

Linnanniemen alueen kehittäminen museotoiminnan näkökulmasta

Ryhmä 4: Laura Jones, Henna Ala-Lehtimäki, Sofia Turkulainen, Tiina Tiilikainen

Museologian projektikurssi 2020

Sisällys

Sisällys	2
Johdanto	3
Historian ja tulevaisuuden museon sijainti ja museoflow	6
2.1. Museoiden keskeinen flow	6
2.2. Museon sijainti	8
2.2.1. Forum Marinumin ja Turun linnan välissä	8
2.2.2. Museokolmio	11
2.2.3. Niemen kärki	13
Alueen identiteetti: maisemointi, merellisyys ja ympäristö	15
3.1. Maisemointi – alueen yleisilme	15
3.1.1. Suunnitelmien yleisilmeet	15
3.1.2. Linnanniemi osana kansallista kaupunkipuistoa	20
3.2. Merellisyys ja saaristo	23
3.2.1. Meri identiteettinä	23
3.2.2. Meri kohteena	25
3.3. Ympäristö	27
Saavutettavuus	31
4.1. Alustus ja opasteet	31
4.2. Pysäköintitilat ja autoliikenne	32
4.2.1. Linnankadun katuosuus Turun linnan vieressä	33
4.2.2. Pysäköintitilat	34
4.3. Julkinen liikenne	35
4.4. Kevyt liikenne	36
4.4.1. Jalankulkijat, polkupyörät ja sähköpotkulaudat	36
4.5. Joen ylittäminen ja joen raitti	38
4.5.1. Joen raitti ja vesiliikenne	38
Ympärivuotinen lähestyttävyyys	40
5.1. Ympäri vuorokauden, ympäri vuoden	40
5.1.1. Käyttäjryhmien merkitys alueen ympärivuotisuudelle	40
5.1.2. Suomenlinna referenssikohteena	42
5.2. Palvelut museotoiminnan tukena	43
5.2.1. Erilaiset käyttäjäryhmät ja oikeanlaiset palveluntarjoajat	43
5.2.2. Kilpailuehdotusten näkökulmia palveluihin	45
5.3. Muuntautuvat ja toiminnalliset ulkotilat	46
5.4. Asuminen ja rakentaminen Linnaniemellä	48
Lopuksi: Työryhmän suositukset	52

1. Johdanto

Tässä raportissa käsitellään Linnanniemen ideakilpailussa kolmea palkittua (*Kolme palaa*, *H2Å*, *Kolme*) ja kahta lunastettua (*The Urban Archipelago*, *Tides*) kilpailuehdotusta neljän eri teeman kautta. Teemat nousivat esiin erityisen merkityksellisinä museotoiminnan näkökulmasta, johon havainnot ja suositukset kiinnittyvät läpi raportin. Palkintolautakunta suosittelee jatkosuunnittelun pohjaksi suunnittelukilpailun voittanutta *Kolme palaa* -ehdotusta, jossa uusi museo rakentuu rantaan asti laajenevan uuden Linnanpuiston vasemmalle puolelle. Täten raportissa käsitellään erityisesti voittajasuunnitelman etuja ja mahdollisia puutteita, esitellen rinnalla neljän muun suunnitelman ratkaisuja teemoittain. Näin muodostuu raportin loppukappaleessa ehdotettu kokonaisuus, joka rakentuu *Kolme palaa* -suunnitelman ympärille lisäten siihen kuitenkin toimivia elementtejä ja toimintoja muista suunnitelmista.

Ensimmäinen ja ehkä jopa tärkein teema on uuden **Historian ja tulevaisuuden museon sijainti** Linnanniemellä, joka tulee vaikuttamaan koko Linnanniemen museotoimintaan sekä alueen kehittymiseen ja "lopulliseen" kaupunkikuvaan merkittävästi. Sijainti tulee määrittämään miten ja missä alueen museot – Turun linna, merimuseo Forum Marinum ja Historian ja tulevaisuuden museo – voivat toimia yhteistyössä, ja se antaa suunnan tuleville rakennuksille, kortteleille ja tavalle, jolla Linnanniemi alkaa rakentua ja olla olemassa uudessa muodossaan. Uuden museon sijainti vaikuttaa ratkaisevasti myös museoiden keskeiseen flowhun; siihen miten museot ja alue toimivat kokonaisuutena, liikkumiseen museoiden ja muiden toimijoiden välillä, siihen miten museot täydentävät toisiaan ja miten koko alueella liikkuminen ja sen kokeminen koetaan. Se mitä alueella ja varsinkin museoiden välillä on nähtävissä ja miten se nähdään ja koetaan, vaikuttaa vahvasti siihen kuinka mielekkääksi museoihin ja niiden alueille tulo mielletään.

Toisena merkittävänä teemana on **alueen identiteetti: maisemointi, merellisyys ja ympäristö**. Kilpailuohjelmassa Linnanniemi on kuvattu erilaisia elämyksiä, tapahtumia ja palveluita tarjoavana elävänä ja monipuoliseen oleiluun sopivana viihtyisänä ympäristönä, joka tulee houkuttelemaan alueelle niin kaupunkilaisia kuin matkailijoitakin. Tulevaisuuden Linnanniemi on sekä merellinen ympäristö, saaristoliikenteen solmukohta että portti kaupunkiin. Millainen siis on suunnitelmien Linnanniemi? Mitkä tekijät määrittävät alueen

identiteettiä ja luovat alueesta ainutlaatuisen, merellisen kohteen? Teeman puitteissa käsitellään myös kestävästä kehitystä sekä hulevesien ja tulvariskin käsittelyä suunnitelmissa.

Kolmantena käsittelemme alueen **saavutettavuutta**. Saavutettavuutta voidaan luoda sekä fyysisesti mahdollisimman monipuolisella ja selkeällä reitistöllä että henkisesti etäisyyksiä pienentämällä. Museotoiminnan kannalta oleellista on rakentaa kaikilla liikennemuodoilla mahdollisimman vaivattomasti tavoitettavissa oleva Linnanniemi. Saavutettavuuteen ja esteettömyyteen liittyvät vahvasti selkeät opasteet ja reitistöt niin joukkoliikenteen, yksityisen autoilijan kuin kevyen liikenteen käyttäjän kannalta. Kun joen ranta ja kulkuväylät Linnanniemeen ovat viihtyisät, ihmisiä voidaan kutsua museoihin pitkin rantaa, ja saavutettavuus sekä lähestyttävyyks kasvavat ja vaikuttavat näin positiivisesti museoiden väliseen flowhun.

Merkittävänä ohjaavana ajatuksena kehittämishankkeen taustalla on ollut se, että Linnaniemellä voisi viihtyä vuorokauden ympäri. Siksi neljäntenä teemana on alueen **ympärivuotinen ja ympärivuorokautinen lähestyttävyyks**. Alueen ainutlaatuinen historia ja kiinnostavat kulttuurikohteet lukuisine muine palveluineen lisäävät Linnanniemen sekä Turun kaupungin vetovoimaa ympäri vuoden. Alueen suunnittelutyössä on olennaista huomioida alueen ympärivuotinen lähestyttävyyks ja käytettävyyks, jotta uuden museon avautumisen ja Linnanniemen kehittämisen myötä alueeseen kohdistuva kiinnostus jakaisi asiakasvirtoja tasaisemmin eri kuukausille. Kaikkina aikoina houkuttelevan Linnanniemen brändin rakentamista pohditaan palveluiden, ulkoalueiden ja asuinrakentamisen näkökulmista.

Kaupunkisuunnittelussa nousussa on ajatus 15 minuutin kaupungista, utopiasta, jossa ei tarvita juuri lainkaan autoja ja jossa kaikki on viihtyisästi lähellä.¹ Tällainen ajattelutapa sopii myös Linnanniemen alueelle varsinkin museotoiminnan näkökulmasta; viihtyisä kaupunkialue, jossa palvelut, museot ja kaikki muu tarvittava ovat helposti kävelymatkan ulottuvissa. Tämänkaltaisen alue sopii asukkaille, joiden kaikki tarpeet tulisivat täytetyksi 15 minuutin säteellä kotiovesta, sekä kävijöille, jotka löytäisivät Linnaniemestä nähtävää, tekemistä ja

¹ Ks. lisää mm. C40 Cities: What is a '15-minute city'?, *youtube.com*, 15.7.2020. <https://www.youtube.com/watch?v=McGyONofhi4> // O'Sullivan & Bliss: The 15-Minute City – No Cars Required – Is Urban Planning's New Utopia, *Bloomberg*, 12.11.2020. <https://www.bloomberg.com/news/features/2020-11-12/paris-s-15-minute-city-could-be-coming-to-an-urban-area-near-you>

kokemista koko päiväksi tai viikonlopuksi. Tämä konsepti on kestävän kehityksen mukainen hiilidioksidipäästöjen vähentyessä. Samalla paluu paikallisempaan ja hitaampaan elämään, jossa työmatkaan kuluva aika voidaan investoida suhteeseen lähiympäristön ja -ihmisten kanssa, luo kaikin puolin puhtaamman, turvallisemman, terveellisemmän ja inklusiivisemmän ympäristön. Autojen tarpeen väheneminen antaa lisätilaa puistoille, pyöräteille ja vapaa-ajanviettopaikoille, joita Linnanniemen alueellakin on suunnitelmissa runsaasti. Paikallisilla ja vierailijoilla on turvallista toimitilaa, joka viihtyisyydellään edistää myös museotoimintaa.

2. Historian ja tulevaisuuden museon sijainti ja museoflow

Uusi museo ja sen sijainti tulevat vaikuttamaan museotoimintaan sekä alueen kehittymiseen ja "lopulliseen" kaupunkikuvaan merkittävästi. Voittajaehdotuksissa museo on ideoitu kolmeen eri sijaintiin, joita analysoimme tässä luvussa: Forum Marinumin ja Turun linnan väli, uutta Linnanpuistoa reunustavan "museokolmion" läntisin kärki ja Linnanniemen kärki. Linnanniemen luonnetta tulee merkittävästi määrittämään se, onko uusi museo lähempänä muita jo olemassa olevia museoita, muodostaen näin tiiviin museokolmion, vai muodostaako se niemen kärjessä löyhemmän museoyhteyden, kuitenkin tehden samalla koko kaupunginosasta suuremman "museoalueen". Tämä tulee museoflown vahvuuden lisäksi määrittämään myös ympäröiviä rakennuksia ja luontoalueita, joista puhutaan lisää myöhemmissä luvuissa.

Alueen tiiviys on vaikuttava tekijä; liian tiivis museoalue rajoittaa museotoimintaa sekä Linnanniemen kehitystä ja ilmettä yleisesti, mahdollisesti jopa tehden museoiden ryhmittymästä "temppelemäisen" ja luotansatyöntävän. Toisaalta liian kaukana oleva Historian ja tulevaisuuden museo estää yhtenäisen museoalueen ja toimivan museoflown syntymisen, vaikka laajentaakin alueen museoyhtymää. Fyysinen sekä henkinen välimatka ja museoiden yhteys voi tuntua liian pitkältä, estää hyvin soljuvan museoflown, mikä puolestaan johtaa alueen rikkonaisuuteen, eri museoiden ja osien – todelliseen ja koettuun – eristyneisyyteen ja johdonmukaisuuden puutteeseen Linnanniemessä alueena.

2.1. Museoiden keskeinen flow

Uuden museon sijainti vaikuttaa ratkaisevasti museoflowhun. Museoiden ja muiden palveluiden on katsottava olevan alueella täydentämässä toinen toistansa, eikä kilpailemassa tai viemässä asiakkaita toisiltaan. Alueelle yhteen museoon saapuva on todennäköisimmin valmis vierailemaan myös muissa museoissa joko samalla matkalla tai tulemalla Linnanniemelle uudestaan. Tämän toivoisi näkyvän myös museoflown toteutumisessa; onnistuneet kulkuväylät, opasteet ja museoiden välillä olevat virikkeet sekä viihdyttävät ja mielekkäät elementit edistävät museoiden ja koko alueen toimintaa tekemällä alueesta puoleensa kutsuvan ja houkuttelemalla kävijöitä liikkumaan museosta toiseen Linnanniemen sisällä. Museokokonaisuuksien on todettu vetävän yleisöä hyvin puoleensa, ja esimerkkejä

löytyy sekä ulkomailla että esimerkiksi Tampereen Vapriikissa. Linnanniemen museoiden uskoisi siis luovan yhden alueen toimivista vetonauloista, mutta alueen tiiviys, linkittyminen ja näiden vaikutus museoflowhun erityisesti tulevat näyttämään kuinka onnistuneesti museot keskenään aikaansaavat tehokkaan kokonaisuuden. Esimerkiksi näköyhteys museoiden välillä koetaan tärkeäksi museotyöntekijöiden sekä -kävijöiden näkökulmasta. Jotta museoita voi markkinoida kokonaisuutena, on näköyhteys ja/tai tarpeeksi selkeästi viitotettu alue kulkureitteineen välttämätön.

Museoflown voi katsoa jatkuvan museoiden välittömän läheisyyden lisäksi myös kauemmaksi Linnanniemen – ja koko keskustan – alueella. Kun joen ranta ja kulkuväylät Linnanniemeen ovat viihtyisät, ihmisiä voidaan kutsua museoihin pitkin rantaa ja saavutettavuus sekä lähestyttävyyks näin kasvavat ja vaikuttavat positiivisesti flowhun. Joenraitista ja muusta saavutettavuudesta lisää luvussa 4.

Museoiden ollessa lähellä toisiaan museoflown on usein helpompi muotoutua sujuvaksi. Läheisyys helpottaa museoiden kannalta yhteisten tapahtumien, resurssien, pysäköinnin ja tilojen käyttöä. Liika tiiviys taas voi pakottaa museoflown liian keskitetyksi, niin että se ei nimensä mukaisesti virtaa alueella. Linnanniemi alueena ei kuitenkaan ole niin laaja, etteikö yhteistyö onnistuisi, vaikka museot eivät olisi aivan naapureita. Laajempi museoalue tuo avoimuutta tilaan ja tekee koko alueesta kiinnostavamman.

Museoflow liittyy myös muihin tarjottuihin palveluihin, siihen kuinka koko alue houkuttelee. Toimiva museokokonaisuus ja monet kiinnostavat kohteet Linnanniemen alueella saavat kävijän lähtemään alueelle helpommin. Museosta toiseen siirtyminen tulisi hyödyntää parhailla mahdollisilla tavoilla: viheralueet, lepopaikat, yhdistetty opastus, ei asuntoja välissä. Kun museosiirtymät ovat viihtyisiä, ne sisältävät virikkeitä tai katseenvangitsijoita, ja vievät kulkijan huomion aktiivisesti tai passiivisesti, flow saadaan Linnanniemen alueella kulkemaan sujuvasti. Erityisesti museoiden ja kaupungin yhteiset tilat ja vihreät alueet tarjoavat museoflowlle mahdollisuuden parantaa niemen houkuttelevuutta ja auttaa eri toimijoita ja palveluita – varsinkin museoita – täydentämään toinen toistaan.

2.2. Museon sijainti

Koska Historian ja tulevaisuuden museo on yksi ensimmäisistä alueen toteutettavista projekteista, uusi museo sijainteineen antaa Linnanniemen naapurustolle halutun suunnan ja määrittelee sen kehitystä ja rakentamista huomattavasti. Onko alue kolmen museon Linnanniemi vai Linnanniemi, jossa sattuu olemaan kolme museota? Museoille tärkeää on niiden oma sisältö ja työ, mutta museot tarvitsevat myös muita kokonaisvaltaisia palveluita kuten ravintoloita, kahviloita ja kauppoja, toimintaa puistossa, ja muuta virikettä, jotta alue ja sen myötä museotkin ovat houkuttelevampia.

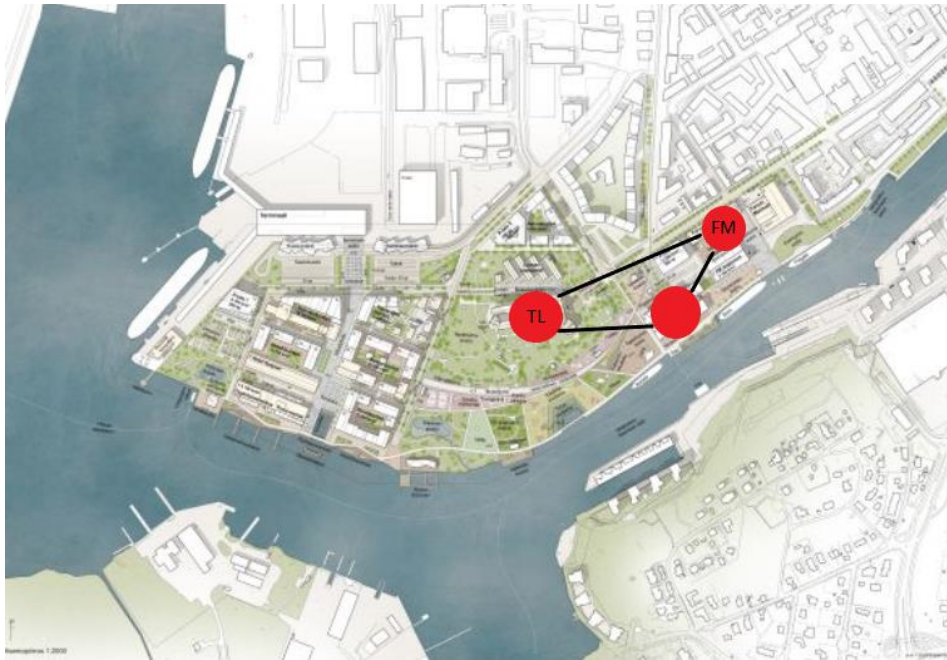
Myös museon sijainnin kiinnostavuus vaikuttaa alueeseen, sen kävijöihin ja museoon itseensä. Alueesta pystyy halutessa muodostamaan kolmen museon Linnanniemen, jossa kävijöillä ja asukkailla on viihtyisyyttä, palveluita ja kulttuuria monipuolisessa muodossa. Toteutuksen tulee kuitenkin olla sujuva, jottei Linnanniemestä synny porvarillinen kaupunkikulttuurikohde, jossa jokainen ei tunne itseään tervetulleeksi ja jossa ei ole mielekästä viettää koko päivää, eikä sen puoleen pidempää tai lyhyempääkään aikaa.

2.2.1. Forum Marinumin ja Turun linnan välissä

Historian ja tulevaisuuden museo sijoitettuna Forum Marinumin ja Turun linnan välissä olevalla ranta-alueella muodostaisi tiiviin museoalueen, joka näkyy ehdotuksissa *Kolme ja H2Å*. Tiiviydellä on selvästi hyvät ja huonot puolensa; keskitetty museoyhtymä mahdollistaa hyvin yhteistyön, yhteinen toiminnallinen ulkotila voidaan saada kaikkien käyttöön ja museoflow on helppo suunnitella sujuvaksi. Toisaalta museokokonaisuudella on vaara tulla liian tiiviiksi, tila voi olla riittämätön yhteisen ulkotilan onnistumiselle ja laajennusmahdollisuudet ovat heikot, varsinkin Forum Marinumille ja uudelle museolle. Pysäköintitilan sijoittaminen voi myös tulla haastavaksi kaikkien museoiden ollessa niin lähellä toisiaan (ks. luku 4.2.).

Erityisesti museoiden yhteiselle toiminnalle jäävä ulkotila olisi näissä suunnitelmissa huomattavasti pienempi kuin esimerkiksi muiden ehdotusten ratkaisuihin, joissa museokolmio ei ole niin tiivis ja koko puistokiila tuo toiminnallisia vaihtoehtoja. Tiivis museokokonaisuus on kuitenkin kauempaa tultaessa helposti saavutettava ja mahdollistaisi myös museoiden

resurssien yhtenäistämisen sekä mahdollisten yhteistilojen käyttöönottamisen. Sijainnin ollessa lähellä Forum Mariniumia, sen voidaan myös katsoa jatkavan joen ja jokivarren elävöittämistä, jota on kehitetty jo vuosikymmenten ajan.



Muokattu kuva ehdotuksesta *Kolme*.

Kilpailutyössä *Kolme* Historian ja tulevaisuuden museo osana elävää rantareittiä on ajatuksena toimiva yhdessä muiden eri reittien alueelta toiselle kanssa; se helpottaa saavutettavuutta, houkuttelee kävijöitä ja tekee alueesta ja museon sijainnista mielenkiintoisen. Rantareitin opasteinen ja oheistoimintoinen voi jopa katsoa museon ulospäin laajentumiseksi.

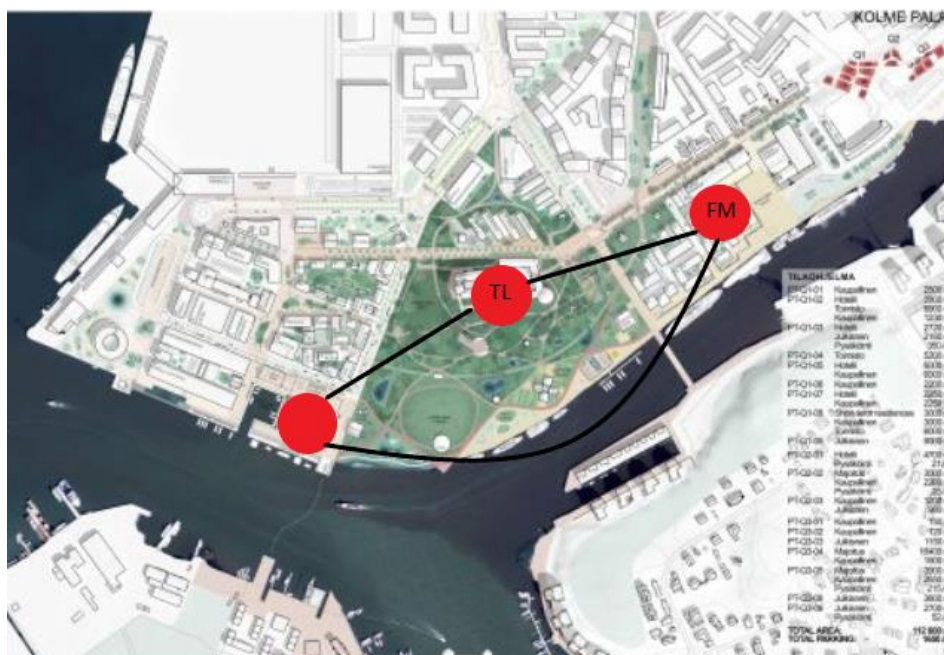
Museon paikka joella on hyvin luonnollinen, ja museo sekä joki voivat hyötyä toisistaan. Museo on sijoitettu joelle muissakin kilpailuehdotuksissa (tarkasteltavista vain *Tides*, jossa meriuimala jää joen ja museon väliin, sekä *The Urban Archipelago*, jossa museon voi katsoa olevan joko joen tai meren äärellä, eivät ole näin mahdollistaneet jokea), mutta *Kolme* on tästä parhaimpia esimerkkejä. Museon rannansuuntaisuus joen tuntumassa tekee sijainnista avoimen ja saavutettavan, ja rakennuksen toiminta avautuu myös yhteiseen ulkotilaan. Matalaksi, hieman hajanaiseksi jätetty museorakennus ei tässä veisi myöskään huomiota pois linnalta. Museon hajanaisuus ja läpikuljettavuus – “museopolku” – voisi tuoda alueelle vahvistetun museoflow’n ja saada kävijän kulkemaan toimivasti museoiden välillä, kun taas välttämättömät pysäköinti- ja huoltotoimet ovat flowlle tässä suunnitelmassa selvästi haitaksi.

Forum Marinumin ja Turun linnan välissä sijainti luo yhtenäisen museoalueen ja tiiviys mahdollistaa yhteistyön, mutta kuten jo mainittua, on museoalue kuitenkin hyvin tiivis, mahdollisesti liiallisesti. Suunnitelmassa on otettu huomioon Forum Marinumin ja Historian ja tulevaisuuden museon laajeneminen, jonka jälkeen jää vielä aukioita museon tapahtumille, asiakkaille ja muulle yhteistyölle. Laajennukset, pysäköintitalot, pienet aukiot ja kaikki muu tällä pienellä museoalueella voivat kuitenkin tehdä sen helposti ahtaaksi.

H2Å näyttää suunnitelmissa *Kolmea* avoimemmalta, mutta tosiasiasa siihen pätee suuresti samat seikat: tiivis museoalue auttaa museoyhteyden ja museoflown luomisessa, mutta vaikka ensisilmäyksellä ehdotus on tilallisesti ja toiminnallisesti hyvä, se on herkästi ahtaan tuntuinen, varsinkin laajennusten tapahtuessa. Vaikka Forum Marinumin edessä on aukio ja linnan ja uuden museon välissä ulkonäyttelytilaa, toiminnallisen puiston puute tällä sijainnilla voi vaikuttaa museotoiminnan järjestämiseen ulkotiloissa. Rannassa olevat asuinkorttelit rikkovat linnan yhteyden jokeen ja tekevät *H2Å*:n rannasta yksityisen tuntuisen. Tämä vaikuttaa selvästi alueelle tulon kautta museoflowhin ja vähentää lähestyttävyyttä jossain määrin. Toisaalta museorakennukseen suunnitellut panoraamanäköalat linnaan ja joelle päin koko rakennuksen leveydeltä toisi erilaista näköyhteyttä alueelle ja museoiden välille.

Museotyöntekijöiden näkökulmasta *H2Å*-suunnitelman museoiden tiiviys tarjoaa luultavasti parhaimmat edellytykset hyvälle museoiden väliselle flowlle ja olisi myös logistiikan puolesta “helpoin” ratkaisu. Myös Forum Marinumin taholta on annettu ymmärtää, että *H2Å*:ta pidetään ehdotuksista jossain määrin “parhaimpana”, koska se tarjoaa rantaan asti ulottuvaa tilaa ja potentiaalia tulevaisuuteen, varsinkin heidän museonsa ja sen laajenemisen kannalta.

2.2.2. Museokolmio



Muokattu kuva ehdotuksesta *Kolme palaa*.

Linnanpuistosta laajennettu vihreä alue joelle asti jatkuvana puistokiilana oli mukana monessa ehdotuksessa, kuten *Kolme palaa* ja *Tides*, ja tämä on yleisesti ottaen museotoiminnalle ja alueelle kokonaisuutena hyvä ja yhdistävä elementti. Puistokiilalla, jolla on paljon alaa, pystytään rauhoittamaan Linnanpuisto linnan maisemakäyttöön ja samalla lisäämään alueen toiminnallisuutta; tilaa on siis hyvin myös museotoimintaa edistävää toimintaa varten. Puistokiilan ansiosta linnan ja joen välinen yhteys tulee säilymään, linna pysyy näyttävänä elementtinä mereltä tultaessa ja puistoon syntyy mahdollisuuksia toiminnalliselle tilalle. Tämän kiilan kärjissä olevat Forum Marinum, Turun linna ja tuleva Historian ja tulevaisuuden museo muodostavat ns. museokolmion, joka sopii alueelle kuin “piste i:n päälle”: vihreyden ja viihtyvyyden korostaminen puistolla, jota museot reunustavat.

Museokolmio tarjoaa ihanteellisen sijainnin Historian ja tulevaisuuden museolle, jos vain keskelle saadaan järjestettyä kaikille yhteistä, toimivaa tilaa. Avoimempi alue mahdollistaa kahvilapalvelut, pop-upit ynnä muut toiminnot ja saa kävijät kulkemaan museoflown reitillä monipuolisesti ja viihtyisästi, vaikka tämä voi tarvita enemmän informaatiota ja houkuttelua, jotta ihmiset saadaan liikkumaan koko kolmiossa ja sen ulkopuolelle koko Linnanniemeen. Sijainnin ollessa lähempänä jokisuuta ja merta, museon vaikutus koko alueen kehittämiseen kasvaa. Kunhan museo ei ole arkkitehtonisesti liian korkea tai mahtipontinen, voi se tällä sijaintipaikalla kunnioittaa linnaa ja olla rinnakkain sen alueella. On kuitenkin tärkeää, ettei

alueella historiallisen ja ikonisen linnan rooli tule minimoiduksi tai varjoon jätetyksi uuden museon tai muun alueen kehittämisen tähden valitusta sijainnista riippumatta.

Asuinalue Forum Marinumin ja Turun linnan välissä, joka on suunniteltu kumpaankin näistä kahdesta ehdotuksesta, ei ole toivottu – luultavasti kenenkään mielestä. Asuin- ja liikerakennukset saattaisivat tehdä alueesta elävemmän, mutta tähän sijoitettu asuinalue rajoittaisi tai kokonaan estäisi museoiden (varsinkin Forum Marinumin) mahdollisuudet laajennuksiin, näköyhteyden linnaan ja voimakkaan museoflown.

Voittaneessa *Kolme palaa* -ehdotuksessa on paljon hyviä elementtejä. Avoin, eri vyöhykkeistä koostuva puistokiila antaa Turun linnalle arvoisensa paikan ja mahdollistaa laajan virkistysalueen, jolla myös museoiden yhteinen toiminta on mahdollista. Koska uuden museon sijainti on museokolmiossa kauempana kuin edellisessä alaluvussa mainituissa ehdotuksissa, voittajaehdotus ja laajempi museokolmio eivät museotyöntekijöiden mukaan tarjoa parhaita mahdollisuuksia alueen museoiden yhteistyölle. Yhteiselle toiminnalliselle ulkotilalle on kyllä tilaa, mutta se on kauempana joistain museoista – luultavasti Forum Marinumista – ja suoraa kulkureittiä museoiden välillä ei ole. Puistokiila tuo kuitenkin hyvät mahdollisuudet järjestää (museo)tapauksia ja auttaa huomattavasti flown kulkuun museoiden välillä ja koko alueella.

Suunnitelmassa on jalankulkureittejä, jotka puolestaan vahvistavat museoflowta, vaikka reitit museolta toiselle eivät ole suoria. Forum Marinumin ja linnan välisten asuinrakennusten pois jäädessä museoiden näköyhteyden uskoisi auttavan sekä yhteistyössä että museoflowssa sekä kävijöiden että työntekijöiden näkökulmasta. Uusi museo sijoittuu myös kävelyreitinvarteen, joen rantaan. Lähes kaikissa ehdotuksissa museo on sijoitettu aivan veden ääreen, mikä vahvistaa haluttua merellisyyden henkeä, ja *Kolme palaa* on tästä parhaimpia esimerkkejä. Yhdessä joen ja avoimen, toiminnallisen puistokiilan kanssa tämä on sijaintina oivallinen, saaden museon ja museotoiminnan osaksi vihreää kaupunkia. Tällä paikalla museo asettuu maisemaan ja katsottavaksi, kunhan se ei vain jätä linnaa varjoonsa. Kilpailun palkintolautakunta on suositellut museon, sen lähiympäristön ja linnan edustan ranta- ja puistoalueen laatimista *Kolme palaa* -suunnitelman pohjalta, mikä ei ole huono suositus.

Tides-ehdotuksessa uusi museo on sijoitettu samalle museokolmion kärjelle, mutta jää hieman peittoon joelta suunnitellun meriuimalan taakse. Historian ja tulevaisuuden museon liittämistä

puistokiilaan kanava, joka kuitenkin tuo merellisyyttä ehdotukseen ja sillä on yhtä lailla rikasta puistokiilan ja rantaviivan käyttöä. Tapahtuma-aukio on kovin lännessä, mutta puiston tilaa pystyy varmasti toiminnallistamaan museoiden yhteiskäyttöön. Museo on avoin ja lähestyttävä ja vaikuttaa toimivalta kokonaisuudelta. Sisäpiha ja sen ympärys on tarkoitettu yhteisölliseksi ja yhteiseksi tilaksi ja museo voi myös laajeta erilaisiin ulkotiloihin. Tämä voi tehdä alueesta viihtyisän ja monipuolisen, mutta toisaalta on vaarana, että se kerää museoflown itseensä niin, ettei museoiden keskeinen kollaboraatio toimi suunnitellusti.

2.2.3. Niemen kärki



Muokattu kuva ehdotuksesta *The Urban Archipelago*.

The Urban Archipelago on suunnitelmana ylipäättänsä hyvin uniikki ja viidestä kärkiehdotuksesta ainoa, joka sijoittaa uuden museon kauemmaksi Turun linnasta ja Forum Marinumista. Yhteisen museotoiminnan kannalta niemen kärki sijaintina on kieltämättä kaukana. Näköyhteyttä, mahdollista suoraa kulkuyhteyttä muihin museoihin ja yhteistä toiminnallista tilaa museoiden välillä ei yksinkertaisesti voida tällöin järjestää. Sijainti kärjessä kokoaa alueen yhteen tehden koko Linnanniemestä laajan museoalueen, mutta samalla se on haastavampi esimerkiksi museoflown kannalta.

Uusi museo voisi toimia ikkunana saaristoon, houkuttelijana laivamatkailijoille ja tyylikkäänä katseenvangitsijana mereltä tullessa, mutta tässä on riskinä linnan ja alueen maiseman huomion

vieminen osittain tai kokonaan. Matala arkkitehtuuri olisi ehkä toimiva, ja sijainti tässä estäisi tyhjyyden niemen kärjessä ja lisäisi koko alueen vetovoimaa, eikä jäisi vain pienelle museoyhtymälle. Jos kulkureitit niemen kärjestä Forum Mariniin saakka saataisiin houkutteleviksi ja selviksi, museoflow voisi toimia ja kävijät voisivat löytää tiensä joelle, linnalle, kaupunkiin, museoihin, mihin vain Linnanniemen alueella. Vaikka kärki tuntuu kaukaiselta, on se vain 3,5 km päässä torilta, joten hyvin suunniteltuna Linnaniemessä voi kaiken katsoa olevan kävelyetäisyydellä. Vain henkinen välimatka tulee saada lyhenemään. Esimerkiksi suunnitelmassa *Kolme* vanha junarata on otettu käyttöön museojunalle, joka voisi tuoda tarvittavan yhteyden museoiden välille ja lisätä museoiden ulkopuolista toiminnallisuutta, jos uuden museon sijainti on kauempana. Museojuna tai ehkä paremminkin toiminnallinen museopolku/reitti yhdistäisi aluetta, saisi aikaan vahvennetun museoflown museoiden välillä sekä lisäisi toiminnallisuutta ja eloa koko Linnanniemen alueella.

The Urban Archipelago on ideana idyllinen, muttei kovin käytännöllinen, varsinkaan teknistaloudellisesti. Teemasaaret ja erilaiset reitit näiden välillä tuovat erilaisuutta ja monipuolisuutta, mutta loppujen lopuksi erillistävät ja ovat monimutkaisia, mikä ei ole hyväksi museotoiminnalle eikä museoflowlle. Yhteistä toiminnollista puistoa tai muuta ulkotilaa ei museoille oikeastaan ole. Saaristomaisuus lisäisi toki merellisyyttä, mutta ennen kaikkea myös tulva- ja muita kosteusriskejä. Rantaan rakentaminen on aina tulvariski ja huomioon otettava seikka museon sijainnissa. Tämä koskee kaikkia ehdotuksia, mutta niemen kärki ja *The Urban Archipelago* ovat tästä hyvä esimerkki. Museo ei sijaintinsa puolesta tietenkään saa jäädä veden alle – tulva- ja hulevesistä lisää luvussa 3.3. Ympäristö.

3. Alueen identiteetti: maisemointi, merellisyyys ja ympäristö

3.1. Maisemointi – alueen yleisilme

Tämänhetkistä Linnanniemen aluetta ajatellessa tulee monille varmasti ensimmäisenä mieleen Turun linna sekä satama. Etenkin Turun linna aluetta hallitsevana monumenttina määrittää sekä aluetta että sen ilmettä, mutta myös jo itsessään kertoo alueen historiasta ja sen merkityksestä niin turkulaisille kuin laajemmin suomalaisille. Alueen identiteetti rakentuu eri kerroksista: merestä ja satama-alueesta, historian havinasta sekä kasvavasta asutusalueesta. Uudella aluesuunnittelulla identiteettiä luodaan ja vahvistetaan uudella tavalla – mitä nostetaan esiin, millaisia tarinoita alue kertoo?

Siinä missä moni tosiaankin ajattelee satamaa Linnanniemen aluetta miettiessään, ei mielikuva kaikille välity merellisenä ja positiivisena, vaan sekavana, autoja vilisevänä ja merellisestä tunnelmasta jopa erkaantuneena alueena, jonka ohi ennemminkin vain kuljetaan laivalle mentäessä tai poistuttaessa. Markkinoitavaa satama-alueen tunnelmaa tarjoaa kuitenkin Forum Marinum laivoineen. Mutta kuinka saada alue yhtenäiseksi tyyliltään ja hengeltään niin, että eri kerrostumat toimivat vuoropuhelussa keskenään?

Alueen valmistuttua on suotavaa, että Linnanniemeä ajatellessa nousee mieliin linnan ja sataman lisäksi muutakin; käsitys uniikista tyylistä ja tunnelmasta sekä toive kokonaisesta päivästä, jonka alueella voi viettää. Samaten tulee rakentuvan alueen vastata kestävän kehityksen vaateisiin ja rakentaa ekologista ympäristöä, joka säilyy tulevillekin sukupolville. Seuraavassa kahdessa luvussa paneudutaan alueen yleisilmeen muodostumiseen, identiteettiin sekä alueen kulttuuristen ja historiallisten arvojen välittymiseen.

3.1.1. Suunnitelmien yleisilmeet

Arvostelupöytäkirjan kriteerien mukaan suunnitellun asuinkannan on oltava ympäristöönsä kunnioittavaa; esimerkiksi rakennusten tyyli sekä korkeus on pidettävä maltillisena. Eritoten Turun linnan näkymistä ja erottumista sekä koko Linnanpuiston alueen kunnioittamista korostettiin. Laajahkon puistoalueen säilyttäminen on varmistanut perinteikkään rantaviivan ja

maisemoinnin hyödyntämisen suunnitelmissa. Ehdotusten kärkiviisikossa arvostelupöytäkirjan päätavoitteet ovat pääosin toteutuneet, joten niihin ei sukelta syvemmin, ellei joku työ poikkea näistä arvostelupöytäkirjan tavoitteista. Tässä osiossa paneudutaan suunnitelmien arkkitehtoniseen yleisilmeeseen, arvoihin ja identiteettiin suunnitelma kerrallaan.

Yleiskuvaltaan suunnitelmissa korostuvat erilaiset alueet, jotka Linnanniemeen sisältyvät: eritoten museot ja kulttuuri, palvelu- ja asutusalue sekä satama. Myös Linnanniemen puistoalue nousee suunnitelmissa esiin korostettuna osana. Näiden alueiden erityispiirteet määrittävät sekä alueen rakentumista ja ryhmittelyä että sitä tyyliä, mitä Linnanniemen alueelle halutaan luoda. Tässä luvussa perehdytään viiden suunnitelman kautta alueen yleiskuvaan – miten se sulautuu jo olemassa olevaan ja mitä uutta alueelle rakennetaan sekä siihen, millaista identiteettiä alue välittää ja miten se siinä onnistuu. Vaikka arkkitehtoninen muotokieli ei ole lopullinen esimerkiksi uuden museon ulkomuodon suhteen, ovat suunnitelmat kuitenkin arkkitehtonisilla valinnoilla luoneet alueelle identiteettiä ja ottaneet näin myös kantaa esimerkiksi kestävään kehitykseen tai asumisratkaisujen rakenteisiin. Siksi arkkitehtonisen kokonaisuuden tarkastelu yleisilmeen, identiteetin sekä muiden käsiteltävien kohteiden valossa on välttämätöntä.

Kolme palaa

Kolme palaa -suunnitelman ilme rakentuu nimensä mukaisesti kolmen erilaisen luonteen ympärille: satama, linna ja Aurajokivarsi. Alueita määrittää omanlaisensa luonteen lisäksi alueiden erilaiset toiminnot. Satama liittyy matkustamiseen, palveluihin ja merellisyyteen, Turun linnan alue kulttuuriin sekä ympäristöön, ja Aurajokivarren seutu elävään kaupunkikulttuuriin asuinalueineen. Kuitenkin alueiden välillä toimii vuorovaikutus, ja jokainen tarjoaa omanlaisensa julkiset tilat muodostaen näin kokonaisuuden, jolla houkutellaan kävijöitä ja asukkaita niin kutsutulta palalta toiselle.

Alueen yleisilme välittää arvoja. Erityisesti puurakentaminen viherkattoineen ja aurinkopaneeleineen yhdessä laajan puistoalueen kanssa korostavat kestävä kehityksen ja vihreän kaupunkirakentamisen arvoja. Puistoalueen monitoimialueet korostavat alueen sosiaalista tehtävää. Puiston sijasta tärkeimmäksi julkiseksi aukioksi on nimetty satamassa sijaitseva kalatori ja sen viereen sijoitettu satama-allas. Näin julkinen tila on saatu jatkumaan linnan ja Forum Marinumin hallitsemilta paloilta satamaan asti, kaavaillun uuden museon

viereen. Tila kuitenkin lopulta näyttää ahtaalta, jolloin julkisen tilan monipuolinen käyttö voi olla haastavaa. Kokonaisuudessaankin yhteen kokoavaa, helposti muuntautuvaa julkista tilaa saa etsiä alueelta, sillä myös puistoalueen toimintapisteet ovat funktioiltaan joko liian spesifejä tai jäävät suunnitelmassa toistaiseksi tarkemmin määrittelemättä. Samalla tavalla uhkaavan ahtaalta näyttää myös alue, joka jää Forum Marinumin ja Linnanpuiston väliin. Ahtaaksi rakennettu alue ei palvele laajenevan merimuseon tarpeita ja myöskin maisemallinen näköyhteys esimerkiksi museolaivoilta linnalle on vaarassa katketa. Tämän vuoksi kyseistä rakennuskantaa suositellaan harventamaan tai kokonaan jopa poistamaan. Suunniteltu rakentaminen satamapalallekin on melko tiivistä, mutta palveluiden, työelämän ja asumisen hybridiksi suunnitellulla alueella ahtaus ei ole niin kohtalokasta kuin edellä mainitussa tapauksessa. Pikemminkin satama-alueen rakentaminen jopa edesauttaa elävällisen kaupunginosan syntyä, millä varmistetaan muun muassa ympärivuotinen ja -vuorokautinen kiinnostavuus (ks. luku 5). Paikoitellen kuitenkin satamapalalla katkeaa yhteys sekä mereen että viheralueisiin, joka potentiaalisesti vähentää alueen viihtyvyyttä.

Arkkitehtoniselta yleisilmeeltään rakentaminen on hillittyä ja sulavalinjaista. Uudisrakentaminen on pidetty matalana kunnioittaen Turun linnaa ja sen näkyvyyttä. Tyyliltään rakennuskanta myös sulautuu jo olemassa olevaan puurakennuskantaan niin alueen sisällä kuin sen välittömässä läheisyydessä pysyttelemällä kuitenkin modernina ja omalaatuisena jäljittelyn sijaan. Matalien rakennusten mielenkiintoisina elementteinä toimivat kattorakenteiden orgaaninen muotoilu sekä niihin lisätyt runsaat viher- ja aurinkopaneelielementit. Korttelimalliltaan ratkaisut ovat perinteikkäitä, uudisrakentamisen muodostaessa pitkälti neliö- tai suorakulmaisia kortteliratkaisuja. Ns. *Waterfront* eli suoraan rantaviivalle sijoittuvaa rakentamista ei alueelle ole kaavailtu, mikä pitää sekä puiston että Linnan avoimena merelle luoden avaruuden tuntua ja lisäten julkista käyttötilaa. Avainsanoja hillitysti harmonisen suunnitelman yleisilmeelle ovatkin perinteikkyys, puurakentaminen sekä vihreys/ekologisuus.

H2Å

H2Å-suunnitelman avainsanoja ovat suoraviivaisuus sekä tiiviys. Suunnitelmaan sijoitetut kaksi pääbaanaa nivovat muita esityksiä yhtenäisemmän alueelle sekä alueen läpi kulkemisen. Ratkaisu tuo suunnitelmaan linjakkuutta ja yleisilme on ryhdikäs ja hallittu. Valitettavasti ratkaisu kuitenkin pakottaa tiivistämään rakentamisen liiaksi rantaan sekä niemen länsiosaan

eristäen niin asutus- kuin palvelualueen. Yleisilmettä ohjaa rantaan rakennetut keinotekoiset kanavaratkaisut, jotka tuovat ilmettä ja mielenkiintoa alueella liikkumiseen. Toisaalta ratkaisu on teknillistaloudelliselta toteutukseltaan ongelmallinen. Lisäksi vahva *waterfront*-rakentaminen yksityistää liiaksi rantaviivaa, vie tilaa puistoalueelta ja rikkoo myös Turun linnan ja meren välisen yhteyden. Kolmea museota yhdistää tapahtumakenttä, joka on kooltaan kehuttava mutta vailla muunneltavia, katettuja tiloja.

Rakennuskanta on asetettu ryhdikkääseen korttelirakenteeseen. Rannimmaisiet rakennukset tuovat aittamaisia mielikuvia, mikä sopii merelliseen tunnelmaan. Tyyli sekä mataluus eivät vie huomiota linnalta, minkä positiivinen vaikutus toki osin kumoutuu päätöksessä rakentaa linnan ja meren väliin. Tiivyydestä ja haasteistaan huolimatta suunnitelma onnistuu sitomaan Linnanniemen kaupunkirakenteellisesti tiiviiseen yhteyteen keskustan kanssa luoden kuitenkin omanlaisensa identiteetin. Työryhmä ei kuitenkaan suosittelen *waterfront*-rakentamista ainakaan suunnitelmassa esitetyllä laajuudella. Suunnitelmasta ennen kaikkea suositellaan nostettavaksi pohdintaan Linnanpuiston halkaisevan kevyen liikenteen baanau mukanaan tuoman mahdollisuuden yhdistää katkeamattoman sulavasti Linnanniemen alueen ”kolme palasta”.

Kolme

Ehdotuksessa *Kolme* huomio kohdistuu laajaan puistokiilaan ja viheralueiden runsauteen läpi alueen. Puistokiilan voi ajatella jatkuvan muista ehdotuksista poiketen jopa läntiseen niemenkärkeen asti. Tämä lisää ulkotilojen käyttömahdollisuuksia ja tuo alueelle vehreyttä, mutta samalla yhtenäinen puistokiila-ajatus kuitenkin katkeaa sataman rakennuskantaan. Tästä huolimatta niemenkärjen puistoalue on virkistävä toteutusehdotus ja liikunta-alueeksi profiloitu länsiosa myös toiminnallisella selkeydellä pystynee houkuttelemaan kävijöitä niemen kärkeen asti ilman suoraa kulkuyhteyttä oikeanlaisella markkinoinnilla ja opastuksella.

Alueen arkkitehtonista yleisilmettä ei ole luonnosteltu mainittavasti. Korttelirakenne on perinteinen ja myös suunnitellut palvelukeskittymät rakentuvat kortteleittain eri teemojen mukaan. Palvelutyypijaoteltujen kortteleiden sisäpihojen hyödyntäminen lienee helpompaa kuin korttelihybrideissä, joka lisää ulkotilojen käyttöä ja tuo myös mahdollisuuksia elävälle, urbaanille toiminnalle läpi vuorokauden. Sisäpihojen toiminnot ovatkin muita suunnitelmia paremmin hahmotellut. Suurehkosta tapahtumakeskuksesta viljelypalstoille ja tapahtumaukiolle, on alueen tiloja jaoteltu eri toimintojen ja kokojen mukaan monipuolisesti vaikkakaan

ei kovin katetusti. Puistoalueen vaarana on jäädä ilman selkeää kiintopistettä, jolloin avoin tila jää hyödyntämättä täyteen potentiaaliinsa. Kuitenkin suunnitelman ehdottomia etuja ja jatkokehittelyyn sopivimpia ratkaisuja ovat puiston rauhoitettu arvostus, läntisen niemenkärjen puistoalue sekä selkeä korttelirakenne satamassa. Avainsanoja ovat avaruus sekä kiinnostavat ulkotilat.

Tides

Toinen lunastetuista töistä, *Tides*, on *Kolmen* tavoin rauhallinen sekä puistoa korostava esitys. Ulkotilaa on runsaasti ja toimintoja jaoteltu eri tarpeisiin. Samoin keinotekoiset vesiväylät sekä altaat tuottavat mielenkiintoisia muotoilutuloksia ja toiminnan mahdollisuuksia alueella. Vallihaudankadun hybridikortteli laajentaa palvelut alueen pohjoisosaan. Rakentaminen on myös tässä suunnitelmassa pidetty matalana ja linnaa kunnioittavana, säilyttäen puistokiilan. Erityisesti Linnanpuiston rantaan kaavailtu laaja laiturialue erottuu edukseen. Toisaalta keinotekoiset altaat, kanavat ja merenrannan muokkaus voivat olla teknillistaloudellisesti ongelmallisia, jopa mahdottomia toteuttaa.

Satama-alueen Linnakadun eteläpuoli on rauhoitettu pienpalveluiden, museon ja kulttuurikeskuksen käyttöön. Ratkaisu ei tunnu liian ahtaalta ja erityisesti kulttuurikeskuksen hybridi on toteutusidealtaan mielenkiintoinen palveluita ja kaupunkikulttuuria yhdistävä tila. Sen sijaan uudisrakentaminen on keskitetty Forum Marinum ja Turun linnan väliin, joka luo ahtautta kahden museon välille rikkoen myös niiden fyysisen yhteyden. Lunastettua työtä suositellaan hyödyntämään pohdittaessa eritoten ehdotuksen luonnosteleman rantaa pitkin kulkevan oleskelulaiturin toteutusmahdollisuutta.

The Urban Archipelago

Vaikka pitkälti mahdoton, erottuu *The Urban Archipelago* -suunnitelma muista edukseen jännittävällä suunnitteluilmeellään. Saarten varaan rakennettu Linnanniemi tuo mukaan saaristotunnelmaa varsin kirjaimellisesti, jaotellen alueen toimintoja eri saariin. Parhaimmillaan suunnitelma muistuttaa, että kaupungin kokeminen tulee olla myös hauskaa ja yllättävääkin. Erikoisuus toki osaltaan hukuttaa Turun linnan, eikä sille ole luotu suoraa meriyhteyttä. Lisäksi saariston luominen on käytännössä mahdotonta. Jos vesialueet korvattaisiin viheralueella, menettäisi ehdotuksen Linnanniemi suurelta osin kiinnostavuuttaan.

Kuitenkin ehdotuksen tapa ryhmitellä alueen toimintoja mielenkiintoisten teemojen (muun muassa tieto sekä urheilu) mukaan muistuttaa yleisesti alueelle toteutettavien toimintojen monimuotoisuuden tarpeesta. Niemen kärkeen sijoitettu uusi museo ulottaa kulttuuripalvelut läpi alueen. Muutoinkin haastavan liikkumisen suunnitelma on ottanut hyvin huomioon sen, miten tästä huolimatta kävijät saadaan houkuteltua koko Linnanniemen päästä päähän.

3.1.2. Linnanniemi osana kansallista kaupunkipuistoa

Linnanniemen alueella on jo paljon rakennuskantaa, jota monin osin eritasoiset lait tai päätökset suojaavat. Ne määrittävät sen, mitä on säilytettävä ja missä muodossa, ja tärkeää onkin, että suunnitteluehdotukset noudattavat näitä reunaehtoja. Oikeusvaikutteinen suojelupäätös koskee Turun linnaa ja Forum Marinumin rakennuksia, muinaismuistoaluetta taasen on Linnanpuisto. Muita suojeltuja tai Turun museokeskuksen arvottamia kohteita ovat muun muassa linnan viereiset makasiinit sekä osa satama-alueen rakennuskannasta. Keskeinen alueen historian osoittaja ja myös sen arvokkain monumentti on Turun linna sekä sitä ympäröivä Linnanpuisto. Linnan näkyvyyttä käsiteltiin edeltävässä, yleisilmeeseen puretuvassa kappaleessa.

Tässä osiossa käsitellään tätä uuden ja vanhan sekoittumista sekä ajan eri kerroksien näkymistä suunnitelmassa. Keskeisinä kriteereinä toimivat kansallisen kaupunkipuiston arvot sekä määritteet ja niiden toteutuminen suunnitelmissa. Samaten nimetään niitä seikkoja, jotka arvoltaan sopivat alueeseen, eritoten Linnanpuistoon sijoitettavaksi. Tarkoitus ei ole kuitenkaan erotella vanhaa ja uutta arvottavasti, vaan pohtia sitä, miten nämä suunnitelmissa sulautuvat yhteen luoden näin toimivan ja uudenlaisen kokonaisuuden.

Turku on yksi Suomen kymmenestä kansallisesta kaupunkipuistosta, ja se ulottuu Airistolta Kuralan kylään saakka. Puiston ydinalueiksi on Kansallisten kaupunkipuistojen virallisilla sivuilla määritelty Aurajokivarren miljöön sekä Ruissalon saari.² Tämän vuoksi myös Linnanniemen alue on luonnollinen jatkumo kaupunkipuistolle tarjoten mahdollisuuksia erilaisiin kulttuurillisiin, liikunnallisiin ja elämyksellisiin toimintoihin. Turun kaupunkipuiston karttaan on Linnanniemen alueella osoitettu Turun linnan puisto sekä Forum Marinum. Sen

² Turku – kansalliset kaupunkipuistot, *kansallisetkaupunkipuistot.fi*.
<https://kansallisetkaupunkipuistot.fi/kaupunki/turku/>

lisäksi, että kaupunkipuisto on osa kulttuurista ja sosiaalista pääomaa kaupunkilaisille, toimii se myös turismia kehittäväenä kaupunkibrändäyksen välineenä.

Omien sanojensa mukaan Turun kansallinen kaupunkipuisto perustuu ”Turun historialliseen asemaan Suomen vanhimpana kaupunkina”, johon lukeutuu Linnanniemen alueella Turun linnan lisäksi myös Itämeren satamakaupunkina toimiminen. Näiden kahden elementin näkyminen suunnitelmissa osana alueen historian korostamista on keskeinen tarkastelukulma. Samaten kaupungin ja luonnon yhteiselo sekä mahdollisuus kokea niin kaupunkikulttuuria kuin luontoelämyksiä samalla alueella yhdistyvät kaupunkipuiston ideaaleihin. Ympäristön monimuotoisuutta käsitellään tarkemmin kohdassa 3.3. Ympäristö. Seuraavaksi keskitymme eritoten kulttuuriperintönäkökulmaan Linnanniemen alueella ja sen antiin kaupunkipuistolle.

Puhtaasti historian säilyttämisen kannalta ajateltuna on *Kolme palaa* onnistunut sisällyttämään monia nykyisen alueen elementtejä ja rakennuksia. Se on muun muassa ainoa, joka esittää sekä Vallihaudan- ja Satamakadun risteyksessä sijaitsevan toimitilan että käytöstä poistuvan junaradan säilyttämistä. Junaradan säilyttämistä esittää myös *Kolme* liikennöivän museojunan lisäyksellä. Vanhan säilyttäminen kertoo luonnollisesti alueen historiasta jättäen esiin usean ajan kerrostumia ja arkkitehtonisia monumentteja. Kuitenkin suunnitelmien kautta käy selväksi myös se, että vanhojen rakenteiden säilyttäminen ei ole itseisarvo. Linnanpuistoon jätetty junarata toki kertoo jotain alueella aiemmin sijainneesta rakenteesta, mutta se tapahtuu Linnanpuiston yhtenäisyyden kustannuksella tehden liikkuvuudesta alueella haasteellisempaa esteettömyyden näkökulmasta. Junayhteys satamaan siirretään vain pohjoisemmaksi, joten sinällään ei junarata ole merkki puhtaasti menneisyyteen jääneestä rakenteesta. Samoin radalle liikennöimään tuotettu museojuna ohittaa epäsuotuisasti Turun linnan ja on lisäksi potentiaalinen turvallisuusriski, ellei Linnanpuistoa rajata raidetta varten voimakkaammin. Työryhmä suosittaa junaradan poistamista, sillä vaikka reitti tuo esteettisesti kiinnostavaa rakennetta Linnanpuistoon, tapahtuu se esteettömyyden ja turvallisuuden kustannuksella ilman suurempaa historiallista merkitysarvoa.

Muutoin suunnitelmat ovat säilyttäneet suojeltuja ja arvotettuja kohteita, kuten Turun linnan makasiinit sekä linnan takaisen puutalokorttelin. Lisäksi komea Hotel Seaport on säilytetty, koska kyseessä on yksityistoimija. Makasiinien tulevia tehtäviä on määritelty vaihtelevalla yksityiskohtaisuudella. Makasiineihin *Kolme palaa* on sijoittanut infokeskuksen, ravintolan, myymälän sekä gallerian. *H2Å* on kaavaillut rakennukset osaksi ”Linnanpuiston tapahtumien

tukialuetta ja tapahtumapaikkaa tilapäisille rakenteille”. Muut suunnitelmat eivät ole määrittäneet makasiinien tehtävää. *Kolme palaa* -suunnitelman erittelemät toimintatilat tulee löytyä alueelta jostain päin, mutta erityisesti *H2Å*:n suunnitelman pohjalta kaavailtu linnan kyljessä sijaitseva pop up -tyylinen toiminta mahdollistaisi monipuolisemman pienyritysten tai tilapäismarkkinoiden toteutumisen tai tarvittaessa toimisi museon toimintaa laajentavana tilana. Tärkeintä kuitenkin on, että makasiinit tulisivat avoimiksi joko alueen palveluita tai museotoimintaa laajentavina tiloina. Viking Line -terminaalin ovat uusiokäyttäneet *Kolme* sekä *The Urban Archipelago*. Suunnitelmista edeltävä onkin luonnostellut suositeltavaa toimintaa rakennukseen muuttaen sen julkiseksi tapahtuma- sekä pienyritysten palvelutilaksi tarjoten samalla merinäköalaa. *The Urban Archipelago* taasen on hahmotellut koko alueen yleisilmeen muun muassa värityksen puolesta jo olemassa olevien rakennuksien pohjalta (suunnitelman sivu 5). Kyseinen tapa on yksi niistä mahdollisista ratkaisuista, jotka edesauttavat yleisilmeeltään yhtenäisen alueen syntyyn.

Kuitenkaan mikään suunnitelma ei erityisesti erotu historiallisten seikkojen korostamisen puolesta – tehtävä on jätetty pääasiassa museoiden tehtäväksi. Museoalueista eritoten Forum Marinumin ympäristö museolaivoineen viestii kulttuurihistoriasta oman toimintansa kautta, samoin toki Turun linna rakennuksena. Kulttuurista pääomaa lisäksi läpi alueelle sijoitettavat taideteokset (hahmoteltu ehdotuksessa *Kolme*), muuntautuvat pientilat, kuten avoimet paviljongit, sekä historian ”jalkautuminen” ulos museoista.

Katsottaessa puistoalueen määrää, tarjoavat sitä eniten *Kolme* sekä *Kolme palaa*. Sen sijaan puistokiilan katkaisemista, kuten *H2Å*-suunnitelmassa hahmotellaan, ei suositella alueelle toteutettavaksi. Rantaviivan yksityistäminen tai täyteen rakentaminen on kaupunkipuiston arvojen vastainen sekä vähentää muitakin raportissa muualla esiteltyjen toimintojen onnistumista. Elävän kaupunkipuiston merkitys korostuu toiminnallisissa tiloissa, joita on esimerkiksi puistoon sijoitettavat urheilukentät (*Kolme palaa*, *Tides*). Samoin kulttuurista monimuotoisuutta tuovat toimintatilat, kuten *Tides*-suunnitelmaan ideoitu tanssipaviljonki.

Alueella elävän kulttuurin tulee olla mahdollista kukoistaa täyttääkseen kansallisen kaupunkipuiston kriteerit. Koko alueen mitalta tulee jättää tarpeeksi julkista, avointa tilaa erilaisten taide-, liikunta-, ruoka- ja muiden kulttuuritapahtumien tuottamiselle moneen eri kokoskaalaan, lyhyistä pop up -tyylisistä tempauksista installaatioihin ja pitempiin toteutuksiin. Saavutettava puistokiila sekä tapahtumakentät sataman, puiston ja Forum

Marinumun tuntumassa takaavat tälle parhaimmat edellytykset.³ Myös palvelukortteiden sitouttaminen tapahtumatyöhön ja eri toimijoiden välinen yhteistyö niin alueella kuin laajemmin turkulaisten sekä kauempaakin tulevien tahojen kanssa kasvattaa Linnanniemen kulttuurista kenttää. Samoin historiallisten elementtien kannalta tulee alueen jo olemassa olevien rakennusten kohtalo punnita tarkkaan, vaalia eritoten arvotettuja alueita, joilla ei virallista suojelustatusta ole sekä tuoda alueen historia mukaan muun muassa käsityöläispalveluiden ja merellisten tuotteiden muodossa.

3.2. Merellisyys ja saaristo

Linnaniemi sijoittuu kohtaan, jossa Aurajoki laskee mereen ja näkymiä on tarjolla ainutlaatuisen saaristomaisemaan. Tällä hetkellä merta mennään kokemaan ensisijaisesti Ruissaloon, sillä Linnanniemen alueella merellisyys jää pitkälti vilkkaan sataman varjoon. Suunnitelmien tavoitteena on korostaa alueen meri- ja saaristoyhteyttä ja nostaa merellinen Turku koettavaksi osaksi Linnaniemeä. Alueella on tähän jo nyt toiminnoiltaan hyvät edellytykset, sillä sekä Forum Marinum että satama-alue tuottavat merellistä yhteyttä. Identiteetiltään alueen merellisyys ei toistaiseksi välity täydellä potentiaalilla ja samoin meren äärelle pääseminen ja sen kokeminen jäävät saavuttamatta. Tämän osion ensimmäisessä alaluvussa käsitellään suunnitelmien tapaa rakentaa merellisyyden tunteita ja tapaa nostaa esiin myös ympäröivää saaristoa. Toisessa alaluvussa käsitellään suunnitelmissa luonnosteltuja mahdollisuuksia kokea merellisyyttä.

3.2.1. Meri identiteettinä

Merellisyyteen liittyy erilaisia aistikokemuksia: näköala merelle, aaltojen kohina, suolan tuoksu, lokkien kirkuna. Samoin merellisyyteen liitetään myös ihmisen toiminnan ulottuvuuksia: kalastaminen, veneily sekä erilaiset ruoka- ja käsityötraditiot. Merellisyyttä voidaan luoda erilaisilla arkkitehtonisilla ratkaisuilla, palveluvalikoimalla sekä kaupunkirakentamisessa huomioituna mahdollisuutena päästä meren tuntumaan.

³ Luvussa 5 käsitellään, millä tavoin tilojen rakentuminen mahdollistaa ympärivuotisen alueen elävöittämisen.

Suunnitelmista osa on lisännyt saariston tuntua fyysisin vesistömuokkauksin, huomattavimpana *The Urban Archipelago*, mutta myös *H2Å* ja *Tides* ovat tehneet merkittäviä muutoksia. *Kolme palaa* sekä *Kolme* ovat kaivertaneet satama- tai vesialtaan niemeen, vaikkakin jälkimmäisen ehdotuksen altaan ylittää kävelysilta, joka rajoittaa altaan tuomia hyötyjä. Mitä enemmän maata joudutaan keinotekoisesti muokkaamaan, sitä haastavampaa ja kalliimpaa sen toteutus on, jonka vuoksi kahden jälkimmäisen suunnitelman pienempiä muutoksia suositellaan, sillä ne kuitenkin lisäävät merellisen toiminnan mahdollisuuksia kiitettävästi. Keinotekoisien saariston luomista tehokkaampaa on panostaa mahdollisuuksiin rakentaa kulkuyhteyksiä alueelta ympäröivään saaristoon liikenne- ja ratkaisujen kautta. Tässä auttaa kiinteä laiturialue sekä yllä mainittu satama-allas, joista ainakin toinen löytyy kaikista suunnitelmista. Tarkemmin ne on eritelty luvussa 4.5.1., Joen raitti ja vesiliikenne. Kiinteä satamalaituri on myös Forum Marinumin toiminnan edellytys ja mahdollistaa *Tall Ships Races* -tapahtuman kaltaisia toteutuksia alueella.

Pisin yhtenäinen rantareitti on luonnosteltu suunnitelmaan *Kolme* ulottuen Forum Marinumilta aina niemen läntiseen kärkeen asti. Näin toki menetetään käytännöllinen satama-allas, jonka puutetta on paikkailtu irtolaiturein. Reittijatkumo on idyllinen ja ohittaa erilaisia luontoalueita, ja matkan varrelle on sijoitettu hillitysti myös palvelupisteitä. Viking Linen terminaalin muuttaminen Food Market/Tapahtumakeskus-hybridiksi luo rantaan julkisen tilan, joka on suunniteltu lisäksi avautumaan merinäköalalle laajennetuin ulkotiloin. Myös satama-alueen istuskeluportaat tuovat meren lähemmäksi ihmistä. Suunnitelmissa *Kolme* sekä *Tides* on sommiteltu rantaportaita, mutta ensimmäisessä ne ovat lyhyemmällä matkalla tehden rantaviivasta vaihtelevamman. Molempien ehdotuksia mukaillen istuskeluportaita sekä näköalaterasseja suositellaan huomioimaan sisällytettäväksi alueelle, jollei koko matkan laajuisesti, niin edes valikoituihin paikkoihin. Myös *Kolme*-suunnitelman luonnosteleva katkeamaton rantareitti luo houkuttelevuutta kulkea alueen päästä päähän, jolloin toki palveluitakin pitää olla saatavissa koko reitiltä.

Merellistä identiteettiä luo moniaistinen ympäristö. Ehdotuksissa *Kolme palaa* ja *Tides* kaavailut kala- ja kauppatorit yhdistävät palvelutoiminnan ja tuoksut. Mitä lähemmäs vettä on fyysisesti mahdollista päästä, sitä voimakkaammat ovat tunnon, kuulon ja näön tunteet. Erityisen tärkeää on pitää rantaviiva avoinna ja säilyttää fyysisiä näköyhteyksiä merelle monesta pisteestä, kuten Linnanpuistosta sekä uudesta museosta käsin. Satamanosturit, laivat

ja veneet sekä arkkitehtoniset yksityiskohdat ovat perinteisimpiä satama-alueen osoittajia. Myös alueella ympäri vuoden ja päivän läpi toimivat palvelut ovat keskeinen osa merellisen identiteetin luomisessa. Samaten tulee huomioida turvallisuus meren lähelle pääsemisessä myös pimeällä muun muassa riittävän valaistuksen avulla.

3.2.2. Meri kohteena

Aistitutkimuskeskus Aistilan toteuttamassa, Turun kaupungin julkaisemassa tutkimusraportissa *Miltä merellinen Turku tuntuu? Nyt ja tulevaisuudessa* käsitellään Turku merellisenä kokemuksena turkulaisten ja matkailijoiden näkökulmasta.⁴ Tutkimusraportin tavoitteena oli kerätä sekä kokemuksia että niiden pohjalta luoda ohjeviivoja tulevaisuuden Turun kehittämistä varten niin kaupunkikehityksen kuin matkailun näkökulmasta. Myös Linnanniemellä yhdistyvät sekä turkulaisten että matkailijoiden intressit kokea aluetta. Koska raportti on luotu ihmisten kokemusten pohjalta lähivuosina, on sen huomioiminen alueen suunnittelussa suotavaa onnistuneen aluebrändäyksen ja hyvinvoinnin luomisessa.

Raportista nousi esiin kolme kattoteemaa Turun ja saariston merellisyyden kehittämiseen, ja niistä eritoten kaksi ensimmäistä nousevat myös tämän käsittelykappaleen tarkastelun kehyksiksi. Ensimmäinen teema on ”jokivarsi & rannat ihmisvilinän, seuran ja viihteen lähteenä” ja toinen ”meri ja saaristo yksityisesti koettuna luonnon elementtinä”.

Kyselyssä vain 6 % vastanneista turkulaisista (N=1060) nimesi sataman seudun parhaaksi paikaksi kokea merellisyyttä Turussa. Näin ollen satama-alueen ohittivat huomattavin prosenttein Ruissalo, Aurajoen ranta sekä saaristo. Sen sijaan Turkuun saapuvien matkailijoiden (N=826⁵) mielissä satama ja Aurajokiranta määrittyivät merkityksellisimmiksi merellisiksi kohteiksi mitä luultavammin siksi, että turkulaisille suosituimmat kohteet, kuten Ruissalo, ovat usealle matkailijalle tuntemattomampia, kaukaisempia kohteita. Myöskin satama alueena yhdistää matkailijoita, sillä se toimii maahantulon porttina ja alueen museot jo itsessään houkuttelevat turisteja luokseen. Suunnitelmia käsitellessä tavoitteena onkin havainnoida niitä

⁴ Forsman & Pohjanheimo/Aistila, Turun kaupunkitutkimusohjelman tutkimusraportteja 1/2019. https://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files//milta_merellinen_turku_tuntuu_tutkimusraportteja_1-2019.pdf.

⁵ 303 ruotsalaista, 218 saksalaista, 305 kiinalaista matkailijaa. Tässä raportissa matkailuryhmää käsitellään yhtenä ryhmänä.

ratkaisuja, jotka nostaisivat sataman seudun ylemmäksi turkulaisten mielissä merellisenä kohteena sekä myös lisäisivät alueen houkuttavuutta matkailun näkökulmasta.

Tärkeimpinä kolmena merellisyyden tekijöinä kyselyn mukaan olivat merinäköala, mahdollisuus saarilla vierailuun sekä erilaiset kävelyreitit rannalla. Matkailijatkin korostivat merinäköalan merkitystä sekä kävelyreittejä rannalla, mutta puolet heistä kokivat tällaisen mahdollisuuden jo löytyvän Turusta. Toisin sanottuna matkailijoille merellisenä kokemuksena toimii osaltaan myös Aurajokivarren tarjoamat puitteet siinä missä turkulaiset kaipasivat erikseen merellistä kokemusta joen lisäksi. Rantareiteistä pisimmän tarjoaa *Kolme*, ja pitkälti katkeamaton merinäköala on onnistuttu sisällyttämään kaikkiin suunnitelmiin *H2Å*:ta ja osin *The Urban Archipelago* lukuun ottamatta.

Lisäksi turkulaiset kokivat myös puutteita merellisissä mahdollisuuksissa. Aukkoja kaipaivat vielä Turkuun muun muassa mahdollisuutta piknik-paikoille keskustan ja meren tuntumassa, saavutettavia luonnonrantoja sekä avointa rantapaikkaa (uimaranta) keskustan läheisyydessä. Lisäksi toivottiin mahdollisuutta rauhoittua ja rentoutua meren rannalla maisemaa ihaillessa, jollaiseksi esimerkiksi uimarannat eivät lukeudu. Tämän huomion puitteissa on siis tärkeää pohtia myös sitä, kuinka suunnitelmat ovat ottaneet huomioon rantaviivan omistussuhteen (yksityinen/julkinen). Kuitenkin myös yksityiset palvelut ranta-alueella nähdään tärkeinä niin paikallisten kuin hieman korostetummin matkailijoiden näkökulmasta. Turkuun kaivattiin kyselyn mukaan satama- ja/tai laivaterminaalia (esimerkiksi mahdollisuus ostaa kalaa) sekä omaa ranta-aluetta, jossa on mahdollisuus ruokailla, tehdä ostoksia sekä kokea erilaisia tapahtumia. Meri ei ole kohteena pelkkä vesialue, vaan siihen liittyy myös aisteja ja tunteita, jotka liittyvät erilaisiin elämyksellisiin ja kulutuksellisiin kysymyksiin.

Linnanniemi on ihanteellinen paikka piknik-mahdollisuuksien järjestämiselle, ja tilaa löytyy kaikissa suunnitelmissa eniten Linnanpuistosta. Toisaalta tällöin on tehtävä valinta, halutaanko kävelyreitti vaiko istuskelualueet lähemmäksi vettä. Suunnitelmat *Kolme palaa* sekä *Tides* ovat ratkaisseet kysymyksen luomalla osaan Linnanpuiston rantaviivaa tasaisen alueen, jolla voi sekä istuskella että kävellä. Suunnitelma *Kolme* sen sijaan on ainutlaatuisesti suunnitellut länsiosaan kävelyreitin päättävän pienen puistoalueen, jossa piknikit ja tunnelmointi mahdollistuvat. Siispä toimivana ratkaisuna voi olla helposti käveltävissä oleva merenläheinen

rantareitti Linnanpuistossa ja satama-alueen tuntumassa, joka vielä lopuksi rauhoittuisi merelliseksi piknik-alueeksi länsikärkeen. Linnanpuiston linnaa ympäröivän viheralueen jäädessä ilman kiinteitä rakennelmia, tarjoaa myös puisto ainutlaatuiset, vehreämmät puitteet rentoutumiselle ja piknikeille sekä lisää elävyyttä myös linnan ympäristössä.

Luonnonrantoja tai avoimia uimapaikkoja hiekkarannoista puhumattakaan ei ole suunnitelmassa alueelle luonnosteltu. Kyseiset ratkaisut tuskin sopisivatkaan alueen luonteeseen tai mahtuisivat sopusuhtaisesti niemelle. Kuitenkin suunnitelmista *Kolme palaa*, *Kolme* ja *Tides* ovat suunnitelleet alueelle tilaa keinotekoiselle uima-altaalle mereen tai sen kylkeen, joka on toki kyseisen alueen luonnonvesissä uimista suositellumpaa. Ratkaisu tuo mieleen muun muassa Helsingin kauppatorin Allas Sea Poolin. Ratkaisu lisää toimintamahdollisuuksia alueelle, mutta maanmuokkausta vaativa toteutus lienee tehtävä tarkemman taloudellisen pohdinnan perusteella vaatien todennäköisesti muun muassa yksityisyrittäjähälukkuutta.

Saaristoyhteys nähdään kyselyn mukaan suurimpana puutteena turkulaisten silmissä siinä missä matkailijoita saaristoyhteyden puuttuminen ei näy runsaasti haitanneen. Ratkaisuksi on ehdotettu erilaisia julkisen vesiliikenteen välineitä, vesitakseja sekä uudenlaisia retkeilykohteita. Useat suunnitelmat ovatkin luoneet saaristoyhteyksien mahdollisuuksia erilaisten satama-altaiden ja venepaikkojen muodossa. Ratkaisut lisäävät sekä itse Linnanniemen alueen että myös ympäröivän saaristoalueen saavutettavuutta, ja Linnanniemi muodostuu näin risteymäkohdaksi niin saaristosta tuleville kuin sinne kaipaaville. Uudenlaisten reitti- ja kulkuneuvomahdollisuuksien myötä mahdollisuus kokea merta ja saaristoa lisääntyvät ja monipuolistuvat. Samalla alue tarjoaa uudenlaisia mahdollisuuksia yksityisyrittäjien tarjoamille palveluille luoden näin hedelmällisen alustan esimerkiksi nousussa olevan elämysmatkailun innovaatioille. Suunnitelmien tarjoamiin käytännön ratkaisuihin meriliikenteen ohjaamisesta on keskitytty luvussa 4.

3.3. Ympäristö

Kestävän kehityksen ja ympäristön vaalimisen tavoitteet nousivat esiin niin arvostelupöytäkirjassa kuin näkyvät koko Turun kaupungin strategiassa. Ratkaisut toimivat monella eri tasolla, ja vaikka kaikki lähtee strategisesta suunnittelusta kaupunkimittakaavassa,

myös yksityiskohtaisemmilla kestäväen kehityksen valinnoilla on vaikutusta. Yksi tärkeimpiä Linnanniemeä ohjaavia tekijöitä on Hiilineutraali Turku -hanke, joka ohjaa muun muassa kestäväen kaupunkirakenteen suunnittelua. Siispä Linnanniemeä tulee pyrkiä rakentamaan kestävästi niin rakennusmateriaalien kuin pysyvien ratkaisujen sekä aikaa kestävien toteutuksien osalta. Tässä kappaleessa keskitytään suunnitelmien tapaan huomioida kestävä rakentaminen, luonnon monimuotoisuus sekä ilmastonmuutoksen aiheuttamien muutoksien ennakointi tulva- ja hulevesisuunnittelun osalta.

Alueen rakentamisessa uusiutuvien materiaalien käyttö sekä uusiutuvan energian innovaatioiden sisällyttäminen rakennuskantaan ovat ratkaisuista kenties helpoimmin toteutettavissa. Samoin olemassa olevan rakennuskannan uusiokäyttö voi olla kestävämpi ratkaisu, jos rakennus on muokattavissa uutta käyttötarkoitustaan varten. Voittajaehdotuksessa *Kolme palaa* on alueen puurakentaminen sekä katoille sommitellut viheralueet ja aurinkopaneelit hyvä esitys kestäväen kehityksen mukaisesta rakentamisesta. Samalla ratkaisut rakentavat alueen ilmettä ja identiteettiä luoden alueesta vihreän edelläkävijän. Toimivan yksityiskohdan on luonnostellut suunnitelma *Kolme*, jossa P-talo 1 -rakennuksen katto on muuntautunut viljelyalueeksi ja kattoterassiksi. Hybridirakennukset laajentavat käyttömahdollisuuksiaan ja näin ovat muuntautuvampia, mahdollisesti jopa rakennuskannan volyymia pienentäviä ratkaisuja. Muutoinkin arkkitehtonisia ja kestäväen kehityksen ratkaisuja miettiessä Linnanniemeä sopisi rohkeasti ajatella myös vihreän rakentamisen edelläkävijänä, joka lisää omanlaistaan kiinnostusta alueeseen mahdollisesti jopa kansainvälisen esimerkkiyden tasolla.

Osana Hiilineutraali Turku -hanketta Turku on mukana myös EU:n Green City Accord -aloitteessa, joka tähtää luonnon monimuotoisuuden turvaamiseen.⁶ Erityisesti Linnanniemen alueella aloitteeseen sitoutuminen tarkoittaa puistoalueiden maisemointia, jolloin nurmialueen kokonaisvaltaisen leikkaamisen sijasta alueelle jätetään myös niittymäisiä ja luonnontilassa olevia osioita muun muassa pölyttäjiä ravitsemaan.

Suunnitelmista *Kolme palaa*, *Kolme* sekä *Tides* ovat onnistuneet lisäämään puistoalueelle monimuotoisuutta edistäviä ratkaisuja toiminta-alueiden joukkoon, ja tällainen ratkaisutyyppi alueelle on suositeltavaa. Monimuotoisuutta lisääviä ratkaisuja ovat muun muassa

⁶ Turku liittyi EU:n Green City Accordiin ensimmäisten joukossa, 15.12.2020, [turku.fi](https://www.turku.fi).
https://www.turku.fi/uutinen/2020-12-15_turku-liittyi-eun-green-city-accordiin-ensimmaisten-joukossa

mehiläistarha, viljelypalstat sekä erilaisten luontotyyppien konstruointi alueelle. *Tides*-ehdotuksessa luontotyypit on esitelty liitettäväksi kulttuurimaisemaan pedagogisesti osana Historian ja tulevaisuuden museon ulossuuntautumista, mikä ei ole huono ehdotus. Lopullista puistoratkaisua sommiteltaessa on huomioitava, että alueelle myös rauhoitetaan osioita, joita ei ole osoitettu kulumista aiheuttavalle toiminnalle. Monimuotoisuuden vaaliminen toteuttaa niin kestävän kehityksen periaatteita kuin kansallisen kaupunkipuiston korostamia arvoja, lisäksi myös parhaassa tapauksessa alueella kävijöiden tietoisuutta sekä arvostusta ympäristöä kohtaan.

Ilmaston muuttuessa myös uudenlaisiin ongelmiin tulee osata varautua. Varautuminen on suunnitelmissa noteerattu myrskyjen ja rankkasateiden lisääntymisen tuomalla tarpeella varautua niin tulviin kuin hulevesiin alueella. Hulevesien huomioinnilla on tarkoitus kerätä sateiden mukana tuleva vesi väliaikaisesti altaisiin tai kosteikkoihin niin, että vesi laskeutuu purkuvesistöön asteittain tulvariskin aiheuttaman virtaamapiikin sijasta. Samaten oikein käsitellyt hulevedet edistävät Itämeren hyvinvointia. Toisaalta suuria hulevesialtaita ei alueelle kannata sijoittaa, sillä pysyviä valuma-alueita ei alueelle todennäköisesti synny.

Suunnitelmissa suosituin hulevesien käsittelytapa on lammikot sekä altaat, joissa on ympärivuotisesti vettä, mutta jotka rankkasadetilanteessa pystyvät myös varaamaan hulevesiä. Voittajasuunnitelma *Kolme palaa* on hahmotellut työssään kiitettävästi varautumisen keinoja. Ehdotukseen luonnosteltu puistokiilan kosteikko on sekä omanlainen elinympäristönsä kasveille ja eliöille, mutta myös tehokas hulevesien varaaja. Toisaalta kosteikon muovaaminen alueelle tuo lisähaasteensa. Tulviin varautuminen onnistuu vähentämällä välittömästi rantaviivaan sijoittuvaa rakentamista, ja esimerkiksi *Kolme palaa* -suunnitelman mukaisella rantareunan käsittelyllä. Samoin koverretut satama-altaat toimivat vedenkerääjinä ja kiinteä laituritila on kapeita, irrallisia laiturisuikaleita kestävämpi ratkaisu miettiessä rasitusta sekä tulvariskiä.

Lopuksi kiinnitetään huomiota vielä ihmisen ja luonnon yhdessä toimimiseen. Ihmisen ja luonnon vuorovaikutus on positiivinen, hyvinvointia lisäävä tekijä. Kuitenkin on syytä korostaa, että alueen lopullisessa suunnittelussa alueen suojeleminen roskaamiselta, kulutukselta sekä rannan ja meren rehevöitymiseltä on myös tärkeässä osassa. Esimerkiksi putkijätejärjestelmä mahdollistaa pienet, maisemaan paremmin sujahtavat kierrätysroska-astiat

vähentäen myös suoraan alueelle suuntautuvaa huoltoajoa.⁷ Muun muassa yksityisveneilyn ja sille suunnitellun tilan ei tule paisua kestäättömiin mittoihin. Alueen rakennuksessa onkin oltava tiiviissä yhteistyössä uudenlaisten innovaatioiden ja keksintöjen kanssa, jotka mahdollistavat tehokkaan roskan keräämisen, uusiutuvan energian tuoton ja käytön sekä kestävien materiaalien hyödyntämisen.

⁷ Esimerkkinä mm. Vantaan Kivistön putkijätejärjestelmä, joka kehittyessään voisi sopia alueelle (<https://kivistonputkijate.fi/>).

4. Saavutettavuus

4.1. Alustus ja opasteet

Linnanniemen alueen läpi kulkee tällä hetkellä vuosittain lähes 4 miljoonaa ihmistä jo pelkästään terminaalialueen vuoksi. Kävijävirtaa vuosittain alueelle tuottavat myös Turun linna noin 140 000 kävijällä, linnan piha-alue 50 000 kävijällä ja Forum Marinum yli 170 000 kävijällä.⁸ Alueelle kohdistuu lisäksi liikennettä asumisen, palveluiden ja läpikulun kautta. Linnanniemen kehittämisen myötä alueelle on odotettavissa lisää kiinnostusta, mikä tulee näkymään lisääntyvänä liikenteenä ja kasvavina kävijämäärinä. Alueen saavutettavuutta parantamalla voidaan sen kiinnostavuutta entisestään lisätä.

Saavutettavuutta voidaan mitata fyysisenä välimatkana, henkisenä tunteena sekä esteettömyyden näkökulmasta. Uuden museon sijainnilla tulee olemaan tärkeä rooli Linnanniemen hahmottamisessa ja liikenteen suunnittelussa. Reitistössä on myös otettava huomioon Linnanniemen kulttuurihistoriallinen ympäristö, arvokas maisema-alue sekä yhdentyminen laajenevaan keskusta-alueeseen. Museotoiminnan kannalta oleellista on rakentaa kaikilla liikennemuodoilla mahdollisimman vaivattomasti tavoitettavissa oleva Linnanniemi.

Linnanniemen alueelle on toivottu pääasiallisiksi liikennetavoiksi joukkoliikenne sekä kevyt liikenne. Samalla yhteydet merelle ja saaristoon halutaan turvata suunnasta toiseen. Näin välimatkaa voidaan kuroa kiinni myös saariston ja keskustan suhteen sekä tuoda molempien palveluja yhä laajemmalle asiakaskunnalle. Tärkeä huomio on myös esteettömyysnäkökulma, turvallisuus sekä meluhaitan minimoiminen. Meluhaitan karsimisessa auttaneet suunnitelmissa olevan uuden yhteisterminaalin matkustaja- ja rahtiliikenteen ohjaus Pansiontieltä Tuontiväylän kautta satamaan.⁹

Selkeät opastukset ja saavutettavuus ovat tärkeät menestymisen välineet Linnanniemen kasvulle, minkä vuoksi museoille saapuminen tulisi tehdä mahdollisimman helpoksi. Selkeät,

⁸ Kilpailutöiden esittely 25.6.2020, [turku.fi/linnanniemi](https://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files/linnanniemen_ppt_25062020.pdf).
https://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files/linnanniemen_ppt_25062020.pdf

⁹ Kilpailuohjelma, [turku.fi/linnanniemi](https://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files/linnanniemi-kilpailuohjelma.pdf). <https://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files/linnanniemi-kilpailuohjelma.pdf>

monipuoliset ja jo keskustasta asti lähtevät opasteet avustavat eri kulkuvälinein saapuvia asiakkaita, pienentävät henkistä välimatkaa sekä voivat samalla toimia museoon saapuvien innoittajana. Opasteiden laatiminen kävely- ja pyöräreiteille lisää myös tutkitusti liikkumista näillä alueilla.¹⁰ Linnanniemen sitominen kohti keskustaa aurajokirannan reitin avulla lyhentäisi matkaa museoille myös kaupunkilaisten silmissä. Myös satamasta suuntaavien matkailijoiden potentiaali tulisi ottaa huomioon, jotta tasaista tulovirtaa saataisiin kiinnitettyä niemeen yhä enenevässä määrin.

Museoiden yhtenäisyyden ja floun kannalta (ks. luku 2) liikenteen selkeys museoiden välillä tulisi turvata. Selkeä, hyvin opastettu ja turvallinen reitti museosta museolle mahdollistaa naapurimuseoihin kohdistuvaa lisäkysyntää ja siten tulovaikutusten nousua. Tulovaikutuksia on mahdollista lisätä myös alueen muille palveluille museoympäristön logistisella suunnittelulla. Samalla helposti saavutettavissa oleva, turvallinen ja hyvin koordinoitu ympäristö huomioi laajasti erilaisia kohderyhmiä mahdollistaen turvallisen kulttuurikokemuksen kaikille.

Saavutettavuudessa tulee myös huomioida eri vuodenaajat. Kesällä alueelle saapuminen on huomattavasti helpompaa ja saapumismahdollisuudet monipuolisemmat. Kesällä turistitkin voivat saapua Linnanniemeen esimerkiksi Föli-fillareilla, sähköpotkulaudoilla sekä kävellen. Kylmänä pakkaspäivänä tai marraskuun loskaisena iltana nämä vaihtoehdot tuskin houkuttavat. Tämän vuoksi joukkoliikenteessä tulee huomioida riittävä pysäkkien määrä ja tarpeeksi laaja reitistö alueen sisällä. Lisäksi pyöräteiden talvikunnossapidosta tulee huolehtia.

4.2. Pysäköintitilat ja autoliikenne

Pysäköintitiloja ja autoliikennettä tarkasteltaessa museonäkökulmasta tulee ottaa huomioon museoiden läheisyys, esteettömyysnäkökulmat, pysäköintitilojen vaatima maa-ala, sähköautojen latausmahdollisuudet, asutuksen edellyttämä liikenne, eri palveluntarjoajien tarvitsema huoltoliikenne sekä pelastustiet. Asumisen ja palvelutarjonnan lisäksi liikennettä alueelle tuovat satamaterminaali, museot ja mahdolliset muut suuret asiakasvolyymia lisäävät

¹⁰ Design Studio Muotohiomo: Turun kaupungin opastamisen konsepti, *itsasign.fi*, 1/2020. https://itsasign.fi/wp-content/uploads/2020/01/Turun_kaupungin_opastamisen_konsepti.pdf

palvelut. Suur tapahtumat voivat aiheuttaa solmukohtia liikenteeseen kohdentuessaan jo valmiiksi vilkkaaseen ajankohtaan kuten kesäviikonloppuun.

Kaupungin suunnitteleman yhteisterminaalialueen auto- ja rahtiliikenne siirtyvät kulkemaan kilpailualueen ulkopuolelta, mikä laskee Linnanniemen alueen liikenteen kuormittavuutta. Yhteisterminaalin käyttöönotto vuonna 2025 tulee myös merkitsemään junaraiteen siirtymistä yhteisterminaalin puolelle. Näin se ei enää tuki mahdollisen museoalueen liikennettä tasoristeyksessä ja halkaise samalla Linnanniemen aluetta puoliksi.¹¹

Linnanniemi halutaan suunnitella mahdollisimman esteettömäksi. Siksi alueen hahmotettavuus ja orientoituminen, huoltoliikenne sekä pelastustiet ovat tärkeitä myös museoiden saavutettavuuden kannalta. Merkittävimpien vierailukohteiden sisäänkäyntien välittömässä läheisyydessä olevat lyhytaikaisen pysähtymisen sallivat nouto- ja jättöpaikat mahdollistaisivat esteettömyyden huomioimisen myös eri asiakasryhmien tarpeiden mukaan. Huoltoliikenteen ja pelastusteiden toiminnan kannalta oleelliset muutokset ovat helposti toteutettavissa eri ehdotuksissa, joten analyysi keskittyy varsinkin hahmotettavuuteen, välimatkaan ja sijoitteluun.

4.2.1. Linnankadun katuosuus Turun linnan vieressä

Useammassa ehdotuksessa Linnankadun katuosuus Turun linnan ja makasiinien väliltä on katkaistu kokonaan autoliikenteeltä kuten ehdotuksissa *Kolme* ja *Tides*, joissa tila toimii kevyen liikenteen väylänä. Näin linnan vierus on rauhoitettu liikenteeltä, vaikkakin se vaikeuttaa linnan saavutettavuutta esteettömyysnäkökulmasta pysäkkien välimatkan kasvaessa. Yhteys Linnanniemen kärkeä kohden kulkisi Vallihaudankadun kautta Satamakadulle. Vain yksi pääkulkureitti alueen kärkeen on ongelmallinen ruuhka- ja hälytysajotilanteissa.

Kolme palaa -ehdotuksessa Turun linnan vierusta on tarkoitettu kevyelle liikenteelle sekä joukkoliikenteelle. Ehdotus onkin suositeltava, sillä samanaikaisesti se mahdollistaa lähipysäkit Turun linnalle, autottoman linnan ympäristön sekä mahdollisen ohitustien

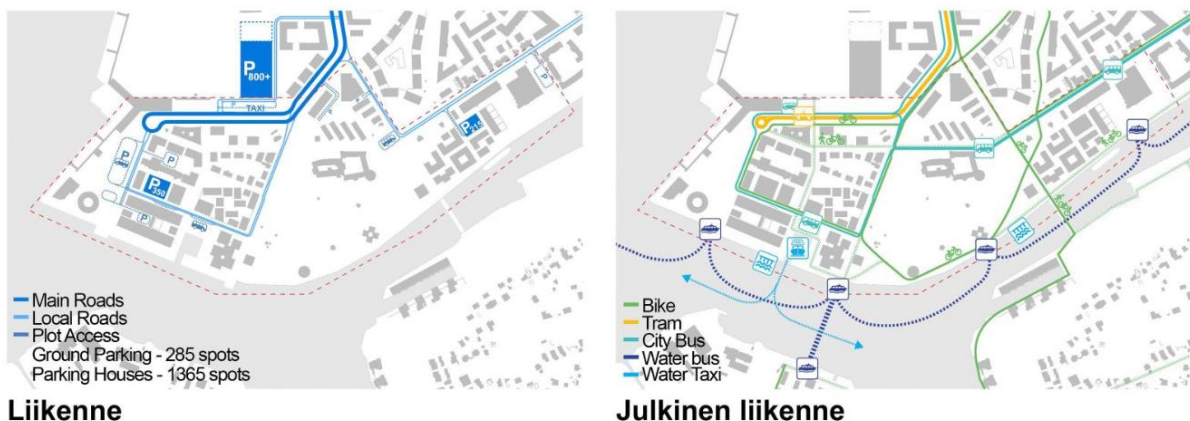
¹¹ Kilpailuohjelma, [turku.fi/linnanniemi](https://www.turku.fi/linnanniemi). <https://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files/linnanniemi-kilpailuohjelma.pdf>

hälytysajoneuvoille. Lisäksi autottomalla kaistalla julkinen liikenne pysyy ruuhka-aikoina paremmin aikatauluissa.

4.2.2. Pysäköintitilat

Pysäköintitilojen tarpeen suunnittelun arvioinnissa keskityimme normaalin tilanteen mukaiseen paikoitustarpeeseen ja pysäköinnin sijoitteluun alueella. Museoon tulevien matkustajien kannalta kulttuurikohteiden lähelle kaivataan sekä pitkäaikais- että lyhytaikaispysäköintiä. Tulevaisuuden kaupunkia rakennettaessa on huomioitava myös sähköautojen ja -pyörien latausmahdollisuudet, joita ei suunnitteluehdotuksissa juurikaan ole huomioitu.

Vaikka yksityisautoilun odotetaan vähenevän, on otettava huomioon eri ihmisten preferenssit ja kauempaa museoon tulevat asiakkaat. Pysäköintitiloissa voitaisiin hyödyntää päivälippuperiaatetta, jolloin päivälippu pysäköintitilaan maksaisi kahden tai kolmen tunnin pysäköinnin verran. Näin autoilijat viettäisivät todennäköisemmin alueella pidemmän ajan, mikä toisi tulovaikutuksia yhä enenevässä määrin alueen palveluille.



Kolme palaa: Pysäköintitilat ja julkinen liikenne¹²

Palkituissa ehdotuksissa pysäköinti on toteutettu keskitettyinä pysäköintihalleina, mikä minimoi maankäyttöä. Samalla se lisää kevyen liikenteen ja mahdollisesti julkisen liikenteen suosimista. Toimivimmin pysäköintitilat on esitetty ehdotuksissa *Kolme* ja *Kolme palaa*, joissa pysäköinti on keskittynyt kolmeen pysäköintitaloon, joista yksi on sijoittunut Forum

¹² Suunnitelma 106/127: *Kolme palaa*, s. 2.

https://entries.linnanniemi.weup.city/proposal/wbvvrnkfa?view_mode=true&start_key=7y76u7vtr&start_index=1

Marinumin viereen, yksi lähelle terminaalia ja yksi niemen luoteisosassa. Molemmissa ehdotuksissa on myös luotu muutamia kymmeniä kadunvarsipaikkoja. Keskitetyn pysäköinnin ansiosta alueelle ei muodostu suuria pysäköintikenttiä, mikä minimoi pysäköintiin vaadittavaa maa-alaa. Ehdotuksessa *Kolme Forum* Marinumin ja uuden museon yhteys kuitenkin katkeaa pysäköinnin vaikutuksesta, kun taas *Kolme palaa* -ehdotuksessa pysäköintitalo on sijoitettu parin korttelin päähän uudesta museosta. Koska lopullinen uuden museon sijainti tulee vaikuttamaan myös mahdollisen pysäköintitalon sijaintiin, emme erittele kumpi vaihtoehdoista on toimivampi. Toivottavaa olisi kuitenkin katkeamaton yhteys museoilta toisen luo ja pysäköintitilojen läheisyys näihin.

4.3. Julkinen liikenne

Julkisen liikenteen ratkaisuille pyritään tukemaan alueen ja museoiden saavutettavuutta sekä minimoimaan alueelle tapahtuvaa autoliikennettä, minkä vuoksi pysäkit tulisi sijoittaa mahdollisimman lähelle kulttuurikohteita. Julkinen liikenne kattaa tällä hetkellä Linnanniemen alueella junan, linja-autot sekä Aurajoen yli liikennöivän Föri-lautan. Tulevaisuudessa alueella saattaa lisänä toimia esimerkiksi raitiovaunu tai superbussi. Tällä hetkellä linja-autoliikenteen vuoroväli keskusta-alueelle on noin 10 minuuttia. Vuonna 2025 valmistuva runkolinjauudistus ja kehärunkolinja Uittamo-Kupittaa-Länsikeskus-Satama tulee tarjoamaan parannellun saavutettavuuden alueelle.¹³

Tides- ja *Kolme*-ehdotuksissa joukkoliikenne on keskittynyt Linnanniemen pohjoispuolelle. Vaikka ehdotukset kattavat pysäkit museoiden läheisyydessä, eivät ne aluesuunnittelullisesti ole ympärivuotisuuden tai esteettömyyden kannalta toimivia ideoita. *H2Å*-ehdotus sen sijaan ohjaa liikenteen kuormituksen terminaalin ja Linnanniemen liittymisvyöhykkeelle, mikä koituu ruuhkatilanteissa ongelmaksi. Lisäksi esitys ei ole erikseen eritelty julkisen liikenteen pysäkkejä, joiden tulisi sijaita mahdollisimman lähellä kulttuurikohteita. *The Urban Archipelago* -ehdotuksessa pysäkkejä ei ole myöskään esitetty, minkä lisäksi suunnitelmassa esitetyt saaret eivät ole helposti saavutettavissa. Ehdotuksessa *Kolme* julkisen liikenteen pysäkit ovat sen sijaan mainittuna, mutta ne eivät sijaitse suoraan Turun linnan tai uuden museon vieressä. Lisäksi saman ehdotuksen julkinen liikenne kohdistuu niemen kärjessä vain

¹³ Kilpailuohjelma, [turku.fi/linnanniemi](https://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files/linnanniemi-kilpailuohjelma.pdf). <https://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files/linnanniemi-kilpailuohjelma.pdf>

terminaalin yhteyteen niemen eteläosan Linnakortteli-alueen jäädessä ilman joukkoliikennettä. Koska alueen toimiva joukkoliikenne on tärkeä alueen identiteettiä luova tekijä, vaikuttaa se alueelle matkaamiseen ja täten museoidenkin houkuttelevuuteen. Ympärivuotisuuden huomioiva reitistö ja pysäkkien sijainti ovat ehdottoman tärkeä aspekti, minkä vuoksi *Kolme palaa* -ehdotuksen joukkoliikenteen asettelu vaikuttaa toteuttamiskelpoiselta. Siinä reitistö ulottuu laajalti alueelle ja pysäkkien määrä vaikuttaa toimivalta. Museoille on luotu toimivat yhteydet ja linnan viereinen katu on avoin joukkoliikenteelle, minkä johdosta reitistö pysähtyy linnan vieressä ja samalla estää alueen ruuhkautumista.

4.4. Kevyt liikenne

Kevyen liikenteen väylien tulisi olla monipuolisia, viihtyisiä, hyvin hoidettuja ja ympärivuotisuuden huomioonottavia. Turvallisuuden ja esteettömyyden vuoksi kulkuväylien pohjan pitäisi olla tasainen, keskeltä kouruton sekä materiaaleiltaan kestävä. Koska Linnanniemen kärkeen on etäisyyttä kauppatorilta noin kolme ja puoli kilometriä, alue on helposti saavutettavissa esimerkiksi pyörällä. Tällä hetkellä Linnanniemi on kuitenkin rakenteellisesti erillinen keskustasta, minkä vuoksi henkinen etäisyys on tätä matkaa pitempi.

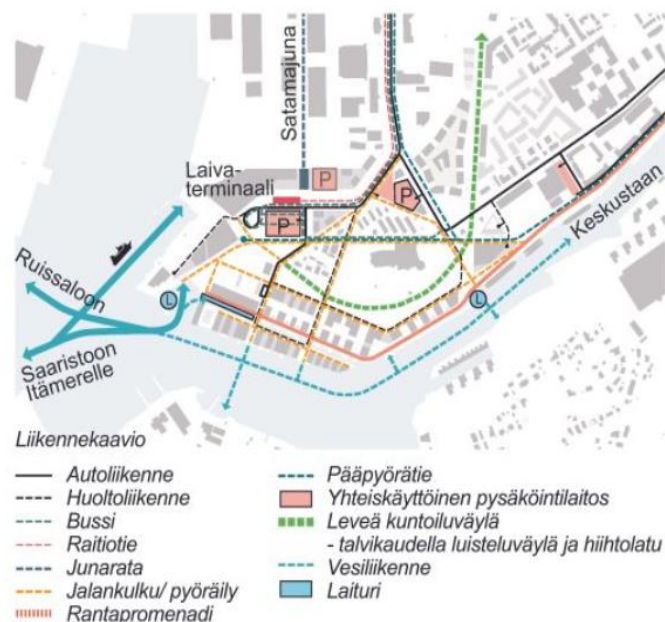
4.4.1. Jalankulkijat, polkupyörät ja sähköpotkulaudat

Linnanniemeen luotavien kulkureittien tulisi kytkeytyä kaupungin jo olemassa oleviin reitistöihin. Tällä hetkellä Aurajokirannan jalankulkuväylä jatkuu suorana keskustasta Forum Marinumille asti. Sen sijaan pyöräilyreittejä Linnanniemeen kulkee sekä ajoradalla että pyörätiellä, mikä luo museoiden saavutettavuudesta haastavan mielikuvan. Keskustan suunnalta pyöräily sijoittuu tällä hetkellä Aurajokivarren pääpyörätieverkostolle ja pohjoisesta tultaessa Juhana Herttuan puistokadun varteen.

Sähköpotkulaudat, polkupyörät ja Föli-pyörät vaativat pysäköintitilaa. Forum Marinumin lähelle odotetaan sähköpyörien latausmahdollisuutta. Pyöräpaikat ja latauspisteet tulisi asettaa palvelujen ääreen niin, etteivät ne aiheuta ongelmia pelastusteiden käytölle tai häiritse liikaa ympäristöään esteettisestä näkökulmasta, mutta takaavat silti paikan museoiden sisäänkäynnin lähelle.

Ehdotuksessa *Kolme* alueen saavutettavuutta helpottavat avoin rantareitti sekä selkeät, suoraviivaiset ja monipuoliset pyöräily- sekä kävely-yhteydet. Linnanniemen kärkeen asti liikkumista houkuttelee terminaalin ja rantapromenadin välinen kävelykatu, jonka päätteeksi on suunniteltu allas, tori ja istuskeluportaita. Ehdotuksessa on myös sijoitettu useita pyöräasemia monipuolisesti alueelle kuten museoiden läheisyyteen. Näin on tehty myös ehdotuksessa *Tides*.

Kolme palaa -ehdotuksessa on kehitetty kävelyreitti, joka kulkee Linnanniemen ympäri. Näin alueelle syntyy monipolvinen ja kiinnostava kevyen liikenteen reitti, joka luo kiinnostusta alueella ulkoiluun ja sinne suuntaamiseen. Myös pyöräreitit ovat laajat ja selkeät. *H2Å*-ehdotuksessa junaraitien siirtyminen on huomioitu luomalla entisestä junaradan reitistä kevyen liikenteen väylä, joka jatkuu suoraan jokirantaan sekä kiertyy niemen kärkeen yhdistäen terminaalialueen osaksi Linnanniemen kulttuurikeskittymää. *The Urban Archipelago* -ehdotuksessa kevyen liikenteen väylät on huomioitu laajalti, rakentaen jatkuvan ja polveilevan reitistön. Ehdotuksen saarista koostuva aluekokonaisuus kuitenkin pidentää reittien pituutta ja vaatii alueella liikkumisen etukäteissuunnittelua.



H2Å: Saavutettavuuskaavio, josta nähtävissä vihreällä entisen junaradan muuttaminen kuntoiluväyläksi¹⁴

¹⁴ Suunnitelma 59/127: *H2Å*, s. 1.

https://entries.linnanniemi.weup.city/proposal/mh7oligqj?view_mode=true&start_key=vgsay3ga2&start_index=0

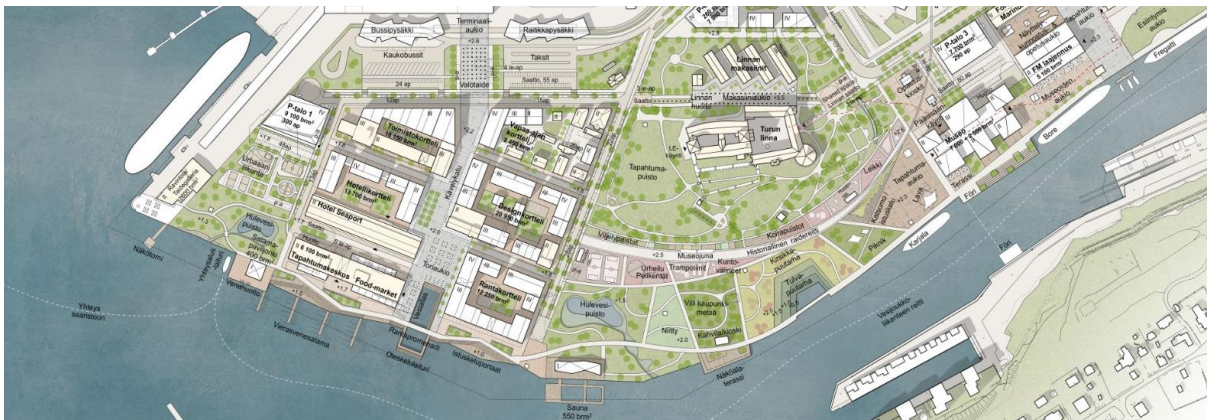
Kaikissa ehdotuksissa kevyen liikenteen väylät on huomioitu laajasti. Siispä on oletettavaa, että alueen kohteiden sijainnit tulevat vaikuttamaan eniten reittiratkaisuihin. Erilaisia kiintopisteitä omaavat reitit saavat ihmiset ja matkailijat suuntaamaan alueelle, ja tutkimaan lisää alueen tarjontaa.

4.5. Joen ylittäminen ja joen raitti

Linnanniemen sijainnin vuoksi merelle ja mereltä suuntaava vesiliikenne kohdistuu vahvasti alueeseen. Kesäisin alueella toimii lautta-, yhteysalus- ja vesibussiliikennettä Ruissaloon, Hirvensaloon sekä muualle saaristoon. Aurajokirannassa toimii nykyisellään useampi kaupallinen vene- ja laivayhteys. Kesäisin järjestettävä suurtahtuma *Tall Ships Races* tuo Aurajoelle useita suuria veneitä ja laivoja, jotka lisäävät vilinää niin joella kuin joenvarren kävelyreiteillä. Joen ja meren sitominen osaksi Linnanniemeä luo alueelle merellisyyden identiteettiä, lisäksiinnostusta aluetta kohtaan ja täten myös tulovaikutusta museoille.

4.5.1. Joen raitti ja vesiliikenne

The Urban Archipelago -ehdotus tarjoaa Linnanniemen alueelle kokonaisvaltaisen uudistuksen, joka joen ympäristön modernilla suunnittelulla luo alueelle keinotekoisen identiteetin ja samalla kadottaa valitettavasti alueen satamahistorian. Toisaalta ehdotuksen urbaanisuus ja erilaisuus houkuttelisi alueelle lisää matkailijoita ja paikallisia.



Kolme: Joen rannan monipuolinen suunnittelu ja kiintopisteet¹⁵

¹⁵ Suunnitelma 48/127: *Kolme*, s. 2.

https://entries.linnanniemi.weup.city/proposal/wmdnrqzah?view_mode=true&start_key=p1ktjelte&start_index=1

Kolme-ehdotuksessa avoin ja yhtenäinen rantareitti luo alueelle selkeän jatkumon keskustasta asti. Rantareitin varrelle sijoittuu toimintoja, jotka houkuttelevat kevyen liikenteen käyttäjiä jatkamaan matkaa kohti terminaalia ja merellistä maisemaa. Ehdotuksen luomaan vierasvesisatamaan yhdistyisi vesijoukkoliikenteen pysäkki ja yhteys näin Turun saaristoon. Myös *Tides*-ehdotuksessa Linnanniemeen saapuminen vesiteitse on tehty helpoksi, sillä rantaan on järjestetty useita veneiden kiinnityspaikkoja. Aurajokirannan loppuun on koostettu myös kala- ja kauppahalli sekä meriuimala. Ehdotukseen sisältyy myös nostettavan sillan varaus, joskin kulku joen yli olisi toimivampi toteuttaa lautan avulla.

Siltaa suunniteltiin myös ehdotuksessa *Kolme palaa* Vallihaudankadun jatkumona joen yli. Tämä ei kuitenkaan olisi toimiva ratkaisu, sillä silta estäisi suuremman laivaliikenteen ja esimerkiksi *Tall Ships Races* -tyyppisten tapahtumien järjestämisen. Ehdotuksen monipuoliset vesireitit loisivat kuitenkin erinomaiset yhteydet saaristoon ja kohti keskustaa. Vesibussiyhteydet pysähtyisivät niin uuden museon kuin Forum Marinumin edessä. Myös ehdotuksessa *H2Å* niemen kärkeen sijoittuu veneilypalveluita, meriuimala ja eri vapaa-ajan toimintoja. Ehdotuksessa laivaterminaalin yhteyteen on myös lisätty saaristoliikenteen ja yhdyslauttojen terminaali. Kaikissa palkituissa kilpailuehdotuksissa vesiliikenteen innovoinnit, merellisyyden tunteen lisääminen sekä niemenkärkeen toteutettavat kiintopisteet ovat erinomaisia. Ne lisääisivät varmasti mielenkiintoa Linnanniemeä kohtaan sekä samalla vahvistaisivat Turun merellistä identiteettiä.

5. Ympärivuotinen lähestyttävyyys

5.1. Ympäri vuorokauden, ympäri vuoden

Museotoiminnan kannalta Linnanniemen alueen kehittäminen on suuri mahdollisuus, sillä uuden Historian ja tulevaisuuden museon uskotaan tuovan alueen muihinkin museoihin paljon uusia kävijöitä, niin kaupunkilaisia kuin matkailijoitakin. Useampi kiinnostava vierailukohde voi myös lisätä vierailijoiden kiinnostusta viipyä pidempään ja jopa yöpyä alueella, kun halutaan varata tarpeeksi aikaa kaiken näkemiseen ja kokemiseen. Alueen ainutlaatuisen historian sekä kiinnostavien kulttuurikohteiden lukuisine oheispalveluineen uskotaan lisäävän Linnanniemen sekä Turun kaupungin vetovoimaa ympäri vuoden.

Alueen kehittämissuunnitelmia ei tulisikaan tarkastella vain aurinkoisia kesäpäiviä ajatellen, sillä tällä hetkellä alueella toimivien museoiden näkökulmasta alueen houkuttelevuus on nytkin kesäkuukausina hyvällä tasolla. Varsinkaan heinäkuussa juurikaan suurempia asiakasmääriä ei edes pystyittäisi ottamaan vastaan. Siksi alueen suunnittelutyössä on olennaista huomioida alueen ympärivuotinen lähestyttävyyys ja käytettävyyys, jotta uuden museon avautumisen ja Linnanniemen kehittämisen myötä alueeseen kohdistuva kiinnostus jakaisi asiakasvirtoja tasaisemmin eri kuukausille.

5.1.1. Käyttäjärühmien merkitys alueen ympärivuotisuudelle

Museotoiminnan kannalta yksi olennaisimmista kysymyksistä on se, mitä tulevaisuuden Linnanniemi tarjoaa eri käyttäjärühmille kesäkauden ulkopuolella. Ympärivuotisen ja ympärivuorokautisen elävyyden ja vetovoiman kannalta on välttämätöntä huomioida alueen erilaiset käyttäjät. Periaatteessa erilaiset käyttäjärühmät voi jakaa karkeasti kahteen ryhmään: lähialueen asukkaisiin, jotka voivat piipahtaa alueella päiväseltään ja kauempaa saapuviin matkailijoihin, jotka todennäköisesti yöpyvät jossain muualla kuin kotonaan matkan aikana. Lähialueen asukkaille tulevaisuuden Linnanniemi saattaa edustaa jokapäiväistä kaupunkielämää palveluineen ja esimerkiksi liikuntamahdollisuuksineen. Matkailijat hakevat yleensä monipuolisempia palveluita ja elämyksiä, jolloin alueen vetovoiman kannalta korostuvat erilaiset toiveet. Museotoiminnan kannalta jokainen Linnanniemellä vieraileva

henkilö on kuitenkin nähtävä myös potentiaalisena museoasiakkaana – jos ei tällä kertaa, niin sitten seuraavalla kerralla.

Alueen kehittämishankkeita suunniteltaessa onkin tärkeää pohtia seuraavia seikkoja erilaisten käyttäjäryhmien intressien kannalta:

- 1) mikä kasvattaa kiinnostusta tulla alueelle eri vuodenaikoina?
- 2) mikä vähentää kiinnostusta tulla alueelle eri vuodenaikoina?
- 3) miksi käyttäjä haluaisi tulla alueelle myös uudestaan?

Kauempaa saapuvien matkailijoiden intressit eroavat melkoisesti sellaisista lähialueen asukkaista, jotka voivat piipahtaa alueella hetken mielinjohteesta. Vuodenaikojen vaihtelu lienee yksi ilmiselvä selitys: ihmiset vain liikkuvat enemmän kesä- ja loma-aikoina. Jotta kauempaa saapuvan kävijän saisi palaamaan alueelle yhä uudestaan, täytyy matkailijan odotukset ylittää. Osalle kävijöistä museoiden vaihtuvat näyttelykokonaisuudet voivat olla riittävä syy uudelle käynnille, toinen ryhmä vaatii taas erilaisia kokemuksia. Jotta elämys olisi kokonaisvaltainen, koko aluetta tulee käsitellä kokonaisuutena, jonka jokainen osa on merkityksellinen.

Risteilyturismi nousee tulevaisuudessa yhä tärkeämmäksi osaksi alueen toimintoja, vaikka globaali pandemia onkin vaikeuttanut varustamoiden toimintaa viime aikoina. Normaaliaikaan miljoonia ihmisiä kulkee laivaterminaalien kautta vuosittain ja suurin osa heistä ohittaa Linnanniemen alueen nykyiset palvelut pysähtymättä. Tulevaisuudessa alueen palveluiden saavutettavuus paranee ja eri toimijoiden välinen ennakkoluuloton synergia voisi mahdollistaa monipuolista yhteistyötä. Risteilyalusten liikennöintiakataulujen puitteissa laivaterminaalit voisivat palvella paremmin koko aluetta esimerkiksi tarjoamalla iltaisin kahvila- ja ravintolapalveluita muillekin kuin omille asiakkailleen, mahdollistamalla samalla siistit saniteettitilat satunnaisille alueella liikkujille. Museot voisivat huomioida myöhään illalla liikennöivien risteilyalusten matkustajia vaikkapa olemalla tiettyinä viikonpäivinä auki myöhempään ja tarjoamalla risteilykorttia vastaan edullisemmän iltalipun, sillä palvelujen saatavuus on etenkin iltaisin ongelma.

5.1.2. Suomenlinna referenssikohteena

Helsingin edustalla sijaitseva Suomenlinna toimii mielenkiintoisena vertailukohteena Linnanniemen kehityshanketta tarkasteltaessa, sillä vaikka Linnanniemi on kiinteä osa mannerta toisin kuin kahdeksasta saaresta koostuva merilinnoitus Suomenlinna, voi niitä saavutettavuuden ja vetovoimatekijöiden näkökulmasta rinnastaa hyvinkin toisiinsa. Molemmissa kohteissa kiinnostava historia ja lukuisat nähtävyydet yhdistyvät merelliseen ympäristöön sekä monipuolisiin palveluihin museoiden, ravintoloiden ja kauppojen muodossa. Suomenlinnaan ei eksy vahingossa, vaan sinne täytyy tietoisesti matkustaa astumalla yhteisalukseen. Linnanniemessä on sikäli samaa, että se ei ole profiloitunut ohikulkukohteeksi, jonne voi vahingossa päätyä. Moni mieltää sen alueeksi, johon Aurajoki päättyy jossain Turun Linnan ja Forum Marinumin välillä. Satama-alue ei nykyasussaan houkuttele kuljeskelemaan, ja keskustan suunnasta katsoen Forum Marinum on ollut monille sunnuntaikävelijöille sataman rajapyykki. Tulevaisuudessa tämä tulee muuttumaan, mutta se vaatii liikkumisen järjestelyjen suhteen uudenlaisia avauksia, mitä käsitellään enemmän luvussa 4.

Tulevaisuuden Linnanniemeä ja Suomenlinnaa yhdistää myös ympärivuotinen asuminen sekä alueen suojelua vaativa kulttuuriperintö, jotka yhdistyvät suuriin kävijämääriin, kaupunkilaisten lähivirkistystarpeisiin ja paikallisten asukkaiden arkeen. Alueen ekologisen ja kulttuurisen tulevaisuuden turvaamiseksi on huomioitava myös kestävän matkailun näkökulma, jotta alue kestää kasvavat asiakasvirrat. Esimerkiksi Suomenlinnassa kävijämäärät ovat kasvaneet 600 000 vuosittaisesta kävijästä miljoonaan kävijään viimeisen 20 vuoden aikana.¹⁶ Ulkomaalaisia matkustajia kiinnostaa esimerkiksi paikan historia, kaupunkilaisille Suomenlinna on kesäisin myös piknik-retkikohde. Vuodenaikojen vaihtelu tuo omat haasteensa alueen käytettävyydelle ja saavutettavuudelle, sillä vaikka Suomenlinna panostaa vahvasti imagoon ympärivuotisena matkailukohteena, kaikki palvelut eivät sielläkään ole avoinna talviaikaan. Talvinen laivamatka voi toki olla elämys, mutta mitä koettavaa perillä odottaa? Odotusten ja todellisten kokemusten ristiriidat haastavat myös pohtimaan Linnanniemeä ympärivuotisuuden näkökulmasta.

¹⁶ Suomenlinnan hoitokunnan internetsivut. <https://www.slhk.fi/suomenlinnan-hoito-ja-kayttosuunnitelma/nykytila/kavijat-ja-palvelut/>

5.2. Palvelut museotoiminnan tukena

Alueelle rakentuvat toiminnot ja palvelut tuovat tulevaisuudessa Linnanniemelle monenlaisia kävijöitä, joista jokainen voi olla myös potentiaalinen museoasiakas. Alueen suunnittelu ja rakentaminen ohjaavat myös kävijäprofiilin muodostumista, joten eri vaihtoehtoja puntaroidessa on syytä huomioida valintojen vaikutukset erilaisiin käyttäjäryhmiin. Pohjimmiltaan palvelukonsepteja ja niiden tarjoajia vertailtaessa kyseessä on Linnanniemen brändin rakentaminen. Brändiä ei voi luoda tyhjästä, sillä brändi koostuu mielikuvista, joita ihmiset yhdistävät tiettyyn nimeen. Tällaiset mielikuvat muodostuvat monista eri tekijöistä ja siksi brändistrategia tulee laatia hyvissä ajoin ja pitää sen suuntaviivat mielessä koko suunnittelutyön aikana. Jokainen pieneltäkin tuntuva elementti alueella rakentaa mielikuvaa Linnanniemestä kokonaisuutena, niin hyvässä kuin pahassakin.¹⁷

5.2.1. Erilaiset käyttäjäryhmät ja oikeanlaiset palveluntarjoajat

Merkittävänä ohjaavana ajatuksena kehittämishankkeen taustalla on ollut se, että Linnanniemellä voisi viihtyä vuorokauden ympäri. Nykyisinkin alueen kautta kulkee sataman matkustajaliikenteen ansiosta vuosittain miljoonia ihmisiä, joista osan toivotaan tulevaisuudessa pysähtyvän Linnanniemelle ja yöpyvän alueelle nousevissa hotelleissa. Tällä hetkellä alue kuitenkin hiljenee risteilyalusten lähdettyä rannasta ja suurin osa ihmisistä suuntaa kiireen vilkkaa pois alueelta. Tärkeää olisi herättää myös muissa Turun alueella matkustavissa ihmisissä kiinnostus vierailuun kelistä ja vuodenajasta riippumatta, ja lisäksi nostaa myös halukkuutta palata sinne yhä uudelleen ja uudelleen. Myös lähialueen asukkaat tulee huomioida kaikkien palveluiden merkittävänä potentiaalisena käyttäjäryhmänä.

Museotoiminnan kannalta on tärkeää huomioida aktiivinen kumppanuus oheispalvelujen tuottajia, kuten kahviloita, ravintoloita ja hotellivaihtoehtoja valittaessa. Vahva yhteistyö ja näkemys siitä, mihin suuntaan Linnanniemen brändiä halutaan lähteä rakentamaan, on merkityksellistä koko alueelle kokonaisuutena. Linnanniemen alueesta voisi muodostaa tyylikkään kulttuurimatkailukohteen, jossa vanha ja uusi kohtaavat käsi kädessä alueelle saapuvat vieraat. Kun huomioidaan ympärivuotisuuden ja ympärivuorokautisen tavoitettavuuden vaatimukset, täytyy alueella olla myös muita toisiaan tukevia palveluita

¹⁷ Rindell (toim.), 2019: Brändin jalanjälki voimavarana
https://issuu.com/hanken/docs/hanken_brandnew_taitto_5

sopivassa suhteessa toisiinsa. On tärkeää, että saman alan yrittäjiä ei ole liikaa, jotta kaikille riittää sopivasti asiakkaita. Samalla asiakkaille tulee kuitenkin olla riittävästi valinnanvaraa ja houkutusia. Voisiko palveluntarjoajia valittaessa ja toiminnan reunaehtoja pohtiessa soveltaa saman tyyppistä rakennetta, kuin uusien kauppakeskusten suunnitteluvaiheissa on joskus käytetty? Halukkaat toimijat hakevat liikepaikkaa ja kauppakeskus vuokranantajana valitsee, ketä otetaan ja kuka saa minkäkin liiketilan? Kauppakeskukset yleensä edellyttävät toimijoilta sitoutumista yhteisiin pelisääntöihin esimerkiksi aukioloaikojen osalta ja joskus saatetaan määritellä hyvinkin tarkkaan, millaista liiketoimintaa missäkin osassa aluetta saa harjoittaa. Järkevästi ja suunnitelmallisesti kilpailuttamalla voidaan ohjata brändimielikuvaa oikeaan suuntaan, kunhan päättäjät ovat

Palveluntarjoajien profiilia on myös harkittava alueen yleisilmeen muodostumisen kannalta. Halutaanko tarjota samaa ketjukahvilaa, kun kaikkialla muuallakin vai panostaa enemmän elämyksiin ja kokemuksiin? Tällä hetkellä näitä uniikkeja kokemuksia jaetaan kuvien ja videoiden muodossa innokkaasti erilaisilla sosiaalisen median alustoilla, mikä parhaimmillaan voi houkuttaa lisää kävijöitä kokemaan saman asian. Kukaan ei tiedä varmasti, millaista ihmisten arki on parinkymmenen vuoden päästä, kun Linnanniemi on jo rakentunut pidemmälle. Ihminen on kuitenkin janonnut aina uusia kokemuksia, joten elämysten ja tunnereaktioiden merkitys tuskin vähenee. Vaikka digitaaliset mahdollisuudet lisääntyvät, kaikkea ei voi saavuttaa etänä. Koronapandemian seurauksena arvostus fyysisiä kokemuksia kohtaan ja halu kokea asioita paikan päällä todennäköisesti nousee ainakin lähitulevaisuudessa.

Elämyksiä ja uusia kokemuksia hakeva asiakasryhmä tarvitsee vaihtelua, samalla kun osa asiakkaista haluaa saada tutun ja turvallisen, hyväksi koetun tuotteen. Esimerkiksi kauppahallin tyyppinen palvelukokonaisuus avaisi mahdollisuuksia monenlaiselle pienyrittäjyydelle ja houkuttelisi sisään myös monenlaisia asiakkaita. Osa vuokrattavista myyntipaikoista voisi toimia pop-up-mallilla, jolloin pienyrittäjä voisi vuokrata tilaa lyhyemmäksi aikaa tarpeen mukaan, pienemmällä riskillä. Näin toiminta tukisi myös alueen vasta aloittelevia yrittäjiä, taiteilijoita ja vaikkapa opiskelijoita tarjoamalla heille mahdollisuuden päästä esille matalalla kynnyksellä. Sopivan miljööön voisi tarjota esimerkiksi Vikingin vanha terminaalirakennus, kuten osassa suunnitelmista oli ehdotettukin. Kauppahallin läheisyyteen voisi rakentua luontevasti myös torialue.

5.2.2. Kilpailuehdotusten näkökulmia palveluihin

Kilpailun voittajaehdotus *Kolme palaa* on nimensä mukaisesti jakanut Linnanniemen kolmeksi toiminnoiltaan selvästi erottuvaksi alueeksi, jonka keskiosaa hallitsee Turun Linna ja rantaan asti jatkuva laajennettu ”Uusi Linnanpuisto”, jonka vasemmalle puolelle uusi museo rakentuu. Suunnitelman kantavana ajatuksena on rakentaa Linnanniemestä kaupungin portti, joka houkuttelee sekä kaupunkilaisia, saariston asukkaita ja kauempaa saapuvia matkailijoita. Tässä suunnitelmassa Forum Marinumin ympäristöön on suunniteltu ”Merikortteli”, jonka alueelle mahtuu niin asumista, erilaisia kaupallisia palveluyrityksiä kuin Aurajoen rantaraittikin. Palvelujen yhteistoiminnan kannalta Forum Marinumin ja muiden museoiden välistä flowta ei tule katkaista liian tiiviillä rakentamisella. Forum Marinumilla ja Turun linnalla on myös jo tällä hetkellä olemassa olevat toimivat kahvila- ja ravintolapalvelut, minkä vuoksi kovin suurta kattausta tämän tyyppisiä toimijoita ei tarvita juuri tälle sijainnille. Tämän mahdollisen ”Merikorttelin” sisältöä täytyy siis punnita tarkkaan. Tässä suunnitelmassa niemen kärkeen mahtuu vielä ”Satamakaupunki”, johon on kaavailtu esimerkiksi majoittumISRatkaisuja.

Moni ehdotus hahmottelee Turun linnan länsipuolelle rantaviivan tuntumaan satama-altaita ja torimaista tilaa, jossa voisi alueella tavoitellun merellisyyden nimissä myydä esimerkiksi paikallisia kalatuotteita.¹⁸ Havainnekuivissa avoimet tilat näyttävät kesäpäivän auringossa idyllisiltä, mutta kuinka paljon tila lopulta eroaa vaikkapa kiven heiton päässä Forum Marinumilta sijaitsevasta Varvintorista, jonka käyttö on jäänyt melko vähäiseksi vuoden ympäri? Millaisiin tilankäyttöisiin ratkaisuihin julkisissa tiloissa sitten päädytäänkään, on toivottavaa muistaa eri vuoden- ja vuorokaudenajat.

Palkintolautakunta totesi kilpailun myös osoittaneen, että koko Linnanniemen kehittämisen kannalta satama-alueelle niemen kärjen tuntumaan olisi välttämätöntä sijoittaa jokin toiminnallisesti tärkeä ja kaupunkikuvallisesti näkyvä rakennushanke.¹⁹ Korkea rakentaminen on kuitenkin lähtökohtaisesti mahdotonta, koska Turun Linnan profiili halutaan säilyttää kaukomaisemassa pääroolissa. Satamakaupungin alue on kehityssuunnitelmissa merkittävässä roolissa siksi, että sen saavuttaminen vaatii myös melko kattavasti muiden alueiden läpikulkua, mikä lisää potentiaalisia kävijöitä muuallekin. Museotoiminnan kannalta alueella jo sijaitsevat museot saavat varmasti uutta nostetta niiden läheisyyteen nousevasta Historian ja

¹⁸ Tätä aihetta käsitellään aiemmin sivuilla 16 ja 24.

¹⁹ Turun Linnanniemen ideakilpailun arvostelupöytäkirja, *turku.fi/linnanniemi*.

<https://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files/linnanniemi-arvostelupoytakirja-29-10-2020.pdf>

tulevaisuuden museosta, joka voi arkkitehtonisesti nousta alueen toiseksi helmeksi, joskaan sen optimaalinen sijainti ei ole satamakaupungissa vaan lähempänä jo olemassa olevia museorakennuksia, kuten työryhmä toteaa luvussa 2. Syksyn 2020 aikana virisi myös keskustelua uuden konserttitalon rakentamisesta Linnanniemen alueelle, mutta kaupunginhallitus on sittemmin vahvistanut sijoituspaikaksi Kaupunginteatterin vieressä sijaitsevan Itsenäisyydenaukion.

Myös teatteri- tai muu vastaavan tyyppinen elävää kulttuuria alueelle lisäävä toiminta, erilaiset toiminnalliset puisto- ja tapahtuma-alueet, liikuntapaikat ja kaupunkiluonnon virkistyskäytön huomioivat ratkaisut kehittävät aluetta yleisellä tasolla siihen suuntaan, että edellä mainituille palveluille olisi käyttäjiä myös silloin, kun museot ovat suljettuina. Ulkona ollaan kuitenkin vuodenaikojen vaihteluiden armoilla, mikä on hyvä huomioida niissä valinnoissa, jotka sulkevat pois jotain muuta. Esimerkiksi kesäteatteri elävöittäisi aluetta, mutta sen toiminta painottuisi muutamalle kesäkuukaudelle. Osa ehdotuksista esitti havainnekuviissa alueelle luistelukenttää, mikä näyttää tietysti idylliseltä talvisissa kuvissa. Tällaisen tilan potentiaalia muina vuodenaikoina täytyy tietenkin puntaroida tarkasti, koska sellaista aluetta, jota voi käyttää vain rajatusti eri vuodenaikoina, kannattaa välttää. Ottaen huomioon yhä lämpimämmät talvet, onko luistelukentän ylläpidolle perusteluja ja taloudellisia edellytyksiä?

5.3. Muuntautuvat ja toiminnalliset ulkotilat

Museotoiminnan kannalta eräs kustannustehokas keino parantaa alueen tunnettuutta, lähestyttävyyttä ja käytettävyyttä tulevaisuudessa on museoiden välinen yhteistyö. Mikäli tuleva museo sijoittuu Turun linnan ja Forum Marinumin läheisyyteen, kolmen museon välille sijoittuisi luontevasti sellainen ulkotila, jossa voisi järjestää ohjelmaa yhdessä ja erikseen vuoden ja vuorokauden ympäri. Tilan käytettävyyttä monipuolistaisi se, että alue olisi ainakin osin suljettavissa tilaksi, johon voisi edellyttää sisäänkäyntimaksua. Osa ehdotuksista on pohtinut myös museon näyttelytilojen jatkamista ulkotiloihin.

Tällaisen monenlaiseen tarkoitukseen muuntautuvan, toiminnallisen ja mahdollisesti ainakin osin katetun ulkotilan käytön ei tarvitse rajoittua museotoimintaan, vaan sitä voisi myös vuokrata erilaisia tilaisuuksia varten. Vuokrausmahdollisuus kuitenkin edellyttää sitä, että tila ei sijaintinsa kautta voi olla riippuvainen museon tai museoiden aukioloajoista.

Vuokraustoiminta vaatii myös suunnitelmallisuutta ja yhteistyötä monien tahojen välillä. Samalla tällainen muuntautuva, toiminnallinen ulkotila vaatii välittömään läheisyyteensä vähintään peruspalvelut, kuten wc:n ja jonkinlaisen alueopasteen, jotka palvelevat alueella vierailevia ihmisiä mahdollistaen onnistuneen käynnin ajankohdasta riippumatta. Parhaimmillaan tällainen tila voisi toimia ympärivuotisena vetovoimatekijänä.

Alueen luonteen ja jo olemassa olevan historiallisen rakennuskannan vuoksi tapahtuma-alueen ulkonäöllisiä ratkaisuja täytyy pohtia tarkasti. Kiinteiden rakenteiden täytyy sopia yleiskuvaan ja olla myös huoltotarpeen ja kestävyuden näkökulmasta järkeviä valintoja. Osa on ymmärrettävästi sitä mieltä, että keliolosuhteet ovat sellaisia kuin ne ovat kaikkine vaihtelevine muotoineen ja siihen täytyy vain sopeutua. Ulkotilan osittainen kattaminen kuitenkin laajentaa sen käyttö- sekä vuokrausmahdollisuuksia paremmiksi vuoden ympäri. Kun tapahtumisen paikka sijaitsee rannikolla niemen kärjen läheisyydessä, meri tuo tuulten mukana viileyttä ja vaihtelevia kelejä alueelle. Erilaisilla ulkotapahtumilla voisi houkuttaa ainakin lähialueen asukkaita liikkeelle, ja lisätienestejä asiakasvirtojen oheen toisi vaikkapa pienempien myynti- tai esiintymispaikkojen vuokraaminen. Esimerkiksi joulun alla ulkotilassa voisi myydä joulukuusia, havukransseja ja vaikka glögiä, mikä elävöittäisi aluetta hiljaisempina vuodenaikana.

Voittajaehdotus *Kolme palaa* on laajentanut Turun Linnan puistoa rantaviivaan asti, jolloin puistoalueesta tulee kolmea museota yhdistävä tapahtuma-alue. Sijainnin kannalta tällainen yhdistävä avara tila voisi edistää museoiden yhteistyömahdollisuuksia. Avaraa puistoaluetta on periaatteessa helppo muunnella tapahtumien luonteen ja koon mukaan, mutta toisaalta paljon nurmikkoja ja viherrakenteita sisällään pitävä alue ei ole kulutusta ja säätä hyvin kestävä, jolloin suurien ihmismassojen kokoontumiselle tulee haasteita. Turun Linnan puisto esittäytyy suunnitelmassa myös virkistysalueena, eräänlaisena koko kaupungin yhteisenä takapihana, jonka sulkeminen ja eristäminen erityistapahtumien ajaksi vaikuttaa koko alueen viihtyvyyteen. Myös alueen kulkureittien sujuvuus ja turvallisuus täytyy huomioida suurien yleisötapahtumien aikana.

Ehdotuksessa *Kolme* Historian ja tulevaisuuden museo sijoittuu hyvin tiiviisti Forum Marinumin ja sen laajennusalueen kylkeen. Tämä ehdotus mahdollistaa kolmen museon museoflow'n, jossa katsekontakti kohteiden välillä säilyy muita ehdotuksia paremmin. Kolmen

museon yhteyteen jää myös kaksi tapahtuma-aukiota, jotka avautuvat jokirannan suuntaan. Pienempien tapahtuma-aukioiden hyväksi puoleksi voi ajatella esimerkiksi sen, että useampi toimija voisi järjestää samaan aikaan erilaisia tapahtumia, jotka ohjatessaan asiakasvirtoja samalla myös toistensa luo hyödyttävät kaikkia toimijoita. Nämä pienemmät aukiot kannattaisi suunnitella kulutusta hyvin kestäviksi, esimerkiksi kiveämällä tai asfaltoimalla pinta ainakin olennaisin osin, kuitenkin unohtamatta esteettisiä seikkoja. Esimerkiksi Forum Marinumilla tällaista tilaa on jo tällä hetkellä käytössään museorakennusten välittömässä läheisyydessä. Lisäksi Turun linnan puisto voisi toimia tapahtumia tukevana tilana, silloin kun tarvitaan enemmän tilaa. Tämä ehdotus ei kuitenkaan huomioi muita Forum Marinumin tilan tarpeita yhtä hyvin kuin vaikkapa voittajaehdotus, minkä vuoksi se ei sellaisenaan ole toteuttamiskelpoinen.

H2Å-suunnitelma lähestyy museotoimintaan liittyviä toiminnallisia ulkotiloja hieman eri näkökulmasta. Myös tämä ehdotus sijoittaisi uuden museon Forum Marinumin ja Turun linnan välille, rannan tuntumaan. Tapahtuma-alueeksi ehdotuksessa nimetään laajennettu Linnan puisto, joka saisi lisäksi tapahtumien tukialueeksi alueen Turun linnan pohjoispuolella sijaitsevan Juhana Herttuan puiston. Tukialue on mielenkiintoinen ehdotus, mikä tuo uudenlaisia käyttömahdollisuuksia suljettavissa olevalle tapahtuma-alueelle, jossa varsinainen ympäristö ei välttämättä ole pääasia kokemukselle. Esimerkiksi konsertit ja teatteriesitykset voisivat helposti sijoittua hieman kauemmaksikin museoista, mutta museon omat tapahtumat soisi järjestettävän lähellä pääpaikkaa muun muassa logististen seikkojen kannalta. Tukialue jättäisi myös Linnan puistoalueen vapaampaan käyttöön. *H2Å*-ehdotus on toisaalta sijoittanut asuinrakennuksia rantaviivaan ja katkaissut näin Linnan puiston luonnolliset näkymät kohti Aurajoen suuta ja alkavaa merialuetta, mikä ei ole esteettisesti miellyttävä ratkaisu eikä myöskään kunnioita täysin kilpailun reunaehtoja, joissa rantavyöhykkeiden tulisi olla kaikkien saavutettavissa.

5.4. Asuminen ja rakentaminen Linnanniemellä

Kilpailuohjelman mukaan asuminen ei ole alueella ensisijainen käyttötarkoitus, mutta uuden alueen kehittämisen kannalta on mielekästä sekoittaa asumista, työpaikkoja sekä vapaa-ajan toimintoja. Tavoitteena on rakentaa elävä ja viihtyisä uusi kaupunginosa, jossa olisi

potentiaalia nousta jopa Turun kansallisen kaupunkipuiston vihreäksi sydämeiksi. Pelkkä merellinen ulkoilualue museoiden ympärillä ei kuitenkaan riitä, vaan Linnanniemen alueelle täytyy saada riittävästi asukkaita, jotta suunnitelmassa tavoiteltu alueen ympärivuorokautinen elävyys toteutuu vuoden ympäri. Rakentamisen määrä ja sen sijoittuminen vaikuttaa merkittävästi siihen, kuinka yksityisenä tai julkisena alue koetaan tulevaisuudessa.

Arvostelupöytäkirjan kriteerien mukaan suunnitellun asuinkannan on oltava ympäristöään kunnioittavaa: esimerkiksi rakennusten tyyli sekä korkeus on pidettävä maltillisena Turun linnan nähdessä. Samalla tila on kuitenkin käytettävä tehokkaasti, eikä *townhouse*-tyyppinen omakotitaloasumista jäljittelevä rakentaminen ole järkevää Linnanniemellä. Hyvin suunnitellut ja sijoitetut kerrostalokorttelit tarjoavat kaikkein tehokkaimmin erikokoisia asuntoja erilaisten perhekuntien tarpeisiin. Aivan tulevan terminaalien ja sataman läheisyyteen asuinrakennuksia ei kuitenkaan voi rakentaa meluhaittojen vuoksi. Asuinkorttelit eivät saa myöskään rajata liikkumista alueella liikaa ja etenkin rantaviivan tuntumassa kulkevien, näköaloja Aurajoelle ja meren suuntaan tarjoavien reittien tulisi säilyä vapaina ja avoimina, kaikkien yhteisessä käytössä.

Esimerkiksi *Kolme palaa* -ehdotuksen rantaan asti ulottuva puistokiila säilyttää linnan ja joen välisen yhteyden, samalla nostaa Turun linnan entistä näyttävämmiin esille. Asuinrakentaminen painottuu linnan itäpuolelle, melko ahtaasti Forum Marinumin ympäristöön. Samalla palvelukokonaisuus painottuu niemen läntisempään osaan rakentuvaan "Satamakaupunkiin", jonka ympärivuorokautinen elävyys todennäköisesti jäisi puutteelliseksi asuinrakennusten puuttumisen vuoksi. Kärkikolmikosta ehdotus *Kolme* on suunnitellut asuinrakennuksia ainoastaan alueen pohjoisnurkkaan, johon muodostuisi uusi kortteli jo osin olemassa olevan *Harppuunakorttelin* läheisyyteen. Myöskään tämän kaltainen asumisen sijoittaminen ei tue alueen ympärivuorokautisen elävyyden lisäämistä riittävästi siellä, missä sitä tarvittaisiin. Asumisen sijoittelu voi osaltaan myös vaikuttaa ulkotapahtumien järjestämisen mahdollisuuksiin negatiivisesti.

H2Å-suunnitelma puolestaan rakentaisi Turun linnan ja rantaviivan väliin asuintaloja, mikä voisi tukea näissä asunnoissa asuvien ihmisten hyvinvointia ja viihtyvyyttä, mutta samalla vähentää alueella kävijöiden yhteyttä luontoon. Meri, saaristo ja Aurajoki halutaan yhdistää Linnanniemellä, jolloin fyysinen yhteys on oltava saavutettavissa alueella. Samaa linjaa jatkaa lunastettu *The Urban Archipelago* -ehdotus, johon on suunniteltu kärkiviisikosta eniten

asuinrakentamista. Alueen tehokas rakentaminen saarista koostuviin teemaosioihin ei ole sellaisenaan mahdollista, mutta alueelle hahmotellut asuinrakennukset saivat *Kerro kantasi* -palvelussa kehuja. Kun asumisratkaisuja aikanaan kilpailutetaan tarkemmin, on arkkitehtonisia ratkaisuja hyvä pohtia monesta näkökulmasta. Esimerkkinä Aurajoen vastarannalla sijaitsevat uudehkot Telakkarannan asuinrakennukset eivät ole visuaalisesti kovinkaan erikoisia. Kun uutta rakennuskantaa suunnitellaan Turun linnan läheisyyteen, niin että vastarannalta katsellessa ne matalampanakin sulautuvat samaan maisemakokonaisuuteen, täytyy ulkonäköä pohtia vielä tarkemmin.

Uudisrakentamisessa ekologisuus on nykyään itsestään selvästi avainasemassa. Aivan Linnanniemen kupeeseen rakentuva Vallihaudankadulla sijaitseva *Harppuunakortteli* on ympäristöystävällisyydessä suunnannäyttävä ja monin tavoin ainutlaatuinen kokonaisuus.²⁰ Ekologinen ajattelu korostuu kierrätyksessä, luonnon vaalimisessa ja elinkaariajattelussa. Kestävän kehityksen eri ratkaisuja pohtineilla suunnittelijoilla on ollut *Harppuunakorttelin* suhteen yhteinen tahtotila. Samankaltaista aikaa kestävää ajattelua tarvitaan Linnanniemellä, jotta kaikki sen vetovoimatekijät saadaan huomioitua ja niiden potentiaali hyödynnettyä täysimääräisesti rakentamista suunniteltaessa.

Esimerkiksi kunniamaininnan saanut ehdotus *Down By the River* on ottanut kiertotalouden näkökulman ja ympäristöasiat voimakkaasti huomioon ehdotuksessaan. Ehdotus nostaa esiin Turun kaupungin tavoitteen hiilineutraaliudesta vuoteen 2029 mennessä ja muistuttaa myös Turun tähtäimestä päästä resurssiviisaaksi kaupungiksi viimeistään vuonna 2040. Sen lisäksi, että uudet rakennukset suunnitellaan kestävämpään aikaan ja tuottamaan osin oma energiansa esimerkiksi aurinkopaneelien avulla, *Down By the River* esittää, että “alueen historialliset kerrostumat voivat rakentua paitsi olemassa olevien rakennusten säästämisestä ja päivittämisestä uusiin käyttöihin, myös luovasta kierrätysmateriaalien käytöstä uusissa rakennuksissa”.

Näitä teemoja korostamalla ja ympäristön hyvinvointiin liittyviä arvoja esiin nostamalla Linnanniemen alue voisi myös profiloitua voimakkaammin ekologisen kaupunkirakentamisen kärkijoukkoon. Uuden rakentaminen kuluttaa aina luonnonvaroja, mutta tiivis kaupunkirakentaminen tuo hyötyä pitkällä aikavälillä, kun päivittäisen liikkumisen päästöt vähenevät ja ympäristöstä tulee sen asukkaille turvallisempi, terveellisempi ja puhtaampi. Kun

²⁰ <https://www.harppuunakortteli.fi>

kaikki eläminen ja työskentely on mahdollista suorittaa samalla alueella, tämä antaa ihmisille aikaa takaisin, koska kaikki on 15 minuutin päässä jalan, pyörällä tai julkisella liikenteellä. 15 minuutin kaupunki ei ehkä olekaan utopiaa, vaan tätä päivää.²¹

²¹ Lisätietoa 15 minuutin kaupungista johdantoluvussa sivulla 4.

6. Lopuksi: Työryhmän suositukset

Pohjimmiltaan koko kehittämishankkeessa on kyseessä Linnanniemen brändin rakentaminen. Brändimielikuvat eivät synny tyhjästä, ja koska tässä projektissa rakentamisen aikajänne on useita kymmeniä vuosia, Linnanniemen brändistrategia tulee laatia hyvissä ajoin ja pitää sen suuntaviivat mielessä koko suunnittelutyön aikana pienimmissäkin yksityiskohdissa. Samalla on pidettävä mielessä alueen houkuttelevuus sekä saavutettavuus läpi pitkän rakennusajan. Alueelle rakentuvat toiminnot ja palvelut rakentavat kaupunkilaisten ja matkailijoiden mielikuvaa Linnanniemestä kokonaisuutena, niin hyvässä kuin pahassakin.

Palkintolautakunta on suositellut jatkosuunnittelun pohjaksi suunnittelukilpailun voittanutta *Kolme palaa* -ehdotusta, ja näin ollen uuden museon rakentamista rantaan asti laajenevan uuden Linnanpuiston läntiselle puolelle. Tämä onkin luultavimmin ehdotuksista paras sijoituspaikka Historian ja tulevaisuuden museolle: museokolmiosta ei tule liian tiivistä, mutta toisaalta sijainti ei ole liian kaukana, keskelle saadaan helpoimmin järjestettyä kaikille yhteistä, toimivaa tilaa, ja museoflow toteutuu tässä toimivimmin.

Museoiden toimivan yhteistyön kannalta tarvitaan muuntautuvaa, moniin eri tarpeisiin ympäri vuoden toimivaa ulkotilaa. Koska kaupunki on todennäköisesti alueella ulkotilan pääasiallinen hallinnoija, myös tilojen vuokraamisen mahdollisuuksia erilaisiin tapahtumiin kannattaa pohtia. Osa ulkotilasta voisi olla katettua tai ainakin helposti katettavissa tarpeen mukaan ja sen täytyy olla suuria väkimääriä ja kovaakin kulutusta kestävä. Tapahtumien vaihtelevan luonteen, kuten mahdollisten pääsymaksujen takia, tilan tulee olla myös ainakin osin suljettavissa. Työryhmän arvion mukaan näihin moninaiisiin tarpeisiin vastaa parhaiten useampi tapahtuma-alue, kuten ehdotus *H2Å* oli luonnostellut. Linnanpuisto on yksi näistä alueista, mutta sen rinnalle voisi osoittaa ainakin yhden uuden alueen, jossa yllä mainitut seikat saisi toteutettua paremmin.

Lisäksi on huomioitava tarpeet satama-alueen toimivalle julkiselle tilalle. Satama-alueen toimintatilaa on kaavailtu ansiokkaasti *Tides*-suunnitelmassa muun muassa kulttuurikeskuksen hybridialueen ja suunnitelmassa *Kolme* hyödynnettyjen sisäpihojen ja niemen kärkeen ulottuvan viheralueen osalta. Etenkin jälkimmäisen osalta myös merellisyyden kokeminen

mahdollistuu paremmin ja julkinen tila laajenee koko rantakaistaleen leveydelle. Merellisyyttä lisää myös erilaiset arkkitehtoniset ratkaisut sekä tavat hyödyntää rantapengertä, esimerkkinä suunnitelmien *Kolme* sekä *Tides* kaavailemat rannan istuskeluportaat. Vierasvenesatama, usea vesibussiyhteysasema, venetaksiasema ja yksityisille veneille tarkoitettut laiturit lisäävät yhteyksiä saariston ja keskustan välillä. Vallihaudankadun päätteeseen sopisi kaupunkilauttayhteys joen toiselta puolelta toiselle näin lyhentäen välimatkaa joen molemmilla puolin samalla tarjoten kokemuksia ja pitäen Aurajokirannan avoimena.

Linnanniemen alueelle ei ole tarpeellista sijoittaa laajaa kaupallisten palvelujen keskittymää kuten modernia kauppakeskusta, mutta museoiden rinnalle erilaiset matkailuun kytkeytyvät palvelut ovat tarpeellisia. Työryhmä haluaa kuitenkin muistuttaa, että alueen elävöittämisestä kaupunkilaiset ja erityisesti alueen tulevat asukkaat tarvitsevat myös sellaisia palveluita ja ulkoalueita, joita voi käyttää eri vuoden- ja vuorokaudenaikoina.

Yleisilmeeltään *Kolme palaa* on suunnitelmista pisimmälle jalostetuin ja siksi sen erilaisiin piirteisiin on helppo tarttua. Erityisesti ympäristöönsä sopiva puurakentaminen välittää suotuisia arvoja luoden vihreää identiteettiä alueelle. Leveäksi suunniteltu puistokiila tuo alueelle monipuolisia positiivisia vaikutuksia. Puistoon sijoitetut monimuotoiset luontotyypit ja toiminta-alueet lisäävät niin ympäristön biodiversiteettiä kuin kävijöiden mahdollisuuksia saada hyvinvoinnin kokemuksia alueelta – ideoita on kiitettävästi sekä voittajatyössä että suunnitelmissa *Kolme* sekä *Tides*. Myös junaradan poistaminen Linnanpuistosta lisää alueen esteettömyyttä.

Kolme palaa -ehdotuksen heikko lenkki on asuinrakentamisen vähyys ja sen sijoittaminen. Linnanniemen alueen ympärivuorokautisen elävyyden ja palvelujen kysynnän varmistamisen takia alueelle on suunniteltava riittävä määrä asuinrakennuksia. Työryhmä suosittelee välttämään *Kolme palaa* -suunnitelman ahdasta rakentamista, ja poistamaan siksi linnan ja Forum Marinumin välisen korttelirakenteen. Myöskään aivan rantaviivan tuntumaan rakentamista ei voi suositella, jotta kaupunkikuvallisesti arvokas tila säilyy kaikkien käytössä. Toisaalta mikään kärkiviisikon ehdotuksista ei tarjonnut valmista, onnistunutta ehdotusta asumisen ratkaisuille. Työryhmä huomauttaa, että asuinkortteleita tulisi pyrkiä sijoittamaan rohkeammin eri osiin aluetta ja asumisen pitäisi olla tilankäytön suhteen mahdollisimman

tehokasta; hybridirakentamista sekä kerrostalorakentamista, jonka huoneistoratkaisut palvelevat monia erilaisia käyttäjäryhmiä.

Palkituissa kilpailutöissä alueen liikennejärjestelyjä on käsitelty hyvin samansuuntaisesti. Autoliikenne on ehdotuksissa ohjattu Linnanniemen kärkeen valtaosin yhden Satamakadun liittymän kautta. Joukkoliikenteen kieltäminen Turun linnan viereiseltä Linnankadun pätkältä lisää matka-aikaa, mahdollistaa ruuhkautumisen ja pidentää pysäkkien välimatkaa. Joukkoliikenteen aikatauluissa pysymisestä pitäisi pystyä pitämään kiinni laivaterminaalien sijaitessa alueella. Koska linnan eteläpuolelle on suunniteltu kaikissa ehdotuksissa puistoa ja kevyen liikenteen väyliä, mahtuu Linnankadun pätkälle sekä kevyttä että julkista liikennettä.

Pidempiaikainen pysäköinti suositellaan sijoitettavan reuna-alueille ehdotuksen *Kolme palaa* mukaisesti, jolloin pysäköintialuetta voidaan minimoida, ja Linnanniemen julkista tilaa hyödyntää monipuolisemmin. Opastukset, huoltoliikenne ja pelastustiet tulisi huomioida vielä tarkasti toteutuksessa. Pysäköintitilojen sijaitseminen kävelymatkan päässä saattaa hankaloittaa esteettömyyttä kaipaavia asiakkaita. Tämän vuoksi kulttuurikohteiden ympäristön tulisi olla helposti kuljettavaa ja turvallista, sekä mahdollistaa takseille, linja-autoille ja yksityisille kuskeille asiakkaiden jättämisen museokohteiden ulko-ovien läheisyyteen. Saavutettavuuteen ja esteettömyyteen liittyy vahvasti selkeät reitistöt niin joukkoliikenteen, yksityisen autoilijan kuin kevyen liikenteen käyttäjältä.

Aurajoki luo erittäin selkeän reitin keskustasta Linnanniemelle ja visuaalisella sekä toiminnallisella sijoittelulla houkuttelee kulkemaan jokivartta pitkin. Jokirantaan muodostuvan kulkureitin elävöittämiseen tulisi panostaa kaupunkisuunnittelussa koko matkan osalta. Monipuolinen ja urbaani jokivarsi kiintopisteinen ja palveluineen houkuttelee keskustasta päin liikkujia kohti niemen kärkeä ja museoaluetta. Näin Linnanniemi ei jää etäiseksi ja erilliseksi, vaan nivoutuu tiiviimmin yhteen keskusta-alueen kanssa ja matka kauppatorilta niemen kärkeen asti pienenee henkisen etäisyyden osalta, tuoden ihmiset alueelle aina uudestaan.