

K O N E I S T A

K U L T T U U R I I N

VIIHDEKESKUS WÄRTSILÄN KONEPAJAAN

tarkastaja prof. Ilmari Lahdelma

TTY Arkkitehtuurin laitos Niklas Kronberg

21.4.2010



DIPLOMITYÖTIIVISTELMÄ

Tekijä	Opisk.nro	Esittelypvm.
Niklas Kronberg	194344	21.4.2010

Diplomityön nimi

Koneista kulttuuriin – Viihdekeskus Wärtsilän konepajaan

Tarkastaja

Prof. Ilmari Lahdelma

Tiivistelmä

Työn lähtökohtana on Wärtsilän vanha konepaja/asennushallirakennus Turussa, Aurajoen rannalla. Rakennus on vuodelta 1938 jonka jälkeen sitä on laajennettu kahteen otteeseen, vuosina 1952 ja 1958. Rakennuksen matala siipi, vanha konepaja, on Wärtsilän koulutus- käytössä kun korkea, joenpuoleinen asennushallisiipi on sen sijaan tyhjillään ja sen kaavoitusprosessi on käynnissä.

Diplomityö esittää asennushalliin uudeksi käyttötarkoitukseksi viihdekeskusta. Uusi viihdekeskus luo symbioosin vuoden 1938 konepajatoiminnan määrittelemästä arkkitehtuurista sekä uuden vuosituhannen julkisesta tilasta. Suunnitelmassa on pyritty kunnioittamaan vanhaa rakennuskantaa purkamalla ja muuttamalla sitä niin vähän kuin mahdollista. Uusi arkkitehtuuri on selkeästi erotettu olemassa olevasta niin muotonsa, materiaaliensa kuin koordinaatistonsakin puolesta. Itse arkkitehtuuri hakee teemansa ja muotonsa teollisuusestetiikasta. Vapaamuotoiset Elokuvateatteri- Ravintola-, sekä Musiikkikeskusmassat on sijoiteltu niin, että niiden väliin muodostuu monimuotoista ulkotilan oloista aulatilaa.

Arkkitehtuuri levittäytyy ulkotiloihin hyvin maltillisesti, vanhan rakennuksen tarjoamin edellytyksin. Ulkotilan portaat, tuulikaapit ja suurten ikkunapintojen läpi kuultavat suuret kappalemaiset rakennusmassat antavat kävijöille vihiä sisäpuolen arkkitehtuurista. Suunnitelmassa sisäpiha saa uuden elämän monikäyttöisenä kaupunkitilana. Aukiolle luodaan uusia liikenneyhteyksiä ja toimintoja niin kahvilan terassina kuin ulkoilmatapahtumien näyttämönäkin.



THESIS ABSTRACT

Date **21.4.2010**

Author
Niklas Kronberg

Student number
194344

Subject

Cranes to Culture – Entertainment centre to Wärtsilä machine workshop

Advisor

prof. Ilmari Lahdelma

Abstract

The diploma work is situated in an old machine workshop and assembly hall, owned by Wärtsilä Ltd, by the river Aura in Turku. The complex was built in 1938 after which it has been expanded in 1952 and 1958. The machine workshop-wing is in educational use by Wärtsilä Land and Sea Academy while the 20-metre high assembly hall-wing by the river stands empty and the city planning for reuse of the hall is ongoing.

The diploma work is a plan for reusing the assembly hall as an entertainment centre. The centre is a symbiosis of 20th century factory-architecture, defined by the processes in the workshop, and 21st century contemporary public space. The plan strives to respect the old building, thereby demolishing and modifying it as little as possible. The new architecture is distinguished from the old building by its form, material and coordinates. The architecture seeks its themes from industrial aesthetics. The arrangement of the freeform masses of the Cinema-, Restaurant and Music centres creates a diverse and interesting space between the masses.

The new architecture stretches very moderately to the outside of the workshop, using only the opportunities provided by the original architecture. The outside stairs, entries and large freeform building masses, seen through the wide windows, give hints of the inside architecture to visitors approaching the complex. The plan also gives new life to the inner court as a multifunctional public space. New light traffic connections as well as buildings and functions help the development of the plaza towards a modern city space.

1 Alkusanat

Aloittaessani koulun seitsenvuotiaana kulki koulumatkani Aurajoen rantaa pitkin tuomiokirkon ohitse vanhalle suurtorille. Aina lukiosta pääsyyn asti olen kävellyt joen kansallismaisemassa lähes päivittäin. Tämä vuosien mittainen suhde herätti toiveen tehdä myös arkkitehtuurin diplomityö joen varrelle. Turku syntyi tuomiokirkon ympärille, josta se on vaihteittain kasvanut ja kehittynyt joenvartta pitkin alajuoksuun kohti merta. Viimeisimpiä kehittymättömiä, vajaakäytössä olevia alueita lienee Wärtsilän vanha telakka-alue. Alueen viereen lama-aikana rakentuneet lähiömäiset kerrostalot eivät tee oikeutta alueen sijainnille kaupungissa eivätkä alueelle suunnitellut uudet kerrostalot tilannetta paranna.

Itse aivan konepajan lähistöllä, Martin kaupunginosassa asuvana tunnen alueen hyvin ja diplomityötä aloitellessani oli työn kohteen päättäminen helppoa. Tutkittuani konepajan rakennusta, sen historiaa ja nykytilaa, totesin sen soveltuvan oivallisesti suunnitelmiini luoda Telakkarannan alueelle uusi vetovoimainen magneetti joka olemassaolollaan muokkaa alueen kehitystä kaupunkimaisempaan suuntaan lähiöistymisen sijaan. Itselleni oli ilo saada tutustua konepajasiivessä toimivaan Wärtsilä Land and Sea Academyyn (WLSA), joka olemassaolollaan jatkaa alueen vanhaa laivanrakennusperinnettä. Asennushallin sen sijaan ollessa tyhjiillään, päädyin rajaamaan työni pelkästään siihen. Hallin uudiskäyttö kiehtoo minua luoden välittömän yhteyden koko kaupungin historiaan ja samalla edustaen kestävän kehityksen periaatteita vajaakäytössä olevien tilojen uudiskäytöstä.

Kaupungin kulttuuritarjonta on keskittynyt joen rannoille jo vuosikymmenten ajan. Joen alajuoksu on moderni ja kehittyvä osa kaupunkia ja näin heräsi ajatus kaupungin tarvitseman musiikki- ja elokuvakeskuksen suunnittelemisesta asennushalliin. Valmistuessaan viihdekeskus olisi ensimmäinen vaihe lähiympäristön kehityksessä kohti nuorekasta uutta kaupunginosaa: tulevaisuudessa asennushallin viereinen konepaja tarjoaa mahtavat puitteet julkiselle toiminnalle museosta kauppahalliin, puhumattakaan sen vieressä olevasta levyhallista jonka uudiskäytöksi löytynee vaihtoehtoja aina uimahallista messukeskukseen.

Sisällysluettelo

- 1 Alkusanat
- 2 Johdanto
- 3 Historia
 - 3.1 Laivanrakennustoiminnan synty Turussa 1732 - 1800
 - 3.2 Itärannan teollistuminen ja Wärtsilän alueen kehitys 1800 -1935
 - 3.3 Wärtsilä ja laivarakentamisen modernisointi 1935 - 1989
 - 3.4 Wärtsilän Konepaja – kerrostumia vuodesta 1875
 - 3.5 Konepajat Suomessa jo vuodesta 1837
 - 3.6 Wärtsilän konepaja ja asennushalli – arkkitehtuuria toiminnan ehdoilla
 - 3.7 Teollisuudesta asuntoihin – nykytilanteen taustat
 - 3.8 Uudet (vasta-) tuulet
 - 3.9 Katsaus nykypäivään, vilkaisu tulevaisuuteen
- 4 Konepaja tänä päivänä
 - 4.1 Konepaja ja ympäristö
 - 4.2 Konepaja kaupunkirakenteessa
 - 4.3 Liikenneyhteydet
 - 4.4 Kulttuuripääkaupunki Turku - ennen sekä jälkeen vuoden 2011
- 5 Koneista kulttuuriin - suunnitelma asennushallin uudiskäytöstä
 - 5.1 Asumista, urheilua, kulttuuria vai jotain muuta?
 - 5.2 Työni rajat
 - 5.3 Uusi käyttötarkoitus
 - 5.4 Tilallinen perusratkaisu
 - 5.5 Muodon lähtökohta
 - 5.6 Kerrosalalaskelma
 - 5.7 Tilaohjelma
 - 5.8 Massojen sijainti ja keskinäinen suhde
 - 5.9 Elokuvakeskus
 - 5.10 Musiikkikeskus
 - 5.11 Ravintola
 - 5.12 Ulkotila
 - 5.13 Huolto ja pysäköinti
 - 5.14 Materiaalimaailma
 - 5.15 Tulevaisuuden mahdollisuudet
- 6 Lähdeluettelo
 - 6.1 Painetut lähteet
 - 6.2 Haastattelut
 - 6.3 Arkistoaineistot ja pienpainanteet
 - 6.4 Sanomalehtiluettelo
 - 6.5 Liitteet

2 Johdanto

Telakkateollisuudella on perinteitä Turun Aurajoessa jo 1700-luvulta. Venäläisten alulle panema ja yksityisten yritysten jatkama perinne on elänyt ja kehittynyt vuosisatojen ajan, milloin Venäjän tullimääräysten painamana, milloin sotakorvausvuosien siivittämänä. Vielä 60-luvulla joki oli ääriään myöten täynnä puolivalmiita aluksia telakoiden työllistäessä yli 2000 henkeä (ks. kuva s.4, kuva otettu 1967, Wärtsilän Turun telakan arkisto). Kaupungin keskustan aikoinaan suurin työpaikka kuitenkin hiljeni vaiheittain ja tyhjeni lopullisesti vuonna 1989. Jäljelle jäivät vain nostokurjet ja teollisuusrakennukset, joista vanhimpien historia voidaan juontaa jopa 1830-luvulle. Maata koetellut lama ja uuden vuosituhannen nousukausi sekä innostus vanhojen teollisuusalueiden uudiskäyttöä kohtaan ovat muokanneet vanhoja telakka-alueita uuteen uskoon, jättäen kuitenkin joitain kohtia vailla huomiota.

Eräs unohdettu rakennuskokonaisuus on Aurajoen alajuoksulla sijaitseva vanha konepaja ja siihen liittyvä asennushalli. Konepaja on edelleen Wärtsilän koulutuskäytössä mutta asennushallin suurten, likaisten, joelle avautuvien ikkunoiden takana ei tänä päivänä ole muuta kuin suunnaton tyhjä varastohalli. Halli on kuin potentiaalinen kiteytymä. Sen mittakaava, sijainti ja lähiympäristö tarjoavat uudiskäytölle upeat puitteet kun sitä ympäröivä, lähiömäinen asuntorakentaminen sen sijaan huutaa viereensä aluetta aktivoivaa ja sen imagoa nostattavaa toimintaa. Vanhan telakka-alueen kehittäminen on vielä kesken ja alueen kaavoitusta jatketaan tälläkin hetkellä.

Uskon että vanha asennushalli tarjoaa lähtökohdan alueen imagon kohottamiseen ja täysin uuden, historiasta kumpuavan mutta samalla nuorekkaan kaupunginosan kehittämiseen.



3 Historia

3.1 Laivanrakennustoiminnan synty Turussa 1732 - 1800

Turun Aurajoella on dokumentoituja laivojenrakentamisperinteitä jo 1540-luvulta. (Kalpa 1980, 34.) Tosin laajempi laivanrakentaminen lienee alkanut isovihan aikaan, vuosina 1713-1721, jolloin venäläiset rakensivat kaleereja Aurajoen itäpuolella sijainneen Sotalaisten kylän maalla (Grönros 1996, 6). Venäläisten lähdettyä, perusti Israel Hansson vuonna 1732 pienen veistämön samalle alueelle. Raaka-aineena hän käytti puutavaraa, jota oli jäänyt suuria määriä edellisten käyttäjien jäljiltä (Pfähfli 1989, 3). Lyhytikäisen Hanssonin veistämön osakkaina olleet Elias Wechter ja Henrik Rungeen perustivat vuonna 1737 ensimmäisen varsinaisen, suurempien laivojen valmistukseen tarkoitetun laivanveistämön joen itärannalle. Uusi veistämö sijaitsi Korppolaismäen lähistöllä (Pfähfli 1989, 3), nykyisen Merimiehenkadun varrella, lähellä tonttia, jolla nykypäivänä sijaitsee Wärtsilän Konepaja sekä Asennushalli.

Wechterin ja Rungeenin veistämön perustamisen taustalla oli vuonna 1723 valtionpäivien säätämä tuoteplakaatti, joka kielsi ulkomaisilta aluksilta kaikkien muiden paitsi niiden kotimaasta tai siirtomaista peräisin olevien tuotteiden tuonnin Ruotsiin. (Särkkä 1935, 30). Näin ollen suosittiin kotimaisen kaupankäynnin sekä kauppalaivaston kehittymistä. Suomessa kehitys oli aluksi verkkaista, johtuen porvariston huonosta taloudellisesta tilanteesta isovihan jälkeen (Pfähfli 1989, 3). Kauppakollegio edellytti kokeneen laivanrakennusmestarin palkkaamista veistämölle, jotta telakkatoiminnan kehitysmahdollisuudet olisivat turvattu. Työhön palkattiin vuonna 1737 englantilaissyntyinen Robert Fithie. Telakkatoiminnan kehitys sai jatkoa vuonna 1742, jolloin Fithie, Wechterin kanssa tekemänsä työsopimuksen rauettua, perusti oman telakan länsirannalle (Pfähfli 1989, 3). Fithien lähdettyä Wechteriltä alkoi telakan toiminta hiljalleen hiipua loppuakseen 1740-luvun aikana kokonaan. Itärannan laivanrakennustoiminta jatkui kuitenkin vuonna 1782, jolloin Wechterin poika myi alueen Fithien telakalle (Pfähfli 1989, 6). Wechterin telakka oli kaupungin pitkäaikaisin ja merkittävin alan yritys. Joen rannoille perustettiin muitakin pienempiä telakoita 1700-luvun loppu- sekä 1800-luvun alkupuolella, joskin niiden toiminta jäi lyhytaikaiseksi verrattuna Wechterin telakkaan (Pfähfli 1989, 9).

3.2 Itärannan teollistuminen ja Wärtsilän alueen kehitys 1800 -1935

Nykyisen Wärtsilän tontti oli vielä 1800-luvun alkupuolella osa Kaarinan kaupunkia. Alueen läpi tällöin Sikaojaksi kutsutun ojan ympäristö sekä Korppolaismäen alapuolelle jokeen rajoittuva maakaistale liitettiin Turkuun 1860-luvulla, jolloin Wärtsilän alueesta tuli kokonaisuudessaan Turun kaupungin maata (Pfähfli 1989, 11.). Alueen pohjoispuolelle, osoitteeseen Itäinen Rantakatu 58, oli vuonna 1842 perustettu omistajiensa mukaan nimetty konepaja, Ericsson et Cowie (Kalpa 1980,34). Konepaja siirtyi skotlantilaisen William Crichtonin omistukseen vuonna 1862 ja se laajeni joen länsirannalle vuonna 1884 Fithien pojan myytyä oman telakkansa yritykselle (Kalpa 1980,34). Vuonna 1874 perustettiin itärannalle, nykyisen konepajan kohdalle Turun Uusi Konepajaosakeyhtiö, jossa konepajatoiminnan ohella oli tarkoitus korjata höyrypursia ja veneitä (Kalpa 1980,34). Yritys kärsi kuitenkin voimakkaasti tullittoman viennin loppumisesta Venäjälle 1880-luvulla ja lopettikin toimintansa vuonna 1898, (Pfähfli 1989, 13) jättäen näin ollen alueelle vain yhden toimivan konepajan (Crichton).

Tilanteen korjaamiseksi perustettiin uusi yhtiö, Vulcan, joka osti Uuden Konepajan maa-alueet ja kiinteistöt. Yhtiö jatkoi pääosin Konepajaosakeyhtiön toimintaa laajentaen osaamistaan myös petrolimoottoreihin sekä sotatarvikkeisiin. Venäjän markkinoille kaavaillut sotatarvikkeet osoittautuivat tuottavaksi liiketoiminnaksi ja vuosien 1904- 1905 Venäjä-Japanin-sodan seurauksena konepajaa laajennettiin tuntuvasti vuonna 1905 (Pfäffli 1989, 13).

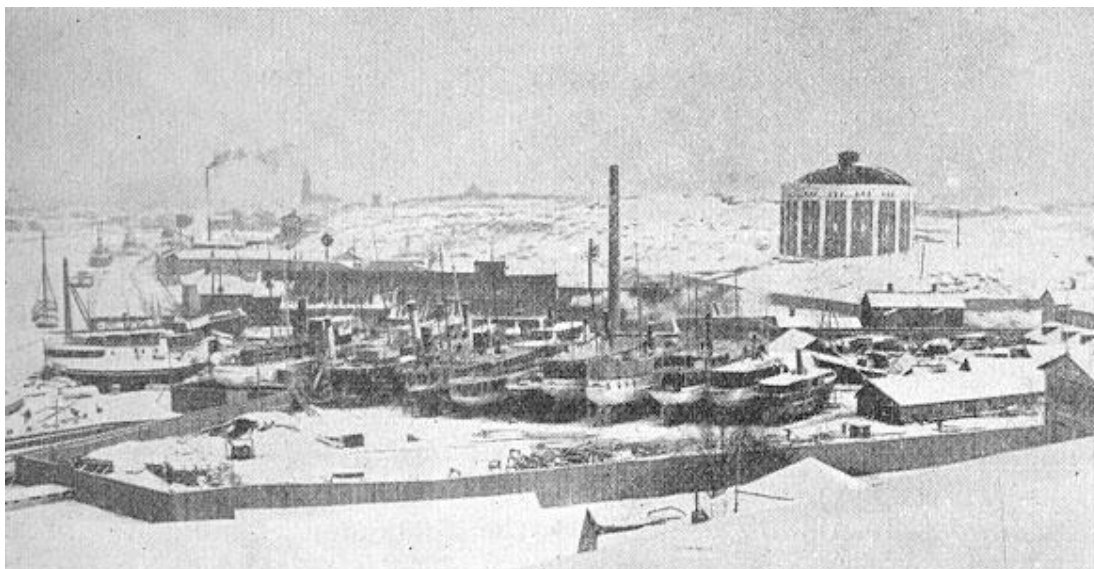
Vuonna 1906 tuli kuitenkin määräys kaikkien kruununhankintojen siirtämisestä Venäjällä sijaitseville konepajoille ja Vulcanin oli siirrettävä suurin osa tuotannostaan Pietariin. Turkuun jäi vain laivanveistämö- sekä korjaustoimintaa.

Vulcanin naapuriin, Sikaojan länsipuolelle ruutukaava-alueen ulkopuolelle, perustettiin vuonna 1906 yritys liikemiesten Andrée ja Rosenqvist toimesta. Yritys toimi alun perin laivanveistämänä, kunnes siihen vuonna 1910 liitettiin moottoritehdas (Pfäffli 1989, 16).

1920-luvulle tultaessa oli Aurajoen itäranta kehittynyt teollisuusalueeksi. Kortteleissa 3-5 sekä palstalla 81 toimivat tällöin Vulcan, Andrée & Rosenqvist, Turun sementtivalimo ja kermatehdas Almus (Pfäffli 1989, 19) sekä hieman pohjoisempana Crichton ja vuonna 1912 rakennettu, edelleen olemassa oleva, Turun Kaasulaitoksen kaasukello (TMM 1983, 98).

Ensimmäisen maailmansodan jälkeinen taloudellinen lama ja tärkeiden Venäjän toimitusten loppuminen koetteli alueen tehtaita kovalla kädellä (Pfäffli 1989, 25). Kilpailukyvyyn sekä taloudellisen toiminnan takaamiseksi perustettiin kahdesta konepaja- ja telakkayrityksestä uusi Ab Crichton-Vulcan Oy (C-V) vuonna 1924. Uuden yhtiön perustamisen jälkeen alettiin mittaviin uudistuksiin, uudisrakennusten lähinnä painottuessa länsirannan konepajoihin sekä köysitehtaaseen (Pfäffli 1989, 25). Itärannan alueen keskeisin rakennus oli nykyisen konepajan ja asennushallin kohdalla sijainnut vanha Vulcanin konepajarakennus.

Uudistuksen myötä C-V muodostui itsenäisyyden ajalla Turun merkittävimmäksi teolliseksi yritykseksi ja työpaikaksi, yrityksen 1920-luvun suurimpien hankkeiden ollessa valtiolle toimitettavat sotalaivat.



Valokuva noin vuodelta 1910.

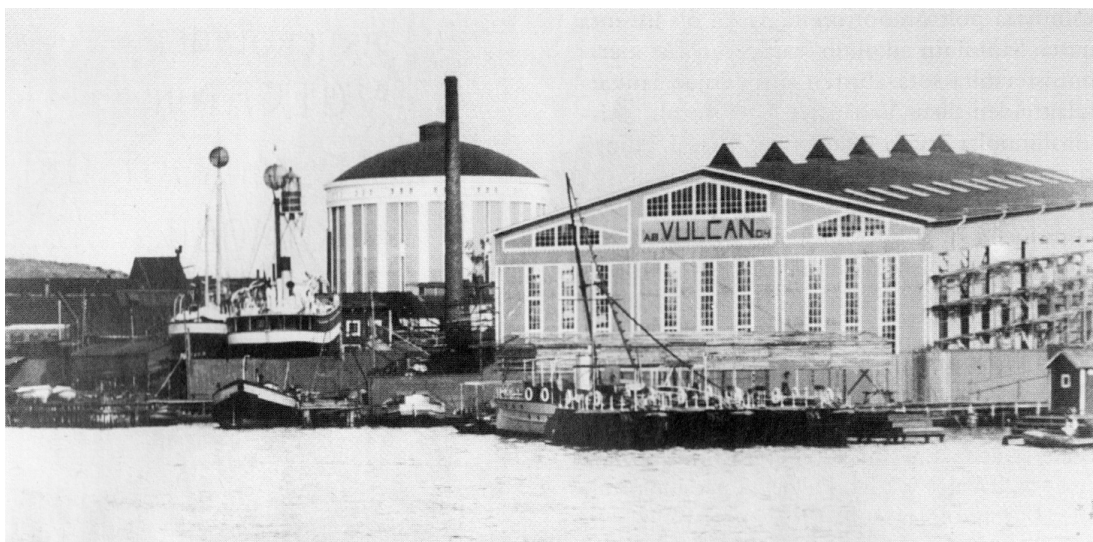
Etualalla Andrée & Rosenqvist, taustalla Vulcan ja vuonna 1912 rakennettu kaasukello.

3.3 Wärtsilä ja laivarakentamisen modernisointi 1935 - 1989

Vuonna 1935 Wilhelm Wahlforsin johtama Oy Wärtsilä Ab osti osake-enemmistön Kone- ja Siltarakennus Oy:stä johon C-V oli kuulunut vuodesta 1932. Telakkatoiminta jatkui kuitenkin Crichton-Vulcanin konepajan ja telakan nimellä vuoteen 1966, jolloin se muutettiin Oy Wärtsilä Ab Turun telakaksi (Pfäffli 1989, 28). Asennushallissa voi vielä tänä päivänä nähdä Crichton-Vulvan Oy:n nimen kirjoitettuna suureen hallinosturiin katonrajassa.

Suomi oli 1930-luvulla kasvamassa maailman suurimmaksi paperin viejäksi, joka johti suuriin rahtilaivatilauksiin erityisesti Crichton-Vulcanilta (Grönros 1996, 16). Vuonna 1936 tapahtuikin yhtiön historiassa käännekohta, kun Suomen Höyrylaiva Oy tilasi 2200 tonnin rahtialuksen telakalta. Tähän aikaan yrityksellä oli noin 500 työntekijää (Knorring 1995, 158) ja vuonna 1938 jopa 1800 työntekijää. Talvisota (1939 - 40) pommituksineen katkaisi hetkeksi hyvään vauhtiin päässeen tuotantokehityksen. Tosin telakkapuolella sotavuodet merkitsivät alusten muutos- ja korjaustöiden paisumista ja lisätöitä telakalla (Pfäffli 1989, 32). Vuonna 1944 solmitun sotakorvaussopimuksen takia laivanrakennusteollisuus joutui kovalle koetukselle. Sotakorvaustuotanto hallitsikin yrityksen toimintaa 1950-luvulle asti, jolloin yritys työllisti 2900 henkilöä. Yritys aloitti vuonna 1954 entistä suurempien dieselmootoreiden tuotannon Neuvostoliittoon ja tätä varten tarvittiin entistä suurempi asennus- ja kokoonpanohalli (Knorring 1995, 126). Tämän seurauksena olemassa olevaa asennushallia jatkettiin seitsemälläkymmenellä metrillä pohjoiseen joen suuntaisesti.

Kilpailu koveni 1960-luvulla, kun tavanomaisten rahtialusten ja tankkereiden valmistus siirrettiin matalapalkkamaihin. Yritysten oli erikoistuttava yhä suurempien alusten valmistamiseen, säilyttääkseen tuotannon telakalla. Tuotannon kasvaessa alkoi aurajokivarren telakan kapasiteetti olla ääri rajoilla (Knorring 1995, 129). Tähän aikaan yrityksen organisaatiossa tehtiin suuria muutoksia ja alettiin puhua telakka-alueen luopumisesta. Suurimpina ongelmina olivat sijainnin asettamat rajoitukset sekä historian painolasti. Vuonna 1974 tehtiin lopulta päätös Pernon telakan rakentamisesta ja toiminnan siirtämisestä sinne. Vuosina 1975 - 76 siirrettiin suurin osa toiminnasta Pernoon, laivan perän ja käyrien pintojen valmistuksen jääden vielä Aurajoen varteen. Pernon telakka valmistui lopulta vuonna 1979, jonka jälkeen vain alusten varustelu tehtiin Aurajoessa, senkin toiminnan loppuessa vuonna 1982 (Knorring 1995, 135). Viimeinen Aurajoen varrella vesille laskettu alus on edelleen liikennöivä ms Rosella 14.8.1979.



Vuonna 1915 rakennettu telakka jonka vasemmalla puolella vuonna 1912 rakennettu kaasukello.
Kuva vuodelta 1920 (Turun maakuntamuseo)

joenpuoleisessa päädyssä. Konepaja itsessään noudatteli aikakaudelle tyypillistä konepaja-arkkitehtuuria, kun asennushalli sen sijaan edusti uudempaa arkkitehtuurikäsitystä.

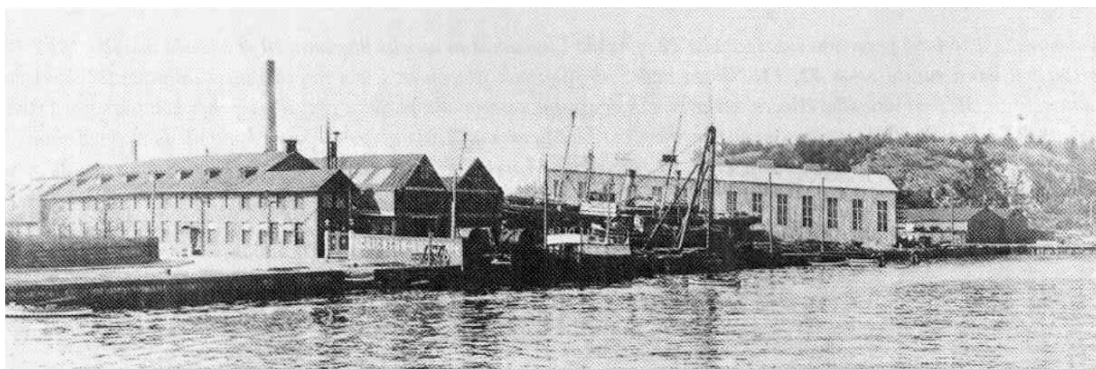
3.5 Konepajat Suomessa jo vuodesta 1837

Suomen ensimmäinen konepaja perustettiin vuonna 1837 Fiskarsiin Turkulaisen liikemiehen Johan Julinin toimesta. Konepajan suunnitteluun Julin palkkasi englantilaiset ammattilaiset Dawid Cowien ja A.T. Ericssonin, koska siihen aikaan Suomessa ei vielä ollut saatavilla kotimaista ammattitaitoa konepajojen suunnitteluun. (Putkonen 1989, 49) Rakennus toteutettiin punatiilisenä, esikuvanaan Ruotsin Motalan kaupungissa 1822 toiminut konepaja. Fiskarsin konepajalla valmistui vuoden 1838 Suomen ensimmäinen höyrykone.

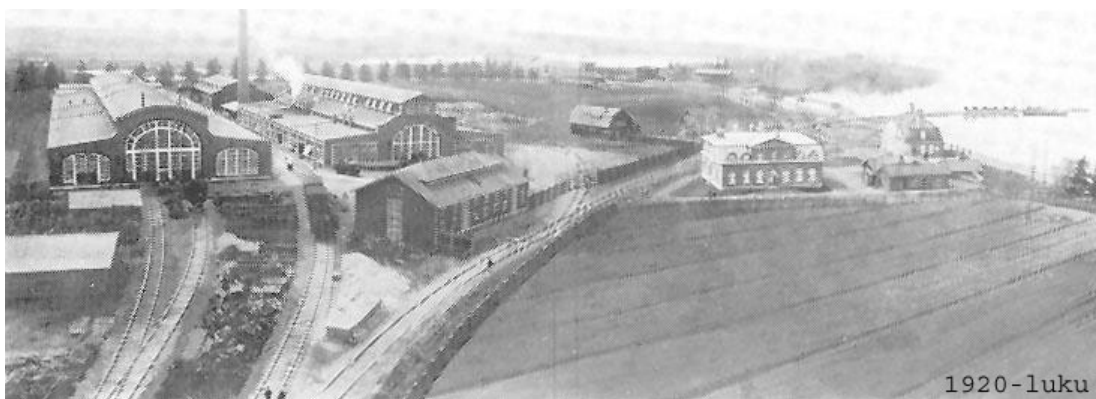
1800-luun lopulla moni teollisuusyrittäjä toimi asuinrakennuksissa ja monet tehdasrakennukset noudattelivat asuinrakentamisen konventioita (Putkonen 1989, 19). Suurteollisuuden synty asetti kuitenkin uusia vaatimuksia tehdasrakennuksille paloturvallisuuden, käyttövoiman, valon sekä tilojen yhtenäisyyden asettamien ehdoilla. Finlaysonin Kuusvooninkinen oli ensimmäinen suomalainen tehdasrakennus, jonka konstruktio perustui valurautapylväiden kannattamiin



Katajanokan konepaja. (www.worldisround.com)



Crichton-Vulcanin totantolaitokset. Vasemmalla nykyisen konepajan kohdalla sijainnut konepaja. Kuva vuodelta 1926 (Wärtsilän Turun telakan arkisto)



Tampereen Lokomon alue 1920-luvulla. (www.porssitieto.fi)

välipohjiin. 1800-luvun puolivälin jälkeen yleistyivät ratakiskojen varaan muuratut tiiliset kappaholvit, joita valurautapylväät kannattivat. Kappaholvi oli itsessään olemassa olevia tekniikoita kehittyneempi paloturvallisuutensa ansiosta, toisaalta valurautapylväät olivat hirsipylväitäkin heikommat palo-tekniisessä mielessä.

Valurautapylväiden, teräsristikoiden ja kappaholvien avulla pystyttiin konstruoimaan itsekantavia rakenteita, joiden myötä seinämuurien merkitys väheni ja teollisuushalleihin saatiin valoa suurten ikkuna-aukkojen kautta. Polonceaun vuonna 1840 kehittämän uuden kattotuolin myötä otettiin teollisuusrakennuksissa laajasti käyttöön teräksiset kattoristikot, jotka tuettiin kantavaan seinärakenteeseen. Tämän seurauksen saatiin luotua suuria jännevälejä ja väliä tuotantotiloja (Putkonen 1989, 19). Vulcan Oy:n aikaisempi konepajarakennus vuodelta 1889 (Pfäffli 1989, 15) oli tehty polonceauristikoilla, joita kannattelivat sekä ulkoseinät että valurautapilarit. Itse rakennusten ulkoarkkitehtuuri edusti kuitenkin harjakattoista, asuntorakentamiseen viittaavaa arkkitehtuuria.



Vuonna 1912 valmistunut AEG:n turbiinihalli, arkkitehtina Peter Behrens.

Vaikka massiivibetonia oli käytetty lattia-, täyte- ja eristysmateriaalina jo 1870-luvulla, muutti Monier- Hennebiquen rauditusjärjestelmän kehittäminen 1800-luvun lopulla teollisuusrakentamisen kokonaan mahdollistaen myös vetovoimien siirtämisen betonirakenteisiin. Valurautapylväiden käytöstä oli jo aikaisemmin luovuttu ja siirrytty betonipilareihin. Kankaan lankarullatehtaassa (S.A. Lindqvist 1899) käytettiin ensimmäisen kerran rautabetonipylväiden kannattamaa suoraa betonilaattaa välipohjissa.

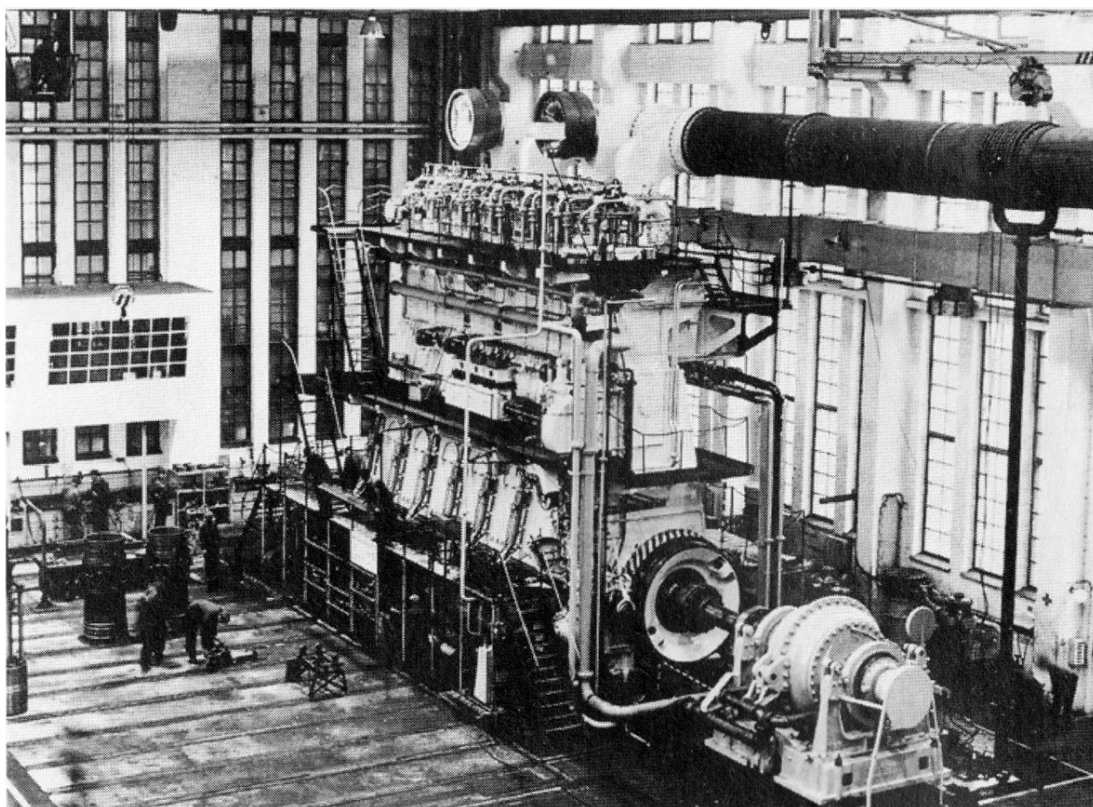
Suomen ensimmäinen kokonaan rauta-betonirungolla toteutettu tehdasrakennus oli vuonna 1908 valmistunut Helsingin Suvilahden voimala. Esijännitetyn betonin käyttö rakentamisessa alkoi Suomessa vuonna 1949. (Putkonen 1989, 19)



Wärtsilän alue itärannalta nähtynä. Vasemmalla "Valkoinen Talo" jonka oikealla puolella asennushalli. Kuva noin vuodelta 1940 (Kamera-aitta, Birger Lundsten)

Teräsbetonin käyttö konepajoissa mahdollisti suurten jännevälien ja raskaiden hallinostureiden käytön teollisuudessa (Kaipia 1989, 16). Uusi rakennustekniikka johti 1900-luvun alulle tyyppillisten konepajarakennusten syntyyn. Malliesimerkkinä rakennustyyppille lienee Berliiniin vuonna 1912 valmistunut AEG:n turbiinihalli, jonka arkkitehtina toimi Peter Behrens. Hallissa käytettiin tosin kokonaan teräsrakennetta toisin kuin Suomessa, jossa kantavat pystyrakenteet useimmiten tehtiin teräsbetonista. Ensimmäisiä Suomeen valmistuneita uudentyyppisen konepaja-arkkitehtuurin esimerkkejä ovat venäläisen insinöörikomennuskunnan ensimmäisen maailmansodan aikana Helsinkiin rakentamat kaksi teräsbetonista konepajaa: Suomenlinnan telakan konepaja sekä Katajanokan laivastoaseman konepaja. Muita tyyppillisiä konepaja-arkkitehtuurin esimerkkejä ovat Poriin vuonna 1903 valmistuneet, uusgoottilainen Rosenlewin konepaja (Thomen&Nordman), Helsinkiin vuonna 1916 valmistunut Hietalahden telakan konepaja (Macon) sekä Tampereen Lokomon konehallit (L. Pettersson) vuonna 1916.

Konepajoille tyypillinen muoto, jossa rakennuksen keskellä oli korkea rakennuksen pituussuuntainen keskushalli ja sivustoilla matalammat monikerroksiset tilat, lienee kehittynyt puhtaasti toiminnallisista näkökulmista, rakennustekniikan asettamien rajoitusten väistyttyä teräsbetonin keksimisen myötä. 1800-luvulla konepajassa oli käytössä valta-akseli, joka määräsi koneiden sijainnin ja, josta koneet saivat käyttövoimansa. (Haavikko 1984, 38) Näin ollen konepajan sivuilla sijaitsivat pienemmät työstökoneet, joihin käyttövoima johdettiin katonrajassa kulkevaa valta-akselia pitkin. Keskiikätyvällä sijaitsi koneiden kokoonpanolinja, joita suuret betonipilareilla lepäävien teräskiskojen varassa liikkuvat nosturit siirsivät. Sähkön yleistyessä 1880-luvulla, menetti kyseinen rakennusmalli merkitystään. Koneiden sijoittelu oli vapaampaa eikä konepajoissa tarvittu enää voimakeskuksia, voimansiirtolaitteita, akseleita eikä hihnoja. 1900-luvun alun konepajoissa käytettiin kuitenkin keskiakseli-mallista rakennustyyppiä, joten voidaan olettaa sen olleen myös logistisesti käytännöllisin pohjaratkaisu.



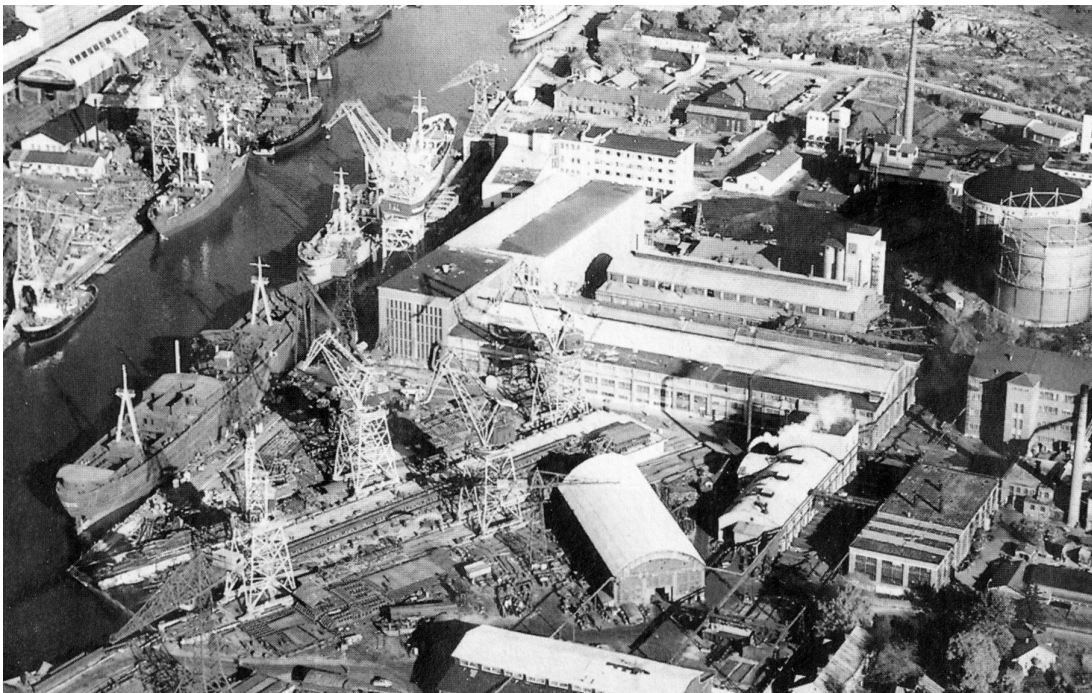
Sulzer-moottori koejaossa asennushallin laajennuksessa.
(Wärtsilän Turun telakan arkisto)

3.6 Wärtsilän konepaja ja asennushalli – arkkitehtuuria toiminnan ehdoilla

Wärtsilän konepaja sekä sen pohjoispäädyssä sijaitseva, selkeästi eri arkkitehtuurisuuntausta edustava asennushalli muodostavat yhdessä kiinnostavan kokonaisuuden. Konepaja itsessään edustaa 1900-luvun alulle hyvin tyypillistä konepajarakentamista. Sen kantavana rakenteena toimivat betonipilarit, välipohjat ovat teräsbetonista ja katto teräsristikolla kannatettu. Ulkoseinien pilarivälit ovat muuratut, kuten ajanjakson teollisuusrakentamiselle oli tyypillistä.

Konepajan pohjoispäättyyn rakennettu asennushalli oli ajanjaksolle uudenlainen rakennustyyppi. Wärtsilän vuonna 1938 solmima lisenssisopimus Friedrich Krupp Germaniawerft AG:n kanssa toi uudenlaisten suurten dieselmootoreiden valmistuksen Turkuun (Haavikko 1984, 104). Moottorien osat valmistettiin konepajassa, mutta niiden kokoamista ja koeajoa varten tarvittiin aivan uudenlainen rakennustyyppi. Diefieiden mittasuhteet asettivat tällä kertaa vaatimukset tilalle. Koko kone koottiin asennushallissa, siihen asennettiin Aurajoesta vetensä ottava pyörintävastus sekä pakokaasuputkisto. Tämän lisäksi sen yläpuolella tuli olla tilaa hallinosturille (Aromaa 2009). Hallin mitoiksi muotoutuivat 24 metriä syvyyttä, 40 metriä leveyttä joen suuntaisesti ja jopa 20 metriä korkeutta. Asennushallin kantavana rakenteena ovat teräsbetonipilarit, joiden välit on muurattu kahden tiilen seinällä. Julkisivujen suuret ikkunapinnat ovat yksinkertaiset puuikkunat ja katto teräsristikoin kannatettu kermikatto hyvin ohuella lämmöneristekerroksella. Asennushallin alapohjassa on paikoitellen jopa kolme metriä betonia vaimentassa koeajettavien moottoreiden tuottamaa värähtelyä.

Konepaja- ja asennushallikokonaisuuden suunnittelijasta ei valitettavasti ole tietoa, mutta suunnitelmat tehtiin luultavimmin Wärtsilän omassa suunnittelutoimistossa. Asennushalliin haettiin kuitenkin selvästi esikuvia muista ajanjakson teollisuusrakennuksista. Sekä Porin Rosenlewin konepajan koneistusosastossa että puimakonetehtaassa (Jarl Eklund, 1930-luku) ja vuosina 1932 ja 1937 Tampereelle valmistuneissa voimalaitoksissa (B.Strömmer) voidaan nähdä selkeitä esikuvia asennushallin julkisivuille. Strömmerin detaljointi sisältää kuitenkin selviä viitteitä 1900-luvun alun klassismiin, joita ei Eklundin arkkitehtuurissa eikä Wärtsilän asennushallissa ole (Ålander 1952, 70,75).



Ilmakuva Wärtsilän telakka-alueesta vuodelta 1958. Kuvassa näkyy selvästi vuonna 1952 tehty konepajan pidennys sekä vuoden -58 asennushallin laajennus. Konepajan pohjoispuolella vanha valimorakennus. (Wärtsilän Turun telakan arkisto.)

Konepaja ja asennushalli ovat läpikäyneet kaksi suurempaa muutostyötä. Ensimmäinen tehtiin vuosina 1951–52, jolloin konepajaa jatkettiin etelään 45 metrin verran (alkuperäinen konepaja oli 72 metriä pitkä). Samalla konepajaan rakennettiin lisäkerrokset sivuille nostamalla lappeita ja näin ollen muuttamalla voimakkaasti rakennuksen julkisivuarkkitehtuuria. Laajennusosa toteutettiin kuitenkin täysin vanhan mallin mukaan, eikä vanhan ja uuden osan rajaa huomaa juuri lainkaan julkisivuissa. Toinen suuri muutos tapahtui vuonna 1957, jolloin asennushallia pidennettiin 70 metrillä 110-metriseksi. Crichton-Vulcan aloitti sodan takia keskeytyneen dieselmootoreiden valmistuksen uudestaan vuonna 1954 entistä suuremmilla, Sulzer RSAD-mallisilla turbodieselmootoreilla Neuvostoliittoon vietäväksi. Tätä varten tarvittiin uusi, entistä suurempi asennushalli. Uusi halli rakennettiin vuonna 1957 lähes täysin vanhan hallin detaljeiden mukaan. Uusi halli on vanhasta poiketen 30 metriä syvä ja siinä on aumakatto, kun vanhassa osassa on lapekatto. Uudisosan etelänpuoleiseen julkisivuun tehtiin rakennusvaiheessa myös kiinnostava detalji: tontilla, uuden asennushallin julkisivusta noin kymmenen metrin päässä, sijainneelle valimolle tehtiin kaikesta päätellen laajentumisvaraus tiilijulkisivuun (ks liite 6).

3.7 Teollisuudesta asuntoihin – nykytilanteen taustat

Wärtsilän siirrettyä laivanvalmistuksen kokonaisuudessaan Pernoon vuonna 1982, on vuosien mittaan suureksi kasvanut telakka-alue jäänyt lähes käyttämättömäksi. 80-luvulla Aurajoessa toimi enää korjaustelakka, mutta senkin toiminta loppui vuonna -88 korjauspalveluiden siirräessä Pernoon. Wärtsilällä oli nyt omistuksessa noin 20 hehtaarin käyttämätön maa-alue aivan Turun keskustan tuntumassa. Yritys palkkasi helsinkiläisen arkkitehtitoimiston Hannu Jaakkolan tekemään alueesta maankäyttösuunnitelman, johon sisältyi pääosin asunto- ja toimistotiloja. Suunnitelma esiteltiin vuodenvaihteessa – 88/89 ja se herätti välittömästi voimakasta keskustelua kaupungissa. Maankäyttösuunnitelma käsitti vanhan Pommilan korttelin, jossa Crichtonin telakka oli sijainnut (korttelin rajaavat Tiilentekijänkatu-Tervahovinkatu, Vilhonkatu- Rantakatu), Merimiehenkadun ja Dieseltehtaan välisen alueen, jolla Vulcanin telakka oli sijainnut sekä Korppolaismäen ja Aurajoen välisen Aurajokisuksi kutsutun alueen, jolla korjaustelakka sijaitsi (Ovaska 2009, 26). Maankäyttösuunnitelmassa



Ilmakuva pohjoisesta. Keskellä Itärannan kerrostalokortteli jonka yläpuolella kaasukello sekä konepaja. (kuva www.eniro.fi)

esitettiin lähes kaiken vanhan rakennuskannan purkamista, pois lukien kaasukello, kaasumestarien vanha asuinrakennus sekä Valkoinen talo, jotka säilytettäisiin. Korppoolaismäen juureen suunnitelmassa esitettiin hotellia ja meriakvaariota sekä loppualueelle pääosin asuinrakentamista. Suunnitelman laajuus oli yhteensä 80 000 m² asuntorakentamista ja 36 000 m² liike- ja toimistorakentamista (Pfähfli 1989, 47).

Maankäyttösuunnitelma sekä samoihin aikoihin esille tullut, 1860-luvulla rakennettu Manillan (Itäinen Rantakatu 64) tehtaan omistajan esittämä suunnitelma korvata tehdaskiinteistö uudisrakennuksilla, herättivät kaupunkilaiset keskustelemaan koko jokirannan tulevaisuudesta (Ovaska 2009, 26). Kaupungin vuonna 1987 perustama teollisuustilojen uudiskäyttömahdollisuuksia selvittävä työryhmä esitti huolensa näistä yksittäisistä suunnitelmista. Työryhmä esittikin suunnittelukilpailua, jotta koko itärannalle saataisiin kokonaisvaltainen suunnitelma eikä pala-palalta toteutettuja, toisiinsa yhteen sopimattomia osia.

Länsirannan uudiskäytöstä oli käyty keskustelua jo aikaisemmin. Arkkitehtiopiskelijat olivat esittäneet suunnitelmia 80-luvun alussa alueen uudiskäytöksi ja kaupunki oli tilannut Projecon OY:ltä kehittämissuunnitelman alueelle vuonna 1984. Myös laajaa purkamista esittänyt suunnitelma kaatui lopulta vastustukseen ja alueen toteutuksesta päätettiin järjestää kilpailu. Vuonna 1987 käydyn kilpailun voitti Arkkitehtitoimisto M & K Lundell Ky:n ehdotus ”Despinan”, jonka pohjalta länsirannan asemakaava lopulta laadittiin.

Jaakkolan maankäyttösuunnitelman esittämä voimakas purkaminen herätti myös Turun Maakuntamuseon, joka teetätti vuonna 1989 rakennushistoriallisen selvityksen vanhan Wärtsilän alueen rakennuskannasta. Selvityksessä todettiin, ettei Jaakkolan tekemässä suunnitelmassa ole otettu huomioon tosiasiaa, että suunnitelma käsittää laajan alueen, jolla on pitkä menneisyys telakka- ja teollisuusalueena. Selvityksessä esitettiin myös maankäyttösuunnitelmaan verrattuna suurempaa määrää vanhoja rakennuksia säilytettäväksi. Selvitys esitti myös, aivan kuten kaupungin työryhmä, suunnittelukilpailun järjestämistä alueen kehittämisestä. Vastikään valmistuneen maankäyttösuunnitelman saanut Wärtsilä ei pitänyt suunnittelukilpailua tarpeellisena, kuten eivät myöskään kaupunginjohtaja Juhani Leppä ja asemakaava-arkkitehti Risto Tilus. Heidän mukaansa kilpailu olisi aikaa vievä ja turhan hankala toteuttaa. Kaavoitusosasto esitti kuitenkin kiinteistö- ja rakennustoimen lautakunnalle marraskuussa 1989, että kilpailun järjestämistä alueelle olisi tutkittava. Kilpailusta oltiin kuitenkin jättämässä pois Dieseltehtaasta kaupunkiin päin olevat alueet (Pfähfli 1989, 48). Kaupunginvaltuusto hyväksyi vuonna 1990 Turun Kaupungin ja Wärtsilän välisen periaatesopimuksen (Ovaska 2009, 30) itärannan rakentamisesta.

Itärannaksi nimetty alue Dieseltehtaan ja Merimiehenkadun välissä sekä Pommilan kortteli toteutettiin 1990-luvulla pääosin vuoden -89 maankäyttösuunnitelman pohjalta, tosin suureksi osaksi Metra Oy:n toimesta, jolle suuri osa alueista oli siirtynyt Wärtsilän konkurssin myötä. Alueen rakentaminen ajoittui 90-luvun laman pahimpiin vuosiin jonka seurauksena toimistoille ja liiketiloille varatut osat muutettiin asunnoiksi kysynnän puutteen vuoksi, tonttitehokkuutta lisättiin tuntuvasti korottamalla rakennuksia ja suurin osa asuntorakennuksista tehtiin kaupungin vuokraloiksi. Lopputuloksena on huonossa maineessa oleva, hyvin tiiviiksi rakennettu lähiömäinen vuokra-asuntoalue Merimiehenkadun ja Dieseltehtaan välissä jossa ainoat palvelut käsittävät pienen ruokakaupan sekä pizzerian. Pommilan kortteli toteutettiin sen sijaan kovan rahan kohteina paremman sijaintinsa takia, eikä kritiikkiä ole sen suuntaan tullutkaan pois lukien vanhojen rakennusten purkamisesta nousutta keskustelua.

Aurajokisuun alue päättyi Wärtsilän konkurssin jälkeen Suomen Yhdyspankki Oy:n ja Turun Työväen Säästöpankin omistukseen. Pankit järjestivät vuonna -91 yhteistyössä Turun kaupungin kanssa arkkitehtikilpailun alueesta, jonka seurauksena alueelle laadittiin uusi asemakaava Hannu Huttusen voittaneen ehdotuksen ”Arsenaali” pohjalta. Vuodesta -92 vuoteen -97 jatkunutta kaavoitusprosessia ei kuitenkaan viety päätökseen taloudellisen suhdanteen muuttuessa teollisuudelle suotuisammaksi ja näin osa asuntorakentamiselle aiotusta alueesta palautui Dieseltehtaan omistukseen. Jäljelle jääneestä alueesta tehtiin uusi kaavaehdotus, joka kuitenkin osoittautui liian kalliiksi toteuttaa ja lopputuloksena on vastikään toteutunut Eteläranta (Ovaska 2009, 31).

3.8 Uudet (vasta-) tuulet

Vuosituhanneen vaihteessa yleinen mielipide oli muuttunut selvästi vanhojen rakennusten kohtalon suhteen. 90- luvun lopulla perustetun Pro Manilla-liikkeen ajama Manillan tehdaskiinteistön suojeleminen tuotti tulosta ja vuonna -97 säätiö osti kiinteistöt niiden entiseltä omistajalta Turun kaupungin ostaessa tonttimaan. Kokonaisuus suojeltiin vuoden -99 asemakaavassa samoin kuin Wärtsilän vanha ammattikoulu, lämpökeskus ja konepaja kokonaisuudessaan. Vanha kaasukello vuodelta 1912 oli suojeltu jo vuonna -92, joskin PAH-yhdisteiden löydyttyä sekä rakennuksesta että maaperästä vuonna -94 alkoi silloinen omistaja ajaa kaavamuutosta joka sallisi kellon purkamisen. Lounaissuomen Ympäristökeskus vastusti muutosta jyrkästi jonka seurauksena kiinteistö ostettiin takaisin Turun kaupungille vuonna 2001 (Ovaska 2009, 54-55). Kelloon on sittemmin toteutettu edustustilat Ark Paukkusen suunnitelmien mukaan jonka lisäksi kellon kattokerrokseen toteutettavan näköalaravintolan kohtalo on vielä auki.

Aurajokisuun alueella toiminut korjaustelakka siirtyi vuonna 2004 lopullisesti Naantaliin, jonka myötä alue jäi taas kerran tyhjilleen. Wärtsilä lopetti moottoreiden valmistuksen Turussa samoihin aikoihin ja vuonna 2005 järjestettiin uusi arkkitehtikilpailu Aurajokisuun toteutuksesta. Kilpailun voitti Gullichsen-Vormala OY:n ehdotus ”Valkamat” ja asemakaavoitus käynnistettiin uudestaan ehdotuksen pohjalta. Asemakaavaehdotus ”Telakkaranta” hyväksyttiin vuonna 2008 kaupunginvaltuustossa, mutta kumottiin lopulta kesäkuussa 2009 hallinto-oikeudessa valitusten perusteella. Asemakaavassa alueelle ehdotettiin 11 kerrostaloa sekä yhtä rivitaloa. Hallinto-oikeuden mielestä asemakaavan esittämät toimenpiteet (louhinta) merkitsisivät niin suuria ja peruuttamattomia muutoksia maisemaan ja kulttuuriympäristöön, että alueen ominaispiirteet katoaisivat (www.yle.fi 26.8.2009).



Kuvia Gullichsen-Vormala Oy:n voittaneesta ehdotuksesta ”Valkamat”.

3.9 Katsaus nykypäivään, vilkaisu tulevaisuuteen

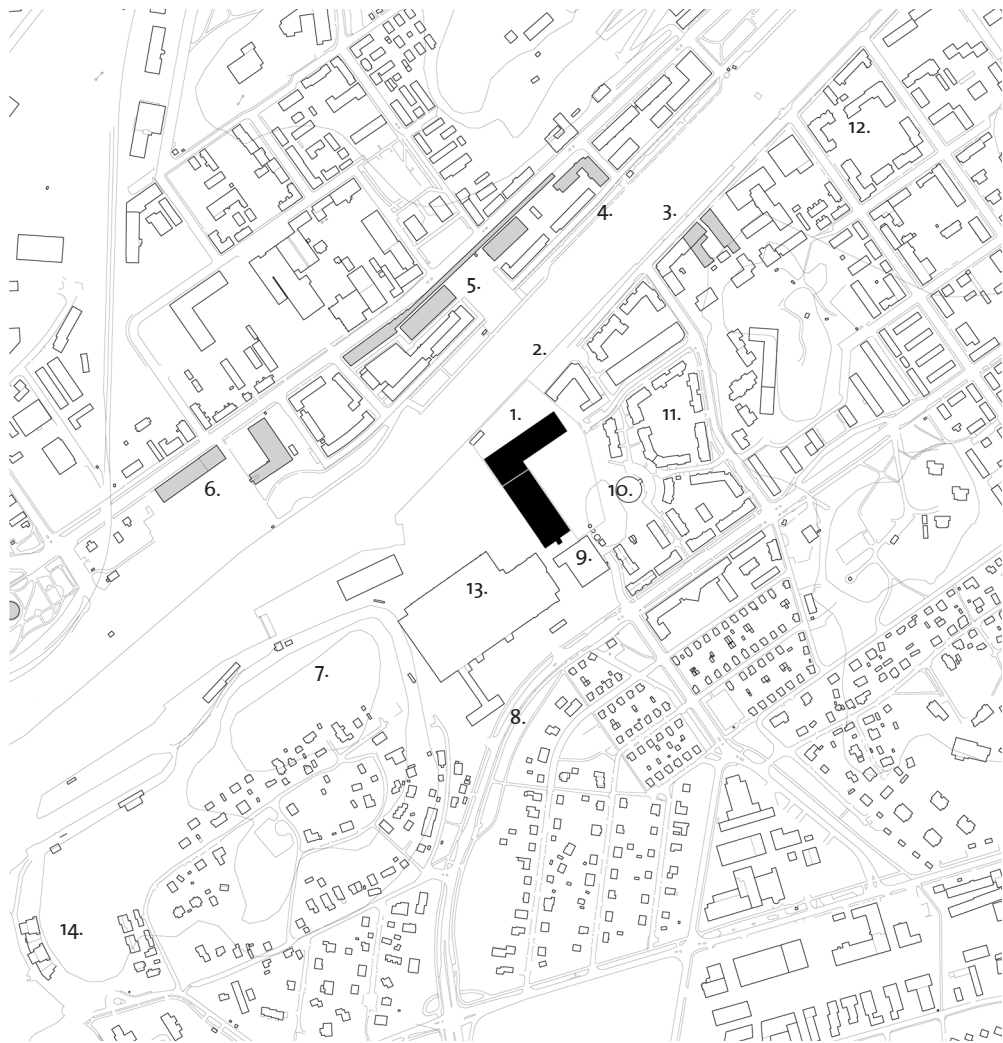
Wärtsilän konepaja ja asennushalli jätettiin vuoden 2008 asemakaavaehdotuksen ”Telakkaranta” ulkopuolelle. Syiksi arvelen ”varman päälle” pelaamista, koska alueen kaavoitushistorian tuntien lienee alueen omistaja osanneen ennakoida mahdolliset vastoinkäymiset Telakkarannan kaavaehdotuksen valmistelussa. Omasta mielestäni hieman perusteetta ”L-tehtaaksi” nimetyn asemakaavan valmistelu on työn alla ja kaavamuutoksen aloituskokous pidettiin 14.12.2009. Kaavassa esitetään loft- tyylistä asuntorakentamista asennushalliin, kun taas konepajassa jatkuisi nykyinen Wärtsilä Land and Sea Academyn koulutustoiminta. Kaava ei ole vielä synnyttänyt keskustelua puolesta eikä vastaan, joskin lähestyvä Turun kulttuuripääkaupunkivuosi 2011 ja sen vaatimien esiintymis- ja kulttuuritilojen sijoitus on sen sijaan herättänyt kaupungin asukkaat. Kaupungilla oli alun perin suunnitelmissa sijoittaa kulttuuripääkaupunkivuoden tapahtumat keskustan pohjoispuolella sijaitsevaan, tyhjillään olevaan VR:n konepajaan.

Turun sanomien 27.1.2010 artikkelin ”Turku neuvotellut myös Wärtsilän tehdassalin vuokrauksesta” mukaan kaupunki oli kaupunginjohtaja Mikko Pukkisen aloitteesta neuvotellut myös Wärtsilän kanssa tehtaan vuokraamisesta kulttuurikäyttöön. Jatkoa tuli 9.2.2010 jolloin Turun sanomissa kerrottiin Wärtsilän olevan valmis myymään koko L-tehtaan kaupungille, jolloin kaupunki saisi itse kunnostaa kiinteistön kulttuurin tarpeisiin. Asia päätettiin tällöin antaa erityisen työryhmän selvitettäväksi. Ryhmä selvittää edellytykset ja vaihtoehdot luovan talouden ja kulttuurin keskuksen perustamiselle. Turku saattaa vuokrata, omistaa, hallita osuutta kiinteistöyhtiöstä tai siirtää yksityiselle taholle julkisen toiminnan tehtävän. Ryhmä kallistui 8.3. esittämässään raportissa VR:n konepajan puoleen kulttuuripääkaupunkivuoden päänäyttämönä. Kaupunkilaiset ovat heränneet keskusteluun ja internetin facebook- yhteisöön perustettiin helmikuussa ryhmä jossa asiasta keskustellaan jo noin tuhannen jäsenen kesken (966 jäsentä 3.3.2010), sekä puolesta että vastaan. Uuden lisän jo tunteita herättäneeseen keskusteluun tuonee yksityisen yrityksen suunnitelmat Kristina Cruises -laivan tuomisesta Wärtsilän tehdaskiinteistön edustalle Aurajokeen. Vanha risteilyalus toimisi yhdistettynä museona, ravintolana sekä hotellina ja voisi näin ollen myös palvella L-tehtaassa mahdollisesti järjestettäviä kulttuuritapahtumia.

4 Konepaja tänä päivänä

4.1 Konepaja ja ympäristö

Wärtsilän vanha konepaja sijaitsee Aurajoen alajuoksulla, noin 800 metrin päässä kohdasta, jossa Aurajoki laskee Pyhäsalmeen. Telakka-alue levittäytyy Korppolaismäen pohjois- ja koillispuolelle rajautuen luonnollisesti Aurajokeen sekä kaasukellon mäkeen. Etelässä alueen rajana on Hirvensaloon vievä Stålarminkatu. Laakea tontti, jonka nykyinen korko konepajan kohdalla on noin +2,27 metriä merenpinnasta, oli laivanveistämöiden perustamiseen asti viljelysmaata. Kenraalikuvernööri Pietari Brahe luovutti alun perin Vähä-Heikkilän kuninkaan latokartanolle kuuluneen Sikaojan ja Sotalaisten kylän välissä sijainneen pellon Turulle vuonna 1651 (Pfähfli 1989, 4). Alueen läpi virrannut, Sikaojaksikin kutsuttu, Aurajoen sivuhaara on nähtävissä kartoissa aina vuodesta 1742 vuoteen 1925 jonka jälkeen se viemäroitiin. Ojan sijainti on edelleen nähtävissä Dieselhallin ali kulkevassa viemäriputkessa. Tontilla ei nykytilassa ole lainkaan kasvillisuutta, vaan se on kokonaan asvaltoitu teollisuuden tarpeiden mukaan. Jokirantakaan ei ole alkuperäisessä paikassaan, vaan sitä siirrettiin vuonna 1955-56 alueen mittavien modernisointihankkeiden yhteydessä, jotta rantalaiturista saatiin leveämpi (Aromaa 2010).



1. Konepaja ja asennushalli
2. Valkoinen Talo
3. Manilla
4. Turun Taideakatemia
5. Konservatorio
6. Forum Marinum
7. Korppolaismäki
8. Stålarinkatu
9. Vanha puutyöverstas, WLSA
10. Kaasukello
11. Itärannan kortteli
12. Pommilan kortteli
13. Dieseltehdas (vanha levyhalli)
14. Eteläranta

Konepaja ja sen ympäristö
1:10 000



Ilmakuva konepajasta ja lähiympäristöstä. Konepajan lounaispuolella Korppolaismäki ja Aurajokisuu.
(www.turku.fi)



Konepaja kaupungissa. Jokivarren kulttuurirakennukset 1:20 000



Asennushalli nähtynä läntiseltä rantakadulta, pohjoisesta.

4.2 Konepaja kaupunkirakenteessa

Konepaja ja erityisesti asennushalli sijaitsevat kaupunkirakenteessa tärkeässä paikassa. Rakennukset ovat jokiuoman suulla lähellä merta mutta myös lähellä muuta rakennuskantaa. Halli on sijoitettu vuoden 1837 ruutukaavan mukaisesti, jonka vuoksi koordinaatisto eroaa suhteessa jokiuomaan ja Itäiseen Rantakatuun. Hallin länsipääty ulottuu Rantakadun julkisivulinjasta hieman pohjoiseen muodostaen päätepisteen koko rantakadulle yhdessä jylhän Korppoolaismäen kanssa. Mereltä saavuttaessa asennushallin pääty muodostaa päätyjulkisivun koko itärannan rakennuskannalle sekä samalla koko kaupungille yhdessä vanhan telakkanosturin kanssa (ks. s.18).

Konepajan välittömässä läheisyydessä hallitsevimmat rakennukset ovat nykyään eteläpuolella sijaitsevat dieseltehtaat, joista vanhempi vuodelta 1971 on konepajakäytössä ja siihen liittyvä uudempi osa on vuodelta 1987 (ark P. Salminen). Nämä rakennukset muodostavat yhdessä vanhan puutyöosaston kanssa rajaavan muurimaisenelementin Korppoolaismäen ja kaasukellon mäen väliin. Muurielementti katkaisee visuaalisen yhteyden rannasta raskaasti liikennöityyn Hirvensalon pääväylään, Stålarinkatuun, samalla rauhoittaen konepajan ympäristön. Konepajasta länteen avautuu laakea asfalttikenttä, joka jatkuu kapenevana kaistaleena Korppoolaismäen ja Aurajoen välissä Etelärannan kautta aina Majakkarannan asuinalueelle asti. Tälle alueelle on kaavaehdotuksessa ”Telakkaranta” suunniteltu asuntorakentamista vuoden 2005 arkkitehtikilpailun voittajaehdotukseen perustuen. Uskon itse sen vielä toteutuvan jossain muodossa.

Konepajasta koilliseen on arkkitehti Gunnar H:son Wahlroosin suunnittelema, vuonna 1939 valmistunut, Valkoinen talo, jossa valmistuessaan toimi Crichton Vulcanin pääkonttori ja suunnitteluosasto. Tänä päivänä Pohjoismaiden suurin laivojensuunnittelutoimisto Elomatic Oy jatkaa vanhaa perinnettä toimimalla Valkoisen talon päävuokralaisena.

Konepajan itäpuolella levittäytyy harhaanjohtavasti Itärannaksi kutsuttu asuinkerrostalojen kortteli (kortteli ei rajaudu jokeen miltään laidalta). Alue toteutettiin, kuten aikaisemmin mainittu, 90-luvun laman aikana arkkitehtitoimisto Hannu Jaakkolan teettämän maankäyttösuunnitelmaan perustuen. Alueen kerrostalot ovat Stålarinkadun varrella vain nelikerroksisia, mutta heti kadunvarren talorivistöstä kortteliin sisäänpäin mentäessä talot kohoavat jopa kahdeksankerroksiksi. Konepajaa lähinnä oleva kerrostalo muodostaa muurimaisen julkisivun itään. Konepajan lähin rakennus on kuitenkin kaasukello, joka on rakennettu vuonna 1912. 1900-luvuna alkupuolen rakennusprojekteina sekä kaasukello, että konepaja muodostavat yhdessä hienon kokonaisuuden. Valitettavasti konepajan ja kaasukellon välissä sijainnut valimo purettiin 90-luvulla jättäen jälkeensä nykyisin pysäköintikäytössä olevan sorakentän.

Konepajasta pohjoispuolella virtaavan Aurajoen pohjoisrannalla levittäytyy vuoden -87 arkkitehtikilpailun perusteella toteutettu Länsirannan alue. Välittömästi asennushallia vastapäätä ovat 90-luvulla valmistuneet kellertävät, viisikerroksiset kerrostalot, joiden julkisivujen korkomaailma on hyvin sovitettu asennushallin suhteisiin ja luovat näin hyvän parin itärannan rakennuskannalle. Asuinkerrostaloista hieman pohjoisempaan levittäytyy Varvintori ja siihen liittyvät telakkarakennukset, joissa nykyisellään toimii konservatorio sekä ammattikorkeakoulun taiteen ja viestinnän oppilaitos. Asuinrakennusten lounaispuolella sijaitsee entisessä valtion viljavarastossa toimiva Forum Marinum -merikeskus.

4.3 Liikenneyhteydet

Alueen liikenneyhteydet ovat nykyisellään hyvin rajoitetut. Wärtsilä Land and Sea Academyn toiminnanvaatimankulunvalvonnantakiaalue on rajattu aidoilla katuverkostosta. Asennushallin pohjoispuolella on nykyisellään avoin kenttä, johon Itäisen Rantakadun jatkaminen onnistuu luontevasti. Koillis- ja eteläpuolella Laivurinkatu ja Jungmanninkatu katkeavat entisen valimon kohdalla olevaan aitaan. Uudisrakentamisen yhteydessä näiden katujen yhdistäminen aukion läpi vieväksi kaduksi loisi välittömästi kaupunkimaisen miljöö. Tämän lisäksi kaasukellon ja konepajan välissä oleville tonteille asemakaavassakin kaavaillut rakennukset voisivat laadukkaasti toteutettuina luoda hyvin miellyttävän kaupunkitilan aukiolle. Asennushallin mahdollista tulevaisuuden käyttöä silmällä pitäen pitäisin Stålarinkatua parhaana saapumissuuntana tontille. Kadun mitoitus on riittävä verrattuna kapeaan Rantakatuun, jonka lisäksi se toimii ainoana kulkureittinä Hirvensalon, Satavan ja Kaks Kerran saarille.

Julkisilla kulkuvälineillä saavuttaessa on Stålarinkatu tällä hetkellä ainut vaihtoehto. Turun kaupungin WSP Finland Oy:ltä tilaama ja 3.6.2009 valmistunut Turun alueen joukkoliikenne 2020 – raportti käsittelee kaupungin joukkoliikenteen kehitysvaihtoehtoja kolmen vaihtoehdoisen toimintamallin mukaan. Niin sanottu 0+ - vaihtoehto on nykyisen kaltainen bussiliikenne, vaihtoehto 1 on nopeisiin bussien runkolinjoihin perustuva järjestelmä ja vaihtoehto 2 pikaraitiotiehen perustuva järjestelmä. Kaikissa vaihtoehdoissa Stålarinkadun ympäristö on erityisen hyvien julkisen liikenneyhteyksien varrella.

Aurajokiranta on yksi Turun tärkeimmistä kevyen liikenteen väylistä. Sekä pyörätiet että jalankulkuväylät ovat aktiivisessa käytössä vuoden ympäri. Konepajan saavutettavuus Itäistä Rantakatua pitkin keskustasta on todella hyvä. Läpikulkuyhteys sisäpihan poikki muodostuisi toteutuessaan hyvin tärkeäksi kevyen liikenteen yhteydeksi matkalla keskustasta sekä Hirvensaloon että Majakkaranraantaan polkupyörällä. Vuoden -05 arkkitehtikilpailussa oli tavoitteena luoda kevyen liikenteen yhteys jokirantaa pitkin Korppoolaismäen edestä aina Etelärantaan asti. Tästä yhteydestä muodostuisi toteutuessaan taatusti yhdeksi suosituimmista kävelyreiteistä alueella.



Asennushalli nähtynä läntiseltä rantakadulta, länneestä.

4.4 Kulttuuripääkaupunki Turku - ennen sekä jälkeen vuoden 2011

Turku valittiin pitkällisen hakuprosessin jälkeen marraskuussa 2007 vuoden 2011 Euroopan kulttuuripääkaupungiksi. Vuodesta 2011 käydään vilkasta keskustelua ja organisaatiolla alkaakin olla kiire erinäisten projektien toteuttamisessa. Kaupungin tärkein anti ei mielestäni kuitenkaan tule olla suunnattu turisteille, vaan on myös muistettava kaupungissa asuvat ihmiset, riippumatta onko kyseessä juhlavuosi vai ei.

Turun sydän on itsestään selvästi Aurajoki, jonka rannoille kaupunki alun perin kasvoi. Kulttuuri- ja vapaa-ajantoiminta keskittyy suureksi osaksi joen rannoille, jossa ihmisten on helppo liikkua sekä jalan että pyörällä välittämättä autoliikenteestä ja, jossa ympärillä on jatkuvasti kaunis kulttuurimaisema. Kaupunginjohtajan vuonna 1994 Aurajoen kehittämistä pohtimaan asettama työryhmän luonnehti Halisista Tuomaansillalle olevaa osuutta ”levon ja virkistykseen joeksi”, Tuomaansillasta Aurasiltaan ”rauhottumisen joeksi”, Aurasillalta entisille telakoille ”viihteen joeksi” ja Aurajokisuuta ”työn joeksi”. Joen eri nimiä käytetään yleisesti kaupunkisuunnittelussa eri yhteyksissä, esimerkiksi Aurajoen uuden kävelysillan arkkitehtikilpailun julistamistilaisuudessa viitattiin sillan sijaitsevan rauhoittumisen joella. Martinsillalta Turun linnalle ulottuvaa Aurajoen suuallueta kutsutaan kaupungin kaavoitusosaston kaupunkikehittämisen suunnitelmissa nimellä ”Uusi Turku”.

Alueen kehittämisellä tähdätään sekä kaupungin teollisen perinteen että vapaa-ajanviettomahdollisuuksien nostamiseen kaupungin uudeksi imagotekijäksi (Ovaska 2009, 91).

Turun kulttuuritarjonnan kehittyminen onkin viime vuosikymmenen ajan keskittynyt nimenomaan tälle osuudelle jokea ja kaupunkia. Kulttuurirakennusten keskittyminen jokivarteen alkoi jo 1900-luvun alkuvuosina kaupunginkirjaston valmistuttua Läntisen Rantakadun ja Linnankadun kulmaan (1903, ark. K.A. Wrede). Vuonna 1962 valmistui Kaupunginteatterin uusi teatteritalo (ark. R-V Luukkonen, H. Stenros) Itäiselle Rantakadulle. Vuonna -67 teatterin eteläpuolelle avattiin Wäinö Aaltosen museo (ark. M.Aaltonen, I. Aaltonen) ja heti seuraavana vuonna tuomiokirkon läheisyyteen Sibeliusmuseo (1968, ark. W. Baeckman). Yhdeksänkymmentäluvulla Aurajoen varteen alkoi taas nousta kulttuuri- ja vapaa-ajan rakennuksia lähes kolmenkymmenen vuoden tauon jälkeen. Läntisestä telakka-alueesta käytiin vuonna 1987 suunnittelukilpailu jonka Kenneth ja Marianne Lundell voittivat ehdotuksellaan. Laihoranta- Pulkkinen- Raunio suunnitteli vanhoihin telakan kokoonpanohalleihin uudistilat konservatorion käyttöön (1994) ja kolme vuotta myöhemmin myös taideakatemia sai uudet tilat rakennuksesta. Rettigin palatsiin aukesi vuonna -95 Aboa Vetus & Ars Nova-museo(15) ja vuonna 2000 Pro Manillasäätio osti taideakatemiaa vastapäätä olevan Manillan kiinteistön tehdäkseen siitä kulttuurikeskuksen. Tänä päivänä tiloissa toimii Varsinais-suomen kuvataidekeskus, Aurinkobaletti, Taiteilijaryhmä Panika ry, Läntinen Tanssin aluekeskus, Tehdas-teatteri, Kulttuuridynamo, Kultasepänverstaas, eri alojen suunnittelijoita, mm. kaksi arkkitehtitoimistoa ja lukuisia muita vuokralaisia. Joen alajuoksulle avattiin vuonna 1999 valtakunnallinen merenkulun historian museo Forum Marinum (ark. LPR Oy), lähes Wärtsilän Asennushallia vastapäätä. Uusimpana tulokkaana kulttuurin reunustamalle joelle on kaupungin uusi kirjasto joka avattiin vuonna 2007 (ark JKMM Oy). Näiden lisäksi on jokivarsi täyttynyt purjelaivoista kahdesti vuosina 2003 ja 2009 Turun ollessa yksi välietappi Tall Ships Races -kilpailussa.

5 Koneista kulttuuriin - suunnitelma asennushallin uudiskäytöstä

Wärtsilän konepajan etelänpuoleisessa päädyssä sekä Stålminkadun varrella olevassa vanhassa puutyöverstaassa (kunnostettu 70-80-luvuilla toimistoksi, ark. LPR Oy) toimii tänä päivänä Wärtsilä Land and Sea Academy (WLSA), jossa yritys kouluttaa henkilöstöä ympäri maailman tuotteidensa käyttö-, huolto- ja turvallisuusasioissa. Suurin osa matalasta konepajarakennuksesta on Aberdeen Property Investorsin omistuksessa (Aromaa 2010) ja WLSA on siinä vuokralaisena. Wärtsilän omistama konepajan pohjoispääty sekä asennushalli kokonaisuudessaan ovat tällä hetkellä varastokäytössä ja käytännössä tyhjillään.

5.1 Asumista, urheilua, kulttuuria vai jotain muuta?

Tutustuttuani kohteen arkkitehtuuriin ja nykytilanteeseen haastatteluiden, (I.Paasikivi, kaavoitusarkkitehti, Turku (29.10. & 9.12.), H.Aromaa, kohteen isännöitsijä) rakennuspiirustusten sekä kohteessa käynnin (30.10. & 27.1.) avuin tulini johtopäätökseen että asennushallin tulisi tulevaisuudessa toimia julkisena tilana. Tila on alun perin suunniteltu suunnattomien dieselmoottoreiden ehdoilla avaruuden ja korkeuden ollessa tärkeimmät vaatimukset. Lähtökohdat työni arkkitehtuurille tulivat siis puhtaasti olemassa olevasta tilasta. Tavoitteinani ovat olleet säilyttää tilan alkuperäinen avaruus ja henki ja lisäksi tuoda asennushalliin julkisia toimintoja. Tunsin, kuten varmaan moni muukin turkulainen, suurta kiinnostusta suuren lasifasadin taakse kätkeytyvää maailmaa kohtaan. Wärtsilän alue on aina ollut läsnä ja keskeisessä roolissa kaupungissa, mutta samalla se on ollut hyvin sulkeutunut maailma, etenkin tuotannon loppumisen jälkeen.

Hallin pohjoinen, joelle avautuva, julkisivu on suojeltu asemakaavassa. Halusin kunnioittaa suojelupäätöstä ja suunnitelmassani vanhan rakenteen sisään on luotu moderni julkisivuarkkitehtuuri antaen vain pieniä vihjeitä itsestään ulkopuolelle. Näitä vihjeitä ovat hallin vanhojen ovien läpi työntyvät tuulikaapit sekä suurten lasipintojen takaa pilkottavat teräsmassat. Hallin pohjoisjulkisivussa on kaksi suurta teollisuusovea joiden läpi konepajassa sekä asennushallissa rakennettu, koottu ja koeajettu moottori lopulta tuotiin ulos odottamaan jatkotoimitusta. Ajatus uusien ”kulttuurikoneiden” tuulikaappien ulottumisesta vanhojen hallinoviekseen läpi tulikin juuri tästä vanhasta toimintatavasta.

Hallin sijainti kaupunkirakenteessa vaikutti myös valintaani tulevaisuuden toiminnalle eri näkökulmista:

- Kuten aiemmin mainittu, ovat kaupungin uudet kulttuuri- ja vapaa-ajantoiminnot painottuneet entistä edemmäs joen alajuoksua pitkin asennushalli näin ollen luonteva jatko kehitykselle
- Itärannaksi kutsutun asuinalueen ylittehokas toteutus 90-luvulla on johtanut alueen perinteisesti hyvän maineen kärsimiseen ja jopa lähiöistymiseen palveluiden puutteen takia. Tulevan uudisrakentamisen ollessa asuntopainotteista voi tilanne jopa pahentua, jolloin Aurajoen itärannan eteläosa ei enää palvelisi koko kaupungin asukkaita, vaan pelkästään alueella asuvia.
- Hirvensalon, Satavan sekä Kaksikerran saarten väkilukua ollaan kaupungin toimesta kasvattamassa nykyisestä noin yhdeksästä tuhannesta jopa kolmeen kymmeneen tuhanteen. (Turun Ympäristö- ja kaavoitusvirasto: Satava- Kaksikerran osayleiskaava) Asennushallin sijainti ainoan saarille vievän tien varressa takaa sille keskustan asukkaita laajemman käyttäjäkunnan.

5.2 Työni rajat

Ennen kohteeseen tutustumista suunnittelin diplomityöni käsittävän koko konepaja-asennushallikokonaisuuden. Tutustuttuani siellä toimivan WLSA:n tiloihin, tulin toisiin ajatuksiin ja päätin esittää asennushalliin nk. ykkösvaiheen suunnitelman, joka tukee ja jopa kannustaa ympäröivien rakennusten tulevaisuuden käyttöä julkisena tilana häiritsemättä niiden nykyistä toimintaa ja ottamatta kantaa niiden lopulliseen käyttötarkoitukseen.

Diplomityöni suunnittelualan rajaus käsittää Wärtsilän korkean asennushallin kokonaisuudessaan (sekä uuden että vanhan osan), asennushallin ja konepajan muodostaman sisäpihan sekä asennushallin joen puoleisen aukion.

5.3 Uusi käyttötarkoitus

Kohteen uutta käyttötarkoitusta pohtiessani lähdin liikkeelle tilan asettamista rajoista ja mahdollisuuksista, kaupungin tarpeista sekä alueen tarjoamasta potentiaalista. Asennushallin sisämittojen ollen jopa 20 metriä korkeutta, 24–30 metriä leveyttä ja jopa 110 metriä pituutta antaa se mitä parhaat mahdollisuudet paljon tilaa vieville toiminnoille. Kaupungin kulttuuritarjontaa ja etenkin tarjonnan puutteita tutkittuani (ÅU 8.5.2009) päädyin itsestään selviltä tuntuviin toimintoihin hallin uudiskäytössä: elokuvakeskus ja musiikkikeskus sekä niitä palvelevat ravintolat.

Kaupungin elokuvateatteritarjonta huononi huomattavasti kaupungin toisen elokuvateatterin, Kino Julian, lopetettua toimintansa marraskuussa 2009. Tilanteesta kärsivät etenkin elokuvakerhot, joiden toiminta oli keskittynyt Juliaan, kaupungin uudemman elokuvateatterin, Kinopalatsin (valm. 2000) tarjotessa lähinnä Hollywood-tuotantoa. Aiemmin Turussa toimineet Kino Thalia sekä Kino Diana suljettiin jo vuosina 2004 ja 2007 (Diana 19.8.2004, Thalia 30.12.2007). Turussa on Kino Julian sulkemisen jälkeen enää 9 elokuvasalia, joista kaikki ovat Finnkinon omistuksessa. Turkua asukasmäärässä lähinnä olevassa Tampereessa Finnkinolla on 14 salia kahdessa elokuvakeskuksessa jonka lisäksi kaupungissa toimii yksityinen elokuvakeskus Niagara. Turun Taideakatemia sijaitsee joen toisella puolella Wärtsilää, jossa voi opiskella elokuva- ja animaatiotaidetta. Elokuvakeskuksen ja akatemian läheinen sijainti voivat tukea toistensa toimintaa.

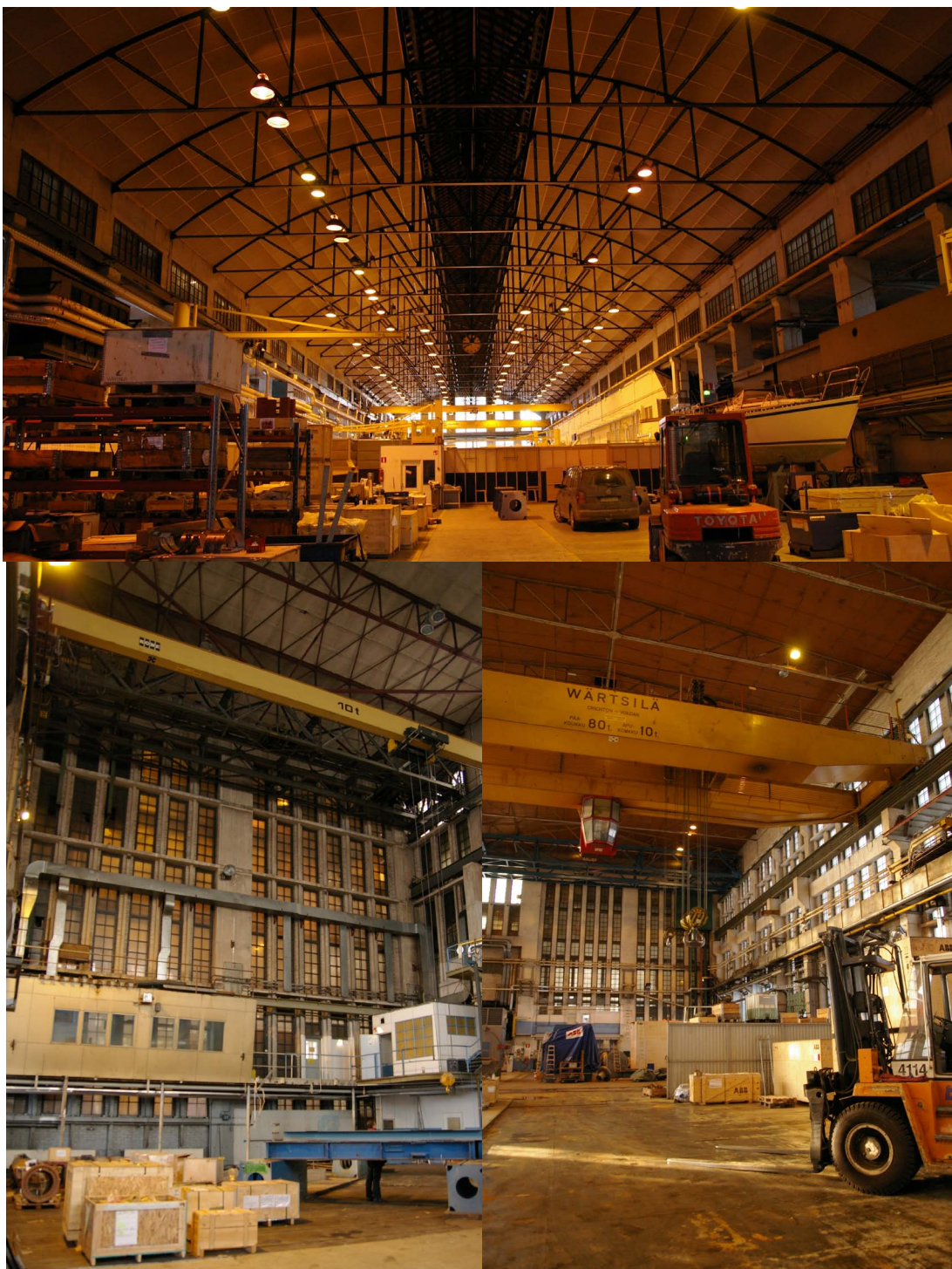
Turun kaupungista puuttuu tasalattiainen livemusiikin esiintymistila, joka on musiikin harrastajien keskuudessa ollut jo pitkään tiedossa. (mm. erinäisten foorumikirjoitusten perusteella) Kaupungin klubitarjonta ei täytä livekeikkojen asettamia tilavaatimuksia kuten esimerkiksi Helsingin Nosturi, Kaapelitehdas tai Korjaamo. Esiintymistilan puuttuminen on kulttuuripääkaupunkihankkeen yhteydessä noussut julkisuuteen.

5.4 Tilallinen perusratkaisu

Sekä elokuvateatterit että keikkatilat asettavat erityisiä äänitekniisiä vaatimuksia rakenteille. Vanhojen rakenteiden uusiokäyttö muodostunee hyvin vaikeaksi, jotta voimassa olevat määräykset täyttyvät. Aiemmin esittelemäni ajatus nykyisen avaran tilan säilyttämisestä lopullisen työni tilallisuudessa yhdistettynä rakennuksen huonoon lämmöneristykseen sekä uudiskäytön asettamiin äänitekniisiin vaatimuksiin johti luonnolliselta tuntuvaan ratkaisuun toteuttaa uudisrakentaminen ”tila tilassa”-periaatteella, jolloin uudet seinärakenteet saadaan toteutettua voimassa olevat ääni- sekä lämpötekniiset vaatimukset täyttäväksi. Näin ollen

vältytään myös nykyisten julkisivujen turmelemiselta, koska ainoat esittämäni muutokset vanhaan rakenteeseen käsittävät ikkunoiden uusimisen sekä lämpötekniisessä mielessä arvottoman katon vaihtamisen lasikatteeksi. Nykyisessä katossa säilyttämisen arvoista ovat lähinnä sitä kannattelevat teräsristikot, jotka lasikatteen myötä saavat entistä enemmän näkyvyyttä sisätiloissa.

Konepaja-asennushallikonaisuuden muodostama L-kirjaimen muotoinen massa osoittautui hyvin vaativaksi alueen kaupunkirakennetta tutkiessani. WLSA:n sekä uuden viihdekeskuksen toimintojen jakaminen sekä kaupunkirakenteelliset näkökohdat, lähinnä sisäpihan saavutettavuus, huomioon ottaen päädyin erottamaan rakennusmassat toisistaan. Konepaja ja asennushallin vanha osa rakennettiin yhtäaikaaisesti vuonna 1938. Säilyttämällä konepajasta puretun osan betonipilarit sekä niiden päällä olevat kauniit kattoa kannatelleet teräsristikot



Konepajan ja asennushallin sisätilaa (ylh. konepaja, oik. vanha osa, vas. uusi osa), vrt s.11.
(kuva Niklas Kronberg)

onnistuin säilyttämään rakennusten välisen yhteyden, muodostaen niiden väliin uuden, lähes sisätilan omaisen välitilan. Välitila mahdollistaa kulun sisäpihalle ja luo sille edellytykset muodostua vilkkaaksi toriksi. Tulevaisuudessa välitilan merkitys korostuu entisestään. Sisäpiha luo edellytykset konepajasiiven uudiskäytölle esimerkiksi museona, jolloin välitilasta saadaan näyttävä ja itsestään selvä sisäänkäynti museolle esimerkiksi kattamalla se lasikatteella.

5.5 Muodon lähtökohta

Asennushallin aiempi käyttötarkoitus sekä olemassa olevat teollisuusestetiikkaa edustavat rakenteet olivat mielestäni korostamisen arvoinen voimavara uudiskäyttöä suunniteltaessa. Tehtaan vielä toimiessa ei tavallisilla kaupunkilaisilla ollut asiaa alueelle, eikä ohikulkija saanut mitään kosketusta maailmankuuluihin Wärtsilä Dieselin koneisiin. Salamyhkäisyyttä raotti vain vastarannalta nähdyt, asennushallissa koeajetut koneet, jotka valmistuttuaan oli siirretty hallin suunnattomista ovista jokirantaan, pressujen alle peitettynä, odottamaan lähtöä seuraavaan määränpäähän. Ideani sisätilojen muodonantoon tulikin osittain näistä suurista koneista, joiden muotoilusta sai vain pienen aavistuksen paksujen peitteiden alta. Monikulmaisen muodon puolesta puhui myös tehtaan nykyinen tiukka suorakaiteen muoto. Halusin, että uusi rakenne eroaa muotonsa puolesta selkeästi olemassa olevan rakennuksen koordinaatistosta jonka lisäksi uusien ”koneiden” väliin jäävien tilojen monimuotoisuus kiehtoo minua.

5.6 Kerrosalalaskelma

	Yleiset tilat	Puolilämmin aulatila	Kellari
PK (-1,23)			4770m ²
P1 (+2,77, +3,77)	1850 m ²	1130 m ²	
P2 (+7,27, +8,27)	750 m ²		
P3 (+11,27, +12,77, +14,27)	1910 m ²		
P4 (+16,27)	255 m ²		
Yht:	4765 m ²	1130 m ²	4770 m ²
Kokonaisala	10665 m ²		



5.7 Tilaohjelma

		1.krs Musiikki	+2.77	2. krs Musiikki	+7.27	3.krs Musiikki	+11.27
		TK	10 m ²	Baari	168 m ²	IV-kh	117 m ²
PK	-1.23	Narikka	12 m ²	Baaritiski	22 m ²	Harj.	21 m ²
		WC/M	10 m ²	WC/M	9 m ²	Harj.	21 m ²
VSS	130 m ²	WC/N	10 m ²	WC/N	13 m ²	Harj.	23 m ²
Autohalli	3663 m ²	WC/Inv	4 m ²	WC/Inv	3 m ²	Harj.	19 m ²
Lastaus	106 m ²	Baari/myynti	18 m ²	Pukuh.	36 m ²	Harj.	18 m ²
Tekn	7 m ²	Baari	167 m ²	Pukuh.	24 m ²	Harj.	14 m ²
Tekn	9 m ²	Keikkatila	180 m ²	Var.	31 m ²	Harj.	14 m ²
Tekn	10 m ²	Lava	55 m ²	Porrash	11 m ²	Harj.	14 m ²
		Lämpio	27 m ²	Porrash	11 m ²	Harj.	18 m ²
		Var.	39 m ²	Hissi	8 m ²	Harj.	18 m ²
		Porrash	11 m ²	Yht	336 m ²	Pukuh.	24 m ²
		Porrash	11 m ²			Taukotila	77 m ²
		Hissi	8 m ²			WC	8 m ²
		TK	2 m ²	2.krs Ravintola	+8.27	Porrash	11 m ²
		IV	9 m ²			Hissi	8 m ²
		Yht	573 m ²	Ravintolasali	115 m ²	Porrash	11 m ²
				Keittiö	64 m ²	Yht	436 m ²
				Siiv.	4 m ²		
		1.krs Ravintola	+3.77	Taukotila	12 m ²		
				WC	5 m ²	3.krs Ravintola	+12.77
		Kahvila	89 m ²	Tsto	8 m ²		
		Myynti	13 m ²			Neuv.	24 m ²
		Keittiö	45 m ²	WC	16 m ²	Porrash	13 m ²
		Aputilat	14 m ²	Pukuh.	17 m ²	Hissi	7 m ²
		WC	20 m ²	Pukuh.	17 m ²	Neuv.	18 m ²
		Porrash	15 m ²	Taukotila	27 m ²	Neuv.	18 m ²
		Hissi	7 m ²	Porrash	15 m ²	Tsto	12 m ²
		IV	5 m ²	Hissi	7 m ²	Tsto	10 m ²
		IV	4 m ²	Porrash	12 m ²	Tsto	17 m ²
		Ulkolava	35 m ²	Yht	319 m ²	Tsto	11 m ²
		Tausta/var	22 m ²			Tsto	10 m ²
		Pukuh	32 m ²			Avotsto	33 m ²
		Lämpio	28 m ²	2. krs E	+8.27	Avotsto	29 m ²
		Porrash	13 m ²			Taukotila	43 m ²
		Yht	342 m ²	Projektorihuone	15 m ²	Porrash	12 m ²
				Yht	15 m ²	Yht	257 m ²
		1.krs Elokuva	+3.77				
						3.krs Elokuva	+14.27
		Kauppa/					
		Lipunmyynti	182 m ²			Sali 2	299 m ²
		Popcorn-keittiö	9 m ²			Sali 3	133 m ²
		Popcorn-var.	7 m ²			Sali 4	123 m ²
		Makeisvar.	6 m ²			Etutila	11 m ²
		Juomavar.	7 m ²			Projektorih. Sali2	19 m ²
		Taukotila	24 m ²			Aula	91 m ²
		Filmivar.	16 m ²			Yht	676 m ²
		Tsto	9 m ²				
		Siiv.	10 m ²				
		Yht	270 m ²			4. krs Ravintola	+16.27
		Sali 1	311 m ²			IV-kh	226 m ²
		WC/N	29 m ²			Porrash	13 m ²
		WC/M	34 m ²			Hissi	9 m ²
		Porrash	98 m ²			Porrash	11 m ²
		Yht	472 m ²			Projektorih. Sali3	8 m ²
						Projektorih. Sali4	8 m ²
		Aula	1000 m ²			Yht	275 m ²
		TK	11 m ²				
		TK	22 m ²			Tilaohjelma Yht (ilman kellaria)	
		Yht	1033 m ²			5004 m ²	

5.8 Massojen sijainti ja keskinäinen suhde

Tilojen sijoittelua suunnitellessani jaoin kokonaisuuden kolmeen osaa toimintojensa perusteella: Musiikkikeskus, Elokuvakeskus sekä niitä palveleva Ravintola- ja huolto-osa. Jotta Elokuva- sekä Musiikkikeskus voisivat toimia toisistaan riippumatta sekä toisiaan häiritsemättä, päädyin sijoittamaan molemmat toiminnot hallin eri pätyihin. Ravintolamassan sijainti näiden kahden massan välissä oli myös looginen ratkaisu. Näin ollen se pystyisi palvelemaan kumpaakin toimintoa ja ennen kaikkea erottelemaan Musiikki- ja Elokuvakeskukset toisistaan tilallisesti. Tämän lisäksi ravintolan yhteydessä sijaitseva ulkoilmatapahtumia mahdollistava näyttämö



asetti omat vaatimuksensa sijainnin suhteen, jotta tapahtumat olisivat mahdollista järjestää sisäpihalla. Elokvateatterit vaativat huomattavasti suuremman tilan kuin muodoltaan joustavampi musiikkikeskus. Sijoitin elokuvakeskuksen rakennuksen uudempaan itäpäähän, joka on runkosyvyydeltään noin kuusi metriä vanhaa länsipäätä suurempi.

5.9 Elokvakeskus

Elokvakeskus sisältää neljä elokuvasalia, joista kaksi ovat suurempia, noin 300 hengen saleja ja kaksi pienempiä, noin 100 hengen saleja. Elokvakeskuksen aulaan saavuttaessa avautuu vastapuolella sijaitsevan lasiseinän läpi näkymät etelänpuoleiselle sisäpihalle, jonne kahvilan terassi sekä ulkoilmatapahtumat kokoavat ihmisiä. Lasiseinän muoto tulee tontilla sijainnutta valimoavarten seinään tehdystä liittymisvarauksesta (ks. liite 6). Aulassa ovat vastakkain kahvila/baari ylöspäin pakenevassa ravintolamassassa sekä elokvakeskuksen kauppa ja lipunmyynti aulan ylitse kohoavassa elokvateatterimassassa. Massojen väliin jäävä kahvilan käytössä oleva aulatila henkii vanhaa teollisuushistoriaa tiiliseinineen sekä 20 metriä lattiapinnan yläpuolella kohoavine teräsristikoinneen ja nosturiratoineen. Kahvilan päällä sijaitsee ruokaravintola, joka palvelee kaikkia keskuksen käyttäjiä. Elokvakeskuksen ensimmäisessä kerroksessa sijaitsee keskuksen pääsali, sali 1, ja kaupan edestä nousevia portaita pitkin päästään ylemmässä kerroksessa sijaitseviin kolmeen muuhun elokuvasaliin.

5.10 Musiikkikeskus

Musiikkikeskus koostuu ensimmäisen kerroksen esiintymistilasta ja siihen liittyvästä baarista/yökerhosta, toisen kerroksen yökerhona sekä esiintymistilan katsomona toimivasta parvesta ja kolmannen kerroksen bändien harjoitustiloista sekä iv-konehuoneesta. Ensimmäisen kerroksen baari on erotettavissa esiintymistilasta, jolloin se voi toimia itsenäisesti päivisin ja niinä iltoina, jolloin keskuksessa ei ole live-esiintyjiä. Baari/yökerhpuolen arkkitehtuuri on puhtaasti modernia muodonantoa. Esiintymistilan katsomo-osassa on säästetty vanhan hallin ulkoseinärakenteet näkyvillä. Näin ollen syntyy voimakkaita uuden ja vanhan arkkitehtuurin luomia kontrasteja tilojen välille.

5.11 Ravintola

Ravintola-osan ensimmäisessä kerroksessa toimii sekä lounaskahvila että esiintymislava ulkoilmatapahtumia varten. Kahvilan keittiö on mitoitettu siten, että lämpimän ruoan valmistus on mahdollista. Toisessa kerroksessa sijaitsee päivällisravintola, josta asiakkailta on näkymät suureen aulaan sekä ulos sisäpihalle. Toisessa kerroksessa sijaitsevat myös koko viihdekeskuksen henkilökunnan sosiaali- sekä taukotilat. Kolmannessa kerroksessa on keskuksen toimistotiloja ja näiden päällä iv-konehuone. Kaikkien massojen julkisivut ovat kaksoisjulkisivuja, joista ulommaisinta pinta on verkkolevyä. Ravintolamassan kaksoisjulkisivun sisäpinta on lasia, jolloin massa on läpinäkyvä ja vuorovaikutteinen ympäröivien aulatilojen kanssa. Ravintolamassa luo vastakappaleen avoimuudellaan kahdelle muulle umpinaiselle uudismassalle. Näin ollen keskimäinen massa elää kellonaikojen ja päivänvalon mukaan eri pintojen tullessa läpinäkyviksi niiden sisäpuolella olevien tilojen valaistuksen mukaan.

5.12 Ulkotila

Hallin pohjoispuolelle muodostuu kiilamainen aukio rakennuksen ja kadun väliin. Muoto juontaa juurensa vuoteen 1875 jolloin konepajan edeltäjä rakennettiin silloisen ruutukaavan mukaisesti. Korttelit eivät olleet kohtisuoraan rantakatuun nähden ja näin ollen asennushalli on edelleen eri koordinaatistossa kuin katulinja. Halusin tuoda sisätilojen arkkitehtuuria myös keskuksen ulkotiloihin. Tavoitteenani on antaa vihjeitä sisätilojen arkkitehtuurista ulospäin hyvin maltillisesti. Olen muokannut vain hallin suuria tehdasovia säilyttäen suojellun pohjoisjulkisivun muilta osin koskemattomana. Päädyin sisätiloista muotonsa hakevaan terassoituun porrastasanteeseen jonka kaiteet noudattelevat sisätilojen rakenneperiaatteita. Tasanne toimii samalla ulkoterrassina keskuksen kahvilalle sekä baarille. Kaiteiden ulkopinnat voidaan iltaisin valaista ristikon ja levyn väliin asennetuilla valaisimilla.

Kiilamaisen aukion leveämpään osaan suunnittelin pienemmän aukion. Uuden aukion loivasti kalteva pinta (1:60) laskee kohti itää päättyen väljiin portaisiin. Portaat erottavat aukion uudesta kevyen liikenteen väylästä sekä tarjoavat länteen suuntautuvan istuskelupaikan aukion käyttäjille. Hallin itäpuolelle suunnittelin uuden kevyen liikenteen väylän, joka johtaa ihmiset sisäpihalle ja samalla mahdollistaa pyöräliikenteen läpikulun Hirvensalon suuntaan.

Sisäpiha itsessään koostuu korotetusta, niin ikään sisätiloista muotonsa hakevasta, sisäänkäyntitasanteesta, ulkoilmatapahtumien katsomoalueesta ja pihakadusta. Eri toiminnot ovat erotettuja toisistaan tasoeroilla sekä materiaalien avulla. Sisäänkäyntitaso tarjoaa viihtyisän ulkotarjoilun keskuksen kahvilalle. Tasanteelta voi samalla seurata aukion tapahtumia ja sisäpuolen elämää suuren lasiseinän läpi. Metriä alempana sijaitsee ulkoilmatapahtumien katsomoalue. Ravintolamassasta kasvava ja lasiseinän läpäisevä näyttämöllä voi järjestää tapahtumia kesäisin. Voimassaoleva asemakaava sallii kahden uudisrakennuksen rakentamisen sisäpihan poikki kulkevan pihakadun varteen. Rakennusten alaosien tulisi mielestäni olla liiketilakäytössä, jolloin sisäpihan vetovoimaisuus kasvaisi entisestään.



5.13 Huolto ja pysäköinti

Keskuksen huolto tapahtuu kellarin kautta. Kellariin ajetaan konepajaosan viereistä luiskaa pitkin ja suurin osa tulo- ja menoliikenteestä ohjataan Stålarmin kadun kautta, jottei asuinkorttelin lähistölle muodostuisi turhaa liikennesäätettä. Kellarissa sijaitsevat lastaustilojen lisäksi pysäköintitilat 150 henkilöautolle. Pysäköinti on suunniteltu siten, että laajennus vieressä sijaitsevan kaasukellon sekä sisäpihalle suunniteltujen uudisrakennusten alle on mahdollista. Näin ollen pysäköintitilat voivat palvella koko korttelin mahdollisia tulevaisuuden julkisia toimintoja. Kellarin lastaustiloista on huoltoyhteydet sekä musiikkiosaan että ravintolaosaan huoltohissien kautta. Tämän lisäksi kellarissa sijaitsevat talotekniset tilat ja väestönsuoja. Uudisrakennuksen sisäpihan puoleisen tuulikaapin kulmikas muoto jatkuu kellariin antaen vierailijalle vihiä yläpuolisesta arkkitehtuurista.

5.14 Materiaalimaailma

Hallin raat betonipinnat, kuluneet tiiliseinät sekä katossa kulkevat nosturiradat inspiroivat pintamateriaalien valinnassa yksinkertaisiin, karuihin ratkaisuihin:

Välipohjat: Uudet lattiat ja välipohjat toteutetaan autohalleista ja tuotantolaitoksista moderniin arkkitehtuuriin levinneellä tekniikalla: rakenne itsessään on paikallavalettu teräsbetonilaatalla, johon kuivumisen jälkeen tehdään pölynsidontakäsittely. Lopputuloksena on raaka ja teollisen oloinen betonipinta.

Uudismassat: Uusissa rakennusmassoissa halusin lopputulokseksi teollisen, levymäisen sekä yhtenäisen oloisen pinnan. Pinnat ovat suurimmaksi osaksi sisätiloissa, joskin sisäpihan puolella osa seinistä sekä tuulikaapeista pursuavat vanhan rakennusmassan ulkopuolelle. Keskimmaisessa rakennusmassassa on paljon tiloja, joiden toiminta vaatii päivänvaloa. Massojen pinnoissa päädyin venyttämällä tuotettuun, sinkittyyn verkkolevyyn (extended metal). Verkkolevyjen limittäminen mahdollistaa suurten, (lähes) saumattomien pintojen teon joka massojen pinnoissa on ehdoton vaatimus. Tämän lisäksi verkkolevyyn tiheyttä muuttamalla sekä asennussuuntaa vaihtamalla saadaan aikaan elävyyttä pinnoissa ja voidaan hallita valon läpäisyä seinästä. Verkkolevyyn taustalle halusin teräsohutlevypinnan, joten päädyin sandwich-elementtien käyttöön lämmön- ja äänieristeenä. Yksinkertainen ja edullinen ratkaisu mahdollistaa itsensä kantavan seinärakenteen. Elementtirakenne on kosteusteknisesti toimiva ratkaisu, joka ei tarvitse rakenteen tuuletusta. Sen ulkopinnassa on säänkestävä teräsohutlevy. Elementit kannatellaan sisäpuolelta kantaviin välipohjiin kiinnitettävällä teräsrakenteella. Teräsrakenteen näkyvyys monimuotoisten massojen sisäpinnoissa alleviivaa uudisrakennuksen teollisuudesta kumpuavaa muoto- ja materiaalimaailmaa. Itse seinärakenteesta tulee näin ollen kaksoisjulkisivu jossa on vaihdellen lasia tai umpiosaa verkkolevyyn alla. Välitilaan on mahdollista asentaa valaisimia, jolloin suuret rakennusmassat saadaan valaistua öisin.



Verkkolevy
(extended metal)

Kontrastin luomiseksi tulisi massojen sisäisten oleskelutilojen pintamateriaalien olla siistejä, viimeisteltyjä, sileitä ja väreiltään raikkaita.

5.15 Tulevaisuuden mahdollisuudet

Suunnitelmani perustuu uusimpaan alueelle tehtyyn asemakaavaan, joka tosin kumottiin hallinto-oikeudessa kesäkuussa 2009. Sekä kaupungilla että maanomistajilla on selkeä tahtotila alueen kehittämiseen, enkä usko jo kaksi arkkitehtikilpailua läpikäyneen alueen jäävän tyhjilleen. Työssäni olen käsitellyt aluetta sellaisena kuin se asemakaavassa ”Telakkaranta” kaavailtiin. Viihdekeskuksen sekä ”Telakkaranta”- asemakaavan jonkin kehitysversion toteutuessa olisi alueella jo selkeä uusi ilme. Kehityksen ei kuitenkaan tarvitsisi jäädä tähän, vaan alueen muullakin vanhoilla rakennuksilla olisi taatusti paljon annettavaa ympäristölleen. Esimerkiksi konepajasiipi tarjoaisi upeat puitteet jatkokehittelylle museona tai jopa kauppahallina ja 60-luvulla valmistunut levyhalli (nyk. Dieseltehdas) voisi toimia kaupungin keskustan kaipaamana uimahallina tai konferenssikeskuksena.

6 Lähdeluettelo

6.1 Painetut lähteet

*Grönros J., Swanljung, H. 1996. Aurajoen rautakourat : laivanrakennus Turussa.
Turku: Turun Maakuntamuseo*

*Haavikko, P. 1984. Wärtsilä 1834-1984: Wärtsilä-yhtiön ja siihen liitettyjen yritysten kehitysvaiheita kansainvälistyväksi monialayritykseksi.
Helsinki: Wärtsilä*

*Hoffman, K. 2004. Julin, von (1700-) suku. Suomen kansallisbiografia 4.
Hämeenlinna: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura*

*Kaipia, J. 1989. Tehdään betonista: betoni suomalaisessa arkkitehtuurissa.
Helsinki: Suomen rakennustaiteen museo (Martinpaina)*

*Kalpa, H. 1980. Muuttuva Kaupunki: Turku eilen ja tänään.
Turku: Turun Sanomat*

*Knorring, N. von. 1995. Aurajoen veistämöt ja Turun telakat: muistiinpanoja Turun telakoiden historiasta.
Espoo: Schildt*

*Ovaska, E. 2009. Työn alueesta ihmisten tilaksi – Pohdintaa Aurajoen alajuoksun kaupunki uudistuksista ja niiden arvoista.
Pro gradu-tutkielma, Turun Yliopisto, Taidehistoria*

*Putkonen, L. 1989. Kulttuurihistoriallisesti arvokkaat teollisuusympäristöt.
Helsinki: Valtion painatuskeskus*

*Särkkä, T.J. 1935. Turku: Teollisuus- ja kulttuurikaupunki.
Helsinki: Kotimaisen työn ry.*

*Turun Maakuntamuseo. 1983. Aboa 1983: vuosikirja.
Turku: Turun Maakuntamuseo*

*Ålander, K. 1952. Suomen teollisuuden arkkitehtuuria.
Helsinki: Suomalaisen kirjallisuuden seuran kirjapainon Oy*

6.2 Haastattelut

*Aromaa, H. Wärtsilä Oyj Turun kiinteistöt: isännöitsijä
Paasikivi, I. Turun kaupunki: asemakaava-arkkitehti*

6.3 Arkistoaineistot ja pienpainanteet

Ympäristö- ja kaavoitusvirasto / Asemakaavatoimisto, Turku

Selvitykset

Pfäffli, H. 1989. V/4 Itäinen Rantakatu 68, Merimiehenkatu 3, Stålmarminkatu 35-45. Wärtsilän alueen rakennus- ja teollisuushistoriaa, nykyisen rakennuskannan inventointi. Wechterin telakasta Wärtsilään. Aurajoen itärannan teollisuus- ja telakka-alueen muotoutuminen. Turun Maakuntamuseon arkisto, sidotut kertomukset, vol 86.

Turku: Turun Maakuntamuseo

Asemakaavat

"Diesel" 36/1999. Diarianro: 8793-1977. (17.2.2001 YM)

"Telakkaranta" 41/2005. Diarianro: 13434-2005. (5.6.2009 hylätty HO)

"L-Tehdas" 19/2009. Diarianro: 3536-2007. (Vireillä oleva)

Yleiskaavat

"Satava-Kaksikerran osayleiskaava" 48/2001. (Vireillä oleva)

6.4 Sanomalehtiluettelo

Heino, Jari, "Turku neuvotellut myös Wärtsilän tehdassalin vuokrauksesta", TS 27.1.2010

Haino, Jari, "Wärtsilä on valmis myymään jokirannan tehtaan Turulle", TS 9.2.2010

Lindén Jean, "Kino Julia kan tvingas stänga" ÅU, 8.5.2009

6.5 Liitteet

Konepajan sekä asennushallin alkuperäiset rakennuspiirustukset, Turun rakennusvalvonnan arkisto

1. Asemapiirustus "Situationsplan över mekaniska verk. Crichton-Vulcan", 1951
2. Pohjapiirustus "Sidofasad och plan över förlängningen av mekaniska verkstaden för C-V" 1951
3. Julkisivupiirustus "Sidofasad och gavelfasader av nya mekaniska verkstaden för C-V" 1955
4. Asemapiirustus "Uusi asennushalli, sijoituspiirustus" 1957
5. Pohjapiirustus "Uuden asennushallin pohjakuva, poikkileikkaus ja pääty" 1957
6. Julkisivupiirustus "Uuden asennushallin julkisivut" 1957

7. A3-pienennökset diplomityön plansseista

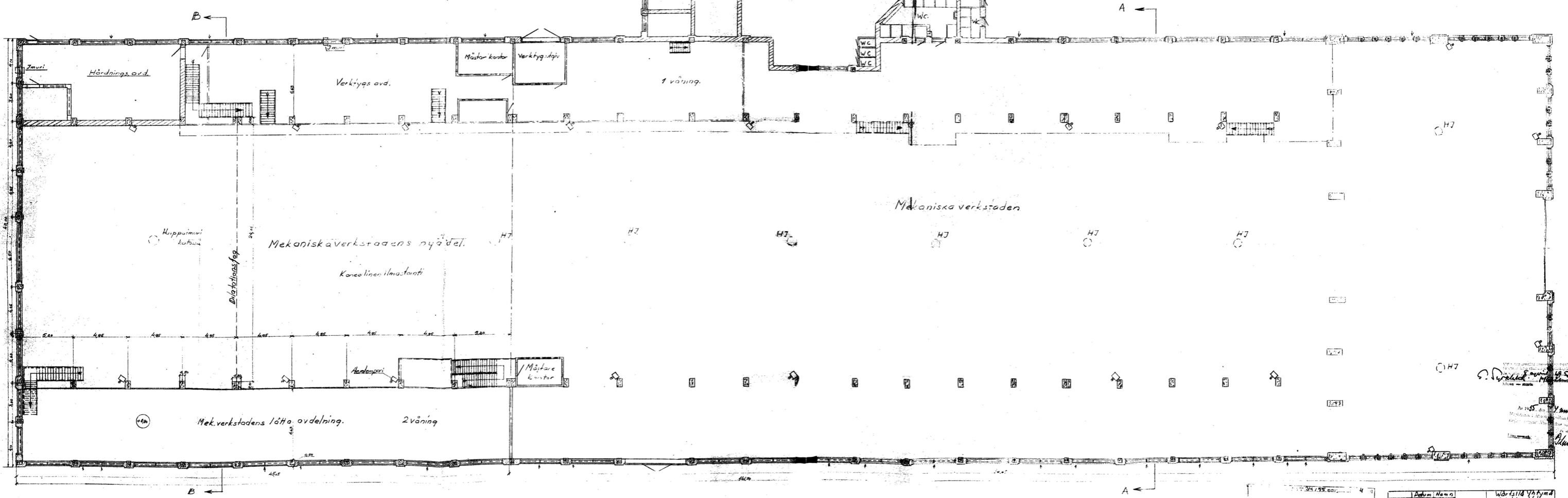
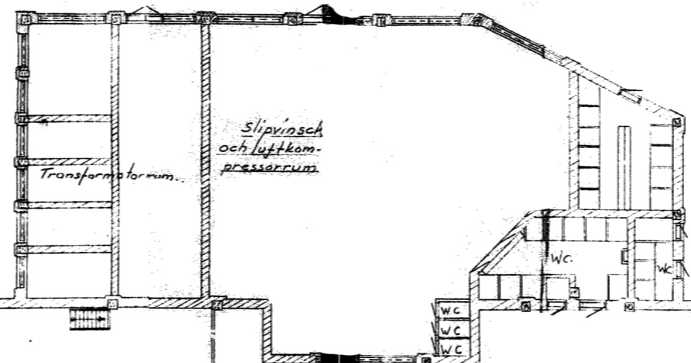
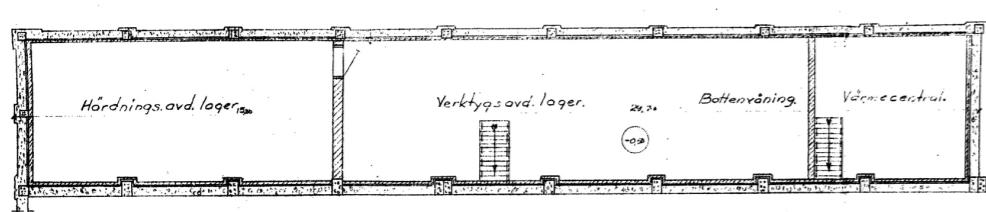
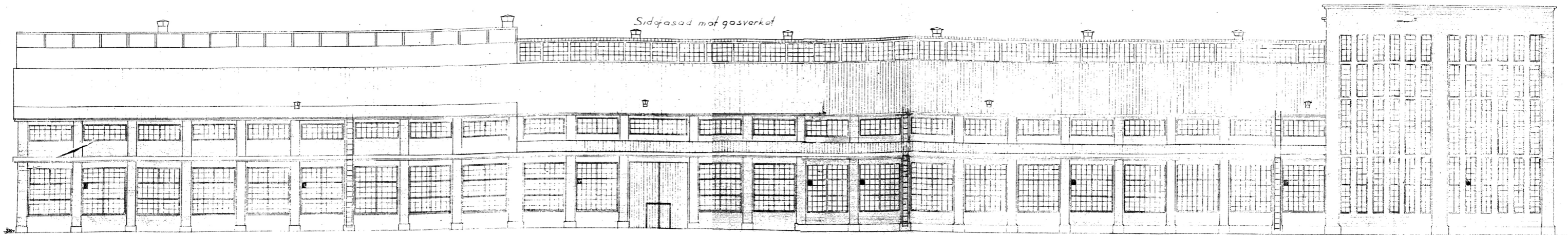
Kiitos

Laura

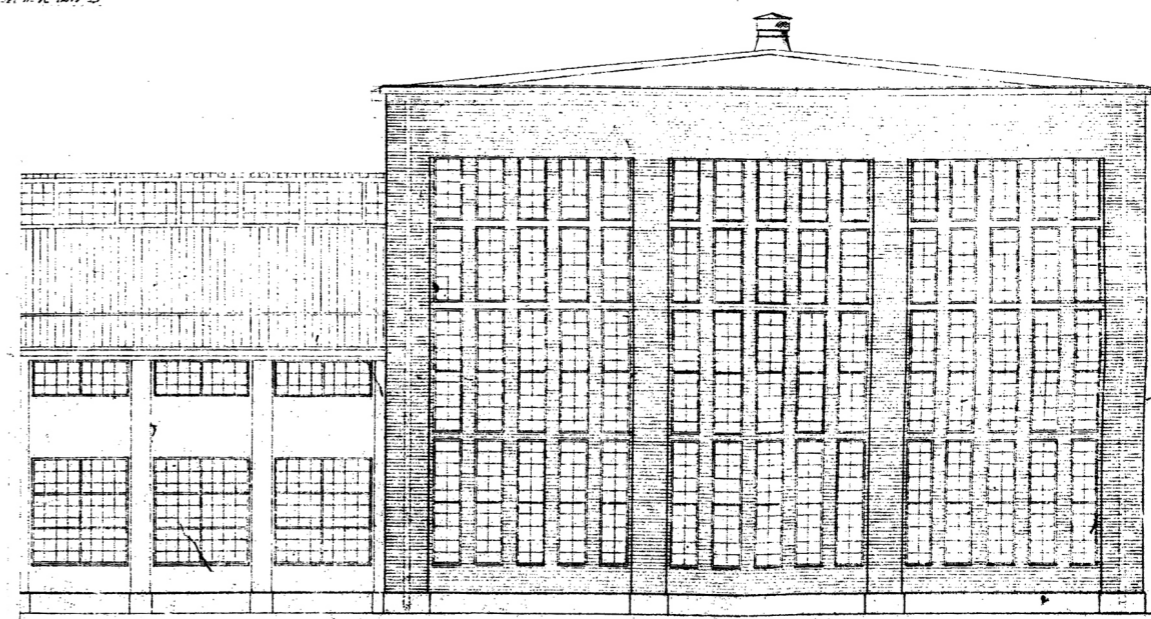
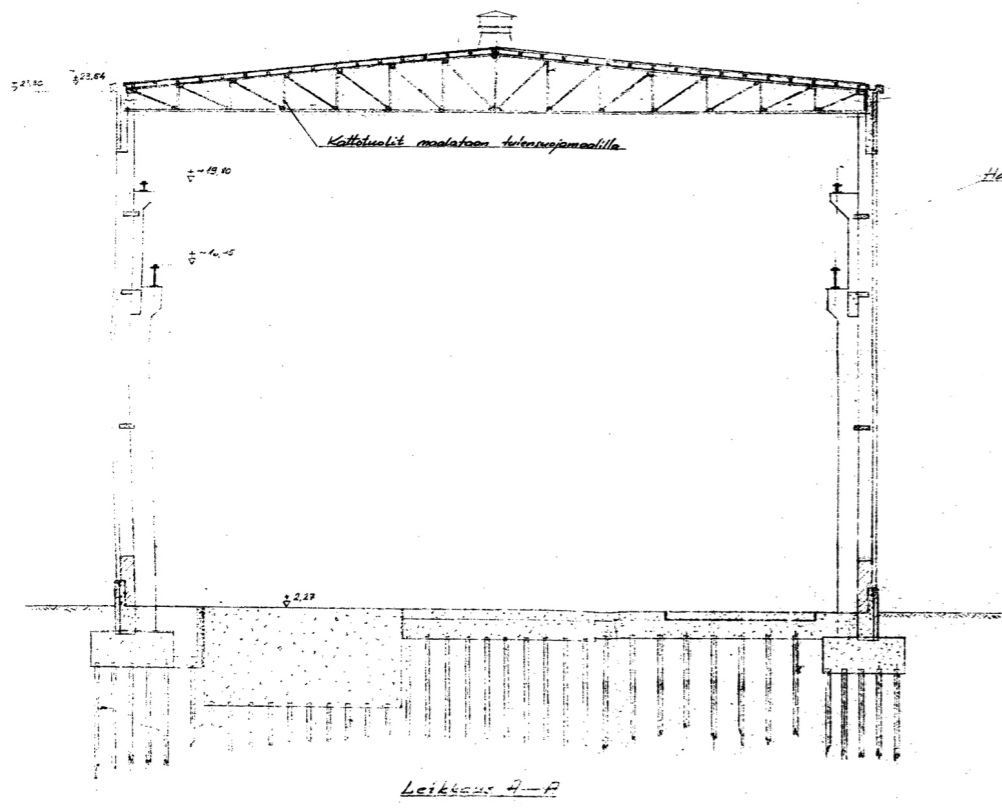
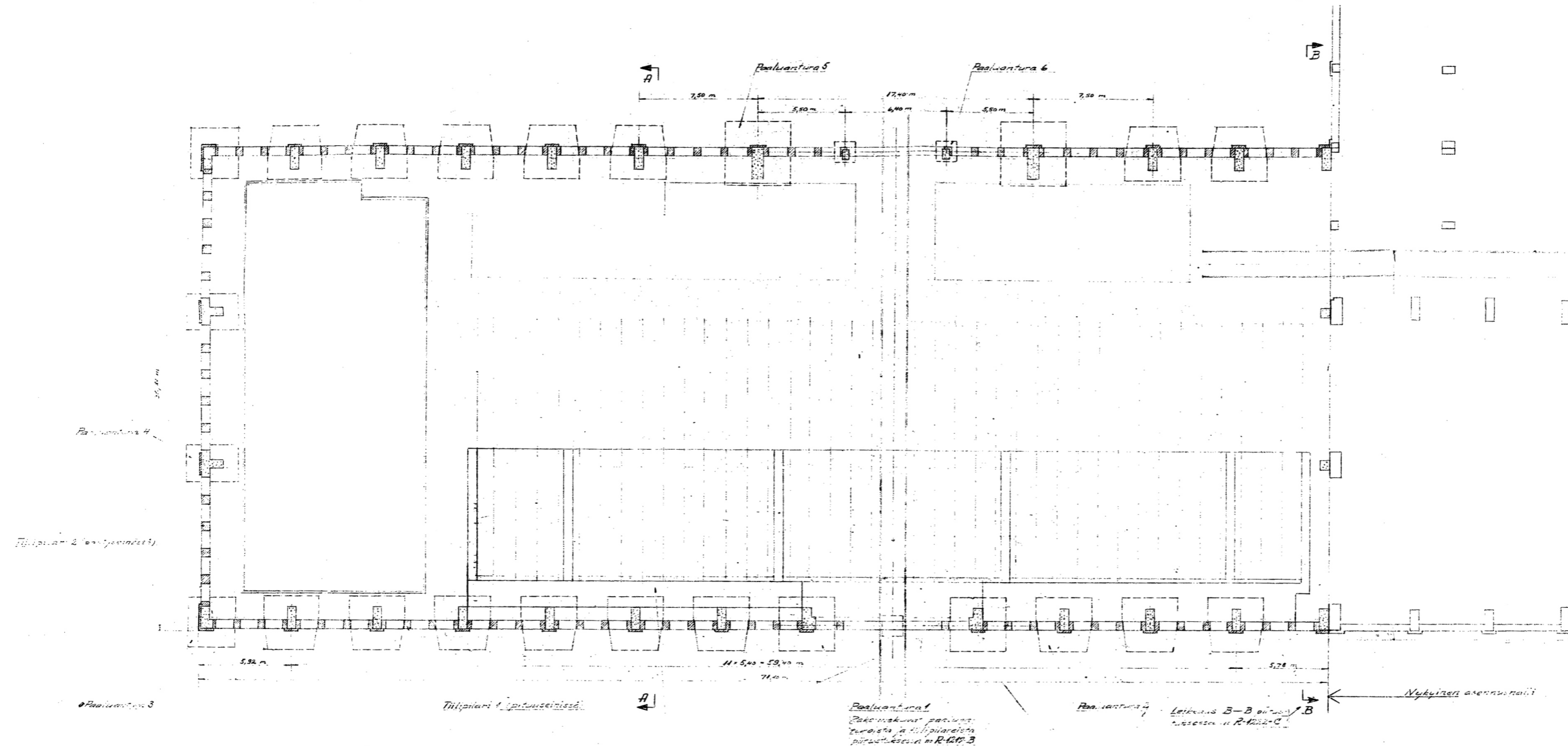
Schauman Arkkitehdit

Iina Paasikivi

Heikki Aromaa



Arkitekt	Anders Hansson	Wärkt. 118 Vårkymd
Skala	1/100	Grickten Viken
Skala	1/100	Åbo
Skala	1/100	Ritning
Skala	1/100	CB-15



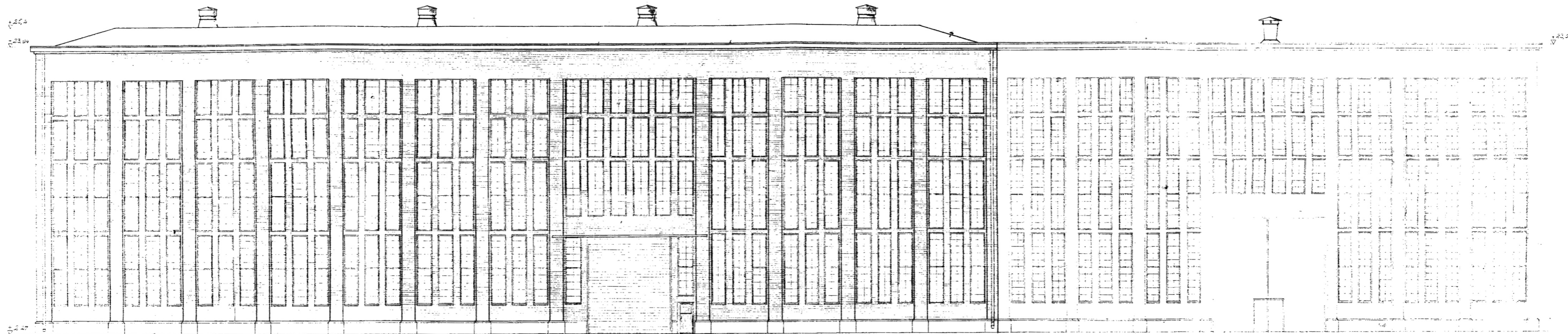
1004/58
 4
 8
 On Crichton-Vulkan
 16.5.1958
 7.10.1958

Juoni 1958 oppi 19 päivä
 on Turun kaupungin maistraatti voin-
 nut tämän piirustuksen Turun piirustus-
 noissa kuita yllä.

Päätykonttorirakennuksen päin

Tällä ohjeella
 kirjallisuudessa ei olekaan mitään
 muuta kuin tämä ohje.
 2.10.58
 J. J. J. J.

Wärtsilä-Konsernin A.B.		Crichton-Vulkan	
Laskutus		R-121-A	
Laskutus		Laskutus	



Julkisivu joelle päin

Nykyinen asennushalli

504,58

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

32

33

34

35

36

37

38

39

40

41

42

43

44

45

46

47

48

49

50

51

52

53

54

55

56

57

58

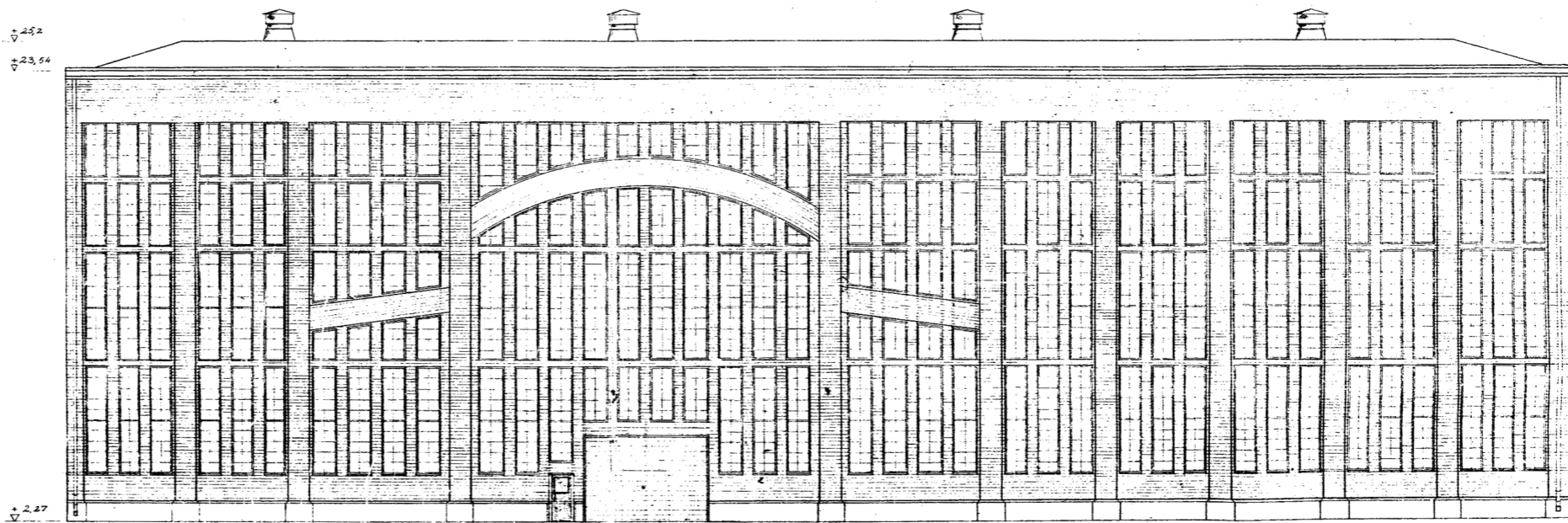
59

60

61

62

Crichton - Vulcan
19.2.1958
1.10.1958



Julkisivu valtimeen päin

Vuonna 1958 ~~1958~~ ~~kuun 19~~ osana
on Turun kaupunki maistraatti
nui tontin siirtämiseen. Osuutensa
neensa kuluin y. s.

Lunastus - markku

[Handwritten signature]

[Handwritten notes and signatures]

Mallit 19/58	
Wärtsilä-Koncernen A.B. Crichton-Vulcan	
Uuden asennushallin julkisivut	
R-1220-A	



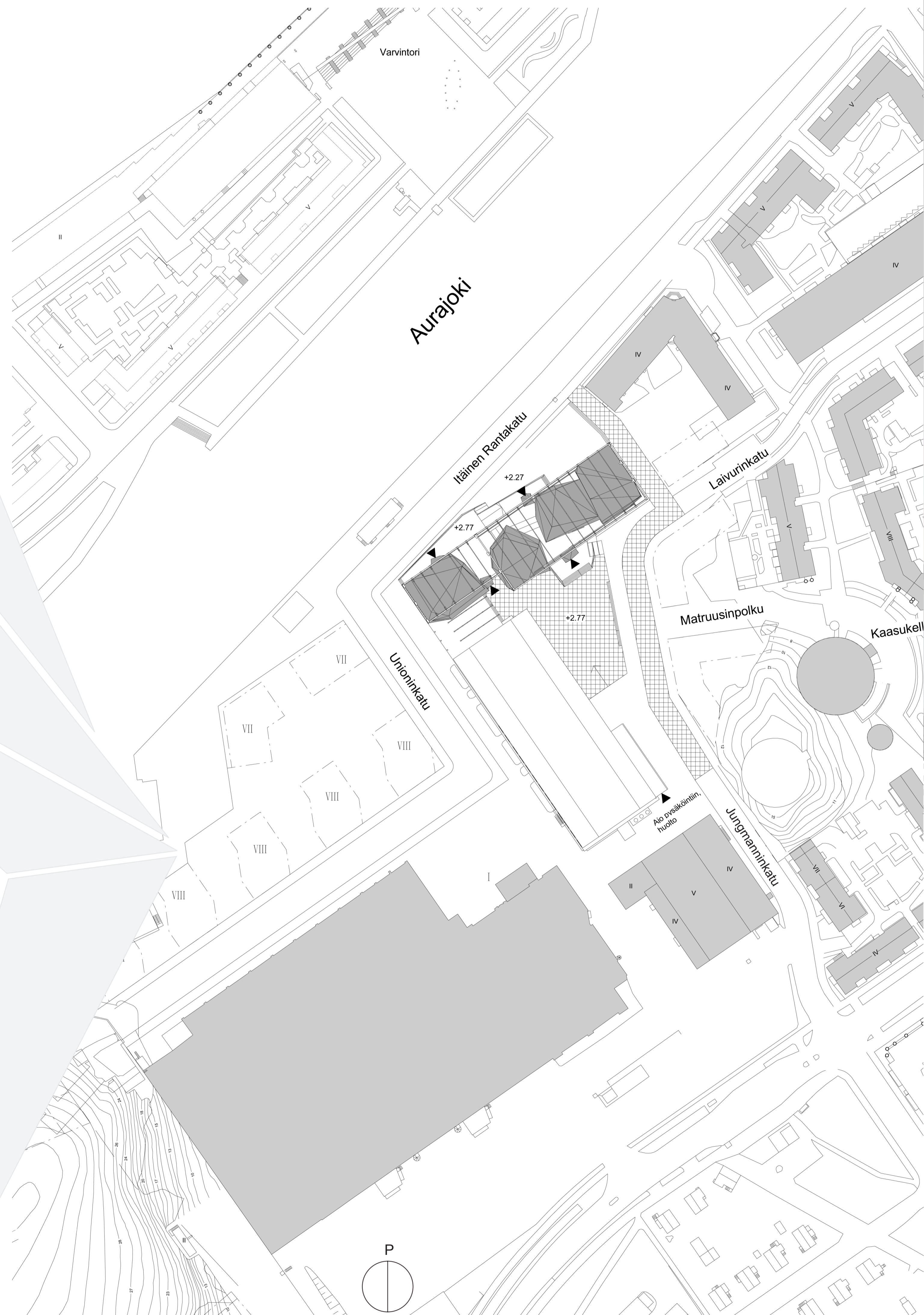
KONEISTA
KULTTUURIIN

viihdekeskus Wärtsilän
konepajaan

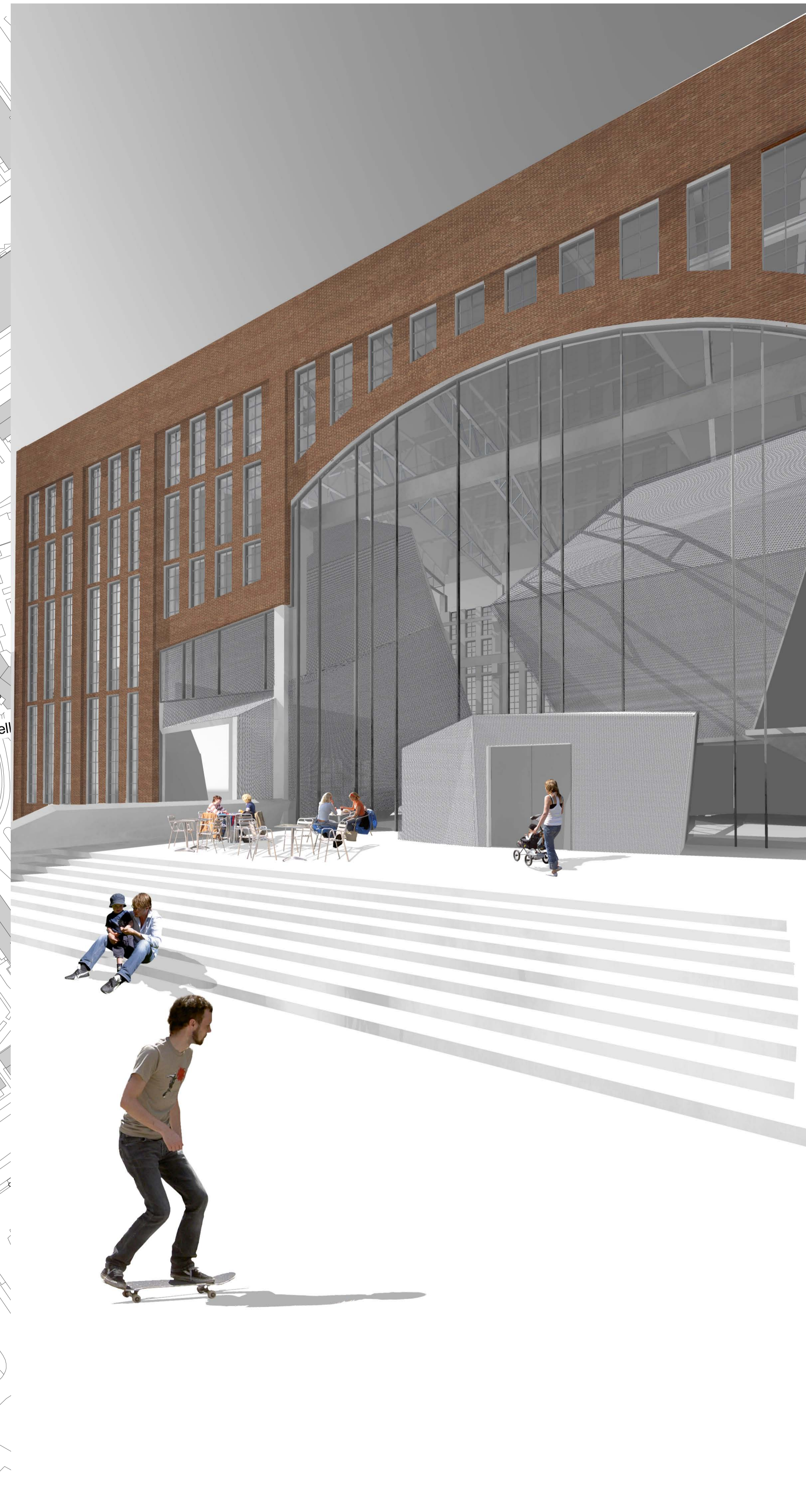
Arkkitehtuurin laitos

Niklas
Kronberg

TTY

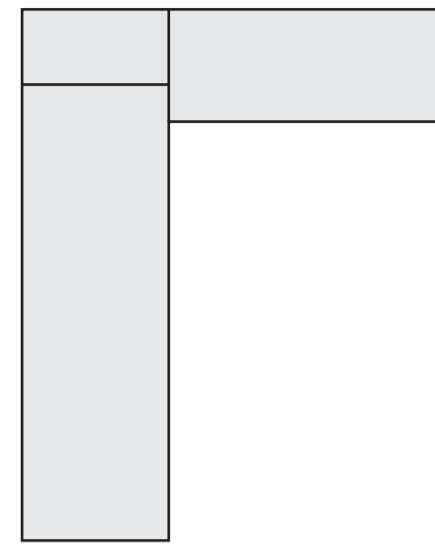


asemapiirustus 1:1000

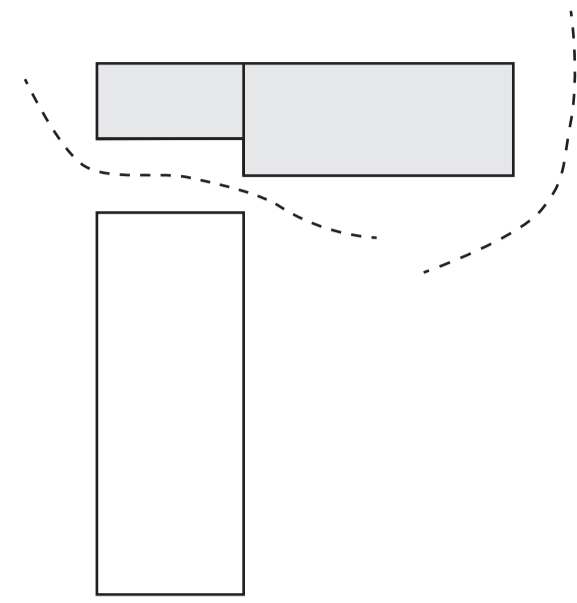


havainnekuva sisäpihalta

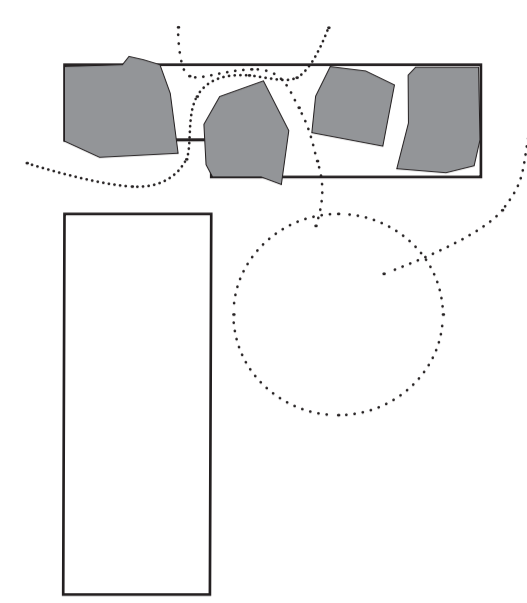
arkkitehtuurin perusidea



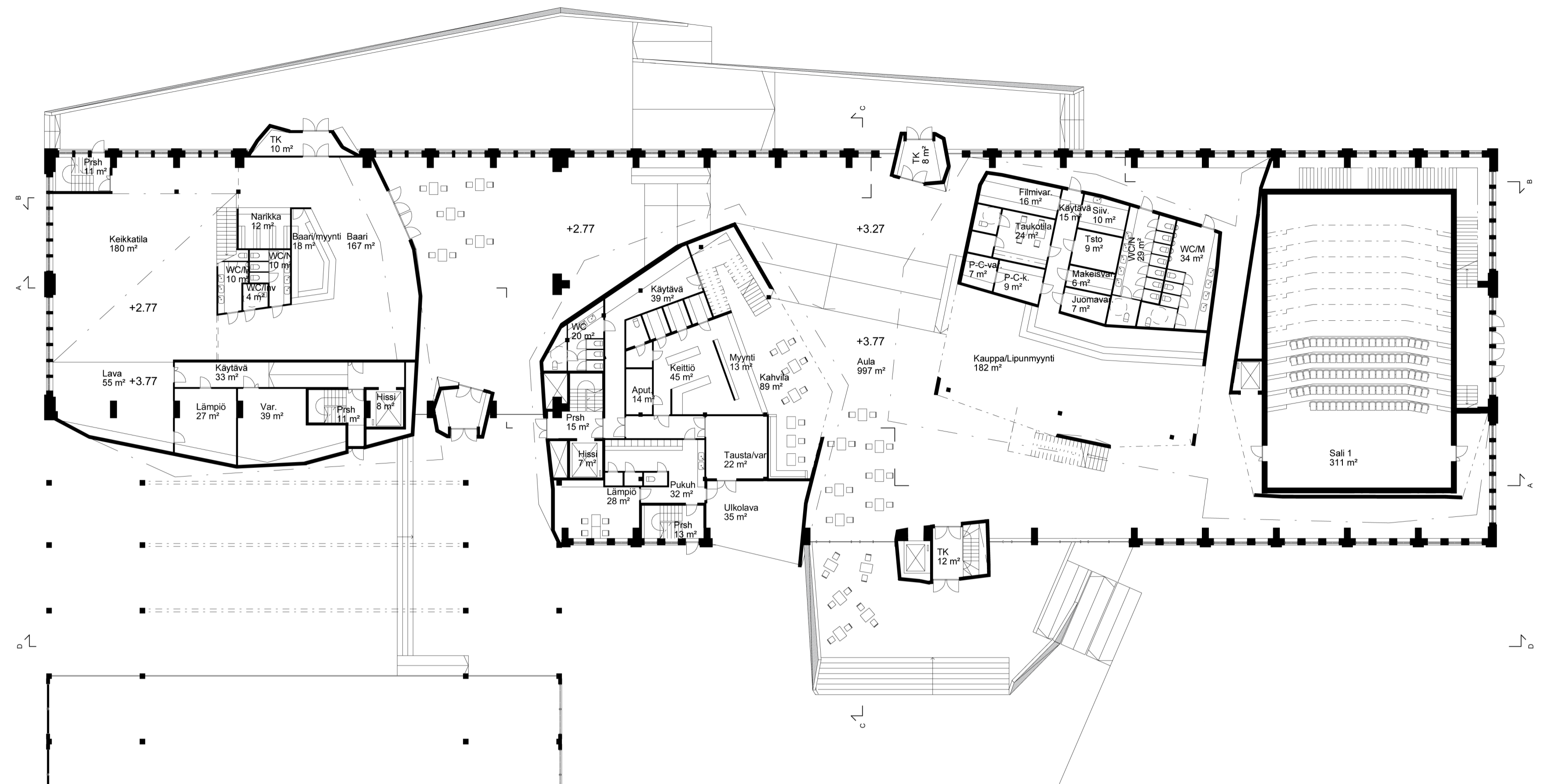
rakennuksen nykytilanne



purkamalla osa konepaja-siivestä luodaan sisäpihalle mahdollisuudet kehittyä eläväksi, saavutettavaksi kaupunkitilaksi



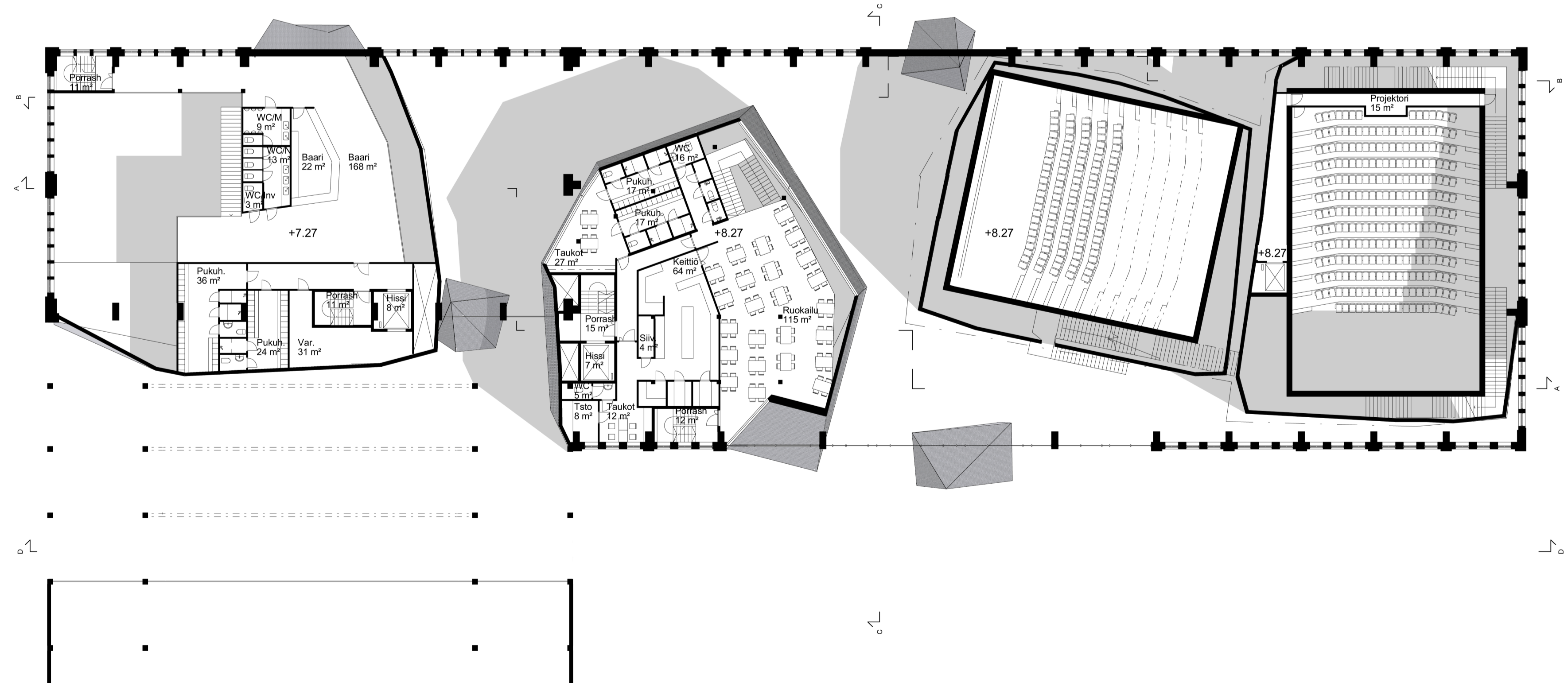
monimuotoiset, toisistaan erillään sijaitsevat massat luovat asennushalliin moniulotteista tilaa jossa sekä uusi että vanha arkkitehtuuri on läsnä. Useat uudet sisäänkäynnit mahdollistavat ihmisvirrat rakennuksessa ja sen läpi.



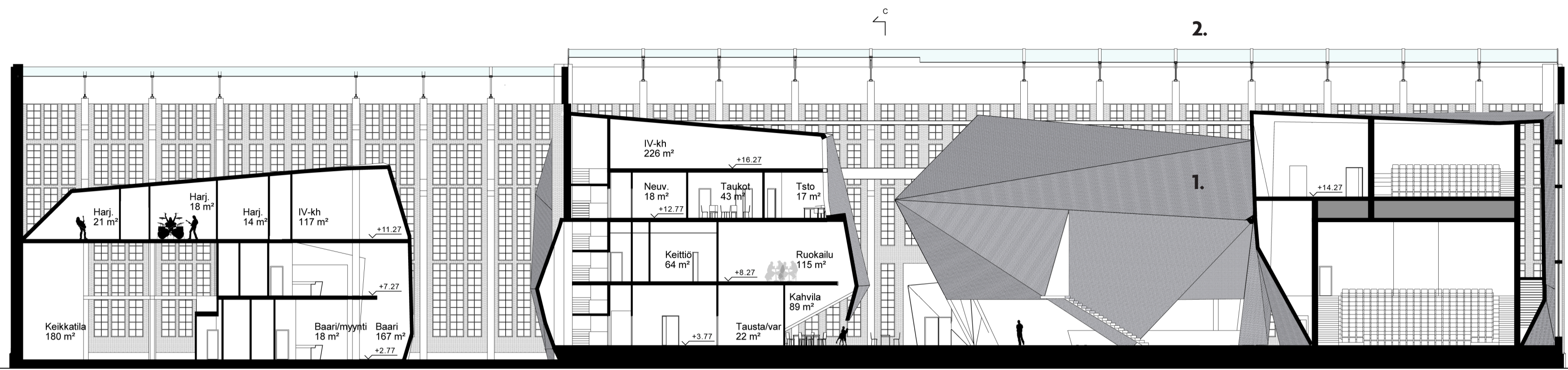
pohja 1. krs 1:250

tilaohjelma

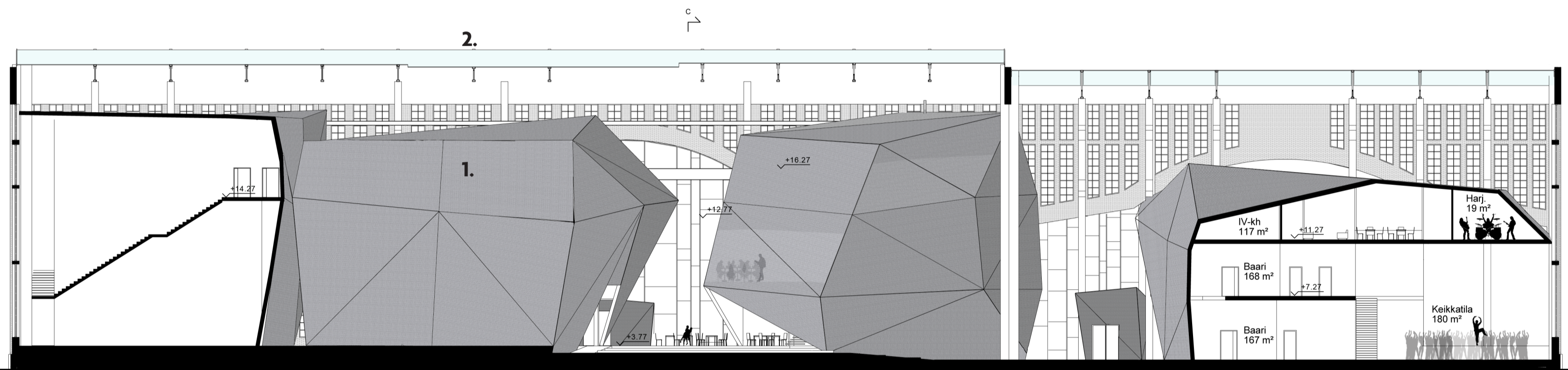
PK -1.23	1. krs Elokuva +3.77	2. krs Elokuva +8.27
VSS 130 m²	Kauppa/ Lipunmyynti 182 m²	Käytävä 21 m²
Autohalli 3663 m²	Käytävä 15 m²	Projektori 15 m²
Lastaus 106 m²	Popcorn-keittiö 9 m²	
Tekn 7 m²	Popcorn-var. 7 m²	3. krs Musiikki +11.27
Tekn 9 m²	Makeisvar. 6 m²	IV-kh 117 m²
Tekn 10 m²	Juomavar. 7 m²	Harj. 21 m²
	Taukotila 24 m²	Harj. 21 m²
1. krs Musiikki +2.77	Filmivar. 16 m²	Harj. 23 m²
TK 10 m²	Tsto 9 m²	Harj. 19 m²
Narikka 12 m²	Siiv. 10 m²	Harj. 18 m²
WC/M 10 m²	Sali 1 311 m²	Harj. 14 m²
WC/N 10 m²	WC/N 29 m²	Harj. 14 m²
WC/Inv 4 m²	WC/M 34 m²	Harj. 14 m²
Baari/myynti 18 m²	Porrash 98 m²	Harj. 18 m²
Baari 167 m²	Aula 1000 m²	Harj. 18 m²
Keikkatila 180 m²	TK 11 m²	Pukuh. 24 m²
Lava 55 m²	TK 22 m²	Taukotila 77 m²
Lämpö 27 m²		WC 8 m²
Var. 39 m²	2. krs Musiikki +7.27	Porrash 11 m²
Porrash 11 m²	Baari 168 m²	Hissi 8 m²
Porrash 11 m²	Baari 22 m²	Porrash 11 m²
Hissi 8 m²	WC/M 9 m²	
TK 2 m²	WC/N 13 m²	3. krs Ravintola +12.77
	WC/Inv 3 m²	Neuv. 24 m²
1. krs Ravintola +3.77	Pukuh. 36 m²	Porrash 13 m²
Kahvila 89 m²	Pukuh. 24 m²	Hissi 7 m²
Myynti 13 m²	Var. 31 m²	Neuv. 18 m²
Keittiö 45 m²	Porrash 11 m²	Neuv. 18 m²
Aput. 14 m²	Porrash 11 m²	Tsto 12 m²
WC 20 m²	Hissi 8 m²	Tsto 10 m²
Porrash 15 m²		Tsto 17 m²
Hissi 7 m²	2. krs Ravintola +8.27	Tsto 11 m²
Ulkolava 35 m²	Ravintolasali 115 m²	Tsto 10 m²
Tausta/var 22 m²	Keittiö 64 m²	Avotsto 33 m²
Pukuh 32 m²	Siiv. 4 m²	Avotsto 29 m²
Lämpö 28 m²	Taukotila 12 m²	Taukotila 43 m²
Porrash 13 m²	WC 5 m²	Porrash 12 m²
	Tsto 8 m²	
	WC 16 m²	3. krs Elokuva +14.27
	Pukuh. 17 m²	Sali 3 133 m²
	Pukuh. 17 m²	Sali 4 123 m²
	Taukotila 27 m²	Sali 2 299 m²
	Porrash 15 m²	Etu-tila 11 m²
	Hissi 7 m²	Projektorih. 19 m²
	Porrash 12 m²	Aula 91 m²
		4. krs Ravintola +16.27
		IV-kh 226 m²



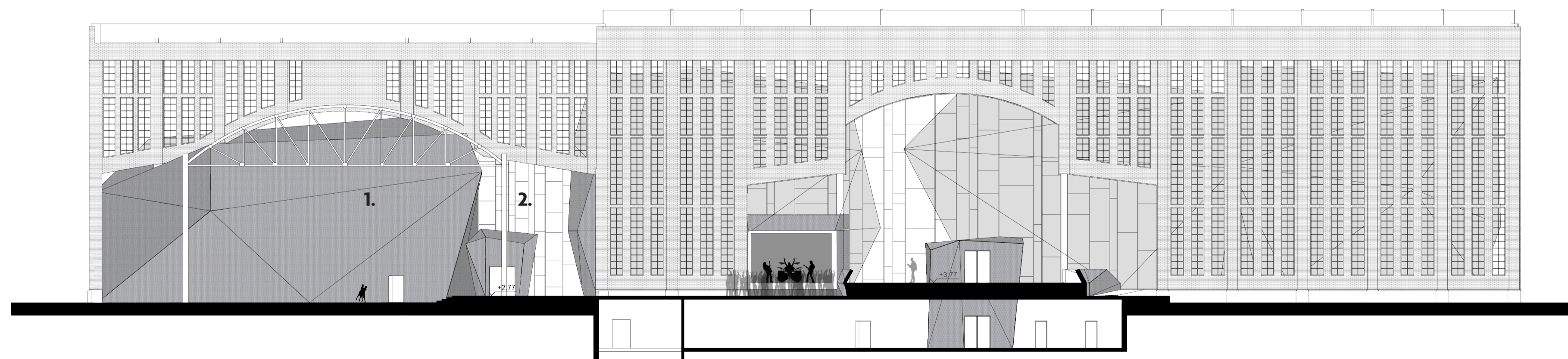
pohja 2. krs 1:250



leikkaus A-A 1:250



leikkaus B-B 1:250



leikkaus D-D / julkisivu etelä 1:250

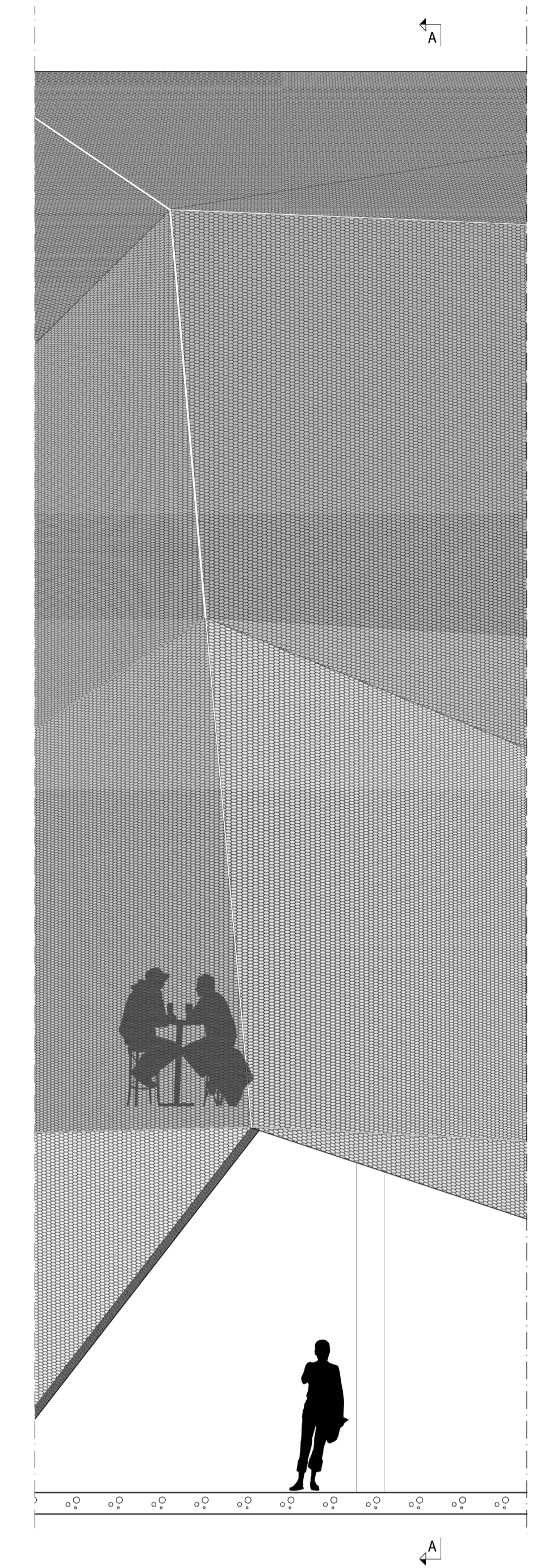
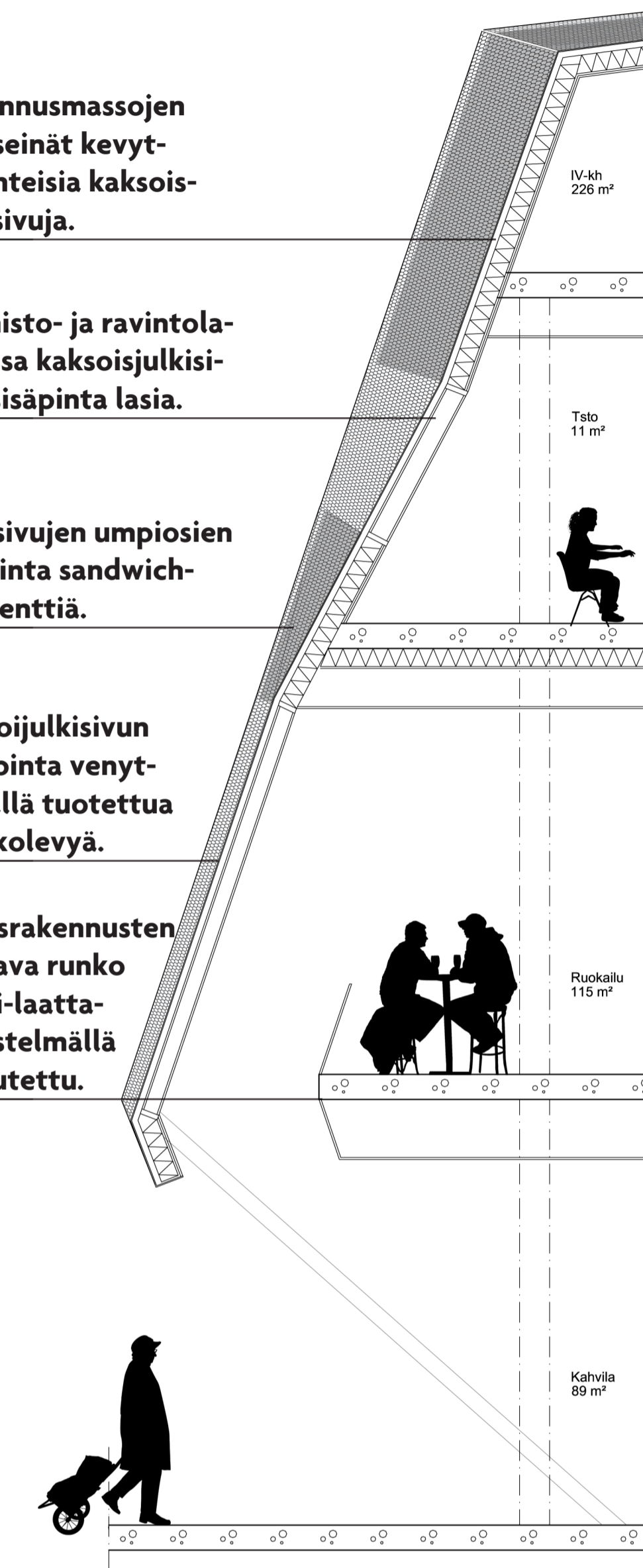
Rakennusmassojen ulkoseinät kevyt-rakenteisia kaksois-julkisivuja.

Toimisto- ja ravintola-tiloissa kaksoisjulkisivun sisäpinta lasia.

Julkisivujen umpiosien sisäpinta sandwich-elementtiä.

Kaksoisjulkisivun ulkopinta venyttämällä tuotettua verkkolevyä.

Uudisrakennusten kantava runko pilari-laattajärjestelmällä toteutettu.

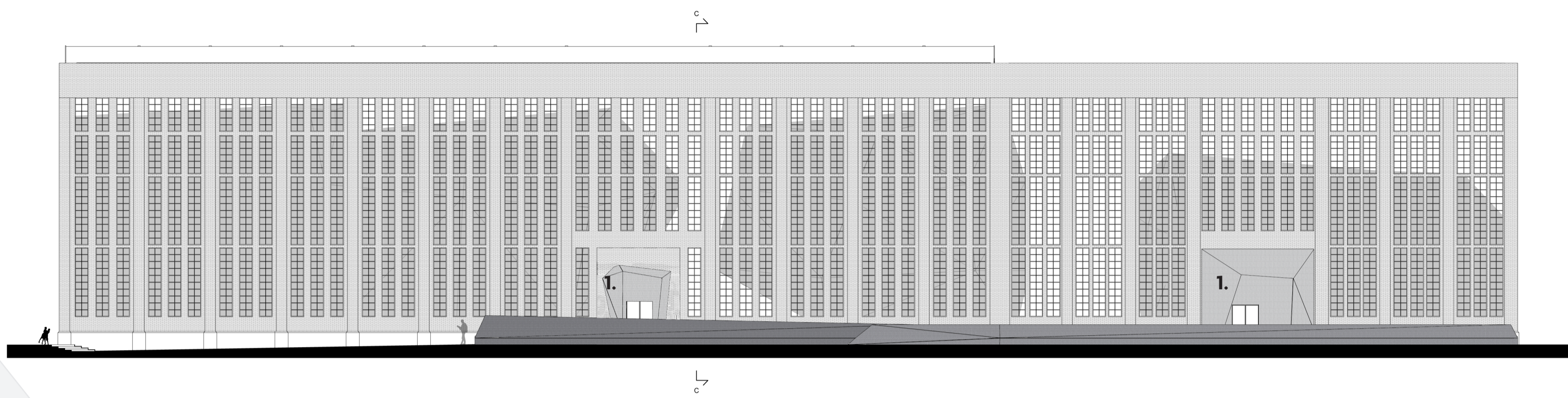


julkisivumateriaalit

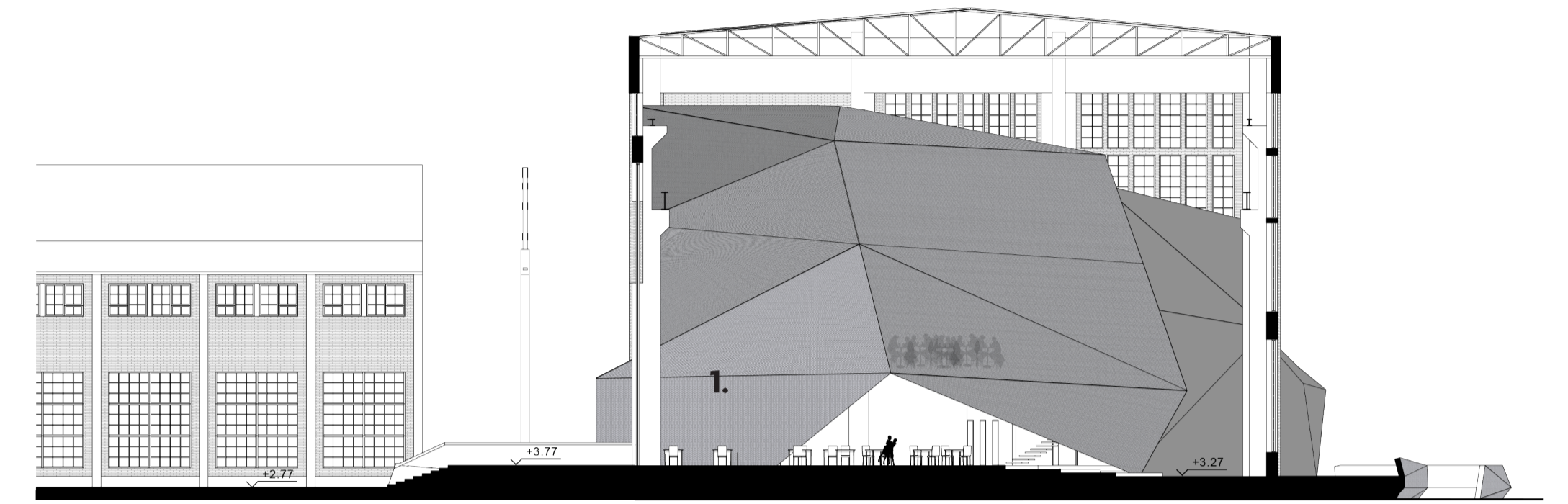
Uudisrakennuksen kaikki ulommat seinäpinnat ovat kaksoisjulkisivuja (1). Sisempi pinta on kevyesti aaltoilevaa teräsohutlevyä, värinä vaalean harmaa jotta ulomman pinnan muodostamat varjot erottuisivat selkeinä. Ulompi pinta on venyttämällä tuotettua verkkolevyä (expanded metal). Levyjen asennus onnistuu saumattomasti, luoden suuria yhtenäisiä pintoja. Levyjen suuntaa vaihtamalla saadaan aikaan elävä kokonaisuus jossa eri pintojen toisistaan eroavat suunnat korostuvat.

Uudet lattiapinnat tehdään paikallavaletulla betonilaatalla johon kuivumisen jälkeen tehdään polynsidontakäsittely.

Vanha, ohut katto vaihdetaan lasikatteeksi käyttäen alkuperäisiä teräksisiä kattoristikoita (2).



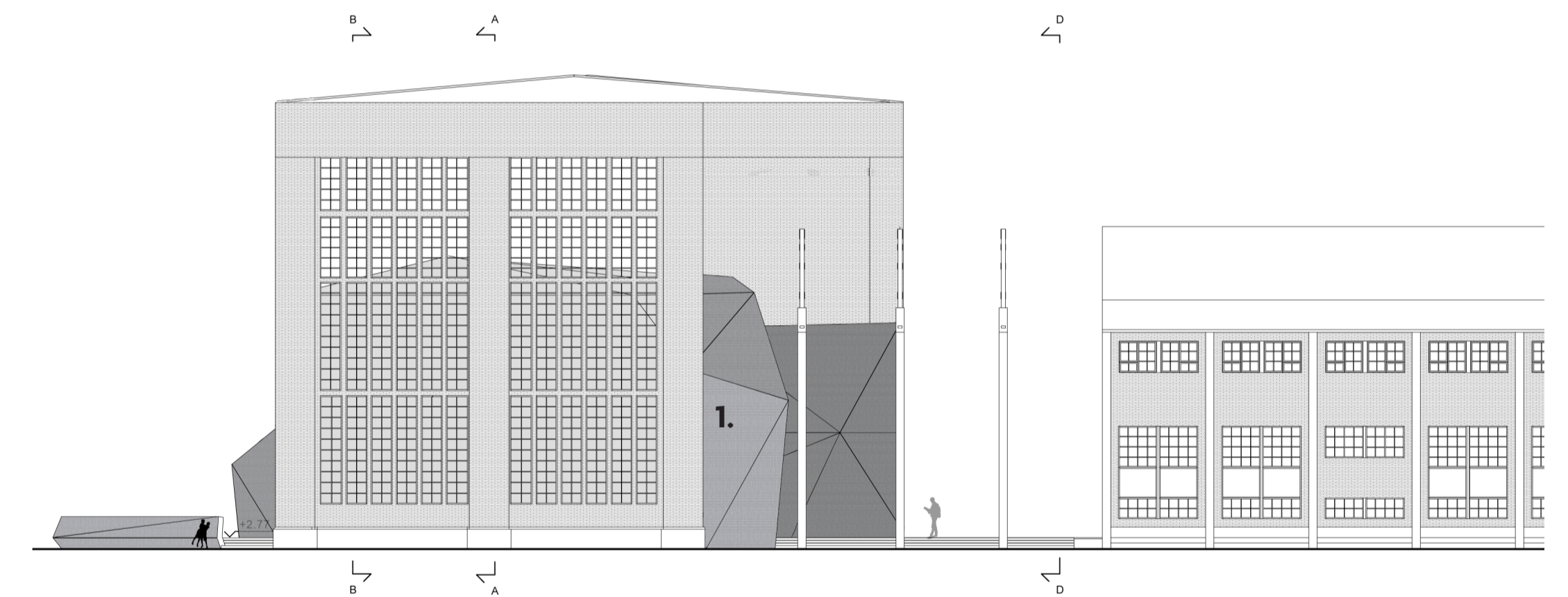
julkisivu pohjoinen 1:250



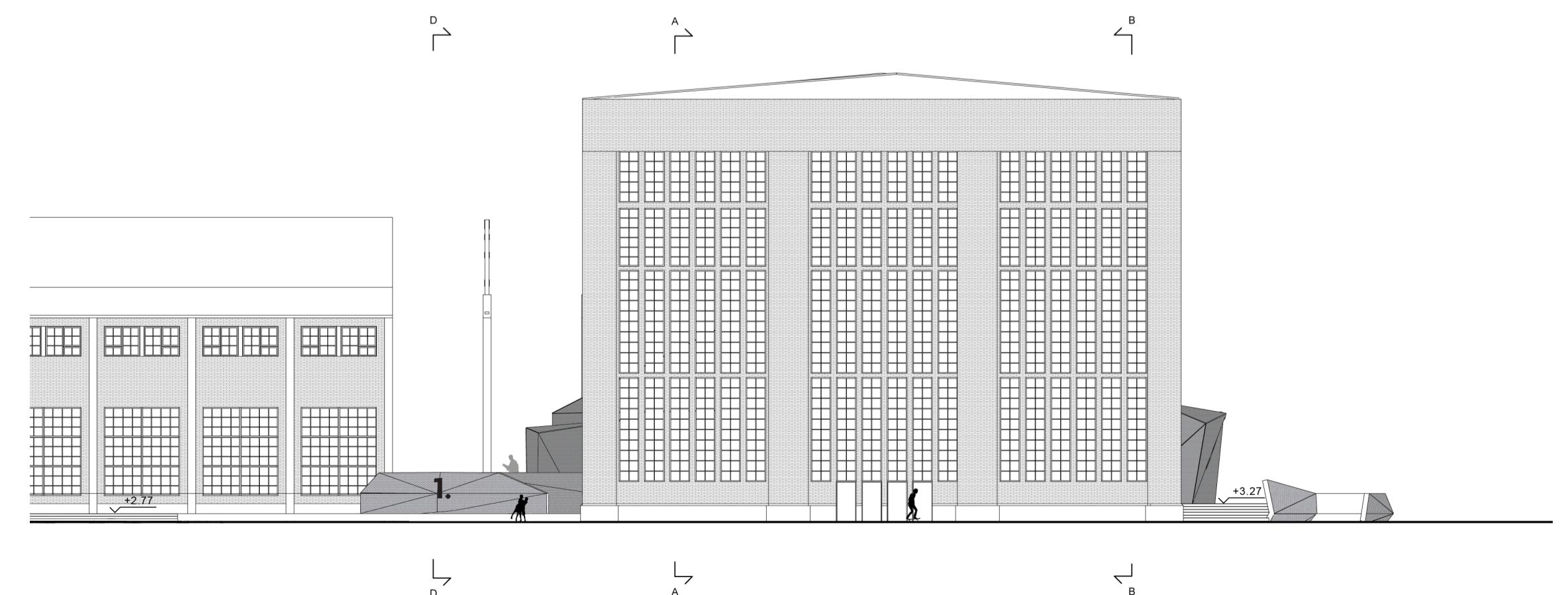
leikkaus C-C 1:250



havainnekuva jokirannasta



julkisivu länsi 1:250



julkisivu itä 1:250