

Makasiinirannan ja Olympiarannan suunnitteluperiaatteet

KYLK 30.3.2021



Valmistelu

Työryhmä

Asemakaavoitus:

Janne Prokkola, yksikön päällikkö

Marjaana Yläjäski, johtava arkkitehti

Liikennesuunnittelu:

Pekka Nikulainen, liikenneinsinööri

Kaupunkitila ja maisemasuunnittelu:

Anu Lamminpää, maisema-arkkitehti

Maankäytön yleissuunnittelu / teknistaloudellinen suunnittelu:

Mikko Juvonen, tiimipäällikkö

Kati Immonen, tiimipäällikkö

Maaomaisuuden kehittäminen ja tontit:

Mia Kajan, erityisasiantuntija

Rakennussuojelu:

Sakari Mentu, arkkitehti

Viestintä ja vuorovaikutus:

Anu Hämäläinen, vuorovaikutussuunnittelija

Kaupungin kanslia / keskusta

Sirpa Kallio, projektinjohtaja

Kaupunginmuseo:

Johanna Björkman, tutkija

Muu yhteistyö:

Helsingin satama Oy

Kaupunginmuseo

Tukkutori

Kannen kuva: Tuntematon v. 1180-1889./Helsingin kaupunginmuseo

Selvitykset ja alueen suunnittelua koskevat päätökset:

- Tähtitornin vuori ja Ullanpuistikko, Hoito- ja kehittämissuunnitelma (Helsingin kaupunki, 2011)
- Kauppatorin kaupunkirakennehistoriallinen selvitys, (Arkkitehtitoimisto Okulus 2016)
- Kauppatorin ympäristön kehittämisen kokonaissuunnitelma (Helsingin kaupunki 2015)
- Kauppatorin alueen suunnitteluperiaatteet (Kaupunkisuunnittelulautakunta 2016)
- Kauppatori ja Makasiiniranta, liikenteellinen ja kaupallinen selvitys (Ramboll Finland Oy 2018)
- Eteläsataman lahden maisemallinen tilavaraus- ja periaatesuunnitelma (Loci maisema-arkkitehdit Oy, JKMM arkkitehdit Oy, 2020)
- Eteläsataman lahden alustava teknisten tilavarausten ja toteuttamistavan periaate-suunnitelma (Ramboll Finland Oy, 2020)
- Varaus suunnittelu- ja konseptikilpailulle, kaupunginhallitus 9.11.2020
- Makasiini- ja Olympiarannan tilavaraus- ja periaatesuunnitelma (Loci maisema-arkkitehdit Oy, JKMM arkkitehdit Oy 2021)
- Eteläsataman lahden alustava teknisten tilavarausten ja toteuttamistavan periaatesuunnitelman päivitys, Makasiini- ja Olympiaranta, suunnitelmaselostus (Ramboll Finland Oy 2021)
- Luonnossuunnitelma tunneliyhteydestä Tähtitorninmäen alitse (Afray Oy 2021)

Sisällys

1. Johdanto	5
2. Suunnitteluperiaatteet	7
2.1 Toiminnot	7
2.2 Kulttuuriympäristö ja maisema	7
2.3 Rakentaminen	8
2.4 Liikenne, julkiset tilat ja yhteydet	10
2.5 Yhdyskunta- ja rakennetekniikka	11
2.6 Ilmastoviisas rakentaminen	12
3. Suunnittelun maankäytölliset lähtökohdat	13
3.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet	13
3.2 Uudenmaan maakuntakaava	13
3.3 Yleiskaava 2016	13
3.4 Kulttuuriympäristöt	15
3.5 Virkistys- ja viherverkosto 2050	15
3.6 Helsingin maanalainen yleiskaava	16
3.7 Helsingin kaupunkistrategia 2017-2021	16
3.8 Hiilineutraali Helsinki 2035 –toimenpideohjelma	16
3.9 Helsingin korkean rakentamisen selvitys KSLK 13.12.2011	17
3.10 Helsingin viher- ja virkistysverkon kehittämissuunnitelma	17
3.11 Keskustavisio	17
3.12 Satamatoimintojen uudelleenjärjestelyt	18
3.13 Asemakaavat	18
3.14 Rakennuskiellot	18
3.15 Laaditut selvitykset sekä periaate- ja luonnossuunnitelmat	18
4. Alueen historia	20
4.1 Eteläsatamanlahti	20
4.2 Olympiaterminaali (Eteläsatama)	21
4.3 Kauppatori rakennuksineen	21
4.4 Tähtitorninvuori	22
4.5 Kaivopuisto	22
5. Nykytila	23
5.1 Makasiiniranta ja Olympiaranta	23
5.2 Lyypekinlaituri ja Vanha Kauppahalli	23
5.3 Tähtitorninvuori	23
5.4 Maaperä, rakenteet, tasaus ja yhdyskuntatekniikka	24

1. Johdanto

Eteläsataman läntistä rantavyöhykettä kehitetään paremmin saavutettavaksi, keskustan elinvoimaisuutta tukevaksi, toiminnalliseksi kokonaisuudeksi. Makasiinirantaan tavoitellaan uutta arkkitehtuuri- ja designmuseota sekä museotoimintaa tukevia toimintoja. Alue on myös keskeinen osa kaupunkia kiertävää rantareittiä. Alueen suunnittelun lähtökohtana on sataman rekkaliikenteen ja henkilöautoliikenteen poistuminen eteläsatamasta. Samalla varaudutaan sataman pika-alus- ja risteilyliikenteen tilanvaraukseen ja toimintaan alueella.

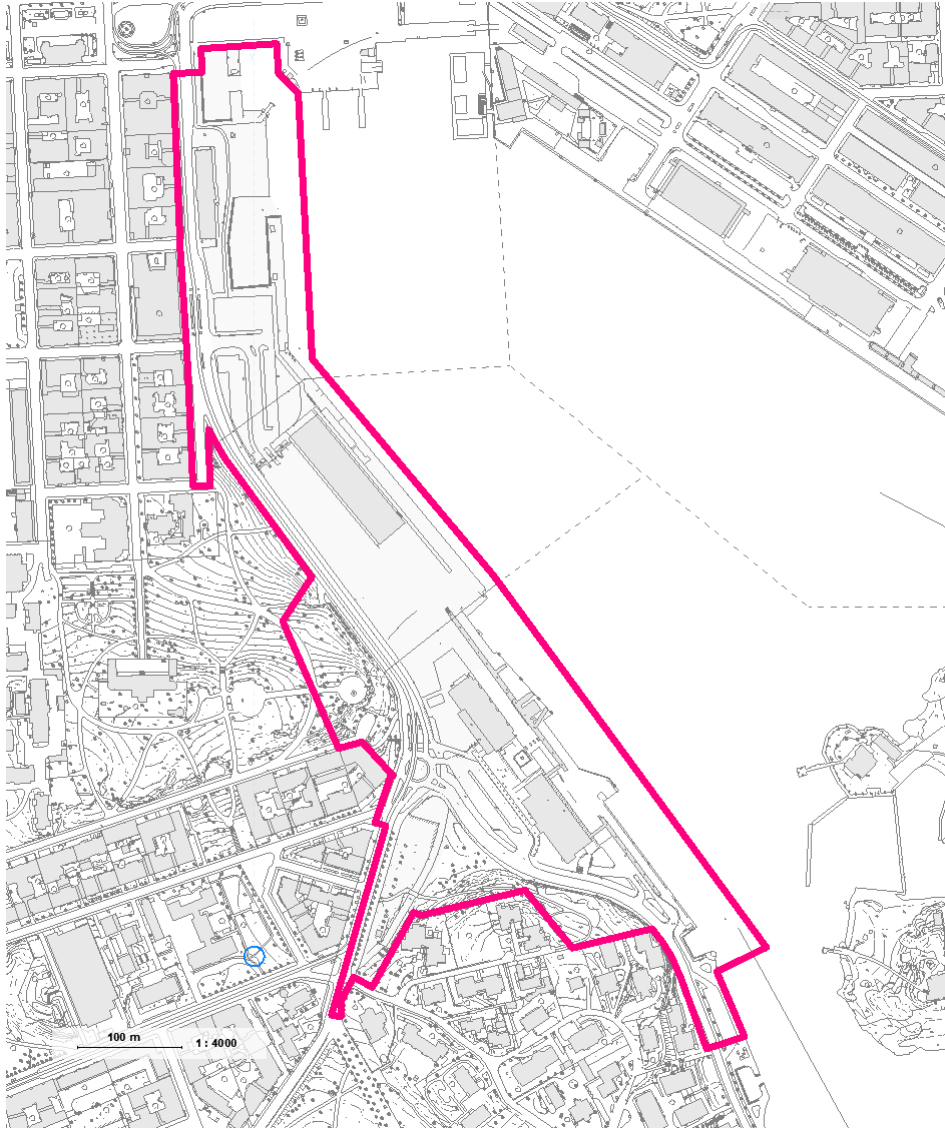
Suunnittelualue sijoittuu Kaartinkaupungin, Ullanlinnan ja Kaivopuiston kaupunginosaan Eteläsatamanlahden läntiselle rantavyöhykkeelle. Alue ulottuu Kauppatorin kolera-altaalta aina Olympiaterminaalin eteläpuolelle. Myös osa Tähtitorninvuoren puiston reunavyöhykkeestä sekä Armi Rätian puisto kuuluvat suunnittelualueeseen. Alue on laajuudeltaan noin 7 hehtaaria.

Alueen suunnittelun pohjaksi on laadittu suunnitteluperiaatteet. Suunnitteluperiaatteiden tavoitteena on ohjata suunnittelua siten, että alueen arvot ja identiteetti, sekä tavoiteltu museorakentaminen ovat lähtökohtina alueen kehittämisessä. Keskeisimmät alueen suunnittelua ohjaavat elementit ovat Eteläsatamanlahden arvokas ympäristö ja maisemallinen kokonaisuus sekä liikenteelliset lähtökohdat, kuten kävely-ympäristö ja rantareitin jatkuvuus. Lisäksi suunnittelussa tulee ottaa huomioon alueen tekniset lähtökohdat sekä osalla aluetta säilyvän satamatoiminnan edellytykset. Tavoitteena on myös varmistaa uudisrakentamisen ja julkisen tilan korkea laatu sekä rakentamisen ratkaisuiden kestävyys. Suunnitteluperiaatteet ohjaavat alueesta järjestettävää konsepti- ja suunnittelukilpailua.

Suunnitteluperiaatteiden lähtökohtina ovat muun muassa valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, Helsingin yleiskaava 2016, maanalainen yleiskaava, Helsingin kaupunkistrategia ja Hiili-neutraali Helsinki 2035 –ohjelma. Lisäksi suunnittelun pohjaksi on laadittu selvityksiä sekä periaate- ja luonnossuunnitelmatasoisia tarkasteluja muun muassa teknisistä ja maisemallisista lähtökohdista ja tilavarauksista sekä rakentamisen vaikutuksista ympäristön arvoihin, kuten maisemaan ja kaupunkiympäristöön. Laaditut suunnitteluperiaatteet perustuvat suurelta osin laadittujen selvitysten ja periaatesuunnitelmatasoisten tarkastelujen tuottamiin lähtökohtiin ja reunaehdoin. Selvityksiä ja vaikutusarvioita tarkennetaan suunnittelun edetessä.

Alueella on varaus laatu- ja konseptikilpailun järjestämiseksi. Kilpailu on kaksivaiheinen ja se ratkaistaan laadullisin perustein. Alueelle laaditut suunnitteluperiaatteet toimivat kilpailutehtävän maankäytöllisinä linjauksina, joita ratkaisuehdotusta laadittaessa tulee noudattaa. Kilpailuehdotuksia arvioidaan kahdessa vaiheessa. Jo ensimmäisen vaiheen ehdotusten perusteella voidaan esimerkiksi maisemaan ja kaupunkikuvaan kohdistuvia vaikutusten arvioiteja ja herkkyystarkasteluja tarkentaa. Vaikutustarkastelu jatkuu läpi kilpailun ja tärkeimmät arvioitavat vaikutukset sisältyvät kilpailun arviointikriteereihin. Kilpailun ratkettua kaupunki tekee päätöksen kehittämisvarauksesta kilpailun voittajalle. Alueen maankäytön suunnittelu jatkuu asemakaavatuoksella. Kilpailun voittajaehdotusta kehitetään asemakaavaprosessin edetessä viitesuunnitelman tasoiseksi asemakaavatyötä tukevaksi suunnitelmaksi.

Alue on nykyisin suurelta osin vuokrattu Helsingin Satama Oy:lle satamakäyttöön ja alueelle sijoittuu Sataman omistamia rakennuksia ja rakenteita, kuten laitureita. Helsingin kaupunki omistaa alueen. Suunnittelualueelle sijoittuvia suojeluarvoiltaan merkittäviä rakennuksia ovat Vanha Kauppahalli, kioskirakennus, Olympiaterminaali ja Satamatalo. Muita alueelle sijoittuvia rakennuksia ja rakenteita ovat vanhan ratakuilun yhteyteen liittyvät tilat, Tähtitorninvuoren kallioon louhitut tilat, Lyypekinlaiturille tilapäisesti sijoittuva biennaalipaviljonki sekä huonokuntoinen Makasiiniterminaali, joka on tarkoitus purkaa.



Kuva 2 Suunnittelualueen rajautuminen.

2. Suunnitteluperiaatteet

2.1 Toiminnot

Alueelle tavoitellaan kansainvälistä huipputasoa edustavaa arkkitehtuuri- ja designmuoseokokonaisuutta. Museorakennus tai vastaava kulttuurirakennus toteutetaan uudisrakennuksena osana suunnittelualueen laajempaa kehittämistä. Museo sijoittuu Makasiinirantaan alueen pohjoisimmaksi uudisrakennukseksi. Museon kokoluokka on alustavasti enintään noin 9000 m² (nettoala). Museon toteutuksesta päätetään myöhemmin erikseen. Museo tulee olla itsenäisesti toteutettavissa museohankkeen päättämässä aikataulussa. Museon rakentamisesta järjestetään erillinen arkkitehtuurikilpailu.

Alueelle on lisäksi mahdollista suunnitella museotoimintaa tukevaa kulttuuri-, palvelu-, liike- ja muuta toimitilarakentamista (mm. hotelli mahdollinen). Tavoitteena on toiminnallinen monipuolisuus. Asumista ei sallita.

Aluetta kehitetään laadukkaiden julkisten ulkotilojen ja yhteyksien sekä merellisten toimintojen alueena. Alue on osa kävelykeskustaa. Alueelle suunnitellaan julkista ja viihtyisää käveltävää kaupunkitilaa, joka yhdistää Kauppatorin ja Kaivopuiston sekä mahdollistaa pääsyn meren ääreen.

Toiminnallisuus on koko rannan ydin. Rannan tulee palvella ja houkutella ihmisiä – konseptin tulee tuottaa elämää ja toiminnallinen yhteys mereen. Monenlaisille ihmisryhmille, kuten eri ikäisille kaupunkilaisille, suunnattuja toimintoja tulee sijoittaa lomittain tavoitteen saavuttamiseksi. Alueelle tavoitellaan kaupallisten palveluiden lisäksi mahdollisuuksia myös epäkaupalliseen oleskeluun. Yleisen jalankulun väyliä ja aukioita voidaan sijoittaa uudisrakentamisen lomaan joko portaina tai luiskina esteettömyys huomioiden.

2.2 Kulttuuriympäristö ja maisema

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

Tavoitteena on alueen merellisen julkisivun luonteen säilyttäminen. Kauppatorin ja rantavyöhykkeen taustalla ovat Empirekeskustan, Katajanokan rannan ja Etelärannan korttelirivistöt. Ne sekä Tähtitorninvuoren puistoalue kehystävät ja rajaavat sataman kaupunkitilaa.

Ympäristön arvot sekä suhde olemassa olevaan ympäristöön otetaan huomioon suunnitteluratkaisussa. Suunnittelualue on nähtävissä ja koettavissa kaikista suunnista ja mereltä saatuaessa se sijoittuu Helsingin ikoniseen saapumisenäkymään. Vastaavasti alueelta avautuu poikkeuksellisen edustavia näköaloja eri suuntiin keskustassa ja satamassa. Kaiken rakentamisen – sekä rakennusten että kaupunkitilan - tulee sopeutua arvokkaaseen kulttuurimaisemaan. Kauppahallin edustan pienimuotoinen uudisrakentaminen tulee olla alisteista Vanhalle kauppahallille.

Tähtitorninvuorelta avautuvat näkymät merelle ja kaupunkiin säilyvät. Suunnitelmassa uudet rakennuspaikat ja rakennusvolyymit tulee sovittaa ympäristöönsä siten, että nykyiset tärkeimmät näkymät säilyvät. Rakennukset eivät saa peittää näkymiä Tuomiokirkolle ja Uspenskin katedraalille. Pohjoisesplanadin empirejulkisivun täytyy säilyä näkyvässä rakennusmassojen kattolinjan yläpuolella. Rakennukset tulee massoitella niin, että näkymä Kauppatorin ja Katajanokan edustan vesipintaan säilyy.

Tähtitorninvuoren siluetti nousee jatkossakin rakennusmassojen kattolinjan yläpuolelle. Tähtitorninvuoren puistoalueen tulee säilyttää asemansa suurmaisemassa ja kauppatorin suunnasta alueelle avautuvassa näkymässä. Se muodostaa myös taustan suunnittelualueelle mereltä katsottaessa.

Katujen päätteenä näkyy meri. Helsingin keskustan kaupunkirakenteessa on ollut perinteisenä ominaispiirteenä, että katujen päätteenä näkyy meri. Eteläisen Makasiinikadun päätteen näkymänä tulisi siten olla meri ja rakentamisen tulisi alkaa sen eteläpuolelta. Rakentaminen voi ulottua pohjoisemmaksi kuin nykyinen Makasiiniterminaali, mutta rakentamista ei tavoitella Palacen edustalle tai Vironaltaalle.

Uudisrakentamisessa otetaan huomioon Laivasillankadun katunäkymät. Rakennukset tulee massoitella niin, että Tähtitorninvuori näkyy rakennusten väleistä ja vastaavasti Laivasillan kadulta avautuu näkymiä merelle.

Suojeltujen ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden rakennusten arvot otetaan huomioon suunnittelussa. Olympiaterminaali ja Satamatalo ovat asemakaavassa sr-2 merkinnällä suojeltuja rakennuksia. Vanha Kauppahalli ja sen läheisyydessä sijaitseva kioski ovat kulttuurihistoriallisesti arvokkaita rakennuksia.

2.3 Rakentaminen

Uusien rakennusten, rakennusosien ja laitteiden ylin sallittu korkeusasema on + 20.0 koko suunnittelualan pituudelta. Lähinnä rantaa olevien rakennusten, rakennusosien ja laitteiden ylin sallittu korkeusasema on + 18.0. Näistä voidaan perustellusti poiketa vain, mikäli ratkaisu ottaa huomioon tärkeimmät säilytettävät näkymät ja tuottaa muutoin lisäarvoa alueen julkisille tiloille, yhteyksille alueen läpi sekä rakentamisen laadulle.

Katu- ja aukiotason tiloihin sijoittuu palvelu-, myymälä- tai vastaavia tiloja, jotka ovat luonteeltaan julkista tilaa. Alueelle ei saa muodostua takapihoja, vaan kaikki julkisivut ovat pääjulkisivuja rakennuksen katto mukaan lukien.

Rakentaminen ei voi sijoittua rantaviivalle tai ulottua meren päälle. Tämä johtuu laivojen liikkumisesta satamassa.

Alueella sijaitseva Makasiiniterminaali puretaan.

Mahdollisen uuden kansirakenteen tulee sopeutua olemassa olevaan Satamatalon edustan kanteen.

Vanha Kauppahalli on rakennustaiteellisesti, historiallisesti ja kaupunkikuvallisesti arvokas rakennus, jonka suojeluarvot turvataan. Uuden toiminnan ideointi Vanhaan Kauppahalliin on mahdollista. Parhaimmillaan Vanhan Kauppahallin pitkä ruokahistoria näkyy myös sen tulevaisuuden käytössä. Tavoitteena on säilyttää rakennuksen kaupunkikuvallinen asema ja arvot, sisätilan hahmo, osin sisätilojen alkuperäisiä ratkaisuja sekä kattomaailman ainutlaatuiset

teräsrakenteet. Rakennuksen kauppahallimaisen luonteen säilyminen on tavoitteellista mahdollisista toiminnallisista muutoksista huolimatta. Koko rakennuksen luonteen muuttava toiminta ei ole toivottavaa. Vanhan kauppahallin nykyisen kauppahallitoiminnan säilyttäminen vaatii taloteknisiä parannuksia. Esimerkiksi ravintolan keittiötoiminta on erittäin vaativaa ilmanvaihdon kannalta, mutta voi olla mahdollista taloteknisiin parannuksiin. Rakennuksen suojelevarvot asettavat haasteen talotekniikan toteuttamiselle. Toiminnan muutokset tulee huomioida muun muassa huolto- ja wc-tilojen riittävyyden kannalta. Kauppahalli voi olla osa laatu- ja suunnittelukilpailun voittajalle luovutettavaa kokonaisuutta, mikäli se kuuluu voittaneen ehdotuksen ideaan.

Vanhan Kauppahallin vähäinen, paviljonkimainen lisärakentaminen rakennuksen teknisten uudistusten mahdollistamiseksi ja toiminnallisuuden parantamiseksi on mahdollista.

Lisärakentamisen tulee sopia kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen rakennukseen ja olla alisteista kaupunkikuvallisesti merkittävälle rakennukselle.

Lyypekinlaiturilla Vanhan Kauppahallin merenpuoleisen edustan käyttöä tutkitaan. Huomiioon otettavia asioita ovat kauppahallin huoltoon, mahdolliseen pienimuotoiseen laajentamiseen sekä rannan kulkuyhteyksiin ja vesireittiliikenteeseen liittyvät reunaehdot. Lyypekinlaiturilla varaudutaan vesireittiliikenteen terminaalin tarpeisiin joko Lyypekinlaiturille rakennettavana maltillisen kokoisena uudisrakennuksena tai Vanhan Kauppahallin toiminnalliseen konseptiin sisältyvänä. Alueen jätehuolto tulee järjestää mahdolliseen uudisrakennukseen tai maanalaisena.

Satamatoiminnoille varataan Olympialaiturilta ja Makasiinilaiturilta riittävä alue, joka on vähintään 15 metriä leveä. Satama-alue on koko Olympialaiturin pituinen ja Makasiinilaiturilla 150 metriä laiturin eteläkulmasta alkaen. Alueen sisäpuolella varaudutaan satamamatkustajien kävelyliikenteeseen sekä alusten tarvitseman huoltoajoliikenteen tilavarauksiin kääntöpaikkoineen. Alue erotetaan muusta julkisesta laituralueesta turvatoimialueeksi, jolla varaudutaan matkustajien ja huollon liikenneyhteyksiin.

Alueelle varaudutaan osoittamaan rakennuspaikka tai tilat noin 1500-2000 m² kokoiselle pika-alusliikenteen terminaalille Makasiinilaiturin läheisyyteen. Terminaalin tulee olla jälkikäteen toteutettavissa ja sille on osoitettava riittävät aluevaraukset. Terminaalirakennuksen ja sataman turvatoimialueen välille tarvitaan muusta jalankulusta erotettu ja esteetön kävely-yhteys, joka voidaan toteuttaa esimerkiksi kävelysiltana tai -putkena rantareitin yli. Terminaalista tarvitaan myös sujuva yhteys Laivasillankadun tasoon.

Olympiaterminaali ja Satamatalo vapautuvat satamatoiminnoilta muuhun käyttöön. Rakennuksilla on suojelevarvoja, jotka tulee turvata ja ottaa huomioon suunnittelussa. Säilytettäviä ominaispiirteitä ovat rakennusten julkisivun ja vesikaton kaupunkikuvallinen arvo sekä Olympiaterminaalin matkustajahallin yhtenäisyys ja tilan avoimuus. Kaupunkikuvallista arvoa on erityisesti rakennusten vesikaton muodolla ja sisäänkäyntikatoksella. Satamakäyttöön liittyvät matkustajasillat voi purkaa.

Armi Ratian Puiston alla olevien tilojen potentiaali tutkitaan osana kokonaisuutta. Ratakuilun tilojen kaupallinen kehittäminen on tavoitteellista, mutta asiaa ei ole tarkemmin vielä tutkittu.

Kaikki kiinteistöjen hoitoon ja jätehuoltoon liittyvät laitteet, rakennelmat, järjestelyt ja henkilökunnan pyöräpaikat sijoitetaan rakennuksiin. Kiinteistöhuollon tai talotekniikan järjestelyjä ei saa sijoittaa yleisille alueille, kaduille, puistoon tai aukioille eikä ulkoalueille tontilla. Vain Vanhan Kauppahallin jätehuolto voidaan ratkaista maanalaisena, mikäli hallin läheisyyteen ei esitetä uutta rakentamista, johon jätehuolto ensisijaisesti integroidaan.

2.4 Liikenne, julkiset tilat ja yhteydet

Alue on osa Helsingin etelärantoja kiertävää rantareittiä, jonka olosuhteita parannetaan. Tavoitteena on rantamuuria mukaileva, laituritasolla kulkeva rantareitti.

Alue on tasoerojen vuoksi esteettömyydeltään vaativaa. Esteettömien reittien suunnitteluun on kiinnitettävä erityistä huomiota.

Rannan tulee olla julkisessa käytössä siltä osin kuin sitä ei ole varattu sataman käyttöön.

Vanhan Kauppahallin suunta on pääsaapumissuunta keskustasta alueelle. Kauppahallin eteläpuolelle muodostuu luontevasti museon tai siihen liittyvän rakennuksen julkinen sisäänkäyntiaukio.

Lyypekinlaiturista halutaan kehittää toiminnallisesti aktiivinen ranta-aukio. Yhteyksiä Lyypekinlaiturilta Kauppatorin suuntaan tulee kehittää osana rantareittiä. Rantamuuria seuraileva kävelymahdollisuus on tärkeä osa Kauppatorin alueen ympäristöhistoriaa. Lyypekinlaiturin rantamuurit tarvitaan kehittyvän vesireittiliikenteen käyttöön. Myös Suomenlinnan lautan lähtöpaikka saattaa tulevaisuudessa olla Lyypekinlaituri.

Rantaviivaa ei ole tavoitteellista merkittävästi muuttaa, eikä lisäalaiden muodostamiselle ole tarvetta.

Satamatalon edustalta on sujuva kävely-yhteys rantareitille. Mahdollisen Satamatalon edustan kannen jatkoon tulo tulee mahdollisuuksien mukaan sopeuttaa tai maisemoida ympäristön tasoihin.

Laivasillankadun ja rannan välille osoitetaan kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti riittävän väljät yhteydet. Näin vahvistetaan myös Tähtitorninvuoren ja rannan välistä kävely-yhteyttä, joka sijoittuu luontevasti maantasoon. Rakennusten massoittelussa tulee pyrkiä siihen, ettei katutilasta muodostu kuilumainen.

Yhteydet kortteleiden läpi täydentävät julkisten ulkotilojen muodostamia yhteyksiä. Sisätilat tarjoavat vaihtoehtoisia reittejä uudessa korttelirakenteessa.

Vanhan ratakuilun mahdollistama yhteys ranta-alueelta Armi Ratian puistoon tutkitaan osana kokonaisuutta. Tavoitteena on rantareitin ja Armi Ratian puiston välinen kävely-yhteys ratakuilun kautta, mikäli se nivoutuu luontevasti osaksi Makasiinirannan kokonaisuutta. Myös puiston ja Olympiaterminaalin edustan kannen välistä yhteyttä on tarpeen parantaa. Aluetta ideoidaan rantaa ja julkisia ulkotiloja toiminnallisesti ja maisemallisesti yhdistävänä puistoalueena. Puiston alle voi esittää toimintoja, jonne käynnin voi ratkaista myös puistokannen päältä. Ratkaisussa tutkitaan korkeustasojen yhteensovittamista tavalla joka parantaa ulkotilojen yhteyksiä. Alueen puistomainen yleisilme säilytetään eikä ratakuilun idänpuoleisille puistoalueille tavoitella muutoksia.

Pyöräilyn nopea parannettu reitti kulkee jatkossakin Etelärannan, Laivasillankadun ja Ehrenströmintien varrella, jolloin laiturialue rauhoittuu hitaammalle liikkumiselle ja rannan toiminnoille. Kaupunki suunnittelee Olympiaterminaalilta alkavan Laivasillankadun kapean jalakäytävän leventämistä 6 metrillä, jolloin jalankululle ja pyöräilylle saadaan noin 10 metrin tila. Tämä tulee ottaa huomioon suunnittelussa. Vanhan Kauppahallin lännenpuoleiset keskiovet on suljettu käytöltä pyörätien sijoittumisen vuoksi.

Tulevien uusien rakennusten tonttiliittymät sekä huolto- ja saattoliikenne järjestetään Tähtitorninvuoren kautta tai/sekä alueen eteläpäästä. Tavoitteena on kellaritasoon sijoittuva huoltoyhteys, joka ei rajoita Laivasillankadun puoleisten katutasojen avautumista kadun suuntaan tai estä Laivasillankadun ja rannan välisten sujuvien yhteyksien ja näkymien avaamista. Huoltoyhteyden mitoitus mahdollistaa museon tarvitseman rekkaliikenteen. Suunnittelualueen eteläisten osien saattoliikenne voidaan hoitaa myös Satamatalon edustalta. Satamatalon edustalla varaudutaan lisäksi risteilyalusliikenteen saattoliikenteen (linja-autot) tarpeisiin ja alueelta osoitetaan sujuva kävely-yhteys Olympialaiturille. Museon saattoliikenne (henkilöautot, taksi, matkailuliikenteen linja-autot) voidaan suunnitella pääoven läheisyyteen maanpinnalle.

Tarvittavat pysäköintipaikat sijoitetaan yleiseen pysäköintilaitokseen, esimerkiksi Tähtitorninluolaan ja sen mahdolliseen laajennukseen. Tarvittava pysäköintipaikkamäärä tarkentuu toiminnan mukaan.

2.5 Yhdyskunta- ja rakennetekniikka

Suunnittelussa otetaan huomioon nykyiset yhdyskuntateknisen huollon verkostot ja alueelle suunnitellut yhdyskuntateknisen huollon hankkeet. HSY:n eriytetyn viemäröinnin suunnitelma otetaan huomioon jatkosuunnittelussa. HSY:n hankkeiden, suunnittelualueen sekä suunnittelualueen viereisen Kauppatorin alueen ratkaisussa on tunnistettu yhteissuunnittelutarve.

Alueen sijainti tulvariskialueella otetaan huomioon korkotasojen suunniteltaessa. Toteutettavilla toimilla koko rantavyöhykkeelle muodostuu muuttuvalta merenpinnalta suojaava yhtenäinen rakenne. Alin suositeltava rakentamiskorkeus on +3,4 (N2000). Alueella, jolle sijoitetaan uutta rakentamista, tulvasuojaus järjestetään lähtökohtaisesti maanpintaa korottamalla tasoon +3,4. Uudisrakentamisalueen pohjoispuolinen alue liittyy vaiheittain toteutettavilla tasauksen nostotoimilla Vironaltaan ympäristöön. Vironaltaan ja Kauppatorin osalta tulvasuojaus hoidetaan ainakin toistaiseksi väliaikaisen tulvasuojauksen mm. tulvapatojen avulla. Satamalaiturin ja Olympiaterminaalin edustan tulvasuojaus esitetään toteutettavan joko rakenteellisesti esim. tulvamuurin avulla tai korottamalla maanpinnan tasoa rannan puolella.

Uudisrakentamisalueen huoltoajoyhteys sijaitsee vähintään alimman suositellun rakentamiskorkeuden tasossa tai muuten tulvalta suojattuna.

Etelärantaan, Vironaltaan lounaiskulmaan toteutetaan tulvapumppaamo, joka palvelee Kasarmitorin valuma-alueen hulevesien johtamista mereen. Hulevesien pumppausta tarvitaan yhtäaikaissa meri- ja hulevesitulvatilanteissa, kun pintavaluntavesien johtaminen mereen on estynyt tulvasuojaurakenteiden takia. Suurten pumppauskapasiteettivaatimusten vuoksi pumppaamojen tilavaraukset muodostuvat suuriksi, alustava tilatarve on 15 x 15 m.

Alueen uusi maankäyttö edellyttää huomattavia kunnostamistoimenpiteitä ranta- ja pohjarakenteille. Alueen rantarakenteet kunnostetaan ja niiden rakenteilla varmistetaan myös alueellinen vakavuus. Sekalaisen täyttömateriaalin alla olevan saven ja alueen tasauksen noston vuoksi on tarpeen huolehtia alueellisesta vakavuudesta. Rakennerratkaisujen suunnittelua tarkennetaan maankäyttöratkaisun tarkentuessa.

Alueen maaperän laatutietojen tarkentamiseksi alueella tullaan tekemään tarkentavia pohjatutkimuksia.

Rakennukset ja rakenteet perustetaan paaluilla. Alueesta suurin osa on sataman käyttöön eri aikoina tehtyä sekalaista täyttömaata. Osa täytöistä on tehty jo 1800-luvulla ja viimeisimmät on

tehty 1950-luvulla. Täyttöjen ja sen alapuolisten savi- ja kitkamaakerrosten paksuus vaihtelee. Kalliopinnan korkeusasema alueella on noin -10...-25. Alueen maaperässä sijaitsee vanhoja rakenteita, jotka ovat joko aiempien rakennusten perustuksia tai laiturilinjojen perustuksia.

Alueen suunnittelussa otetaan huomioon sekä nykyisten että tulevien kansirakenteiden erityiskysymykset. Kansirakenteiden suunnittelussa otetaan huomioon vapaan korkeuden lisäksi myös kaikki kannen alaisten toimintojen edellyttämät tarpeet, pelastusturvallisuus sekä rakenteiden ja tekniikan edellyttämät tilatarpeet. Olemassa olevat kansirakenteet Satamatalon ja Olympiaterminaalin edustalla sekä maanalaiset tilat vanhassa ratakuilussa otetaan huomioon suunnittelussa.

Maa- ja vesiliikenteen melu-, ilmanlaatu- ja muut ympäristövaikutukset otetaan huomioon suunnittelussa. Laivojen matalataajuuksinen melu edellyttää erityisiä ratkaisuja rakenteilta ja vaikuttaa rajoittavasti alueelle sijoitettaviin toimintoihin.

Käyttötarkoituksen muuttuessa selvitetään vanhojen rakennusten haitta-aineet ja pilaantuneisuus. Suunnittelun yhteydessä kartoitetaan riskikohteet ja varmistetaan rakennusten soveltuvuus suunniteltuun käyttöön.

Maaperän mahdollisen pilaantuneisuuden laajuus ja laatu selvitetään asemaakaavoituksen yhteydessä.

Alueen kaavoituksen yhteydessä arvioidaan toteutusratkaisujen kustannusvaikutuksia.

2.6 Ilmastoviisas rakentaminen

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

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

Kansirakenteita käytettäessä varataan riittävä istutusvara puuistutuksille.

Jatkosuunnittelussa tutkitaan mahdollisuudet paikallisen energiantuotannon hyödyntämiseen.

3. Suunnittelun maankäytölliset lähtökohdat

Alueen maankäytön lähtökohdat määrittävät tulevan rakentamisen toiminnalliset ja kaupunkikuvalliset tavoitteet.

3.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Alueen suunnittelua koskevat erityisesti seuraavat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet:

- edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta
- edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä
- sijoitetaan merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa
- turvataan kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien liikenne- ja viestintäyhteyksien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet sekä kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien satamien, lentoasemien ja rajanylityspaikkojen kehittämismahdollisuudet
- sijoitetaan uusi rakentaminen tulvavaara-alueiden ulkopuolelle tai varmistetaan tulvariskien hallinta muutoin
- ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja
- huolehditaan valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvojen turvaamisesta

3.2 Uudenmaan maakuntakaava

Uudenmaan maakuntakaavojen yhdistelmässä 2017 suunnittelualaue on keskustatoimintojen aluetta, valtakunnan keskus, taajamatoimintojen aluetta sekä, maakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö ja valtakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö. Lisäksi alueelle on osoitettu satama. Suunnittelualaueelta etelään on merkintä viheryhteystarpeesta.

3.3 Yleiskaava 2016

Helsingin yleiskaavassa 2016 alue on merkitty liike- ja palvelukeskustan (C1), kantakaupungin (C2), satama-, vesi- sekä virkistys- ja viheralueeksi. Alueen pohjoispuolella on merkintä raideliikenteen runkoyhteydestä (metro-yhteys Laajasalon suuntaan). Merkintä rantareitistä koskee alu-

etta. Lisäksi aluetta koskee määräys valtakunnallisesti merkittävien maisema- ja kulttuuriympäristöjen oikeusvaikutteisina huomioon ottamisesta sekä rantaviivan suunnittelusta julkisina uusilla rakentamisalueilla.

Yleiskaavamerkinnän C1 määritelmä on seuraava: "Palvelu-, liike- ja toimitilapainotteinen keskusta, jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Rakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on osoitettava pääsääntöisesti liiketilaksi. Alue on kävelypainotteinen. Alue erottuu ympäristöönsä tehokkaampana ja toiminnallisesti monipuolisempana. Liike- ja toimitilan kokonaisuusmäärää ei lähtökohtaisesti tule vähentää. Rakennuksen tai sen osan käyttötarkoituksen muutoksissa on varmistettava keskustalle ominaisen, toiminnallisesti monipuolisen ja sekoittuneen rakenteen säilyminen. Käyttötarkoituksen muutosten yhteydessä tulee tehdä alueellinen tarkastelu."

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

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

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

Tähtitornivuoren puistoa koskevan virkistys- ja viheraluemerkinnän mukaan: "Aluetta kehitetään merkittävänä virkistys-, ulkoilu-, liikunta-, luonto- ja kulttuurialueena, joka kytkeytyy seudulliseen viherverkostoon ja merelliseen virkistysvyöhykkeeseen. Virkistys- ja viheralueiden kehittämisessä huomioidaan yleiskaavan teemakartalla esitetty metsäverkosto. Lähtökohtana on säilyttää verkoston metsäinen luonne." Lisäksi sekä virkistys- ja viheralueilla sekä merellisen virkistys- ja matkailun alueilla tulee suunnittelussa turvata kulttuurihistoriallisten ja maisemallisten arvojen säilyminen sekä ottaa huomioon ja turvata luonnon monimuotoisuuden, ekosysteemipalvelujen kehittämisen, luonnonsuojelun ja ekologisen verkoston sekä metsäverkoston kannalta tärkeät alueet.

3.4 Kulttuuriympäristöt

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

- Suomenlinnan Unescon maailmanperintökohteen suojavyöhyke
- Kansallismaisema: Merellinen Helsinki, (Kansallismaisemat, Ympäristöministeriö 1993). Euroopan pääkaupungeista Helsinki on ainoa, joka sijaitsee aivan avomerren tuntumassa. Merellinen Helsinki on yksi ympäristöministeriön määrittelemistä Suomen kansallismaisemista. Kansallismaiseman ydin on yhtenäinen empire-keskusta, Kauppatori ja siitä lähtevä Esplanadin puisto ympäristöineen sekä näkymää mereltä hallitsevat, rantoja myötäilevät Tähtitorninmäki ja laaja Kaivopuisto.
- Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö RKY: Museoviraston laatimassa arvotuksessa Valtakunnalliset merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY 2009 suunnittelualueelle ja sen läheisyyteen sijoittuu useita Helsingin arvokkaiden kulttuuriympäristöjen laajoja kokonaisuuksia (Tähtitorninmäen observatorio ja puisto, Kaivopuisto, Helsingin Kauppatori rakennuksineen, Senaatintori ympäristöineen, Katajanokan vanha osa). Lisäksi alueelle sijoittuvat Olympiaterminaali ja Satamatalo muodostavat osan kohdetta Olympiarakennukset, joka kuuluu myös kansainvälisen DOCOMOMO-järjestön hyväksymään suomalaisen modernin arkkitehtuurin merkkiteosvalikoimaan.
- Helsingin kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittävä alue (vuoden 2002 selvitys)
- Maakuntainventoinnin kohteet, Uudenmaan kulttuuriympäristöt –selvitys (Uudenmaan liitto 2016)
- Yleiskaavan kulttuuriympäristöt –teemakartta (Helsingin kaupunki 2016b) on RKY-alueiden osalta oikeusvaikutteinen.

Alueelta on lisäksi laadittu:

- Helsingin yleisten alueiden arvoympäristöt –inventointi (Helsingin kaupunki 2008).
- Tähtitornin vuori ja Ullanpuistikko, hoito- ja kehittämissuunnitelma (Maisemasuunnittelu Hemgård 2011)
- Kauppatori, Kaupunkirakennehistorian selvitys (Arkkitehtitoimisto Okulus 2016)

3.5 Virkistys- ja viherverkosto 2050

Virkistys- ja viherverkosto 2050 –teemakartalla suunnittelualue sijoittuu Keskustan historialliset puistot ja kaupunkitilat –vyöhykkeelle, jota kehitetään kerrostuneen kulttuuriympäristön lähtökohdista. Rantareitti kulkee alueen läpi. Pääosin merenrantaa seurailevan rantareitin jatkuvuudesta huolehditaan. Rantareitin varrelle, paikoissa mihin on hyvä julkisen liikenteen yhteys, osoitetaan vesiliikenteen laituripaikkoja. Suunnittelualueen välittömässä läheisyydessä on osaksi kaupungin laajaa viherverkkoa luokiteltu Tähtitorninvuori. Suunnittelualueen eteläpuolelle sijoittuu osaksi Keskuspuistoa kuuluva ja kaupunginosapuistoksikin merkitty Kaivopuisto. Meren suunnassa suunnittelualue rajautuu Helsingipuistoon.

3.6 Helsingin maanalainen yleiskaava

Helsingin maanalaisen yleiskaavan nro 11830 (tullut voimaan kokonaisuudessaan 18.11.2011) mukaan alue on osin kantakaupungin pintakallioaluetta. Maanalaisessa yleiskaavassa on tilavaus suunnitellulle maanalaiselle tilalle likimain Unioninkatua mukailleen Tähtitorninvuoren kallioon. Lisäksi maanalaiseen yleiskaavaan on merkitty olemassa oleva tähtitorninvuoren kallioluola.

Uuden maanalaisen yleiskaavan laatiminen on vireillä.

3.7 Helsingin kaupunkistrategia 2017-2021

Helsingin kaupunkistrategian keskeisenä tavoitteena on ollut Helsingin keskustan vetovoimaisuuden ja elinvoimaisuuden kehittäminen. Visiona vetovoimainen keskusta tarjoaa kaupallisia palveluja, tapahtumia, viihtymistä ja on kansalaistoimintaa kokoava paikka. Yhtenä strategian tavoitteena on ollut selvittää ydinkeskustan viihtyisyyttä ja toiminnallisuutta edistävän kävelykeskustan merkittävä laajentaminen nyt kilpailun kohteena olevalla alueella. Olympiaterminaalilta Kauppatorille ulottuvaa rantavyöhykettä kehitetään tavoitteena keskustan elinvoimaisuutta tukevan toiminnallisen kokonaisuuden aikaansaaminen.

3.8 Hiilineutraali Helsinki 2035 –toimenpideohjelma

Energiatehokas maankäyttö ja kaupunkirakenne

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

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

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

3.9 Helsingin korkean rakentamisen selvitys KSLK 13.12.2011

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

3.10 Helsingin viher- ja virkistysverkoston kehittämissuunnitelma

Helsingin viher- ja virkistysverkoston kehittämissuunnitelma (Vistra II) on tarkoitettu lähtökohdaksi maankäytön suunnitteluun. Kehittämistoimenpiteet on kytketty osaksi yleiskaavan toteuttamishjelmaa. Suunnitelma on myös työväline avuksi asemakaavoitukseen. Helsingin viher- ja virkistysverkoston kehittämissuunnitelmassa on nostettu esiin seuraavia suunnittelualueita koskevia kehittämisen lähtökohtia ja tavoitteita:

- Rantareitti kulkee alueen läpi. Kyseessä on rakennettu ranta myös merkittävä rantapromenadi.
- Suunnittelualueelta aukeaa tärkeä näkymäsektori kohti kaupungin siluettia.
- Suunnittelualueen rannoilta avautuvat maisemakavalkadit
- Tähtitorninvuorelta alueen yli avautuva Helsingin identiteetin kannalta tärkeä siluettipanaama.
- Suunnittelua alue rajautuu kulttuurihistoriallisesti merkittävään Tähtitorninvuoren puistoon, joka on asemakaavoitettu jo ennen II maailmansotaa.

3.11 Keskustavisio

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

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

- Keskustan kulttuurikeskittymää täydennetään ja vahvistetaan.

3.12 Satamatoimintojen uudelleenjärjestelyt

Kaupunginvaltuuston 3.2.2021 päätöksen mukaisesti Eteläsataman maankäytön suunnittelua jatketaan nk. Keskitämiskenaarion pohjalta siten, että matkustaja-autolauttaliikenteeseen liittyvä rekkaliikenne siirtyy pois Olympiaterminalilta. Tukholman matkustaja-autolauttaliikenne keskitetään Katajanokalle ja Tallinnan matkustaja-autolauttaliikenne Länsisatamaan. Eteläsataman (ml. Katajanokan), Länsisataman, Jätkäsaaren, Ruoholahden ja Salmisaaren maankäytön kehittämistä jatketaan tähän periaatteeseen perustuen Sataman toimintaedellytysten sekä järjestelyn tuottamien kokonaishyötyjen turvaamiseksi.

3.13 Asemakaavat

Alueella on voimassa useita asemakaavoja. Osalla aluetta ovat voimassa asemakaavat vuodelta 1875 ja 1895. Vanhojen kaavojen sisältö on yleispiirteinen, eikä niillä juurikaan ole ohjaavaa vaikutusta. Uudemmat alueella voimassa olevat kaavat on laadittu vuosien 1969 ja 1999 välisenä aikana. Alueelle sijoittuu laajoja satama-alueita (LS) nykyisten matkustajalaivaterminalien alueille. Alueen rakennuksista Olympiaterminali ja Satamatalo on suojeltu asemakaavassa sr-2 merkinnällä. Kaavoitettuja puistoja alueella ovat Armi Ratian puisto Kaivopuistossa ja Tähtitornin vuori Ullanlinnassa. Lisäksi alueelle sijoittuu kaavoittamatonta vesialuetta.

3.14 Rakennuskiellot

Alueella on voimassa maankäyttö- ja rakennuslain 53 §:n 1 momentin mukainen rakennuskielto nro 12674 asemakaavan muuttamiseksi.

3.15 Laaditut selvitykset sekä periaate- ja luonnossuunnitelmat

Alueelle on asemakaavoituksen ja suunnitteluperiaatteiden laadinnan tueksi laadittu seuraavat selvitykset:

Makasiini- ja Olympiarannan tilavaraus- ja periaatesuunnitelma (LocI maisema-arkkitehdit Oy, JKMM arkkitehdit Oy 2021)

Makasiini- ja Olympiarannan maisemallinen tilavaraus- ja periaatesuunnitelma on jatkoa Helsingin kaupungin kaupunkiympäristötoimialan aiemmin tilaamalle ”Eteläsataman lahden maisemalliselle tilavaraus- ja periaatesuunnitelmalle” (LocI maisema-arkkitehdit Oy ja JKMM arkkitehdit Oy 2020). Työssä on tuotettu tarkistetuista lähtökohdista periaatesuunnitelmaa tutkittuja tilavarauksia koskevia ratkaisuja Makasiini- ja Olympiarannan jatkosuunnittelun pohjaksi. Periaatesuunnitelma on nimensä mukaisesti periaatteellinen, esittäen karkeitä tilavarauksia alueen uudisrakentamiselle ja laajentuville toiminnoille. Se ei toimi alueen varsinaisen suunnittelun viitesuunnitelmana. Rakennusoikeuden enimmäismäärä on riippuvainen toteutettavien rakennustypologioiden vaatimuksista ja paikan niille synnyttämistä edellytyksistä. Työ pyrkii paljastamaan mitä vaikutuksia alueen merkitykselle uusi rakentaminen saattaa aiheuttaa. Tämän havainnollistamiseksi suunnitelmassa on esitetty tärkeitä näkymiä alueen tietoteknisestä mallista, johon uudisrakentamisen tilavaraukset on sijoitettu. Johtopäätöksenä on todettavissa, että työssä esitetyt vaihtoehdot ratkaisevat Makasiinirannan rakentamiseen liittyviä kaupunkikuvallisia ja maisemallisia haasteita aiemmin tehtyjä periaatesuunnitelmia paremmin, sillä uudisrakentaminen on mahdollista liittää

luontevasti ympäröivien alueiden korkotasoon Laivasillankadulta merelle avautuvat näkymät huomioon ottaen. Samalla rakentamisen toiminnallisuus paranee, kun katutaso tilat voidaan kaikkiin suuntiin avata ympäröiviin julkisiin tiloihin, mikä vaikuttaa hyvin merkittävästi myös ympärille rakentuvan kävely-ympäristön laatuun ja viihtyisyyteen. Erityisesti esiin on myös nostettava rantareitin sijoittamisen mahdollisuus laiturin tasoon koko alueen pituudelta, jolloin rantareitti voi jatkua Kauppatorilta meren ranta myötäillen Kaivopuiston suuntaan. Lisäksi muodostuva uusi yhteys vanhaan ratakuiiluun avaa uusia mielenkiintoisia tutkittavia mahdollisuuksia ratakuiiluun liittyvien tilojen sekä Armi Ratian puiston ja Kaivopuiston suuntiin johtavien yhteyksien osalta.

Eteläsataman lahden alustava teknisten tilavarausten ja toteuttamistavan periaatesuunnitelman päivitys, Makasiini- ja Olympiaranta, suunnitelmaselostus (Ramboll Finland Oy 2021)

Helsingin sataman toiminnan laajuutta keskustan satamissa on arvioitu uudestaan ja laaditussa työssä lähtökohdaksi on otettu niin sanotun satamatoimintojen keskittämisskenaarion mukainen ratkaisu, jossa matkustajalaivaliikenne poistuu Eteläsatamasta. Maankäyttöpotentiaalin näkökulmasta uusi lähtökohta avaa mahdollisuuksia toiminnallisten edellytysten, kuten huoltoliikenteen reitin ja rantareitin sijoittumisen uudelleen arvioinnille. Työssä on tuotettu tarkentuneista lähtökohdista asemakaavoituksen ja jatkosuunnittelun pohjaksi alustavat tiedot kunnallistekniikan ratkaisuista, tilavarauksista ja kustannuksista. Tarkemmin työssä on tarkasteltu suunnittelualueen katujen ja ranta-alueiden, vesihuollon, teknisen huollon verkostojen ja ranta- sekä laiturerakenteiden sekä kansi- ja kattamisratkaisuiden tilavaraus- ja toteuttamistavan periaateratkaisuja.

Luonnossuunnitelma tunneliyhteydestä Tähtitorninmäen alitse (Afy Oy 2021)

Työssä on selvitetty toteuttamiskelpoisia vaihtoehtoja Laivasillankadun alittavalle huoltoliikenteen tunneliyhteydelle. Linjauksissa ei huomioida alueelle suunnitellun maanalaisen kokoojakadun varausta, vaan osa suunnitelluista linjauksista risteää varauksen kanssa. Työssä tutkittiin neljää vaihtoehtoista tunnelilinjausta ja arvioitiin karkealla tasolla valittujen tunnelilinjausten rakennettavuutta. Rakennettavuusarvion pohjalta vertaillaan eri linjausvaihtoehtojen etuja ja haittoja erityisesti teknisen toteutettavuuden kannalta. Lisäksi toteuttamiskelpoisista vaihtoehtoista on laadittu alustavat kustannusarviot.

Eteläsataman lahden maisemallinen tilavaraus- ja periaatesuunnitelma (Loci maisema-arkkitehdit Oy, JKMM arkkitehdit Oy, 2020)

Suunnitelmassa on tarkasteltu alueen maankäytön kehittämisen lähtökohtia ja toteutusedellytyksiä sekä tuottaa periaatetason ratkaisuja kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti arvokkaan alueen tilavarauksista niin rakentamispotentiaalin, yhteyksien ja reittien kuin tulvasuojauksenkin osalta. Suunnittelualue on jaettu kolmeen osa-alueen, joista kustakin esitetään kaksi erilaista ratkaisuvaihtoehtoa, jotka ovat sekä teknisesti toteutettavia että maisemallisesti korkeatasoisia ja alueen luonteeseen sopivia. Ratkaisuvaihtoehtojen valinnassa on tavoiteltu toisistaan selvästi eroavia periaateratkaisuja, kuitenkin kutakin osa-aluetta koskevat suunnittelun lähtökohdat ja tavoitteet huomioon ottaen. Työn tavoitteena on tuottaa helposti luettavaa ja ymmärrettävää suunnitelma-aineistoa periaateratkaisujen kaupunkikuvallisista ja toiminnallisista eroista ja vaikutuksista esimerkiksi näkyymiin ja kerrosalapotentiaaliin. Eteläsataman lahden maisemallisen tilavaraus- ja periaatesuunnitelman on tarkoitus toimia pohjana alueen jatkosuunnittelulle. Suunnitelmaa on vuonna 2021 Makasiinirannan osalta päivitetty vastaamaan muuttunutta suunnittelutilannetta.

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

Suunnitelmassa on tarkasteltu Eteläsataman alueen kehittämisen lähtökohtia ja toteutusedellytyksiä sekä tuotettu asemakaavoituksen ja jatkosuunnittelun pohjaksi alustavat tiedot kunnallistekniikan ratkaisuista, tilavarauksista ja kustannuksista. Tarkemmin työssä on tarkasteltu suunnittelualueen katujen ja ranta-alueiden, vesihuollon, teknisen huollon verkostojen ja ranta- sekä laiturerakenteiden sekä kansi- ja kattamisratkaisuiden tilavaraus- ja toteutumistavan periaateratkaisuja. Makasiinirannan sataman liikennejärjestelyistä on laadittu kaksi vaihtoehtoista versiota (VE1 ja VE2), jotka perustuvat kahteen vaihtoehtoiseen maankäyttöratkaisuun. Molemmissa vaihtoehtoissa on huomioitu maanalaisen kokoojakadun varaus sekä sataman tarvitsemat liikennealueet. Suunnitelmaa on vuonna 2021 Makasiinirannan osalta päivitetty vastaamaan muuttunutta suunnittelutilannetta.

4. Alueen historia

4.1 Eteläsatamanlahti

Helsinki perustettu ja rakennettu satamaksi vuonna 1550. Kun Helsinki siirrettiin 1600-luvulla Vantaanjoen suulta Vironniemelle paremman sataman vuoksi, kutsuttiin meren lahtea Kaupunginlahdeksi (Stadsviken). Sen rannat olivat niin matalia, että se soveltui vain rannikon ja saariston asukkaiden veneiden satamapaikaksi. Vielä 1600- ja 1700-luvulla Kauppatorin alue oli ranta-viivan alapuolella. 1700-luvun puolivälissä lahtea kutsuttiin Eteläiseksi kaupunginsatamaksi (Södra Stadshamnen). Sen asema satamana oli pitkään toissijainen. Liikenteen kasvaessa tämänkin lahden rannoille rakennettiin laivojen kiinnityspaikkoja ja satamamakasiineja. Helsingin viimeisen suurpalon 1808 ja pääkaupungiksi tulon 1812 jälkeen käynnistyi kaupungin jälleenrakentaminen J.A. Ehrenströmin johdolla, ja lahden rantoja alettiin täyttää ja varustaa ne aluksi puulaitureilla, myöhemmin kivilaitureilla. Jälleenrakennuskomitean toimesta laaditussa asemakaavassa Eteläsatamaa rajaavat rannat ja kauppatori saivat muotonsa ja nimensä. Kauppatoria ei kaavassa esitetty torina, vaan eteläisenä ranta-aukiona, joka liittyi kaupunkirakenteessa Espanadin puistoakselin päätteeksi. Toinen merkittävä akseli oli pohjois-eteläsuunnassa kulkeva nykyinen Eteläranta eli alun perin Itäinen ranta-aukio, vuodesta 1836 lähtien Läntinen ranta-aukio. Toisarvoisesta satamasta haluttiin tehdä ensiluokkainen.

Kauppatori ja nykyinen Etelärannan alue saavuttivat vakiintuneen muotonsa 1800-luvun puoliväliin mennessä. Merenlahden eteläosassa sijaitsi jo 1700-luvulta toiminut Ullanlinnan laivaveistämö, joka vuonna 1847 sai nimekseen Ullanlinnan Varviyhtiö. Eteläsataman rakennukset olivat alun perin puisia makasiineja nykyisen Etelärannan paikkeilla, jotka korvattiin kivirakennuksilla 1800-luvun alussa. Katajanokan puolella rantoja täytettiin, rannoille rakennettiin laitureita ja ko-meita tavaramakasiineja. Vuonna 1900 Katajanokalle valmistui uusi tulli- ja pakkahuone. Eteläsataman yhteydet paranivat huomattavasti, kun sinne rakennettiin rautatie vuosina 1891–1894. Satamaradan linjaus vaati Vironaltaan täyttämistä noin puolelta osin ja pohjoiseen rakennettiin suuri täyttöalue eli Keisarinluodonlaituri. Samoihin aikoihin satamaa ruopattiin ja Etelärannan puoli tuli valmiiksi. Näin Eteläsatama sai nykyisen muotonsa.

Vuonna 1936 valtuusto päätti laajentaa Eteläsataman Helsingin laivaveistämön alueelle. Tähän liittyi laajoja rautateiden ratatöitä, jotka valmistuivat vasta vuonna 1952. Autolauttojen aikakausi Suomen ja Ruotsin välisessä liikenteessä alkoi 1960-luvun alussa. Tavaraliikenne Katajanokalla lopetettiin ja rautatie sinne purettiin 1980-luvun alussa. Siitä lähtien Eteläsatama on ollut matkustajalaivojen ja autolauttojen käytössä ja sen rannoilla on toiminut useita terminaaleja.

4.2 Olympiaterminaali (Eteläsatama)

Kun Helsinki sai järjestääkseen olympialaiset 1952, vaikutti se erityisesti Eteläsatamaa reunustavien alueiden modernisointiin. Sataman länsiranta (laivaveistämön alue) oli hankittu kaupungin omistukseen jo 1910-luvulla. Rakentamiseen vaikutti vuoden 1940 kisojen järjestelyn tultua yllättäen Helsingin hoidettavaksi 1938. Tuolloin aloitettiin Makasiinilaiturin rakentaminen, mutta työt keskeytyivät vuotta myöhemmin. Olympiaterminaali valmistui 1952. Se oli arkkitehti Aarne Hytösen ja Risto-Veikko Luukkosen arkkitehtikutsukilpailun voittaneeseen ehdotukseen perustuva rakennus. Sen viereen rakennettiin Satamatalo, joka valmistui 1954.

Terminaali ja satamatalo liittyvät kaupungin satamien komeaan arkkitehtuurikehitykseen. Kun Olympiaterminaali valmistui vuonna 1952, sieltä kulki yli 90 000 matkustajaa vuosittain, mutta kuitenkin vain kesä- ja syyskesäkaukoina. Ympärivuotisen liikennöinnin Silja Line aloitti Olympiaterminaalista Tukholmaan vuonna 1972 ja säännöllisen reittiliikenteen Tallinnaan vuonna 1995. Terminaali ja sen lauttapaikat uusittiin vuosina 1989–1990 isompia aluksia varten.

4.3 Kauppatori rakennuksineen

Kauppatori satama-altaineen ja -laitureineen muodostettiin 1810-luvun kuluessa asemakaavan perusteella. Torikauppaa alettiin harjoittaa Kauppatorilla 1818. Kauppatorin alkuperäiset osatekiöt - porvaristalojen rakennusrivi, itse toriaukio, satama-altaat ja laiturit - perustuvat Ehrenströmin laatimaan asemakaavaan, jonka keisari vahvisti pääkaupungin rakentamisen pohjaksi 1812. Satama-altaiden ja -laitureiden 1800-luvun alussa rakennettu järjestelmä on pääpiirtein säilyttänyt alkuperäisen muotonsa.

Kauppatorin rannassa on Keisarinluodonlaituri. Nimensä se on saanut luodosta, johon keisari Nikolai I:stä kuljettanut laiva osui vuonna 1833. Nykyisin luoto on rannalle tuodun täytemaan alla. Entisen käännettävän rautatiesillan toisella puolella on Kolera-allas. Nimi on muistona koleeraan kuolleesta laivurista. Lyypekinlaituriksi kutsutaan Vironaltaan ja entisen rautatiesillan välistä osaa. Sitä käyttivät entisinä aikoina Lyypekkiin liikennöivät laivat. Vironaltaan ja meren välissä oleva laituri on nimeltään Pakkahuoneenlaituri.

Eteläsataman länsisivulla, Etelärannassa, on mm. kaupungin vanhin kauppahalli 1800-luvun lopulta ja kadunvarressa arkkitehti C.L. Engelin merikapteeni Sundmanille suunnittelema, alkuperäisen ulkomuotonsa säilyttänyt kaksikerroksinen kivitalo 1800-luvun alusta. Torin pohjoislaidan porvaristalojen rakentaminen käynnistyi heti 1810-luvulla. Ensimmäisinä valmistuivat mm. Heidenstrauchin kauppiastalo, merikapteeni Castegrenin talo ja kauppias Johan Lampan talo. Rakennusriviin valmistui Seurahuoneen rakennus 1830-luvun alussa arkkitehti C.L. Engelin suunnitelmien. Heidenstrauchin talo otettiin keisarinpalatsiksi 1839.

Suomen itsenäistymisen jälkeen keisarinpalatsista tuli Presidentinlinna. Yhdestä Kauppatorin laidan yksityistalosta muodostettiin 1920-luvulla Ruotsin lähetystö ja toisen valtio osti Korkeimman oikeuden toimitiloiksi 1933. Seurahuoneen siirryttyä uusiin tiloihin lähemmäksi rautatieasemaa 1930-luvulla tuli entisestä Seurahuoneesta Helsingin kaupungintalo. Sen vuosina 1965-1970 toteutettu Aarno Ruusuvooren suunnittelema muutos tarkoitti modernin virastotalon rakentamista historiallisen rakennuksen sisään. Vanhoista sisätiloista juhlasali säilyi restauroituna.

Teollisuuskeskuksen - Suomen työnantajain keskusliiton toimitalon ja siihen liittyvän hotellin ja ravintolan - suunnittelusta käydyn arkkitehtikilpailun voittivat arkkitehdit Viljo Revell ja Keijo Pehtäjä 1949. Rakennus edustaa modernia rakennusaikansa arkkitehtuuria. Rakennuksen sijoittelussa tontille otettiin taitavasti huomioon satamaan viettävä tontti. Suunnittelussa pyrittiin yksin-

kertaisuuteen ja selkeyteen ja toteutettiin Revellin ideoita rationaalisuudesta. Rakennus oli valmistuessaan kokonaistaideteos Antti Nurmesniemen, Olli Borgin ja Olavi Hännisen suunnittelemaa sisutusta myöten. Teollisuuskeskus on valittu kansainvälisen DOCOMOMO-järjestön hyväksymään valikoimaan suomalaisen modernismin merkkiteoksia.

4.4 Tähtitorninvuori

Tähtitorninvuori toimi aikanaan - Kasaberget-nimen perusteella - vartiotulipaikkana. Mäelle rakennettiin puolustusvarustus 1748 C.A. Ehrensvärdin kaupunkilannoitus suunnitelman mukaan ja mäki nimettiin Ulricasborgsbergetiksi. C.P. Hagströmin kaupunkimittauskartassa 1787 mäki on kallioinen tarkkailupaikka, jossa Krimin sodan aikana oli optinen lennätin Viaporin yhteyksiä varten.

Pääkaupungin pohjois-eteläsuuntaisen akselin, Unioninkadun päätteellä nousevaa Tähtitorninvuorta pidettiin sopivana sijoituspaikkana julkisille rakennuksille, joille paikan tarjoamalla näkävyydellä ja näköalalla oli erityinen merkitys. Ulriikaporinvuoren laelle kohosi C.L. Engelin suunnittelema observatorio vuonna 1834. Observatorio oli 1800-luvun loppuun asti paljaalla kalliolla yli kaupungin näkyvä maamerkki, minkä vuoksi paikannimeksi otettiin Tähtitorninvuori (Observatorieberget), nimi virallistettiin 1928, puhekielessä käytetään nimeä Tähtitorninmäki.

Maistraatti ilmoitti 1883, että Tähtitorninvuoresta tuli tehdä ”mitä näköalaan ja raittiseen ilmaan tulee, yksi miellyttävimmistä ulkoilmavirkistyspaikoista”. Helsingin kaupungin ensimmäinen kaupunginpuutarhuri Svante Olssonin ensitönsä laatima puistosuunnitelma valmistui 1890. Kallioita täytettiin puiston rakentamisen mahdollistamiseksi. Puistosuunnittelussa näkyviin ja näkävyyteen kiinnitettiin erityistä huomiota. Kasvillisuus ei peittänyt vaan rajasi ympäröivää kaupunkimaisemaa, jonka katseluun puistoon tehtiin useita tasanteita. Valmistuttuaan 1903 puisto oli ”virallinen” Kauppatorin, sataman, Katajanokan ja Kruunuvuorenselän maiseman katselupaikka ja ikoniset kaupunkinäköymät on ikuistettu moniin valokuviiin. Kaupunkikuvan merkitys heijastui myös pyrkimykseen suojella näköalaa rajoittamalla rakennuskorkeuksia mäen eteläpuolisissa kortteleissa sekä laajentamalla eteläpuolista Ullanpuistikkoa.

4.5 Kaivopuisto

Kaivopuisto Helsingin kaupungin eteläisimmässä kärjessä on ulkomaisten esikuvien mukaan 1830-luvulla hienostolle rakennettu kaivo- ja merikylpylälaitoksen puisto, josta 1800-luvun lopulla on muodostettu edustava julkinen kaupunkipuisto. Loistoaikaa olivat 1840- ja 1850-luvut, jolloin Pietarin seurapiirit lomailivat Helsingissä keisari Nikolai I:n kiellettyä heiltä matkustelun Keski-Euroopan kylpylöihin. Kaivohuone on yksi kaupungin vanhimmista edelleen alkuperäiskäytössä olevista ravintoloista. Puiston itäpuolella on samanaikaisesti kylpylän kanssa syntynyt huvilakaupunginosa. Vuonna 1886 Kaivopuisto siirtyi kaupungin haltuun yleiseksi puistoksi. Vanha kylpylärakennus, joka sijaitsi meren rannalla nykyisen Ison Puistotien ja Ehrenströmintien risteyksen kohdalla, tuhoutui jatkosodan ilmapommituksissa 1944.

Kaivopuiston rantabulevardi rakennettiin 1940-luvulla. Se nimettiin vuonna 1950 Ehrenströmintieksi (aiempi nimi Kaivopuiston rantatie). Tämä avasi kaupunkilaisille julkisen rantaväylän Kaivopuistoon ja sen ympäri.

5. Nykytila

5.1 Makasiiniranta ja Olympiaranta

Makasiinirannan ja Olympiarannan alueet ovat satamakäytössä. Alueella sijaitseva Makasiiniterminaali on kuntotutkimusten mukaan huonokuntoinen ja se on tarkoitus purkaa. Olympialaituri on Tukholman matkustajalaivaliikenteen käytössä ja Olympiaterminaali toimii sen matkustajaterminaalina. Satamatalo on Helsingin Satama Oy:n toimitilana. Olympiaterminaali ja Satamatalo ovat suojeluarvoiltaan merkittäviä rakennuksia. Alueen rantamuurit on varattu alusliikenteelle Pakka-huoneenlaiturilta Olympialaiturin eteläkärkeen ja ne on kaupparenkulun määräysten mukaan erotettu aidatuksi turvatoimialueeksi. Laajat alueet on varattu sataman henkilöauto- ja rekkaliikenteen tarpeisiin. Osa alueesta on pysäköintialuetta. Helsingin rantoja kiertävä rantareitti kulkee Laivasillankadun varrella.

Muita alueelle sijoituvia rakennuksia ja rakenteita ovat vanhan ratakuilun yhteyteen liittyvät tilat. Olympiaterminaalin edessä, pihakannen ja kadun alla on varasto- ja hallirakennuksia.

5.2 Lyypekinlaituri ja Vanha Kauppahalli

Lyypekinlaiturin käyttö on muuttunut aivan viime vuosina. Alueella sijainneita autojen pysäköintipaikkoja on vähennetty ja alueelle on rakennettu Helsinki Biennaali –tapahtuman paviljonki sekä yhteyslaiturit Vallisaareen. Lisäksi laiturilla on viime kesinä toiminut terassikahvila. Laiturin rantamuureilla on alusten kiinnittymispaikkoja, joita käytetään charterliikenteen otto- ja jättöpaikkoina. Vironaltaassa on joitakin pienempien alusten kiinnittymispaikkoja, jotka on tarkoitettu alueella asioimiseen. Lisäksi alueella toimii Meripelastusseuran Meripelastusasema 1 Pakkahuoneenlaiturilla Vironaltaalla. Vanha kauppahallin läheisyydessä sijaitseva kioskirakennus sekä satamaradan jäänteet, erityisesti Lyypekinlaiturin käänösilta ovat kulttuurihistoriallisesti arvokkaita rakenteita.

Vanha Kauppahalli on suomen vanhin ja yksi kolmesta Helsingin kauppahallista. Sen kulttuurihistorialliset arvot ovat kiistattomat. Vanha Kauppahalli on myös yksi Helsingin suosituimmista turistikohteista, mikä ei valitettavasti juuri näy kauppiaiden myynnissä. Hallin lähiympäristössä ei myöskään ole riittävästi asukkaita perinteisen ruokamyynnin kannattamiseksi. Kahvilat ja lounasta tarjoavat ravintolat kuitenkin menestyvät. Vanha kauppahalli on puolilämmin tila, joka on osoittautunut haastavaksi työympäristöksi; kesällä tila on toisinaan kuuma ja talvella vastaavasti kylmä. Vanhan kauppahallin huoltoyhteydet sijoittuvat rakennuksen pohjois- ja eteläpäättyihin. Vanhan kauppahallin jätehuolto nykyisin on ratkaistu Lyypekinlaiturille sijoitettuna maanlaisena järjestelmänä. Kauppahallin nykyisten kauppiaiden käytössä on hallin eteläpään sijoittuva pysäköintialue.

5.3 Tähtitorninvuori

Tähtitorninvuori on pinnanmuodoiltaan hyvin vaihteleva puisto. Kaltevat rinteet ja näkymät ovat puiston erikoispiirre. Puistossa on nurmikoita, varjoisia puiden siimeksiä ja kaunista vanhaa kasvistoa. Korkeimmalla kohdalla on vuonna 1898 pystytetty veistos ”Haaksirikkoiset”. Sieltä avautuu merinäkömä Kauppatorin rantaan. Monet puistossa edelleen kasvavat puut ja pensaat ovat

nykypuistoissa harvinaisia. Tällaisia vanhan puiston merkkilajeja ovat esimerkiksi aito unkarin-syreeni, taalainkoivu, poppelit, orapihlajat, kuusamat, jasmikkeet, piharuusu ja suviruusu.

Tähtitorninvuoren kalliossa on pysäköintilaitos ja väestönsuoja. Sisäänkäynti näihin on Laivasillankadulta.

5.4 Maaperä, rakenteet, tasaus ja yhdyskuntatekniikka

Maaperä on satamatoimintojen alueella sekä suunnittelualueen pohjoisosassa vaihteittain mereen tehtyä täyttöä. Täyttö koostuu sekalaisesta maa-aineksesta, jonka geotekninen sekä mahdollisesti myös ympäristötekniinen laadun selvittäminen vaatii tutkimuksia. Täyttöaineksen alla on paikoin savea, mikä on otettava huomioon suunnitteluratkaisussa. Laivasillankadun länsipuolella sijaitsee Tähtitorninvuori, jonka alueella pintamaan alla on kalliota.

Pääosa alueesta on ollut pitkään satamatoimintojen käytössä. Nykyisellä satama-alueella olevat rakenteet on suunniteltu ja toteutettu kauppamerenkulun ja sitä tukevien maalla sijaitsevien toimintojen tarpeisiin. Rakenteet on toteutettu vaihteittain ja niitä on korjattu eri menetelmin eri ajan-kohtina. Rantarakenteet on paaluperusteisia laiturirakenteita. Alueen eteläosassa sijaitsee rata-tunneli, joka on poistunut käytöstä ratayhteyden poistuttua. Laivasillankadun länsireunassa sijaitsee Tähtitorninvuoreen pysäköintitilaan johtavan ajoneuvotunnelin kulkuaukko. Välittömästi Olympiaterminaalin ja Satamatalon lounaispuolella sijaitsee kansirakenne. Aivan alueen lounaiskylmassä sijaitsee vanha ratatunneli, joka jatkuu suunnittelualueen ulkopuolelle.

Nykyisten satatoimintojen käytössä oleva alue on eteläosan kansirakennetta lukuun ottamatta tasaista kenttää, joka sijaitsee noin tasolla +2. Satamakentän tasaus ei korkoasemaltaan vastaa nykyisiä tulvasuojauksen vaatimuksia. Laivasillankatu sekä Tähtitorninmäki ovat korkeusasemaltaan satamakenttää huomattavasti ylempänä. Laivasillankatu on pohjoisessa noin tasolla +3 nousten etelää kohti ollen Satamatalon edustalla noin tasolla +8. Tähtitorninvuori on suunnittelu-alueella sijaitsevalla osalla korkeimmillaan noin tasolla +25.

Valuma-alueetarkastelussa Makasiiniranta on maastollisesti osa Tähtitorninmäen, Kaartinkaupungin sekä Bulevardin itäpään rajaaman alueen valuma-alueita. Alue on pääosin sekaviemäröity, joten sen hulevedet johdetaan Viikinmäen jätevedenpuhdistamolle. Alueella sijaitsee ylivuotokai-voja, joista tulvatilanteessa johdetaan ylivuotoputkien välityksellä puhdistamattomia vesiä mereen. Satama-alueen hulevedet johdetaan nykytilanteessa suoraan mereen. Koska Laivasillankatu on korkeusasemaltaan Makasiiniterminaalialueita ylempänä, terminaalialueen jätevedet pumpataan Laivasillankadun sekavesiviemäriin. Laivasillankadulla sijaitsee myös vesihuollon ja-ke-luvesijohto.