



TAMPEREEN
AMMATTIKORKEAKOULU

HAKANIEMENRANNAN IDEAKILPAILU

Arkkitehtuurikilpailu

Ilona Lähde (opinnäytetyön tekijä 1)

Laura Snirvi (opinnäytetyön tekijä 2)

Opinnäytetyö
Huhtikuu 2018
Rakennusarkkitehtikoulutus



TIIVISTELMÄ

Tampereen ammattikorkeakoulu
Rakennusarkkitehtikoulutus

LÄHDE ILONA & SNIRVI LAURA:
Hakaniemenrannan ideakilpailu
Arkkitehtuurikilpailu

Opinnäytetyö 66 sivua, joista liitteitä 8 sivua
Huhtikuu 2018

Opinnäytetyön aiheena oli avoin arkkitehtuurikilpailu Hakaniemen kaupunginosan täydennysrakentamisesta. Tavoitteena oli saada työ valmiiksi kilpailuaikataulussa ja kehittää erilaisten ohjelmistojen käyttötaitoja. Lisäksi työssä haluttiin noudattaa kilpailuohjelmaa mahdollisimman tarkasti sekä saavuttaa siinä asetetut tavoitteet.

Kilpailun järjesti talvella 2017 - 2018 Helsingin kaupunki yhdessä Suomen arkkitehtiiliton (SAFA) ja Suomen maisema-arkkitehtiiliton (MARK) kanssa. Hakaniemenrannan ideakilpailun keskeisenä tarkoituksena oli kartoittaa ja suunnitella uudisrakentamista, jonka tuli olla hyvässä suhteessa alueen olemassa olevaan rakennuskantaan. Ideakilpailun voittanut työ tulee olemaan pohjana uudessa asemakaavaluonnoksessa. Suunnittelualueeseen kuuluivat Siltavuorensalmen ranta-alueet ja Hakaniemen nykyisen sillan alla sijaitsevat maa-alueet. Nämä ovat uuden sillan rakentamisen jälkeen täydennysrakentamiselle vapautuvia alueita. Kilpailussa tuli lisäksi ideoida kaupunkirakenteeseen soveltuvia virkistysalueita Siltavuorensalmen molemmille puolille. Kilpailutyöryhmässä tuli olla sekä rakennussuunnittelun, että maisema-arkkitehtuurin osaajia. Suunnittelutyö toteutettiin monialaisessa tiimissä yhdessä kiinalaisen maisema-arkkitehtuurin vaihto-opiskelijan Li Jiuxun kanssa.

Kilpailuohjelman pohjalta laadittiin suunnitelma nimimerkillä ”Nemo”, joka valmistui aikataulussa. Opinnäytetyö koostuu kilpailutyön suunnitelmista, jotka ovat tämän työn liitteenä (liite 1) sekä tässä kirjallisessa osuudessa tehdystä analyysistä. Kirjallisessa osuudessa on täydennetty ja tarkennettu niitä kohtia, jotka jäivät vaillinaisiksi tai eivät korostuneet tarpeeksi itse kilpailutyössä.

ABSTRACT

Tampereen ammattikorkeakoulu
Tampere University of Applied Sciences
Degree Programme in Construction Architecture

ILONA LÄHDE & LAURA SNIRVI:
Architectural Competition for the Shore Area in Hakaniemi
Architectural competition

Bachelor's thesis 66 pages, appendices 8 pages
April 2018

The city of Helsinki together with The Finnish Association of Architects (SAFA) and The Association of Finnish Landscape Architects (MARK) arranged an architectural competition in winter 2017-2018. The topic of the competition was the complementary development of the Hakaniemi area in Helsinki. The main point of the competition was to examine the existing buildings and find the balanced amount of new construction. The winning plan will also be the foundation for the new city plan for the Hakaniemi area.

The design area consisted of the waterfront areas around Siltavuorensalmi and the land under the current Hakaniemi bridge. Building the new lower bridge will give space to complementary construction. The competition also included the design of two new recreation areas.

The competition plan was made under the pseudonym Nemo, based on the requirements of the competition manual. The entry was delivered in the competition timeframe. This thesis consists of a written part and the design posters which are attached (attachment 1). In the written section, we have supplemented the original competition plans and clarified some details in on the original design.

Key words: architectural competition, complementary construction, city planning, area planning, recreation areas

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	6
2	HAKANIEMENRANNAN ARKKITEHTUURIKILPAILU.....	8
2.1	Kilpailualueen historia.....	8
2.2	Kilpailualue.....	11
2.3	Kilpailun tavoitteet	12
2.4	Arvosteluperusteet	13
3	KILPAILUALUEEN NYKYTILA-ANALYYSI.....	14
3.1	Toiminnot alueella	14
3.2	Ongelmat kaupunkirakenteessa	17
3.3	Alueen kehittäminen	20
4	SUUNNITELMA	25
4.1	Aluesuunnitteluratkaisut	25
4.1.1	Massoittelu	27
4.1.2	Näkymät	29
4.1.3	Iilmanlaatu ja katumelu.....	31
4.2	Liikenne	33
4.2.1	Pysäköintiratkaisut	35
4.3	Asuinkorttelit	37
4.3.1	Pihat	39
4.3.2	Pintamateriaalit	41
4.3.3	Parvekkeet.....	43
4.3.4	Pelastustiet	44
4.4	Virkistysalueet	45
4.4.1	Rantabulevardi	47
4.4.2	Merihaan puisto.....	49
4.4.3	Siltavuorenrannan puisto.....	50
4.4.4	Näkinkujanpuisto	51
4.4.5	Puistojen pintamateriaalit.....	52
4.5	Tulva-alue	53
4.6	Hulevesiratkaisut	54
4.7	Rakentamisen laajuudet	55
5	POHDINTA.....	58
	LÄHTEET.....	62
	LIITTEET	67
	Liite 1. Kilpailuplanssit	67
	Liite 2. Asemakaavaluonnos	73

Liite 3. Kilpailutyön yleisökommentit	74
---	----

1 JOHDANTO

Helsinki kasvaa joka vuosi lähes 10 000 asukkaalla, ja asuntotarve lisääntyy jatkuvasti. Tämän vuoksi Helsingin kaupunki kartoittaa myös erilaisia täydennysrakentamisen vaihtoehtoja (Helminen, Yle Uutiset, 2016.) Yksi tapa etsiä uusia ratkaisuja alueille on järjestää suunnittelukilpailu, jossa voittajaehdotusta käytetään alueen jatkokehityksen pohjana. Suunnittelu- ja ideakilpailussa myös suunnittelijat pääsevät testaamaan ideoitaan ja kehittämään taitojaan (SAFA, ei pvm). Hakaniemenranta on yksi potentiaalinen täydennysrakentamisen kohde, sillä tulevaisuuden liikennemuutokset ja -suunnitelmat tekevät siitä helposti saavutettavan asuinalueen. Tavoitteena on, että alue tulee olemaan tulevaisuudessa osa kantakaupunkia ja sinne muodostuu yksi Helsingin joukkoliikenteen solmukohdistista.

Helsingin kaupunki yhdessä Suomen Arkkitehtiiliiton ja Suomen Maisema-arkkitehtiiliiton kanssa järjestivät ideakilpailun Hakaniemen täydennysrakentamisesta, jonka tehtävänänsä pyydettiin ratkaisuja alueen asemakaavoituksen jatkosuunnittelun pohjaksi (Hakaniemenrannan ideakilpailu, 2017, s. 2.) Alueella on olemassa oleva kaavaluonnos (liite 2), joka toimi kilpailun lähtötietona. Kaavaluonnosta ei tarvinnut noudattaa suunnittelutyössä muuten kuin uuden tielinjauksen osalta. Keskeisenä tavoitteena oli löytää olemassa olevaan rakennuskantaan sopiva täydennysrakentamisen volyyymi.

Opinnäytetyö koostuu kilpailuplansseista, jotka ovat tämän työn liitteenä (liite 1), sekä tässä kirjallisessa osuudessa tehdystä analyysityöstä ja suunnitteluratkaisujen esittelystä. Suunnitelman keskiöön on poimittu muutama kantava teema, joita on haluttu erityisesti korostaa. Teemoja ovat huleveisisuunnittelu osana kaupunkiympäristöä, pyöräilyn nousuva megatrendi sekä olemassa olevan rakennuskannan huomioiminen. Huleveisisuunnitteluun haluttiin kiinnittää erityistä huomiota, koska se on jatkuvasti kehittyvän ilmastonmuutoksen vuoksi tärkeässä asemassa niin kyseisessä työssä kuin muissakin tulevaisuuden suunnitteluhankkeissa. Suunnitelmassa haluttiin muun muassa tutkia erilaisia ratkaisuja siihen, kuinka hulevedet saadaan käsiteltyä tiiviissä kaupunkiympäristössä niin, että ne ovat osa kaupunki- ja puistorakennetta. Suunnitelmassa otettiin lisäksi kantaa ja tutkittiin täydennysrakentamisen haasteita alueella. Kaupunginosan historia ja ympäröivät rakennukset koettiin tärkeäksi osaksi suunnittelua, sillä työssä haluttiin selvittää, kuinka alueelle saataisiin mittakaavaltaan vanhaa rakennuskantaa kunnioittavaa massoitte-
luu.

Kilpailuohjelmassa on määritelty paljon erilaisia järjestäjätahon tavoitteita. Ne on esitelty tarkemmin kappaleessa 2.3 kilpailun tavoitteet.

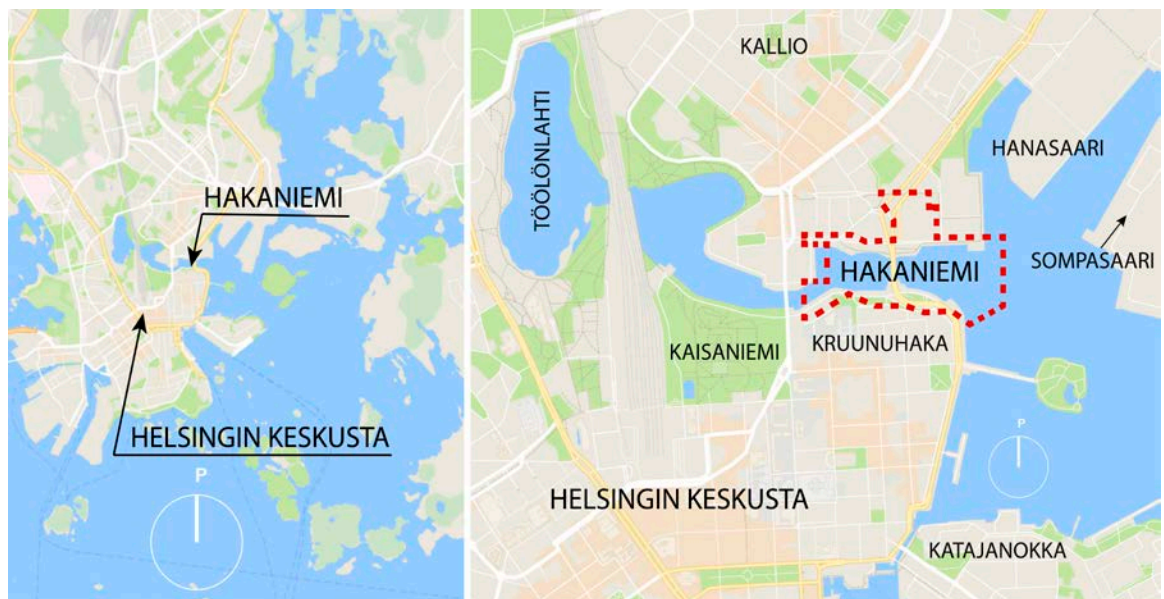
Opinnäytetyö oli mahdollista tehdä kilpailusta myös niin, että suunnittelutyötä ei olisi palautettu kilpailulautakunnan arvioitavaksi. Tavoitteena oli kuitenkin palauttaa suunnitelmat tuomariston arvioitavaksi sekä saada se esille näyttelytila Laituriin. Tämän lisäksi Helsingin kaupungin *Kerrokantasi* -sivustolla yleisö sai kommentoida töitä (liite 3). Kilpailun virallinen palautuspäivä oli 26.1.2018. Päätös kilpailuun osallistumisesta syntyi marraskuussa. Aikataulu oli tiukka, joten loppusuoralla monesta suunnitellusta asiasta oli karsittava, jotta työ ehti palautukseen. Näitä puuttuvia asioita on tarkennettu opinnäytetyön kirjallisessa osuudessa. Liitteenä oleviin suunnitelmiin ei ole tehty muutoksia palautuksen jälkeen, jotta ne olisivat vertailukelpoisia saatujen tuomari- ja yleisökommenttien kanssa.

Työtä varten tutustuttiin erityisesti alueen olemassa olevaan rakennuskantaan ja historiaan. Lisäksi tutustuttiin Helsingin kaupungin *Kerrokantasi* -sivustoon, jossa kaupunkilaiset olivat kommentoineet jo aiempaa Hakaniemenrannan ja Sörnäistenrannan kehitysuunnitelmaa (Kerrokantasi, 2016). Teknisesti työ toteutettiin Archicad 20:llä mallintamalla. Visualisointiin ja havainnollistavan materiaalin tuottamiseen käytettiin Adoben Photoshop CC- ja Illustrator-ohjelmia, ja planssit taitettiin Adoben InDesign -ohjelmalla. Varsinainen suunnittelutyö toteutettiin kansainvälisellä ja monialaisella tiimillä. Tiimiin kuului myös konsultteina omaan alaansa liittyvissä haasteissa infrainsinööri Taru Anttolainen sekä maisema-arkkitehtiopiskelija Li Jiuxu Shenyang Jianzhun yliopistosta.

2 HAKANIEMENRANNAN ARKKITEHTUURIKILPAILU

2.1 Kilpailualueen historia

Hakaniemi sijoittuu Helsingin ydinkeskustasta katsottuna koilliseen (kuva 1), ja sijaitsee pääosin Kallion eteläosassa (Hakaniemenrannan ideakilpailu, 2017, s. 10). Sen lähiympäristössä sijaitsevat Kruunuhaka Siltavuorensalmen eteläpuolella sekä Siltavuorensalmen yli kulkevat Pitkäsilta ja Hakaniemensilta. Alun perin nimi Hakaniemi on kohdistunut paikalla sijainneeseen niemeen, mutta nykyään sillä viitataan lähinnä Hakaniementoriin ja sen välittömään ympäristöön (Helsingin nimistön vaiheita, ei pvm). Lisäksi Hakaniemi ei ole enää virallisesti Helsingin kaupunginosa (Suomen virallinen tilasto (SVT), 2010).



KUVA 1. Hakaniemen sijoittuminen. Kilpailualue on esitetty punaisella katkoviivalla, kilpailualueen rajaus on esitetty tarkemmin kappaleessa 2.2.

Vielä 1600-luvulla Hakaniemen ranta-alueet olivat luonnontilaisia ja alueella olevat rakennukset luonteeltaan hyvin vaatimattomia (Hakaniemenrannan ideakilpailu, 2017, s. 10). Hakaniemen rantaviiva on kokenut vuosisatojen varrella radikaaleja muutoksia. Rannan täyttäminen alkoi vuonna 1886, minkä myötä Pikku Siltasaari muuttui osaksi manertaa (Hellevaara, ym., 2018, s. 10). Alla olevassa kuvasarjassa on esitetty kilpailualueella tapahtuneet rantaviivan muutokset luonnontilaisesta rannasta nykypäivän tilanteeseen asti (kuva 2).



KUVA 2. Rantaviivan muutokset vuosina 1784–2017. Punaisella on osoitettu kilpailualueen sijoittuminen suhteessa rantaviivoihin.

Hakaniemi liittyi osaksi Helsinkiä vuonna 1651, jolloin ensimmäiset Siltasaarta ja kantakaupunkia yhdistävät sillat rakennettiin (Hellevaara, ym., 2018, s. 9). Pitkäsilta valmistui kuitenkin vasta vuonna 1901. Sillan on suunnitellut Runar Eklund, se on järjestyksessä 5. samalla paikalla sijainnut silta (Huotari & Tanner, 2012). Pitkäsilta on toiminut alueella monenlaisena rajan vetäjänä. Se on erottanut niin sanotun huonon Helsingin hyvästä asuinalueesta ja kantakaupungin maaseudusta (Hellevaara, ym., 2018, s. 10). Hakaniemessä on toiminut aktiivinen työväenliike, minkä seurauksena Pitkäsilta toimi sisällissodan aikana osapuolten välisenä rajana (kuva 3).



KUVA 3. Sisällissodan aikainen katusulku Pitkäsillalla. Taustalla näkyy palanut viina-tehdas (KUVA: Gunnar Lönnqvist)

Ensimmäisen vahvistetun asemakaavan alue sai vuonna 1893 ja Hakaniemen alueesta tuli virallisesti osa Helsingin kaupunkia (Hakaniemenrannan ideakilpailu, s. 14-15). Alue rakentui aluksi asuinaluepainotteisena ja myöhemmin alueelle rakennettiin Helsingin yliopiston rakennukset. Valokuvissa vuodelta 1911 on Kruununhaan puoleiselle rannalle jo rakennettu ikoniset jugend-korttelit (kuva 4). 1950-luvulla alueen rakentamisen painopiste muuttui. Alueelle rakentui enemmän liikerakennuksia sekä toimistoja vanhojen teollisuus- ja asuinrakennusten rinnalle.



KUVA 4. Hakaniemenranta 1911 (KUVA: Signe Brander, Helsingin kaupunginarkisto)

Hakaniemensillan idänpuoleisella ranta-alueella sijaitsi ennen teollisuusalue (kuva 5). 1960-luvulla teollisuusalueen paikalle alettiin suunnitella uutta asuinaluetta, joka nimettiin Merihaaksi (kuva 6). Merihaan suunnittelijaksi valittiin Kulutusosuuskuntien keskusliitto ja pääsuunnittelijana toimi Peter Bieber. Tyyli-suunnallisesti Merihaka edustaa betonibrutalismia. (Malminen, 2013.)



KUVA 5. Merihaan alue 70-luvun alussa (KUVA: Pentti Koskinen, HS)

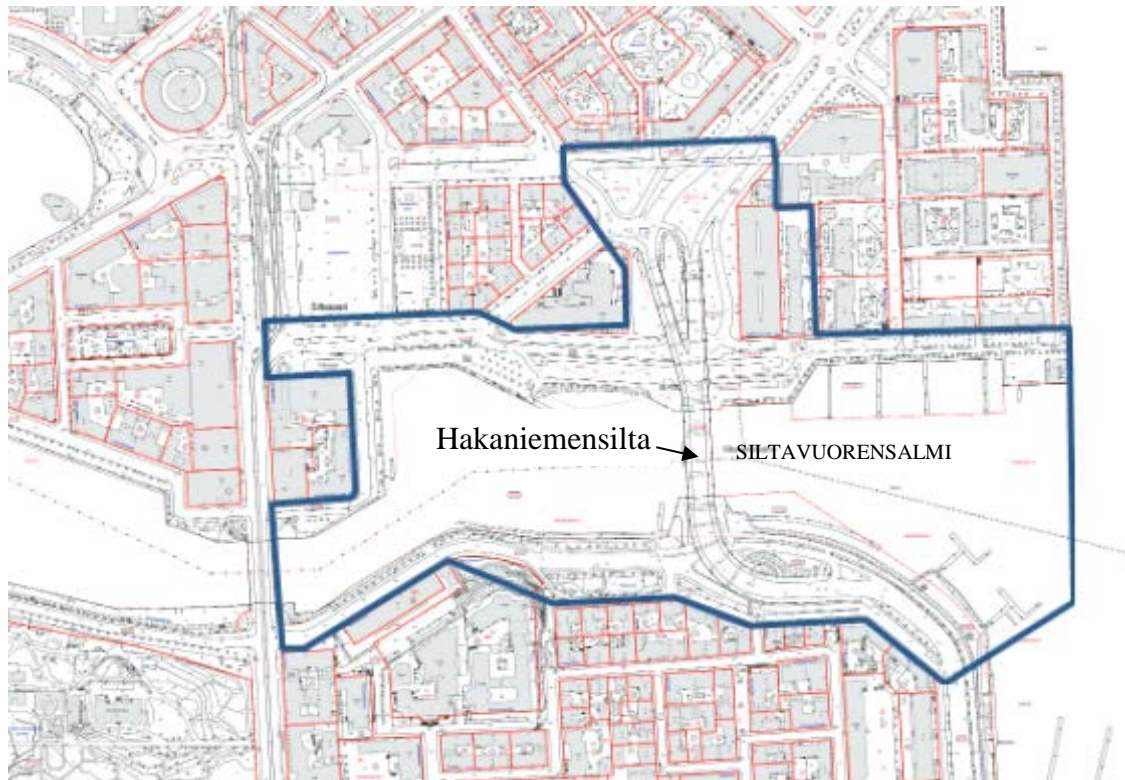


KUVA 6. Merihaka nykytilassa. (KUVA: Jussi Jalkanen)

Merihaka noudattaa arkkitehtuuriltaan 1970-luvun kaupunkisuunnittelun ihanteita. Lisääntynyt yksityisautoilu on huomioitu suunnittelussa erottamalla kevytliikenne ja autoilu eri tasoihin. Merihaan rakentamisen myötä Hakaniemen kasvanut asukasluku mahdollisti sen, että alueella alkoi kulkea linja-autoliikenne. Metro rakennettiin kulkemaan Hakaniemen kautta vuonna 1982 (Yli-Ojanperä, 2013).

2.2 Kilpailualue

Opinnäytetyössä kilpailualueella tarkoitetaan kilpailuohjelmassa määritettyä aluetta, jolle suunnittelu sijoittuu. Myöhemmin tähän alueeseen viitataan myös termillä suunnittelualue kilpailusuunnitelman yhteydessä. Kuvassa alla on esitetty kilpailualueen rajat (kuva 7) (Hakaniemenrannan ideakilpailu, 2017, s. 10).



KUVA 7. Kilpailualue (Hakaniemenrannan ideakilpailu, 2017, s. 10)

Pääpaino kilpailualueella oli maankäytön tehostamisessa. Hakaniemensilta linjataan uudelleen ja se mahdollistaa alueella runsaan täydennysrakentamisen ja ranta-alueiden viihtyisyyden lisäämisen kummallakin puolella Siltavuorensalmea. (Hakaniemenrannan ideakilpailu, s. 10.)

2.3 Kilpailun tavoitteet

Kilpailussa tavoiteltiin toteuttamiskelpoista suunnitelmaa, jonka avulla voidaan ohjata alueen kehittämistä tulevaisuudessa sekä löytää sille sopiva rakentamisen määrä. Kilpailun tarkoituksena oli suunnitella asuinkortteleita sekä julkiseen tilaan erilaisia toimintoja ja virkistysalueita (Hakaniemenrannan ideakilpailu, 2017, s. 32). Yksityiskohtaiset suunnitteluohjeet ja rajaukset on esitetty kilpailuohjelmassa sivulla 34–38. Ohjeista käy ilmi tiedot, joiden puitteissa suunnitelma tuli laatia (Hakaniemenrannan ideakilpailu, 2017, s. 34-38).

Uuden vetovoimaisen ja omaleimaisen ympäristön suunnittelu oli tärkeässä osassa kilpailuohjelmaa. Erityisesti merenrannan välittömässä läheisyydessä olevista rantareiteistä

haluttiin kehittää kohtaamispaikkoja, jotka saisivat ihmiset tulemaan kauempaakin viihtymään Hakaniemen rannoille. Kaikissa suunnitelman asuinkortteleissa tuli olla runsaasti liiketiloja katutasossa eli niin kutsuttuja kivijalkaliikkeitä. Niiden toivottiin muodostavan elävää katutilaa. (Hakaniemenrannan ideakilpailu, 2017, s. 32-33.)

Suunnitelman tuli liittyä saumattomasti ympäristöön ja ottaa huomioon ympäröivä kaupunkirakenne. Rakennusten arkkitehtuurin ja julkisten tilojen tuli olla korkeatasoisia sekä ottaa ympäristön identiteetti huomioon. Alueen kulttuurihistorian toivottiin näkyvän suunnitelmissa esimerkiksi alueen maisema-arkkitehtuurissa ja virkistysalueilla. Kilpailussa etsittiin uusia, innovatiivisia ja toteutuskelpoisia ratkaisuja hulevesien käsittelyyn, erityisesti materiaalien ja sujuvan liikkumisen näkökulmasta. Tavoitteena oli saada hulevedet käsiteltyä tonteilla ja yleisillä alueilla sekä luoda virkistysalueille monimuotoisia viherratkaisuja. Hakaniemen alue on määritelty tulvavaaralliseksi tulevaisuudessa, minkä johdosta maisemasuunnitteluratkaisuiden tuli ottaa kantaa myös rantapenkan korkeusasemaan. (Hakaniemenrannan ideakilpailu, 2017, s. 32-33.)

2.4 Arvosteluperusteet

Suunnitelman oli oltava arkkitehtoninen ja maiseman huomioiva kokonaisratkaisu, joka luo Hakaniemeen vetovoimaista kaupunkitilaa. Myös julkisen tilan mittakaava ja tunnelma oli otettava huomioon. (Hakaniemenrannan ideakilpailu, s. 39.)

Kilpailussa tuli ottaa kantaa kestävien ja ekologisten ratkaisujen valintaan materiaalien, kasvillisuuden ja hulevesien osalta. Suunnitelman tuli olla toteutettavissa siten, että liikenne toimii kaikilla kulkuvälineillä. Myös julkisen tilan identiteetti, tunnelma ja mittakaava oli huomioitava. (Hakaniemenrannan ideakilpailu, 2017, s. 39.)

3 KILPAILUALUEEN NYKYTILA-ANALYYSI

3.1 Toiminnot alueella

Kilpailussa oli kyse täydennysrakentamisesta, joten suunnittelussa on otettu huomioon aluetta ympäröivä nykyinen rakennuskanta, ja pyritty kytkemään uusi ja vanha toisiinsa. Alueella ja sen ympärillä on asuinrakennusten lisäksi paljon julkisia toimitiloja, virastorakennuksia sekä yksityisiä yrityksiä. Lisäksi alueella on pienvenesatama, laivaliikennettä Hakaniemen ja Korkeasaaren välillä sekä vierasvenesatama. Kilpailualue kytkeytyy läheisesti Hakaniemen torin ja kauppahallin yhteyteen (kuva 8). Nämä vaikuttavat niin arkkitehtuuriltaan kuin toiminnoiltaan alueeseen ja sen sisäiseen liikenteeseen.



KUVA 8. Alueella sijaitsevien toimintojen sijoittuminen kilpailualueelle

Uusien rantakortteleiden suunnitteluun on vaikuttanut erityisesti kilpailualueen reunassa sijaitseva arkkitehti Kaj Saleniuksen suunnitelma Opetushallituksen talo. Rakennus valmistui vuonna 1975 ja edustaa alkuperäiseltä tyylijiltaan betonibrutalismia (kuva 9). Vuonna 2008 rakennus peruskorjattiin täysin. Uuden ilmeen (kuva 10) Opetushallituksen talolle suunnitteli Arkkitehtitoimisto SARC Oy. (Hellevaara, ym., 2018, s. 12.)



KUVA 9. Opetushallituksen talon alkuperäinen julkisivu (KUVA: Erkki Nordberg)



KUVA 10. Opetushallituksen talo julkisivusaneerauksen jälkeen. (KUVA: Arkkitehtitoimisto SARC Oy)

Keskeisellä paikalla kilpailualueetta sijaitsee Kulttuurisauna, joka on vaikuttanut sitä ympäröivän alueen suunnitteluun. Kulttuurisauna on vuonna 2013 valmistunut yleinen sauna

(kuva 11). Sen ovat suunnitelleet arkkitehdit Tuomas Toivanen ja Nene Tsuboi. Rakennus on kivistinen ja sen kulmuksesta kohoaa käsittelemättömästä betonista valmistettu pyramidi (Saarinen, 2013). Kulttuurisauna on ekotehokas, sillä sen energiajärjestelmässä käytetään bioenergiaa, aurinkosähköä sekä vesivoimaa (Tuominen-Halomo, 2012).



KUVA 11. Kulttuurisauna (KUVA: Betoni 2/2013)

Kilpailualueen pohjoispuolella sijaitsee Stadin ammattiopiston toimipiste Meritalo (kuva 12), jossa opetetaan muun muassa kauneusalan sekä tekstiili- ja muotoilualan perustutkintoja (Stadin ammattiopisto, ei pvm). Koulutuskeskus tuo mukanaan alueelle runsaasti kevyttä liikennettä ja läpikulkua sen välittömässä läheisyydessä sijaitseviin kortteleihin. Stadin ammattiopiston vieressä sijaitsee 18-kerroksinen toimistohotelli (Toimistohotelli, 2008). Arkkitehtoniselta ilmeeltään se edustaa samaa tyyliä kuin muutkin Merihaan alueen rakennukset. Toimistohotellin rakennus näkyy pitkälle ympäröivien rakennusten yli ja se on myös tunnistettava maamerkkirakennus alueella.



KUVA 12. Stadin ammattiopiston toimipiste Meritalo ja toimistohotelli (KUVA: Bureau Real Estate Finland Oy)

Hakaniemen alueella tunnetuimpia yrityksiä on Ravintolalaiva Wäiski, jonka toimipiste sijaitsee kilpailualueen keskellä Hakaniemensillan kupeessa. Wäiski on Helsingin ainoa ympäri vuoden toiminnassa oleva ravintolalaiva ja se on myös suosittu tapahtumapaikka alueella (Wäiskin Historiaa, ei pvm).

3.2 Ongelmat kaupunkirakenteessa

Pysäköintialueet ja kadunvarsipysäköinti ovat osa Hakaniemenrannan nykyistä katukuva. Merihaan kerrostalojen pihakansien alla on laajoja pysäköintialueita. Tämän lisäksi alueella on erillisiä pysäköintitaloja sekä Hakaniemenrannassa suuri parkkialue henkilöautoille ja linja-autojen pitkäaikaispysäköinnille. Kadunvarsipysäköinti on yleistä ja etenkin Hakaniemen sillan alle sekä sen välittömään läheisyyteen pysäköidään paljon autoja. Pysäköinti on tehotonta ja vie paljon tilaa alueilta, jotka voitaisiin ottaa asuin- tai virkistyskäyttöön.

Nykyisen Hakaniemen sillan alle jää varjoisia alueita (kuva 13). Sillan korkeusaseman vuoksi on esteetön kulku sillalle toteutettu pitkällä luiskalla, joka tekee rannasta tehotoman ja varjostaa kevyenliikenteen väylää. Sillan alla sijaitsevat alueet ovat ilmeeltään huonosti hoidettuja ja laiminlyötyjä. Jalankulku Hakaniemenrannan halki on turvatonta,

koska selkeää jalankulkureittiä ei ole erotettu ajoväylistä. Väylillä liikennöi vilkas bussireitti sekä runsaasti yksityisautoilijoita. Jalankulkureitti mutkittelee rannan pysäköintivyöhykkeen halki. Hakaniemensilta ja sen ylikulkeva valtatie 4 aiheuttavat alueella huomattavaa meluhaittaa.



KUVA 13. Hakaniemensilta varjostaa aluetta. Sillalle nousevat portaat ja rampit ovat huomattavan pitkät. Kuvasta näkee myös rantapenkereen nykytilan ja ravintolalaiva Wäiskin keulan (KUVA: Kilpailumateriaalin liitteet, Helsingin kaupunki).

Näkinsilta ylittää valtatie 4:n kulkien Näkinkujalta Stadin ammattiopistolle. Kävelysilta on visuaalisesti raskas jättäen alleen kaistaleen käyttämätöntä viheraluetta. Näkinsillan korkea linjaus mahdollistaa raskasliikenteen valtatie 4:lla, mutta sen seurauksena kevyenliikenteen luiskat ovat huomattavan pitkiä. Tämä heikentää maankäytön tehokkuutta.

Yleisilmeeltään Hakaniemenrannan rantapenkka koostuu suurilla kivillä luiskatusta penkereestä ja veneiden kiinnitykseen tarkoitettuun laituriratkaisuun (kuva 14). Nykyisellään ranta on huonosti hyödynnettävissä erilaisiin virkistyskäytön tarkoituksiin, eikä se mahdollista esteetöntä pääsyä vesirajaan. Rannassa ei ole myöskään tuulensuojaa, joten tuuli pääsee puhaltamaan suoraan mereltä alueelle. Tämä vähentää rannan käytettävyyttä ja viihtyisyyttä vähemmän suosittuina viileämpinä vuodenaikoina.



KUVA 14. Kuva alueen nykytilanteesta, jossa on osoitettu keskeiset paikat ja tulevat muutokset. Kilpailualue on merkitty punaisella katkoviivalla.

Ranta on pääosin asfaltoitu, ja puistomaista viheriötä on vain Kulttuurisaunan ympäristössä. Tämä kyseinen nurmikaista on kesäisin suosittu paikka erilaiseen oleskeluun ja ajanviettoon. Kulttuurisauna on sijoitettu huomattavasti ympäröivää maastoa korkeammalle, minkä vuoksi sen länsipuolella sijaitseva sisäänkäynti on porrastettu voimakkaasti istuskeluportailta (kuva 15). Kulttuurisaunalta ja sen ympäristöstä aukeaa näköala meren yli suoraan Hanasaaren hiilivoimalan hiilivarastolle.



KUVA 15. Kulttuurisaunan nurmikko on suosittu ajanviettopaikka kesällä (KUVA: Neena Paul, julkaisussa Condē Nast Traveler)

Siltavuorenrannan puolella Hakaniemensillan liityntärampit hallitsevat ranta-alueetta. Leveimmässä kohdassa kulkee rinnakkain kuusi ajokaistaa ja alueen risteysjärjestelyt ovat monimutkaisia. Alueen korkomaailma on vaihtelevaa, mikä tekee kulun kadunvarrella sijaitseviin kivijalkaliikkeisiin haastavaksi. Jalankulkijan näkökulmasta alue vaikuttaa sekavalta ja vaaralliselta lukuisten risteävien ajokaistojen vuoksi.

3.3 Alueen kehittäminen

Hakaniemen alue kehittyy voimakkaasti. Helsingin kaupunki kehittää alueen julkista liikennettä uusilla liikennemuodoilla, kuten pikaratikalla (kuva 16). Myös alueen metroyhteydet laajenevat tulevaisuudessa. Hakaniemen alueelle kohdistuu kaksi suurta siltahankeä (kuva 16), joiden avulla parannetaan olemassa olevia liikenneyhteyksiä ja luodaan uusia reittejä (Alustavat ideat Merihaansillasta ja uudesta Hakaniemensillasta, 2017). Julkisen liikenteen kehittämishankkeiden lisäksi alueeseen kohdistuu erilaisia investointitarpeita, kuten Hakaniemen kauppahallin peruskorjaus ja yksityisen sijoittajan hotellihanke (Hakaniemenrannan ideakilpailu, 2017, s. 22 ja 31).



KUVA 16. Kehityshankkeet ja niihin vaikuttavat tekijät

Yleiskaavaluonnoksessa ja sen tueksi tehdyissä tutkielmissa Hakaniemen alue sijoittuu merellisten toimintojen alueelle. Kaavaluonnoksessa Helsingin merellisyys on nostettu keskeiseen rooliin ja sitä halutaan korostaa. Tämä näkyy vierasvenesatamien lisäämisellä, satamapalveluiden parantamisella ja satamien kulkuyhteyksien kehittämisenä. Kaikkia ranta-alueita pyritään ensisijaisesti kehittämään virkistys-, yritys- ja asumisalueina. Tavoitteena on myös muodostaa yhtenäinen (kuva 17), Helsingin rantoja pitkin kulkeva kevyenliikenteen väylä, joka kattaa koko kaupungin alueen (Kuusisto, 2013).



KUVA 17. Yhtenäinen rantareitti, vihreä pallo osoittaa Hakaniemen sijainnin

Julkisen liikenteen kehitystavoitteet ja -hankkeet liittyvät Helsingin uuden yleiskaava-luonnoksen *Visio 2050* -tavoitteisiin. Visio 2050:n keskiöön on nostettu lähellä merta sijaitsevia liikenteellisiä solmukohtia, joissa eri liikennemuodot kohtaavat (Kaupunkikaava - Helsingin uusi yleiskaava ehdotus, 2015, s. 70). Hakaniemessä tämä tarkoittaa esimerkiksi metroyhteyksien laajentamista tulevaisuudessa Pissararadan muodossa. Hakaniemen alueella julkisen liikenteen kehityshankkeet ovat jo alkaneet. Alueelle on tulossa pikaratikka ja useita suuren luokan siltahankkeita, jotka yhdistävät Hakaniemen alueen paremmin kantakaupunkiin. Ylimoitettuja yksityisautoilun väyliä poistamalla ja julkista liikennettä vahvistamalla ”Varataan enemmän tilaa ihmisille ja toiminnolle, vähemmän liikenteelle”. (Kuusisto, 2013.)

Helsingin ranta-alueet koostuvat useista erilaisista merenlahdista, joiden identiteettejä tulisi vahvistaa ja avata uusia saaria virkistyskäyttöön (Kuusisto, 2013). Merenlahtien kehityshankkeisiin liittyy rantojen teollisuusalueiden vaiheittainen muuttaminen asumiskäyttöön. Muun muassa Hanasaaren voimalaitos (kuva 18) on tarkoituksena sulkea vuoden 2024 mennessä (Malminen, 2015). Voimalaitoksen poistuminen vaikuttaa merkittävästi kilpailualueen yleisilmeeseen ja parantaa ennen kaikkea Kulttuurisaunalta ja Merihaasta aukeavia näkymiä.



KUVA 18. Kuvassa näkyy Merihaan takana Hanasaaren voimalaitos ja suuret hiilikasat (KUVA: Kilpailumateriaalin liitteet, Helsingin kaupunki).

Kilpailualueeseen vaikuttaa eniten nykyisen Hakaniemen sillan purkaminen ja uudelleen linjaaminen, mikä vapauttaa tontteja rakentamiseen (kuva 19). Hakaniemen sillan lisäksi alueelle rakennetaan täysin uusi silta, joka yhdistää Merihaan Sompasaareen. Tällä sillalla kulkee tulevaisuudessa uusi pikaraitiotie (kuva 20). Nämä kaksi siltaa yhdessä Kruunuvooren sillan kanssa muodostavat *Kruunusillat*-nimisen hankekokonaisuuden. Kilpailualueelle sijoittuvista silloista järjestettiin suunnittelukilpailu vuonna 2017, jonka voitti Insinööritoimisto Pontek Oy. (Alustavat ideat Merihaansillasta ja uudesta Hakaniemensillasta, 2017.)



KUVA 19. Havainnekuva Hakaniemen uudesta sillasta (KUVA: Insinööritoimisto Pontek Oy)



KUVA 20. Merihaan silta. Havainnekuva ilmeestä (KUVA: Insinööritoimisto Pontek Oy)

Kilpailualueella järjestettiin vuonna 2016 kutsukilpailu, jossa etsittiin innovatiivista ratkaisua norjalaissijoittaja Arthur Buchardtin hotellille (Malmberg, 2017). Kilpailun voitti arkkitehtitoimisto Snøhetta ehdotuksellaan Hilbert's Hotel (kuva 21). (Hakaniemenrannan ideakilpailu, 2017, s. 31).



KUVA 21. Havainnekuva kilpailun voittaneesta työstä Hilbert's Hotel (KUVA: Snøhetta)

Hakaniementorilta katsottuna uusi hotelli tulee sijaitsemaan näkyvällä ja hallitsevalla paikalla. Toteutuessaan se peittää kokonaan nykyisen näkymälinjan Hakaniementorilta Siltaavuorensalmelle. Hotelli on kuitenkin suunniteltu siten, että sen läpi pääsee kulkemaan, jolloin reitti rantaan säilyy katkeamattomana.

4 SUUNNITELMA

4.1 Aluesuunnitteluratkaisut

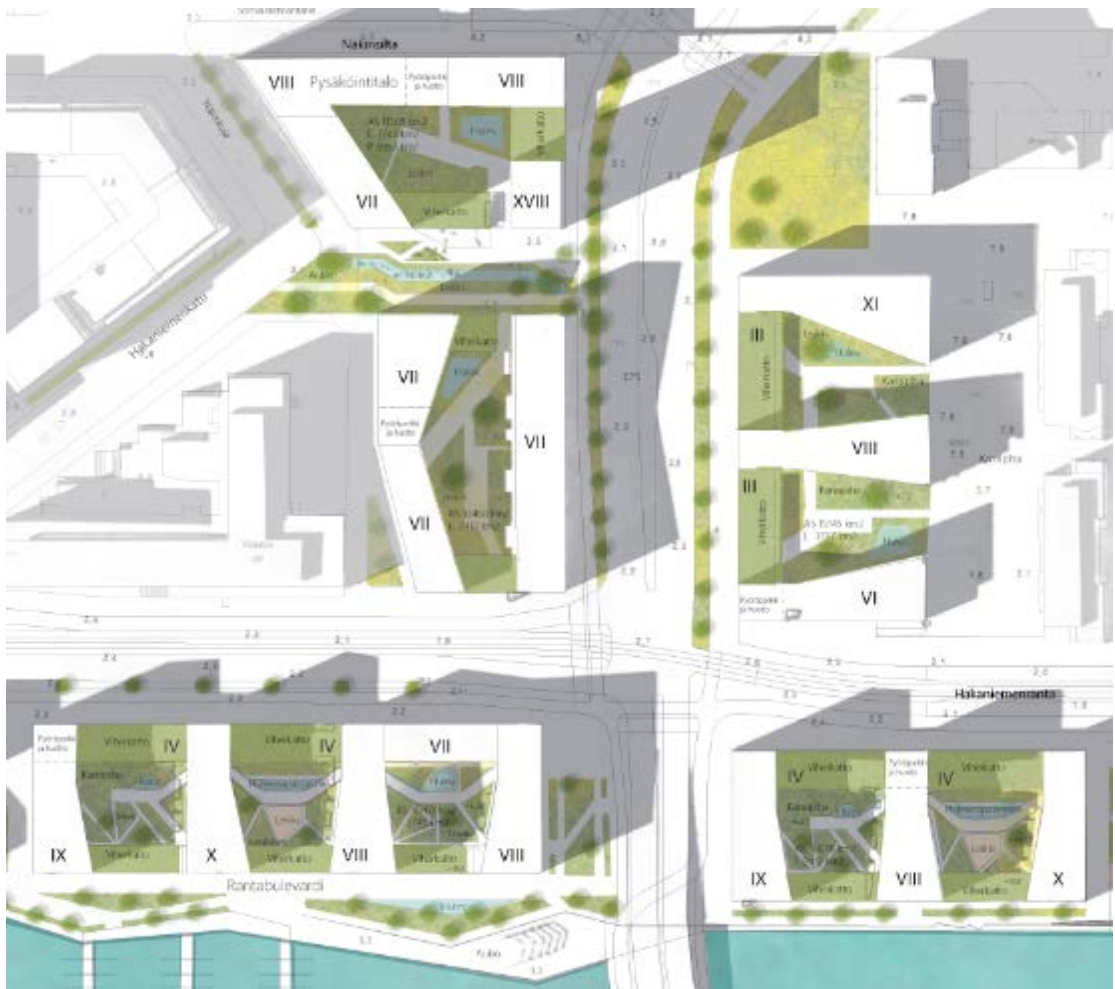
Varsinaisen suunnittelutyön lähtökohtana ovat olleet kilpailuohjelman tavoitteet sekä alueelliset ongelmat, joita on käsitelty aikaisemmissa luvuissa. Lisäksi suunnitelmassa on haluttu kiinnittää huomiota seuraaviin teemoihin:

- Uusien rakennusten suhde ympäröivään rakennuskantaan
- Puistojen suunnittelu
- Viihtyisä julkinen tila
- Hulevesien käsittely kaupunkialueella
- Liikennejärjestelyt
- Suunnitelman toteutettavuus.

Suunnittelutyö koostuu viidestä asuinkorttelista, kolmesta puistosta sekä rantabulevardista. Selvytyden vuoksi seuraavissa kappaleissa kortteleihin viitataan niiden numeroilla (kuva 22). Rantabulevardilla tarkoitetaan kortteleiden yksi ja kaksi ohitse kulkevaa kevyenliikenteen väylää (kuva 23). Siltavuorenrannalla viitataan Hakaniemensillan eteläpuolella sijaitsevaan virkistysalueeseen. Näkinpuisto sijoittuu suunnitelmassa kortteleiden neljä ja viisi väliselle alueelle. Hakaniemenrannan uudet asuinkorttelit, yksi puistoalueista ja rantabulevardi sijoittuvat suunnitelmassa puoliksi uudelle täyttömaalle. Alue on tällä hetkellä Siltavuorensalmen vesialuetta (kuva 24). Tällä pystytään tehostamaan rannan käyttöä nykyistä tielinjaa muuttamatta.



KUVA 22. Kortteleiden paikannuskaavio



KUVA 23. Ote asemapiirroksista, roomalaisella numerolla on esitetty suunnitellut kerroskorkeudet, esitetty suuremmissa mittakaavassa liitteessä 1.



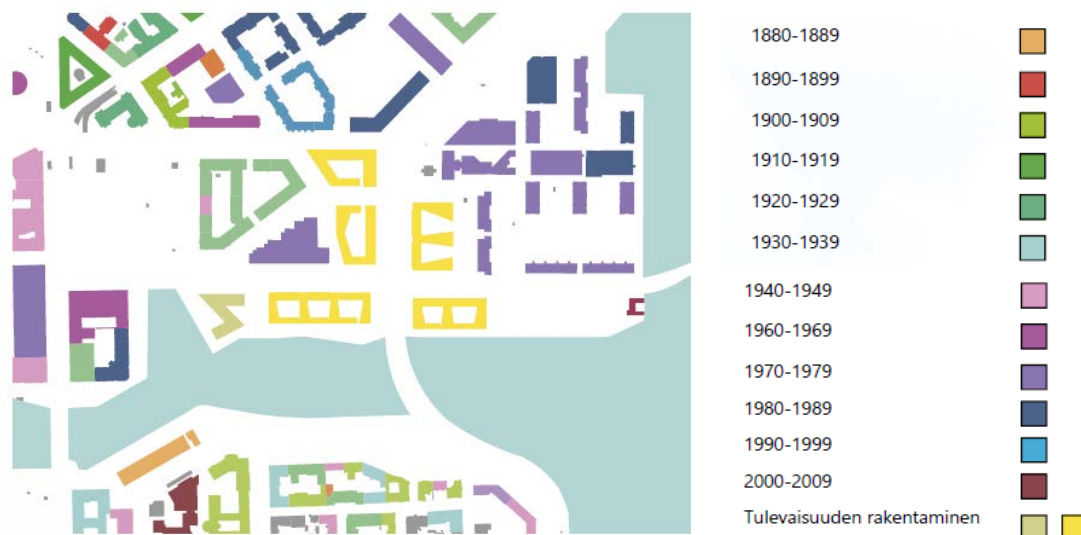
KUVA 24. Havainnekuva rantabulevardista ja rakennusmassoittelusta idästä katsottuna. Kuva on esitetty suuremmissa mittakaavassa liitteessä 1.

Suunnittelun eri osa-alueilla on tehty ratkaisuja, jotka edesauttavat hulevesien hallintaa. Esimerkiksi asuinkortteleissa on käytetty viherkattoja ja hulevesialtaita. Katutilassa kasvillisuuden lisääminen parantaa hulevesien hallintaa ja vähentää katumelua. Näitä teemoja käsitellään tarkemmin kappaleessa 4.6. Hulevesiratkaisut.

Ensisijainen liikennemuoto suunnittelutyössä on pyöräily. Suunnitelmassa on tehty ratkaisuja, joilla pyritään siirtämään painopistettä yksityisautoilusta pyöräilyyn. Tällaisia ovat muun muassa polkupyörien säilyttämisen, pysäköinnin ja huollon helpottaminen.

4.1.1 Massoittelu

Rakennusten massoittelun lähtökohdaksi valittiin asukaskeskeisyys ja ihmisläheisyys. Rakennusten massat muodostettiin analysoimalla nykyistä ympäristöä ja alueen hyviä puolia, joiden korostaminen ja uusien vahvuuksien löytäminen nostettiin suunnitelman keskiöön. Uusien kortteleiden ilme on pyritty sopeuttamaan massoittelulla eri aikakausina rakennettuihin Hakaniemen kortteleihin (kuva 25).



KUVA 25. Suunnitelma suhteessa alueen ajallisiin kerroksiin (Hakaniemenrannan ideakilpailu, 2017, s. 21), Kilpailuohjelman kaaviokuvaa täydennetty tämän suunnitelman tiedoilla.

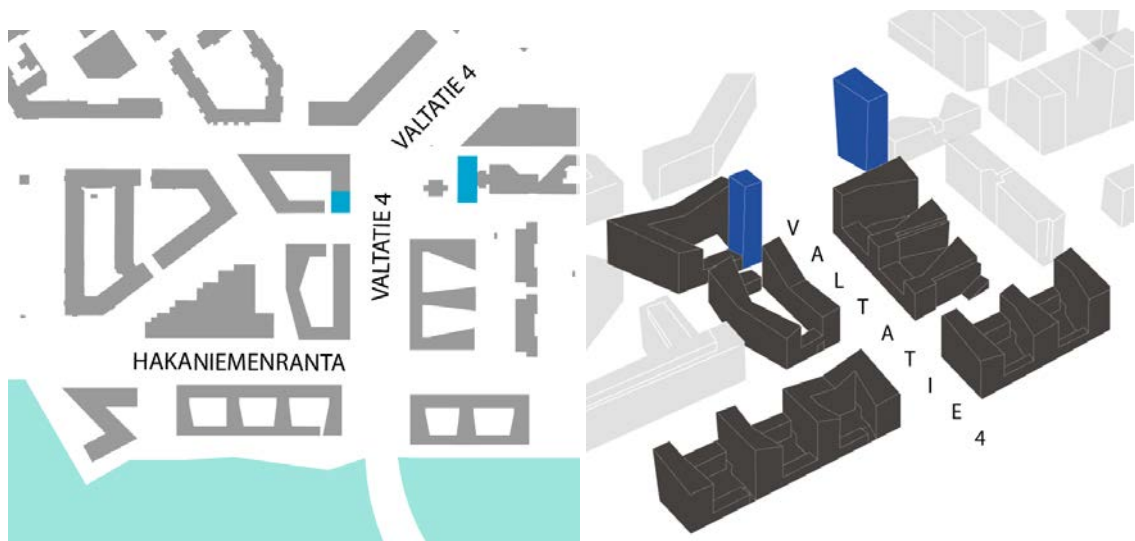
Uusia umpikortteleita on luotu sinne, missä viereiset vanhat rakennuksetkin muodostavat suljettuja kortteleita. Merihaan puolella on haluttu jatkaa avoimempaa korttelimassoitte-

lua. Uusien rakennusten värit on suunniteltu keskustelemaan viereisten jo olemassa olevien rakennusten kanssa. Nykyaikainen muoto sekä raikkaat tehostevärit erottavat uudet korttelit vanhoista ja tuovat alueen tähän päivään (kuva 26).



KUVA 26. Suunnitelman 3D-kuvaus olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen, esitetty suuremmissa mittakaavoissa liitteessä 1

Olemassa olevien vanhojen rakennusten korkeus on otettu huomioon ja suhteutettu se uusien kortteleiden korkeuksiin ja ympäröiviin rakennuksiin, jotta uudet rakennukset eivät peitä täysin vanhaa rakennuskantaa. Alueelle on suunniteltu uusi tornitalo, joka on muodoltaan siro ja kapealinjainen. Se toimii uutena maamerkinä ja luo parin jo olemassa olevalle Merihaan tornirakennukselle (kuva 27).



KUVA 27. Uuden ja vanhan tornin sijainti suhteessa toisiinsa. Tornit esitetty sinisellä.

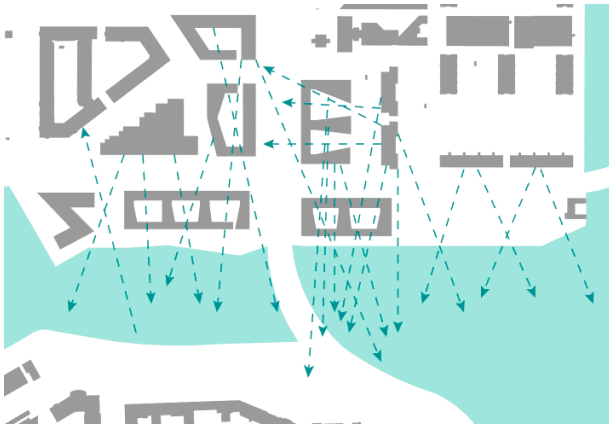
Alueelle pohjoisesta saavuttaessa tornit muodostavat porttiaiheen, joka reunustaa valtatie 4:ä ja erottaa rakennusalueen ympäristöstä. Matalat liiketilaosiot luovat korkeusvaihtelua, suojaavat pihoja katumelulta ja tuovat ilmavuutta kortteleihin. Näiden suunnitteluratkaisujen vaikutuksia asumisen laatuun on avattu kappaleissa 4.1.2 ja 4.1.3.

4.1.2 Näkymät

Kortteleiden massoittelua suunniteltaessa alueen näkymiä on mietitty tarkasti. Esimerkiksi uuden tornitalon sijoittumista alueelle on tutkittu tarkoin. Se on sijoitettu toimimaan usean kadun sekä tien päätepisteenä (kuva 28). Korttelimassat on suunnitelmassa muodostettu siten, että olemassa olevalle rakennuskannalle muodostuu mahdollisimman vähän häiriötä täydennysrakentamisesta. Myös keskeisiä näkymälinjoja on korostettu (kuva 29). Suunnitelman perusajatuksena on ollut, ettei täydennysrakentamisen tulisi huonontaa, vaan päinvastoin parantaa olemassa olevaa ympäristöä. Massoittelussa on avattu näkymiä mahdollisimman monelle huoneistolle, mikä näkyy uusien rakennusten korkeuden suunnittelussa. Näin mahdollistetaan useammalle asukkaalle alueen hyvistä puolista nauttiminen.

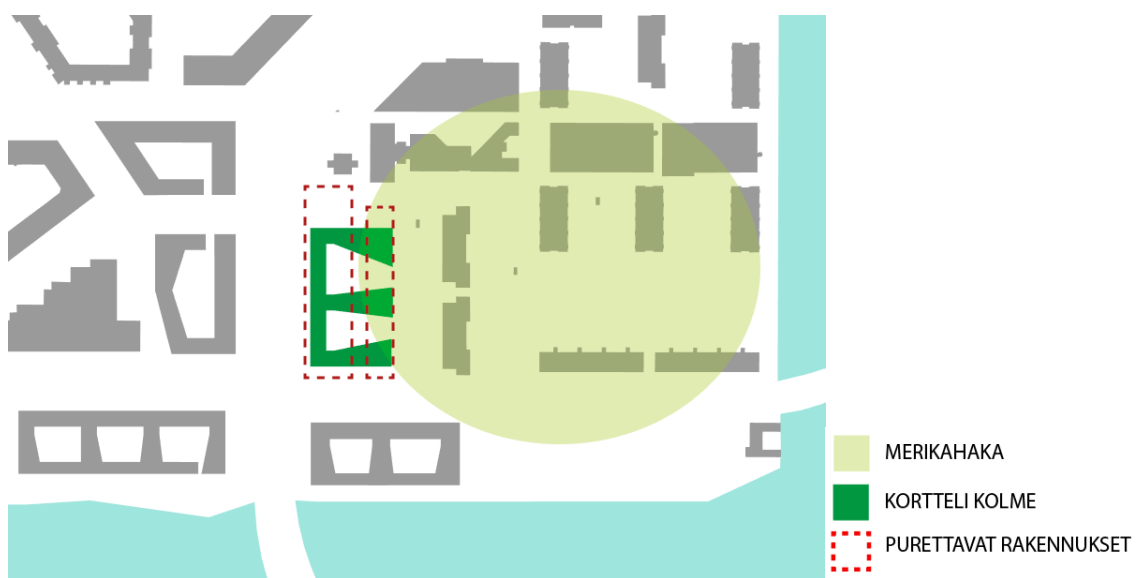


KUVA 28. Tornin sijoittuminen ja suhde Merihaan tornitaloon. Vihreä nuoli esittää näkymälinjat, joiden päätteenä uusi torni sijaitsee. Sininen nuoli esittää suunnan josta vanha torni toimii tärkeänä näkymän päätteenä.



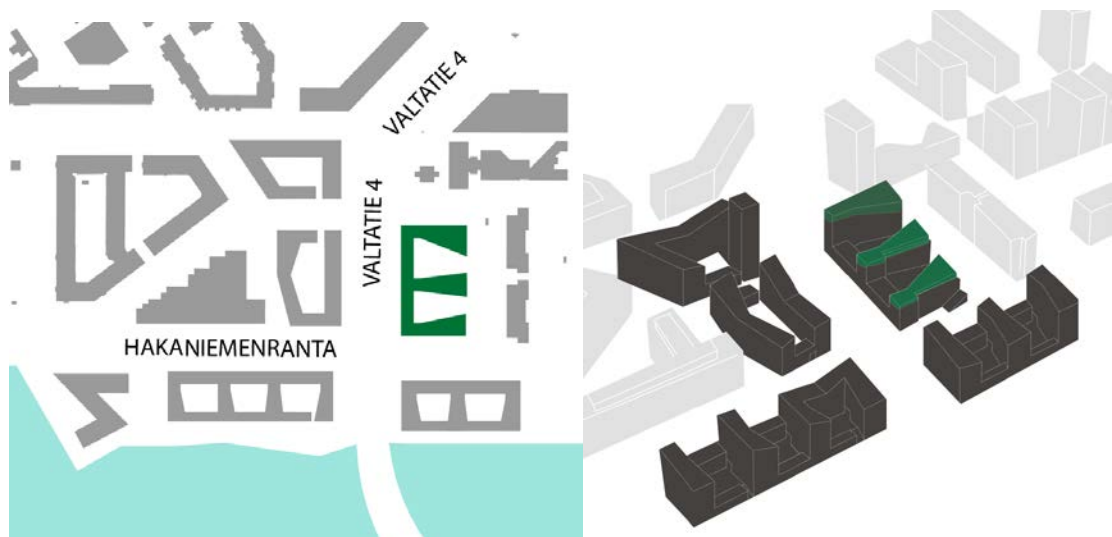
KUVA 29. Näkymäanalyysi

Nykyisten rakennusten merinäkömien säilyttäminen nostettiin suunnittelutyössä keskiöön. Merihaka on asukkaidensa suuressa suosiossa karusta ulkonäöstään huolimatta. Esimerkkisi Merihaan asukasyhdistyksen puheenjohtaja Timo Puska kertoo Yle Uutisille antamassaan haastattelussa seuraavaa: ”Asukkaat ovat hyvin ylpeitä omasta asuinalueestaan ja olemme usein olleet aika loukkaantuneitakin, kun meitä on haukuttu, että Merihaka on muka DDR:äläinen. Ne ihmiset, jotka täällä asuvat, muuttavat yleensä tämän alueen sisällä. He eivät muuta pois. Tämä on saari kaupungin keskellä”. (Merihaka pyristelee irti kehnosta julkikuvastaan, 2010.) Tämän vuoksi rantakortteleiden massat muodostettiin polveileviksi ja niihin tehtiin viisteitä. Merihaasta purettava opiskelija-asuntola (Hakaniemenranta 12) mahdollisti säilytettävälle asuntokannalle pidemmät ja avarammat länsisuuntaiset näkymät, minkä vuoksi myös korttelin numero kolme massat käännettiin itä-länsi-suuntaisiksi (kuva 30).



KUVA 30. Korttelin kolme sijoittuminen suhteessa Merihakaan, Hakaniemenranta 12 purettavat rakennukset merkitty punaisella

Itä-länsi -suuntainen sijoittelu kuitenkin rajoitti korttelin kolme merinäköymää, minkä vuoksi rakennukset on korttelissa kerrostettu siten, että talojen korkeudet laskevat kohti rantaa. Rakennusten ylimmät kerrokset, joissa sijaitsevat arvokkaimmat asunnot, saavat siten jokaisessa korttelissa hienot näköalat (kuva 31).



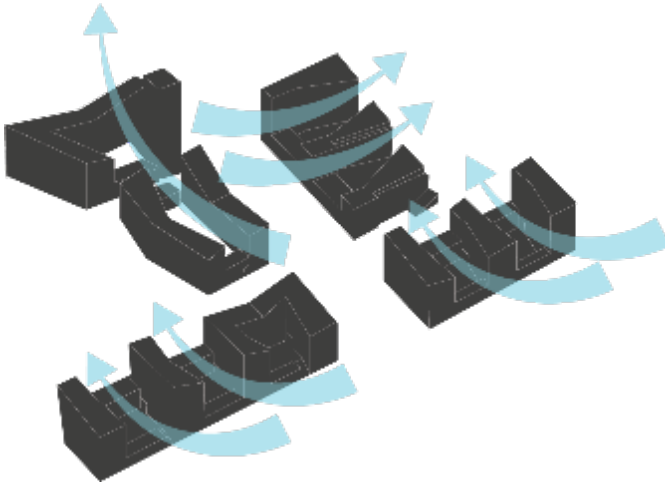
KUVA 31. Porrastetut kerrokset korttelissa kolme

Kapeat, korkeudeltaan vaihtelevat ja irtonaiset rakennukset päästävät valon kulkemaan vapaasti rakennusten läpi, minkä johdosta asuntojen valonsaanti on saatu maksimoitua. Parvekkeita on sijoitettu niin, että näkymät ja valonsaanti paranevat. Parvekkeita on käsitelty tarkemmin kappaleessa 4.3.3 parvekkeet.

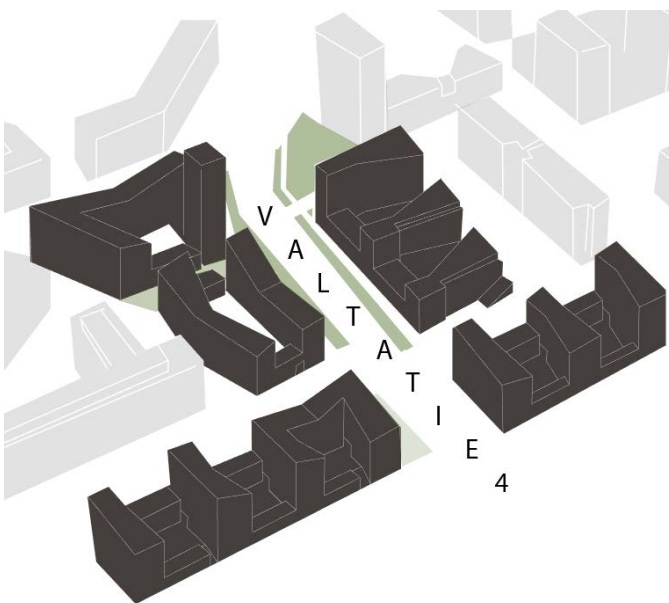
4.1.3 Ilmanlaatu ja katumelu

Alueen melutasoja ja ilmanlaatua on tutkittu suunnittelutyön aikana, ja pyritty löytämään näille ratkaisuja massoitellun ja materiaalien avulla (kuva 32 ja kuva 33). Massoitellussa on vältetty katukuilujen muodostamista alueelle. Hannu Airola Uudenmaan ELY-keskuksesta ja Maria Myllynen Helsingin seudun ympäristöpalvelulta määrittävät *Ilmanlaatu maankäytön suunnittelussa* -teoksessaan katukuilun seuraavasti: ”Katukuilu on korkean ja yhtenäisen rakennusrintaman reunustama katu. Rakennukset estävät merkittävästi ilman epäpuhtauksien laimenemista, koska katukuiluun syntyy pyörre, joka kierrättää epäpuhtauksia eivätkä ne pääse laimenemaan lähialueelle tai yläpuoliseen ilmaan (Myllynen

& Airola, 2015)”. Kortteiden ilmanlaatu pysyy parempana, jos tuuli pääsee virtaamaan kortteiden läpi (kuva 32), jolloin ilman pienhiukkaset eivät keräänny pihoiden sisäpihoille. Sisäpihoille on rakennusten massalla muodostettu myös tuulta hajottavaa ja tuulelta suojaavaa pintaa.



KUVA 32. Avoin korttelirakenne mahdollistaa ilman virtaamisen rakennusten läpi, mikä estää katukuilujen muodostumisen.



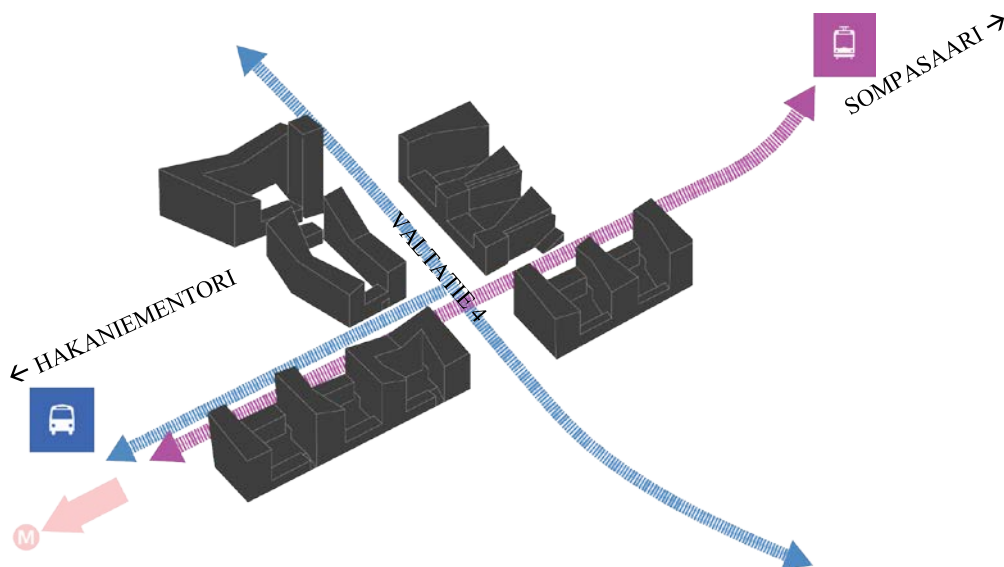
KUVA 33. Istutusvyöhykkeet valtatie 4:n varrella

Alueen keskelle muodostuu liikenteellisesti vilkas risteys Hakaniemenrannan ja valtatie 4:n välillä. Risteysalueen rakennukset ovat korkeampia ja massaltaan umpinaisempia, jolloin melutaso ei nouse kortteleissa häiritseväksi. Melua on torjuttu myös puustolla, esimerkiksi Näkinkujanpuiston päähän sekä valtatie 4:n kummallekin puolelle on sijoitettu

istutusvyöhyke (kuva 33). Helsingin seudun ympäristöpalveluiden julkaisussa *Kasvillisuuden ja melusteiden vaikutuksesta ilmanlaatuun* todetaan, että hyvin suunnitellulla tienvarsikasvillisuudella voidaan hieman parantaa ilmanlaatua ja saavuttaa monia muita myönteisiä vaikutuksia kaupunkiympäristössä. Samassa julkaisussa todetaan, että kadun ilmanlaatuun voidaan vaikuttaa eniten katutilaa leventämällä. (Vuorinen;Niemi;& Kousa, 2015, s. 4.) Suunnitelmassa valtatie 4:n jalankulkuväyliä ja viherkaistoja on levennetty, vaikka sen vuoksi kortteleiden sisäpihojen leveys jäi noin neljä metriä kapeammaksi, kuin alkuperäisessä kaavaluonnoksessa.

4.2 Liikenne

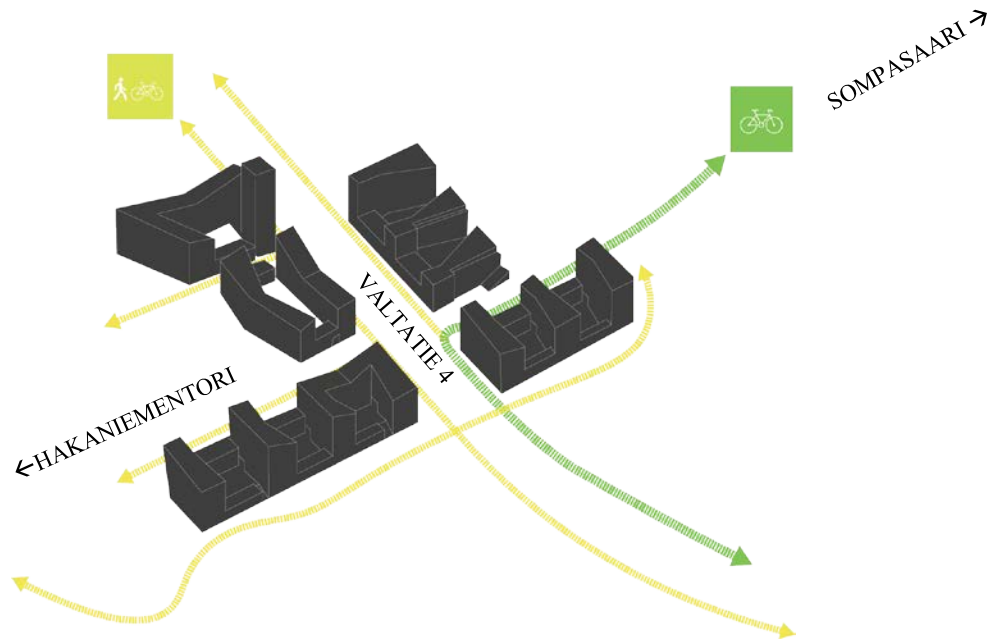
Hakaniemessä on jo toimiva julkisen liikenteen järjestelmä ja sitä kehitetään jatkuvasti kattavampaan suuntaan (kuva 34). Hakaniemen julkisen liikenteen kehityshankkeista on kerrottu tarkemmin kappaleessa 3.3. Alueen läpi kulkee pikapyörälinja, ja merenranta mahdollistaa laiva- ja lauttaliikenneyhteyden Helsingin saaristoon.



KUVA 34. Kaavio julkisen liikenteen sijoittumisesta suunnitelmassa. Violetti näyttää uuden pikaratikkareitin ja sininen nuoli muut julkisen liikenteen reitit. Metro sijaitsee vaaleanpunaisen nuolen osoittamassa suunnassa.

Alueella tehdyistä liikennemäärämittauksista voidaan päätellä Pitkäsillan olevan joukko-liikennereittinä merkittävämpi kuin Hakaniemensillan. *Kallion kotikaupunkipolut Silta-saari & Hakaniemi* -julkaisussa kerrotaan, että Pitkäsillalta mitatut liikennemäärät olivat

vuonna 2016 vuorokaudessa 25 115 ajoneuvoa, mistä joukkoliikenteen osuus oli 4 411 ajoneuvoa. Vastaavasti Hakaniemen sillan ylitti keskimäärin 33 273 ajoneuvoa, josta joukkoliikenteen osuus oli vain 215 ajoneuvoa. Hakaniemen alueen läpi pyöräilee noin 2 600 pyöräilijää vuorokaudessa. (Hellevaara, ym., 2018, s. 10.) Tämän vuoksi alueen julkinen liikenne kohdistuu pääasiassa Pitkäsillan suuntaan (kuva 35).



KUVA 35. Kevyen liikenteen väylät ja reitit suunnitelmassa. Kevyen liikenteen reitit kulkevat turvallisesti ”shared space” -tyylisten katuväylän ja rantabulevardin läpi. Vihreällä on osoitettu pikapyörätie ja keltaisella muut kevyenliikenteen väylät alueella.

Kommentteja liikennesuunnitelmien toimivuuteen ja liittymien sijoittumiseen suhteessa alueen kehityshakkeisiin ja tuleviin liikennejärjestelyihin antoi infrainsinööri Taru Anttolainen. Kortteleiden huolto- ja sisäänajoratkaisuissa pyrittiin liikennettä mahdollisimman vähän häiritsevään ratkaisuun. Tämän vuoksi korttelien liittymiä ei toteutettu valtatie 4:n varrelta vaan pienempien sivukatujen kautta, jotta tärkeän läpikulkulinjan liikenne ei pääse ruuhkautumaan liittymien vuoksi (Infrasuunnittelua koskeva konsultointi, 2017).

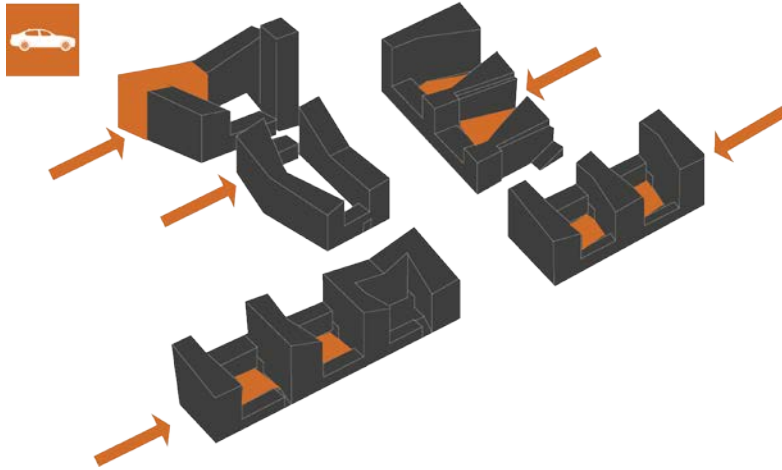
Korttelisuunnittelussa on otettu joukkoliikenne huomioon esimerkiksi avaamalla kortteleista oikoreittejä pysäkeille. Pyöräily-ystävällinen kaupunginosa on otettu mukaan suunnitelmaan myös rakennusten sisällä varaamalla runsaasti säilytystiloja polkupyörille. Kortteleihin yksi, kaksi ja kolme on sijoitettu julkinen pyöräpaikoitus ja alueella on kaupunkipyörien (citybike) vuokrauspiste.

4.2.1 Pysäköintiratkaisut

Alueen nykyiset autojen pysäköintiratkaisut valtaavat lähes koko Hakaniemen puoleisen ranta-alueen. Vain Kulttuurisaunan (3.1) edustalla oleva nurmikaistale on jäänyt asukkaiden virkistyskäyttöön. Ranta haluttiin vapauttaa suunnitteluratkaisuilla autojen pysäköinniltä ihmisten käyttöön.

Muulla maailmassa yksityisautoilun määrä vähenee, ja nuorille sukupolville autoilu ei ole enää välttämättömyys vaan elintasoon liittyvä luksustuote (Moss, 2015). Sama havainto on tehty myös Suomessa, esimerkiksi autottomien taloyhtiöiden kysyntä nousee täälläkin. Vuonna 2014 Helsinki Times julkaisi artikkelin autottomasta tulevaisuudesta Helsingissä, jossa erilaisilla työnantajien yhteistyömalleilla, julkisen liikenteen ratkaisuja helpottamalla ja hintoja laskemalla autoilun määrä kääntyy selvään laskuun (Aalto & Rautakoura, 2014). Suunnittelutyön pysäköintiratkaisuissa pyrittiin sekä nykysäädökset täyttävään, että muuntojoustavaan kokonaisratkaisuun.

Suunnittelualueen pysäköinti on sijoitettu kansipihojen alle ja pysäköintitaloon (kuva 36). Pysäköintitalossa on paikkoja 198:lle ajoneuvolle. Kansiparkit mahdollistavat yksityiset ja turvalliset piha-alueet, mutta ne ovat jäykkä ratkaisu tulevaisuuden muutoksille (Häkkinen, 2018). Sen sijaan pysäköintitalon käyttötarkoitusta on helpompi muuttaa. Tämän vuoksi pihakansien määrä on pyritty saamaan mahdollisimman pieneksi. Pihakansiratkaisua on käytetty tilanteissa, joissa kannen alle jäävät pysäköintitilat on suunniteltu liittymään erilaisiin liike- ja varastotiloihin. Tällöin niiden käyttötarkoitusta voidaan tulevaisuudessa muuttaa, jos ne jäävät alhaiselle käyttöasteelle.



KUVA 36. Pysäköinnin sijoittuminen alueella. Nuolet osoittavat sisäänajosuunnan kortteleihin.

Korttelissa kolme kansipysäköinti on luonteva jatke nykyisten Merihaan rakennusten pysäköintijärjestelylle. Näin mahdollistetaan korttelipihojen esteetön yhteys toisiinsa. Oheisessa taulukossa (taulukko 1) on esitetty laskelma korttelikohtaisesta pysäköintitarpeesta.

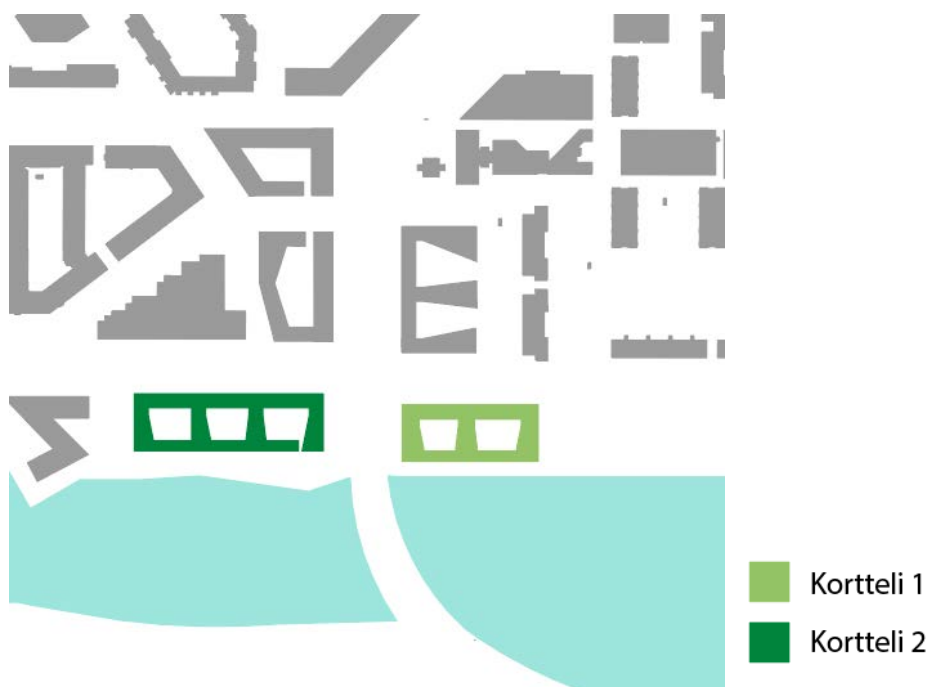
TAULUKKO 1. Laskelma kortteiden pysäköinti k-m² ja paikoitus määristä

	AP vaatimus (1/150k-m ²)		k-m ²	AP	
Kortteli 1	57	Autohalli kansi	1500	49	8 AP osoitettu pysäköintitaloon
Kortteli 2	95	Autohalli kansi	1800	60	40 AP osoitettu pysäköintitaloon
Kortteli 3	81	Autohalli kansi	2500	83	
Kortteli 4	72				72 AP osoitettu pysäköintitaloon
Kortteli 5	77	Pysäköintitalo	5952	198	77 AP osoitettu pysäköintitaloon
yhteensä:	457		11752 k-m²		

Pysäköintitalo voidaan toteuttaa myös robottiparkkina, jos kustannukset sen sallivat. Robottiparkki on tehokkaampi ratkaisu, jolla saadaan ajoneuvojen määrää lisättyä teknisestä toteutusratkaisusta riippuen jopa 500 ajoneuvolla. Robottiparkilla tarkoitetaan automatisoitua pysäköintilaitosta, jossa tekoäly järjestää autot tehokkaampaan tilaan. Sen kapasiteetti riittäisi kattamaan kaikkien uusien kortteiden pysäköintitarpeet.

4.3 Asuinkorttelit

Tässä kappaleessa käsitellään tarkemmin korttelia kaksi (kuva 37), joka valittiin suunnitelmassa korttelitarkennuksen kohteeksi. Pinta-alalaskelmat on laadittu korttelista yksi (kuva 37) korttelin pienemmän koon vuoksi. Kilpailuohjelmassa oli pyydetty pohjapiirustukset vähintään kahdesta kerroksesta, joista toisen tuli olla asuinkerros. Lisäksi valitusta korttelista oli määrä laatia pihasuunnitelma. Pihasuunnitelmaa on käsitelty tarkemmin kappaleessa 4.3.1 Pihat.

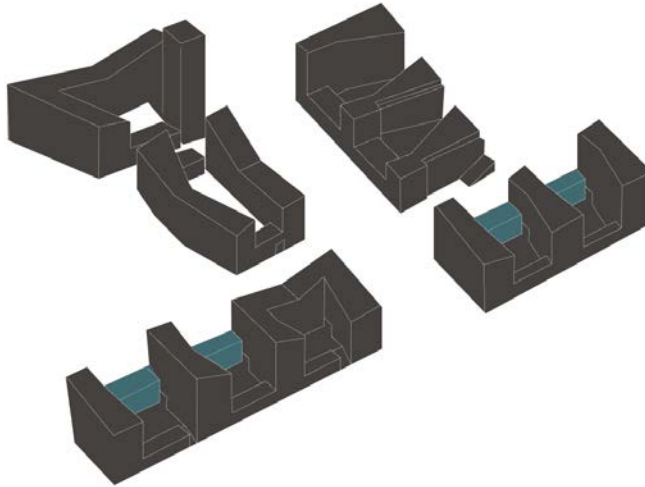


KUVA 37. Korttelien 1 ja 2 sijoittuminen alueella

Kortteliin on suunniteltu erikokoisia asuntoja erilaisiin tarpeisiin. Asuntokoot vaihtelevat 27 m²:n yksiöistä tilaviin 150 m²:n asuntoihin. Suuret näköalaparvekkeet, läpitalonhuoneistot, ylimpien kerrosten korkea huonekorkeus ja kaksikerroksiset loft-tyyliset asunnot takaavat laadukkaat asunnot. Kaikki asunnot on suunniteltu esteettömiksi, myös yhteistilojen ja pihojen suunnittelussa on otettu esteettömyys huomioon.

Kerrostaloasumisen lisäksi kilpailualueelle on suunniteltu Townhouse-tyyppisiä kaupunkipientaloja, jotka lisäävät asuntotyyppien monimuotoisuutta. Kaupunkipientalot ovat neljä kerrosta korkeita, 187 m² suuruisia asuntoja. Taloissa on kaksi sisäänkäyntiä, oma piha, useampi parveke sekä terassi. Pihatason sisäänkäyntikerrokset toimivat selviytymiskerroksina. Kaupunkipientalot muodostavat alueelle luontevasti matalampia

rakennuksia, jotka tuovat vaihtelua alueen massoitteeluun ja päästävät valoa muihin kortteleihin (kuva 38).



KUVA 38. Kaupunkipientalojen sijainti suunnitelmassa

Helsingin kaupunki pyrkii ohjaamaan asuntotuotantoa siten, että rakennuskantaan tulisi riittävästi perheasuntoja ja monipuolista tyyppijakaumaa. Tyypillisesti tämä toteutetaan lisäämällä asemakaavaan Helsingin kaupungin kiinteistöviraston keskipinta-alatyöryhmän laatima lausema: ”Tontin asemakaavan mukaisesta rakennusoikeudesta vähintään 50 % tulee toteuttaa perheasuntoina (kaksi makuuhuonetta tai enemmän). Näiden asuntojen keskipinta-alan tulee olla vähintään 80 k-m²” (Kiinteistövirasto, 2011, s. 50-51). Tätä lausemaa käyttämällä pyritään siihen, ettei Helsingin rakentamisen painopiste siirtyisi liikaa rakennussijoittajia palvelevien pienasuntojen rakentamiseen. Kilpailuohjelmassa asetettujen toteutettavuustavoitteiden vuoksi korttelitarkennuksen asuntojen suunnittelussa otettiin huomioon edellä mainittu suunnittelutavoite.

Esimerkkilaskelma: kortteli 1.

50 % korttelin asumisen kerrosneliömäärästä: 5339 k-m²

Vähintään kahden makuuhuoneen huoneistojen kerrosneliöpinta-ala 8100 k-m²

Kaupunkipientaloasuntojen yhteen laskettu pinta-ala: 932 k-m²

Asuntoja 108 kpl

$8932 \text{ k-m}^2 / 108 \text{ kpl} = 84 \text{ asunnon keskipinta-ala m}^2$

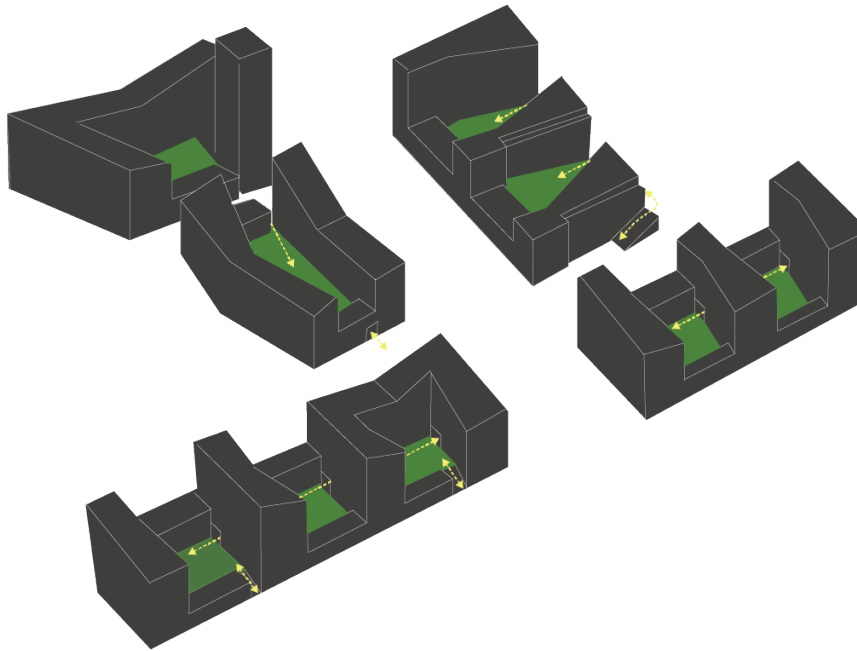
4.3.1 Pihat

Rantakorttelista on esitetty kilpailuohjelmassa vaadittu pihasuunnitelmien tarkennus. Muissa korttelipihoissa on käytetty samoja teemoja, joilla on luotu jokaiselle asukkaalle viihtyisää ja esteetöntä oleskelutilaa. Hulevesiin ja pintamateriaaleihin on kiinnitetty erityistä huomiota jokaisella sisäpihalla.

Suunnitelmassa korttelinpihat yhdistyvät toisiinsa kansirakenteella. Pihoille voidaan kulkea rantabulevardin kautta sekä mukavasti sisäreittejä pitkin (kuva 39). Kansipiha erottaa yksityisen pihan rantabulevardin julkisesta ympäristöstä. Liiketilojen päällä olevilta kattoterasseilta avautuu upeat merimaisemat. Kansipihat muodostavat turvallisia ympäristöjä. Pihoille pääsee suoraan porrashuoneista, joten ne ovat esteettömiä, lapsiystävällisiä ja monikäyttöisiä (kuva 40).

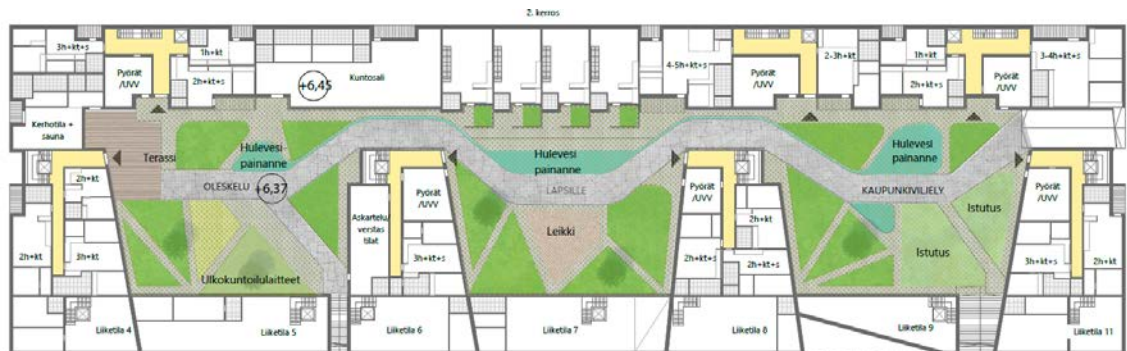


KUVA 39. Pihojen välinen yhteys, joka toimii samalla pelastusreitillä



KUVA 40. Korteileiden pihat ja kulkuyhteydet pihaille

Korttelin sisäpihat on jaettu kolmeen toiminnalliseen teemaan (kuva 41). Ensimmäisellä pihalla teemana on kaupunkiviljely ja puutarhaympäristö. Kansipihalle sopii istutettavaksi pienikokoiset puut, kuten omena ja kirsikkapuut. Asukkaat voivat viljellä hyöty-palstoja, nauttia yhteisöllisyydestä ja ekologisemmasta elämäntavasta sekä kasvattaa oman lähiruokansa.



KUVA 41. Korttelipihojen muodostuminen Hakaniemen rantakorttelissa. Kuva esitetty suuremmissa mittakaavassa liitteessä 1

Keskimmäinen piha, jonne ei ole suoraan kulkuyhteyttä bulevardilta, on teemaltaan lapsiystävällinen. Tällä pihalla on suuri hulevesiaihe, kiipeilyseinä ja leikkipaikka (kuva 42). Lapset ovat täällä vanhempien valvonnassa ja saavat leikkiä rauhassa. Kansitason asunnot on erotettu leikkipaikasta väljällä istutusvyöhykkeellä, jolloin leikkipaikan melu ei häiritse kansitasolla asuvia.



KUVA 42. Havainnekuva lapsille tarkoitettu pihalle.

Kolmas piha on tarkoitettu kuntoiluun ja yhdessäoloon. Sen ympärillä sijaitsevat kuntosali, talosauna ja kerhotilat. Saunatilan yhteydessä on suuri terassialue, jossa asukkaat voivat viettää aikaa. Tältä pihalta on suora yhteys rantabulevardille. Pihalta on varattu tilaa myös pyöräpaikoitukselle.

Kannen tasossa sijaitsevat asunnot on pyritty rajaamaan taloyhtiön oleskelualueista istutusvyöhykkeillä ja linjaamalla jalankulku kauemmaksi rakennuksen seinustalta. Kaupunkipientaloilla on omat pihat keskimmäisen sisäpihan kannella. Nämä pihat on rajattu kannesta matalalla aidalla ja myös suuri hulevesiaihe antaa pihaille yksityisyyttä.

4.3.2 Pintamateriaalit

Yleisesti julkisivuissa ja materiaalivalinnoissa on käytetty vaihtelevia materiaaleja, joiden avulla on luotu monimuotoinen ilme alueelle. Näin on suunnittelussa saavutettu vanhan olemuksen ympäristön kanssa yhteensopiva ja oman identiteetin omaava alue. Julkisivumateriaaleina on käytetty tiiltä, puuta, julkisivulevyä ja graafista betonia. Materiaalivalinnoilla on haettu suunnittelualueen ulkopuolella olevien rapattujen rakennusten ja betonijulkisivujen kanssa yhteensopivia ratkaisuja. Rakennuksiin on valittu kirkkaita tehostevärejä uusien rakennusten erottamiseksi ympäristöstään. Näitä on käytetty korostamaan esimerkiksi sisäänkäyntejä ja erilaisia yksityiskohtia.

Helsingin kaupungin yleiskaavaselvityksen liitteessä, *Elämää kaupunkibulevardilla*, todetaan julkisivumateriaalien vaikutuksesta akustiikkaan seuraavaa: ”Pehmeämmät tai epätasaiset pintamateriaalit hajottavat melua ja pehmentävät katutilan akustiikkaa (Helsingin yleiskaava, 2014, s. 35).” Katumelulle alttiiden rakennusten julkisivuihin on muurattu kolmiulotteista kuviopintaa tiilestä (kuva 43). Tämä hajottaa ja heijastaa melua paremmin kuin sileä pinta. Rantabulevardin ja rakennusten sisäpihojen puolella tiiltä on käytetty puhtaaksimuurattuna.

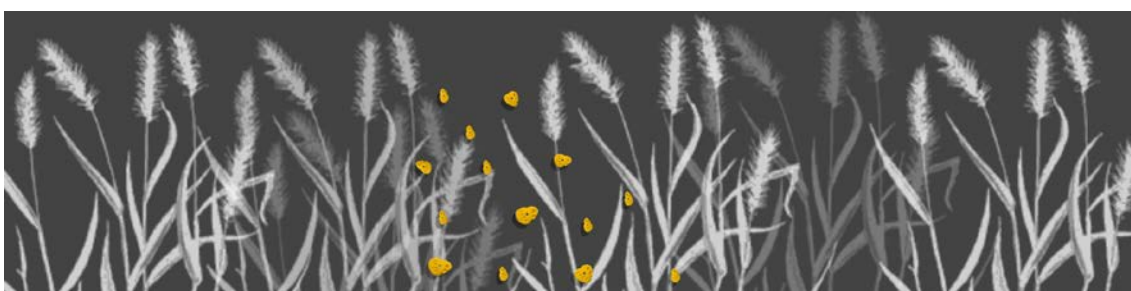


KUVA 43. Kuviomuuraus (KUVA: Tatjana Plitt)

Kilpailuohjelmassa toivottiin alueen historian liittämistä suunnitelmiin (Hakaniemenrannan ideakilpailu, 2017, s. 33). Tämä toteutettiin tuomalla taidetta rakennusten kivijalkoihin ja ikkunattomiin seinäpintoihin. Rakennusten maantasokerroksessa on käytetty graafista betonia, jonka kuva-aiheet viittaavat alueen historiaan. Kuva-aiheena on abstrakti taideteos Hakaniemen alueen muuttuvasta rantaviivasta eri vuosisadoilta ja vuosikymmeniltä. Kuva-aiheessa on myös sanapilvi, johon on valittu aiheita alueen nimistä ja historiasta (kuva 44). Vastaavasti sisäpihoilla graafisen betonin aiheena on heinä, joka viittaa Hakaniemen varhaiseen kehitykseen ennen kaupungistumista (kuva 45).



KUVA 44. Kuvassa graafisella betonilla tehtyjä kuva-aiheita rantabulevardin liiketilojen seinissä, jotka kuvaavat rantaviivan muuttumista ja alueen historiallisia tapahtumia.



KUVA 45. Sisäpihoille aukeavan ikkunattoman julkisivun osuudessa on kuva-aiheeltaan pehmeämpi tema, joka viittaa Hakaniemen historiaan laidunalueena.

Helsingin kaupunkitilaohjeessa on määritelty Helsingin kaupunkikuvaa tukevat värit. Näistä päävärinä on tumma harmaa, niin sanottu Helsingin Harmaa (värikoodi RAL 7021). Kaupunkitilaohjeessa todetaan seuraavaa: ”Tumma sävy luo mielikuvan lujudesta ja kestävydestä. Tummat rakenteet jäsentävät tilan selkeämmin kuin vaaleat, koska niiden kontrasti ympäröivään tilaan on suurempi. Myös vaikutelma yhtenäisyydestä kasvaa, koska ne on helpompi havaita kuin vaaleat rakenteet.” (Väripaletti, 2016.) Tämän takia graafinen betoni haluttiin nostaa suunnitelmassa isoon rooliin rantabulevardilla. Tämä myös toi Helsingin harmaan hallitsevaan rooliin, luoden selkeän ja yhtenäisen ilmeen.

4.3.3 Parvekkeet

Rantakorttelin parvekkeet ovat sisäänvedettyjä kadun puolella, jotta katujulkisivuun on saatu yhtenäinen, selkeä ilme. Sisäpihalla on käytetty puupintaisia ulokeparvekkeitä mahdollisimman hyvien näkymien saavuttamiseksi. Ulokeparvekkeiden viistetyn linjan avulla savutetaan näkymien avautuminen merelle (kuva 46).

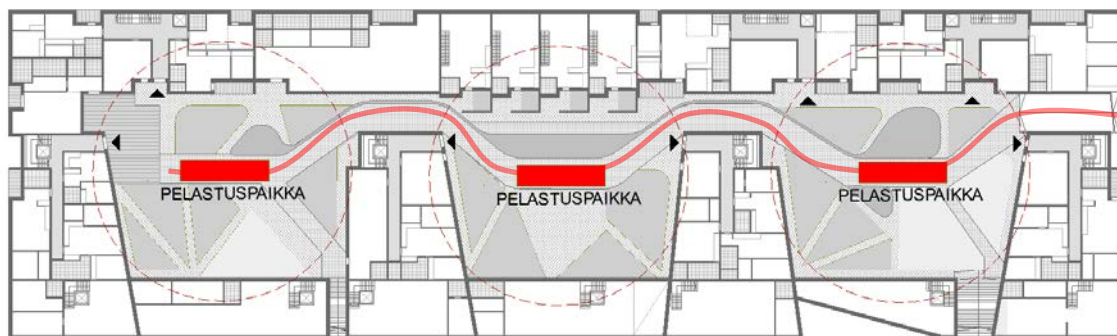


KUVA 46. Alueleikkausote, ulokeparvekkeita sisäpihoilla. Kuva esitetty suuremmassa mittakaavassa liitteessä 1

Muissa kortteleissa on noudatettu samaa linjaa sisäänvedettyjen parvekkeiden suhteen. Lisäksi vilkkaasti liikennöityjen teiden, kuten valtatie 4:n vieressä olevat julkisivut koostuvat kokonaan parvekkeista. Näin osa liikennemelun pääsystä asuntoihin saadaan estettyä parvekevyöhykkeen avulla.

4.3.4 Pelastustiet

Pelastus- ja huoltoajorampit johtavat kansipihoille (kuva 47). Huoltoreitit on sijoitettu alueella siten, että ne eivät häiritse muuta liikennettä. Näin ne kuitenkin mahdollistavat turvallisen ja huolettoman asumisen.



KUVA 47. Rantakorttelista pelastautuminen

Rantakorttelissa pelastustie sijaitsee koko korttelin mitalla. Näin rantabulevardi rauhoitetaan ylimääräiseltä liikenteeltä, eikä pelastusajoneuvon nostopaikkoja tarvitse ottaa huomioon rannan suunnittelussa. Pelastusajoneuvon nostopaikat on jätetty avoimiksi ja kiiveysmateriaali on valittu niin, että se kestää pelastusauton painon.

4.4 Virkistysalueet

Kilpailuohjelmassa pyydettiin vähintään kahden uuden puistoalueen suunnittelua alueelle. Tässä suunnitelmassa virkistysalueita on yhteensä kolme sekä rantabulevardi, joka liittyy saumattomasti Merihaan puistoalueeseen (kuva 48). Suunnitelmassa on pyritty muodostamaan virkistysalueista monipuolisia ja toiminnoiltaan erilaisia. Esimerkiksi Merihaan yhteydessä virkistysalue on suunniteltu suuremmille ihmisryhmille kuin Siltavuorenrannassa. Siltavuorenrannan puolella virkistysalue tulee Kruununhaan arvoraakennuksien välittömään läheisyyteen, mistä johtuen puiston teema on rauhallisempi ja suunnattu kyseisen alueen asukkaille. Viheralueet on sijoitettu tasaisesti, jotta alueen yleisilme pysyisi vihreänä.



KUVA 48. Virkistysalueiden sijoittuminen kortteleihin

Riittävän imeyttävän pinnan aikaansaamiseksi (käsitelty tarkemmin kappaleessa 4.6) Hakaniemen puolelle muodostuu kaksi puistoa ja rantabulevardi. Sörnäisten puolella Kirjapuisto laajenee nykyisestä koostaan kaksikertaiseksi. Suunnittelun tässä osa-alueessa oli mukana asiantuntijana maisema-arkkitehtiopiskelija Jiuxu Li marras-joulukuussa 2017 (Maisema-arkkitehtuuria koskeva konsultointi, 2017).

Katujen varsille on suunniteltu shared space -tyylistä, kaikille yhteistä tilaa. Siellä on mahdollisuus esimerkiksi istahtaa hetkeksi tai pysäköidä polkupyörä. Jalankulku on erotettu autotiestä vihreällä puukujalla ja hulevesielementeillä. Kasvillisuudella ja hulevesi-aiheilla rajataan liikenne oleskelualueesta ja kevyestä liikenteestä. Näin muodostetaan elävää ja toiminnallista katutilaa.

4.4.1 Rantabulevardi

Rantabulevardi on suunniteltu siten, että se muodostaa Hakaniemen alueelle uuden väylän Hakaniemen torilta Kulttuurisaunalle. Rantabulevardin tarkoitus on toimia vetovoimaisena virkistys- ja ostosalueena, joka houkuttelee ihmisiä viettämään aikaa Hakaniemen rannassa (kuva 49). Rantabulevardista on suunniteltu kävelykatu, joka kulkee kortteleiden yksi ja kaksi editse. Kortteleiden kivijaloissa on runsaasti liiketiloja rannan suuntaan (kuva 50). Rantabulevardille on sijoitettu useita alueita istuskeluun ja oleskeluun sekä polkupyörille erillinen pysäköintipaikka. Bulevardin mitoituksessa on huomioitu talviajan kunnossapito ja liiketilojen huoltoliikenne.



KUVA 49. Korttelijulkisivu Siltavuorensalmelta katsottuna, esitetty suuremmissa mittakaavassa liitteessä 1

Rantaviivan tulvavallien (käsitelty tarkemmin kappaleessa Tulva-alue 4.5) vuoksi katu-tasoa on suunnitelmassa nostettu korkeammalle vedenpinnasta (kuva 51). Bulevardilla on rajattu alue, josta on mahdollisuus päästä esteettömästi veden äärelle luiskaa pitkin. Siellä on myös matalampi taso, jolloin vierasvenesatamasta on helppo päästä rannalle.



KUVA 50. Havainnekuva rantabulevardin kaupoista

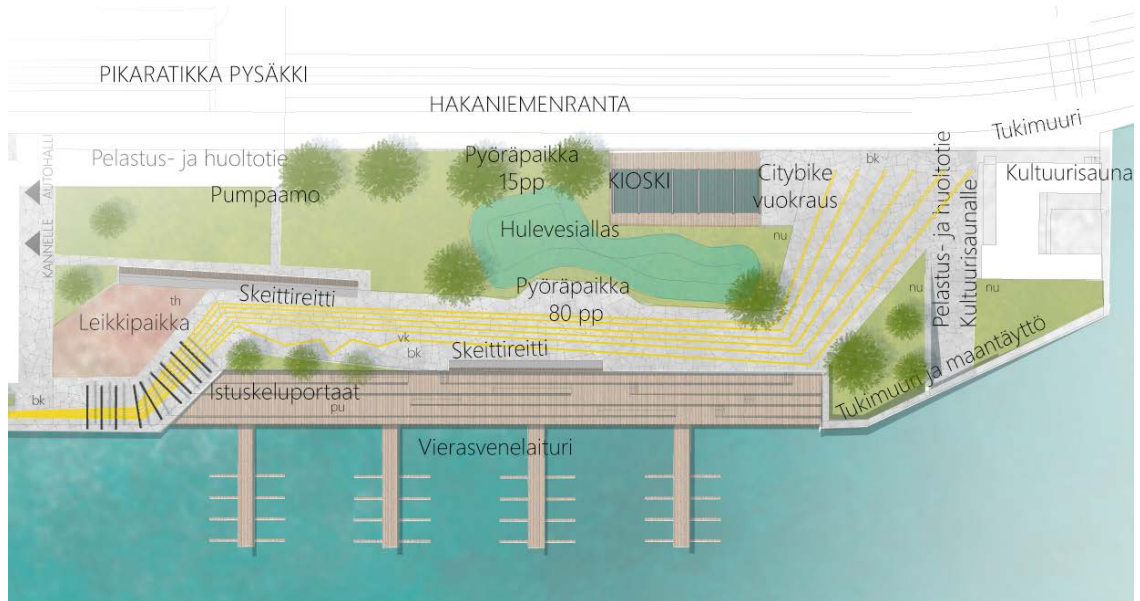


KUVA 51. Havainnekuva rantabulevardista

Kilpailuohjelman vaatimusten mukaan rantakortteleiden rakennusten kivijalkoihin on sijoitettu liiketiloja kaupoille ja kahviloille. Suunnittelussa on huomioitu erikokoiset yritykset, tilojen muunneltavuus sekä esteettömyys. Muutamien liiketilojen edustalla on suunnitelmassa jätetty tilaa terassille. Rantabulevardilla on myös katettu terassialue ympärivuotiseen käyttöön.

4.4.2 Merihaan puisto

Rantabulevardin itäpäähän Kulttuurisaunan viereen on suunniteltu uusi puisto (kuva 52). Puisto koostuu viheriöstä, leikkipaikasta, puisista ja esteettömistä istuskeluportaista (kuva 53), vierasvenesatamasta sekä skeittireitistä (kuva 54). Lisäksi alueelle on sijoitettu kioskirakennus sekä lasitettu terassialue. (Maisemarkkitehtuuria koskeva konsultointi, 2017.)



KUVA 52. Merihaan puisto, esitetty suuremmissa mittakaavassa liitteessä 1



KUVA 53. Esteettömät istuskeluportaat



KUVA 54. Skeittireitti

Kyseisessä puistossa on otettu huomioon nuoriso ja lapset. Skeittauksen mahdollistava kivetty alue yhdistelee saumattomasti vihreitä istuskelualueita ja skeittiramppeja. Jalankulkijoille on suunniteltu reitti, joka mahdollistaa turvallisen jalankulun skeittialueen vieressä. Istuskeluportaat ovat yhteydessä vierasvenesatamaan. Ne muodostuvat osin luiskista, jolloin myös esteetön kulku laiturille ja veden äärelle on mahdollista.

4.4.3 Siltavuorenrannan puisto

Siltavuorenrannan puolelle on suunniteltu uusi toiminnallinen puisto (kuva 55). Puistossa on lapsille kiipeily- ja leikkialueet (kuva 56), aikuisille ulkokuntoilulaitteita sekä laaja aukio esimerkiksi puistojoogaan tai ryhmäliikuntaan.



Kuva 55. Siltavuorenrannan puisto, esitetty suuremmissa mittakaavassa liitteessä 1

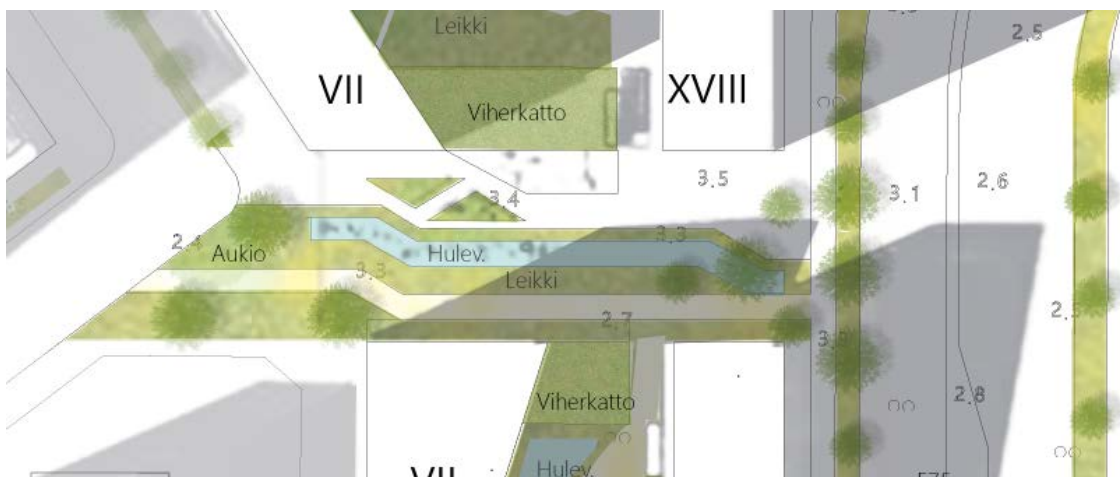


KUVA 56. Havainnekuva Siltavuorenrannan puiston leikkialueista

Uusi Siltavuorenrannan puistoalue luo vanhoille jugend-rakennuksille arvokkaan ranta-alueen. Uusi rakennettava silta muuttaa alueen korkomaailmaa ratkaisevasti, mikä on uuden puiston korkeusasemissa otettu huomioon. Myös tässä puistossa on hulevesipainanne, joka kulkee läpi puistoalueen.

4.4.4 Näkinkujanpuisto

Näkinkujanpuisto on suunniteltu uusien kortteleiden väliin, ja se yhdistää kortteleiden neljä ja viisi piha-alueet toisiinsa. Puisto on rauhoitettu autoliikenteeltä ja sitä ympäröivien kortteleiden kivijalkoihin on suunniteltu tilaa liiketiloille (kuva 57). Rantabulevardin tapaan liiketilojen eteen on jätetty tilaa terasseille.



KUVA 57. Näkinkujan puisto, esitetty suuremmissa mittakaavassa liitteessä 1

Näkinkujan puistossa sijaitsee suuri hulevesiallas, joka toimii tulva-altaana ja vesielementtinä. Lisäksi puistossa on leikkipaikka lapsille sekä pyöräpaikkoja polkupyörille. Matalat, viherkattoiset liiketilamassat tuovat alueelle pienempää mittakaavaa, joka tekee puistosta hyvin avaran tuntuisen sen kapeudesta huolimatta.

4.4.5 Puistojen pintamateriaalit

Puistoalueiden pintamateriaalit ovat pääosin luonnonmukaisia. Esimerkiksi luonnonkiveä on käytetty paljon hulevesialtaissa. Puuta on leikkipaikoilla, istuskeluportaissa ja puistovarusteissa. Nurmikkoa ja nurmikiveystä on käytetty runsaasti puistoalueilla imeyttävänä pintana. Leikkialueilla on käytetty turva-alustaa, ja kulkuväylillä soraa tai betonikiveystä. Puistoja ja kulkureittejä on valaistu tehokkaasti erilaisilla valaisimilla ja epäsuoraa valaistusta käytetty tehostekeinona esimerkiksi puistoissa.

Puistoissa ja kävelyreiteillä käytetään älykästä valaistusta. Älykäs valaistus tunnistaa lähestyvän kävelijän sekä pyöräilijän, ja tekee esimerkiksi sillan alikulusta miellyttävän kaikkina vuorokauden- ja vuodenaikoina (kuva 58). Älykkään valaistuksen sisällyttäminen suunnitelmaan parantaa esimerkiksi siltojen alikulujen ja pimeiden puistojen käyttöä, jotka usein koetaan hämärässä epämiellyttäväksi. Lisäksi puistojen ja rakennusten valaiseminen luo alueesta trendikkään ja vetovoimaisen.



KUVA 58. Esimerkkikuva älykkästä valaistuksesta Jyväskylässä (KUVA: C2 Smart-Light)

Älykkäällä valaistuksella luodaan modernia kaupunkitilaa, mutta myös säästetään energiaa ja luonnonvaroja. Jyväskylässä älykkäällä valaistuksella saavutettiin neljässä vuodessa jopa 25 % säästöt energian kulutuksessa, mikä osoittaa investoinnin älyvalaistukseen kannattavaksi myös taloudellisesti. (C2 SmartLight Oy, 2018.)

Skeittireitillä nauhamainen ja geometrinen valoaihe on toteutettu valokivillä. Tukimuurien ja pengerrysten tekemiseen on suunnitelmassa käytetty esimerkiksi kivitörmäyksiä, joilla saadaan tuotua alueelle luonnon materiaaleja.

4.5 Tulva-alue

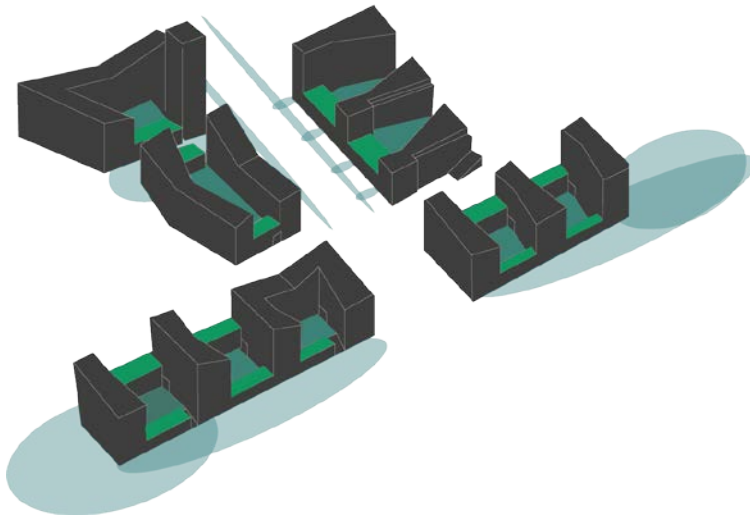
Ilmastonmuutoksen seurauksena meriveden pinnan oletetaan nousevan ja meriveden pinnan korkeus on otettava huomioon suunnittelussa (Hakaniemenrannan ideakilpailu, 2017, s. 35). Ilmatieteenlaitoksen tutkimuksen mukaan merenpinta voi nousta vuoteen 2100 mennessä 3,4 metriin Merihaan kohdalla. Tällä hetkellä Merihaan rakennukset ovat noin +2.0 metrin korkotasossa. (Helpinen, Yle Uutiset, 2016). Pinnantasaussuunnitelmassa suositellaan suunnittelemaan rantaan yhtenäinen rakenne, jonka korkeusasema on vähintään +3.3. (Hakaniemenrannan ideakilpailu, 2017, s. 35).

Korkotason nostaminen +3.3 metriin oli suunnitelmassa yksinkertaista Hakaniemenrannan uusilla täyttöalueilla. Sen sijaan oli haastavaa saada Merihaan edessä sijaitsevan Kulttuurisaunan ympäristö suunniteltua niin, että kulku saunalle säilyy esteettömänä ja miellyttävänä. Kulttuurisaunan korkeusasema on +1.9 korossa, eikä rakennusta tulla purkamaan, tai sen korkeusasemaa muuttamaan. Suunnittelussa korkotasot on ratkaistu annettujen ohjeiden mukaan. Hakaniemenrannassa säilyy +3.3 korko koko rannan matkalta. Kulttuurisaunan ympäristö on toteutettu siten, että +3.3 korkotason tulvavalli kiertää rakennuksen. Saunalle saavutaan luiskaa pitkin, mikä toimii samalla pelastustienä. Tulevaisuudessa jos merenpinta nousee odotetusti, on Kulttuurisaunan kanssa mietittävä toimenpiteitä, kuten sen nostamista korkeampaan korkotasoon.

4.6 Hulevesiratkaisut

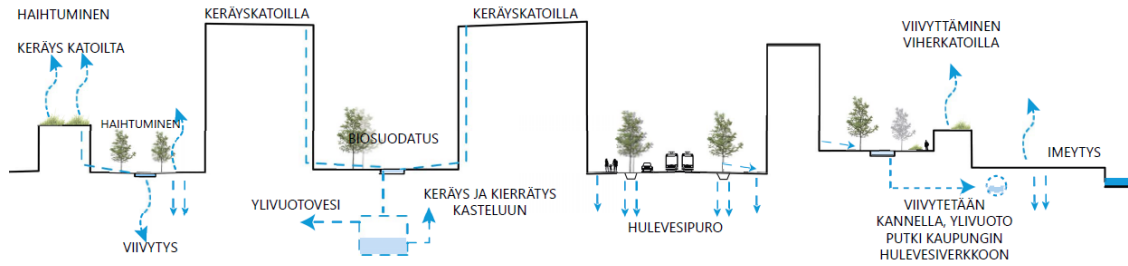
Hulevesien ratkaisujen lähtökohtana ovat Helsingin kaupunkitilaohje. Helsingin kaupunkitilaohjeessa esitellään erilaisia tyyppiratkaisuja, joita on sovellettu tässä suunnitelmassa vastamaan Hakaniemen alueen tarpeita. Lähtökohtana on Helsingin kaupungin prioriteettijärjestys, jonka mukaan hulevedet tulee käsitellä ensisijaisesti niiden syntypaikalla. Jos niitä ei voida imeyttää suoraan maaperään, pyritään niitä viivyttämään ja hidastamaan ennen vesistöön johtamista. Vasta viimeisenä ratkaisuna tulisi olla hulevesien johtaminen sekavesiviemärisissä puhdistamolle (Hulevesien hallintarakenteet, 2017).

Hulevesien käsittely on otettu mukaan suunnitelmaan heti suunnittelun alkuvaiheessa ja niiden hallinta on sulautettu osaksi suunnitteluympäristöä (kuva 59). Lähtökohtaisesti suunnittelualueella hulevedet pyritään käsittelemään suoraan niiden syntypaikoilla. On pyritty siihen, että suunnittelualueelta ei purkaudu hulevesiä rasitukseksi kaupungin hulevesiverkolle.



KUVA 59. Hulevesien käsittelypaikat alueella vaaleansinisellä

Tonteilla käytetään päällysteitä, jotka läpäisevät hulevesiä, esimerkiksi ruohokiveystä ja istutusalueita. Kortteleissa hulevesiä viivytetään niiden syntypaikoilla ja kerätään hulevesipainanteisiin sekä sadevesipuutarhoihin (kuva 60). Ne ovat luonteva osa pihasuunnittelua, osassa suunnitelmaa koko pihan arkkitehtoninen aihe. Katoilta kerättävät vedet johdetaan ensisijaisesti hulevesialtaisiin. Vasta ylivuotovesi johdetaan kaupungin hulevesiverkkoon.



KUVA 60. Hulevesien käsittelyn toimintaperiaate, esitetty suuremmissa mittakaavassa liitteessä 1

Korttelien rakennusmassojen matalissa osissa sekä katujen pyöräkatoksissa on suosittu viherkattoja. Ne tuovat vihreyttä alueelle, muistuttavat niittykasveillaan paikan historiasta ja lisäävät imeyttävän pinnan määrää. Viherkate sitoo ja haihuttaa vettä takaisin ilmaan, jolloin kaikki kattovedet eivät päädy kuormittamaan sadevesiverkostoa. Osa hulevesiaiheista on rakennettu siten, että hulevedet voidaan ottaa hyötykäyttöön esimerkiksi viherkasvien kasteluun. Näillä suunnitteluratkaisuilla pyritään hulevesien hyötykäyttöön. Hulevesien hyödyntäminen vesiaiheissa ja kastelutarkoituksissa tehostaa alueen ekologisuutta ja vesitaloudellista toimintaa.

4.7 Rakentamisen laajuudet

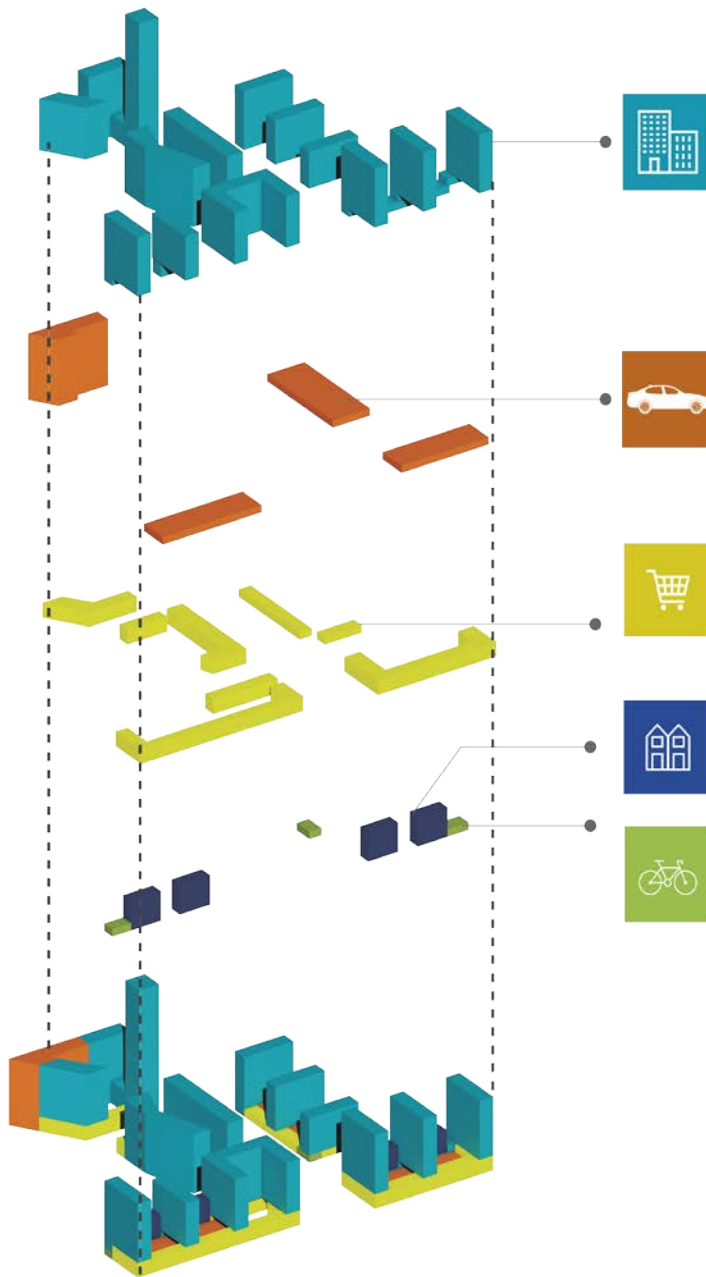
Kilpailuohjelmassa tavoiteltiin täydennysrakentamista vähintään 1 500 asukkaalle. Nykyisessä kaavaluonnoksessa alueelle oli osoitettu 68 000 k-m². (Hakaniemenrannan ideakilpailu, 2017, s. 30.) Asumiseen osoitetun kerrosalan lisäksi jokaiseen kortteliin suunniteltiin liiketiloja ja pysäköintitiloja.

Helsingin alueella pyritään pääsääntöisesti rakentamaan uusille asuinalueille pysäköintiä 1 autopaikka / 150 k-m². Autopaikkalaskemat ovat tarkemmin esiteltyinä kappaleessa 3.2.1 Pysäköintiratkaisut. Tähän määräykseen voi saada helpotuksia, jos pysäköinti voidaan osoittaa läheisiin pysäköintilaitoksiin, tai ottaa käyttöön vaihtoehtoisia ratkaisuja, kuten yhteiskäyttöautoja. Polkupyöräpaikkoja tuli osoittaa alueelle 1 kpl/ 30 k-m². Alla esitetyssä taulukossa esitetään tämän suunnitelman laajuuksien jakautuminen kortteleittain (taulukko 2).

TAULUKKO 2. Rakentamisen laajuudet

	k-m ²		k-m ²	PP 1/30 k-m ²)	Yhteensä k-m ²	liike- tila %
Kortteli 1						
Liiketila/ Yhteistila/	1860	Asuminen	10678	356	12538	17 %
Kortteli 2						
Liiketila/ Yhteistila/	3745	Asuminen	17760	592	21505	21 %
Kortteli 3						
Liiketila/ Yhteistila/	3787	Asuminen	15145	505	18932	25 %
Kortteli 4						
Liiketila/ Yhteistila/	2412	Asuminen	13468	449	15880	18 %
Kortteli 5						
Liiketila/ Yhteistila/	1748	Asuminen	11568	386	13316	15 %
Yhteensä	11804	Yhteensä	68619	1902	80423	17 %

Yllä olevassa taulukossa on esitettyä suunnitelman laajuudet. Sama asia on esitetty visuaalisesti alla olevassa kaaviossa. Kaaviosta näkee eri toimintojen väliset suhteet ja niiden jakautumisen massoihin. Suurin osa suunnitelman kerrosalasta kohdistuu asumiseen (kuva 61). Asumisen massat jakautuvat pääasiassa kahteen eri tyyppiin; kerrostalo- ja kaupunkipientaloasumiseen.



KUVA 61. Rakentamisen laajuudet -taulukossa esitettyjen k-m² määrien jakautuminen rakennusmassoihin

Kaiken kaikkiaan kilpailualueelle on osoitettu 80 423 k-m² asumisen ja liiketoiminnan täydennysrakentamista. Pysäköintitarpeiden täyttämiseen tarvitaan 11 752 k-m² pysäköintitilaa. Uutta rakentamista on suunnitelmassa yhteensä 92 175 k-m².

5 POHDINTA

Hakaniemenrannan ideakilpailu valikoitui opinnäytetyön aiheeksi osin siksi, että halusimme kehittää itseämme tutustumalla syvällisemmin täydennysrakentamisen ja kaupunkisuunnittelun haasteisiin. Olemme aikaisemmin osallistuneet kahteen arkkitehtuurisuunnittelun opiskelijakilpailuun, ja täysimittainen arkkitehtuurikilpailu tuntui luonnolliselta jatkeelta opinnoille. Ideakilpailu jossa tutkittiin laajempaa kaupunkiympäristöä, oli aiheena kiinnostava ja haastava.

Ennen opinnäytetyön aloittamista suunnittelutyön tavoitteeksi asetettiin toimiva, toteuttamiskelpoinen ja kaunis kaupunkiympäristö, sekä kilpailutyön valmistuminen aikataulussa. Kilpailu julkistettiin 23.10.2017 ja kilpailuaika päättyi 26.1.2018 joten kilpailutyön laatimiseen jäi vain kolme kuukautta aikaa.

Kuten johdannossa mainitaan, varsinainen päätös kilpailuun osallistumisesta syntyi vasta marraskuun alussa, kun kilpailu oli ollut käynnissä jo useamman viikon. Aikatauluuonosta laadittaessa halusimme jättää koko tammikuun aikaa visualisointia varten, mutta käytännössä tämä kuitenkin osoittautui mahdottomaksi. Kilpailualueen koko aiheutti sen, että suunnittelualueen sisäistämiseen kului paljon aikaa. Lähes koko marraskuu kului lähtömateriaalia etsiessä, kilpailutiimiä kootessa ja perusideoiden hahmottelemisessa. Joulukuussa pääsimme luonnostelevaan virkistysalueita ja asuntopohjia. Lisäksi kuuden korttelin massoitteluun meni huomattavasti enemmän aikaa kuin mitä osasimme arvioida. Saimme alueen mallinnettua loppuun vasta kilpailun palautuspäivää edeltävällä viikolla, ja visualisointeja pääsimme aloittamaan viisi päivää ennen työn luovutuspäivää. Kaiken kaikkiaan suunnittelutyöhön meni 590 työtuntia, laskematta mukaan konsulttien tekemää työpanosta.

Kilpailumateriaaliin kuului karkea SketchUp-malli olemassa olevista rakennuksista. Kaupungin mallin liittäminen Archicadiin, jolla varsinainen suunnittelutyö toteutettiin, ei ollut täysin mutkatonta. Yrityksen ja erehdyksen kautta mallit saatiin yhdistettyä onnistuneesti, mutta tähän kului viikko suunnittelulle varattua aikaa. Kilpailun palautus viikolla malli oli kooltaan 194 Mt, ja pelkästään ikkunoita siinä on 2399 kappaletta. Loppuvaiheessa mallin sujuva pyörittäminen muuttui haastavaksi useimmilla tietokoneilla. Tek-

nisiä haasteita ilmeni myös visualisointi vaiheessa, kun osa visualisointi näkymistä korruptoitui. Korruptoituneisiin näkymiin ilmestyi neliskanttinen varjo, joka peitti mallin sisäisen auringon (kuva 62). Nämä ongelmat saatiin kuitenkin lopulta ratkaistua, ja lopulliset visualisointikuvat onnistuivat toivotulla tavalla.



KUVA 62. Korruptoitunut näkymä. Varjo näkyy kuvassa oikealla puolella

Kilpailutyön valmistuminen aikataulussa oli tärkeää paitsi mahdollisten palkintojen lisäksi, myös siksi että kaikki kilpailuun hyväksytyt työt ladattiin Helsingin kaupungin *Kerrokantasi*-palveluun. Kerrokantasi mahdollistaa Helsingin asukkaille kaavoitukseen ja rakentamiseen liittyvien hankkeiden kommentoinnin. Kilpailun tuloksille on selvästi kysyntää ja aihe on asukkaille tärkeä, koska kilpailutöihin tuli yhteensä 2 170 kommenttia. Kaiken kaikkiaan suunnitelmamme sai foorumilla 18 kommenttia (liite 3). Vaikka suunnittelutyön johtoidea ei ehkä kaikilla osa-alueilla tullut riittävän kirkkaasti läpi, olivat kuitenkin useat kommentoijat löytäneet työn keskiöön nostettuja teemoja, kuten huulevisuunnittelu, ihmislähtöinen massoittelu ja vanhaan rakennuskantaan sulautuminen. Kritiikkiä saimme ennen kaikkea tehokkuudesta ja massoittelusta. Tehokkuudesta kommentoijat olivat pääosin sitä mieltä, että kerrosalaa oli suunnitelmassa liikaa. Mutta löytyi myös niitä, joiden mielestä rakentamisen määrä olisi pitänyt viedä vieläkin pidemmälle. Vierailimme myös itse Helsingissä suunnittelutöiden näyttelyssä. Suunnitelmamme erottui edukseen värikkäänä ja visuaaliselta ilmeeltään selvästi erilaisena. Monet muista töistä olivat yksivärisiä ja yllättävän saman sävyisiä keskenään, mikä sai keltaisen ja turkoosin tehostevärien omassa työssämme loistamaan.

Kirjallista analyysiosuutta tehdessä on tullut esiin sellaisia asioita, joita on suunnittelu-prosessin edetessä tutkittu ja mietitty, mutta jotka eivät näy varsinaisessa kilpailutyössä (liite 1). Esimerkiksi merenpinnan nousuun liittyvät taustatutkimukset näkyvät varsinaisessa työssä vain asemapiirroksessa ja puistotarkennuksessa *tukimuuri*-tekstinä, ja älykäs valaistus on esitetty vain lyhyellä tekstillä. Kaiken kaikkiaan planssit olisivat voineet olla informatiivisemmat. Jos aikaa olisi ollut käytössä runsaammin tai suunnittelutiimi olisi ollut suurempi, olisimme voineet viedä useita osa-alueita pidemmälle ja hioa suunnitelmia. Puistoista olisi saatu kiinnostavampia, jos niihin olisi pystytty panostamaan enemmän. Lisäksi suunnitelmassa olisi voitu kehittää kokonaisvaltaisemmin ainakin rannan profiilia ja ranta-alueiden kokonaisideaa. Suunnittelutiimimme maisema-arkkitehti Li Jiuxun opiskelijavaihto päättyi joulukuun puolessa välissä, ja tämän vuoksi puistojen viimeistelytyö jäi kesken.

Ammatillisen osaaminen ja ohjelmistoteknisen osaamisen kannalta tämä kilpailu oli kannattava valinta opinnäytetyöksi. Saadut opit nopeuttivat työskentelytapoja, ja kaupunkisuunnittelun sekä siihen liittyvien haasteiden ymmärrys syventyi. Ammatillisesta näkökulmasta kilpailu opetti paljon siitä millaista on suunnitella kaupungille. Helsingin kaupungilla on tarkkaan määritelty ilme ja rakennustapaohjeistus, joka asettaa suunnittelulle tiukat raamit. Tiedon kerääminen ja omien ideoiden vertaaminen Helsingin kaupungin tavoiteisiin oli haastavaa, mutta ammatillisesti palkitsevaa. Kilpailussa nousi keskeiseen asemaan myös nykytilanteen analysointi ja keskeisten haasteiden löytäminen. Yhtä haastavaa ja tarkkaa analyysia vaativaa suunnittelukohdetta ei ole ollut harjoitustöiden aiheena muualla opinnoissa, eikä aikaisemmissa opiskelijasuunnittelukilpailuissa joihin olemme osallistuneet.

Kilpailun tulokset ratkesivat perjantaina 4.5.2018. Työmme sijoittui kisassa alempaan kilpailu luokkaan sijalle 36. Tuomaristo oli löytänyt työstä paljon niitä teemoja, joita olimme halunneet korostaa. Arvostelu pöytäkirjassa työstä todetaan seuraavaa: ” Nemo on huolella tutkittu ehdotus. Korttelit istuvat hyvin paikkaan. Sörnäisten rantatien päätteelle on osoitettu korkea torni. Korttelit perustuvat puoliavoimiin kortteleihin. Julkisen tilan jäsennöinti on selkeää. Toimintoja on sijoitettu kiitettävästi alueen eri osiin. Hulevesien käsittelyyn on kiinnitetty erityistä huomiota. Uudesta rantabulevardista muodostuu

vaihteleva ja mittakaava vaikuttaa mukavan urbaanilta. Ehdotuksen arkkitehtuuri jää valittavan tavanomaiselle tasolle eikä yllä tavoittamaan paikan luonnetta eikä toisaalta luoriittävää uutta identiteettiä.” (Hakaniemenrannan ideakilpailun arvostelupöytäkirja.)

LÄHTEET

Aalto, M. (28.03.2014). Helsingin sanomat. Kuvakooste: Muistoja Hakaniemestä yli sadan vuoden ajalta. Luettu: 12.11.2017

<https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002719845.html>

Aalto, M.; & Rautakoura, A. (4.6.2014). Helsinki Times. The future resident of Helsinki will not own a car. Luettu 16.3.2018

<http://www.helsinkitimes.fi/finland/finland-news/domestic/11062-the-future-resident-of-helsinki-will-not-own-a-car.html>

Alustavat ideat Merihaansillasta ja uudesta Hakaniemensillasta. Helsingin Kaupunki (20.03.2017). Luettu 3.11.2017

https://www.hel.fi/uutiset/fi/kaupunkiymparisto/merihaansilta_hakaniemensilta_200317

Anttolainen, T. Insinööri AMK (Konsultointi 1-15. 11.2017). Infrasuunnittelua koskeva konsultointi. (L. Snirvi, Haastattelija)

Jyväskylässä säästyy energiaa kohdennetulla valo-ohjauksella. C2 SmartLight Oy. (2018). Luettu 21.1.2018

<http://c2smartlight.com/referenssit/jyvaskylassa-saastyy-energiaa-kohdennetulla-valo-ohjauksella/?lang=fi>

Hakaniemenrannan ideakilpailu. (23.10.2017). Luettu 23.10.2017

https://helsinki.emmi.fi/1/RQwD9kWW_svR

Hakaniemenrannan ideakilpailun arvostelupöytäkirja. (10.4.2018) Luettu 4.5.2018

<https://helsinki.emmi.fi/1/KRzBdHTNrsv>

Hellevaara, P.;Hämäläinen, H.;Ilonen, J.;Lehtonen, J.;Peltonen, J.;Salla, A.;. . . Kallion Kulttuuriverkosto ry. (7.2.2018). Kallion kotikaupunkipolut Siltasaari & Hakaniemi. Luettu 8.2.2018

<http://www.siltasaariseura.fi/system/files/kohteet070218.pdf>

Helpinen, V. (8.2.2016). Yle Uutiset. Merivesi voi nousta Helsingissä yli 4 metriä tämän vuosisadan loppuun mennessä. Luettu 15.11.2017

<https://yle.fi/uutiset/3-8657841>

Helpinen, V. (11.5.2016). Yle Uutiset. Lisää asuntoja, mutta ei tänne – Helsingin täydennysrakentaminen törmää aina valituksiin. Luettu 12.12.2018

<https://yle.fi/uutiset/3-8863887>

Helsingin Kaupunkitilaohje. (16.6.2016). Väripaletti. Luettu 11.1.2018 osoitteesta

<http://kaupunkitilaohje.hel.fi/kortti/varipaletti/>

Helsingin Kaupunkitilaohje. (26.10.2017). Hulevesien hallintarakenteet. Luettu 13.1.2018

<http://kaupunkitilaohje.hel.fi/kortti/hulevesien-hallintarakenteet/>

Kerrokantasi. Hakaniemenrannan ja Sörnäistenrannan suunnitelma (2016). Helsinki.

Luettu 13.3.2018

<https://kerrokantasi.hel.fi/hakaniemenranta>

Kerrokantasi. Hakaniemenrannan ideakilpailu. (23.2.2018). Helsinki. Luettu 13.2.2018

<https://kerrokantasi.hel.fi/hakaniemenrannan-kilpailu>

Humalisto, V.;Ellilä, E.;Heikkinen, S.;Lehto, A.-M.;& McLean, M. (10.17.2014). Helsingin yleiskaava. Asuinkorttelit kaupunkibulevardien varrella; Rakentamisen konsepteja. Helsinki. Luettu 5.1.2018

https://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/yos_2014-28.pdf

Huotari, P.; & Tanner, V. (26.12.2012). Helsingin Sanomat. Järkähtämätön pitkäsilta.

Luettu 31.11.2017

<https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002554393.html>

Häkkinen, A. (6.3.2018). Rakennuslehden kysely: Suuret kaupungit aikovat siirtyä keskitettyyn pysäköintiin. Luettu 10.3.2018

<https://www.rakennuslehti.fi/2018/03/rakennuslehden-kysely-suuret-kaupungit-aikovat-siirtya-keskitettyyn-pysakointiin/>

Jiuxu, L. (konsultointi 11-12.2017). Maisema-arkkitehtuuria koskeva konsultointi. (I. Lähde ja L. Snirvi, Haastattelijat)

Kaupunkikaava - Helsingin uusi yleiskaava ehdotus. (6.10.2015). Helsingin Yleiskaava. Helsinki. Luettu 29.12.2017
https://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/yos_2015-7.pdf

Kiinteistövirasto. (31.3.2011). Asuntotuotannon keskipinta-alan ja huoneistotyypijaukauman ohjaaminen. luettu 15.12.2017
<https://dev.hel.fi/paatokset/me-dia/att/df/dfddd3e1956c06fb1c8f1983d2c74b81b4b2075e.pdf>

Kuusisto, T. (22.5.2013). Helsingin yleiskaava. Visioteema: Merellinen Helsinki. Luettu 30. 7 2017
<http://www.yleiskaava.fi/2013/visioteema-merellinen-helsinki/>

Lakiasiantomisto Asiakasturva Oy. (2008). Toimistohotelli. Luettu 10.2.2018
<http://toimistohotelli.asiakasturva.fi/index.html>

Malmberg, L. (1. 2 2017). Helsingin Sanomat. Arkkitehtikisa ratkesi: Hakaniemeen on tulossa lasinen hotelli, jonka julkisivu muuttuu. Luettu 12.10.2017
<https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000005070049.html>

Malminen, U. (7.9.2013). Yle Uutiset. Helsingin parjattu betonilähiö Merihaka ilmentää tasa-arvoa ja nuorten arkkitehtien kapinaa. Luettu 30.11.2017
<https://yle.fi/uutiset/3-6817697>

Malminen, U. (2.12.2015). Yle Uutiset. Mustat hiilikasat katoavat Helsingin kaupunkikuvasta – Hanasaaren voimalaitos suljetaan 2020-luvulla. Luettu 20.12.2017
<https://yle.fi/uutiset/3-8498185>

Moss, S. (28.4.2015). The Guardian. End of the car age: how cities are outgrowing the automobile. Luettu 13.2.018

<https://www.theguardian.com/cities/2015/apr/28/end-of-the-car-age-how-cities-out-grew-the-automobile>

Myllynen, M.; & Airola, H. (2015). Ilmanlaatu maankäytön suunnittelussa. Helsinki: Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

.

Saarikivi, J. (ei pvm). Helsingin nimistön vaiheita. Hakaniemi – ei enää haka eikä niemi
Luettu 21.4.2018

<http://scripta.kotus.fi/www/verkkajulkaisut/julk125/helsinki/#hakaniemi>

Saarinen, S. (2013). Urbaani sauna on kivirakenteinen. *Betoni* (2), 70-73.

SAFA. (ei pvm). Kilpailut - Tietoa osallistujalle. Luettu 8.4.2018

http://www.safa.fi/fin/kilpailut/tietoa_osallistujalle/

Stadin ammattiopisto. (ei pvm). Stadin ammattiopisto: Meritalo. Luettu 2.10.2018

http://www.stadajanvaraus.edu.hel.fi/tmp_meritaloopesite_0.asp?sua=3&lang=1&s=74

Suomen virallinen tilasto (SVT). (18.10.2010). Osakeasuntojen hinnat, 2. Luettu 21.4.2018

https://www.stat.fi/til/ashi/ashi_2006-01-30_luo_001.html

Tuominen-Halomo, A. (7.6.2012). Helsingin uutiset. Merihakaan rakennetaan sauna, joka ei saastuta. Luettu 14.3.2018

<https://www.helsinginuutiset.fi/artikkeli/112801-merihakaan-rakennetaan-sauna-joka-ei-saastuta>

Vuorinen, J.;Niemi, J.;& Kousa, K. (4.2015). Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä. Kasvillisuuden ja melusteiden vaikutus ilmanlaatuun liikenneympäristöissä. Luettu 29.10.2017

https://www.hsy.fi/sites/Esitteet/EsitteetKatalogi/Julkaisusarja/4_2015_Kasvillisuuden_ja_melusteiden_vaikutus_ilmanlaatuun_liikenneymparistoissa.pdf

Wäiskin Historiaa. (ei pvm). Luettu 14.3.2018:

<http://www.waiski.com/historia>

Merihaka pyristelee irti kehnosta julkikuvastaan. Yle Uutiset. (20.7.2010). Luettu 10.1.2018

<https://yle.fi/uutiset/3-5599574>

Yli-Ojanperä, E. (03.09.2013). Yle elävä arkisto. Merihaka on betonitornien harmaa laidun. Luettu 21.03.2018

<https://yle.fi/aihe/artikkeli/2013/09/03/merihaka-betonitornien-harmaa-laidun>

NEMO

Hakaniemi sijaitsee Helsingin sydämessä, veden äärellä. Alueella on erinomaisen hyvät ja monipuoliset liikenneyhteydet kaupungin keskustan palveluihin. Nemo tuo viihtyisyyttä ja lisäarvoa Hakaniemen uusilla virkistysalueilla ja laadukkaalla asumisella. Se myös kannustaa asukkaitaan ympäristöystävällisempään elämäntyyliin. Uusi pikaratikkaväylä, jonka varrella sijaitsee erilaisia kivijalkaliikkeitä, muodostaa urbaania ja elinvoimaista katutilää. Hulevesien käsittelyyn on suunnitelmassa kiinnitetty erityistä huomiota ja otettu se mukaan puistoihin ja pihoihin osana viihtyisää kokonaisuutta.

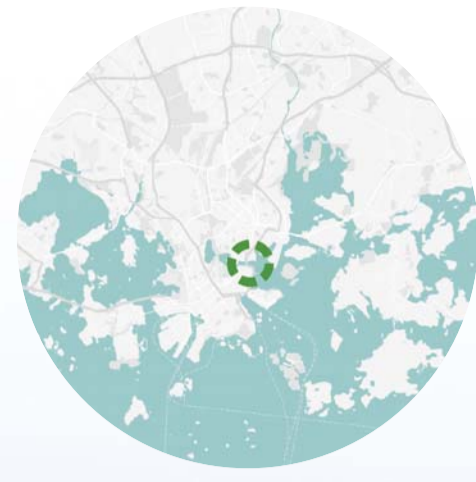
Julkisivumuoissa ja materiaalivalinnoissa on pyritty vaihtelevaan ja monimuotoiseen ilmeeseen. Tarkoituksena on muodostaa vanhan omaleimaisen ympäristön kanssa yhteensopiva, mutta oman identiteetin omaava alue. Korttelien massoittelulla on tavoiteltu eri aikakausina muodostuneen Hakaniemen ympäristöön sopivia kortteleita. Esimerkkinä voidaan mainita uudet Näkinkujan viereiset rakennukset, jotka ovat vaaleita, keskustellen väriyksellään paremmin 50-luvulta peräisin olevan naapurikorttelin kanssa. Merihaan viereinen kortteli puolestaan on värimaailmaltaan tummempi ja voimakkaampi. Nykyaikainen muoto ja värimaailma erottaa uudet korttelit vanhoista, tuoden alueen tähän päivään.

Massoittelussa on pyritty maksimoimaan valonsaanti kortteleissa ja avaamaan näkymiä mahdollisimman monelle huoneistolle. Matalat liiketilaosiot luovat vaihtelua massaan tuoden ilmavuutta kortteleihin ja suojaamaan pihoja katumelulta. Keskeistä näkymälinjaa on tuettu uudella tornirakennuksella, joka muodostaa parin jo olemassa olevalle tornille. Se tulee olemaan uuden alueen maamerkkirakennus. Torni toimii myös komeana kadun päätteenä alueelle saavuttaessa E75-valtatien kautta.

Suunnitelmassa on haluttu tuoda alueelle erilaisia asumismuotoja ja lisätty tavallisen kerrostaloasumisen lisäksi rantakortteleihin townhouse asumista. Kortteleista löytyvät palvelut, joita asukkaat arjessaan tarvitsevat, esimerkiksi kuntosalit, etäyöpisteet, hubit ja kaupat ovat lähietäisyydellä. Ripaus luksusta löytyy eurooppalaistyylliseltä ostosbulevardilta, joka päättyy monitoimipuistoon. Viihtyisä rantabulevardi on ehdottomasti Hakaniemen uusi vetonaula. Kaikki alueen palvelut ovat lähellä, sijoittuen turvalliselle etäisyydelle liikenteestä. Esteetön kulku läpi rantabulevardin tarjoaa runsaasti virikkeitä ostosten tekemisen lisäksi. Vapaa pääsy lähelle merenrantaa mahdollistaa esimerkiksi suppaihin tai kalastuksen. Rantabulevardille on helppo saapua joko jalan, pyörällä tai jopa veneellä.

Kortteli- ja kansipihoiden noutaan puistojen ja viheralueiden kautta, tämä vahvistaa alueen asukkaiden tunnetta rauhallisuudesta ja viihtyisyydestä. Suojaisat kansipihat muodostavat lapsiystävällisiä ja yksityisiä alueita, joista mahdollisimman moni löytää itselleen viihtyisän alueen vietää vapaa-ajan hetkiä.

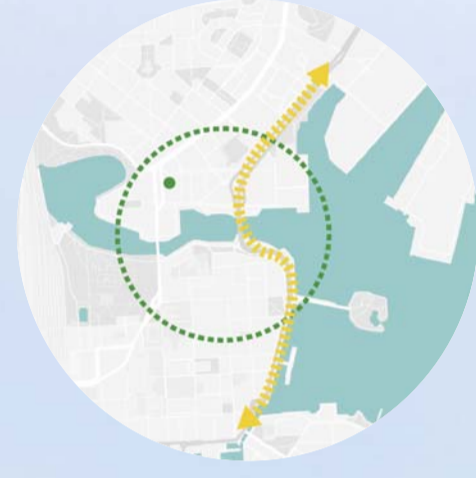
Nemo on urbaani keidas lähellä keskusalueen palveluita. Jonka moderni arkkitehtuuri tuo Hakaniemen tähän päivään.



Hakaniemi kartalla



Helsingin yleiskaavaluonnos visio 2050 mukainen rantareitti kulkee läpi Helsingin rannikon. Alue on suunniteltu niin, että visio toteutuu myös Hakaniemessä muodostaen reitille oman omaleimaisen alueensa.



Kilpailun suunnittelualue sijoittuu Merellisen Helsingin kehittämistavoitteissa määritetyille merellisen asumisen alueelle (Helsingin yleiskaavaluonnos visio 2050)



RAKEISUUSKAAVIO 1:5000

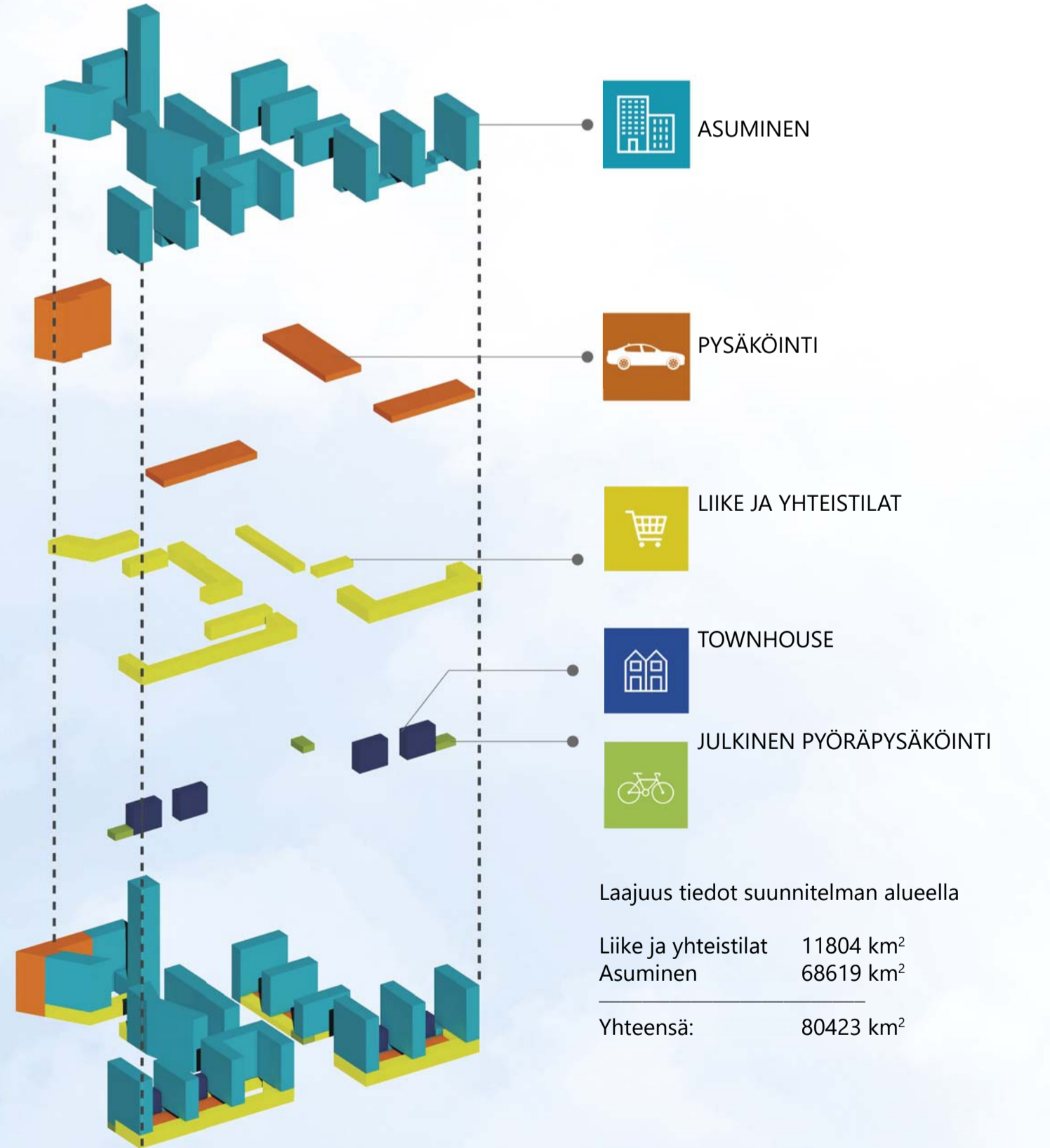
Uusien rakennusten muodossa on otettu huomioon vanhojen, eri vuosikymmeninä syntyneiden rakennusten muotokieli. Korttelien massoittelussa on viitattu löyhästi aina viereisten korttelien massoihin, jolloin siirtymä alueen läpi on soljuva ja visuaalisesti miellyttävä.



ALUEEN AJALLINEN KERROKSELLISUUS 1:5000

1880-1889	1940-1949	1990-1999
1890-1899	1960-1969	2000-2009
1900-1909	1970-1979	Tulevaisuuden rakentaminen
1910-1919	1980-1989	
1920-1929	1990-1999	
1930-1939	2000-2009	

TOIMINTOJEN SIOJITTUMINEN ALUEELLA





Hakaniemen metroasema

Siltasaari

Hakaniemenranta

John Stenbergin rantaa

Siltavuorenranta

Uusimaa

Sörnäisten rantatie

Näkisilta

Veteisenkuja

Vieraskatu

Hakaniemenkatu

Hakaniemenkuja

Vieraskatu

Vieraskatu

Vieraskatu

Vieraskatu

Vieraskatu

Vieraskatu

Vieraskatu

Vieraskatu

Vieraskatu

Vieraskatu

Vieraskatu

Vieraskatu

Vieraskatu

Vieraskatu

Vieraskatu

Vieraskatu

Vieraskatu

Vieraskatu

Vieraskatu

Vieraskatu

Vieraskatu

Vieraskatu

Vieraskatu

Vieraskatu

Vieraskatu

Vieraskatu

Vieraskatu

Vieraskatu

Vieraskatu

Vieraskatu

Vieraskatu

Vieraskatu

Vieraskatu

Hakaniemenranta

Hakaniemenranta

Hakaniemenranta

Hakaniemenranta

Hakaniemenranta

Hakaniemenranta

Hakaniemenranta

Hakaniemenranta

Hakaniemenranta

Hakaniemenranta

Hakaniemenranta

Hakaniemenranta

Hakaniemenranta

Hakaniemenranta

Hakaniemenranta

Hakaniemenranta

Hakaniemenranta

Hakaniemenranta

Hakaniemenranta

Hakaniemenranta

Hakaniemenranta

Hakaniemenranta

Hakaniemenranta

Hakaniemenranta

Puisto

Hulevesipainanne

Puisto

Puisto

Puisto

Puisto

Puisto

Puisto

Puisto

Puisto

Puisto

Puisto

Puisto

Puisto

Puisto

Puisto

Puisto

Puisto

Puisto

Puisto

Puisto

Puisto

Puisto

NA

P





PYSÄKÖINTI JA LIIKKUMINEN:

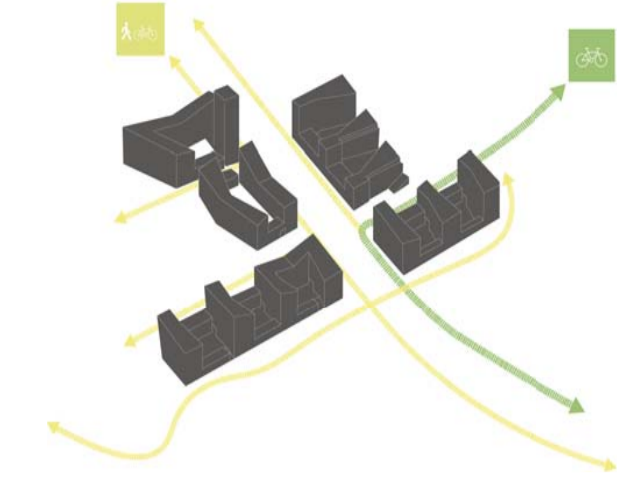
Hakaniemi sijaitsee lähellä Helsingin keskustaa, loistavien joukkoliikenneyhteyksien äärellä. Joukkoliikenteen esimerkkeinä voi mainita pikaratikan, bussit sekä metroaseman Hakaniementorilla. Lisäksi pikapyörälinja Baana kulkee rantaa pitkin, ja merenranta tarjoaa laiva- ja lauttaliikenteen merelle ja saaristoon.

Tulevaisuuden visioissa autoilu vähenee kaupungin keskustan alueella. Korttelialueilla on otettu huomioon nykyinen joukkoliikenteen vaivattomuus ja tulevaisuuden visio sijoittamalla kortteleihin ja korttelialueille paljon pyörän säilytys- ja huoltotilaa.

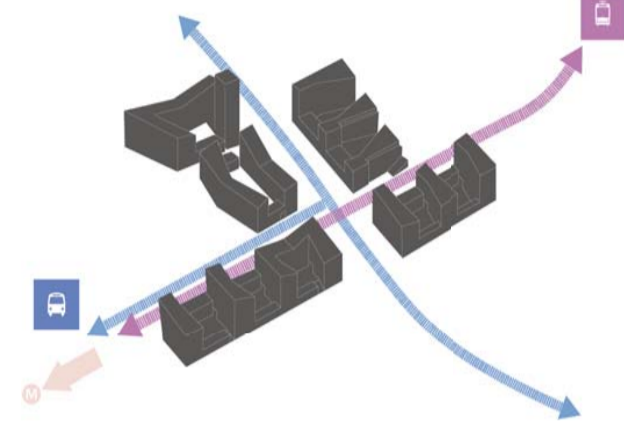
Suunnittelualueen pysäköinti on sijoitettu kansipihojen alle, ja pysäköintitaloon. Kansiparkit mahdollistavat yksityiset ja turvalliset piha-alueet. Ne ovat kuitenkin jäykkä ratkaisu tulevaisuuden muutoksille, tämän vuoksi niiden määrä on pyritty saamaan mahdollisimman pieneksi. Alueelle on sijoitettu pysäköintitalo 176:lle ajoneuvolle.

Pysäköintitalo on suunniteltu siten, että se mahdollistaa myös robottiparkin, jos kustannukset sen sallivat. Tämä on tehokkaampi ratkaisu, jolla saadaan ajoneuvojen määrää lisättyä 500:lla. Pysäköintitalo on helpompi purkaa tai muuttaa asumiskäyttöön kuin kansiparkki. Kansipihojen kannen alla toimivat pysäköintitalot ovat kyseisissä kortteleissa myöhemmin muutettavissa esimerkiksi varastotiloiksi.

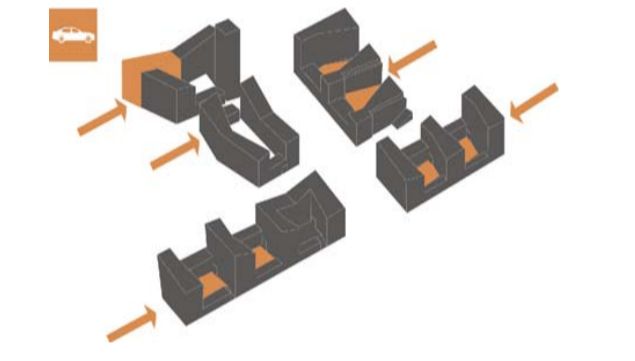
Itäkorttelissa kansipysäköinti on luonteva jatke olemassa olevien viereisten talojen pysäköintijärjestelylle, näin mahdollistetaan korttelien pihojen esteetön yhteys toisiinsa. Pikapyöräreitin ja Helsingin merellisen rantareittivision innoittamina suunnittelualueella on myös vuokrattavia citybike-pyöriä, jolloin alueella vieraillevallakin on mahdollisuus lähteä tutkimaan Helsingin viihtyisiä rantareittejä.



Kevyenliikenteen reitit turvallisesti läpi shared space tyylisen katuväylän ja rantabulevardin



Monipuolinen julkinen liikenne



Pysäköintitalojen sisäänajot on pyritty sijoittamaan niin, että ne häiritsevät mahdollisimman vähän vilkkaata liikenneväyliä.



ALUELEIKKAUS 1:1000

Rauhallinen ja vihreä aukio

Tiilipispinta parantaa katutilan akustiikkaa ja vähentää katumelua

Shared space

Viherkatot

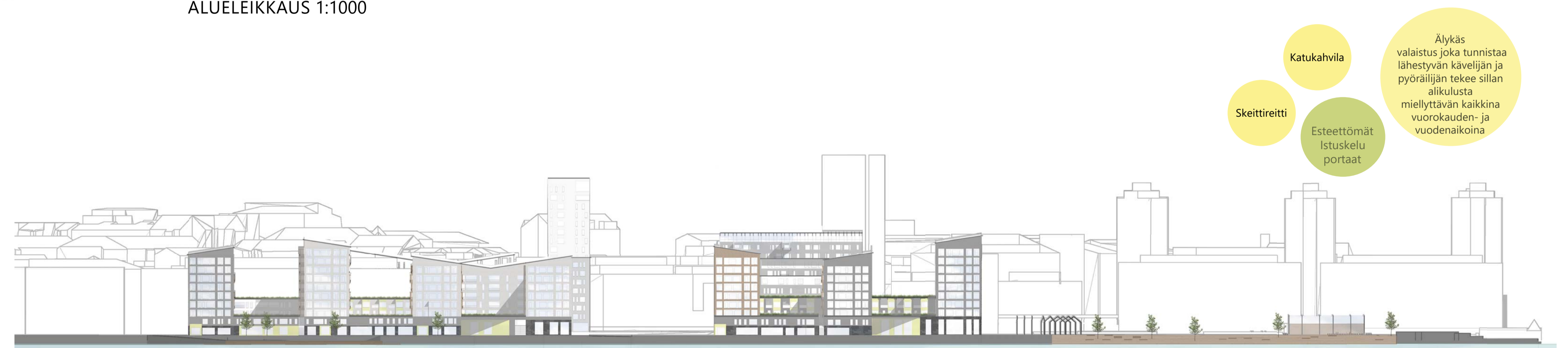
Katukahvila

RAKENTAMISEN LAAJUUDET

	Liiketila (km ²)	Asunto (km ²)	AP (kpl) 1/150 km ²	pp (kpl) 1/30 km ²	Yhteensä
Kortteli 1	1860	10678	57	356	12538
Kortteli 2	3745	17760	95	592	21505
Kortteli 3	3787	15145	81	505	18932
Kortteli 4	2412	13468	72	449	15880
Kortteli 5	1748	11568	77	386	13316
Pysäköinti	5952				
Yhteensä	11804	68619	457	1902	80423



PAIKANNUSKAAVIO



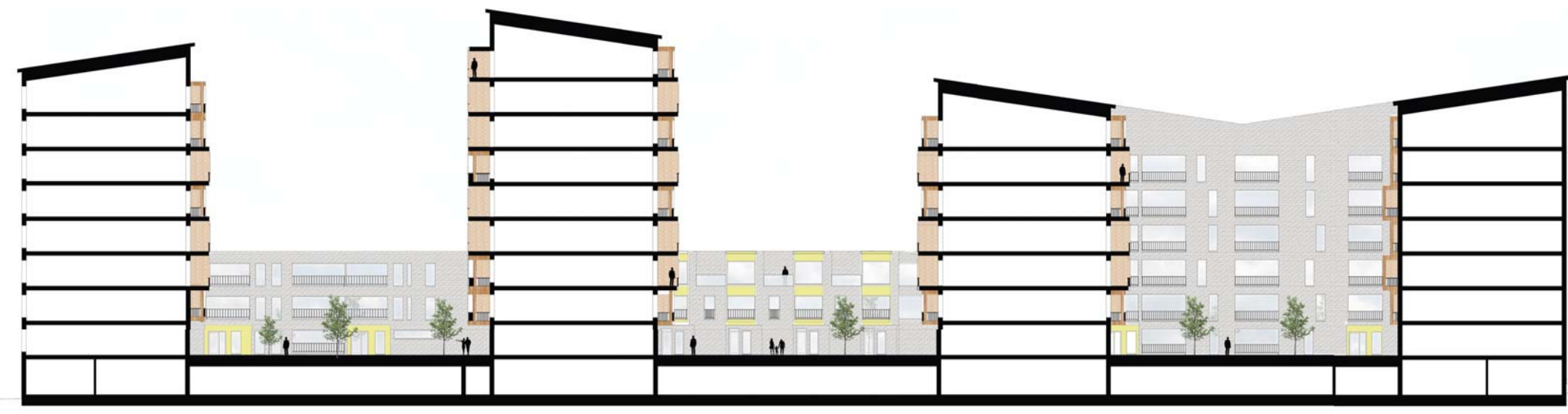
ALUEJULKISIVU 1:1000

Katukahvila

Älykäs valaistus joka tunnistaa lähestyvän kävelijän ja pyöräilijän tekee sillan alikulusta miellyttävän kaikkina vuorokauden- ja vuodenaikoina

Skeittireitti

Esteettömät Istuskelu portaat



KORTTELILEIKKAUS 1:500



JULKISIVUOTE ETELÄ 1:500



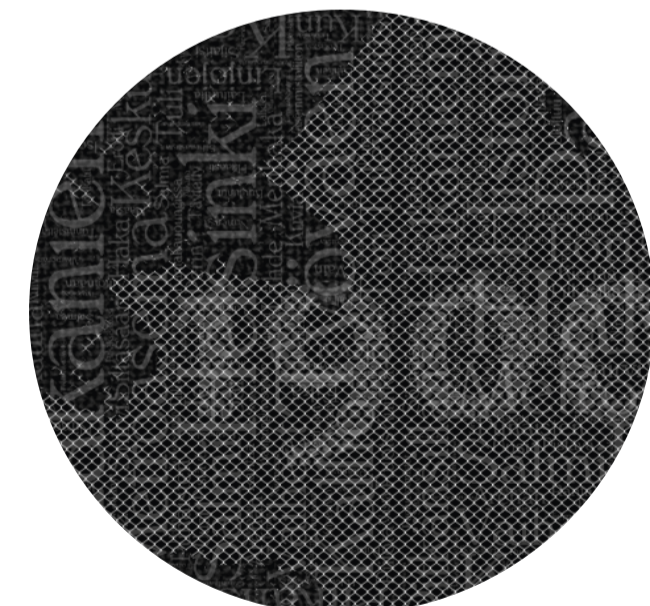
Ulokeparvekkeet sisäpihoilla

Seinäkiipeily

VISUALISOINTI
KORTTELIPIHALLTA



JULKISIVUMATERIAALIT



HISTORIA OSANA JULKISIVU
MATERIAALEJA

Tummvärit ja tiili viittaavat alueen historialliseen kehitykseen teollisuusalueena.

Rakennusten maantasokerroksessa on käytetty graaffista betonia, jonka kuva aiheet viittaavat alueen historiaan. Kuva aiheena on abstrakti taideteos hakaniemen alueen muuttuvasta rantaviivasta erivuosisadoilta ja -kymmeniltä. Kuva aiheessa on myös sana pilvi johon on otettu tekstiä alueen nimestä ja historiasta.

Sisäpihoilla graafisen betonin aiheena on heinäaihe joka viittaa hakaniemen varhaiseen kehitykseen ennen kaupungistumista.

ASUNNOT

Rantakortteli sijaitsee upealla paikalla, aivan meren ääressä. Suuret näköalaparvekkeet ja ylimmissä kerroksissa korkea huonekorkeus takaavat laadukkaat huoneistot. Asuntokoot vaihtelevat 27 m² yksioista tilaviin 150m² neliöihin.

Viihtyisät, läpi korttelin kuljettavat korttelipihat muodostavat rauhalliset oleskelualueet korttelipihoille. Liiketojien päällä olevilla kattoterasseilla avautuvat upeat merimaisemat.

JÄTTEET

Jätteiden keruussa jatketaan Helsingin uusien alueiden tapaan jätteiden imujärjestelmän käyttöä. Tämä on helppo ja siisti tapa kerätä jätteet kohdistetusti alueelta ilman tilaa vieviä jätehuoneita, eivätkä tyhjennysautot aiheuta melua.

PIHAT

Korttelipihat yhdistyvät toisiinsa kannella. Pihaille voidaan kulkea rantabulevardin kautta tai mukavasti sisäreittejä pitkin. Kansi piha erottaa yksityisen pihan rantabulevardin julkisesta ympäristöstä. Kansipihat muodostavat turvallisia ympäristöjä ja koska pihaille pääsee myös suoraan porrashuoneista, ovat ne esteettömiä, lapsiystävällisiä ja monikäyttöisiä.

Korttelin piha on jaettu kolmeen toiminnalliseen teemaan:

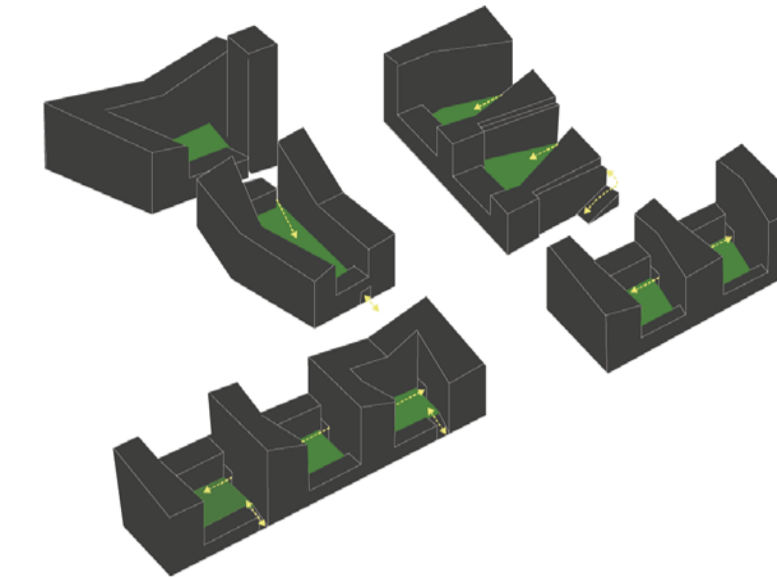
Ensimmäisellä pihalla on teemana kaupunkiviljely ja puutarhaympäristö. Kansipihalle sopii pienikokoiset puut, kuten omena ja kirsikkapuut. Asukkaat voivat viljellä hyötöpalstoja, nauttia yhteisöllisyydestä ja ekologisemmasta elementäväst kasvatetaan oman lähiruokansa.

Keskimmäisellä pihalla, jonne ei ole suoraan kulkuyhteyttä bulevardilta,

on teemana lapset ja leikki. Tällä pihalla on myös suuri hulevesi-aihe, kiipeilyseinä ja leikkipaikka. Lapset ovat vanhempien valvovan silmän alla, kaukana kaupungin melksestä. Kansitason asunnot on erotettu leikkipaikasta väljällä istutusvyöhykkeellä, näin leikkipaikan melu ei häiritse kansitasolla asuvia.

Kolmaspiha on kuntoilua ja yhdessä oloa varten, sieltä pääsee suoraan korttelin kuntosalille, talosaunan tiloihin ja kerhotiloihin. Saunatilan yhteydessä on myös suuri terassialue, jolla asukkaat voivat viettää aikaa. Tältä pihalta on on myös suora yhteys rantabulevardille.

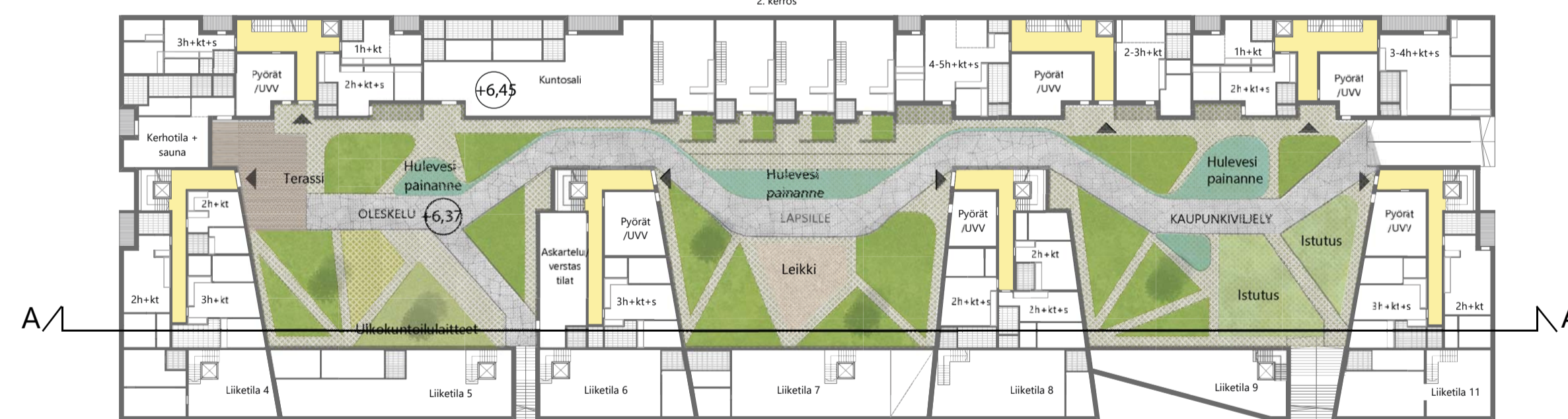
KORTTELIPIHAT



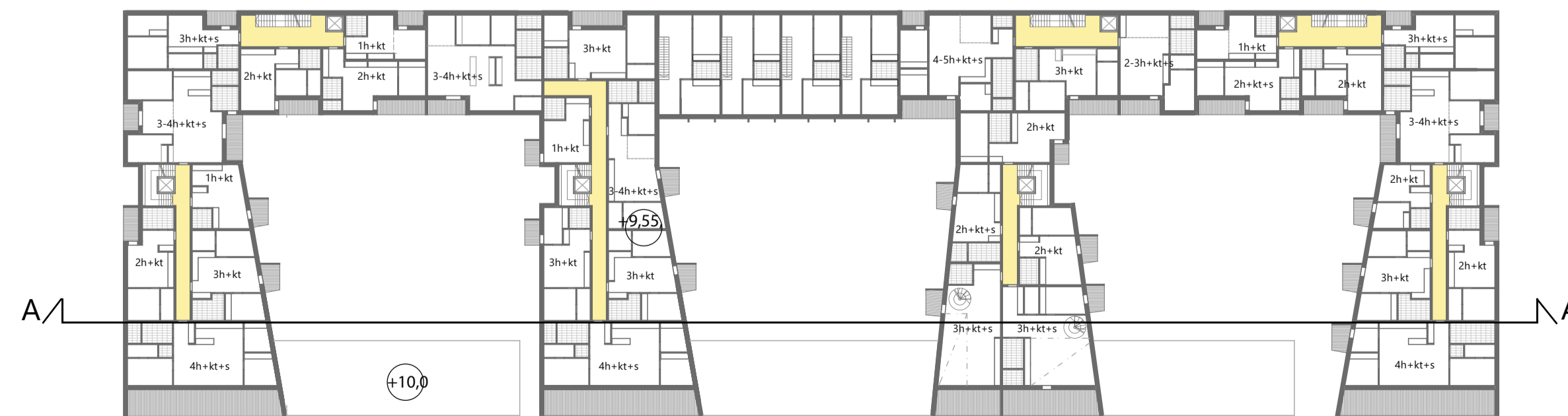
1.KRS POHJA (MAANTASO)



2.KRS POHJA



3.KRS POHJA



0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

POHJAPIIRROKSET 1:500



PAIKANNUSKAAVIO



Viihtyisät townhouseit

Tilataideteos rannan rakennusten sokkelissa tuo Hakaniemen historian osaksi jokapäiväistä arkea alueella

Muunneltavia liiketiloja erikokoisille yrityksille

Korttelin oma kuntosali

Yhteistiloja työskentelyyn ja vapaa-aikaan

Pesu ja huoltotilat pyörille

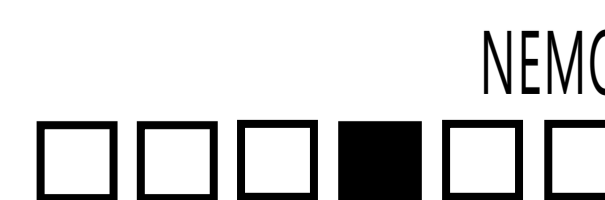


Näköalaparvekkeet

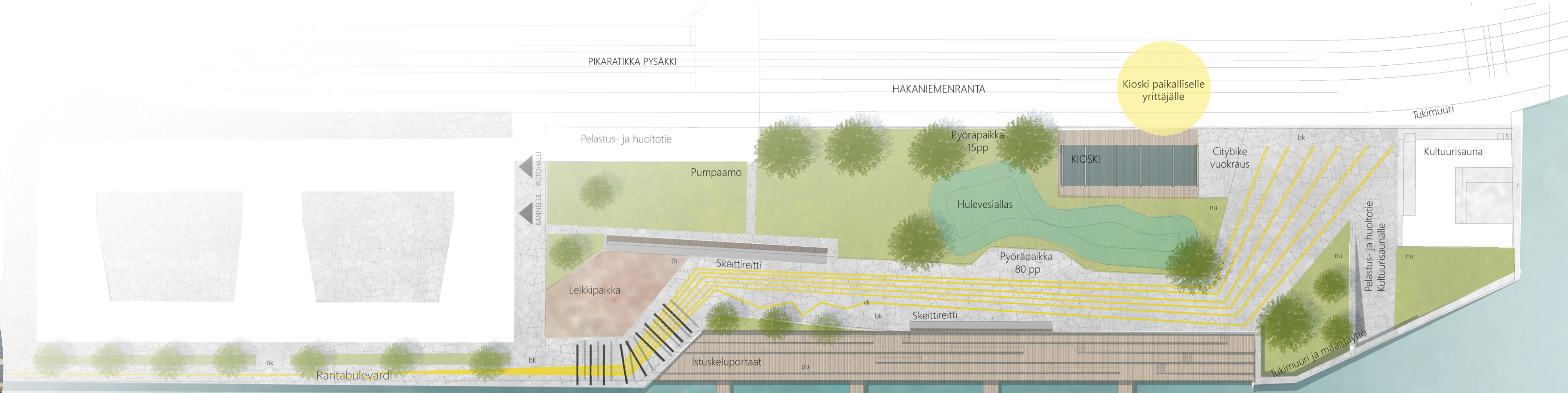
Vierahuoneita

Läpätalon perheasuntoja

Kaksi kerroksiset loft-asunnot



NEMO



OSA-ALUETARKENNUS 1:500

Rantabulevardin itäpäässä, Kulttuurisaunan vieressä on vihreää nurmi-alueita. Se on ihanteellinen paikka kesäpäivän viettoon. Esteettömästi saavutettavilla puuportilla voi hengähtää ja ihastella vierasvenesataman veneitä. Lasketun terassin suojissa voi nauttia läheisen kioskin antimista. Nuorison ja lasten tarpeet on otettu erityisesti huomioon rantabulevardilla.

Skeittauksen mahdollistava asfaltoitu alue yhdistelee saumattomasti vihreitä istuskelualueita ja skeittiramppeja. Jalankulkijoille löytyy turvallinen reitti alueen vierestä. Bulevardilla on myös leikkipuisto pienemmille lapsille. Lasten laajemmat leikkimahdollisuudet sijaitsevat Hakaniemensillan toisella puolella toiminnallisessa puistossa.

Puisto tarjoaa lapsille turvalliset kiipeily- ja leikkialueet, aikuisille ulkokuntolaitteita, sekä laajan aukion esimerkiksi puistojoogaa tai ryhmäliikuntatunteja varten.

KASVILLISUUS

Istutuksissa ja kattopuutarhoissa suositaan kotimaisia merenrannalla viihtyviä niittykasveja. Niittykasvien suosiminen alueella on viitaushakaniemen historiaan ajalle kun se oli pelkkä lehmihaka, ennen kaupungin levittäytymistäalueella.

Karujenolosuhteiden niitykasvi esimerkkejä, jotka houkuttelee myös perhosia alueelle:

- Ahdekaunokki
- Aho-orvokki
- Hopeahanhikki
- Isomaksaruoho
- Kangasajuruoho
- Kannusruoho
- Keltamatara

- Kevätesikko
- Kissankello
- Merikohokki
- Mäkiuisma
- Nuokkukohokki
- Pietaryrtti
- Ruoholaukka
- Verikurjenpolvi

Hulvesialtaiden ympäristössä suositaan kosteikoissa viihtyviä kasveja jotka myös haiduttavat paljon vettä. Tulvaniittyjen kasvit viihtyvät vaikka jäisivätkin ajoittain veden alle.

- Aitovirna
- Harakankello
- Keltakurjenmiekkä

- Kullero
- Kultapiisku
- Kurjenjalka
- Käen kukka
- Luhtalemmikki
- Niityleimikki
- Ojakellukka
- Ojakärsämä
- Puna-ailakki
- Purtojuuri

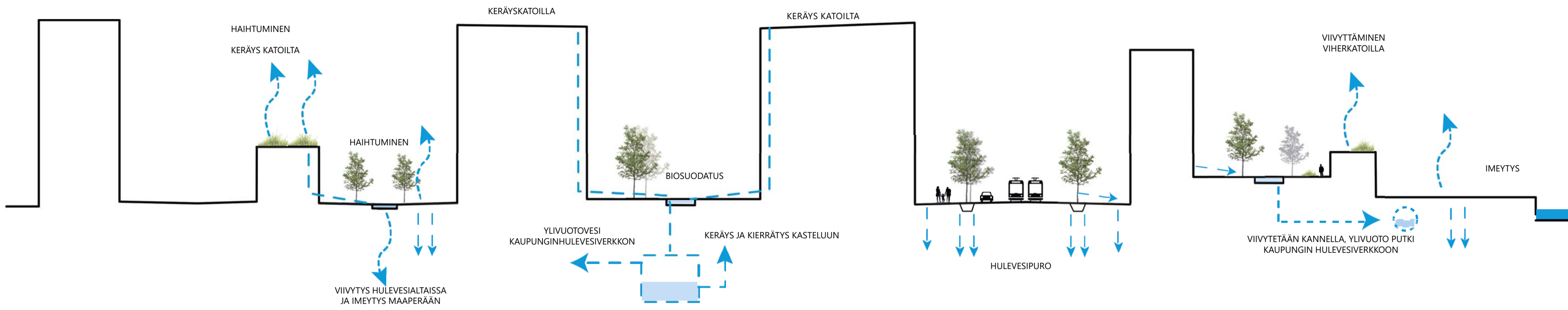
- Ranta-almi
- Rantakukka
- Rantatädyke
- Ratamosarpio

ALUEEN PINTAMATERIAALIT

- u: nurmikko
- th: turva-alue
- pu: puu
- bk: kiveys
- vk: valokivi

Tukimuurien ja pengerrysten tekemiseen voidaan käyttää esim. kivikoreja, joilla saadaan tuotua alueelle luonnon materiaaleja.

PERIAATEKUVA HULEVESIEN KÄSITTELYSTÄ



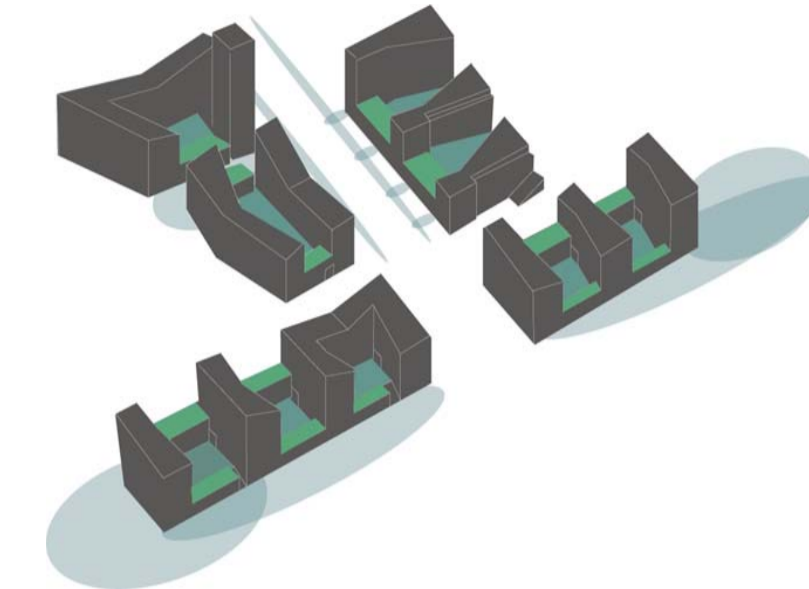
HULEVESIEN HALLINTA

Hulevesien ratkaisujen lähtökohdaksi on Helsingin kaupungin ohje hulevesien käsittelystä sekä ilmastokestävän kaupungin suunnitteluohje. Hulevesien käsittely on otettu mukaan suunnitteluun heti alkuvaiheessa ja sulautettu niiden hallinta osaksi suunnittelu ympäristöä. Hulevedet pyritään käsittelemään suoraan niiden syntypaikoilla. Pyritään siihen, että suunnittelualueelta ei purkautu hulevesiä rasitukseksi kaupungin hulevesiverkolle.

Pääasiassa tonteilla käytetään päällysteitä, jotka läpäisevät hulevesiä, esimerkiksi ruohokiveystä ja istutusalueita. Kortteleissa hulevesiä on pyritty viivyttämään ja keräämään hulevesipainanteissa sekä sadevesipuutarhoissa. Ne ovat luonteva osa pihasuunnittelua tai koko pihan aihe.

Korttelien rakennusmassojen matalissa osissa sekä katujen pyöräkatoksissa on suosittu viherkattoja. Ne tuovat vihreyttä alueelle, muistuttavat paikan historiasta niittykasveillaan ja lisäävät imeyttävän pinnan määrää.

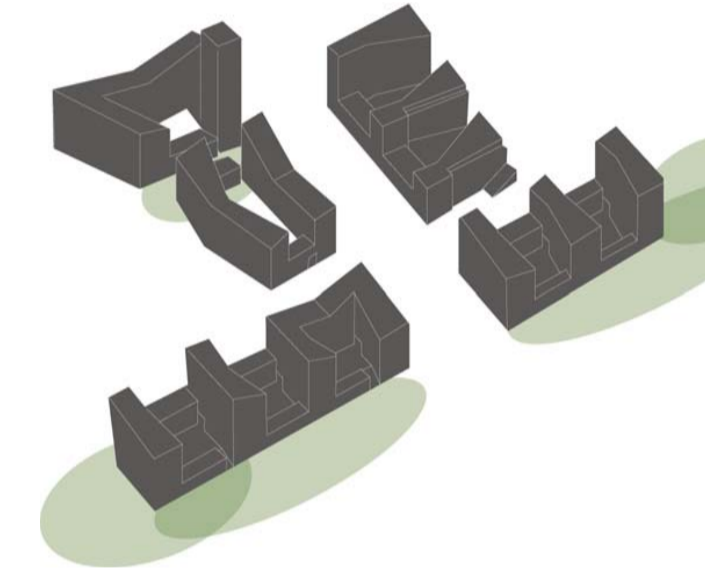
Osa hulevesiä on rakennettu siten, että hulevedet voidaan ottaa hyötykäyttöön esimerkiksi viherkasvien kasteluun. Näin hulevedet saadaan hyötykäyttöön, parantamaan alueen ekologisuuksi.



HULEVESIEN KÄSITTELY ALUEET KORTTELEISSA

- Viherkattoja
- imeyttävää pintaa
- hulevesialtaita
- hulevesipuroja

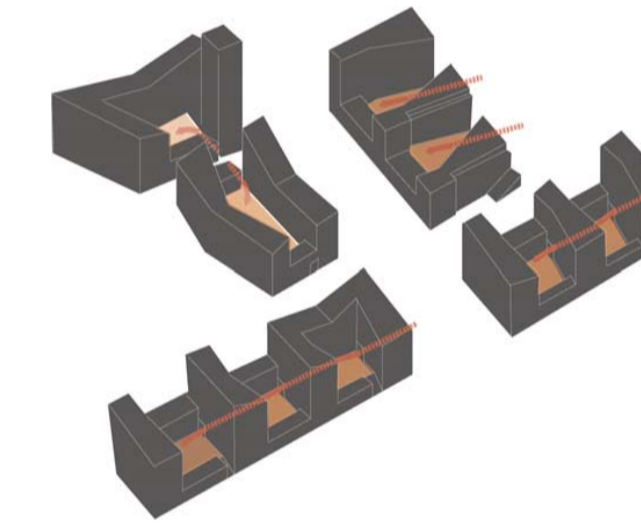
Niittykasveilla istutetut viherkatot tuovat vihreyttä suunnitelmaan, toimivat hulevesille imeyttävänä pintana ja historiallisena viitauksena alueen menneisyydelle.



PUISTOT JA VIRKISTYSALUEET

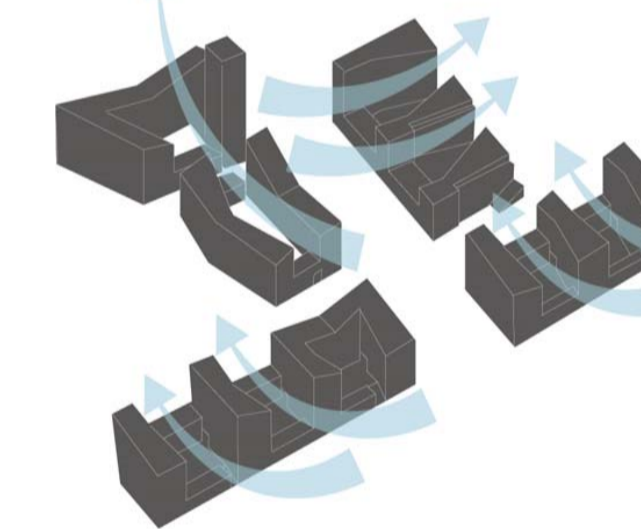
Piipahda kahville elämää vilisevälle bulevardille, tai rauhoitu luonnontilaisessa puistossa.

Uudet puistoalueet antavat Hakaniemelle omaleimaisen ilmeen. Suunnittelulla on taattu että jokainen alueelle saapuva tietää saapuneensa juuri Hakaniemeen.



HUOLTO JA PELASTUS

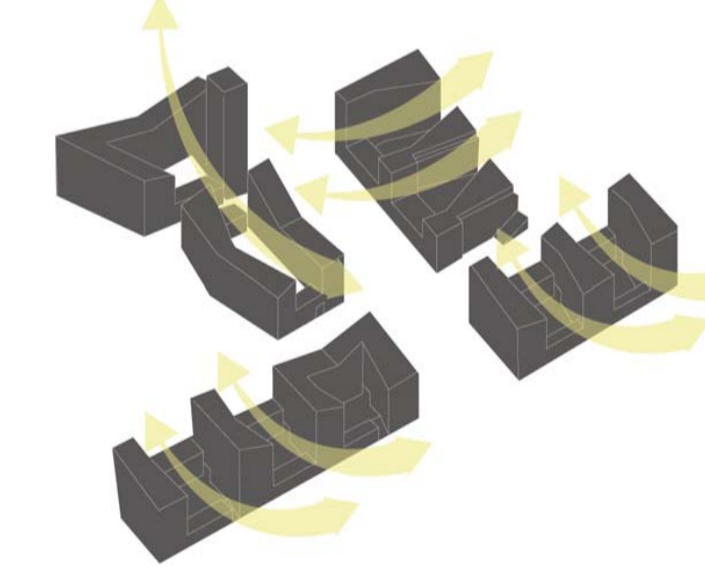
Pelastus ja huoltoajo ramppein kautta kansipihalle. Huoltoreitit on pyritty sijoittamaan alueella siten että ne häiritsevät mahdollisimman vähän kaikkia liikennemuotoja, mahdollistaen silti turvallisen ja huolettoman asumisen.



ILMAN LAATU

Korttelien ilmanlaatu pysyy parempana kun tuuli pääsee virtaamaan korttelien läpi, jolloin ilmanpölyhiukkaset ei kerääny pihalle.

Sisäpihoille on rakennusten massalla pyritty muodostamaan, myös tuulta hajottavaa ja tuulelta suojaavaa pintaa.

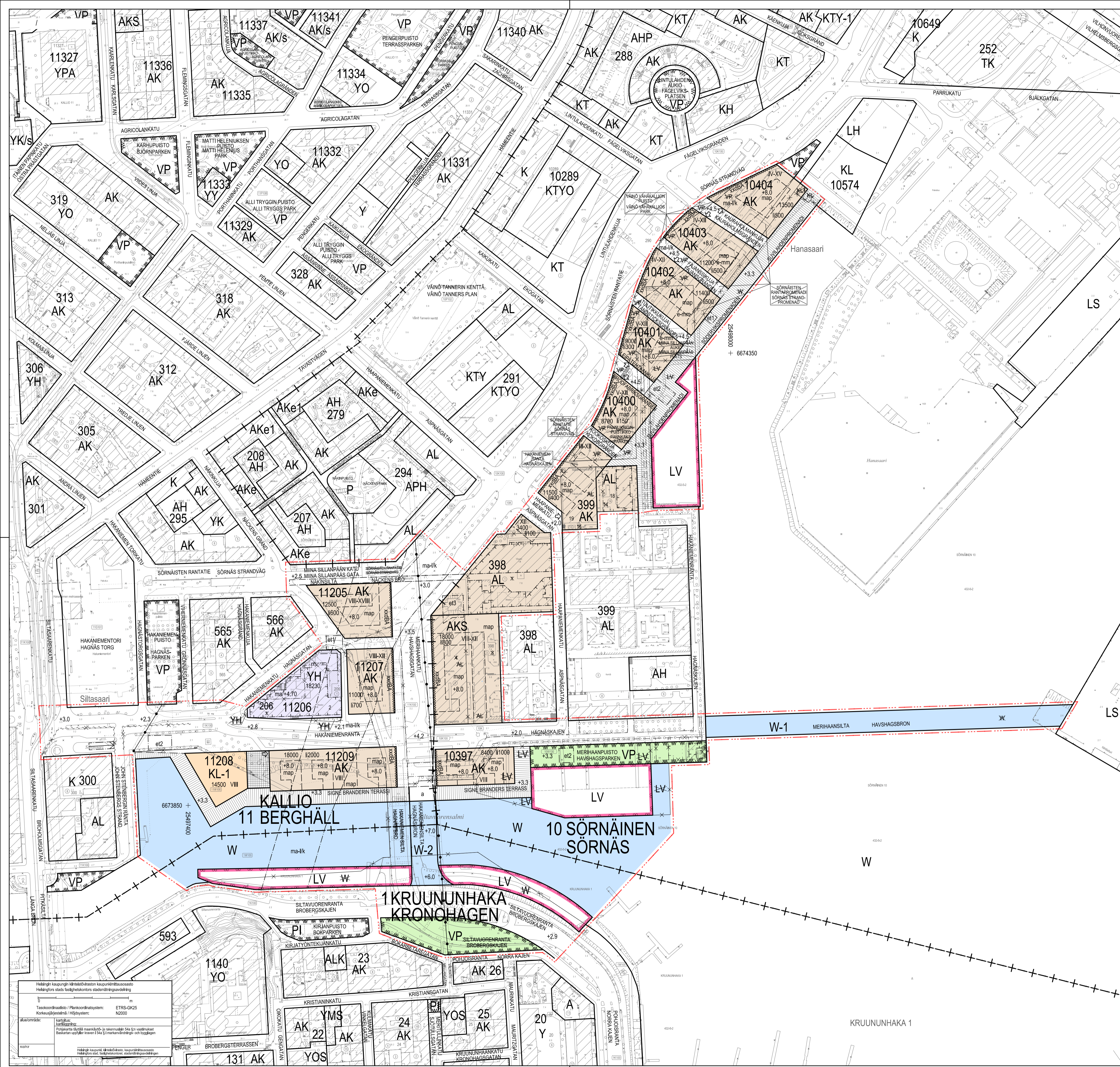


VALOISUUS

Korttelimassat päästävät valon kulkemaan vapaasti läpi. Näin asuntojen valonsaanti on pyritty maksimoimaan. Myös parvekkeita on sijoitettu niin että näkymät ja valonsaanti paranevat. Pohjois-eteläsuuntaisten talojen massoja on porrastettu siten että ylimmist kerroksista aukeaa parempia näkymiä.



VISUALISOINTI RANTABULEVARDILTA



ASEMAKAAVAMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET	
AK	Asuin- ja toimistorakennusten korttelialue.
AHS	Erityisasumisen korttelialue.
AL	Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue.
YH	Hallinto- ja virastorakennusten korttelialue.
KL-1	Hotellirakennusten korttelialue.
VP	Puisto.
LV	Venesatama.
W	Vesialue.
W-1	Vesialue, jolle saa rakentaa kaupunkikuvallisesti laadukkaan jalankulku-, pyöräily- ja joukkoliikennesillan. Sillan rakenteiden tulee olla ilmeeltään keveitä ja huolellisesti viimeistelyä. Erityistä huomiota tulee kiinnittää näkyviin kalastelemaan puuston suunnasta sekä sillan valaistukseen. Sillan kateiden, valaisinten ja johdinväylien ukonkaton ja sekä sillan alapuolisten rakenteiden limeseen tulee kiinnittää erityistä huomiota. Sillan kannen tulee pintamateriaaliltaan olla kaupunkikuvallisesti laadukas. Sillalta tulee olla liikennöitävissä hälytysajoneuvoilla.
W-2	Vesialue, jolle saa rakentaa kaupunkikuvallisesti laadukkaan jalankulku-, pyöräily- ja ajoneuvoliikennesillan. Sillan rakenteiden tulee olla ilmeeltään keveitä ja huolellisesti viimeistelyä. Erityistä huomiota tulee kiinnittää näkyviin kalastelemaan puuston suunnasta sekä sillan valaistukseen. Sillan kateiden ja valaisinten ukonkaton ja sekä sillan alapuolisten rakenteiden limeseen tulee kiinnittää erityistä huomiota. Sillan kannen tulee pintamateriaaliltaan olla kaupunkikuvallisesti laadukas. Sillalta tulee olla liikennöitävissä hälytysajoneuvoilla.

YLEISET MÄÄRÄYKSET	
3 metriä kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.	Katupojien on oltava viherkattoa, terassia ja/tai aurinkopaneelien-/keräimien käytössä.
Kaupunginosa raja.	Kattopintojen on oltava viherkattoa, terassia ja/tai aurinkopaneelien-/keräimien käytössä.
Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	Parvekkeiden tulee olla sisäänvedettyjä ja lasitetuita.
Osa-alueen raja.	Tontin rajaseinässä saa olla ikkunoita ja muita aukkoja, mikäli se ei estä kaavanmukaista rakentamista naapuritontilla.
Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.	Pihamaalla olevia tonttien välisiä rajoja ei saa aidata. Pihat on jäsenettävä pintamateriaalin, istutuksen, kalusteiden ja valaistuksen avulla viihtyisiksi leikki- ja ulko-oleskelutiloiksi. Sisäpihalta tulee olla vähintään yksi esteetön yhteys katualueelta ulkoillassa. Istutuksissa ei saa käyttää pihatason yläpuolelle kohoavia istutuslaitteita.
Ohjeellinen tontin raja.	Katujen ja julkisten ulkoiltojen pintamateriaalien on oltava laadukkaita.
Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.	Kortteilla tulee maantasokerroksen kerroskorkeuden olla vähintään 4,0 m.
Kaupunginosa numero.	10 SÖRNÄINEN SÖRNÄS
11208	Korttelin numero.
1	Ohjeellisen tontin numero.
HAKANIEMEN	Kadun, katuaukion tai puiston nimi.
14500	Rakennusoikeus kerrosalanelämetreinä.
VIII	Roomalainen numero osoittaa rakennuksen, rakennuksen tai sen suurimman sallitun kerrosluvun.
+3.3	Maanpinnan/pysäköintikannen ikkimääräinen korkeus-asema.
Rakennusala.	Luku osoittaa kerrosnelämetreinä kuinka paljon kadunvarsirakennuksen ensimmäisestä kerroksesta vähintään on varattava liike-, myymälä-, näyttely- tai muiksi asiakaspalvelutiloiksi. Tilat on varustettava rasvaneroteluaukioilla ja katon ylimmän tason yläpuolelle johdettavalla poistolamahormilla, joka saadaan rakentaa kerrosalaa lisäksi.
1400	Luku osoittaa kerrosnelämetreinä kuinka paljon kadunvarsirakennuksen ensimmäisestä kerroksesta vähintään on varattava liike-, myymälä-, näyttely- tai muiksi asiakaspalvelutiloiksi. Tilat on varustettava rasvaneroteluaukioilla ja katon ylimmän tason yläpuolelle johdettavalla poistolamahormilla, joka saadaan rakentaa kerrosalaa lisäksi.
Kivijalan liiketojien julkisivun pituus saa olla korkeintaan 10 m.	Rakennuksen porrashuoneesta tulee olla yhteys läpi talon.
et1	Alueen osa, jolle saa sijoittaa maanalaisen jätevedenpumpupaamon.
et2	Alueen osa, jolle saa sijoittaa maanalaisen tulvapumpupaamon.
et3	Alueen osa, jolle saa sijoittaa maanalaisen väestösuojan sisään- ja hätäpoistumisreitit sekä teknisiä pysty-yhteyksiä.
e-mm	Alue, jonne on sijoitettu pilaantuneita sedimenttejä. Alueen kunnossapidon tulee selvittää ennen rakentamista.
map	Pihakanne alainen pysäköintilaitos.
map	Maanalaisten tilojen johtava ajoluiska.
ma-k	Keskustunnelle ja sen apuiloille kaupungin tarpeisiin varattu maanalaisten tila suojavyöhykkeen.
map	Teknisen huollon tunnit. Tunnelin kohdalla ei saa suorittaa rakentamista tai louhinta siltä, että siltä aiheutuu tunneille tai siltä oleville toimintoille häiriötä.
map	Likimääräinen sisäänojo pysäköinti- ja huoltotiloin.

AUTOPAIKKOJEN MÄÄRÄT	
AK-kortteilla 1 ap/150 k-m ² .	Jos tontilla on kaupungin vuokra-asuntoja niiden osalta voidaan kiittää 20 % jäsennettävistä autopaikkamääräistä kuin vastaavissa omistusasunnoissa.
Jos vähintään 50 autopaikka toteutetaan keskitetysti nimeämättömänä, voidaan kokonaispaikkamäärästä vähentää 10 %.	Jos vähintään 200 autopaikka toteutetaan keskitetysti nimeämättömänä, voidaan kokonaispaikkamäärästä vähentää 15 %.
Jos tontin omistaja tai haltija osoittaa pysyvästi liittyvänsä yhteiskäyttöautajärjestelmään tai muulla tavalla varaus-yrityksen asukkaalle yhteiskäyttöautojen käyttömahdollisuuden, autopaikkojen vähimmäismäärästä voidaan vähentää 5 ap yhä yhteiskäyttöautopaikkaa kohti, yhteensä kuitenkin enintään 10 %.	Rakennettaessa alueelle erityisasumista sovelletaan erityisasumisen autopaikkamäärää.
Kortteilla 11205, 11207, 11209, 10397, 398, 399, 10401, 10402 ja 10403 (600 m, metroasemalta ja pika-railioliiketyksiltä) rakennettaessa pysyvästi vaadittua suurempi ja laadukkaampi pyöräpysäköintirakaisu, autopaikkojen vähimmäismäärästä voidaan vähentää 1 ap kymmenen pyöräpysäköintipaikkaa kohden kuitenkin enintään 5 % autopaikkojen kokonaisuudesta. Lisäpaikkojen tulee sijoita pihat- tai katutasossa katutasu-tilassa.	POLKUPYÖRÄPAIKKOJEN MÄÄRÄT Tontille sijoitettavien polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärä on: - 1 pp/30 m ² asuntokerroksalaa. - 1 pp/90 m ² toimistorakentaa.
Asukkaiden polkupyörät pysäköintipaikoista vähintään 75 % tulee sijoittaa pihatasossa olevassa ulkoilma- varastossa.	Kerrostalossa sekä ulkona sijoitettavien asukkaiden paikkojen etä vieraspysäköintipaikkojen tulee olla runko- lukittavia.
Vieraspysäköintipaikoissa tulee osoittaa pyöräpysäköintipaikkoja asuntalon ulko-ovien läheisyydestä vähintään 1 pp/1 000 k-m ² .	Kadunvarsi- ja tulli- ja ravintolat 1 pp/15 asiakaspaikkaa ja 0,3 pp/yöntekijä.
Kadunvarsi- ja tulli- ja ravintolat 1 pp/15 asiakaspaikkaa ja 0,3 pp/yöntekijä.	Tällä asemakaava-alueella korttelialueelle on laadittava erillinen tonttijako.

HELSINKI HELSINGFORS

1. kaupunginosa Kruununhaka Vesi- ja katualueet

10. kaupunginosa Sörnäinen Kortteli 398 tontit 1, 3 ja 4 Kortteli 399 tontit 14 ja 15 Puisto-, venesatama-, vesi- ja katualueet

11. kaupunginosa Kallio Kortteli 206 Vesi- ja katualueet

Asemakaavaolosasto Asemakaavan muutosluonnos 1:2000

(muodostuu uudet korttelit 10397, 10400-10404, 11205 ja 11207-11209)

HELSINGIN KAUPUNKISUUNNITTELUVIRASTO	ASEMAKAAVAOSASTO
HELSINGFORS STADSPLANERINGSKONTOR	DETALJPLANEAVDELNINGEN
KSLK STPLV	
NÄHTÄVÄNÄ	PIIRUSTUS
TILU PÄSENDEN	RITING
MUUTETTU	PIIRITUS
ÄNDRAD	DATUM
	LAATIM
	UPPGJORD AV
	PIRITÄNT
	RITAD AV

luonnos

14.2.2017

Peritso Pulkka

Päivi Kaartinen

TSKOORDINAATTO/PLANKOORDINAATTOSYSTEM: ETRS-GK25 N2000	HYVÄKSYTTY: GODKÄND	TULLUT VORMAAN: TRÄTT I KRAFT	VS. ASEMAKAAVAVALIKKO: PIA SÖRJÖRS
MAANPÄIVÄ: 2017			TR. STADSPLANERINGS

Section	Author	Created	Votes	Content
vaihtoehto: Nemo	Jussi H.	2018-02-28T21:06:52.25	1	Hyvää on salmen jättäminen avaraksi merimaisemaksi. Huonoa on yksitoikkoiset ja massiiviset lamellitallot vailla mitään omaleimaisuutta.
vaihtoehto: Nemo	Anonyymi	2018-02-28T00:13:42.65	1	Hotelli tonttivaruksineen tuli suunnittelijoille annettuna. Arkkitehdit eivät voineet itse päättää, mikä olisi paras paikka hotellille. Tuossa kohdassa rannassa se ei kerta kaikkiaan voi olla!! Miksi hotellitontin varaus tehtiin yllättäen, kiireellä ja ilman avointa tarjouskilpailua? Tosiasiassa koko suunnittelukilpailu vaikuttaa hämähäkseltä.
vaihtoehto: Nemo	Ellu	2018-02-23T14:01:54.36	0	Torni hyvä. Rantaan jää tilaa. Hyvä kokonaisuus, sopeutuu ympäröivään rakennusmassaan.
vaihtoehto: Nemo	Anonyymi	2018-02-20T16:38:25.37	1	Liian tylsä.
vaihtoehto: Nemo	Anonyymi	2018-02-19T15:58:57.73	0	pidin talojen korkeuden mitoittamisesta vanhaan korkeustasoon mielekkäänä. rantaan ei tarvita tornitalojen muuria peittämästä taaempaan olevaa vanhaa rakennuskantaa. puistoalueet toteutuessaan antavat mahdollisuuksia muillekin, kuin ihan taaperoille tai ihan vanhoille istuskelijoille, skeittireitti takaa murrosikäisille pojillekin jotain touhuamista, samoin kiipeilyseinämä. Se minkä osa kommentoijista on nähnyt tylsänä ja vanhahtavana, ei minusta ole syntyä vaan realistinen näkemys siitä mikä on toteutettavissa myös tuotantoon. liian upeat unelmat jättävät vain pettymyksen, kun rahoitus toteuttamisvaiheessa ne karsii. Kumpu puisto/bulevardi osio edes toteutus tuomaan vehreyttä alueelle
vaihtoehto: Nemo	Anonyymi	2018-02-17T12:19:15.41	0	Liian lähiömäinen, muuten hyvä.
vaihtoehto: Nemo	Anonyymi	2018-02-16T07:02:57.59	1	Tehoton tylsä ranta pilaa koko jutun
vaihtoehto: Nemo	Anonyymi	2018-02-14T09:40:28.36	0	ihana! tykkään tosi paljon. Paljon hyviä ideoita puistossa ja kortteli massoittelussa. Kaipaa hienoista, mutta paljon hyvää!
vaihtoehto: Nemo	HRP	2018-02-13T18:45:08.86	0	Rannan rakennusrivistö periaatteessa hyvä, mutta persoonallisuus puuttuu, kaupunkikuvassa tylsä rivistö joka voisi olla melkein mistä vaan. Torniaineen sijoitus hyvä ja mielenkiintoinen, tosin suhde vanhaan Merihaan torniin jää epäselväksi.
vaihtoehto: Nemo	Anonyymi	2018-02-13T12:29:45.43	0	Tykkään muuten mutta rannan talorivit pilaa muuten hyvän suunnitelman.
vaihtoehto: Nemo	Anonyymi	2018-02-13T08:16:25.28	1	Ei hyvä. Liian tuttu ja turvallinen ratkaisu, jotain mielenkiintoista pitäisi laittaa mukaan. Antaa rakennusyhdytöiden yrittää karsia kaikki mielenkiintoinen pois, ei tehdä sitä heidän puolestaan heti projektin alussa.
vaihtoehto: Nemo	Ville	2018-02-13T06:37:56.33	0	Pitäisi olla enemmän tornitaloja.
vaihtoehto: Nemo	Anonyymi	2018-02-13T06:37:16.36	0	Tämä on kone! Tiivis vanhaa kunnioittaen.
vaihtoehto: Nemo	Anonyymi	2018-02-12T22:23:52.03	0	Talot 2-3 krs liian matalia. Muuten hyvä
vaihtoehto: Nemo	orkean rakentamisen ystä	2018-02-09T19:56:34.41	0	Erilaisista asumis muodoista plussaa, samoin tornista. Kumpu tulisi myös toteutukseen tuota asumisen variaatiota. Kalasatamaan suunniteltiin ideakilpailussa kaksikerroksisia huoneistoja (Jos tuo loft nyt tarkoittaa tässä sitä, mene ja tiedä), mutta aika vähän niitä loppujen lopuksi toteutettiin...
vaihtoehto: Nemo	Pyöräilijä	2018-02-09T19:16:26.30	0	Vanhaa on kunnioitettu kivasti, assarista välittynyt tunne vihreästä kaupungin osasta. havainne kuva on aika kaukaa otettu huku massaan sen vuoksi, eikä erotu edukseen. Toisaalta uudet istuu kivasti kokonaisuuteen, melkein pä saumattomasti.
vaihtoehto: Nemo	Aino	2018-02-09T19:13:29.28	0	Tässä varlaan on pyritty maksimoimaan kerrosneliöiden määrä? Ankean ja halvan näköinen
vaihtoehto: Nemo	Kaisu	2018-02-09T19:04:19.87	0	Kiehtovat vesielementit ja plussaa hulevesien huomiointi!