project is being prepared. Together with the tramline solution, the study examines improving the routes for light traffic, increasing water traffic and developing the connection traffic for the existing metro line's Herttoniemi metro station. This report only examines the impacts of a possible bridge on the cityscape regarding Kruunuvuorenselkä, since these traffic arrangements would not have significant effect on the scenery from Suomenlinna should the other alternatives to be realised.

Background

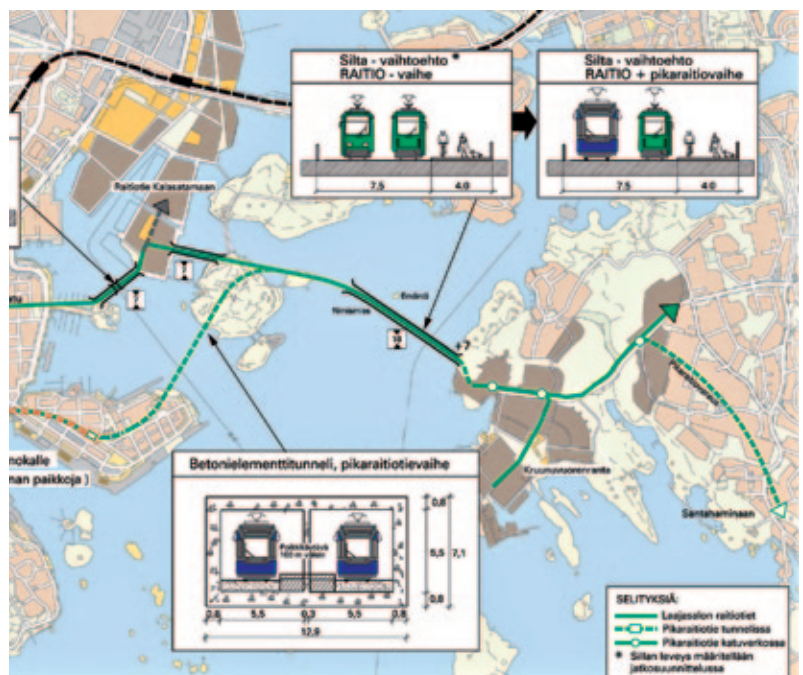
Helsinki aims at setting up good public transportation services and a functional network for light traffic, also for the new residential areas. Public transportation relies more and more on railway connections. The implementation programme for the Helsinki region land use, residence and traffic in 2017 study states the following: "Building up Kruunuvuorenranta requires a tramline or a metro." The system comparison carried out in 2008 examines a connection bus system to the Herttoniemi

Etäisyys Suomenlinnasta: 3,5 km (mitattu Suomenlinnan telakka-altaasta kohteeseen)

Suunnittelutilanne: Joukkoliikennedyhteys asemineen on merkitty yleiskaavaan. Hankkeen valmistelu on käynnissä. Järjestelmävertailuja tehtiin vuosina 2005 ja 2008. Raitiotievaihtoehto valittiin jatkosuunnittelun pohjaksi. Ympäristövaikutusten arviointi on valmisteilla.

Distance from Suomenlinna: 3.5 kilometres (measured from the Suomenlinna dockyard pool to the planned location)

Planning status: The public transportation connection with its stations is noted in the master plan. Project preparation is ongoing. System comparison was carried out in 2005 and 2008. A railway solution was selected as the basis for further planning. Evaluation of environmental impacts is in preparation



Karttaote 1:50 000 Laajasalon raidevaihtoehtojen järjestelmätarkastelusta (2008)

Map citation, 1:50,000, from the Laajasalo railway alternatives system study (2008)

suosittelemaan raitiotieyhteyttä ja merialueiden yli kulkevaa yhdistettyä raitiotie- ja kevyenliikenteen siltaa. Vaihtoehdosta laaditaan nyt lisäselvityksiä, joissa arvioidaan myös sillan vaikutusta Suomenlinnan merinäköyksiin. Tämänhetkessä linjaus-ehdotuksessa silta kulkisi Sompasaaresta Kalasatamaan ja siitä Korkeasaaren pohjoisosan kautta Kruunuvuoreen. Silta voidaan liikenneratkaisusta riippuen toteuttaa joko palkkisiltana tai vinoköysisiltana.

Maisema Suomenlinnasta katsottuna

Molemmat siltatyypit vaikuttaisivat Suomenlinnan maisemaan. Tällä hetkellä Kruunuvuorenselkä erottuu pohjoisessa avoimena, metsäisten rantojen reunustamana vesialtaana. Mahdollinen raitiotiesilta katkaisisi näkymän vesialueen pohjoisosaan. Korkeasaari ja Hylkysaari jäisivät kuitenkin sillan eteläpuolelle ja reunustaisivat edelleen Kruunuvuorenselkää. Yksi merkittävimmistä muutoksista sillan ja Kruunuvuorenrannan alueen rakentumisen myötä olisi urbaanin kaupunkisiluettin korostuminen pohjoisessa horisontissa. Kaupungin teettämässä raportissa *Korkeasaari-Kruunuvuorenranta -sillan kaupunkikuvalliset vaikutukset* -raportissa arvioidaan kuitenkin tämän näkymäsuunnan olevan toissijainen Suomenlinnan eteläiseen avomerimaisemaan nähden.

Siltalinjaus kulkee tällä hetkellä melko kaukana Suomenlinnasta (n.3,5 km telakalta mitattuna) ja vaikka silta näkyikin toteutuessaan esimerkiksi Ison Mustasaaren pohjois- ja itä rannoilta, suuremmaksi ongelmaksi arvioidaan vaikutukset Suomenlinnan lauttamatkan "maisemalle ja avaralle tunnelmalle". Raportissa korostuu etenkin vinoköysisillan pylonien negatiivinen vaikutus. Pylonit saattavat korkeudestaan riippuen näkyä myös Suomenlinnan sisäosissa, minkä vuoksi vinoköysisiltaa pidetään huonompana ratkaisuna.

Lähteet:

Laajasalon raidevaihtoehtojen järjestelmätarkastelu 2008. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2008:10, HKL:n julkaisusarja D:5/2008. Verkkojulkaisu, haettu 27.9.2010: http://www.hel2.fi/ksv/julkaisut/julk_2008-10.pdf

Kruunuvuorenranta, projektin tiedotussivusto, Helsingin kaupunki, Kaupunkisuunnitteluvirasto. Haettu 27.9.2010: <http://www.hel.fi/hki/ksv/fi/Ajankohtaiset+suunnitelmat/Projektialueet/Kruunuvuorenranta>

Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen toteutusohjelma 2017, Helsingin kaupungin talous- ja suunnittelukeskuksen julkaisuja 4/2008, verkkojulkaisu, haettu 27.9.2010: http://www.hel2.fi/Helsinginseutu/Hsyk/MAL2017_235547.pdf

Helsingin kaupunki, Kaupunkisuunnitteluvirasto, Molino Oy, 2007: Korkeasaari-Kruunuvuorenranta -sillan kaupunkikuvalliset vaikutukset, verkkojulkaisu, haettu 27.9.2010: http://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Suomi/Esitys/2007/Ksv_2007-05-10_Kslk_17_EI/071240446/Molino_30_3_2007.pdf

station as well as metro and tramline alternatives. For the railway connections, both bridge and tunnel alternatives were evaluated for the seaside areas. The system comparison study recommended a tramline connection and a combined tramline and light traffic bridge across the sea areas. At the moment, additional studies are being made on the alternative. The studies also evaluate the impact of the bridge on Suomenlinna's sea scenery. With the current proposal, the bridge would extend from Sompasaari to Kalasatama and further to Kruunuvuori via the northern part of Korkeasaari. Depending on the traffic solution, the bridge can be realised either as a beam bridge or a cable-stayed bridge.

Scenery from Suomenlinna

Both bridge types would have an effect on the scenery from Suomenlinna. At the moment, Kruunuvuorenselkä is visible in the north as an open pool of water, framed by wooded shores. A possible tramline bridge would cut off the view to the northern part of the water area. However, Korkeasaari and Hylkysaari would remain south of the bridge and thus continue to frame Kruunuvuorenselkä. One of the most significant changes brought by the bridge and the built-up Kruunuvuorenranta area would be the highlighted urban silhouette on the northern horizon. However, the city's report on the impact of the Korkeasaari-Kruunuvuorenranta bridge on the cityscape evaluates this line of view to be secondary compared to the open sea scenery south of Suomenlinna.

The current bridge line is located quite far from Suomenlinna (approximately 3.5 kilometres from the dockyard) and even if the completed bridge was to be visible from the northern and eastern shores of Iso Mustasaari, the key evaluated problem would be the impact on the "scenery and sense of open space" during the ferry ride to Suomenlinna. The report especially emphasises the negative effects of the pylons of a cable-stayed bridge. Depending on the pylons' height, the support structures could also be visible from the inner parts of Suomenlinna. Consequently, a cable-stayed bridge is considered as an inferior solution.

Sources:

System study for Laajasalo railway alternatives: Laajasalon raidevaihtoehtojen järjestelmätarkastelu 2008. Helsinki City Planning Department publications 2008:10, HKL publication series D:5/2008. Online publication, retrieved on 27 September 2010: http://www.hel2.fi/ksv/julkaisut/julk_2008-10.pdf

Kruunuvuorenranta project information website, City of Helsinki, City Planning Department. Retrieved on 27 September 2010: <http://www.hel.fi/hki/ksv/fi/Ajankohtaiset+suunnitelmat/Projektialueet/Kruunuvuorenranta>

Implementation plan for the Helsinki region land use, residence and traffic in 2017, City of Helsinki Economic and Planning Centre publications, 4/2008, online publication, retrieved on 27 September 2010: http://www.hel2.fi/Helsinginseutu/Hsyk/MAL2017_235547.pdf

City of Helsinki, City Planning Department, Molino Oy, 2007: Korkeasaari-Kruunuvuorenranta -sillan kaupunkikuvalliset vaikutukset (The impacts of), online publication, retrieved on 27 September 2010: http://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Suomi/Esitys/2007/Ksv_2007-05-10_Kslk_17_EI/071240446/Molino_30_3_2007.pdf

NÄKYMÄSEKTORI 6: Kruunuvuorenranta ja Vasikkasaari

VIEW SECTOR 6: Kruunuvuorenranta and Vasikkasaari

Näkymä Suomenlinnasta koilliseen, vasemmalla Laajasalon öljysatamaa, oikealla Vasikkasaari

View from Suomenlinna toward the northeast, Laajasalo oil harbour on the left and Vasikkasaari on the right



Kallioinen ja metsäinen Vasikkasaari hallitsee näkymää Suomenlinnasta koilliseen. Tällä hetkellä saarella sijaitsee muutamia kymmeniä pieniä kesämajoja, mutta matkailukäyttöä on tarkoitus tulevaisuudessa kehittää. Suomenlinnan suuntaan uudisrakentaminen ei kuitenkaan juuri näkyisi. Kauempana koillisessa horisontissa öljysataman säiliöt kiinnittävät huomion. Suuri osa säiliöistä kuitenkin puretaan tulevan Kruunuvuorenrannan asuinalueen tieltä. Uudisrakentamisen myötä urbaani kaupunkisiluetti tulee jatku-
maan siis myös Kruunuvuorenselän itäisellä rannalla.

The rocky and wooded Vasikkasaari dominates the view from Suomenlinna to the northeast. At the moment, a few dozen small summer houses are located on the island but plans have been made to develop recreational use in the future. However, possible new construction would not be very visible from Suomenlinna. Looking further to the northeastern horizon, the oil harbour tanks catch the viewer's attention. However, most of the tanks will be dismantled because of the upcoming new Kruunuvuorenranta residential area. Due to new construction, the urban silhouette will therefore also continue on the eastern shore of Kruunuvuorenselkä.



Näkymäsektori 6 Suomenlinnan suunnasta

View sector 6 from Suomenlinna



Koirasaaren öljysatama-aluetta, Ilmakuva (2006)

Koirasaari oil harbour area, aerial image (2006)

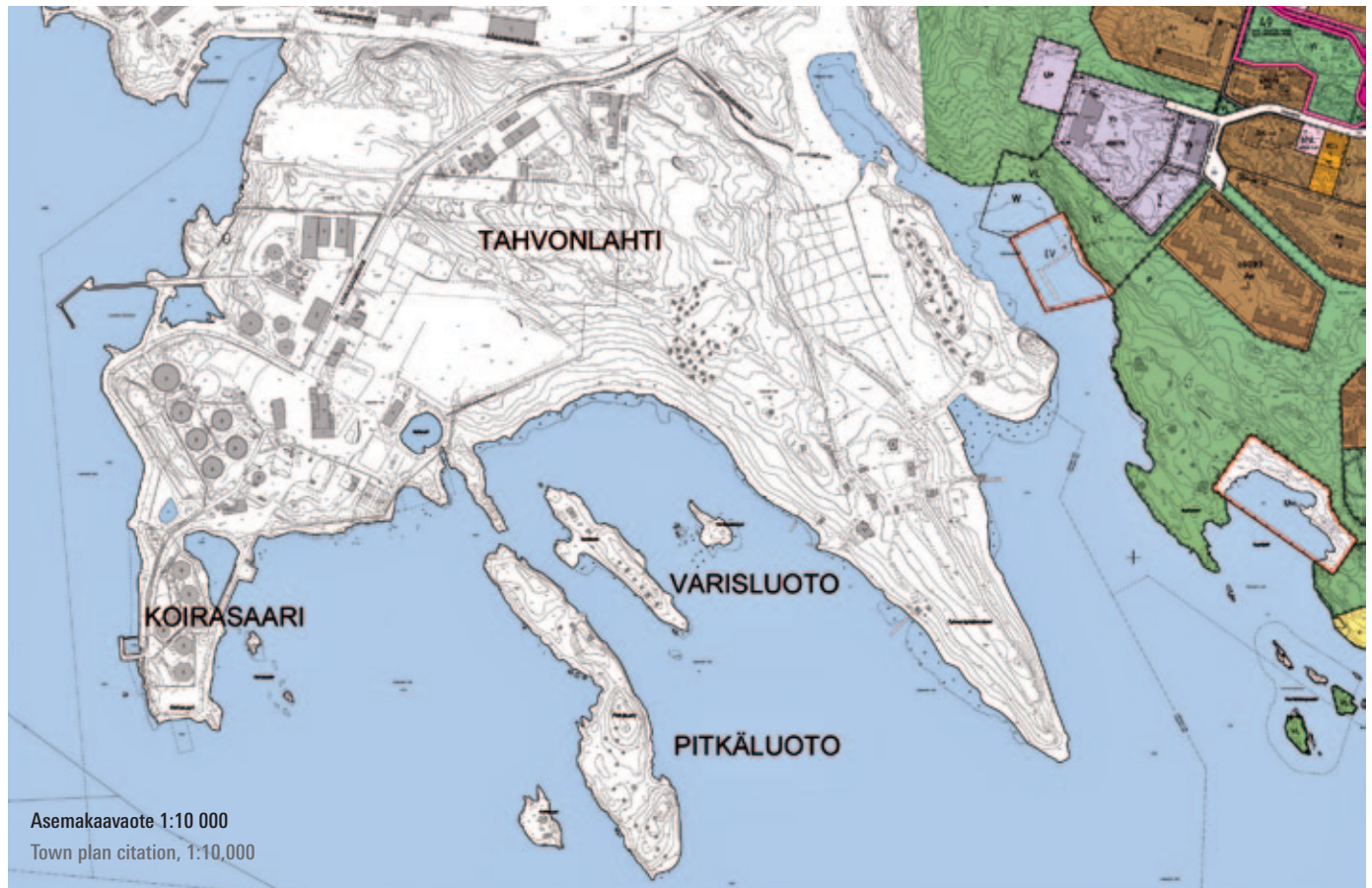


Vasikkasaari, ilmakuva (1993)

Vasikkasaari, aerial image (1993)

Kruunuvuorenranta

Kruunuvuorenranta



Laajasalon kaupunginosan lounaisosaan on suunnitteilla suunnitellaan korkeatasoinen Kruunuvuorenrannan asuinalue virkistys- ja vapaa-ajan toimintoihin. Tällä hetkellä keskeistä osaa suunnittelualueesta hallitsee öljysatama, jonka säiliö-rakennelmat ovat leimallisia Kruunuvuorenselän maisemassa. Stansvikin kartanon ympäristö kesämaja-alueineen edustaa vehreää kulttuurimaisemaa. Öljysataman pohjoispuolella metsäiset kalliot kohoavat jopa 30 metriin. Uusi maankäyttö muuttaa alueen luonteen suljetusta teollisuus- ja satama-alueesta urbaaniksi asuinalueeksi. Kruunuvuorenrannasta rakennetaan merellinen ja vehreä kaupunkiympäristö, josta uuden raideliikennetyhteyden toteutuessa pääsee keskustaan noin 15 minuutissa.

Maanomistus: Alue on pääosin Helsingin kaupungin omistuksessa. Koirasaaren omistaa St1 Oy. Kruunuvuoren eteläosan öljyvarastoalueen omistaa oy Shell ab. Pitkäluoto, Varisluoto ja Katinpaasi on vuokrattu yhdistyksille kesämaja- ym. virkistystarkoituksiin.

Etäisyys Suomenlinnasta: 2,3 km (mitattu Suomenlinnan telakka-altaasta lähimpään rantaan)

Kaavoitustilanne: Yleiskaava 2002:ssa pääosa Kruunuvuorenrannasta on merkitty suunnittelualueeksi, jonne sijoitetaan asumista. Stansvikin kartanon alue ja Kruunuvuori on merkitty kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittäväksi alueeksi ja Stansvik lisäksi kaupunkipuistikoksi. Lisäksi alueelle on yleiskaavassa merkitty Katajanokalta meren yli jatkuva raideliikennetyhteys asemineen (s. 58-59). Kaupunginvaltuusto hyväksyi Kruunuvuorenrannan osayleiskaavan 10.12.2008. Päätöksestä tehtyjen valitusten käsittely on kesken, joten osayleiskaava ei ole vielä lainvoimainen. Kaava-alue käsittää öljyhuoltoalueen, Stansvikin kartanon, Kruunuvuoren, Kaitalahden eteläosan sekä Stansvikin ja Tullisaaren välisen luontoalueen. Osayleiskaavassa alueelle on osoitettu asumista, palveluja, virkistysalueita ja luonnonsuojelualueita. Suurimmassa osassa suunnittelualueella ei ole tällä hetkellä voimassa olevia asemakaavoja. Kruunuvuorenrannan asemakaavoitus on käynnissä suunnittelualueen itäosan osalta kaupunkisuunnittelulautakunnan 14.2.2008 hyväksymän Yleiskaava 2002:een perustuvan Kruunuvuorenrannan maankäyttösuunnitelman pohjalta. Stansvikin alue on vanhan höyrylaivareitin kesähuvila-asutuksen vuoksi valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY 2009). Stansvikin 1700-luvun lopun kaivostöimintaan liittyvät louhokset ovat kiinteinä muinaisjäännöksinä suojeltuja



A high-quality Kruunuvuorenranta residential area with refreshing recreational functions is currently being planned for the southwestern area of the Laajasalo city district. At the moment, a central part of the planning area is dominated by the oil harbour. Oil harbour tanks are characteristic of the Kruunuvuorenselkä scenery. The surroundings of the Stansvik Manor with its summer villa area represent verdant cultural scenery. The rocky cliffs north of the oil harbour rise as high as 30 metres. New land use will change the character of the area from a closed industrial and harbour area to an urban residential area. Kruunuvuorenranta will be built to become a thriving marine city environment. If the new railway traffic connection is realised, the city centre can be reached within approximately 15 minutes.

Land owner: The area is mainly owned by the City of Helsinki. Koirasaari is owned by St1 Oy and the oil storage area in the southern part of Kruunuvuori is owned by oy Shell ab. Pitkäluoto, Varisluoto and Katinpaasi have been leased to different associations for recreational purposes.

Distance from Suomenlinna: 2.3 kilometres (measured from the Suomenlinna dockyard pool to the nearest shore)

Planning status: In the Helsinki master plan 2002 (Yleiskaava 2002), most of Kruunuvuorenranta is designated as a planning area that will be used for residential purposes. The Stansvik Manor area and Kruunuvuori are marked as areas of significant cultural historic, architectural and scenery cultural value. Stansvik is also marked as a city park. In addition, the master plan notes a railway connection and its stations from Katajanokka forward over the sea (pp. 58-59). The city council approved the Kruunuvuorenranta partial master plan on 10 December 2008. As complaints on the decision are still being processed, the partial master plan is not yet legally effective. The plan area covers the oil maintenance area, the Stansvik Manor, Kruunuvuori, the southern part of Kaitalahti and the nature area between Stansvik and Tullisaari. The partial master plan defines the area for residential use, services, recreational areas and nature conservation areas. Currently valid town plans do not exist for the majority of the planning area. Town planning for Kruunuvuorenranta is ongoing for the eastern part of the planning area according to the Kruunuvuorenranta land use plan that is based on the Helsinki master plan 2002 (Yleiskaava 2002) and approved by the Helsinki city planning board on 14 February 2008. Due to the summer villa residences along the old steam boat route in the Stansvik area, the area is marked as a nationally significant constructed cultural surrounding (RKY 2009). The quarries related to the mining activities in Stansvik during the late 1700s are protected as fixed monuments of antiquity.

Historia ja luonnonympäristö

Keskiajalla Laajasalo oli yksi Helsingin pitäjän neljästä saarikylistä. Kalastus ja maanviljely olivat vaatimattoman kylän elinkeinot. Helsingin kaupungin perustamisen ja erityisesti 1700-luvun puolessa välissä alkaneiden Viaporin linnoitustöiden myötä Laajasalon kartanot alkoivat asuinpaikkoina kiinnostaa Helsingin säätyläisiä ja Viaporin upseereita. Stansvikin malmilöydöt vuonna 1766 innostivat seuraavan sadan vuoden aikana moniin kaivoshankkeisiin, jotka kuitenkin kaikki tyrehtyivät malmin vähyyteen. 1800-luvulla Laajasalosta tuli vilkas kesänviettopaikka. Säätyläiset viettivät kesää kartanoissa ja niiden yhteyteen rakennetuissa huviloissa. Työväestö suuntasi veneretkensä Haakoninlahden, Kruunuvuoren ja Kaitalahden rannoille. 1830-luvulla alkanut säännöllinen höyrylaivaliikenne kuljetti ihmisiä ja tavaraa kaupungin, rannikon kylien ja saarten välillä. Huvilakulttuuri kasvoi täyteen mittaansa vuosisadan vaihteen jälkeen. Ennen toista maailmansotaa Laajasalossa oli yli 300 kesähuvilaa. Huvilakauden rakennuskannasta on Laajasalon rannoilla jäljellä paljon kohteita. Parhaiten säilynyt kokonaisuus on Stansvikin kartano ympäristöineen, joka on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY 2009). Kartano on nykyisin Helsingin kaupungin omistuksessa ja vuokrattu Jyty Hel-



Stansvikin kartano ympäristöineen on kulttuurihistoriallisesti arvokas ja se tulee Kruunuvuorenrannan rakentuessa säilymään pitkälti nykyisellään

Stansvik Manor and its surroundings have significant cultural historical value and they will mostly retain their current state as the Kruunuvuorenranta area is being built



Stansvik on edelleen suosittu kesänviettopaikka ja virkistysmahdollisuuksia pyritään entisestään lisäämään

Stansvik is still today a popular location for spending the summer. In the future, recreational possibilities will be further increased

History and natural environment

During the Middle Ages, Laajasalo was one of the four island villages in the Helsinki parish. Fishery and agriculture were the livelihoods of the modest village. With the founding of the City of Helsinki and especially when the Viapori fortification work started in the mid-1700s, the Laajasalo manors became attractive places of residence for Helsinki gentry and Viapori officers. The Stansvik ore findings in 1766 prompted several mining projects during the following century. However, all projects dried up due to the small amounts of ore. During the 1800s, Laajasalo became a lively area for spending the summer. Helsinki gentry spent their summers in the manors and the villas near the manors. Working people in Helsinki took boat rides to the shores of Haakoninlahti, Kruunuvuori and Kaitalahti. The regular steam boat traffic that had started during the 1830s transported people and goods between the city, the coastal villages and the islands. The villa culture expanded to its full extent after the turn of the century. There were over 300 summer villas in Laajasalo before World War II. Several buildings from the villa era remain on the shores of Laajasalo. The best preserved entity is the Stansvik Manor and its surroundings, listed as nationally significant constructed cultural surroundings (RKY 2009). The City of Helsinki currently owns the manor and it is leased to the Jyty Helsinki Association as a summer location. The Tullisaari area was used for leisure activities during the 1900s as a people's park and camping site. The southern part of the Kruunuvuori villa community was overrun by the oil harbour activities and only a few villas remain on the northern side. Others have fallen into disrepair due to lack of maintenance. The first oil tanks were built in Kruunuvuori and Koirasaari as early as the 1920s. The actual oil harbour was built during the 1950s. With the exception of the oil harbour industrial area, the environment is extremely lush. A wide nature and cultural scenery area starts from Tahvonlahdenniemi and Hevossalmi and continues through the Stansvik Manor area and the Stansvik grove and quarry nature preservation area all the way to Tullisaari and Killingholma. The area includes rocky sections, valleys and grove-like forests. The Kruunuvuori area and its ponds, forests and shore-side cliffs connect to the area in the west.

Scenery from Suomenlinna

At the moment, the view from Suomenlinna toward Laajasalo is being defined by the round oil tanks. The tall rocky walls are visible behind the tanks. The tanks are clearly visible from the main wharf on Iso Mustasaari and from the maintenance harbour. However, due to the fairly long distance, the tanks do not appear to be dominant elements in the scenery. The horizon of the view direction will undergo heavy changes as the new city district is built. Key construction sites are located in the western part of the area, partly above water, therefore having an impact on the sea scenery, even though part of the buildings will be covered by vegetation when observed from Suomenlinna. The construction height on the shore zone will be kept low. Dominant height for the entire area is 4-5 storeys. As a rule, the height of 7-storeys will not be exceeded. The highest peaks in the terrain will not be built up. The rocky green areas will remain as part of the marine scenery. Looking from the south, the new Kruunuvuorenranta area will form an eastern counterpart to

sinki ry:lle kesänviettopaikaksi. Tullisaaren aluetta käytettiin vapaa-ajan tarkoituksiin vielä 1900-luvullakin kansanpuistona ja leirintäalueena. Kruunuvuoren huvilayhdyskunnan eteläosa jäi öljysatamatoimintojen alle ja pohjoisosan huviloistakin on jäljellä vain muutama. Muut ovat kunnossapidon puutteessa raunioituneet. Ensimmäiset öljysäiliöt pystytettiin Kruunuvuoreen ja Koirasaareen jo 1920-luvulla. Varsinainen öljysatama rakennettiin 1950-luvulla. Öljysataman teollisuusalue lukuun ottamatta ympäristö on erittäin vihreää. Laaja luonto- ja kulttuurimaisema-alue alkaa Tahvonlahdenniemenestä ja Hevossalmesta jatkuen Stansvikin kartanoalueen sekä Stansvikin lehdon ja kaihoksen luonnonsuojelualueen kautta Tullisaareen ja Killingholmaan saakka. Alueeseen sisältyy kallioalueita, laaksoja ja lehtomaisia metsiä, joihin lännessä liittyy Kruunuvuoren alue lampiineen, metsineen ja rantakallioineen.

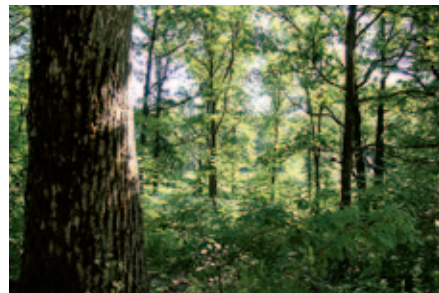
Maisema Suomenlinnasta katsottuna

Tällä hetkellä näkymää Suomenlinnasta Laajasalon suuntaan määrittävät pyöreät öljysäiliöt. Korkeat kallioselänteet erottuvat niiden takaa. Ison Mustasaaren päälaiturilta ja huoltosatamasta säiliörakennukset näkyvät hyvin, mutta melko suuren etäisyyden vuoksi ne eivät kuitenkaan tunnu kovin hallitsevilta maisemaelementeiltä. Kyseisen näkymäsuunnan horisontti tulee muuttumaan voimakkaasti uuden kaupunginosan rakentamisen myötä. Keskeiset rakentamiskohteet sijaitsevat alueen länsiosassa, osaksi veden äärellä ja liittyvät siten merimaisemaan, vaikka suurin osa rakentamisesta jääkin Suomenlinnasta nähtynä kasvillisuuden taakse. Rantavyöhykkeen rakennuskorkeus pidetään matalana. Koko alueen vallitseva korkeus on neljästä viiteen kerrosta eikä kerrosluku pääsääntöisesti ylitä seitsemää kerrosta. Korkeimmat maastonkohdat jätetään rakentamatta. Kallioiset viheralueet säilyvät osana merimaisemaa. Etelästä katsottuna uusi Kruunuvuorenranta muodostaa itäisen vastaparin Etelä-Helsingin ja Katajanokan kaupunkisilhouetteille. Pimeänä aikana kaupungin valot levittäytyvät pitkälle idemmäksi. Koirasaaren läntiseen rantaan suunniteltu vallipuisto pehmentää näkymää Suomenlinnan suunnasta. Vallipuiston rakenteissa käytetään purettujen öljysäiliöiden perustuksia muistumina öljysatamakaudesta.

Tulevaisuus

Kruunuvuorenrannan uuden alueen rakentaminen alkaa vuonna 2012 ja päättyy 2020-luvun puolivälin jälkeen. Alueelle rakennetaan 500 000 k-m² asumista sekä 50 000 k-m² toimi- ja palvelutiloja. Valmistuttuaan alueella asuu 10 000–12 000 ja työskentelee 700–800 ihmistä. Kaupungilta vuokratuilla alueilla sijaitsevien öljysäiliöiden ja muiden rakenteiden purkaminen viimeistellään kesäkuun 2011 loppuun mennessä. Öljy-yhtiöiden omistamalla alueilla rakenteet puretaan 2010-luvun alkupuoliskon aikana. Uusi kaupunkiympäristö toteutetaan tiiviinä. Suunnitelmasa korostetaan rakentamisen laadun korkeaa tasoa, luonnonläheisyyttä, merellisyyttä ja hyviä joukko-liikenneyhteyksiä. Kruunuvuorenrantaan suunnitellaan merellisiä vapaa-ajan ja matkailun toimintoja, mikä osaltaan helpottaa Suomenlinnaan kohdistuvaa rasitetta. Toisaalta maailmanperintökohteen läheisyys lisää Kruunuvuorenrannan kiinnostavuutta matkailuympäristönä. Monimuotoinen asutuskanta yhdistettynä rikkaaseen luonnonympäristöön ja lähipalveluihin tulee tekemään Kruunuvuorenrannasta halutun asuinalueen.

Tahvonlahdenniemen
lehtomaista metsää
Grove forest in
Tahvonlahdenniemi



Öljysataman säiliöt erottuvat selkeästi Suomenlinnasta käsin. Rakennelmia puretaan parhaillaan
Oil harbour tanks
are clearly visible
from Suomenlinna.
Constructions being
dismantled



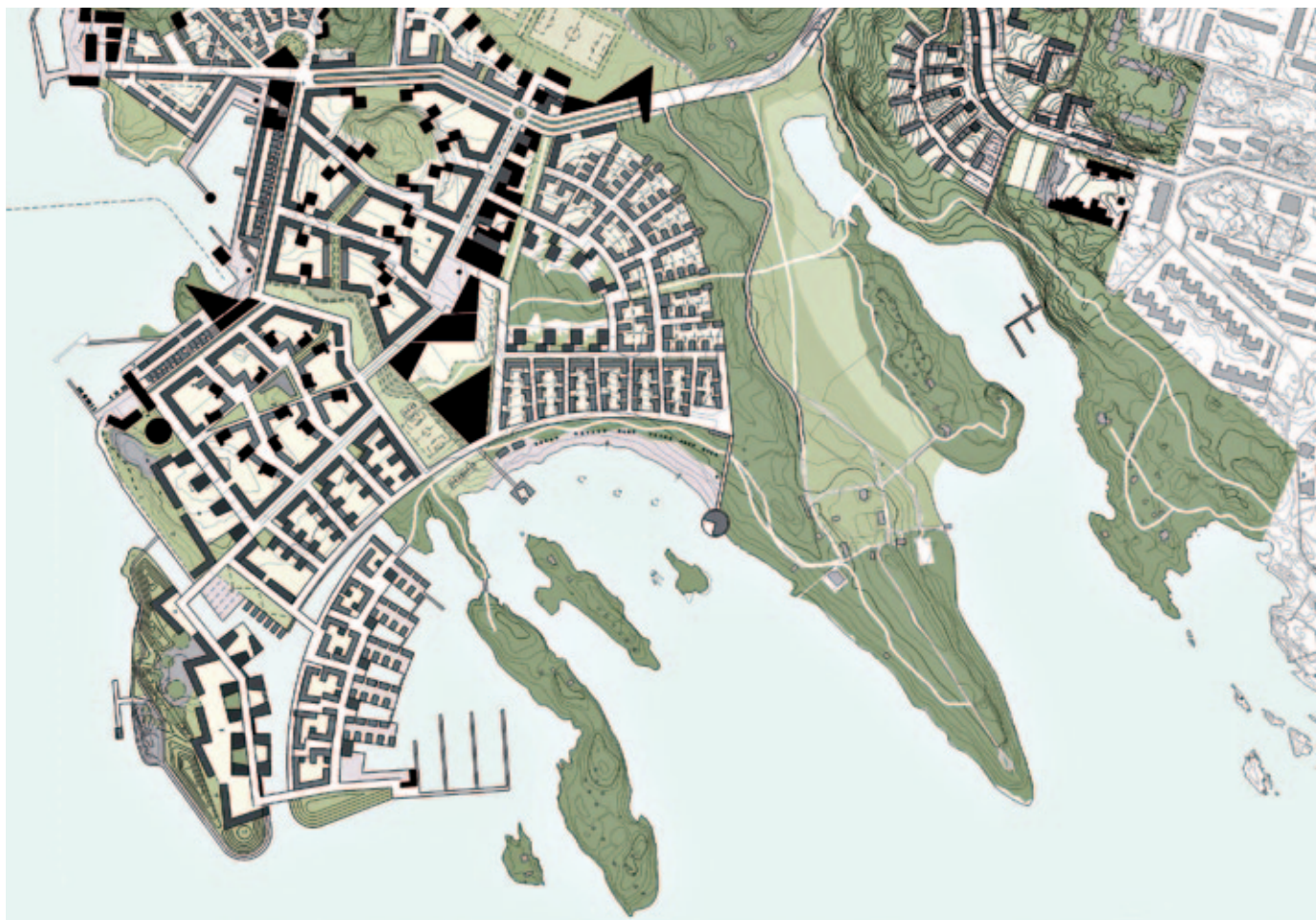
Satama-alueella suoritetaan maanpuhdistusta, jotta uudisrakentaminen voidaan aloittaa 2012
Ground cleansing is
being performed in the
harbour area in order to
start new construction
in 2012



the Southern Helsinki and Katajanokka city silhouettes. In the dark, the city lights will extend much further to the east. The embankment park, planned for the western shore of Koirasaari, will make the view softer when looking from Suomenlinna. The park structures will utilise the foundations of the dismantled oil tanks as reminders of the oil harbour period.

Future

Construction work on the new Kruunuvuorenranta area will be launched in 2012 and completed after the mid-2020s. In the area, 500,000 floor square metres for residential use and 50,000 floor square metres for offices and services will be built. After completion, 10,000–12,000 people will reside there and 700–800 people will work in the area. The oil tanks and other structures located on the areas and leased from the city will be completely dismantled by the end of June 2011. Structures located in the areas and owned by the oil companies will be dismantled during early 2010. The new city environment will be tightly built. The plan emphasises the high quality of construction, closeness to nature, a maritime feeling and good public transportation connections. Marine leisure and tourist activities are being planned for Kruunuvuorenranta, partly relieving the pressure on Suomenlinna. On the other hand, the close proximity of the World Heritage Site increases Kruunuvuorenranta's attractiveness as a location for tourism. Diverse residential construction combined with a rich natural environment and local services will make Kruunuvuorenranta a desirable residential area in the future.



Kruunuvuorenranta, Osayleiskaava- maankäyttösuunnitelmaehdotus 1:10 000. Havainnekuva 14.2.2008

Kruunuvuorenranta, partial master plan land use proposal, 1:10,000. Illustration picture, 14 February 2008



Kruunuvuorenranta, Osayleiskaava- maankäyttösuunnitelmaehdotus. Näkymä päätorille ja vierasvenesatamaan

Kruunuvuorenranta, partial master plan land use proposal. View toward the main market and the guest boat harbour

Lähteet:

<http://www.hel.fi/hki/ksv/fi/Ajankohtaiset+suunnitelmat/Projektialueet/Kruunuvuorenranta/Osayleiskaava>

<http://www.hel.fi/hki/ksv/fi/Ajankohtaiset+suunnitelmat/Projektialueet/Kruunuvuorenranta/Asemakaavoitus>

www.kruunuvuorenranta.info

http://www.hel.fi/wps/portal/Kaupunkisuunnitteluvirasto/Artikkeli?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/ksv/fi/Ajankohtaiset+suunnitelmat/Projektialueet/Kruunuvuorenranta

Sources:

<http://www.hel.fi/hki/ksv/fi/Ajankohtaiset+suunnitelmat/Projektialueet/Kruunuvuorenranta/Osayleiskaava>

<http://www.hel.fi/hki/ksv/fi/Ajankohtaiset+suunnitelmat/Projektialueet/Kruunuvuorenranta/Asemakaavoitus>

www.kruunuvuorenranta.info

http://www.hel.fi/wps/portal/Kaupunkisuunnitteluvirasto/Artikkeli?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/ksv/fi/Ajankohtaiset+suunnitelmat/Projektialueet/Kruunuvuorenranta

Vasikkasaari

Vasikkasaari



Asemakaavaote 1:10 000

Town plan citation 1:10,000



Ilmakuva (2009)

Aerial image (2009)

Noin puolentoista kilometrin päässä Suomenlinnan koillispuolella, Kruunuvuorenselällä sijaitseva Vasikkasaari on entinen venäläinen sotilassaari. Tällä hetkellä se on loma-asutus ja virkistyskäytössä. 18 hehtaarin saarella sijaitsee n. 50 mökkiä, mutta saaren virkistys- ja matkailutoimintaa on tulevaisuudessa tarkoitus laajentaa. Saarelle on vahvistettu asemakaava vuonna 2001. Kaavan mukainen uudisrakentaminen on kuitenkin lykkääntynyt heikon taloudellisen tilanteen vuoksi.

Maanomistus: Koko alue on Helsingin kaupungin omistuksessa

Etäisyys Suomenlinnasta: 1,6 km (mitattu Suomenlinnan telakka-altaasta lähimpään rantaan)

Kaavoitustilanne: Yleiskaava 2002:ssa Vasikkasaari on merkitty virkistysalueeksi, jonne sijoitetaan loma-asumista. Alueella on voimassa vuonna 2001 vahvistettu asemakaava. Asemakaavassa saaren länsiosaa on merkitty pääasiassa retkeily- ja ulkoilualueeksi. Itä- ja pohjoispuolelle on osoitettu rakentamista matkailu- ja loma-asumiskäyttöön sekä niihin liittyville palveluille. Lisäksi saari kuuluu Helsingipuistona kehitettävään alueeseen (s. 88–89). Vasikkasaari on osa Suomenlinnan valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY 2009). Suojamuurein ympäröity varastoalue on kiinteänä muinaisjäänneksenä suojeltu.

Situated on Kruunuvuorenselkä, approximately 1.5 kilometres off Suomenlinna to the northeast, Vasikkasaari is a former Russian military island. At the moment, the island is used for holiday residences and recreational activities. There are some 50 cabins on the 18-hectare island. Future plans include expanding the recreational and tourism activities on the island. A town plan covering the island was ratified in 2001. New construction according to the plan has been delayed due to the present weak economic situation.

Land owner: The City of Helsinki owns the entire area.

Distance from Suomenlinna: 1.6 kilometres (measured from the Suomenlinna dockyard pool to the nearest shore)

Planning status: The Helsinki master plan 2002 (Yleiskaava 2002) defines Vasikkasaari as a recreational area with holiday residences. The area is covered by a town plan ratified in 2001. The town plan allocates the western part of the island mainly for camping and recreation. The eastern and northern parts of the island are marked for construction for tourism, vacation residence purposes and related services. In addition, the island is included in the area being developed as Helsinki Park (Helsingipuisto, pp. 88–89). Vasikkasaari is part of Suomenlinna's nationally significant constructed cultural surrounding (RKY 2009). The stockpile area, surrounded by defensive walls, is protected as a fixed monument of antiquity.

Historia

Jo vuoden 1747 Viaporin linnoitussuunnitelmassa Vasikkasaa-
relle kaavailtiin sijoitettavaksi puolustuslaitteita. Rakentaminen
alkoi kuitenkin vasta Venäjän vallan aikana, kun sinne 1860-lu-
vulla tehtiin ruutikellareita suojamuureineen. Niiden jäänteet
on suojeltu muinaismuistolaitilla. 1900-luvun alussa rakennettiin
muun muassa kolme, halkaisijaltaan noin 30 metrin polttoaine-
säiliötä, jotka tuhoutuivat osittain ammusvaraston räjähdyses-
sä vuonna 1919. Säiliöiden säilyneet osat on suojeltu uudessa
kaavassa, samoin kuin saaren laella edelleen seisova, vuonna
1870 rakennettu komendantintalo. Maailmansotien välillä Vasik-
kasaari kuului puolustusvoimille. Vuodesta 1945 alkaen saaren
pohjoisosa vuokrattiin Suomen Kansan Demokraattisen Liiton
Helsingin kunnallisjärjestölle ja eteläosa Valtion Virkailijain liitolle
virkistyskäyttöön. Vasikkasaareen rakennettiin tuolloin paljon
pieniä lomamajoja. 1960-luvulla saari siirtyi kaupungin omistuk-
seen ja suuri osa mökkiläisistä häädettiin. Alueelle aiottiin ilmei-
sesti sijoittaa satamatoimintaa, mutta suunnitelmaa ei koskaan
toteutettu. Saari on yhä pääasiassa mökkiläisten käytössä, vaika
loma-asumusten määrä onkin vähentynyt kahdestasadasta
noin viiteenkymmeneen.



Komendantintalon raunio kalliolla näkyy Suomenlinnaan
Cliffside ruins of the commandant's building are visible from Suomenlinna



Näkymä Suomenlinnaan Vasikkasaaren laelta, edustalla komendantintalon maake-
lari
View toward Suomenlinna from the top of Vasikkasaari, the ground cellar of the
commandant's building in the foreground

History

Placing defensive equipment on Vasikkasaari was already
planned in the 1747 Viapori fortification plan. However,
construction work only started during the period of Russian rule,
as gunpowder cellars were built on the island during the 1860s.
The remains of the cellars are protected under the Antiquities
Act. Early 1900s constructions included, among others, three
fuel tanks, 30 metres in diameter, that were partially destroyed
in an ammunition stockpile explosion in 1919. The remaining
parts of these tanks have been protected in the new plan as is
the commandant's house, built in 1870, that still remains on a
high point on the island. Between the World Wars, Vasikkasaari
belonged to the Finnish Defence Forces. Starting from 1945, the
northern part of the island was leased to the Helsinki municipal
organisation of the Finnish People's Democratic League and
the southern part was leased to the Union of State Officials for
recreational purposes. Many small holiday cabins were built
on Vasikkasaari during that time. In the 1960s, the island was
transferred to the city and a great number of cabin residents
were evicted. Harbour activities were presumable planned to
the area, but the plans were never realised. The island continues



Kolmesta öljysäiliöstä vain yksi on säilynyt pystyssä. Se on Vasikkasaaren suurin ra-
kennelma, mutta Suomenlinnasta katsottuna se jää kallion taakse
Out of three oil tanks, only one remains erect. It is the largest construction in
Vasikkasaari, but it is blocked by a cliff when looking from Suomenlinna



Öljysäiliörakennelman ruostuneiden
seinien sisään on rakennettu kesäte-
atterilava
A summer theatre stage has been built
inside the rusty walls of the oil tank
structure



Vasikkasaarella on nykyään n. 50 pien-
tä lomamajaa. Matkailukäyttöä on tar-
koitus laajentaa
Today, there are some 50 small holiday
cabins in Vasikkasaari. Plans have been
made to expand tourist use

Maisema Suomenlinnasta katsottuna

Vasikkasaari on tärkeä osa Suomenlinnasta avautuvaa saaristo-maisemaa. Se hallitsee suurta osaa Ison Mustasaaren koilliseen avautuvasta näkymästä. Esimerkiksi Kuninkaanportin läpi katsottaessa Vasikkasaari rajaa horisonttia. Mereen laskevat, melko jyrkät kalliorinteet erottuvat selvästi. Tämänhetkinen rakennuskanta on hyvin pienipiirteistä ja sijoittuu pääasiassa saaren keski- ja pohjoisosaan. Maisema Suomenlinnasta katsottuna onkin lähes luonnontilainen lukuun ottamatta vanhaa komendantintaloa kallion huipulla. Uudessa, vielä toteutumattomassa kaavassa on huomioitu Vasikkasaaren maiseman säilyminen Suomenlinnaan päin. Rakentamista on osoitettu pääosin itäpuolelle, saaren kallioisen laen taakse.



Pienessä Vasikkasaarella vuokrataan saunatiloja. Taustalla Suomenlinna
Sauna facilities are available for rent on Pieni Vasikkasaari. Suomenlinna in the background

Tulevaisuus

Vasikkasaarella on voimassa asemakaava, jolla alueen virkistys- ja matkailukäyttöä pyritään lisäämään. Myös ympärivuotisen käytön ja julkisen liikenteen mahdollistaminen on ollut kaavoituksen tavoitteena. Vaikka kaava sai lainvoiman 2001, rakentamista ei ole vielä alettu toteuttaa. Uudisrakentaminen koostuisi lähinnä pienistä, alle 30m²:n loma-asunnoista, sekä matkailua palvelevista majoitustiloista, ravintoloista, saunoista ja harrastustoiminnan tiloista. Alueen itärannalle on tarkoitus sijoittaa venesatama. Uimaranta tehtäisiin saaren eteläkärkeen. Historialliset muurit ja öljysäiliöiden perustukset, sekä ravintolana toimiva komendantintalo ovat suojeltuja. Komendantintalon yhteyteen on sallittu jonkin verran lisärakentamista. Muu uudisrakentaminen sen sijaan koostuisi pääosin alle 150km²:n rakennuksista ja sijoittuisi saaren itä- ja pohjoispuolelle, eikä näin ollen juuri näkyisi Suomenlinnaan. Saaren länsipuoli on kaavoitettu retkeily- ja ulkoilualueeksi, joka säilytetään mahdollisimman luonnonmukaisena. Virkistysalueelle saa kuitenkin sijoittaa Vasikkasaarta palvelevan, pienen tuuli- ja aurinkovoimalan. Mahdollinen voimala tulisikin suunnitella myös Suomenlinnan maisema huomioon ottaen.

Virkistyskäytön ja matkailutoiminnan lisääminen Vasikkasaarella helpottaisi myös Suomenlinnan tilannetta, mikäli osa turismin aiheuttamasta rasituksesta voitaisiin ohjata Vasikkasaarelle.

Lähteet:

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston kaavoitusosasto, 1998: Vasikkasaari, asemakaavan selostus

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston kaavoitusosaston selvityksiä, 1993: Vasikkasaari, Saariston osayleiskaavaan liittyvä käyttösuunnitelmaehdotus

Markus Manninen, 2000, Viapori, Merilinnoitus ensimmäisessä maailmansodassa 1914-1918HS - Kaupunki - 17.6.2010: Vasikkasaaren kunnostus takkuaa

to be mainly used by cabin residents although the number of holiday residences has declined from approximately 200 to 50.

Scenery from Suomenlinna

Vasikkasaari is an important part of the archipelago scenery visible from Suomenlinna. The island dominates a major part of the view to the northeast from Iso Mustasaari. For example, when looking through the King's Gate, Vasikkasaari frames the horizon. Fairly steep rocky cliffs that extend to the sea are clearly visible. The current buildings are very small in scale and they are mainly located in the middle and northern parts of the island. In fact, looking from Suomenlinna, the scenery is nearly in its natural state, with the exception of the former commandant's building located on top of the cliff. The new, not yet realised, plan has considered retaining the Vasikkasaari scenery from Suomenlinna. Construction has been mainly allocated to the eastern side of the island behind its rocky top.

Future

Vasikkasaari is covered by an existing town plan that aims at increasing the island's use for refreshment and tourism. The plan also aims at making year-round use and public traffic possible. Even though the plan took legal force in 2001, construction work has not yet been started. New construction would mainly comprise small vacation residences of less than 30 square metres in size and of accommodation facilities, restaurants, saunas and hobby facilities that support tourism activities. A boat harbour is planned for the eastern shore of the island. A beach would be constructed for swimming in the eastern tip of the island. The historical walls and oil tank foundations, as well as the commandant's building operating as a restaurant, are protected. Some supplementary construction is allowed by the commandant's building. Other new construction would comprise buildings less than 150 floor square meters in size and would mainly be focused on the eastern and northern sides of the island, thereby remaining barely visible from Suomenlinna. The western side of the island is planned to become a camping and outdoor area that will retain its natural state as much as possible. Placement of a small wind and solar power station to serve Vasikkasaari is allowed in the recreational area. The possible power station should be planned in consideration of Suomenlinna's scenery.

Increasing the recreational use and tourism activities on Vasikkasaari would also ease the situation on Suomenlinna if some of the tourism load could be directed there.

Sources:

City of Helsinki City Planning Department, city planning division, 1998: Vasikkasaari, town plan commentary

City of Helsinki City Planning Department, city planning division studies, 1993: Vasikkasaari, Land use proposal for the archipelago partial master plan

Markus Manninen, 2000: Viapori, Merilinnoitus ensimmäisessä maailmansodassa 1914-1918 (Viapori, sea fortress in World War I 1914-1918).

Article in Helsingin Sanomat, 17 June 2010: Vasikkasaaren kunnostus takkuaa (Problems in the renovation of Vasikkasaari)

NÄKYMÄSEKTORI 7: Santahamina, Vallisaari ja Kuninkaansaari

VIEW SECTOR 7: Santahamina, Vallisaari and Kuninkaansaari



Näkymä Suomenlinnasta Vallisaareen

View from Suomenlinna to Vallisaari



Vallisaaren ja Kuninkaansaaren muodostama kokonaisuus on sekä maisemallisesti, että historiallisesti Suomenlinnalle tärkeä. Armeija on päättänyt luopua saarista, mutta maankäytön tulevaisuus on edelleen ratkaisematta. Saarten osittaista avaamista yleiseen virkistyskäyttöön on kuitenkin esitetty yhtenä vaihtoehtona, jolloin saarten tämänhetkinen, vihreä ja kallioinen yleisilme säilyisi. Santahaminan saari kauempana idässä Vallisaaren ja Kuninkaansaaren takana säilyy puolustusvoimilla, eikä tulevan kehityksen voida ainakaan tällä hetkellä katsoa uhkaavan Suomenlinnan maiseman arvojen säilymistä.

The entity consisting of Vallisaari and Kuninkaansaari is significant for Suomenlinna both in terms of scenic and historical values. While the military has decided to give up the islands, future land use is yet to be decided. Opening the islands partially for recreational use has been presented as one alternative. This would retain the islands' current appearance as verdant and rocky. The Santahamina Island, situated further to the east behind Vallisaari and Kuninkaansaari, will remain under the Defence Forces' control and its future development cannot be seen to threaten the current scenic value of Suomenlinna, at least for now.



Näkymäsektori 7 Suomenlinnan suunnasta

View sector 7 from Suomenlinna

Santahaminan länsiranta

Western shore of Santahamina



Kantakarttaote 1:15 000

Property map citation 1:15,000

Santahamina on Helsingin kaakkoisosassa sijaitseva, yli 400 hehtaarin saari. Yhdessä muiden sotilassaarten ja Suomenlinnan kanssa se muodostaa kaupungin eteläpuolelle saaristoketjun, joka rajaa Kruunuvuorenselän avomerestä. Alueella on pitkä historia suljettuna sotilasalueena, josta muodostui Venäjän vallan aikana Viaporin linnoituksen itäinen laita. Päivittäin Santahaminassa on n. 4000 ihmistä, kuten varusmiehiä ja saarella työssä käyviä, vaikka vakituksia asukkaita onkin vain n. 400. Saari on sekä luonto- että rakennushistoriallisilta arvoiltaan erittäin merkittävä. Alueen lähivedet ovat myös meriarkeologisesti kiinnostavia. Lukuisat hylät ja vedenalaiset purjehdusesteet on suojeltu muinaismuistolailla. Saaren on toistaiseksi tarkoitus säilyä suljettuna varuskuntasaarena. Puolustuskäytön kehittämisessä ympäristöarvot pyritään säilyttämään.

Maanomistus: Alue on valtion omistuksessa ja puolustusvoimien käytössä.

Etäisyys Suomenlinnasta: 2,3km (mitattu Suomenlinnan telakalta lähimpään rantaan)

Kaavoitustilanne: Alueella ei ole voimassa olevaa asemakaavaa. Yleiskaava 2002:ssa kohde on merkitty sotilasalueeksi ja osittain kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittäväksi alueeksi. Yleiskaavassa on myös merkintä, joka määrää kyseisen alueen muutettavaksi asuin- ja virkistysalueeksi, mikäli yleiskaavakartalla osoitettu muu toiminta loppuu. Koko Santahamina on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY 2009) ja alueella sijaitsevat lukuisat kiinteät muinaisjäännökset on suojeltu muinaismuistolailla.



Ilmakuva (2009)
Aerial image (2009)

Santahamina is an island situated in the southeastern part of Helsinki, spanning over 400 hectares in size. Together with the other military islands and Suomenlinna, it forms a chain of islands on the southern side of the city, separating the Kruunuvuorenselkä water area from the open sea. The area has an extensive history as a closed military area that became the eastern edge of the Viapori fortification during the period of Russian rule. Approximately 4,000 people, including conscripts and people working on the island, occupy Santahamina daily even though the number of regular residents is only approximately 400. The island is very important in terms of its natural and architectural historical values. The nearby water areas are also interesting from a marine archeological point of view. The several wrecks and underwater sailing obstructions are protected under the Antiquities Act. For now, the plan is to maintain the island as a closed garrison island. As defensive use is further developed, efforts will be made to retain the environmental values.

Land owner: The state owns the area. The area is used by the Finnish Defence Forces.

Distance from Suomenlinna: 2.3 kilometres (measured from the Suomenlinna dockyard pool to the nearest shore)

Planning status: The area is not covered by a current town plan. The Helsinki master plan 2002 (Yleiskaava 2002) defines the area as a military area and partially as an area of significant cultural historic, architectural and scenery cultural value. The master plan also includes a note that the area must be changed into a residential and recreational area if the activities defined by the master plan map were to come to an end. The entire Santahamina area is a nationally significant constructed cultural surrounding (RKY 2009) and the multitudes of fixed monuments of antiquity are protected by the Antiquities Act

Historia ja luonnonympäristö

Santahamina on aikoinaan ollut merenkulkijoiden pysähdyspaikka ja mahdollisesti toiminut myös kauppapaikkana. 1500-luvun puolivälissä Kustaa Vaasa ehdotti sitä jopa Helsingin perustamispaikaksi. Alue säilyi kuitenkin melko rakentamattomana koko Ruotsin vallan ajan, sillä esimerkiksi Viaporin rakentamisen yhteydessä Santahaminaa ei pidetty strategisesti niin merkittävänä, että vähäisiä resursseja olisi käytetty sen linnoittamiseen. Venäjän vallan alkuvaiheessa saarta hyödynnettiin maatalousalueena ja sieltä toimitettiin myös rakennustavaraa, kuten puuta ja hiekkaa kaupungin linnoitustöihin. Myöhemmin venäläiset joukot pitivät Santahaminassa harjoitusleirejä ja rakensivat alueelle tykistön ampumaharjoitusalueen. Kuitenkin vasta Krimin sodasta alkanut sotilaallinen uhka 1800-luvun jälkipuoliskolla johti tykistöpatteiden rakentamiseen myös Santahaminassa, ja alue liitettiin siten kiinteäksi osaksi merilinnoituksen etulinjaa. Vielä nykyäänkin rantaa myötäilevät patterit ovat näkyviä historiallisia rakenteita alueella. Sodan jälkeen rakentaminen jatkui hitaasti vaihteittain aina Venäjän vallankumoukseen saakka. 1910-luvulla Santahaminaan rakennettiin jalkaväkijoukkojen punatiilinen kasarmialue, jossa sisällissodan jälkeen toimi vankileiri. Itsenäistymisen jälkeen Suomen armeija otti haltuunsa venäläisten rakentaman sotilasalueen ja se on pysynyt suljettuna puolustusvoimien saarena näihin päiviin asti. Itsenäisyyden ajan rakennushistoriaa edustavat Ilmailuvoimien rakennukset 1920-luvulta ja Olavi Sortan suunnittelema, 1940 valmistunut, funktionalistinen kadettikoulu.

Melko rakentamattomana säilyneen Santahaminan luontoarvot ovat myös merkittävät. Lukuisat luontotyytit, kuten lehdot, suot, metsälammet, rantahietikot ja kosteikot ovat tärkeitä elinympäristöjä monille eliölajeille. Saari on mm. yksi Helsingin tärkeimpiä lepakoalueita ja myös vesilintukanta on monipuolinen. Kasvillisuudesta mainittakoon lajirunsauden lisäksi esimerkiksi poikkeuksellisen vanhat mäntymetsät ja alueelle 1900-luvun jälkipuoliskolla alueelle istutetut jalopuut.

Maisema Suomenlinnasta katsottuna

Suomenlinnasta itään päin katsottaessa Santahaminan kallioinen ja metsäinen länsiranta siintää Vallisaaren ja Vasikkasaaren välistä. Suomenlinnan merimaiseman kannalta se ei ole erityisen keskeinen, mutta alue liittyy kuitenkin olennaisesti Suomenlinnan kulttuurihistoriaan. Mikäli tulevaisuudessa Suomenlinnan aluetta laajennetaan itään, tulee myös Santahaminan maankäyttö vaikuttamaan keskeisesti linnoituksen luonteeseen. Tulevaa kehitystä onkin arvioitava uudelleen, kun Vallisaaren ja Kuninkaansaaren kohtalot on ratkaistu. Nykyisellään, sotilassaaarena se sopii kuitenkin hyvin Suomenlinnan suurmaisemaan. Ajoittaisten ampumaharjoitusten äänet kantautuvat jonkin verran Suomenlinnan pääsaarille, mikä saattaa häiritä vakituksia asukkaita.

Tulevaisuus

Toistaiseksi Santahamina säilyy valtion omistuksessa, puolustusvoimien käytössä. Aluetta kehitetään pääkaupungin puolustuksen tukikohtana ja koulutusalueena. Tarkoituksena on muun muassa lisätä majoitus-, opetus-, ja toimistotiloja. Maankäytön kehittämisen tueksi on tehty lukuisia selvityksiä alueen luonnonympäristöstä. Kulttuurihistoriallisia osaselvityksiä on myös ole-

History and natural environment

Santahamina was once a rest stop for seafarers and possibly a place of commerce. In the mid-1500s, Gustav I of Sweden proposed that it could be a suitable area for founding Helsinki. However, the area remained fairly unbuilt during the entire period of Swedish rule. This was because Santahamina was not considered to be strategically important enough during the construction of Viapori to allocate any of the limited resources to the island's fortification. During the early period of Russian rule, the island was utilised as an agricultural area. Construction materials, such as timber and sand, were taken from the island to be used in the city's fortification works. Later, the Russian troops organised training camps on Santahamina and built an artillery practice zone on the island. However, the military threat that started with the Crimean War during the latter half of the 1800s also led to the construction of artillery batteries on Santahamina, making the area a fixed part of the front line of the sea fortress. The artillery batteries that even today wind along the shoreline are visible historical constructions in the area. After the war, construction continued slowly and gradually up until the Russian revolution. During the 1910s, a red-brick garrison area was built in Santahamina for infantry. After the civil war, the area served as a prisoner camp. After Finland's independence, the Finnish military took control of the military area built by the Russians. The area has remained a closed island for the Finnish Defence Forces to the present day. Architectural history dating to the independence period is represented by the Air Force buildings dating to the 1920s and the functionalist cadet school designed by Olavi Sorta, completed in 1940.

The nature values of the fairly unbuilt Santahamina area are also significant. Several environment types, such as groves, bogs, forest ponds, beach sands and wetlands are important habitats for a variety of organic populations. For example, the island is one of the most important habitats for bats in Helsinki and it carries a diverse selection of aquatic birds. The diverse vegetation in terms of number of species includes exceptionally old pinewood forests and hardwood planted on the area during the latter half of the 1900s.

Scenery from Suomenlinna

Looking toward the east from Suomenlinna, the rocky and wooded western shore of Santahamina is visible between Vallisaari and Vasikkasaari. Santahamina does not hold a central role in Suomenlinna's marine scenery, but the area is tightly connected to the cultural history of Suomenlinna. Should the Suomenlinna area be expanded eastward in the future, land use in Santahamina will also have a significant impact in the fort's character. Future development must be re-evaluated when the future of Vallisaari and Kuninkaansaari has been decided. At the moment Santahamina fits Suomenlinna's overall scenery well due to its nature as a military island. Sound from the occasional weapons firing practice reaches the Suomenlinna main islands to some extent, possibly causing disturbance to the regular residents.

massa, mutta kattavampi inventointi on vielä tekemättä. Puolustusministeriön Santahaminasuunnitelmassa (2007) todetaan, että "valtakunnallisesti arvokkaassa ympäristössä pyritään säilyttämään rakennukset, rakenteet ja ympäristö mahdollisimman hyvin, eivätkä muutokset ja mahdollinen täydennysrakentaminen saa olla ristiriidassa kulttuuriympäristöarvojen kanssa".

Saaren muuttamista asuin- ja virkistysalueeksi on aika ajoin ehdotettu, ja kyseinen vaihtoehto on huomioitu myös yleiskäytössä, mutta tällä hetkellä Helsingin kaupungilla ei ole kiinnostusta Santahaminan kehittämiseen. Laajamittainen uudisrakentaminen rakennushistorialtaan ja ympäristöarvoiltaan näin herkkään kohteeseen olisi haasteellista ja edellyttäisi myös kattavampia selvityksiä. Sijainti keskustaan nähden nykyisen kaltaisilla liikenneyhteyksillä ei myöskään ole ihanteellinen.

Lähteet:

Santahaminasuunnitelma 2007. Puolustusministeriö, verkkajulkaisu, haettu 16.9.2010: <http://www.defmin.fi/files/1208/santahaminasuunnitelma.pdf>

Nieminen, Marko 2008: Santahamina: Viaporin linnoituksen itäinen lukko. Maanpuolustuskorkeakoulun Sotahistorian laitoksen julkaisusarja 2; 10.

Manninen, Markus 2000: Viapori, Merilinnoitus ensimmäisessä maailmansodassa 1914–1918. Sotamuseo. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä.

Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY -sivusto, Museovirasto 2009. Verkkosivusto, haettu 27.9.2010: http://www.rky.fi/read/asp/r_default.aspx

Santahamina-seura ry:n kotisivu, verkkosivusto, haettu 27.9.2010: <http://www.santahamina.fi/>

Ahlman, Juhani 2008: Rannikolinnakkeiden tulevaisuus. Uudenmaan liiton julkaisuja E 101 - 2008. Verkkö-julkaisu, haettu 16.9.2010: http://www.uudenmaanliitto.fi/files/1558/Rannikolinnakkeiden_tulevaisuus.pdf

Future

For now, the state will retain ownership of Santahamina and the area continues to be used by the Finnish Defence Forces. The area is developed as the base and training area for the capital's defence. Plans include increasing accommodation, teaching and office facilities, for example. Several studies on the area's natural environment have been made to support the development of land use. While partial studies on cultural history are also available, an extensive inventory is yet to be made. The Santahamina plan (from 2007) by the Defence Forces states that "the aim is to preserve buildings, structures and the environment in the nationally valuable environment; changes and possible supplementary construction must not conflict with the cultural environmental values."

There have been occasional proposals for transferring the island into residential and recreational use. While the master plan also considers this option, the City of Helsinki has no current interest in the development of Santahamina. Wide-scale new construction in an area of such delicate architectural history and environmental values would be very challenging and require extensive studies. In addition, the island's location compared to the location of the city centre is not optimal with the current traffic connections.

Sources:

Santahaminasuunnitelma 2007 (Plan for Santahamina). Ministry of Defence, online publication, retrieved on 16 September 2010: <http://www.defmin.fi/files/1208/santahaminasuunnitelma.pdf>

Nieminen, Marko 2008: Santahamina: Viaporin linnoituksen itäinen lukko (The eastern lock of Viapori fortification) . Publication series for the National Defence University's Department of Military History 2:10.

Manninen, Markus 2000: Viapori, Merilinnoitus ensimmäisessä maailmansodassa 1914–1918 (Viapori, sea fortress in World War I 1914-1918). Military Museum of Finland. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä.

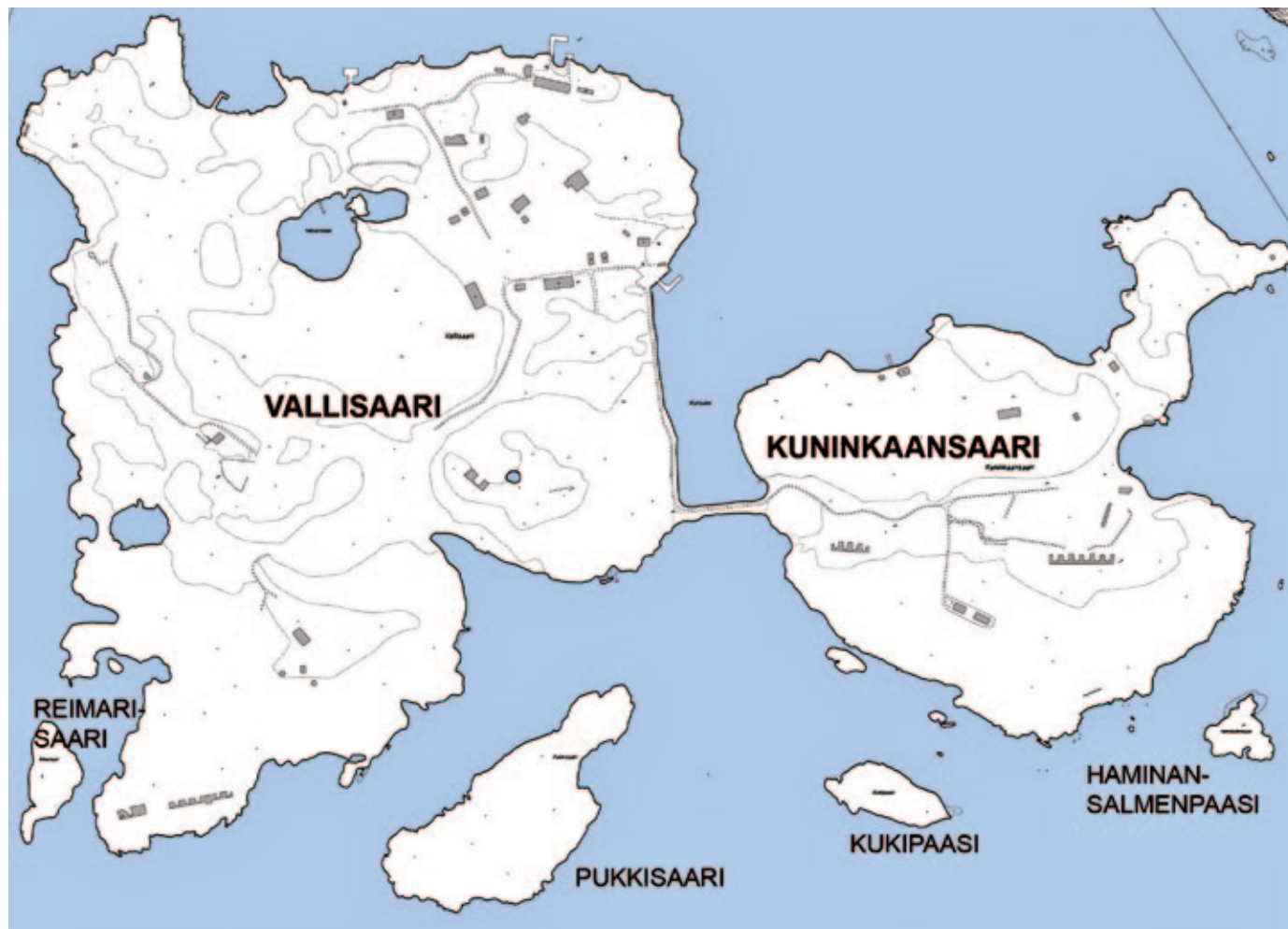
Website for Nationally significant constructed cultural surroundings (RKY), the National Board of Antiquities, 2009. Website, retrieved on 27 September 2010: http://www.rky.fi/read/asp/r_default.aspx

Santahamina-seura ry Association website, retrieved on 27 September 2010: <http://www.santahamina.fi/>

Ahlman, Juhani 2008: Rannikolinnakkeiden tulevaisuus (The future of coastal fortresses). Uudenmaan liitto publications E 101 - 2008. Online publication, retrieved on 16 September 2010: http://www.uudenmaanliitto.fi/files/1558/Rannikolinnakkeiden_tulevaisuus.pdf

Vallisaari ja Kuninkaansaari

Vallisaari and Kuninkaansaari



Kantakarttaote 1:10 000

Property map citation, 1:10,000

Vallisaari ja Kuninkaansaari, sekä niitä ympäröivät pienemmät saaret kattavat yhteensä n. 118 hehtaarin alueen. Saaret täydentävät Helsingin edustan historiallista merilinnoitusjärjestelmää, ja ne ovatkin osa Suomenlinnan valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä. Pääosa saariryhmän rakennustöistä tehtiin Venäjän vallan aikana 1800-luvulla. Saarille rakennettiin mm. linnoitusmuureja, varastoja ja kellaritiloja. Tämän aikakauden kaikki säilyneet rakennelmat ovat muinaismuistolain tarkoittamia kiinteitä muinaisjäänneksiä. Alue on ollut pitkään sotilasaluetta ja se on edelleenkin suljettu yleisöltä. 1980-luvulta lähtien saarten muokaus ja käyttö on ollut melko pienimuotoista, joten alueet ovat saaneet kehittyä lähes luonnontilaisiksi. Tulevan maankäytön suunnittelussa olennaista on tehdä kattavat selvitykset sekä luontoarvoista, että kulttuurihistoriallisista kohteista.

Maanomistus: Koko alue on valtion omistuksessa ja puolustusvoimien käytössä.

Etäisyys Suomenlinnasta: 0,8 km (mitattu Suomenlinnan telakka-altaasta lähimpään rantaan)

Kaavoitustilanne: Aluetta ei ole asemakaavoitettu. Yleiskaava 2002:ssa alue on merkitty sotilasalueeksi sekä kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittäväksi alueeksi. Vallisaarelle ja Kuninkaansaaren eteläpuolisille pienemmille saarille on merkitty luonnonsuojelualueita. Pukkisaari on osoitettu virkistysalueeksi. Puolustusvoimat esitti vuonna 2008 luopuvansa saarista. Tulevan maankäytön mahdollisuuksia selvitetään edelleen. Metsähallitus on laatinut vuonna 2008 alueelle 10 vuoden hoitosuunnitelman, jonka avulla saarten kulttuurihistoriallisia ja luontoarvoja pyritään säilyttämään. Siinä tapauksessa, että maankäytön muutokset ovat merkittäviä, tulee alueelle laatia uusi hoitosuunnitelma. Saaret ovat osa Suomenlinnan valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY 2009). Saarilla on säilynyt paljon 1800-luvulla rakennettuja linnoitteita ja muita rakennelmia, jotka ovat muinaismuistolain nojalla rauhoitettuja kiinteitä muinaisjäänneksiä.



Ilmakuva (2009)

Aerial image (2009)

Vallisaari and Kuninkaansaari together with the smaller islands that surround them cover a total area of approximately 118 hectares. The islands complement the historical sea fortification system in front of Helsinki and they are part of Suomenlinna's nationally significant constructed cultural surrounding. A majority of the construction efforts on the group of islands was made during the period of Russian rule in the 1800s. As an example, fortification walls, stockpiles and cellars were built on the islands. All remaining constructions from this period are fixed monuments of antiquity defined by the Antiquities Act. The area has been in military use for a long time and continues to be closed to the public today. Ever since the 1980s, modifications and the use of the islands have been minor, allowing the areas to relatively develop in their natural state. Planning future land use essentially requires extensive studies on both the nature values as well as the objects of cultural historical value.

Land owner: The state owns the entire area. The area is used by the Finnish Defence Forces.

Distance from Suomenlinna: 0.8 kilometres (measured from the Suomenlinna dockyard pool to the nearest shore)

Planning status: The area is not covered by a town plan. The Helsinki master plan 2002 (Yleiskaava 2002) defines the area as a military area and as an area of significant cultural historic, architectural and scenery cultural value. Nature preservation areas have been marked on the smaller islands south of Vallisaari and Kuninkaansaari. Pukkisaari has been allocated as a recreational area. In 2008, the Defence Forces stated its plans to give up the islands. Possibilities for future land use are still being studied. In 2008, Metsähallitus (a state enterprise for administering state-owned land and water areas) drew up a 10-year maintenance plan for the area that aims at preserving the cultural historical and nature values of the island. In case the changes in land use are significant, a new maintenance plan should be drawn up for the area. The islands are part of Suomenlinna's nationally significant constructed cultural surrounding (RKY 2009). Several fortifications and other constructions from the 1800s remain on the islands. These are fixed monuments of antiquity protected by the Antiquities Act

Historia ja luonnonympäristö

Vallisaaren ja Kuninkaansaaren linnoittaminen aloitettiin jo 1550-luvulla. Viaporin linnoittamisen yhteydessä Vallisaaren luoteisosaan rakennettiin muutamia maalinnoituksia. Saaret toimivat 1700-luvulla myös Suomenlinnan talousalueena, jolloin karja laidunsi saarella ja metsää hakattiin polttopuiksi. Saarilla jo 1700-luvulla asuneet luotsit elivät maataloudella ja kalastuksella. 1878 heidät keskitettiin Luotsilaitoksen tiiliseen asuinrakennukseen, joka edelleen sijaitsee saaren pohjoisrannalla. Laajamittaisemmat linnoitustyöt alkoivat vasta 1800-luvun jälkipuoliskolla, kun Krimin sodan hyökkäysuhka vauhditti suunnitelmien toteuttamista; tykkipattereita, ruutikellareita ja varastoja rakennettiin paljon. Linnoitusrakenteet ovat edelleen melko hyvin säilyneitä ja vaikuttavin kyseisen aikakauden rakennushistoriallinen kohde on Vallisaaren Aleksanterinpatteri. Itsenäisyyden ajan alussa Vallisaari ja Kuninkaansaari toimivat aseellisuuden tiloina ja varastoalueina. 1937 Vallisaaren lataamossa tapahtui räjähdysonnettomuus jossa kuoli 13 ihmistä ja saaren koillisosa tuhoutui lähes täysin. Vaikka armeijan intensiivisin toiminta saarella päättyi 1930-luvulla, alue on ollut strategisesti tärkeä vesiväylien ja ilmatilan puolustuksessa vielä viime vuosikymmeninäkin. Saarilla asui 1970- ja 1980-luvuilla n. 300 ihmistä, mutta tänä päivänä pysyvää asutusta ei enää ole.

Toiminnan asteittainen vähentyminen on johtanut muun muassa siihen, että ennen melko avoin maisema on kasvanut osittain umpeen. Saarien luonto on kehittynyt monimuotoiseksi ja lajiston runsaus on poikkeuksellinen. Esimerkiksi harvinaisten ja uhanalaisten kasvien osalta saaret ovat suojeluarvoltaan merkittäviä. Alueen eläinlajisto odottaa tarkempia inventointeja, mutta mm. linnuista ja perhosista on tavattu uhanalaisia lajeja. Maiseman hoidon ja raivauksen toimeenpano olisi tärkeää sekä luontotyyppien moninaisuuden säilyttämiseksi että kulttuuriperinnön vaalimiseksi. Osa historiallisista rakenteista on kärsinyt vaurioita ja niiden korjaus ja ylläpito tulisi varmistaa tulevasa maankäytössä.

Maisema Suomenlinnasta katsottuna

Sotilassaaret muodostavat Suomenlinnan kanssa merkittävän kulttuurihistoriallisen kokonaisuuden. Vallisaari ja Kuninkaansaari ovat erottamaton osa Suomenlinnan historiaa ja maisemaa. Korkeuseroiltaan melko jyrkkien saarten kallioiset rannat rajaavat näkymää kaakkoon. Vallisaaren luoteisranta on avainasemassa Suomenlinnan maisema-arvojen säilymisen kannalta. Vallisaaren rantakalliot hallitsevat muun muassa Tykistönlahdelta, Kustaanmiekkan valleilta ja Kuninkaanportilta avautuvia maisemia. Tällä hetkellä saarten puolustuslaitteita on melko vaikeaa hahmottaa Suomenlinnasta käsin. Saaret ovat metsittyneitä ja näyttävät lähes luonnonlaisilta joitakin pieniä rakennelmia ja valleja lukuun ottamatta.

Tulevaisuus

Puolustusvoimien vuokrasopimus alueella loppuu vuoden 2010 aikana ja armeija on muun muassa tyhjentänyt saarilla olevia varastojaan. Maankäytön tulevaisuus on kuitenkin vielä avoin. Maankäytön mahdollisuuksien kartoittamiseksi on tarkoitus perustaa työryhmä. Melko todennäköistä on, että saaret avataan yleisölle ainakin osittain. Saaria on myös ehdotettu liitettäväksi Suomenlinnan alueisiin. Tällöin niiden hallinnosta ja kunnostuksesta vastaisi Suomenlinnan hoitokunta. Saarten omistus säi-

History and natural environment

Fortification works on Vallisaari and Kuninkaansaari were started as early as the 1550s. A few ground fortresses were built to the northwestern part of Vallisaari during the Viapori fortification works. During the 1700s, the islands also acted as a household utility area for Suomenlinna, as the area was used as cattle pasture and firewood was cut from the forest. Harbour pilots who lived on the islands in the 1700s made their livelihood with agriculture and commercial fishing. In 1878, the pilots were centralised to the pilot institution's brick-wall residential building that still remains on the island's northern shore. Wide-scale fortification work was not properly started until the latter half of the 1800s. The invasion threat from the Crimean War sped up the plans and artillery batteries, gunpowder cellars and stockpiles were built in great numbers. The fortification structures remain in fairly good condition still today. The most impressive object of architectural historical value from the era is the Alexander's Artillery Battery in Vallisaari. During the early period of Finnish independence, Vallisaari and Kuninkaansaari were used as facilities and stockpiles by the weapons industry. In 1937, there was an explosion accident in the Vallisaari loading facilities, resulting in the death of 13 people and nearly complete destruction of the northeastern part of the island. Even though the most intensive military operations on the island ceased during the 1930s, the area has retained important strategic value for defending the waterways and airspace up until the last few decades. Approximately 300 people lived on the islands during the 1970s and the 1980s. Today, there is no permanent settlement on the islands.

The gradual reduction in the use of the islands has led to the development where the formerly quite open scenery has been taken over by overgrowth. Nature on the islands is diverse and the wealth of species is exceptional. With regard to rare and endangered plants, the islands hold significant importance for nature preservation. While the animal population in the area requires more accurate inventory, endangered bird and butterfly species have been spotted on the islands. Taking action for scenic maintenance and clearing is important both to preserve the diversity of nature types and to retain the cultural heritage. Part of the historical structures have been damaged. The restoration and maintenance of these structures should be ensured in future land use.

Scenery from Suomenlinna

Together with Suomenlinna, the military islands create a significant entity of cultural historical importance. Vallisaari and Kuninkaansaari are an inseparable part of Suomenlinna's history and scenery. View to the southeast is framed by the rocky shores of the islands with fairly steep differences in altitudes. The northwestern shore of Vallisaari holds a key role in retaining Suomenlinna's scenic values. The Vallisaari shoreside cliffs dominate the scenery when viewed from Tykistönlahti, the Kustaanmiekka embankments and King's Gate. Currently, the defensive equipment on the islands is fairly difficult to outline from Suomenlinna. The islands are wooded and almost appear to be in a natural state, with the exception of some small structures and the embankments.

lyy ainakin toistaiseksi valtiolla, eikä Helsingin kaupunki ole tällä hetkellä kiinnostunut alueen hallinnoimisesta. Saarten kunnostaminen esimerkiksi virkistyskäyttöön on vaativaa, sillä maastossa olevien räjähteiden raivaus ja linnoitusten korjaus vie aikaa ja rahaa. Maankäytön suunnittelu vaatii lisäselvityksiä ja tulevan käytön vaikutus Suomenlinnan alueeseen on myös arvioitava. Puolustusvoimien vetäytyminen alueelta ei sinällään uhkaa Suomenlinnan kulttuuriarvojen säilymistä. Saarten avaaminen yleisölle, sekä maiseman ja rakenteiden kunnostus laajentaisi merilinnoituksen matkailu- ja vapaa-ajanmahdollisuuksia helpottaen tämänhetkistä tilannetta.

Lähteet:

Puolustusvoimilta vapautuvien saarikohteiden tuleva käyttö selvitetään, Puolustusministeriön tiedote 3.10.2008. Verkkajulkaisu, haettu 27.9.2010: http://www.defmin.fi/index.phtml?3860_m=3740&s=449

Ahlman, Juhani 2008: Rannikkolinnakkeiden tulevaisuus. Uudenmaan liiton julkaisuja E 101 - 2008. Verkkajulkaisu, haettu 16.9.2010: http://www.uudenmaanliitto.fi/files/1558/Rannikkolinnakkeiden_tulevaisuus.pdf

Jansson, Henrik & Raatikainen, Katja 2008: Vallisaaren ja Kuninkaansaaren alueen hoitosuunnitelma. Metsähallitus, Edita Prima Oy, Helsinki

Manninen, Markus 2000: Viapori, Merilinnoitus ensimmäisessä maailmansodassa 1914–1918. Sotamuseo. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä.

Manninen, Markus 2009: Vallisaaren Aleksanterinpatteri, Historia, nykytila ja tulevaisuus. Teknillinen korkeakoulu. Arkkitehtiosasto.

Future

The Defence Forces' lease of the area ends during 2010 and the military has cleared its stockpiles on the islands. However, the plans for future land use remain open. These plans involve setting up a working group for outlining the possibilities of utilising the islands. It is fairly likely that the islands will be opened to the public, at least in part. Propositions have also been made to add the islands to the Suomenlinna area. In this case, the administration and renovation of the islands would be the responsibility of the Governing Body of Suomenlinna. At least for now, the islands remain in state ownership. The City of Helsinki is not currently interested in administrating the area. Renovating the islands for recreational use, for example, is demanding, as clearing the explosive material in the ground and fixing the fortifications will require time and money. Planning future land use requires additional studies and the impact of the future use of the Suomenlinna area must also be evaluated. The Finnish Defence Forces' withdrawal from the area does not threaten Suomenlinna's cultural values as such. Opening the islands to the public and restoring the scenery and structures would expand the tourism-related and recreational capabilities of the sea fortress, thereby making the current situation easier.

Sources:

Information bulletin on the study regarding the future use of the islands vacated by the Defence Forces, Ministry of Defence bulletin 3 October 2008. Online publication, retrieved on 27 September 2010: http://www.defmin.fi/index.phtml?3860_m=3740&s=449

Ahlman, Juhani 2008: Rannikkolinnakkeiden tulevaisuus (The future of coastal fortresses). Uudenmaan liitto publications E 101 - 2008. Online publication, retrieved on 16 September 2010: http://www.uudenmaanliitto.fi/files/1558/Rannikkolinnakkeiden_tulevaisuus.pdf

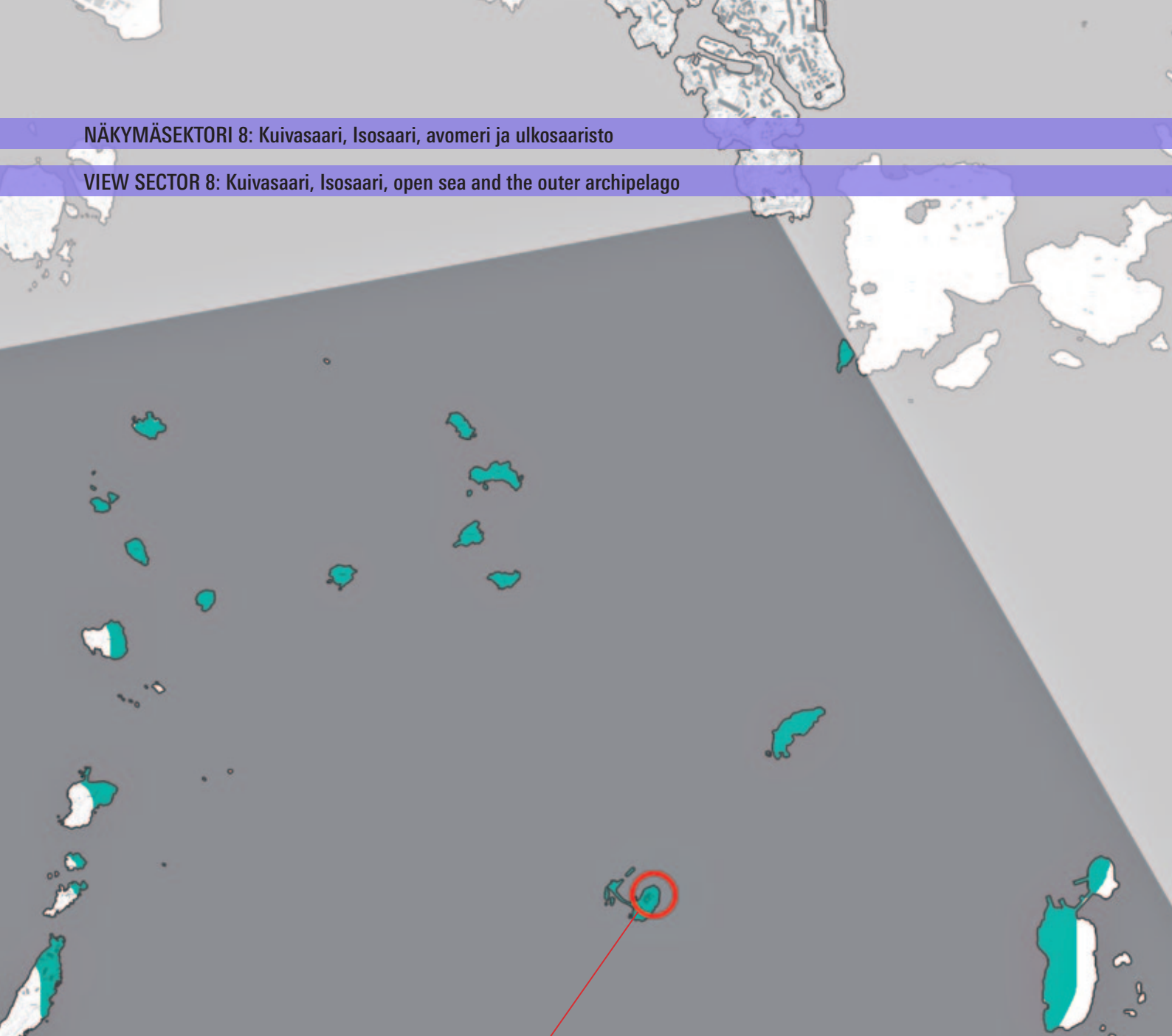
Jansson, Henrik & Raatikainen, Katja 2008: Vallisaaren ja Kuninkaansaaren alueen hoitosuunnitelma (Maintenance plan for the Vallisaari and Kuninkaansaari areas). Metsähallitus, Edita Prima Oy, Helsinki

Manninen, Markus 2000: Viapori, Merilinnoitus ensimmäisessä maailmansodassa 1914–1918 (Viapori, sea fortress in World War I 1914-1918). Military Museum of Finland. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä.

Manninen, Markus 2009: Vallisaaren Aleksanterinpatteri, Historia, nykytila ja tulevaisuus (Alexander's Artillery Battery in Vallisaari: past, present and future). Helsinki University of Technology. Department of Architecture.

NÄKYMÄSEKTORI 8: Kuivasaari, Isosaari, avomeri ja ulkosaaristo

VIEW SECTOR 8: Kuivasaari, Isosaari, open sea and the outer archipelago



Avomerinäkö Suomalinnasta etelään

Open sea view from Suomenlinna to the south



Etelässä avautuva avomerimaisema on Suomenlinnalle tunnusomainen. Kustaanmiekan linnoitusvalleilta näkymä on laaja, ja hyvällä säällä voi avomerelle nähdä jopa kymmenien kilometrien päähän. Pienet, kallioiset luodot ja saaret täplittävät muuten avointa maisemaa. Harmajan majakka on etenkin hämärän aikaan ainoa selkeämpi kiintopiste. Saaret pysyvät tulevaisuudessakin pitkälti rakentamattomina. Mikäli kuitenkin Helsingin edustalle joskus päätetään rakentaa tuulivoimapuisto, se voisi vaikuttaa Suomenlinnankin avomerinäkömään. Tällä hetkellä hanke ei kuitenkaan ole ajankohtainen.

The open sea scenery in the south is characteristic of Suomenlinna. The view from the Kustaanmiekka fortification embankments is wide. During clear weather, the open sea is visible for dozens of kilometres. Small rocky islets and islands dot the otherwise open scenery. Especially during low-light hours, the Harmaja lighthouse is the only clear point of reference. The islands will also remain mostly undeveloped in the future. However, should a wind park be built in the Helsinki region in the future, it could have an effect in the open sea scenery from Suomenlinna. However, no such plans exist at this time.



Näkymäsektori 8 Suomenlinnan suunnasta kaakkoon

View sector 8 from Suomenlinna toward the southeast



Näkymäsektori 8 Suomenlinnan suunnasta lounaaseen

View sector 8 from Suomenlinna toward the southwest

Kuivasaari ja Isosaari

Kuivasaari and Isosaari



Ilmakuva (2009), 1:30 000
Aerial image (2009), 1:30,000

Maanomistus: Saaret ovat valtion omistuksessa ja puolustusvoimien käytössä.

Etäisyys Suomenlinnasta: 4,7km (mitattu Suomenlinnan telakka-altaasta lähimpään rantaan)

Kaavoitustilanne: Saarilla ei ole asemakaavaa. Yleiskaava 2002:ssa Isosaari on merkitty sotilasalueeksi ja Kuivasaaret virkistyskäyttöön. Kuivasaari on lisäksi kokonaisuudessaan merkitty kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti tai maisemakulttuurin kannalta merkittäväksi alueeksi. Molemmat saaret kuuluvat ensimmäisen maailmansodan aikaisten linnoitteidensa vuoksi valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin (RKY 2009). Samalla kaikki tämän aikakauden puolustusvarustukset ja muut rakennelmat ovat kiinteinä muinaisjäänneksinä suojeltuja. Lisäksi saaria ympäröivät karit ja luodot on osoitettu luonnonsuojelualueiksi.

Land owner: The state owns the islands. The area is used by the Finnish Defence Forces.

Distance from Suomenlinna: 4.7 kilometres (measured from the Suomenlinna dockyard pool to the nearest shore)

Planning status: The islands are not covered by a town plan. The Helsinki master plan 2002 (Yleiskaava 2002) defines Isosaari as a military area and the Kuivasaari islands as recreational area. Kuivasaari, in its entirety, is defined as an area of significant cultural historic, architectural and scenery cultural value. Due to their fortifications dating back to World War I, both islands are included in the list of nationally significant constructed cultural surroundings (RKY 2009). Furthermore, all defensive structures and other constructions from this period are protected as fixed monuments of antiquity. In addition, the rocks and islets surrounding the islands have been marked as nature conservation areas.

Kuivasaari, Pikku Kuivasaari ja Isosaari ovat olleet pitkään sotilaskäytössä. Yhteensä n. 100 hehtaarin saaret ovat viimeisiä maa-alueita Helsingin eteläisessä saaristossa ennen avomerta. Puolustusvoimat on luopumassa Kuivasaaren käytöstä, ja alueella järjestetäänkin jo opastettuja tutustumiskäyntejä mm. Suomenlinnan Rannikkotykistökillan toimesta. Isosaari säilyy kuitenkin edelleen armeijan käytössä suljettuna yleisöltä.

Historia

Sekä Kuivasaaret että Isosaari kuuluvat ensimmäisen maailmansodan merilinnoitusketjun etulinjaan. Venäjän vallan aikana ja itsenäisyydenajan alkupuolella Isosaaresta (entinen Jauhosaari) kehittyi Santahaminan ohella yksi Helsingin tärkeimmistä puolustussaarista. Ensimmäisen maailmansodan aikana Isosaari olikin meririntaman vahvimmin varustettu linnake. Kaikki kolme saarelle rakennettua tykistöpatteria ovat säilyneet. Vanhoista

Kuivasaari, Pikku Kuivasaari ja Isosaari have been in military use for a long time. The islands, covering approximately 100 hectares in total, are the last land areas in the southern Helsinki archipelago before the open sea. The Defence Forces currently plan to give up Kuivasaari. In fact, guided tours are already being organised in the area by the Suomenlinna Coast Artillery Guild, for example. However, Isosaari will continue to be used by the military and remain closed from the public.

History

Both the Kuivasaari islands and Isosaari were part of the front line of the sea fortification chain in World War I. During the period of Russian rule and the early stages of Finnish independence, Isosaari (formerly known as Jauhosaari) was developed into one of Helsinki's most important defensive islands along with Santahamina. In fact, Isosaari was the most heavily fortified

puurakennuksista sen sijaan on säilynyt vain 1917 leipomoksi muutettu hirsirakennus.

Kuivasaarella on säilynyt rakennuksia ensimmäisen maailmansodan ajoilta aina 1960-luvulle asti. Ainutlaatuinen kaksoistornitykki ja muu rannikkotykkistön kalusto tekee Kuivasaaresta kiinnostavan kohteen sotahistorialliselta kannalta. Saarella on säilynyt myös edustava kokoelma varuskuntarakennuksia, kuten puinen komppanian kasarmi, upseerien asuintalo sekä ruokailu- ja keittiörakennus. Rakentaminen on pääosin 1-kerroksista ja keskittyy saaren pohjoisosaan.

Maisema Suomenlinnasta katsottuna

Suomenlinnan Kustaanmiekkan valleilta kaakkoon katsottaessa saaret erottuvat kaukana horisontissa. Muusta ulkosaaristosta ne poikkeavat suhteellisen suuren kokonsa ja metsäpeitteisyytensä vuoksi. Vallisaari kuitenkin peittää näkymän Kuivasaareen ja Isosaareen muualta kuin Kustaanmiekkan aivan eteläisimmästä kärjestä. Rakennuksia ei juuri erota lukuun ottamatta Kuivasaaren tulenjohtotornia, joka kohoaa hieman puidenlatvojen yläpuolelle.

Tulevaisuus

Isosaari säilyy puolustusvoimien käytössä. Suuria maankäytön muutoksia ei ole tiedossa. Nykyisellään saari ei ole Suomenlinnan maisemassa keskeinen osa-alue ja vain korkeampi rakentaminen näkyisi Vallisaaren takaa Suomenlinnan pääsaarille asti. Kuivasaaren mahdollinen vapautuminen yleiseen virkistyskäyttöön saattaa aiheuttaa jonkin verran muutoksia maankäyttöön. Rakentamisen määrä ja tehokkuus tuskin kuitenkaan lisääntyy merkittävästi. Pitkän välimatkan vuoksi Kuivasaaren uudisrakentaminenkaan ei aiheuttaisi suuria muutoksia Suomenlinnan suurmaisemassa. Mikäli Suomenlinna joskus laajentuu itään päin, tulee Isosaaren ja Kuivasaaren merkitys kuitenkin arvioida uudelleen.

Lähteet:

Ahlman, Juhani 2008: Rannikkolinnakkeiden tulevaisuus. Uudenmaan liiton julkaisuja E 101 - 2008. Verkkojulkaisu, haettu 16.9.2010: http://www.uudenmaanliitto.fi/files/1558/Rannikkolinnakkeiden_tulevaisuus.pdf

Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY -sivusto, Museovirasto 2009. Verkkosivusto, haettu 27.9.2010: http://www.rky.fi/read/asp/r_default.aspx

Suomenlinnan rannikkotykkikilta ry:n kotisivu. Verkkojulkaisu, haettu 27.9.2010: <http://www.rt-kilta.net/>

Manninen, Markus 2000: Viapori, Merilinnoitus ensimmäisessä maailmansodassa 1914–1918. Sotamuseo. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä.

fortress on the marine front during World War I. All three artillery batteries remain on the island today. However, out of the old wooden buildings, only the timber building that was transformed into a bakery in 1917 remains.

Buildings dating back to World War I and up until the 1960s still remain on Kuivasaari. The unique double tower gun and other coast artillery equipment on Kuivasaari make the island an interesting location in terms of military history. A good variety of garrison buildings, such as the wooden company barracks, officers' residential building and the dining and kitchen building, still remain on the island. The buildings are mostly one storey high and focus on the northern part of the island.

Scenery from Suomenlinna

Looking from Suomenlinna's Kustaanmiekka embankments toward the southeast, the islands are visible on the far horizon. The islands stand out from the rest of the outer archipelago due to their relatively large size and forest cover. However, Vallisaari blocks the view to Kuivasaari and Isosaari from other locations in Suomenlinna except for the northernmost tip of Kustaanmiekka. Buildings on the islands are not visible with the exception of the artillery command tower that rises just above the treeline.

Future

Isosaari will remain in the use of the Defence Forces. There are no current plans for major changes in land use. In its current state, the island does not hold a central role in Suomenlinna's scenery. Only high buildings on the island would be visible from the main Suomenlinna islands to behind Vallisaari. The possible release of Kuivasaari to public recreational use may cause some changes in land use. However, the amount and efficiency of construction is not likely to increase to a significant extent. Due to the long distance, even new construction on Kuivasaari would not cause major changes to the Suomenlinna's overall scenery. Should Suomenlinna be extended toward the east at some point, the significance of Isosaari and Kuivasaari is to be re-evaluated.

Sources:

Ahlman, Juhani 2008: Rannikkolinnakkeiden tulevaisuus (The future of coastal fortresses). Uudenmaan liitto publications E 101 - 2008. Online publication, retrieved on 16 September 2010: http://www.uudenmaanliitto.fi/files/1558/Rannikkolinnakkeiden_tulevaisuus.pdf

Website for Nationally significant constructed cultural surroundings (RKY), the National Board of Antiquities, 2009. Website, retrieved on 27 September 2010: http://www.rky.fi/read/asp/r_default.aspx

Suomenlinna Coast Artillery Guild website. Online publication, retrieved on 27 September 2010: <http://www.rt-kilta.net/>

Manninen, Markus 2000: Viapori, Merilinnoitus ensimmäisessä maailmansodassa 1914–1918 (Viapori, sea fortress in World War I 1914-1918). Military Museum of Finland. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä

Avomeri ja ulkosaaristo

Open sea and the outer archipelago



Kantakarttaote 1:30 000

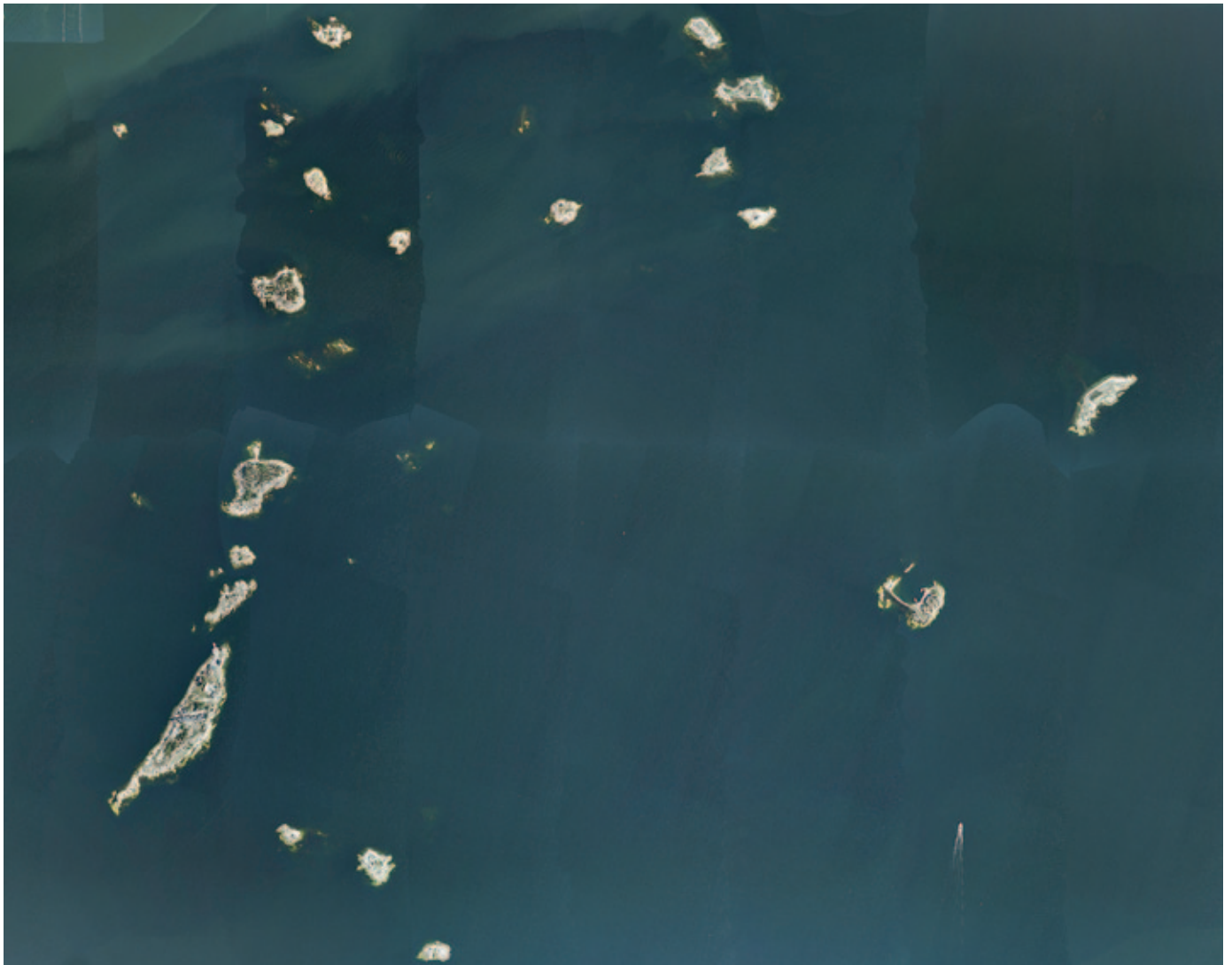
Property map citation, 1:30,000

Suomenlinnan lounaispuolinen saariketju koostuu pienistä luodoista ja saarista. Ulkosaarten kalavedet ovat runsaat ja niillä harjoitetaan myös linnustusta. Saarilla ei juuri ole rakennuksia. Rakentaminen saarille olisikin hankalaa, sillä ne ovat lähinnä pieniä, vaikeasti saavutettavia kallioluotoja sään armoilla. Kattajaluodon koeampumarata ja vartiopaikka säilyvät puolustusvoimien käytössä.

Maanomistus: Katajaluoto on valtion omistama ja puolustusvoimien käytössä, muutoin saaret ovat Helsingin kaupungin omistuksessa

Etäisyys Suomenlinnasta: 1,9 km (mitattu Suomenlinnan telakka-altaasta lähimmälle karille)

Kaavoitustilanne: Aluetta ei ole asemakaavoitettu. Yleiskaava 2002:ssa saaret ja luodot ovat pääosin virkistysaluetta, Koirapaasi, Matalahara sekä osa Pitkäourista on merkitty luonnonsuojelualueiksi ja Katajaluo tosilasalueeksi. Harmajan majakkasaari ja Katajaluoto on merkitty lisäksi kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittäväksi alueeksi. Kyseiset saaret kuuluvat valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin (RKY 2009). Niillä sijaitsee ensimmäisen maailmansodan aikaisia linnoitteita ja rakennuksia, jotka ovat muinaismuistolain nojalla rauhoitettuja. Kiinteä muinaisjäännos on myös puulaivan hylky Harmajan edustalla. Suurin osa saarista kuuluu lisäksi Helsingin kaupungin hallinnoimaan alueeseen (s.88-89). Yleiskaavassa n. 5 km päässä Suomenlinnasta kulkee raja-alue, jonka eteläpuoliselle vesialueelle saa selvittää tuulivoiman siirtämistä.



Ilmakuva (2009)

Aerial image (2009)

The chain of islands southwest of Suomenlinna consists of small islets and islands. The outer islands are rich with fish and they are also used for fowling. There are few buildings on the islands. In fact, building on the islands would be difficult as they are small rocky islets, difficult to reach and under the mercy of the weather. The Katajaluoto test shooting range and guard post remain in use by the Finnish Defence Forces.

Land owner: Katajaluoto is owned by the state and used by the Defence Forces, the rest of the islands are owned by the City of Helsinki.

Distance from Suomenlinna: 1.9 kilometres (measured from the Suomenlinna dockyard pool to the nearest rock)

Planning status: The area is not covered by a town plan. The Helsinki master plan 2002 (Yleiskaava 2002) marks the islands and islets mainly as recreational areas. Koirapaasi, Matalahara and a part of Pitkäouri are marked as nature preservation areas. Katajaluoto is marked as a military area. In addition, the Harmaja lighthouse island and Katajaluoto are marked as areas of significant cultural historic, architectural and scenery cultural value. The islands are included in the list of nationally significant constructed cultural surroundings (RKY 2009). The islands host fortifications and buildings dating back to World War I that are protected under the Antiquities Act. The wooden ship wreck near Harmaja is also a fixed monument of antiquity. Most of the islands are included in the area being developed as Helsinki Park (Helsinkipuisto, pp. 88-89). The master plan defines a line approximately 5 kilometres from Suomenlinna: south of this line, it is possible to study the potential for erecting wind power stations.

Historia ja luonnonympäristö

Harmajan majakka on tunnettu maamerkki ja näkyy myös Suomenlinnaan. Ensimmäinen majakka rakennettiin jo 1700-luvulla ja valomajakka 1883. Ensimmäisen maailmansodan aikana osa ulkosaarista, kuten Katajaluoto ja Harmaja, kuului Viaporin merilinnoituslinjaan. Saarille rakennettiin tuolloin raskaasti aseistettuja pattereita. Kyseiset linnoituslaitteet ovat valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä (RKY 2009). Ne on lisäksi suojeltu muinaismuistolaitilla.

Ulkosaaristossa sijaitsee myös joitakin luonnonsuojelualueita. Tärkeät lintujen pesimäsaaret Koirapaasi ja Matalahara sekä Pitkäourin merenrantaniitty ovat rauhoitettuja. Muutoinkin lähes kaikki ulkosaaret lasketaan linnustoltaan tai kasvillisuudeltaan avokkaisiin luontokohteisiin.

Maisema Suomenlinnasta katsottuna

Avomeri ja pienine kallioluotoineen on Suomenlinnalle tärkeä ja tunnusomainen maisemakokonaisuus. Pienet saaret täplittävät muuten avointa Suomenlahden horisonttia. Etenkin Kustaanmiekkan valleilta katsottuna avaran merimaiseman käsittää kokonaisuutena ja Suomenlinnan historiallinen asema kaupungin etuvartiona on ilmeinen.

Tulevaisuus

Ulkosaaristoon ei ole tällä hetkellä vireillä kehittämissuunnitelmia. Saaret säilyttävät todennäköisesti tulevaisuudessakin nykyisen ilmeensä, sillä lisärakentaminen olisi hankalaa ja kannattamatonta. Avomerimaisema kokisi kuitenkin voimakkaan muodonmuutoksen siinä tapauksessa, että Helsingin edustalle joskus rakennetaan tuulivoimapuisto. Yleiskaavassa ulkosaariston eteläpuolella kulkee linja, jonka eteläpuoliselle vesialueelle voidaan selvittää tuulivoiman sijoittamista. Yleiskaavan rajausta perustuu Helsingin tuulipuiston maisemallinen ja kaupunkikuvallinen selvitys (2001) -raporttiin, jossa tarkastellaan voimaloiden mahdollisia sijoituspaikkoja ja -tapoja. Selvityksessä on arvioitu niiden näkyvän jopa useiden kymmenien kilometrien päähän. Mikäli tuulipuiston rakentamiseen joskus päädytään, vaikutukset Suomenlinnan maisemaan saattaisivat olla merkittäviä ja näin ollen ne tulisi selvittää huolellisesti. Tuulipuiston suunnittelu ei kuitenkaan tällä hetkellä ole käynnissä. Hankkeen mahdollinen vireilletulo riippuu tulevista energiapolitiittisista linjauksista.

History and natural environment

The Harmaja lighthouse is a well-known landmark and visible to Suomenlinna. The first beacon was built as early as the 1700s and the lighthouse in 1883. During World War I, some of the outer islands, including Katajaluoto and Harmaja, were part of the Viapori sea fortification line. At that time, heavily armed batteries were built on the islands. This fortification equipment is included on the list of nationally significant constructed cultural surroundings (RKY 2009). They are also protected under the Antiquities Act.

Some nature preservation areas are also situated in the outer archipelago. The important birdlife nesting islands of Koirapaasi and Matalahara as well as the Pitkäouri seaside meadow are protected. In addition, almost all outer islands are considered to be valuable natural environments due to their birdlife or vegetation.

Scenery from Suomenlinna

The open sea with its small rocky islets is an important and characteristic scenic entity of Suomenlinna. Small islands dot the otherwise open Gulf of Finland horizon. Especially when looking from the Kustaanmiekka embankments, the spacious sea scenery can be experienced as a complete entity and Suomenlinna's historical role as the city's front guard post becomes apparent.

Future

There are no current development plans for the outer archipelago. The islands are likely to retain their current appearance in the future, as supplementary construction would be difficult and unprofitable. However, the open sea scenery would be radically changed if a wind park was to be built near Helsinki. The master plan defines a line south of the outer archipelago. South of this line, it is possible to study the potential for erecting wind power stations. This zone is based on the study on the impact of wind park in Helsinki scenery and cityscape report (from 2001) that examines the possible locations and methods for the power stations. The study estimates that the possible wind park would be visible from as far away as dozens of kilometres. Should the construction of a wind park be realised at some point, the effect on Suomenlinna's scenery could be significant. Therefore, the potential effect should be carefully studied. However, there are currently no ongoing plans for a wind park. The possible activation of the project depends on future energy policies.

Lähteet:

Saaristo-opas 2010. Helsingin kaupungin liikuntavirasto, merellinen osasto. Verkkojulkaisu, haettu 27.9.2010, http://www.hel.fi/wps/wcm/connect/6b9173804a173dbb86b7ee3d8d1d4668/saaristo10_se_net.pdf?MOD=AJPERES

Ahlman, Juhani 2008: Rannikkolinnakkeiden tulevaisuus. Uudenmaan liiton julkaisu E 101 - 2008. Verkkojulkaisu, haettu 16.9.2010: http://www.uudenmaanliitto.fi/files/1558/Rannikkolinnakkeiden_tulevaisuus.pdf

Suunnittelutoimisto MOLINO Oy (Gylling, Mikael, Lounamaa, Maija, Sinkkilä, Jyrki & Weckman, Emilia) 2001: Helsingin tuulipuiston maisemallinen ja kaupunkikuvallinen selvitys. Verkkojulkaisu, haettu 16.9.2010: <http://www.hel.fi/static/ksv/www/yk2002/Maisemallinen%20ja%20kaupunkikuvallinen%20selvitys%2015102001.pdf>

Helsinkipuisto, projektin tiedotussivusto, Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto. Haettu 27.9.2010: <http://www.hel.fi/hki/ksv/fi/Ajankohtaiset+suunnitelmat/Projektialueet/Helsinkipuisto>

Sources:

Saaristo-opas 2010 (Archipelago guide 2010). City of Helsinki Sports Department, Maritime Division. Online publication, retrieved on 27 September 2010, http://www.hel.fi/wps/wcm/connect/6b9173804a173dbb86b7ee3d8d1d4668/saaristo10_se_net.pdf?MOD=AJPERES

Ahlman, Juhani 2008: Rannikkolinnakkeiden tulevaisuus (The future of coastal fortresses). Uudenmaan liitto publications E 101 - 2008. Online publication, retrieved on 16 September 2010: http://www.uudenmaanliitto.fi/files/1558/Rannikkolinnakkeiden_tulevaisuus.pdf

Suunnittelutoimisto MOLINO Oy (Gylling, Mikael, Lounamaa, Maija, Sinkkilä, Jyrki & Weckman, Emilia) 2001: Helsingin tuulipuiston maisemallinen ja kaupunkikuvallinen selvitys (Study on the impact of wind park in Helsinki scenery and cityscape report). Online publication, retrieved on 16 September 2010: <http://www.hel.fi/static/ksv/www/yk2002/Maisemallinen%20ja%20kaupunkikuvallinen%20selvitys%2015102001.pdf>

Helsinki Park project information website, City of Helsinki, City Planning Department. Retrieved on 27 September 2010: <http://www.hel.fi/hki/ksv/fi/Ajankohtaiset+suunnitelmat/Projektialueet/Helsinkipuisto>

Helsinkipuisto

Helsinki Park



Helsinkipuiston maisemakokonaisuudet

Scenic entities of Helsinki Park

Helsinkipuisto on laaja ranta-alueiden ja saariston maisemakokonaisuus, jota on tarkoitus kehittää sen luonto- ja kulttuuriarvot säilyttäen. Tavoitteena on tarjota kaupunkilaisille yhä parempia virkistysmahdollisuuksia ja toisaalta laatia puistolle yleissuunnitelma tulevan asemakaavoituksen pohjaksi. Helsinkipuistoa tarkastellaan eheänä maisemakokonaisuutena, kuitenkin huomioiden eri osa-alueiden ominaispiirteet. Kehityskuvassa otetaan huomioon puiston asema osana urbaania rakennetta. Alueella on paljon kulttuurihistoriallisia kohteita, kuten Suomenlinna, kartanoita ja vanhoja teollisuusympäristöjä. Lisäksi luonnon monimuotoisuus tekee alueesta ainutlaatuisen. Yleiskaava 2002:ssa Helsinkipuistona kehitettävä aluekokonaisuus ulottuu aina kaupungin ulkosaaristosta Vantaanjokilaaksoa pitkin pohjoiseen yhdistyen lopulta Keskuspuistoon. Alue käsittää hyvin erityyppisiä maisematiloja, kuten kallioluotoja, kantakaupungin urbaaneja rantapuistoja, sekä vanhoja kartanonmaita.

Helsinki Park (Helsinkipuisto) is a wide entity comprising shoreside areas and the archipelago that is planned to be developed while retaining its natural and cultural values. The goal of the project is to offer city residents with better recreational possibilities and, on the other hand, create a master plan for the park to be used for future town planning. Helsinki Park is being examined as a harmonious scenic entity while also acknowledging the characteristics of each respective area. The development concept considers the park's role as part of the urban environment. There are many locations of cultural historical value in the area, including Suomenlinna, manors and old industrial environments. In addition, the diversity of nature makes the area unique. In the Helsinki master plan of 2002 (Yleiskaava 2002), the entity being developed as Helsinki Park extends all the way from the city's outer archipelago along the Vantaanjokilaakso river valley toward the north, finally connecting to the Central Park in Helsinki. The area consists of highly diverse scenery types, such as rocky islets, urban shoreline parks in the city centre and old manor grounds.

Sectors

Helsinki Park can be divided into four different types of environments: the river valley area, the sheltered inner bay in Vanhakaupunki, the Kruunuvuorenselkä water area surrounded by islands and the open archipelago scenery. The most important sectors with regard to Suomenlinna are Kruunuvuorenselkä and the inner archipelago.

Effect on the Suomenlinna buffer zone

The plans related to Helsinki Park also have positive effects on the development of Suomenlinna. Inventory of the overall scenic entity and maintenance plans help to preserve the cultural and natural values of the area. In addition, developing the city's recreational possibilities in the archipelago and on the shoreline may ease the recreational burden on Suomenlinna. Suomenlinna is one of the most significant tourist and recreational attractions in Helsinki. Together with the development of Helsinki Park, attempts are being made to improve the traffic connections in the area by, for example, developing sea traffic. This would allow some travellers to select another recreational island instead of Suomenlinna. On the other hand, freeing up shore areas in the mainland as parks and recreational areas, for example in the former harbour areas, would make the scenery from Suomenlinna more verdant than before. Further, public seaside parks would emphasise the marine nature of the city, thereby emphasizing Suomenlinna's role as part of the archipelago scenery.

Sources:

Helsinki Park project information website, City of Helsinki, City Planning Department. Retrieved on 27 September 2010: <http://www.hel.fi/hki/ksv/fi/Ajankohtaiset+suunnitelmat/Projektialueet/Helsinkipuisto>

Osa-alueet

Helsinkipuisto voidaan jakaa neljään erityyppiseen ympäristöön: Jokilaaksoon, Vanhankaupungin suojaamaan sisälahteen, saarten ympäröimään Kruunuvuorenselkään ja avoimeen saaristomaisemaan. Suomenlinnan kannalta merkittävimmät maisemakokonaisuudet ovat Kruunuvuorenselkä ja ulkosaaristo.

Vaikutus Suomenlinnan suojavyöhykkeellä

Helsinkipuiston suunnittelemisella on Suomenlinnan kehityksen kannalta myönteisiä vaikutuksia. Maisemakokonaisuuksien inventointi ja hoitosuunnitelmat auttavat alueen kulttuurin ja luontoarvojen säilymisessä. Lisäksi kaupungin muun saariston ja rantojen virkistysmahdollisuuksien edistäminen saat-
taa helpottaa Suomenlinnaan kohdistuvia rasitteita. Suomenlinna on yksi merkittävimmistä matkailu- ja vapaa-ajanvietto-kohteista Helsingissä. Helsinkipuiston kehittämisen yhteydessä pyritään parantamaan kulkuyhteyksiä alueella, muun muassa parantamalla vesiliikennettä, jolloin osa matkaajista voisi valita jonkin muun ulkoilusaaren Suomenlinnan sijaan. Toisaalta mantereiden puoleisten rantojen vapauttaminen puistoiksi ja virkistyskäyttöön, esimerkiksi entisillä satama-alueilla, tekee Suomenlinnaan avautuvasta maisemasta entistä vehreämmän. Toisaalta yleiset rantapuistot korostavat kaupungin merellisyyttä ja siten myös Suomenlinnan asemaa osana saaristonäkymää.

Lähteet:

Helsinkipuisto, projektin tiedotussivusto, Helsingin kaupunki,
kaupunkisuunnitteluvirasto. Haettu 27.9.2010: <http://www.hel.fi/hki/ksv/fi/Ajankohtaiset+suunnitelmat/Projektialueet/Helsinkipuisto>

Johtopäätökset Conclusions

Helsingin suurmaisemalle on leimallista pohjois-eteläsuuntaisen vyöhykkeellisyys. Etelässä levittäytyy avomeri ja sen pohjoispuolella saaristovyöhyke, jota leimaavat melko rakentamattomat, kallioidet ja metsäiset saaret. Suomenlinnakin kuuluu tähän saaristovyöhykkeeseen. Mantereen puolta ja etenkin Helsingin niemeä sen sijaan hallitsee urbaani kaupunkirakenne. Myös Suomenlinnaa ympäröivät näkymät voidaan samalla periaatteella jakaa avoimiin merinäköyymiin, joiden ainoita kiintopisteitä ovat lähes luonnontilaiset saaret (tämän raportin näkymäsektorit 5-8) sekä kantakaupungin rantoihin, joita rajaavat melko matalat, tiiviit rakennusrintamat (tämän raportin näkymäsektorit 1-4).

Linnoitussaarten historiallinen toiminta meripuolustus- ja laivastotukikohtana asettaa merinäköymien säilymisen ensisijaiseen asemaan. Pitkät näkymälinjat, erityisesti etelään, avomeren suuntaan ovat keskeisiä. Lisäksi tulisi huomioida ympäröivien saarten liittyminen historialliseen linnoitusketjuun. Venäläisen kauden puolustusvarustukset kuuluvat muinaismuistolailla suojeltaviin kiinteisiin muinaisjäänneksiin. Kulttuurihistoriallisten arvojen turvaamisen lisäksi tärkeää on myös maailmanperintökohteen lähimpien saarien säilyminen yleisilmeeltään kallioidena ja vehreinä, etenkin Suomenlinnan puoleisilla rannoilla.

Kantakaupunki on kehittynyt ja muuttunut Suomenlinnan rakentamisen jälkeen voimakkaasti. Kaupungin tulevaa maankäyttöä ei siis voida tarkastella yksinomaan Suomenlinnan maisema-arvojen säilymisen kannalta. Tärkeämpiä rajoittavia tekijöitä ovat kaupungin sisäiset historialliset arvot. Esimerkiksi vanha empire-keskusta ja arvokkaat 1900-luvun alussa valmistuneet asuinalueet kuuluvat muutenkin suojeltaviin kulttuuriympäristöihin. Rakennetuilla kaupunkialueilla uudisrakentaminen on vähäistä, eivätkä mahdolliset muutokset uhkaa Suomenlinnan maisemaa. Maailmanperintökohteen kannalta olennaista on kaupungin merijulkisivujen säilyminen yhtenäisinä ja melko tasakorkeina, jotta kaupungin selkeimmät maamerkit, kirkon tornit, erottuisivat edelleen rakennusrintaman takana. Helsingin merellinen siluetti koetaan tärkeäksi kaupungin ominaispiirteeksi. Kiinteiden maamerkkien lisäksi myös suuret laivat kaupungin matkustajasatamissa ovat vahvoja visuaalisia elementtejä.

Merkittävimpiä suurmaisemassa lähitulevaisuudessa todennäköisesti tapahtuvia muutoksia ovat satamatoiminnoista vapautuvien maiden muuttaminen uusiksi asuinalueiksi esimerkiksi Hernesaaressa ja Kruunuvuorenrannassa. Myös Eteläsa-

Zones in the north-south direction are characteristic of the overall Helsinki scenery. Open sea unfolds in the south. An island zone is situated north of the sea, characterised by fairly undeveloped rocky and wooded islands. Suomenlinna is also part of this island zone. However, the mainland side, and especially the Cape of Helsinki, is dominated by an urban city structure. Following the same principle, the views surrounding Suomenlinna can be divided into open sea views with islands nearly in their natural state as their only points of reference (view sectors 5-8 in this report) and the city centre shorelines, framed by fairly low buildings in tight lines (view sectors 1-4 in this report).

The fortress islands' historical role as sea defence and naval bases makes the preservation of the sea views a priority. Long view lines, especially toward the open sea in the south, are central. In addition, the surrounding islands' role in the historical fortification chain should be considered. Defensive equipment from the period of Russian rule are fixed monuments of antiquity protected by the Antiquities Act. In addition to ensuring the cultural historical values, it is important that the islands closest to the World Heritage Site retain their rocky and lush overall look, especially on the shorelines facing Suomenlinna.

The Helsinki city centre has been developed and changed heavily after Suomenlinna was built. Therefore, the city's future land use cannot be examined strictly from the perspective of preserving Suomenlinna's scenic values. The most limiting factors include the historical values inside the city. For example, the old empire style city centre and valuable residential areas from the early 1900s are already included in the list of protected cultural environments. New construction in the already built-up city districts is low and possible changes do not threaten Suomenlinna's scenery. Essential factors for the World Heritage Site include retaining the marine facades of the city as harmonious and of fairly even height so that the church towers, the most prominent landmarks of the city, remain visible from behind the line of buildings. Helsinki's marine silhouette is considered to be an important characteristic of the city. In addition to the fixed landmarks, large ships and cruisers in the city's passenger harbours are strong visual elements.

The most significant changes likely to affect the overall scenery in the future include transformation of the areas freed from harbour use into new residential areas in, for



taman ranta-alueiden uudenlaista järjestelyä aiotaan tutkia. Tämä ei kuitenkaan muuta Suomenlinnan nykyistä tilannetta, jossa etelässä hallitsee avomeri ja pohjoisenpuoleisia merinäkyelmiä rajaavat urbaanit kaupunkifasadit. Tiivis kaupunkirakenne levittäytyy vain entistä laajemmalle alueelle. Tulevan kehityksen voidaan katsoa myös parantavan nykyistä tilannetta, sillä maisemassa melko hallitsevat satama-alueiden varasto- ja säiliörakennelmat poistuvat pääosin pienimittakaavaisemman asuinrakentamisen tieltä.

Tässä raportissa on esitetty myös muita mittavia, toteutessaan Suomenlinnankin maisemaan vaikuttavia kehityssuunnitelmia, kuten Laajasalon joukkoliikennesilta, Vallisaaren ja Kuninkaansaaren uusi maankäyttö, sekä tuulivoimaloiden rakentaminen Helsingin eteläpuoliselle avomerialueelle. Tehtyjen selvitysten pohjalta ei voida kuitenkaan päätellä, aiotaanko alustavia suunnitelmia tai ideoita koskaan toteuttaa. Suomenlinnan ja sitä ympäröivän maiseman arvojen säilyminen tulisi kuitenkin huomioida jatkoselvityksissä.

Odotettavissa olevat muutokset ympäröivässä maisemassa yleispiirteisesti

- Välittömästi Suomenlinnaa ympäröivä **vesialue** ei muutu lähitulevaisuudessa lukuun ottamatta mahdollisesti vesiliikenteen lisääntymistä tai reittimuutoksia. Kehitys ei vaaranna maisema-arvoja.
- **Lähimmillä luodoilla ja pienillä saarilla** (Limppu, Pormestarinluodot, Lonna, Pormestarinhepo, Puolimatkansaaari, Harakka, Pikkuluoto, Ryssänsaari ja Katajanokanluoto) ei ole odotettavissa maisemaan vaikuttavia muutoksia.
- Länsipuolella sijaitsevien **suurempien saarten**, Vallisaaren, Kuninkaansaaren ja Vasikkasaaren maankäyttö muuttuu tulevaisuudessa, mutta yleisilmeen Suomenlinnan puoleisilla rannoilla ja linnoitusympäristöissä voidaan olettaa säilyvän nykyisen kaltaisena.
- **Kantakaupungin** tulevan maankäytön muutokset ovat pienimittakaavaisia, eivätkä muuta merkittävästi maailmanperintökohteen näkymiä.
- **Satama-alueiden** uusi käyttö muuttaa rakennuskannan typologiaa, mutta kaukaisen sijaintinsa vuoksi vaikutukset linnoitussaarten maisemaan ovat vähäisiä.
- **Avomerelle ja ulkosaaristoon** ei kohdistu tällä hetkellä kehityssuunnitelmia. Suomenlinnalle leimallinen merinäköymä etelään ei ole uhattuna.

example, Hernesaari and Kruunuvuorenranta. In addition, new arrangements for South Harbour shore areas will be examined. However, this will not change its current status with regard to Suomenlinna, as the southern direction is dominated by open sea and the northern sea views are framed by urban facades. The tight city structure will only expand and thus cover a greater area than before. Future development can also be seen to improve the current situation, as most of the fairly dominating harbour area warehouse and tank constructions will be removed to give way to smaller-scale residential buildings.

This report has also presented other significant development plans that would affect Suomenlinna's scenery if implemented, including the Laajasalo public transportation bridge, new land use for Vallisaari and Kuninkaansaari and the construction of wind parks in the open sea area south of Helsinki. However, based on the conducted studies, it is not possible to deduce whether preliminary plans or ideas will ever be realised in practice. In any case, the preservation of Suomenlinna's scenic values and its surrounding environment should be considered in any further studies.

General changes to be expected in the surrounding scenery

- **The water area** immediately surrounding Suomenlinna will not be changed in the near future with the exception of possible increase in water traffic or route changes. Development will not jeopardise the scenic values.
- No changes affecting the scenery are expected on **the closest islets and small islands** (Limppu, Pormestarinluodot, Lonna, Pormestarinhepo, Puolimatkansaaari, Harakka, Pikkuluoto, Ryssänsaari and Katajanokanluoto).
- Land use on **the larger islands** located on the western side, including Vallisaari, Kuninkaansaari and Vasikkasaari, will change in the future. However, the general appearances of the shores facing Suomenlinna and of the fortification environments can be assumed to retain their current forms.
- Changes in future land use in **the city centre** are small in scale and will not significantly change the view from the World Heritage Site.
- New use of **the harbour areas** will change the typology of the buildings and constructions, but the effects on the fortress islands' scenery are small due to the long distances.
- There are no current development plans for **the open sea and the outer archipelago**. Sea view to the south, characteristic of Suomenlinna, is not jeopardised.



Kuva: Helsingin kaupungin aineistopankki, Boy Hulden, 1999

Picture source: Helsinki City Material Archive, Boy Hulden, 1999

Tekijät
Sinikka Wasastjerna

Nimike
SUOMENLINNAN SUURMAISEMA – NYKYINEN JA TULEVA MAANKÄYTTÖ

SUOMENLINNA GREATER LANDSCAPE – LAND USE TODAY AND IN THE FUTURE

Sarjan nimike
Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosaston selvityksiä 2011:1

Sarjanumero	2011:1	Julkaisuaika	30.3.2011
Sivuja	94	Liitteitä	0
ISBN		ISSN	1235-4104

Kieli koko teos	FIN	Yhteenveto	FIN
-----------------	-----	------------	-----

Tiivistelmä

Suomenlinna liitettiin UNESCO:n maailmanperintöluetteloon vuonna 1991. Kulttuuriperinnön suojelemisessa on otettava huomioon myös linnoitussaa-
ria ympäröivä maisema. Tässä raportissa esitellään maailmanperintökohteen lähialueiden
nykytila, tulevat maankäytön suunnitelmat, sekä näiden vaikutus Suomenlinnasta
avautuviin näkyisiin.

Suomenlinnan suurmaisemassa tärkein elementti on meri. Etelään aukeava
avomerimaisema ja pohjoisessa levittäytyvä Kruunuvuorenselkä mahdollistavat pitkiä
näkömälinoja ulospäin. Merelliseen ympäristöön kuuluvat myös kallioiset saaret. Osa
saarista liitettiin 1800-luvulla kaupunkia suojaavaan linnoitusketjuun ja näin ollen ne
ovat myös historiallisesti merkittävä osa Suomenlinnan merimaisemaa. Luoteisessa
horisontissa erottuu Helsinki ja kaupungin siluetti kirkkoneineen.

Merkittäviä muutoksia ei ole suunnitteilla merialueilla, pienemmillä saarilla eikä
nykyisillä kaupunkialueilla. Suurimmat muutospaineet kohdistuvat Helsingin
entisiin satama-alueisiin, joita kaavoitetaan parhaillaan asuin- ja työpaikka-alueiksi.
Suomenlinnan kannalta tärkeämmässä asemassa ovat kuitenkin lähimmät saaret,
kuten Harakka ja Vasikkasaari, joiden asemakaavoissa Suomenlinnan asema
on jo huomioitu, sekä sotilaskäytöstä poistuvat Kuninkaansaari ja Vallisaari.
Puolustusvoimilta vapautuvien saarten tulevalle maankäytölle ei toistaiseksi ole
esitetty selviä tavoitteita.

Tällä hetkellä Suomenlinnan suurmaisemassa ei ole odotettavissa sellaisia muutoksia,
jotka vaarantaisivat maailmanperintökohteen kulttuurihistoriallisia arvoja. Maankäytön
ohjauksella ja kansallisella lainsäädännöllä pyritään turvaamaan linnoitussaa-
rien asema ainutlaatuisena sotilasarkkitehtuurin muistomerkkinä myös tulevaisuudessa.

Asiasanat
HELSINKI, SUOMENLINNA, MAAILMANPERINTÖ, MAISEMA, SUOJAVYÖHYKE

