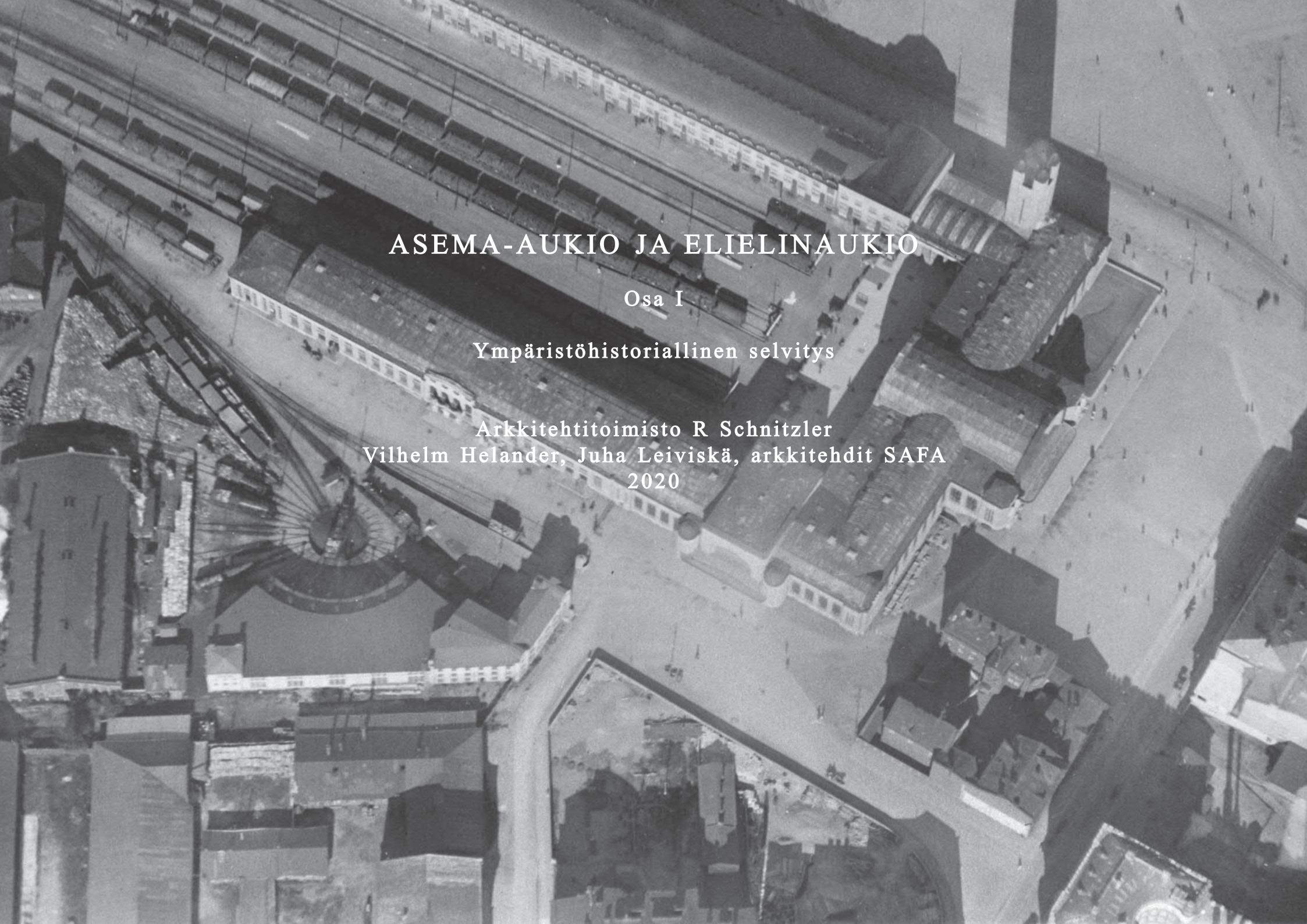


ASEMA-AUKIO JA ELIELINAUKIO

Osa I

Ympäristöhistoriallinen selvitys

Arkkitehtitoimisto R Schnitzler
Vilhelm Helander, Juha Leiviskä, arkkitehdit SAFA
2020

Julkaisutiedot

Tilaaja:
Suunnitteluvarauksen saajat: Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarinen,
OP-Vuokratuotto -erikoissijoitusrahasto, Suomen Osuuskauppojen Keskuskunta SOK,
VR-Yhtymä Oy, Exilion Real Estate I Ky ja Evata Partners Oy,

Ohjausryhmä:
Perttu Pulkka, Helsingin kaupunki
Sakari Mentu, Helsingin kaupunki

Tekijät:
Karita Rytivaara, arkkitehti SAFA
Rosemarie Schnitzler, arkkitehti SAFA

Asiantuntija:
professori emeritus Vilhelm Helander, arkkitehti SAFA

Kaaviot
Karita Rytivaara, arkkitehti SAFA

Kuvat tekijöitten, ellei toisin mainittu.

Arkkitehtitoimisto R Schnitzler
Vilhelm Helander, Juha leiviskä, arkkitehdit SAFA
Ratakatu 1b A 12, 00120 Helsinki

Kannen kuva 1924. HKM

ASEMA-AUKIO JA ELIELINAUKIO

Ympäristöhistoriallinen selvitys

Arkkitehtitoimisto R Schnitzler
Vilhelm Helander, Juha Leiviskä, arkkitehdit SAFA
2020

Sisällysluettelo

Johdanto 6
Perustiedot 8
Asemakaava ja sijainti 8

KARTTATUTKIELMA **14**
Kluuvinlahden pohjukasta Helsingin ydinkeskustaksi 14
Karttasarja 1:5000 16

YMPÄRISTÖHISTORIA **19**
Kluuvinlahden pohjukka ja rautatie vuonna 1862 20
1800- ja 1900-luvun vaihde: Kohti uutta rautatieasemaa 24
1900–1910-luku: Päärautatieasemakilpailun vaikutus kaupunkitilaan 26
Suur-Helsinki ja keskustan laajentumissuunnitelmat 29
1920–1930-luku: Autotori, Hillerin korttelin jäänne ja länsisiipi 32
1930-luku: Postitalo ja Asema-aukion synty 36
1940–50-luku: Liikepalatsi ja uusi yleiskaavaehdotus 40
1960–70-luku: Autojen kaupunkikeskusta 44
1980-luku Kävelykeskusta ja keskustakilpailu 48
1990-luku ja vuosituhannen vaihde: Elielinaukio syntyy 52

NYKYTILA **55**
Nykytila 2020 56
Asemapiirustus 1:2000 57
Maanalaiset tilat 63

ANALYYTTISET TARKASTELUT **64**
Säilyneisyys 64
Säilyneisyyskaavio 65
Näkymät 66
Näkymäkaavio 67
Tila-analyysi ja arvot 76
Tila-analyysikaavio 77
Alueleikkaukset 78

JOHTOPÄÄTÖKSIÄ **83**
Jatkosuunnittelua ajatellen 85
Lähteet 86

Johdanto

Tämä ympäristöhistoriallinen selvitys koskee Helsingin Kluuvin kaupunginosassa sijaitsevia Asema-aukiota ja Elielinaukiota. Selvitykseen liittyy nykyisin Vltava-nimellä tunnetun rakennuksen erillinen rakennushistoriaselvitys, joka on selvityksen osa II. Selvityksen molemmat osat ovat luettavissa toisistaan riippumattomina itsenäisinä teoksina, jotka silti osittain täydentävät toisiaan.

Nykyinen aukiosarja lähialueineen on muuttunut vanhasta kaupungin laitamille sijoittuneesta ratapiha- ja teollisuusvyöhykkeestä osaksi Helsingin vilkkainta ydinkeskustaa.

Ajatus asema-aukiotasta esiintyi ensimmäisen kerran 1800-luvun lopulla, kun Rautatiehallitus ryhtyi valmistelemaan uuden asemarakennuksen rakentamista. Uuden rakennuksen suunniteltiin avautuvan myös länteen päin, jolloin Rautatientorin lisäksi tarvittiin aukio myös aseman länsipuolelle. Aukiosta tehtiin lukuisia luonnoksia (mm. Eliel Saarinen). Silti aukiosta ei saatu aikaiseksi välitöntä päätöstä; aukion muodon ja lopullisen sijainnin toivottiin ratkeavan keskustan laajentumisesta tehtävässä kokonaissuunnitelmassa. Esitetyistä suunnitelmista ei kuitenkaan päästy yksimielisyyteen. Useita vuosia oli esillä myös sellai-

sia vaihtoehtoja, joissa koko aseman toiminta esitettiin vaiheittain siirrettäväksi Pasilaan.

Asema-aukio on laajemman kokonaisratkaisun sijasta muodostunut eri osatoteutuksien kautta. Asema-aukio niminen toriaukea kaavoitettiin lopulta paikalleen Postitalon suunnittelun yhteydessä vuonna 1938.

Tämän jälkeen kaupungin keskusta-alueen laajentuminen länteen sekä liikenteen lisääntyminen ja monipuolistuminen ovat muovanneet nykyistä Asema-aukiota ja sen toimintoja useaan otteeseen. Tällä hetkellä aukiotila on pilkottu eri liikennemuotoja palveleviin osiin. Aukiolle on ympätty myös Elielinaukion alle toteutettuun pysäköintilaitokseen johtava ajoramppi. Aukion liikennejärjestelyt sekä kaupunkitila antavat varsin sekavan vaikutelman.

Elielinaukio, toisin kuin Asema-aukio, edustaa kaupunkitilana varsin uutta vaihetta Helsingin keskustan historiassa: vaikka nykyistä Elielinaukiota kehystävät rakennukset ovat peräisin useilta eri vuosikymmeniltä, vanhimmat yli sadan vuoden takaa ja uusimmat 2000-luvun alkupuolelta, on aukio saanut nykyisen muotonsa avoimena aukiotilana pääasiassa vasta 1990-luvulla sekä 2000-luvun alussa vuonna 1996 laaditun asemakaavan pohjalta. Siihen asti alue oli yli 120 vuoden ajan toiminut VR:n konepaja-, ratapiha- ja huoltokäytössä. Näitä toimintoja palvelleista rakennuksista on nykyään jäljellä vain pieni, nykyisin ravintolakäytössä oleva makasiinirakennuksen osa.

Elielinaukion osalta on näköpiirissä uusi vaihe mm. muuttuvien liikennejärjestelyjen vuoksi. Keskeinen kysymys on, missä määrin monien vaiheiden jälkeen lopulta muodostunut aukio voi säilyä avoimena kaupunkitilana.

Tässä selvityksessä tarkastellaan Asema-aukion ja Elielinaukion kaupunkitilallisen historian lisäksi myös aukioita ympäröivien rakennusten historiaa siltä osin kuin niillä on merkitystä aukiotilojen kehyksinä ja rajaavina elementteinä.

Aukioiden kehityshistorian selvittämisen tarkoituksena on palvella lähtökohtana aukioiden tulevissa kehittämis- ja muutoshankkeissa. Erityisesti pitkään julkisen kaupunkitilan ulkopuolella sijainneen Elielinaukion osalta uutta tietoa tarjoava selvitys on tarpeen

Asema-aukio ja Elielinaukio muodostavat nykyisin toisiinsa kiinteästi liittyvän kaupunkitilallisen kokonaisuuden. Onkin perusteltua käsitellä ja arvioida aukioita kokonaisuutena yhteisessä selvityksessä.

Selvitystyötä on edellyttänyt Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, joka yhdessä tilaavana osapuolena olevan varaajaryhmän kanssa valmistelee alueelle ideakilpailua. Selvitys tulee toimimaan kilpailun lähtökohta-aineistona.

Selvityksen ovat laatineet Arkkitehtitoimisto R Schnitzler yhteistyössä Vilhelm Helander, Juha Leiviskä arkkitehdit SAFA:n kanssa. Työstä ovat vastanneet arkkitehdit Rosemarie Schnitzler ja Karita Rytivaara. Asiantuntijana työhön on osallistunut professori emeritus Vilhelm Helander. Työtä on valvonut ja ohjannut Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastosta Pertti Pulkka ja Sakari Mentu. Ohjausryhmän jäsenet ovat kommentoineet työtä sekä esittäneet täydennys- ja tarkennuspyyntöjä.

Keskeisinä lähteinä on käytetty lähirakennuksista ja -alueista aiemmin tehdyt selvitykset: Postitalon rakennushistoriaselvitys (Livady Oy 2017), Rautatientorin kaupunkirakenne- ja ympäristöhistoriallisen selvityksen luonnos (Okulus Oy 05.12.2019) sekä Sokoksen rakennuksen historiaselvitys (Kati Salonen ja Mona Schalin Arkkitehdit Oy, 2017).

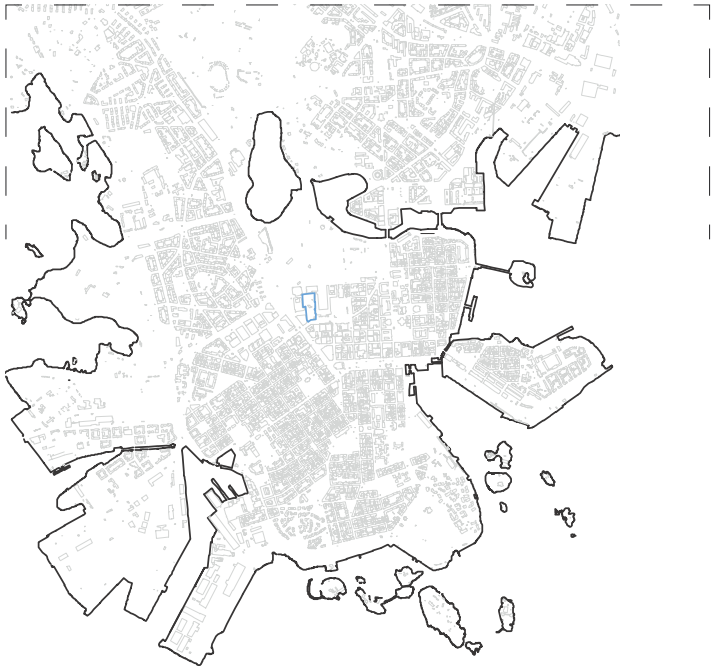
Perustiedot

Asema- ja Elielinaukio, 00100 Helsinki
Kaupunginosa 2 Kluuvi

Alueen rakennukset:
Päärautatieasema v.1918(-19), Eliel Saarinen / sr-1 ja SV
Kaivokatu 1
SOKOS-tavaratalo ja hotelli v.1952, Erkki Huttunan /sr-1
Asema-aukio 2 (hotelli), Mannerheimintie 9 (tavaratalo)
Postitalo v.1938, Jorma Järvi ja Erik Lindroos /sr-1
Mannerheiminaukio 1a
Makasiinirakennus (ravintola VLTVA) v.1910, Bruno Granholm / sr-2
Elielinaukio 2
Kaivotalo v.1955, Pauli Salomaa
Kaivokatu 10
Kalevan talo v.1914, Armas Lindgren / sr-1
Kaivokatu 12
Sanomatalo v.1999, SARC Oy
Töölönlahdenkatu 2
Asemahotelli v.2003, Arkkitehtitoimisto APRT Oy
Elielinaukio 5
Rautatientorin metroasema v.1983,
Kaivokatu 1a
Maanalainen pysäköintilaitos P-Eliel 1998, Arkkitehtitoimisto KVA Oy
Asema-aukio 1
Aukion bussikatos 1998, Arkkitehtitoimisto Juhani Pallasmaa Oy,
Elielinaukio

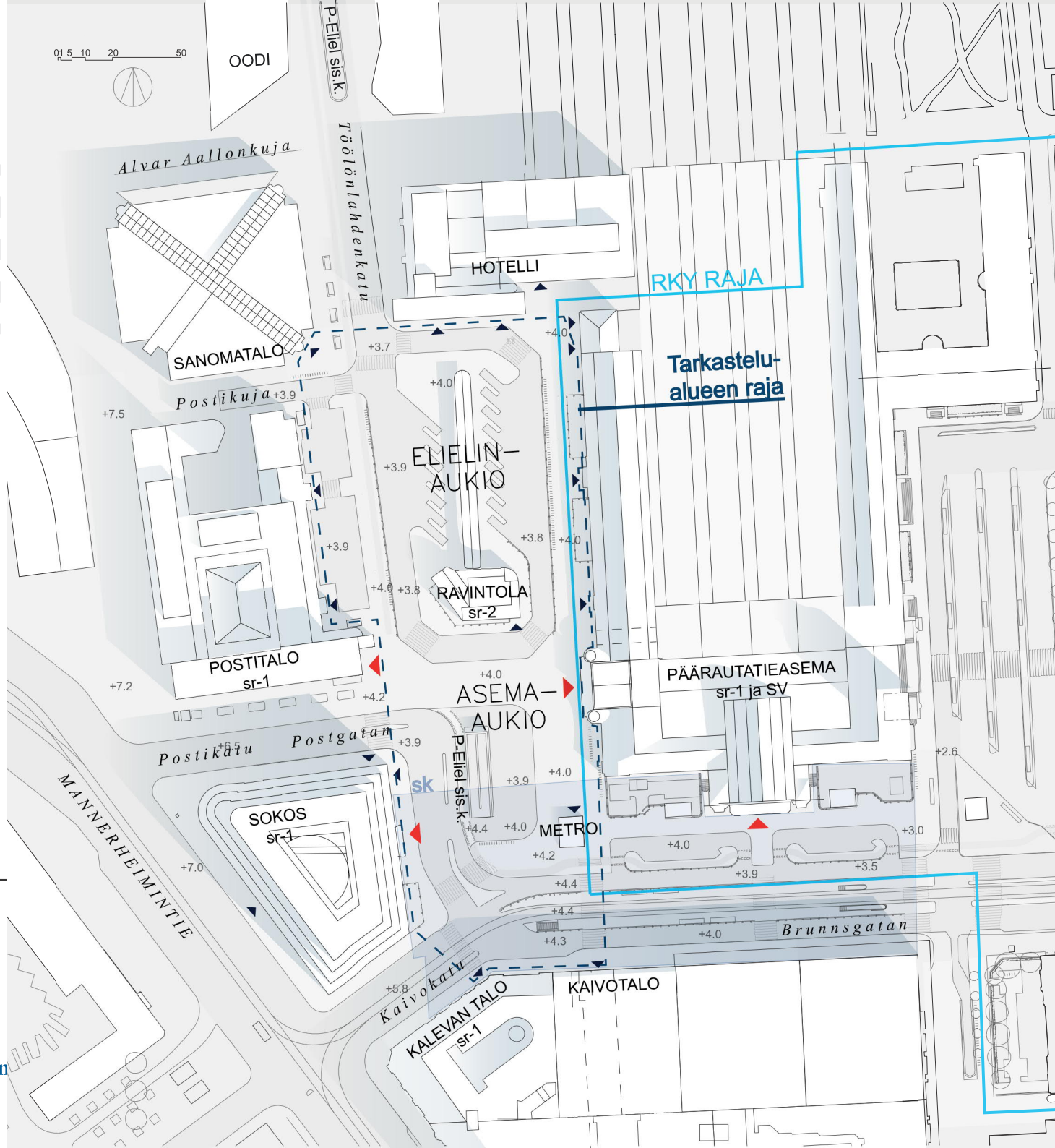
Asemakaavat

10275
Asemakaava vuodelta 1996 koskee koko päärautatieasemarakennusta, asemahotellia, sanomataloa, Kiasmaa, postitaloa, Vltava-rakennusta sekä Postikatua, Elielinaukiota, Asema-aukiota sekä Kaivokatua Sokos-rakennuksesta itään.
Asemakaavassa Asema-aukio ja Elielinaukio on molemmat merkitty avoimiksi aukiotiloiksi: Asema-aukio on osa kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja kaupunkikuvallisesti arvokasta ympäristökokonaisuutta, ja Elielinaukiolla joukkoliikenne ja huoltoajo on sallittu. Rautatieaseman länsisiiven vieressä 14 m leveä alue on määritelty katuaukiotilaksi. Tiloja rajaavista rakennuksista useissa on suojelumerkintä:
sr-1: suojeltava rakennus. Rakennustaiteellisesti ja kaupunkikuvallisesti arvokas rakennus, jota ei saa purkaa. Rakennuksen ulko- tai sisätilojen arkkitehtuuria ei saa muuttaa. Jos muutostoimenpiteitä on jo tehty, tulee tulevaisuudessa palauttaa rakennuksen ominaispiirteitä noudattaen.
sr-2: suojeltava rakennus. Kaupunkikuvallisesti arvokas rakennus, jota ei saa purkaa. Rakennuksen ulkoarkkitehtuuria ei saa muuttaa. Jos muutostoimenpiteitä on jo tehty tulee tulevaisuudessa palauttaa rakennuksen ominaispiirteitä noudattaen.
SV: Valtion omistamien rakennusten suojelusta annetun asetuksen nojalla suojeltu rakennus.
11982
Kaava koskee Kaivokatua ja rautatieaseman edustaa.
sk: Kaupunkikuvan kannalta rakennustaiteellisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokas ympäristökokonaisuus.
7283
Metron maanalaista tunnelitilaa koskeva asemakaava vuodelta 1975
12290
Pisararadan asemakaava vuodelta 2015
12425
Sokos-korttelin ja Asema-aukiota koskeva maanalainen asemakaava vuodelta 2016



Tutkimusalue on merkitty asemapiirustukseen. Selvitystyö koskee Elielinaukiota ja Asema-aukiota ja myös niiden yhteydessä olevia rakennuksia siltä osin kuin ne liittyvät aukioiden historiaan.

Asema- ja Elielinaukion ympäristöhistoriallin



HELSINKI

2. KAUPUNGINOSA, KLUUVI

KORTTELI 103

LIIKENNE-, RAUTATIE-, PUISTO- JA KATUALUE

Alueella a-b-c-d-e-f-g-h-i-j-k
tason +2.0 yläpuolella oleva tila

13. KAUPUNGINOSA, ETU-TÖÖLÖ

KATUALUE

ASEMAKAAVAN MUUTOS 1:1000

(ASEMAKAAVAN MUUTOKSELLA MUODOSTUVAT KORTTELIT 2010–2012 JA 2103 SEKÄ RAUTATIE- JA KATUALUEITA)

ASEMAKAAVAMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET

K

Liike- ja toimitorakennusten korttelialue.

Kadunvarsirakennusten ensimmäinen kerros on varattava myymälä- ja muuksi asiakaspalvelutiloiksi.

Korttelissa 2103 myymälä- ja asiakaspalvelutilojen kerrosala saa olla yhteensä enintään 3500 kem2.

Korttelin 2010 tulee sijoittaa Postikujalta korttelin pohjoissivulle johtava yleisen jalankulun alue tasojen +7 ja +3 välille, joka suunnitellaan niin, että liikuntaesteisten tarpeet otetaan huomioon.

KLH

Hotelli-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue.

Kadunvarsirakennuksen ensimmäinen kerros on varattava myymälä- ja muuksi asiakaspalvelutiloiksi.

Korttelialueelle tulee varata katutasoon yleinen jalankulkuyhteys Elielinaukiolta pohjoiseen, junalaiturelle. Tähän tarkoitukseen varattua lämmitettyä tilaa saadaan rakentaa enintään 1000 kem2 kaavakarttaan merkityn rakennusoikeuden lisäksi.

LRK

Rautatieasema-, toimisto- ja liikerakennusten korttelialue.

klh

klh-merkitylle rakennusalalle saadaan sijoittaa toimisto- ja majoitustiloja.

m

m-merkitylle rakennusalalle saadaan sijoittaa lisäksi myymälä- ja muita asiakaspalvelutiloja rakennuksen 1. kerrokseen.

lra

Rautatieasema-alue. Alueesta tulee varata vähintään 2200 kem2 yleiseksi jalankulkualueeksi, jonka kautta tulee varata katutason jalankulkuyhteys Asema-aukion, Rautatientorin, Kaivokadun ja laiturialueen (lrr) välille. Vapaa jalankulkutila ei pääasiallisesti saa olla 9 metriä kapeampi.

lra-alueelle saadaan lisäksi sijoittaa kioski- ja vastaavia myymälätiloja, ravintolatiloja ja aseman toiminnalle tarpeellisia yleisopalvelutiloja ja toimistoja.

lrr

Laiturialue. Alue saadaan kattaa lämpimäksi tilaksi. Alueelle saadaan sijoittaa tontin kerrosalaan sisältyviä kioskeja yhteensä enintään 200 kem2 ja ravintolatiloja yhteensä enintään 200 kem2, jotka on suunniteltava asemarakennuksen tyyliin hyvin soveltuvalla tavalla.

LR

Rautatiealue.

3 m sen kaava-alueen ulkopuolella oleva viiva, jota vahvistaminen koskee.

Kaupunginosan raja.

Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.

Eri kaavamääräysten alaisten alueenosien välinen raja.

Ohjeellinen eri kaavamääräysten alaisten alueenosien välinen raja.

Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.

2

Kaupunginosan numero.

KLUU
2010

Kaupunginosan nimi.

Korttelin numero.

1

Tontin numero.

POSTIKUJA

Kadun, katuaukion tai puiston nimi.

1100

Rakennusoikeus kerroalaneliömetreinä.

41000+
ma 1800

Lukusarja, joka tontilla yhteenlaskettuna osoittaa rakennusoikeuden kerrosalaneliömetreinä.

Ensimmäinen luku osoittaa kerroksissa sallitun kerrosalan ja jälkimmäinen luku tontin maanalaisissa tiloissa sallitun kerrosalan, jonka saa sijoittaa ylimpään kellarikerrokseen, edellyttäen, että nämä tilat voidaan osittain tai kokonaan valaista suoralla tai välillisellä luonnonvalolla, mikäli tilan käyttötarkoitus sitä vaatii.

22700+1730+
ma 3500

Lukusarja, joka tontilla yhteenlaskettuna osoittaa rakennusoikeuden kerrosalaneliömetreinä.

Ensimmäinen luku osoittaa kerroksissa sallitun tontin pääkäyttötarkoituksen mukaisen kerrosalan. Ensimmäisestä luvusta 700 kem2 on tarkoitettu ilmanvaihtokanavia ja poistohormeja varten.

Toinen luku osoittaa jk-merkinnällä merkityille , pääasiassa läpikulkuliikenteelle tarkoitetulle, katetulle ja lämmitetylle jalankulkualueelle ja torialueelle varatun rakennusoikeuden.

Kolmas luku osoittaa tontin osittain tai kokonaan maantason alapuolisissa tiloissa sallitun pääkäyttötarkoituksen käytetävien tilojen rakennusoikeuden edellyttäen, että nämä tilat voidaan valaista kokonaan tai osittain suoralla tai välillisellä luonnonvalolla, mikäli tilan käyttötarkoitus sitä vaatii. Näistä tiloista saa 1000 kem2 sijoittaa tason +3 yläpuolelle.

Mikäli korttelin 2010 tontille 1 rakennettavan rakennuksen ulkoseinät rakennetaan kaksinkertaisina lasiseininä, saadaan rakennusalalle sijoittuva lasiseinien välinen ala, alkaen toisesta maanpäällisestä kerroksesta ylöspäin, rakentaa kaavakarttaan merkityn rakennusoikeuden lisäksi.

Korttelin 2010 saadaan rakentaa enintään neljä kellaria. Alimman kellarin lattia saadaan rakentaa likimääräiseen tasoon –17.

VII

Roomalainen numero osoittaa rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.

III ½

Murtoluku roomalaisen numeron jäljessä osoittaa, kuinka suuren osan rakennuksen suurimman kerroksen alasta saa kaavassa lukumäärältaan mainittujen kerrosten yläpuolella olevasta tilasta kerrosluvun estämättä käyttää kerrosalaan laskettavaksi tilaksi.

+3.0

Maanpinnan likimääräinen korkeusasema.

+42.0

Rakennuksen vesikaton ylimmän kohdan korkeusasema.

+39.5

Rakennuksen julkisivupinnan ja vesikaton leikkauskohdan ylin korkeusasema.

Rakennusala.

sv

Valtion omistamien rakennusten suojelusta annetun asetuksen nojalla suojeltu rakennus.

sr-1

Suojeltava rakennus. Rakennustaiteellisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokas rakennus, jota ei saa purkaa eikä siinä saa suorittaa sellaisia korjaus-, muutos- ja lisärakentamistöitä, jotka tärvelevät julkisivujen, vesikaton tai sisätilojen rakennustaiteellista tai kulttuurihistoriallista arvoa tai tyyliä.

Mikäli rakennuksessa on aikaisemmin suoritettu tällaisia toimenpiteitä, on rakennus korjaus-, muutos- ja lisärakentamistöiden yhteydessä pyrittävä korjaamaan rakennuksen tyyliin hyvin soveltuvalla tavalla.

Korttelin 2011 tontilla 1 sijaitsevan, suojeltavan asemarakennuksen arvokkaat sisätilat, kuten asemahalli, lippuhalli ja ravintolat, sisäänluloaulat, porrashuoneet, kongressi- ja istuntosalit sekä presidentin odotustilat tulee säilyttää siten, että niiden rakennustaiteellista ja historiallista arvoa tai tyyliä ei turmella.

Korttelissa 2103 sijaitsevan, suojeltavan postitalon arvokkaat sisätilat, kuten asiakaspalveluhalli, sisäänluloaulat ja porrashuoneet tulee säilyttää siten, että niiden rakennustaiteellista arvoa tai tyyliä ei turmella.

sr-2

Suojeltava rakennus. Kaupunkikuvallisesti arvokkaan rakennuksen Asema-aukion puoleiset julkisivut ja vesikaton perusmuoto tulee säilyttää. Muutokset tulee tehdä niin että ne noudattavat rakennuksen tyyliä.

Kortteleiden kadun- ja rata-alueen puoleisten työ- ja majoitushuoneiden ulkovaipan ääneneristävyyden liikennemelua vastaan on oltava vähintään 35 dB(A).
Postikujan ja Läntisen Teatterikujan puolella vaatimus on 30 dB(A).

v

Valokatteen rakennusala.

ma

Maanalainen tila.

mek

Metroaseman sisäänkäynnin rakennusala.

mam

Alueen osa, jolle saa sijoittaa metron ilmastointikuilun.

au

Tontin osa, joka on varattu yleiseen jalankulkuun ja joka on rakennettava siten, että se liittyy viereiseen katuun tai katuaukioon.

Istutettava alueen osa.

Säilytettävä puurivi.

Istutettava puurivi.

Katu.

Katuaukio.

Yleiselle jalankululle varattu alueen osa.

jk

Sijainniltaan ohjeellinen korttelialueelle sijoittuva, pääosin rakennuksen koko sisäkorkeudelta avoimeksi jätettävä ja pääasiassa läpikulku-liikenteelle tarkoitettu katettu ja lämmitetty jalankulkualue. Alueen pohjoisjulkisivu on rakennettava pääosin läpinäkyvänä lasiseinänä, eikä alueelle saa sijoittaa ilmanvaihtokanavia tai poistohormeja.

jk2

Yleiselle jalankululle varattu korttelinosa, joka tulee rakentaa samaan tasoon viereisen katuaukion kanssa ja materiaaleiltaan siihen sopivaksi. Alueelle saa rakentaa asema-rakennuksen kellarikerroksen ikkunoiden tarvitsemat valokuilut. Alueelle ei saa sijoittaa autopaikkoja, lastauslaitureita, kioskeja eikä muita jalankulkua haittaavia rakennelmia.

mak

Ohjeellinen alueen osa, jolle saa sijoittaa matkustajia ja yleistä jalankulkua palvelevan jalankulkutunnelin tason +2 alapuolelle.

h

Ohjeellinen alueen osa, jolla ajo on sallittu.

Ohjeellinen luiska.

Asema-aukiolle saadaan rakentaa maanalaiseen pysäköintilaitokseen johtava ajoluiska. Ajoluiskan sovittamiseen arvokkaaseen kaupunkitilaan tulee kiinnittää erityistä huomiota.

jk/h

Ohjeellinen alueen osa, jolla joukkoliikenne ja huoltoajo on sallittu.

p

Ohjeellinen maantasoinen pysäköintialue.

Tontin 2010/1 autopaikkavelvollisuus on 50 autopaikkaa. Sen lisäksi saadaan rakentaa enintään 100 autopaikkaa. Autopaikat tulee sijoittaa maanalaisiin tiloihin tai muualle kaava-alueelle rakennettavaan yleiseen pysäköintilaitokseen.

Tontin 2011/1 autopaikkavelvollisuus on 100 autopaikkaa. Autopaikat tulee sijoittaa kaava-alueelle rakennettavaan yleiseen pysäköintilaitokseen.

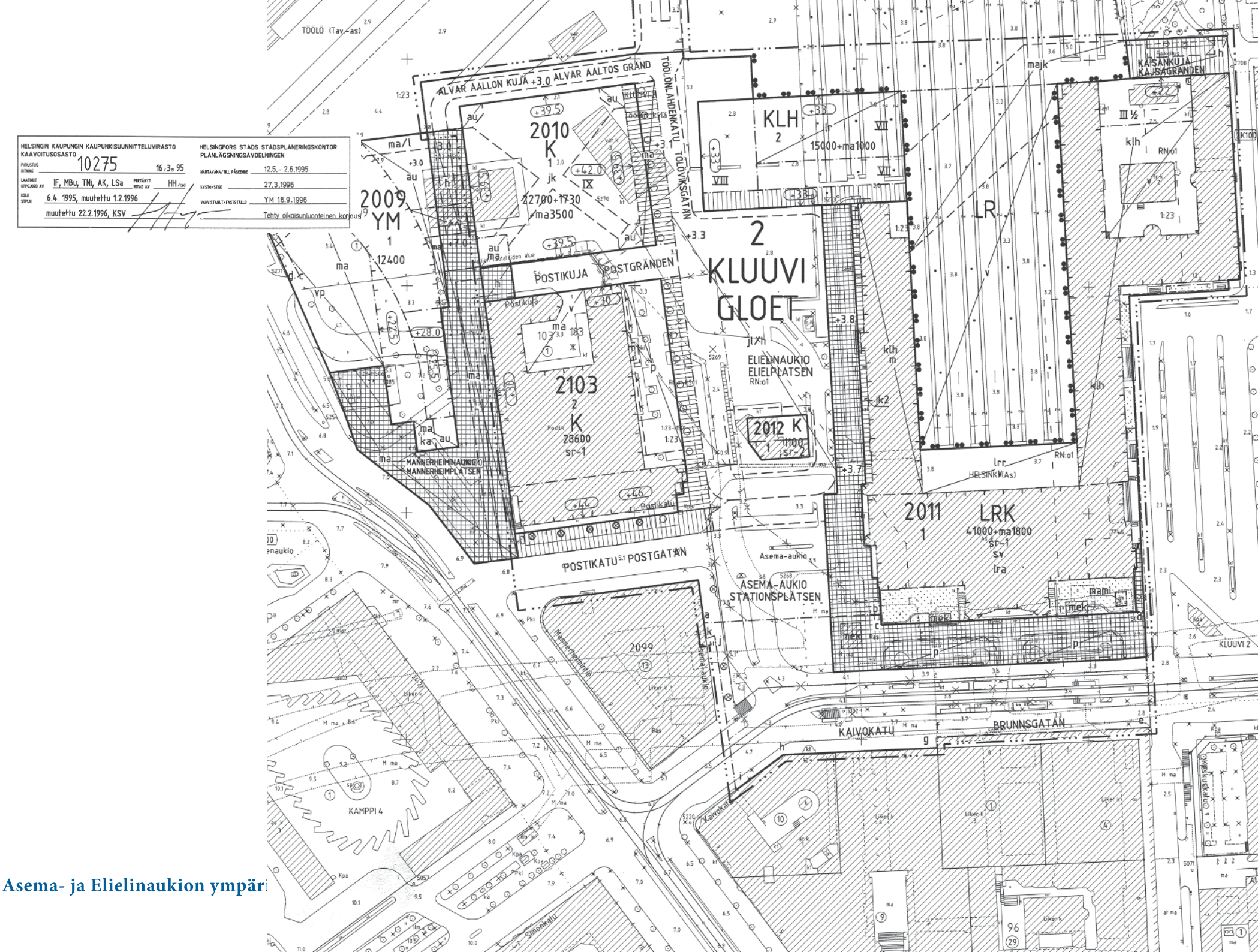
Sen lisäksi saadaan rakentaa enintään 100 autopaikkaa matkustajien saatto-ja liityntäliikennettä varten, jotka tulee sijoittaa yleiseen pysäköintilaitokseen.

Tontin 2011/2 autopaikkavelvollisuus on 40 autopaikkaa. Autopaikat tulee sijoittaa kaava-alueelle rakennettavaan yleiseen pysäköintilaitokseen.

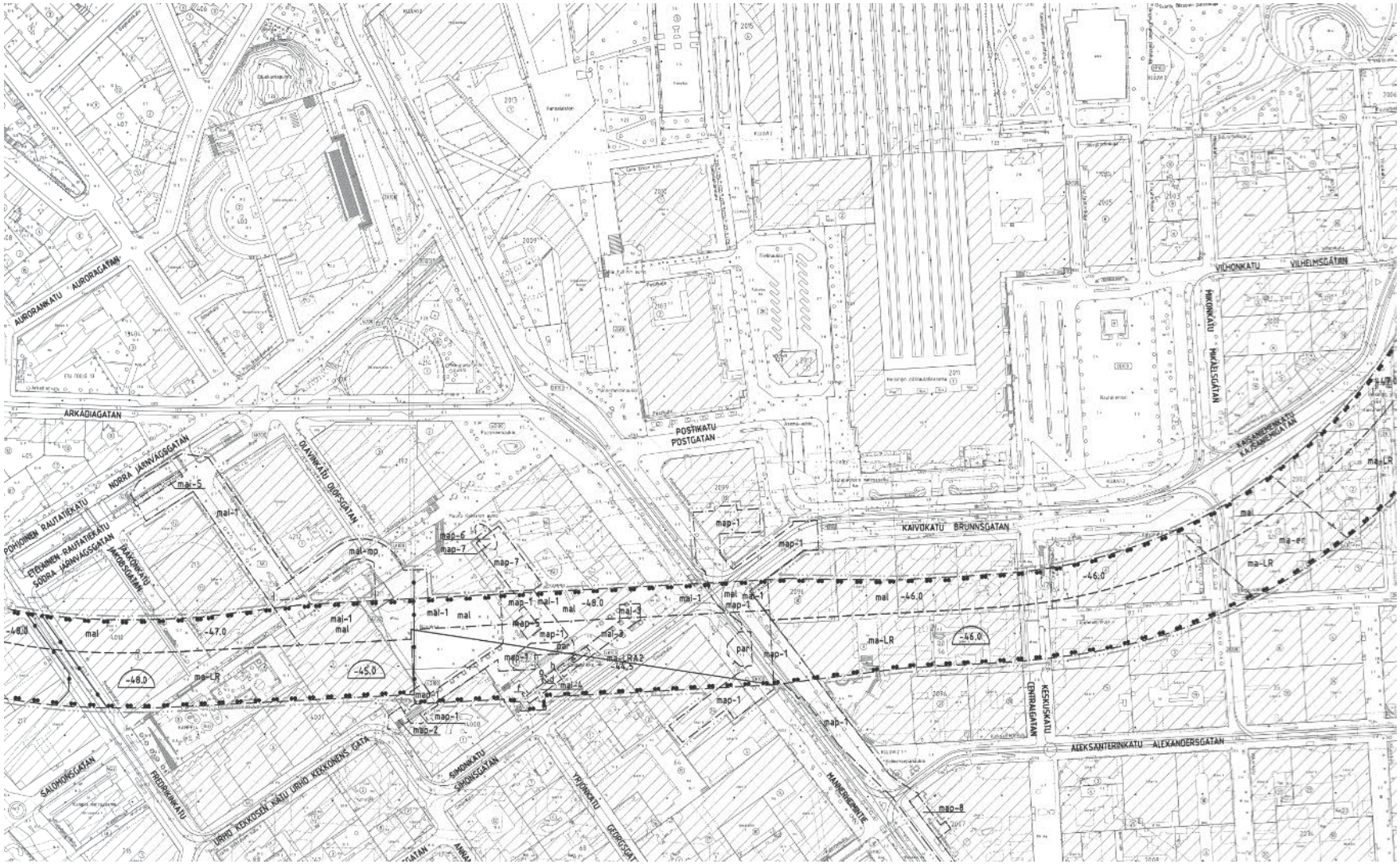
Korttelin 2012/1 autopaikkavelvollisuus on 3 autopaikkaa. Autopaikat tulee sijoittaa kaava-alueelle rakennettavaan yleiseen pysäköintilaitokseen.

Tontin 2103/2 autopaikkavelvollisuus on 60 autopaikkaa. Autopaikat tulee sijoittaa maanalaisiin tiloihin tai p-merkitylle tontin osalle. Näistä tulee kuitenkin vähintään 45 sijoittaa tontille rakennettavan yleisen pysäköintilaitoksen osaksi tai muualle kaava-alueelle rakennettavaan yleiseen pysäköintilaitokseen.

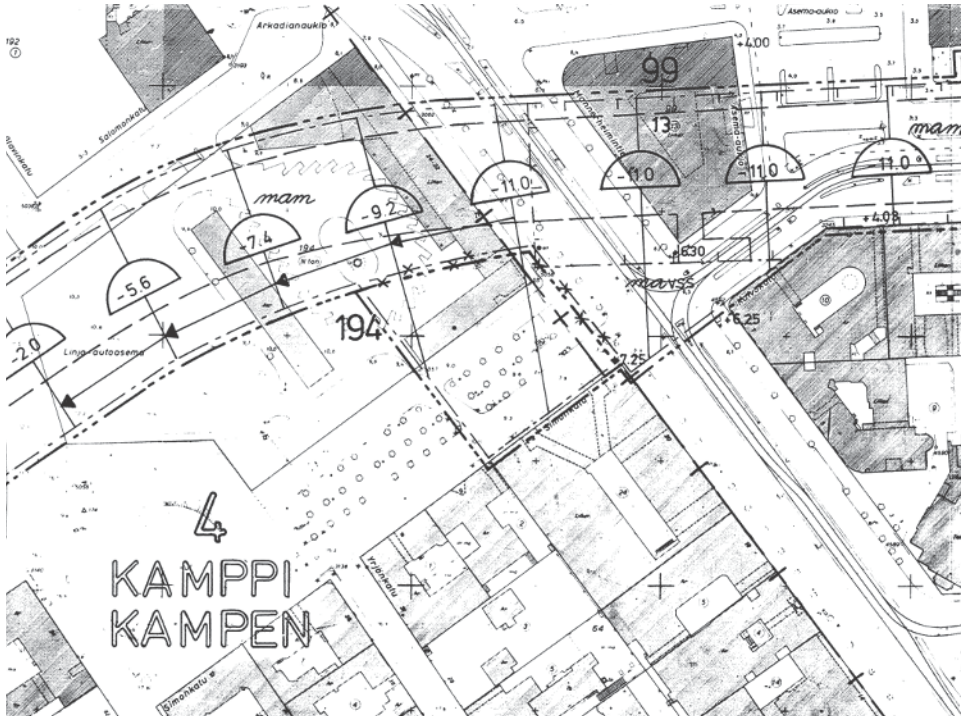
Kaava-alueelle saadaan rakentaa yleinen pysäköintilaitos, johon saadaan sijoittaa 500 autopaikkaa. Se saadaan rakentaa korttelelssa tai katualueilla sijaitseviin maanalaisiin tiloihin.



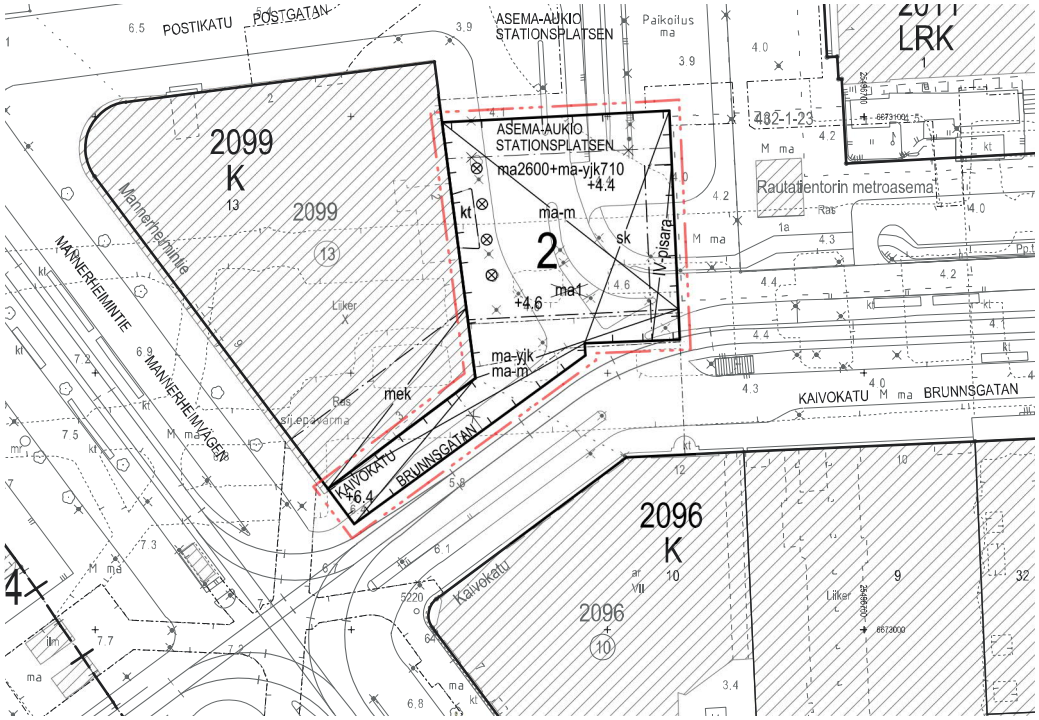
Asema- ja Elielinaukion ympäri



Ote pisararatta koskevasta kaavasta nro 12290. Raiteisto tulee sijaitsemaan maan alla (n.-44.0), Sokos-rakennuksen kohdalle on merkitty yhteys asematunneliin. Asemakaavan ratasuunnitelman vaikutus tutkimusalueen maanpäällisiin rakenteisiin on vähäinen.
kartta.hel.fi



Ote alueella voimassa olevasta metroa koskevasta kaavasta nro 7283.
kartta.hel.fi



Ote alueella voimassa olevasta, Sokos-liiketilakorttelin maanalaisia tiloja koskevasta kaavasta nro 12425.
kartta.hel.fi

KARTTATUTKIELMA

Kluuvinlahden pohjukasta Helsingin ydinkeskustaksi

Aseman seutu on nykyisin Helsingin ydinkeskustaa. Karttatutkielmassa esitetään alueen tärkeimmät muutokset osana koko kaupungin kehitystä.

Helsingin pääkaupungiksi rakentamista ohjanneissa J.A. Ehrentrömin ruutuasemakaavoissa ja niiden 1830-luvulla tehdyissä täydennyksissä korttelirakenne ulottui luoteessa Kaisaniemen puiston eteläreunaan ja nykyisen Lasipalatsin luoteissivun linjaan. Tuolloin jo pääosin täytetystä Kluuvinlahdesta oli jäljellä vielä Töölönlahteen liittyvä pohjukka, ja sen jatkeena pieni poukama tarkastelualueen pohjoisosassa nykyisen asemarakennuksen pohjoisosan paikkeilla. Nykyinen Elielinaukio oli Kluuvinlahden rantapuistoa. Asema-aukion kohdalla sijaitsi tuolloin vielä osa sittemmin supistunutta Hillerin korttelia.

1850-luvulla alettiin asemakaavoissa varata tontteja myös teollisuudelle. Kaasulaitosta varten kaavoitettiin tontti Heikinesplanadien, nykyisen Mannerheimintien varrelle välittömästi aiemmin kaavoitetetun alueen yhteyteen korttelien luoteispuolelle. Ratkaiseva muutos tapahtui, kun uusi junaraiteisto johdettiin Töölönlahden yli, ja ensimmäinen asemarakennus valmistui v. 1862 Kaivokadun varrelle. Aseman itäpuolelle, sen pääsisäänkäynnin eteen alettiin kaavailla julkista torialuetta, nykyistä Rautatientoria. Ensimmäisen asemarakennuksen länsipuolella sijaitsi paitsi raiteet ja matkustajakatos rata-alueen takana myös konepaja- ja teollisuusrakennuksia. Nykyisen Elielinaukion seutu toimi yli sata vuotta VR:n huolto- ja ratapiha-alueena. Uuden Asema-aukion tarve nousi esiin vasta uuden asemarakennuksen sijoituspaikkaa ja muotoa hahmoteltaessa.

Asemarakennusta suunniteltaessa 1800- ja 1900-luvun vaihteessa kaupunki kasvoi nopeasti, ja teollisuutta ryhdyttiin siirtämään pois keskeiseksi muuttuvalta alueelta. Aseman ympäristössä tapahtui jatkuvaa rakentamista alueen muuttuessa kaupungin liikekeskustaksi. Tästä esimerkkinä on Kalevan talo, johon Seurahuoneen hotelli ja ravintola siirtyivät uuden aseman tuntumaan.[1]

Uusi Eliel Saarisen suunnitelmien mukaan toteutettu asemarakennus avautui Rautatientorin lisäksi etelään ja länteen. Uusien sisäänkäyntien edustoille tarvittiin väljiä ja avoimia kaupunkitiloja. Asemarakennuksen länsipuolelle alettiin hahmotella uutta aukiota, vaikka lähialueen teollisuuslaitokset, kuten Kaasulaitos nykyisen Postitalon paikalla tai alkoholijuomien tuotantolaitos Soopelin korttelissa Kaivokadun eteläsivulla, vielä pitkään säilyivät paikoillaan.

Eliel Saarisen Suur-Helsinki-suunnitelma vuodelta 1918 pyrki vastaamaan kasvavan kaupungin tuomiin haasteisiin. Tämä ideasuunnitelma käynnisti keskustaa koskevien asemakaavakilpailujen ja ehdotusten sarjan. Ratkaisuista ei kuitenkaan missään vaiheessa syntynyt yksimielisyyttä. Rautatieaseman länsipuolen kehitys ja Asema-aukion muodostuminen etenivät osaratkaisujen varassa.

Ruutukaavan koordinaatisto kääntyi Hillerin korttelissa (kortteli nro 99) Heikinkadun, nykyisen Mannerheimintien suuntaiseksi vielä 1930-luvun alussa. Postitalon kohdalla sijainneen Kaasulaitoksen sekä rautateiden Helsingin konepajan ja ratapihan rakennukset noudattivat tätä nykyisen Mannerheimintien suuntaista koordinaatistoa.

Postitalon valmistuminen v. 1938 käynnisti lähiympäristön kortteleiden koordinaatiston muutoksen aseman länsipuolella likimain asemarakennuksen suuntaiseksi. Tässä vaiheessa Asema-aukio lopulta sai hahmonsa ja kaavoitettiin paikalleen.

Entinen Hillerin kortteli, jonka paikalle ryhdyttiin suunnittelemaan Sokoksen uutta liike-

1 Schulman, s 16

ja hotellirakennusta, supistettiin nykyiseen muotoonsa. Uusi Postikatu suuntautui suoraan kohti aseman läntistä pääsisäänkäyntiä.

Funktionalismin ja jälleenrakentamisvuosien arkkitehtoniset ihanteet antoivat leimansa Asema-aukion länsisivulle 1930-luvulta aina 1950-luvulle. Tästä esimerkkeinä Postitalon ja SOK:n liikepalatsi sekä aukion eteläsivulla sijaitseva Kaivotalo.

Voimakas autoistuminen 1960-luvulla vaikutti myös aseman seutuun. Autoliikenne sekä -paikoitus valtasi asema-aukion. Syntyi ajatus jalankulkijoiden siirtämisestä maan alle, joka toteutui vuonna 1967, kun asematunneli valmistui.

Kantakaupungin tiivistyminen ja autoistuminen muodostivat uhkan myös vanhalle rakennuskannalle, jota purettiin uuden tieltä. Myös tutkimusalueen lähiympäristön rakennuksiä purettiin, ja rakennettiin uutta, esimerkkinä ns. Makkaratalo entisen Skohan talon paikalla. Lähes kaikki vanhojen tehdasympäristöjen rakennukset purettiin.

Vihdoin 1970-luvulla keskustaa alettiin vähitellen kehittää myös jalankulun ja julkisen liikenteen ehdoilla. Vuonna 1983 valmistui Helsingin metron ensimmäinen osa. Tässä yhteydessä asema-aukiolle syntyi uusia rakennelmia eli metron sisäänkäyntiportaikkoja ja -paviljonkeja.

Helsingin keskustan kehityshistorian tärkeä vaihe on ollut muutoksen tulpaksi koetun, Töölönlahden rannalle ulottuvan, rautateiden ratapiha- ja huoltoalueen 1980-luvulta lähtien alkanut asteittainen vapautuminen muuhun käyttöön.

Elielinaukio syntyi ns. Töölönlahden aloituskorttelin kaavan osana. Se muodostui julkiseksi kaupunkitilaksi, kun vuonna 1996 vahvistetulla entistä suljettua rautatiealuetta koskevalla asemakaavalla valmisteltiin Töölönlahteen päin suuntautuvien uusien korttelien rakentamista.

Viime vuosikymmenien lasi- ja teräsarkkitehtuurin ihanteet näkyvät aukiota rajaavissa Sanomatalossa ja Asemahotellirakennuksessa. Keskusta-alueen tiivistyessä asema-aukio ja Elielinaukio ovat saaneet yhä keskeisemmän aseman Helsingin kaupunkirakenteessa.

Kaikkien seuraavilla kahdella aukeamalla olevien kartta- ja ilmavalokuvaotteitten lähteinä on Helsingin karttapalvelu *kartta.hel.fi*

Kluuvinlahti noin v.1810. Berndt Aminoff, Drag ur Gloets historia. Helsingfors i forna tider. Föreningen för Helsingfors historia 1938

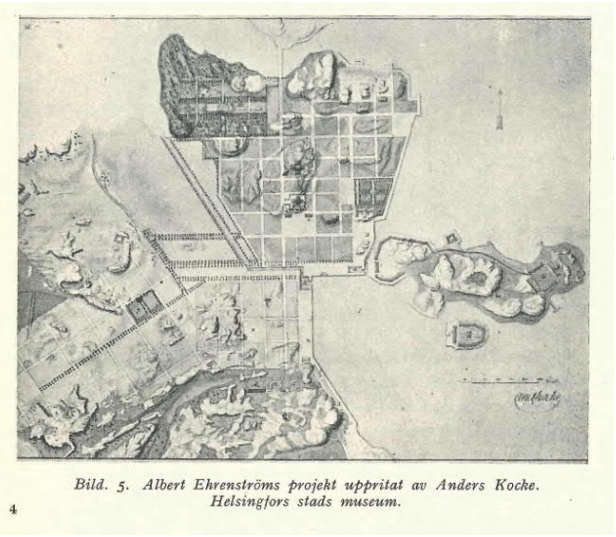
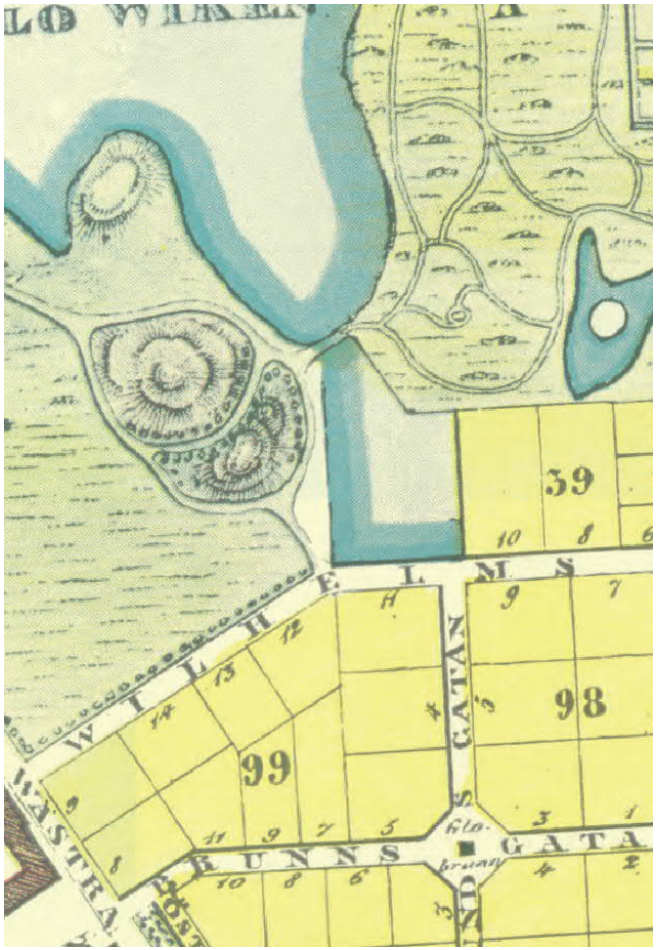


Bild. 5. Albert Ehrenströms projekt uppritat av Anders Kocke. Helsingfors stads museum.

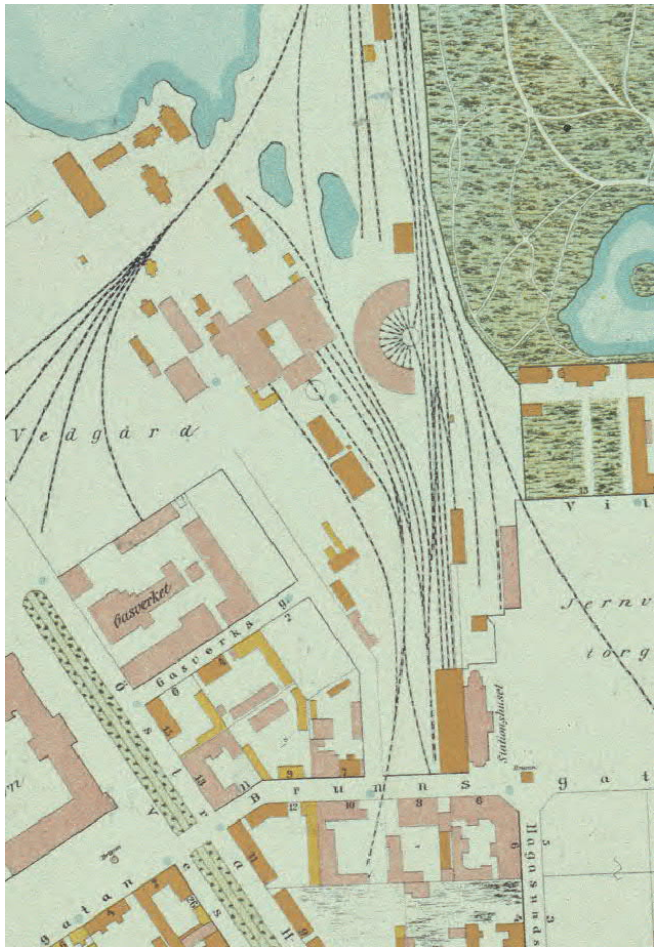
Karttasarja, otteet 1:5000

(kartat ja ilmakuvat: kartta.hel.fi)



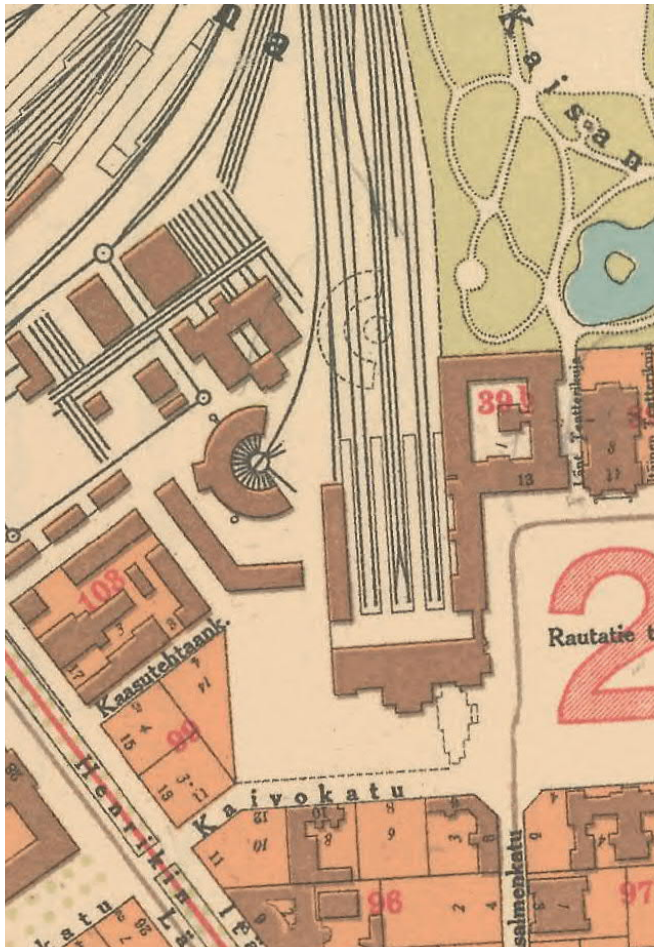
1838 / Helsingin kartta julk. C.W. Gylden

Osa entistä Kluuvinlahtea ja sen ranta-alueita on jaettu rakennus- tai puutarhatonteiksi. Nykyiselle asemanseudulle on hahmoteltu ensimmäiset korttelit. Nykyisen asemarakennuksen paikkeilla on edelleen osa vanhaa Kluuvinlahtea.



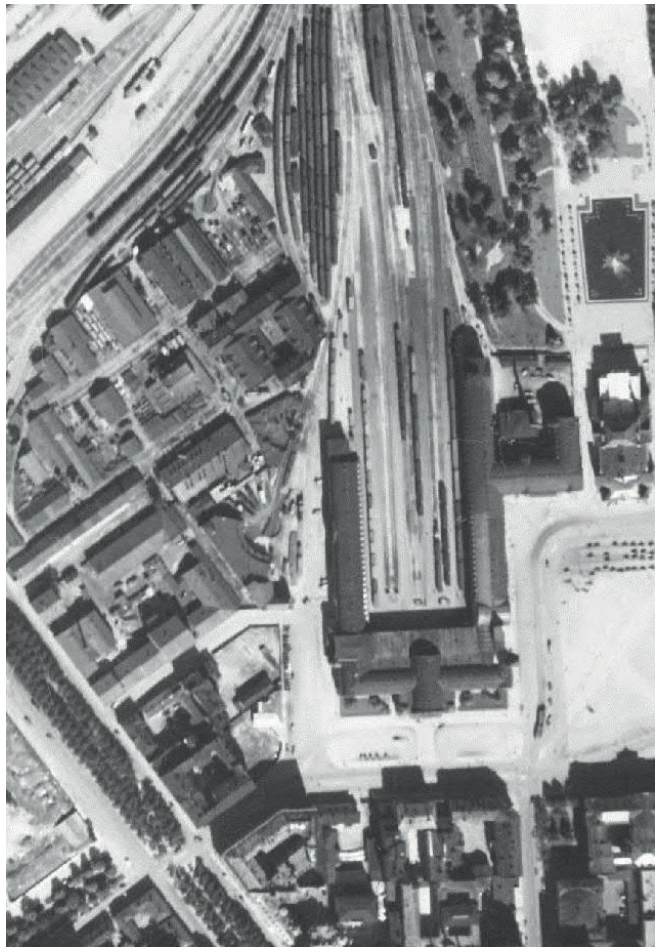
1878 / Helsingin kartta laat. Claës Kjerrström

Kluuvinlahden pohjukka on täytetty, ja Töölönlahden poikki on rakennettu junarata. Ensimmäisen asemarakennuksen itäpuolella on Rautatientori. Rata katkaisee aiemmin rakennetun Vilhonkadun, rata ulottuu myös Kaivokadun poikki. Tarkastelualue on osaksi ratapiha- ja konepaja-aluetta, ja osa aiemmin nykyistä laajempaa Hilleri-korttelia.



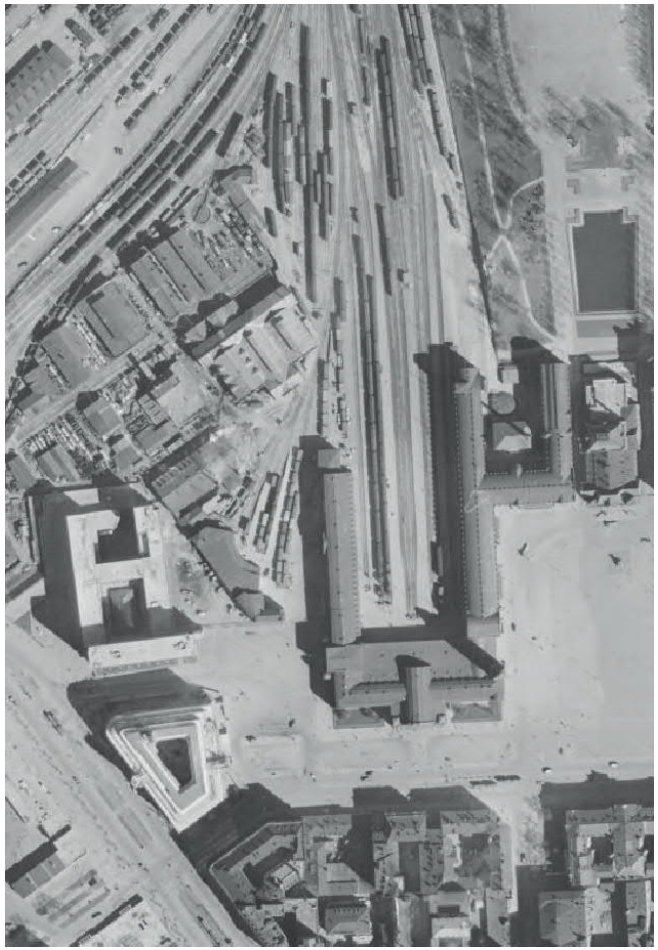
1909 / Helsingin opaskartta

Rautatiehallituksessa virkatyönä hahmotteltu uusi asemarakennus sekä ratapihajärjestelyt esitettyinä opaskartassa. Aseman länsipuolelle on kaavailtu aukiota Hilleri-korttelia typistämällä.



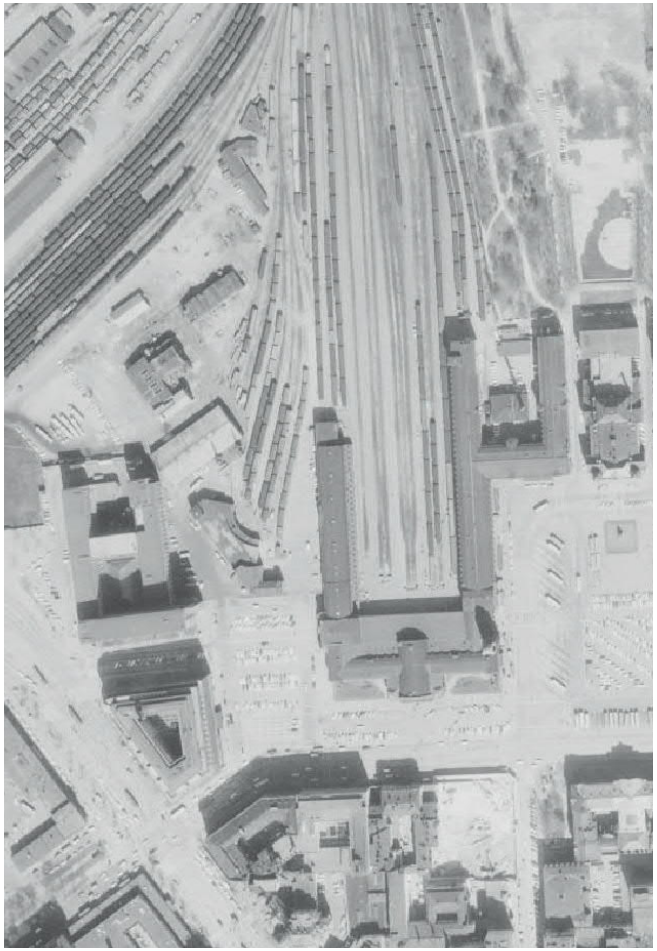
1932 / ortoilmakuva

Eliel Saarisen suunnittelema asemarakennus oli vaiheittain valmistunut vuoteen 1918 mennessä, mutta rakennuksen länsipuolen kaupunkirakenne on yhä 1930-luvulla jäsentymätön, suurelta osin teollisuus- ja ratapihakäytössä.



1943 / ortoilmakuva

Postitalo on valmistunut ja SOK:n liikepalatsi on rakenteilla. Nämä uudet rakennukset irrottautuvat lähiympäristön kaupunkirakenteen aiemmasta koordinaatistosta, sekä pienimittakaavaisesta rakeisuudesta.
Asema-aukiolle on muodostunut kaupunkitilaa rajaavat kehykset.

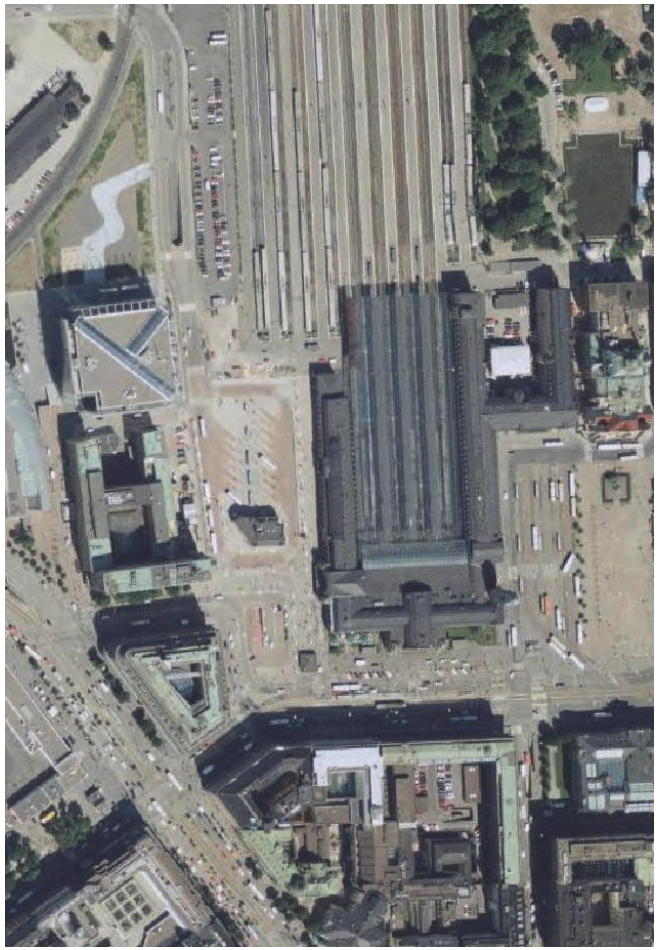


1964 / ortoilmakuva

Punatiilisia teollisuusrakennuksia on alettu purkaa aseman luoteispuolelta. Myös ns. Skohan talo on purettu. Keskustatoiminnat valtaavat alaa. Asema-aukio on autojen valtaama. Konepaja- ja ratapiha-aikainen varastomakasiini rajaa aukiota edelleen pohjoisessa.

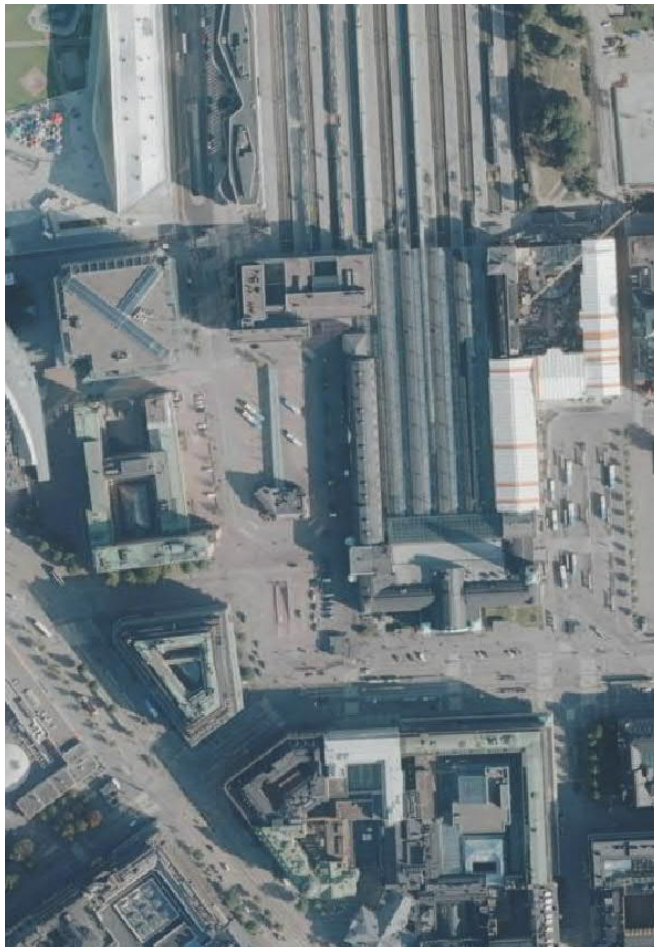
1988 / ortoilmakuva

Pääosa ratapihan raiteistosta sekä konepaja-alueen rakennuksista on purettu. Vapautuneet alueet ovat muuttuneet autopaikoituskentiksi. Etelän puoleinen Soopelin kortteli on tiivistynyt kaupungistumisen myötä, ja metroaseman sisäänkäynnit ovat ilmestyneet katukuvaan.



2001 /ortoilmakuva

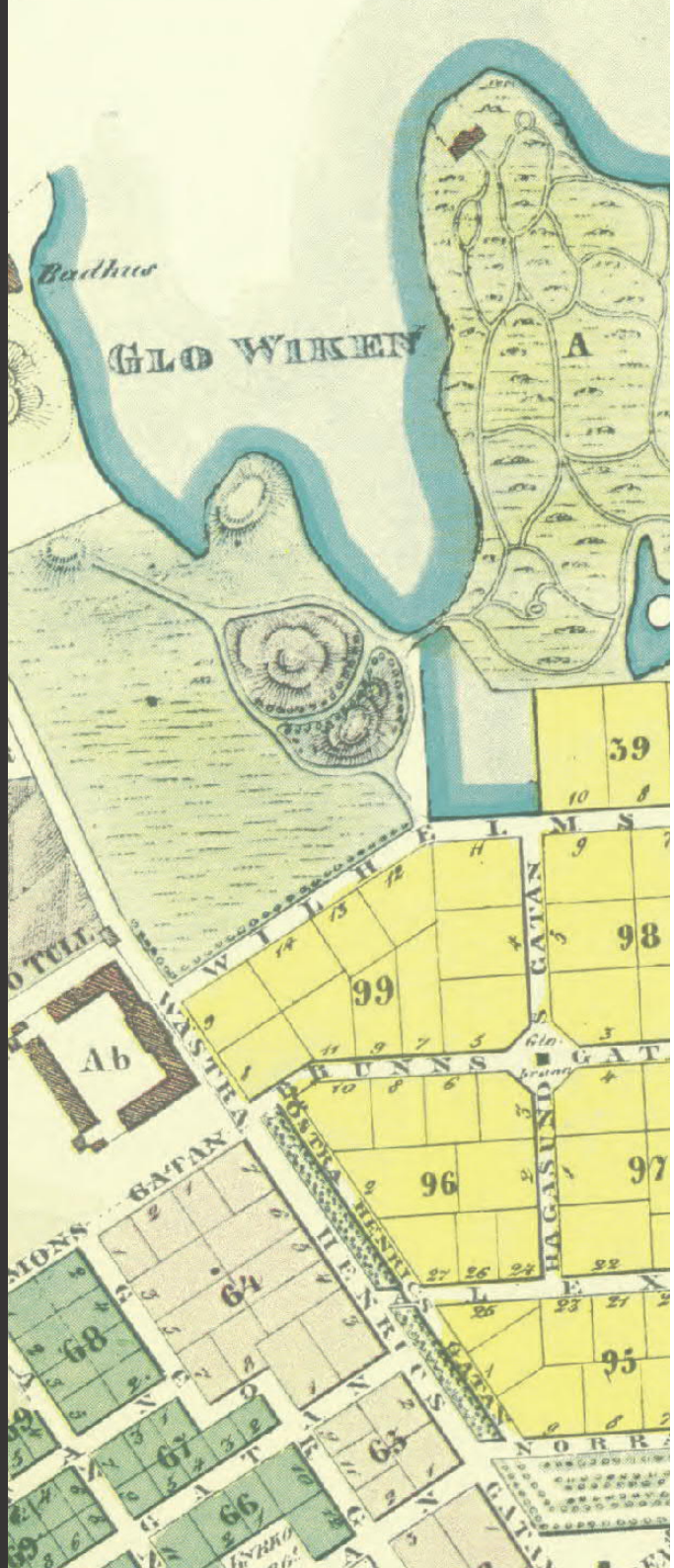
Elielinaukio on kaavoitettu edellisellä vuosikymmenellä. Sen pohjoissivulle rajoittuvat rautatien henkilöliikennettä palvelevat uudet lisäraiteet. Sanomatalo on rakennettu aukion luoteiskulmaan, jonne sitä lävistävä puolijulkinen galleriatila avautuu. Asema-aukion jakaa kahtia Elielinaukion alle rakennettuun pysäköintilaitokseen johtava ajoramppi.



2019 / ortoilmakuva

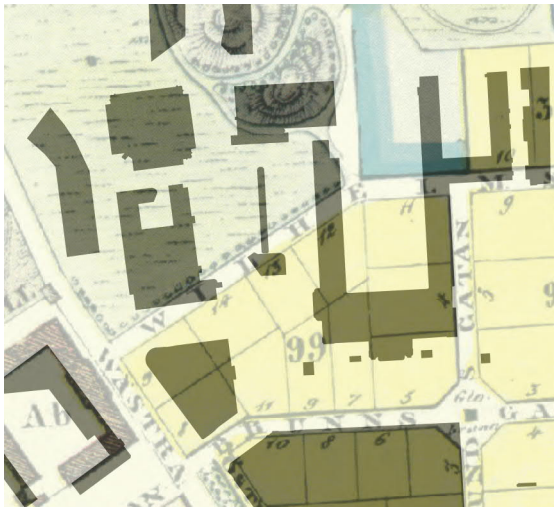
Elielinaukio on saanut nykyisen muotonsa. Linja-autojen pysäköintikatos halkaisee aukion. Pohjoista sivua rajaa 2000-luvun alussa rakennettu asemahotelli. Aukiolta on muodostunut tärkeä yhteys pohjoispuolelle radan varrelle rakennettuihin uusiin toimisto- ja asuinkortteleihin sekä uuteen keskustakirjastoon Oodiin.

YMPÄRISTÖHISTORIA



Kluuvinlahden pohjukka ja rautatie vuonna 1862

Asema-aukio ja Elielinaukio Helsingin keskustassa Kluuvin kaupunginosassa muodostavat nykyisin yhtenäisen, kahden toisiinsa liittyvän aukion tilaparin, jota kehystävät yli sadan vuoden eri vaiheissa aikana rakennetut rakennukset.



Ote vuoden 1838 kartasta, johon nykyinen rakennuskanta merkitty mustalla.

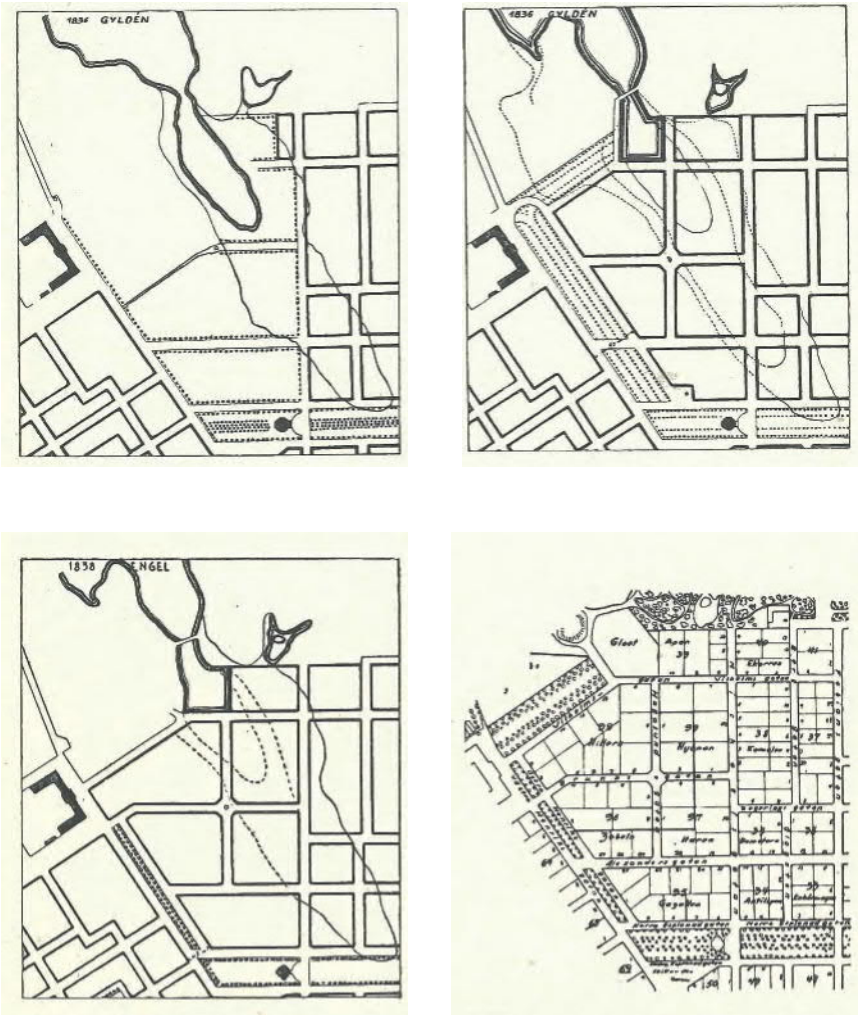
<1838 / Helsingin kartta julk. C.W. Gylden

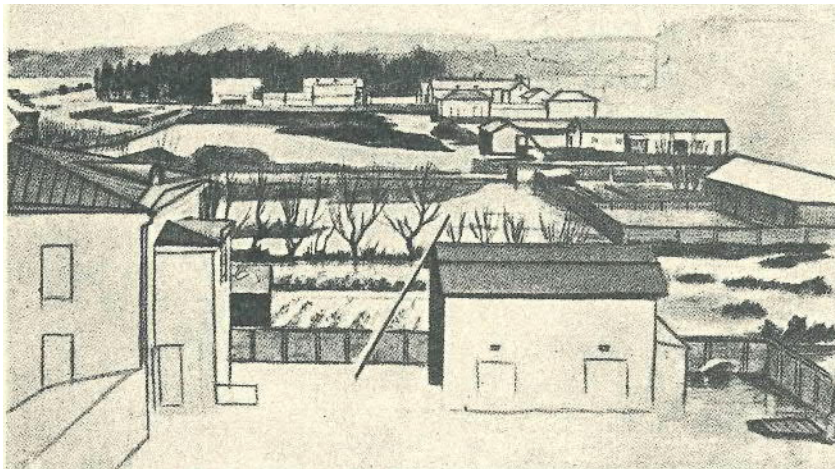
Aukioiden kehityshistoriat poikkeavat kuitenkin oleellisesti toisistaan. Asema-aukio muodostui vähitellen 1900-luvun alkuvuosikymmeninä uuden asemarakennuksen rakentamisen yhteydessä: ratapiha-aluetta, mutta myös jo rakennettuja korttelialueita raivattiin aukion tieltä, ja se sai nykyisen muotonsa pääosin 1930-luvun lopulla. Nykyisen Elielinaukion paikalla sitä vastoin oli aseman syntyessä vielä jäänteitä Kluuvinlahden pohjukasta ja se oli osa rantavyöhykettä. Rautatien rakentamisesta eli vuodesta 1862 lähtien alue oli pitkälti yli sadan vuoden ajan kaupunkilaisilta suljettua rautatielaitoksen konepaja-, huolto- ja ratapiha-aluetta. Elielinaukio julkisena kaupunkitilana syntyi vasta 1990-luvulla, ja vahvistui vuoden 1996 asemakaavan myötä.

Aukioiden sijaintialueen historia liittyy erottamattomasti entisen Kluuvinlahden vaiheittaiseen täyttämiseen ja rakennusmaaksi muokkaamiseen. Vielä 1800-luvun alussa Kluuvinlahti ulottui kiilamaisena nykyisen Töölönlahden pohjukasta aina nykyisen Esplanadinkappelin tuntumaan.

Johan Albrecht Ehrenströmin laatimissa asemakaavoissa vuosilta 1812-1820 korttelit ei-

Arkkitehtitoimisto R Schnitzler / Vilhelm Helander, Juha Leiviskä, arkkitehdit SAFA





Magnus v. Wrightin piirustus rautatieaseman seuduilta 1840-luvulta . HKM

<Karttasarja Kluuvin alueen kaavoituksesta Gyldenin vuoden 1838 kartan mukaisiksi kortteleiksi. Berndt Aminoff artikkelissaan Drag ur Gloets historia Helsingfors i forna tider. Föreningen för Helsingfors historia, 1938.

vät ulottuneet tässä tarkastelussa olevien aukioiden alueelle: täytettäväksi ehdotettu Kluuvinlahti ranta-alueineen oli esitetty suunnitelmassa laajaksi puistoalueeksi, jota halkoi kanava.

Mikonkadun länsipuolella ja nykyisen Mannerheimintien koillispuolella olevan alueen suunnittelua täydennettiin 1830-luvulla, vuoroin Carl Ludvig Engelin ja kaupungin maanmittareiden, aluksi Simon Grönlundin ja 1830-luvun lopulla Claës Wilhelm Gyldénin asemakaavoilla. Näin syntyivät nykyisen Lasipalatsin edustalle ulotettujen Heikinesplanadien puistokatuvyöhyke sekä uudet korttelit Kaivokadun eri puolille. Nämä jouduttiin rakentamaan suureksi osaksi täyttömaalle. Nykyisen Asema-aukion kohdalla sijaitsi vielä kaavoissakin esitetty Hillerin kortteli.

Nykyisen Elielinaukion alue pysyi rakentamattomana 1860-luvulle asti osana vähitellen täytetyn Kluuvinlahden rantapuistoa. Kluuvinlahden pohjukkaan jänyt vesialue ulottui nykyisen rautatieaseman pohjoissiipiin asti.

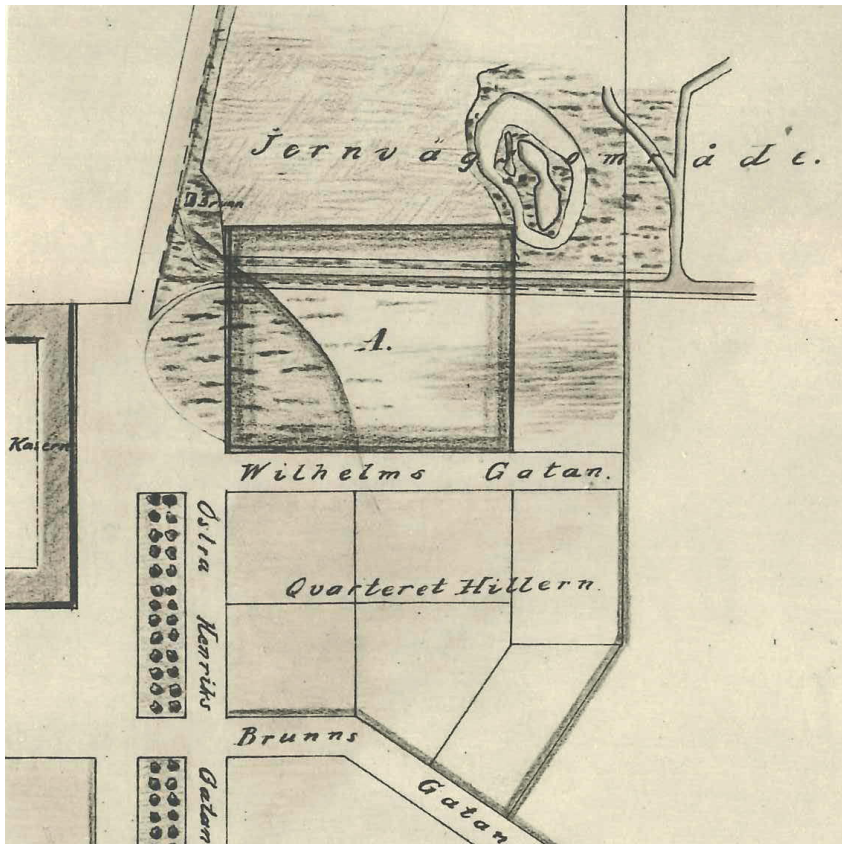
Alueen muutos alkoi 1850- ja 1860-lukujen vaihteessa Helsingin viriävän teollistumisen ja rautatien rakentamisen myötä. Teollistuminen huomioitiin myös asemakaavoituksessa. Kaupungin ensimmäinen kaasulaitos sijoitettiin kaupunkirakenteen silloiselle ulkolaidalle. Kaasulaitoksen kortteli sijaitsi kohtisuoraan Heikinesplanadeihin (nyk. Mannerheimintie) nähden. Suunta oli peräisin nykyisin Rautatientorin pohjoislaitaa kulkevan Vilhonkadun jatkeesta, joka oli suorassa kulmassa Heikinesplanadeihin nähden. Lähialueen korttelit noudattivat pitkään samaa koordinaatistoa.

Merkittävä vaihe alueen rakentumisessa oli rautatien käyttöönotto vuonna 1862. Tuolloin raiteet johdettiin vanhimman kaupunkirakenteen äärelle. Junaliikenne ja asema haluttiin ulottaa kaupungin keskustaan, matkustajien ja liike-elämän ulottuville. Raidelinjaus johti osittain kaupungin laajentumiseksi kaavoitettujen uusien korttelialueiden, mutta myös kaupungin sisälahtien yli. Tämä aiheutti haasteita rakentamiselle, sillä vanha lahdenpohjan täyttömaa edellytti huolellista paaluttamista.

Ensimmäisen asemarakennuksen pääjulkisivun ja -sisäänkäynnin puolelle eli sen itäpuolelle kaavailtiin julkista toriaukiota. Lukuisten suunnitelmien jälkeen vakiintui 1870-luvulta lähtien Rautatientorin nykyinen sijainti ja muoto. Se syntyi yksinkertaisesti jättämällä Mikonkadun länsipuolelle kaavoitettu Hyeenan kortteli rakentamattomaksi, avoimeksi kaupunkitilaksi. Hankalasti rakennettavissa olevalle vesijättömaa-alueelle oli ehditty rakentaa vain muutamia tilapäisluontoisia rakennuksia.

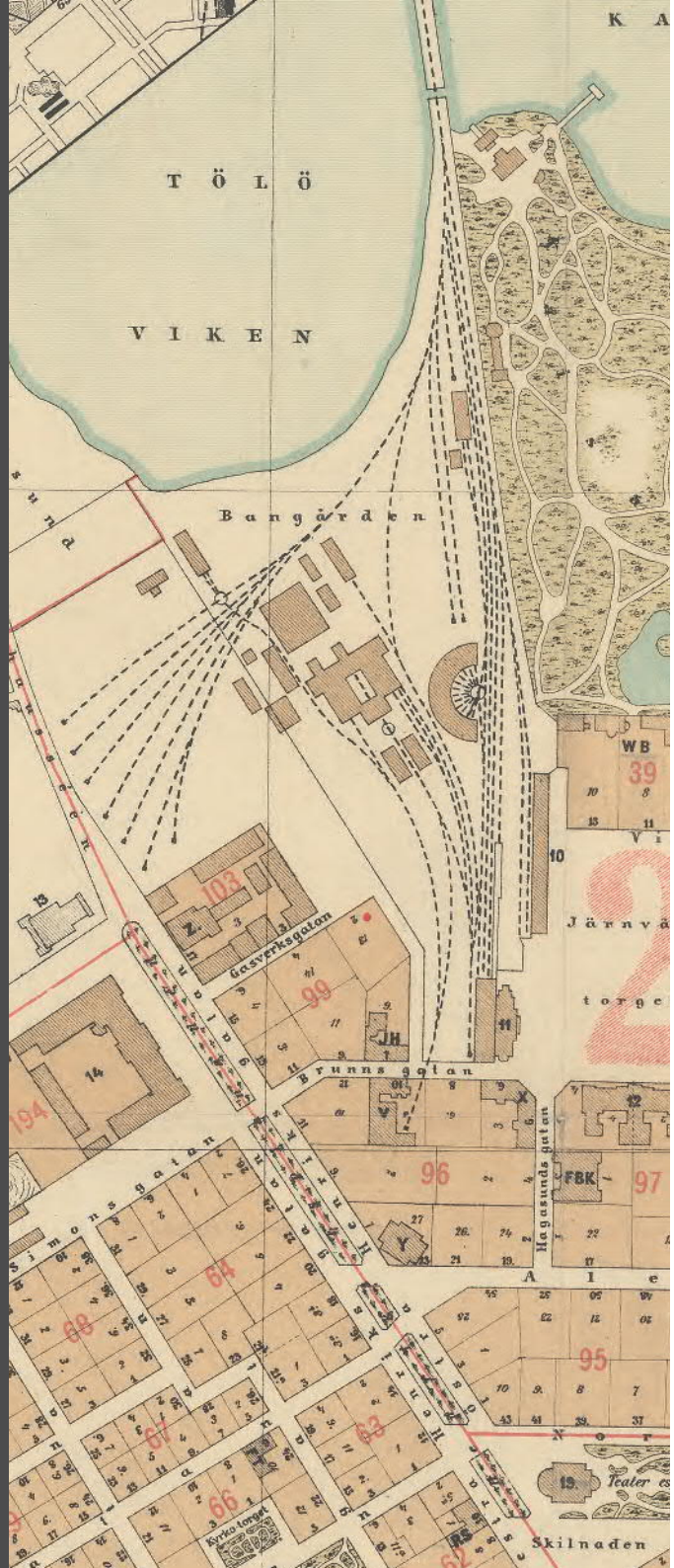
Ensimmäisen asemarakennuksen ja radan länsipuolella sijaitsivat raiteet ja matkustajakatos. Näistä länteen sijoittui teollisuutta, kuten Helsingin kaasulaitos vuonna 1860 (ks. kuva Kaasulaitoksen tontin perustamisesta). Jo rakennettujen korttelien pohjois- ja itäpuolelle, syntyi vähitellen kasvava rautatien konepaja- ja huoltorakennusten sekä tavararatapihan alue, joka pitkään, osittain 1990-luvulle asti tuli hallitsemaan keskeistä osaa Helsingin keskustassa. Asema-aukion synty liittyy vasta nykyisen, toisen asemarakennuksen rakentamiseen 1900-luvun alussa.[1]

1 Kluuvinlahden historiaa on havainnollisin karttakaavioin selostanut akkitehti Berndt Aminoff artikkelissaan Drag ur Gloets historia. Helsingfors i forna tider. Föreningen för Helsingfors historia 1938



Kaasulaitoksen tontin varaus Hillerikorttelin pohjoispuolelle 1.6.1860. Kluuvinlahden rantaviiva on myös merkitty karttaan. Vilhonkadun (Wilhelms Gatan) länsipää sijaitsee Hilleri-korttelin ja kaasulaitoiksen tontin välissä, kohtisuoraan nykyistä Mannerheimintietä kohti.
Kuva kirjasta Helsingin kaupungin kaasulaitos s 40

Aseman takana, rakennuksen länsi- ja luoteispuolella sijaitsee ratapiha ja teollisuutta. Kuvassa etualalla vasemmalla Helsingin ensimmäinen rautatieasema sekä Rautatientori.
Kuva 1906 HKM



1800- ja 1900-luvun vaihde: Kohti uutta rautatieasemaa

Vanhan rautatieaseman aikana nykyisen Asema-aukion ja myöhemmin syntyneen Elielinaukion kohdalla sijaitsi ratapiha. Asemarakennuksen länsipuolella sijaitsi suuri Hilleri-kortteli sekä luoteessa Kaasutehtaan tontti sekä rautatielaitoksen Helsingin konepaja sekä veturitalleja. Alueen läpi kulki raideyhteys alkoholituotteiden valmistamon pihalle, nykyisen Kaivokadun ylitse. Alue sijaitsi 1800-luvun lopulla ensimmäisen asemarakennuksen ja siihen liittyvän matkustajakatoksen takana, pääosin tehdas- ja tavaraliikenteen käytössä. Tästä poikkeuksena Hillerin kortteli (kortteli nro 99), jossa oli sekä matalia puurakenteisia että korkeampia kivirakenteisia asuin- ja liikerakennuksia.

Kun vuonna 1898 päätettiin siirtää pääosa rautateiden konepajojen tuotannollisesta toiminnasta Fredriksbergiin, eli Pasilaan, Sörnäisten satamaradan varteen, tämä ennakoi tulevia suunnitelmia ja muutoksia aseman ympäristöön. [1]

1 Nissi 1997, s 27

<1888 / Helsingin yleiskartta, Sinetti-arkisto
Rautatieaseman länsipuoli on ratapiha ja teollisuuskäytössä lukuunottamatta Hillerin korttelia (nro99). Kartassa näkyy myös junayhteys nyk. Kaivokadun yli, alkoholituotantolaitokseen.

Aseman länsi- ja lounaispuolella sijaitsi ratapiha ja kaasutehdas ennen uuden aseman valmistumista. Kuvassa kaasutehtaan rakennuksia likimäärin nyk. Postikadulta katsottuna.
HKM / A.W. Rancken 1922

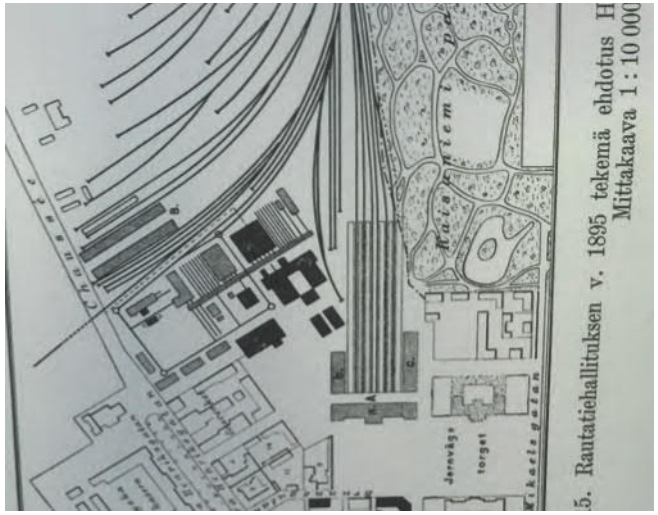
Näkymä aseman lounaispuolella sijaitsevan Hillerin korttelin puutalojen sisäpihalle, taustalla korkeampien rakennusten palomuurit.
Helsingin Kaiku no 24/v.1914

Helsingin kaupungin väestönkasvu ja kehitys johtivat 1800-luvun lopulla siihen, että rautatieasema lähiympäristöineen olivat käymässä ahtaaksi. Siksi rautatiehallitus kutsui Ruotsissa menestystä saavuttaneen saksalaisen insinööri C. O. Gleimin laatimaan suunnitelmanHelsingin keskustan uudesta asemasta ja ratapihasta. Hänen ja rautatiehallituksen vuonna 1895 valmistuneessa suunnitelmassa määriteltiin asemarakennuksen sijainti ja muoto, mutta rakennuksen julkisivuista päätettiin järjestää arkkitehtikilpailu.[2]

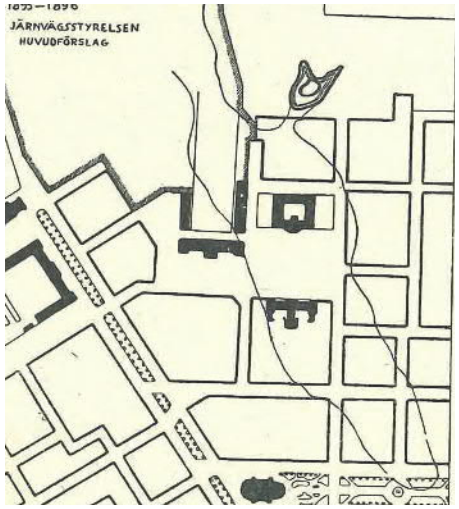
Rautatiehallituksen kaavailema asemarakennus oli kaupunkitilan kannalta merkittävä, koska se avautui kolmeen suuntaan. Rautientorin lisäksi suunnitelmissa esitettiin uudet aukiot myös aseman etelä- ja länsipuolelle.

Uuden aseman rakentamista edelsi ratapihan toteutus. Levenevän raidealueen tieltä purettiin kaksi varastomakasiiniä sekä veturitalli, joiden tilalle rakennettiin uusi varastomakasiini veturitalleineen rautatiehallituksen suunnitelmien mukaan. Rakennuksen varasto- ja konttoriosa on säilynyt *Vltava*-nimisenä nykyisten Asema- ja Elielinaukioiden välissä.

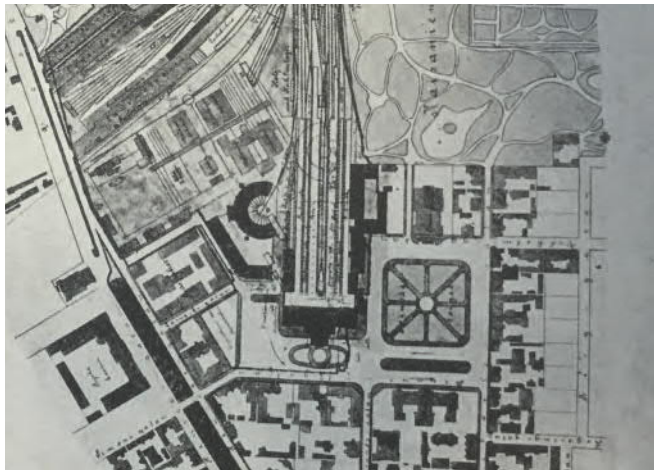
2 Valanto 1984, s 48



Rautatiehallituksen vuonna 1895 tekemä ehdotus ratapihasta ja asemasta.
Valtion rautatiet 1912-37, II osa, s 298

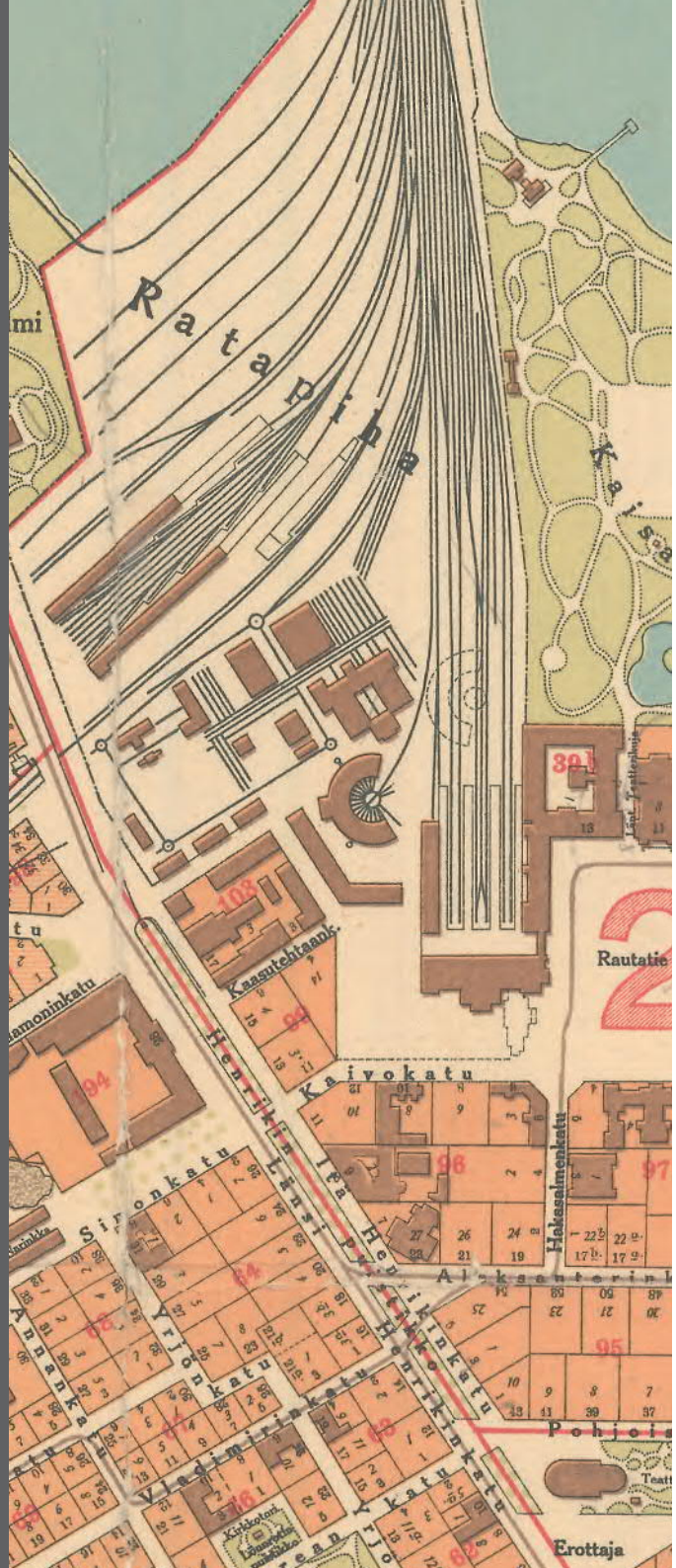


Berndt Aminoffin piirtämä tulkinta aseman aukiojärjestelyistä 1895 artikkelissaan Drag ur Gloets historia. Helsingfors i forna tider. Föreningen för Helsingfors historia 1938



Ins. Gleimin vuonna 1904 tekemä ratapihasuunnitelma. Asemarakennus on sijoitettu 50m etelämmäksi kuin edellisessä suunnitelmassa.
Valtion rautatiet 1912-37. II osa, Liite 4

Varastomakasiinirakennus (nyk. ravintolakäytössä oleva Asema-ja Elielinaukiota rajaava fragmentti) valmistui ennen uutta päärautatieasemaa Rautiehallituksen suunnitelmien mukaan. 1910, HKM



1900-1910-luku: Päärautatieasemakilpailun vaikutus kaupunkitilaan

Vuonna 1904 järjestettiin arkkitehtuurikilpailu, jonka tavoitteena oli löytää ratkaisu uuden rautatieaseman julkisivuille.

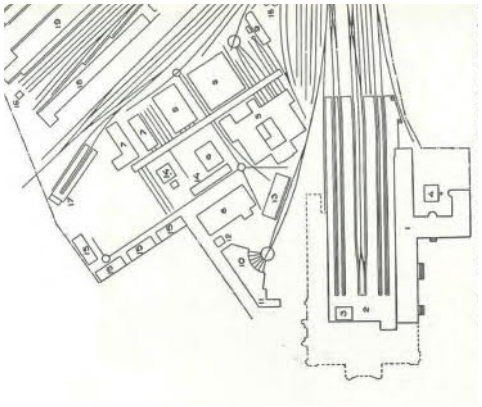
Rautatiehallitus oli valmistellut tulevaa kilpailua jo vuodesta 1901 lähtien, ja lopullinen kilpailuohjelma valmisteltiin yhdessä yleisten rakennusten ylihallituksen kanssa. Kilpailun voitti Eliel Saarinen ehdotuksellaan ”Bevingadt hjul på en jordglob”.[1]

Saarisen suunnittelema asemarakennus valmistui pääosin vuonna 1914, mutta tuolloin rakennuksen sisustus oli kesken, ja mm. sodanaikainen sairaalakäyttö johti siihen, että rakennus vihittiin käyttöön

1 Valanto 1984, s 48-52

< Helsingin opaskartta v. 1909 , kartta.hel.fi
Uusi asema on jo piirretty opaskarttaan. Vanhan aseman hahmo näkyy opaskartassa vielä katkoviivalla. Veturihalli ja varasto ovat opaskartassa erillisiä rakennuksia, mutta todellinen tilanne vuoden 1911 asemapiirustuksen mukainen. (ks. karttaote oikealla)

Vuonna 1909 laadittu asemapiirustus. Valtion rautatiet 1912-37, II osa



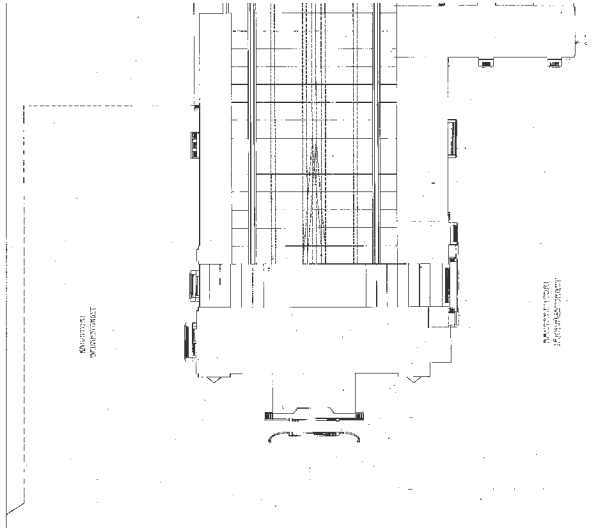
Vuonna 1911 laadittu asemapiirustus. Valtion rautatiet 1912-37, II osa

Arkkitehtitoimisto R Schnitzler / Vilhelm Helander, Juha Leiviskä, arkkitehdit SAFA

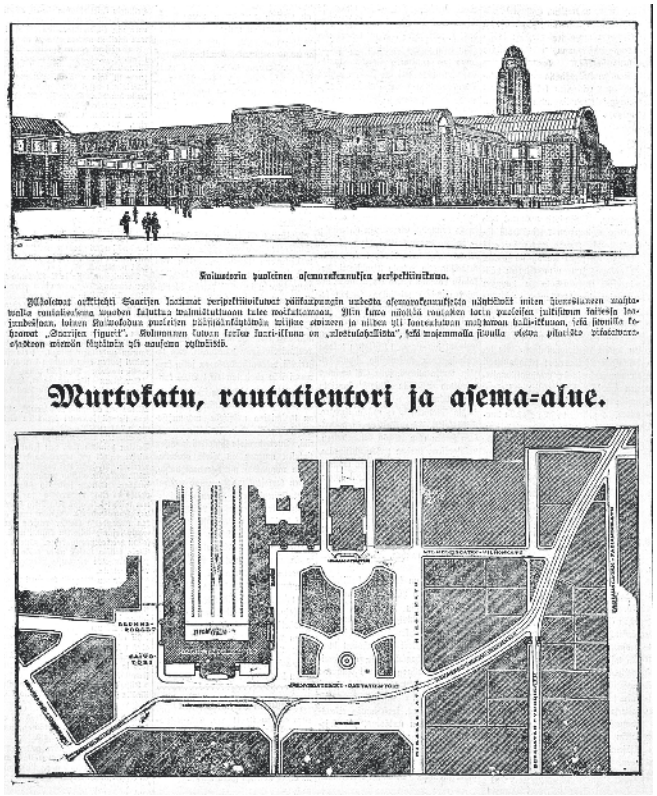
täysin valmiina vasta vuonna 1919.[2]

Saarinen suunnitteli uuden päärautatieaseman länsipuolelle "Kaivotori"-nimisen aukiotilan. Vuoden 1914 Helsingin Sanomissa on julkaisu hänen tulkintansa läntisen puolen kaupunkitilasta perspektiivikuvan ja asemapiirustuksen muodossa. Länsiuloskäynnistä saavutaan tiukasti rajatulle aukiolle, ja länteen johtaa nykyisen Postikadun kohdalla sijaitseva katuakseli. Aseman länsisiipi on

2 Hausen-Mikkola-Amberg-Valto 1989, s. 57

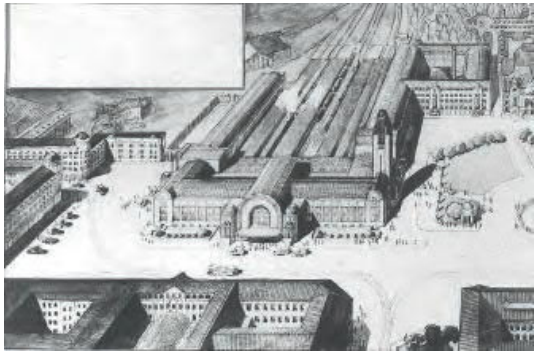


Eliel Saarinen nimesi aseman länsipuolen aukion ”Kaivotoriksi”. VR arkisto, päiväämätön, oletus 1905...1909 / Rautatientori YHS



Murtokatu, rautatientori ja asema-alue.

Eliel Saarisen perspektiivikuva ja asemapiirustus julkaistiin Helsingin Sanomissa vuonna 1914. Aseman länsisisiipi on rajattu toritilan ulkopuolelle. Saarinen on tehnyt nyk. Postikadun suuntaisen yhteyden aseman länsisisäänkäynnille. HS -6.8.1914



Murtokatu - (Nyk. Kaisaniemenkatu) ja Keskuskatu-suunnitelmissa Saarinen on esittänyt näkemyksensä nykyisen Asema-aukion järjestelyistä. Eliel Saarinen, Helsinki 1912-13 ja 1916

rajattu aukiotilasta myös VR:n arkistosta löytyneessä asemapiirustuksessa

1800-luvun lopulla teollisuutta alettiin siirtää pois keskusta-alueelta, ja sen eriytyminen liikekeskustaksi alkoi.[3] Keskustatoiminnot työntyivät teollisuuskorttelien lomaan, kun uusi rautatieasema toteutettiin. Esimerkkinä keskustan uudesta rakentamisesta oli Kalevan v. 1914 asema-aukion etelälaidalle Kaivokadun varrelle valmistunut liiketalo, johon aseman tuntumaan siirtyi Seurahuoneen hotelli ja ravintolatoiminta. Rakennuksen suunnitteli tunnettu arkkitehti Armas Lindgren.

Myös kaupunkitiloja pyrittiin muokkaamaan keskustan arvoisiksi. Uuden rautatieaseman länsipuolelle kaavailtiin julkista aukiota, vaikka osa teollisuuslaitoksista vielä jatkoivat toimintaansa kuten mm. kaasulaitos nykyisen Postitalon paikalla ja alkoholijuomien tuotantolaitos Soopelin korttelissa nykyisen Kaivotalon tontilla.

Kaivokatu vuonna 1913. Hevosvaunujen takana alkoholin ja juomien tuotantolaitoksen tiilijulkisivu. Taustalla Kalevan talon tieltä purettu rakennus. HKM 1913

Kalevan liiketalo valmistui vuonna 1914 Kaivokadun ja nyk. Mannerheimintien kulmaan. Näkymä katujen risteyskohdasta. Kuvassa vasemmalla näkyvät nykyisen Asema-aukion kohdalla sijainneet Hillerin korttelin talot. HKM 1919

Kaivokadun alkoholin ja juomien tuotantolaitoksen tontti alhaalla keskellä. Rautatieasema rakenteilla sen taustalla. HKM 1918

Kalevan talon julkisivu tuli rajaamaan nykyistä Asema-aukiota, kun sen edessä sijainneet Hillerin korttelin talot purettiin. Rakennus oli valmistuessaan vuonna 1914 huomattavasti korkeampi kuin viereinen tuotantolaitos. HKM 1927

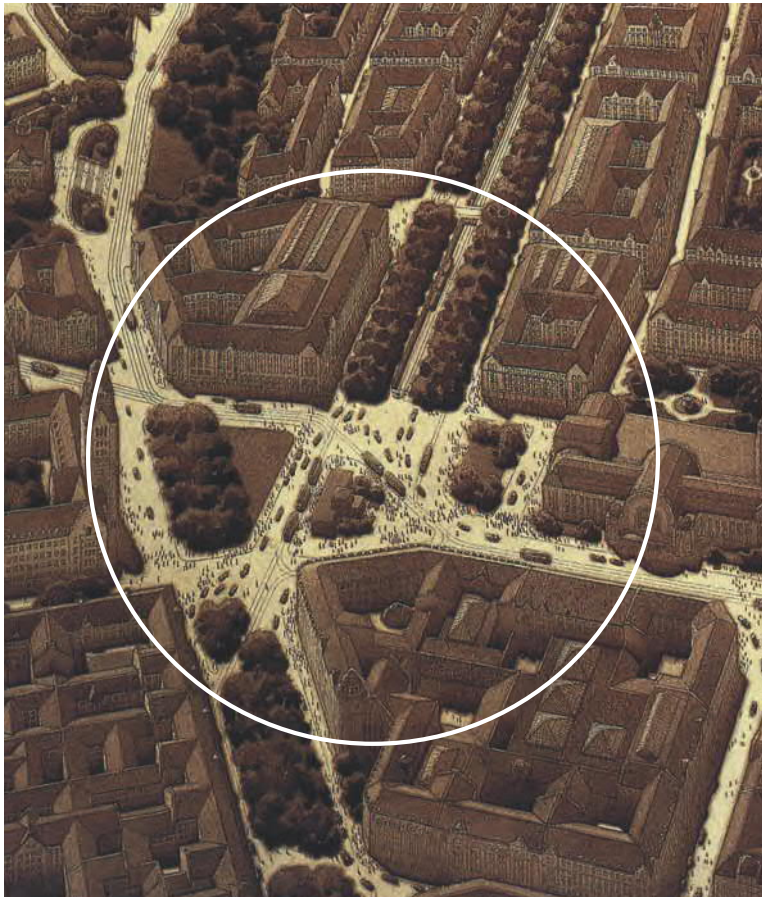
3 Schulman 2001, s 16

Suur-Helsinki ja keskustan laajentumissuunnitelmat

Suur-Helsinki

Eliel Saarinen oli jo asemarakennuksen valmistumisen aikaan sitä mieltä, että asema sijoittuu kaupunkiin liian ahtaasti. Saarisen mielestä rautatieaseman sijaintipaikkaa tuli harkita uudelleen. Kilpailuvoitostaan huolimatta Eliel Saarinen julkaisi vuonna 1918 Suur-Helsinki -suunnitelman, jossa hän halusi jatkaa (alunperin ilmeisesti Julius Tallbergin) ideaa Töölönlahden täyttämisestä ja päärautatieaseman siirtämisestä Pasilaan, 3 kilometriä pohjoiseen nykyisestä sijainnista.[1] Ajatuksena oli muodostaa Töölönlahden täyttömaalle umpikortteleita, jotka reunustaisivat keskellä sijaitsevaa *Kuningasaveny* -kaupunkiakselia, joka yhdistäisi vanhan ja uuden aseman. Saarisen suunnitelmassa asemarakennus oli esitetty uudessa käyttötarkoituksessa aukiosarjan merkittävimpänä julkisena rakennukseksena.

Suur-Helsinki -suunnitelman yhteydessä Eliel Saarinen käsitteli rautatieaseman länsi- ja lounaispuolta (ks. viereinen lintuperspektiivi). Suunnitelman mukaan asemalla ei olisi ollut länsisiipeä ollenkaan, umpikorttelit olisivat rajanneet raiteiden tilalle puistomaisen sisäpihan ja länsipuolelle



Lintuperspektiivissä Saarinen on suunnitellut aseman länsipuolelle aukioiden sarjan ja näkymä yhteyden vehreälle (silloiselle) Heikinkadulle. Ote Eliel Saarisen Suur-Helsinki -suunnitelman lintuperspektiivikuvasta, 1918

1 Hausen-Mikkola-Amberg-Valto 1989, s 214

aukiosarjan, joka avautuu vehreälle Heikinkadulle.

Nykyisen Elielinaukion kohdalle on esitetty umpikorttelia. Lintuperspektiivi kuvaa ihmisvilinää ja liikennettä viereisellä toriaukiolla. Asemarakennuksen länsipuoli korostuu Suur-Helsinki -suunnitelmassa, koska aukiosarja olisi tarjonnut esteettömän näköyhteyden Heikinkadulta ja Arkadiankadulta asti kohti länsisisäänkäyntiä.

Suur-Helsinki -suunnitelma käynnisti vilkkaan keskustelun ja herätti myös kritiikkiä. Mm. rautatiehallinto vastusti erityisesti henkilöaseman siirtämistä Pasilaan. Töölönlahden täyttämiseen suhtauduttiin kohtalaisen sallivasti. Tästä johtuen vuonna 1924 järjestettiin keskusta-alueen suunnittelukilpailu, jonka tavoitteena oli säilyttää päärautatieasema keskustassa, mutta jossa tutkittaisiin korttelirakenteen jatkamista länteen sekä Töölönlahden suuntaan.

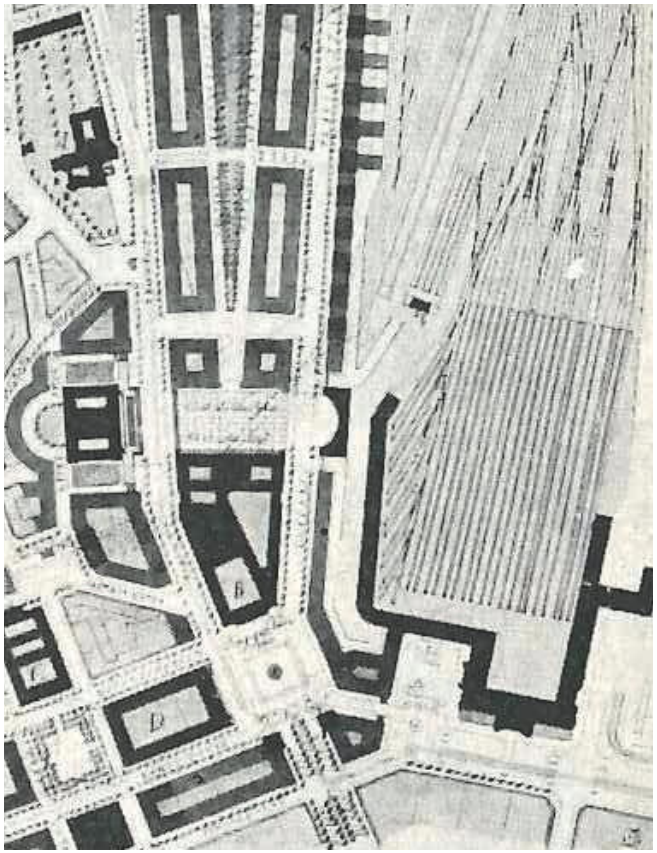
Oiva Kallio voitti kilpailun, ja jatkoi ehdotuksensa kehittämistä. Vuonna 1927 julkaistiin tämän perusteella syntynyt asemakaavaehdotus. Suunnitelmassa aseman länsipuolelle muodostui aukio ja sitä rajaava suurkortteli, johon ehdotettiin sijoittuvaksi pikatavaratoimisto ja postitalo.

Eliel Saarinen kannatti vahvasti omaa suunnitelmaansa ja kritisoi Rautatiehallitusta sen pilkkomisesta. Saarisella oli arvovaltaa, ja siten hänen arvioillaan uusista kaavaehdotuksista oli vaikutusta, vaikkei hän enää osallistunut kilpailuihin tai niiden tuomarointiin. Vielä vuosina 1927 sekä 1931 Amerikkaan vuonna 1923 muuttaneelta Saariselta pyydettiin asiantuntijalausunnot keskusta-alueen asemakaavoista.

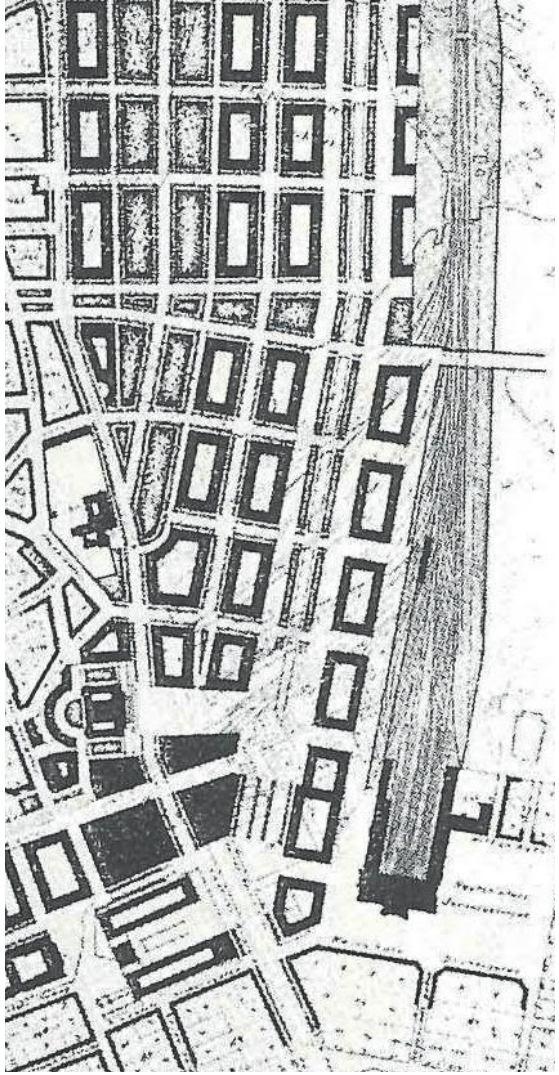
Muita suunnitelmia

Arkkitehti P.E. Blomstedt vastusti Suur-Helsinki-suunnitelmaa ja keskustaa koskevia ehdotuksia. Aseman siirtämisen lisäksi hän kritisoi myös Töölönlahden täyttämistä. Kun Oiva Kallion asemakaavaehdotuksella oltiin saavutettu eräänlainen kompromissi Eliel Saarisen ja Rautatiehallituksen välille, alkoi kiivas keskustelu suunnitelman vaikutuksista kaupunkiympäristöön. Blomstedtin näkemyksen mukaan kaupungilla ei ollut varaa menettää Töölönlahden kaltaista keskeistä virkitysaluetta, ja tämä näkemys saavutti myös laajaa kannatusta. Keskustelu johti lopulta uuteen asemakaavakilpailuun vuonna 1949, ja uuteen keskustasuunnitelmaan vuonna 1954. Kumpikaan näistä suunnitelmista ei toteutunut. Lopulta myös Alvar Aalto esitti omat suunnitelmansa vuosina 1961, 1964 ja 1972.

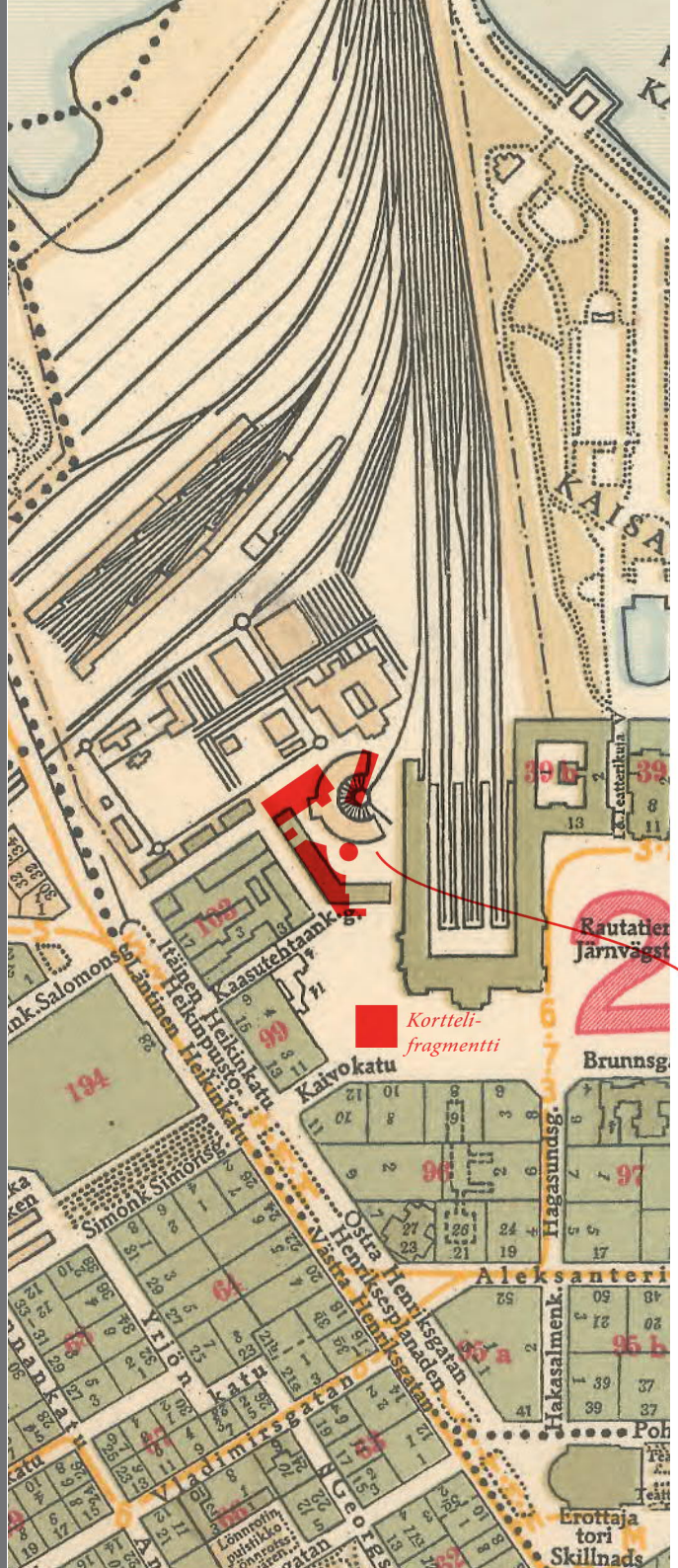
Yksikään asemakaavaehdotuksista ei toteutunut sellaisenaan, ja aseman seudun kehitys eteni osatoteutuksina vuosien mittaan.



Oiva Kallion keskusta-alueen asemakaavaehdotuksessa aseman länsipuolelle oli muodostettu L-kirjaimen muotoinen suurkortteli. Länsiaukio olisi ollut kortteleiden rajaama eteläistä sivua lukuunottamatta.
Ote Oiva Kallion asemakaavaehdotuksesta, 1927



Ote Oiva Kallion Helsingin kaupungin asemaakavaosaston ehdotuksesta, 1932



<1925 / Opaskartta, Sinetti-arkisto
(punakynämerkinnät tekijän)
Nykyisen asema-aukion alueen historialliset vaiheet julkisena tilana alkoivat päärautatieaseman valmistumisen myötä. Nyk. Elielinaukio pysyi ratapihana.

1920–1930-luku: Autotori, Hillerin korttelin jäänne ja länsisiipi

Uusi asemarakennus aloitti toimintansa täysin valmistuneena lopulta vuonna 1919. Päärautatieasema oli siis valmistunut ennen keskustaa koskevan asemakaavakilpailun järjestämistä vuonna 1924. Eliel Saarinen toivoi Suur-Helsinki-suunnitelmasta keskustan yleisratkaisua, mutta aseman ympäristön asemakaavan laatiminen venyi.

Autotori ja Hillerin kortteli

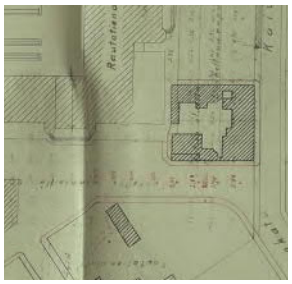
Asemarakennuksen valmistuminen käynnisti nykyisen Asema-aukion vaiheittaisen muodostumisen julkiseksi kaupunkitilaksi. Aiemmin alue oli ollut osa Hillerin korttelia. Tämä aseman lounaispuoli muuttui vuokra-autojen, eli pirssien, odotuspaikaksi. Alkusysäyksen tälle kehitykselle oli saattanut antaa vuoden 1924 asemakaavakilpailussa 2. sijalle yltänyt Birger Brunilan ehdotus, joka oli ehdottanut länteen pidennetyn asemarakennuksen viereen ”autotori”-nimistä aluetta.[1] Sijoitus oli luonteva, koska paljon matkustajia poistui ja saapui asemalle lännestä päin. Länsipuolen hallia kutsuttiinkin aluksi pääuloskäynniksi, koska matkustajat noutivat matkatavaransa hallin noutotiskiltä ja hajautuivat sieltä kaupunkiin.[2]

Hillerin korttelia ei purettu kokonaan, vaikka 1900-luvun alun opaskartat niin antavat ymmärtää. Erillinen korttelin osa säilyi aseman eteläisen ja läntisen aukion välissä. Nupukivipintainen paikoitusaukio laajeni, kun puolet korttelista purettiin ilmakuvista päätellen noin 1920-luvun puolivälissä. Korttelifragmentin palomuuriseinät

1 Arkkitehti 11/1927 Birger Brunila ”Helsingin keskustan asemakaava”

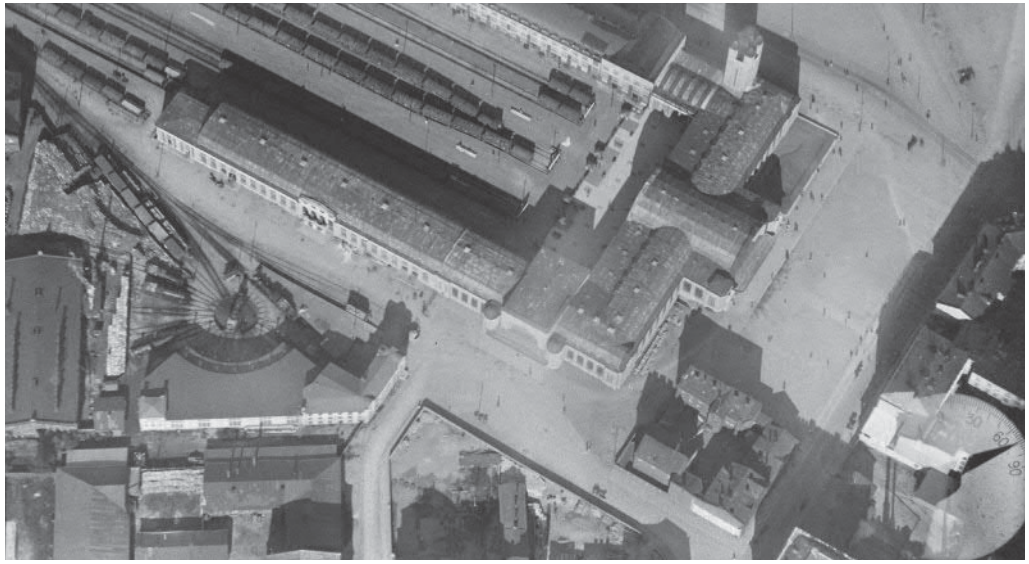
2 Högström 2004, s 56

Länsiuloskäynti
VRT 1935

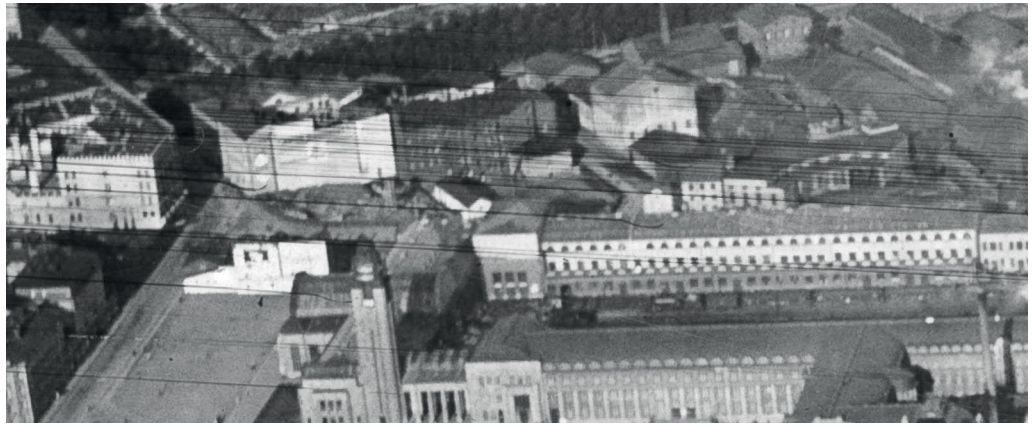


Korttelin jäänne

Arkkitehtitoimisto R Schnitzler / Vilhelm Helander, Juha Leiviskä, arkkitehdit SAFA



Uuden asemarakennuksen länsiuloskäynnin yhteyteen on syntynyt aukio vuokra-autoineen. Vasemmalla aseman länsisiipi, joka ulottuu ratapihalle asti. Opaskartoissa Hillerin korttelin itäosa on merkitty puretuksi, mutta todelllisuudessa pieni korttelin jäänne, joka on kuvassa oikealla alhaalla, sinnitteli Rautieaseman luoteisnurkalla 1920-luvun puoleenväliin asti. Korttelin suurempi osa rajasi aukion länsipuolta.
Kuva 1924, HKM



Hilleri-korttelin jäänne rajasi aseman länsipuolen erilliseksi aukioksi, ”autotoriksi”.
Ote ilmakuvasta 1922, HKM

Ennen autoja Kaivokadulla ajettiin hevosilla. 1913, HKM

Aseman lounaisnurkalla sijaitsi bensiiniasema 1920-luku, HKM

Vuokra-autoja nyk. Asema-aukion kohdalla. Autojen takana bensiiniasema ja aukion taustalla vuonna 1913 valmistunut Vakuutusyhtiö Kalevan talo. 1930, HKM

Rautatieaseman eteläsisäänkäynti
Kuvat: HKM 1920-luku

sekä niihin liimatut mainokset reunustivat asemarakennuksen eteläpuolen sisäänkäyntiaukiota vielä 1920-luvulla, vaikka opaskartoissa korttelia tai sen osaa ei enää esitetty vuoden 1909 jälkeen. Palomuuri rajasi aseman länsipuolen erilliseksi tilaksi.

Rautatiehallituksen asemapiirustuksessa vuodelta 1925 (ks. sivu 35) on esitetty Hillerin korttelin jakautuminen kahteen osaan. Aseman puoleisella reunalla, nykyisen SOKOS-hotellin sisäänkäynnin kohdalla, on ilmeisesti sijainnut huoltoasema.[3]

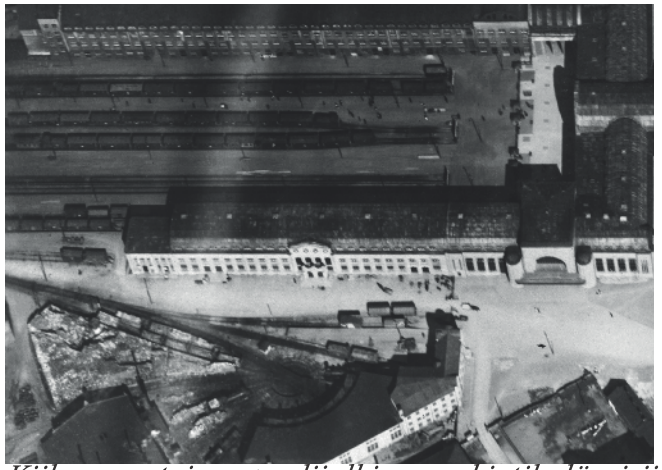
Ratapiha ja aseman länsisiipi

Aseman läntisen sisäänkäynnin luoteispuoli oli vielä 1920-luvulla ratapihan ja konepajojen käytössä. Pieni ratapiharakennus, vuonna 1910 valmistunut varastomakasiini, rajasi "autotorin" ja läntisen uloskäynnin edessä olevan aukion pohjoisreunaa jo tuolloin. Tästä rajauksesta poikkesi kuitenkin uuden asemarakennuksen länsisiipi, joka ulottui olemassa olevaan teollisuus- ja rata-pihaympäristöön. Koska siipi oli julkisessa käytössä, muodostui siiven ja jo olemassa olevan ratapihan väliin kulkuväylä, kiilan muotoinen puolijulkinen kaupunkitila.

Asemarakennuksen länsisiipi oli ns. pikatavarasiipi. Eliel Saarinen ei itse ollut mieltynyt kyseiseen siipeen, ja oli toivonut ettei sitä rakenneta. Rautatiehallitus kuitenkin toteutti siiven kolmikerroksisena, alkuperäisen rautatiehallituksen pohjakaavion mukaan. Pohjakerroksessa sijaitsivat lähtevän ja saapuvan pikatavaran vastaanottotilat sekä toimistot, toisessa ja kolmannessa kerroksessa opetustiloja sekä rautatiemuseo.[4]

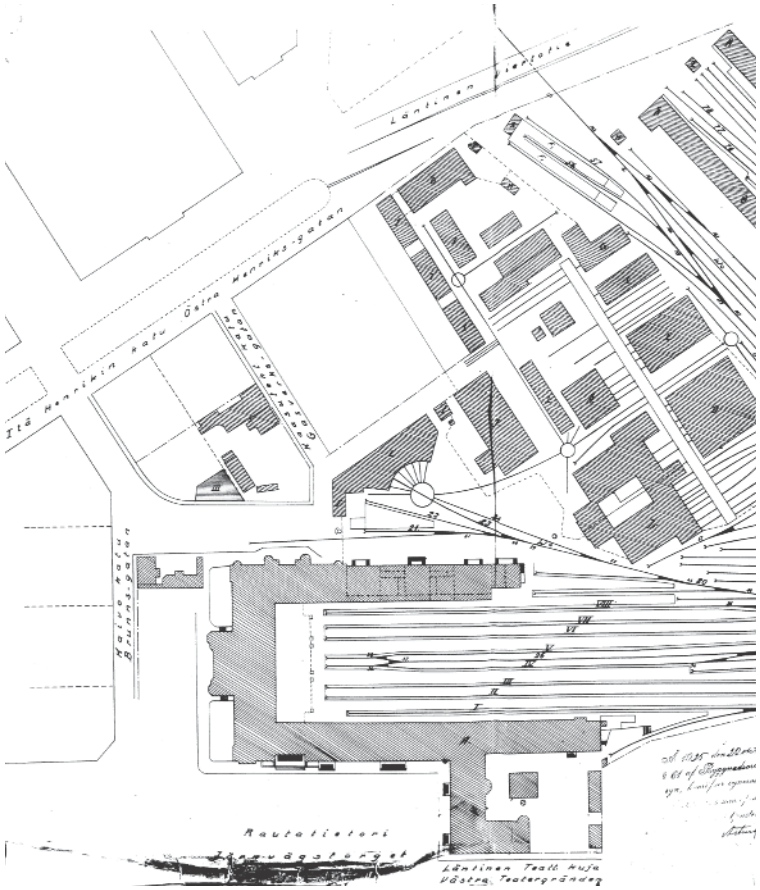
3 Ollila-Toppari 1975, s 93

4 Högström 2004, s 23

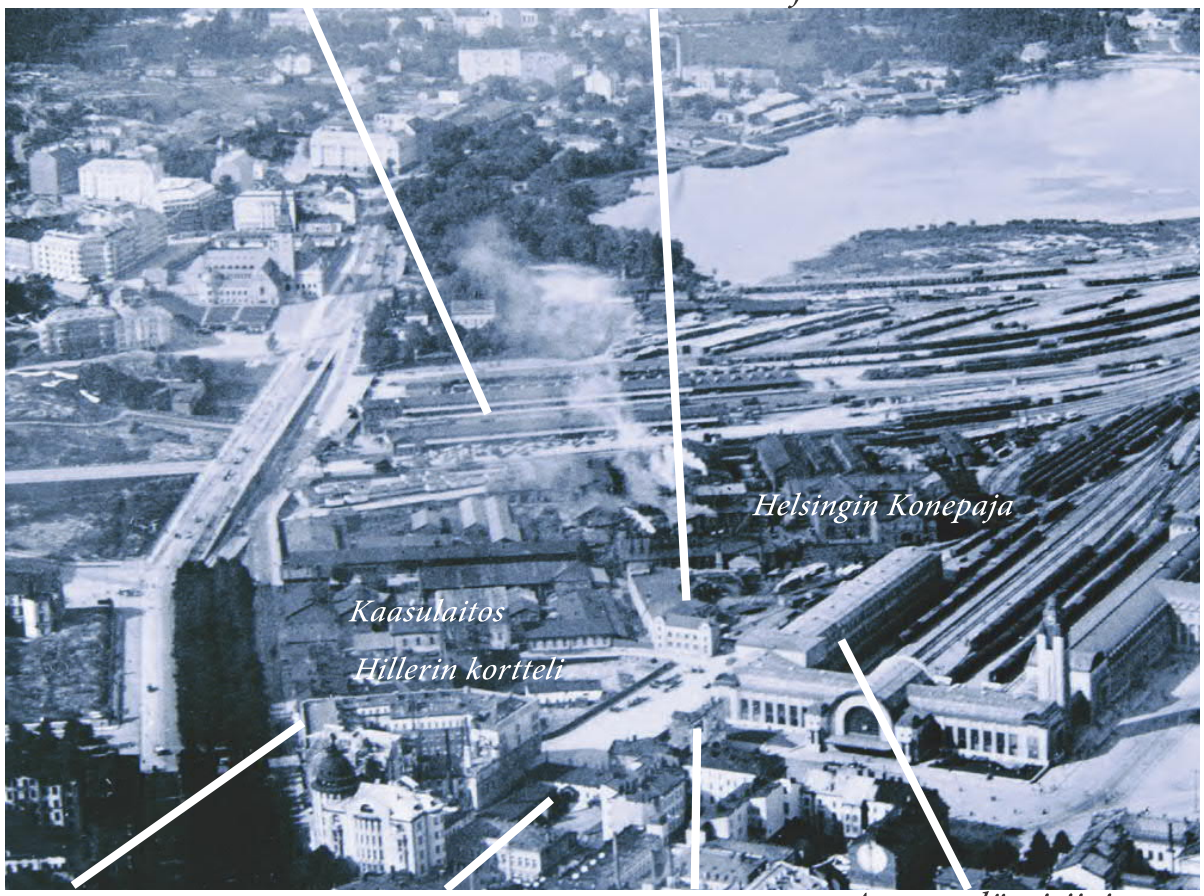


Kiilan muotoinen puolijulkinen aukiotila länsisiiven edessä.
HKM 1920

Nykyinen Asema-aukio oli vielä 1920-luvulla vaatimaton kaupunkitila. Puiset aidat rajasivat kortteleita nupukivipintaisen aukion suuntaan. Katkaistut kiskonjäänteet ulottuvat läntisen sisäänkäynnin eteen, ja oikealla alhaalla näkyy osa Hilleri-korttelin vielä säilynyttä erillistä länsiosaa.
HKM 1920-luku



Rautatieasemaa ja sitä ympäröivien rakennusten asemapiirustus. Aseman länsisiipi ulottui osittain ratapiha-alueelle asti. Kaasutehtaan tontti oli tähän piirustukseen merkitty jo puretuksi. Arska 1925



Teollisuuden ja uusien keskustarakennuksien limittyminen aseman länsipuolella vuonna 1924. Kuva Gabrielsson HKM

1930-luku: Postitalo ja Asema-aukion synty

Asema-aukio perustetaan

Asema-aukio -nimi esiintyy ensi kertaa asemakaavassa 1930-luvulla Postitalo-hankkeen yhteydessä.

Helsingin postitalosta ja sen sijainnista oli ryhdytty keskustelemaan ensimmäistä kertaa jo 1900-luvulla. Oiva Kallion keskustasuunnitelmassa postitalo oli sijoitettu rautatieaseman länsipuolelle ehdotettuun suurkortteliin. Valmistuneessa asemarakennuksessa oli kuitenkin tilaa vain Helsingin lähtevän postin osastolle, joten postitalolle tuli löytää oma tontti aseman läheisyydestä.

Helsingin postikonttorin hoitaja Th Gestrin ehdotti vuonna 1919 kaasulaitoksen tonttia postitalon uudeksi sijainniksi. Jo tuolloin postitoiminta oli tilanpuutteen vuoksi jakautunut useisiin toimipisteisiin eri puolille kaupunkia. Postitalokilpailua valmisteleva rakennustoimikunta saatiin kuitenkin perustettua vasta vuosikymmen myöhemmin, vuonna 1928.[1]

<1932 / Ortoilmakuva, hri.fi
Helsingin konepajamiljöö oli tiivis 1930-luvulla.

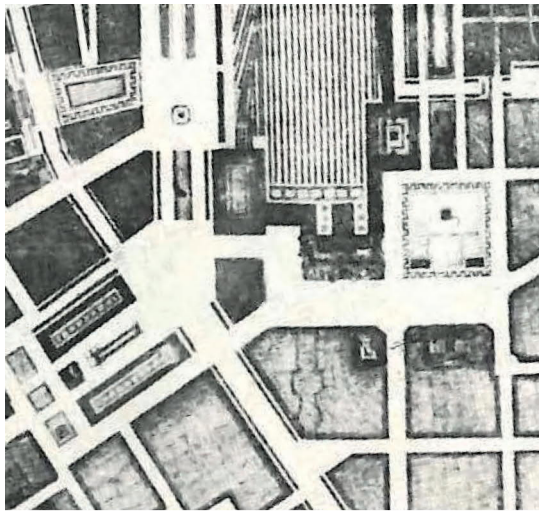
Postin sijoituspaikasta päättäminen liittyi 1930-luvun kiistoihin keskustasuunnitelmista. Kiinteistöviraston asemakaavaosasto laati Berndt Aminoffin johdolla, yhteistyössä Birger Brunilan kanssa, uuden yleiskaavaehdotuksen vuonna 1932.[2] Suunnitelmassa Postitalolle esitettiin aiemmin voimassa olleen korttelikoordinaatistoa noudattavan tontin sijasta likimain rautatieaseman suuntaista, aseman länsipuolella sijaitsevaa tonttia. Suunnitelma oli kaksiosainen, ja siinä esitettiin myös aseman siirtämistä Pasilaan.

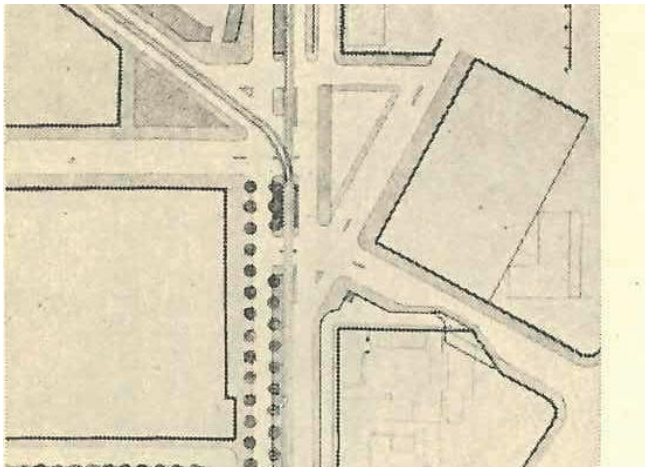
Lisäksi postitalon tontti esitettiin myös ehdotuksessa Heikinkadun uudelleenjärjestämiseksi vuonna 1934. Helsingin kaupungin asemakaavaosaston suunnitelmassa Postitalon tontti on Heikinkadun suhteen eri koordinaatistossa. Postitalon tontin eteläpuolelle on esitetty, alunperin jo Eliel Saarisen hahmottelema, länsisisäänkäynnille johtava katulinjaus. Kaivokatua koskevassa suunnitelmassa näkyy, että postitalon tontti on lähes asemarakennuksen suuntainen.[3] Kaupunki laati tämän

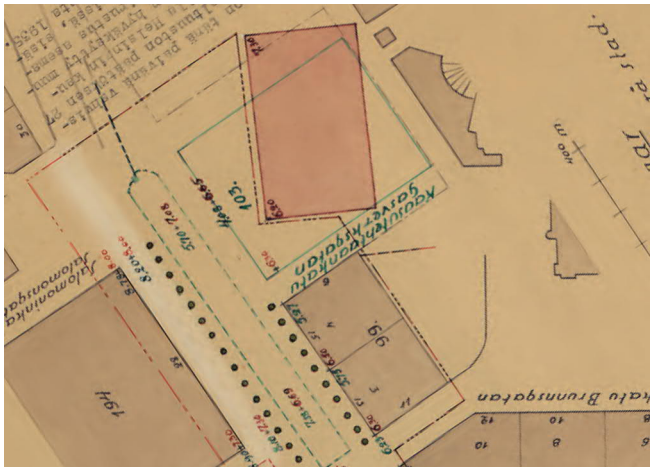
1 Postitalo RHS osa 1 s 42 / Pietiäinen 1988b, 88-89

2 Meurman, Piirteitä Helsingin asemakaavan historia

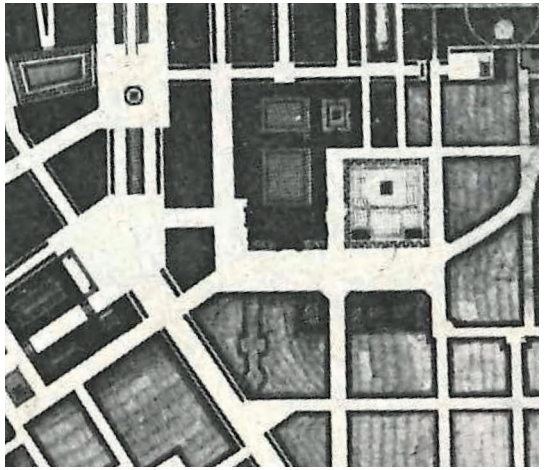
3 Arkkitehti 10/1934, B. Brunila Heikinkadun uudelleen järjestelyehdotus Helsingissä



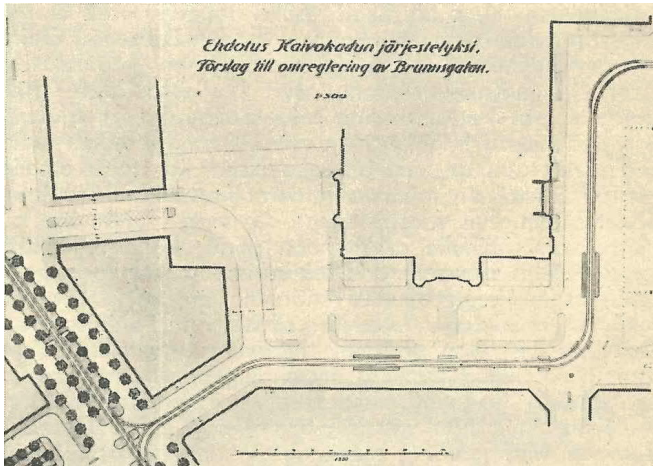




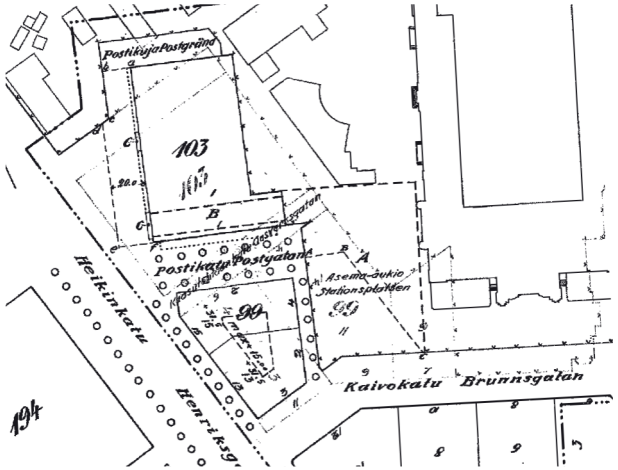
Kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaehdotus vuodelta 1935. Sinetti-arkisto



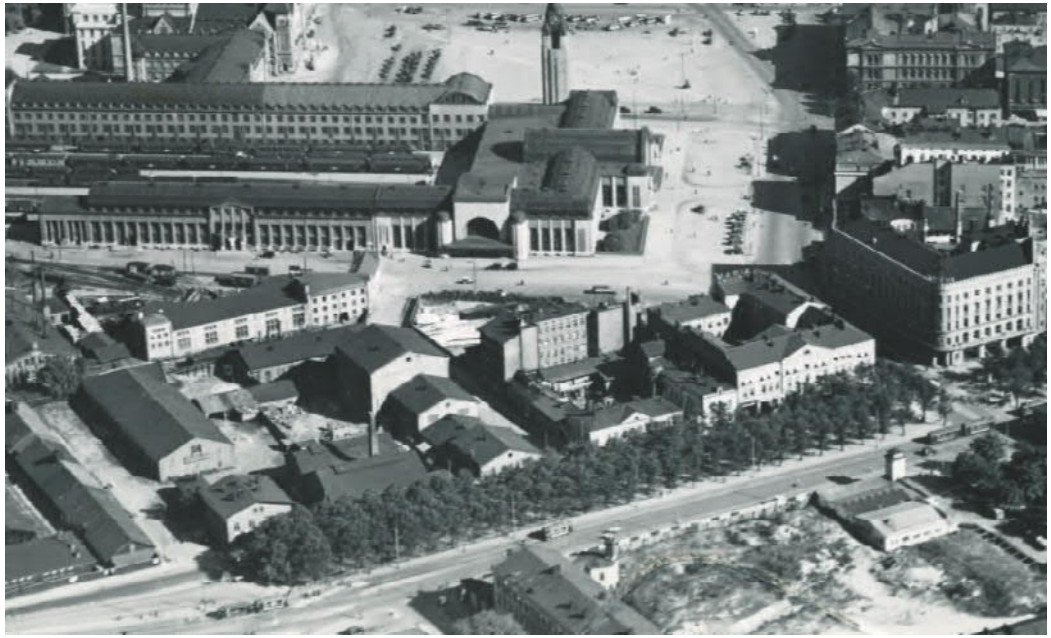
Berndt Aminoffin ja Birger Brunilan kaksivaiheisessa kaupungin keskiosien yleiskaavaehdotuksessa näkyy jo postitalon suunnan muutos vuonna 1932



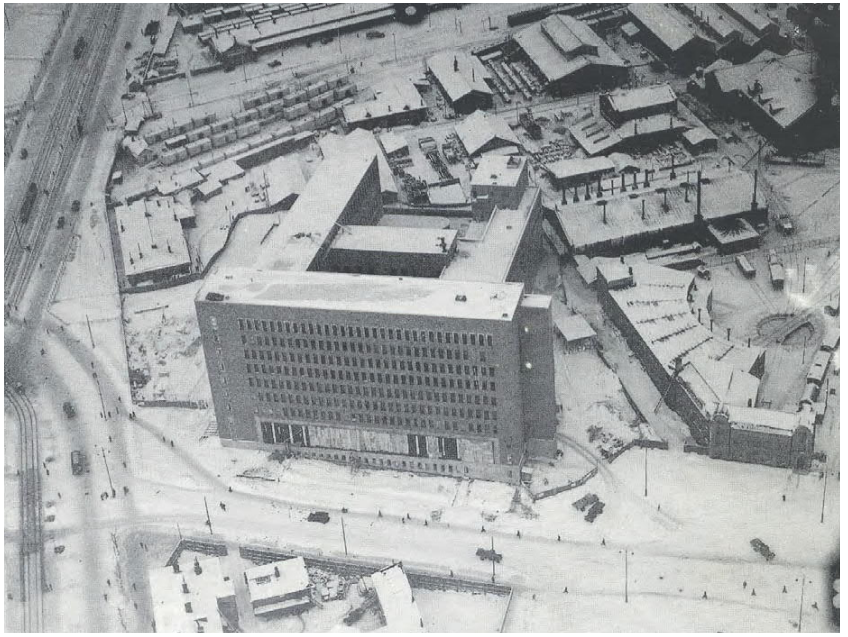
Otteita Birger Brunilan piirtämästä Heikinkadun uudelleenjärjestelyehdotuksesta. Arkkitehti 10/1934



Asemakaava vuodelta 1938 Sinetti-arkisto



Kaasulaitoksen rakennukset ovat vielä paikoillaan ja tontti noudattaa varhaisempaa koordinaatistoa. SRM 1934



Postitalon raju koordinaatistomuutos aiemmin paikalla vallinneesta. Kuva Postimuseo

Postitalon itäpuoli oli eristetty Asema-aukiosta portilla kuva 1940, Heinrich Iffland, MFA

perusteella asemakaavan, jossa Postitalon tontti oli kuitenkin aavistuksen vinossa suhteessa päärautatieaseman koordinaatistoon. Mahdollisesti suunta noudatti kokonaissuunnitelmissa esitetyn monumentaaliväylän suuntaa, jonka varrella Postitalon ajateltiin tulevaisuudessa sijaitsevan. Väylä ei kuitenkaan toteutunut.

Postitalosta järjestettiin lopulta arkkitehtisuunnittelukilpailu vuonna 1934. Kilpailun lähtökohtana olevan tontin muodon ja sijainnin määritteli todennäköisesti kaupungin asemakaavaosasto, sillä vuonna 1935 laaditussa asemakaavaehdotuksessa postitalon korttelin suunta oli aiempaan korttelirakenteeseen nähden kääntynyt.

Kilpailun voittivat nuoret arkkitehdit Jorma Järvi ja Erik Lindroos. Jatkosuunnittelussa tontin kaakkoisnurkan ja asemarakennuksen väliin syntyi virallisesti Asema-aukio -niminen kaupunkitila (ks. ote asemakaavasta no. 1529 vuodelta 1935 ja ote asemakaavasta no. 1710 vuodelta 1938).

Kilpailussa esitettiin maanalaista yhteyttä postitalolta rautatieasemalle. Tämä ei kuitenkaam toteutunut. Aseman länsisiipeen puhkaistiin kuitenkin läpikulku yhteyden helpottamiseksi (Okulus YHS s41).

Ratapiha ja postitalo

Aiemmin postitalon tontin alueella sijainneet kaasulaitoksen rakennukset ja rakennelmat olivat liittyneet VR:n konepaja- ja huoltorakennusten korttelin koordinaatistoon ja mittakaavaan. Postitalon mittakaava oli näihin nähden valtava, ja rakennus asettui häikäilemättömästi uuteen suuntaan, erottuen paitsi konepaja-alueesta. myös vuonna 1910 valmistuneesta tavaramakasiini- ja veturitallirakennuksesta, jättäen tämän olemaan yksin ja eksyneen oloisena aseman ja postitalon väliin.

Postitalon rakentaminen oli silti ensiaskel tulevan Elielinaukion synnyssä, sillä sen itäsiipi muodosti vastaparin lähes samansuuntaiselle asemarakennuksen länsisiivelle. Näin se tuli rajaamaan aukion länsisivua.

Postitalon ja veturitallin välinen tila oli ainakin 1940-luvulle asti erotettu julkisesta kaupunkitilasta ja asema-aukiosta aidalla. Piha oli suljettu ja vain postitalon henkilökunnan käytössä.[4] Veturitallin edessä, aseman puolella sijainnut kääntöpöytä poistui käytöstä ilmakuvista päätellen vuosien1932-43 välillä.

Kaasutehtaan rakennusten purku ja niiden paikalle sijoitettu Postitalo oli ensimmäinen toteutettu suunnitelma rautatieaseman länsipuolella sitten asemarakennuksen valmistumisen.

Valmistuessaan Postitalo oli huomattavasti ympäröivää kaupunkirakennetta suurempi ja korkeampi. Sen eteläpuolelle oli suunniteltu myös tontti SOK:n liikepalatsille. Liikepalatsi haluttiin sovittaa uuden rakennuksen mittakaavaan, ja sen suunnittelu alkoi välittömästi Postitalon valmistuttua vuonna 1938.[5] Saman vuonna myös raitiovaunuliikenne alkoi Kaivokadulla.

4 Postitalo RHS osa 1/2

5 c/Jokinen 1993

1940-50-luku: Liikepalatsi ja uusi yleiskaavaehdotus

Helsingin kaupunkisuunnittelussa ja arkkitehtuurissa oli jo 1930-luvulla havaittavissa funktionalismin piirteitä. Postitalon vapaasti seisova rakennus ja monumentaalirakennuksen arkkitehtuuri peilasivat näitä moderneja vaikutteita.

Sotavuodet kuitenkin keskeyttivät tämän kehityksen ja mm. 1938 aloitettu SOK:n liikepalatsin suunnittelu ja valmistuminen viivästyivät sodan vuoksi. Erityisesti 1950-luvulla rakentaminen lisääntyi merkittävästi ja alkoi vaikuttaa myös aseman länsipuolisten alueiden kehitykseen. Vuonna 1954 tehtiin uusi Helsingin keskusalueen yleiskaavaehdotus.

Asema-aukion liikepalatsit

SOK hankki itselleen Hillerin korttelin alueelle muodostetun tontin Asema-aukion reunalta 1930-luvun puolivälissä. Rakennukseen kaavailtiin mm. hotellia vuoden 1940 olympialaisia varten. Arkkitehdiksi valittiin Erkki Huttunen. Hänellä oli tehtävänään jatkaa Postitalon funktionalistista ja monumentaalista linjaa. Liikepalatsin arkkitehtuuriin haettiin innoitusta Ruotsista. Muutos oli suuri verrattuna 1920-luvun korttelin mittakaavaan.

Ensimmäisessä luonnoksessa liikepalatsi oli Postitalon korkuinen, mutta jatkosuunnittelussa rakennus kuitenkin sovitettiin Kalevan liiketaloon sekä postitalon matalamman osan korkeuteen.[1]

Rakentaminen alkoi jo vuonna 1939, mutta se viivästyi sodan vuoksi. Rakennus valmistui vasta vuoden 1952 olympialaisiin.[2] Aseman länsipuolelle oli täten syntynyt kaksi itsenäisinä volyymeinä esiintyvää monumentaalirakennusta.

Kalevan talon jatkoksi Asema-aukion eteläiselle reunalle rakennettiin 1950-luvulla myös toinen uusi liikerakennus, *Kaivotalo*, jonka oli suunnitellut Pauli Salomaa.[3] Se valmistutui vuonna 1955, ja tämän myötä kaikki nykyisinkin Asema-aukiota reunustavat rakennukset olivat syntyneet.

1943 / Ortoilmakuva, kartta.hel.fi

1 KOY RHS, s 6
2 KOY RHS, s 14
3 Ollila-Toppari, s 88

Arkkitehtitoimisto R Schnitzler / Vilhelm Helander, Juha Leiviskä, arkkitehdit SAFA

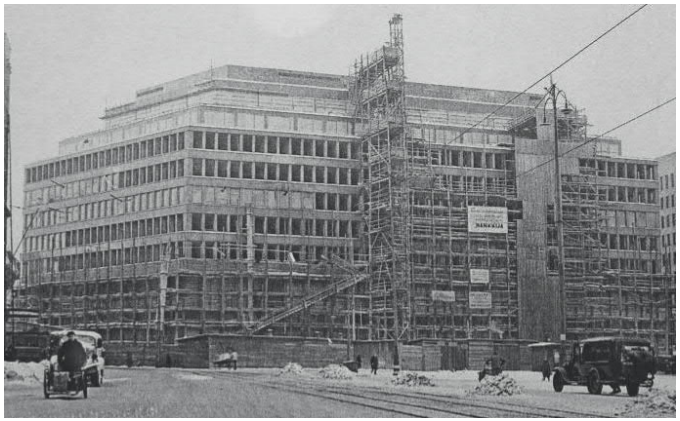
Citypalatset Tukholman Norrmalmtorgin varrella, 1932.

Ensimmäinen liikepalatsisuunnitelma

Toinen liikepalatsisuunnittelma postitalon viereen.

Liikepalatsin paikka vakiintui jo postitalon asemakaavan yhteydessä. HKM, Veljekset Karhumäki Oy, 1939

SOK:n liikepalatsia alettiin rakentaa jo vuonna 1939, mutta työmaa keskeytyi sodan takia. HKM 1939



Liikepalatsityömaa. Kuva SOK:n arkisto, Fred Runaberg, 1940-luku

SOK:n kortteli valmistui vuonna 1952 ja täydensi keskusta-rakennusten sarjaa.
HKM 1952

Kaivokatu 10 valmistui vuonna 1955 ja muutti katukuvaa voimakkaasti. Taloon toteutettiin myös Helsingin ensimmäiset ulkoliukuportaat. (1.”curtain wall”-rakennus)
HKM 1956

<Hotelli Vaakunan sisäänkäynti. Kuvassa näkyvät rakennuksen kaarevat liiketilojen kulmaikkunat ja tavaratalo-osan pronssiset ikkunarakenteet.
Kuva Börje Dilén HKM 1952

Ratapiha ja konepaja modernisoituvassa keskustassa

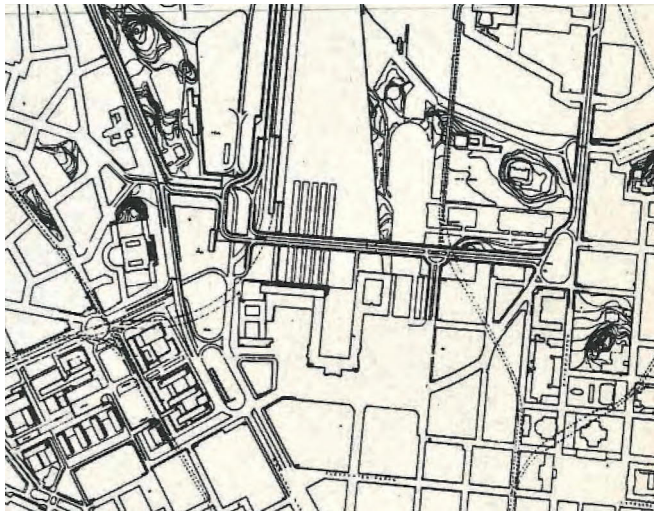
1940-luvun lopulla toiminta Helsingin konepaja-alueella oli laajimmillaan, ja aluetta vaivasi ahtaus, laajentumistilaa oli jäljellä vain rajoitetusti.[4]

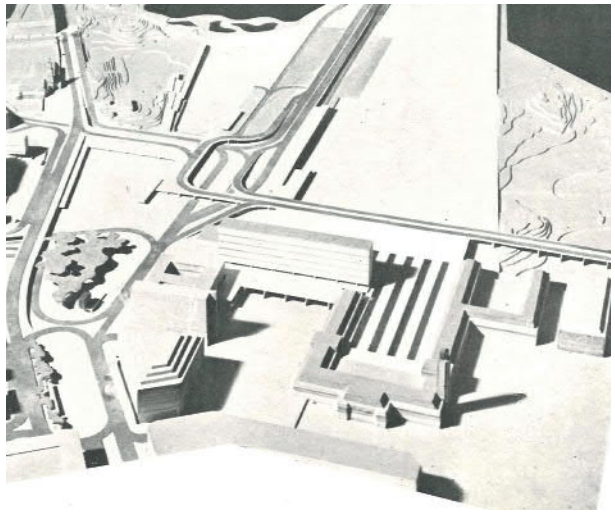
Vuosikymmenen lopusta lähtien toimintoja siirrettiin muualle, mm. Pasilan konepaja-alueelle. Teollisen toiminnan ja kaupallisen keskustan yhdistelmän aika alkoi olla ohi. Helsingin laajentuessa ja asukaluvun kasvaessa oli aseman ympäristössä enemmän tarvetta keskustatoiminnoille.

Vuonna 1954 valmistui uusi Helsingin keskusalueen kaavaehdotus. Helsingin keskustan asemakaavakysymyksissä oltiin turvauduttu siihen asti Postitalon kaavan kaltaisiin osaratkaisuihin, ja vuoden 1954 suunnitelmasta toivottiin johdonmukaista kokonaisjärjestelyä kaupunkiin. Suunnitelma oli yleisluontoinen, eikä käsitellyt aseman länsipuolen järjestelyjä yksityiskohtaisesti. Kuitenkin esimerkiksi Töölön tavararatapihan siirtäminen Pasilaan ja matkustajaraiteiden lisääminen päärautatieasemalla oli suunnitelman yksi keskeisiä lähtökohtia. Ilmeistä oli, että ratapihaympäristöä haluttiin uudistaa. Lindgrenin ja Kråkströmin

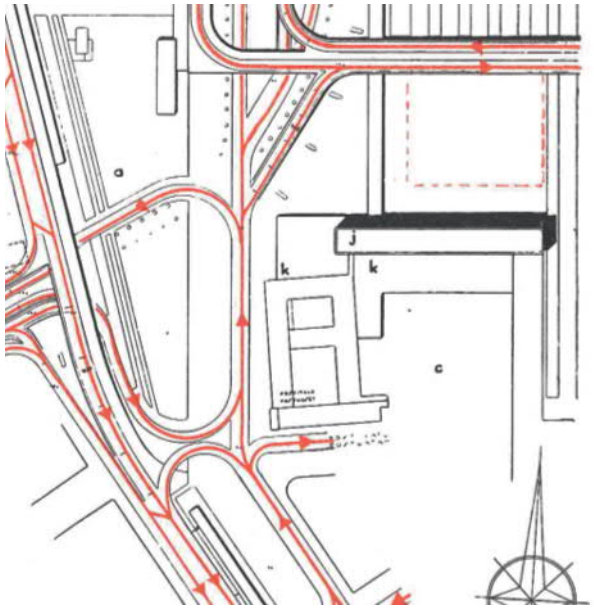
4 Wallström 1981, s 6

suunnitelmista voi nostaa esille ainakin keskustan liikennekaavion, jossa on *Postiaukea*-niminen aukiotila Postitalon ja aseman länsisiiven välissä, nykyisen Elielinaukion paikalla. Suunnitelmassa pohjoisreunaa rajasi postitalon laajennus ja VR:n korkea toimistotalo. Ehdotuksessa koko vanha konepaja- ja ratapihamiljöö oli esitetty purettavaksi.[5]





f) Töölönlahden liikennesolmu.
g) Keskusväylä.
h) Linja-autoaseman huolto- ja paikoitusrakennus (pikatien alla).
i) Linja-autoaseman sisäänkäynnit.
j) Uusi Valtion Rautateiden virastorakennus.
k) Postitalon laajennus.
l) Uusi yleinen rakennus.



<Otteita v. 1954 keskusta-alueen yleisluontoisesta kaavaehdotuksesta

5 Lindegren-Kråkström s 56

1969 / Ortoilmakuva, kartta.hel.fi

1960-70-luku: Autojen kaupunkikeskusta

Vuoden 1954 yleisluontoinen keskustasuunnitelma pyrki mm. vastaamaan kasvavan kaupungin liikenteen tarpeesiin. Autojen rooli kaupungissa lisääntyi merkittävästi 1960-luvulla, ja tämä ilmeni myös aseman länsipuolella. Alvar Aallon tehtäväksi annettiin kehittää keskustan yleiskaavaa siitä mihin Lindegren ja Kråkströmn olivat jääneet.[1] Vuonna 1961 valmistunut suunnitelma ei kuitenkaan toteutunut, ja Aalto laati vielä vuosina 1964 ja 1972 uudet ehdotukset.

Kaupunki kasvoi 1960- ja 70-luvuilla ensin ilman keskustasuunnitelmaa lisääntyneen autoliikenteen ehdoin. Tämä kehitys kääntyi jalankulkua ja julkista liiikennettä suosivaksi vasta 1970-luvulla, kun ryhdyttiin laatimaan vuoden 1976 osayleiskaavaa.

1 Stenius 1969

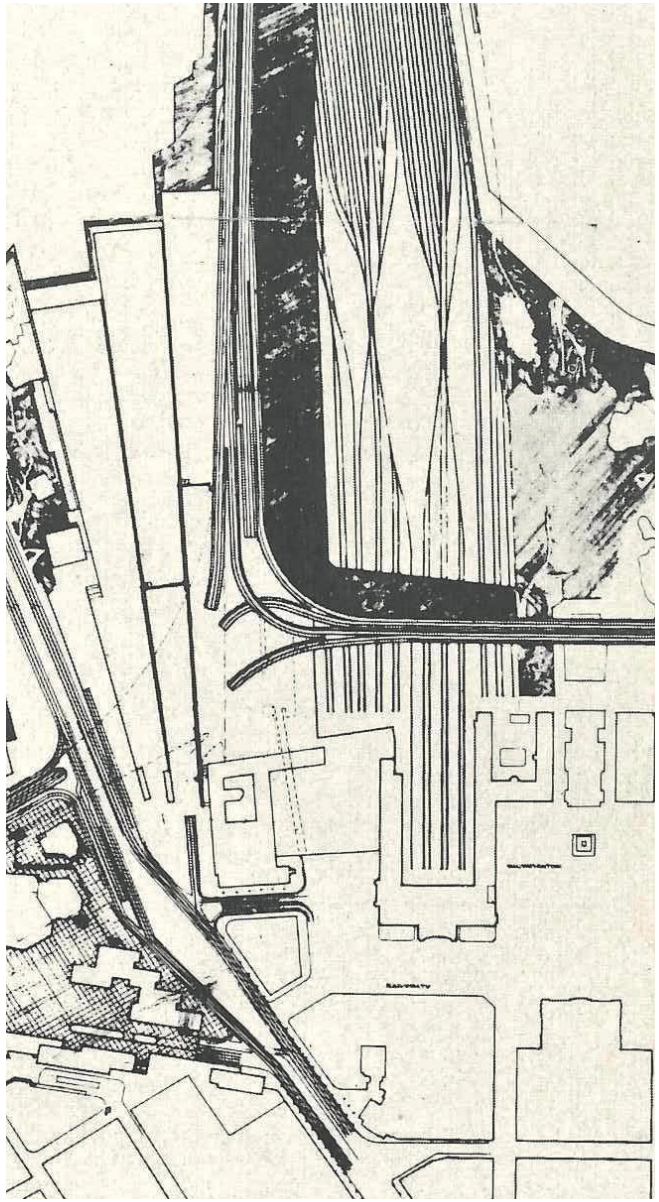
Asema-aukio

Asema-aukiota hallitsi 1960-luvulla kiihtyvän autoistumisen aikana autoliikenne ja paikoitus. Kaupunkiin syntyi edelleen nopeasti uutta liiketila- ja toimistorakentamista. Asema-aukiota raajavat rakennukset olivat tosin valmistuneet jo 1960-lukuun mennessä, mutta mm. Kaivotalo oli esimerkki 1960-luvulle tyypillisestä kehityssuunnasta, kuten myös sen viereen toteutunut City-Center vuonna 1967. Sen kanssa yhtäaikaisesti valmistui myös Kaivokadun alle jalankulkua varten tehty asematunneli. Näin saatiin autoliikenteelle enemmän tilaa ja sujuvuutta, kun Kaivokadun suojatiet poistettiin. Maanpäälliset suojatiet palautettiin 1970-luvulla.

Metron rakentamiseen ryhdyttiin pitkän keskustelun ja valmistelun jälkeen 1970-luvulla. Tämä vastasi kaupunkilaisten toiveeseen parantaa julkista liikennettä.[2] Metroa oltiin kaavailtu Helsinkiin jo 1950-luvulta lähtien, ja rakentaminen alkoi vuonna 1974. Pääsisäänkäynti metroon järjestettiin asematunnelista. Lisäksi Kaivotalon pohjakerrosta muutettiin vuonna 1979 siten, että myös sinne rakennettiin sisäänkäynti metroon sekä läpikulku asemalta Kaivopihalle.

Kaupungin osayleiskaava linjasi vuonna

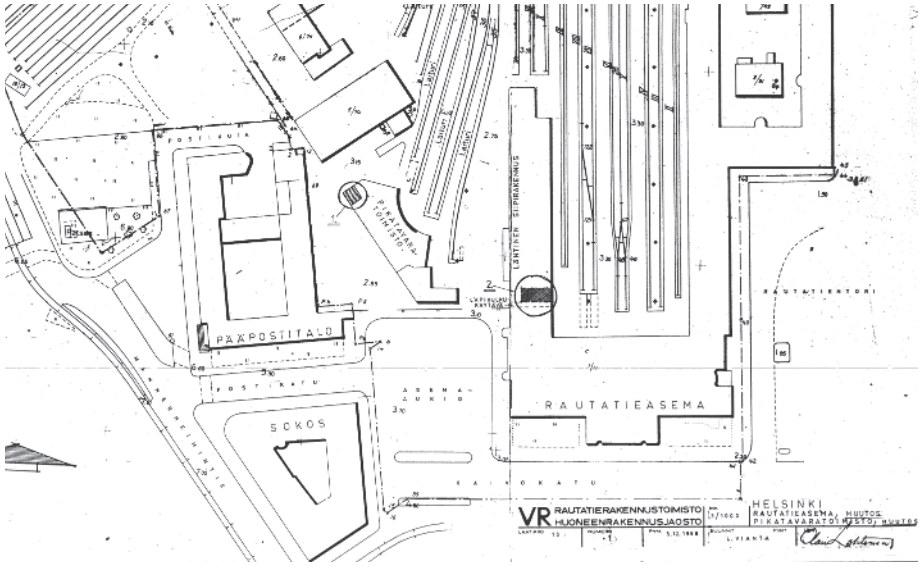
2 Helander-Sundman 1970, s 16



Ote Alvar Aallon yleiskaavaehdotuksesta vuodelta 1961. Aalto tukeutunui vahvasti Lindegrenin ja Kråkströmin suunnitelmiin. Merkittävä osa suunnitelmaa oli suuri terassitori, jonka alle autokaistat olisi ohjattu. Ratamiljöö ei ole saanut roolia Aallon suunnitelmassa.

Asema-aukiota rajaavat rakennukset olivat kaikki valmistuneet jo 1950-luvun puoliväliin mennessä. Keskellä SOK:n hotelli ja oikealla postitalon monumentaaliset volyymit. Rakennusten julkisivut ovat osa näkymää keskustaan tultaessa idästä. Maantaso oli omistettu autoille, kun Kaivokadun ali oli vuonna 1967 valmistunut asematunneli .

HKM 1970



Asema-aukio palveli pysähtymis- ja pysäköintitarpeita vielä vuoden 1968 asemapiirustuksessa.

Suunnitelmassa on esitetty myös läpikulku asema-aukion koillisnurkasta länsisiiven läpi laiturialueelle. Milloin tämä läpikulku on tehty, on epäselvää; mahdollisesti jo Postitalon rakentamisen yhteydessä, kun kaavailtua tunnelia Postitalolta asemalle ei toteutettu.

Arska 1968

Tilanne 70-luvulla: asema-aukiolla busseja ja autoja.
Kuva 1970 HKM

Näkymä tavaratalo Sokoksen ja Kaivotalon suunnilta asema-aukiolle.
Kaivokadun metroaseman rakentaminen käynnissä. Etualalla ”alue D”
Helsingin metrotyömaalla. Kuva Osmo Aittapelto, HKM 1977

1976, että kaupunkia ryhdytään kehittämään historiallisia arvoja vaalien ja yksityisen ajoneuvoliikenteen haittoja vähentäen. Tuolloin esitettiin myös ajatus keskusta-alueen yhtenäisestä kävelyalueesta.[3]

Ratapiha keskustan laajentumissuuntana

Lindegrenin ja Kråkströmin tapaan oli Alvar Aalto suunnitelmassaan myös laajentanut asema-aukiota pohjoiseen, nykyiselle Elielinaukiolle asti. Siitä pohjoiseen suuri terassirakenne olisi korvannut VR:n raidealueet ja ratapihamiljöön jäänteet. Pyrkimys oli laajentaa keskustaa entisille VR:n alueille.

Viimeisenä VR:n konepajatoiminnoista lopetti Helsingin valimo vuonna 1962.[4] Vaikka ratapiha vapautui kokonaan VR:n hallinnasta 1970-luvun lopussa, ja terassitorin suunnitteluun oli myönnetty jo aikaisemmin 200 000 markkaa, ei kaupungista löytynyt voimavaroja niiden toteutukseen.[5]

Mm. Helsinki-seura vastusti 1970-luvulla Aallon suunnitelmaa, joka esitti mm. bussiterminaalin rakentamista maan alle. Seuran jäsenet Sari ja Matti Vesikansa ehdottivat mielipidekirjoituksessaan, että bussiterminaali tehtäisiin kevyemmin maan päälle, ja että Aallon terassitorin paikalle toteutettaisiin mieluummin viheralue.[6] Keskusta-suunnitelmat eivät edenneet. VR:n vanhat makasiinit ja muutama muu konepaja-alueen rakennuksista säilyi vielä paikallaan.

Vuonna 1974 aloitettu metron rakentaminen vaikutti VR:n entiseen ratapihaan siten, että metroa varten tarvittavan huoltotunnelin suuaukko ja ajoramppi rakennettiin vanhan tavaramakasiinin kylkeen. Rampin tieltä purettiin vuonna 1910 rakennettuun tavaramakasiiniin liittynyt veturitalliosa. Makasiiniosa säilytettiin, ja muutettiin toimistoiksi. Rakennus jäi rajaamaan Asema-aukion pohjoisreunaa.[7]

Varastomakasiinin ja veturitalli, kun ratapiha oli vielä VR:n hallinnassa. Kuva Katajisto 1977

Veturitalliosa purettiin metron huoltotunnelin tieltä. Kuva 1980 HKM

3 HS 16.4.1972

4 Wallström 1981, s9

6 HS 13.5.1978

7 *VR 1962-1987, s. 340*

1988/ Ortoilmakuva, kartta.hel.fi

1980-luku: Kävelykeskusta ja keskustakilpailu

Helsingissä järjestettiin jälleen uusi keskustakilpailu vuonna 1986. Vuoden 1976 yleiskaavassa kilpailualue jätettiin selvitysalueeksi, ja aiemmin laaditut suunnitelmat todettiin lähtökohdiltaan vanhentuneiksi. Liikenteen kehittämispäätöksillä hahmoteltiin vuoden 1986 kilpailun lähtökohtia. Metro Itäkeskuksesta Kamppiin valmistui vuonna 1983.[1]

Asema-aukion alle valmistui metro

Koko asema-aukio kaivettiin auki metron rakentamisen yhteydessä. Aukion pinnat uusittiin. Metron sisäänkäyntipaviljongit ja -portaikot olivat uusi aihe aseman ympäristössä. Muun muassa aseman läntisen sisäänkäynnin yhteyteen rakennettiin paviljonkimainen metrosisäänkäynti. Rakennuksen suunnitelmat laati Oy Cityconsult Ab.

1 Kilpailuliite 9/86, s 6

Sokoksen kulmalle tuli kattamaton avoportaikko, joka myöhemmin poistettin, kun asematunneli yhdistettiin 1990-luvulla Sokoksen kellarikerroksiin. Liikennejärjestelyjä muutettiin, ja metron valmistuttua yksityisautoille varatut alueet aseman ympäristössä supistuivat.

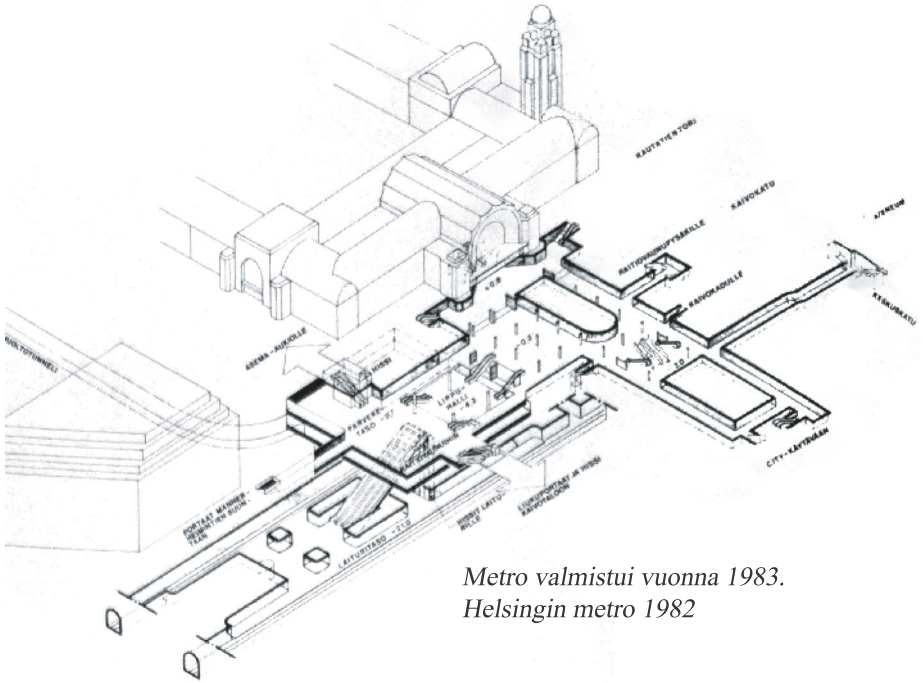
Ratapiha ja uusi aatekilpailu

Tavara-asema muutti lopullisesti pois Helsingin keskustasta rautatieaseman yhteydestä 1980-luvulla.[2] VR:n kameraseura reagoi alueen muutokseen vuonna 1981 dokumentoimalla jäljelle jääneitä rakennuksia valokuvin ja kartoin. Useimmat ratapihan rakennuksista oli kuitenkin jo purettu dokumentoinnin alkaessa. Helsingin keskustassa ollut teollinen punatiilikerrostuma oli hävinnyt lähes kokonaan.

Nykyisen Elielinaukion alue oli tarpeettomaksi jääneen raiteiston purkamisen jälkeen asfaltoitu ja aidattu maksulliseksi paikoitusalueeksi (ks. lupapiirustus vuodelta 1986). Vuoden 1987 VR:n historiikissa oletettiin, että myös pieni makasiinirakennus asema-aukion pohjoisreunalta purettaisiin tulevien keskustasuunnitelmien alta.

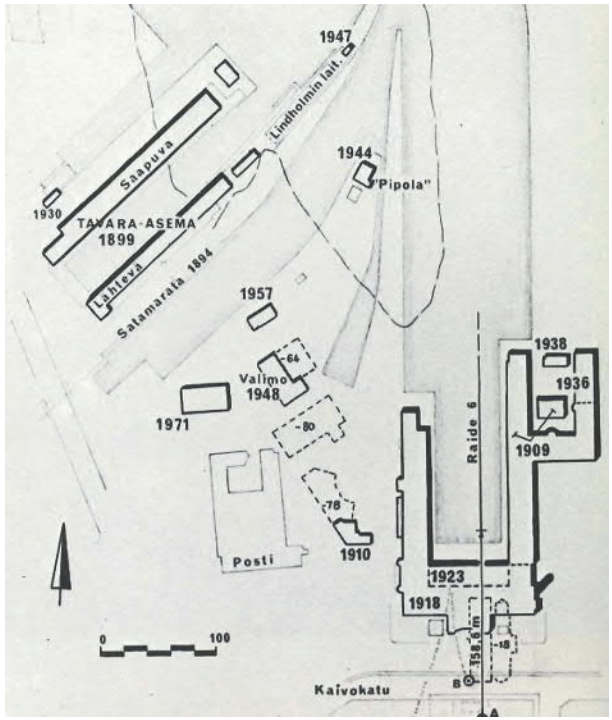
2 Högström 2004, s70

Arkkitehtitoimisto R Schnitzler / Vilhelm Helander, Juha Leiviskä, arkkitehdit SAFA



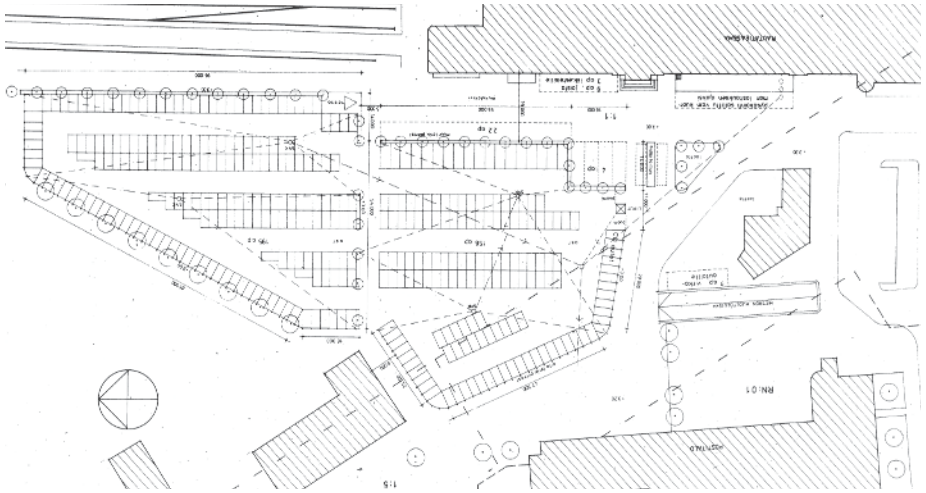
Metro valmistui vuonna 1983.
Helsingin metro 1982

Metron maanpäälliset sisäänkäynnit olivat uusi aihe katukuvassa. Sokoksen nurkalla ollut avoin portaikko on sittemmin purettu ja korvattu rakennuksen sisällä sijaitsevalla sisäänkäynnillä kellaritilojen laajentamisen yhteydessä. Kuva 1983 HKM



Kartta ratapihan säilyneistä rakennuksista rakennusvuosineen, katkoviivalla merkitty jo puretut rakennukset purkuvuosineen. Kartta 1981 Veikko Wallström

Aluetta oli ryhdytty käyttämään paikoitusalueena jo 1980-luvun alussa. Kuva 1981 Veikko Wallström (VR:n kameraseura)



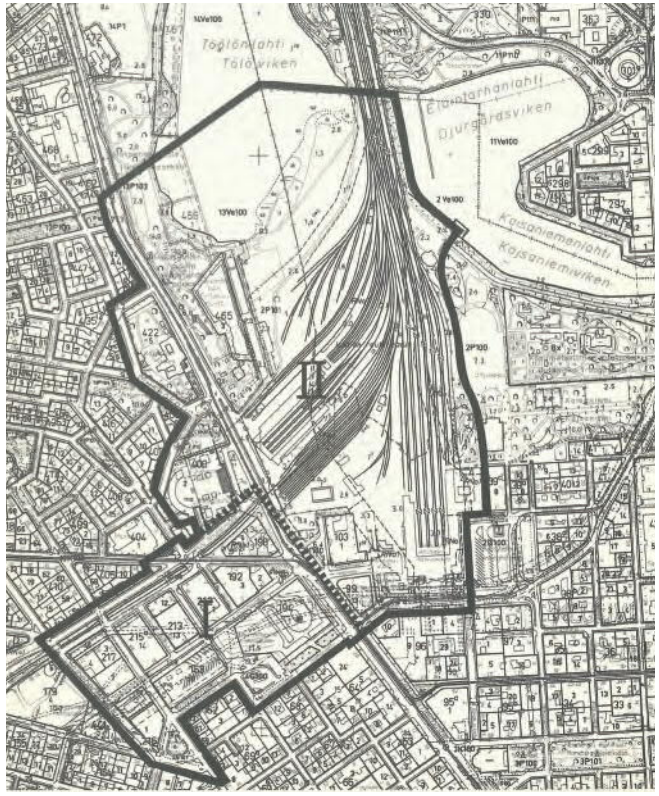
Maksullisen paikoitusalueen lupapiirustus vuodelta 1986, Arska

Vuoden 1986 pohjoismaisella aatekilpailulla toivottiin löytyvän kokonaisratkaisu Töölönlahden eteläpuolisen alueen käytöstä. Kilpailualueella sijaitsi tärkeä saumakohta keskustan ja uuden Töölönlahden suuntaan laajentuvan kaupunginosan välillä (ks. kilpailualueen kartta). Ratkaisun toivottiin sisältävän tasapainoisen ratkaisun julkisten tilojen, joukkoliikennejärjestelyjen sekä viheralueiden muodostamaan kokonaisuuteen.

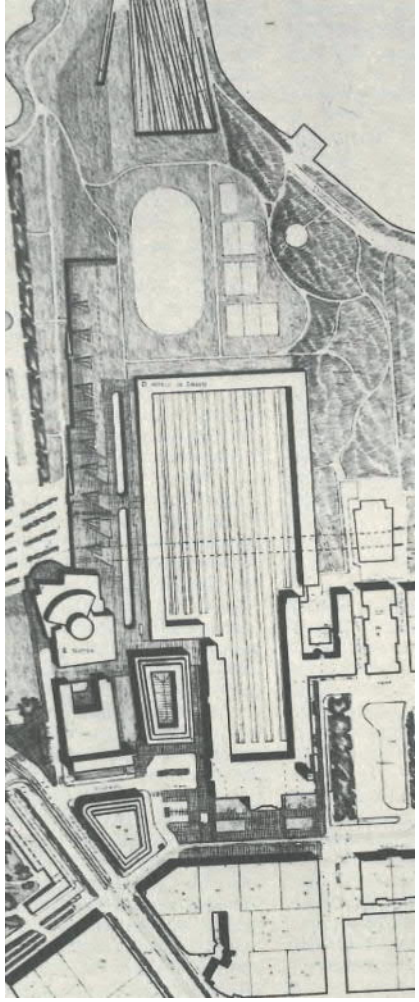
Kilpailulautakunta piti palkittuja ehdotuksia korkealuokkaisina, mutta yhdenkään niistä ei katsottu ratkaisseen tehtävän keskeisiä ongelmia siten, että se voitaisiin suoraan toteuttaa. Siten kilpailussa palkittiin tasavertaisina kolme ehdotusta, joiden keskeiset ratkaisut tuli saattaa jatkosuunnittelun pohjaksi.[3]

Kilpailuun liittyen mainittakoon, että palkintolautakunta suhtautui suopeasti nykyisen Töölönlahdenkadun kaltaiseen avaukseen pohjoisen suuntaan.

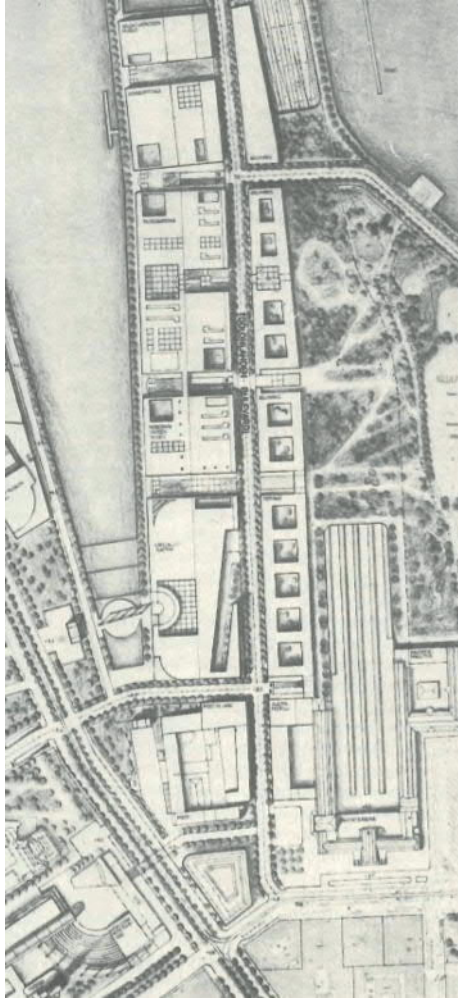
3 Kilpailuliite 9/86, s 6-10



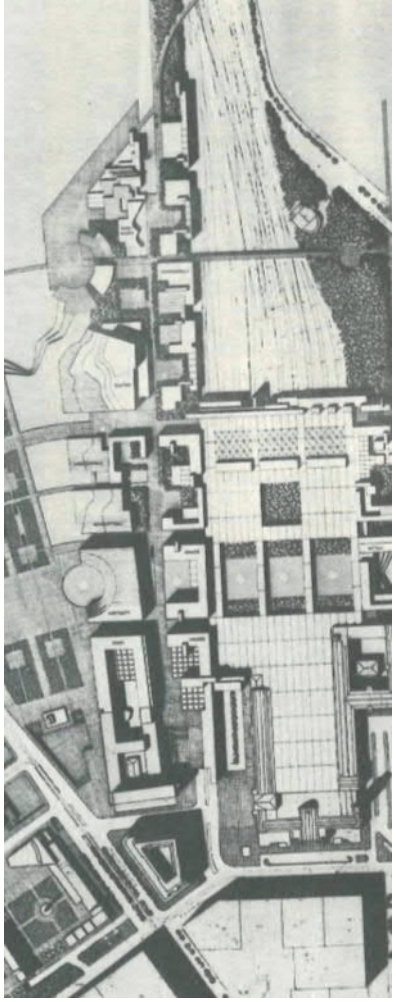
Kamppi-Töölönlahti aatekilpailun kilpailualue merkittynä karttaan; yllä ilmakuvassa.
Kilpailuliite 9/86



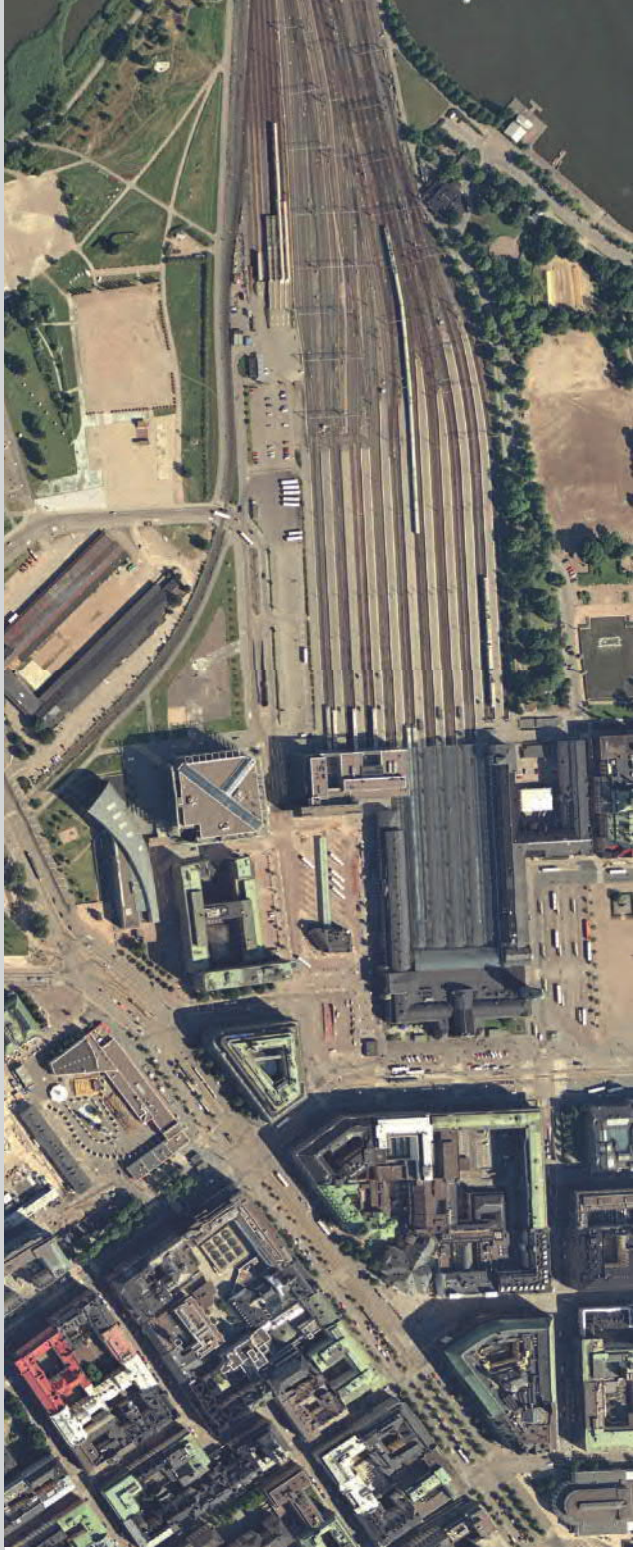
Kamppi-Töölönlahti aatekilpailun palkintosija, tekijät Jan Söderlund
nro 11 "Avoin sydän"
Kilpailuliite 9/86



Kamppi-Töölönlahti aatekilpailun palkintosija, tekijät Ilmo Valjakka ja Kari Mökkälä
nro 13 "Pro Finlandia"
Kilpailuliite 9/86



Kamppi-Töölönlahti aatekilpailun palkintosija tekijät Arto Sipinen
nro 22 "Kaunis uneksija"
Kilpailuliite 9/86



2005, kartta.hel.fi

1990-2010-luku: Keskusta laajenee ja Elielinaukio

Vuonna 1996 alueelle vahvistettiin uusi asemakaava no. 10275 korvaamaan mm. VR:n alueella siihen asti voimassa olleen vuoden 1892 asemakaavan. Kaava-alue ulottuu Mannerheimintieltä Läntiselle Teatterikujalle ja pohjoisessa Sanomatalon ja radan alittavasta tunnelista Posti- ja Kaivokadulle asti. Pohjoisessa kaava sisältää myös Elielinaukiolta Karamzininkadulle johtavan yhteyden, jota myöhemmin erillisellä asemakaavalla jatkettiin Alvar Aallon katu -nimisenä kohti pohjoista. Asemakaavassa Asema-aukio sai jatkokseen Saarisen mukaan nimetyn Elielinaukion.[1]

Elielinaukio syntyy

Kaavaehdotus vuodelta 1995 sisälsi VR:n asemahotellin sekä Sanomatalon, jotka toteuduttuaan viimeistelivät Elielinaukiota raajaavien rakennusten rivistön. Kaavassa tuolloin Finnairin lipputoimistona toimineen entisen varastomakasiinin aukion puoleiset julkisivut kattomuotoineen suojeltiin, tosin vasta valtuustokäsitittelyn aikana tehdyn aloitteen perusteella. Toisin kuin 1980-luvulla ounasteltiin, oli rakennus säästynyt purkutoimenpiteiltä, ja se tuli nyt muodostumaan Asema-aukiota ja uutta Elielinaukiota rajaavaksi elementiksi. Elielinaukion lopullinen muoto ja tehtävä julkisena kaupunkitilana tuli siten vahvistettua tämän uuden asemakaavan myötä.

Aukiota hallitseva toiminta bussiterminaalina sai Juhani Pallasmaan suunnitteleman katosrakennelman, jonka rakennuslupapiirustukset ovat vuodelta 1998. Samalla sekä Elielinaukion että Asema-aukion toritilat saivat huolellisesti suunnitellut kadunkalusteet. Aukion pohjoissivu sai nykyisen rajansa ja muotonsa, kun Valtion rautateiden eläkesäätiö rakennutti vuonna 2003 Elielinaukion pohjoisreunaa rajaavan hotellin ja toimistotalon.[2]

Elielinaukion myötä tuli aseman länsisii-

1 Töölönlahden aloitusalue, Asemakaavan muutosselostus 1996

2 Högström 2004, s72

Arkkitehtitoimisto R Schnitzler / Vilhelm Helander, Juha Leiviskä, arkkitehdit SAFA

ven julkisivusta ensimäistä kertaa täysin julkista kaupunkitilaa rajaava rakennus, ja tärkeä osa aukioiden näkymiä.

Maanalainen pysäköinti ja Asema-aukio

Elieliaukion päätoimiseksi tehtäväksi muodostui toimia maanpäällisenä bussiterminaalina. Terminaali toteutettiin kansirakenteena, jonka alle sijoitettiin noin 500 autopaikkaa käsittävä paikoitushalli.[3] Asema-aukiolle sijoitettiin paikoitusalueen sisäänajoramppi, ja Asema-aukion liikennealueet saivat nykyisen muotonsa. Toinen ajoramppi sijoitettiin Töölönlahdenkadulle.

Tässä yhteydessä tehtiin myös aukioiden laadukkaat pintakäsittelyt sekä istutettiin lehmusrivit Elielinaukiolle.

Keskusta-alue laajenee

Asemakaavaan sisältynyt uusi Töölönlahdenkatu, joka yhdisti Elielinaukion ja Karamzininkadun, toimi aluksi vain julkisen liikenteen väylänä Mannerheimintielle.

Samanaikaisesti kaavoitettiin kuitenkin myös Töölönlahdelle ulottuva radan varsi ja katua jatkettiin Alvar Aallon katuna pohjoiseen

Alueesta järjestettiin vuonna 1997 Töölönlahden kansainvälinen maisema-arkkitehtuurikilpailu, jonka voitti arkkitehtitoimisto APRT Oy kunnianhimoisella suunnitelmallaan (ks. seuraava aukeama). Vaikka kyseessä oli maisemaa koskeva kilpailu, voittaneesta ehdotuksesta toteutuivat rakennukset, ei puistoalue.

Töölönlahdenkadun varrelle sijoittuivat ensin 2000-luvulla Sanomatalo ja asemahotelli sekä myöhemmin 2010-luvulla toimistotalo sekä keskustakirjasto Oodi, joka valmistui vuonna 2018. Lisäksi kadun pohjoiseen suuntautuvalle jatkeelle, Alvar Aallon-kadun varrelle, rakennettiin toimisto- ja asuinrakennusrivistö. Siten näistä uusista katulinjauksista tuli merkittäviä kaupunkitilan kannalta.

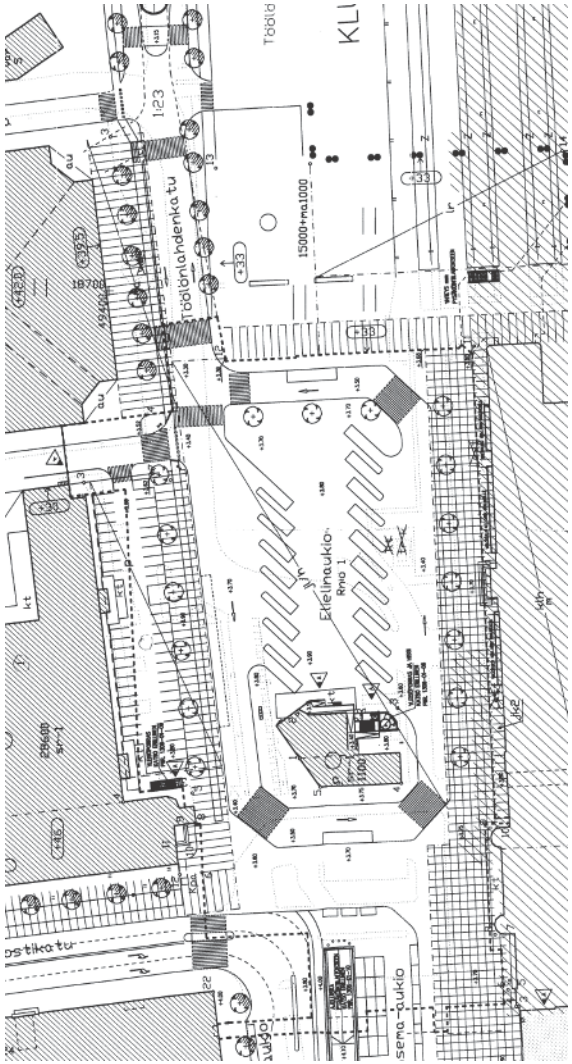
Erityisesti kaupunkilaisten yhteisenä olohuoneena toimivan Oodin sijoitus korostaa osaltaan Elielinaukiolta pohjoiseen suuntautuvan kulku- ja näkymäyhteyden merkitystä. Näin Elielinaukiosta on muodostunut nivelkohta vanhan kaupunkikeskustan ja uuden Töölönlahden etelän puoleisen korttelialueen välille.

Elielinaukiolle sijoitettiin maanpäällinen bussiterminaali, jonka suuri katosta ei vielä ole toteutettu. HKM 2003

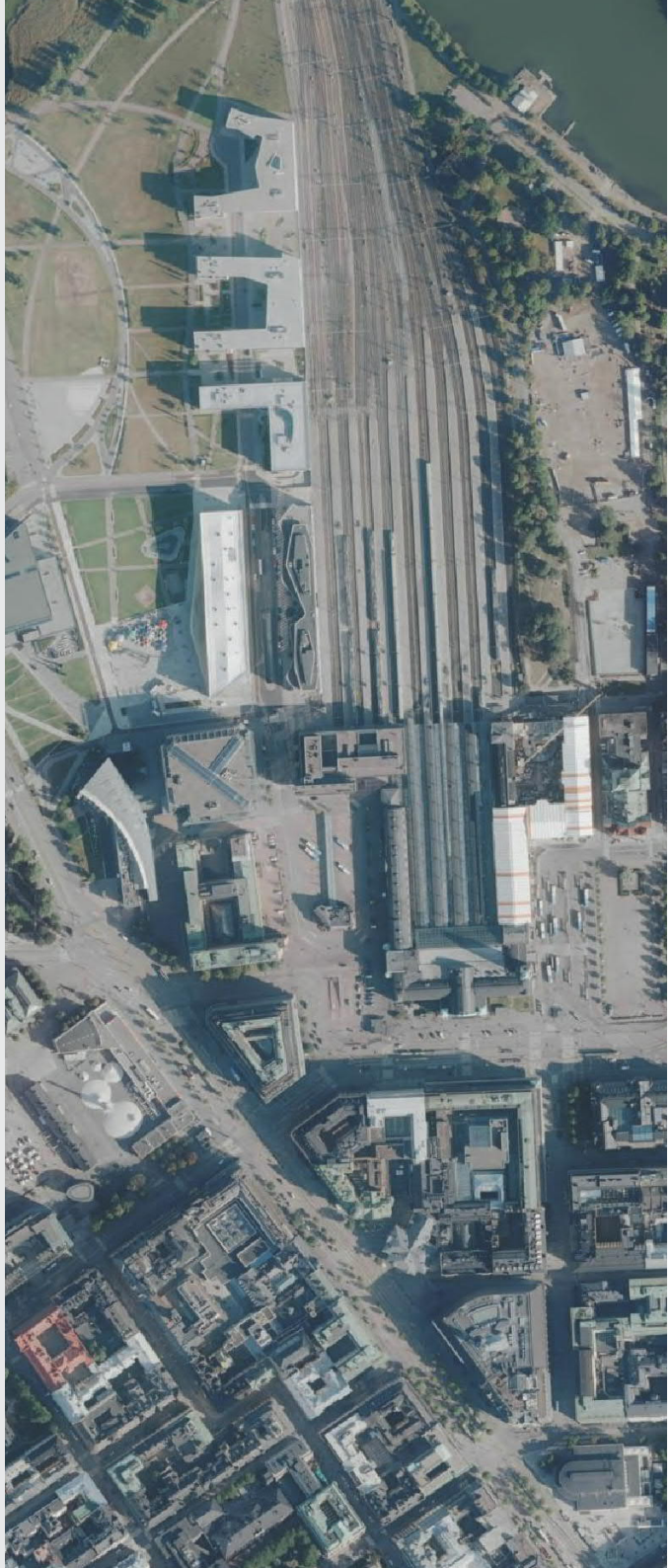
Juhani Pallasmaa suunnitteli pitkän katoksen bussiterminaalin käyttöön, joka valmistui vuonna 2003. Taustalla VR:n eläkerahaston rakennuttama hotelli. VRV

3 HS 05.12.1997

Töölönlahden kansainvälisen maisema-arkkitehtuurikilpailun voittanut ehdotus, arkkitehtitoimisto APRT Oy, 1997 .
Radanvarren korttelit toteutuivat pitkälti tämän ehdotuksen mukaan, sen sijaan puiston toteutus ei noudata näitä kunnianhimoisia suuntaviivoja.


Töölönlahdenkatu
Eteläinen puistokatu
Eteläinen puistokatu
Eteläinen puistok

NYKYTILA
RAUTATIEASEMA JARNVAGSSTATION
KIOSKI
KIOSKI



2020: Nykytila

Välittömästi päärautatienaseman kyljessä sijaitsevat Asema-aukio sekä Elielinaukio ovat nykyisin kaupunkirakenteellisesti osa vilkkaimmin sekä ajoneuvoin että jalan liikennöityä **Helsingin ydinkeskustaa**.

Kummatkin aukiot sijaitsevat **historiallisen kaupunkikoordinaatiston taitekohdasssa**, joka näkyy mm. Vltava-rakennuksen viistona julkisivuna.

Kaikkien aukioita rajaavien rakennusten **julkisivut ovat hyvin viimeisteltyjä**. Ne toimivat julkisen katutilan ja aukioiden kehyksinä. Pääosa rakennuksista ovat itsenäisiä ja vapaasti seisovia, umpikorttelijulkivu on vain Asema-aukion eteläsivulla, Kaivokadun varrella. Vapaasti seisovien rakennusten kaikki julkisivut on tarkoitettu nähtäviksi, ns. takajulkisivuja ei ole, korostettuja pääjulkisivuja toki.

Aukioiden korkeusasema on noin **4 metriä merenpinnan yläpuolella**, joka on hiukan lähiympäristöä matalammalla. Mannerheimintieltä kadut viettävät alaspäin.

Aukioiden tilarakenne on muodostunut pitkän kehityksen seurauksena, mikä on luettavissa ympäröivien rakennusten arkkitehtuurin syntyajankohtien tyylillisistä eroista, jotka tekevät ympäristöstä vahvasti **kerroksellisen.** Aukioita erottava entinen VR:n makasiinirakennus, nykyisin Vltava -rakennuksena tunnettu, on aukion vanhin jäänne Elielinaukiolla ja siitä Töölönlahdelle päin aiemmin sijainneesta suuresta konepaja- ja ratapiha-alueesta.

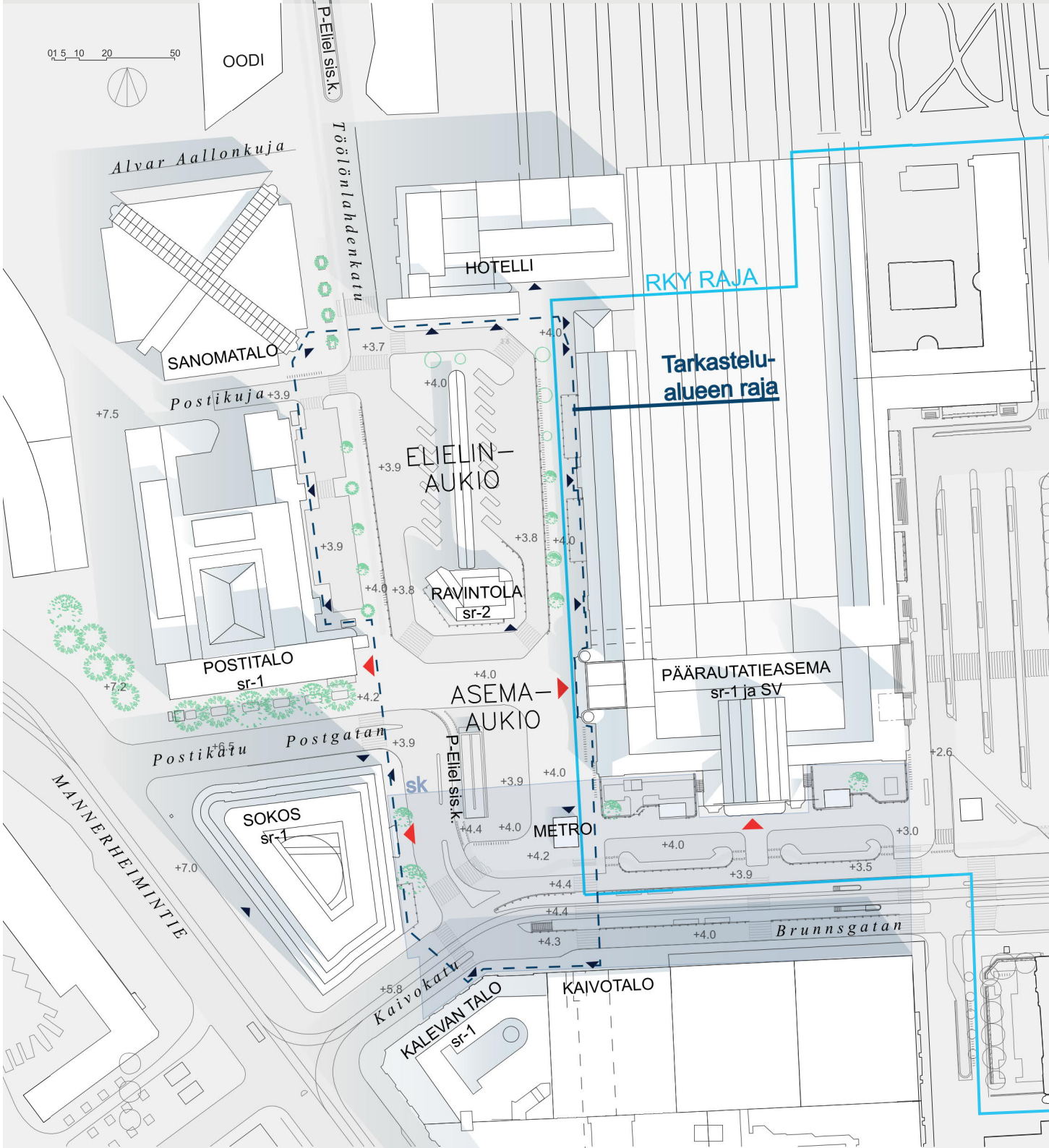
Aukioiden pinnat ja kalusteet on pääosin suunniteltu huolellisesti ja toteutettu laadukkaista materiaaleista, mutta vuosien saatossa ympäristön suunnittelemattomat yksityiskohdat ovat lisääntyneet (mainostaulut, nakkikioskiajoneuvot yms.)

Toiminnallisesti aukiot tarjoavat monipuoliset mahdollisuudet **liikenteellisille jatkoyhteyksille**: siirtymiset junasta ja metrosta busseihin, raitiovaunuihin, takseihin, autoihin, kaupunkipyörille ja päinvastoin ovat kaikki täällä mahdollisia. Siten liikennevälineisiin kiiruhtavien jalankulkijoitten määrä on huomattava, mutta lisäksi muunkin kevyen liikenteen, sekä jalankulkijoitten että pyöräilijöitten, määrä on suuri.

Aukioita reunustavissa rakennuksissa sijaitsee suuri määrä **palveluja tarjoavia yrityksiä ja työpaikkoja** kuten myymälöitä, ravintoloita, hotelleja ym. julkisia palveluja. Aukioiden välissä sijaitseva Vltava-rakennuksessa on nykyisin ravintola sen lisäksi, että rakennuksen laajennusosaan sijoittuu yksi maanalaisen paikoitusalueen uloskäynneistä.

Arkkitehtitoimisto R Schnitzler / Vilhelm Helander, Juha Leiviskä, arkkitehdit SAFA

Asemapiirustus 1:2000



Asema-aukio

Aukioden historiallisessa kehityksessä on merkittäviä eroja. Asema-aukiota on alunperin kehitetty aukiotilaksi kaupunkirakenteeseen, kun taas Elielinaukio on syntynyt enemmän sitä ympäröivien rakennusten vaiheittaisten toteutuksien summana.

Vain länsisisäänkäynnin välitön edusta Asema-aukiolla on vapaa aukio- ja jalankulkualue. Aiemmin vapaa alue on ollut suurempi, vaikka itse aukiota rajaavat rakennukset sijaitsevat alkuperäisillä paikoillan.

Rakennusten julkisivut edustavat syntyajankohtiensa tyylejä aina **1900-luvun alun jugendarkkitehtuurista ja funktionalistisesta liikerakentamisesta moderneihin nauhaikkunarakennuksiin**.

Päärautatieasema ja Sokos -hotelli on asemakaavassa suojeltu sr-1 -merkinnällä, Vltava-ravintolarakennus sr-2 -merkinnällä, joka koskee sen Asema-aukion puoleisia julkisivuja kattomuotoineen.

Päärautatieaseman **länsisisäänkäynti** Asema-aukiolla on erittäin tärkeä kaupunkitilallinen ja historiallinen kiintopiste. Sitä korostaa monissa näkymissä sen yläpuolella alueen tärkein maamerkki, **aseman torni.**

Ajoneuvoliikenne on hyvin vilkasta aukion väylillä. Jalankulku ja ajoväylät on erotettu toisistaan tasoeroilla ja pollareilla. Liikenne eristää jalankulkualueet kapeammiksi vyöhykkeiksi eikä kävelykaupunkimaista aukiotunnelmaa synny.

Taksitolppa taksiautojen jonotusalueineen on erotettu autokaistasta reunakivellä, joka kiertää maanalaisen paikoitusalueen ajorampin suuaukon. **Taksit ja pysäköintilaitokseen johtava ramppi ovat saaneet keskeisen roolin aukiolla** (ks. kuvat 2-3 viereisellä sivulla). Ramppi on visuaalisesti haitallinen ja katkaisee lisäksi poikittaisen jalankulun mahdollisuuden.

Asema-aukiolla Kaivokadun puoleisella reunalla sijaitsee metron sisäänkäyntipaviljonki. **Metropaviljonki peittää näkymiä aukiota etelästä lähestyttäessä,** esimerkiksi Kaivotalon läpikulusta. Sama koskee sen itäpuolelle sijoitettua kioskivaunua (ks. kuva 4 viereisellä sivulla).

Suurin osa Helsingin raitiovaunulinjoista kulkee Kaivokadun kautta, ja niiden pysäkki sijaitsee aivan aukion läheisyydessä. (linjat 1,2,3,6,7,9/ keväällä 2020)

Pyörätie kulkee aukiolla seuraten autokaistan reunaa. Taksiaseman etelälaidalla on kesäisin kaupunkipyöräasema. Aseman länsisisäänkäynnin vieressä sijaitsee laaja pyöräpaikoitusalue

Pinnoitteet ovat pääosin 1990-luvun uudelleenjärjestelyn aikaisia. Graniittikiviladonnat vaihtelevat jalankulkijoille ja autoille tarkoitetuilla alueilla. Pyörätie ja Kaivokatu ovat asfaltoituja.

Asema-aukiolla ei ole istumiseen tarkoitettuja kalusteita. Valaisimet ovat peräisin pääosin 1990-luvun lopulta, osa vuodelta 1969. Pollarit, milloin?

Postikadun päätteenä on rautatieaseman länsisisäänkäynti, Eliel Saarisen asemarakennusta koskevien suunnitelmien toteutunut tavoite. Sokos-hotellikorttelin muoto on perua alkuperäisen Hillerin korttelin koordinaatistonkäännöksestä.

Kaivokadun suunnalta pohjoiseen katsottaessa Elielinaukio ja Asema-aukio **limittyvät toisiinsa ja vaikutelma on voimakkaan kerroksellinen.** Aukioita rajaava Vltava-ravintolarakennus (entisen makasiini- ja veturitallirakennuksen fragmentti) on matala eikä peitä postitaloa eikä pohjoisessa kohoavia uudempia rakennuksia näkymistä (ks. kuva 4).

1 *Jalankulku kapealla kaistaleella ajoneuvoalueiden välissä.*

2 *Maanalaisen paikoitushallin sisäänajoramppi keskellä aukiota.*

3

4 *Metron sisäänkäyntipaviljongin peittävä vaikutus.*

Elielinaukio

Elielinaukio palvelee pääosin lähiliikenteen maanpäällisenä bussiterminaalina, joka tarjoaa jatkoyhteyksiä mm. Helsingin luoteis- ja pohjoisosiin.

Samoin kuin Asema-aukiolla, Elielinaukiota rajaavien rakennusten julkisivut ovat laadukkasti suunniteltuja ja toteutettuja. Julkisivut edustavat **1900-luvun alun jugendvaikutteista arkkitehtuuria, funktionalistista liikerakentamista sekä 2000-luvun lasiteräsarkkitehtuuria** .

Rajaavista rakennuksista on asemakaavalla suojeltu asemarakennus sekä Postitalo sr-1 -merkinnällä sekä ravintola Vltavan rakennus sr-2 -merkinnällä, joka koskee sen Asema-aukion puoleisia julkisivuja sekä niiden kattomuotoja.

Elielinaukiolla on rautatieaseman **länsisiiven suuntainen leveä jalankulkualue**, jonka bussikaistasta erottavan aidan vierellä on polkupyörien paikoitusalue (ks. kuva 7 viereisellä sivulla).

Junamatkustajat pääsevät Elielinaukiolle pohjoisesta asemahotellin alitse sekä sen ja länsisiiven välistä. Lisäksi aukion kaakkoislaidalla on länsisiipeen tuntemattomana ajankohtana tehty läpikulku laiturialueelta aukiolle.

Bussikaistat ja pysäkit on erotettu jalankulusta tasoerolla. Elielinaukion **ajoväylät on tarkoitettu vain reittiliikenteessä oleville linja-autoille sekä huoltoajoneuvoille**. Tästä syystä Elielinaukion ajokaistat ovat rauhallisempia kuin Mannerheimintiehen yhteydessä olevat Asema-aukion kadut. Silti kaistat jakavat jalakulkijat joko aukion laidoille tai bussipysäkkien laiturialueelle aukion keskelle eikä aukio muodosta yhtenäistä toriauetta..

Elielinaukio on Juhani Pallasmaan huolellisesti suunnittelema. Myös suuri bussikatos penkkeineen on hänen käsialaansa kuten myös valaisimet.

Ajoalueen pintarakenteena on punainen betonikiveys. Aukion reunoille on istutettu lehmusrivistöt sekä aseman länsisiiven että Postitalon puolelle. Aukio on myös huolella toteutettu; toki vuosien rankan käytön jäljet näkyvät ympäristössä.

Postitalon itäjulkisivu on saanut aktiivisemman aseman kuin sillä alun perin ratapiha-aikana oli. Nyt rakennuksen matalampi, hieman Postikadun suuren rakennusmassan päädysta sisäänvedetty siipi rajaa julkista kaupunkitilaa.

Sen editse kulkee pyöräkaista ja jalkakäytävä. Tosin niitä erottaa rakennuksesta ja sen sisäänkäynneistä Postitalon paikoitusalue. Rakennuksen asemaa aukion osana voisi entisestään vahvistaa autopaikituksesta luopumalla, mikä mahdollistaisi aukion ja rakennuksen pohjakerroksen tilojen välittömän yhteyden (ks kuva 5).

Aukion luoteisnurkasta kohti pohjoista ja sinne rakennettuja kortteleita johtava katu toteutettiin vuonna 1996. Tämän yhteyden ja näkymän merkitys on korostunut, kun kadun varrelle on valmistunut Töölönlahden toimisto- ja asuintalojen rivistö sekä tärkeimpänä vuonna 2018 valmistunut kansalaisten olohuoneena palveleva keskustakirjasto Oodi. (ks kuva 8)

Vltava-ravintola (erityisesti sen vino julkisivu) on aukion rakennuksista ainoa vanhaan ratapihaan ja historialliseen koordinaatistoon viittaava elementti. Lisäksi se on ainoa Elielinaukiota ja Asema-aukiota erottava ja niitä rajaava rakennus.

Pohjoisesta etelään katsottaessa Elielinaukio ja Asema-aukio **limittyvät toisiinsa ja vaikutelma on voimakkaan kerroksellinen**, sillä aukioita erottava Vltavan rakennus ei estä pitkiä viistonäkymiä kohti sen takana sijaitsevia korkeampia rakennuksia.

Aseman länsisisäänkäynti ja torni sekä myös Sokoksen kortteli ja Postitalo, ja jopa kauimpana sijaitsevat Kaivotalo ja Kalevan talo, ovat osa aukion näkymiä.(ks. kuva 5-6)

5 *Paikoitusalue erottaa Postitalon aukiosta.*

6 *Aukiolla eivät toteudu kävelykeskustan tavoitteet.*

7

8

Maanalaiset tilat

Molemmat aukiot, Asema-aukio suurelta osin ja Elielinaukio kokonaisuudessaan, ovat kansirakenteita. Asema-aukion alla sijaitsee yhteys asema- ja metrotunneliin sekä osa myös koko Elielinaukion alla sijaitsevasta paikoitushallista sekä metron huoltotunnelista.

Helsingin keskustan alla on laaja verkosto eri tarkoituksia palvelevia tunneleita ja tiloja. Lähimpänä maanpintaa sijaitsee kaupungin tekninen infra kuten sähkö-, tietoliikenne-, vesi- ja viemäriverkosto sekä kaukolämpö. Asema-aukion pohjoislaidalla nämä on asennettu yhteiskäyttötunneliin.

Alueella sijaitsee asematunnelin lisäksi ja paljon sitä syvemmällä Rautatietorin metroasema, sen huoltotilat sekä huoltotunneli paikoitushallin alapuolella. Tämän lisäksi Sokoksella on oma yhteys huoltotunnelista.

Tarkastelualuetta koskevat tärkeimmät maanalaiset tilat ovat toisaalta Sokoksen rakennuksen asema- ja metrotunneliin yhdistävä käytävä sivutiloineen sekä 1990-luvun lopulla rakennettu suuri paikoitushalli, joka ulottuu Elielinaukion lisäksi pitkälle myös Asema-aukion alle. Paikoitushallin vaikutus Elielinaukiolla on pieni. Hallin uloskäytävä on integroitu Vltava-rakennukseen tätä varten rakennettuun laajennukseen, kaksi muuta uloskäytävää sijaitsevat postirakennuksen vieressä paikoitusalueen muutenkin hieman epämääräiseksi muovaamassa alueen osassa.

Sen sijaan Asema-aukiolla paikoitushallin vaikutus on rajumpi. Hallin ajoluiska sijaitsee hyvin haittaavasti keskellä aukiota estäen siten vinottaisia jalankulkuyhteyksiä aukion poikki. Toinen ajoramppi sijaitsee Elielinaukion pohjoispuolella, Töölönlahdenkadulla kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti vähemmän haitallisella paikalla.

Lisäksi maanalaisista tiloista voi mainita raidealueen alitse kulkevan tunnelin, josta on pääsy eri laitureille, ja joka yhdistää Elielinaukion ja Kaisaniemen puiston, jonne tunnelin toinen pää avautuu. Tunneliin on pääsy Elielinaukiolta joko länsisiiven pohjoisimman sisäänkäynnin kautta tai hotellirakennuksen alla sijaitsevan portaikon kautta.

Maanalaisten tilojen näin laaja rakentaminen on muodostanut ongelman entisen Kluuvinlahden täyttömaalle paalujen varaan rakennetuille rakennuksille. Paalujen ympäristön veden pinnan tasoa joudutaan esimerkiksi Vltava-rakennuksen alla aktiivisesti seuraamaan, jotteivät paalut pääse ilman kanssa tekemisiin ja alkaisi lahota.

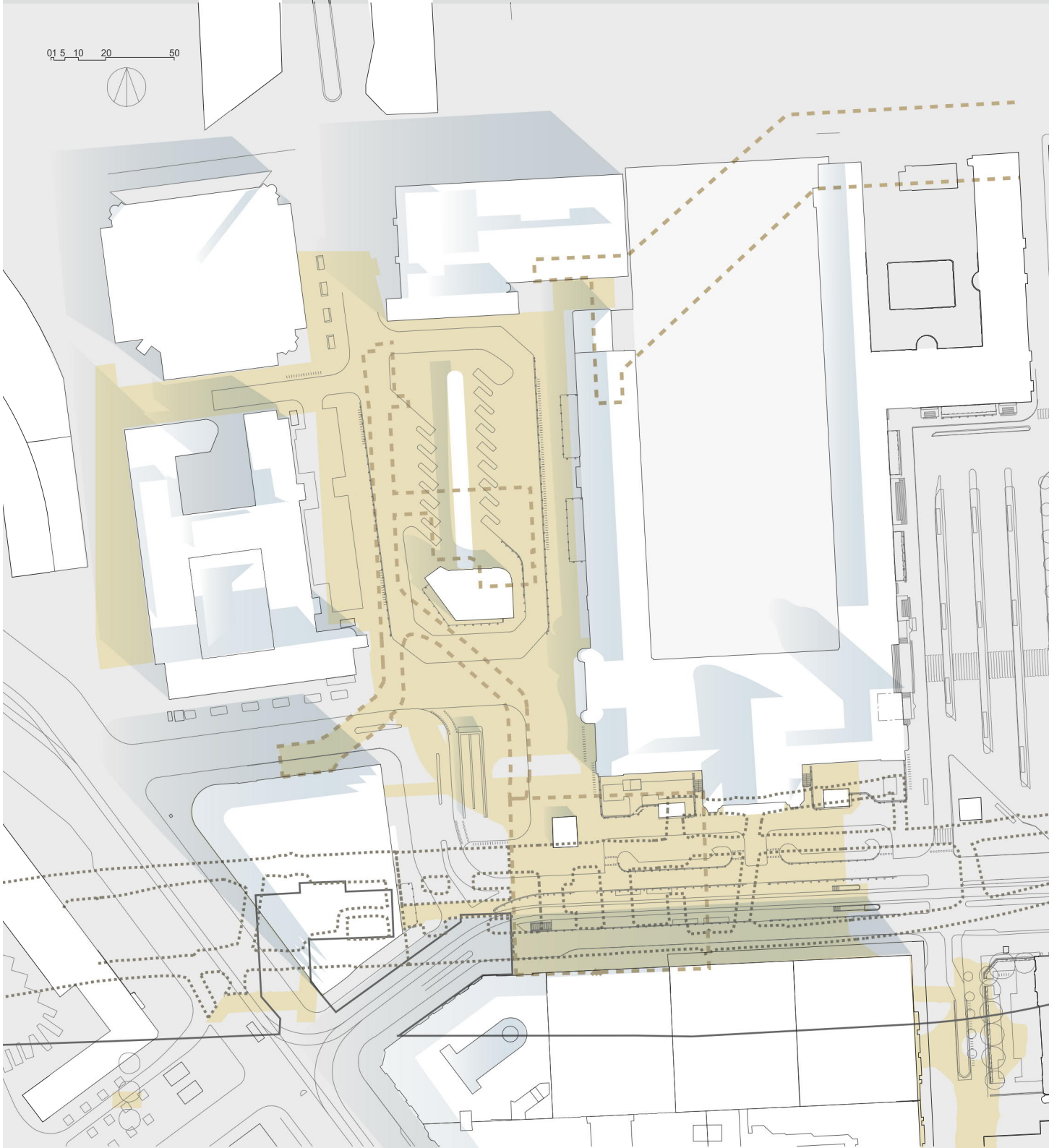
Maanalaiset tilat, kaavio

n. -1krs maan alla

-n. -2krs maan alla

Metron raidetaso

Pisararata-varaus



ANALYYTTISET TARKASTELUT

Säilyneisyys

Kaupunkirakenteellinen säilyneisyys

Asema-aukio ja Elielinaukio ovat molemmat tavallaan syntyneet rautatieaseman myötävaikutuksella.

Kun ensimmäisen, vuonna 1862 rakennetun rautatieaseman tilalle päätettiin rakentaa uusi, tarvittiin Rautatientorin lisäksi uuden aseman länsipuolelle myös aukiotila. Tästä alkoi Asema-aukion synty- ja kehityshistoria. Ennen tätä oli aseman länsipuoli kaupungin reuna-aluetta ja ennemminkin kaupungin takapihaa, jossa sijaitsi konepaja, ratapiha ja muuta teollisuutta.

Teollisuuden ajan korttelit sijaitsivat kohtisuorassa Läntiseen viertotiehen (myöhemmin Heikinesplanadeihin, nykyisin Mannerheimintiehen) nähden.

Saarisen asemarakennuksen valmistuttua pohjois-eteläsuuntainen koordinaatisto alkoi vähitellen levitä länteen mm. Asema-aukion vaikutuksesta. Nykyään lähes kaikki rakennukset sijaitsevat pohjois-eteläsuunnassa. Tähän suuntaan asettui myös Elielinaukio toteutuessaan.

Vanhemmasta **teollisuuden ajan Mannerheimintien suuntaisesta koordinaatistosta on nykyään jäljellä vain Sokos-korttelin yksi sivu sekä entisen varastomakasiinin, nykyisen Vltava-ravintolarakennuksen nykyiseen korttelirakenteeseen nähden vino julkisivu.** Nämä ovat tärkeitä yksityiskohtia ja muistumia laajasta ja tiheään rakennetusta kaasutehdas- ja konepaja-alueesta, joka on muilta osin kokonaan purettu ja kadonnut kaupunkikuvasta.

Asema-aukio on säilynyt avoimena ja rakennukset reunustavat lähes sata vuotta sitten muodostettua aukiota. Alue, johon Elielinaukio vasta parikymmentä vuotta sitten, 1990-luvun lopulla, perustettiin, säilyi kauan alkuperäisessä tai hyvin alkuperäisen kaltaisessa käytössä, rautateitten varasto- ja toimistorakennuksena.

Varhaisimmat ideat jonkinlaisesta avoimesta tilasta nyk. Elielinaukion kohdalla syntyivät aikaisintaan 1950-luvulla sivujuonteena keskusta-alueen kehittämisestä käydyssä keskustelussa, ja siihen liittyneissä luonnoksissa.

Nykyinen Elielinaukio vastaa 1990-luvun loppupuolella suunniteltua ja toteutettua aukiota. Toteutuksen pohjaksi tehty asemakaava on edelleen voimassa. Asemakaavan mahdollistamat uudet rakennukset ovat toteutuneet ja ne ovat täydentäneet aukioparin "valmiiksi".

Rakennusten säilyneisyys

Aukioparia rajaavat rakennukset ovat valmistuneet eri aikoina, ja ne muodostavat tyylillisesti kerroksellisen kokonaisuuden. Aiemmin korttelessa vallinnut koordinaatisto on vaiheittain pyyhkiytynyt pois. Viimeisenä se on tapahtunut Elielinaukion pohjoisosassa, jossa sijaitsevat **kaikista nuorimmat rakennukset.**

Pääosin aukion rakennukset ovat kaupunkikuvallisesti tarkasteltuina alkuperäisen kaltaisissa asuissa, tosin asemarakennuksen viimeisenä toteutettu länsisiipi poikkeaa tyylillisesti muusta rakennuksesta.

Joitakin muutoksia rakennuksissa on tehty. Suurimmat koskevat Vltava-rakennusta, jonka veturitalliosa purettiin 1978, ja jonka koillisnurkkaan tehtiin laajennus Elielinaukion ja paikoitushallin rakentamisen yhteydessä. Länsisiipeen tehtiin tuntemattomana ajankohtana läpikulku laiturialueelle ja Kaivotaloon tehtiin läpikulku Kaivopihalle vuonna 1979.

Sokos-rakennukseen on tehty sisäänkäyntimuutoksia Asema-aukion puoleisilla julkisivuilla.

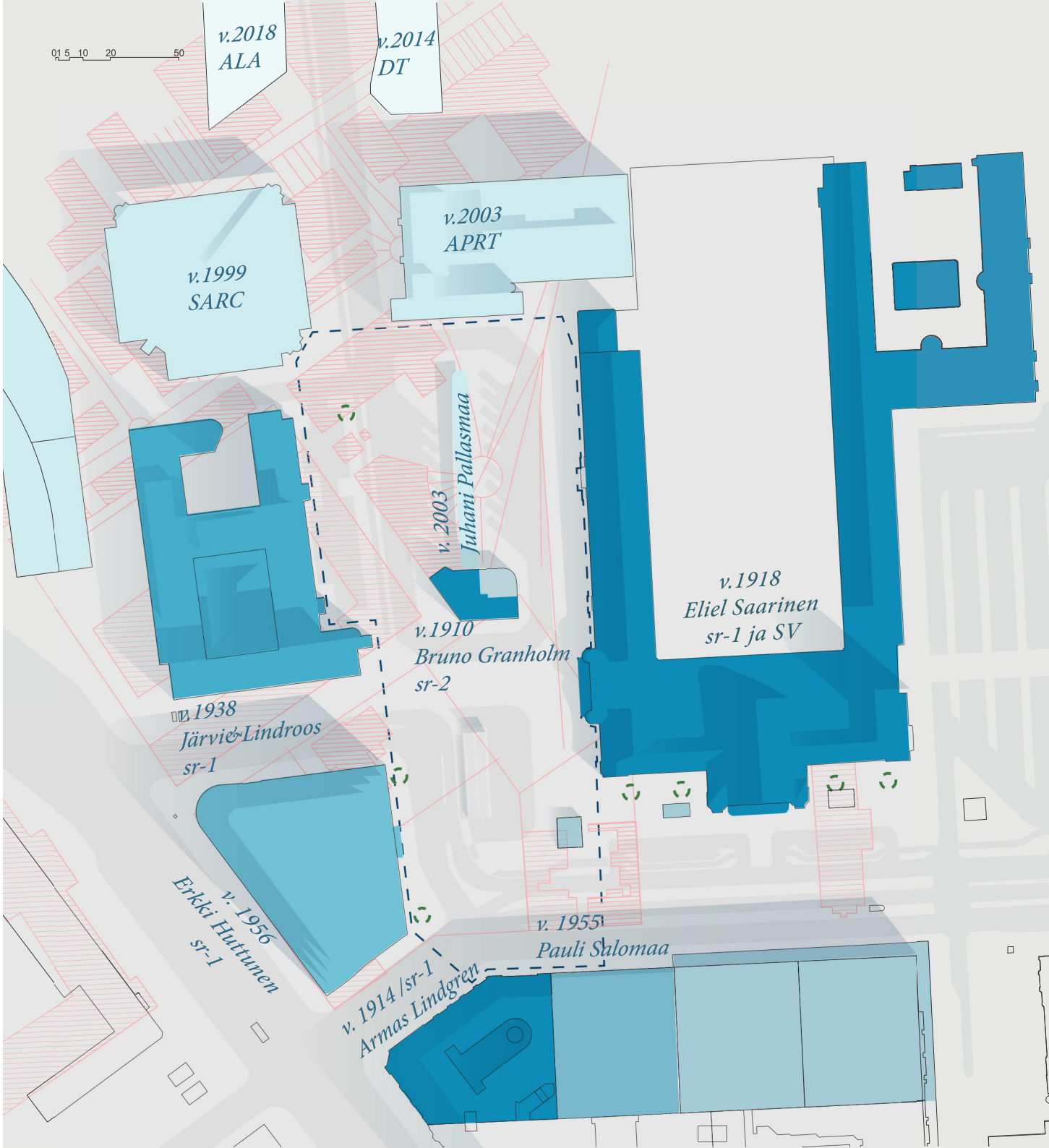
Säilyneisyyskaavio

Säilyneisyyskaavio 2020

- *1910–1920*
- *1930–luku*
- *1940–1950*
- *1960–1980*
- *1990–2000*
- *2010–*

Hävinnyt lehtipuu

Historiallista kaupunkira-kennetta ja koordinaatistoa



Näkymät

Tarkastelualueella on sekä kaupunkikuvallisesti merkittäviä näkymiä että toiminnallisesti tärkeitä näköyhteyksiä.

Molemmat aukiot ovat osa ydinkeskustaa, ja kaupunkitilallisesti tärkeiden sisäänkäyntien lisäksi alueella on monta toiminnallisesti tärkeää sisäänkäyntiä.

Näkymät ja sisäänkäynnit on merkitty oheiseen kaavioon.

Eric Sundström HKM 1919

Tärkeät näkymät 1: Postikatua pitkin, aseman länsisisäänkäyntiä kohti
- Eliel Saarisen toivoma näkymä
- kaupunkihistoriallinen arvo
- tärkeä myös Arkadiankadulta tultaessa, jolloin Tuomiokirkko myös näkymässä

Näkymäkaavio

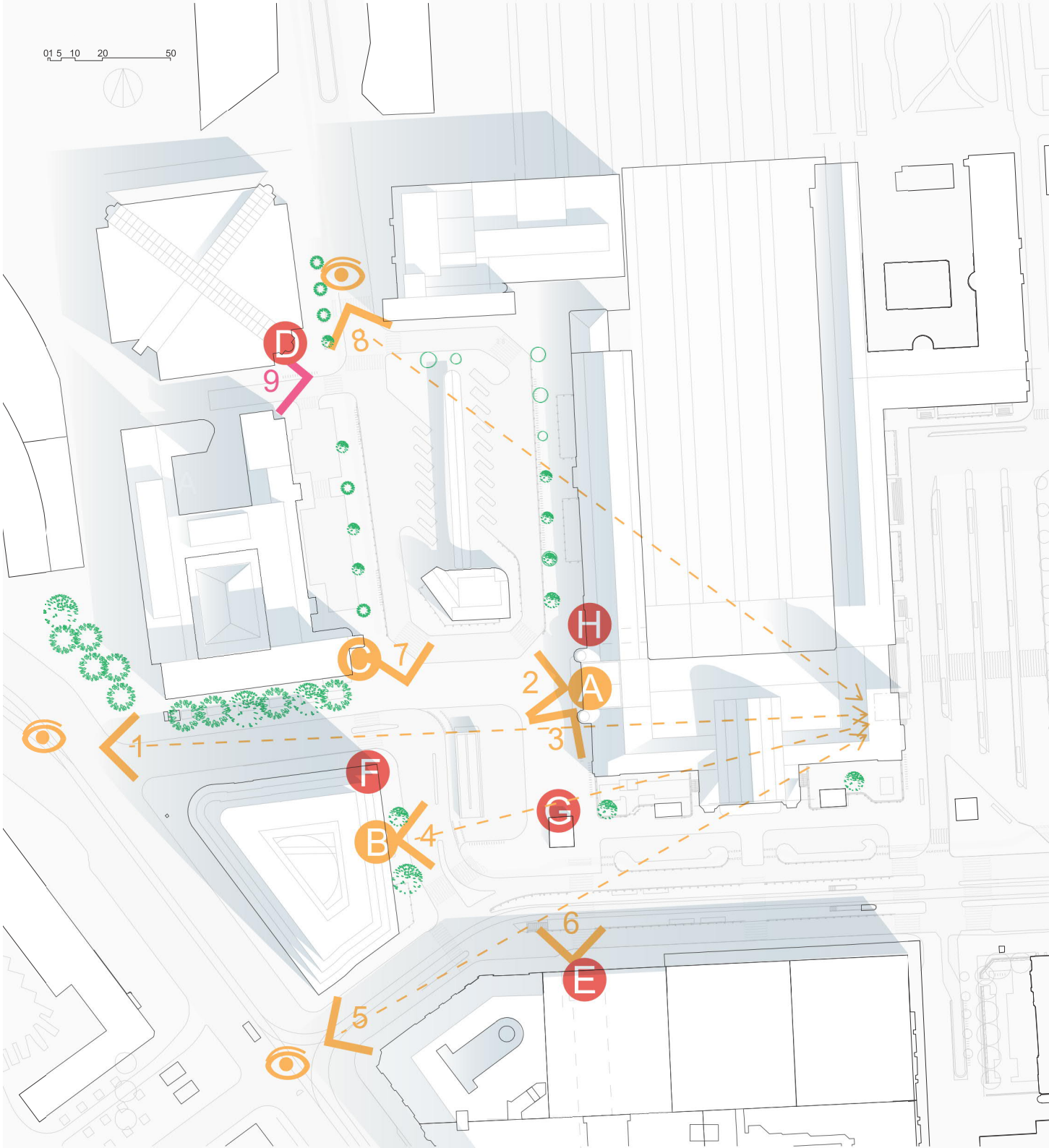
Tärkeät näkymät
1) Postikatua pitkin, aseman länsisisäänkäyntiä kohti
2) Länsisisäänkäynniltä Postikatua kohti ja pitkin
3) Länsisisisäänkäynniltä kohti Kaivokatua
4) Sokos-hotellilta asemarakennuksen sisäänkäynneille
5) Kaivokadulta sisäänkäynneille
6) Kaivokadulta kohti koillista
7) Töölahdenkatua kohti
8) Elielinaukion pohjoisreunalta kohti etelää

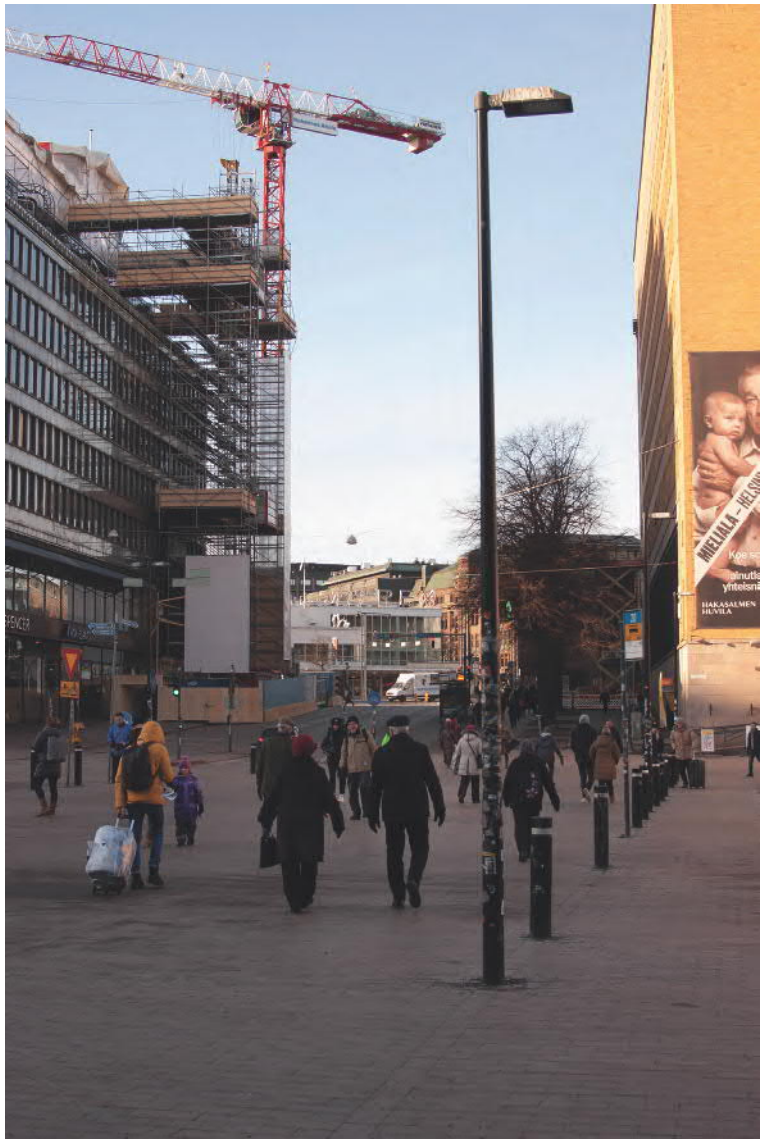
Aseman torni näkymässä

Jäsentymätön näkymä
9) Postikuja ja Kiasman takaseinä

Kaupunkikuvallisesti tärkeät sisäänkäynnit
A) Päärautatieaseman sisäänkäynti
B) Sokos-hotellin sisäänkäynti
C) Postitalon itäinen sisäänkäynti

Toimininnallisesti tärkeät sisäänkäynnit
D) Sanomatalon läpikulku
E) Kaivotalon läpikulku
F) Sokos-tavaratalon sisäänkäynti
G) Metron sisäänkäynti
H) Läpikulku aseman junalaitureille

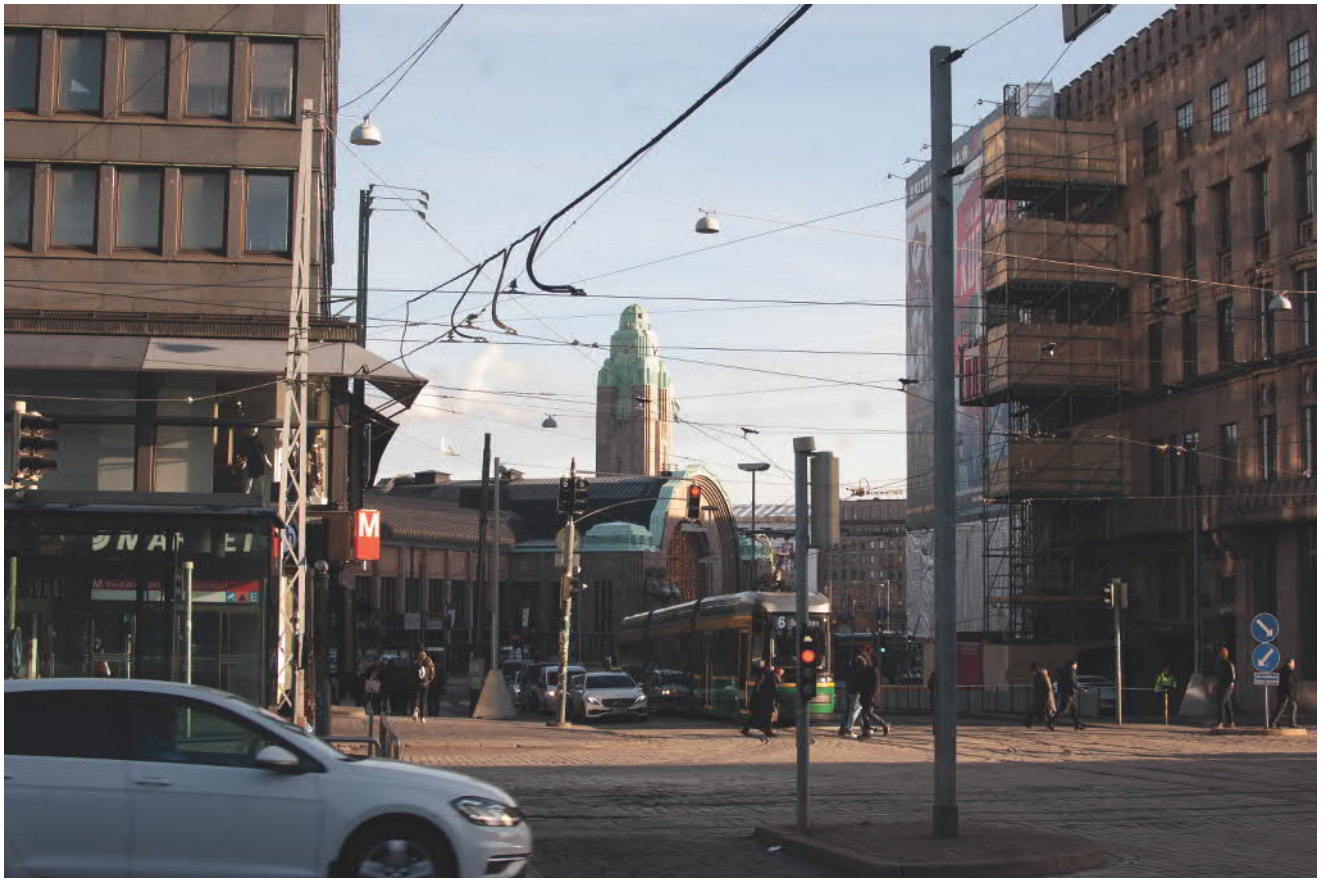




Tärkeät näkymät 2: Länsisisäänkäynti Postikatua pitkin
- liittyminen muuhun kaupunkirakenteeseen
- Lasipalatsi ja taustalla kaupunkikoordinaatiston muutos

Tärkeät näkymät 3: Länsisisäänkäynti Kaivokatua pitkin
- nykyisin autosuma ja ramppi poikittain aukiolla
- aiemmin aukio on ollut avoimempi kaupunkitila

Tärkeät näkymät 4: Sokos-hotellilta sisäänkäynneille



Tärkeät näkymät 5 Kaivokadulta sisäänkäynneille

Tärkeät näkymät 6 Kaivokadulta kohti pohjoista

Tärkeät näkymät 7: Töölahdenkatua kohti

Tärkeät näkymät 8: Elielinaukion pohjoisreunalta etelään

Jäsentymätön näkymä 9: Postikuja ja Kiasman takaseinä

Kaupunkikuvallisesti merkittävät sisäänkäynnit

Toiminnallisesti merkittävät sisäänkäynnit

Tila-analyysi ja arvot

Viereisen sivun kaavio havainnollistaa tarkastelualueen tilaa, siihen vaikuttavia tekijöitä sekä joitakin jatkosuunnittelussa huomioitavia ongelmakohtia.

Kaupunkitila

Asema-aukiota ja Elielinaukiota rajaavat julkisivut on kaaviossa merkitty korostevärein. Tämä osoittaa sen tosiasian, että aukioita reunustavat rakennusrivistöt ovat ehyet, ja molemmat aukiot ovat siten valmiiksi rakennetut. Aukioita rajaavat julkisivut ovat viimeisteltyjä ja antavat ehjät kehykset kaupunkitiloille.

Julkisivurintamia korostavien merkintöjen väreillä on osoitettu mitkä rajaavista rakennuksista ovat asemakaavalla suojeltuja. Voimassa olevasta asemakaavasta poiketen, jossa Vltava-rakennuksen julkisivuista vain Asema-aukion puoleiset on suojeltu, on tässä kaaviossa suojelluksi esitetty myös pieni itäjulkisivun alkuperäinen osa, joka on merkittävä näkymässä asemalaitureilta länsisiiven läpikulun kautta aukiolle saavuttaessa.

Vltava-rakennuksen takapuolikin toki rajaa tilaa, mutta se on selvästi aukiosarjaa rajaavien rakennusten julkisivuista viimeistelemättömin, ja siten näin keskeisessä kaupunkitilassa ehdottomasti jatkosuunnittelun tarpeessa. Erityisesti rakennuksen laajennusosa ei saavuta ympäröivien rakennusten viimeistelytasoa. Erityisen haitallisina voidaan pitää jälkikäteen lisättyjä valomainostauluja.

Näkymät

Merkittäviä näkymiä on paitsi aukioita reunustavien rakennusten tärkeimmille sisäänkäynneille myös aukiolta ympäröivään kaupunkitilaan, kuten mm. pohjoiseen kohti uutta korttelirivistöä sekä kansalaisten olohuoneeksi muodostunutta keskustakirjastorakennusta.

Näkymien kannalta ongelmakohdaksi on merkitty metron ja asematunnelin sisäänkäyntipaviljonki, joka erityisesti Kaivotalon suunnasta, mutta myös muualta tultaessa peittää tärkeitä näkymiä.

Liikenne

Kaavioon on merkitty ajoneuvoliikenteen alueet sekä pyörätiet. Ajoneuvoille varatun pinta-alan laajuus aukioilla on suuri, eikä kumpaakaan siten varsinaisesti voi pitää kävelykeskustan ideaa toteuttavina kaupunkiaukioina. Tämä on seikka, joka tulee huomioida alueen tulevaisuutta ideoidessa.

Erityisesti Elielinaukion asema kaupunkirakenteen nivelkohdassa ydinkeskustan ja pohjoiseen laajentuneen kaupunkirakenteen välissä on muuttunut merkittävämmäksi.

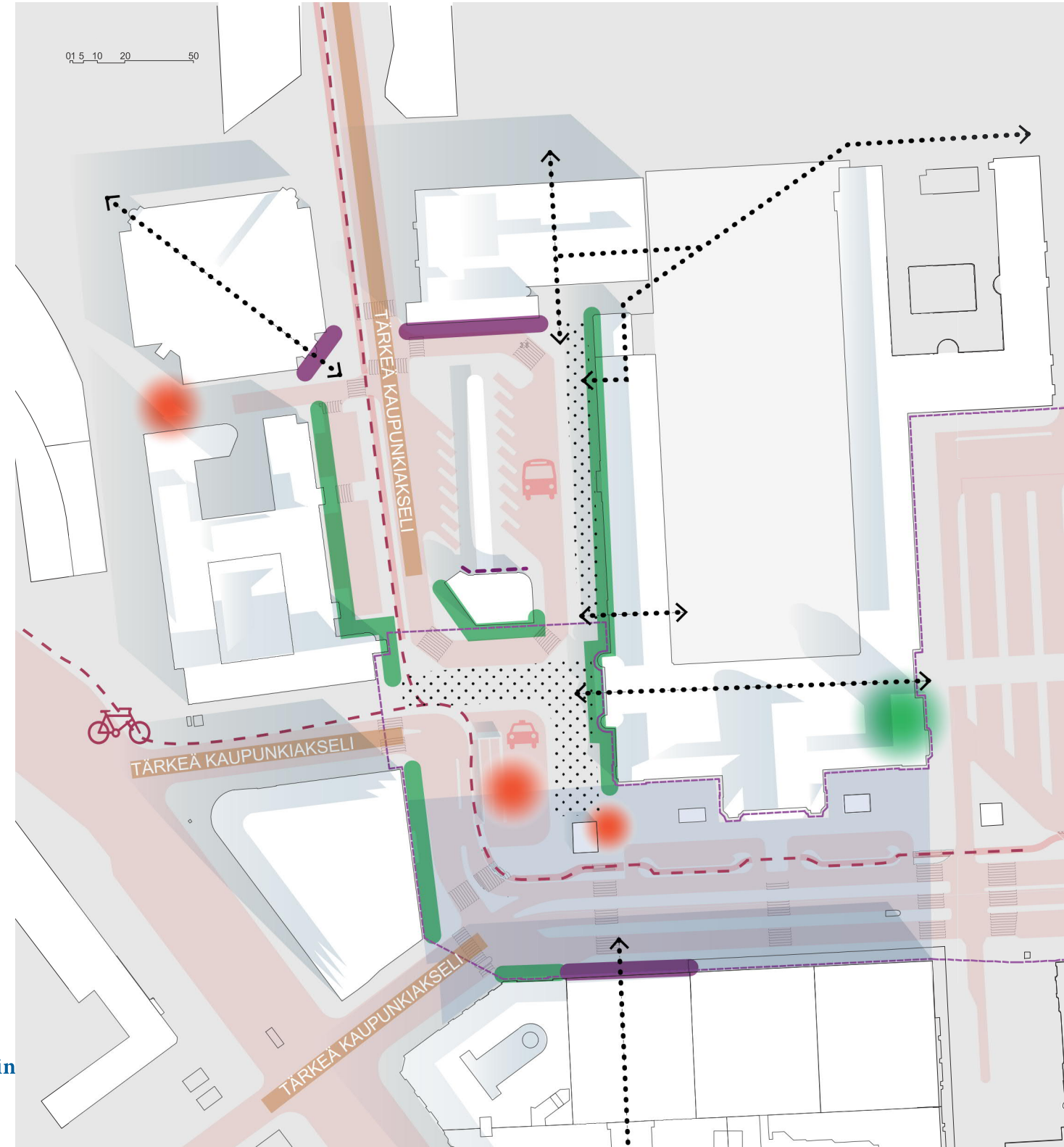
Paitsi ajoneuvoliikenne myös autopaikoitus haittaa aukion mahdollista potentiaalia, mm. Postitalon Elielinaukion suuntainen siipi jää paikoituskentän taakse eikä sillä ole suoraa yhteyttä aukioon. Siiven liittäminen aktiivisemmaksi osaksi aukiota olisi kannatettava muutos.

Lisäksi Asema-aukion keskellä poikittain sijaitseva maanalaiseen paikoitushalliin johtavaa ajoramppia voidaan pitää erityisen haitallisena, koska se näin sijoitettuna estää luontevien jalankulkumahdollisuuksien toteuttamisen sekä yleensäkin haittaa kävelykeskusta-ajatusta tukevan aukiotunnelman syntymistä.

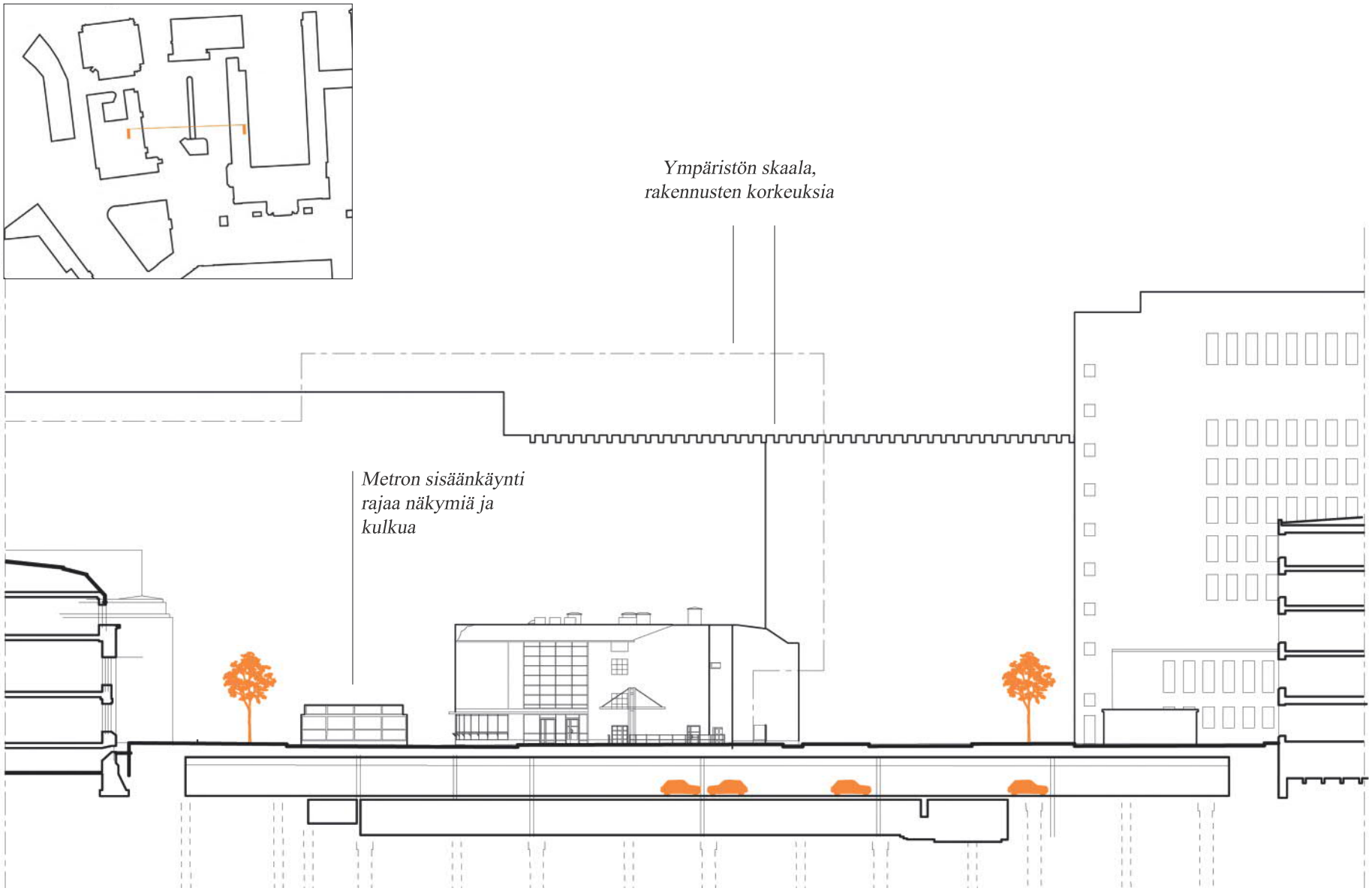
Kaavioon on merkitty merkittävimmät rakennusten läpi- tai alikulut. Nämä tulokulmat aukiolle ovat tärkeita, ja suunnittelussa on huomioitava minkälaiset näkymät niistä avautuvat, ja miten orientoituminen kaupunkitilassa onnistuu.

Tila-analyysikaavio

- Maamerkki
- Kaupunkitilallisesti ongelmallinen kohta
- Kaupunkitilaa rajaava julkisisivu
- Kaupunkitilaa rajaava ja rakennustaiteellisesti arvokas julkisivu
- Pyöräreitti
- Läpikulku
- Historiallisesti arvokas avoin tila
- Autoliikenne/paikoitusta, jalankulkua rajaava
- Kaavassa suojeltu alue
- Kävelykatumaiset tilat



Asema- ja Elielinaukion ympäristöhistoriallin


Ympäristön skaala,
rakennusten korkeuksia
Metron sisäänkäynti
rajaa näkymiä ja
kulkua

LEIKKAUS C-C

JOHTOPÄÄTÖKSIÄ

Ajatuksia jatkosuunnittelun pohjaksi

Kaupunkitila

Aukiokokonaisuus sijaitsee ydinkeskustan liikenteen solmukohdassa, jossa rautatie, metro, raitioliikenne, bussit, taksit, yksityisautot sekä valtava määrä kevyttä liikennettä kohtaavat tai risteävät.

Vanhempi 30-luvun lopulla muodostettu Asema-aukio ja paljon sitä nuorempi, vuoden 1996 asemakaavan perusteella syntynyt Elielinaukio muodostavat yhdessä aukioparin. Niistä muodostuu aukiokokonaisuus, kun aukiota rajaavien rakennusten yläosat näkyvät aukioiden keskellä tai niitä toisistaan erottavana sijaitsevan matalamman Vltava-rakennuksen yli.

Asema-aukion eteläinen, aseman edustan katuaukioon liittyvä osa sekä Kaivokatu ovat asemakaavassa ”kaupunkikuvan kannalta rakennustaiteellisesti arvokas ympäristökokonaisuus”. Aukiotila(sarja) liittyy asemarakennuksen julkisivuun ulottuvaan merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön (RKY 2009 Helsingin Rautatientori).

Elielinaukion tekee kiinnostavaksi muun muassa siinä ilmenevä historiallinen kerroksellisuus. Koko aukiosarjaa eli Asema-aukiota ja Elielinaukiota sen jatkeena leimaa se, että kaikki aukiotiloja reunustavat rakennukset ovat korkeatasoista, viimeisteltyä arkkitehtuuria. Vaikka rakennukset edustavat aivan eri arkkitehtuurikausia Jugend-kaudesta ja funktionalismista jälkimodernismiin, ne yhdessä antavat ehjät ja samalla vaihtelevat kehykset julkisille kaupunkitiloille. Kaupunkitilan puitteet ovat siis valmiit. Ainoat julkisivut, jotka ovat vähemmän viimeistellyt, ovat rautateiden vanhan varastorakennuksen eli nykyisen Vltava-ravintolarakennuksen pohjoinen ja laajennuksen itäinen julkisivu.

Tilan rajat

Aukioiden eri sivuilla näkyy niiden suuntauksessa säilyneitä piirteitä alueen asemakaavahistorian eri vaiheista.

Aukioita rajaa poikkeuksellinen sarja itsenäisiä, vapaasti seisovia rakennuksia (Sokos, Postitalo, Sanomatalo), joita täydentää Vltava-rakennus, joka pienestä koostaan huolimatta seisoo itsenäisenä maamerkkirakennuksena keskellä aukioita.

Aukioita reunustavista rakennuksista on asemakaavalla suojeltu Kalevan talo, Sokoksen talo sekä Postitalo ja lisäksi myös Vltava-rakennuksen etelänpuoleinen julkisivu kattoineen sekä asemarakennus asetuksella. Aukiota ympäröivien rakennusten suhteellisen tasakorkea rakennusrivistö on eheä, ja siten kokonaisuudessaan arvokas: aukiot ovat valmiit.

Rakennuksissa on merkittäviä ja vilkkaasti liikennöityjä liiketilojen sisäänkäyntejä ja korttelien tai rakennusten läpikulkuja – aukion aktiivisia kohtia on siis katujen risteysalueiden lisäksi huomattavasti enemmän.

Liittyminen kaupunkirakenteeseen

Paikan oltua kauan yleisöltä suljettuna rautateiden huoltoalueena, on Elielinaukio saanut uuden strategisen merkityksen potentiaalisesti vilkkaana kohtaamispaikkana ja ennen muuta välinivelenä kohti pohjoista ja Töölönlahtea rakennettua keskustan laajentamisaluetta. Julkiset kaupunkitilat muodostavat tämän laajentumissuunnan selkärangan.

Erityisen merkittävä on täällä sijaitseva kaupunkilaisten olohuoneeksi rakennettu keskustakirjato Oodi, jonne näkymän sekä sujuvan kulkuyhteyden varmistaminen on rakennuksen suosio huomioon ottaen ensiarvoisen tärkeää.

Aukiota lähestytään tai siltä poistutaan paitsi katuja pitkin myös useammasta rakennuksen läpi johdetusta puolijulkisesta tilasta:

asemarakennuksen hallien tai laiturialueen porttikäytävän, Kaivotalon alikulun tai Sanomatalon kautta.

Näkymät kohti aukiota reunustavia merkittäviä yksityiskohtia (mm. aseman länsisisäänkäynti, Sokos-hotellin sisäänkäynti, aseman kellotorni) ja toisaalta näkymät aukiolle astuttaessa, sekä näiden yhteyksien havaitseminen ovat hyvin tärkeitä.

Liikkuminen

Aukioita vaivaa ajoneuvoliikenteen vaatimat suuret pinta-alat, jotka ahdistavat jalankulun kapeille, vähemmän aukiomaisille kulkualueille. Liikennemuotojen risteäminen on myös ongelma (bussit, polkupyörät, taksit, jalankukijat).

Maanalaisiin tiloihin pääsyä varten on rakennettu paviljonkeja sekä ajoluiskia. Näistä erityisen haitallisia ovat poikittain keskellä asema-aukiota sijaitseva maanalaiseen paikoitushalliin johtava ajoramppi sekä asema- ja metrotunneliin johtava erillinen paviljonki aseman lounaisnurkalla Kaivokadun varrella. Ajoramppi dominoi aukiota ja haittaa kaavan mukaisen laadukkaan kävelykeskustan syntymistä estämällä vinottaisen jalankulun järjestämisen. Metropaviljonki sen sijaan peittää merkittäviä näkymiä esimerkiksi Kaivotalosta tullessa. Molempien sisäänkäyntien siirtämistä tai poistamista tulee harkita alueen jatkosuunnittelun yhteydessä.

Asema-aukio ja Elielinaukio ovat tällä hetkellä läpikulkupaikkoja, eivätkä houkuttele kaupunkilaisia oleskelu- tai kohtauspaikkana. Myös tämä näkökulma tulee nostaa esiin mahdollisen jatkosuunnitteluun liittyen; ”avoin kaupunkitila kaikille”.

Alueen jatkosuunnittelun tavoitteet

Voimassa olevan asemakaavan selostuksessa esitetyt julkisen kaupunkitilan suunnittelun tavoitteet on hyvin kirjattu, ja niitä voi edelleen pitää pätevinä: ”*Tavoitteena on hyvät jalankulun olosuhteet ja muun kevyen liikenteen yhteydet terminaalialueille sekä keskustan ja Töölönlahden ja Kaisaniemen puistoalueiden välille.*" ja lisäksi "*Julkisen kaupunkitilan suunnittelulle ja viihtyisyydelle asetetaan erityisen suuret laatutavoitteet sekä materiaalien että kalusteiden osalta, koska alue on Helsingin vilkkaimman keskustan uusi täydennysosa ja kävelykeskustan merkittävä laajennus.*”

Tavoitteita voidaan edelleen pitää ajankohtaisina ja tavoiteltavina. Kävelykeskustan edellytyksiä on mahdollista vahvistaa, ajoneuvoliikenteen haittoja vähentää ja siten muodostaa aukioparista vilkkaan kaupunkielämän keskus. Tämä on erityisen tavoiteltavaa, koska Elielinaukion sijainti kaupunkirakenteessa on muuttunut merkittävämmäksi, kun radan varren korttelit on rakennettu ja kaupungin painopiste siten jälleen hieman muuttunut.

Lähteet

Painetut lähteet

Aminoff, Berndt (1938). artikkelissaan *Drag ur Gloets historia. Helsingfors i forna tider. Föreningen för Helsingfors historia 1938.K.F.* Puromies Boktryckeri A.B., Helsinki

Finska Statsjärnvägarne 1862–1912, historisk-teknisk-ekonomisk beskrifning II (1915). Helsinki

Hausen, Marika; **Mikkola,** Kirmo; **Amberg**, Anna-Lisa ja **Valto**, Tytti (1990). *Eliel Saarinen, Suomen aika. Helsinki*

Helsingin kaupungin kaasulaitos 1860-1935 (1936). Helsinki

Högström, Hilkka (2004). *Helsingin Rautatieasema-Helsinki Railway Station*. VR-yhtymä Oy. Helsinki

Lindegren, Yrjö & **Kråkström**, Erik (1954). Keskusta-alueen asemakaavaehdotus 1954. Helsingin kaupungin julkaisuja nro 3. Helsinki

Meurman, Otto-I (1969). *Piirteitä Helsingin asemakaavan historiasta*. toim. **Stenius**, Olof . *Helsingin asemakaavallinen kartasto*. Pro Helsinki -säätiö. Helsinki

Nissi, Aimo (1997). *Pasilan konepaja, Valtionrautateiden konepajojen arkkitehtuurihistoriallinen selvitys sekä Pasilan konepaja-alueen pitkän tähtäyksen käyttösuunnitelma ja kaupunkikuvallinen tarkastelu.* Diplomityö TKK.

Ollila, Kaija & **Toppari**, Kirsti (1975). ”Kluuvi, korttelit 96, 103.” Teoksessa *Puhvelista Punatulkkuun – Helsingin vanhoja kortteleita*. Helsingin Sanomat. Helsinki

Valanto, Sirkka (1984). *Rautateiden arkkitehtuuria. Asemarakennuksia 1857–1941*. Suomen rakennustaiteen museo, Alvar Aalto -museo, näyttelyluettelo.

Schulman, Harry (2001). *Helsingin kasvu suurkaupungiksi*. Toim. Simo Laakkonen, Sari Laurila, Pekka Kansanen ja Harry Schulman. *Näkökulmia Helsingina kaupungin ympäristöhistoriaan, Kaupungin ja ympäristön muutos 1800- ja 1900-luvuilla*. Helsingin kaupungin tietokeskus. Helsinki

Valtion Rautatiet 1937–1962, Suomen rautateiden 100-vuotispäiväksi julkaissut Rautatiehallitus (1962). Helsinki

Valtion Rautatiet 1962–1987, Suomen rautateiden 125-vuotisen toiminnan kunniaksi julkaissut Rautatiehallitus (1987). Helsinki

Wallström, Veikko (1981). *Rautatiemiljöö Helsingin alueella 1981*. Helsingin Kamerakerho Oy. Helsinki

Lehdet

Arkkitehtilehti 10/1934

Arkkitehtuurikilpailuja 9/86 (1986). *Kamppi-Töölönlahti aatekilpailu.* Kilpailuliite

Painamattomat lähteet

Arkkitehtitoimisto Livady Oy, 2017. *Postitalo Rakennushistoriaselvitys, osa 1/2 Taustaa ja rakennushistoria.* Helsinki

Arkkitehtitoimisto Livady Oy, 2017. *Postitalo Rakennushistoriaselvitys, osa 2/2 Nykytila ja johtopäätökset.* Helsinki

Arkkitehtitoimisto Livady Oy, 2012. *Pasilan konepajan rakennushistorian selvitys ja inventointi, Konepaja-alue ja sen suhde ympäröiviin kaupunginosiin*. Helsinki

Arkkitehtitoimisto Okulus Oy, 2020. *Rautatientorin ympäristö, Kaupunkirakenne- ja ympäristöhistoriallinen selvitys*. Kaupunkiympäristön julkaisuja, Helsinki **(luonnos 05.12.2019)**

Kati Salonen ja Mona Schalin Arkkitehdit Oy, 2017. *KOY Valtakulma Rakennushistoriallinen selvitys 2017.* Helsinki

Helsingin osayleiskaava v. 1976

Töölönlahden aloitusalue, asemakaavan muutoksen selostus v. 1996

Kuva-arkistot

Helsingin kaupunginmuseon kuvakokoelma (HKM)

Suomen Rautatiemuseon kuvakokoelma (SRK)

Muut arkistolähteet:

Helsingin rakennusvalvonnan arkisto (Arska)

Helsingin kaupungin arkisto (Sinetti ja HKA)

Helsingin karttapalvelut (kartta.hel.fi)

Suomen Arkkitehtuurimuseo (MFA)

Asema- ja Elielinaukio / osa I / Ympäristöhistoriallinen selvitys 2020

Arkkitehtitoimisto R Schnitzler / Vilhelm Helander, Juha Leiviskä, arkkitehdit SAFA