

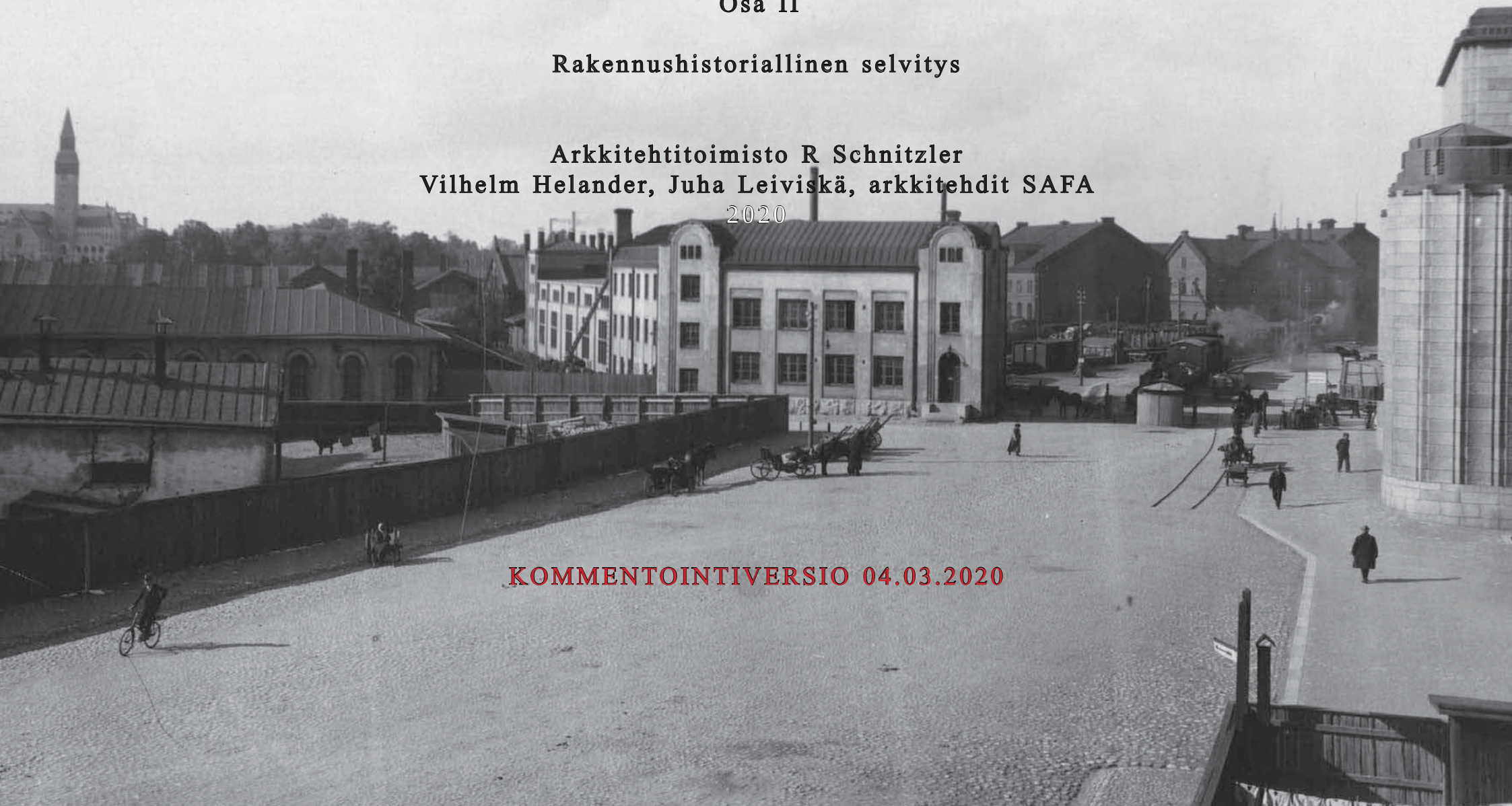
ASEMA-AUKIO JA ELIELINAUKIO VR:n VARASTOMAKASIINI

Osa II

Rakennushistoriallinen selvitys

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

KOMMENTOINTIVERSIO 04.03.2020



Julkaisutiedot

Tilaaja:

Osuuspankki edustajanaan Mika Korhonen Realinvest Oy

Ohjausryhmä:

Pertti Pulkka, Helsingin kaupunki

Sakari Mentu, Helsingin kaupunki

Tekijät:

Rosemarie Schnitzler, arkkitehti

Karita Rytivaara, arkkitehti

Asiantuntija:

professori emeritus Vilhelm Helander, arkkitehti

Kaaviot

Bianca Barman, sisustusarkkitehtiopiskelija

Kuvat tekijöitten, ellei toisin mainittu.

Arkkitehtitoimisto R Schnitzler &

Vilhelm Helander, Juha Leiviskä, arkkitehdit SAFA

Ratakatu 1b A 12

00120 Helsinki

Kannen kuva valokuvaaja tuntematon, noin 1920, HKM:

Inventoinnit paikalla

14.01. 2020 Barman sisäpuoli

21.01.2020 Barman ulkopuoli

07.02.2020 Rytivaara ulkopuoli ja kaupunkitila

19.02. 2020 Barman ja Schnitzler sisä- ja ulkopuoli

Kiitämme yhteistyöstä

SOK / Vltava-ravintola, ravintolajohtaja Juha Venäläinen

ASEMA-AUKIO JA ELIELINAUKIO VR:n VARASTOMAKASIINI

Rakennushistoriallinen selvitys

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

Sisällysluettelo

<i>Johdanto</i>	7
<i>Perustiedot</i>	8
LÄHIYMPÄRISTÖN MUUTTUMINEN	13
<i>Lähiympäristön kehitys ja nykytilanne</i>	14
YMPÄRISTÖN TOTEUTUMATTOMIA SUUNNITELMIA	23
<i>Rakennusta uhanneet visiot</i>	24
RAKENNUSHISTORIA	29
<i>Arkkitehti Bruno Granholm</i>	30
<i>Muutokset vuosikymmenittäin 1910-2010</i>	31
NYKYTILA	49
<i>säilyneisyyskaaviot</i>	50
<i>tilainventointi</i>	
<i>Ulkopuoli</i>	62
<i>Sisätilat</i>	
<i>Kerrokset</i>	71
<i>Porrashuoneet</i>	80
<i>Ovet ja ikkuna</i>	84
<i>Rakenteet</i>	85
JOHTOPÄÄTÖKSIÄ	86
<i>Arvot kaupunkitilassa</i>	87
<i>Lähteet</i>	88

Valokuva Constatin Grünberg, 1967 HKM



Johdanto

Tämä VR:n entistä varastomakasiinia, nykyisin ravintola Vltava-ravintolan talona tunnettua rakennusta koskeva rakennushistoriaselvitys liittyy Elielinaukiosta ja Asema-aukiosta samanaikaisesti tehtyyn ympäristöselvitykseen.

Entisen varastomakasiinirakennuksen ympäristöä on tässä käsillä olevassa selvityksen osassa II käsitelty vain niiltä osin kuin on itse rakennuksen kannalta tarpeen, ja seikat suoraan liittyvät itse rakennukseen. Varsinainen ympäristön kehityshistoria on laajemmin esitetty selvityksen osassa I. Vaikka selvitykset täydentävät toisiaan, ovat kummatkin luettavissa ja ymmärrettävissä myös itsenäisinä teoksina.

Varastomakasiini ja siihen liittynyt veturitali (myöhemmin purettu) on valmistunut vuonna 1910 yhtäaikaaisesti VR:n hallintorakennussiiven kanssa. Rakennus korvasi uudelle asemarakennukselle johtavan, laajentuvan rata-alueen tieltä purettavan veturitallin ja myös konepaja-alueella sijainnutta kaksi vanhempaa punatiilistä varastomakasiinia.

Rakennus kohosi ratapiha- ja konepaja-alueen rajalle siten, että sen yksityinen ”sisäpuoli” avautui VR:n ratapiha- ja konepaja-aluetta kohti ja ”ulkopuoli” rajautui julkiseen kaupunkitilaan, joka

tuolloin oli vielä pelkkä katualue VR:n hallinnassa olleen alueen eteläpuolella ja Hilleri-korttelin pohjoispuolella. Hilleri-korttelin rakennusta lähinnä sijaitseva koillinen tontti tosin oli rakentamaton. Siten rakennuksen edessä oleva kaupunkitila vaikutti alusta lähtien avaralta. Tulevaisuutta ennakkoivissa suunnitelmissa (mm. Gleim) oli jo esitetty toriaukiota, josta myöhemmin kehkeytyi Asema-aukio, ja jota rakennuksen eteläsivu siis sittemmin tuli rajaamaan.

Alusta lähtien rakennukseen on suhtauduttu jossain määrin väliaikaisena, ei kovin merkittävänä. Jo asemarakennuksen arkkitehti Eliel Saarinen, jonka mukaan rakennuksen taakse hyvin paljon myöhemmin syntynyt aukio on saanut nimensä, korvasi rakennuksen Suur-Helsinki visioissaan suuremmalla rakennuksella.

Myös myöhemmissä yleiskaava- ja alue-suunnitelmissa sekä erityisesti 1950-luvulla tehdyissä keskustan kehityssuunnitelmissa varastomakasiinin kohtalo on ollut samansuuntainen.

On siis jonkinlainen ihme, että kaikkia suurisuuntaisia suunnitelmia uhmaten edes osa rakennusta eli sen asema-aukiota rajaava, alun alkaen varastoiksi ja toimistoiksi rakennettu osa on säilynyt näihin päiviin asti edustaen siten viimei-

senä jäänteinä VR:n suurta konepaja- ja varasto-alueetta. Lisäksi rakennuksen ”vino” länsisivu on ainoa muistuma aiemmasta, kadonneesta kaupungin koordinaatistosta tällä alueella.

Veturitalisiipi oli purettu jo 1970-luvun lopulla metron huoltotunneliin johtavan ajorampin tieltä, kun Helsingin metrosuunnitelmaa ryhdyttiin toteuttamaan. Tuolloin veturitalli ei enää toiminut alkuperäisessä käyttötarkoituksessaan, vaan se oli muutettu sekalaisiksi varastoiksi ja aseman aputiloiksi.

Varastomakasiini -nimitystä on käytetty Valtion Rautateitten historiikeissä, mutta nimitys ei paljoa kerro rakennuksen käytöstä, eritoten kun siinä on alusta lähtien ollut kolmen varastotilan lisäksi myös neljä toimistohuonetta. VR:n historioissa 1962-1987 on maininta, että rakennus toimi alusta lähtien pikatavaratoimistona: Näin vaikka lähes koko viereinen aseman länsisiipi toimi pikatavara-asemana. Rakennuksen saavutettavuus kadun tai sittemmin aukion varrella ja sinne johtavat junanraiteet puoltavat oletusta, että toiminta on liittynyt alusta alkaen tavarantoimitukseen. Myöhemmin 1960-luvun valokuvissa rakennuksessa on kyltti ”kiitotavaratoimisto”.

Perustiedot

Osoite:

Elielinaukio 2

Kiinteistötunnus

091-002-0012-0001

Kaupunginosa 2 Kluuvi, kortteli 012, tontti no. 1

Tontin pinta-ala 477 m²

Pysyvä rakennustunnus ratu 327

Laajuustiedot kiinteistörekisterin mukaan

tilavuus 5012m³

kokonaisala 1443 m²

kerrosala 1377 m²

huoneistoala 74 m²

Asemakaava

no. 10275, vahvistettu vuonna 1996

Rakennus sijaitsee K merkityllä tontilla eli liike- ja toimistorakennusten korttelialueella, ja sillä on osittainen sr-2 suojelumerkintä asemakaavassa. Merkinnästä on sanottu seuraavaa ”Suojeltava rakennus. Kaupunkikuvallisesti arvokkaan rakennuksen Asema-aukion puoleiset julkisivut ja vesikaton perusmuoto tulee säilyttää. Muutokset tulee tehdä niin että ne noudattavat rakennuksen tyyliä.

Rakennus

Omistaja: Kiinteistö Oy Elielinaukio 2

muutoksia ja niiden suunnittelijat:

1910 varastomakasiini ja veturitalli, Bruno Granholm

1978 veturitallisiipi puretaan

*1983 ”kiitotavaratoimistorakennus” toimistoiksi,
Arkkitehtitoimisto Pentti Miikkulainen Ky*

1987 Finnair City Terminal, Arkkitehtitoimisto Kalle Vartola ky

*1989 terminaalille kaksi isoa bussikatosta,
Arkkitehtitoimisto Kalle Vartola ky*

*1991 terminaalin korjaus ja muutos sekä uusi bussikatos,
Arkkitehtitoimisto Kalle Vartola ky*

*1992 terminaalin tilamuutos ja ilmanvaihtokoneen laajentaminen
Arkkitehtitoimisto Kalle Vartola ky*

1998 Elielinaukion suunnitelma, Arkkitehtitoimisto Juhani Pallasmaa

*1999 matkakeskusrakennuksen muutos ja laajennus,
Arkkitehtitoimisto KVA Oy*

*2004 ”Rakennus nro 4” 1. ja 2. kerroksen muutos ravintolatilaksi,
Arkkitehtitoimisto CJN Oy*

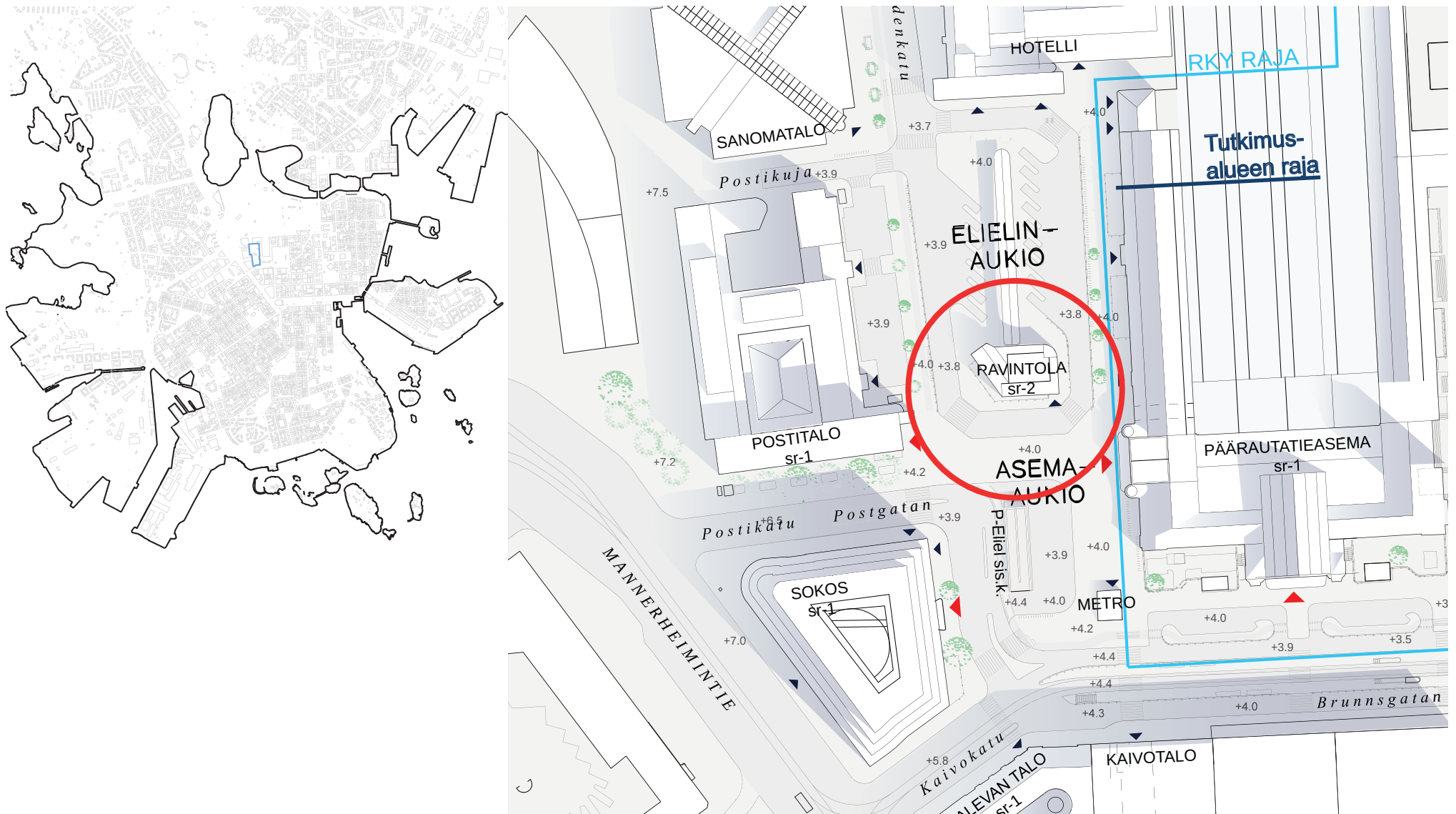
*2005 ”Rakennus nro 4” 3. kerroksen muutos ravintolatilaksi,
Arkkitehtitoimisto CJN Oy*

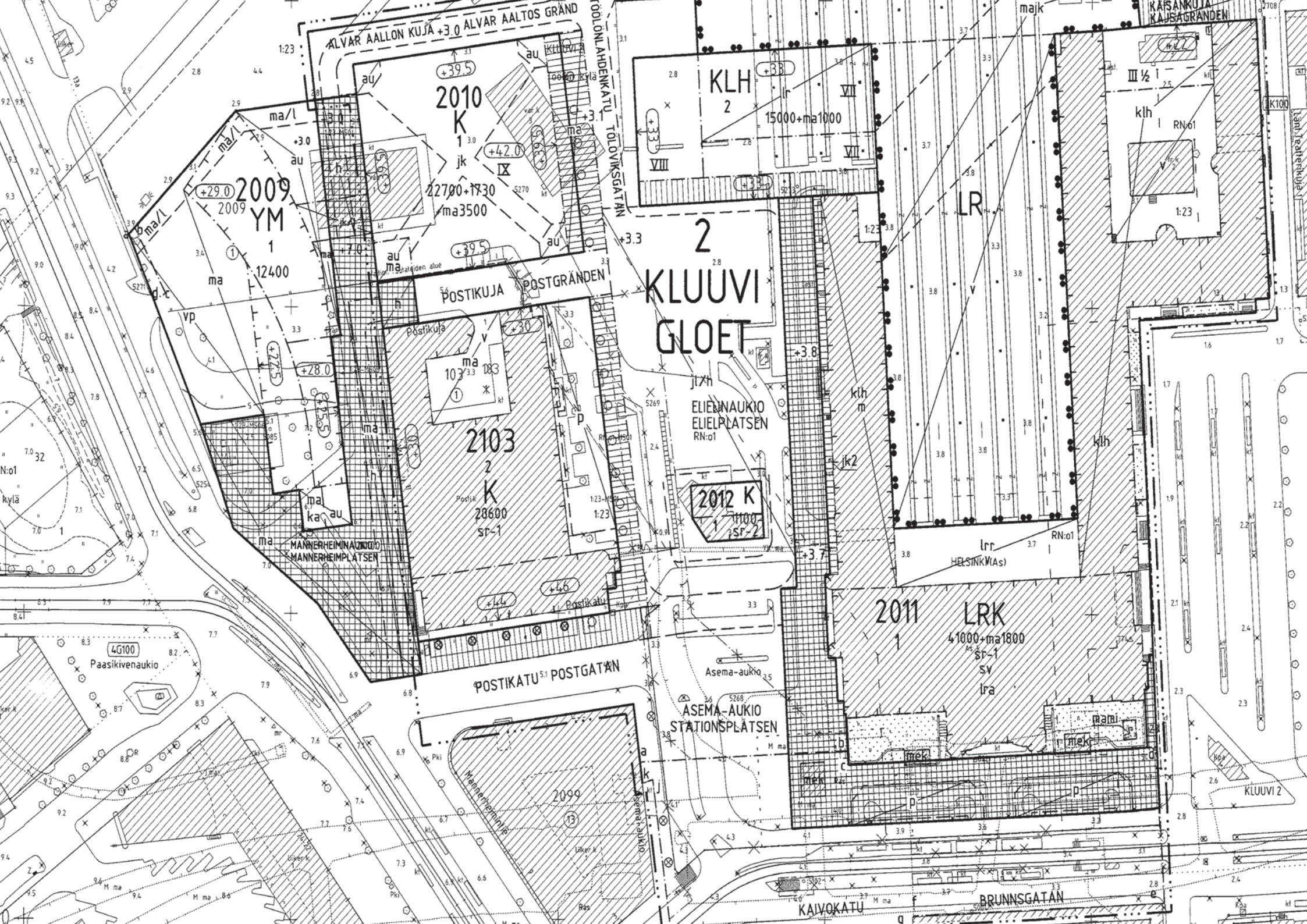
2009 ulkoterrassi, , Arkkitehtitoimisto CJN Oy

2016 digitaaliset valomainokset, Arkkitehtitoimisto Kari Kuosma

*2017 rappauksen ja syöksytörvien uusiminen sekä ikkunoiden ja ovien
maalaukset, suunnittelu oy Muuntaja*

Sijainti kaupunkirakenteessa





Ajantasa-asemakaava

HELSINKI

2 KAUPUNGINOSA, KLUUVI

KORTTELI 103

LIKENNE-, RAUTATIE- JA KATUALUE

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

13 KAUPUNGINOSA, ETU-TOOLO

KATUALUE

ASEMAKAAVAN MUUTOS 1:1000

(ASEMAKAAVAN MUUTOKSELLA MUODOSTUVAT KORTTELT 2010-2012 JA 2103 SEKA RAUTATIE- JA KATUALUEITA)

ASEMAKAAVAMERKINNÄT JA -MAÄRÄYKSET

Luke- ja toimitusrakennusten korttelialue.

Kadunvarsi- ja toimitusrakennusten ensimäinen kerros on varattava myymälä- ja muiksi asiakaspalvelutiloiksi.

Korttelissa 2103 myymälä- ja asiakaspalvelutilojen kerrosala saa olla yhteensä enintään 3500 ken2.

Korttelin 2010 tulee sijoittaa Postikujalta korttelin pohjoispuolelle johtava yleinen jalkojen alue tasojen +7 ja +3 välille, josta suunnitellaan niin, että liikuntatesteiden tarpeet otetaan huomioon.

Hotelli-, luke- ja toimitusrakennusten korttelialue.

Kadunvarsi- ja toimitusrakennusten ensimäinen kerros on varattava myymälä- ja muiksi asiakaspalvelutiloiksi.

Korttelialueella tulee varata katutasoon yleinen jalkojen yhteys Etelänselkältä pohjoiseen, juna- ja taiturille. Tähän tarkoitukseen varattua lämmettyä tilaa saadaan rakentaa enintään 1000 ken2 kaavakartan merkityn rakennuskouden lisäksi.

LRK

kth

m

lra

lrr

LR

+

X-X

2

Rautatieasema-, toimitus- ja luterakennusten korttelialue.

kth-merkitylle rakennusalueelle saadaan sijoittaa toimitus- ja majostusiltoja.

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

Rautatieasema-alue. Alueesta tulee varata vähintään 2200 ken2 yleiseksi jalkojen yhteys, jonka kautta tulee varata katutasoon jalkojen yhteys Asema-alueon, Rautatiekentän, Kaivokadun ja laiturialueen (lrr) välille. Vapaa jalkojen yhteys ei pääasiassa saa olla 9 metriä kapeampi.

lra-alueella saadaan lisäksi sijoittaa kiosk- ja vastaavia myymälätiloja, ravintolatiloja ja aseman toiminnalle tarpeellisia yleispalvelutiloja ja toimitusiltoja.

Laturialue. Alue saadaan keittää lämpimäksi tilaksi. Alueella saadaan sijoittaa toimitusrakennuksen sisätiloja kioskia yhteensä enintään 200 ken2 ja ravintolatiloja yhteensä enintään 200 ken2, jotka on suunniteltava asemarakennuksen tyylillä hyvin soveltuvalla tavalla.

Rautatiealue.

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

Kaupunginosan raja.

Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.

Eri kaavamaaräysten alaisten alueosien välinen raja.

Oyheellinen eri kaavamaaräysten alaisten alueosien välinen raja.

Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän puitamasta.

Kaupunginosan numero.

KLUUVI
2010

1

POSTIKUJA

1100

41000+
ma 1800

22700+17300
ma 3500

Kaupunginosan nimi.

Korttelin numero.

Tontin numero.

Kadun, katuaukon tai puiston nimi.

Rakennuskoode kerrosalanelömetreinä.

Lukusarja, joka tontilla yhteenlaskettuna osoittaa rakennuskouden kerrosalanelömetreinä.

Ensimmäinen luku osoittaa kerroksissa sallitun kerrosalan ja jälkimmäinen luku tontin maantieteellisen tilassa sallitun kerrosalan, jonka saa sijoittaa ylempään kellarikerrokseen, edellyttäen, että nämä tilat voidaan osittain tai kokonaan valaista suoralta tai välillisellä luonnonvalolla, mikäli tilan käyttötarkoitus sitä vaatii.

Lukusarja, joka tontilla yhteenlaskettuna osoittaa rakennuskouden kerrosalanelömetreinä.

Ensimmäinen luku osoittaa kerroksissa sallitun tontin pääkäyttötarkoituksen mukaisen kerrosalan. Ensimmäisestä luvusta 700 ken2 on tarkoitettu ilmanvaihtokanavia ja poistohormeja varten.

Tontin luku osoittaa jk-merkinnällä merkitylle, pääasassa läpikulkualueelle tarkoitettulle, kahvilalle ja lämmitylle jalkojen yhteys ja tontialueella varattua rakennuskouden.

Kolmas luku osoittaa tontin osittain tai kokonaan maantieteellisen tilassa sallitun pääkäyttötarkoituksen mukaisen tilan rakennuskouden edellyttäen, että nämä tilat voidaan valaista kokonaan tai osittain suoralta tai välillisellä luonnonvalolla, mikäli tilan käyttötarkoitus sitä vaatii. Näistä tiloista saa 1000 ken2 sijoittaa tason +3 yläpuolelle.

Mikäli korttelin 2010 tontilla 1 rakennettavan rakennuksen ulkoseinät rakennetaan kaksinkertaisena lauseinnä, saadaan rakennusalueelle sijoittava lauseinen välinen ala, alkan toisesta maantieteellisestä kerroksesta ylöspäin, rakentaa kaavakartan merkityn rakennuskouden lisäksi.

Korttelin 2010 saadaan rakentaa enintään neljä kellarin. Alueen kellarin tilaa saadaan rakentaa liikemääräisen tason -17.

VII

Roomalainen numero osoittaa rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.

III 1/2

+3.0

CLD

CLD

SV

SV-1

Murtoluku roomalaisen numeron jäljessä osoittaa, kuinka suuren osan rakennuksen suurimman kerroksen alasta saa kaavassa lukuunlaskettuna mainittujen kerrosten yläpuolella olevasta tilasta kerrosluvun estäenä käyttää kerrosalan laskehtavaksi tilaksi.

Maanpinnan liikemääräinen korkeusasema.

Rakennuksen vesikatkon ylämpään kohdan korkeusasema.

Rakennuksen jalkojen ylämpään kohdan liikemääräisen ylämpään korkeusasema.

Rakennusala.

Valtion omistamien rakennusten suojelusta annetun asetuksen nojalla suojeltu rakennus.

Suojeltava rakennus.

Rakennustieteellisesti arvokas rakennus, jota ei saa purkaa eikä sinä saa suositella sellaisia korjaus-, muutus- ja lisärakentamistoimia, jotka tarvevat jalkojen, vesikatkon tai sisätilojen rakennustieteellistä tai kulttuurihistoriallista arvoa tai tyyliä.

Mikäli rakennuksessa on aikaisemmin suoritettu tällaisia toimenpiteitä, on rakennus korjaus-, muutus- ja lisärakentamistoimien yhteydessä pyrittävä korjaamaan rakennuksen tyylin hyvin soveltuvalla tavalla.

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

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

SV-2

CLD

CLD

SV

SV-1

SV

SV

SV

SV

SV

SV

SV

SV

SV

SV

SV

SV

SV

SV

SV

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

Korttelien kadun- ja rata-alueen puoleisten työ- ja majostusalueiden ulkopuolelta sisätilojen välistä vastaan on oltava vähintään 35 dB(A). Postitalon ja Laiturin Tehtailon puolelta vastaus on 30 dB(A).

Valokaitteen rakennusala.

Maantieteellinen tila.

Metroaseman sisäkäytävän rakennusala.

Alueen osa, jolle saa sijoittaa metron ilmastointilaitteen.

Tontin osa, joka on varattu yleiseen jalkojen yhteys ja joka on rakennettava siten, että se liittyy viereiseen katuun tai katuaukseen.

Istutettava alueen osa.

Säilytettävä puuvi.

Istutettava puuvi.

Katu.

Katuauko.

Yleiselle jalkojen yhteys varattu alueen osa.

Sijaintiltaan ohjeellinen korttelialueelle sijoittava, pääosan rakennuksen koko sisätilat, kuten arvokas julkisivu ja pääasassa läpikulkualueille tarkoitettu katu- ja lämmetty jalkojen yhteys.

Alueen pohjoispuolelta on rakennettava pääosan läpikulkualueen lauseinen, eikä alueella saa sijoittaa ilmanvaihtokanavia tai poistohormeja.

Yleiselle jalkojen yhteys varattu kortteliosassa, joka tulee rakentaa saman tason viereisen katuaukon kanssa ja materiaalisuhteiden siihen sopivaksi.

Alueella saa rakentaa asemarakennuksen kellarikerroksen ikkunoiden tarvitsenat valokaitteita. Alueella ei saa sijoittaa autopaikkoja, lastauslaitureita, kioskia eikä muita jalkojen yhteys haittaavia rakennelmia.

Oyheellinen alueen osa, jolle saa sijoittaa matkustajia ja yleistä jalkojen yhteys palveluevan jalkojen yhteys tason +2 alapuolelle.

SV

SV

SV

SV

SV

SV

SV

SV

SV

SV

SV

SV

SV

SV

SV

SV

SV

SV

SV

SV

SV

Oyheellinen alueen osa, jolle saa sijoittaa matkustajia ja yleistä jalkojen yhteys palveluevan jalkojen yhteys tason +2 alapuolelle.

Oyheellinen alueen osa, jolla ajo on sallittu.

Oyheellinen lasku.

Asema-alueelle saadaan rakentaa maantieteellisen pysäköintialueeseen johtava ajoluiska. Ajoluiskan soveltamiseen arvokkaan kaupunkikuvan tulee kiinnittää erityistä huomiota.

Oyheellinen alueen osa, jolla joukkoliikenne ja huoltoajo on sallittu.

Oyheellinen maantieteellinen pysäköintialue.

Tontin 2010/1 autopaikkavelvollisuus on 50 autopaikkaa. Sen lisäksi saadaan rakentaa enintään 100 autopaikkaa. Autopaikat tulee sijoittaa maantieteellisiin tiloihin tai muulle kaava-alueelle rakennettavan yleiseen pysäköintialueeseen.

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

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

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

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

Tontin 2103/2 autopaikkavelvollisuus on 60 autopaikkaa. Autopaikat tulee sijoittaa maantieteellisiin tiloihin tai p-merkitseville tontin osalle. Näistä tulee kuitenkin vähintään 45 sijoittaa tontilla rakennettavan yleisen pysäköintialueen osaksi tai muulle kaava-alueelle rakennettavan yleiseen pysäköintialueeseen.

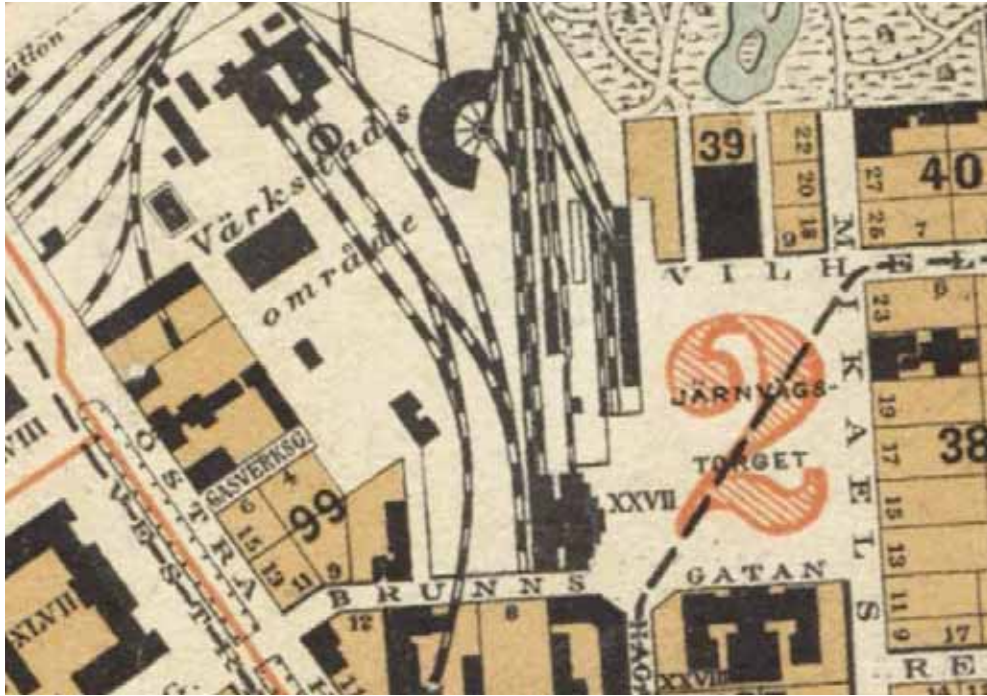
Kaava-alueella saadaan rakentaa yleinen pysäköintialue, johon saadaan sijoittaa 500 autopaikkaa. Se saadaan rakentaa kortteliosassa tai katuaukella sijaitsevin maantieteellisiin tiloihin.



Oikealla Hilleri-korttelin sittemmin purettuja osia. Valokuva 1920, HKM

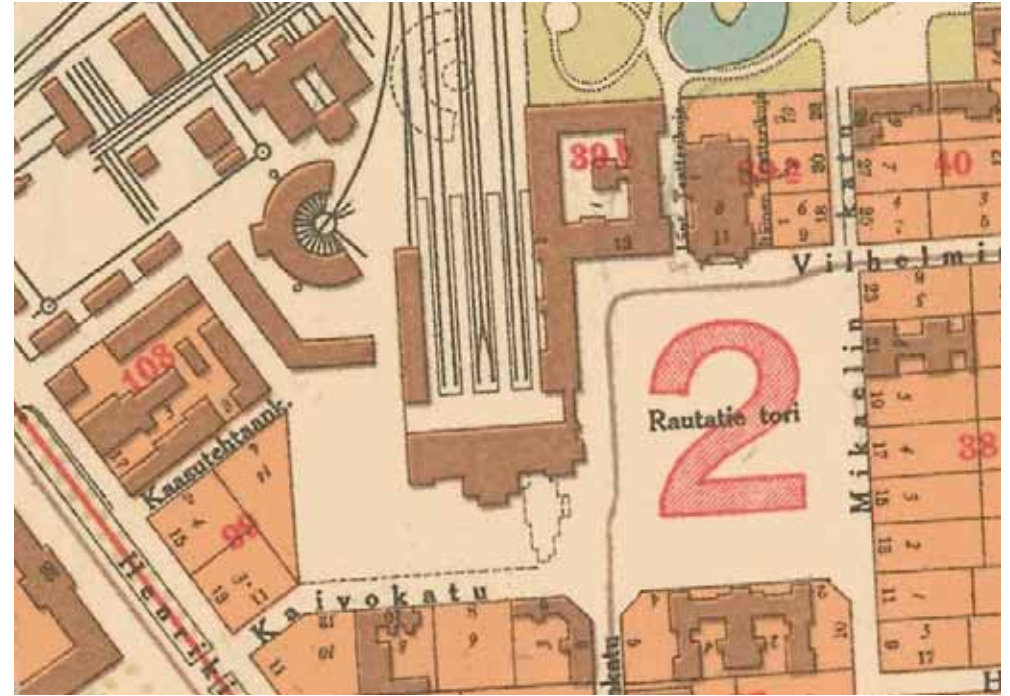
LÄHIYMPÄRISTÖN MUUTTUMINEN

1900-luku



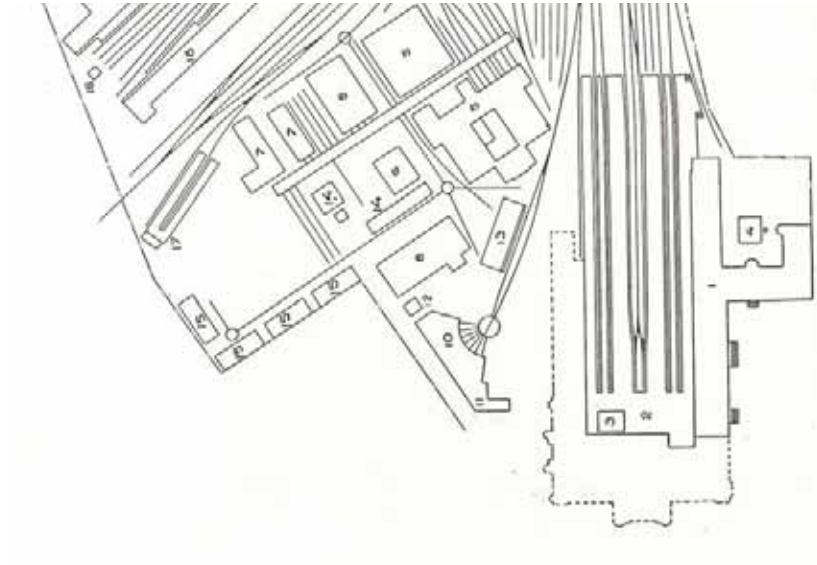
Opaskartta, jossa vanha asema ja tavara-asema sekä myöhemmin uudelle asemalle johtavien kiskojen alta purettu veturitalli sekä konepaja-alue näkyvät. Kartta vuodelta 1900, kartta.hel.fi

1910-luku

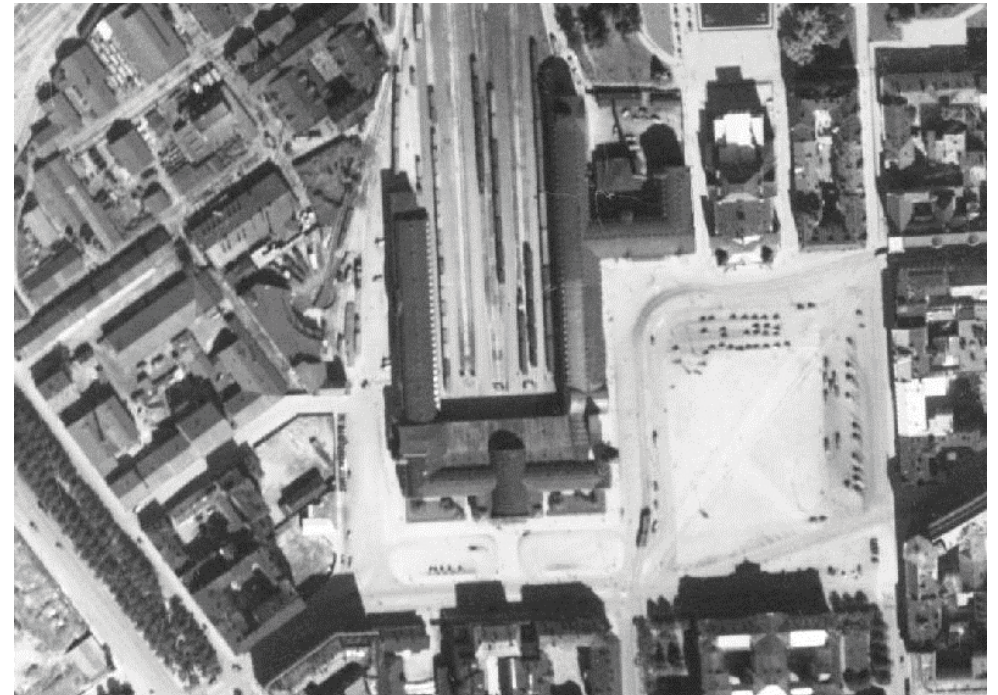


Opaskartta, jossa uusi asema ja uusi veturitalli sekä konepaja-alue näkyvät. Uusi veturitalli ja erillinen VR:n ratapiha-alueita rajaava rakennus on esitetty Gleimin aiesuunnitelman mukaisina, mutta todellisuudessa rakennettu yhteen. Ne pysyivät näin piirrettyinä opaskartoissa aina vuoteen 1925. Kartta vuodelta 1909, kartta.hel.fi

1930-luku



*Ympäristö rakennuksen ympärillä vuonna 1910.
Piirustus Valtion rautateitten historiikista Finlands Järnvägarne 1862-
1912 sivu 250 (kuva käännetty vertailun helpottamiseksi)*

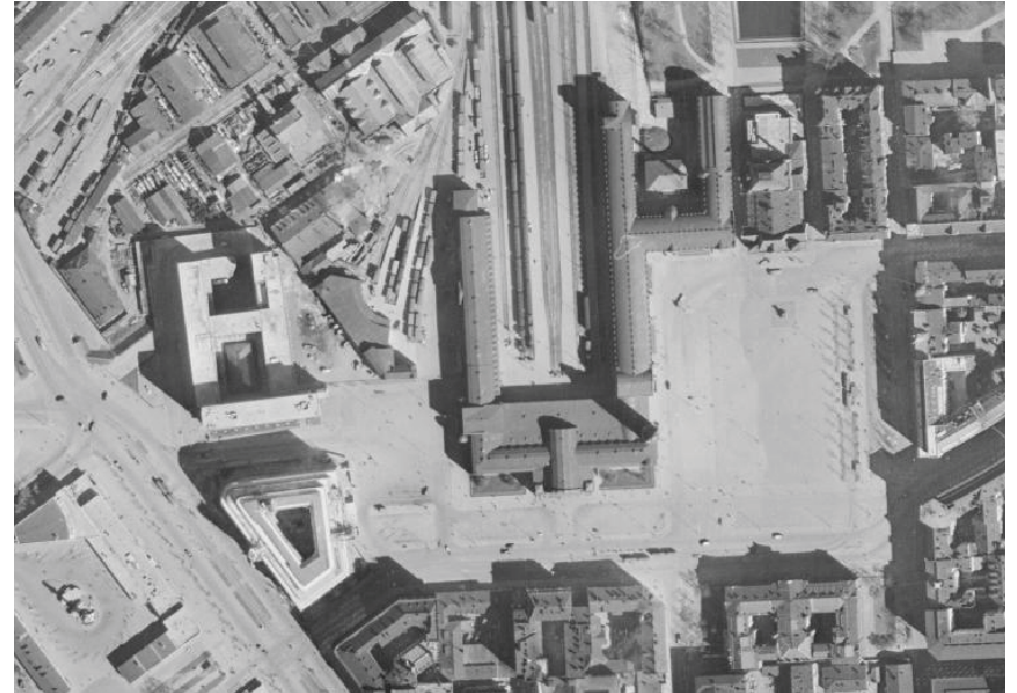


Tilanne ennen Postitalon rakentamista. Kaasutehtaan kortteli, joka rajautui Heikinesplanadien eli nykyisen Mannerheimintiehen, on vielä rakennuksineen jäljellä.

1940-luku



Vasta kun kaasulaitoskortteli, joka oli määritellyt varastomakasiinin läntinen puolen suunnan, oli purettu, ja sen tilalle oli rakennettu postitalo, päätyi varastomakasiini opaskarttaan sellaisena, kuin se todellisuudessa oli. Postitalon rakentamisen myötä syntyi myös Asema-aukio. Varastomakasiinin ja postin välissä ei ollut katualuetta, vaan postin takapihaa, joka oli rajattu aidalla. Kartta vuodelta 1940, kartta.hel.fi



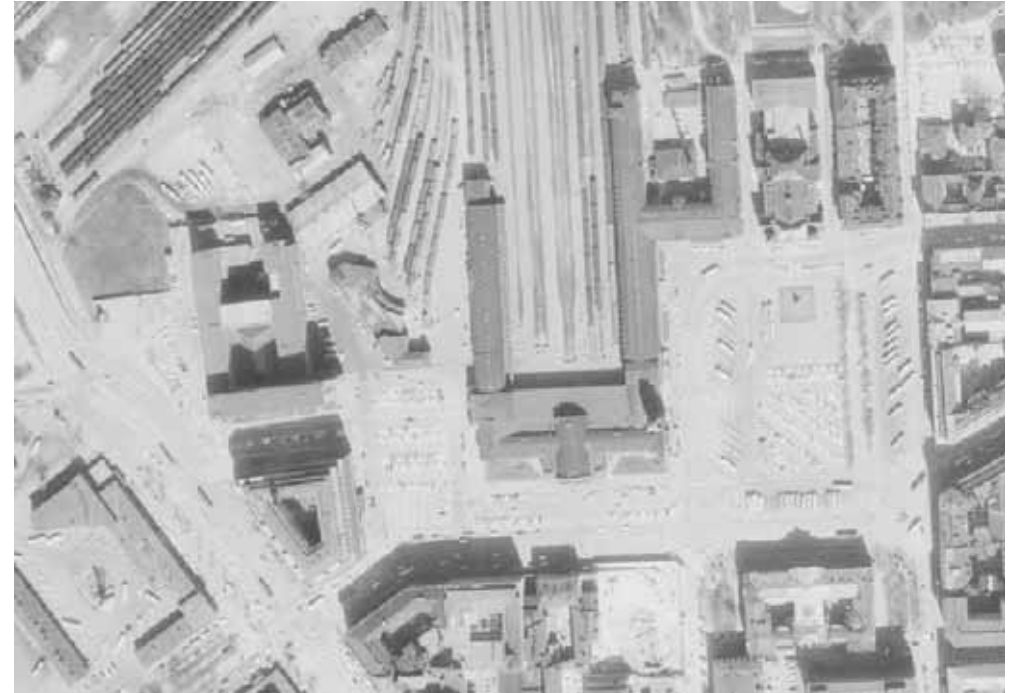
Postitalo on rakennettu uuteen koordinaatistoon entiselle kaasutehtaan tontille. Myös Sokos on rakennettu vanhan, mutta muutetun korttelin paikalle. Varastomakasiinin veturien kääntölava on purettu, mutta raiteisto ulottuu edelleen varastomakasiiniin asti. Ilmavalokuva vuodelta 1943, kartta.hel.fi

1950-luku



Ympäristö on säilynyt edellisen vuosikymmenen kaltaisena. 1950, kartta.hel.fi

1960-luku



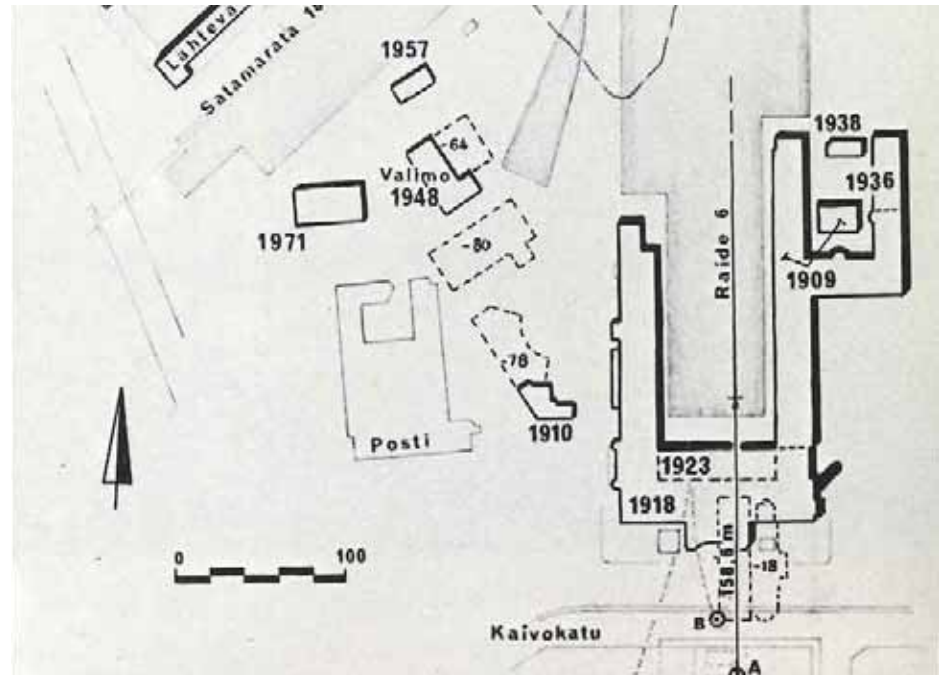
Konepaja-alueen rakennuksia on purettu, ja aluetta on ryhdytty käyttämään ratapihana. Autot ovat vallanneet kaupungin kadut ja torit. 1964, kartta.hel.fi

1970-luku



Aina 1970-luvulle asti ympäristö säilyi verraten muuttumattomana. Konepaja-alueelta oli kuitenkin purettu suuri määrä rakennuksista. Autoistuminen näkyy selvästi. Ilmavalokuva vuodelta 1976, kartta.hel.fi

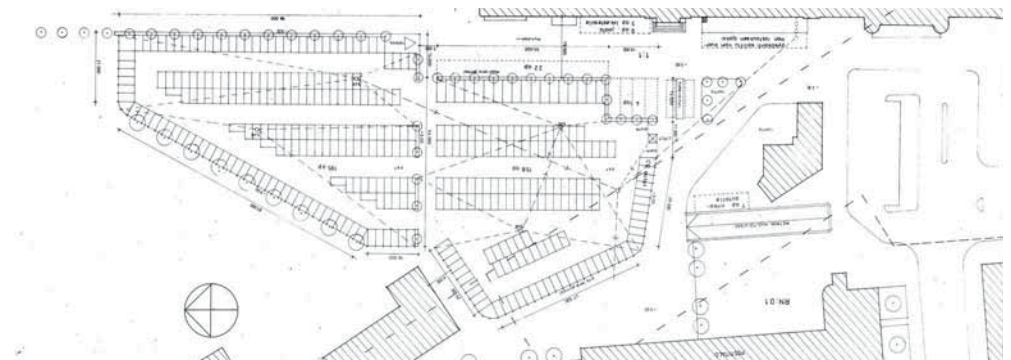
1980-luku



Rakennusten valmistumis- ja purkuvuosia. Kartta Veikko Wallström, 1981. Julkaistu kirjassa Rautatiemiljö.

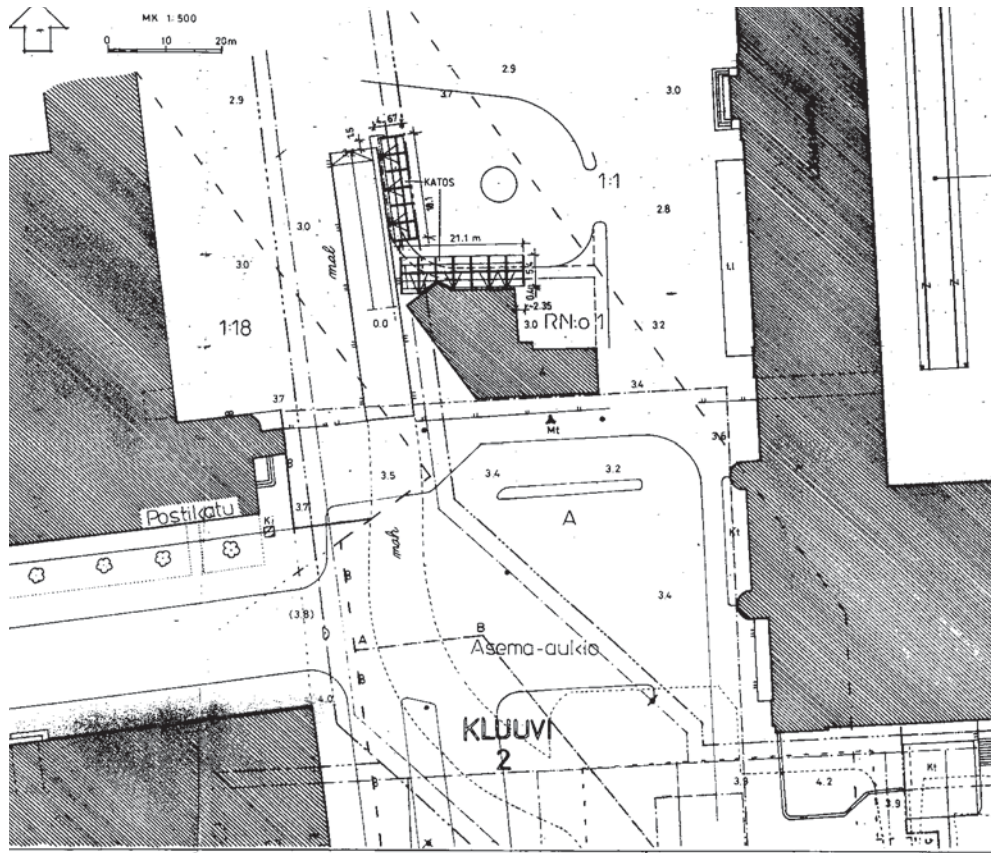


Lopulta vuonna 1978 purettiin varastomakasiiniin liittynyt veturitaliosa metron huoltotunnelin ajorampin tieltä. Ramppi näkyy rakennuksen länsipuolella. Raiteisto on purettu ratapihatoiminnan siirryttyä kokonaan Ilmalan varikolle. Paikoitusalueet ovat vallanneet entiset raide- ja konepaja-alueet. Ilmavalokuva vuodelta 1988, kartta.hel.fi



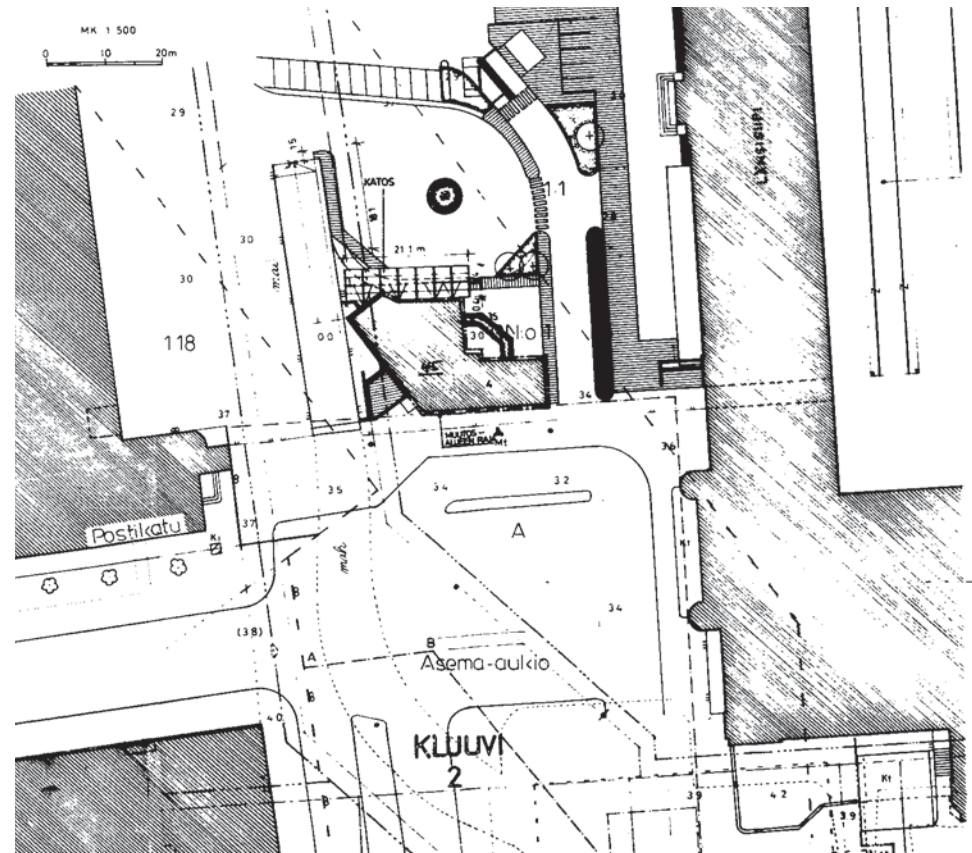
Autot valtasivat vapautuvan rata-alueen jo ennenkuin haettiin virallista lupaa tilapäiselle pysäköintilaitokselle. Alue oli tuolloin jonkinlaista kaupungin takapihaa, ei enää VR:n toiminta-aluetta.
Yllä: Valokuva Veikko Wallström 1981, Rautatiemiljöö.
Alla: lupahakemupiirustus 1986, arska.

1980-luku

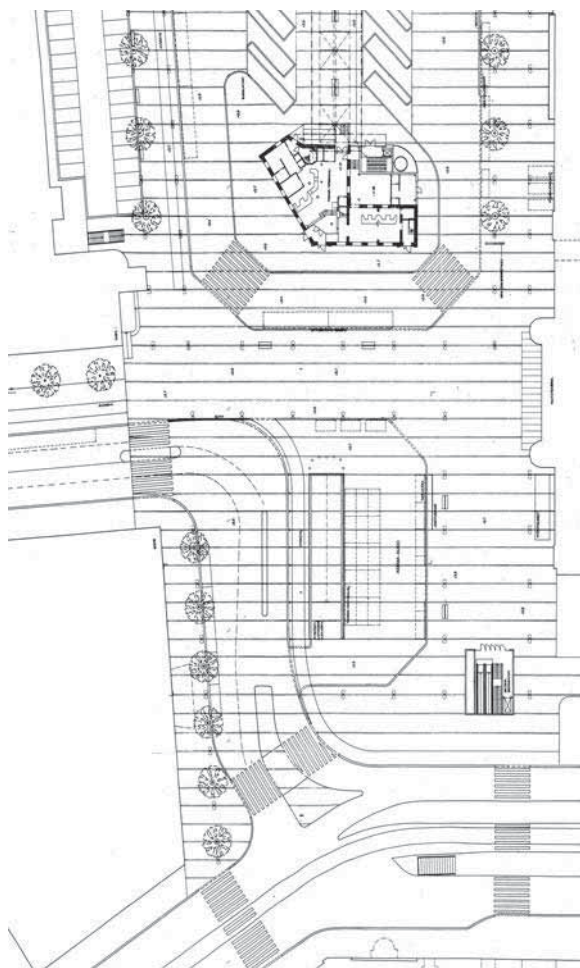


Valtion Rautatiet Helsingin rautatiepiiri. Arkkitehtuuritoimisto Kalle Vartola ky:n suunnitelma City terminalin uusiksi bussikatoksiksi. Arska 1989.

1990-luku



Valtion Rautatiet Helsingin ratakeskus. Arkkitehtuuritoimisto Kalle Vartola ky:n suunnitelma City terminalin bussikatoksen muuttamiseksi. Suunnitelmassa näkyy myös ajoväylä ratapihalle muodostetulle väliaikaiselle paikoitusalueelle. Arska 1991-92.



Elielinaukion bussikatossuunnitelma, Arkkitehtitoimisto Juhani Pallasmaa Ky, Asema-aukio ja myös Elielinaukio ovat syntyneet. Lupapiirustus, Arska 1999.

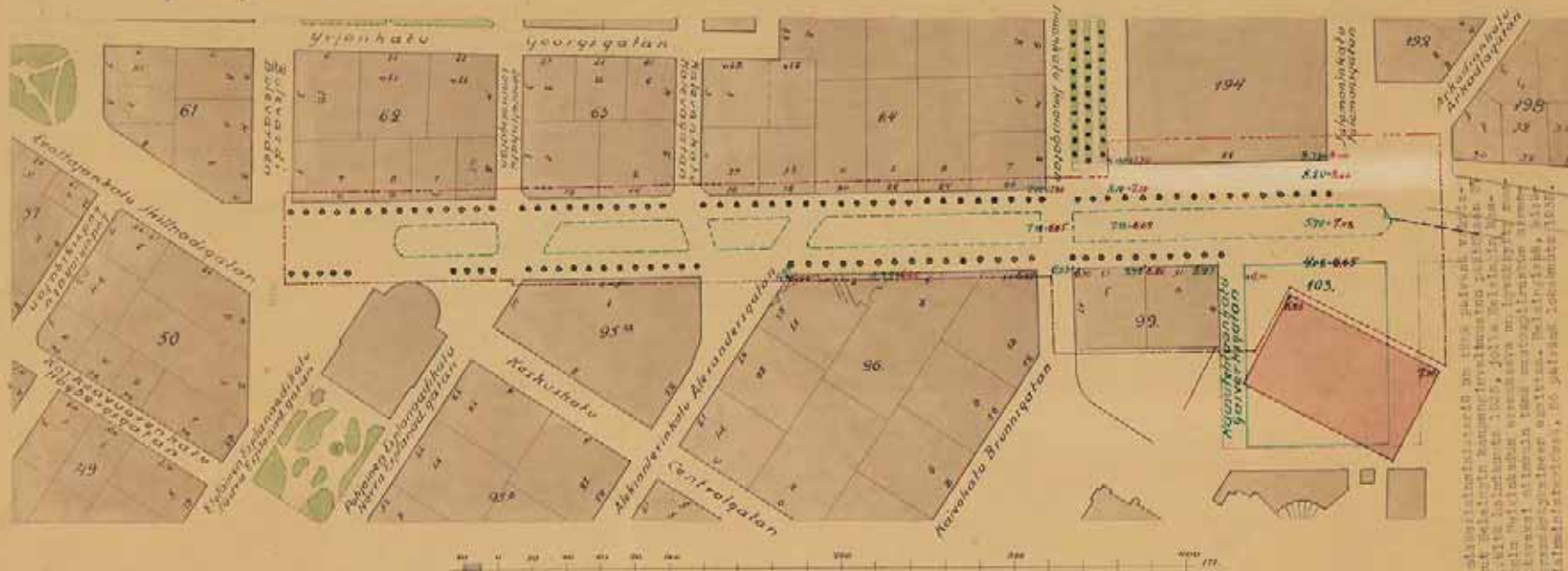
Nykytilanne



Ilmavalokuva 2019, kartta.hel.fi.

Asemakaavan muutosehdotus koskeva Heikinkadun uudelleen järjestelyä Helsingin kaupungissa.

Förslag till stadsplaneändring berörande omreglering av Henriksgatan i Helsingfors stad



Asemakaavamääräykset

Seurataan N:o 110:n mukaisesti N:o 110:n 10. luvun 10. §:n mukaisesti. Heikinkatu ja Henriksgatan asemakaavassa on otettu huomioon asemakaavan muutosehdotuksen mukaisesti. Asemakaavan muutosehdotuksen mukaisesti on otettu huomioon asemakaavan muutosehdotuksen mukaisesti.

- Selityksiä
- Vahvistettavan alueen raja
 - Valtielinjatuksen alueen raja
 - Nykyinen karttitilaisuus
 - Elinen
 - Uusi
 - Tietoliikenteen entinen raja
 - Elinen, kaakulainen
 - Ehdotettu

Förklaringar

- Gräns för det område varå stadfästelse sökes
- Gräns för stadsplanens område
- Nuvarande kvarterigräns
- Tidigare
- Ny
- Tidigare gräns för planering
- Tidigare gatunivå
- Förslagens gatunivå

Stadsplanebestämmelser

Enligt bestämmelserna i Helsingfors stadsplanen, N:o 110, § 10, 10. luvun 10. §:n mukaisesti. Heikinkatu ja Henriksgatan asemakaavassa on otettu huomioon asemakaavan muutosehdotuksen mukaisesti. Asemakaavan muutosehdotuksen mukaisesti on otettu huomioon asemakaavan muutosehdotuksen mukaisesti.

HELSINGIN KAUPUNKI KUNNASTÖRÖHISTO ASEMAKAAVAOSASTO		HELSINGFORS STADS FASTIGHETSKONTOR STADSPLANEAVDELNINGEN	
1912 1935		Birger Brunilan	
Prosessi Päivä	N:o 1520	Luokitelt. Oppositio	B.B.
		Ennen Määrä	J.C.

Birger Brunilan asemakaavan muutosehdotus vuodelta 1935, jossa varastomakasiini ja veturitalli eivät ole uhattuina. HKM.

YMPÄRISTÖN TOTEUTEUTUMATTOMIA SUUNNITELMIA

Rakennusta uhkaavat suunnitelmat

Nykyisin Vltavana tunnettu rakennus ja siihen liittynyt veturitalli sijait-
sivat valmistuessaan kaupungin laidalla, mutta mm. Etu-Töölön suun-
nittelun ja rakentamisen myötä kaupungin painopiste alkoi muuttua ja
sijainti olla yhä keskeisempi. Täten ympäristöön liittyi alusta lähtien
muutospaineita, ja sen kehittämistä ja muokkausta suunniteltiin vuosi-
kymmenten aikana kiivaasti.

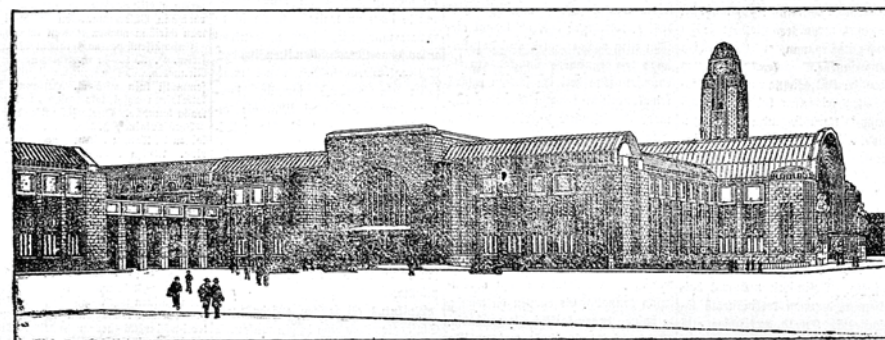
Pian rakennuksen juuri valmistuttua Eliel Saarinen ehdotti vuon-
na 1912-1913 Murtokadun (nyk Kaisaniemenkatu) toteuttamista.

Suunnitelma sisälsi myös ehdotuksen aseman lähiympäristön muokkaamiseksi (ks. viereiset piirustukset). Tämä on varhainen esitys nykyisen Asema-aukion järjestämiseksi asemarakennuksen länsipuolelle. Sitä rajaamaan Saarinen esitti uutta rakennusta kolonnadeineen, jonka takana veturitalli näytti vielä säilyneen (ks. seuraavan sivun aksonometria).¹

Saarisin Keskuskatusuunnitelmassa vuodelta 1916 veturitallikin joutui väistymään, ja lopulta Suur-Helsinki-suunnitelmassa vuonna 1918 koko rautatietoiminta ehdotettiin siirrettäväksi pohjoisemmaksi.

Seuraavina vuosikymmeninä nämä Suur-Helsinki-suunnitelman ajatukset jäivät kytemään, ja niitä vietiin eteenpäin useissa suunnitelmissa kuten mm. Oiva Kallion esityksessä vuodelta 1927 ja myöhemmin 30-luvulla Berndt Aminoffin johdolla edelleenkehitettyssä kaupungin keskiosien yleisasemakaavaehdotuksessa. Vielä 50-luvulla Lindegren ja Kråkström jatkoivat keskusalueen asemakaavan kehittämistä, kunnes sitten 50-luvun lopulla ja edelleen 60-luvulla myös Alvar Aalto osallistui keskusteluun omilla ehdotuksillaan.

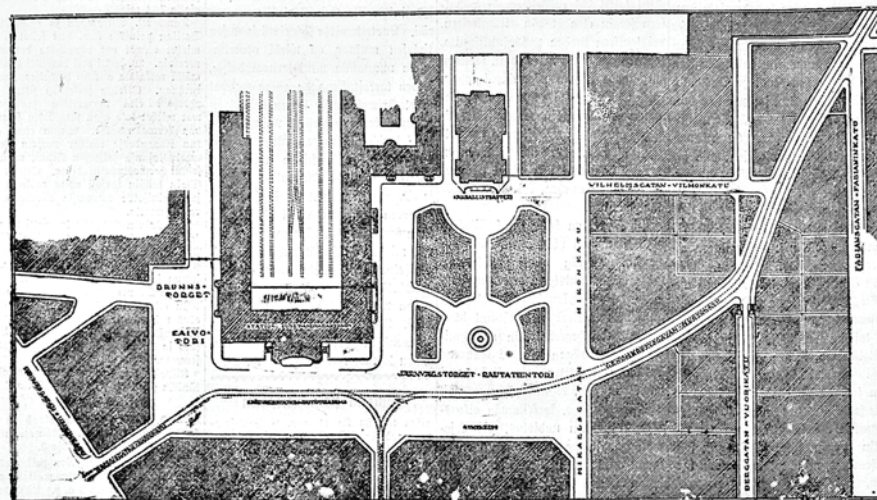
¹ Hausen et al., s. 213



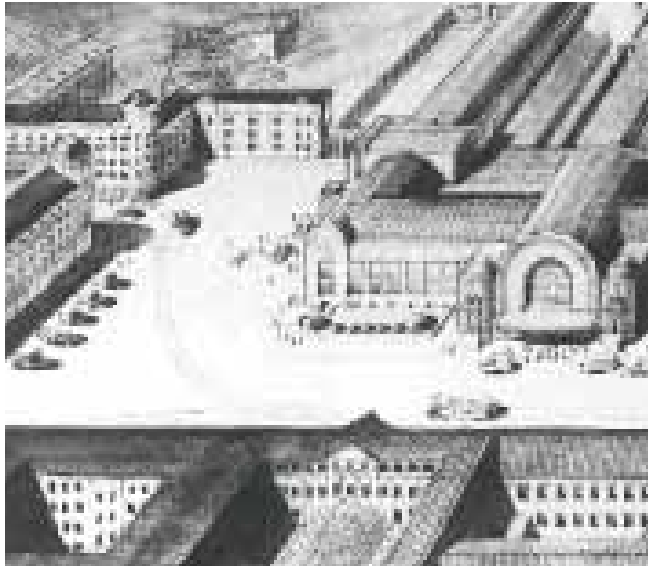
Rautatorin puoleinen asemarakennuksen perspektiivikuva.

Ylläolevat arkkitehti Saarisen laatimat perspektiivikuvat pääkaupungin uudesta asemarakennuksesta näyttävät miten hienostiineen mahtavalla rautatieasema vuoden tuluttua valmistuttuaan tulee soveltumaan. Ylin kuva näyttää rautatien torin puoleisen julkisivun kaikkia laajuudessaan, toinen Rautatieaukion puoleisen pääjäännästä lähtien viittine oviineen ja niiden yllä kaareutuvan mahtavan halli-ikkunan, sekä sivuilla toisistaan „Saarisen figurit”. Keskimmäisen kuvan torin kaari-ikkuna on „ulostuloballista”, sekä mahtavalla sivulla oleva pöytäalusta ojaatsoon viereisen kättilöiden yllä nouseva pyhästö.

Murtokatu, rautatientori ja asema-alue.



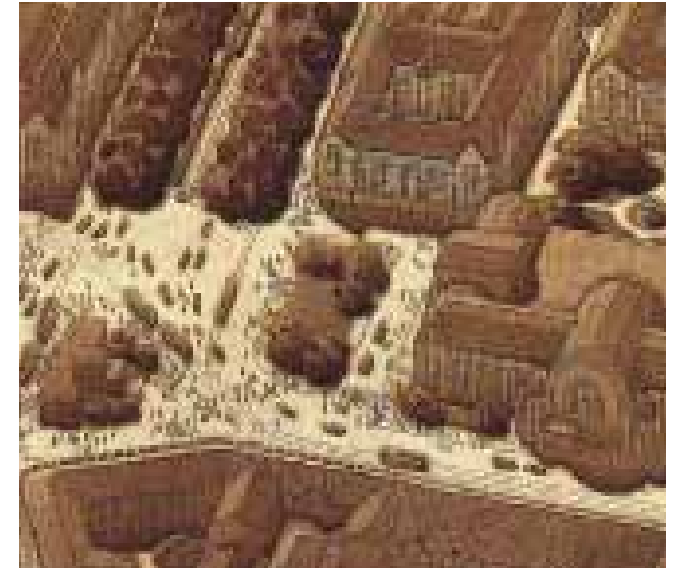
Helsingin Sanomat, 8.6. 1914



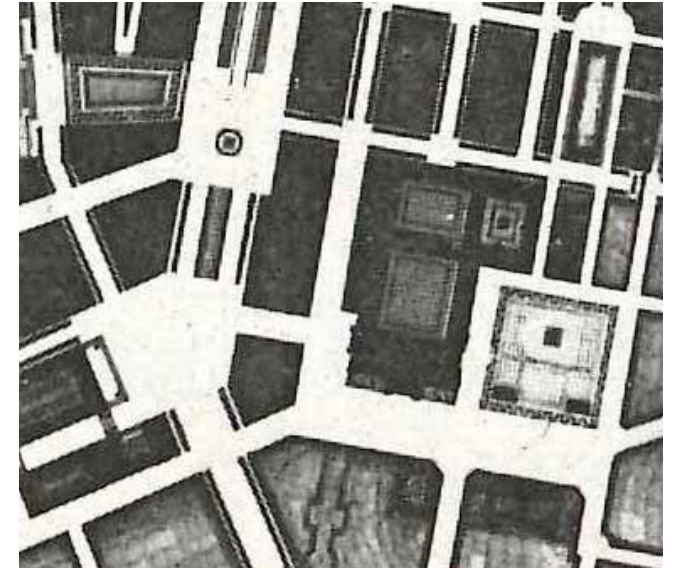
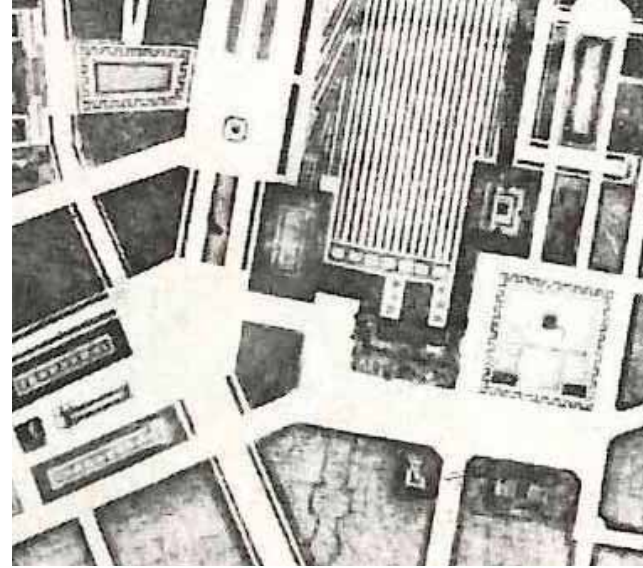
1912-1913
 Eliel Saarinen
 Ote Murtokatu (nyk. Kaisaniemenkatu) -suunnitelmasta.
 Hausen et al., s. 213



1916
 Eliel Saarinen
 Ote Keskuskatu-suunnitelmasta
 Hausen et al., s. 213



1918
 Eliel Saarinen
 Suur-Helsinki-suunnitelma.
 Hausen et al., s. 215



1927

Oiva Kallio

Helsingin kaupungin uuden Keskukseen asemakaava järjestely, ote suunnitelmasta.

Stenius N:o 226.

1932

Berndt Aminoff & Brunila

Kaupungin keskiosien yleisasemakaavaehdotus, ote suunnitelmasta.

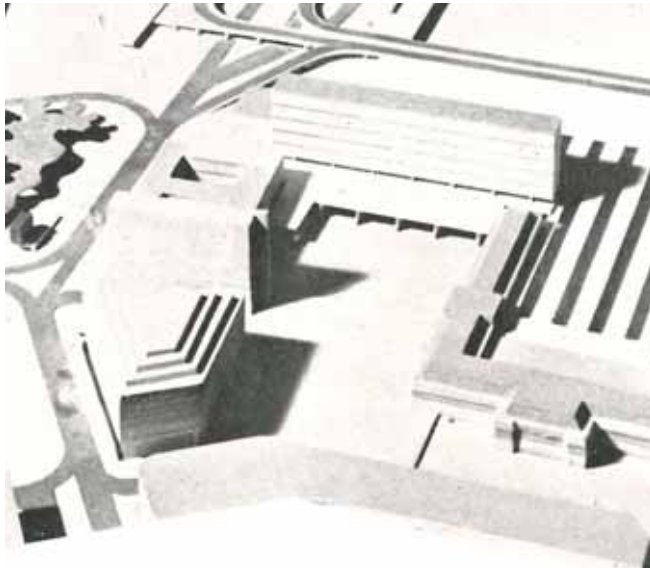
Stenius N:o 228 a

1932

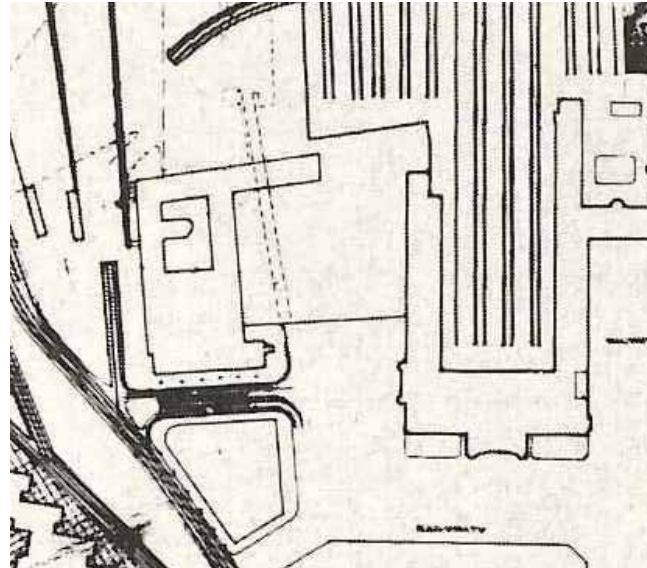
Aminoff & Brunila

Kaupungin keskiosien yleisasemakaavaehdotus, ote suunnitelmasta.

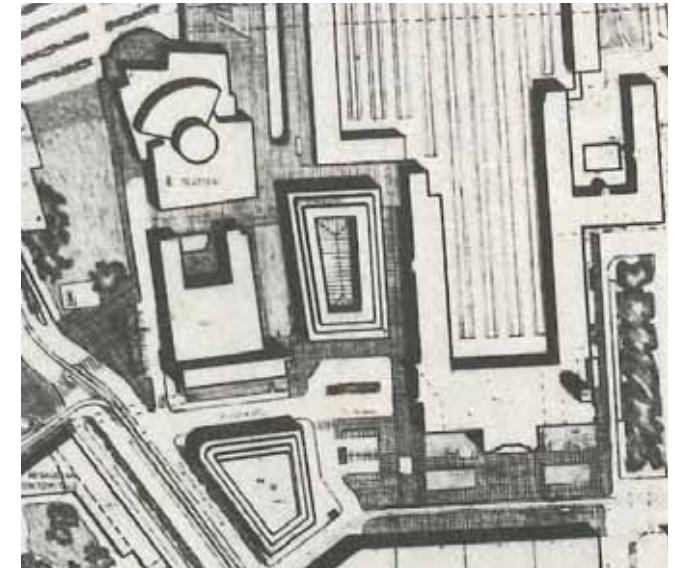
Stenius N:o 228 c



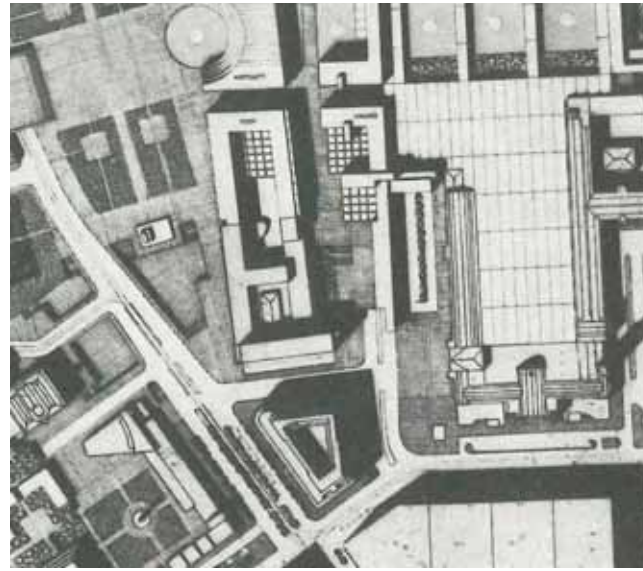
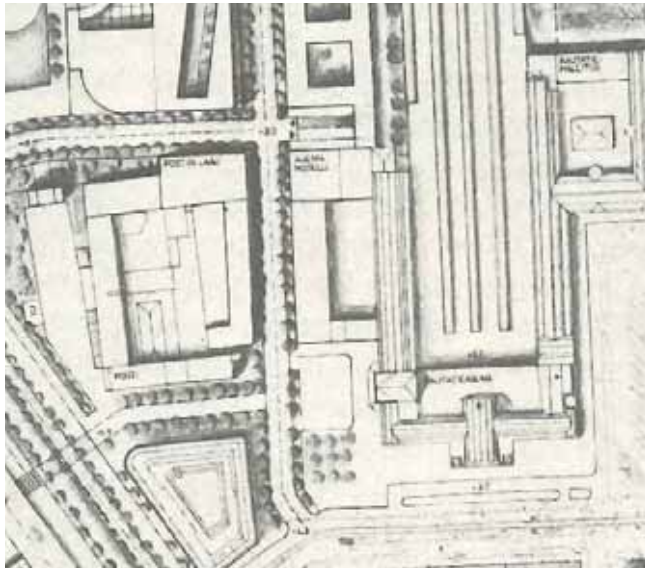
1954
 Lindegren & Kråkström
 Keskusalueen asemakaavaehdotus, ote suunnitelmasta.
 Stenius N:o 230



1961 (myöhemmin myös 1964, 1972)
 Alvar Aalto
 Helsingin keskustasuunnitelma, ote suunnitelmasta.
 Stenius N:o 233



1986
 Kamppi-Töölönlahti aatekilpailu
 tekijä J. Söderlund,
 palkintosija.
 Arkkitehti kilpailuliite 9/86



1986

*Kamppi-Töölönlahti aatekilpailu
palkintosija, tekijät I. Valjakka ja K. Mökkälä
Arkkitehti kilpailuliite 9/86*

1986

*Kamppi-Töölönlahti aatekilpailu
palkintosija, tekijä A. Sipinen
Arkkitehti kilpailuliite 9/86*

Yksikään näistä suurisuuntaisista, Vltava-rakennusta uhanneista suunnitelmista ei toteutunut, vaan rakennuksen ympäristöä on muutettu erillisten osasuunnitelmien pohjalta. Siten rakennus on uhkista huolimatta säilynyt sinnikkäästi paikoillaan tähän päivään asti muistomerkkinä menneistä ajoista.

Suojelu

Rakennuksen ympäristö oli hyvin pitkään vanhan, 1800-luvulta peräisin olevan asemakaavan varassa. Rakennusta tai sen lähiympäristöä ei siten oltu suojeltu. Vasta vuonna 1991 alueelle vahvistettiin osayleiskaava. Siinä rakennusta ei oltu ajateltu suojeltavaksi, mutta kaavan käsittelyn aikana hyväksytyllä ponnella suojelumääräys kuitenkin lisättiin.

Vuoden 1992 yleiskaava on lähialueen osalta osayleiskaavan mukainen.

Vuoden 1996 uusittu ja edelleen voimassa oleva asemakaava, joka mahdollisti Elielinaukion syntymisen ja rakentamisen sekä muutokset varastomakasiinin pohjoispuolella, suojelee sr-2 merkinnällä vain rakennuksen asema-aukion puoleiset julkisivut sekä niiden kattomuodot.

RAKENNUSHISTORIA



BRUNO F. GRANHOLM.

Arkkitehti ?

Bruno F. Granholm (14.5.1857-29.9.1930) valmistui arkkitehdiksi Polyteknillisestä opistosta vuonna 1882.

Hänet palkattiin vuonna 1892 ensin rautatiehallituksen huoneenrakennusosaston piirtäjäksi, mutta jo seuraavana vuonna hänet nimitettiin arkkitehdin virkaan.¹ Vuodesta 1906² aina vuoteen 1926³ hän toimi huonerekennustoimiston esimiehenä.

Hän sekä hänen alaisensa suunnittelivat Tie- ja vesilaitoksen ylihallituksen rautatierakennuskonttorin sekä rautatiehallituksen ratakonttorin tarvitsemat rakennuspiirustukset.

Alkuperäisiä varastomakasiinin piirustuksia ei ole toistaiseksi löytynyt, mistä syystä ei ole tietoa tarkasta suunnitteluajankohdasta eikä myöskään varmuutta arkkitehdistä.

Useissa lähteissä Saarisen väitetään suunnitelleen myös tavaramakasiinin, mutta voidaan myös olettaa, että rakennus on Bruno Granholmin virkatyönään suunnittelema, sillä se esiintyy jo hänen asemarakennuksen kilpailua varten tehdyissä kaavioissa.

¹ Finland 14.10.1892

² Suomen Wirallinen Lehti 1906

³ Valanto, s.9

Rakennuksen syntyhistoria

1900-luvun alussa uuden asemarakennuksen suunnitelmat olivat edenneet niin pitkälle, että sitä varten aiottujen raidelisäysten tieltä purettiin vuonna 1886 rakennetut tiiliset varastomakasiinit (nr. 14 viereisessä kuvassa) sekä vanha veturitalli (nr. 15 viereisessä kuvassa).¹

Näitä purettavia rakennuksia korvaamaan suunniteltiin uusi varastomakasiinirakennus, johon liittyi 12-pilttuinen veturitalli. Rakennus valmistui 1911.²



FIG. 347. SITUATIONSPLAN ÖFVER HELSINGFORS VERKSTAD ÅR 1886.

- | | |
|-------------------------------|---------------------------------|
| 1. Verkstad. | 2. Pann- och vagnsverkstad. |
| 3. Gjuteri. | 4. Smedja. |
| 5. Målarverkstad. | 6. Vagnsverkstad, »Nya Plevna». |
| 7. Verkstad för vagnrevision. | 8. Elektrisk central. |
| 9. Pannrum. | 10 o. 12. Såg med pannrum. |
| 11. Torkningsrum. | 13. Oljemagasin. |
| 14. Förrådsmagasin. | 15. Lokomotivstall. |
| 16. Verksskjul. | 17. Spruthus. |
| 18. Bränsleupplag. | 19. Vedskjul. |
| 20. Tvätt- och lagarstuga. | |

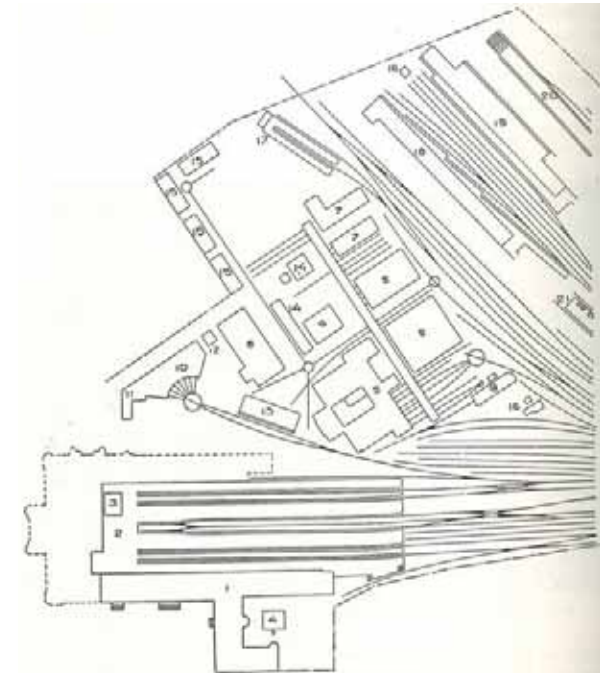


FIG. 256. SITUATIONSPLAN ÖFVER HELSINGFORS VERKSTAD ÅR 1911.

- | | |
|---|---------------------------|
| 1 o. 2. Stations- och administrationsbyggnad. | 3. Förvaringsrum för ren |
| 4. Värmelednings- och elektrisk central. | 5. Verkstadsbyggnader. |
| 6. Gjuteri. | 7. Materialmagasin. |
| 8. Smedja. | 9. Skjul för statsvagnar. |
| 10 o. 11. Lokomotivstall och förrådsmagasin. | 12. Skjul. |
| 13 o. 14. Bränsleupplag. | 15. Materialskjul. |
| 16. Ånguppvärmningsanläggning för vagnar samt tvättstuga. | 17. Mjolkplattform. |
| 18. Godsmagasin. | 19. Godsmagasin. |
| 20. Militärplattform. | 21. Plattform. |

Uusi varastomakasiini ja veturitallirakennus, oikealla no. 11 ja 10, on rakennettu korvaamaan vasemmassa piirustuksessa numerolla 14 merkittyä kahta tulevan asemarakennuksen tieltä purettavaa rakennusta.

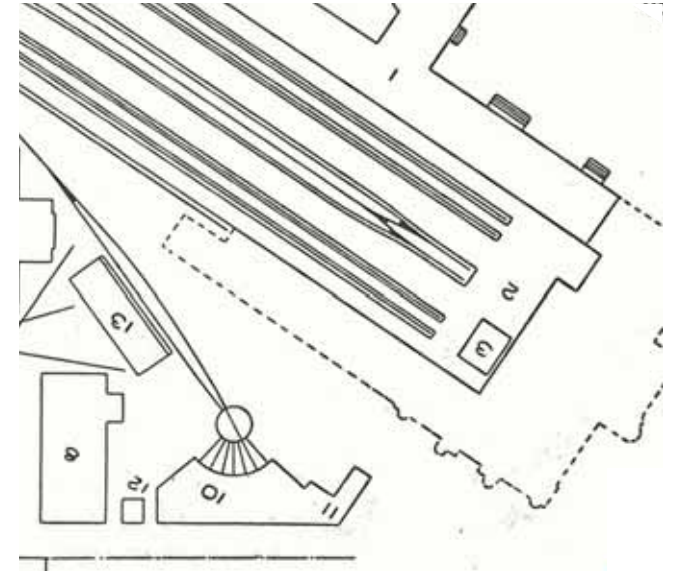
Asemapiirustukset ovat kirjasta Finska Statsjärnvägarne 1862-1912, s. 503 ja 506. Vasemmanpuoleinen piirustus on lähdekirjan kuvituksesta poiketen käännetty toisen asemapiirustuksen suuntaiseksi vertailun helpottamiseksi.

¹ Finska Statsjärnvägarne 1862-1912, s. 504

² Suomen Teollisuuslehti no. 5-6, 1912 s. 72



Varastomakasiini vuonna 1913. SRMKk - huom! julkaisulupa



1910-luku

Varastomakasiinirakennus valmistui vuonna 1910 ja sen jatkoksi pohjoispuolelle kaareva veturitallisiipi sen edessä olevine pyörivine veturien kääntöpöytineen.

Pääosa vetureista sijaitsi Pasilan 38 paikkaisessa tallissa, mutta tämä rautatieaseman yhteydessä olevan tallin veturipilttuut palvelivat matkustajavetureita, ”passagerare-lokomotiven”.³ Veturitallin mitoitus perustui 17,4 pituisille vetureille, mitalle, joka oli vakiintunut vuodesta 1904 lähtien, ja veturitallirakennukset olivat joko lämmitysjohtoin (”värmeledning”) tai muuratuin uunein lämmitettyjä.⁴

Uutta rakennusta on oikeanpuoleisessa asemapiirustuksessa nimitetty varastomakasiiniksi ja veturitalliksi. Sen kerrotaan olevan kaksikerroksinen (veturitallien puoleinen rakennuksen osa on kolmikerroksinen) ja siinä kerrotaan olleen 7 veturipilttuuta. Lisäksi siinä kerrotaan sijaitsevan 3 varasto- ja 4 konttori-huonetta. Huoneitten käyttötarkoitusta ei ole mainittu.⁵

3 Finska Statsjärnvägarne 1862-1912, s. 244

4 Finska Statsjärnvägarne 1862-1912, s. 255

5 Finska Statsjärnvägarne 1862-1912, s. 504

Rakennuksen pääsisäänkäynti on julkisella puolella, nykyisen asema-aukion varrellä. Sisäänkäyntiä korostaa graniittiportaikko. Siihen nähden, että rakennus on vain varastomakasiini, on huomionarvoista, että sen julkisivut on alusta pitäen (siis ei vasta rautatieaseman valmistumisen jälkeen) käsitelty rappaamalla, poiketen siten muista ratapiha- ja konepaja-alueen rakennuksista, joista tiiliset olivat puhtaaksimuurattua punatiiltä. Rapatut julkisivut näkyvät viereisen sivun valokuvassa vuodelta 1913, jolloin itse asemarakennus oli vasta osittain valmistunut ja suurelta osin vielä rakenteilla.

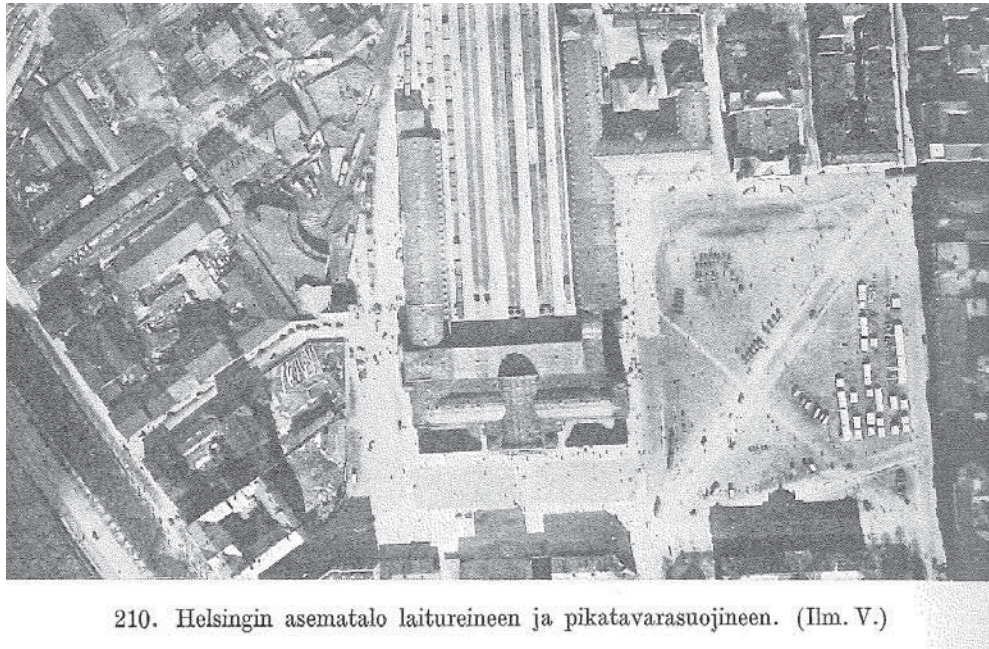
Toki rakennus on alusta lähtien sijainnut kaupunkirakenteellisesti raja-alueella julkisen kaupunkitilan ja valtion rautateitten ratapiha- ja konepaja-alueen välissä. Se saattaisi selittää, että rakennuksen tiiliset julkisivut rapattiin.

On myös mahdollista, että rakennuksella on ollut varastomakasiinia julkisempi käyttö-tarkoitus ennen uuden asemarakennuksen valmistumista. Se on mahdollisesti toiminut pien- tai pikatavara-asemana ennen rautatieaseman läntisen siiven pikatavaratilojen valmistumista vuonna 1919.

Viereisessä asemarakennuksen ensimmäisen kerroksen pohjapiirustuksessa on esitetty myös varastomakasiini. Siinä näkyy, että veturitallin kääntöpöydälle johtavien kahden raiteen lisäksi niiden itäpuolitse kulkee kahteen haarautuva raide, joka toisaalta jatkuu rakennuksen itäpuolella sijaitsevan laiturialueen viereen sekä lisäksi rakennuksen nurkassa sijaitsevalle sisäänkäynnille asti. Tämä vahvistaa arveluja, että pikatavaratoimisto on voinut sijaita alun perin tässä rakennuksessa.

VR:n historiikissa sanotaan, että ”Alkuperäinen kiitotavara-asemarakennus oli otettu käyttöön vuonna 1910.”⁶ Mutta toisaalta mm. Helsingin Sanomissa julkaistiin 17.04.1909 ilmoitus, jossa kerrotaan, että ”Pikatawara- ja pakettitoimto tåkäläisellä rautieasemalla on t.k. 19 p:stä (ensi maanantaista) alkaen muutettu valtionrautateitten hallintorakennukseen Lätinen Teatterikuja n:o 2, Kansallisteatterin ja Kaisaniemen puiston wierellä.” Siten varastomakasiinin alkuperäinen käyttö on arvelujen varassa.

6 VR 1962-1987, s. 340



210. Helsingin asematalo laitureineen ja pikatavarasuojineen. (Ilm. V.)

1. Toimistorakennus
2. Veturinkorjauspaja I
- 2 a. Sorvaamo
- 2 b. Tenderinkorjauspaja
- 2 c. Pumppuosasto (rak. 1929)
- 2 d. Varusteosasto (1928)
- 2 e. Ilmanpuristajahuone (1927)
- 2 f. Pyöränrengastuosasto (1922)
- 2 h. Revolverisorviosasto (1928)
3. Veturinkorjauspaja II
4. Kattilapaja I
5. Kattilapaja II
6. Työkaluosasto (laajennettu 1927 ja 1928)
7. Levyseppäosasto (rak. 1912)
- 7 a. Tuliputkien puhdistusosasto (1928)
8. Mallivarasto
9. Maalaamo (siksi muutettu 1932)
10. Valimo
- 10 a. Muovaamo (rak. 1915)
- 10 b. Puhdistamo (1918)
- 10 c. Suihkuhuone (1929)
11. Paja
12. Höyrykeskus (laajennettu 1922)



13. Varasto
14. Työläisten ruokailuhuone (rak. 1920)
15. Varasto-osaston rakennuksia

“Suuren henkilöliikenteen pääte- ja haara-aseilla, joilla junanmuodostelua suoritetaan, saattaa henkilöaseman käyttöratapiha (kuva 209) muodostua huomattaavan laajaksi. Pikatavara-asema sijoitetaan joko itse asemataloon taikka sen lähetyville (kuva 210).”, VR 1912-37, s. 290

Konepaja-alueella on aluksi rakennettu vetureita ja myöhemmin, Pasilan konepajan valmistuttua, huollettu vetureita ja kalustoa. Helsingin konepaja-alueen piirustus. Varastomakasiinia ei ole luettu siihen kuuluvaksi, VR 1912-37, s. 519



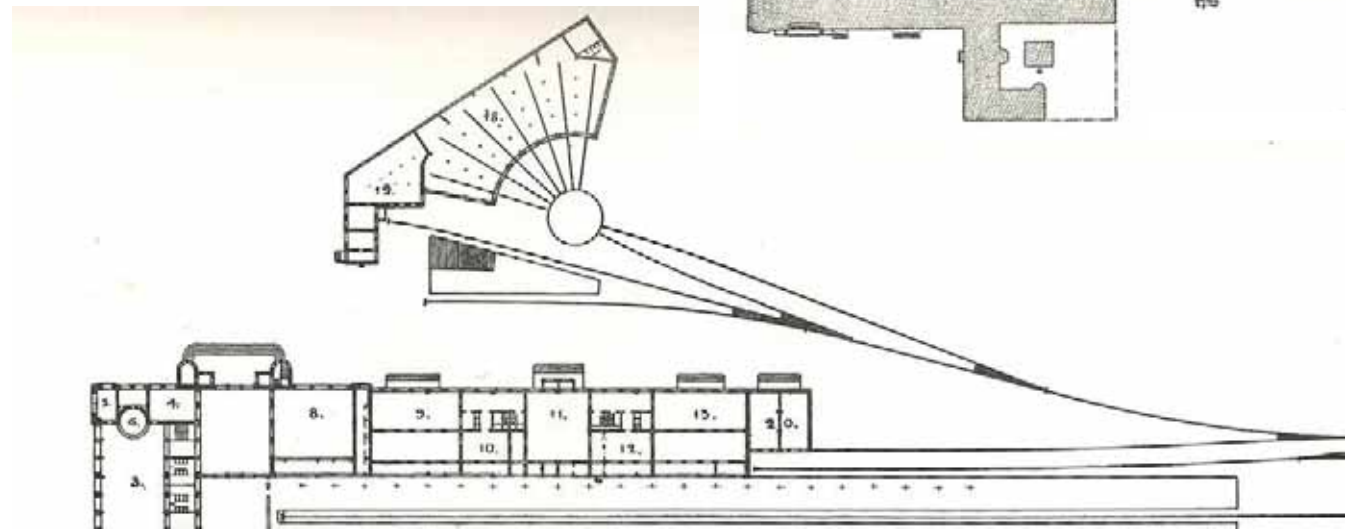
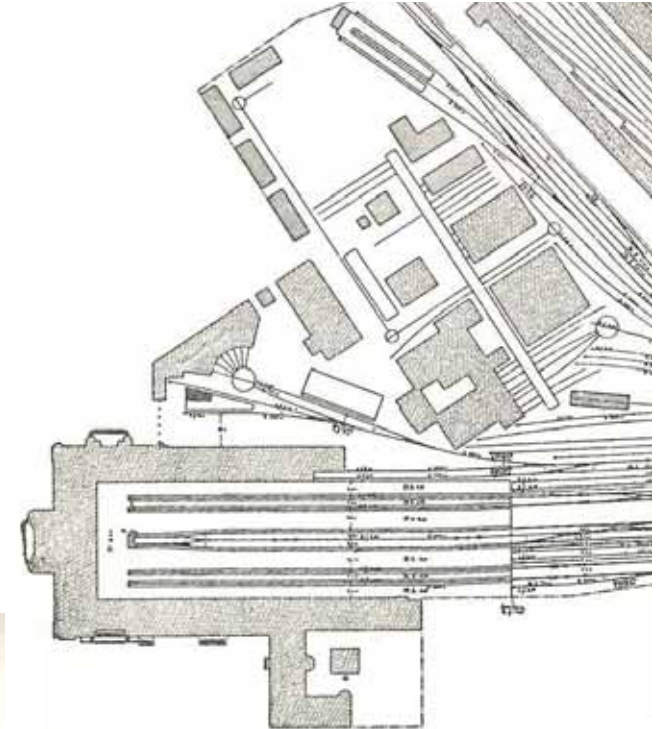
Yllä Valokuvassa varastomakasiinin vieressä oleva laiturialue.

Valokuva 1919 SRMKk

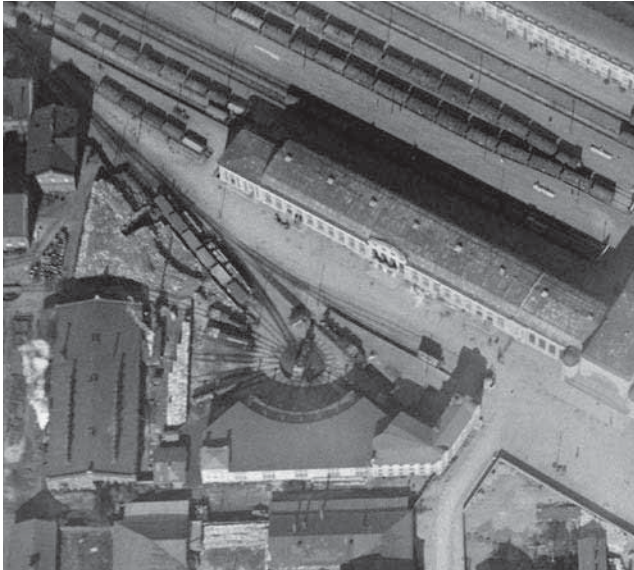
Vasemmalla ote vuoden 1912 piirustus raidejärjestelyjä esittävästä piirustuksesta.

Alla ote asemarakennuksen ensimmäistä kerrosta esittävästä pohjapiirustuksesta, jossa näkyy myös varastomakasiini veturitalleineen.

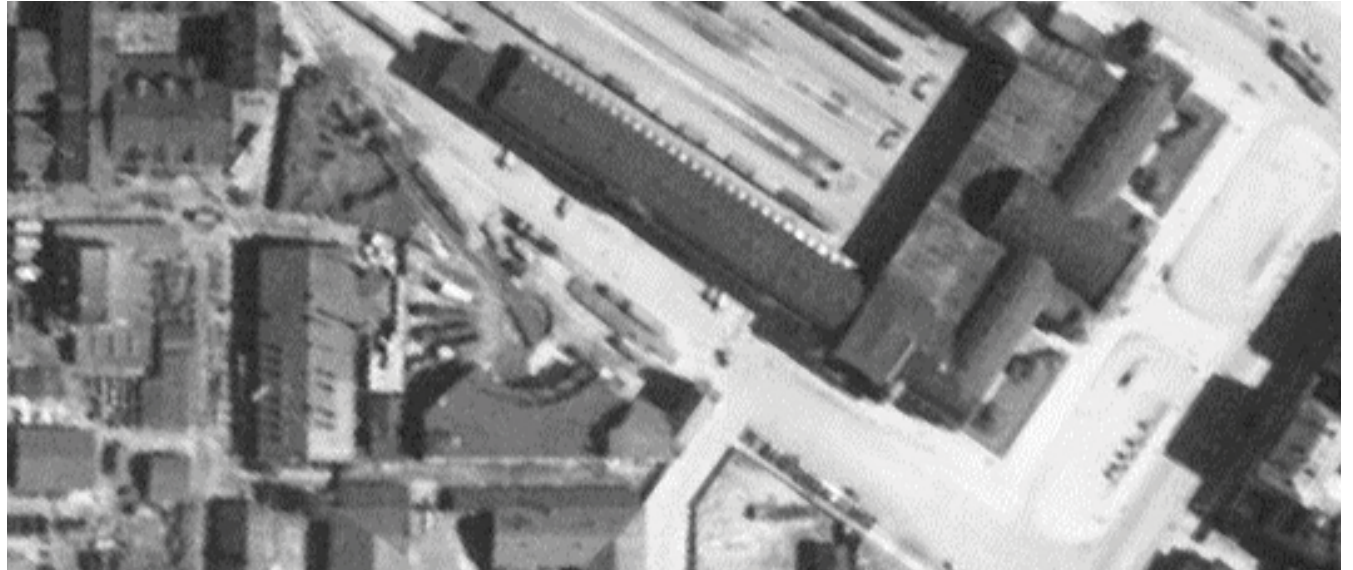
Finska Statsjärnvägarne 1862-1912, s. 250 ja s. 331.



1920-luku



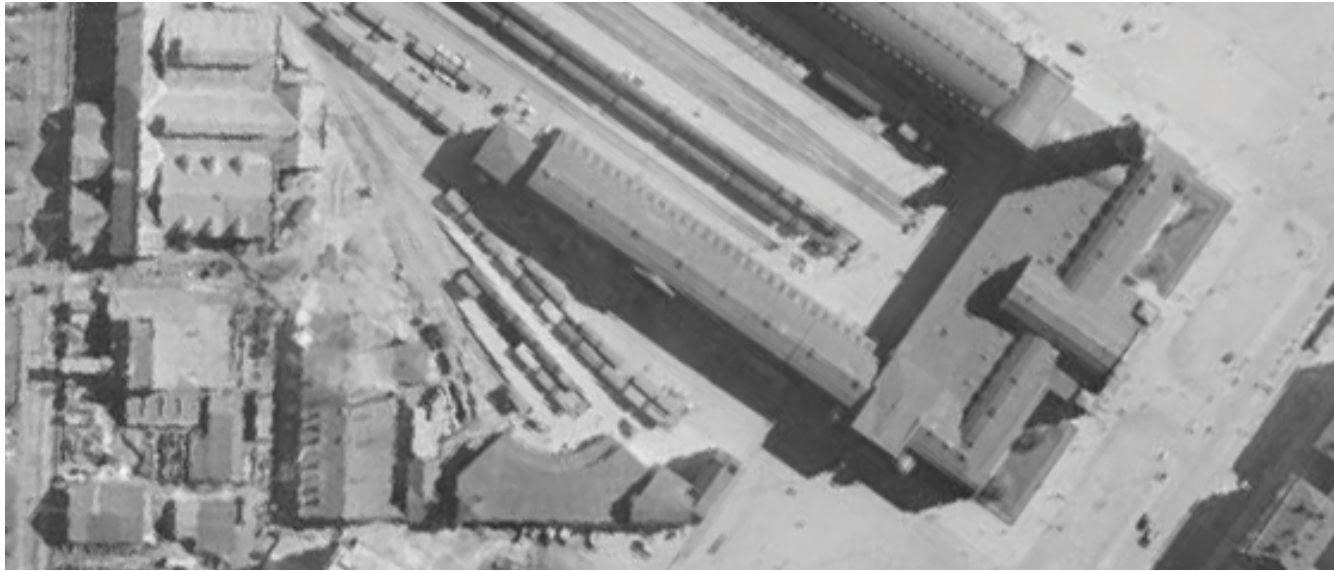
1930-luku



Osa entistä veturitallia muutettiin 1939-1940. Näin ainakin ratahallintokeskuksen rautatierakennusten piirustusarkiston kansallisarkistossa olevien digitoitujen piirustusluettelokorttien mukaan, joissa esiintyy piirustus nimellä ”2 piltt. muut. varastoksi”. Kortin otsikko on ”Pikatavara- ja Varatoim.”¹ Viittaako tämä jopa rakennuksen alkuperäiseenkin käyttöön?

¹ KA, jakso 44

1940-luku

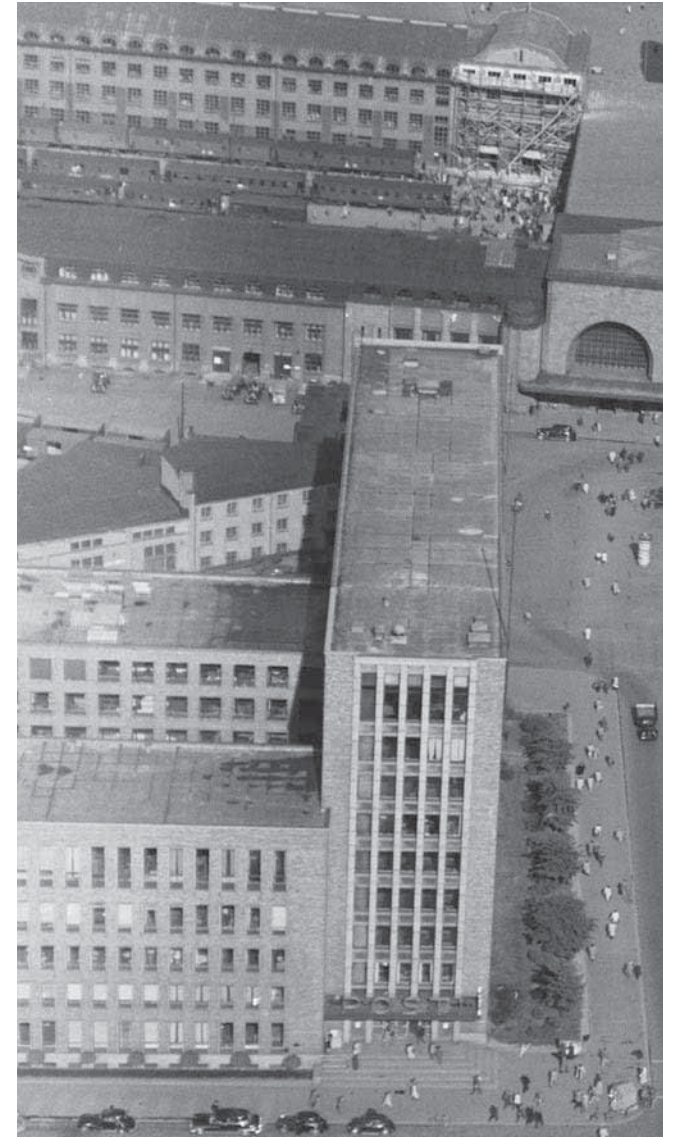


Veturitallien käyttö alkuperäiseen käyttöön loppui (?) kun siirryttiin dieselvetureihin. Veturien kääntöpöytä purettiin tarpeettomana.

1950-luku



yllä: Näkymä postitalon ylitse kohti asemarakennusta. Valokuva Volker von Bonin, 1952, HKM
vas: Näkymä postitalolta asema-aukiolle. Valokuva 1950, HKM



1960-luku



Veturisiipi yläviistosta, lounaasta katsottuna. Valokuva Sakari Laipio, 1959, SRK - huom! julkaisulupa

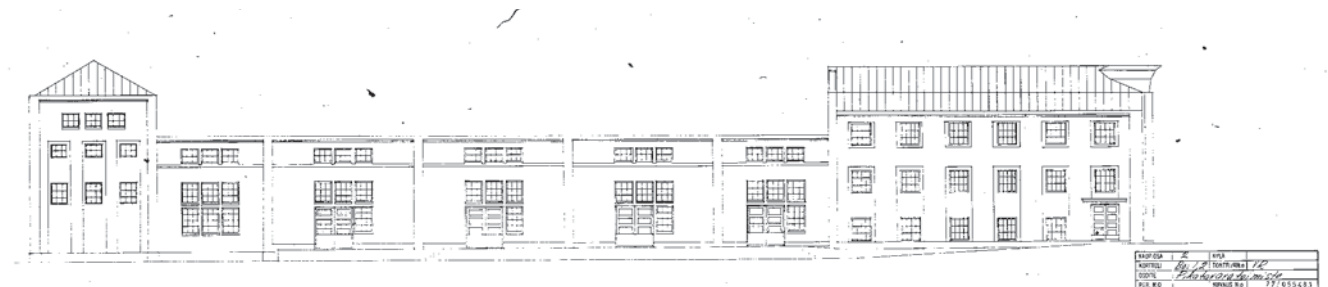
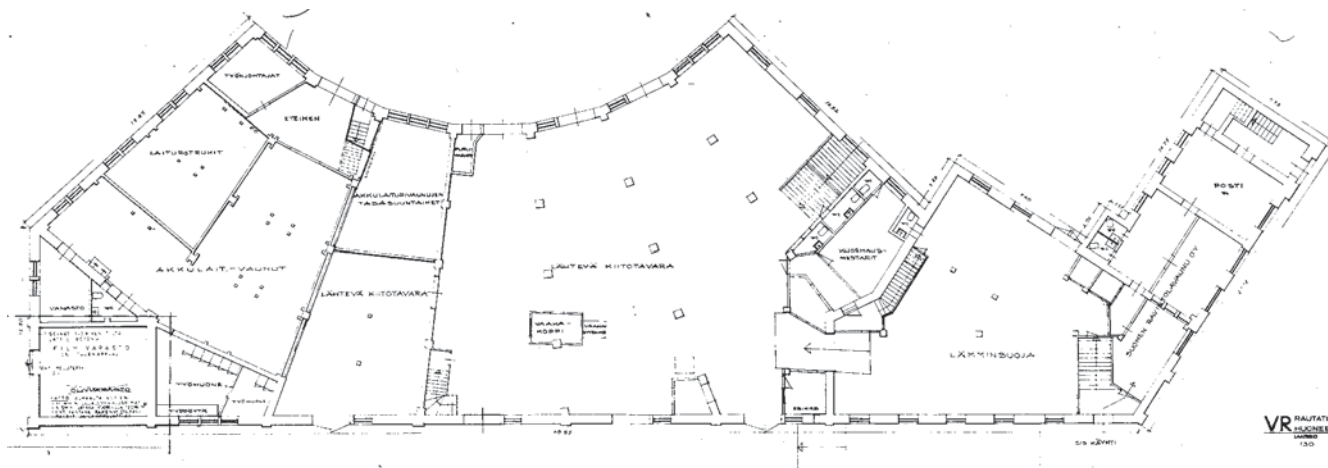
Rakennusvalvonnan sähköisessä arkistossa löytyy lupa-aineistoa vasta vuodesta 1965 lähtien. Tuolloin rakennuksen hallinta on ollut Valtion rautateitten ratateknillisellä toimistolla ja siellä ratapihajaostolla.¹

Arkiston ensimmäisessä myös vuodelta 1965 olevassa pohjapiirustuksessa, jonka laatija on ”VR, ratateknillinen toimisto, huonera-kennusjaosto”, on esitetty rakennuksen ensimmäinen kerros. Rakennusta kutsutaan nimellä ”Helsinki pikatavaratoimisto”.

¹ asemapiirustus 1965, arska,



oik: Näkymä asema-aukiolta. Valokuva Constantin Grünberg 1967, HKM
vas: Veturitallilta kohti asemarakennusta. Valokuva Tapio Keränen 1968 (vautut.org)



1970-luku

vieressä:
Rakennuksen julkisivussa vielä teksti
"Lähtevä kiitotavara, Avgående expressgods".
Valokuva 1971 HKM



yllä: Näkymä etelästä. valokuva Osmo Aittapelto 1977, HKM
oik: näkymä pitkin veturitallia kohti City-Centerrakennusta.
valokuva Eeva Rista 1975 HKM.



yllä näkymä lounaasta. valokuva 1978 HKM
oik: metron huoltotunneli rakenteilla.
Valokuva Osmo Aittapelto 1977, HKM
vas: viistoilmakuva Simo Rista 1970, HKM



1980-luku



Metrotunnelin rakentaminen käynnissä. Tavaramakasiini- ja veturitalirakennus vielä kokonaisena olemassa Valokuva Osmo Aittapelto, 1977, HKM



Metron huoltotunnelin rakentaminen käynnissä. Veturitallit on purettu. Valokuva 1978, HKM



Viistonäkymä luoteesta, jossa näkyy metron huoltotunnelin suuaukko. Valokuva Pyykkö 1980, HKM

Entinen kiitotavara-asemarakennus muutettiin toimistotiloiksi kahdessa vaiheessa 1970-luvun lopulla ja 1980-luvun alussa. Rakennuksen entinen veturitalli, sittemmin kiitotavaran käsittelytiloiksi yms. varastoiksi muutettu, jouduttiin purkamaan Kaivokadun metroaseman huoltotunnelin sisäänajoluiskan tieltä.¹

Vuonna 1983 on Arkkitehtitoimisto Pentti Miikkulainen Ky:n pääpiirustuksilla on haettu lupaa muuttaa ”entisen kiitotavaratoimiston” kolmikerroksisen osan maantasokerroksen tilat toimistoiksi. Piirustussarjaan kuuluu asemapiirustus, toimisto- ja kokoustiloja sisältävä pohjapiirustus sekä julkisivut.² Ennen tätä muutosta rakennus on toiminut varastona, ja siellä on sijainnut kaukolämpölaitteet, joiden sijoitusta tällä luvalla on myös muutettu.

Vuonna 1987 rakennuksen sama osa muu-

tettiin Arkkitehtuuri-toimisto Kalle Vartola ky:n suunnitelmien mukaan Finnairin ”City Terminalin” odotustilaksi palvelutiskeineen ja matkatavarasäilytyksineen. Samana vuonna myös rakennuksen kaksikerroksisessa kapeammassa siivessä tehdään joitakin väliseinämuutoksia.³

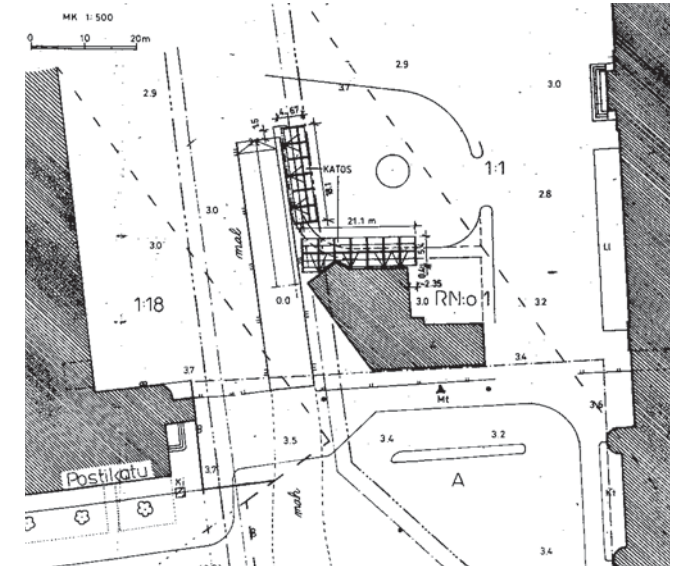
¹ VR 1962-1987, s. 340

² arska

³ arska

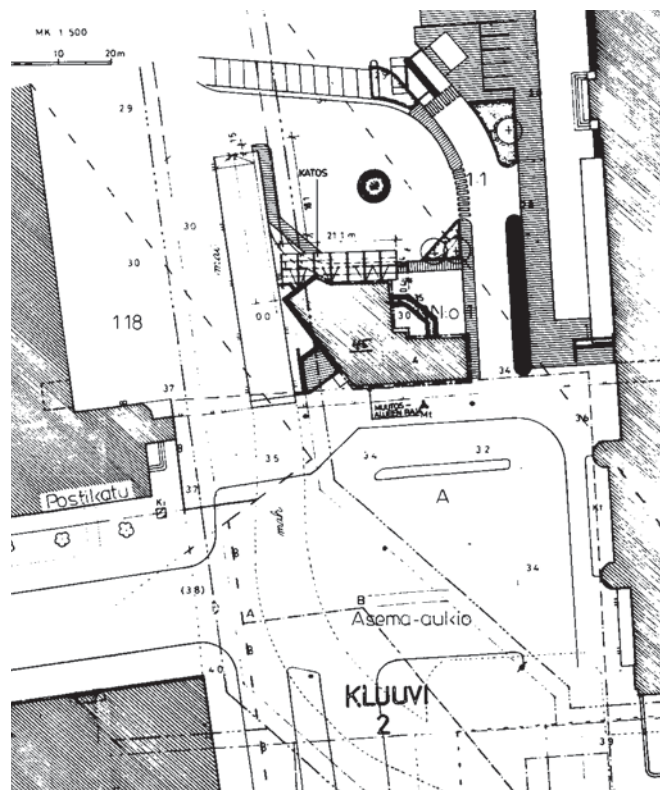


*Varastomakasiini vuonna 1981.
Rautatiemiljö, valokuva Veikko Wallström.*



*City Terminalille rakennettiin bussikatokset
vuonna 1989, Arkkitehtuuritoimisto Kalle Var-
tola ky:n suunnitelmien mukaan. arkska*

1990-luku



Finnair City Terminalin katoksia muutettiin vuonna 1991, Arkkitehtuuritoimisto Kalle Vartola ky:n suunnitelmien mukaan. arkska

Vuonna 1991 Finnairin terminaalissa tehtiin perusteellinen korjaus ja muutos. Rakennettiin uusi bussikatos, ja odotustilaa muokattiin ja laajennettiin myös toiseen kerrokseen sekä rakennuksen kaksikerroksisen siiven maantasokerrokseen. Kolmanteen kerrokseen tuli toimistoja sekä kaksikerroksisen osan entiselle ullakolle sosiaalitiloja. Ullakolle rakennettiin iv-konehuone, vesikaton uudet tulo- ja poistopiiput.. Rakennuksen avoportaikko rakennettiin nykyiseen muotoonsa. Portaikkoon rakennettiin uusi sisäänkäynti Asema-aukion puolelle.

Jo vuonna 1992 rakennuksen sisätiloja muutettiin jälleen. Myös ilmanvaihtokonehuonetta ullakolla laajennettiin.

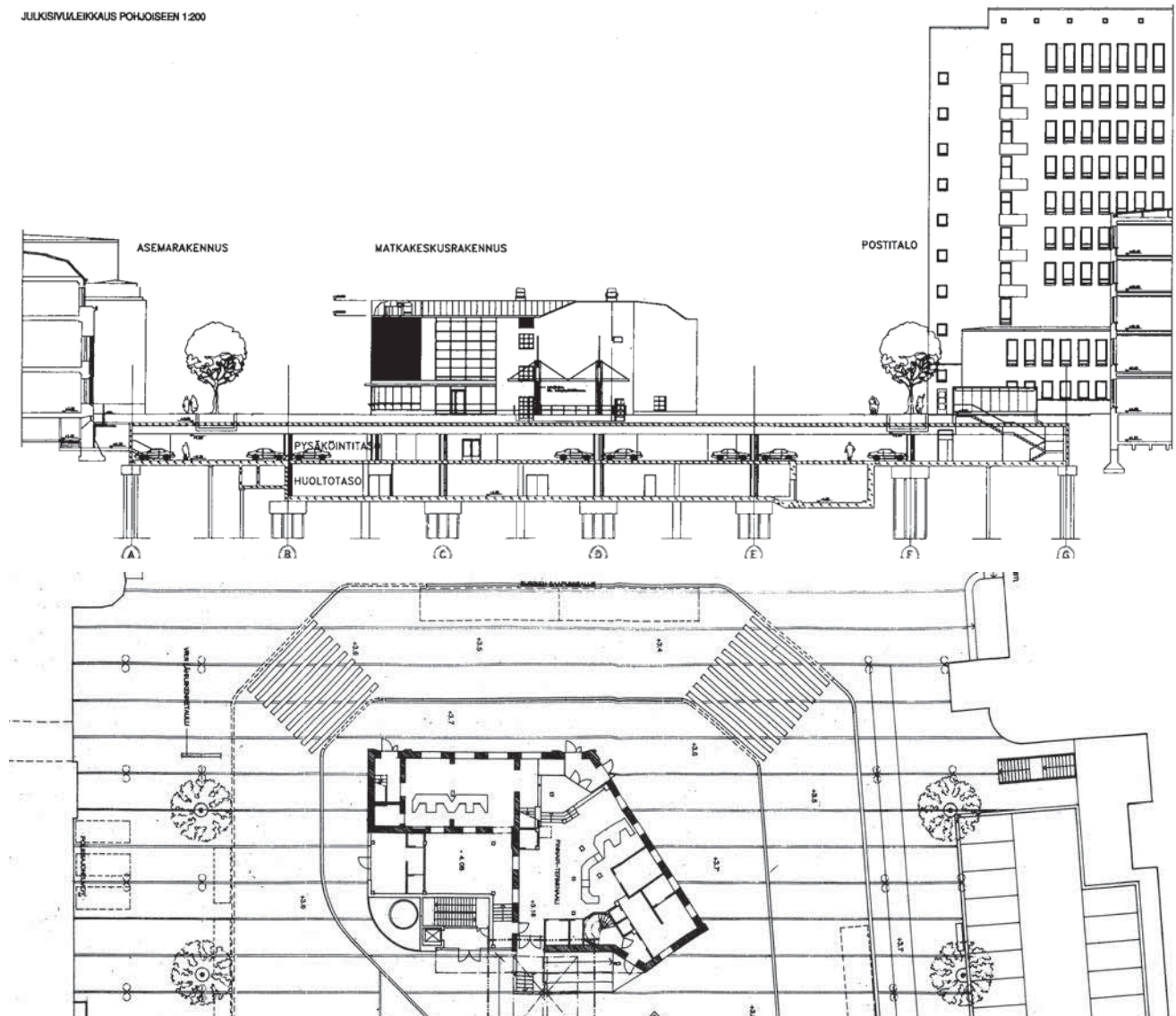
Vuonna 1998 haettiin lupaa Elielinaukiolle bussien katettujen lähtölaiturien rakentamista varten Arkkitehtitoimisto Juhani Pallasmaa Ky:n suunnitelmien mukaan. Bussilaiturin katos ulottui rakennuksen julkisivuun asti.

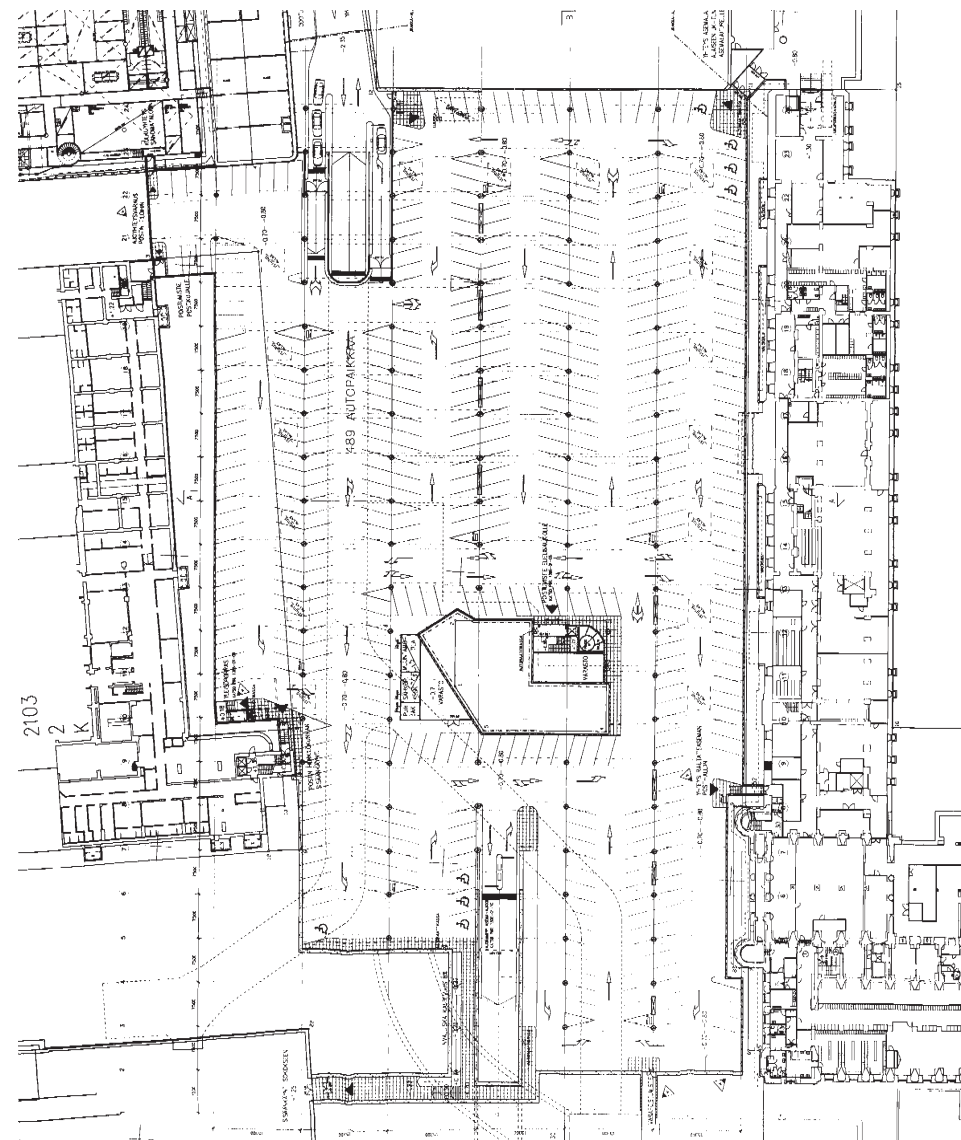
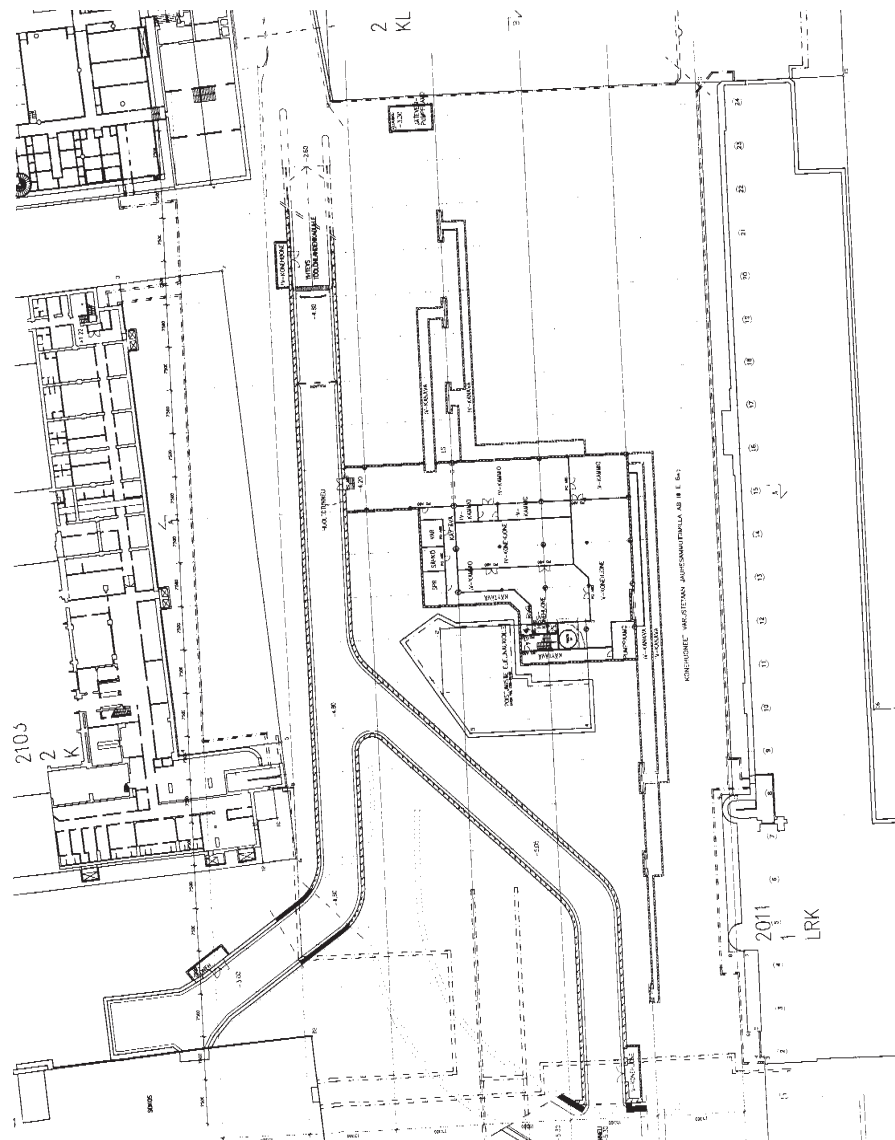
Vuonna 1999 haettiin lupaa laajentaa ”matkakakeskusrakennusta” Arkkitehtitoimisto KVA Oy:n suunnitelmien pohjalta. Laajennus sijoittui rakennuksen koillisnurkkaan, ja se liittyi Elielinaukion paikoitushalliin. Laajen-

nukseen sijoittui paitsi hallin poistumistieporras myös sen poistoilmakanava.¹ Rakennuksen vanhassa osassa tehtiin jälleen myös sisäisiä muutoksia ulkopuolelta puretun katoksen lisäksi. Vesikattoa jouduttiin muuttamaan liittyen laajennusosaan. Asema-aukiolle ja Postitalolle päin katon vanha muoto säilyi.

1 arska

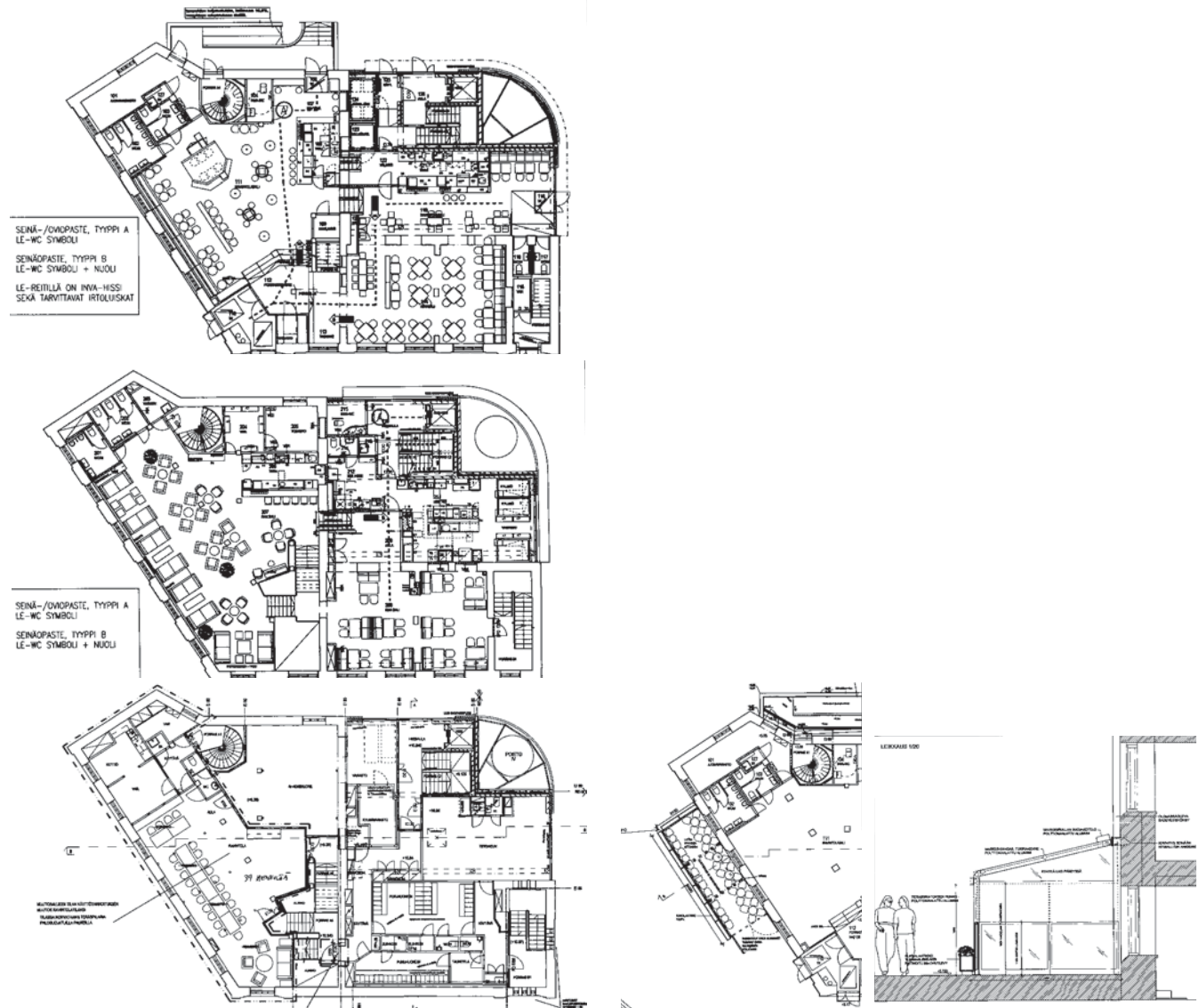
JULKISVUOKAUS POHJOISEN 1:200





2000-luku

Rakennuksen 1. ja 2. kerros muutettiin ravintolaksi vuonna 2004 ja 3. kerros vuonna 2005. Ravintolan ulkoterassi rakennettiin vuonna 2009. Kaikki nämä Arkkitehtitoimisto CJN Oy:n suunnitelmien mukaan.

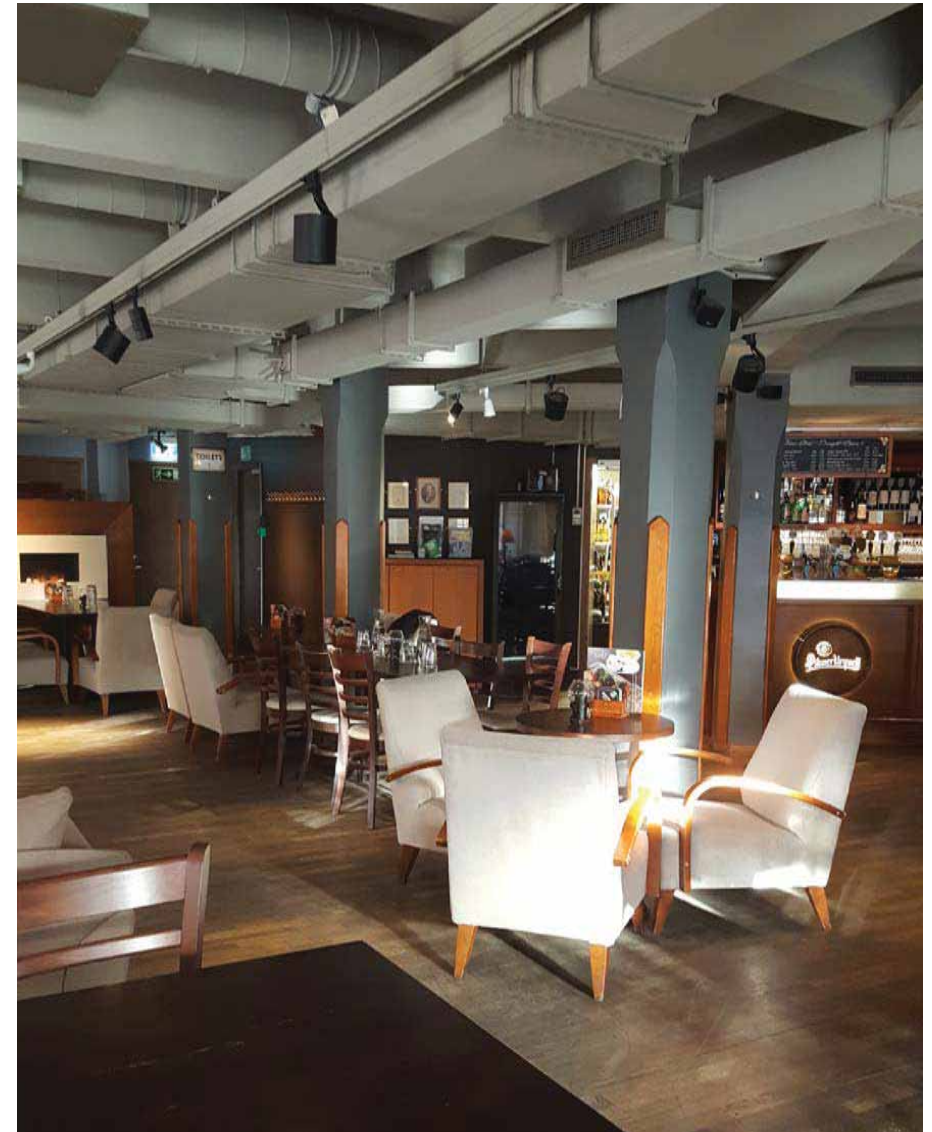


2010-luku

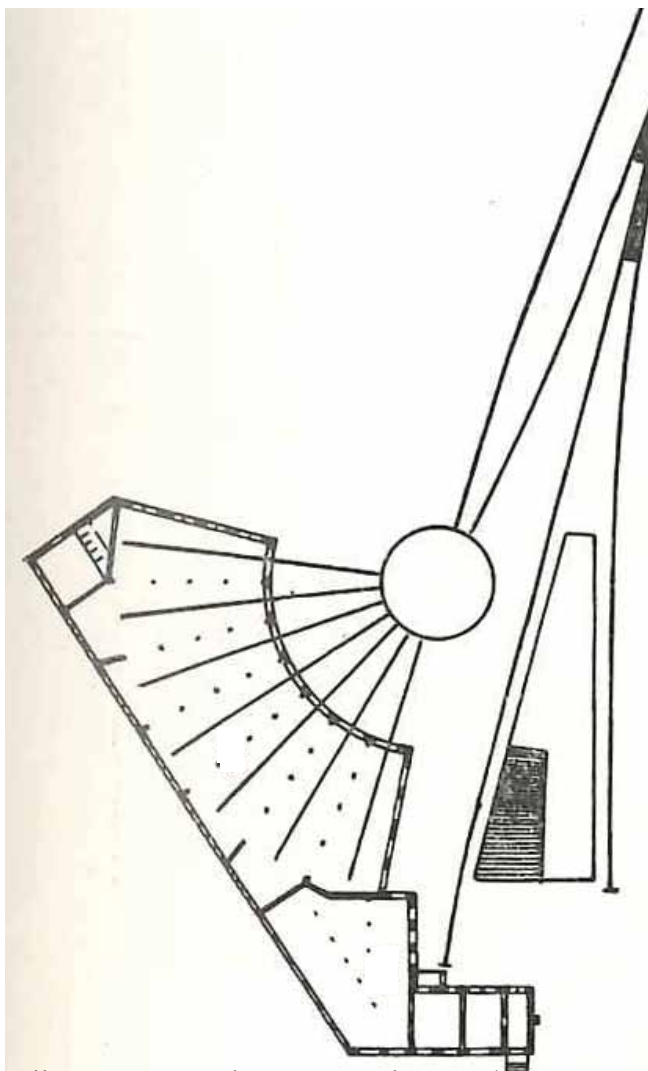
Vuonna 2014 haettiin lupaa julkisivujen digitaalisiin mainostauluille.

Julkisivurappaus uusittiin vuonna 2017. Vesipellit ja syöksytorvet uusittiin. Ikkunat ja ovet kunnostettiin ja huoltomaalattiin.

pikatawara, pikatavara, kiitotavara (20-luku)



NYKYTILA



Alkuperäinen pohjapiirustuskaavio (ote VR 1862-1912, sivu 331)

VR:n piitustusarkisto on luovutettu Kansallisarkistoon, jonka digitaalisessa arkistossa on luettavissa VR:n vanhat arkistointikortteihin merkityt piirustusluettelot.

Näiden luettelotietojen perusteella ei kuitenkaan alkuperäisiä piirustuksia ole lukuisista yrityksistä huolimatta löytynyt. VR:n arkiston luetteloimista Kansallisarkiston omaan järjestelmään ei ole vielä tehty, mikä selittää piirustusten löytämisen vaikeuden.

Siksi nykytilannetta kuvaavat säilyneisyyskaaviot on jouduttu laatimaan Helsingin rakennusvalvonnan sähköisestä arkistosta (arska) lunastettujen piirustusten perusteella.

Rakennusvalvonnan arkistosta piirustuksia löytyy vasta vuodesta 1964 eteenpäin, ja niistä pääosa koskee entisen varastomakasiinin säilynyttä osaa, nykyistä Vltava-ravintolan rakennusta.

Koska rakennuksen pohjois-/ luoteispuolelle sijoittunut veturitallisiipi on purettu jo vuonna 1978, ei sitä tai siinä aikanaan tehtyjä muutoksia (veturitallista varastoksi) ole säilyneisyyskaavioissa esitetty lainkaan.

Lähtöaineistona toimivat piirustukset on skaalaattu mahdollisimman oikeaan mittakaa-

vaan, mutta mitään tarkemmittauksia ei paikalla ole tehty.

Piirustuksissa esiintyneet suurimmat ristiriidat todellisuuteen nähden on pyritty inventointien yhteydessä havaitsemaan ja korjaamaan piirustuksiin.

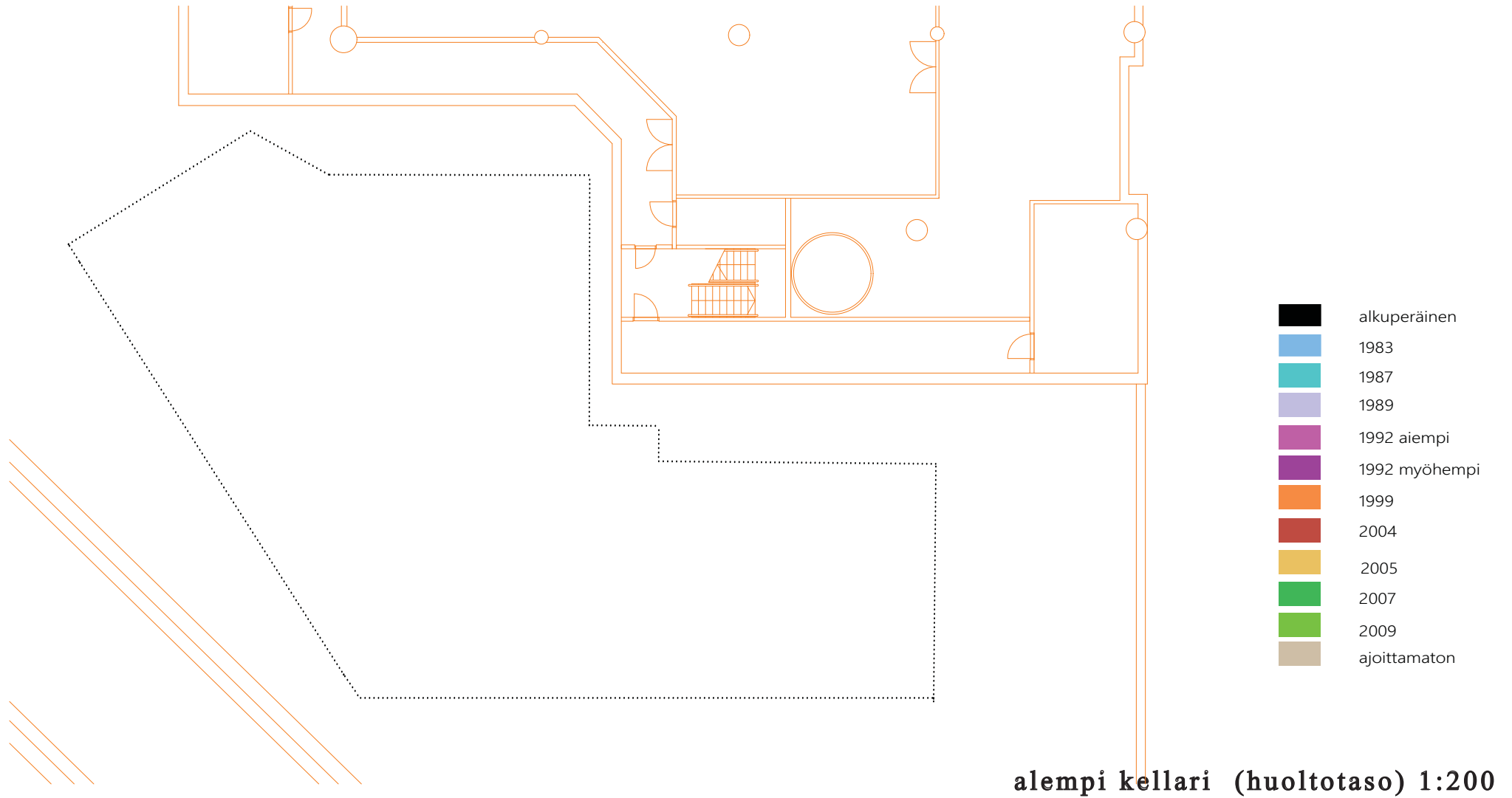
Siltikään piirustukset eivät välttämättä yksityiskohdissaan täysin vastaa nykytilannetta. Olemme kuitenkin katsoneet, että ne riittäväällä tarkkuudella kuvaavat rakennuksen tämän hetkistä tilannetta.

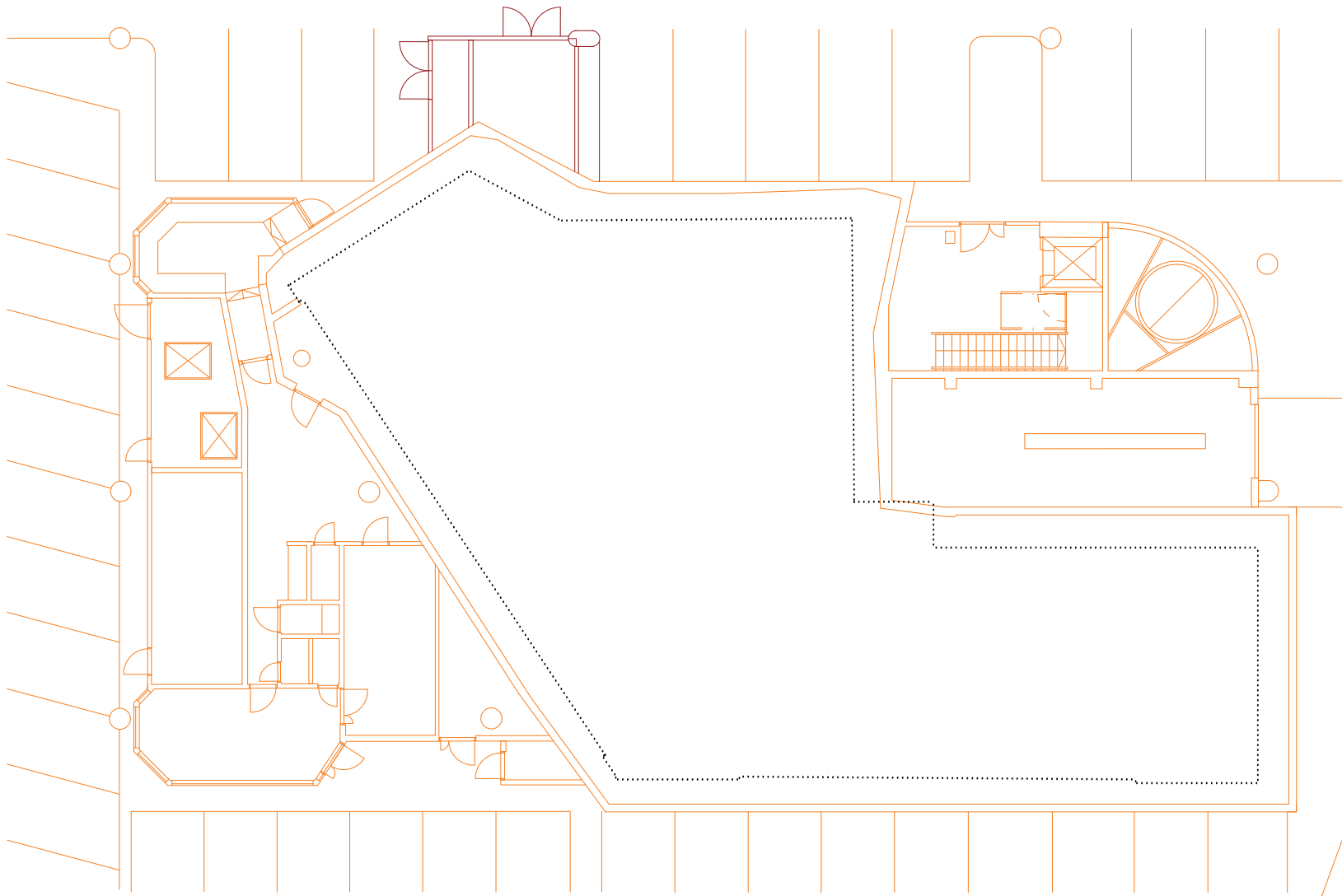
Käyttöön saatujen lähdepiirustusten ajanjakso selittää myös säilyneisyyskaavioissa esitettyjen ensimmäisten muutosten myöhäisen alkamisajankohdan rakennuksen syntyyn nähden.

Säilyneisyyskaavioissa on esitetty ajoitettuna vain rakennuksessa nykyisin olevat seinät ja rakennusosat sekä alkuperäiseen runkora-kenteeseen tehdyt muutokset.

Kaikkia muutosvaiheiden seinien lisäyksiä ja poistoja, joita on ollut toimisto- ja matkustajaterminaalikäytön aikana paljon, ei ole esitetty, sillä ne ovat olleet kevytrakenteisia ja siten vähemmän alkuperäiseen rakennusrunkoon kajooneita.

SÄILYNEISYYSKAAVIOT

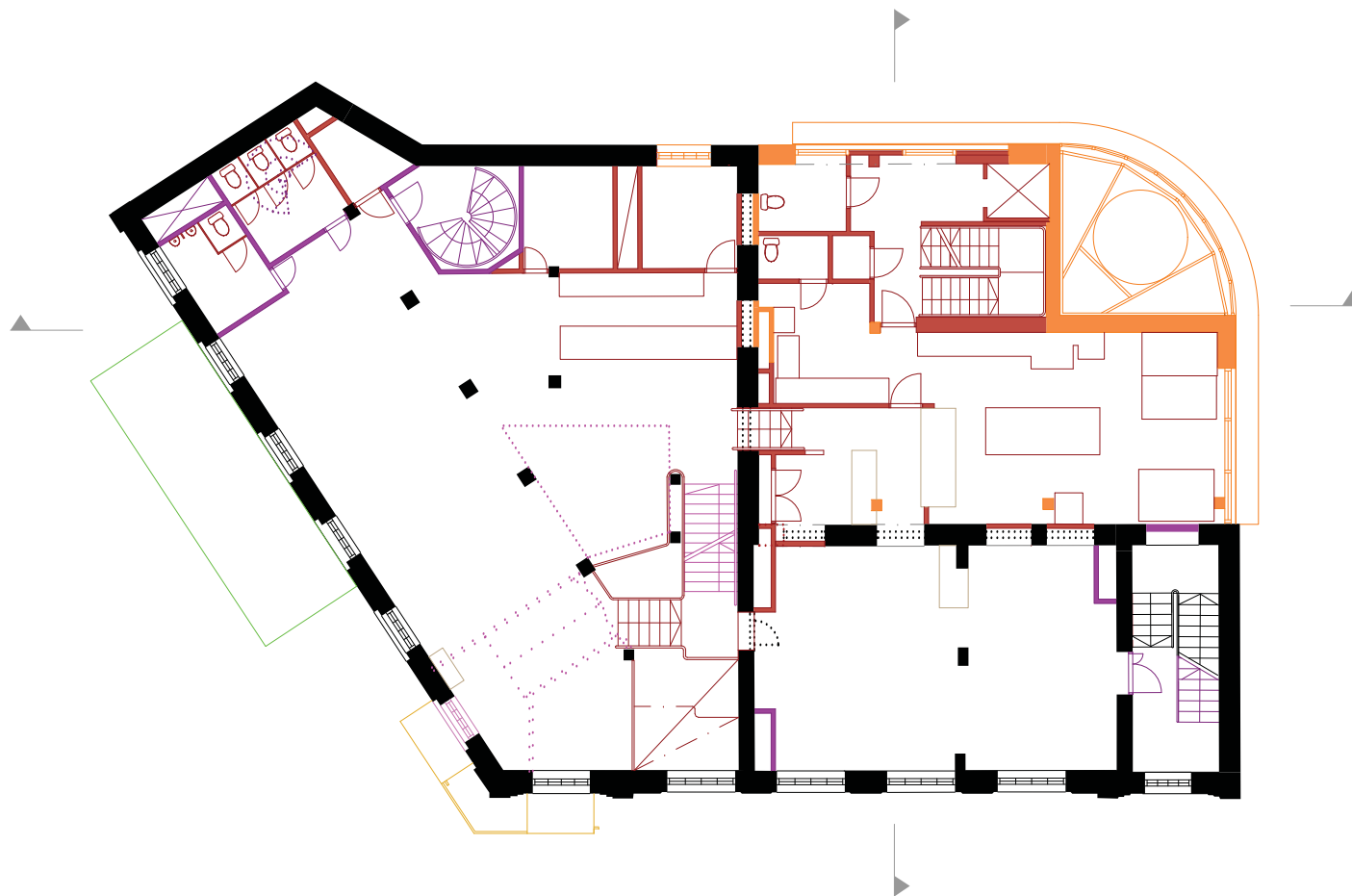




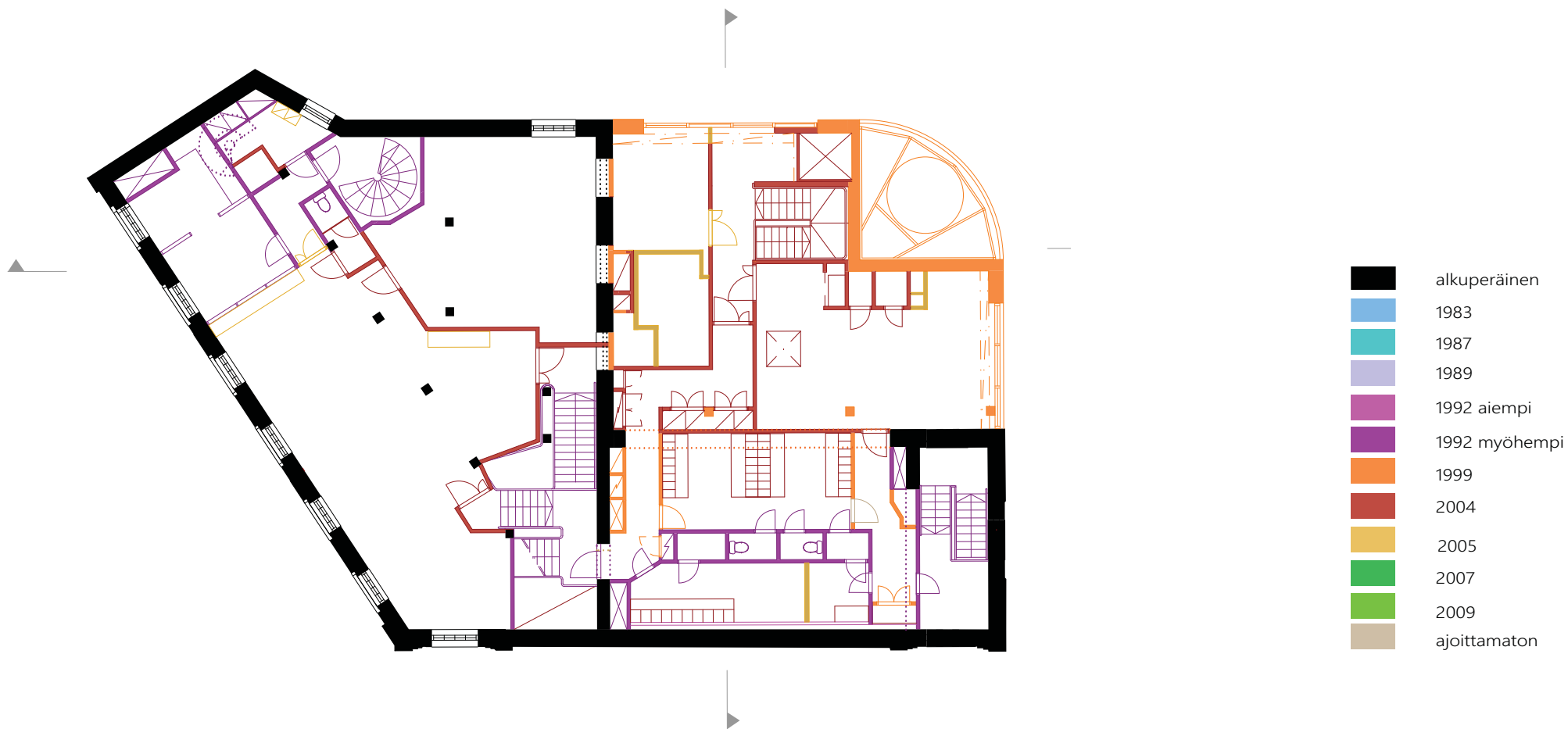
ylempi kellari (paikoitushallitaso) 1:200



1. kerros 1:200



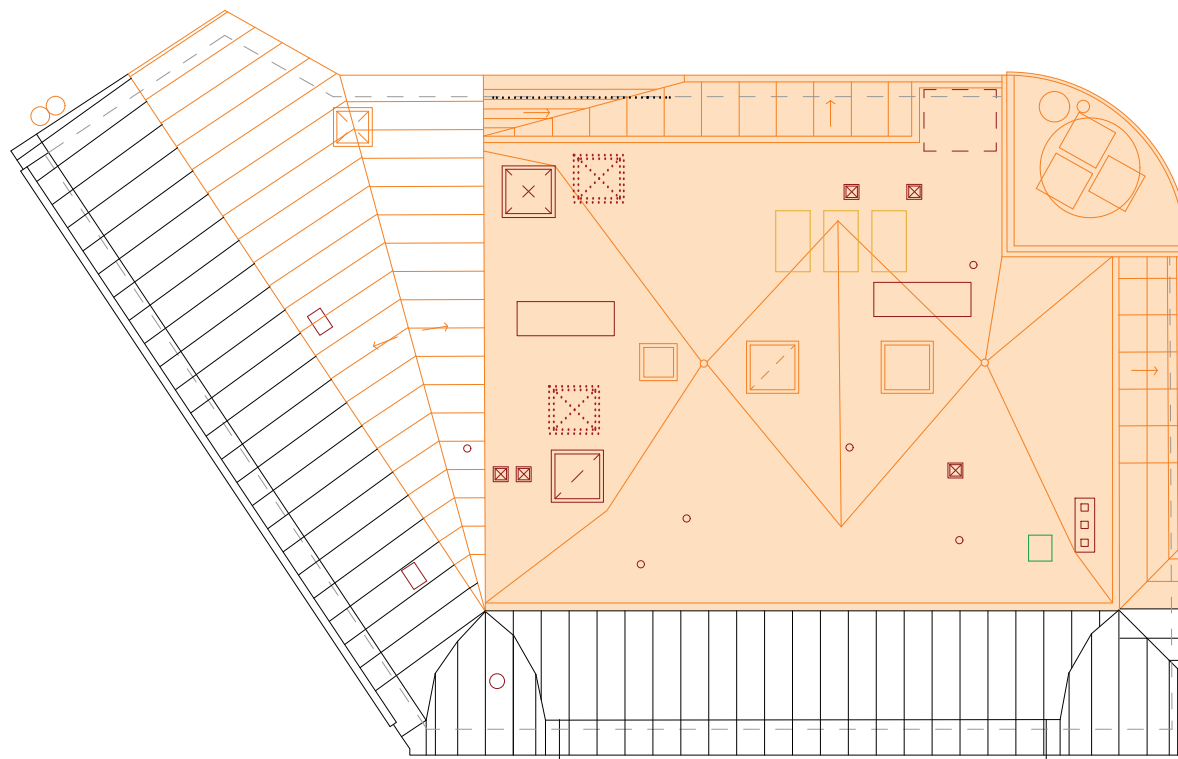
2. kerros 1:200



3. kerros 1:200

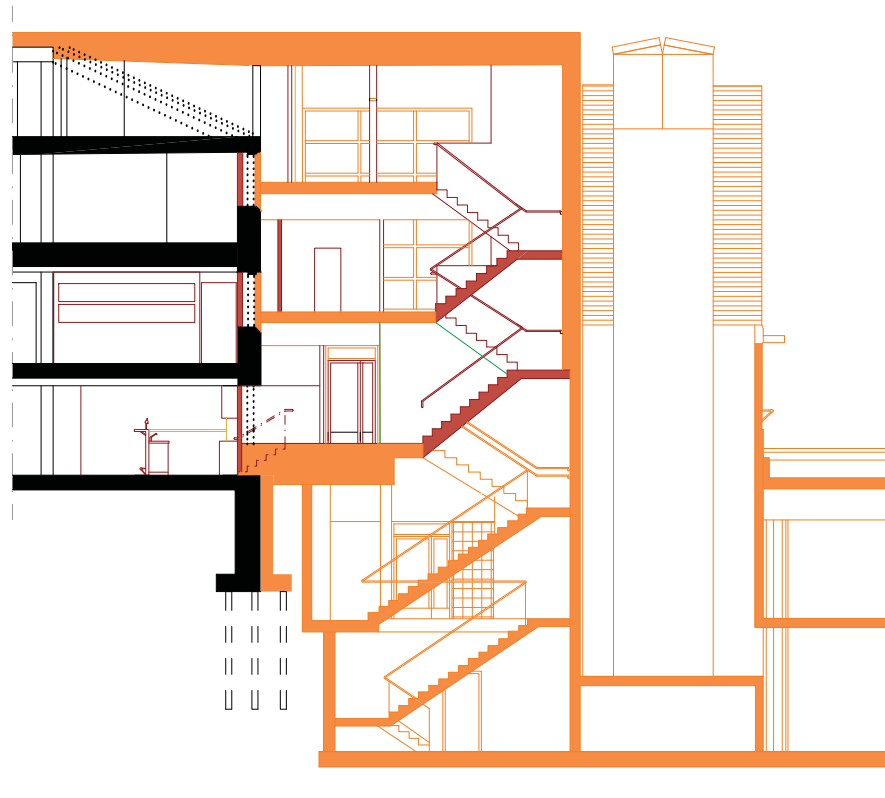


ullakko 1:200

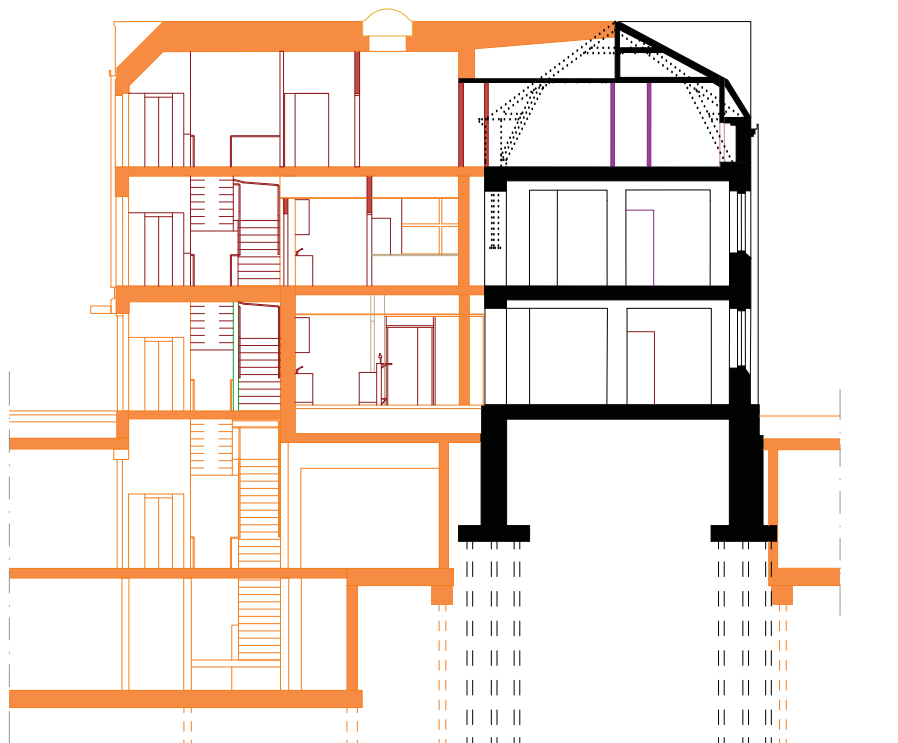


■	alkuperäinen
■	1983
■	1987
■	1989
■	1992 aiempi
■	1992 myöhempi
■	1999
■	2004
■	2005
■	2007
■	2009
■	ajottamaton

kattojulkisivu 1:200



leikkaus pitkittäin 1:200

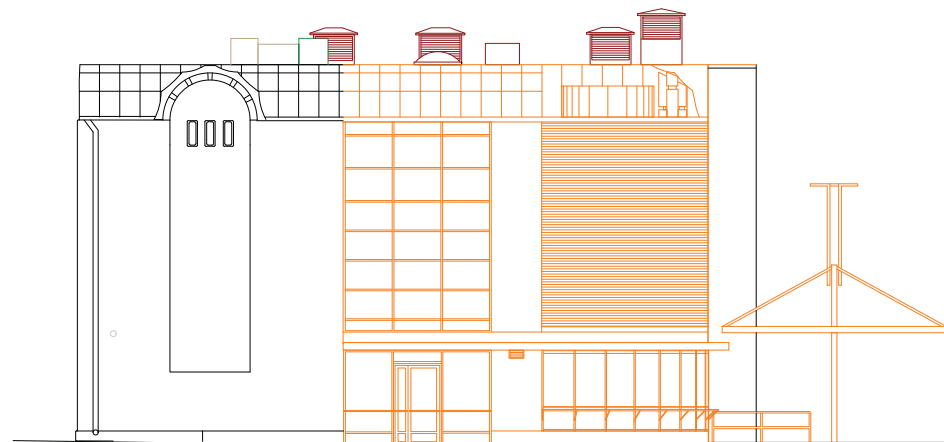


- alkuperäinen
- 1983
- 1987
- 1989
- 1992 aiempi
- 1992 myöhempi
- 1999
- 2004
- 2005
- 2007
- 2009
- ajoittamaton

leikkaus poikittain 1:200



julkisivut länteen ja pohjoiseen 1:200



- alkuperäinen
- 1983
- 1987
- 1989
- 1992 aiempi
- 1992 myöhempi
- 1999
- 2004
- 2005
- 2007
- 2009
- ajottamaton

julkisivut etelään ja itään 1:200

INVENTOINTI - ULKOPUOLI

Länsijulkisivu





Rakennuksen pääty kohti pohjoista. Alun perin veturitalli oli tässä päädyssä kiinni, ja julkisivu jatkui kaasutehtaan tontin suuntaisena.



Länsijulkisivun alkuperäinen varasto-osan pääsisäänkäynnin katos valokuvaotteessa 1960-luvulta. Katokset on uusittu vuonna 2004.



Ikkunat ovat alkuperäiset, mutta ulkopuitteet on joskus uusittu alkuperäisen kaltaisina..



Ennen maanpinta oli alempana, ja ovelle johtivat portaat (kuva 80-luku). Nyt graniittikivijalka on jäänyt maanpinnan peittoon. Ikkunarivistön alle on tehty uusi graniittisokkeli, joka oli talvella 2020 osittain purettu vesieristötöitten tieltä.



Eteläjulkisivu



Ikkunat ovat alkuperäiset, mutta ulkopuitteet on uusittu vanhan mallisina.

Ravintolan pääsisäänkäynnin katokset ovat vuodelta 2005.



Alkuperäinen porrashuoneen pääsisäänkäynnin ovilehdet on uusittu epäsymmetrisiksi. Oven yläpuolinen ikkuna lienee alkuperäinen.

Uusi ravintolan tuulikaappiin johtava ovi ja myös uusi oviaukko. Alun perin tässä ollut ikkuna, mutta erittäin pitkään (ainakin 60-luvulta) seinä on ollut muuratuna umpeen.



Rakennuksen alkuperäinen sokkeli on säilynyt osittain näkyvissä. Suurin osa on piilossa nousseen maanpinnan vuoksi. Vanha maanpinta näkyy viereisessä 20-luvun valokuvaotteessa.



Itäjulkisivu

vanha osa

uusi osa



Rakennuksen päädyssä on muistolaatta sotavuosien 1939-1945 lastensirroista



Rakennusajankohdalle epätavallinen korvausilma-aukko.

Laajennusosan julkisivun detaljiikkaa. Mainosvitriinit on lisätty vuonna 2016 haetulla rakennusluvalla.



Ravintolan itäinen sisäänkäyntiovi on täysin moderni..



Alkuperäistä ja uutta sokkeliä. Alkuperäisestä on jäljellä enää ylin osa, sillä maantaso on vuosien kuluessa noussut rakennuksen ympärillä.



Pohjoisjulkisivu





Bussikatos ulottuu rakennukseen. 90-luvun ikkuna valepuitejaolla.



Pääty veturitallin kanssa valokuva Möller 1972, HKM (muokattu ote)



Huoltosyvennys, josta on myös käynti ravintolaan. Maasto on noussut alkuperäisestä



Pääty, josta veturitalli purettu



Päädyn vanha ikkuna (ei alkuperäinen). Veturitallia kohti sokkeli on tiiltä, se on alun perin ollut väliseinää, ei ulkoseinää kannattamassa.

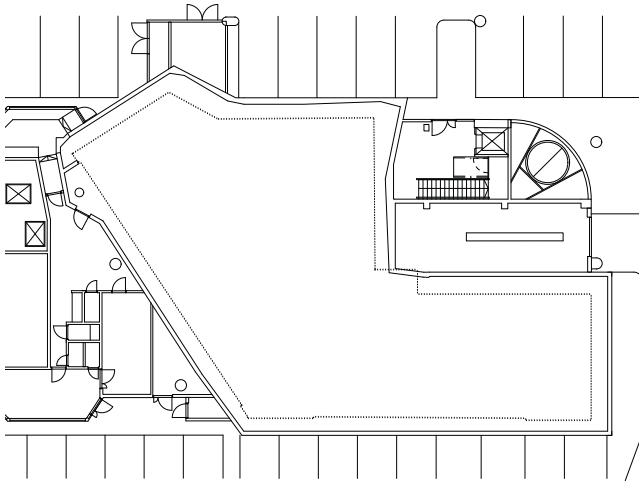


Julkisivun kaikki ovet ovat uusia, osittain niissä on mukailtu vanhahtavaa peilijakoa.



INVENTOINTI - SISÄPUOLI

1. kellari



Alkuperäisellä rakennuksella ei ole ollut kellar-ia. Kellarikerrokset ovat syntyneet Elielinaukion paikoitushallin rakentamisen myötä.

Laajennusosan porrashuone johtaa molempiin kellaritasoihin. Alempi kellari on huoltotaso, johon inventoinnissa ei ole ollut pääsyä. Ylemmän kellarin tasossa sijaitsee paikoitushalli, jonka kulkureittinä porrashuone toimii. Por-rashuoneen lisäksi laajennusosan tässä kellar-issa on myös varastotila, johon inventoinnissa ei päästy.





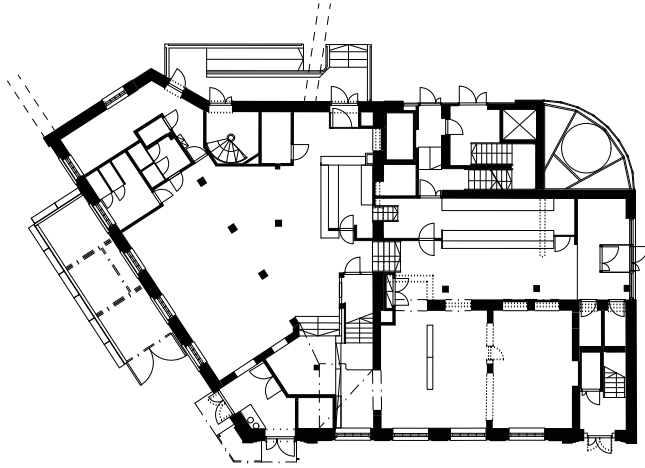
Näkymä portaista paikoitushalliin johtavaan aulaan ja ovelle.

Näkymä paikoitushalliin ja ulos johtaviin portaisiin



1. kerros

vanha osa



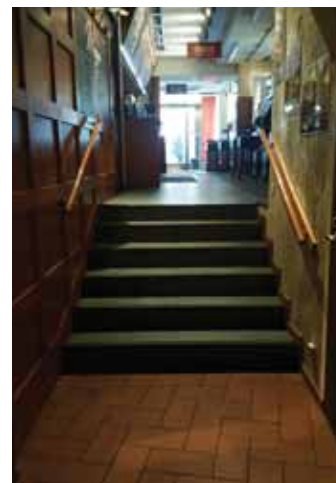
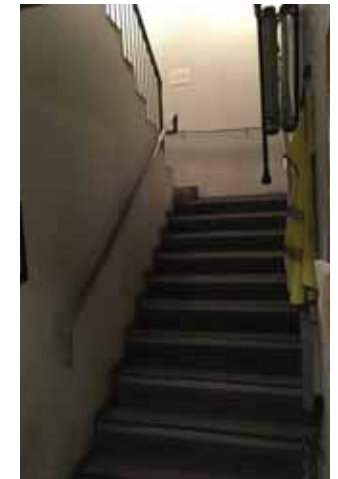
Rakennuksen valmistuessa 1910 ensimmäisen kerroksen itäisessä siivessä oli kaksi konttori-huonetta, porrahuone sekä länsipuolella konttoriosan ja myöhemmin 1978 puretun veturitallin välissä iso varastotila.

Myöhemmin 70-luvullakoko kerros muutettiin toimistoksi, sittemmin 80-luvulla Finnaarin City-Terminaaliksi ja nyttemmin 2000-luvulta lähtien koko kerros toimii ravintolana. Koillisnurkan 90-luvun laajennusosa on myös osittain ravintolan käytössä, mutta lisäksi siellä sijaitsee maanalaisen paikoitushallin poisstusporras sekä ilmanvaihtokanavisto.





laajennusosa

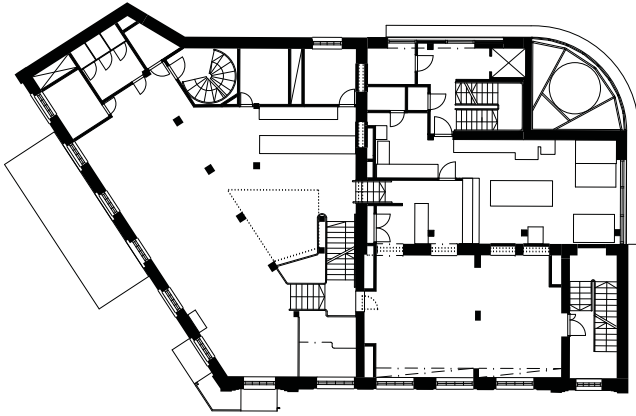


Vanhasta osasta laajennukseen johtava portaitko.



2. kerros

vanha osa



Kuten ensimmäisessä kerroksessa itäisessä siivessä oli rakennuksen valmistuessa kaksi konttorihuonetta, porrahuone sekä länsipuolella konttoriosan ja myöhemmin 1978 puretun veturitallin välissä iso varastotila.

Mutta 70-luvun muutokset näyttävät lupapiirustusten mukaan koskeneen vain 1. kerrosta. Vasta 90-luvun alkupuolella City-Terminaalin asiakas- ja toimistotilat laajenivat myös 2. kerrokseen, ja 90-luvun loppupuolella koillisnurkkaan tehtiin maanalaisen paikoitushallin yhteydessä laajennus, joka 2000-luvulla osittain, kuten koko muu rakennus, muutettiin ravintolaksi.

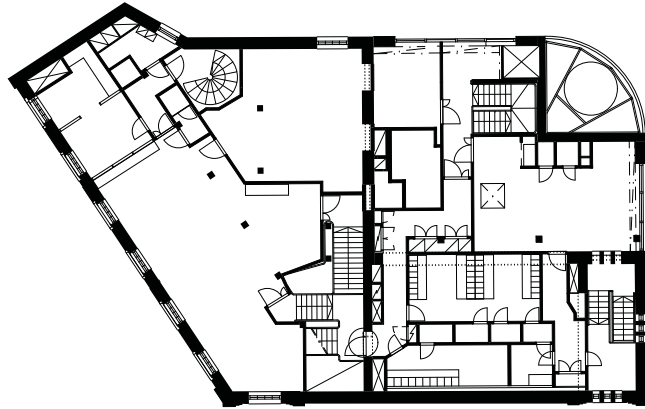




laajennusosa



3. kerros



vanha osa



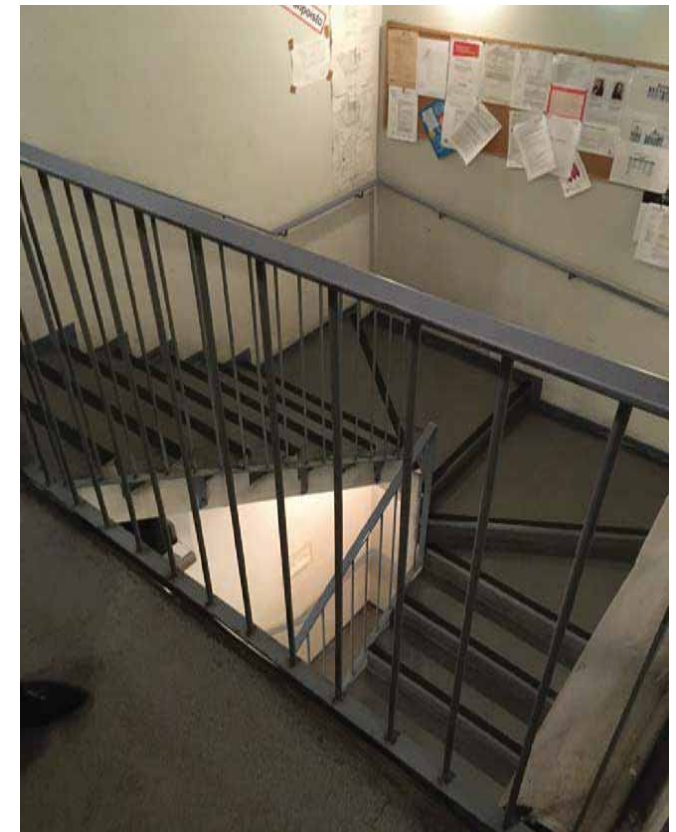
Kolmannessa kerroksessa sijaitsi aluksi iso varastotila sekä konttorisiiven yläpuolella kylmä ullakko.

Vasta 90-luvun alussa kolmas kerros otettiin toimistokäyttöön ja kylmälle ullakolle rakennettiin sosiaalitylöjä. Vuosikymmenen lopussa toteutettiin paikoitushalliin liittyvä laajennus, jossa tässä kerroksessa sijaitsi aluksi toimistotilaa, johon kulku oli vanhan porrashuoneen sekä avoportaikon kautta. Laajennusosan porrashuone jatkettiin ylös asti johtavaksi vasta 2000-luvun alkupuolella, kun koko rakennus otettiin ravintolakäyttöön.





laajennusosa

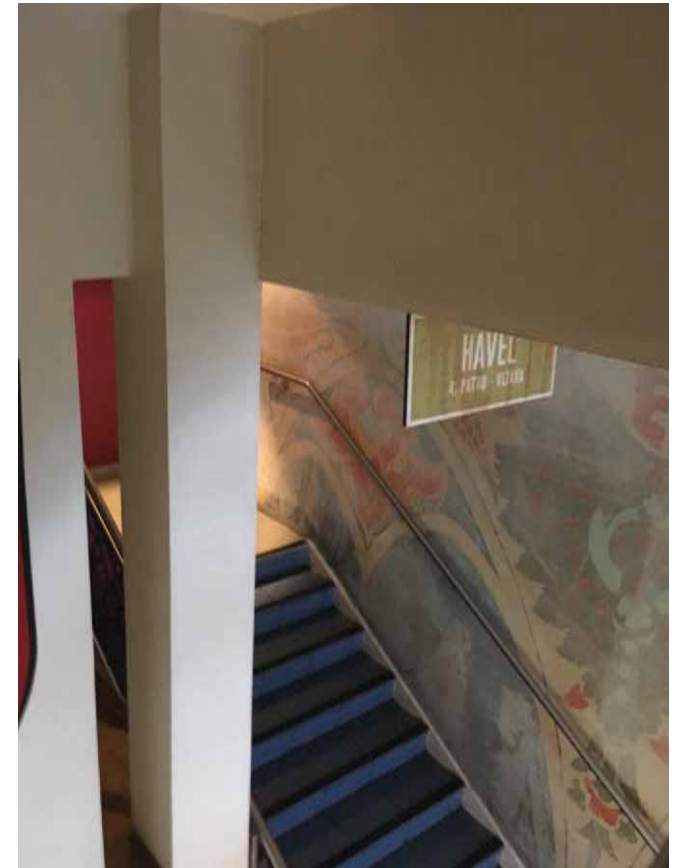


ullakko



Entisen varasto-osan ullakko oli aluksi vain kylmä ullakkotila.

Vasta 1990-luvun alussa ullakolle rakennettiin ensimmäinen ilmanvaihtokonehuone. Aluksi koneellinen ilmanvaihto oli toteutettu vain osittaisena, ja pieni iv-kone sijaitsi toimistokerroksessa porrashuoneen lepotason yläpuolelle rakennetussa kopissa. Myöhemmin ilmanvaihtokoneita on rakennettu lisää ja vanhaa konehuonetta laajennettu. Lisäksi ullakolle on sijoitettu sähköpääkeskus sekä lämmönjakohuone.



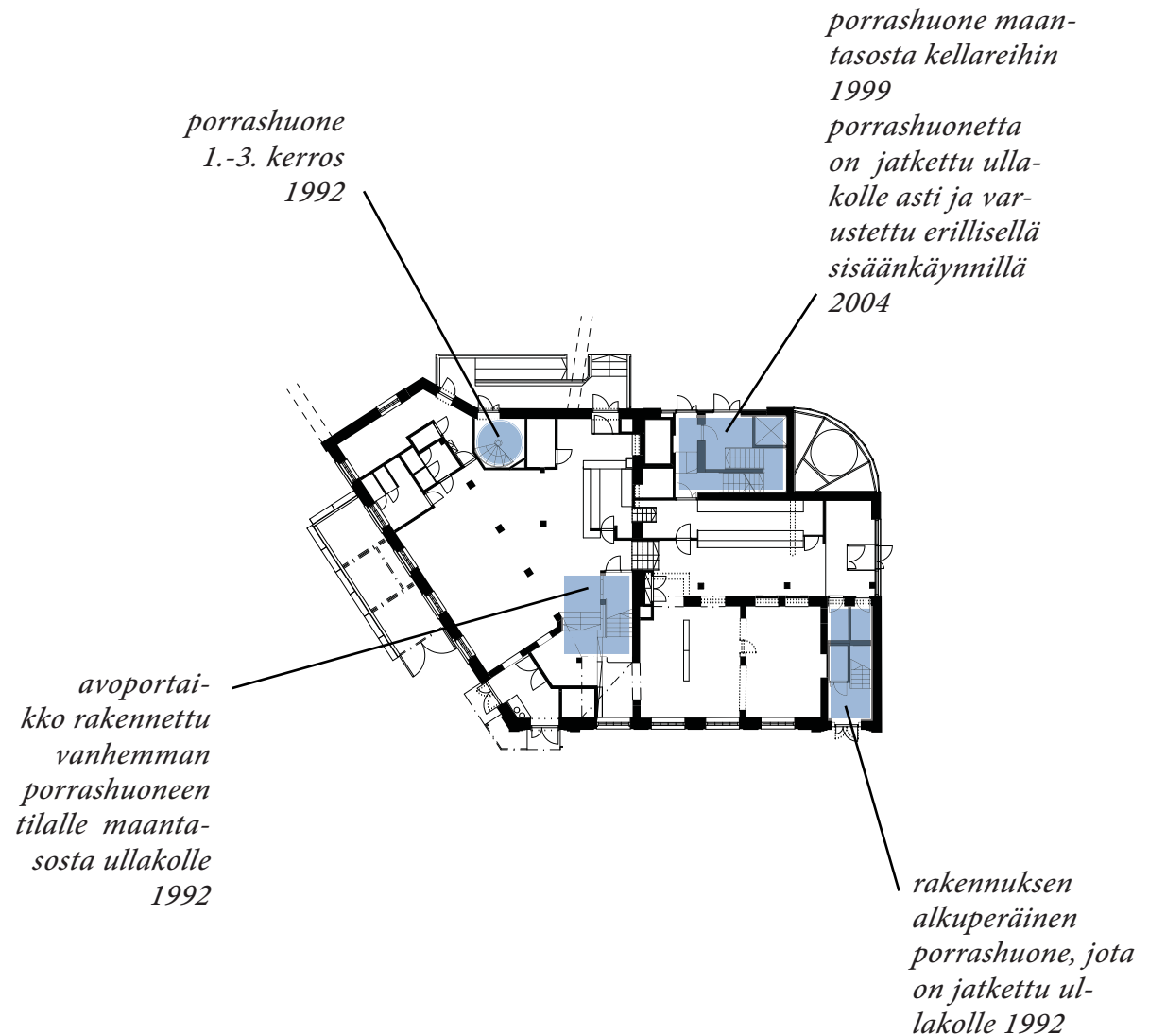


Porrashuoneet

Rakennuksessa on kolme erillistä porrashuonetta:

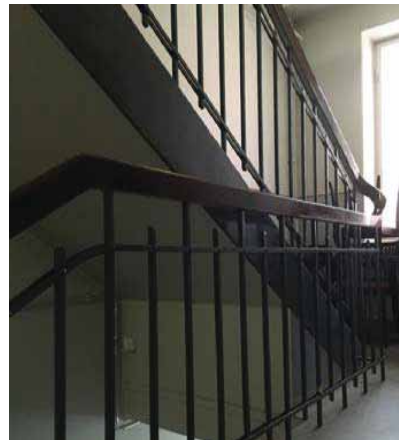
- konttoriosan alkuperäinen porrashuone
- 1.-3. kerrokseen johtava kierreporras, joka on rakennettu 1990-luvun alkupuolella
- laajennusosan porrashuone, joka ensin valmistuessaan vuonna 1999 johti maantasosta vain kellareihin huolto- ja paikoitushallitalle ja jota jatkettiin ullakkokerrokseen asti 2000-luvun alkupuolella

Lisäksi entisessä varasto-osassa on avoportaitikka (ei varsinainen porrashuone), joka on rakennettu vanhemman portaan tilalle 1990-luvun alkupuolella. Alkuperäisestä porraskäytävästä ei ole tarkkaa tietoa, sillä vanhimmat käytössä olevat lupapiirustukset ovat 1960-luvulta, ja niissä on esitetty vain 1.kerros.



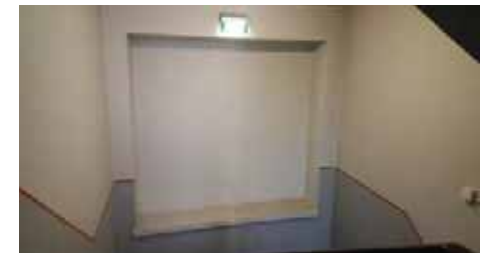
Alkuperäinen porrashuone

Alkuperäisen portaan syöksyt ja askelmat ovat betonia..



Portaan jatke on teräsrakenteinen.

Kun rakennusta on laajennettu, on porrashuoneen alkuperäisiä ikkunoita muurattu umpeen.

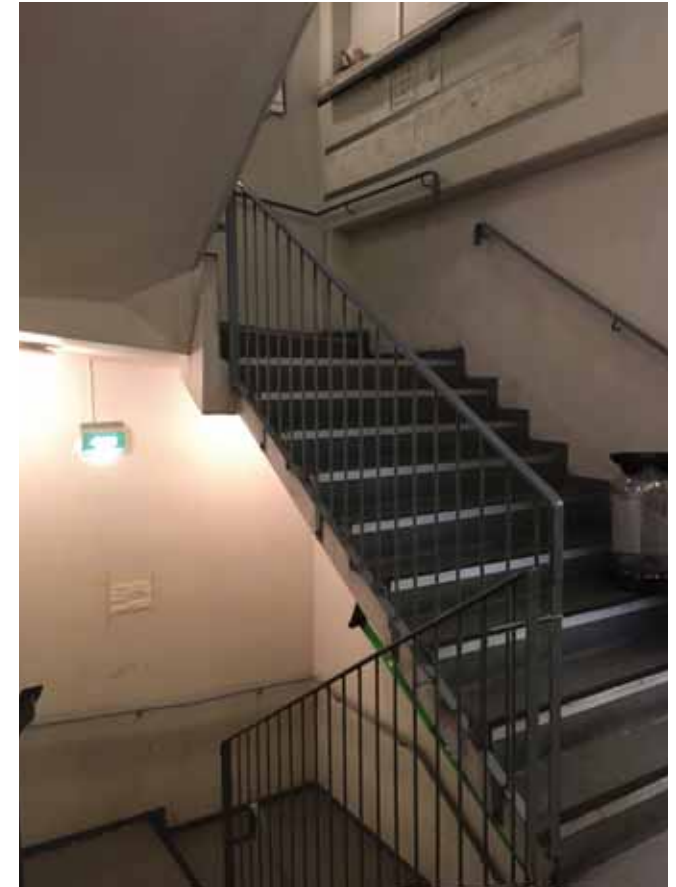


Alkuperäistä porraskaidetta, jota on jatkettu alkuperäisenkaltaisena, kun porrasta on jatkettu ullakolle johtavaksi.

Kierreporrashuone



Laajennusosan porrashuone



ikkunat ja ovet



Rakennuksen ikkunoiden alkuperäiset sisäpuutteet ja karmit ovat säilyneet. Ulkopuutteet on uusittu tuntemattomana ajankohtana.



Laajennusosan kolmannessa kerroksessa on kattoikkunoi- ta rakennusrungon keskiosaa valaisemassa.



Rakennuksessa on lukuisia vanhan peilioven näköisiä uusia ovia.

Yhtään alkuperäisistä ovea ei tässä inventoinnissa löytynyt.



Rakennuksessa on lisäksi useita eri näköistä ovityyp- piä.

rakenteet



Betonisen välipohjan palkisto ja pilarit ovat näkyvissä eri puolilla ravintolatiloja.



Teräsbetoninen ylälaattapalkisto ja palkiston risteyskohdassa sijaitseva pilari.



Ullakon käyttöönottamisen mahdollistamiseksi on rakenteita vahvistettu teräksin.

JOHTOPÄÄTÖKSIÄ

Rakennuksen arvot

Kulttuurihistorialliset arvot

Entinen rautateiden varastomakasiini, nykyisin siinä toimivan *Vltava*-ravintolan nimellä tunnettu rakennus, sijaitsee strategisesti erityisen tärkeällä paikalla VR:n entisen konepaja-alueen ja asema-aukion rajalla.

Muuhun kaupunkirakenteeseen nähden viisto lounaissivu on kiinnostava muistuma alueen vanhemmasta vallinneesta korttelirakenteesta. Rakennuksen historiallista arvoa lisää se, että se on viimeinen muistuma aseman luoteispuolisia alueita laajalti 1800-luvulta aina 1950-, ja osittain aina 1970-luvulle asti hallinneista rautateiden konepaja- ja huoltorakennuksista.

Kaupunkitilalliset arvot

Rakennus rajaa asema-aukion pohjoista sivua. Sen itsenäinen sijainti tekee siitä pienen mitta-kaavan maamerkirakennuksen. Rakennuksen inhimillinen mittakaava keskellä ydinkeskustaa on itsessään arvokas.

Kaupunkikuvalliset arvot

Rakennuksen julkisivut on, rakennuksen alun perin vaatimattomasta tehtävästä huolimatta, suunniteltu viimeistelyinä. Rautatietoimintaa

palvelleiden vanhojen konepaja-alueen rakennusten punatiilimuureista poiketen on *Vltava*-rakennuksen julkisivut jo alkujaan toteutettu rapattuina. Tämä seikka viittaa selvästi siihen, että rakennuksen julkisivut on tarkoitettu julkisen kaupunkitilan osaksi eikä osaksi arkisempaa konepaja-aluetta. Arkkitehtoniselta ilmeeltään julkisivut ovat tarkoituksellisesti lähisukua Eliel Saarisen asemarakennukselle. Julkisivut ovat hyvin säilyneet, ja niissä tehdyt muutokset ovat hyvin hienovaraisia.

Etelä- ja lounaissivu rajasivat alusta lähtien julkista kaupunkitilaa, mutta itäinen julkisivu sen sijaan suuntautui pitkään kohti junaraiteita ja pikatavara-asemalle johtavaa puolijulkista kadunomaista tilaa. Nykyisin julkisivun säilynyt osa reunustaa asemarakennuksen kanssa junalaitureille johtavaa vilkasta jalankulkualuetta. Tämän muuttuneen tilanteen vuoksi myös itäjulkisivun alkuperäinen osa tulisi suojella asema-aukiota rajaavien etelä- ja lounaisjulkisivujen lailla.

Sen sijaan rakennuksen pohjoisen julkisivun alkuperäinen osuus ei varsinaisesti ole julkisivu lainkaan, vaan purettua veturitallia kohti ollut sisäseinä, jonka ylin osa ulottui palomuu-

rina matalamman veturitallin katon yläpuolelle. Pohjoisessa julkisivussa ei voida katsoa olevan sellaisia arvoja, että se pitäisi kaupunkikuvallisista syistä suojella.

Rakennuksen sisäiset arvot

Rakennusta on muutettu lukuisia kertoja, ja 1990-luvun lopulla sitä on Elielinaukion paikoitushallin rakentamisen yhteydessä laajennettu.

Rakennuksen ainoa alkuperäinen sisätila on alkuperäisen porrashuoneen ensimmäisestä toiseen kerrokseen johtava osuus, jota voi alkuperäisyytensä vuoksi pitää arvokkaana.

Rakennuksen alkuperäiset rungon osat, kuten sen tiiliseinät ja välipohjien teräsbetoniset alalaattapalkistot ovat arvokkaita. Samoin näiden lisäksi rakennuksessa säilyneet alkuperäiset ikkunakarmit ja ikkunoiden sisäpuitteet sekä näiden lisäksi vanhan porrashuoneen oven karmi ja yläikkuna. Kaikki nämä ovat suojelun arvoisia.

Muilta osin rakennusta on muutettu niin paljon, ettei siinä ole säilynyt suojeltavia tiloja tai muita alkuperäisiä rakennusosia.

Lähteet

Painetut lähteet

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

Valtion Rautatiet 1912–1937, Suomen rautateitten 75-vuotipäiväksi julkaissut Rautatiehallitus (1937), Helsinki

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

Stenius Olof, Helsingin asemakaavahistoriallinen kartasto (1969), Pro Helsingfors -säätiö,
Helsinki

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

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

Rautatiemiljö Helsingin alueella 1981, VR Kamerakerho ry. (1981). Kouvola

Valanto, Sirkka. Suomen rautatieasemat vuosina 1857-1920, Museoviraston rakennushistorian osasto, julkaisu n:o 11, 1/1982

Valanto Sirkka, Rautateiden arkkitehtuuri, Järnvägarnas arkitektur.(1984). Martinpaino, Helsinki

Painamattomat lähteet

Arkkitehtitoimisto Livady Oy, 2017. Postitalo Rakennushistoriaselvitys, osa ½ 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 kaupunginosaan. Helsinki

Arkkitehtitoimisto Okulus Oy, 2020. Rautatien ympäristö, Kaupunkirakenne- ja ympäristöhistoriallinen selvitys. Kaupunkiympäristön julkaisuja, Helsinki

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

Arkistolähteet

Kansallisarkisto (KA)
Kansalliskirjasto (KK)
Helsingin kaupunginmuseo (HKM)
Suomen Rautatiemuseon kuvakokoelma (SRK)
Helsingin kaupungin sinetti-arkisto (HKA)
- Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston arkisto (KSV):

Internet

Helsingin karttapalvelut (kartta.hel.fi)
Helsingin rakennusvalvonnan sähköinen arkisto (Arskä)

