Petriina Koho

TILASUUNNITELMA KATAJANOKAN MATKUSTAJATERMINAALIIN
Ensimmäisen kerroksen asiakastilat

Opinnäytetyö

Muotoilun koulutusohjelma
Sisustusarkkitehtuuri ja kalustemuotoilu

Toukokuu 2016

KYAMK
University of Applied Sciences

Tekijä/Tekijät	Tutkinto	Aika
Petriina Koho	Muotoilija	Toukokuu 2016

Opinnäytetyön nimi

Tilasuunnitelma Katajanokan matkustajaterminaaliin
Ensimmäisen kerroksen asiakastilat

78 sivua
41 liitesivua

Toimeksiantaja

Innovarch Oy / Viking Line Abp

Ohjaajat

Lehtori Jorma Fagerström / Sisustusarkkitehti Merja Helander / Arkkitehti Juha Lampi

Tiivistelmä

Työ käsittelee Helsingin Katajanokalla sijaitsevan Viking Line Oy:n matkustajaterminaalin sisustussuunnitelmaa. Suunnittelualue rajautuu rakennuksen ensimmäisen kerroksen asiakastiloihin, joissa sijaitsevat lähtöselvitystiskit, matkatoimistojen palvelut, kioski, pankkiautomaatti, valuutanvaihto, matkatavaransäilytys, hissi ja wc-tilat.

Tavoitteena on luoda viihtyisät ja rakennuksen historiaa ja arkkitehtuuria kunnioittavat asiakastilat, jotka palvelevat myös sujuvasti suuria asiakasmääriä. Työssä keskitytään valaistukseen, akustiikkaan, esteettömyyteen, opastukseen sekä väri- ja materiaalisuunnitteluun.

Lähdekirjallisuuden lisäksi työtä pohjustetaan matkustajaterminaalin asiakkaille suunnatulla kyselytutkimuksella, jossa selvitetään heidän mielipiteitään tilojen nykytilanteesta ja toiveita koskien uutta sisustussuunnitelmaa. Työssä havainnoidaan myös asiakkaiden käyttäytymistä terminaalitiloissa ja vertaillaan vastaavia kohteita.

Tutkimustulosten pohjalta syntyy sisustussuunnitelma, joka vastaa sekä asiakkaiden toiveita että julkitiloja koskevia määräyksiä. Valmiissa suunnitelmassa otetaan huomioon myös tilojen toimivuus, historia sekä viihtyisyys. Suunnitelman osia tullaan mahdollisesti toteuttamaan terminaalin remontissa, joka on suunnitteilla aloittaa syksyllä 2016. Työn taustoitusta, tutkimustuloksia ja lopullisen suunnitelman elementtejä voidaan myös hyödyntää alan vastaavissa projekteissa.

Asiasanat

sisustusarkkitehtuuri, tilasuunnittelu, satama, terminaali, odotustilat, viihtyisyys

Author (authors)	Degree	Time
Petriina Koho	Bachelor of Culture and Arts	May 2016

Thesis Title

Space Plan to Katajanokka Cruise Ship Terminal Customer Spaces on the 1st Floor

78 pages
41 pages of appendices

Commissioned by

Innovarch Oy / Viking Line Abp

Supervisor

Jorma Fagerström, Senior Lecturer / Merja Helander, Interior Architect / Juha Lampi, Architect

Abstract

The subject of this thesis was to design a space plan for Viking Line cruise ship terminal in Katajanokka, Helsinki, Finland. The interior design plan was limited to customers waiting spaces on the 1st floor, where check-in desk, travel agencies, kiosk, cash machine, foreign exchange, lift and toilets are located.

The aim was to create comfortable customer spaces which respect the building´s history and architecture, in addition to serving the customers smoothly. The thesis focuses on lighting, acoustics, accessibility, floor guidance, and on colour- and material design.

The theoretical part of this thesis is based on field-related literature and a questionnaire. The questionnaire investigated the customers´ opinions and wishes for Katajanokka cruise terminal. Customers at Katajanokka terminal were observed in addition to observation and comparison of other cruise ship terminals.

The result of this study is a space plan according to the customers´ wishes and architectural instructions. The plan considers functionality, history and cosiness. The commissioner will possibly also implement parts of the plan in a renovation, planned for autumn 2016. The background information and results of the plan can be used for similar projects.

Keywords

interior architecture, space design, port, terminal, lounge

SISÄLLYS

KÄSITTEET

1 JOHDANTO 8
2 SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT 9
2.1 Toimeksiantaja 9
2.2 Toimeksianto 10
2.3 Suunnittelukohde ja suunniteltavat tilat 11
3 TAVOITTEET JA TUTKIMUSMETODIT 15
3.1 Tutkimuskysymykset ja työn tavoitteet 15
3.2 Käsitekartta ja viitekehys 16
3.3 Aikataulu 17
3.4 Aikaisemmat tutkimukset 17
3.5 Tutkimusmetodit 19
4 HISTORIIKKI 21
4.1 Matkustaminen Suomessa 21
4.2 Katajanokka 22
4.3 Katajanokan terminaali ja arkkitehti Gunnar Taucher 24
5 MATKUSTAJATERMINAALIN SUUNNITTELU 27
5.1 Tilan käyttötarkoitus, palveluprosessi ja asiakastyytyväisyys 27
5.2 Visuaalisuus, elämyksellisyys ja tunnelma 28
5.2.1 Valaistus 29
5.2.2 Akustiikka 30
5.2.3 Värit 32
5.2.4 Materiaalit 33
5.2.5 Opasteet 34
5.2.6 Esteettömyys 35
6 SUUNNITTELUPROSESSI 37
6.1 Lomakekyselyn analyysi 37

6.2 Havainnointi 40
6.3 Referenssikohteet 41
6.3.1 Ohjaava vertailu 41
6.3.2 Muut referenssikohteet 47
6.4 Ideointi ja luonnokset 50
7 SUUNNITTELMA JA LOPULLISET RATKAISUT 57
7.1 Aula 59
7.2 Lounge ja lasten leikkipaikka 62
7.3 Palvelutiskit 64
7.4 Asiakas-wc 66
7.5 Kahvila 67
8 POHDINTA JA ARVIOINTI 69
8.1 Tutkimuskysymyksiin vastaaminen ja tavoitteiden saavuttaminen 69
8.2 Prosessi kokonaisuutena – oma arvio 71
LÄHTEET 73
KUVALUETTELO 77

LIITTEET

Liite 1. Innovarch Oy:n konseptisuunnitelma
Liite 2. Lähtökohtapiirustus
Liite 3. Käsitekartta
Liite 4. Aikataulu
Liite 5. Asiakasryhmien havainnointikaavake
Liite 6. Referenssikohteiden havainnointikaavake
Liite 7. Kyselytutkimus
Liite 8. Suunnittelun ulottuvuudet / Moodboard
Liite 9. Kaluste-ehdotukset asiakkaalle
Liite 10. Piirustusluettelo

Liite 11. Työpiirustus

Liite 12. Leikkaus A, B, C ja D

Liite 13. Havainnepiirustukset

Liite 14. Pintamateriaaliluettelo

Liite 15. Kalusteluettelo

Liite 16. Valaisinluettelo

Liite 17. Opasteluettelo

KÄSITTEET

Absorboiva / ***Absorption***	Absorboiva materiaali vaimentaa ääntä sen edetessä itse materiaalissa tai siitä heijastuessa. Absorptio on rakenteen ominaisuus ja sitä kuvataan arvoilla 0 - 1. Mitä suurempi arvo on, sitä paremmin se vaimentaa ääntä. (RIL 243-1-2007 2007.)
Esteettömyys / ***Accessibility***	Vapaus ja rajoittamattomuus kulkea ympäristössä. Esteettömässä ympäristössä ei ole liikkumista vaikeuttavia esteitä.
Helsingin Satama / ***Port of Helsinki***	Helsingin kaupungin omistama osakeyhtiö, joka hallinnoi Helsingin satamia ja hiililaitureita.
Innovarch Oy / ***Innovarch Oy***	Espoossa sijaitseva arkkitehtitoimisto, joka on osa Vahanen -yhtiötä.
Kromaattinen väri / ***Chromatic color***	Kromaattinen väri tarkoittaa muuta kuin mustaa, harmaata tai valkoista väriä. Sitä voidaan kuvata myös sanalla sävyllisyys ja se on värin visuaalinen ominaisuus (Arnkil 2007, 268).
Laivaliikenne / ***Ship traffic***	Suurehkot sisävesi-/merialukset, jotka kuljettavat henkilöitä ja tavaroita paikasta toiseen.
Makasiini / ***Storeroom***	Varastorakennus tai varastohuone.
Odotustila / ***Waiting space***	Tila, jossa odotetaan pääsyä laivaan. Odotustilaan pääsee, kun on tehnyt lähtöselvityksen.
Satamaterminaali / ***Harbour terminal***	Rahti-, matkustus- ja risteilylaivaliikenteen pääteasema. Matkustajien odotustilat satamaterminaalissa.
Viking Line ***Viking Line***	Risteilyjä, rahtiliikennettä ja lauttamatkoja tarjoava osakeyhtiö. Viking Linen laivaliikenne kulkee Itämerellä Suomen, Viron ja Ruotsin välillä

1 JOHDANTO

Matkustamiseen liittyy paljon tunteita ja mielikuvia, vaikka paikasta toiseen siirtyminen on nykyisin jo arkipäivää. Työ- ja lomamatkojen pituudet ovat teknologian kehityksen myötä pidentyneet ja matkustamiseen käytetty aika on lyhentynyt merkittävästi verrattuna vuosikymmenien takaisiin matka-aikoihin. Tämän on mahdollistanut kulkuvälineiden tehokkuuden paraneminen, materiaalien sekä polttoaineiden kehitys, globaali maailmantalous sekä uudet ja tuoreet innovaatiot. Ihmiset matkustavat päivittäin paikasta toiseen ja matkustaminen on jo lähes jokaisen ihmisen saavutettavissa oleva hyöty etenkin kehittyneissä länsimaissa.

Matkalle lähtöön ja takaisinpaluuseen liittyvät tunteet ovat kuitenkin kaiken muun kehittyessä pysyneet ennallaan: uuden kokeminen, tuntemattomaan astuminen ja kulttuurien kohtaaminen ovat aina jännittäviä matkaan tiiviisti liittyviä elementtejä. Toisaalta usein matkustavat ihmiset saattavat kokea lähtemisen ja odotuksen puuduttavana ja tylsänä osana matkan kokonaisuutta. Terminaalitiloissa huokuva ilmapiiri on kuitenkin aivan omanlaisensa, sillä se on kohtaamisten, hyvästelyjen ja jälleen tapaamisten paikka.

Kulkuvälineiden ja matkustuksen kehittyessä myös terminaalitilojen on pysyttävä ajan hengessä mukana ja uudistuttava vastaamaan asiakkaiden tarpeita. Nykyaikana esimerkiksi elektroniikka kulkee lähes käsi kädessä ihmisen kanssa ja matkustajat osaavat vaatia niille myös latausmahdollisuutta. Tilojen on lisäksi vastattava sekä pitkään tiloissa odottavien, että myös kiireellisten matkustajien tarpeita. Esteettömyys on myös yksi nykypäivän välttämättömyys, jolla on suora vaikutus asiakastyytyväisyyteen.

Opinnäytetyöni käsittelee Katajanokan matkustajaterminaalin ensimmäisen kerroksen tilasuunnitelmaa ja työn tavoitteena on saada muutettua tilat vastaamaan nykyajan määräyksiä ja asiakkaiden tarpeita. Terminaalitilojen päivittäminen on yksi ja merkittävä tapa vaikuttaa asiakastyytyväisyyteen, sillä matkustamisessa on kyse kokonaisuudesta, johon jokainen osa-alue jättää oman jälkensä. Uudistetut ja nykypäivän tarpeisiin vastaavat terminaalitilat ovat yritykselle etu ja hyöty yhä enemmän kilpailevalla matkailualalla.

2 SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT

2.1 Toimeksiantaja

Sain opinnäytetyöaiheeni arkkitehtitoimisto Innovarch Oy:ltä, joka on osa Vahanen-yhtiötä. Vahanen Oy on perustettu vuonna 1955 ja se alkujaan on toiminut insinööritoimistona. Tämän jälkeen konserni on laajentunut huomattavasti ja nykyisin se on yksi Suomen suurimmista kiinteistö- ja rakennusalan organisaatioista ja sillä on 15 toimipistettä neljässä eri maassa. Yhtiön toiminta-alueet ovat Suomi, Baltia, Venäjä ja Romania. (Vahanen 2016a.) Innovarch Oy:n toimisto sijaitsee Espoossa, jossa on myös yhtiön pääkonttori. Konsernin liikevaihto vuonna 2014 oli 26,8 MEUR ja Suomessa Vahanen työllistää yhteensä 390 henkilöä (Vahanen 2016c). Arvoikseen yhtiö määrittää asiakasläheisyyden, asiantuntijuuden ja uudistumisen, yhteisöllisyyden sekä tuloksellisuuden ja palkitsevuuden (Vahanen 2016b). Innovarch Oy:n suunnittelukohteita ovat pääasiassa kauppakeskukset, myymälät, koulut ja erilaiset logistiikka-alan yritykset. Yhtiö on siis yksi Suomen johtavista julkitilojen suunnittelijoista, ja konsernin rakennuskohteita ovat olleet muun muassa Kansallisooppera, Helsingin Musiikkitalo, Kansallisteatterin peruskorjaus sekä Kouvolassa sijaitseva Veturi-kauppakeskus (Vahanen 2016a).

Projektin asiakkaat ovat Helsingin Satama Oy sekä Viking Line Oy, joka on vuokralla projektin kohteena olevassa Helsingin Satama Oy:n omistamassa Katajanokan terminaalirakennuksessa. Helsingin Satama Oy:n omistaa Helsingin kaupunki ja se hallinnoi Eteläsatamaa, Katajanokkaa, Länsisatamaa, Vuosaaren ja Kantvikin satamia sekä Helsingin hiililaitureita. (Port of Helsinki 2016a.)

Viking Line Oy on vuonna 1959 perustettu yhtiö, joka alkuperäiseltä nimeltään on Vikinglinje Ab. Alun perin lauttaliikennöinnillä aloittanut yritys on kasvanut alueen markkinajohtajaksi Itämeren risteily- sekä lauttaliikenteessä. Peruspalveluihin kuuluvat rahti- ja matkustajaliikenne sekä risteilyt väleillä Helsinki-Ahvenanmaa-Tukholma, Turku-Ahvenanmaa-Tukholma sekä Helsinki-Tallinna. Viking Line Oy:n nimissä liikennöi Itämerellä päivittäin 7 laivaa ja Helsingin terminaali on päivisin auki klo. 9 - 21.30. Yhtiön arvoihin kuuluvat aloitteellisuus, innovatiivisuus, yhteistyökyky, avoimuus, rehellisyys, lojaalisuus sekä vastuul-

lisuus. Kaiken keskiössä on aina asiakas, palvelun toimivuus ja asiakastyytyväisyys. (Viking Line 2016a; Viking Line 2016b.) Viking Line Oy ja Helsingin Satama Oy ovat molemmat vaikuttamassa muutostöiden päätöksiin.

2.2 Toimeksianto

Katajanokan matkustajaterminaalin suunnittelu on alkanut jo syksyllä 2015, jolloin arkkitehtitoimisto Innovarch Oy sai toimeksiannon Helsingin Satama Oy:ltä ja Viking Line Oy:ltä. Projektin tarkoituksena on uudistaa terminaalin ensimmäisen kerroksen tilat kokonaisuudessaan toimivammiksi ja modernimmiksi. Innovarch Oy on tehnyt tilaan alustavan konseptisuunnitelman vuodenvaihteessa 2015-2016, jonka perusteella päätetään toteutussuunnittelusta ja jatkotoimenpiteistä (liite 1). Tällä hetkellä tilan kaikilla seinustoilla on palvelutiskejä, mistä johtuen jonotusväylät risteävät toisiinsa nähden. Tämä aiheuttaa etenkin ruuhkahuippuina ongelmia ja tälle on alustavasti löydetty ratkaisu Innovarch:n konseptisuunnitelmassa sijoittamalla kaikki Viking Linen lähtöselvityspisteet samalle seinustalle. Lisäksi suunnitelmassa on lisätty huomattavasti loungealueita. Kuvasta 1 on nähtävissä pääpiirteissään Innovarch Oy:n konseptisuunnitelman materiaali- ja kalustevalintoja sekä tilan yleisilme, joka on raikas ja yhteneväinen Viking Linen punaisen värin kanssa.

Kuva 1. Innovarch Oy:n konseptisuunnitelman havainnepiirustuksia terminaalin ensimmäisestä kerroksesta (Innovarch Oy, 2016)

Uudet tilajärjestelyt on pääosin hyväksytetty toimeksiantajalla ja itse remontti tullaan aloittamaan elo - syyskuussa 2016. Ennen kesää rakennukseen tehdään haitta-ainekartoitus, jonka perusteella remontin laajuus tulee tarkentumaan.

Toimeksiantajan toiveena on toiminnallisuuden ja esteettisyyden lisäksi akustiikan ja valaistuksen parantaminen tilassa. Palvelutiskit tullaan myös uudistamaan, kuten myös henkilöstön tilat. Terminaaliin on lisäksi tulossa 10 lähtöselvitysautomaattia, joille suunnittelun myötä on tarkoitus löytää sopivat paikat. Opinnäytteessäni tulen suunnittelemaan matkustajaterminaalin ensimmäisen kerroksen asiakastiloja ja tutkimaan niiden toiminnallisuutta. Työni tulee olemaan vaihtoehtoinen ehdotus Innovarch Oy:n tekemälle konseptisuunnitelmalle, ja työtäni tullaan mahdollisesti hyödyntämään lopullisessa suunnitelmassa ja itse toteutuksessa.

2.3 Suunnittelukohde ja suunniteltavat tilat

Katajanokan terminaali sijaitsee Helsingin Katajanokalla, osoitteessa Mastokatu 1 (kuva 2). Rakennus on valmistunut vuonna 1937 tullimakasiiniksi, kunnes vuonna 1976 tilat muokattiin matkustajaterminaalikäyttöön.

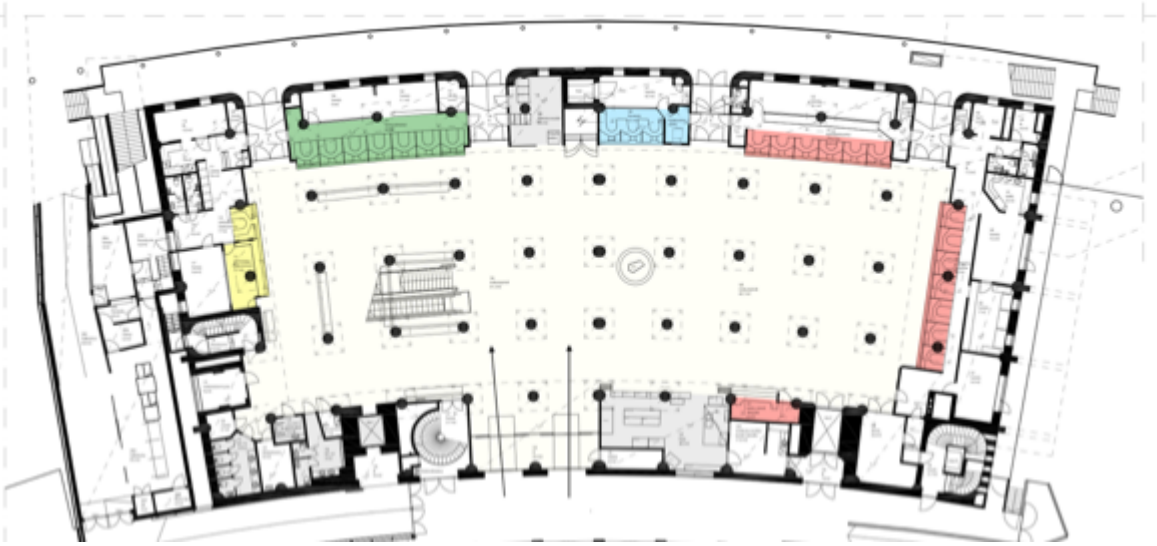
Kuva 2. Katajanokan terminaalin sijainti (Koho, 2016)

Rakennus on muodoltaan kaareva, mikä eroaa ajan tyypillisestä arkkitehtuurista. Kuitenkin julkisivuissa käytetty tiili yhdistää rakennuksen Katajanokan rannan muihin makasiinirakennuksiin (kuva 3).

Kuva 3. Katajanokan terminaali (Koho, 2016)

Kuva 4 havainnollistaa tilan toimintojen sijoittumisen ennen projektin alkua. Rakennuksen keskellä sijaitsee terminaaliaula, jossa asiakkaat odottavat lähtöselvitystä. Tilaa reunustaa monta palvelutiskiä, joista Viking Linen lähtöselvitystiskit on merkitty punaisella, valuutanvaihto ja pankkiautomaatti sinisellä, terminaalihenkilöstön tilat vihreällä, matkatoimistojen tiskit keltaisella ja harmaalla värillä on kuvattu asiakkaiden käytössä olevat palvelut ja toiminnot, kuten matkatavaransäilytys, kioski, hissi ja wc-tilat. Valkoinen tila rakennuksen reunoilla kuuluu henkilöstölle.

Terminaaliaulan pinta-ala on noin 930 neliömetriä ja koko kerroksessa neliöitä on noin 1840. Liitteessä 2 ensimmäisen kerroksen tilasijoittelut ovat nähtävissä mittakaavassa. Rakennuksen toisessa kerroksessa sijaitsee asiakkaiden odotustila, jossa toimii myös kahvila. Tälle porttialueelle pääsevät vain matkustavat asiakkaat. Terminaalin kolmannessa kerroksessa palvelee kaikille avoin ravintola ja lisäksi kerroksessa ovat muun muassa henkilöstön kokous- ja saunatilat.



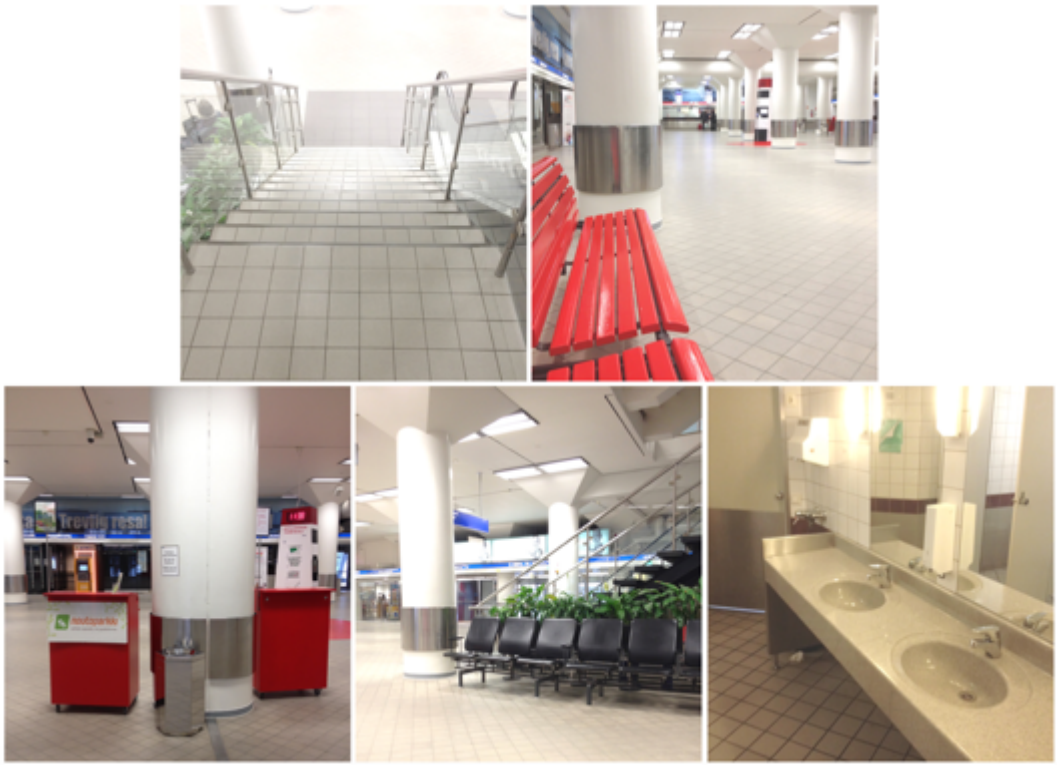
Kuva 4. Terminaalin lähtötilanne, ei mittakaavassa (Koho, 2016)

Terminaalin tilat ovat yleisilmeeltään siistit ja toimivat (kuva 5). Irtokalusteita tai muita viihtyisyyttä luovia elementtejä tilassa ei juuri ole, sillä suuri asiakasvirta vaatii paljon tilaa. Kaikki tilan kalusteet ovat kiintokalusteita tai hyvin raskaita irtokalusteita, mikä on pakollinen ominaisuus julkisten aulatilojen suunnittelussa. Palvelupisteiden yläpuolella kulkee koko hallia reunustava opaste, joka muuttuu sinivalkoisesta värityksestä punavalkoiseksi Viking Linen asiakaspalvelupisteiden päädyssä. Lisäksi tilassa on käytetty katosta ripustettuja opasteita esimerkiksi portaiden edustalla.

Kuva 5. Katajanokan terminaali alkuperäistilanteessa (Innovarch Oy, 2016)

Tila on materiaaleiltaan ja väritykseltään pääosin vaalea. Ensimmäisessä kerroksessa väripilkkuina ovat ainoastaan punaiset puupenkit, punainen infotolppa sekä opastepalkin yläpuolelle ripustettu sinisävyinen ja meriaiheisella maisemalla kuvitettu kangas. Ennen laivaan lähtöä sisäänkäynnin läheisyyteen tuodaan myös punaiset noutoparkin siirrettävät tiskit. Punaisten penkkien lisäksi tilaan on sijoitettu myös mustia kevyesti pehmustettuja penkkejä, joiden taakse on sijoitettu viherkasveja (kuva 6).

Koko rakennusta hallitsee vahvasti massiiviset pilarit, joita ensimmäisen kerroksen aulatilassa on yhteensä 28. Ne vaikuttavat paljon tilan hahmottumiseen ja opastuksen suunnitteluun, sillä ne vievät runsaasti näkyvyyttä. Jokaisen pilarin katonrajassa on kaksi valaisinta, jotka toimivat tilan ainoina yleisvaloina. Lisävalona on ainoastaan tilaa reunustava opastepalkki sekä erinäiset mainostaulut. Tilassa ei ole varsinaisia akustiikkaelementtejä, jotka auttaisivat hälinän ollessa kovimmillaan. Katto on valkoista kipsilevyä, joten sillä ei ole varsinaisia akustisia ominaisuuksia.



Kuva 6. Katajanokan terminaali alkuperäistilanteessa (Koho, 2016)

Palvelutiskit ovat materiaaliltaan metallia ja tummaa puuta. Sekä Viking Linen ja muiden palveluntarjoajien tiskit ovat samanlaiset – ainoastaan opastepalkki

ja matkantarjoajien tiskillä olevat logot kertovat palveluntarjoajasta. Tiskeillä on myös alakattoon ulottuva lasitus, sillä henkilöstön puolella on oma ilmanvaihto. Asiakastiloissa on aina muutama aste viileämpää kuin henkilökunnan tiloissa. Viking Linellä on käytössään yhteensä 15 palvelutiskiä, joista 9 on ruuhka-aikoina käytössä. Kioski palvelee sisäänkäynnin vieressä ja sen avattava lasiseinä avartaa näkymää. Kioskin ja matkatavarasäilytyksen ulkoikkunat ovat ainoat koko asiakashallissa, jonka lisäksi lasiset ulko-ovet päästävät sisään luonnonvaloa. Merelle aukeaa myös muutama henkilökunnan käytössä oleva lasiovi, joista näkymää kuitenkin peittää useimmiten satamassa oleva risteilylaiva. Tilaan tulee siis hyvin vähän luonnonvaloa.

Terminaalin pinnoista ja materiaaleista huokuu kuitenkin päivityksen tarve ja etenkin tilan yleisilme kaipaa kohennusta. Tilassa on parhaimmillaan 1500 lähtevää matkustajaa, minkä lisäksi samanaikaisesti tilaan kohdistuu myös palaavien matkustajien ruuhka, joiden uloskulkutie sijaitsee suoraan terminaalirakennuksen etuovien vieressä.

3 TAVOITTEET JA TUTKIMUSMETODIT

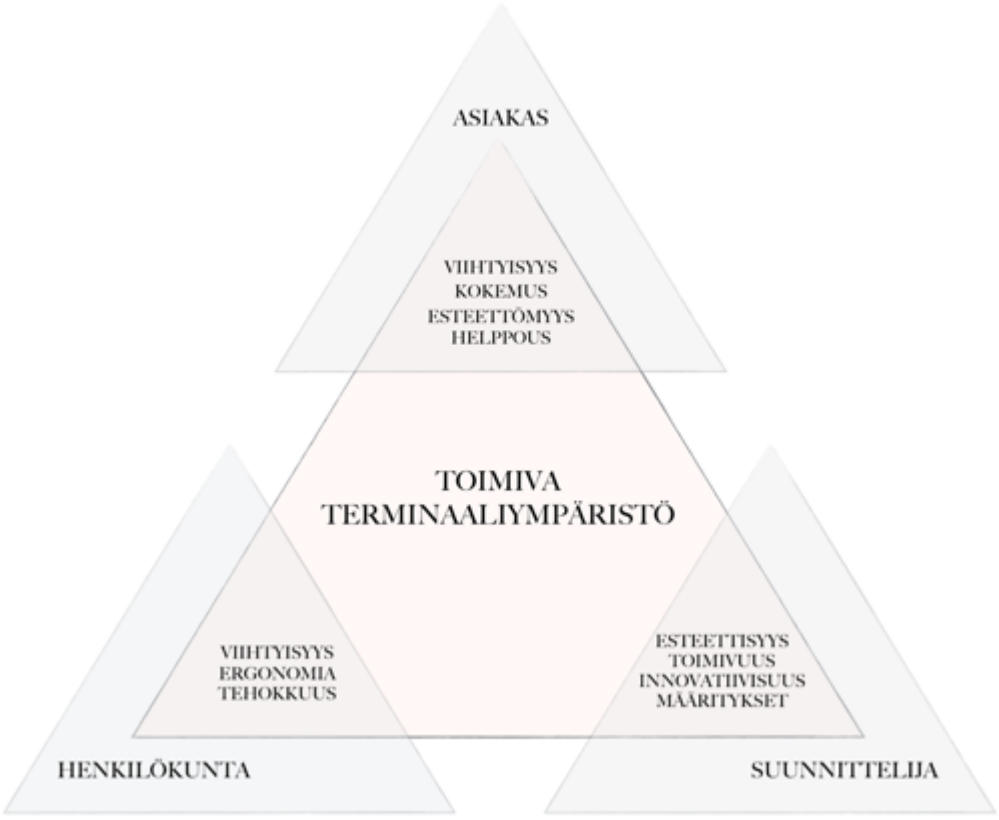
3.1 Tutkimuskysymykset ja työn tavoitteet

Työni tavoite on luoda toimivat ja viihtyisät asiakastilat Katajanokan matkustajaterminaalin ensimmäiseen kerrokseen. Tulen keskittymään työssäni valaistukseen, akustiikkaan, yleisen tunnelman luomiseen, kalustukseen, tilan ryhmittelyyn sekä opastukseen. Pyrin sisällyttämään suunnitelmaani myös palan historiaa, sillä rakennus on merkittävä osa Katajanokan historiallista merimaisemaa. Matkustajien odotustilat ovat usein hyvin pelkistettyjä ja jopa epämukavia, sillä kalusteissa suositaan kiinteitä ratkaisuja ja tilojen on oltava helposti puhdistettavia. Julkisien tilojen suunnittelussa on myös otettava huomioon materiaalivalinnat ja esteettömyys. Tavoitteenani on myös löytää ratkaisuja, jotka luovat hektiseen tilaan lämpöä ja rauhaa. Suunnitelmassani on siis huomioitava erityisesti toimintojen sijoittelu ja käytettävyys, jotta tila palvelee sekä kiireistä matkustajaa, että myös asiakasta, joka joutuu odottamaan tiloissa pidempäänkin ennen matkan alkua. Monipuoliset ja toimivat asiakastilat lisäävät asiakastyytyväisyyttä ja saavat asiakkaat palaamaan uudelleen.

Työni tutkimuskysymys muotoutui tavoitteiden määrittämisen jälkeen seuraavaksi: ”Kuinka luoda viihtyisät ja tilan historiaa kunnioittavat, mutta myöskin asiakkaiden ja henkilökunnan tarpeita tukevat matkustajaterminaalitilat vanhaan makasiinirakennukseen?”. Pääkysymystä tukeviksi alakysymyksiksi lisäsin: ”Kuinka saada hektiseen tilaan tunnelmaa ja paremmat valaistus- ja akustiikkaolosuhteet?” ja ”Mitä ominaisuuksia täytyy ottaa huomioon suunniteltaessa suuren rasituksen kohteena olevaa tilaa?”.

3.2 Käsitekartta ja viitekehys

Liitteen 3 käsitekartta kuvaa projektia kokonaisuudessaan ja siihen liittyvien tekijöiden suhteita. Kartassa on neljä pääkohtaa: Innovarch Oy, taustatyö, tilasuunnitelma ja toimeksiantaja. Tilasuunnitelma ja taustatyö tiivistävät opinnäytetyöni produktiivisen ja kirjallisen sisällön. Innovarch Oy on työni ohjaaja ja se tekee myös oman tilakonseptinsa Katajanokan matkustajaterminaaliin. Työn toimeksiantajat, Viking Line ja Helsingin Satama, määrittävät tilan toiveet ja vaatimukset, johon sekä minun työni ja Innovarch:n suunnitelma tulevat vastaamaan omista näkökulmistaan.



Kuva 7. Viitekehys (Koho, 2016)

Viitekehys (kuva 7) kuvaa eri tilankäyttäjien tarpeita suunnittelun kohteena olevassa terminaalitilassa. Kolmesta näkökulmasta koostuvan mallin keskiössä on toimiva terminaaliympäristö, joka on työni tavoite. Tilan asiakkaat arvostavat etenkin toimintojen helppoutta, viihtyisyyttä ja esteettömyyttä. Myös tilan kokemuksellisuus on hyväksi asiakastyytyväisyyttä mitattaessa. Henkilökunnan puolelta suunnittelussa on tärkeä huomioida ergonomia ja tehokkuuden lisääminen ratkaisujen kautta. Tilojen viihtyisyys vaikuttaa myös työmotivaatioon ja tuloksellisuuteen. Suunnittelijan näkökulmassa korostuvat tilojen esteettisyys sekä toimivuus. Ratkaisuihin vaikuttavat monet julkisiin tiloihin laaditut määräykset ja ohjeistot. Näiden pohjalta pyrkimyksenä on aina tuoda jotakin innovatiivista ja uutta, jotta asiakastyytyväisyys olisi taattu.

3.3 Aikataulu

Opinnäytetyöprojekti lähti käyntiin joulukuussa 2015, jolloin sain aiheen Innovarch-arkkitehtitoimistolta. Opinnäytetyön viikkoaikataulu liitteessä 4 havainnollistaa työn edistymistä ja palaveriaikatauluja sekä asiakkaan että koulun ohjaajan kanssa. Useimmat asiakaspalaverit järjestettiin yhdessä Innovarch:n ja Helsingin Sataman kesken, joten esitellessäni työni edistymistä sain samalla palautetta sekä arkkitehtitoimiston ohjaajiltani sekä työn tilaajilta. Palavereissa tuli esille myös tärkeitä asioita liittyen Innovarch:n konseptisuunnitelmaan ja koko projektin edistymiseen, mitkä myöskin osin vaikuttivat suunnitelmani ja työni etenemiseen.

3.4 Aikaisemmat tutkimukset

Laivaterminaaliympäristöjen sisustussuunnittelusta ei juuri ole kirjallisuutta, saati tutkimuksia. Sisustussuunnitteluun liittyvää materiaalia ja tutkimuksia sen sijaan löytyy ja hyödynnän niitä työssäni. Sen sijaan aiheeseen liittyviä opinnäytetöitä on muutamia etenkin matkailualan koulutusohjelmilta ja myös Viking Linelle on tehty monta opinnäytetyötä liittyen muun muassa terminaalin palveluketjuihin ja laivojen ohjelmatarjontaan.

Salonen tutkii opinnäytteessään Katajanokan terminaalin lähtöselvityksessä tapahtuvaa palveluketjua ja sen kehittämistä. Palvelutilanne kestää lyhyimmillään 30 sekuntia ja yksi lähtöselvitysvirkailija palvelee parhaimmillaan 200 henkilöä per lähtevä laiva. Lähtöselvityksessä käydään läpi asiakkaan henkilöllisyys, varatun matkan tiedot, liput sekä laivaan pääsyaika. Terminaalissa on myös mahdollista muuttaa varauksen tietoja ja ostaa matkoja. Henkilöstölle tehdyn puolistrukturoidun haastattelun tuloksena palvelun suurimpia haasteita olivat työn nopea tempo, oikean matkavaihtoehdon löytyminen, asiakkaiden erilaisuus sekä aggressiiviset asiakkaat. Parannustoiveiksi haastattelussa nousivat palvelutiskien määrän lisääminen kiireen vähentämiseksi. Muut toiveet liittyivät työntekijöiden ammatillisen osaamisen kehittämiseen. (Salonen 2012.)

Eskelinen sen sijaan selvittää opinnäytteessään risteilymatkustajien matkustusmotiiveja eri kohteisiin. Tutkimuksessa on mukana Itämeren risteilyjen lisäksi monia muita risteilyalueita, kuten Karibia ja Norja. Kyselykaavakkeen tulosten mukaan jopa 80% kaikista matkustajista piti risteilyä ensisijaisena matkakohteenaan ja Itämeren risteilyjen motiiviksi nousi selkeästi suurimpana pakomotiivi, jolla Eskelinen tarkoittaa rentoutumista ja poispääsyä arjen rutiineista. Lähes yhtä merkittävinä motiiveina Itämeren risteilyillä olivat uusien ihmisten tapaaminen, paikkojen näkeminen sekä huvittelu ja ruokailu. Sen sijaan kohdemaan erityisyys ja ajatus unelmamatkasta jäivät viimeisiksi motiiveiksi. (Eskelinen 2011.)

Utriainen tutkii työssään Eckerö Linen imagoa ja asiakaskokemuksia. Työssään hän vertailee haastattelun kautta sekä Eckerö Linen että Viking Linen asiakkaiden ajatuksia tutkimuksen kohteena olevasta laivayhtiöstä. Viking Linen kanta-asiakkaille kohdistetun haastattelun tuloksena Viking Linen menestyksen salaisuutena pidetään vahvaa brändiä, teemaristeilyjä, moderniutta, tarjouksia sekä monipuolista ja nuorekasta ohjelmatarjontaa. (Utriainen 2012.)

Neljäs mielenkiintoinen opinnäytetyö liittyy Viking Linen ohjelmatarjonnan kehittämiseen ja palvelumuotoiluun. Vaalikivi-Lindholmin työssä painotetaan raskaasti palvelun kasvavaa merkitystä tuotteiden myynnissä ja menestymisessä kilpailevalla alalla. Työssä viitataan myös Viking Linen vuonna 2013 tekemään viihdetutkimukseen, jonka mukaan suurin osa matkaajista on huvimatkustajia

tai reittimatkustajia ja vain pieni osa on kokousmatkustajia tai muita matkustajia. Suurin osa matkustaa lisäksi seurassa. Tämä vahvistaa myös Eskelisen opinnäytteen tuloksen Itämeren matkailussa korostuvasta pikaloma-ajattelusta ja rentoutumismotiivista. (Vaalikivi-Lindholm 2013.)

3.5 Tutkimusmetodit

Työni perustuu kvalitatiiviseen, eli laadulliseen tutkimukseen, jonka päämääränä on ymmärtää tutkittavia ilmiöitä kokonaisvaltaisesti harkittujen menetelmien kautta. Laadullisessa tutkimuksessa otanta on selvästi pienempi kuin kvantitatiivisessa tutkimuksessa, jolle ominaisia ovat laajat kyselytutkimukset ja niiden saattaminen tilastolliseen muotoon. Kvalitatiivisen tutkimuksen perusajatus on, että yhteen tai muutamaan asiaan perehdytään tarkasti ja tutkimustyön lopuksi luodaan päätelmät ja tulokset. (Hirsjärvi, Remes ja Sajavaara 2009, 160 - 164.)

Hankin lähdekirjallisuutta erilaisista julkaistuista aineistoista, sillä aihealueena matkustusympäristöt ja niiden suunnittelu ovat minulle suhteellisen uusia. Lähdemateriaalin luotettavuuteen vaikuttavat muun muassa sen ikä ja alkuperä, uskottavuus, totuudellisuus, puolueettomuus sekä julkaisijan arvovalta (Hirsjärvi, Remes ja Sajavaara 2009, 113 - 114). Hyödynnän työssäni kirjallisuutta niin Katajanokasta, sen historiasta, terminaalin historiasta, makasiinirakennuksista, julkisten tilojen vaatimuksista, terminaaleista ja matkustamisympäristöjen suunnittelusta, joihin löydän apua varmasti myös Rakennustiedon kortistoista. Perehdyn myös asiakkaan asettamiin toiveisiin, joita ovat muun muassa akustiikan ja valaistuksen parantaminen sekä tilan toimintojen uudistaminen ja palveluketjun sujuvoittaminen.

Kirjallisuuden tueksi teen havainnoivaa tutkimusta eri asiakasryhmien käyttäytymisestä ja palveluketjun toimivuudesta Viking Linen tiloissa. Havainnoin tilaa ulkopuolisena, eli en osallistu asiakkaiden toimintaan tai ohjaa sitä millään lailla, vaan tutkin heidän käytöstään ja ajankäyttöään objektiivisesti sekä anonyymisti. Havainnointi on hyvin subjektiivinen, työläs ja inhimillinen tutkimusmenetelmä, sillä ihmiset kiinnittävät eri asioihin huomiota riippuen kunkin elämänkokemuksesta ja ennakkoluuloista (Eskola ja Suoranta 2014, 103 - 104).

Täten laadin havainnointisuunnitelman, joka ohjaa havainnoitavia ja tutkimuksessa huomioitavia asioita (liite 5). Havainnointi on erinomainen menetelmä todellisuuden kartoittamisessa, sillä saatava tieto on suoraa ja todellista. Ulkopuolisessa havainnoinnissa ei ole myöskään pelkoa siitä, että tutkijan läsnäolo vaikuttaisi tutkittavien käytökseen ja näin myöskin todellisuuteen. (Hirsjärvi, Remes ja Sajavaara 2009, 212 - 216.)

Referenssikohteiden kartoitus, niissä vierailu ja niiden dokumentointi ovat myös tärkeä osa tutkimustani. Vierailen Helsingin risteilyalus-satamissa sekä Tallinnan satama-alueen D-terminaalissa. Näiden lisäksi etsin myös mielenkiintoisia ulkomaisia terminaalikohteita, joista yhden valitsen referenssikohteiden joukkoon. Analysoin tilojen ratkaisuja ja vertaan niitä Viking Linen tiloihin ja sen mahdollisuuksiin. Työmenetelmänä on siis ohjaava vertailu, jonka tarkoituksena on parantaa kohteen nykytilaa vastaavien kohteiden vertailun avulla. Analysoinnin avuksi luodaan taulukko, johon kerätään tiedot kohteiden eroavaisuuksista (liite 6). On tärkeää huomata arvioitavien piirteiden painoarvot, sillä kaikki piirteet eivät ole yhtä merkityksellisiä. Menetelmä sopii vain olemassa olevien kohteiden arviointiin, eikä se tuo sinänsä uutuusarvoa itse suunnitelmaan. Menetelmällä saa kuitenkin arvioitua, mitkä piirteet ovat tärkeitä ja mihin on hyvä panostaa. (Virtuaaliyliopisto 2005.) Itse produktioon pyrin löytämään uutuusarvoisia ratkaisuja muiden tutkimusmenetelmien kautta.

Kvalitatiivisen tutkimuksen vastapainoksi teen tilan käyttäjille survey-tutkimuksen, jossa selvitän käyttäjien mielipiteitä tilasta ja sen toiminnoista (liite 7). Kvantitatiivisessa eli määrällisessä tutkimuksessa on kyse objektiivisesta ja tilastolliseen muotoon saatavasta tutkimusaineistosta. Usein määrällisen tutkimuksen menetelmänä onkin strukturoitu kyselylomake ja yksittäisten valikoitujen haastateltavien sijaan pyritään mahdollisimman laajaan otantaan. (Virtuaali ammattikorkeakoulu 2016a.) Kyselytutkimuksessa on tärkeää muotoilla kysymykset yksiselitteisesti ja ymmärrettävästi. Kysymysrunkoa tehdessä on myös muistettava tutkimuksen tavoite ja ongelmat, joihin kyselyllä pyritään saamaan vastaukset. Toteutan kyselyn internetissä, jolloin on tärkeää saada kyselylle tarpeeksi näkyvyyttä – tällöin myös tuloksesta tulee mahdollisimman kattava. Tutkimusmenetelmän hyötynä on se, että se antaa suoraa palautetta käyttäjiltä ja sen avulla tiedot on helppo luoda yksinkertaiseen taulukkomuotoon. (Virtuaali ammattikorkeakoulu 2016b.)

Näitä menetelmiä käyttäen muodostan analyysin ja tulkinnan, joka tulee vaikuttamaan produktiiviseen osiooni. Perustelen lopuksi työni tutkimustyöni kautta, johon toivon jokaisella menetelmällä olevan oma vaikutuksensa.

4 HISTORIIKKI

4.1 Matkustaminen Suomessa

Paikasta toiseen liikkuminen on aina ollut välttämätöntä ihmisille. Teollistumisen seurauksena kuljetukseen ja matkustamiseen käytetyt kulkuvälineet kehittyivät ja saapuivat vähitellen myös Suomeen. Höyrylaivat aloittivat säännöllisen liikenteen 1830-luvulla Turusta Tukholmaan. Myös Suomen sisävesillä liikkui höyrylaivoja ja matkaajille rakennettiin odotustiloiksi paviljonkeja. 1800-luvun loppupuolella rakennettiin runsaasti kanavia sisävesille ja myös ensimmäinen rautatie valmistui välille Helsinki-Hämeenlinna. (Trafiikki-museoiden julkaisuja 2006, 12 - 13; Vattulainen 2006, 102.)

Autoistuminen käynnistyi 1920-luvulla Suomessa, jolloin myös linja-autot ja taksit aloittivat toimintaansa. Rautatieverkostoa laajennettiin vuosisadan alussa ja myöhemmin linja-autoillekin alettiin rakentaa asemia reittien varrelle. Näin yhä useammalla suomalaisella oli mahdollisuus käyttää julkisia kulkuvälineitä ja matkustaminen muuttui vähitellen koko kansan tavoitettavaksi hyödyksi. Ensimmäiset matkustajalentoasemat rakennettiin 30-luvulla Helsingin Malmille ja Turun Artukaisiin. 1920- ja 1930-luvut olivat järviliikenteen vilkkaimmat vuosikymmenet, jolloin höyrylaivat kuljettivat kauppatavaraa matkustajien lisäksi. Matkustajaliikenne kasvoi merelläkin ja elintason kohotessa 50-luvulla laivamatkailu ulkomaille lisääntyi. (Trafiikki-museoiden julkaisuja 2006, 22 - 23, 36 - 37, 56.) Ensimmäisissä laivaterminaaleissa matkustajat nousivat laivaan korkeita portaita pitkin, mutta myöhemmin terminaaliarkkitehtuuri kehittyi niin, että laivaan kuljettiin sillakkeita pitkin. Satamiin rakennettiin varastoja, tulli- ja viljamakasiineja sekä pakkahuoneita. Merkittäväksi suomalaiseksi satamaterminaaliksi on noussut Helsingin Olympialaituri, joka valmistui vuonna 1952 Helsingin olympialaisia varten (Museovirasto 2009). Kuitenkaan sen suurempia satamakortteleita ei Suomen rannikolle kehittynyt, kuten Etelä-Itämeren satamiin. (Saarinen 2006, 84 - 88.)

Kaupungistumisen myötä 70-luvulla juna- ja bussiasemia yhdistettiin suuremmiksi keskuksiksi ja pienimpiä asemia lakkautettiin. Risteilyalukset suurenivat ja kehittyivät viihtyisämmiksi. Nykypäivän matkustajalaivat ovat hulppeita ja kokoluokassaan moninkertaisia verrattuna edeltäjiin. Myös terminaalien palveluvalikoima on kasvanut runsaasti vastaamaan nykypäivän tasoa. (Trafiikkimuseoiden julkaisuja 2006, 72 - 73, 86.)

Vanhat satama- ja kanavarakennukset saivat kuitenkin osumansa sotien seurauksena ja nykypäivän ulkomaanliikennesatamissa ei ole enää montaa käytössä olevaa makasiinia 1950-luvulta (Saarinen 2006, 88 - 90). Myös junamatkailu on muuttunut niin, että pysähdyspaikoiksi ovat jääneet vain isoimmat keskukset ja pienien kylien asemat ovat jääneet tyhjilleen tai otettu uuteen käyttöön. Myös monet entisten satamien rakennukset ovat nykyisin esimerkiksi museokäytössä.

4.2 Katajanokka

Vaikka Helsinki siirrettiin nykyiselle paikalleen vuonna 1640, oli Katajanokka vielä 1870-luvulla pääosin kalastajien asuttamaa ja puutalovoittoista syrjäisemmäksi jäänyttä seutua. Alun perin alue oli niemi, mutta Katajanokan ja mantereen välille rakennettiin 1800-luvun puolivälissä kanava. Alueen hyödyt tiedostettiin selkeämmin vasta 1800- ja 1900-lukujen taitteessa, jolloin vanha rakennuskanta purettiin ja tilalle alettiin rakentaa makasiineja, satamaa sekä asuinkerrostaloja. Aiemmin Katajanokan pohjoisrannalle oli rakennettu jo Merikasarmi tykistövarikoksi, joka toimi myös sotasatamana. Sotilasrakennusten lisäksi Katajanokan varhaisinta rakennuskantaa ovat rahapaja, joka toimi tehtävässään vuosina 1864 - 1987 sekä Katajanokan vankila, joka muutettiin vuonna 2007 Best Western -ketjun hotelliksi. Tulli- ja pakkahuone valmistui jo vuonna 1765. Katajanokan yksi näyttävimmistä elementeistä on Uspenskin katedraali, joka on koristanut Helsingin rantamaisemaa vuodesta 1868. Kuvassa 8 Uspenskin katedraalia reunustaa yhä alkuperäinen puutaloalue. (Putkonen 2010a, 20 - 22, 32, 34 - 36, 38 - 43, 70 - 71, 76, 80, 94; Katajanokka – Skattuden 2015.)

Kuva 8. Uspenskin katedraali ja Katajanokan puutaloaluetta vuonna 1868 (Hoffers Eugen ja Helsingin kaupunginmuseo, 1868)

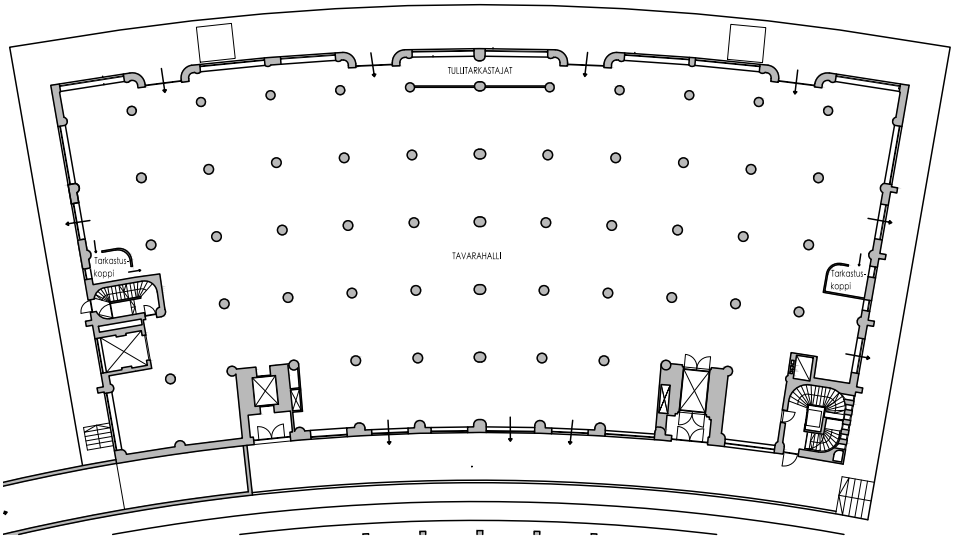
Uuden asemakaavan ansiosta 1800- ja 1900-lukujen taitteessa Katajanokan etelärannalle rakennettiin rivistö punatiilisiä makasiinirakennuksia, jotka palvelivat varastoina vilkasta kauppasatamaa. Satamaan rakennettiin myös rautatieyhteys, joka ehti olla toiminnassa vuosina 1895 - 1985. Katajanokan kärjessä toimi vuosina 1924 - 1936 myös Suomen ensimmäinen vesilentosatama, josta lentoyhtiö Aero teki siviilireittilentoja Tallinnaan ja Tukholmaan. (Putkonen 2010a, 70 - 71, 76 - 78, 118 - 119.)

Katajanokan asemakaava satamineen ja rautateineen sai aikanaan paljon vastustusta, sillä alue pitkine rantoineen olisi mahdollistanut hienot virkistysalueet kaupunkilaisille. Katajanokka oli näet 1800-luvulla suosittu urheilualue, jossa harrastettiin muun muassa mäenlaskua, luistelua ja uintia. Sataman

mahdollisuudet nähtiin kuitenkin vahvempina ja 1970-luvulle saakka satamatoiminta jatkui aktiivisena, kunnes rahtiliikenne siirtyi muualle. Siitä lähtien satama on jatkanut toimintaansa matkustaja- ja risteilysatamana ja vanhat makasiinirakennukset on otettu uuteen käyttöön esimerkiksi ravintoloiksi, hotelleiksi ja liikehuoneistoiksi. Yksi Katajanokan kiistellyimmistä rakennuksista on varmasti Enso Gutzeitin talo, joka valmistui Stora Enson pääkonttoriksi vuonna 1962. Kyseisen Alvar Aallon suunnitteleman marmoripintaisen ”sokerikuution” paikalta nimittäin purettiin Norrménin vuonna 1897 valmistunut hulppea punatiilinen kaupunkipalatsi, jossa itse pankinjohtaja Alfred Norrmén asui kuolemaansa saakka. Moninaisesta historiasta huolimatta Katajanokan makasiinialue on hieno ja ainutlaatuinen taidonnäyte siitä, kuinka historialliset rakennukset on saatu toimimaan nykyaikana. Uspenskin katedraalin ja punatiilisten makasiinirakennusten luoma rantamaisema onkin yksi Suomen kansallismaisemista. Kaupungistumisen myötä asuinrakentaminen kiihtyi myös Katajanokalla ja nykyisin alueella asuu noin 4 500 henkilöä. Alue on vilkas ja vauras osa Helsingin ydinkeskustaa ja se kantaa mukanaan vivahteikasta rakennushistoriaa: se tunnetaan erityisesti laadukkaasta jugend-arkkitehtuurista. (Putkonen 2010a, 44 - 45, 56, 72 - 74, 78 - 79, 102, 124 - 126; Katajanokka – Skattuden 2015; Putkonen 2006, 142 - 147; Putkonen 2010b.)

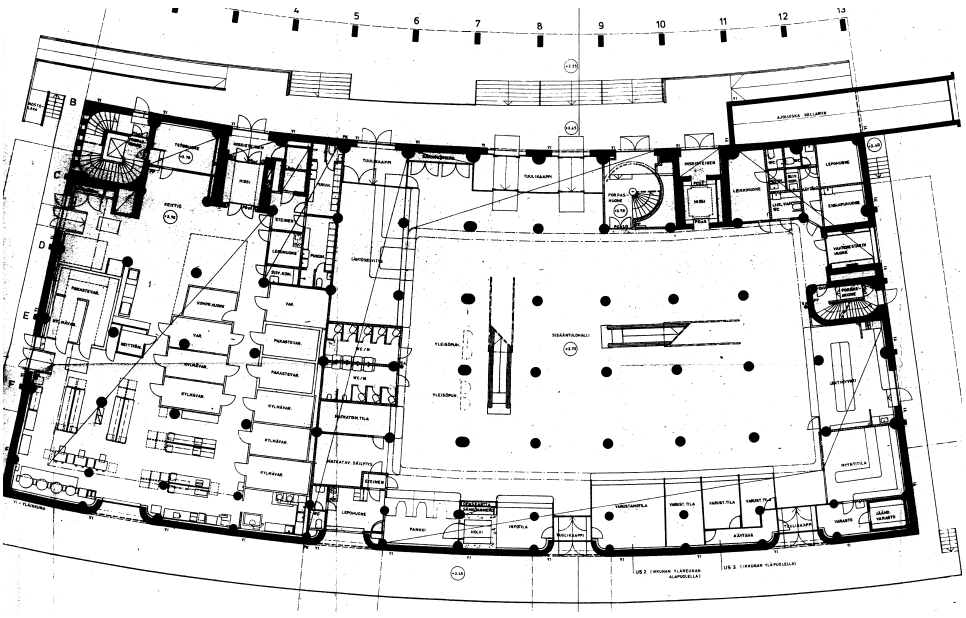
4.3 Katajanokan terminaali ja arkkitehti Gunnar Taucher

Katajanokan matkustajaterminaali, joka toimii nykyisin Viking Linen matkustajaterminaalina, on alun perin rakennettu Katajanokan sataman rahtiliikennettä palvelevaksi tullimakasiiniksi (kuva 9). Tällöin makasiinin edustalla kulki rautatie, joka kuljetti satama-alueella saapuvaa ja lähtevää tavaraa. Tullimakasiini K8 valmistui vuonna 1937 ja se sisälsi tullaus- ja henkilöstötilat, laajan säilytysvaraston sekä virastotiloja. Suunnitteluvaiheessa rakennuksen sisäiseen liikennejärjestelmään kiinnitettiin paljon huomiota ja rakennuksen perustukset tehtiin erityisen vahvoiksi painavien kuormien vuoksi. Tavaraa oli mahdollista lastata lastauslaitureiden ja parvekkeiden ansiosta suoraan jokaiseen kolmeen kerrokseen. (Nikula 1976, 71.)



Kuva 9. Katajanokan makasiinin ensimmäisen kerroksen pohjapiirustus vuodelta 1936. Piirustus siistitty Helsingin rakennusvalvontaviraston arkiston alkuperäisestä kopiosta. Piirustus ei ole mittakaavassa. (Koho, 2016)

Vuonna 1976 makasiinirakennuksen tilat muutettiin matkustajaterminaalikäyttöön GTS Finnjetille. Helsingin rakennusvalvontaviraston arkiston piirustuksessa vuodelta 1976 (kuva 10) näkyy, kuinka tila on jo alkanut muotoutua enemmän nykytilannetta vastaavaksi. Rakennuksen oikealla puolella sijaitsevat asiakastilat ja lähtöselvitystiskit, kun taas rakennuksen vasemmalle puoliskolle on sijoitettu laajat kylmäsäilytys- ja keittiötilat, joiden tarkoitukselle en työn puitteissa valitettavasti saanut vastausta.

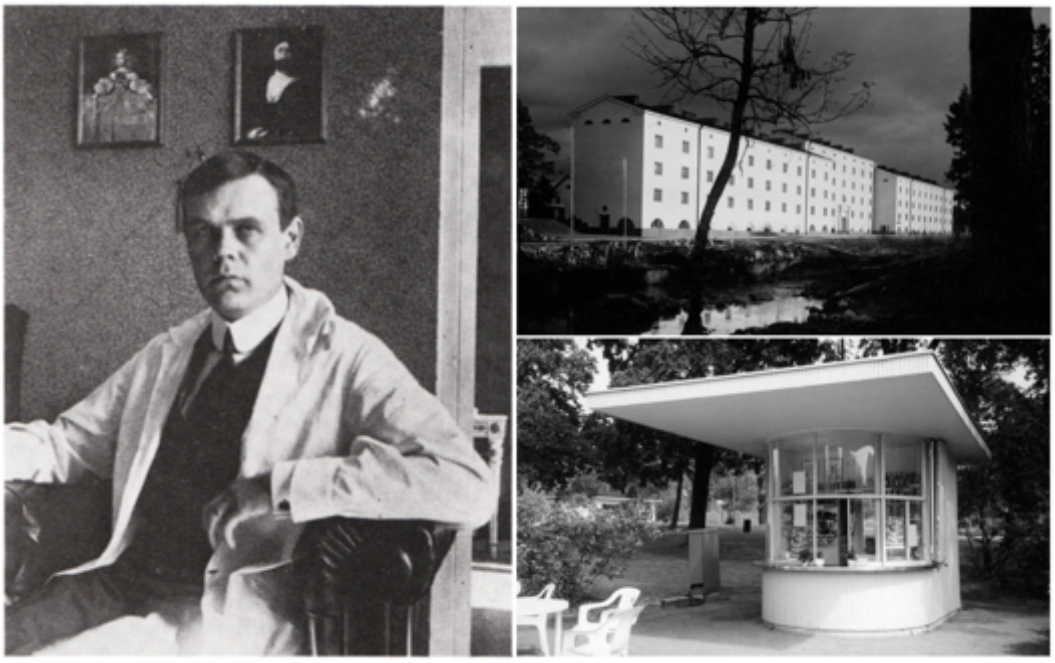


Kuva 10. Katajanokan makasiinin piirustukset vuodelta 1976 (Helsingin rakennusvalvontaviraston arkisto, 2016)

1970 -luvulta lähtien tilat ovat olleet siis terminaalikäytössä. Matkustaja- ja maihinnoususilloille sekä laitureille on tehty myöhemmin lukuisia uudistuksia ja terminaalirakennuksen ensimmäinen kerros muutettiin lähes nykyisten tilajärjestelyiden mukaiseksi vuonna 1993. Finnjet päätti liikennöinnin vuonna 2004, jonka jälkeen rakennukseen muutti Viking Line. Vuonna 2008 makasiini sai lasisen laajennusosan meren puoleiselle fasadilleen. Lisätilan lisäksi lasipaviljonki valaistuksessaan tuo makasiinin tiiliseinärakenteen näyttävästi osaksi Katajanokan rantamaisemaa. (Helsingin satama 2006.)

Arkkitehti Jarl Gunnar Taucher

Kaartuvalinjaisen ja punatiilisen makasiinin vuodelta 1937 on piirtänyt silloinen Helsingin kaupunginarkkitehti Gunnar Taucher (1886 - 1941), joka valmistui arkkitehdiksi vuonna 1908 Polyteknillisestä opistosta (kuva 11). Hänen uransa arkkitehtina on jaettavissa kolmeen päävaiheeseen, joista ensimmäinen sijoittuu valmistumisen jälkeiseen aikaan. Tällöin hän osallistui aktiivisesti arkkitehtuurikilpailuihin kurssitovereidensa Gösta Cajanuksen sekä Rafael Blomstedtin kanssa. Merkittävä tämän vaiheen työ on Kulosaaren huvilasarja 1910 -luvulta. (Biografiakeskus 2006; Nikula 1976, 49, 52 - 53.)



Kuva 11. Vasemmalla Gunnar Taucher 1920 -luvulla, oikealla ylhäällä Mäkelänkatu 37 – 43 ja oikealla alhaalla Kaisaniemenpuiston lippakioski (Nikula, 1976; Apollo ja Helsingin Kaupunginmuseo, 1928; Helsingin Kaupunginmuseo, 2016)

Vuonna 1924 Taucher nimitettiin kaupungin arkkitehdiksi, jolloin elettiin suuren taloudellisen kasvun ja kunnallisen asuntorakentamisen aikaa. Viran alkamisesta vuoteen 1930 saakka jatkui hänen uransa toinen merkittävä ajanjakso, jolloin klassismi otti sijaa hänen töissään. Tälle ajalle sijoittuva kunnallinen työväenasuintaloryhmä Mäkelänkatu 37 - 43 vuodelta 1924 kuuluu koko hänen uransa vaikuttavimpiin töihin. Kaupunginarkkitehtina Taucher jatkoi kuolemaansa saakka, johon päättyy myös hänen uransa kolmas vaihe. Vähitellen hänen töissään oli erotettavissa funktionalismin piirteitä ja irtautumista menneistä tyylisuuntauksista. Aikakaudelle leimansa antoi lama, jolla oli vaikutuksensa myös arkkitehdin työhön. 30-luvulla Taucher suunnitteli sarjan funktionalistisia tyyppikioskeja, joista tunnetuimpia ovat edelleenkin käytössä olevat lippakioskit. Hänen viimeisimpiin töihinsä kuuluu myös ajan merkkirakennuksiin lukeutuva Katajanokan tullimakasiini, joka noudattaa lujaa ja loogista tyyliä. (Biografiakeskus 2006; Mäkinen 2003; Nikula 1976, 49, 62 - 63, 67, 69, 71 - 72.)

Työssään Gunnar Taucher oli vastuuntuntoinen, tarkka ja todellisuudentajuinen. Hänen jälkeläisensä ovat myöhemmin korostaneet myös hänen kurinalaisuuttaan ja täsmällisyyttään, jotka ilmenivät myös arjen pienissä asioissa. Taucher oli nuoresta asti valmis ottamaan kantaa poliittisiinkin asioihin ja hänen tekstejään julkaistiin lehdissä. Opiskelija-aikana hänen karikatyyripiirrokset pääsivät myös pilalehti Fyreniin. Kaupunginarkkitehdin viran lisäksi Taucher toimi myös Suomen Arkkitehtiliiton johtokunnan jäsenenä. (Biografiakeskus 2006; Nikula 1976, 50 - 51, 54, 72.)

5 MATKUSTAJATERMINAALIN SUUNNITTELU

5.1 Tilan käyttötarkoitus, palveluprosessi ja asiakastyytyväisyys

Terminaalitilaa suunniteltaessa on muistettava, että paikkana se yleisesti koetaan vain välipysäkiksi, jonka jälkeen varsinainen matka pääsee alkamaan. Tilan käytettävyydellä on kuitenkin suuri merkitys, sillä tilaan syntyy väistämättä ruuhkia laivojen lähtöaikaan. Laivamatkustajia on myös moneen lähtöön ja jokaista asiakasta tulisi pystyä palvelemaan parhaalla mahdollisella tavalla, ja tilojen tulisi soveltua sekä perheille, vanhuksille, liikuntarajoitteisille että myös

nuorille aikuisille. Ihminen luo ympäristöstään ensivaikutelman jo ensimmäisten minuuttien aikana. Terminaalin ensimmäisen kerroksen tilat ovat siis tilan kokemisen kannalta erityisen tärkeät. Kokemus palvelun tasosta muodostuu odotetusta ja koetusta laadusta. Imago, markkinointi ja viestintä luovat asiakkaalle ennakkoon mielikuvan palveluntarjoajasta, kun taas toimitilat, ympäristö, henkilöstö, tunnelma ja toiminnallisuus ovat osa koettua laatua. Asiakas peilaa ensivaikutelmaansa siis odotuksiinsa ja muodostaa niiden kokonaisuudesta arvion. (Pesonen, Siltanen & Hokkanen 2006, 99 - 100.)

Yleisin palveluprosessi terminaalitilassa on asiakkaan lähtöselvitys ja siirtyminen odotustilojen kautta laivaan. Näiden lisäksi terminaalitiloissa voi olla oheispalveluja, kuten esimerkiksi kioski, ravintola, matkatavarasäilytys ja otto-automaatti. Suuren ihmismäärän vuoksi odotustilojen ja jonotusväylien on oltava selkeästi omilla alueillaan ja niille on kulkuväylien lisäksi varattava tarpeeksi tilaa. Yleisimmät palvelut on myös sijoitettava sisäänkäynnin läheisyyteen tai ainakin sen näköpiiriin, jotta tiloissa toimiminen olisi mahdollisimman jouhevaa. Asiakkaan astuessa sisälle tiloihin hän kiinnittää huomionsa tilan opasteisiin ja pyrkii niiden avulla löytämään määränpäänsä. Odotustilanteessa sen sijaan asiakkaat alkavat tarkkailla ympäristöään ja muita asiakkaita, minkä perusteella hän luo arvion tilan viihtyisyydestä, sisustuksesta ja siisteydestä. Jos asiakas joutuu viettämään tilassa pidempiä aikoja, korostuvat erityisesti tilan akustiset ominaisuudet sekä viihtyisyys. On sanomattakin siis tärkeää, että terminaalitilojen on oltava kauttaaltaan edustavat ja yrityksen imagoa tukevat, sillä ihmiset osaavat vaatia nykypäivänä tasokkuutta ja palveluprosessien toimivuutta. (Pesonen, Siltanen & Hokkanen 2006, 87 - 92.)

5.2 Visuaalisuus, elämyksellisyys ja tunnelma

Tilan tunne rakentuu sekä tilan matemaattisista mitoista, mutta myös aistiemme synnyttämistä optisista mitoista. Optisiin mittoihin on mahdollista vaikuttaa etenkin korjausrakentamisessa ja muutostöissä, sillä väreillä, materiaaleilla, valaistuksella ja akustiikalla voidaan korostaa tilan hyviä puolia ja vaikuttaa tilan kokonaistunnelmaan. Hyvällä suunnittelulla tila tukee toimintoja, mutta on lisäksi myös visuaalisesti miellyttävä. (Rihlama 2000, 66.) Ympäristöä havainnoidessa ihmisen jokainen aisti on hereillä ja kokemus tilasta on moniaistista, sillä ihminen aistii aktiivisesti ympäristöään näkö-, haju-, maku-,

kuulo- ja tuntoaistin avulla. Näihin aistimuksiin vaikuttavat merkittävästi ihmisen kulttuurilliset ja sosiaaliset taustat, eli kuinka hän lopulta tulkitsee ympäristönsä. Tilan kokeminen ei siis ole vain pintapuolista elementtien havaitsemista, vaan se on kokonaisvaltaista mielen, aistien ja ympäristön keskustelua. (Berleant 2006, 103 - 108).

Juhani Pallasmaa toteaakin tekstissään, että arkkitehtuurielämys heijastuu suoraan ihmisen mieleen. Vaikuttavassa arkkitehtuurissa tila ja aika yhdentyvät ja syntyy hiljaisuuden aistimus – joka onkin itsemme intensiivisen kuuntelemisen tulosta. Parhaimmillaan tila siis kykenee vaikuttamaan ihmisen elämään ja minäkuvaan. (Pallasmaa 2006, 247 - 249.)

5.2.1 Valaistus

Valo ja valaistus ovat olennainen osa tilojen sisustusta ja arkkitehtuuria. Valolla voidaan korostaa sekä rakenteellisia elementtejä että yksityiskohtaisia detaljeita. Valon ja varjon rytmisellä toistumisella pystytään myös luomaan kolmiulotteisuutta ja mielenkiintoa yksinkertaisiinkin pintoihin. Tiloissa, joissa luonnonvalo on merkittävässä osassa kokonaisvalaistusta, tulee huomioida luonnonvalon tulosuunta ja keinovalon yhdistäminen. Kohdevalaistuksen ja luonnonvalon lisäksi tiloja suunniteltaessa on tärkeää huomioida tarvittava yleisvalon määrä, voimakkuus ja lämpötila. Rihlama kirjoittaakin, että mitä enemmän valaistus vastaa luonnonvalon ominaisuuksia, sitä terveellisempää se on ihmiselle. Värilämpötila 5500K ei esimerkiksi vääristä värejä ja se helpottaa tekstien sekä opasteiden luettavuutta. Luonnonvaloa jäljittelevä valo koetaan lisäksi viihtyisämmäksi ja se lisää työvireyttä. (Rihlama 2000, 15.) Valaistuksen suunnittelussa tulee ottaa vahvasti huomioon tilan käyttötarkoitus. Työni kohdalla se tarkoittaa sitä, että matkustajaterminaalin asiakastilojen valaistuksen on oltava tarpeeksi tehokas ja tasainen, jottei se aiheuta kulkuväylille varjoja, heijastuksia tai muita näköharhoja. Tilan tulee olla hyvin hahmotettavissa ja lisäksi valo ei saa häikäistä käyttäjää. Julkisen tilan valaisimien on oltava säädösten mukaiset ja kestävät, sillä etenkin terminaaliympäristössä ilkivaltaa on harmittavan paljon. On siis turvallisuussyistäkin hyvä huomioida valaisinten asennuskorkeus. (Rihlama 2000, 14, 25.) Valoa on lisäksi hyödyllistä käyttää opastuksen tehosteena esimerkiksi kulkuväylien, si-

säänkäyntien, hissien ja portaiden viitoittamiseen. Valoa voidaan myös käyttää itse opasteissa, jolloin ne erottuvat paremmin ympäristöstään. Tällöin on huomioitava kuitenkin valon kontrastisuhde taustaansa nähden, jotta valaistu opaste ei häikäise katsojaa. (Arnkil 2007, 195; RT 91-10788 2003.)

Koska valaistussuunnittelu noudattaa pitkälti säännöksiä ja suosituksia, on suunnittelijan ammattitaidosta kiinni se, kuinka luovasti valo saadaan tuotua tilaan unohtamatta kuitenkaan laadittuja määräyksiä. Valaisimen tulee ensinnäkin ulkonäöltään sopia ympäristöönsä ja valonlähteen on oltava tarkoitukseen sopiva. Tunnelmavalaistuksessa käytetään paljon epäsuoraa valoa, joka tarkoittaa valon suuntaamista heijastumispintojen kautta tilaan. Tällöin valonlähde on monesti integroitu suoraan rakenteeseen ja se ei itsessään tarvitse muuta kuin oikean paikan suhteessa heijastepintaan. Teholtaan epäsuora valaistus ei yllä samaan kuin suora valaistus, mutta sen avulla on mahdollista muokata tilaa viihtyisämmäksi. Lisäksi epäsuora valo ei häikäise. (Kodin valaistus 2016.)

Viime aikoina julkitilojen valaistussuunnittelussa on ollut esimerkkejä siitä, kuinka valaistusta muunnellaan vuorokauden ajan mukaan. Luonnonvalo on päivällä kirkkaampaa ja sinertävämpää, kun taas illalla ja aamulla auringonvalo on selvästi kellertävämpi (Arnkil 2007, 183). Tätä hyödyntämällä visuaalinen ergonomia toteutuu myös siltä kannalta, että ulkotiloista sisään astuessa käyttäjä ei häikäisty toisistaan hyvin erilaisen valaistusolosuhteiden takia, vaan siirtyminen sujuu luonnollisesti ja mutkitta. Tutkimusten mukaan valaistusvoimakkuuden ollessa alhainen, alle 300 luksia, viihtyisämmäksi koetaan kellertävä valaistus, joka tarkoittaa alle 3500K arvoa. Sen sijaan kirkkaassa valaistuksessa, joka on yli 1500 luksia, paremmaksi koetaan sävyltään neutraali tai hieman sinertävä valo, eli yli 5000K. (Arnkil 2007, 194 - 195.) Tämä tukee siis ajatusta valaistustunnelmien vaihtamisesta vuorokaudenajan mukaisesti.

5.2.2 Akustiikka

Akustiikkasuunnittelun kolme tavoitetta ovat tarkoituksenmukaisuus, terveellisyys ja viihtyisyys. Muiden aistien tavoin, äänet ovat aina subjektiivinen koke-

mus. Ääniolosuhteilla on siis suuri merkitys siinä, kuinka ihminen kokee ympäröivän tilansa. Meluksi kutsutaan ei-toivottuja ääniä, jotka häiritsevät ihmisen toimintaa. Pahimmillaan melulla voi olla vaikutuksia kuuloaistiin, mutta usein sillä on vain viihtyisyyttä vähentäviä vaikutuksia. (RIL 243-1-2007 2007, 9 - 10.)

Akustiikkasuunnittelussa on huomioitava sekä huone- että rakennusakustiikka. Ne eroavat toisistaan siinä, että huoneakustiikka rajautuu huoneen sisäisiin ääniin ja niiden heijastumiseen, etenemiseen ja vaimenemiseen huoneen sisällä. Rakennusakustiikassa sen sijaan tarkkaillaan äänen kulkua tilasta toiseen rakenteiden välityksellä. (RIL 243-1-2007 2007, 24.) Onnistunut huoneakustiikka vaatii sekä absorboivia, ääntä heijastavia ja hajottavia pintoja. Ratkaisevaa on myös, kuinka akustiset elementit sijoitetaan itse tilaan. Lisäksi materiaalin akustisiin ominaisuuksiin vaikuttavat sen paksuus, pintakäsittely sekä asennustapa ja mahdollinen ilmatila elementin takana. (RT 07-10881 2006.)

Katajanokan terminaalissa tärkeintä on madaltaa ruuhka-aikana nousevaa hälytasoa ja parantaa myös asiakaspalvelijoiden akustiikkaolosuhteita tiskeillä. Puheen erotettavuus riippuu taustamelutasosta, puheen äänitasojen erotuksesta, jälkikaiunta-ajasta, keskustelijoiden etäisyydestä sekä puheen suunnasta (RIL 243-1-2007 2007, 55). Luonnollisena ratkaisuna akustiikkaelementtien sijoitukselle on aulan katto, mikä mahdollistaa lukuisia ratkaisuja. Tärkeintä kuitenkin hyvän tuloksen saamiseksi on käyttää materiaalia, joka absorboi ääniä ja näin ollen pienentää jälkikaiunta-aikaa. Akustinen alakatto on sekä akustisesti hyvä ratkaisu, mutta myös visuaalisesti hyödyllinen. Alakattoon voidaan esimerkiksi liittää valaistusta ja sillä voidaan peittää talotekniikkaa. Lisäksi alakaton ja sisäkaton väliin jäävä ilmatila parantaa rakenteen akustisia ominaisuuksia. Huokoisen akustiikkarakenteen päälle voidaan myös tehdä erilaisia pintarakenteita, kuten puurimoituksia. Akustiikkakaton lisäksi on toivottavaa sijoittaa seinille vaimennusmateriaalia, jotta ääni ei heijastu haitallisesti seinistä. (RT 84-10916 2008.)

Innovarch on suunnittelussaan käyttänyt apunaan ulkopuolista akustiikkasuunnittelijaa, joka työnsä tuloksena on laskenut, että Katajanokan aulan kattoon täytyisi lisätä kauttaaltaan 40 mm akustoivaa materiaalia, jotta tilasta tulisi akustisesti optimaalinen.

5.2.3 Värit

Väri on erottamaton osa ympäristöämme, sillä sen havaitseminen kuuluu näköaistimme perusominaisuuksiin. Värin olemukseen vaikuttavat sen kiiltoaste, pintastruktuuri, lakkakerrosten paksuus sekä materiaalin ja väriaineen ominaisuudet. Väreillä on lukuisten tutkimusten perusteella erilaisia vaikutuksia ihmisen hyvinvointiin ja kokemusmaailmaan, mutta sillä on myös symbolinen, esteettinen ja käytännöllinenkin ulottuvuus. Värien tehtävänä niin tilasuunnittelussa kuin taiteessakin on yhdistää, jaotella, erottaa ja korostaa elementtejä suhteessa toisiinsa. Väri myös tuo ympäristöön eloisuutta sekä rytmiä ja se herättää erilaisia mielikuvia. (Arnkil 2007, 59, 138 - 139, 239.)

Ihmissilmä osaa luonnollisesti tunnistaa väristä sävyn, kylläisyyden ja vaaleuden. Väriharmoniassa tutkimusten mukaan onkin kyse väriominaisuuksien toistumisesta, eli jos edellä mainituista elementeistä edes yksi toistuu kahdessa eri värissä, niin ihminen kokee värien sopivan visuaalisesti toisiinsa. On myös havaittu, että värit eivät ole niinkään materiaalin ominaisuus, vaan ennemminkin havaitsijan kokemusmaailmaan liittyvä ominaisuus, sillä jokainen kokee värit eri tavalla. (Arnkil 2007, 123.) Patricia Valdezin ja Albert Mehrabianin tekemän tutkimuksen mukaan on löydetty kuitenkin yhteneväisyyksiä värien aistimisessa. Tutkimuksen tuloksissa muun muassa miellyttävyys kasvoi kirkkauden ja kylläisyyden lisääntyessä. Sen sijaan hyvin tummat värit koettiin hyökkääviksi. Kylläisillä sävyillä huomattiin myös olevan aktivoivia vaikutuksia. Tutkimuksen perusteella onkin havaittu, että värin tummuus, vaaleus ja kylläisyys vaikuttavat enemmän havainnoitsijan kokemusmaailmaan kuin itse värin sävy. (Arnkil 2007, 250 - 251.)

Väreille on kuitenkin määritetty yleisiä psykologisia vaikutuksia. Sininen, violetti ja vihreä koetaan monesti rauhoittavina, etääntyvinä ja kylminä, kun sitä vastoin keltainen, oranssi ja punainen tunnetaan lämpimänä, lähestyvänä, kiihottavana sekä huomioarvoltaan vahvempina. Sen sijaan harmaan rinnalla kaikki kromaattiset värit ovat huomioarvoltaan tehokkaampia. (Rihlama 2000, 44; Arnkil 2007, 141.) Viking Line on toivonut tilassa käytettäviksi pääväreiksi punaisen, mustan ja valkoisen. Rihlama selvittääkin, että punaista tulisi käyttää tiloissa vain pieninä piristeinä, sillä Viking Linen logossakin käytetty vahva punainen on värinä hyökkäävä, silmiinpistävä ja ympäristöä voimakkaasti pienentävä. Sen sijaan mustalla eikä valkoisella värillä ole itsessään merkittäviä

psykologisia vaikutuksia. Musta väri imee itseensä runsaasti valoa ja muiden värien rinnalla se saa toiset loistamaan kirkkaammin. Valkoinen taas heijastaa valon itsestään pois ja se kuvastaa puhtautta ja tyhjyyttä. Valkoisella on myös muita värejä selkeyttävä ja kirkastava vaikutus. (Rihlama 2010, 56, 65.) Näiden kolmen värin varaan luotavassa värimaailmassa on lisäksi huomioitava rinnastettavien värien vaikutukset toisiinsa. Koska valkoinen ja musta korostavat kromaattisia värejä, niin ainoana ehtona on se, että muut värit sopivat punaisen kanssa yhteen.

Tilan värisuunnittelussa on tärkeä huomioida käyttötarkoitus. Kysymykset kuuluvatkin, että ”Kuinka kauan tilassa vietetään aikaa?”, ”Ketkä tilaa käyttävät?” ja ”Mikä on toiminnan luonne?”. Tilan hahmotuksen kannalta on hyvä käyttää niin sanottuja tunnisteväreiä, jotka rajaavat tiloja käyttötarkoituksen mukaan. Katajanokan terminaalin ruuhkahuippuina asiakkaita on 1500 ja he käyttävät tiloissa aikaa keskimäärin tunnista kahteen tuntiin. Itse ihmishälinä on jo ärsyke sinänsä, joten odotustiloissa värien käyttö onkin suotavaa keskittää informaation välittämiseen, opastukseen sekä mainontaan. Lisäksi terminaalin palveluhenkilökunta viettää tiloissa päivittäin pidempiä aikoja kuin asiakkaat, joten heidänkin kannalta värisuunnittelussa on vähennettävä väriärsykkeiden määrä sopivaksi. (Rihlama 2000, 52, 82.)

5.2.4 Materiaalit

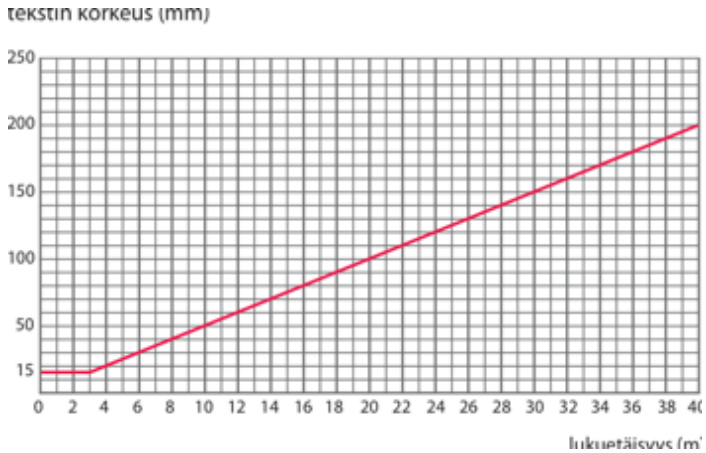
Julkitiloissa käytettäville materiaaleille tärkeintä on niiden kulutuksenkestävyys, puhtaanapito ja huollettavuus. Materiaalien on oltava kaikin puolin kestäviä ja niiden tulee tukea tilan arkkitehtuuria sekä toiminnallisuutta. Onnistuneet materiaalivalinnat lisäksi lisäävät tilan viihtyisyyttä, turvallisuutta ja esteettömyyttä. Materiaalit ja niiden tuntu liittyvät selkeästi ihmisen tuntoaistiin, mutta niillä on myös selkeä yhteys näköaistiin, sillä ihminen kykenee näköhavainnon kautta päättelemään paljon materiaalista ja sen tunnusta. Jo pelkkä materiaalin katsominenkin vaikuttaa siis tilan tunnelmaan. Monipuoliset ja ympäristöön sopivat materiaalivalinnat tuovatkin tilaan eloa ja mielenkiintoa. Kohde- ja epäsuoralla valaistuksella voidaan korostaa materiaalien pintastruktuuria ja luoda näyttäviä tilaelementtejä.

Turvallisuuden kannalta on huomioitava materiaalien paloluokitukset, sillä esimerkiksi julkitilaan käytettävissä tekstiileissä on lähes poikkeuksetta käytettävä SL 1-luokiteltuja tekstiilejä, eli vaikeasti syttyviä materiaaleja. Seinä- ja kattomateriaalien kuuluisi olla luokkaa B-s1 d0, mikä tarkoittaa materiaalien palavuuden, savuntuoton ja palavan pisaroinnin vähäisyyttä. Lattiamateriaalin luokitus D_{FL}s1 sallii materiaalin osallistumisen paloon, mutta ei savuntuottoon. (RT 08-11098 2012.) Julkitilamateriaaleissa tulisi myös välttää runsaasti kiiltäviä tai heijastavia pintoja eikä lattiamateriaali saisi olla liukas märkänäkään. (RT 91-10788 2003.)

5.2.5 Opasteet

Opasteiden tarkoituksena on ohjeistaa käyttäjää tilassa toimimiseen. Mitä enemmän tilassa on käyttäjiä, sitä tarpeellisemmiksi opasteet koetaan. Yleisimpiä opasteissa käytettyjä materiaaleja ovat metallit, puu, muovit ja lasi. Materiaalivalintaan vaikuttavat vahvasti yrityksen imago, tilan väritys, sijoituskohta, koko sekä muutosmahdollisuudet. Valmiiseen pintaan voidaan myös maalata tai luoda teippauksilla opastavia symboleita ja tekstiä. (RT 91-11155 2014.)

Taulukko 1. Opasteen tekstin korkeus suhteessa lukuetäisyyteen (RT 91-11155, 2014)



Sisällöltään opasteiden on oltava lyhyitä ja ytimekkäitä, sillä niiden tulisi olla helposti hahmotettavissa ja luettavissa. Kiinteistön opasteiden on myös oltava yhtenäiset sekä värityksiltään, sisällöiltään kuin sijoituksiltaankin, jotta opas-

teet koetaan toimiviksi ja virhetulkinnat minimoituvat. Hahmotettavuuteen vaikuttavat sisällön lisäksi merkittävästi väriyhdistelmät, materiaalit, koko ja valaistus. Opasteen koon määritykseen on luotu taulukko, jossa symbolin korkeus määräytyy katseluetäisyyden perusteella (taulukko 1). Katajanokan terminaalitiloja suunniteltaessa on taulukkoarvojen lisäksi huomioitava pilareiden vaikutus näkyvyyteen, joten opasteiden koon on oletettavasti oltava hieman reilumpi. (RT 91-11155 2014.)

Opasteen värityksessä tulee huomioida tilan yleisväritys, jotta se erottuu taustastaan. Väriyhdistelmien kontrastin tulee myös itse opasteissa olla mahdollisimman hyvä – parhaiten erottuva väriyhdistelmä on musta opaste valkoisella pohjalla. Hyviä yhdistelmiä ovat lisäksi valkoinen tai keltainen opaste mustalla, vihreä tai sininen valkoisella tai valkoinen sinisellä pohjalla, joka on yleisin Suomen matkakeskuksissa käytetyistä opasteiden yhdistelmäväreistä. (Arnkil 2007, 147; RT 91-11155 2014.) Hyvän värikontrastin lisäksi opasteen tulisi olla myös mahdollisimman mattapintainen, jottei se aiheuttaisi käyttäjille haitallisia heijastuksia luettavuuden kannalta. Ongelmaan voidaan vaikuttaa muun muassa materiaalilla, pintakäsittelyllä ja valaistuksella, joka tulisi suunnata suoraan opasteeseen sen yläpuolelta. Opaste voi itsessään olla myös valaistu. (RT 91-11155 2014.)

Katosta ripustettavien ja seinäkiinnitteisten opasteiden lisäksi voidaan tilaan sijoittaa opaskartta, joka on hyödyllinen etenkin heikkonäköisille ja uusille käyttäjille. Kartassa voidaan hyödyntää myös multimediaa ja kosketusnäyttöjä, jolloin opasteesta on mahdollista saada tuplasti enemmän informaatiota. Sijoituspaikan tulisi olla ruuhkan valtaväylän ulkopuolella, mutta kuitenkin sisäänkäynnin läheisyydessä. Symboli- ja tekstiopasteiden lisäksi tilan hahmottumista helpottavat ohjaavat valaistusratkaisut ja lattiamerkinnät esimerkiksi kulkuväylillä ja portaissa. (RT 91-11155 2014.)

5.2.6 Esteettömyys

Vaikka esteetön ympäristö suunnitellaan sopimaan erityisesti liikkumis- ja toimintaesteisille, niin tilan ratkaisut palvelevat myös muita käyttäjiä. Toimintaesteiseksi luetaankin esimerkiksi kantamusten ja pienten lasten kanssa liikkuvat

henkilöt. Esteettömään ympäristöön liittyvät vahvasti tilan opastavuus, akustiikka, värien- ja materiaalien käyttö sekä valaistus. Näin ollen edellisissä luvuissa mainitut asiat pätevät paljolti myös esteettömyyteen.

Kaikki häikäisevät, liukkaat ja allergisoivat materiaalit ovat riskejä suuren käytön kohteena olevassa rakennuksessa – etenkin jos käyttäjäkunta on heterogeenistä. Allergisoiviksi materiaaleiksi luetaan liimat, kasvit ja pölyä keräävät pinnat sekä tekstiilit. Vähäpäästöisille rakennusmateriaaleille on myös olemassa päästöluokitus M1, jonka myöntää Rakennustietosäätiö RTS (Rakennustietosäätiö 2016). Materiaaleilla voidaan siis edistää tilan toimivuutta, esteettömyyttä ja myös ergonomiaa. (RT 09-10884 2006.)

Kuva 12. Esteettömän palvelutiskin mitoitus (RT 09-10884, 2006)

Tilojen toiminnallisuutta suunniteltaessa mitoitus ohjaa paljolti muodonantoa ja ympäristön kehittymistä. Katajanokalle on tulossa kymmenen lähtöselvitysautomaattia, joiden korkeuden on hyvä olla välillä 850 - 1000 mm. Sijoituspaikan on oltava liikuntaesteisten ulottuvilla ja kalusteesta on löydyttävä pidike kepeille ja muille mahdollisille apuvälineille. Katajanokan terminaalin kaltaisissa paikoissa on oltava erikseen myös pyörätuolimatkustajille suunniteltu palvelutiski normaalimitoituksella tehtyjen tiskien lisäksi (kuva 12). Tällöin tiskin kannen on ulotuttava vähintään 200 mm ulos pystypinnasta, jotta polvitilalle saadaan tarpeeksi syvyyttä. Polvitilan korkeuden on oltava vähintään 670 mm. Palvelutiskien tulee sijaita helposti havaittavassa paikassa, jossa taustamelu on mahdollisimman vähäistä. (RT 09-10884 2006.)

Odotus- ja levähdyspaikoilla tulisi olla esteettömyyden kannalta erikorkuisia istuimia, jotta tilat palvelevat sekä lapsia, aikuisia että vanhuksiakin. Matalien istuinten tulisi olla noin 300 mm korkeita ja korkeat istuimet saisivat olla noin 600 mm korkeita. Leveydeltään 1500 mm kulkuväylällä pyörätuoli mahtuu

kääntymään ympäri, mutta jo 1800 mm leveällä käytävällä rollaattorit ja pyörätuolit pystyvät kohtaamaan toisensa. Tämä tulee huomioida mitoituksessa, vaikka jokaisen käytävän onkin oltava tilava jo pelkästään suuren ihmismäärän vuoksi. (RT 09-10884 2006.)

6 SUUNNITTELUPROSESSI

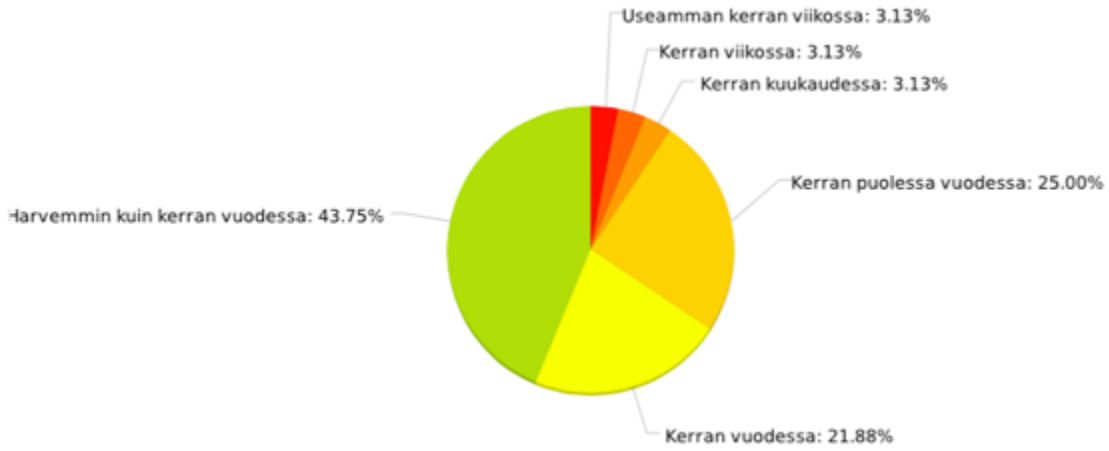
6.1 Lomakekyselyn analyysi

Toteutin työni tueksi survey-tutkimuksen, jonka tavoitteena oli saada palautetta ja ajatuksia Katajanokan terminaalista suoraan tilan käyttäjiltä. Kysely koostui yhteensä 18 kohdasta, joista osa oli avoimia vastauskenttiä ja osa nominaali-, järjestys- ja likert-asteikollisia kysymyksiä. Nominaaliasteikolla vastaaja valitsee itselleen sopivimman vaihtoehdon monesta eri vastausvaihtoehdosta, kun taas järjestysasteikolla vastaaja joutuu arvottamaan vastauksiaan kriteerien mukaisesti. Likert-taulukossa kyselyyn osallistuja arvioi sen sijaan määrettä annetulla asteikolla, joka voi olla esimerkiksi ”täysin eri mieltä - täysin samaa mieltä”. (Virtuaali ammattikorkeakoulu 2016b.)

Kyselytutkimuksen tulokset

Tutkimukseen vastasi yhteensä 34 henkilöä, joista 56 % on iältään 20 - 29 vuotiaita, 15 % on 30 - 49 vuotiaita ja 50 - 70 vuotiaita vastaajista on loput 29 %. Enemmistö (79 %) vastaajista on naisia ja lähes puolet vastaajista käyttää Katajanokan terminaalitiloja harvemmin kuin kerran vuodessa. Neljäsosa vastaajista käyttää tiloja kerran vuodessa tai puolessa vuodessa, joten myös suurin osa vastaajista on käyttänyt tiloja viimeisen puolen vuoden sisällä (taulukko 2). 47 % vastaajista on viimeksi matkustanut ystävien kesken ja 34 % perheen kanssa – loput vastaajista on lähtenyt matkaan työporukalla tai yksin. Terminaalitiloissa vietetään suurimmaksi osaksi aikaa 1 - 2 tuntia (56 %) ja melko suuri osa käyttäjistä on selviytynyt lähtöselvityksistä ja laivaan siirtymisestä alle tunnissa (41 %).

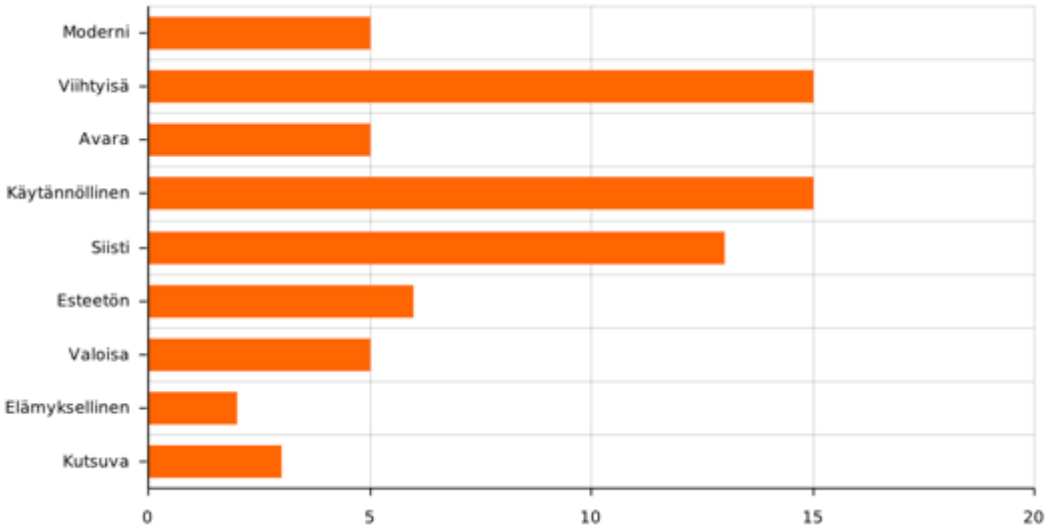
Taulukko 2. Vastausten jakautuminen kysymykseen: ”Kuinka usein käytät Katajanokan terminaalitiloja?” (Koho, 2016)



Lähes kaikki vastanneista on edellisellä kerrallaan lähtenyt matkalle, eli tehnyt myös lähtöselvityksen. Reilu puolet vastaajista on myös hyödyntänyt odottaessaan istuinalueita. Pienemmälle käytölle on jäänyt kioskin palvelut, raha-automaatti, valuutanvaihto sekä kutsupiste. Matkanvarausta palvelupisteeltä, noutoparkkia, matkatavarasäilytystä sekä matkanjärjestäjien pistettä ei kukaan vastaajista ollut käyttänyt edellisellä kerrallaan. Toimintojen laatua arvioitaessa vastaajat olivat kuitenkin arvioineet satunnaisesti myös palveluja, joita eivät edellisellä kerrallaan olleet käyttäneet. Ilmeisesti heillä on kuitenkin ollut aikaisempaa kokemusta palvelusta, sillä kysymyksessä numero 8 on myös vaihtoehto ”en käyttänyt palvelua”. Palvelujen laatua arvioitiin asteikolla 1 - 5 (erittäin tyytymätön - erittäin tyytyväinen). Lähtöselvityksen laatuun oltiin kaikista palveluista tyytyväisimpiä (ka 3,72), kun taas huonoimman keskiarvon (2,76) sai istuinalue. Muut palvelut arvioitiin melko keskinkertaisiksi.

Kysymyksessä 10 vastaajat arvioivat terminaalin tunnelmaa likert-taulukolla, jonka ääripäät olivat tilaa kuvaavia vastakohtapareja, kuten ”moderni - vanhanaikainen”. Katajanokan terminaali koettiin pääsääntöisesti latteaksi, kolkoksi, tylsäksi ja vanhanaikaiseksi. Positiivisimman arvon taulukossa sai esteettömyys, joka sekin jäi kuitenkin lähelle keskiarvoja. Seuraavaksi vastaajilta kysyttiin terminaalin tärkeimpiä elementtejä, joita kukin sai valita yhteensä kolme. Selvästi eniten tiloissa arvostetaan viihtyisyyttä, käytännöllisyyttä ja siisteyttä. Vähiten vastauksia saivat elämyksellisyys ja kutsuvuus (taulukko 3).

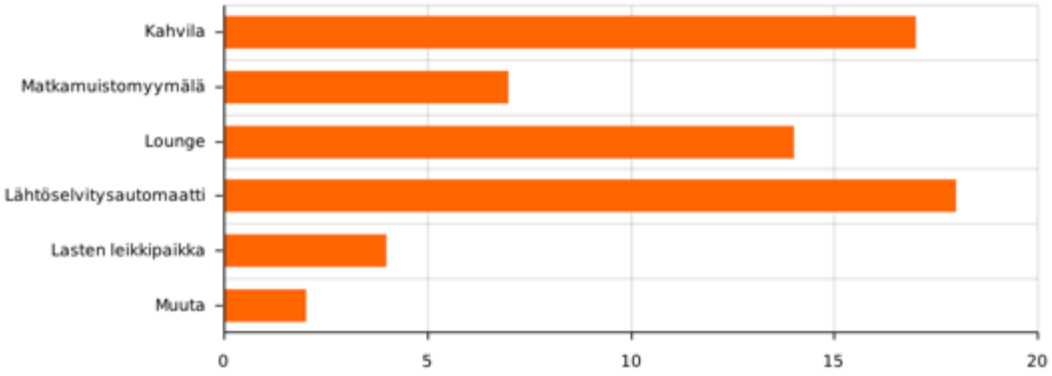
Taulukko 3. Vastausten jakautuminen kysymykseen: ”Mitä kolmea elementtiä pidät tärkeimpinä terminaalitiloissa?” (Koho, 2016)



Käyttäjiltä kysyttiin myös tilan meluisuutta: 48 % ei kokenut tiloja meluisiksi, kun taas 30 % koki melutason nousevan liian korkeaksi. Tilan palveluiden ja toimintojen koettiin myös löytyvän melko helposti (52 %), mutta kuitenkin 34 % vastaajista eivät olleet tyytyväisiä opastukseen ja palveluiden löytymiseen. Käyttäjiltä kysyttiin myös terminaalitilojen vaikutusta matkan kokonaistunnelmaan. 39 % vastaajista ilmoitti tilojen vaikuttavan vain vähän, mutta lähes yhtä moni vastasi tilojen vaikuttavan matkaan erittäin paljon tai paljon. Asiakkaista 39 % olisi valmiita viettämään tiloissa pidempiä aikoja, jos tilat toteutettaisiin toiveiden mukaisesti. Kieltävän vastauksen kysymykseen antoi 21 % vastaajista.

Kyselyn loppupuolella käyttäjiltä kysyttiin vielä, että mitä lisäpalveluja he toivovat terminaalitilaan. Eniten tilaan toivottiin lähtöselvitysautomaattia, kahvilaa sekä loungea (taulukko 4). Muutama vastaajista toivoi myös lasten leikkipaikkaa ja eräs vastaajista oli ehdottanut myös baaria. Vapaisiin vastauskenttiin kirjoitettiin yllättävän hyvin parannusehdotuksia. Vastauksissa toistuivat muun muassa istuinalueiden viihtyisyyden parantaminen ja penkkien lisääminen. Lisäksi toivottiin myös enemmän värien käyttöä ja opasteiden ja eri alueiden selkeyttämistä. Valaistukseen toivottiin myös parannusta ja tilaan toivottiin muun muassa pistorasioita akkujen lataamista varten.

Taulukko 4. Vastausten jakautuminen kysymykseen: ”Mitä lisäpalveluja toisit terminaalin ensimmäiseen kerrokseen?” (Koho, 2016)



Vastauksissa toistuivat siis selvästi tilan karuus ja viihtyisyyden kaipuu, oli ikäryhmä mikä tahansa. Opasteet koettiin yllättävän usein epäselviksi ja tilat koettiin yleisesti ottaen myös melko negatiivisiksi. Vaikka terminaali onkin vain välipysäkki, niin ihmiset arvostavat kuitenkin paljon toimintojen käytännöllisyyttä, asiakkaiden huomioimista sekä yleistunnelmaa.

6.2 Havainnointi

Lomakekyselyn lisäksi kävin havainnoimassa tilan käyttäjiä kahdella eri kerralla. Ensimmäisellä kerralla 16.12.2015 olin terminaalilla tuntia ennen Tallinnan aamulaivan lähtöä. Ruuhka oli kova ja jonot lähtöselvitystiskeille olivat pitkät. Kaikki istuinpaikat olivat ensimmäisessä kerroksessa varattu ja monet asiakkaista joutuivat seisomaan hallin reunustalla. Kävin samaisella kerralla myös pikaisesti havainnoimassa yleistunnelmaa toisessa ja kolmannessa kerroksessa, jotka olivat myös hyvin täynnä. Kolmannen kerroksen ravintolassa tunnelma oli rauhallisempi, mutta lähes kaikki pöydät olivat varattuja. Toisessa kerroksessa lähtijöille oli järjestetty jouluista ja menevää ohjelmaa odotusalueen lavalla, mikä varmasti on mieleistä lapsiperheille. Kakkoskerroksen kahvila-alue näytti myös täyttyvän hyvin ihmisistä.

Toisella havainnointikerrallani 13.1.2016 olin terminaalilla kahta tuntia ennen Tukholman laivan lähtöaikaa. Matkustajia tuli ripotellen ja monet siirtyivät suoraan yläkerran ravintolatiloihin. Tunnelma oli rauhallinen sekä hiljainen ja asiakkaat tappoivat aikaa keksien itselleen jotakin aktiviteettia, kuten tietokoneen käyttö, eväiden syönti, nokosten ottaminen ja lehtien lukeminen. Iäkkäämpi naishenkilö päätyi myös jumppailemaan istumisen lomassa ja lapsiperheen

lapsi vaikutti hieman närkästyneeltä, sillä tekemistä ei ollut ja odotusaika oli pitkä. Vaikka toisella havainnointikerrallani asiakkaita ei ollut kovin paljoa, sain kuitenkin heidän käyttäytymisestään ideoita mahdollisille kehityskohdille.

Molemmilla kerroilla havainnoidessani suurin osa tilojen käyttäjistä vietti ensimmäisen kerroksen tiloissa noin 5 - 20 minuuttia, mutta osa heistä jäi odottamaan tai istumaan ala-aulaan pidemmäksikin aikaa. Yleisesti ottaen käyttäjät näyttivät osaavansa suunnistaa tiloissa sinne, minne halusivatkin. Poikkeuksena pari ulkomaalaista etsivät hetken oikeaa palvelupistettä ja eräs iäkkäämpi mieshenkilö joutui kysymään muilta apua, mistä laivaan pääsee. Opasteet siis voisivat olla paljonkin selkeämmät ja palvelupisteiden kyltit suuremmalla, jotta ihmiset ymmärtävät, mikä tiski on mitäkin palvelua varten. Viettäessäni aikaa tiloissa havahduin myös ajatukseen, että tiloissa ei ole varsinaista leikkipaikkaa lapsille, mikä varmasti olisi monelle perheelliselle helpotus. Tilojen kolkkous myös herätti ajatuksia siitä, että pystyisikö pidempään odottaville asiakkaille luomaan viihtyisämmät ja esimerkiksi sähköpistokkeilla varustetut odotustilat, jolloin tietokoneita ja puhelimia olisi mahdollista ladata. Ongelmalliseksi viihtyisämmät odotustilat tekevät kuitenkin tiloissa ilmenevä ilkivalta ja ylimääräinen norkoilu. Olisi siis löydettävä ratkaisu, joka on sekä viihtyisä mutta kestävä ja ilkivaltaa välttävä.

6.3 Referenssikohteet

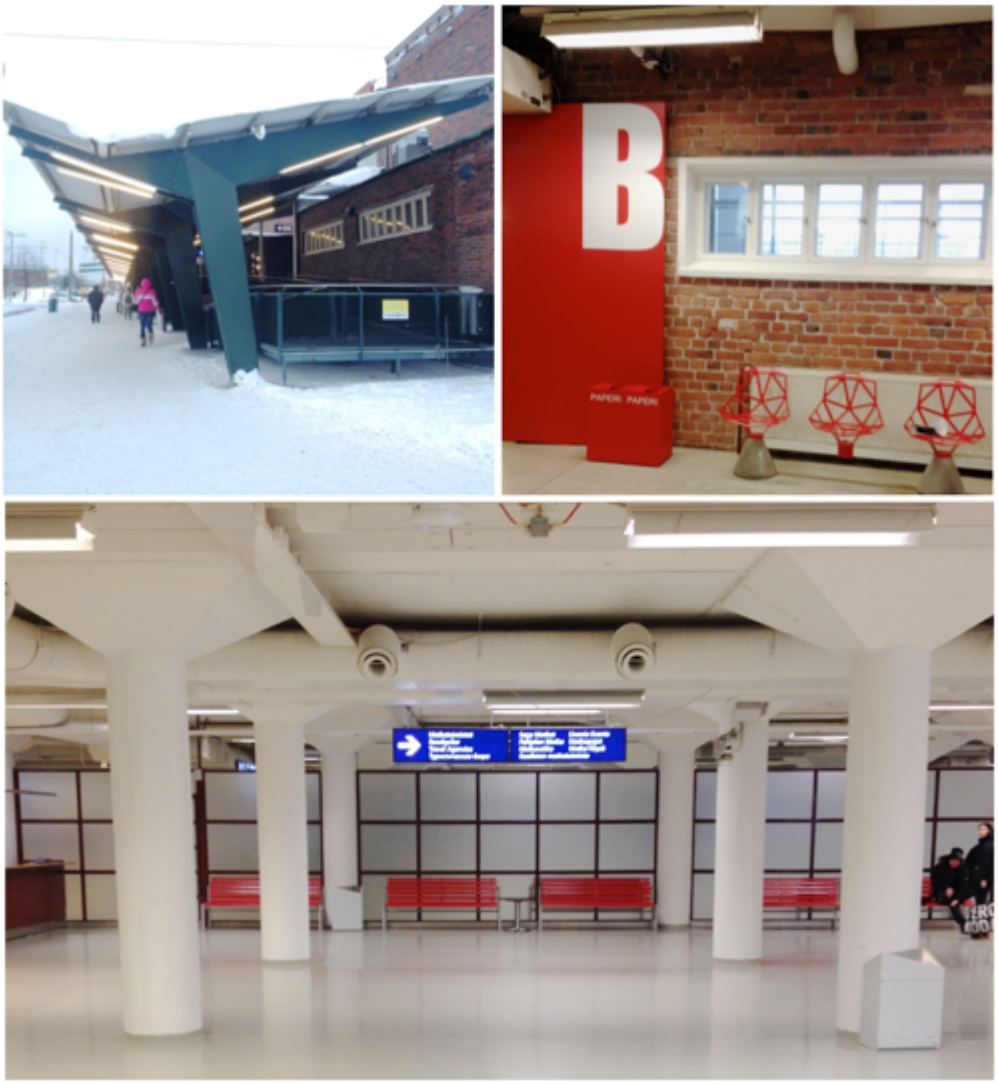
6.3.1 Ohjaava vertailu

Ennen suunnitteluprosessin alkua kävin tutustumassa yhteensä kolmeen matkustajaterminaaliin Helsingissä ja Tallinnassa. Kohteissa vierailun tarkoituksena oli kartoittaa terminaalien toiminnallisuutta ja esteettisyyttä sekä tehdä pienimuotoista työtäni ohjaavaa vertailua. Vertailun avuksi loin itselleni havainnointikaavakkeen, jossa arvioin jokaisen määrittämäni elementin asteikolla 1 - 5. Havainnoinnin lopuksi kasasin arvioinnit taulukkomuotoon, jota avaan erikseen kohteiden esittelyn jälkeen.

Länsiterminaali, Helsinki

Länsiterminaali sijaitsee Helsingin Länsisatamassa ja sieltä on yhteydet sekä Tallinnaan että Pietariin. Tiloissa toimivat Eckerö Line, St. Peter Line ja Tallink

Silja. Rakennus on vuodelta 1938 ja arkkitehtina on toiminut Gunnar Taucher, joka on piirtänyt myös Katajanokan terminaalin. Rakennusten piirteet ovat hyvin samanlaiset: molemmissa kohteissa on punatiilijulkisivu ja sisätiloja rytmittävät massiiviset pilarit (kuva 13). Tiloista löytyy matkatavarasäilytys, pankkiautomaatti, ravintola, kahvila, kioski sekä laivayhtiöiden ja matkanjärjestäjien palvelupisteet. (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2014; Port of Helsinki 2016b).



Kuva 13. Länsiterminaali (Koho, 2016)

Länsiterminaalin tilajärjestelyt ovat käytännölliset ja toimivat – palvelupisteille on jaettu selkeästi omat alueet ja jonoille on varattu tilaa, jotta ne eivät tuki kulkuväyliä (kuva 14). Asiakastilat sijaitsevat kahdessa kerroksessa ja esteet-

tömyys on huomioitu sijoittamalla kutsupiste sisäänkäynnin lähettyville. Opasteet on ripustettu pääosin katonrajaan ja ne auttavat hyvin tilan hahmottamisessa. Lattiateippauksia on käytetty hyödyksi esimerkiksi laivaannousuportin edustalla, jossa lattiaan on teipattu punaisia nuolia. Matkayhtiöiden brändit ovat melko huomaamattomasti esillä: ne näkyvät ainoastaan palvelupisteiden yläpuolella olevissa kylteissä.

Kuva 14. Länsiterminaali (Koho, 2016)

Tilat ovat yleisilmeeltään siistit, yhtenäiset, mutta kuitenkin hieman kolkot. Yläkerrassa sijaitsevat ravintolat vetävät selvästi väkeä puoleensa ja paikat ravintolan puolella täyttyvät nopeammin kuin käytävällä olevat odotuspenkit. Terminaalissa on käytetty samoja punaisia penkkejä ja tehostemaalauksia kuin Katajanokalla. Väri on mukavan pirteä muuten melko harmaissa tiloissa. Rakennuksen arkkitehtuuri tulee kauniisti esille materiaaleissa, kuten odotustilojen tiiliseinissä.

Olympiaterminaali, Helsinki

Eteläsatamassa sijaitseva Olympiaterminaali on valmistunut vuonna 1952 Helsingin olympialaisia varten. Satamasta on päivittäinen laivayhteys Tukholmaan ja tiloissa toimii Tallink Silja. Tallink Siljan ja matkanjärjestäjien palvelutiskien lisäksi tilassa on kioski, kahvila/ravintola, matkatavarasäilytys sekä pankkiautomaatti. Lapsille löytyy myös liitutauluseinä sekä omat korokkeelliset lähtöselvityspisteet. (Port of Helsinki 2016c).

Kuva 15. Olympiaterminaali (Koho, 2016)

Olympiaterminaalin tilat ovat yhdessä kerroksessa, mikä on esteettömyyden kannalta hyvä asia. Halli on myös erittäin tilava ja selkeä toiminnoiltaan, sillä sisään astuttaessa käyttäjälle avautuu suora näkymä lähtöselvitystiskeille. Tila on myös mukavan valoisa ja valaistuksessa on hyödynnetty epäsuoraa valoa. Opasteet ovat kattokiinnitteisiä ja ne selventävät hyvin tilasta löytyviä toimintoja. Myös valaisimia on hyödynnetty opastavina elementteinä, sillä ne ovat sijoitettu kulkusuunnan mukaisesti pitkittäin. Yleisilme tiloissa on siisti ja rakennuksen kattorakenteet ovat arkkitehtonisesti kauniita. Silja Linen brändi on näkyvillä ainoastaan lähtöselvityspisteillä ja tilavärityksessä on käytetty pääasiassa punaista. Opasteissa käytettyä sinistä väriä on hyödynnetty myös wc-tiloissa, mutta muuten tilat ovat hyvin neutraalit.

D-terminaali, Tallinna

Tallinnan D-terminaalista on yhteydet sekä Helsinkiin että Tukholmaan. Tiloissa toimii Tallink Silja ja rakennuksesta löytyy valuutanvaihto, pankkiautomaatti, kioski, kahvila, kukkakauppa, matkamuistomyymälä, kaksi alkoholimyymälää, vaatekauppa, kosmetologi sekä matkatavarasäilytys, ja matkatavaroille on myös erikseen vartioitu säilytyshuone.

D-terminaalin tiloihin on hiljattain tehty muutostöitä, mikä näkyy tilojen modernina, raikkaana ja siistinä ilmeenä. Lähtöselvitystiskirivistö on perinteisestä eroten kaareva ja tiskissä on käytetty tehosteena punaista epäsuoraa valaistusta (kuva 16). Tiskin edustalla on myös yhteensä yhdeksän lähtöselvitysautomaattia, joiden käytön tueksi ikkunaan on teipattu käyttöohjeet. Värityksel-tään tilat ovat vaaleat ja neutraalit, mutta esimerkiksi kahvila-alueella tiloja rajaavana värinä on käytetty mustaa (kuva 17).

Kuva 16. Tallinnan D-terminaalin lähtöselvitysautomaatit ja lähtöselvitystiskit (Koho, 2016)

Rakennuksessa on yhteensä kolme kerrosta, mutta esteettömyys on kuitenkin huomioitu tiloissa hyvin: kutsupiste on sisäänkäynnin lähettyvillä samoin kuin hissi. Ensimmäisen ja toisen kerroksen tilat ovat kolmanteen kerrokseen nähden hieman sokkeloiset – tilaa on riittävästi, mutta ei yhtään liikaa. Kolmannessa kerroksessa sijaitsevalla porttialueella on kuitenkin turhan vähän tilaa ja istumapaikkoja olisi hyvä olla enemmän.

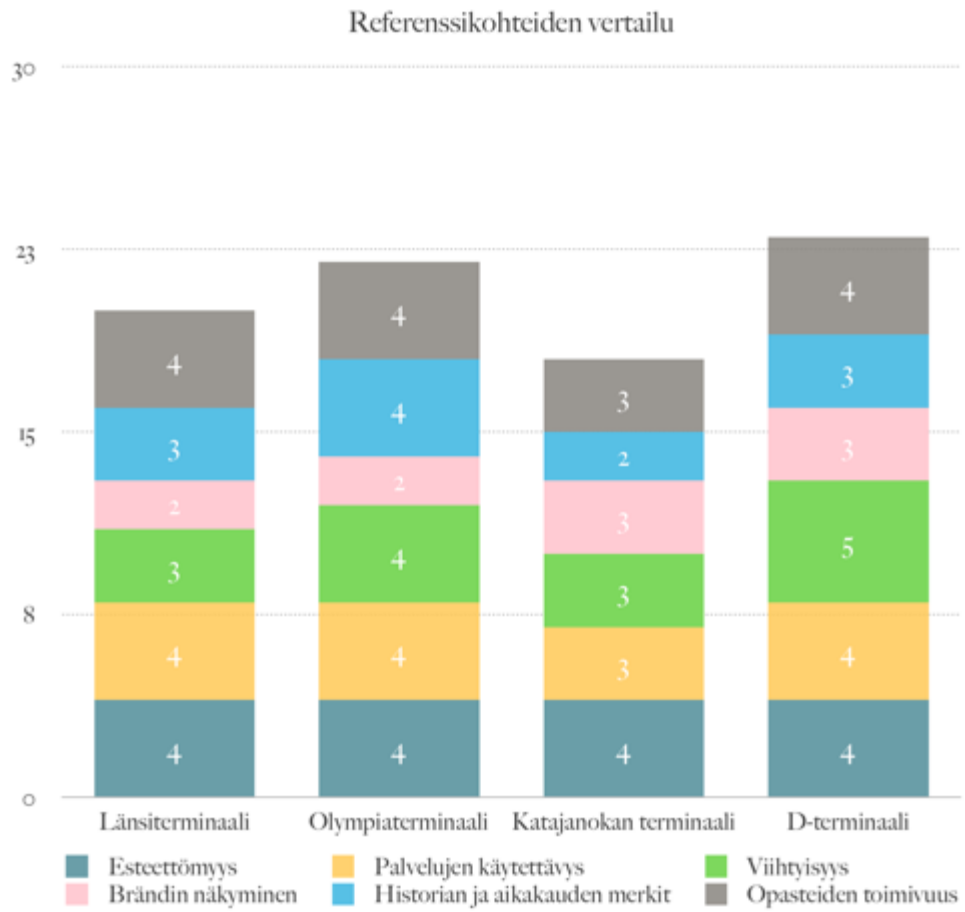
Kuva 17. Tallinnan D-terminaali (Koho, 2016)

Opasteet ovat väritykseltään musta-keltaiset, mikä on mukavaa vaihtelua Suomen sinivalkoisille opasteille. Opasteet ovat myös toimivia ja ne ovat pääosin kattokiinnitteisiä. Kielinä on käytetty viroa ja englantia. Tilan moderni ilme sopii rakennuksen arkkitehtuuriin ja kolmannessa kerroksessa olevasta suuresta kattoikkunasta tulee kauniisti luonnonvaloa. Odotustilan kahvilaan on asennettu kattovalaisimia eri korkeuksille, mikä antaa korkeaan tilaan tunnelmaa.

Yhteenveto

Terminaalikierros herätti paljon ajatuksia tilojen rajoitteista ja mahdollisuuksista. Helsingin satamat olivat sisusteiltaan hyvinkin paljon toisiaan muistuttavat, mihin varmaankin löytyy selitys Helsingin Sataman omistajuudesta. Mikään satama ei siis ole laivayhtiön itsensä omistama, vaan kaikki rakennukset ovat Helsingin Sataman omistuksessa.

Taulukko 5. Referenssikohteiden ja Katajanokan terminaalin vertailu (Koho, 2016)



Arvioin jokaisen referenssikohteen muuttujat asteikolla 1 - 5 ja muodostin kaikkien kohteiden pisteytyksistä taulukon (taulukko 5). Arvioin samalla asteikolla myös Katajanokan terminaalin tilat, jotta vertailtavien kohteiden taso Katajanokan terminaaliin nähden hahmottuisi. Parhaimmat pisteet sai Tallinnan D-terminaali ja toisen sijan Olympiaterminaali. Kolmanneksi tuli Länsiterminaali ja neljäntenä on Katajanokan terminaali. Tulos pitää mielestäni paikkaansa, vaikka Helsingin satamien laadussa ei ollut suuria eroavaisuuksia. Tallinnan D-terminaali oli kuitenkin positiivinen yllätys ja se ansaitseekin ensimmäisen sijan.

6.3.2 Muut referenssikohteet

Kauppakeskus Manski, Kouvola

Kauppakeskus Manski sijaitsee Kouvolan keskustassa ja vaateliikkeiden lisäksi tiloissa toimii Subway ja Eurokangas. Osa tiloista on kuitenkin tyhjillään,

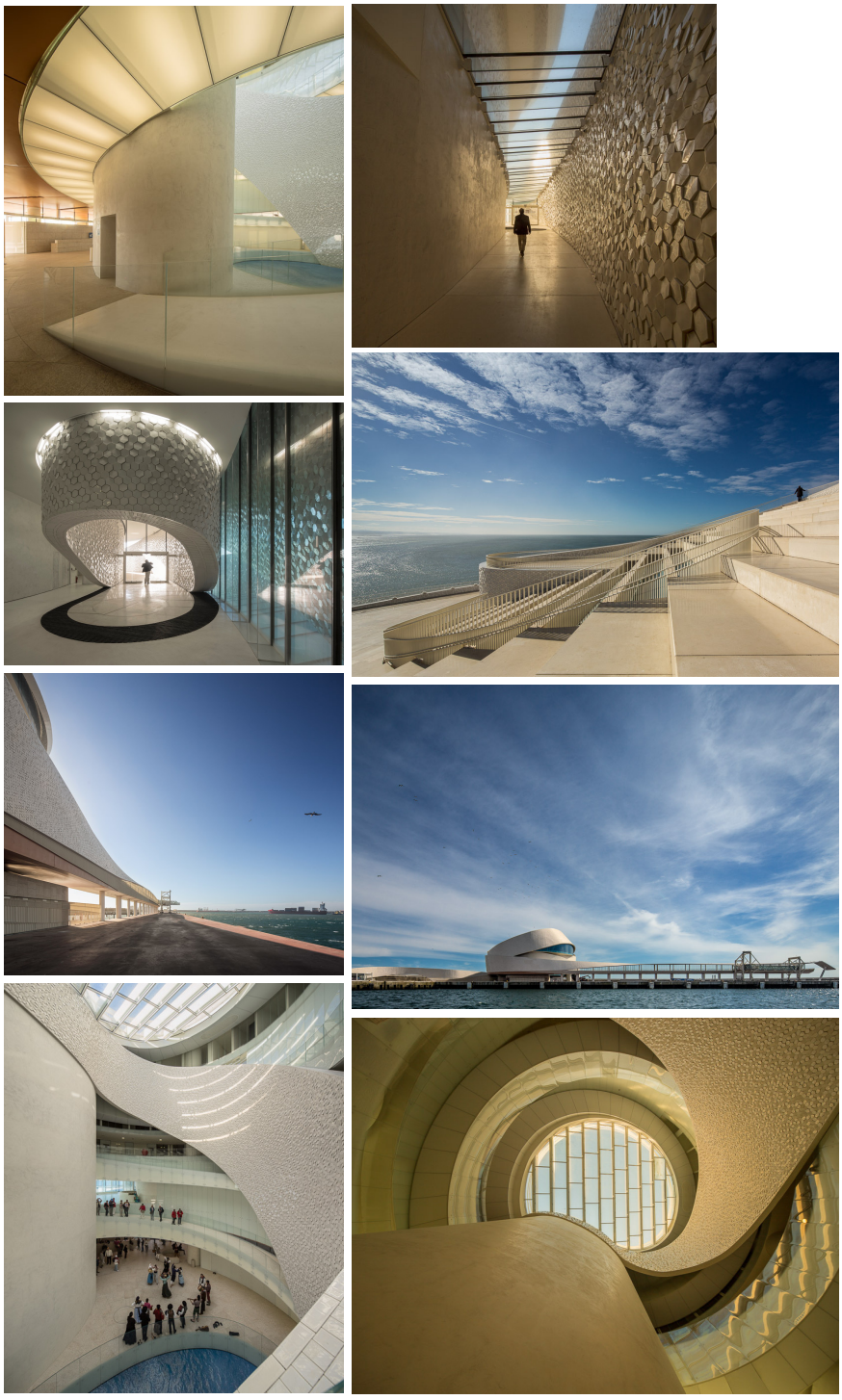
mutta niiden lasiseinät on otettu hyötykäyttöön ja tilaan on ripustettu vaikuttava valokuvanäyttely vanhasta Kouvolasta (kuva 18). Kuvat ovat huonekorkuisia ja ne ovat printattu vahvalle kankaalle.

Kuva 18. Kauppakeskus Manski (Koho, 2016)

Kuvat ovat herättävät mielenkiintoa ja elävöittävät tyhjentynyttä tilaa huomattavasti. Valokuvien ohessa on myös näyttelyn esittelyteksti, joka on printattu jokaiselle valokuvaseinämälle.

Porto Cruise Terminal, Portugali

Vuonna 2015 valmistunut Portugalissa sijaitseva Porton kaupungin matkustajasatamaterminaali on tuore ja moderni esimerkki nykyajan arkkitehtuurista (kuva 19). Rakennuksen takana on arkkitehtitoimisto Luis Pedro Silva Arquitecto. Projektin lähtökohtana on ollut lisätä liiketoiminnallista tehokkuutta ja urbaanin kaupunkielämän yhdistymistä terminaalirakennukseen. Rakennus on viisikerroksinen ja terminaalin katto on porrastettu katsomomaiseksi tilaksi, jonne ihmiset voivat vapaasti kulkea. Matkustajaterminaalissa on myös tapahtumatilat ja ravintola, joiden lisäksi rakennuksesta löytyy Porton yliopiston tiloja. Satamassa on yksi risteilylaivapaikka ja pienvenesatama. (Archdaily 2016).



Kuva 19. Porton kaupungin matkustajaterminaali (Archdaily 2016)

Rakennus on suunniteltu monen alan asiantuntijan yhteistyönä ja laatu on selvästi nähtävissä. Rakennuksen punainen lanka on aaltoileva kerämäinen muoto, joka on huomattavissa heti rakennuksen ulkomuodosta. Sama teema jatkuu sisätiloissa, jossa on hienosti leikitelty valolla, varjolla ja materiaaleilla. Terminaalirakennuksen ydin – vesiallas – on ikään kuin aaltoilevan muodon lähde, josta koko rakennus saa alkunsa. Muodon lisäksi sekä sisä- että ulkotiloja yhdistävät materiaalivalinnat. Elementeissä on käytetty paljon laattaa ja

ne tuovat hienovaraista vaihtelua muuten lähes kokonaan valkoiseen ympäristöön. (Archdaily 2016).

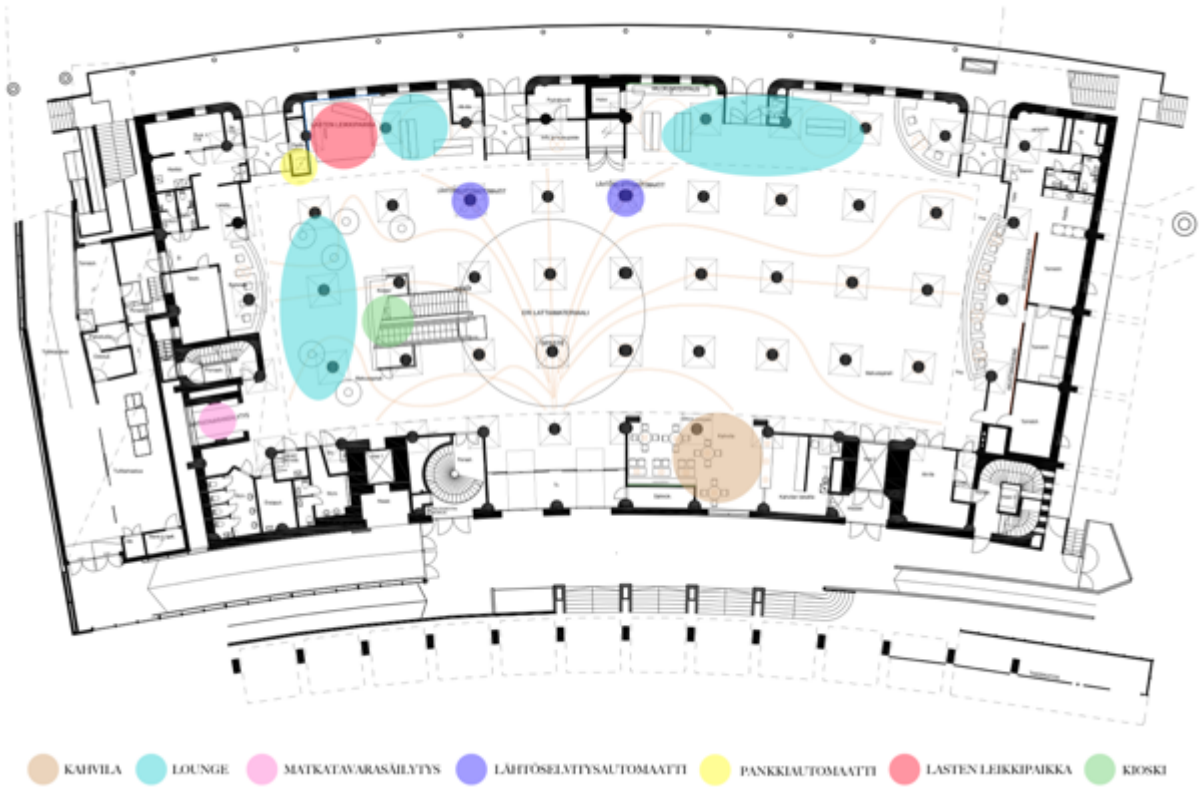
6.4 Ideointi ja luonnokset

Tutkimustyön edetessä itse produktiivinen osio ja sen tuleva sisältö alkoivat havainnollistua itselleni pikkuhiljaa. Jo pian opinnäytetyöaiheen saatuani aloin kasata itselleni ideakuvapankkia, jota myöhemmin hyödynsin moodboardeissa ja asiakaspalaverissa tammikuun lopulla. Havainnollistin palaverissa ajatuksiani työn ulottuvuuksista ideakuvien avulla, jotka käsittelivät valaistusta, akustiikkaa, tilan historiaa, opastusta, loungealueita sekä palvelutiskejä (liite 8). Ideakuvani otettiin mielenkiinnolla vastaan ja ne herättivät asiakkaassa ajatuksia muun muassa siitä, kuinka merkittävässä roolissa ylipäänsä terminaalitilojen sisustuksellisuus on tilan käytön kannalta vai tulisiko sisustusratkaisujen tukea pelkästään tilojen toimintoja ja palveluja. Ideakuvien koettiin kuitenkin hyvin kuvaavan tilan vanhaa henkeä ja etenkin valaistukseen liittyvät ideakuvat koettiin hyviksi ja mielenkiintoisiksi lähtökohdiksi.

Moodboardeista saadun palautteen pohjalta lähdin luonnostelemaan erilaisia terminaaliaulan tilaratkaisuja. Lopulta päädyin esittelemään kolme pohjalayoutia luonnosteni pohjalta ohjaajilleni sekä asiakkaalle. Layoutien lisäksi esitin asiakaspalaverissa myös alustavia ja suuntaa antavia kaluste- ja valaisinvaihtoehtoja (liite 9). Layouteissa pidin mielessäni tilan käytettävyyden ja palveluiden järkevän sijoittumisen. Päädyin jokaisessa pohjassa pitämään terminaalin palvelutiskit samoilla alueilla kuin Innovarch:n konseptissa, sillä en nähnyt tarvetta vaihtaa niiden paikkaa. Sen sijaan vaihtelin muiden palveluiden sijainteja jonkin verran ja toin osaan layouteista mukaan myös kahvilan ja lasten leikkipaikan, joita toivottiin kyselytutkimuksen tuloksissa. Jokaiseen pohjaan on myös sijoitettu 10 lähtöselvitysautomaattia, jotka on jo tilattu terminaalille. Viking Linen palvelutiskejä on jokaisessa luonnoksessa yhteensä 10, joista kaksi on erotettu ryhmälähtöselvityspisteiksi. Matkatoimistoille on kolme palvelutiskiä aulan toisessa päädyssä. Lisäksi olen päätynyt luonnoksissa sijoittamaan vanhoja Katajanokalta otettuja valokuvia muun muassa lounge-alueiden seinille ja matkatavarasäilytyselementtien pintaan teippauksena.

Layoutvaihtoehdot 1 - 3

Ensimmäisessä layoutissa (kuva 20) palvelutiskit muodostavat kaaren, joka jäljittelee rakennuksen pohjapiirroksen muotoa. Nimesin luonnoksen Kaareksi, sillä tilaa hallinnoivana elementtinä on myös alakattoon upotettu aaltoileva valojuovakokonaisuus. Nämä aaltoilevat valaisimet toimivat itse valaistuksen lisäksi opastavina elementteinä, sillä niiden lähtöpiste sijaitsee etuovilla ja ne haarautuvat kohti tilan eri palveluita. Opastavana elementtinä se ei kuitenkaan ole liian opasteenomainen, vaan vahva tilallinen elementti. Aulatilan alakatto on akustoivaa ja mahdollisimman saumatonta materiaalia. Jokaisessa suunnitelmassa olen sijoittanut Viking Linen palvelutiskien takaseinälle Päre -akustiikkaelementin (liite 9), joka voi suunnitelman kehittyessä vielä muuttua ja vaihtua. Pääajatuksena on joka tapauksessa luoda taustaseinälle katseenvangitsijana toimiva elementti.

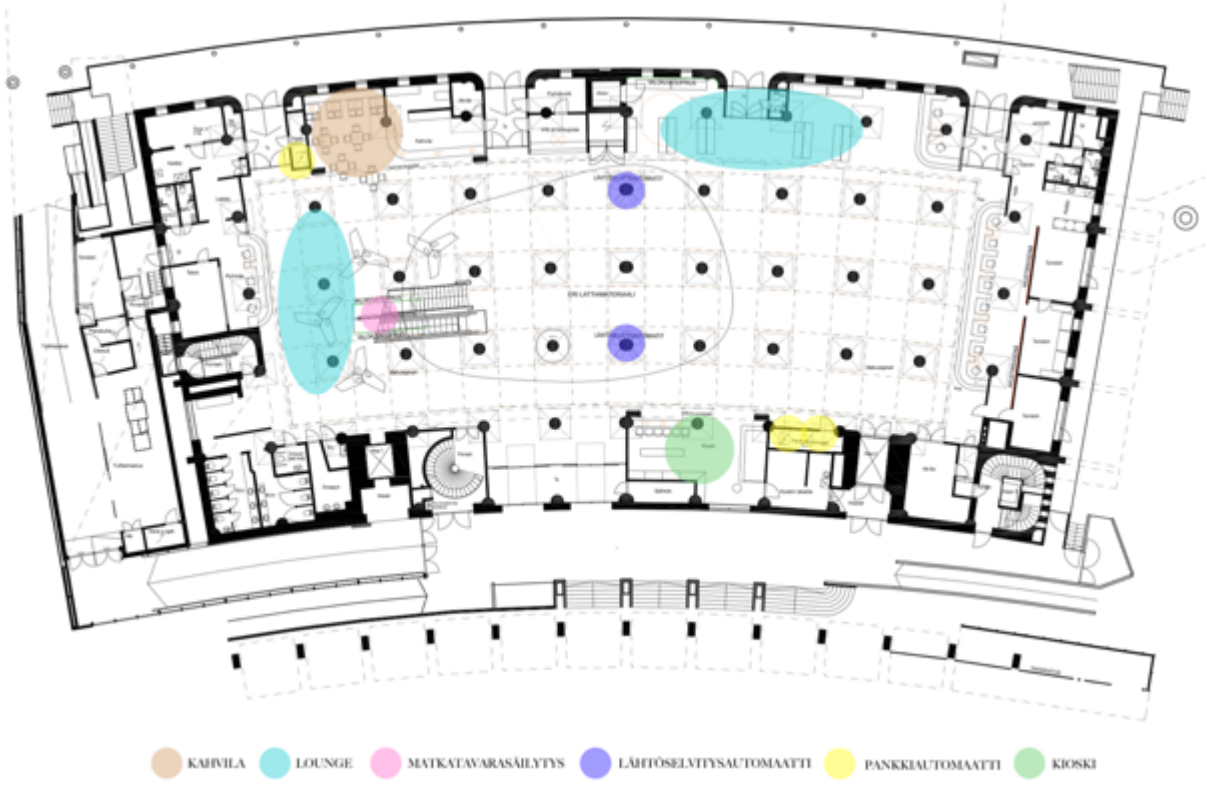


Kuva 20. Kaari - luonnosvaihtoehto 1 (Koho, 2016)

Pyöreä lattiateippaus terminaalin keskiössä luo selkeän spotin avoimeen tilaan ja auttaa käyttäjiä myös hahmottamaan tilan toimintoja. Kaari-layoutissa kioskin tilalle on sijoitettu kahvila, joka mahdollisuuksien mukaan pystyisi

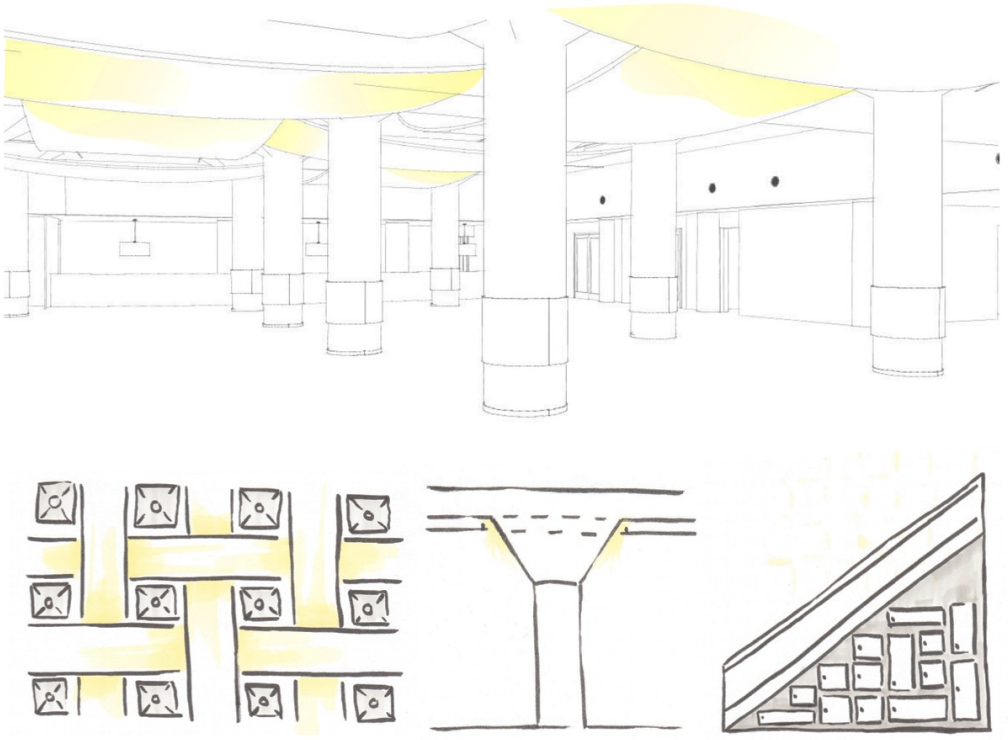
myös hieman levittäytymään aulan puolelle. Kioski sen sijaan on löytänyt paikkansa liukuportaiden alle ja sen molempia puolia reunustaa istuinalueet, joissa on käytetty Vondomin Vases Island -valaisevia penkkejä (liite 9). Matkatavaransäilytys ja toiletit ovat säilytetty nykytilanteen mukaisilla paikoillaan, mutta sisääntulon vastakkainen seinä on aukaistu lounge-alueelle ja lasten leikkipaikalle.

Toisessa layoutissa (kuva 21) palvelutiskit ovat suorat, mutta niiden päädyt on pyöristetty. Kioski on nykyisellä paikallaan ja kahvila on sijoitettu sisääntulon vastakkaiselle seinälle, joka on rauhallisempi paikka kuin sisäänkäynnin vieressä. Tässä vaihtoehdossa kahvila pystyisi myös helpommin levittäytymään aulan alueelle. Odotustilat sijoittuvat portaiden alle sekä ryhmälähtöselvitystiskien edustalle. Portaiden alle on sijoitettu valaisinmahdollisuudella oleva Vondomin Faz Bench, jotka muodostavat yhdistettyinä potkurimaisen muodon (liite 9). Pankkiautomaatteja on yhden sijasta kolme ja ne on sijoitettu hieman eri puolille aulatilaa. Wc-tiloja on myös muutettu avoimemmiksi, mikä on hygieenisyyden kannalta parempi ratkaisu. Matkatavarasäilytys on myös vaihtanut paikkansa portaikon alapuolelle, jossa se mittatilauksena tehtynä kiintokalusteena istuu suoraan portaiden muotoon (kuva 22).



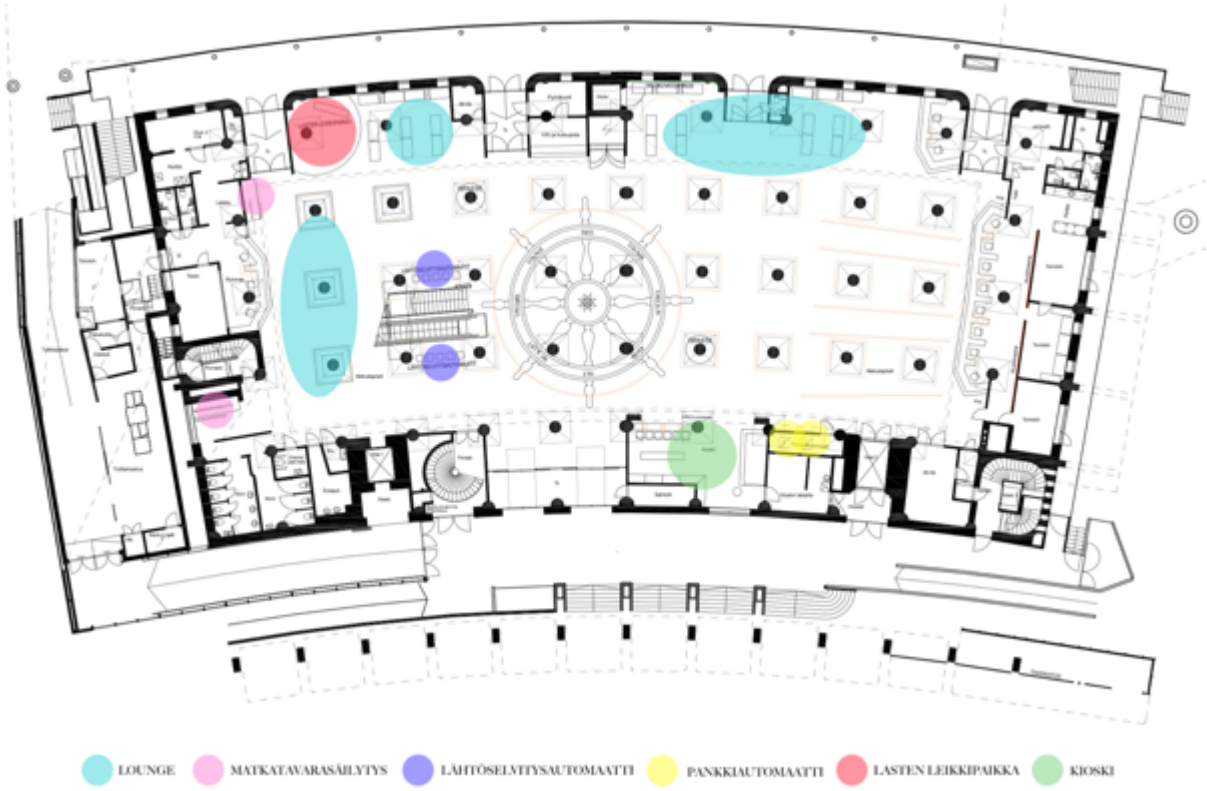
Kuva 21. Elo - luonnosvaihtoehto 2 (Koho, 2016)

Nimesin luonnosvaihtoehdon Eloksi, sillä tilaa hallinnoivat elementit ovat muodoiltaan orgaanisia. Lattiateippaus on hieman laajempi ja vapaamuotoisempi kuin Kaari-versiossa ja tilan kattorakenne muodostuu limittäisistä aaltoilevista akustiikkaelementeistä, johon mahdollisuuksien mukaan voi lisätä myös epäsuoraa valaistusta. Pilareiden yläosiin ja aulan reunoille tulee lisäksi epäsuora valaistus alakaton yläpuolelta (kuva 22).



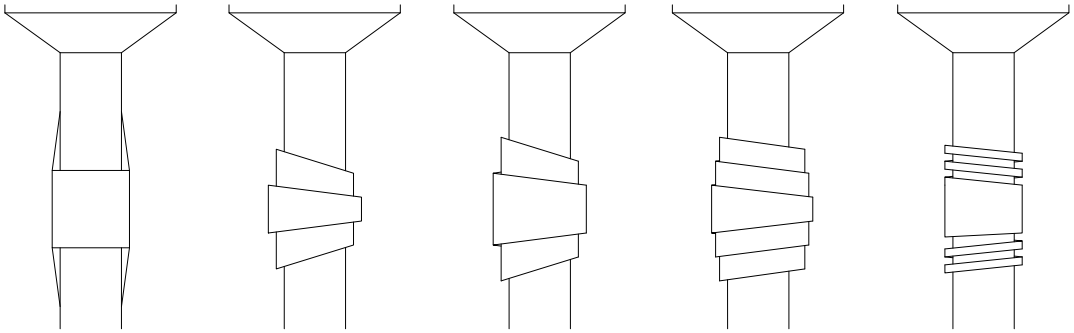
Kuva 22. Aaltoileva kattoelementti, pilareiden epäsuora valaistus ja matkatavarasäilytyselementti portaikon alla (Koho, 2016)

Kolmas vaihtoehtolayout, Ruori, saa nimensä opastavasta ruorin muotoisesta lattiateippauksesta (kuva 23). Jokainen ruorin sakara on nimetty palvelulla, joka sijaitsee sakaran osoittamassa suunnassa. Teippauksen yläpuolelle kattoon on sijoitettu näyttävä valoelementti, joka edellä mainitun lisäksi korostaa entisestään aulan keskipistettä. Elementti voisi olla esimerkiksi liitteessä 9 oleva Artemiden Botanic Rain -valaisin. Palvelutiskit ovat versiossa kulmikkaammat ja niiden edustalla on alakattoon upotetut valojuovat, jotka osoittavat jonotusväylien suunnan ja kohdistavat katseen palvelutiskeille. Luonnosvaihtoehto Elon mukaisesti tilassa on käytetty yhtä lailla epäsuoraa valaistusta pilareissa ja aulan reunustalla.



Kuva 23. Ruori – luonnosvaihtoehto 3 (Koho, 2016)

Kioski pysyy nykyisellä paikallaan ja avoimien toilettien edustalle on sijoitettu matkatavarasäilytys. Toinen säilytyselementti on sijoitettu matkatoimistojen palvelupisteiden viereen. Lounge-alueet levittyvät sisäänkäynnin vastakkaisen seinän lisäksi portaikon alle. Suunnitelmassa on käytetty pilareiden ympärillä Belta Live M1 -istuinpenkkejä (liite 9).



Kuva 24. Luonnoksia pilariin kiinnitettävästä opaste-elementistä (Koho, 2016)

Jokaiseen suunnitelmaan olen lisäksi sijoittanut pilariin kiinnitettävän opasteen (kuva 24). Pilariin kiinnitettävä opaste tuntui hyvin luonnolliselta ratkaisulta, sillä aula rytmittyy täysin pilareiden mukaan, minkä lisäksi erillinen jalallinen

opaste veisi aulassa ylimääräistä lattiatilaa. Jokaisessa layoutvaihtoehdossa olen sijoittanut opasteen hieman eri kohtaan riippuen muiden palvelujen sijainneista.

Layoutvaihtoehtojen palaute ja pohdinta

Sekä työni ohjaajat ja projektivastaavat henkilöt Helsingin Satamalta olivat hyvin samoilla linjoilla pohjavaihtoehtojen kanssa. Suosikiksi nousivat etenkin Kaari-layout, mutta myös Elo-pohjassa oli hyviä elementtejä, kuten tiskien muoto. Painotinkin palavereissa, että elementtejä on mahdollista vielä yhdistää ja muokata, mikäli jokin vaihtoehto koetaan hyväksi toisessa vaihtoehdossa. Yleisesti kahvilan ja lasten leikkipaikan lisääminen tilaan sai positiivista palautetta ja lisäehdotuksena minulle heitettiin ajatus, että olisiko kioskin ja kahvilan palvelujen yhdistäminen mahdollista, jolloin tilat jäisivät nykyiselle paikalleen, mutta niistä muokattaisiin paljon kahvilamaisemmat ja pöytäpaikkoja lisättäisiin. Ruori-idea otettiin myös erittäin hyvin vastaan ja sen opasteulottuvuudesta pidettiin, mutta lopulta sen itsestään selvä muotokieli alkoi tuntua turhan kliseiseltä. Meriteemaisen sisustuksen käyttö olisikin ehkä luontevampaa esimerkiksi kahvilassa ja lounge-alueilla tunnelmanluojana. Vanhojen valokuvien käyttö oli myös asiakkaan mielestä hyvä lisä, sillä ne tuovat tilaan sopivaa kerroksellisuutta.

Kaari-layoutin valojuovat herättivät myös keskustelua siitä, että pystyisikö kaarilinjaa jatkamaan myös esimerkiksi pilareissa ja opasteissa. Joka tapauksessa opasteiden on oltava joko näkökorkeudella tai katossa, sillä ruuhka-aikaan lattiateippaukset jäävät ihmisten jalkoihin. Tässä tapauksessa siis Kaari- ja Elo -luonnosten kiinteä lattiateippaus olisi parempi vaihtoehto kuin kuvaava ruoriteippaus.

Kaluste-ehdotukset otettiin myös hyvin vastaan ja pyrinkin esimerkkituotteita valitessani ottamaan vaihtoehdoiksi tyylillisesti hieman erilaisia tuotteita, jotta asiakkaan mahdollinen tyylitoive nousisi esiin (liite 9). Palavereissa ja sähköpostiketjuissa esitysteni pohjalta nousikin monesti esille asiakkaan puolelta Tukholman Södermalm, jossa on paljon tunnelmallisia putiikkeja, kahviloita ja ravintoloita (kuva 25). Kyseinen industriaali tunnelma ja sisustustyyli sopisi myös hyvin sataman henkeen ja se tukisi myös terminaalirakennuksen historiaa rosoisuudellaan.

Kuva 25. Kollaasi Tukholman Södermalmin industrial-tyylisistä putiikeista (Koho, 2016)

Valaisimista Luceplanin Mesh herätti eniten keskustelua kalastusverkkoa muistuttavan muotokielensä vuoksi positiivisessa mielessä. Artemiden Botanic Rain -valaisimen sopivuutta tilaan sen sijaan pohdittiin, sillä se ei välttämättä nouse tarpeeksi edukseen terminaalin pilariviidakossa. Ajatus palvelutiskien takaseinälle sijoitettavasta tilallisesta elementistä sai pisteet ja myös ehdottamastani Päre-akustiikkaelementistä pidettiin. Istuinkalusteita kasasin palaveriin melko paljon, sillä ajatuksenani on yhdistää kahta - kolmea tuotetta lounge-alueiden ryhmittelyssä. Tekemässäni kyselytutkimuksessa käyttäjät mainitsivat pistokkeiden lisäämisen terminaalitilaan. Tähän tarpeeseen vastaa muun muassa liitteen 9 Monolog Materia -penkki, johon on saatavissa pistokkeellinen moduulitaso. Kyseisestä penkistä pidettiinkin ja samoin Vondomin Vases Island -penkistä, johon on saatavissa valaistusominaisuus. Tällä pystyttäisiin muuntamaan tilan tunnelmaa esimerkiksi ilta-aikaan. Lisäksi betoninen Oppocement -lepotuoli herätti mielenkiintoa. Yleisesti ottaen asiakkaalta tuli

lopuksi toive, ettei istuimilla pystyttäisi nukkumaan lepoasennossa ja että kalusteiden materiaali olisi mahdollisimman kestävää ja helppo puhdistaa, sillä tiloissa tapahtuu aika ajoin ilkivaltaa ja ylimääräinen norkoilu ei ole tavatonta.

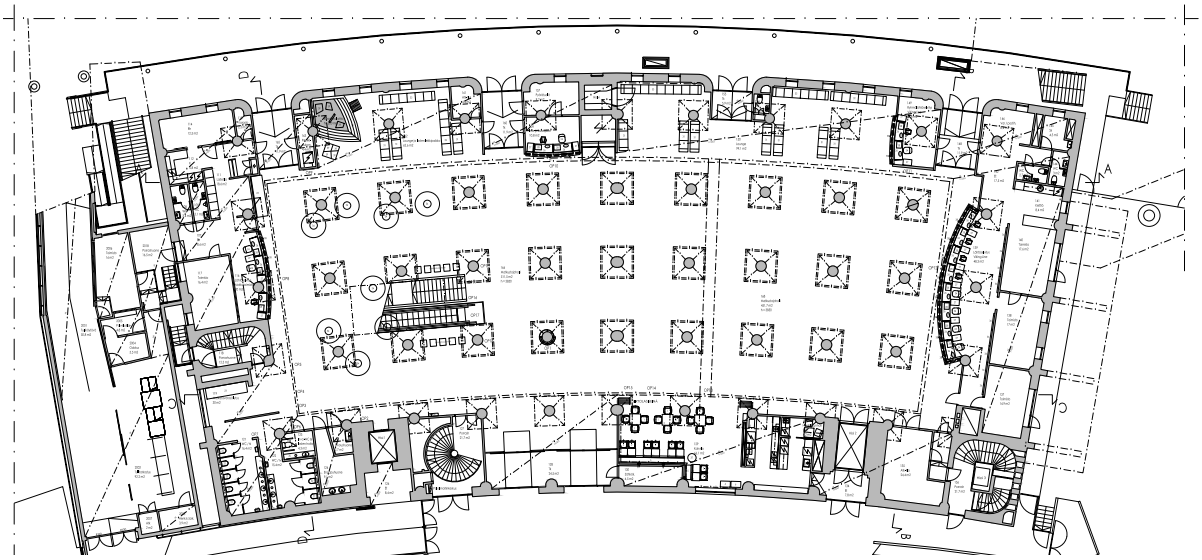
7 SUUNNITTELMA JA LOPULLISET RATKAISUT

Katajanokan matkustajaterminaalin lopullinen suunnitelma muovautui luonnosvaihtoehtojen Kaari ja Ruori -yhdistelmästä. Liitteessä 10 on lueteltu kauttaaltaan työn tilaajalle toteutetut piirustukset ja liitteessä 11 on nähtävissä terminaalin uusi tilanjako päämittoineen. Suunnitelman kantavaksi teemaksi nousi aaltoileva ja kaareva muotokieli, joka toistuu muun muassa palvelutiskeissä, opasteessa sekä valaisimissa. Sen lisäksi, että aalto muotona on yksiselitteinen osa merta ja merenkulkua, niin kaarevat linjat tukevat hyvin myös itse rakennuksen arkkitehtuuria. Tilat koettiin kyselytutkimuksen mukaan latteiksi, kolkoiksi ja vanhanaikaisiksi, joten suunnitelmassa on keskitytty luomaan terminaaliin tunnelmaa, käytännöllisyyttä sekä syvyyttä. Historianäkökulma on otettu huomioon pääasiassa pintamateriaalivalinnoissa ja etenkin tunnelmallisemman kahvilatilan sisustuksessa.

Värien puolesta tilaan valikoituivat toivottujen mustan, valkoisen ja punaisen värin lisäksi neutraali harmaa sekä lämpöä tuova puu eri sävyineen. Koska punainen on värinä hyvin voimakas ja intensiivinen, päädyttiin sitä käyttämään tehosteena muun muassa lounge-alueiden istuinten pehmusteissa sekä palvelutiskeissä, jolloin väri toimii myös opastavana ja huomiota herättävänä elementtinä. Muuten tilat ovat väritykseltään melko neutraalit, sillä ruuhka-aikana näkymä peittyy ihmisistä ja tilassa on paljon aisteja häiritseviä ärsykkeitä. Lämpöä tuovalla puulla tuodaan tiloihin rauhaa ja lämmöntunnetta.

Tilan yleisvalaistuksessa pyrittiin mahdollisimman tasaiseen sekä luonnolliseen valoon kuitenkin niin, että valon määrä on riittävä suhteessa tilassa tehtävien toimintojen tarkkuuteen ja laatuun. Lähes kaikkiin valaisimiin on määritetty kelvinarvoksi 4000, joka on väriltään hyvin neutraalia ja raikasta valoa. Tiloissa on käytetty paljon epäsuoraa valaistusta, jonka ihmissilmä kokee usein miellyttävämmäksi. Terminaalin vilkkaimmilla alueilla ja tarkkuutta vaativissa tiloissa valaistusta on tehostettu kuitenkin myös suoralla valaistuksella.

Koska Katajanokan terminaali on avoinna aamusta myöhäiseen iltaan, on valaistussuunnittelussa huomioitu myös mahdollisuus erilaisten tunnelmien luomiseen muun muassa himmennettävien valaisimien avulla. Näin valo-olosuhteet on mahdollista sovittaa vuorokaudenaikaan, mikä vaikuttaa positiivisesti sekä henkilökunnan että asiakkaan viihtyvyyteen. Viihtyvyyteen myös vaikuttavan akustiikan kohentamiseksi terminaalitilojen huoneakustiikkaa on parannettu sekä absorboivilla, ääntä heijastavilla- ja hajottavilla pinnoilla.



Kuva 26. Kalustepohjapiirustus, ei mittakaavassa (Koho, 2016)

Tila jakautuu selkeästi omiin vyöhykkeisiinsä, joiden keskiössä sijaitsee alkuperäisenkin piirustuksen mukaisesti avara aula (kuva 26). Tilan palvelut keskittyvät pääasiassa kerroksen molempiin päätyihin, joissa sijaitsevat Viking Linen ja matkanjärjestäjien palvelupisteet (liite 12). Heti sisäänkäynnin oikealla puolella asiakkaita palvelee kahvilakioski, joka vyöhykkeenä on astetta tunnelmallisempi kuin muut kerroksen tilat. Suoraan sisäänkäyntiä vastapäätä palvelee terminaalin info ja kutsupiste, ja lähtöselvitysautomaatit on sijoitettu portaikon molemmille sivuille. Asiakastoiletit ovat pysyneet pienistä rakennemuutoksista huolimatta lähes samoilla sijainneillaan. Lounge-tiloiksi kutsutut odotustilat on suunnitelmassa sijoitettu sisäänkäynnin vastakkaiselle seinustalle ja ne luovat näyttävän ja tunnelmallisen vyöhykkeen vilkkaan aulan vastapainoksi. Loungeen on myös sijoitettu lasten leikkipaikka aulan rauhallisempaan päätyyn. Portaiden alla on lisäksi erillinen istuinvyöhyke, joka on suunniteltu

ennemminkin nopeaan odotteluun ja ihmisten vaihtuvuuteen. Tilojen ryhmittelyä on korostettu muun muassa materiaaleilla, väreillä sekä valaistuksella (liite 13/5).

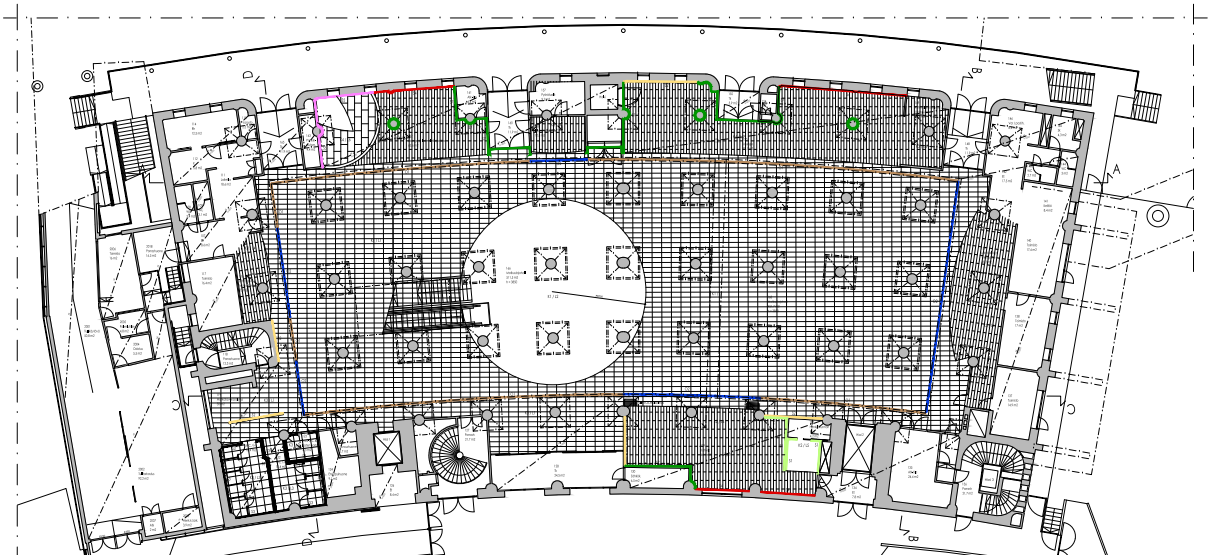
7.1 Aula

Koska suuret ihmismassat tarvitsevat paljon tilaa ympärilleen, on aulan suunnittelussa painotuttu pintamateriaaleihin, niiden antamaan tunnelmaan sekä toimivuuteen haastavassa julkitilassa. Aulan lattiamateriaaliksi on valittu tumman harmaa Gerflorin Creation 70 Click System -julkitilalaatta, joka soveltuu hyvin raskaaseenkin kulutukseen (liite 14/2). Lukkoponttilaatan hyötynä on se, että se on mahdollista asentaa olemassa olevan lattian päälle ja se on ennen kaikkea nopeampi menetelmä kuin perinteisen laatan asennus, mikä on myös ollut yksi tilaajan toiveista. Suurta aulaa rytmittämään portaiden edustalle lattiaan teipataan ympyränmuotoinen spotti, joka toimii myös opastavana elementtinä (liite 14/2; kuva 27).

Kaikki aulan seinät ja pilarit tasoitetaan ja maalataan tarvittaessa valkoisella julkitilamaalilla (liite 14/4). Jokaisen pilarin ympärillä olevat kehikot maalataan mustiksi lukuun ottamatta lähtöselvitysautomaattien viereisten pilareiden kehikoita, jotka maalataan punaisiksi. Näin ne myös viitoittavat lähtöselvitysautomaateille. Kuvassa 27 keltaisella värillä on merkitty seinät, joille tapetoidaan vanhoja Katajanokalla otettuja valokuvia. Kaikki vanhat kuvat ovat Helsingin Kaupunginmuseon arkistosta. Valokuvatapetit tuovat tilaan kaivattua sisustuksellisuutta, kerroksellisuutta sekä tunnelmaa.

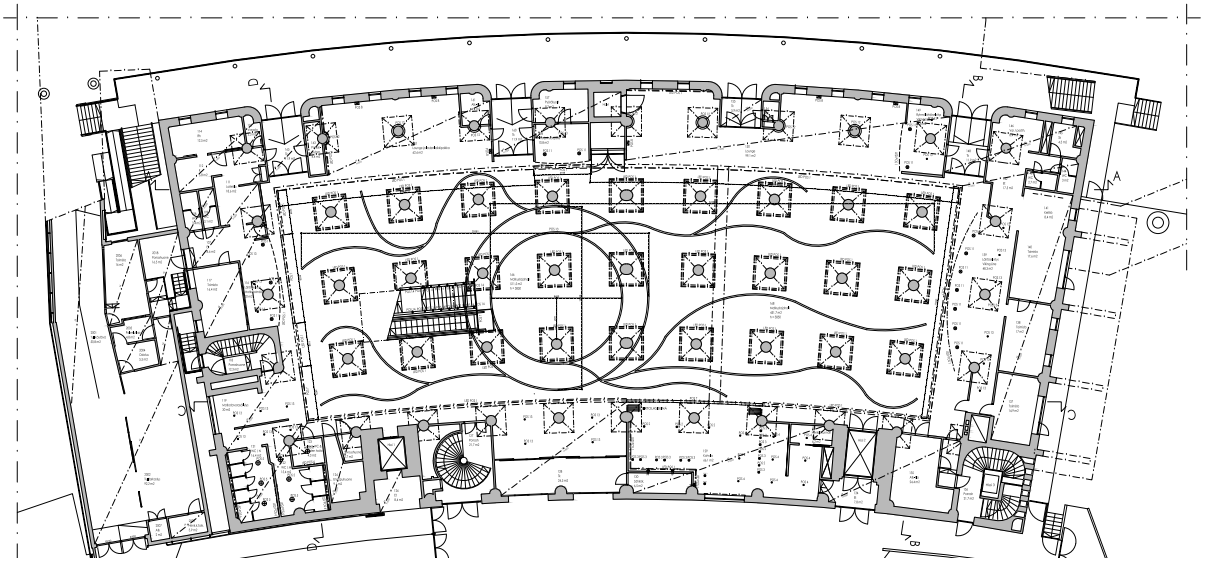
Alakaton otsapinnassa vuorottelevat valkoiset Barrisol-valoelementit ja puuviilupinnoitetut CWP-seinäsisustuslevyt, jotka tuovat lämpöä laajaan aulatilaan (liite 14/4). Kuvassa 27 Barrisol-elementit on merkitty sinisellä ja CWP-sisustuslevyt ruskealla värillä. Näiden kahden elementin vuorottelu tuo tarvittavan kontrastin myös opasteiden näkyvyydelle, sillä kaikki opasteet toteutetaan teippauksina Barrisol-elementtien pintaan. Näin ne ovat myös helposti huollettavissa ja vaihdettavissa tarpeen mukaan. Opasteiden koon määrityksessä on huomioitu sekä suositeltu koko näköetäisyyden perusteella sekä pilareiden vaikutus tilanäkymiin. Koska opasteet asennetaan valoelementin pintaan, on niiden väritys valittu musta - valkoiseksi niin, että opastemerkit ovat valkoisina mustalla pohjalla (liite 17/2 - 4). Tällöin taustalla hohtava valo ei vaikuta haitallisesti opasteen näkyvyyteen, vaan ennemminkin korostaa opastetta. Viking

Linen ja matkatoimistojen logot toteutetaan kuitenkin niiden omilla väreillä valopintaan (liite 17/3 - 4). Barrisol-elementtiin on lisäksi mahdollista heijastaa takakautta esimerkiksi elävää kuvaa, mikä antaa lukuisia mahdollisuuksia esimerkiksi laivojen ohjelmatarjonnan mainostamiselle.



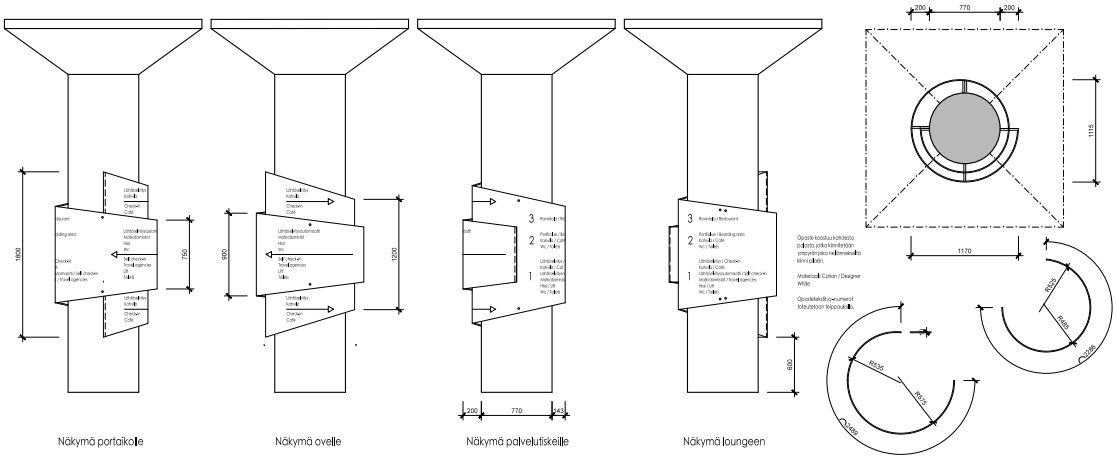
Kuva 27. Pintamateriaalikaavio, ei mittakaavassa (Koho, 2016)

Terminaaliaulan kattopinta säilytetään, mutta siihen kiinnitetään Barrisolin valkoinen Stretch-akustiikkakatto. Uusi kattopinta asennetaan koko aulan korkeaan kattopintaan mahdollisimman saumattomasti ja elementin yläpuolelle jäävään ilmatilaan lisätään tarvittaessa akustoivaa levymateriaalia, jotta tilan akustiikka saadaan optimaaliseksi. Jokaisen pilarin yläosaan sekä aulan reunoille jätetään kapea täyskorkea aukko epäsuoran valaistuksen asennusta varten (kuva 28). Himmennettävä led-nauha asennetaan alakaton yläpuolelle niin, että se suuntaa valonsa kohti pilarin yläosaa tai otsapintaa. Epäsuora valaistus korostaa kauniisti tilan rakenteellisia elementtejä, minkä lisäksi se on ihmissilmälle miellyttävämpää kuin suora valaistus.



Kuva 28. Valaisinkaavio, ei mittakaavassa (Koho, 2016)

Kuvassa 28 näkyy lisäksi aulan massiivinen valaisinteos. Kahdella eri korkeudella katosta ripustetut aaltoilevat valaisimet toimivat sekä valaisimina, että myös opastavina elementteinä, jotka soljuvat aulan keskeltä kohti eri palveluja (liite 13/2). Tilallisena elementtinä valaisinteos yhdistyy lattian ympyränmuotoiseen teippaukseen ja yhdessä ne korostavat aulan keskipistettä ja vilkkainta kohtaa. Valaisimeen asennettavalla himmennettävällä led-nauhalla voidaan lisäksi vaikuttaa tilan tunnelmaan ja hyödyntää sitä esimerkiksi ilta-aikaan. Mustaksi reunoilta maalattu alumiinirunkoinen valaisin teetetään mittojen mukaisesti ja ripustetaan tarvittavan monesta kohdasta kattoon.

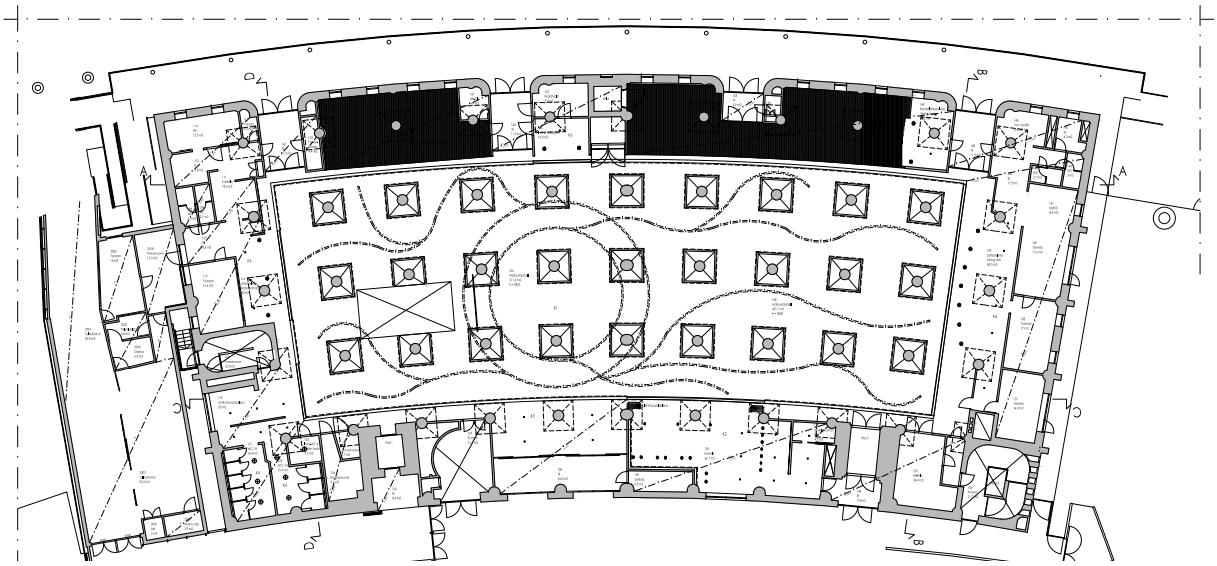


Kuva 29. Kalustepiirustus: opaste, ei mittakaavassa (Koho, 2016)

Sisääntulon edustalla olevaan pilariin kiinnitetään tilan palveluja havainnollistava opaste (kuva 26). Kuvan 29 mukaisesti opaste kootaan kahdesta valkoisesta Corian-levystä, joihin teipataan opastetekstit. Sisääntulon suunnasta katsottuna opaste havainnollistaa ensimmäisen kerroksen palvelujen sijainteja, kun taas loungen puolella kerrotaan rakennuksen eri kerroksissa sijaitsevat palvelut. Opaste kiinnitetään pilariin jokaiselta ympyrän neljännekseltä ja sen muotokieli on yhteneväinen tilassa vallitsevan kaariteeman kanssa.

7.2 Lounge ja lasten leikkipaikka

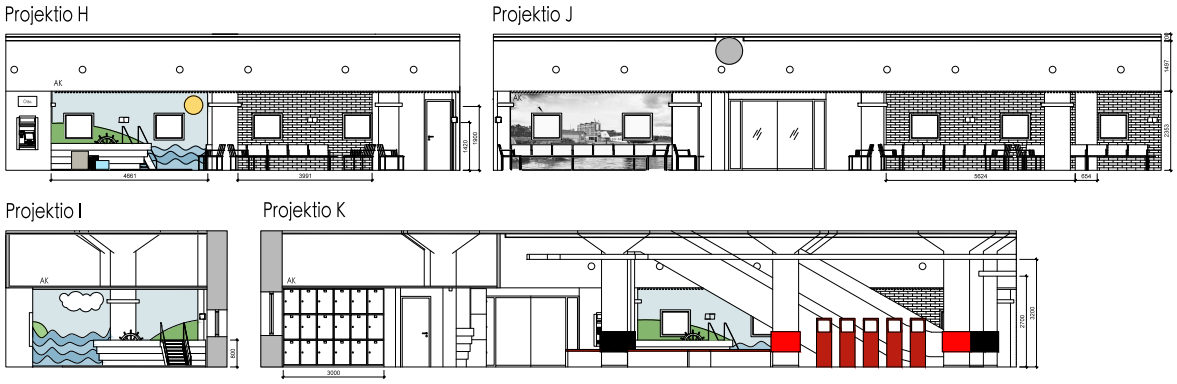
Kuten luvun alussa jo mainittiin, aulatilan lounge-alueet muodostavat selkeät vyöhykkeet aulan reunoille. Tilojen suunnittelussa otettiin huomioon kyselytutkimuksenkin palautteissa esiin tulleet istuinpaikkojen ja viihtyisyyden lisääminen, sähkölaitteiden latausmahdollisuus, lasten leikkipaikka ja tilojen rajaaminen selkeästi eri alueisiin.



Kuva 30. Alakattopiirustus, ei mittakaavassa (Koho, 2016)

Sisäänkäyntiä vastapäätä levittäytyvien lounge-alueiden rauhoittamiseksi värimaailmaa on tummennettu muutamilla asteilla verrattuna vilkkaaseen aulatilaan (liite 13/5). Lounge-tilojen lattioissa on käytetty Gerflorin Creation 70 Click System -sarjan Deep Forest -puukuvioista lattialankkua, jolla on samat ominaisuudet kuin aulatilan lattialaatalla (liite 14/3; kuva 27).

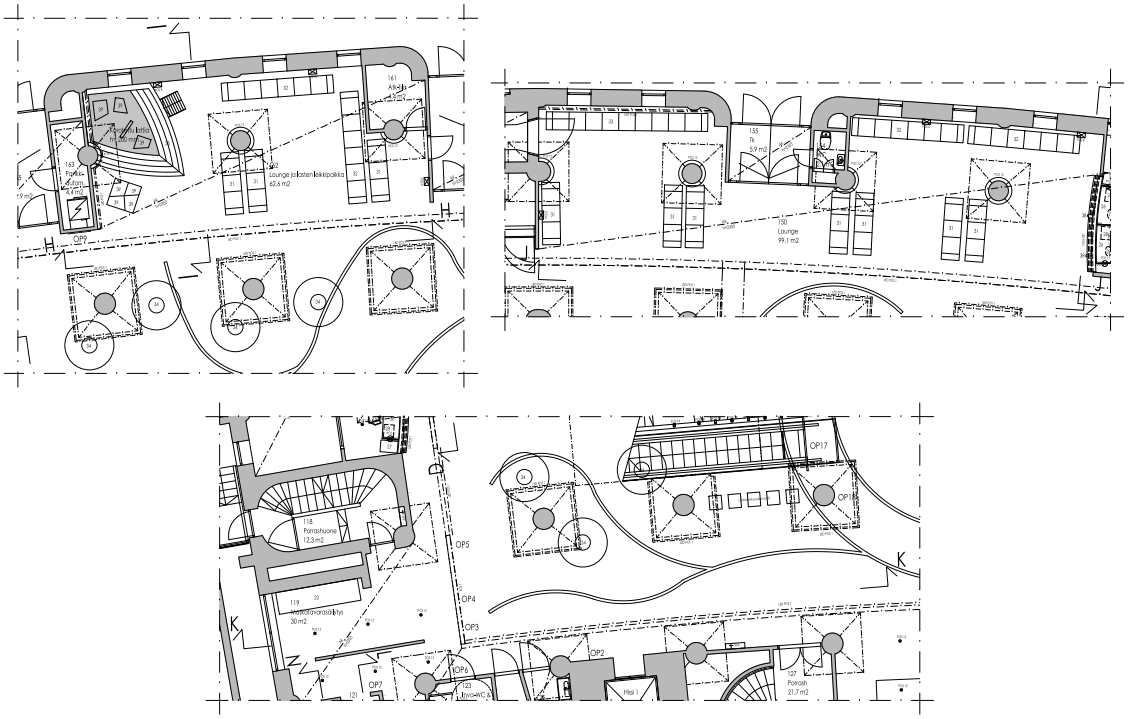
Lounge-alueiden alakattoon asennetaan huovalla taustoitettu puurimoitus (kuva 30), joka esteettisyyden ja lämmöntunteen lisäksi vaikuttaa tilan akustiikkaan. Kuvan 31 projektiopiirustuksen mukaisesti osa rakennuksen seinäpinnoista puretaan tiiliseinään saakka ja puhdistetaan. Muissa seinissä on käytetty valokuvatapettia, tumman harmaata maalia sekä liitutaulumaalia lasten leikkipaikalla (liite 14/3 - 4; kuva 27; kuva 31).



Kuva 31. Projektiopiirustus: lounge ja lasten leikkipaikka, ei mittakaavassa (Koho, 2016)

Kalustevalinnoissa kiinnitettiin huomiota etenkin kalusteiden puhtaanapitoon, kestävyyteen ja moduulimitoitukseen, joka mahdollistaa tilan yhtenäisen ilmeen ja neliöiden hyödyntämisen (kuva 32). Suunnitelmaan valikoitui lopulta Pedralin Plural PO2013 –moduulimitoitettu istuinsarja, jonka yksi parhaista ominaisuuksista on integroitu USB -latauspiste istuimen pöytätason päädyssä (liite 15/7). Jokaiseen tuoliin vedetään täten sähköt joko pilareiden kautta tai seinän viertä pitkin. Tuolit ovat materiaaliltaan muovia, joten ne ovat myös helppo pitää puhtaana. Tuolin valkoista runkoa ryhdittävät punaiset istuinpehmusteet. Lisäksi jokaisessa tuolissa on käsinojat, joten ne vastaavat myös tilaajan toiveeseen, että istuimilla on mahdotonta nukkua lepoasennossa. Matkanjärjestäjien edustalla olevalle lounge-alueelle on sijoitettu Vases Island 220 -pyöreitä valkoisia istuimia, joiden keskelle istutetaan terminaalin nykyisiä sisäkasveja. Pehmusteen väri on yhteneväisesti punainen muiden lounge-alueiden penkkipehmusteiden kanssa. Vases Island 220 on lisäksi varustettu kaukosäädettävällä valaisimella, joten esimerkiksi ilta-aikaan penkit voidaan valaista ja luoda näin tunnelmaa myös aula-alueelle (liite 13/5).

Lounge-alueiden valaistus on toteutettu seinien epäsuoralla valaistuksella, seinävalaisimilla sekä pilarivalaisimilla. Suoraa ylhäältä tulevaa valoa on vältetty ja näin ollen tunnelma pysyy rauhallisena.



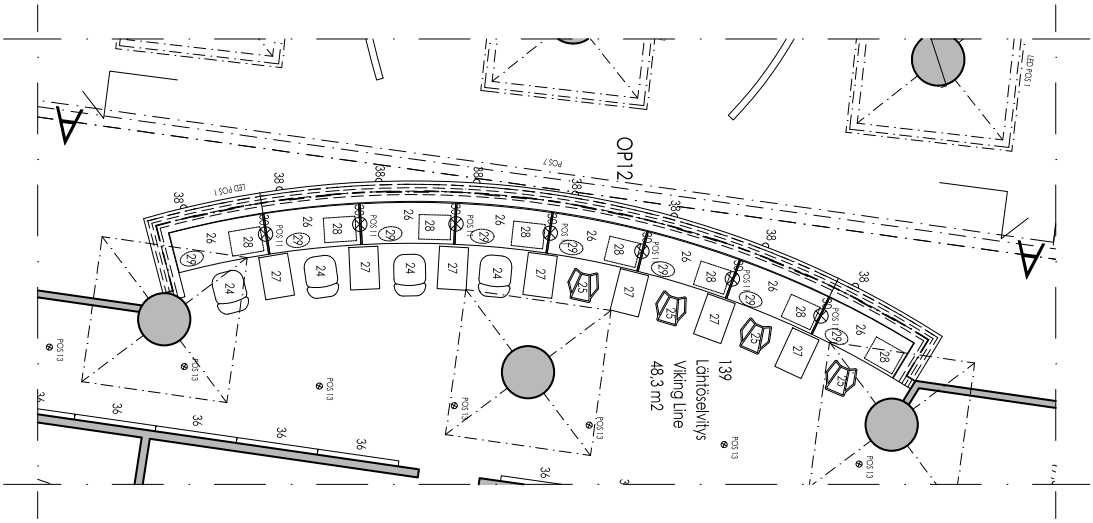
Kuva 32. Osapohjapiirustus: lounge ja lasten leikkipaikka, ei mittakaavassa (Koho, 2016)

Lasten leikkipaikalle asennetaan musta turvalattia, sillä lapsille rakennetaan 800 mm korkea ”laiva”, jonne on pääsy portaikkoa pitkin (kuva 27; liite 14/3). Leikkipaikalla on myös Iskun Kivikko-sarjan istuinpalikoita, joilla on mahdollista leikkiä ja istuskella. Alueen seinät maalataan liitutaulumaaleilla kuvan 31 projektioiden mukaisesti merimaisemaksi, johon lapset voivat piirtää liiduilla. Liiduille on ajettu ura laivan korkeimman kaiteen päälle, jolloin ne ovat helposti saatavilla ja säilytettävissä. Koska lasten leikkipaikka yhdistyy lounge-alueeseen, on vanhempien helppo vahtia lapsiaan penkeiltä käsin.

7.3 Palvelutiskit

Terminaalin kaikki palvelutiskit noudattavat samaa muotokieltä: jokainen tiski muodostuu eritasoisista kaarista ja yhdessä ne muodostavat soutuvenemäisen profiilin. Tiskin ylimmän tason alareunaan on ajettu ura led-valonauhalle, joka valaisee tunnelmallisesti tiskin alaosaa. Koska terminaalin asiakas- ja

henkilöstötiloissa on omat ilmanvaihtonsa, on tiskien lasitus ratkaistu tiskin yläpinnasta alakattoon ulottuvalla lasiseinällä, jossa on suljettavat aukotukset jokaisen palvelutiskin kohdalla. Viking Linen päätiskin reunimmaiset palvelupisteet ovat madalletut, joten ne sopivat esimerkiksi pyörätuolilla liikkuvalle asiakkaille (kuva 33; liite 12; liite 13/3).



Kuva 33. Ote palvelutiskien osapohjapiirustuksesta, ei mittakaavassa (Koho, 2016)

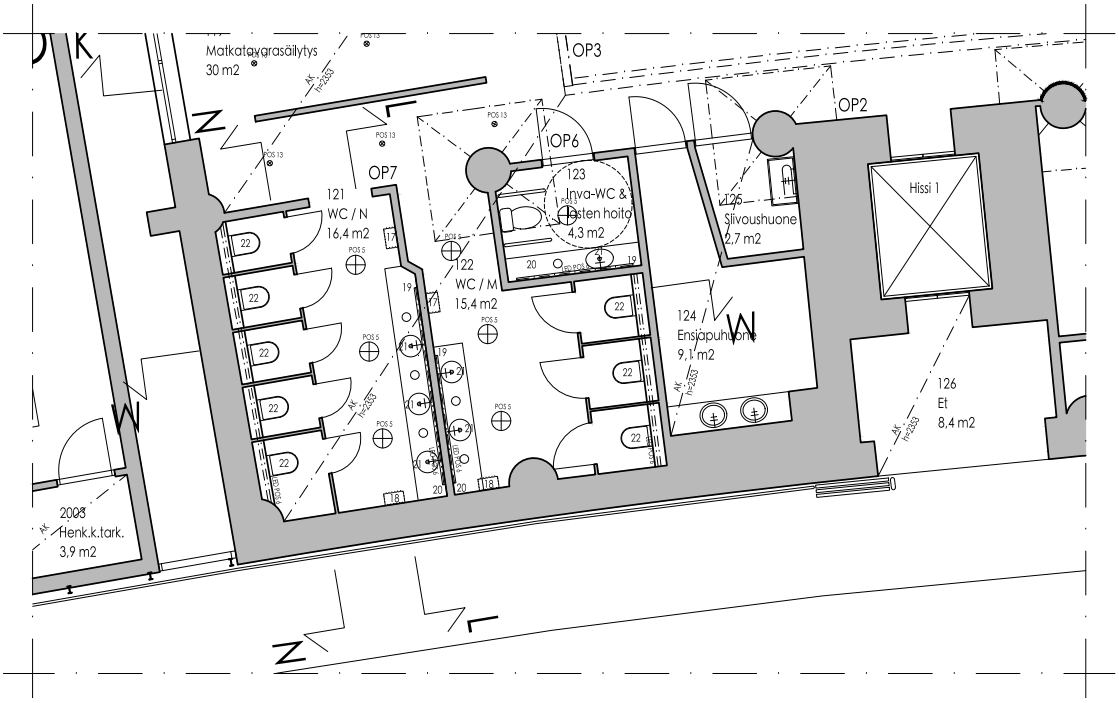
Väritykseltään Viking Linen tiskit ovat yrityksen brändin mukaisesti valko-punaiset, kun taas matkanjärjestäjien tiski sekä infotiski ovat kauttaaltaan valkoiset. Materiaalina tiskeissä on Corian, joten ne ovat helposti muovattavat ja hyvin kestävät. Jokaisen palvelutiskin luukun kohdalle kiinnitetään lisäksi koukut, johon matkustajat voivat asioidessaan ripustaa esimerkiksi laukkunsa tai kävelysauvansa.

Henkilökunnan puolella lattiamateriaalina on käytetty samaa puukuvioista lankkua kuin lounge-alueilla. Viking Linen päätiskien takaseinälle ripustetaan Viveron Päre 4 –akustiikkapaneeleja, jotka toimivat myös henkilökunnan sisäisen postin välikätenä, sillä paneeli koostuu pienistä aallonmuotoisista lokeroista (liite 15/7). Tilojen valaistuksessa suurta roolia vetävät Doctor Designin Virta -valaisimet, joita on sijoitettu jokaisen palveluluukun väliin tuomaan valaistuksen lisäksi tunnelmaa (liite 16/3). Akustiikkaelementin edustalle asennetaan myös spottivalaisimia. Jokainen tiskin työpiste on korkeussäädettävä, mikä antaa työntekijälle mahdollisuuden vaikuttaa työasentoonsa. Työtilaan on valittu kahdenlaisia työtuoleja, mutta pöytien korkeussäätö mahdollistaa

myös työskentelyn seisaaltaan. Jokaisen työpöydän reunaan kiinnitetään Kinnarpsin akustiikkaelementti, joka antaa asiakaspalvelijoille oman rauhan ja hyvän akustiikan palvelutilanteessa.

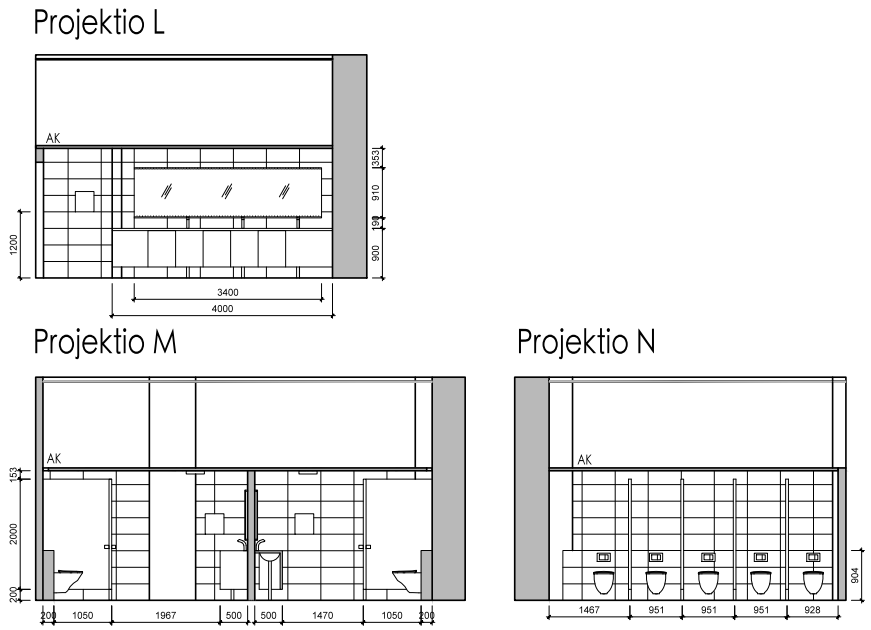
7.4 Asiakas-wc

Naisten sekä miesten asiakas-wc:t ovat suunnitelman myötä muuttuneet tilaratkaisultaan avoimiksi, jolloin toilettien pääsisäänkäynnin eteen on rakennettu näkymää peittävä ja ääniä vaimentava seinä (kuva 34). Inva-wc on suunnitelmassa pysynyt samalla sijainnillaan, mutta kaikki pintamateriaalit ja tasot vaihdetaan, kuten myös naisten- ja miesten wc:ssä.



Kuva 34. Osapohjapiirustus: asiakas-wc, ei mittakaavassa (Koho, 2016)

Sekä seinien että lattioiden pinnoissa on käytetty Pukkilan Archistone -sarjan Limestone Bianco -värisiä laattoja (kuva 27; kuva 35; liite 14/3). Laatat ovat valkoisia ja hennon rouheita. Tilojen katot tasoitetaan ja maalataan valkoiseksi tarvittaessa. Käsienpesutasot valmistetaan valkoisesta Corianista, josta tulevat myös tasojen käsienpesualtaat. Tällöin tasopinnasta saadaan saumaton ja helposti puhdistettava. Vanhat wc-istuimet vaihdetaan uusiin seinämallisiin istuimiin, jolloin niiden koteloinnit toimivat myös laukkutasoina.

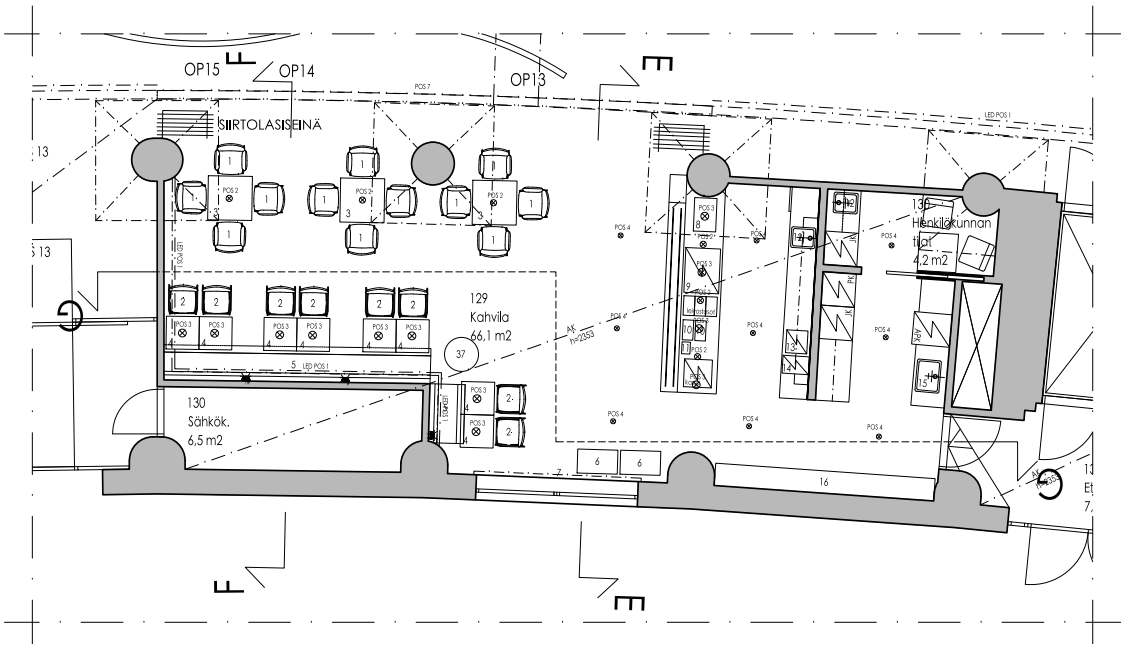


Kuva 35. Projektiopiirustus: asiakas-wc, ei mittakaavassa (Koho, 2016)

Tilat valaistaan kattovalaisimilla, integroiduilla peilivaloilla sekä epäsuoralla valaistuksella alakaton yläpuolelta wc-kopeissa. Muuten valkoisen tilan vastapainoksi wc-kopit ovat väriltään punaiset (liite 13/6).

7.5 Kahvila

Kahvilan suunnittelussa huomioitiin tilaajalta tullut ajatus teollisesta sisustustyylistä. Kahvilaan se sopii hyvin, sillä muut terminaalitilat ovat käyttötarkoituksiltaan enemmän toiminnallisia ja niiden tulee kestää kauemmin aikaa tyylillisesti ja olla Viking Linen ilmeeseen sopivat. Kahvilatiloissa panostettiin laadukkaisiin materiaaleihin ja huomioitiin ravintolatilojen suunnittelua koskevat Rakennustiedon määräykset.



Kuva 36. Osapohjapiirustus: kahvila, ei mittakaavassa (Koho, 2016)

Kahvilassa on yhteensä 28 istuinpaikkaa, joista 12 on kolmen matalan pöydän ympärillä ja 16 neljän korkeamman pöytäparin ympärillä (kuva 36). Kahvilan tuolit ovat Blå Stationin Dundra -mallia, joiden lisäksi korkeiden pöytien ääreen rakennetaan kiintokalusteena korkeat pehmustetut penkit (liite 15/2). Kahvilan valaisimet on valittu sopimaan teolliseen sisustustyyliin ja niitä on käytetty sekä kahvipöytien että palvelutiskin päällä yhtenäisen ilmeen luomiseksi (liite 16/2). Henkilökunnan tiloihin ja palvelutiskin molemmille puolille asennetaan lisäksi mustia spottivalaisimia. Asiakastilan peräseinät valaistaan epäsuoralla valaistuksella, mikä korostaa seinien valokuvatapettia ja koristelistoitusta (kuva 37).

Palvelutiskin takaseinä laatoitetaan valkoisella fasettihiotulla laatalla ja kahvilan ulkoseinät puretaan ja puhdistetaan alkuperäiseen tiiliseinään saakka. Kahvilan lattiamateriaalina on Gerflorin puukuvioinen lukkoponttilaatta ja kahvilan katto maalataan tumman ruskeaksi, jotta tilasta saadaan tummanpuhuva ja tunnelmallinen (liite 13/7; liite 14/2 - 3).

Kuva 37. Projektiopiirustus: kahvila, ei mittakaavassa (Koho, 2016)

Kahvilan korkean asiakassohvan istuinnojan taakse asennetaan pistorasiat asiakaskäyttöön. Näin pidemmän aikaa tiloja käyttävät matkustajat voivat esimerkiksi työskennellä kahvilan tiloissa. Palvelutiskiin on laskettu tilanvaraukset astioille, pöytävitriinille, leivostasolle sekä kylmä- ja lämpölevyille. Lisäksi kahvilan takatiloihin on sijoitettu tiskipiste, kylmä- ja pakastekaapit sekä työtasoja. Takatilaan asennetaan keittiötiloihin sopiva saumaton turvalattia (liite 14/3).

8 POHDINTA JA ARVIOINTI

8.1 Tutkimuskysymyksiin vastaaminen ja tavoitteiden saavuttaminen

Opinnäytteen tavoitteena oli suunnitella viihtyisät, toimivat ja nykypäivän asiakkaiden tarpeisiin vastaavat asiakastilat Katajanokan matkustajaterminaaliin. Työn tutkimuskysymys muotoutui alkumetreillä seuraavaksi: ”Kuinka luoda viihtyisät ja tilan historiaa kunnioittavat, mutta myöskin asiakkaiden ja henkilökunnan tarpeita tukevat matkustajaterminaalitilat vanhaan makasiinirakennukseen?”. Tarkentaviksi alakysymyksiksi lisäsin: ”Kuinka saada hektiseen tilaan tunnelmaa ja paremmat valaistus- ja akustiikkaolosuhteet?” ja ”Mitä ominaisuuksia täytyy ottaa huomioon suunniteltaessa suuren rasituksen kohteena olevaa tilaa?”.

Työn alussa taustoitin projektia julkitilojen suunnittelua ohjaavilla määräyksillä liittyen opastukseen, akustiikkaan, valaistukseen, esteettömyyteen sekä pintamateriaaleihin. Näiden lisäksi etsin lähdemateriaalia matkustamisen, Katajanokan ja Viking Linen terminaalirakennuksen historiasta. Tutkimuksen ja suunnittelutyön edetessä toteutin tilan käyttäjille kyselytutkimuksen, jonka tarkoituksena oli selvittää käyttäjien mielipiteitä liittyen Katajanokan terminaalin nykytilanteesta sekä tilojen kehittämisestä. Lisäksi tein havainnoivaa tutkimusta vastaavissa kohteissa sekä Suomessa että Virossa, ja kävin myös havainnoimassa asiakasryhmien käyttäytymistä ja palvelun sujuvuutta Viking Linen terminaalissa.

Suunnittelua ohjaava lähdemateriaali antoi vankan ja luotettavan pohjan työn kehittymiselle. Lähteistä sain myös vastauksia tutkimuskysymyksiini, jotka liittyivät valaistus-, akustiikka- sekä pintamateriaalisuunnitteluun. Matkustuksen historiaan liittyvä kirjallisuus auttoi sekä Katajanokan terminaalirakennuksen historian hahmotuksessa että myös yleisesti matkustuksen kehittymisessä Suomessa. Rakennuksen suunnittelijan, Gunnar Taucherin töiden tutkiminen oli myös mielenkiintoinen osa työn kokonaisuutta, sillä se auttoi myös ymmärtämään terminaalin alkuperäistä funktiota ja arkkitehtuuria.

Havainnoinnin ja kyselytutkimuksen tulokset auttoivat huomaamaan tilan suurimmat ongelmakohdat ja puutteet. Mielenkiintoista oli se, että kyselytutkimuksen vastaukset olivat hyvinkin samoilla linjoilla kuin omat ajatukseni terminaalitiloista. Näin ollen tulokset siis vahvistivat ajatuksiani ja suunnittelu oli helppo aloittaa tutkimusten pohjalta, sillä kaikki vastaukset olivat hyvin ymmärrettävissä. Referenssikohteissa vierailu auttoi näkemään faktan, että terminaalien odotustilat ovat aina erittäin ruuhkaisia ja asiakastilaa sekä istumapaikkoja ei ole koskaan liikaa. Tutkimusmenetelmien kautta sain hyviä vastuksia ja ajatuksia tutkimuskysymyksiini tilojen viihtyisyydestä, tunnelman luomisesta sekä asiakkaiden tarpeista.

Työn tuloksena valmistui suunnitelma, joka vastaa sekä julkitiloja koskeviin säädöksiin, että tilan suurimpiin ongelmakohtiin. Valaistukseen, akustiikkaan, materiaaleihin, opasteisiin sekä esteettömyyteen perehdyttiin huolella, jotta suunnitelmasta kehittyisi toimiva ja visuaalisesti viihtyisä kokonaisuus. Myös rakennuksen historia otettiin huomioon ja ratkaisut tehtiin ensisijaisesti tilan

arkkitehtuurin ehdoilla. Työssä on lisäksi huomioitu asiakkaiden mielipiteet tiloista ja niihin liittyvistä toiveista. Näin ollen jokaisen tutkimusmenetelmän tuloksia on hyödynnetty lopullisessa suunnitelmassa ja lopputuloksena on suunnitelma, josta tarkentavalla jatkotyöstämisellä olisi mahdollista saada toteuttamisvalmis suunnitelma.

8.2 Prosessi kokonaisuutena – oma arvio

Matkustajaterminaalin suunnittelu prosessina on ollut erittäin mielenkiintoinen, monipuolinen, mutta myös haasteellinen. Innovarch toivoi aihetta minulle antaessaan saavansa työni kautta innovatiivisia ja jopa revitteleviäkin ideoita, sillä heidän puolestaan tilaan oli jo aloitettu tehdä budjetoitua konseptisuunnitelmaa. Haasteellista työn edetessä olikin juuri suunnitella tilaan jotakin uutta ja lisäarvoista, sillä Innovarch:n konseptisuunnitelma oli jo tilallisesti hyvin suunniteltu. Lisäarvoa tuodakseni päätin ottaa yleisilmeen suunnittelun lisäksi yhdeksi näkökulmaksi historian, sen tutkimisen ja sisällyttämisen lopulliseen suunnitelmaan.

Asiakastilojen kokonaisvaltaisessa suunnittelussa on lukuisia huomioitavia osa-alueita, joista jokaiseen on lähes mahdotonta pureutua näin opinnäytetyön raameissa yhtä syvällisesti. Pyrinkin työtä tehdessäni pysymään tasapainossa valitsemieni osa-alueiden suunnittelun kanssa, jotta kokonaisuudesta tulisi laadultaan yhteneväinen. Työn rajauksessa oli ajoittain ongelmia, kun jokaisesta terminaalin asiakastilasta olisi voinut tehdä hyvinkin tarkat suunnitelmat. Olen kuitenkin iloinen siitä, että aula-alue sisälsi monia osa-alueita, kuten kahvilan, lasten leikkipaikan ja palvelutiskit työpisteineen, sillä niiden suunnittelun myötä olen saanut kokemusta ja oppinut paljon uutta.

Yhteistyö Innovarch:n kanssa oli mutkatonta ja sain ohjaajiltani tarvittaessa neuvoja ja tukea työni kehittyessä. Erityisen iloinen olin siitä, että pääsin mukaan Innovarch:n ja Helsingin Sataman projektivastaavien suunnittelupalavereihin, joissa samalla sain myös palautetta omasta työstäni. Pysyin siis koko ajan kartalla siitä, kuinka Innovarch:n suunnitelma kehittyi ja edistyi, ja näin sain myös ennakoivaa tietoa, joka hyödytti myös oman työni edistymistä.

Vaikka olen työni lopputulokseen tyytyväinen, olisi historianäkökulmaa voinut vielä viedä pidemmälle ja jatkokehittää. Lisäksi ajatuksissani oli työn alkuvaiheissa suunnitella terminaaliympäristöön uniikit opastegrafiikat, mutta työn edetessä jouduin luopumaan ajatuksesta ja tyytymään valmiisiin opastemerkkeihin. Tilasuunnittelun kannalta olen työhöni kuitenkin tyytyväinen ja vaikka Innovarch on tehnyt työstä oman suunnitelmansa, olen mielestäni saanut työhön uutta näkökulmaa ja hyvällä maulla revitteleviä ratkaisuja. Opinnäytteeseeni liittyvät tutkimustulokset ovat itse suunnitelmani lisäksi hyödynnettävissä Innovarch:n lopullisessa tilasuunnitelmassa. Uskon ja toivon, että syksyllä 2016 alkava Viking Linen terminaalin remontti tulee joka tapauksessa vastaamaan asiakkaiden toiveita ja tarpeita, mikä on matkailuyrityksen menestyksen kannalta se kaikista tärkein asia.

LÄHTEET

Painetut ja painamattomat lähteet

Archdaily. 2016. Porto Cruise Terminal / Luís Pedro Silva Arquitecto. Saatavissa: http://www.archdaily.com/779868/porto-cruise-terminal-luis-pedro-silva-arquitecto [viitattu 1.3.2016].

Arnkil, H. 2007. Värit havaintojen maailmassa. Helsinki: Taideteollisen korkeakoulun julkaisuja B 85.

Berleant, A. 2006. Mitä on ympäristöestetiikka? Teoksessa Ympäristö, arkkitehtuuri, estetiikka. Toim. Haapala, A., Honkanen, M. ja Rantala, V. Helsinki: Yliopistopaino.

Biografiakeskus. 2006. Taucher, Gunnar (1886-1941). Saatavissa: http://www.kansallisbiografia.fi/kb/artikkeli/3505/ [viitattu 30.12.2015].

Eskelinen, T. 2011. Risteilymatkustajien matkustusmotiivit. Savonia ammattikorkeakoulu. Saatavissa: https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/32561/Eskelinen_Tuulikki.pdf?sequence=1 [viitattu 27.1.2016].

Eskola, J. & Suoranta, J. 2014. Johdatus laadulliseen tutkimukseen. 10. painos. Tampere: Vastapaino.

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. 2014. Jätkäsaari, matkustajasatama 20. kaupunginosa Länsisatama. Saatavissa: http://docplayer.fi/11294140-Jatkasaari-matkustajasatama-20-kaupunginosa-lansisatama.html [viitattu 01.04.2016].

Helsingin Satama. 2006. Perustamissuunnitelma. Saatavissa: http://www.hel.fi/static/helsinki/paatosasiakirjat/Kvsto2006/Esityslista20/liitteet/Perustamissuunnitelma_Katajanokan_terminaali_K8,_muutokset_2008.pdf?Action=sd&id=063030043 [viitattu 31.12.2015].

Hirsjärvi S., Remes P. & Sajavaara P. 2009. Tutki ja kirjoita. Helsinki: Tammi.

Hynynen, A. 2006. Kirkkoveneellä Metapolikseen. Teoksessa Lähdön ja saapumisen paikat. Toim. Halme, A-M. Helsinki: Suomen Kotiseutuliitto.

Katajanokka – Skattuden. Tietoa Katajanokasta. Saatavissa: http://skatta.fi/katajanokan-historiaa-mainmenu-136 [viitattu 29.12.2015].

Kodin valaistus. Erilaiset valaistustavat. Saatavissa: http://www.kodinvalaistus.fi/erilaiset-valaistustavat/ [viitattu 02.02.2016].

Museovirasto. 2009. Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY. Olympiarakennukset. Saatavissa: http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1575 [viitattu 01.04.2016].

Mäkinen, A. 2003. Puistojen koristus ja katutilan kaunistus – Helsingin kioskien historiaa. Saatavissa: http://docplayer.fi/8026676-Puistojen-koristus-ja-katutilan-kaunistus-helsingin-kioskien-historiaa.html [viitattu 29.01.2016].

Nikula, R. 1976. Yksinkertaista, asiallista, tarkoituksenmukaista: piirteitä Gunnar Taucherin arkkitehdintyöstä. Teoksessa Taidehistoriallisia tutkimuksia 2. Toim. Reitala, A. Helsinki: Taidehistorian seura.

Pallasmaa, J. 2006. Ihmisen paikka. Aika, muisti ja hiljaisuus arkkitehtuurikokemuksessa. Teoksessa Ympäristö, arkkitehtuuri ja estetiikka. Toim. Haapala, A., Honkanen, M. ja Rantala, V. Helsinki: Yliopistopaino.

Pesonen, I., Siltanen T. & Hokkanen T. 2006. Menestyvä matkailuyritys. Helsinki: Edita.

Port of Helsinki. 2016a. Esittely. Saatavissa: http://www.portofhelsinki.fi/helsingin_satama [viitattu 15.1.2016].

Port of Helsinki. 2016b. Länsiterminaali. Saatavissa: http://www.portofhelsinki.fi/matkustajille/lansiterminaali [viitattu 01.04.2016].

Port of Helsinki. 2016c. Olympiaterminaali. Saatavissa: http://www.portofhelsinki.fi/matkustajille/olympiaterminaali [viitattu 01.04.2016].

Putkonen, L. 2006. Valot satamassa loistaa – uutta elämää satamarakennuksiin. Teoksessa Lähdön ja saapumisen painat. Toim. Halme, A-M. Helsinki: Suomen Kotiseutuliitto.

Putkonen, L. 2010a. Katajanokka. Skattuden. Helsinki: Play-Off Oy.

Putkonen, L. 2010b. Katajanokan kanavaterminaalin alue - asemakaavahistoria, rakennushistoria ja kaupunkikuvan kehitys. Saatavissa: http://www.hel.fi/hel2/ksv/liitteet/2008_kaavamuistiot/katajanokka_hotelli_tutkimus.pdf [viitattu 7.1.2016].

Rakennustietosäätiö. 2016. Rakennusmateriaalien päästöluokitus M1. Saatavissa: http://m1.rts.fi/rakennusmateriaalien-paastoluokitus-m1 [viitattu 7.2.2016].

Rihlama, S. 2000. Valaistus ja värit sisustussuunnittelussa. Helsinki: Rakennustieto Oy.

RIL 243-1-2007. 2007. Rakennusten akustinen suunnittelu. Akustiikan perusteet. Helsinki: Suomen Rakennusinsinöörien Liitto RIL Oy.

RT 07-10881. 2006. Huoneakustiikka. Helsinki: Rakennustieto Oy.

RT 08-11098. 2012. Sisusteiden paloturvallisuus. Julkiset tilat. Helsinki: Rakennustieto Oy.

RT 09-10884. 2006. Esteetön liikkumis- ja toimimisympäristö. Helsinki: Rakennustieto Oy.

RT 84-10916. 2008. Alakatot ja sisäkattoverhoukset. Helsinki: Rakennustieto Oy.

RT 91-10788. 2003. Sisäänkäyntitilat, julkiset rakennukset. Helsinki: Rakennustieto Oy.

RT 91-11155. 2014. Kiinteistön opasteet. Helsinki: Rakennustieto Oy.

Saarinen, J. 2006. Vesiliikenteen rakennuksia. Teoksessa Lähdön ja saapumisen painat. Toim. Halme, A-M. Helsinki: Suomen Kotiseutuliitto.

Salonen, J. 2012. Palveluprosessien analyysi laivaterminaalissa, Case: Viking Line. Laurea ammattikorkeakoulu. Saatavissa: https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/51708/Salonen_Jenni.pdf.pdf?sequence=1 [viitattu 27.1.2016].

Trafiikki-museoiden julkaisuja. 2006. Lähtöpiste ja määränpää. Lähteminen, saapuminen ja viestinvälitys paikkoina. Toim. Lehtomäki, K. Helsinki: Trafiikkimuseot.

Utriainen, K. 2012. Asiakaskokemuksen merkitys imagon muodostumisessa. Laurea ammattikorkeakoulu. Saatavissa: https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/43504/Opinnaytetyo_Krista_Utriainen.pdf?sequence=1 [viitattu 27.1.2016].

Vaalikivi-Lindholm, J. 2013. Viihteen konseptointia palvelumuotoilun keinoin, Case: M/S Amorella. Tampereen ammattikorkeakoulu. Saatavissa: https://www.theseus.fi/handle/10024/69035 [viitattu 27.1.2016].

Vahanen. 2016a. Konsernirakenne ja yritykset. Saatavissa: http://vahanen.infoweb2.as.tietotalo.fi/Suomeksi/Vahanen/Konsernirakenne-ja-yritykset/Vahanen-Oy [viitattu 15.1.2016].

Vahanen. 2016b. Missio, visio ja arvot. Saatavissa: http://vahanen.infoweb2.as.tietotalo.fi/Suomeksi/Vahanen/Missio,-visio-ja-arvot [viitattu 15.1.2016].

Vahanen. 2016c. Avainluvut. Saatavissa: http://www.vahanen.com/fi/vahanen/avainluvut/ [viitattu 15.1.2016].

Vattulainen, P. 2006. Kanavat sisävesimatkojen kohokohtina. Teoksessa Lähdön ja saapumisen painat. Toim. Halme, A-M. Helsinki: Suomen Kotiseutuliitto.

Viking Line. 2016a. Liikeidea. Saatavissa: http://www.vikingline.com/fi/Sijoittajat-ja-konserni/Yritysinfo/Liikeidea/ [viitattu 1.3.2016].

Viking Line. 2016b. Historiikki ja autolauttaliikenne. Saatavissa: http://www.vikingline.com/fi/Sijoittajat-ja-konserni/Historiikki/Autolauttaliikenne/ [viitattu 1.3.2016].

Virtuaali ammattikorkeakoulu. 2016a. Kvantitatiivisen analyysin perusteet. Saatavissa: http://www2.amk.fi/digma.fi/www.amk.fi/opintojaksot/0709019/1193463890749/1193464131489/1194289328583/1194289824724.html [viitattu 01.04.2016].

Virtuaali ammattikorkeakoulu. 2016b. Kyselyyn perustuvan tutkimuksen suorittaminen. Saatavissa: http://www2.amk.fi/digma.fi/www.amk.fi/opintojaksot/0709019/1193463890749/1193464131489/1194289345955/1194290010211.html [viitattu 10.2.2016].

Virtuaaliyliopisto. 2005. Vertailu. Saatavissa: http://www.uiah.fi/virtu/materiaalit/tuotetiede/html_files/14112_totea.html [viitattu 20.12.2015].

Orientoiva kirjallisuus

Kalliainen, A. 2013. Kemin sataman palveluiden asiakaslähtöinen kehittäminen. Kemi-Tornion ammattikorkeakoulu. Saatavissa: https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/60324/Kalliainen_Aino.pdf?sequence=1 [viitattu 27.1.2016].

Oksanen, K. 2006. Makasiinit. 1899-2006. Helsinki: Helsingin Sanomat.

Ylönen, V. 2012. Hietsun paviljonki – Hietarannan vanhan pukusuojarakennuksen korjaus- ja muutossuunnitelma kylätaloksi. Aalto-yliopisto. Saatavissa: http://www.villey.net/MSc_thesis_Ville_Ylonen.pdf [viitattu 30.1.2016].

KUVALUETTELO

Kuva 1. Innovarch Oy:n konseptisuunnitelman havainnepiirustuksia terminaalin ensimmäisestä kerroksesta. Innovarch Oy. 2016.

Kuva 2. Katajanokan terminaalin sijainti. Koho, P. 2016.

Kuva 3. Katajanokan terminaali. Koho, P. 2016.

Kuva 4. Terminaalin lähtötilanne, ei mittakaavassa. Koho, P. 2016.

Kuva 5. Katajanokan terminaali alkuperäistilanteessa. Innovarch Oy. 2016.

Kuva 6. Katajanokan terminaali alkuperäistilanteessa. Koho, P. 2016.

Kuva 7. Viitekehys. Koho, P. 2016.

Kuva 8. Uspenskin katedraali ja Katajanokan puutaloaluetta vuonna 1868. Hoffers, E. ja Helsingin kaupunginmuseo. 1868. Saatavissa: https://www.finna.fi/AJAX/JSON?method=getImagePopup&id=hkm.HKMS000005%3A0000003a&index=0&size=large [viitattu 01.04.2016].

Kuva 9. Katajanokan makasiinin ensimmäisen kerroksen pohjapiirustus vuodelta 1936. Piirustus siistitty Helsingin rakennusvalvontaviraston arkiston alkuperäisestä kopiosta. Piirustus ei ole mittakaavassa. Koho, P. 2016.

Kuva 10. Katajanokan makasiinin piirustukset vuodelta 1976. Helsingin rakennusvalvontaviraston arkisto. 2016.

Kuva 11. Vasemmalla Gunnar Taucher 1920 -luvulla, oikealla ylhäällä Mäkelänkatu 37 – 43 ja oikealla alhaalla Kaisaniemenpuiston lippakioski. Nikula, R. 1976; Apollo ja Helsingin Kaupunginmuseo. 1928; Helsingin Kaupunginmuseo. 2016. Saatavissa: https://hkm.finna.fi/record/hkm.hkms000005%3akm003rzi ja https://hkm.finna.fi/Record/hkm.HKMS000005:km0021mu [viitattu 01.04.2016].

Kuva 12. Esteettömän palvelutiskin mitoitus. RT 09-10884. 2006.

Kuva 13. Länsiterminaali. Koho, P. 2016.

Kuva 14. Länsiterminaali. Koho, P. 2016.

Kuva 15. Olympiaterminaali. Koho, P. 2016.

Kuva 16. Tallinnan D-terminaalin lähtöselvitysautomaatit ja lähtöselvitystiskit. Koho, P. 2016.

Kuva 17. Tallinnan D-terminaali. Koho, P. 2016.

Kuva 18. Kauppakeskus Manski. Koho, P. 2016.

Kuva 19. Porton kaupungin matkustajaterminaali. Archdaily. 2016. Saatavissa: http://www.archdaily.com/779868/porto-cruise-terminal-luis-pedro-silva-arquitecto [viitattu 1.3.2016].

Kuva 20. Kaari - luonnosvaihtoehto 1. Koho, P. 2016.

Kuva 21. Elo - luonnosvaihtoehto 2. Koho, P. 2016.

Kuva 22. Aaltoileva kattoelementti, pilareiden epäsuora valaistus ja matkatavarasäilytyselementti portaikon alla. Koho, P. 2016.

Kuva 23. Ruori – luonnosvaihtoehto 3. Koho, P. 2016.

Kuva 24. Luonnoksia pilariin kiinnitettävästä opaste-elementistä. Koho, P. 2016.

Kuva 25. Kollaasi Tukholman Södermalmin industrial-tyylisistä putiikeista. Koho, P. 2016.

Kuva 26. Kalustepohjapiirustus, ei mittakaavassa. Koho, P. 2016.

Kuva 27. Pintamateriaalikaavio, ei mittakaavassa. Koho, P. 2016.

Kuva 28. Valaisinkaavio, ei mittakaavassa. Koho, P. 2016.

Kuva 29. Kalustepiirustus: opaste, ei mittakaavassa. Koho, P. 2016.

Kuva 30. Alakattopiirustus, ei mittakaavassa. Koho, P. 2016.

Kuva 31. Projektiopiirustus: lounge ja lasten leikkipaikka, ei mittakaavassa. Koho, P. 2016.

Kuva 32. Osapohjapiirustus: lounge ja lasten leikkipaikka, ei mittakaavassa. Koho, P. 2016.

Kuva 33. Ote palvelutiskien osapohjapiirustuksesta, ei mittakaavassa. Koho, P. 2016.

Kuva 34. Osapohjapiirustus: asiakas-wc, ei mittakaavassa. Koho, P. 2016.

Kuva 35. Projektiopiirustus: asiakas-wc, ei mittakaavassa. Koho, P. 2016.

Kuva 36. Osapohjapiirustus: kahvila, ei mittakaavassa. Koho, P. 2016.

Kuva 37. Projektiopiirustus: kahvila, ei mittakaavassa. Koho, P. 2016.

Taulukko 1. Opasteen tekstin korkeus suhteessa lukuetäisyyteen. RT 91-11155. 2014.

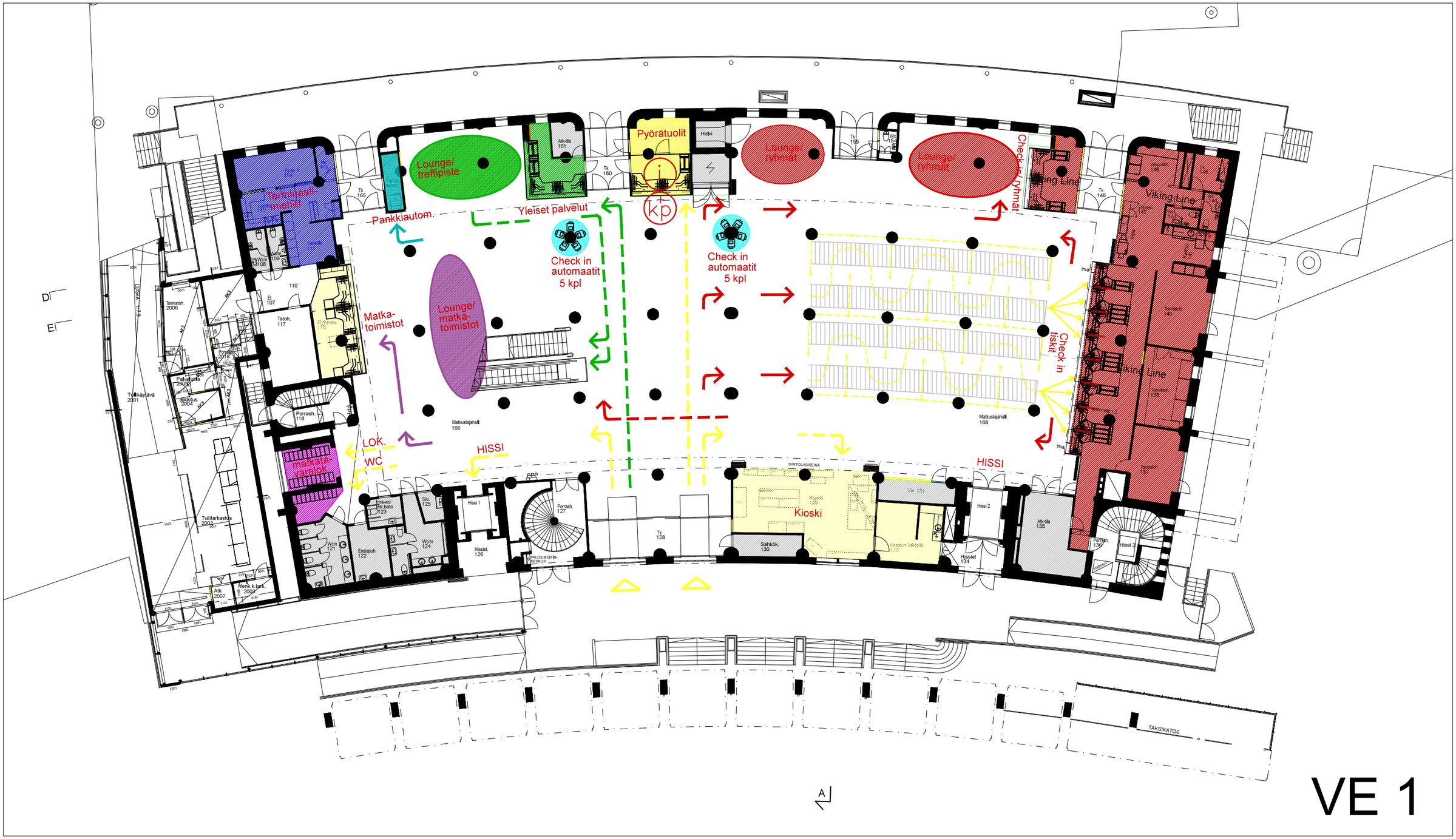
Taulukko 2. Vastausten jakautuminen kysymykseen: ”Kuinka usein käytät Katajanokan terminaalitiloja?” Koho, P. 2016.

Taulukko 3. Vastausten jakautuminen kysymykseen: ”Mitä kolmea elementtiä pidät tärkeimpinä terminaalitiloissa?” Koho, P. 2016.

Taulukko 4. Vastausten jakautuminen kysymykseen: ”Mitä lisäpalveluja toisit terminaalin ensimmäiseen kerrokseen?” Koho, P. 2016.

Taulukko 5. Referenssikohteiden ja Katajanokan terminaalin vertailu. Koho, P. 2016.

LIITE 1
INNOVARCH OY:N
KONSEPTISUUNNITELMA
1:250



VE 1

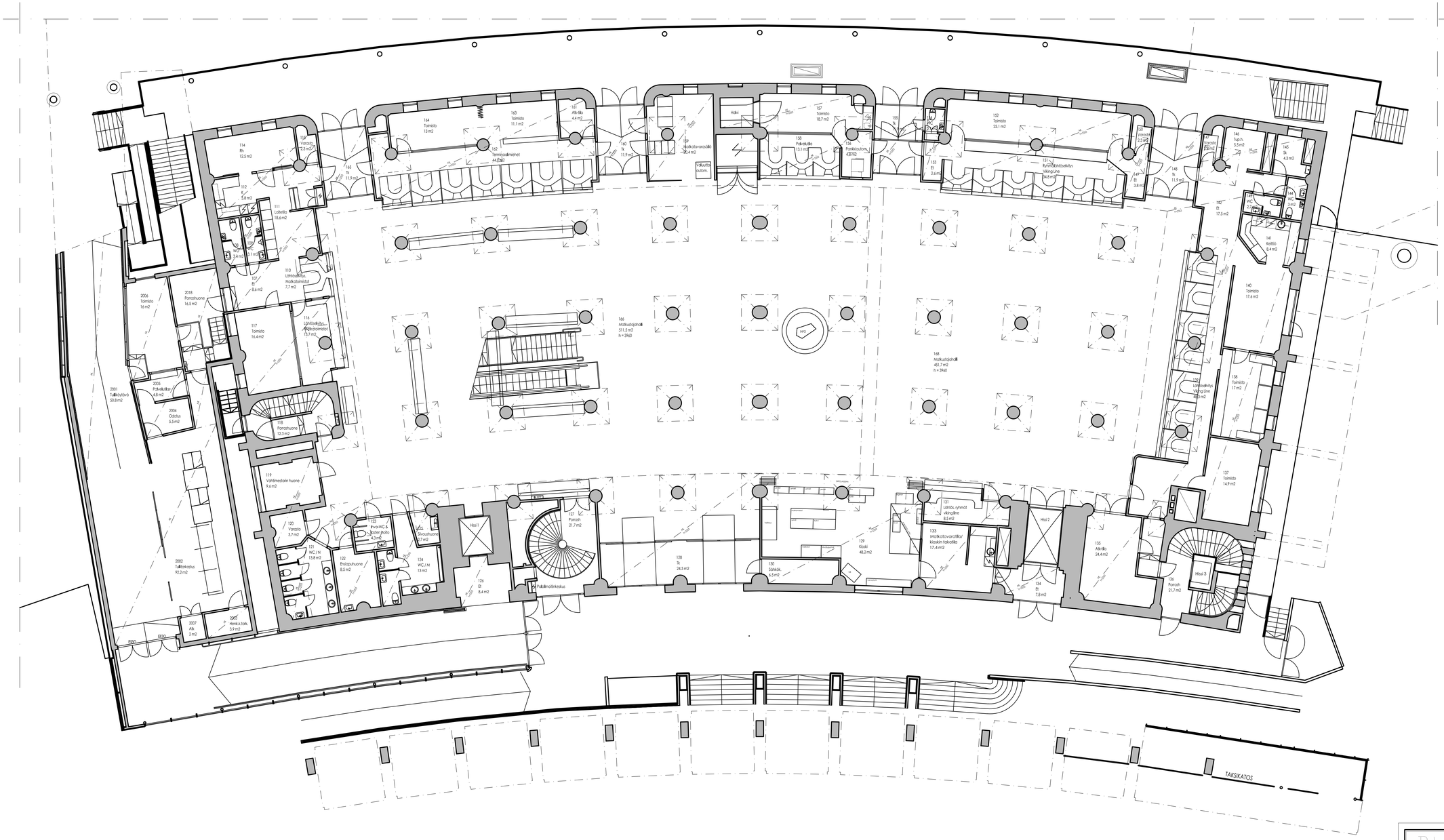
KATAJANOKAN TERMINAALI K8

Katajanokanranta 8	MUUTOSEHDOTUS 2016 / VE 1	1/250
00160 Helsinki	LAYOUT	10.11.2015/ REV B 8.12.2015

Copyright © Innovarch Oy

INNOVARCH
Innovarch Oy
Vahanen-yhtiöt
Linnoitustie 5, 02600 Espoo, Finland
+358 (0)20 7698 698

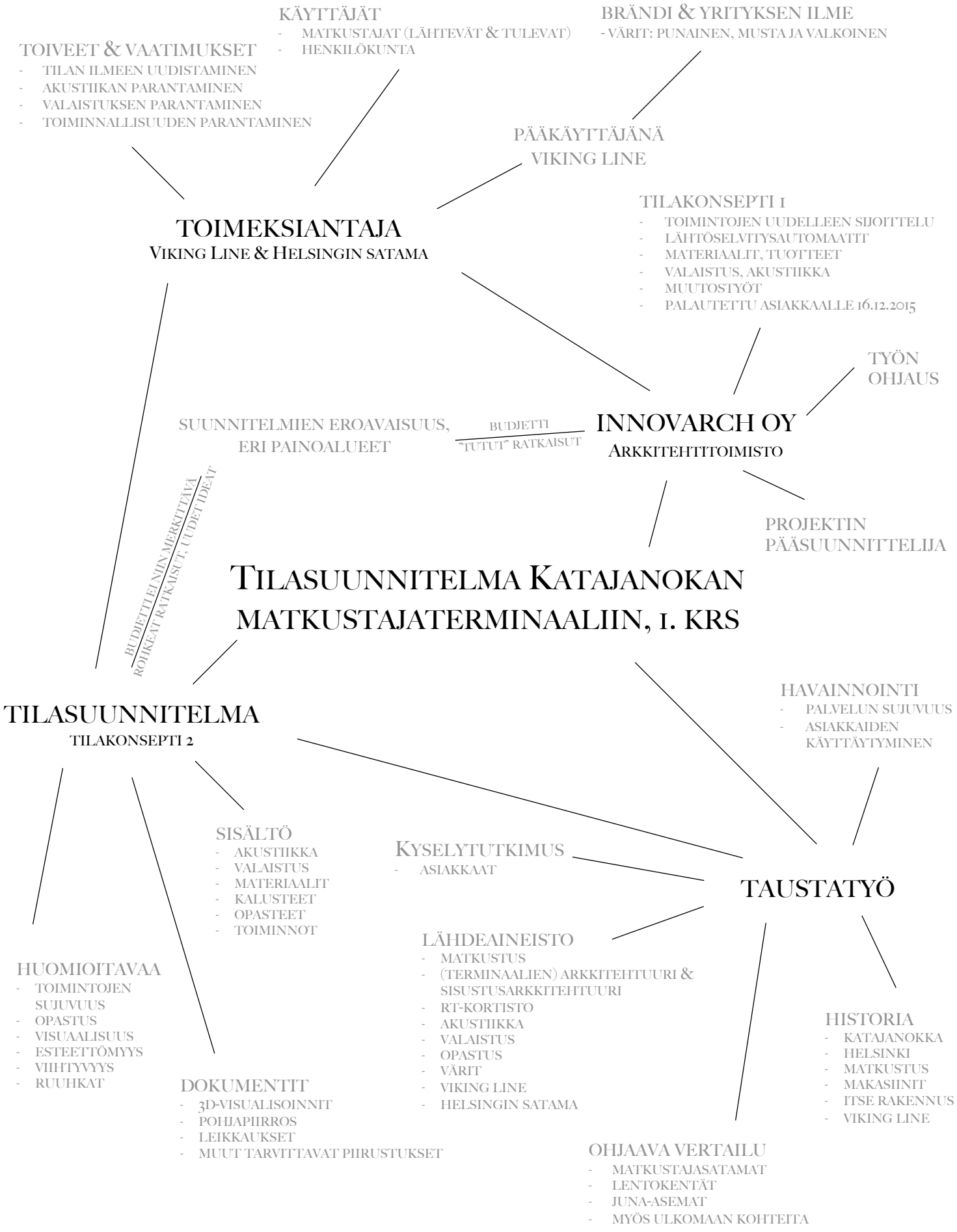
LIITE 2
LÄHTÖKOHTAPIIRUSTUS
1:100



SUUNNITTELIJA	RAKENNUSTOIMENPIDE	KOHDE	PIIRUSTUSLAJI	SUUN. ALA
Petriina Koho monaroaopetriina@gmail.com / 040-7786862	Muutos	Katajanokan terminaali K8 Katajanokanranta 8, 00160 Helsinki	Työpiirustus	Sis. ark.

PIIRUSTUKSEN OTSIKKO	MITTAKAAVA	PIIRUSTUKSEN NUMERO	JUOKSEVA NUMERO	PVM
Lähtökohtapiirustus	1:100	002 - 001	2/2	7/4/2016

Käsitekartta



Opinnäytetyön viikkoaikataulu

TEHTÄVÄ / VIIKKO	49	50	51	52	53	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Suunnitelman teko	T O																					
Aineiston keruu			T																			
Aineiston analyysi							T															
Suunnittelutyö								S	T													
Raportin kirjoitus													O	T	V							
Työn viimeistely																V / O						
Seminaariesityksen kasaaminen																		E	L	POiKETE in Milan		
Opinnäytetyöseminaari																						OP

E = Englanninkielisen abstractin tarkistus / L = Työn luovutus / O = Ohjaajan tapaaminen / OP = Opinnäytetyöseminaari / S = Suunnitteluseminaari / T = Tilaajan tapaaminen / V = Välitarkastus

ASIAKASRYHMIEN HAVAINNOINTIKAAVAKE

HAVAINNOITAVAT ASIAKASRYHMÄT:

LAPSIPERHE
NUORISO
PARISKUNTA
ELÄKELÄINEN
ULKOMAALAINEN
LIIKUNTAESTEINEN

HAVAINNOITAVAT ELEMENTIT

PALVELUAIKA, TOIMINTOJEN SUJUVUUS

AJANKÄYTTÖ ENSIMMÄISESSÄ KERROKSESSA

PALVELUKETJU, MITÄ TOIMINTOJA KÄYTTÄÄ ?

KÄYTTÄYTYMINEN JA ELEKIELI

YMPÄRISTÖN HAHMOTTAMINEN - OPASTEIDEN HUOMAAMINEN

REFERENSSIKOHTEIDEN HAVAINNOINTIKAAVAKE

HAVAINNOITAVAT KOHTEET:

KATAJANOKAN TERMINAALI
LÄNSITERMINAALI
OLYMPIATERMINAALI
TALLINNAN D-TERMINAALI

ARVIOITAVA ELEMENTTI	ARVIOINTIASTEIKKO				
ESTEETTÖMYYS HUOMIOITAVAA:	1	2	3	4	5
KÄYTETTÄVYYS SEKÄ PALVELUJEN SUJUVUUS JA KATTAVUUS HUOMIOITAVAA:	1	2	3	4	5
VIIHTYISYYS JA TILAN ILME HUOMIOITAVAA:	1	2	3	4	5
BRÄNDIN NÄKYMINEN HUOMIOITAVAA:	1	2	3	4	5
HISTORIAN JA AIKAKAUDEN MERKIT HUOMIOITAVAA:	1	2	3	4	5
OPASTEIDEN NÄKYMINEN JA TOIMIVUUS HUOMIOITAVAA:	1	2	3	4	5

KYSELYTUTKIMUS

VIKING LINEN MATKUSTAJATERMINAALI

Viking Linen matkustajaterminaali sijaitsee Helsingin Katajanokalla, josta on päivittäiset laivayhteydet Tallinnaan ja Tukholmaan. Tämä tutkimus koskee rakennuksen ensimmäisen kerroksen palveluja sekä niiden toimivuutta. Kerroksessa sijaitsevat lähtöselvityspisteet, matkatavarasäilytys, kioski, rahanvaihto, raha-automaatti, matkanjärjestäjien palvelupiste, kutsupiste, noutoparkki sekä asiakas-wc:t. Kyselyn tarkoituksena on selvittää asiakkaiden mielipiteitä terminaalitiloista. Kiitos vastauksestasi!

Ikä
_____ vuotta

Sukupuoli
◯ Nainen
◯ Mies

Kuinka usein käytät Katajanokan terminaalitiloja?
◯ Useamman kerran viikossa
◯ Kerran viikossa
◯ Kerran kuussa
◯ Kerran puolessa vuodessa
◯ Kerran vuodessa
◯ Harvemmin kuin kerran vuodessa

Milloin viimeksi olet käyttänyt terminaalin palveluja?
◯ Viimeisen kuukauden sisällä
◯ Viimeisen puolen vuoden sisällä
◯ Viime vuoden aikana
◯ Kauemman aikaa sitten

Kenen kanssa viimeksi matkustit?
◯ Yksin
◯ Perheen kesken
◯ Ystävien kanssa
◯ Työporukalla

Kuinka kauan vietit viimeksi tiloissa aikaa?

◯ alle tunnin

◯ 1-2 tuntia

◯ 2-3 tuntia

◯ yli kolme tuntia

Mitä tilan toimintoja käytit viime kerralla?

◯ lähtöselvitys

◯ matkanvaraus palvelupisteeltä

◯ valuutanvaihto

◯ raha-automaatti

◯ kioski

◯ noutoparkki

◯ istuinalue

◯ kutsupiste

◯ matkatavarasäilytys

◯ matkanjärjestäjien piste

Kuinka tyytyväinen olit käyttämiesi toimintojen laatuun?
1 = erittäin tyytymätön / 2 = tyytymätön / 3 = keskinkertainen /
4 = tyytyväinen / 5 = erittäin tyytyväinen / E = en käyttänyt palvelua

Lähtöselvitys	1	2	3	4	5	E
Matkanvaraus palvelupisteeltä	1	2	3	4	5	E
Valuutanvaihto	1	2	3	4	5	E
Raha-automaatti	1	2	3	4	5	E
Kioski	1	2	3	4	5	E
Noutoparkki	1	2	3	4	5	E
Istuinalue	1	2	3	4	5	E
Kutsupiste	1	2	3	4	5	E
Matkatavarasäilytys	1	2	3	4	5	E
Matkanjärjestäjien piste	1	2	3	4	5	E

Kuinka kehittäisit toimintoja, jotta ne palvelisivat sinua paremmin?

Millaisena koet Katajanokan terminaalitilat?

moderni	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	vanhanaikainen
viihtyisä	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	tylsä
avara	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	ahdas
käytännöllinen	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	epäkäytännöllinen
siisti	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	epäsiisti
esteetön	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	esteellinen
valoisa	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	hämärä
elämyksellinen	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	lattea
kutsuva	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	kolkko

Mitä kolmea elementtiä pidät tärkeimpinä terminaalitiloissa?

◯ moderni

◯ viihtyisä

◯ avara

◯ käytännöllinen

◯ siisti

◯ esteetön

◯ valoisa

◯ elämyksellinen

◯ kutsuva

Koetko terminaalitilat meluisiksi?

◯ kyllä

◯ en

◯ en osaa sanoa

Löytyvätkö tarvittavat toiminnot ja palvelut helposti?

◯ kyllä

◯ ei

◯ en osaa sanoa

Mitä parantaisit tai muuttaisit Katajanokan terminaalissa?

Kuinka paljon terminaalitilat vaikuttavat matkasi kokonaistunnelmaan?
◯ erittäin paljon
◯ paljon
◯ keskinkertaisesti
◯ vähän
◯ erittäin vähän

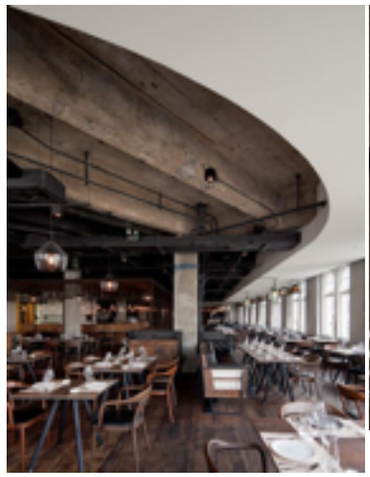
Mitä lisäpalveluja toisit terminaalin ensimmäiseen kerrokseen?
◯ kahvila
◯ matkamuistomyymälä
◯ lounge
◯ lähtöselvitysautomaatti
◯ lasten leikkipaikka
◯ muu, mikä?

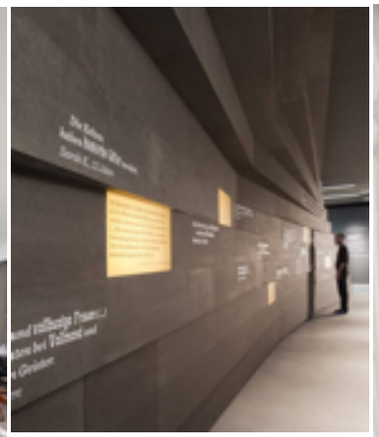
Voisitko viettää terminaalitiloissa pidempiä aikoja, jos tilat toteutettaisiin toiveidesi mukaisesti?
◯ kyllä
◯ ei
◯ en osaa sanoa

Muita kehityskohtia, ajatuksia tilan käytöstä ja toiminnallisuudesta voit kirjoittaa tähän.

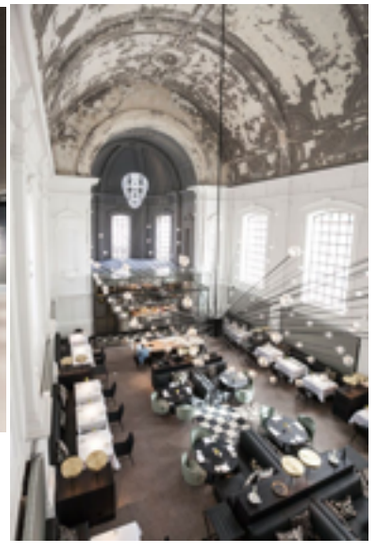
Kiitos osallistumisestasi!

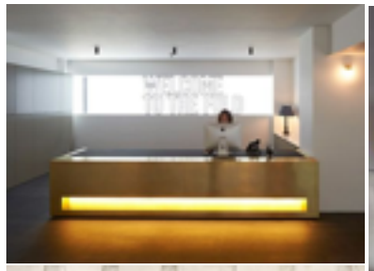
Suunnittelun ulottuvuudet / Moodboard

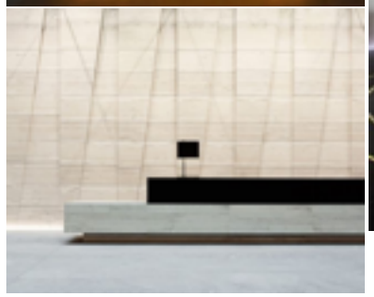




TILAN HISTORIA





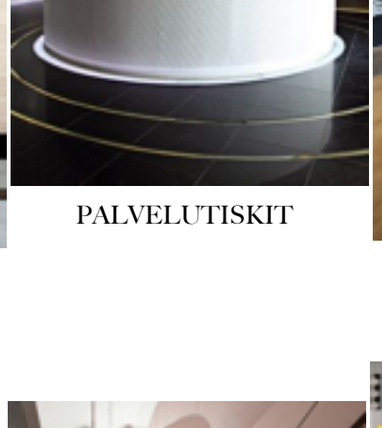


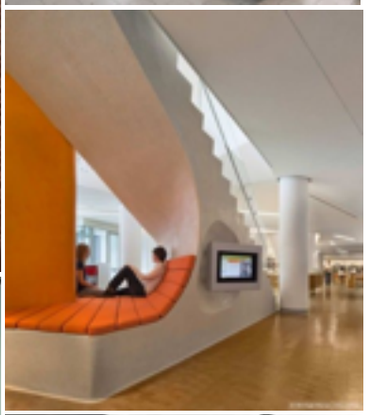
PALVELUTISKIT

LOUNGEALUEET

OPASTEET

AKUSTIIKKA JA VALAISTUS





PÄRE - VIVERO

MESH - LUCEPLAN

PALLAS - LIGHTYEARS

RUMPU - INNOFUSOR / AKUSTINEN VALAISIN

BOTANIC RAIN - ARTEMIDE

KRIZIA - KASTEL

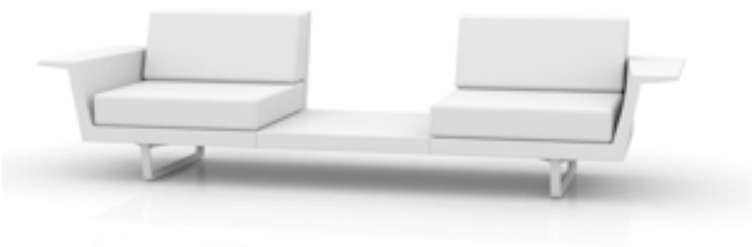
SUNNY - DIEMME

CH402 - CARL HANSEN

MONOLOG - MATERIA - PISTOKE

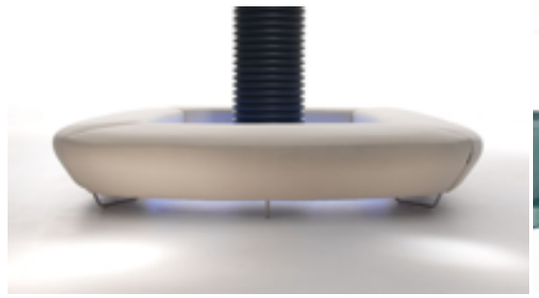
276 ASPEN - CASSINA

FLAT SOFA - VONDOM



FAZ BENCH - VONDOM - VALAISTUS

LIVE M1- BELTA



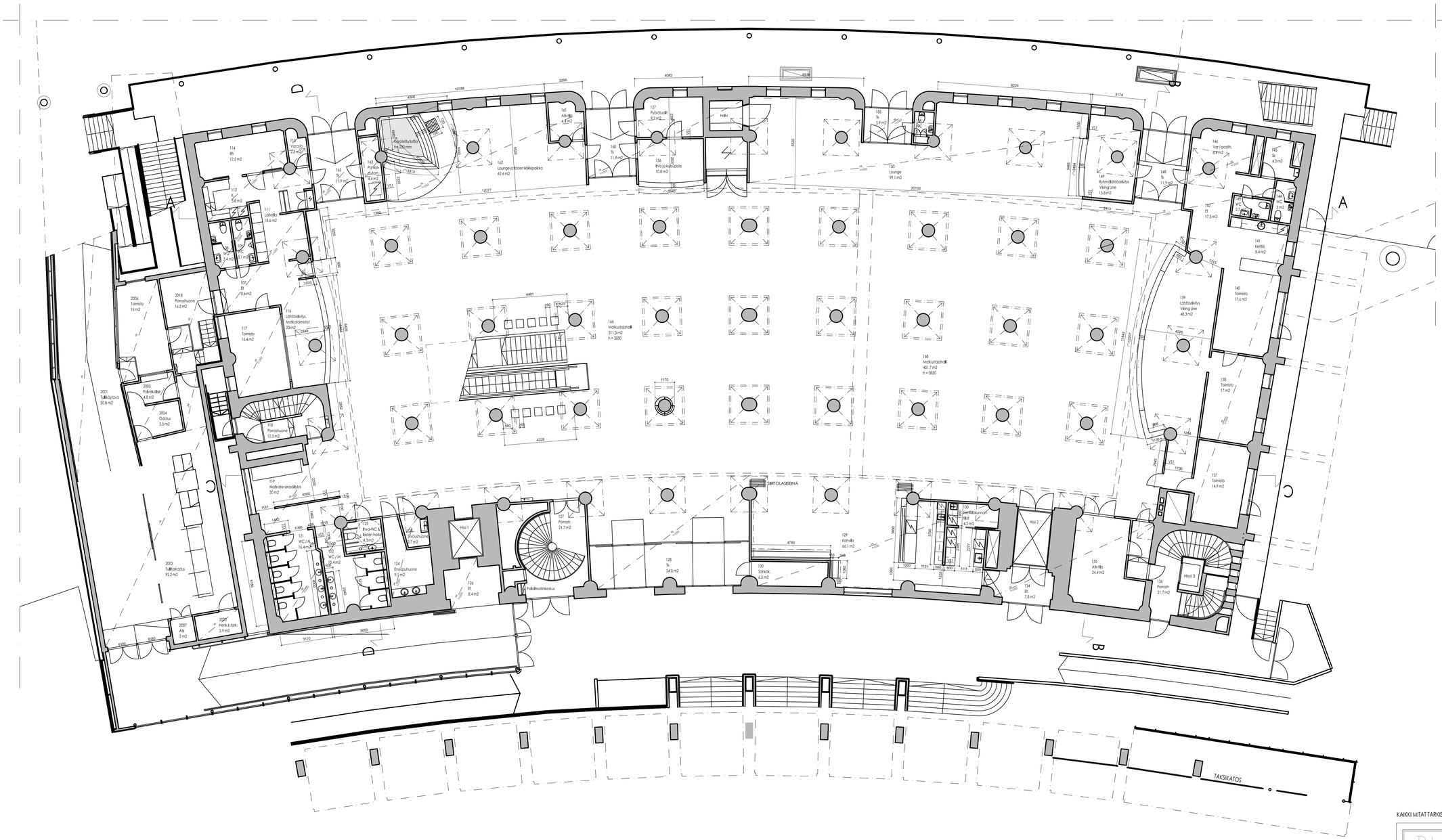
VASES ISLAND - VONDOM - VALAISTUS

OPPOCEMENT - BLÅ STATION

Piirustusluettelo

PIIRUSTUSNUMERO	SISÄLTÖ	MK	SIVUT	PVM	SIJAINTI
002 - 000	Piirustusluettelo	-	1	07/04/2016	Liite 10
002 - 001	Lähtökohtapiirustus	1:100	1	07/04/2016	Liite 2
002 - 100	Pohjapiirustus	1:100	1	07/04/2016	Liite 11
002 - 101	Leikkaus A, B, C ja D	1:100	1	07/04/2016	Liite 12
002 - 102	Alakattopiirustus	1:100	1	07/04/2016	Kuva 30
002 - 103	Valaistuskaavio	1:100	1	07/04/2016	Kuva 28
002 - 104	Pintamateriaalikaavio	1:100	1	07/04/2016	Kuva 27
002 - 105	Osapohjapiirustus: palvelutiskit	1:50	1	07/04/2016	Kuva 33
002 - 106	Projektiopiirustus: palvelutiskit	1:50	1	07/04/2016	-
002 - 107	Osapohjapiirustus: kahvila	1:50	1	07/04/2016	Kuva 36
002 - 108	Projektiopiirustus: kahvila	1:50	1	07/04/2016	Kuva 37
002 - 109	Osapohjapiirustus: lounge & lasten leikkipaikka	1:50	1	07/04/2016	Kuva 32
002 - 110	Projektiopiirustus: lounge & lasten leikkipaikka	1:50	1	07/04/2016	Kuva 31
002 - 111	Osapohjapiirustus: asiakas-wc	1:50	1	07/04/2016	Kuva 34
002 - 112	Projektiopiirustus: asiakas-wc	1:50	1	07/04/2016	Kuva 35
002 - 200	Kalustepohjapiirustus	1:100	1	07/04/2016	Kuva 26
002 - 201	Kalustepiirustus: opaste	1:20	1	07/04/2016	Kuva 29
002 - 300	Valaisinluettelo	-	3	07/04/2016	Liite 16
002 - 301	Kalusteluettelo	-	8	07/04/2016	Liite 15
002 - 302	Pintamateriaaliluettelo	-	4	07/04/2016	Liite 14
002 - 303	Opasteluettelo	-	4	07/04/2016	Liite 17
002 - 304	Havainnepiirustukset	-	7	07/04/2016	Liite 13

LIITE II
POHJAPIIRUSTUS
1:100



VS1

	Pintakbittely
10 - 15 mm	Rakennuslevy
80 - 100 mm	Runkotalpat K600
	Mineraalivilla bänieriste
10 - 15 mm	Rakennuslevy
	Pintakbittely

VS2

	Pintakbittely
10 - 15 mm	Rakennuslevy
80 - 100 mm	Runkotalpat K600
	Mineraalivilla bänieriste
10 - 15 mm	Rakennuslevy
	Kosteudeneristys ja pintakbittely

VS3

	Kosteudeneristys ja pintakbittely
10 - 15 mm	Rakennuslevy
80 - 100 mm	Runkotalpat K600
	Mineraalivilla bänieriste
10 - 15 mm	Rakennuslevy
	Kosteudeneristys ja pintakbittely

KAIKKI MITAT TARKISTETTAVA PAIKAN PÄÄLLÄ

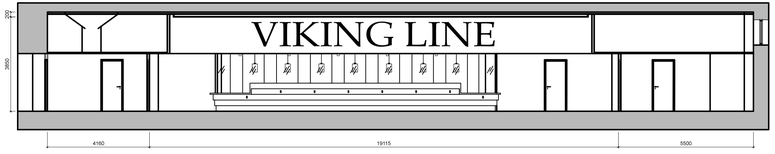
SUUNNITTELIJA	RAKENNUSTOIMENPIDE	KOHDE	PIIRUSTUSLAJI	SUUN.ALA
Petriina Koho monarosapetriina@gmail.com / 040-7786862	Muutos	Katajanokan terminaali K8 Katajanokanranta 8, 00160 Helsinki	Työpiirustus	Sis. ark.

PIIRUSTUKSEN SIKALTO	MITAKAAVA	PIIRUSTUKSEN NUMERO	JUOKSEVA NUMERO	PVM
Pohjapiirustus	1:100	002 - 100	1/13	7/4/2016

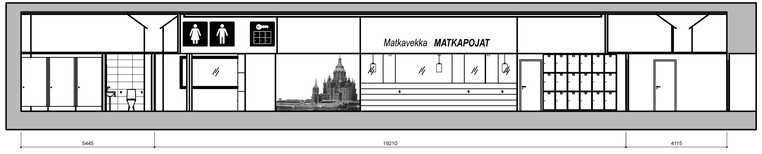
LIITE 12
LEIKKAUS A, B, C ja D
1:100

Leikkaus A - A

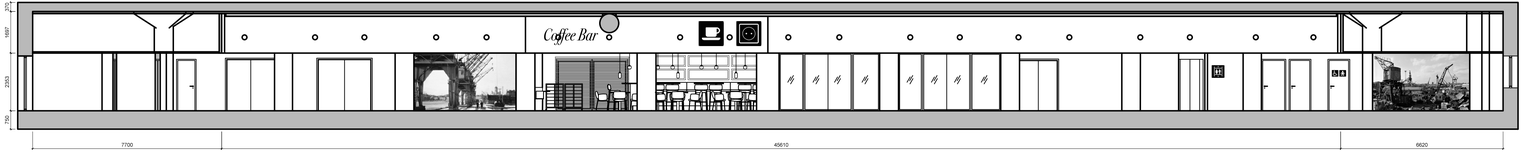
Leikkaus B - B



Leikkaus D - D



Leikkaus C - C



KAIKKI MITAT TARKISTETTAVA PAIKAN PÄÄLLÄ

SUUNNITTELIJA	RAKENNUSTOIMENPIDE	KOHDE	PIIRUSTUSLAJI	SIJAINALA
Petriina Koho monarosapetriina@gmail.com / 040-7786662	Muutos	Katajanokan terminaali K8 Katajanokanranta 8, 00160 Helsinki	Työpiirustus	Sis. ark.

PIIRUSTUKSEN SISÄLTÖ	MITTAKAAVA	PIIRUSTUKSEN NUMERO	JUOKSEVA NUMERO	PVM
Leikkaus A, B, C ja D	1:100	002 - 101	2/13	7/4/2016

Havainnepiirustukset

INTERIOR & FURNITURE DESIGNER

SUUNNITTELIJA
Petriina Koho
monarosapetriina@gmail.com / 040-7786862

RAKENNUSTOIMENPIDE	KOHDE	PIIRUSTUSLAJI	SUUN.ALA
Muutos	Katajanokan terminaali K8 Katajanokanranta 8, 00160 Helsinki	-	Sis. ark.

PIIRUSTUKSEN SISÄLTÖ	SIVUT	PIIRUSTUKSEN NUMERO	JUOKSEVA NUMERO	PVM
Havainnepiirustukset	7	002 - 304	5/5	7/4/2016

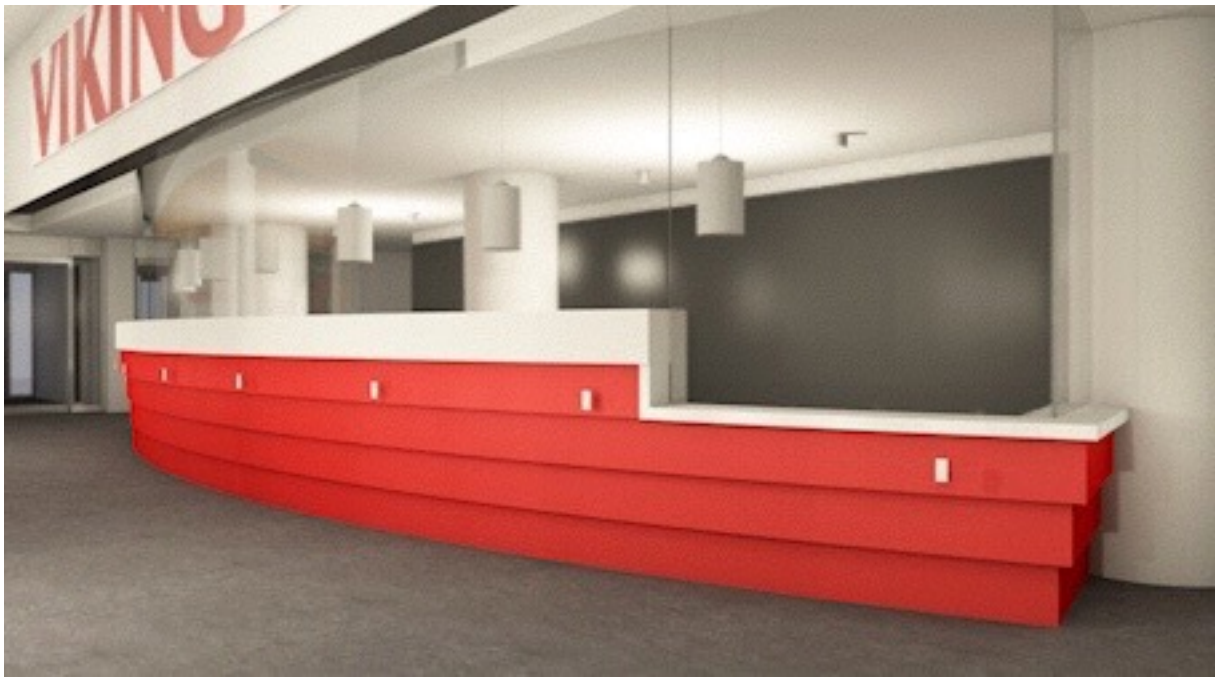
Havainnepiirustukset / aula

INTERIOR & FURNITURE DESIGNER

SUUNNITTELIJA	RAKENNUSTOIMENPIDE	KOHDE	PIIRUSTUSLAJI	SUUN.ALA
Petriina Koho monarosapetriina@gmail.com / 040-7786862	Muutos	Katajanokan terminaali K8 Katajanokanranta 8, 00160 Helsinki	-	Sis. ark.

PIIRUSTUKSEN SISÄLTÖ	SIVUT	PIIRUSTUKSEN NUMERO	JUOKSEVA NUMERO	PVM
Havainnepiirustukset	7	002 - 304	5/5	7/4/2016

Havainnepiirustukset / tiski ja lounge



INTERIOR & FURNITURE DESIGNER

SUUNNITTELIJA	RAKENNUSTOIMENPIDE	KOHDE	PIIRUSTUSLAJI	SUUN.ALA
Petriina Koho monarosapetriina@gmail.com / 040-7786862	Muutos	Katajanokan terminaali K8 Katajanokanranta 8, 00160 Helsinki	-	Sis. ark.

PIIRUSTUKSEN SISÄLTÖ	SIVUT	PIIRUSTUKSEN NUMERO	JUOKSEVA NUMERO	PVM
Havainnepiirustukset	7	002 - 304	5/5	7/4/2016

Havainnepiirustukset / aula ja lounge

INTERIOR & FURNITURE DESIGNER

SUUNNITTELIJA	RAKENNUSTOIMENPIDE	KOHDE	PIIRUSTUSLAJI	SUUN.ALA
Petriina Koho monarosapetriina@gmail.com / 040-7786862	Muutos	Katajanokan terminaali K8 Katajanokanranta 8, 00160 Helsinki	-	Sis. ark.

PIIRUSTUKSEN SISÄLTÖ	SIVUT	PIIRUSTUKSEN NUMERO	JUOKSEVA NUMERO	PVM
Havainnepiirustukset	7	002 - 304	5/5	7/4/2016

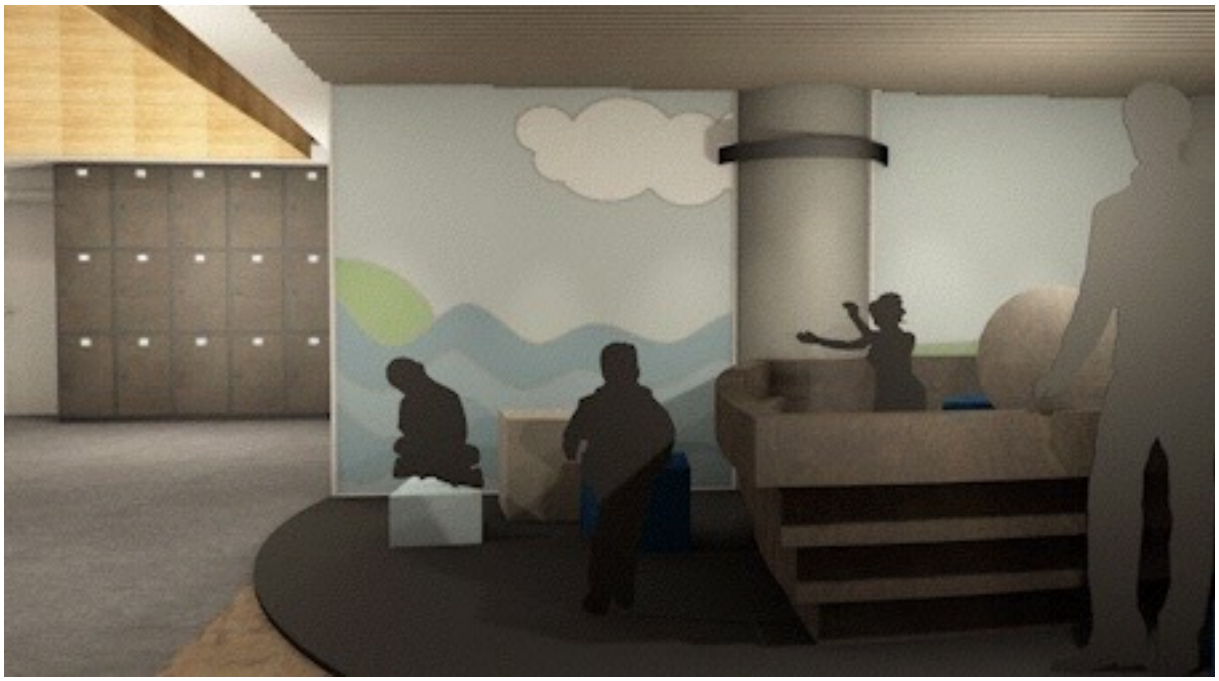
Havainnepiirustukset / lounge

INTERIOR & FURNITURE DESIGNER

SUUNNITTELIJA	RAKENNUSTOIMENPIDE	KOHDE	PIIRUSTUSLAJI	SUUN.ALA
Petriina Koho monarosapetriina@gmail.com / 040-7786862	Muutos	Katajanokan terminaali K8 Katajanokanranta 8, 00160 Helsinki	-	Sis. ark.

PIIRUSTUKSEN SISÄLTÖ	SIVUT	PIIRUSTUKSEN NUMERO	JUOKSEVA NUMERO	PVM
Havainnepiirustukset	7	002 - 304	5/5	7/4/2016

Havainnepiirustukset / lasten leikkipaikka ja naisten wc



INTERIOR & FURNITURE DESIGNER

SUUNNITTELIJA	RAKENNUSTOIMENPIDE	KOHDE	PIIRUSTUSLAJI	SUUN.ALA
Petriina Koho monarosapetriina@gmail.com / 040-7786862	Muutos	Katajanokan terminaali K8 Katajanokanranta 8, 00160 Helsinki	-	Sis. ark.

PIIRUSTUKSEN SISÄLTÖ	SIVUT	PIIRUSTUKSEN NUMERO	JUOKSEVA NUMERO	PVM
Havainnepiirustukset	7	002 - 304	5/5	7/4/2016

Havainnepiirustukset / kahvila

INTERIOR & FURNITURE DESIGNER

SUUNNITTELIJA
Petriina Koho
monarosapetriina@gmail.com / 040-7786862

RAKENNUSTOIMENPIDE	KOHDE	PIIRUSTUSLAJI	SUUN.ALA
Muutos	Katajanokan terminaali K8 Katajanokanranta 8, 00160 Helsinki	-	Sis. ark.

PIIRUSTUKSEN SISÄLTÖ	SIVUT	PIIRUSTUKSEN NUMERO	JUOKSEVA NUMERO	PVM
Havainnepiirustukset	7	002 - 304	5/5	7/4/2016

Pintamateriaaliluettelo

INTERIOR & FURNITURE DESIGNER

SUUNNITTELIJA
Petriina Koho
monarosapetriina@gmail.com / 040-7786862

RAKENNUSTOIMENPIDE	KOHDE	PIIRUSTUSLAJI	SUUN.ALA
Muutos	Katajanokan terminaali K8 Katajanokanranta 8, 00160 Helsinki	-	Sis. ark.

PIIRUSTUKSEN SISÄLTÖ	SIVUT	PIIRUSTUKSEN NUMERO	JUOKSEVA NUMERO	PVM
Pintamateriaaliluettelo	4	002 - 302	3/5	7/4/2016

Pintamateriaaliluettelo

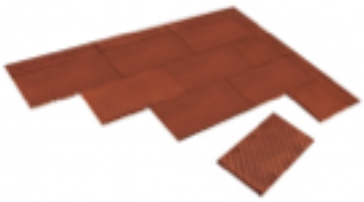
KUVA	PINTA	TUOTE	OHJEISTUS / HUOMIOITAVAA
	K1	Barrisol akustinen Strech-katto, valkoinen	Sisäkaton alapintaan asennetaan akustoiva Barrisol-rakenne, jonka päälle lisätään akustoivaa levymateriaalia tilan vaatiman akustiikan saavuttamiseksi.
	K2	Tikkurila Luja 20 -pintamaali puolihimmeä, L487 (kontiainen)	Olemassa oleva alakattopinta tasoitetaan tarvittaessa ja maalataan.
	K3	Tikkurila Luja 20 -pintamaali puolihimmeä, G497 (höyry/maalarinvalkoinen)	Olemassa oleva alakattopinta tasoitetaan tarvittaessa ja maalataan.
	K4	Puurimoitus huopataustalla Mäntyrima 45 x 45 mm Tikkurila Kiva 10 -kalustelakka himmeä, 3465 (kivikko)	Olemassa olevan alakaton pintaan asennetaan puurimoitus, jonka yläpuolelle asennetaan on valkoinen huopakangas.
	L1	Gerflor Creation 70 Clic System 696 x 360 cm 0085 Dock Grey (harmaa)	Asennetaan olemassa olevan lattian päälle tai asennetaan vanhan tilalle, mikäli lattia on tarpeen purkaa haitta-ainemittausten perusteella.
	L2	Lattiateippaus RAL 9010 (valkoinen)	Lattiateippaus terminaaliaulan keskellä. Mitoitus piirustusten mukaan.

INTERIOR & FURNITURE DESIGNER

SUUNNITTELIJA	RAKENNUSTOIMENPIDE	KOHDE	PIIRUSTUSLAJI	SUUN.ALA
Petriina Koho monarosapetriina@gmail.com / 040-7786862	Muutos	Katajanokan terminaali K8 Katajanokanranta 8, 00160 Helsinki	-	Sis. ark.

PIIRUSTUKSEN SISÄLTÖ	SIVUT	PIIRUSTUKSEN NUMERO	JUOKSEVA NUMERO	PVM
Pintamateriaaliluettelo	4	002 - 302	3/5	7/4/2016

Pintamateriaaliluettelo

KUVA	PINTA	TUOTE	OHJEISTUS / HUOMIOITAVAA
	L3	Pukkila Archistone 0050711 60 x 60 cm Limestone bianco / himmeä (vaalea)	Saumauslaasti mahdollisimman saman värinen kuin laatta. Laatoitus pintamateriaalipiirustuksen mukaan.
	L4	Gerflor Creation 70 Clic System 123,9 x 20,4 cm 0360 Deep Forest (keskiruskea)	Asennetaan olemassa olevan lattian päälle tai asennetaan vanhan tilalle, mikäli lattia on tarpeen purkaa haitta-ainemittausten perusteella.
	L5	Gerflor Tarasafe 780 Noir (musta)	Asennetaan kahvilan työtiloihin.
	L6	Puuha Turva-alusta 120408 Paksuus 30 mm (putoamiskorkeus max 1000 mm) Musta	Asennetaan lasten leikkipaikalle.
	S1	Pukkila Fasetti 537733 10 x 20 cm Valkoinen / kiiltävä	Saumauslaasti mahdollisimman saman värinen kuin laatta. Laatoitus pintamateriaalipiirustuksen mukaan.
	S2	Valokuvatapetti	Valokuvat ja mitoitus projektioiden ja piirustusten mukaan. Kuvat Helsingin Kaupunginmuseo.
	S3	Pukkila Archistone 0050713 30 x 60 cm Limestone bianco / himmeä (vaalea)	Saumauslaasti mahdollisimman saman värinen kuin laatta. Laatoitus pintamateriaalipiirustuksen mukaan.

INTERIOR & FURNITURE DESIGNER

SUUNNITTELIJA
Petriina Koho
monarosapetriina@gmail.com / 040-7786862

RAKENNUSTOIMENPIDE	KOHDE	PIIRUSTUSLAJI	SUUN.ALA
Muutos	Katajanokan terminaali K8 Katajanokanranta 8, 00160 Helsinki	-	Sis. ark.

PIIRUSTUKSEN SISÄLTÖ	SIVUT	PIIRUSTUKSEN NUMERO	JUOKSEVA NUMERO	PVM
Pintamateriaaliluettelo	4	002 - 302	3/5	7/4/2016

Pintamateriaaliluettelo

KUVA	PINTA	TUOTE	OHJEISTUS / HUOMIOITAVAA
	S4	Vanha tiiliseinä	Vanha tiiliseinä kaivetaan esille ja puhdistetaan.
	S5	Seinämaalaus Tikkurila Liitu -liitutaulumaali Y362 (vaaleansininen) - taivas V362 (sininen) - tummempi meri X362 (sininen) - vaaleampi meri J379 (vihreä) - maa K300 (keltainen) - aurinko G497 (valkoinen) - pilvi	Lasten leikkipaikan liitutauluseinä. Katso loungen osapohja- ja projektiopiirustus.
	S6	Tikkurila Luja 20 -pintamaali puolihimmeä, G497 (höyry/maalarinvalkoinen)	Olemassa oleva seinäpinta ja pilarit tasoitetaan tarvittaessa ja maalataan.
	S7	Tikkurila Luja 20 -pintamaali puolihimmeä, 356X (harmaa)	Olemassa oleva seinäpinta ja pilarit tasoitetaan tarvittaessa ja maalataan.
	O1	CWP -seinäsisustuslevy LOA (keskiruskea)	Alakaton otsapintaan asennetaan puuviilupintainen sisustuslevy. Mitoitus piirustusten mukaan. Materiaali: CWP -seinäsisustuslevy Väri: LOA (tammi)
	O2	Barrisol Lighting Wall Valaistu otsapintaelementti	Valon väiri: valkoinen 4000 K Mitoitus piirustuksien mukaan. Asennus terminaaliaulan alakaton otsapintaan. Barrisol- pintoihin asennetaan opasteet teippauksina. Barrisol-elementin kautta on mahdollista päästä huoltamaan otsapintojen takaosissa meneviä ilmastointi -ja sähkövetoja.

INTERIOR & FURNITURE DESIGNER

SUUNNITTELIJA
Petriina Koho
monarosapetriina@gmail.com / 040-7786862

RAKENNUSTOIMENPIDE	KOHDE	PIIRUSTUSLAJI	SUUN.ALA
Muutos	Katajanokan terminaali K8 Katajanokanranta 8, 00160 Helsinki	-	Sis. ark.

PIIRUSTUKSEN SISÄLTÖ	SIVUT	PIIRUSTUKSEN NUMERO	JUOKSEVA NUMERO	PVM
Pintamateriaaliluettelo	4	002 - 302	3/5	7/4/2016

Kalusteluettelo

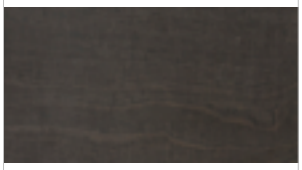
INTERIOR & FURNITURE DESIGNER

SUUNNITTELIJA
Petriina Koho
monarosapetriina@gmail.com / 040-7786862

RAKENNUSTOIMENPIDE	KOHDE	PIIRUSTUSLAJI	SUUN.ALA
Muutos	Katajanokan terminaali K8 Katajanokanranta 8, 00160 Helsinki	-	Sis. ark.

PIIRUSTUKSEN SISÄLTÖ	SIVUT	PIIRUSTUKSEN NUMERO	JUOKSEVA NUMERO	PVM
Kalusteluettelo	8	002 - 301	2/5	7/4/2016

Kalusteluettelo

KUVA	KALUSTE	MÄÄRÄ	KOKO	MATERIAALI&VÄRI
	1. Blå Station Dundra S70AS -tuoli	12	Korkeus 800 mm Istuinkorkeus 460 mm Leveys 620 mm Syvyys 560 mm	Runko ja jalat: metalli - musta Verhoilu: nahka - musta
	2. Blå Station Dundra S7282—baarituoli	8	Korkeus 1070 mm Istuinkorkeus 820 mm Leveys 520 mm Syvyys 500 mm	Runko ja jalat: metalli - musta Verhoilu: nahka - musta
	3. Pedrali Inox 4441 -pöydänjalka Pedrali Laminate ABS 30 -pöytätaso	3	Kokonaiskorkeus 760 mm Leveys 790 mm Syvyys 790 mm	Jalka: ruostumaton teräs Kansi: laminoitu lastulevy, pintaväri 4517
	4. Pedrali Inox 4406 -pöydänjalka Pedrali Laminate ABS 30 -pöytätaso	8	Kokonaiskorkeus 1130 mm Leveys 590 mm Syvyys 590 mm	Jalka: ruostumaton teräs Kansi: laminoitu lastulevy, pintaväri 4517
 	5. Sohva	2	Katso kahvilan osapohja- ja projektiopiirustus	Runko: Koskidecor eco -koivuvaneri - Grey RAL 7012/7030 Verhoilu: Designers Guild - Abruzzi Noir (trevira cs) Asiakaskäyttöön tarkoitetut sähköpistorasiat upotetaan selkänojan taakse

INTERIOR & FURNITURE DESIGNER

SUUNNITTELIJA	RAKENNUSTOIMENPIDE	KOHDE	PIIRUSTUSLAJI	SUUN.ALA
Petriina Koho monarosapetriina@gmail.com / 040-7786862	Muutos	Katajanokan terminaali K8 Katajanokanranta 8, 00160 Helsinki	-	Sis. ark.

PIIRUSTUKSEN SISÄLTÖ	SIVUT	PIIRUSTUKSEN NUMERO	JUOKSEVA NUMERO	PVM
Kalusteluettelo	8	002 - 301	2/5	7/4/2016

Kalusteluettelo

KUVA	KALUSTE	MÄÄRÄ	KOKO	MATERIAALI&VÄRI
	6. Sareskoski -tarjotinvaunu 14 tarjottimelle	2	Korkeus 1095 mm Leveys 720 mm Syvyys 430 mm	Runko: ruostumaton teräs Väri: valkoinen
	7. Kaihdin & Sisustus Simeros -puusälekaihtimet	1	Korkeus 2200 mm Leveys 3000 mm Syvyys 65 mm	Materiaali: lehmus Väri: petsi - kahvi Asennetaan kahvilan ikkunaan.
	8. Metos Cuppi - 1 -kuppiteline	1	Korkeus 600 mm Leveys 600 mm Syvyys 400 mm	Runko: metalli - musta Tasot: lasi - kirkas
	9. Bistro CB-800P -pöytävitriini	1	Korkeus 650 mm Leveys 803 mm Syvyys 623 mm	Runko: teräs - teräs Tasot: lasi -kirkas
	10. Coffee Queen V-2 -lämpölevy	2	Korkeus 60 mm Leveys 360 mm Syvyys 190 mm	Materiaali: metalli Väri: metalli

INTERIOR & FURNITURE DESIGNER

SUUNNITTELIJA	RAKENNUSTOIMENPIDE	KOHDE	PIIRUSTUSLAJI	SUUN.ALA
Petriina Koho monarosapetriina@gmail.com / 040-7786862	Muutos	Katajanokan terminaali K8 Katajanokanranta 8, 00160 Helsinki	-	Sis. ark.

PIIRUSTUKSEN SISÄLTÖ	SIVUT	PIIRUSTUKSEN NUMERO	JUOKSEVA NUMERO	PVM
Kalusteluettelo	8	002 - 301	2/5	7/4/2016

Kalusteluettelo

KUVA	KALUSTE	MÄÄRÄ	KOKO	MATERIAALI&VÄRI
	11. Metos 250 -kylmälevy	1	Korkeus 60 mm Leveys 250 mm Syvyys 150 mm	Materiaali: metalli Väri: metalli
	12. Franke Kubus KBX 210/610-34 -keittiöallas	2	Korkeus 175 mm Leveys 370 mm Syvyys 430 mm	Materiaali: ruostumaton teräs Väri: rosteri Upotetaan työtasoon.
	13. M21 Junior DT1 -espressokone	1	Korkeus 430 mm Leveys 320 mm Syvyys 470 mm	Väri: teräs
	14. Coffee Queen M2-kahvinkeitin	1	Korkeus 430 mm Leveys 205 mm Syvyys 380 mm	Väri: teräs
	15. Franke Kubus KBX 210/610-55 -keittiöallas	1	Korkeus 180 mm Leveys 580 mm Syvyys 430 mm	Materiaali: ruostumaton teräs Väri: rosteri Upotetaan työtasoon.
	16. Kahvilan avohylly	1	Katso kahvilan osapohja- ja projektiopiirustus	Runko: teräs - musta Tasot: puu - petsattu musta
	17. Dyson Airblade V -käsienkuivain	2	Korkeus 394 mm Leveys 234 mm Syvyys 100 mm	Väri: valkoinen Asennuskorkeus alapinnasta 1200 mm

INTERIOR & FURNITURE DESIGNER

SUUNNITTELIJA
Petriina Koho
monarosapetriina@gmail.com / 040-7786862

RAKENNUSTOIMENPIDE	KOHDE	PIIRUSTUSLAJI	SUUN.ALA
Muutos	Katajanokan terminaali K8 Katajanokanranta 8, 00160 Helsinki	-	Sis. ark.

PIIRUSTUKSEN SISÄLTÖ	SIVUT	PIIRUSTUKSEN NUMERO	JUOKSEVA NUMERO	PVM
Kalusteluettelo	8	002 - 301	2/5	7/4/2016

Kalusteluettelo

KUVA	KALUSTE	MÄÄRÄ	KOKO	MATERIAALI&VÄRI
	18. Tork H1 -rullakäsipyyheteline	2	Korkeus 372 mm Leveys 337 mm Syvyys 203 mm	Väri: valkoinen Asennuskorkeus alapinnasta 1200 mm
	19. Kehyksetön peili	3	Katso asiakas-wc osapohja- ja projektiopiirustus Korkeus 910 mm Leveys piirustusten mukaan Syvyys 50 mm	Peilin ylä- ja alapuolella LED-nauha, jonka päällä opaalimuovilevy. Asennuskorkeus alapinnasta 1090 mm
	20. Wc pöytätaso, jossa integroitu käsienpesuallas VO 48 / VR37 ja roska-astia-aukko	3	Katso asiakas-wc osapohja- ja projektiopiirustus Korkeus 600 / 700 mm Leveys piirustusten mukaan Syvyys 400 / 500 mm	Materiaali: corian Väri: Designer White HUOM. aukot roska-astioille sekä hanoille. Asennuskorkeus alareunasta 200 mm
	21. Oras Electra 6104 -kosketusvapaa pesuallashana	6	Korkeus 205 mm Leveys 30 mm Syvyys 163 mm	Väri: kromi
	22. IDO Seven D Image 76120 -seinä-wc	8	Korkeus 343 mm Leveys 360 mm Syvyys 520 mm	Väri: valkoinen Asennetaan niin, että istuinkorkeus on 450 mm Sopiva asennusteline valitaan IDO:n mallistosta.
	23. Matkatavaralokerikko	2	Korkeus 2330 mm Leveys 3000 mm Syvyys 800 mm	Runko: teräs / musta Ovet: Koskidecor eco -koivuvaneri - Grey RAL 7012/7030

Kalusteluettelo

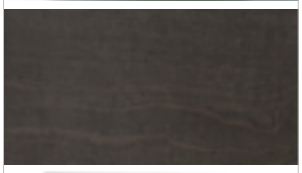
KUVA	KALUSTE	MÄÄRÄ	KOKO	MATERIAALI&VÄRI
	24. Isku STEP+ F22 työtuoli	8	Istuinkorkeus 400 - 520 mm Leveys 630 mm Syvyys 630 mm	Verhoilu: Global ESD 161 (tumma harmaa)
	25. Isku ILOA+ työtuoli	7	Istuinkorkeus 530 - 780 mm Leveys 460 mm Syvyys 460 mm	Istuinosa: mustaksi petsattu saarni Pehmusteen verhoilu: musta 60999
	26. Työpöytä / Taso mittatilauksena / Isku Matrix T EL 2060 -sähköjalat	15 pöytää 30 jalkaa	Kokonaiskorkeus 650 - 1150 mm Leveys 1400 mm Syvyys 600 mm	Jalat: metalli - metalli Pöytätaso: laminoitu levy ABS -reunalla / valkoinen
	27. Isku pyörällinen laatikosto 2007	15	Korkeus 575 mm Leveys 426 mm Syvyys 624 mm	Väri: valkoinen
	28. Isku Reco -lajittelija	15	Korkeus 500 mm Leveys 360 mm Syvyys 465 mm	Runko: metalli
	29. Isku pientarvikelaatikko	15	Korkeus 16 mm Leveys 345 mm Syvyys 208 mm	Asennetaan pöytälevyjen alapintaan.
	30. Kinnarps Zonit -akustinen pöytäseinäke työpisteiden väliin	18	Korkeus 350 mm Leveys 600 mm Syvyys 20 mm	Materiaali: Alumiinirunko, kangasverhoiltu (trevira cs) paneeli Väri: Delta 6031 (kirkas punainen)

INTERIOR & FURNITURE DESIGNER

SUUNNITTELIJA	RAKENNUSTOIMENPIDE	KOHDE	PIIRUSTUSLAJI	SUUN.ALA
Petriina Koho monarosapetriina@gmail.com / 040-7786862	Muutos	Katajanokan terminaali K8 Katajanokanranta 8, 00160 Helsinki	-	Sis. ark.

PIIRUSTUKSEN SISÄLTÖ	SIVUT	PIIRUSTUKSEN NUMERO	JUOKSEVA NUMERO	PVM
Kalusteluettelo	8	002 - 301	2/5	7/4/2016

Kalusteluettelo

KUVA	KALUSTE	MÄÄRÄ	KOKO	MATERIAALI&VÄRI
	31. Pedrali Plural P02013 Kolmen istuttava käsinojallinen istuinrivi	10	Istuinkorkeus 420 mm Kokonaiskorkeus 760 mm Leveys 2250 mm Syvyys 650 mm	Runko: polypropyleeni - valkoinen Pehmusteen verhoilu: punainen Istuinten reunatasoissa integroidut USB -latauspistokkeet. Istuimiin vedetään sähköt lähimmästä sähköpisteestä tai pilareiden kautta.
	32. Pedrali Plural P02013 Kuuden istuttava käsinojallinen istuinrivi	4	Istuinkorkeus 420 mm Kokonaiskorkeus 760 mm Leveys 4050 mm Syvyys 650 mm	Runko: polypropyleeni - valkoinen Pehmusteen verhoilu: punainen Istuinten reunatasoissa integroidut USB -latauspistokkeet. Istuimiin vedetään sähköt lähimmästä sähköpisteestä tai pilareiden kautta.
	33. Pedrali Plural P02013 Yhdeksän istuttava käsinojallinen istuinrivi	1	Istuinkorkeus 420 mm Kokonaiskorkeus 760 mm Leveys 5850 mm Syvyys 650 mm	Runko: polypropyleeni - valkoinen Pehmusteen verhoilu: punainen Istuinten reunatasoissa integroidut USB -latauspistokkeet. Istuimiin vedetään sähköt lähimmästä sähköpisteestä tai pilareiden kautta.
	34. Vases Island 220	8	Korkeus 45 mm Halkaisija 1780 mm	Runko: polyeteeni - valkoinen Pehmusteen verhoilu: punainen RGB LED DMX Istuimessa integroitu ja johdoton värillinen led Istuimen keskelle istutetaan terminaaliaulan nykyiset viherkasvit.
	35. Lasten leikkipaikka / vene	1	Katso lounge osapohja- ja projektiopiirustus	Pintamateriaali: Koskidecor eco -koivuvaneri - Grey RAL 7012/7030
	36. Vivero Päre 4 -akustiikkapaneeli	9	Korkeus 1800 mm Leveys 1200 mm	Materiaali: polyesterhuopa Väri: tumman harmaa

Kalusteluettelo

KUVA	KALUSTE	MÄÄRÄ	KOKO	MATERIAALI&VÄRI
	37. Artek Vaatenaulakko 160	1	Korkeus 1770 mm Leveys 610 mm	Väri: musta
	38. Hay Volet -koukku	15	Korkeus 80 mm	Väri: Champagne Asennuskorkeus alapinnasta 765 mm, Viking Linen invatiskeillä 535 mm
	39. Isku Kivikko -istuimet	2 x A 3 x B 2 x C / D	A) h = 260 mm x 1 & 540 mm x 1 B) h = 400 mm x 2 & 540 mm x 1 C) h = 260 mm x 2	Verhoilumateriaali Step, 100% trevira cs A: 67004 (vaal. sininen/h=260) x1 60011 (beige/h=540) x1 B: 60011 (beige/h=540) x1 65011 (tum. sininen/h=400) x2 C: 67004 (vaal. sininen) x1 65011 (tum. sininen) x1
	40. Palvelutiski	4	Katso tiskien osapohja- ja projektiopiirustukset.	Pintamateriaali: corian Väri: Designer White / Hot Tiskien ylimmän tason alapintaan tehdään ura led-nauhalle, joka valaisee tiskin alaosaa.

INTERIOR & FURNITURE DESIGNER

SUUNNITTELIJA	RAKENNUSTOIMENPIDE	KOHDE	PIIRUSTUSLAJI	SUUN.ALA
Petriina Koho monarosapetriina@gmail.com / 040-7786862	Muutos	Katajanokan terminaali K8 Katajanokanranta 8, 00160 Helsinki	-	Sis. ark.

PIIRUSTUKSEN SISÄLTÖ	SIVUT	PIIRUSTUKSEN NUMERO	JUOKSEVA NUMERO	PVM
Kalusteluettelo	8	002 - 301	2/5	7/4/2016

Valaisinluettelo

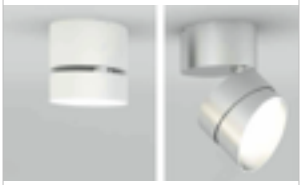
INTERIOR & FURNITURE DESIGNER

SUUNNITTELIJA
Petriina Koho
monarosapetriina@gmail.com / 040-7786862

RAKENNUSTOIMENPIDE	KOHDE	PIIRUSTUSLAJI	SUUN.ALA
Muutos	Katajanokan terminaali K8 Katajanokanranta 8, 00160 Helsinki	-	Sis. ark.

PIIRUSTUKSEN SISÄLTÖ	SIVUT	PIIRUSTUKSEN NUMERO	JUOKSEVA NUMERO	PVM
Valaisinluettelo	3	002 - 300	1/5	7/4/2016

Valaisinluettelo

KUVA	POS	MÄÄRÄ	TUOTE	LISÄTIEDOT
	POS 1	11 kpl + pilarit	Led-nauha	Himmennettävä IP 20 4000 K Asennus alakaton päälle ja palvelutiskin työtason alapintaan Teho pituuden mukaan Virtalähde tehon mukaan
	POS 2	6 kpl	Normann Copenhagen Amp Lamp - iso Smoke / black	IP 20 4000 K E14, 25 W Asennuskorkeus alapinnasta kahvipöydissä h=1330 mm / kahvilan palvelutiskillä 1900 mm
	POS 3	12 kpl	Normann Copenhagen Amp Lamp - pieni Smoke / black	IP 20 4000 K E14, 25 W Asennuskorkeus alapinnasta h=1700 mm
	POS 4	9 kpl	Moltoluce Litin AC 21-320146 / musta Glare ring 21-42026 / musta	IP 20 4000 K LED, 10 W
	POS 5	7 kpl	Astro Mallon Plus 0591	IP 44 4000 K T9, 32 W
	POS 6	6 kpl	Led-nauha	IP 54 4000 K Asennus alakaton päälle ja peilien ylä- ja alapintojen uriin Teho pituuden mukaan Virtalähde tehon mukaan
	POS 7	6 kpl	Barrisol Lighting Wall Valaistu otsapintaelementti	Valon väri: valkoinen 4000 K Mitoitus piirustuksien mukaan. Asennus katosta terminaaliaulan alakaton otsapintaan ja portaikon eteen. Barrisol- pintoihin asennetaan opasteet teippauksina.

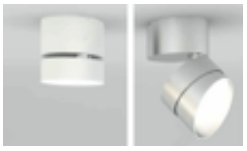
INTERIOR & FURNITURE DESIGNER

SUUNNITTELIJA
Petriina Koho
monarosapetriina@gmail.com / 040-7786862

RAKENNUSTOIMENPIDE	KOHDE	PIIRUSTUSLAJI	SUUN.ALA
Muutos	Katajanokan terminaali K8 Katajanokanranta 8, 00160 Helsinki	-	Sis. ark.

PIIRUSTUKSEN SISÄLTÖ	SIVUT	PIIRUSTUKSEN NUMERO	JUOKSEVA NUMERO	PVM
Valaisinluettelo	3	002 - 300	1/5	7/4/2016

Valaisinluettelo

KUVA	POS	MÄÄRÄ	TUOTE	LISÄTIEDOT
	POS 8	6 kpl	Lucente Amak 2L INV. / musta	IP 20 4000 K LED, 2 x 8,4 W Asennuskorkeus alapinnasta h = 1420 mm.
	POS 9	1 kpl	Kattovalaisin Mittatilaus	Materiaalit: maalattu alumiini (musta) ja opaaliakryyli. Valonlähde: Led-nauha, esim. sama kuin POS 1. Teetetään piirustusten mukaan. Asennuskorkeus alapinnasta 3200 mm. Ripustetaan mustilla vaijereilla kattoon tarvittavan monesta kohdasta.
	POS 10	1 kpl	Kattovalaisin Mittatilaus	Materiaalit: maalattu alumiini (musta) ja opaaliakryyli. Valonlähde: Led-nauha, esim. sama kuin POS 1. Teetetään piirustusten mukaan. Asennuskorkeus alapinnasta 2700 mm. Ripustetaan mustilla vaijereilla kattoon tarvittavan monesta kohdasta.
	POS 11	14 kpl	Doctor Design Virta / valkoinen	IP 20 4000 K E27 Asennuskorkeus alapinnasta 1600 mm.
	POS 12	7 kpl	Pylväsvalaisin Mittatilaus	Materiaalit: maalattu alumiini (musta) ja opaaliakryyli. Valonlähde: Led-nauha, esim. sama kuin POS 1. Teetetään piirustusten mukaan. Asennuskorkeus alapinnasta h = 1900 mm.
	POS 13	23 kpl	Moltoluce Litin AC 21-320145 / valkoinen	IP 20 4000 K LED, 10 W
	POS 14	16 kpl	Astro Tango 0825 / valkoinen	IP 65 3000 K LED, 1 W Asennuskorkeus portaasta valaisimen alareunaan 200 mm

INTERIOR & FURNITURE DESIGNER

SUUNNITTELIJA	RAKENNUSTOIMENPIDE	KOHDE	PIIRUSTUSLAJI	SUUN.ALA
Petriina Koho monarosapetriina@gmail.com / 040-7786862	Muutos	Katajanokan terminaali K8 Katajanokanranta 8, 00160 Helsinki	-	Sis. ark.

PIIRUSTUKSEN SISÄLTÖ	SIVUT	PIIRUSTUKSEN NUMERO	JUOKSEVA NUMERO	PVM
Valaisinluettelo	3	002 - 300	1/5	7/4/2016

Opasteluettelo

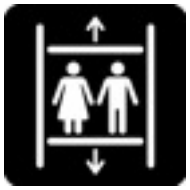
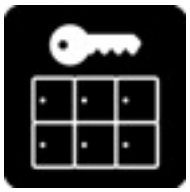
INTERIOR & FURNITURE DESIGNER

SUUNNITTELIJA
Petriina Koho
monarosapetriina@gmail.com / 040-7786862

RAKENNUSTOIMENPIDE	KOHDE	PIIRUSTUSLAJI	SUUN.ALA
Muutos	Katajanokan terminaali K8 Katajanokanranta 8, 00160 Helsinki	-	Sis. ark.

PIIRUSTUKSEN SISÄLTÖ	SIVUT	PIIRUSTUKSEN NUMERO	JUOKSEVA NUMERO	PVM
Opasteluettelo	4	002 - 303	4/5	7/4/2016

Opasteluettelo

KUVA	OPASTE	MÄÄRÄ	KOKO	MATERIAALI&VÄRI
	OP1	1	Opaste -kalustepiirustuksen mukaan.	Materiaali: Corian Väri: Designer White
	OP2	1	Korkeus 500 mm Leveys 500 mm	Seinäteippaus Asennuskorkeus alareunasta h = 1350 mm
	OP3	1	Korkeus 1000 mm Leveys 1000 mm	Teippaus Barrisol -elementtiin Asennuskorkeus alareunasta h = 2650 mm
	OP4	1	Korkeus 1000 mm Leveys 1000 mm	Teippaus Barrisol -elementtiin Asennuskorkeus alareunasta h = 2650 mm
	OP5	1	Korkeus 1000 mm Leveys 1000 mm	Teippaus Barrisol -elementtiin Asennuskorkeus alareunasta h = 2650 mm
	OP6	1	Korkeus 250 mm Leveys 250 mm	Oviteippaus Asennuskorkeus alareunasta h = 1400 mm
	OP6	1	Korkeus 250 mm Leveys 250 mm	Oviteippaus Asennuskorkeus alareunasta h = 1400 mm

Opasteluettelo

KUVA	KALUSTE	MÄÄRÄ	KOKO	MATERIAALI&VÄRI
	OP7	1	Korkeus 500 mm Leveys 250 mm	Seinäteippaus. Asennuskorkeus alapinnasta h = 1600 mm
	OP7	1	Korkeus 500 mm Leveys 250 mm	Seinäteippaus. Asennuskorkeus alapinnasta h = 1050 mm
	OP8	X	Logojen mitoitus lasketaan matkanjärjestäjien määrän mukaan.	Teippaus Barrisol -elementtiin. Asennuskorkeus alapinnasta h = 2650 mm Matkatoimistojen logot, joiden määrän mukaan lasketaan lopulliset logojen koot.
	OP9	1	Korkeus 300 mm Leveys 500 mm	Seinäteippaus. Asennuskorkeus alapinnasta h = 1900 mm
Info & kutsupiste	OP10	1	Korkeus 300 mm Leveys 3150 mm	Teippaus Barrisol -elementtiin. Asennuskorkeus alapinnasta h = 3000 mm
Viking Line Groups	OP11	1	Korkeus 200 mm Leveys 2500 mm	Seinäteippaus. Asennuskorkeus alapinnasta h = 1500 mm

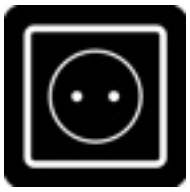
INTERIOR & FURNITURE DESIGNER

SUUNNITTELIJA
Petriina Koho
monarosapetriina@gmail.com / 040-7786862

RAKENNUSTOIMENPIDE	KOHDE	PIIRUSTUSLAJI	SUUN.ALA
Muutos	Katajanokan terminaali K8 Katajanokanranta 8, 00160 Helsinki	-	Sis. ark.

PIIRUSTUKSEN SISÄLTÖ	SIVUT	PIIRUSTUKSEN NUMERO	JUOKSEVA NUMERO	PVM
Opasteluettelo	4	002 - 303	4/5	7/4/2016

Opasteluettelo

KUVA	KALUSTE	MÄÄRÄ	KOKO	MATERIAALI&VÄRI
VIKING LINE	OP12	1	Korkeus 1100 mm Leveys 10 000 mm	Teippaus Barrisol -elementtiin. Asennuskorkeus alapinnasta h = 2550 mm
Coffee Bar	OP13	1	Korkeus 500 mm Leveys 2200 mm	Teippaus Barrisol -elementtiin Kahvilan logo. Asennuskorkeus alapinnasta h = 2900 mm
	OP14	1	Korkeus 1000 mm Leveys 1000 mm	Teippaus Barrisol -elementtiin. Asennuskorkeus alapinnasta h = 2650 mm
	OP15	1	Korkeus 1000 mm Leveys 1000 mm	Teippaus Barrisol -elementtiin. Asennuskorkeus alapinnasta h = 2650 mm
	OP16	1	Korkeus 700 mm Leveys 700 mm	Teippaus Barrisol -elementtiin. Asennuskorkeus alapinnasta h = 2775 mm
	OP 17	2	Korkeus 700 mm Leveys 700 mm	Teippaus Barrisol -elementtiin. (musta laiva valkoisella pohjalla) Asennuskorkeus alapinnasta h = 2775 mm
LÄHTÖSELVITYSAUTOMAATTI	OP18	2	Korkeus 2000 mm Leveys 100 mm	Teippaus pilariin. Asennuskorkeus alapinnsata h = 1200 mm

INTERIOR & FURNITURE DESIGNER

SUUNNITTELIJA	RAKENNUSTOIMENPIDE	KOHDE	PIIRUSTUSLAJI	SUUN.ALA
Petriina Koho monarosapetriina@gmail.com / 040-7786862	Muutos	Katajanokan terminaali K8 Katajanokanranta 8, 00160 Helsinki	-	Sis. ark.

PIIRUSTUKSEN SISÄLTÖ	SIVUT	PIIRUSTUKSEN NUMERO	JUOKSEVA NUMERO	PVM
Opasteluettelo	4	002 - 303	4/5	7/4/2016