



Elielinaukion ja Asema-aukion suunnitteluperiaatteet

LUONNOS 17.8.2020

Valmistelu

Projektiryhmä:

Asemakaavoitus:

Janne Prokkola, yksikön päällikkö

Perttu Pulkka, johtava arkkitehti

Liikennesuunnittelu:

Pekka Nikulainen, liikennesuunnittelija

Kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu:

Jouni Heinänen, tiimipäällikkö

Anu Lamminpää, maisema-arkkitehti

Teknistaloudellinen suunnittelu:

Mikko Juvonen, projektipäällikkö

Tontit:

Ilkka Aaltonen, DI

Hanke:

Markku Hietala

Vesa Olkkonen

Mika Korhonen

Ohjausryhmä:

Mikko Aho, toimialajohtaja

Rikhard Manninen, maankäyttöjohtaja

Marja Piimies, asemakaavapäällikkö

Sami Haapanen, tonttipäällikkö

Pasi Rajala, yleiskaavapäällikkö

Reetta Putkonen, liikennesuunnittelupäällikkö

Jussi Luomanen, kaupunkitila- ja maisemasuunnittelupäällikkö

Janne Prokkola, eteläisen yksikön päällikkö

Outi Sääntti, Kaupunginkanslia

Hakijat:

Evata Partners Oy

Exilion Real Estate 1 Ky

Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarinen

OP-Vuokratuotto -erikoissijoitusrahasto

Suomen Osuuskauppojen Keskuskunta

VR -yhtymä Oy

Selvitykset:

VR:n varastomakasiinin rakennushistoriallinen selvitys; Asema- ja Elielinaukion ympäristöhistoriallinen selvitys

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

Rautatientori ja Asema-aukio Kaupunkirakenne- ja ympäristöhistoriaselvitys

Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy / Arkkitehtitoimisto Okulus Oy

Elävä Elielinaukio ja Asema-aukio - Elielinaukion ja Asema-aukion kyselyaineistojen yhteenveto, analysointi ja tulosten raportointi

Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik Oy

ELIELINAUKIO Suunnittelun lähtökohdat, Liikennetekniikka, geotekniikka, kalliotekniikka ja kunnallistekniikka

Ramboll Oy

Elielin- ja Asema-aukion asemakaavan kaupallinenselvitys

Realidea Oy

Kannen kuva: Asema-aukio ja Postikatu, 1920. HKM.



Asema-aukio, 1950. HKM.

Sisällys

1. Tiivistelmä	6
2. Suunnitteluperiaatteet	8
3. Suunnittelun maankäytölliset lähtökohdat	12
4. Alueen historia	22
5. Nykytila	24

Liitteet:

ELIELINAUKIO Suunnittelun lähtökohdat, Liikennetekniikka, geotekniikka, kalliotekniikka ja kunnallistekniikka

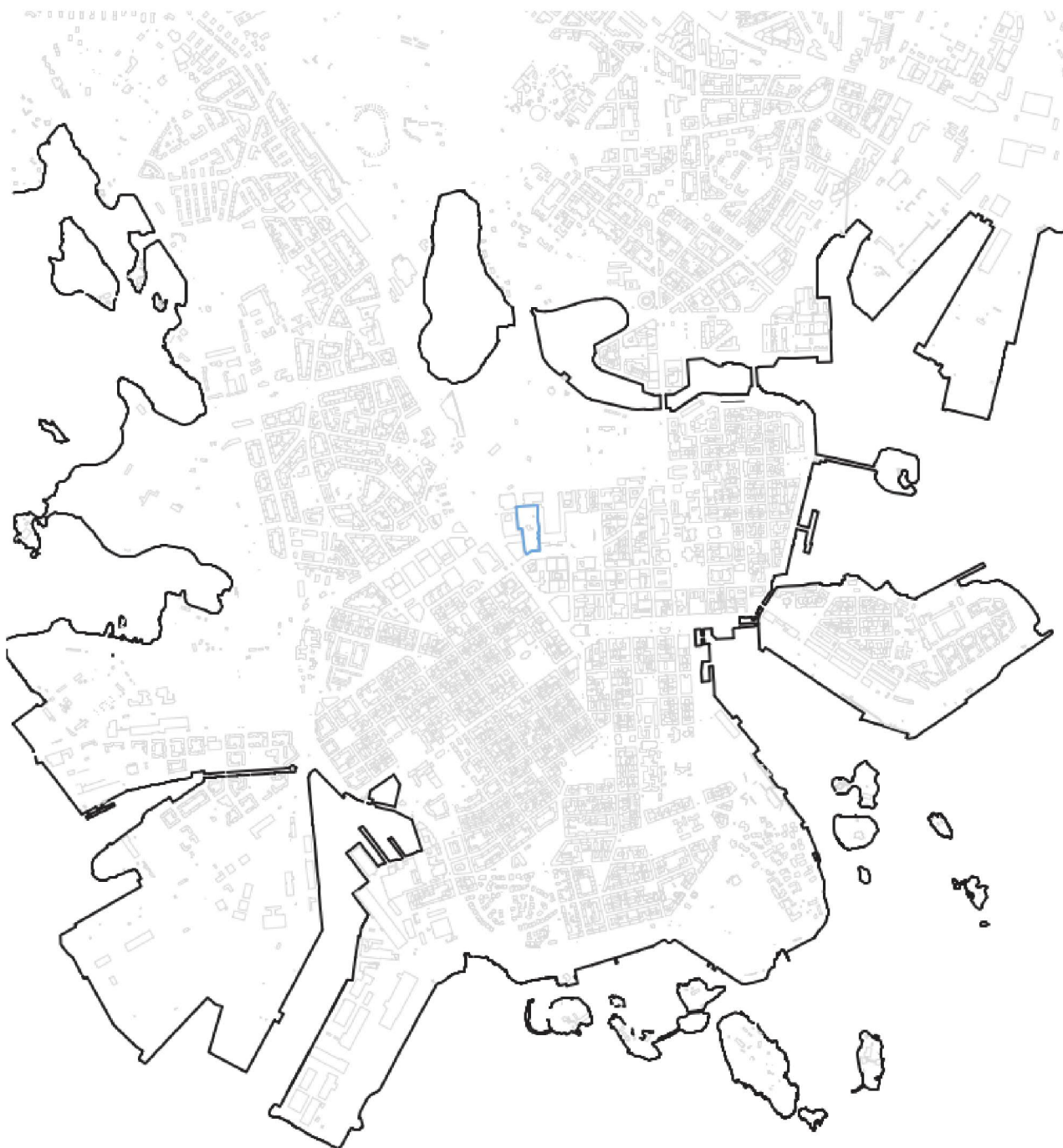
VR:n varastomakasiinin rakennushistoriallinen selvitys;
Asema- ja Elielinaukion ympäristöhistoriallinen selvitys

Rautatientori ja Asema-aukio Kaupunkirakenne- ja ympäristöhistoriaselvitys

Elävä Elielinaukio ja Asema-aukio - Elielinaukion ja Asema-aukion kyselyaineistojen yhteenveto, analysointi ja tulosten raportointi

Tausta-aineisto:

Elielin- ja Asema-aukion asemakaavan kaupallinenselvitys



Sijainti kaupunkirakenteessa.

1. Tiivistelmä

Suunnittelualue sijoittuu Helsingin ydinkeskustaan, Kluuvin kaupunginosaan, päärautatieaseman länsipuolelle. Suunnittelualue käsittää Elielinaukion, Asema-aukion, Postikadun sekä Postitalon, Sokoksen ja Vltavan rakennukset.

Ilmarinen, OP-Vuokratuotto, VR-Yhtymä Oy, SOK sekä Evata ovat hakeneet suunnitteluvarausta Elielinaukion alueelle ideasuunnitelman laatimista ja jatkokehitystä varten.

Suunnittelun tavoitteena on täydentää aluetta rakentamisella, eheyttää ja elävöittää kaupunkirakennetta vastaamaan kaupunkilaisten ja vierailijoiden, kehittyvän keskustan sekä kiinteistöjen tulevaisuuden tarpeita, alueen arvokas ympäristö huomioiden. Lisäksi alueen jalankulkuvirtojen sujuvuutta parantavia toimenpiteitä sekä pyöräpysäköinnin lisäämistä alueella tutkitaan.

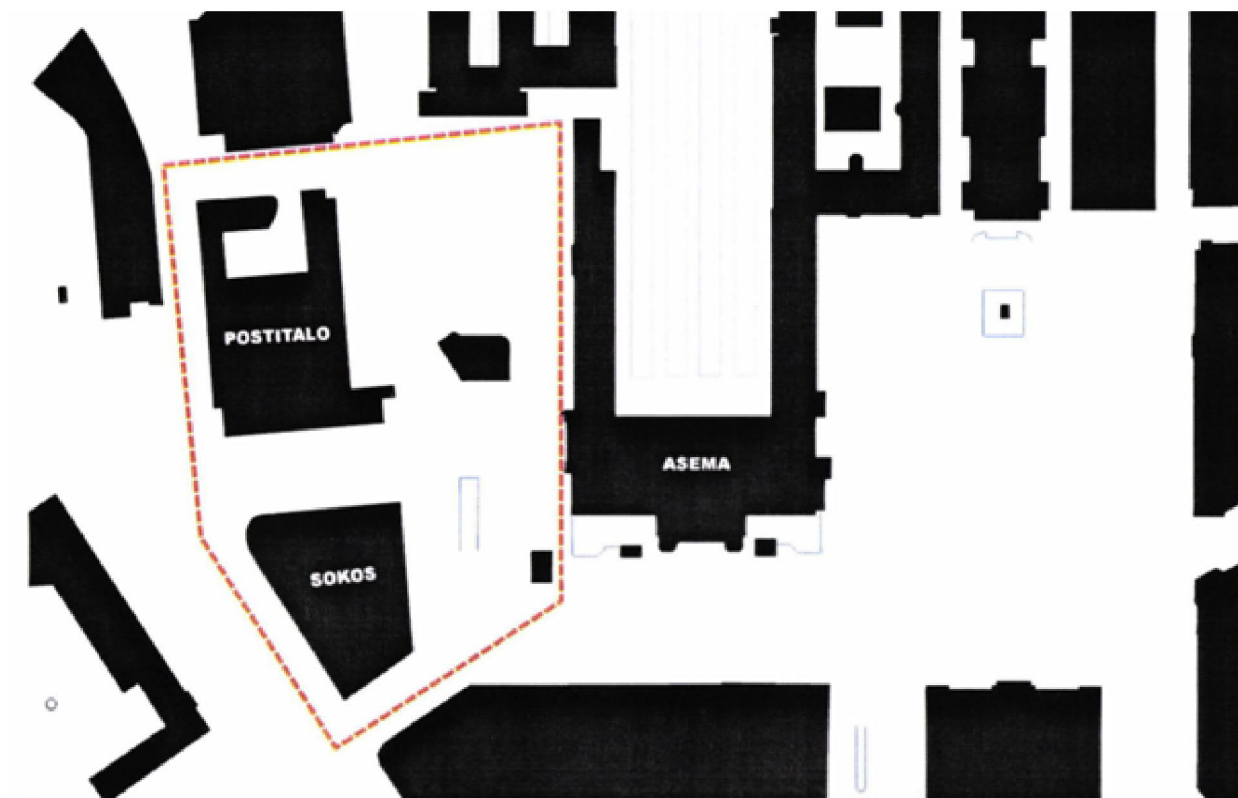
Suunnittelualueen pinta-ala on noin 3,8 ha. Alue on kokonaisuudessaan rakennettua ympäristöä. Ympäristön rakennuskanta on ajallisesti sekoittunutta. Vanhimmat rakennukset ovat 1800 - 1900 -luvun vaihteesta ja uusimmat 2000 -luvulta. Asema-aukio on osa yli sata vuotta vanhaa rautatieaseman etuaukioiden sarjaa. Elielinaukio muodostui aukioksi vuoden 1996 asemakaavan myötä. Arvokkaimmat rakennukset suunnittelualueen ympäristössä ovat päärautatieasema, Postitalo sekä Sokos.

Alueen suunnittelun pohjaksi on laadittu suunnitteluperiaatteet. Periaatteiden lähtökohtina ovat Valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet, Helsingin yleiskaava 2016, maanalainen yleiskaava, Helsingin kaupunkistrategia, Hiilineutraali Helsinki 2035. Lisäksi suunnittelun pohjaksi on laadittu selvityksiä kulttuuriympäristön arvoista sekä teknisistä lähtökohdista. Suunnittelun pohjaksi on myös analysoitu alueesta tehtyjen kyselyiden aineistoja. Selvityksiä tarkennetaan suunnittelun edetessä.

Periaatteiden tavoitteena on ohjata suunnittelua siten, että alueen ominaispiirteet toimivat lähtökohtina alueen kehittämissä. Keskeisimmät alueen suunnittelua ohjaavat elementit ovat arvokas ympäristö ja liikenteelliset lähtökohdat, erityisesti alueen kävely-ympäristö. Lisäksi alueen tulee tukea ympäristön toiminnallisia piirteitä keskustaluena ja merkittävänä joukkoliikenteen solmupisteenä. Tavoitteena on myös varmistaa uudisrakentamisen ja julkisen tilan riittävä laatu. Alueen kehittämisen lähtökohtana on, että nykyinen Elielinaukion bussiliikenne saadaan sijoitettua Kampin terminaaliin.

Suunnitteluperiaatteet ohjaavat alueesta järjestettävää ideakilpailua. Kilpailun pohjalta laaditaan alueen asemakaavan muutos.

Liikenteelliset ja tekniset lähtökohdat on esitelty erillisessä liitteessä.



Suunnitteluvarausalue.

2. Suunnitteluperiaatteet

1. Uudisrakentaminen alueen luonteeseen ja toimintoihin sovittaen

1.1 Alueen arvokas historiallinen luonne huomioidaan alueen kehittämisessä ja uudisrakentamisen tulee sopeutua korkeusasemiltaan ympäröivään rakennuskantaan. Suunnittelualue on osa keskustamaisen tiiviisti rakennettua, ajallisesti kerrostunutta aluetta, jossa on runsaasti arvokasta rakennuskantaa. Erityisesti päärautatieasema, Sokos ja Postitalo ovat suojeltuja maamerkkirakennuksia, joiden kaupunkikuvalliset erityispiirteet tulee huomioida uudisrakennusten suunnittelussa, kuten mittakaavassa, julkisivujen käsittelyssä ja arkkitehtonisessa kokonaisratkaisussa sekä näkymissä.

1.2 Asema-aukion tulee olla pääasiallisesti avointa aukiotilaa ja kävelyaluetta. Alueelle on mahdollista suunnitella nykyisen metrosisäänkäynnin korvaava, mittakaavaltaan aukiolle sopiva uudisrakennus. Asema-aukio on historiallisesti ja rakennustaiteellisesti arvokas, lisäksi se on kaupungin sisääntuloaukio, jonka luonne tulee jatkossakin hahmottua aukiona. Asema-aukio on osa Rautatieasemaa ympäröivien arvokkaiden kaupunkitilojen kokonaisuutta. Aukiolle suunniteltavan uudisrakennuksen tulee luontevasti kytkeä yhteen maanpäällinen ja maanalainen kävelyverkosto. Uudisrakennukseen on mahdollista sijoittaa liike- ja toimitilaa. Asema-aukion sisäänajoramppi poistuu ja taksien saattoliikenne siirtyy samassa yhteydessä maanalaiseksi. Aukion uudisrakentamisessa tulee huomioida erityisesti Postikadun ja Kaivokadun tärkeät näkymälinjat kohti päärautatieasemaa. Uudisrakentamisen massoittelussa ja kor-

keuksissa tulee huomioida tasapainoinen suhde Rautatieaseman räystääslinjaan, jonka korkeustaso on +15.0. Uuden yhteyden tulee olla houkutteleva, valoisa ja luonteva yhteys kävelytasojen välillä. Sokoksen edustalla tulee huomioida Töölönlahdenkadun suuntainen kaupunkikuvallisesti tärkeä akseli sekä virkistys- ja viiheryhteys. Asema-aukion uudisosan ja päärautatieaseman väliin tulee jättää riittävästi tilaa jalankulkuvirroille, noin 30 metriä.

1.3 Elielinaukiota tutkitaan toimitilarakentamisen alueena ympäristön rakennuskantaan sovittaen. Elielinaukion uudisrakennus tulee kytkeä Asematunnelin maanalaiseen kävelyverkostoon. Vltava-rakennuksen eteläinen julkisivulinja on viimeinen muistuma alueen ratapiha-toiminnasta ja sen diagonaalilinja tulee huomioida alueen rakentamisen suunnittelussa. Rakennuksen arvokkaita piirteitä ovat sen alkuperäiset säilyneet julkisivut etelässä ja lounaassa. Rakennus tulee ensisijaisesti säilyttää suunnitteluratkaisun niin mahdollistaessa. Mikäli rakennus ehdotetaan korvattavaksi uudella, tulee rakentamisen eteläinen julkisivu sijoittaa samaan linjaan Rautatieaseman julkisivun luonnonkivisen linjan kanssa. Uudisrakentamisen räystääslinja ei saa ylittää korkeustasoa +44 (Sanomatalon räystääslinja).

1.4 Alueen tulee hahmottua saapumisaukiona koko kaupunkiin. Suunnitelman tulee vahvistaa Asema-aukion ja sen ympäristön luonnetta aukiona saavuttaessa junalla Helsinkiin.

2. Riittävät ja laadukkaat julkiset ulko-tilat turvallisen ja viihtyisän kävelyn sekä oleskelun mahdollistamiseksi

2.1 Rautatien torin, Kaivokadun ja Asema-aukion tulee hahmottua päärautatieaseman edusaukioiden sarjana. Alue varataan ensisijaisesti kävelyliikenteelle. Julkisten tilojen ratkaisut ja pinnoitteet tulee suunnitella korkeatasoiseksi osaksi Rautatieaseman edustan tilasarjaa ja kävelykeskustaa. Alue on Helsingin vilkkain kävelyalue, jonka erityispiirteenä on, että matkustajia saapuu alueelle sykäyksittäin, mikä tulee huomioida kävelyalueiden mitoituksessa ja ruuhkiin varautumisessa. Alueelle tulee lisäksi suunnitella tilat pysähtymiselle, kohtaamiselle ja terassialueille siten, että ne mahdollistavat sujuvat kävelyn olosuhteet alueella ja että kaupunkikuvallisesti merkittävät ja Helsingille ominaiset näkymäakselit säilyvät.

2.2 Töölönlahdenkatua kehitetään virkistysverkoston osana. Elielinaukio ja Asema-aukio kytkeytyvät Töölönlahden puistoalueisiin. Keskuspuiston laajoilta metsäisiltä alueilta Eläintarhan urheilupuiston kautta Töölönlahdelle kulkevan vihersormen virkistysyhteyttä jatketaan Töölönlahdenkadun suuntaisesti suunnittelualueen läpi kohti eteläisen kantakaupungin historiallisten puistojen ja puistomaisten katujen aina merelle asti ulottuvaa ketjua. Töölönlahdenkatu rakennetaan osaksi virkistysverkostoa.

2.3 Maanalaisen rakentamisen edellyttämät pysty-yhteystarpeet integroidaan rakennuksiin. Alueen uuden ja olemassa olevien maanalaisten tilojen pysty-yhteydet, kuten hissi- ja porrasyhteydet, ilmanvaihto, savunpoisto ja poistumistiet on integroitava joko Asema-aukiolle sijoitettavaan uudisrakennukseen tai olemassa oleviin rakennuksiin ja sovittaa niiden arkkitehtuuriin.

Katutilaan ei saa sijoittaa erillisiä teknisiä rakennelmia.

3. Liikekeskustan toiminnallisuutta ja alueen viihtyisyyttä parantava uusi toimitilarakentaminen

3.1 Alueen uudisrakentaminen on toimintoiltaan liike-, toimi-, palvelu- ja kulttuuritilaa. Uudisrakentamisen ensimmäisten kerrosten (vähintään kaksi alinta kerrosta maantasosta lukien) tulee olla liiketilaa ja kulttuuripalvelujen tilaa, ylemmät kerrokset voivat olla toimitilaa. Alueelle ei voi sijoittaa asumista tai pitkäaikaista majoitustoimintaa. Hotelli osana kokonaisuutta on mahdollinen.

3.2 Rakennusten maantasokerroksiin tulee suunnitella julkisessa ulkotiloissa olevia pääkulkureittejä täydentäviä, rakennukset läpäiseviä, avoimia kulkureittejä luontevat kulkuvirrat huomioiden.

3.3 Maantasokerroksissa tulee kaikilla suunnilla olla katutilaan avautuvia toimintoja, jotka voivat laajentua katualueille terasseina.

4. Alueen liikennejärjestelyjä selkiytetään

4.1 Elielinaukion joukkoliikenne siirtyy Kampin terminaaliin.

4.2 Huoltoliikenne ja pysäköinti tulee järjestää maanalaisena. Alueen olemassa oleva pysäköintipaikkamäärää ei saa merkittävästi vähentää ja uuden maankäytön edellyttämät pysäköintipaikat (autot ja polkupyörät) tulee toteuttaa lautakunnan hyväksymän laskentaohjeen mukaisesti. Olemassa olevan pysäköintilaitoksen velvoitepaikat tulee huomioida.

4.3 Pyöräpysäköinti tulee suunnitella rakenteellisena. Paikoitukseen tulee olla esteetön yhteys pyöräreitiltä.

4.4 Postikatu muuttuu kävelypainotteiseksi kaduksi, jatkossa ajo Postikadun ja Kai-vokadun välillä ei ole mahdollinen. Rautatieaseman saattoliikenne tulee suunnitella maanalaisena osana uudisrakentamisen kokonaisuutta. Hotelli Vaakunan saattoliikenne tapahtuu jatkossakin Postikadulta.

4.5 Maanalaisten kävelytilojen suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota orientoitavuuteen ja valoisuuteen. Liiketiloja tulee avata maanalaisille kävelyreiteille.

5. Suunnittelussa tulee huomioida alueen vaativat tekniset lähtökohdat

5.1 Asemakaavoitetut maanalaiset tilavaraukset: Pissarakadan aseman varaukset ja Sokoksen maanalaisen laajentamisen suunnitelma varaukset tulee huomioida suunnittelussa. Suunnittelussa tulee ottaa huomioon voimassa oleva asemakaava 12290, Pissaran ratasuunnitelma sekä näihin liittyvät työmaa-aikaiset varaukset. Pissarakadan asemalta on suunniteltu yhteys Rautatieaseman metron asema-tunnelitasolle ja ilmanvaihdon yhteystarve Asema-aukiolle. Suunnittelussa huomioidaan voimassa oleva asemakaava 12425 ja tarvittaessa suunnitteluratkaisut yhteen-sovitetaan.

5.2 Tallinnan tunnelin pysty-yhteystarpeisiin varaudutaan. Suunnittelun aikana selvitetään tarvittavat pysty-yhteyksien tilavaraukset suunnittelualueelle.

5.3 Pohjaolosuhteiden vuoksi maanalaisten tilojen alimman tason tulee rajoittua nykyiseen alimpaan tasoon. Uuden kellari-kerroksen lattiataso > 0.4 (N2000). Elielin parkin olemassa olevat ympäryspatoseinät säilytetään. Pysäköintilaitoksen paikoitus-

tason alla oleva syvempi vedenpaine kellari säilytetään. Tilaa voidaan jatkossakin mahdollisesti hyödyntää teknisenä tms. tilana.

5.4 Viherrakentamisen esitetyissä ratkaisuissa tulee ottaa huomioon niiden realistinen tilantarve ja toteutettavuus.

5.5 Suunnittelussa tulee huomioida alueen haastavat pohjaolosuhteet ja uudisrakentamisen määrä tulee suhteuttaa hankkeen kokonaiskustannuksiin alueen arvokas kaupunkikuva ja toiminnalliset lähtökohdat huomioiden. Suunnittelualueen ympäristössä on useita puupaa-luin perustettuja rakennuksia, patoseiniä sekä orsiveden virtausjärjestelmä. Ympäristön orsi- ja pohjavettä ei saa alentaa pysyvästi eikä työnaikaisesti, eikä virtausta saa heikentää. Olemassa olevat rakenteet vaikuttavat uusien rakenteiden toteuttamiseen ja uusia tiloja ei pääosin rakenneta nykyisiä tiloja syvemmälle. Maaperän mahdollinen kunnostustarve selvitetään.

5.6 Alueen maanalaiset tilat ja yhdyskuntateknisen huollon järjestelmät otetaan suunnittelussa huomioon. Suunnittelualueella sijaitseva huoltotunneli säilytetään ja pidetään toiminnassa myös rakentamisen aikana. Huoltotunnelille tai muille tiloille mahdollisesti aiheutuvat muutostarpeet otetaan huomioon. Tarvittavat johtosiirrot ja uuden yhdyskuntateknisen huollon verkostojen tarve suunnitellaan. Lisäksi otetaan huomioon aiemmissa suunnitteluvaiheissa ja -hankkeissa laaditut johtosiirtosuunnitelmat.

5.7 Olemassa olevien ja suunniteltujen rakennusten ja maanalaisten tilojen palo- ja pelastusturvallisuutta ei saa olennaisesti heikentää.

5.8 Liikennemelu sekä raideliikenteen täri-nä- ja runkoäänivaikutukset tulee ottaa suunnittelussa huomioon.

3. Suunnittelun maankäytölliset lähtökohdat

Alueen maankäytön lähtökohdat määrittävät tulevan rakentamisen toiminnalliset ja kaupunkikuvalliset tavoitteet.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet
Helsinkiä koskevat erityistavoitteet:

- varataan riittävät alueet jalankulun ja pyöräilyn verkostoja varten sekä edistettävä verkostojen jatkuvuutta, turvallisuutta ja laatua.
- ehkäistään melusta, tärinästä ja ilman epäpuhtauksista aiheutuvaa haittaa ja pyrittävä vähentämään jo olemassa olevia haittoja.
- varaudutaan lisääntyviin myrskyihin, rankkasateisiin ja taajamatulviin
- edistetään energian säästämistä sekä uusiutuvien energialähteiden ja kaukolämmön käyttöedellytyksiä.

Uudenmaan maakuntakaava

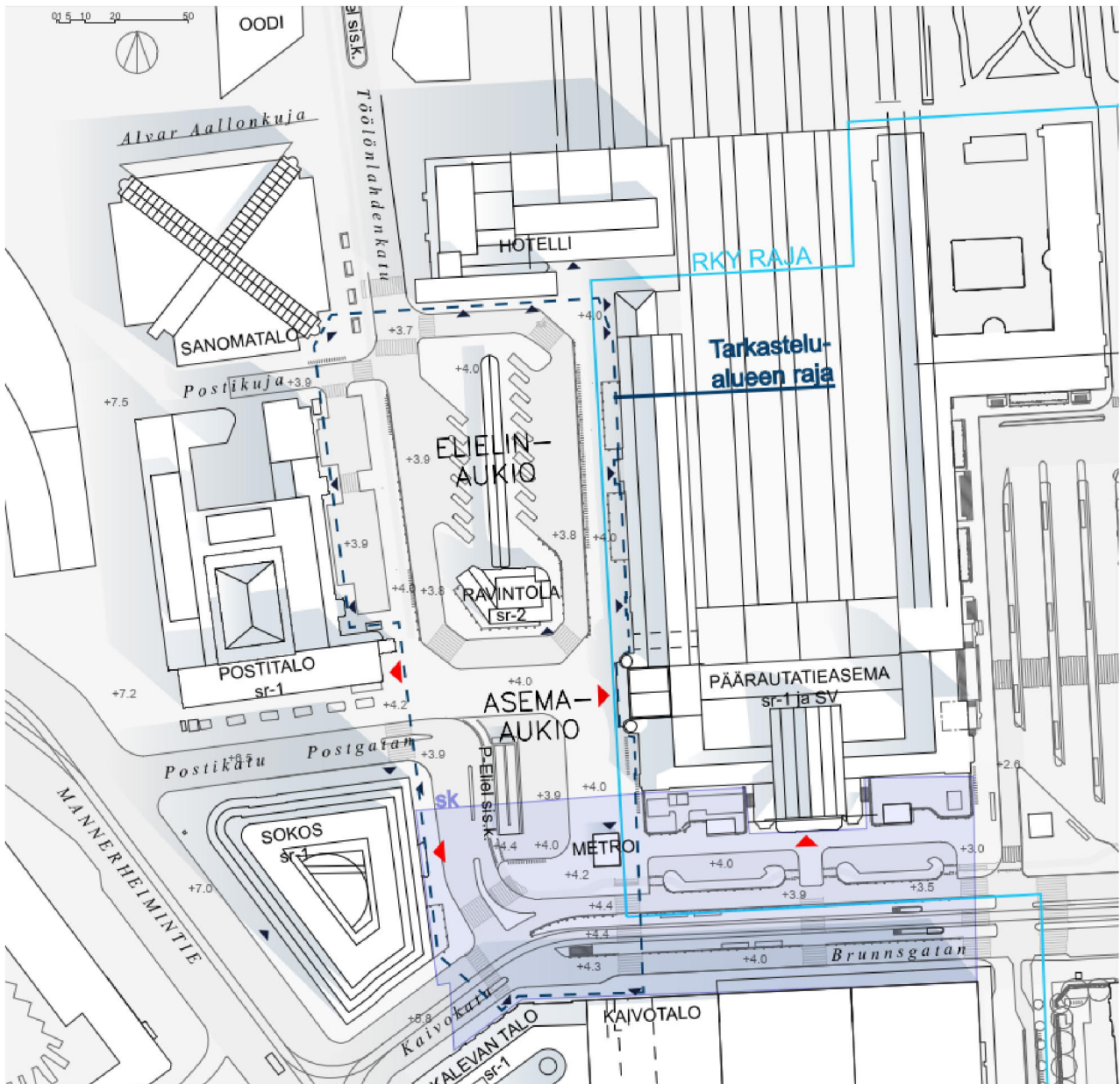
Uudenmaan maakuntakaavojen yhdistelmässä 2017 alue on keskustatoimintojen aluetta, maakunnallisesti merkittävää kulttuuriympäristöä ja sivuaa valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY 2009).

Yleiskaava 2016

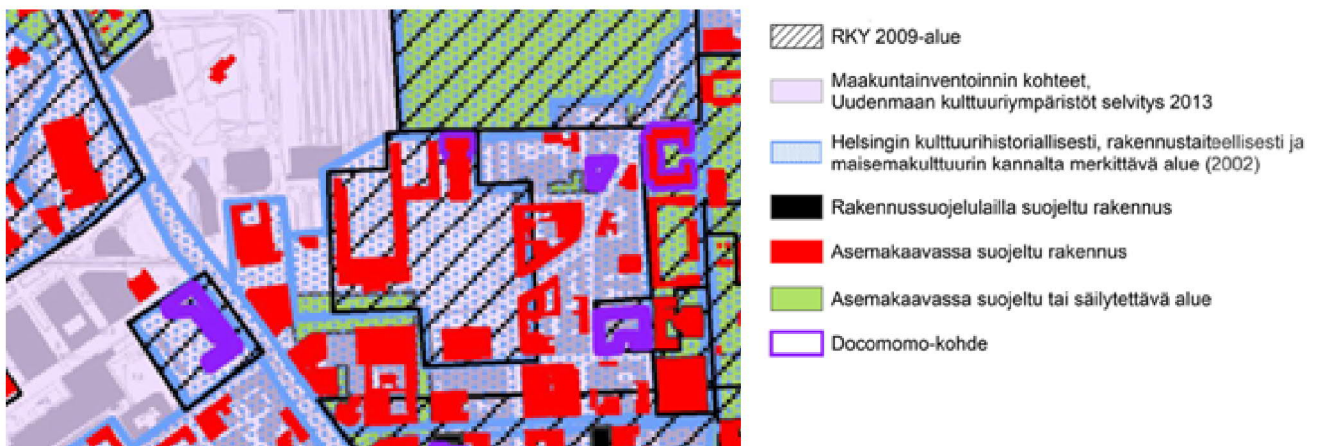
Suunnittelualue on Yleiskaavassa 2016 merkitty aluemerkinällä C1. Lisäksi alueen kautta kulkee useita maanalaisia raideliikenteen varauksia ja yhteyksiä, kuten Pisararata, metro sekä rautatieyhteys Helsinki-Tallinna välillä.

Yleiskaavan aluemerkinän C1 määritelmä on seuraava: ”Palvelu-, liike- ja toimitilapainotteinen keskusta, jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Rakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on osoitettava pääsääntöisesti liiketilaksi. Alue on kävelypainotteinen. Alue erottuu ympäristöään tehokkaampana ja toiminnallisesti monipuolisempaan. Liike- ja toimitilan kokonaismäärää ei lähtökohtaisesti tule vähentää. Rakennuksen tai sen osan käyttötarkoituksen muutoksissa on varmistettava keskustalle ominaisen, toiminnallisesti monipuolisen ja sekoittuneen rakenteen säilyminen. Käyttötarkoituksen muutosten yhteydessä tulee tehdä alueellinen tarkastelu”.

Kantakaupungissa sijaitsee historiallinen keskusta ja asuinalueiden kulttuurihistoriallisesti ja rakennustaiteellisesti merkittäviä aluekokonaisuuksia puistoihin. Kulttuurihistorialliset kohteet, puistot ja merellisyys ovat kaupungin käyntikortteja. Historiallisen keskustan matala siluetti on Helsingin erityisyys, joka voidaan nähdä kilpailukykytekijänä eurooppalaisten suurkaupunkien joukossa, ja se halutaan säilyttää jatkossakin. Kaikialla kantakaupungin alueella tulee ottaa huomioon kulttuurihistorialliset, rakennustaiteelliset sekä maisemakulttuuriarvot. Matkailijan näkökulmasta houkuttelevuutta lisäävät keskustan matkustajasatamat, mutta



Alueen suojellut arvot. Asema- ja Elielinaukion ympäristöhistoriallinen selvitys, 2020. Arkkitehtitoimisto R Schnitzler / Vilhelm Helander, Juha Leiviskä, arkkitehdit



Helsingiläiset kulttuuriympäristöt, arvotihentymäkartta, 7/2013. KPOA.

myös kaupunkilaisen näkökulmasta ne ovat olennainen osa merikaupunkia. Yleiskaavassa säilytetään ja vahvistetaan kaikkia edellä mainittuja kantakaupungin ominaisuuksia.

Kaavamääräyksissä korostetaan kestäviä kulkumuotoja koko kantakaupungin alueella. Erityistä huomiota tulee kiinnittää jalankulijan mittakaavaan sekä jalankulku-, pysäköinti-, huolto- ja julkisen liikenteen järjestelyjen toimivuuteen. Pysäköinnin tulee ensisijaisesti olla maan alla ja kadunvarressa.

Kaupunkituottavuuden varmistamiseksi toimitilapotentialiaalia keskustassa tarvitaan edelleen ja nykyistä enemmän. Asumisen näkökulmasta on olennaista, että palvelut ja työpaikat eivät katoa keskustasta. Kantakaupungin rakenteeseen kuuluu olennaisena osana kadunvarren liiketilat. Ne ovat keskeisiä keskustan kiinnostavuuden ja houkuttelevuuden kannalta erityisesti matkailun ja keskusta-asumisen näkökulmasta. Asuntokorttelien sisällä on vielä monipuolista työ-, studio- ja pienteollisuustilaa. Nämä tilat toimivat edullisina uusien pienyritysten ponnahduslautoina tai syntypaikkoina. Yleiskaavassa on etsitty keinoja tämän rakenteen vahvistamiseksi.

Raskaan raideliikenteen yhteydet

Rautatieverkko palvelee Helsinkiä tulevaisuudessa nykyistä paremmin, kun Pissaranta tuo lisää asukkaita kävelyetäisyydelle rautatiestä ja luo uusia vaihtomahdollisuuksia muihin joukko-liikennevälineisiin. Yleiskaavassa varaudutaan yhteen uuteen rautatieasemaan Hämeenlinnan-väylän suuntaisen kaupunkibulevardin kohdalla rantaradalla. Rautatieasema mahdollistaisi Hämeenlinnanväylän suunnasta saapuvien siirtymisen junaan laajenevan kantakaupungin alueella.

Helsingissä varaudutaan kansainvälistymisen jatkumiseen ja kansainvälisen liikenteen kasvuun. Lentorata kytkee Helsingin keskustan ja Pissilan suoralla maanalaisella rautatieyhteydellä Helsinki-Vantaan lentoasemaan. Lentorata palvelee tehokkaasti myös lentoaseman ja muun Suomen välistä liikkumista. Tulevaisuudessa myös Tallinnaan saattaa päästä raiteilla rautatien jatkuessa Helsingistä tunnelissa Tallinnaan ja edelleen Keski-Eurooppaan. Tallinnan rautatieyhteyden sekä suoran lentoasemaradan varsinainen sijainti selviää tarkemmassa suunnittelussa.

Virkistys- ja viherverkosto 2020

Suunnittelualue sijoittuu Keskuspuiston eteläkärkeen. Suunnittelualueen läpi kulkee Keskustan vihreä akseli eli merkittävä puistoakseli tai -yhteys. Yhteyttä kehitetään identiteettitekijöinä historiallisten, kaupunkikuvallisten ja virkistysarvojen lähtökohdista osana kaupunkirakennetta.

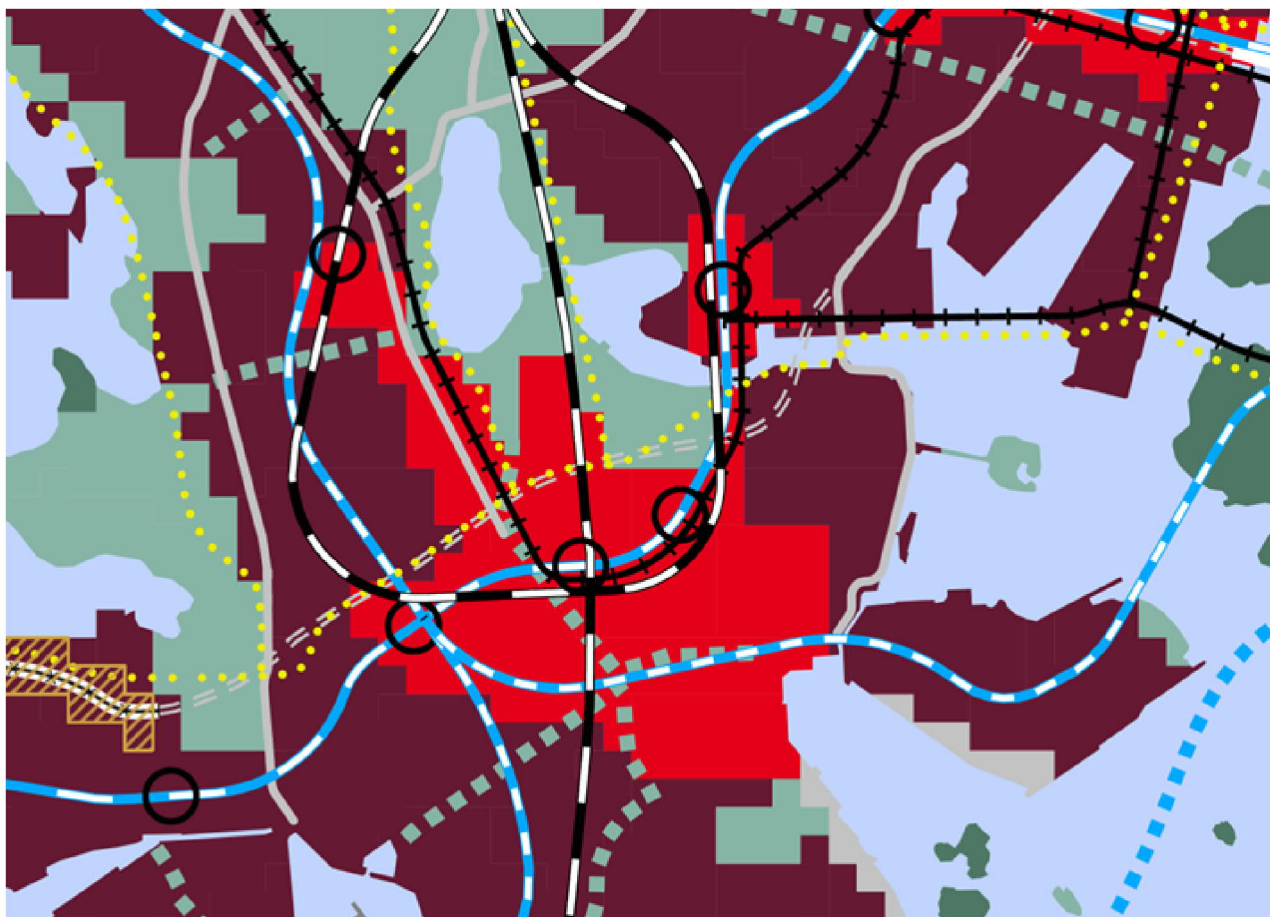
Helsingin maanalainen yleiskaava

Maanalaisessa yleiskaavassa alueelle on merkitty nykyisten maanalaisten tilojen lisäksi suunniteltu liikennetunneli (Pissaranta), joka on linjattu kulkemaan Rautatientorin länsiosan alla. Uusi maanalainen yleiskaava on valmisteilla, jossa on esitetty varaukset Helsinki - Tallinna väliselle raideliikenteen tunnelille ja asemalle.

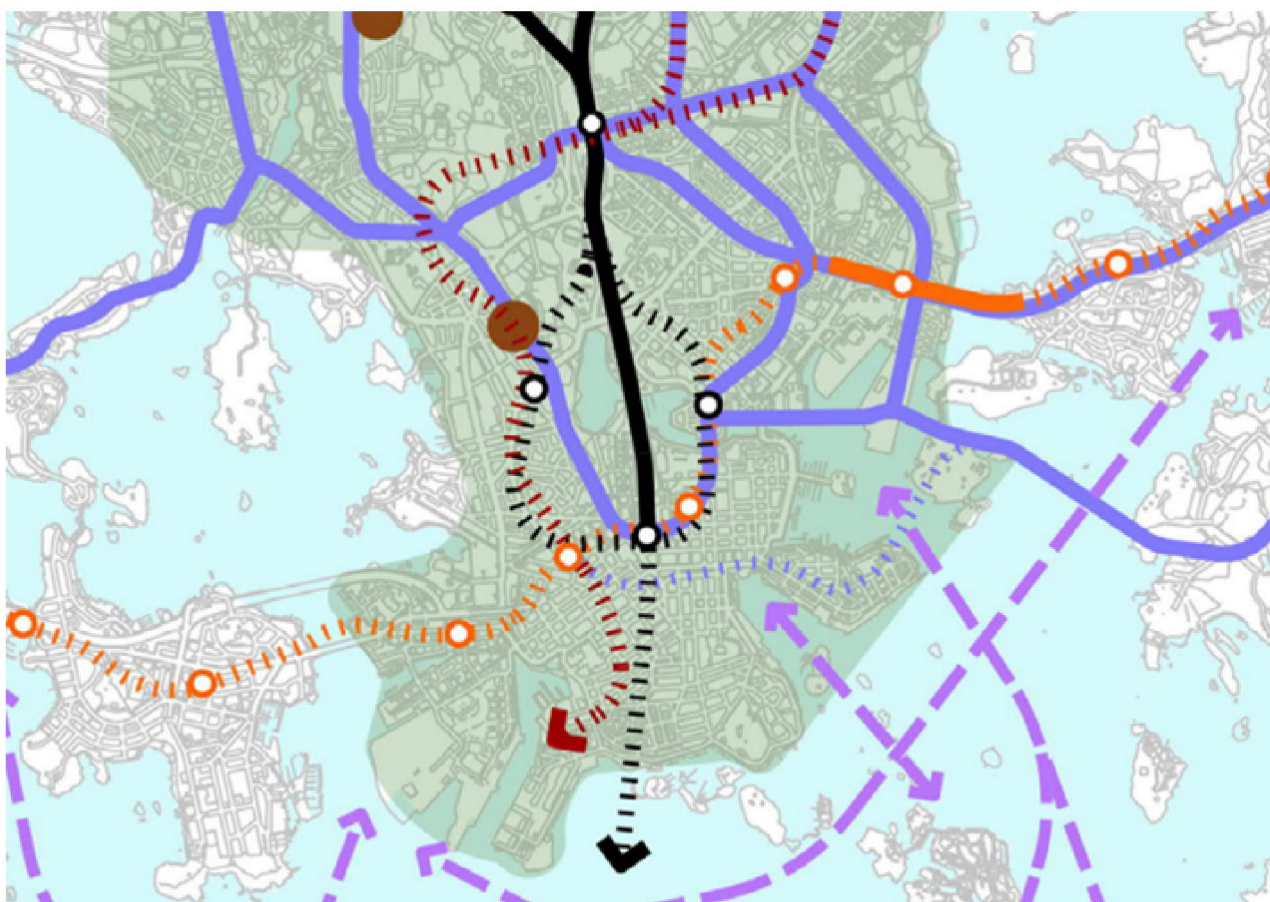
Helsingin kaupunkistrategia 2017-2021

Kansainvälinen, elävä ja kiehtova tapahtumien Helsinki

Vetovoimainen keskusta on Helsingin käyntikortti ja elinehto. Helsingin keskusta on elinvoimainen kaupallisia palveluja, tapahtumia, viihtymistä ja kansalaistoimintaa kokoava vetovoimainen paikka. Keskustan



Helsingin yleiskaava 2016.



Raskaan raideliikenteen tavoiteverkko.

elinvoimaisuutta kehitetään yhteistyössä alueen elinkeinoelämän toimijoiden kanssa. Kaupunki selvittää ydinkeskustan viihtyisyyttä ja toiminnallisuutta edistävän kävelykeskustan merkittävämmän laajentamisen sekä keskustan läpiajoliikennettä ja satamien raskasta liikennettä katutilassa vähentävän maanalaisen kokoojakadun edellytykset.

Elävät, omaleimaiset ja turvalliset kaupunginosat

Helsingin tulee olla Suomen paras kaupunki yrityksille. Urbaani ympäristö tarjoaa hyvän kasvualustan yritysten innovaatiotoiminnalle ja vetovoimaisen asuinympäristön työvoimalle. Helsinki luo mahdollisuuksia kasvuille kaavoittamalla riittävästi ja ketterästi tarvittavia työpaikka-alueita. Helsinki tukee yritysekosysteemejä ja -klustereita tarjoamalla monipuolisia sijainti mahdollisuuksia hyvin saavutettavilla alueilla.

Modernia ilmastovastuuta

Rakennusten energiatehokkuutta parannetaan sekä uudisrakentamisessa että vanhan rakennus kannan korjaamisessa. Helsingin energiatehokkuus normit ovat kansallista vähimmäistasoa kunnianhimoisemmat. Uusiutuva energia ja energiatehokkuus pyritään yhdistämään Helsingissä optimaalisella tavalla paitsi yksittäisissä rakennuksissa myös alueellisesti. Päästövähennyksiä ja kiertotalouden hankkeita toteutetaan Helsingissä yhteistyössä yritysmaailman ja kaupunkilaisten kanssa. Helsinki haluaa toimia yhä aktiivisemmin alustana mielenkiintoisille ja tuloksellisille innovaatioille, jotka tuottavat myös uusia vientimahdollisuuksia.

Hiilineutraali Helsinki 2035 -toimenpideohjelma

Energiatehokas maankäyttö ja kaupunkirakenne

Maankäytön suunnittelulla ohjataan kestävän kaupungin rakentamiseen pitkälle tulevaisuuteen. Vuoden 2035 hiilineutraalin kaupungin tavoite tarkoittaa käytännössä sitä, että nyt suunnitteilla olevan kaupunkirakenteen tulee hyvin suurelta osin olla tai mahdollistaa hiilineutraalius.

Uusiutuva energia ja energiatehokkuus pyritään yhdistämään Helsingissä optimaalisella tavalla rakennuksissa ja alueellisesti. Asemakaavoituksella ratkaistaan päälinjat ja varmistetaan, että monipuolinen keinovalikoima on käytössä kattavasti myös seuraavissa suunnitteluprosessin vaiheissa kuten tontinluovutuksessa, yksityiskohmaisemmassa suunnittelussa sekä muissa jatkotyövaiheissa.

Asemakaavoituksella ohjataan energiatehokkaaseen kaupunkirakenteeseen ja edistetään sitä kautta myös vähähiilisempää elämäntapaa. Kaupunkikeskuksia, alakeskuksia ja asemanseutu- ja täydennysrakennetaan ja ohjataan asuminen, työpaikat ja palvelut alueille, joilla on hyvät joukkoliikenneyhteydet. Toisaalta varmistetaan suunniteltujen raideyhteyksien kannattavuus rakentamalla asemanseudut tehokkaasti, jolloin on mahdollista merkittävästi alentaa liikenteseen ja liikkumiseen kuluva energiaa ja kasvi-huonepäästöjä. Suunnittelussa voidaan hyödyntää vähähiilisten asemanseutujen konseptia (LCD Low Carbon District), jonka kehittämisessä Helsinki on mukana. Korttelien suunnittelussa vaikutetaan muun muassa rakennusten sijoitteluun ja suuntaukseen ja pyöräilyä suosiviin kulkureitti- ja pysäköintitilavarauksiin kortteleissa.

Helsingin korkean rakentamisen selvitys KSLK 13.12.2011

Alue kuuluu vyöhykkeeseen A: Alueelle ei kaavoiteta uusia merkittävästi nykyisestä korkeus-mittakaavasta poikkeavia rakennuksia. Tarkemmat korkeustarkastelut tehdään asemakaavatyön yhteydessä.

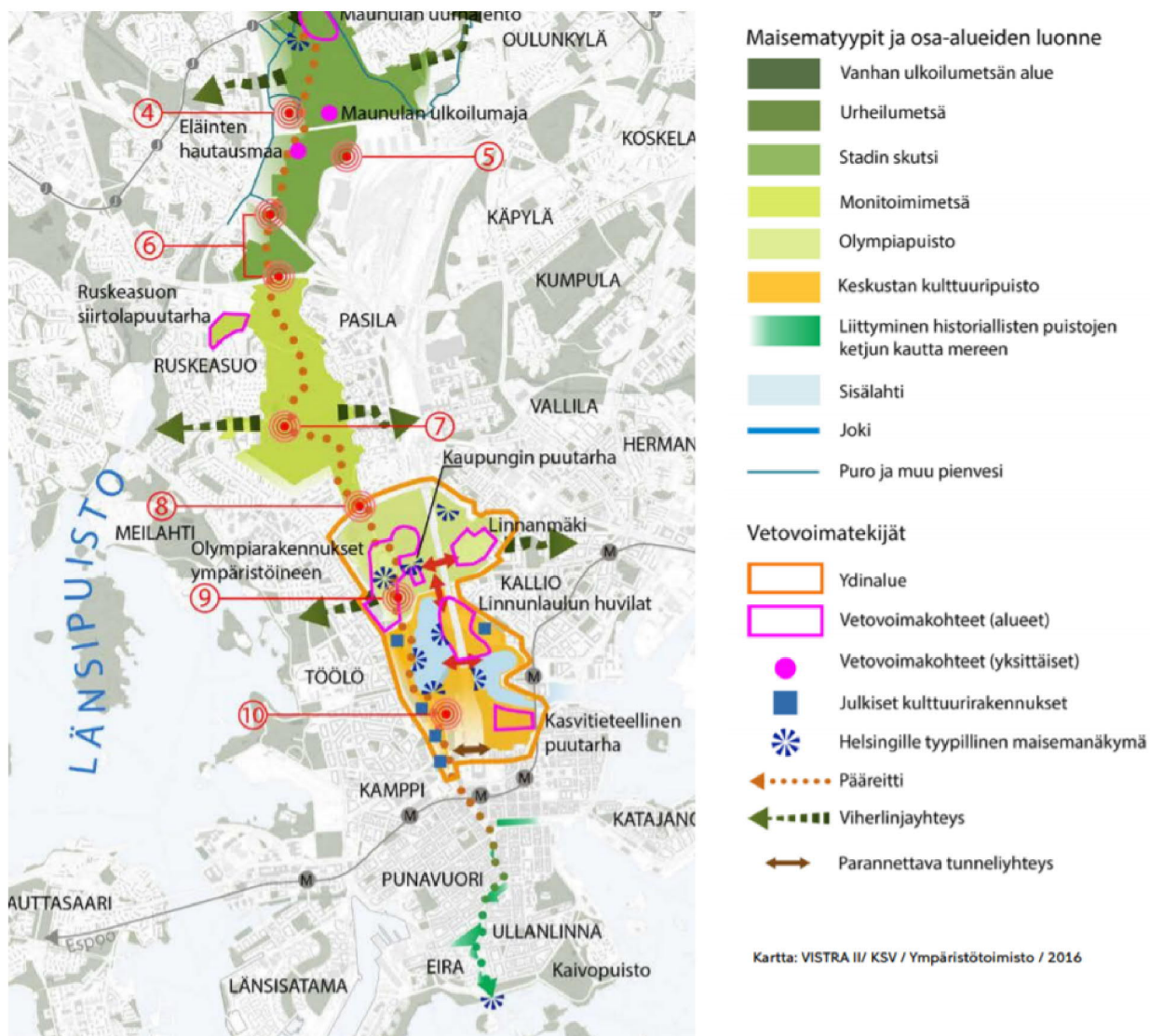
Vistra II

Viher- ja virkistysverkoston kehittämissuunnitelma konkretisoi kartalle ja visualisoi VISTRA-VISIOssa vuonna 2013 julkituotuja tavoitteita viherverkostokaupungin kehittämistä yleiskaavaprosessin rinnalla. Näiden tavoitteiden mukaisesti Helsingin viheralueet muodostavat helposti saavutettavan verkoston, monipuolinen ja historiallisesti kerroksellinen kaupunkimaisema vahvistaa identiteettiä ja monimuotoinen viher- ja sini-rakenne sopeuttaa ilmastonmuutokseen.

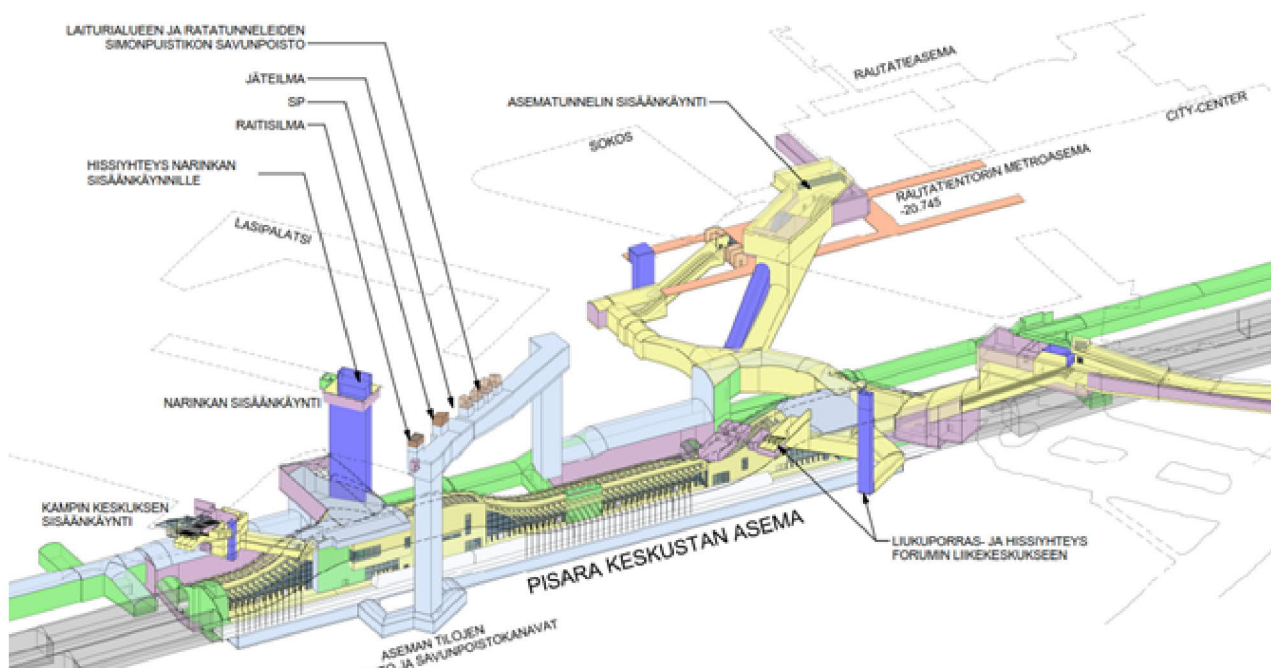
Viher- ja virkistysverkoston kehittämissuunnitelma on tarkoitettu lähtökohdaksi maankäytön suunnitteluun. Kehittämistömenpiteet kytketään osaksi yleiskaavan toteuttamisohjelmaa, jotta mahdollistetaan tämän verkoston oikea-aikainen kehittäminen ja resursointi uusia rakentamisalueita suunniteltaessa ja toteutettaessa sekä tiivistyviä alueita parannettaessa. Suunnitelma on myös työväline avuksi asemakaavoitukseen sekä viher- ja virkistysverkoston jatkosuunnitteluun.

Keskustavisio

Helsingin keskustavisio, linjauksia maankäytön ja liikenteen suunnittelulle kantakaupungissa (luonnos 9.12.2019) on yleiskaavaa ja strategisia ohjelmia tarkentava tulevaisuuskuva liikekeskustan ja kantakaupungin kokonaiskehittämiseksi. Liikekeskusta on tulevaisuudessakin Suomen merkittävin liike-elämän keskus, työpaikkojen, palveluiden, hallinnon ja kulttuurin keskittymä, johon yritykset haluavat sijoittua ja ihmiset tulla. Liikekeskusta kasvaa sekä sisältä päin tiivistyen että laajentuen Hakaniemen, Eteläsataman, Kaartinkaupungin, Kampin ja Töölön suuntiin. Rautatieasema ja sen ympäristö alueen sydämessä tiivistyy korkealaatuiseksi toimitilaa ja palveluja yhdistäväksi kohtaamispaikaksi kansainvälisen rautatieterminaalin ylle. Liikekeskusta on entistä kävelypainotteisempi. Kortteleiden läpi avataan lisää uusia reittejä ja tiivistyvät sisäpihat sekä maantasokerros tarjoavat uusia mahdollisuuksia kehittää kiinteistöjä. Maanalainen keskusta kehittyy uusine reitteineen sekä palveluineen, ja keskustan huoltotunneli palvelee liikekeskustan yrityksiä ja liikkeitä. Julkisen ulkotilan käyttö on intensiivistä ja kävelijöiden määrät suuria. Katutila ja julkiset alueet on osoitettu ihmisille. Palvelut sijaitsevat kortteleissa. Kortteleiden lisärakentaminen tapahtuu kortteleiden sisällä. Liikekeskustan alueella ei sallita korkeaa rakentamista. Liikekeskustassa tunnustetaan historiallisen kaupunkirakenteen arvo liiketoiminnan vetovoimatekijänä.



Vistra II



Keskustan Pisara-asema. Väylä

Asemakaavat

Alueella on pääasiassa voimassa asemakaava nro 10275 (hyv. 18.9.1996). Sen mukaan

- Elielinaukio on katualuetta, jolla joukkoliikenne ja huoltoajo on sallittu,
- Postitalo (2103/2) on liike ja toimistorakennusten korttelialuetta (K) ja suojeltu merkinällä sr-1,
- Vltavan rakennus (2102/1) on liike- ja toimistorakennusten korttelialuetta ja suojeltu merkinnällä sr-2,
- asemarakennus on rautatieasema-, toimisto- ja liikerakennusten korttelialuetta ja suojeltu merkinnällä sr-1,
- Elielinaukion pohjoispuolella oleva hotellirakennus on hotelli-, liike- ja toimistorakennusten korttelialuetta.

Alueen suurimmat sallitut rakennuskorkeudet on asemakaavassa määritelty seuraavasti:

- Postitalo: Postikadun puoleinen reuna + 44 ja ylin korkeusasema + 46. Elielinaukion puoleinen osa +30.
- aukion pohjoispuoleinen hotelli: +33.

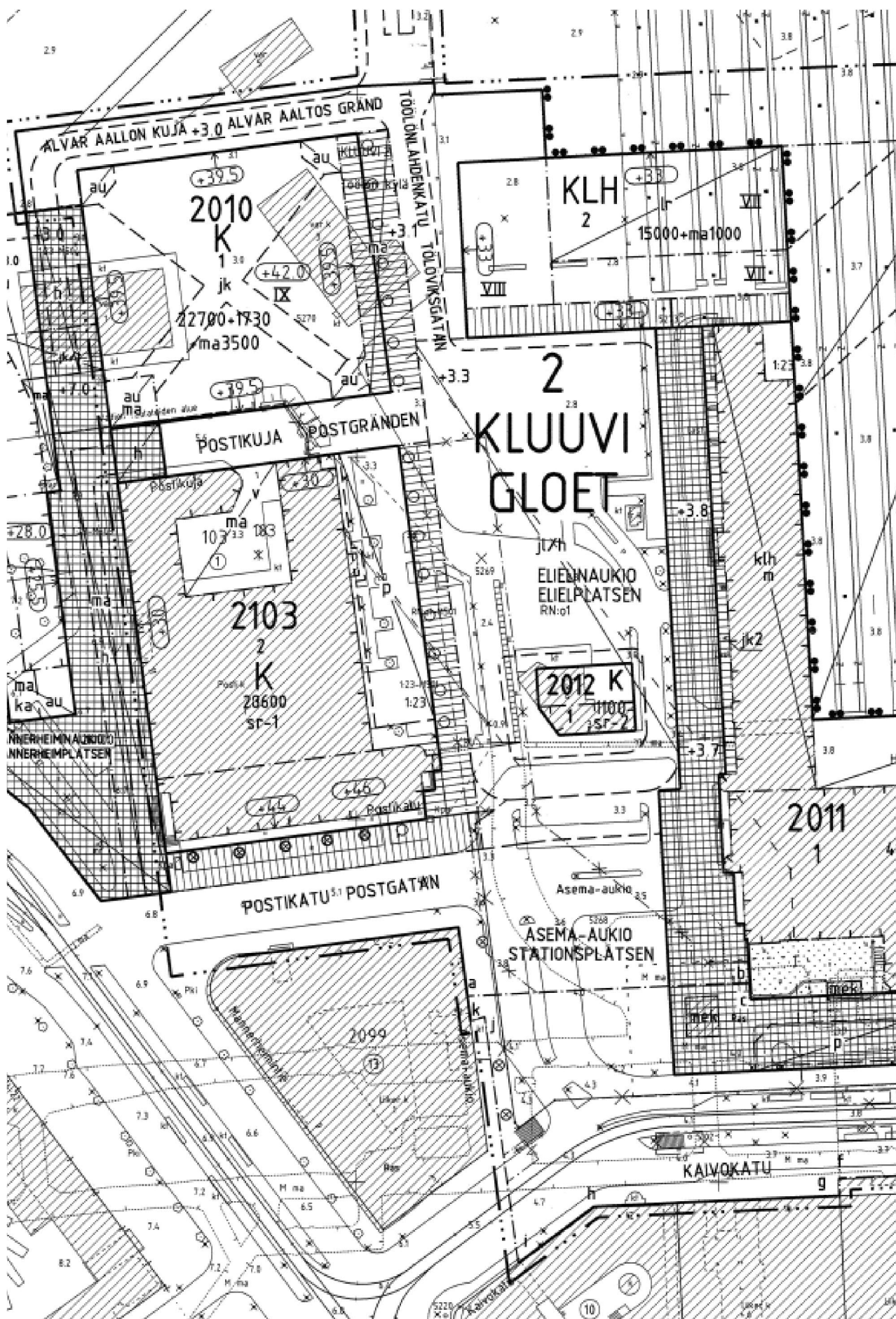
Sokoksen kohdalla on voimassa asemakaava nro 10263 (hyv. 31.5.1995). Sen mukaan Sokos (2099/13) on liike- ja toimistorakennusten korttelialuetta (K). Suurimmat sallitut rakennuskorkeudet ovat räystään kohdalla +32 nousten kerroksittain +39.9:ään.

Asema-aukion eteläosassa on voimassa asemakaava nro 11982, joka osoittaa alueen katualueeksi, joka on kaupunkikuvan kannalta rakennustaiteellisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokas ympäristökokonaisuus. Katualueen alapuolelle on osoitettu maanalainen Rautatientorin metroasema ja asematunneli.

Asema-aukion eteläosassa on myös voimassa metron asemakaava (nro 7283) vuodelta 1975. Suunnittelualueen kohdalla suurin sallittu maanalaisen tilan korkeus on -11 kaupungin 0-tasosta luettuna.

Rakennuskielto

Alueella on voimassa rakennuskielto 12259 yleiskaavan muuttamista varten 31.12.2018. Kielto koskee rakennusten 1. kerrosten ja kadunvarsien myymälä-, liike- ja toimitilojen muuttamista asuinkäyttöön.



Alueen voimassa oleva asemakaava. 2020

4. Alueen historia

Helsingin pääkaupungiksi rakentamista ohjanneiden J.A. Ehrentörmin ruutuasema-kaavoissa ja niiden 1830-luvulla tehdyissä täydennysissä korttelirakenne ulottui luoteessa Kaisaniemen puiston eteläreunaan ja nykyisen Lasipalatsin luoteissivuun rajautuvaan linjaan. Tuolloin jo pääosin täytetystä Kluuvinlahdesta oli jäljellä vielä Töölönlahteen liittyvä pohjukka ja sen jatkeena pieni poukama tarkastelualueen pohjoisosassa nykyisen asemarakennuksen pohjoisosan kohdalla. Nykyisen Asema-aukion kohdalla sijaitsi osa sittemmin supistunutta Hillerin korttelia. Nykyinen Elielinaukio oli Kluuvinlahden rantapuistoa.

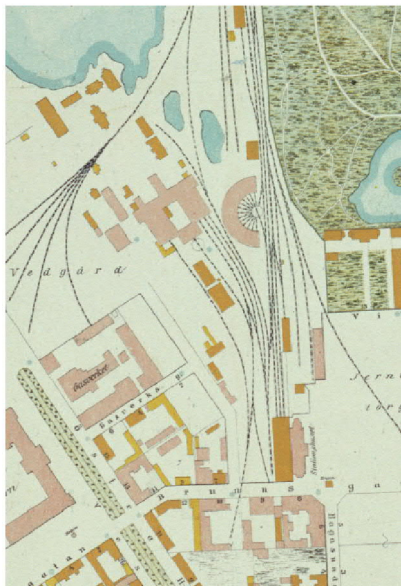
1850-luvulla alettiin asemakaavoissa esittää tontteja myös teollisuudelle. Kaasulaitosta varten kaavoitettiin tontti Heikinesplanadien, nykyisen Mannerheimintien varrelle välittömästi aiemmin kaavoitettujen korttelien yhteyteen niiden luoteispuolelle. Ratkaiseva muutos tapahtui, kun uusi junaraiteisto johdettiin Töölönlahden yli, ja ensimmäinen asemarakennus valmistui v. 1862 Kaivokadun varrelle. Aseman itäpuolelle, sen pääsisäänkäynnin eteen alettiin hahmotella julkista torialuetta, nykyistä Rautatientoria. Ensimmäisen asemarakennuksen länsipuolella sijaitsi paitsi raiteet ja matkustajakatos myös konepaja- ja teollisuusrakennuksia. Nykyisen Elielinaukion alue toimi yli sata vuotta VR:n huolto- ja ratapiha-alueena. Uuden Asema-aukion tarve nousi sitä vastoin esiin uuden asemarakennuksen sijoituspaikan valmistelun yhteydessä.

Uutta asemarakennusta suunniteltaessa 1800- ja 1900-luvun vaihteessa kaupunki kasvoi nopeasti, ja teollisuutta ryhdyttiin siirtämään pois keskeiseltä alueelta. Aseman ympäristössä tapahtui jatkuvaa rakentamista alueen muuttuessa yhä kaupungin liikekeskustaksi, esimerkkinä Kalevan talo, johon Seurahuoneen hotelli ja ravintola siirtyivät uuden aseman tuntumaan. Uusi, Eliel Saarisen suunnitelmien mukaan toteutettu asemarakennus avautui Rautatientorin lisäksi etelään ja länteen. Uusien sisäänkäyntien edustalle tarvittiin väliä ja avoimia kaupunkitiloja. Asemarakennuksen länsipuolelle alettiin hahmotella uutta Asema-aukiota, vaikka lähialueen teollisuuslaitokset, kuten Kaasulaitos nykyisen Postitalon paikalla tai alkoholijuomien tuotantolaitos Soopelin korttelissa Kaivokadun eteläsivulla, vielä pitkään säilyivät paikoillaan.

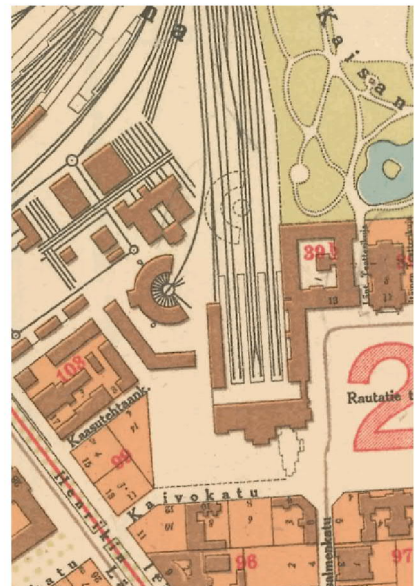
Eliel Saarisen Suur-Helsinki suunnitelma vuodelta 1918 yritti vastata kasvavan kaupungin tuomiin haasteisiin. Tämä ideasuunnitelma käynnisti keskustaa koskevien asemakaavakilpailujen ja ehdotusten sarjan. Ratkaisusta ei kuitenkaan syntynyt yksimielisyyttä. Rautatieaseman länsipuolen kehitys ja Asema-aukion muodostuminen etenivät osaratkaisujen varassa. Ruutukaavan koordinaatisto kääntyi Hillerin korttelissa (kortteli nro 99) vielä 1930-luvun alussa Heikinkadun, nykyisen Mannerheimintien suuntaiseksi. Ennen Postitaloa myös sen kohdalla sijainneen Kaasulaitoksen sekä rautateiden Helsingin konepajan ja ratapihan rakennuk-



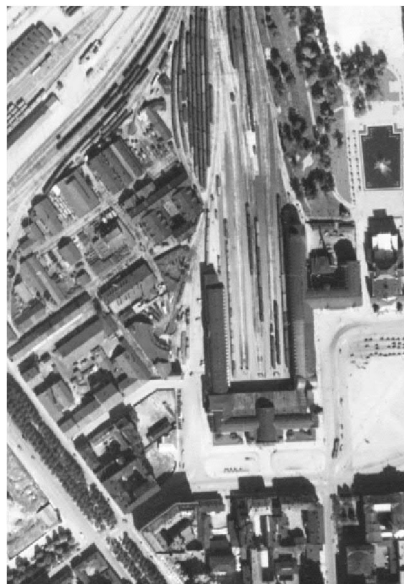
1838 / Helsingin kartta julk. C.W. Gylde



1878 / Helsingin kartta laat. Claës Kjerström



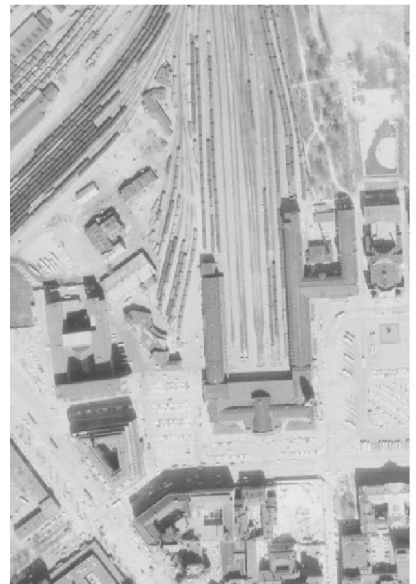
1909 / Helsingin opaskartta



1932 / ortoilmakuva



1943 / ortoilmakuva



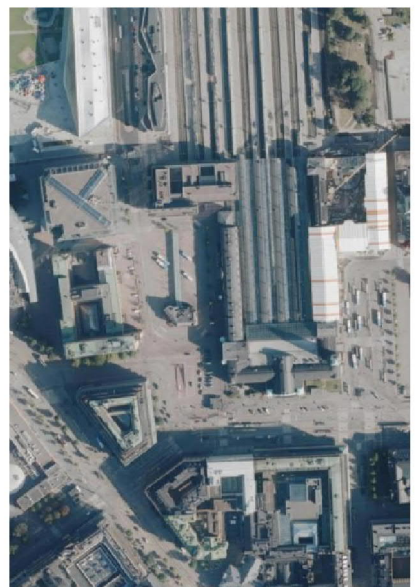
1964 / ortoilmakuva



1988 / ortoilmakuva



2001 / ortoilmakuva



2019 / ortoilmakuva

Karttasarja alueen kehityksestä. Arkkitehtitoimisto R Schnitzler / Vilhelm Helander, Juha Leiviskä, arkkitehdit)

set noudattivat nykyisen Mannerheimintien suuntaista koordinaatistoa. Postitalon valmistuminen v. 1938 käynnisti lähiympäristön kortteleiden koordinaatiston muutoksen likimain asemarakennuksen suuntaiseksi aseman länsipuolella. Tässä vaiheessa Asema-aukio lopulta kaavoitettiin paikalleen. Entinen Hillerin kortteli, jonka tilalle kaavailtiin Sokoksen uutta liike- ja hotellirakennusta, supistettiin nykyiseen muotoonsa. Uusi Postikatu suuntautui suoraan kohti aseman läntistä pääsisäänkäyntiä.

Funktionalismin ja jälleenrakentamisvuosien arkkitehtoniset ihanteet antoivat 1930-luvulta 1950-luvulle leimansa Asema-aukion länsisivulle, esimerkkeinä Postitalon ja SOK:n liikepalatsin rakentuminen sekä Kaivotalon rakentaminen aukion eteläsivulle.

Voimakas autoistuminen 1960-luvulla vaikutti myös aseman seutuun. Asema-aukio täyttyi autoista ja jalankulkijat haluttiin siirtää maan alle. Tästä on esimerkkinä vuonna 1967 valmistunut Asematunneli. Kantakaupungin tiivistyminen ja autoistuminen olivat uhkana myös vanhalle rakennuskannalle. Myös tutkimusalueen lähiympäristön rakennuskantaa purettiin ja rakennettiin uutta, esimerkkinä ns. Makkaratalo. Vanhojen tehdasympäristöjen rakennukset purettiin lähes täysin. Vihdoin 1970-luvulla keskustaa alettiin kehittää osittain myös jalankulun ja julkisen liikenteen ehdoilla. Vuonna 1983 valmistui Helsingin metro ja asema-aukiolle rakennettiin metron sisäänkäyntejä.

Helsingin keskustan historian tärkeä vaihe on ollut kehityksen tulpaksi koetun, Töölönlahden rannalle ulottuvan rautateiden rata-piha- ja huoltoalueen varsinkin 1980-luvulta lähtien alkanut asteittainen vapautuminen muuhun käyttöön.

Elielinaukio syntyy ns. Töölönlahden aloituskorttelin kaavan osana julkiseksi kaupunkitilaksi, kun vuonna 1996 vahvistetulla entistä suljettua rautatiealuetta koskevalla asemakaavalla valmistellaan Töölönlahteen päin suuntautuvien uusien korttelien rakentamista. Viime vuosikymmenien lasi- ja teräsarkkitehtuurin ihanteet näkyvät aukiota rajaavissa Sanomatalossa ja hotellirakennuksessa. Asema-aukio ja Elielinaukio ovat saaneet yhä keskeisemmän aseman Helsingin kaupunkirakenteessa.

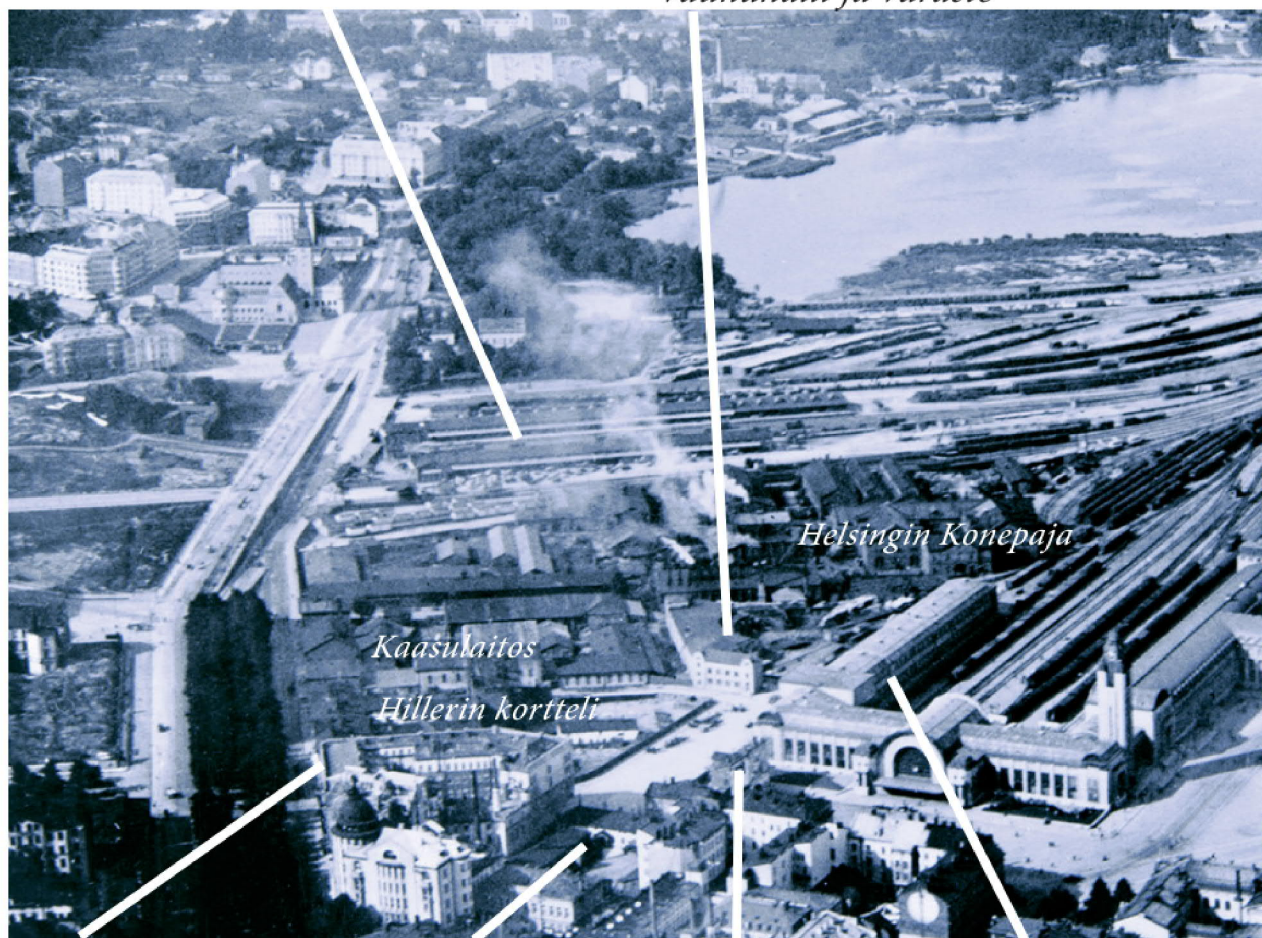
(Asema- ja Elielinaukion ympäristöhistoriallinen selvitys, 2020. Arkkitehtitoimisto R Schnitzler / Vilhelm Helander, Juha Leiviskä, arkkitehdit SAFA)



Ilmakuva alueesta, SKY-FOTO Möller. 1973, HKM.

*Töölön varasto-
makasiinit*

Vaunuhalli ja varasto



Helsingin Konepaja

Kaasulaitos

Hillerin kortteli

Kalevan liiketalo

Kaivokatu 10

*Hillerin
korttelin osa*

Aseman länsisiipi

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

5. Nykytila

Välittömästi päärautatieaseman kyljessä sijaitsevat Asema-aukio sekä Elielinaukio ovat nykyisin kaupunkirakenteellisesti osa vilkkaimmin sekä ajoneuvoin että jalan liikennöityä Helsingin ydinkeskustaa. Kummatkin aukiot sijaitsevat historiallisen kaupunkikoordinaatiston taitekohdassa, joka näkyy mm. Vltava-rakennuksen viistona julkisivuna. Kaikkien aukioita rajaavien rakennusten julkisivut ovat hyvin viimeistelytyjä. Ne toimivat julkisen katutilan ja aukoiden kehyksinä. Aukoiden korkeusasema on noin 44 metriä metriä merenpinnan yläpuolella, joka on hiukan matalammalla kuin lähiympäristö. Mannerheimintieltä näkymät viettävät alaspäin. Aukoiden tilarakenne muodostunut pitkän kehityksen seurauksena, mikä on luettavissa ympäröivien rakennusten arkkitehtuurin syntyajankohtien tyyllillisistä eroista, jotka tekevät ympäristöstä vahvasti kerroksellisen.

Aukioita erottava entinen VR:n makasiinirakennus, nykyisin Vltava -rakennuksena tunnettu, on aukion vanhin ja jäänne Elielinaukiolla ja siitä Töölönlahdelle päin aiemmin sijainneesta suuresta ratapiha-alueesta. Aukoiden pinnat ja kalusteet on pääosin suunniteltu huolellisesti ja laadukkaista materiaaleista, mutta vuosien saatossa ympäristön suunnittelemattomat yksityiskohdat ovat lisääntyneet (mainostaulut, nakkikioskiajoneuvot yms.). Toiminnallisesti aukiot tarjoavat monipuoliset mahdollisuudet liikenteellisille jatkoyhteyksille liikenteellisille jatkoyhteyksille: siirtymiset junasta ja metrosta busseihin, raitiovaunuihin, taksei-

hin, autoihin, kaupunkipyörille ja päinvastoin ovat kaikki täällä mahdollisia. Siten liikennevälineisiin kiiruhtavien jalankulkijoiden määrä on huomattava, mutta lisäksi muunkin kevyen liikenteen, sekä jalankulkijoiden että pyöräilijöiden, määrä on suuri.

Aukoiden reunustavissa rakennuksissa sijaitsee suuri määrä palveluja tarjoavia yrityksiä palveluja tarjoavia yrityksiä ja työpaikkoja ja työpaikkoja kuten myymälöitä, ravintoloita, hotelleja ja muita julkisia palveluja. Aukoiden välissä sijaitseva Vltava-rakennuksessa palvelee nykyisin ravintola sen lisäksi, että rakennuksen laajennusosaan sijoittuu maanalaisen paikoitusalueen yksi uloskäynti.

Asema-aukio

Aukoiden historiallisessa kehityksessä on merkittäviä eroja. Asema-aukiota on alunperin kehitetty aukiotilana kaupunkirakenteessa, kun taas Elielinaukio on syntynyt enemmän sitä ympäröivien rakennusten vaihteitaisten toteutuksien summana. Asema-aukiolla vapaana aukio- tai jalankulkualueena toimii vain länsisisäänkäynnin välitön edusta.

Vapaa aukiotila on alunperin ollut suurempi, mutta itse aukiota rajaavat rakennukset sijaitsevat alkuperäisillä paikoillaan. Rakennusten julkisivut edustavat syntyajankohtiensa tyylejä aina 1900-luvun alun jugendarkkitehtuurista ja funktionalistisesta liikerakentamisesta moderniin nauhaikkuna-



Näkymä Kaivokadun suunnasta. Arkkitehtitoimisto R Schnitzler / Vilhelm Helander, Juha Leiviskä, arkkitehdit SAFA



Näkymä Postikadun suunnasta. Arkkitehtitoimisto R Schnitzler / Vilhelm Helander, Juha Leiviskä, arkkitehdit SAFA

tyyliin. Päärautatieasema ja SOKOS -hotelli ovat asemakaavassa suojeltu sr-1 -merkinnällä, Vltava-ravintolarakennus on suojeltu sr-2 merkinnällä, joka koskee sen Asema-aukion puoleisia julkisivu- ja kattomuotoineen. Päärautatieaseman länsisisäänkäynti Asema-aukiolla on erittäin tärkeä kaupunkitilallinen ja historiallinen kiintopiste. Sitä korostaa monissa näkymissä sen yläpuolella oleva alueen tärkein maamerkki, aseman torni.

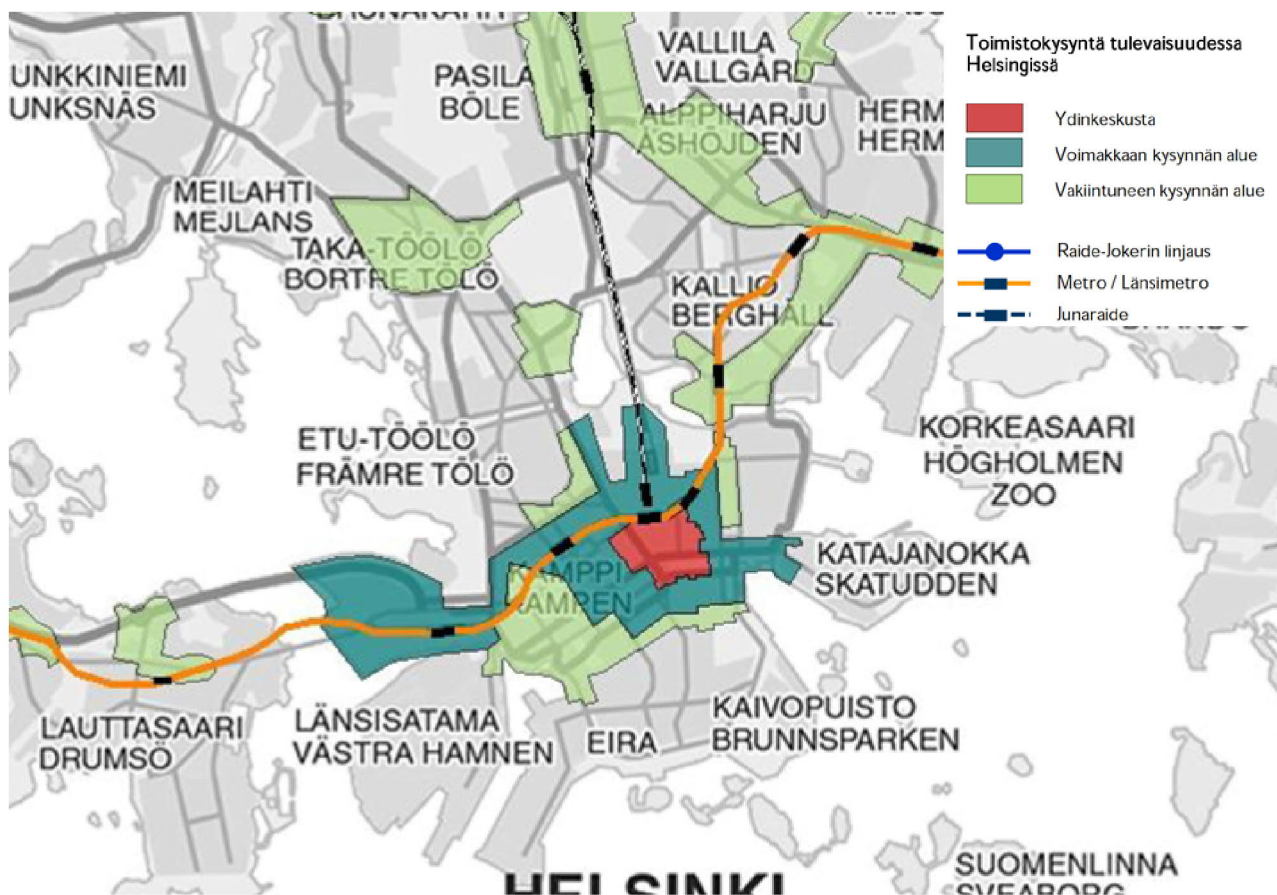
Ajoneuvoliikenne on hyvin vilkasta aukion väylillä. Jalankulku ja ajoväylät on erotettu toisistaan tasoeroilla ja pollareilla. Liikenne eristää jalankulkualueet kapeammiksi vyöhykkeiksi eikä kävelykaupunkimaista aukiotunnelmaa synny. Taksitolppa taksiautojen jonotusalueineen on erotettu autokaistasta reunakivellä, joka kiertää maanalaisen paikoitusalueen ajorampin suuaukon. Taksit ja pysäköintilaitokseen johtava ramppi ovat saaneet keskeisen roolin aukiolla. Aukio ei palvele jalankulkijoita siinä määrin kuin se toisin järjestettynä olisi mahdollista. Asema-aukiolla vapaasti keskellä aukiotilaa, Kaivokadun puoleisella reunalla, sijaitsee metron sisäänkäyntipaviljonki. Metropaviljonki on näkymän keskellä, kun aukiota lähestyy etelästä, esimerkiksi Kaivotalon läpikulusta. Suurin osa Helsingin raitiovaunulinjoista pysähtyvät Kaivokadulla aivan aukion läheisyydessä. Pyörätie kulkee aukion halki seuraten autokaistan reunaa. Taksiaseman etelälaidalla on kesäisin kaupunkipyöräasema. Aseman länsisisäänkäynnin vieressä sijaitsee laaja pyöräpaikoitusalue.

Postikadun päätteenä on rautatieaseman länsisisäänkäynti, toteutunut tavoite, joka on peräisin jo Eliel Saarisen asemarakennusta koskevista suunnitelmista. Sokos-hotellikorttelin muoto periytyy alkuperäisen Hille- rin 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.

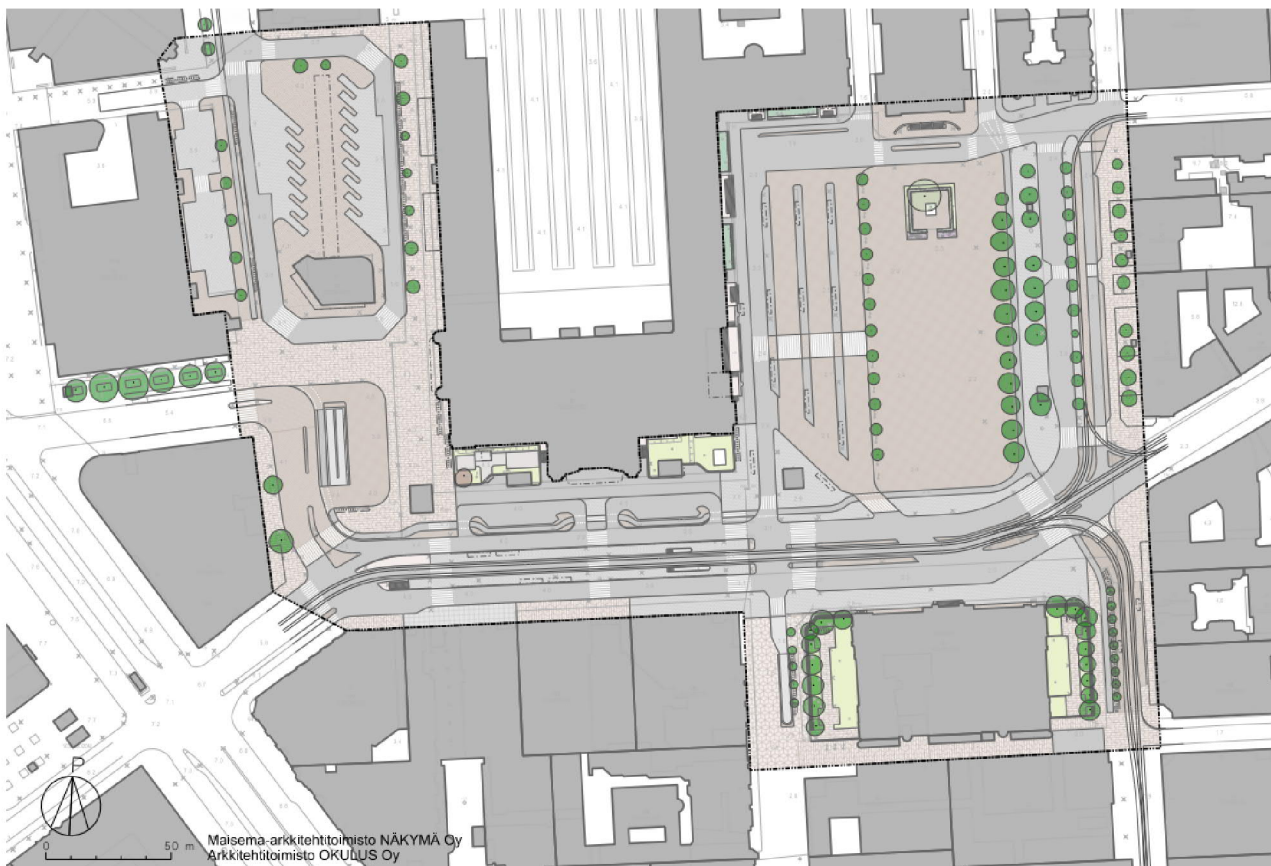
Elielinaukio

Lähes koko Elielinaukio palvelee lähiliikenteen maanpäällisenä bussiterminaalina, joka tarjoaa jatkoyhteyksiä. Samoin kuin Asema-aukiolla Elielinaukiota rajaavien rakennusten julkisivut ovat laadukasti suunniteltu ja toteutettu. Julkisivut edustavat 1900-luvun alun jugendvaikutteista arkkitehtuuria, funktionalismista liikerakentamista sekä 2000-luvun lasiteräsarkkitehtuuria. Rajaavista rakennuksista on asemakaavalla suojeltu asemarakennus sekä Postitalo sr-1 -merkinnällä sekä ravintola Vltavan rakennus sr-2 merkinnällä.

Elielinaukiolla on rautatieaseman länsisiiven suuntainen leveä jalankulkualue, jonka bussien ajokaistasta erottavan aidan suuntaisena sijaitsee polkupyöräpaikoitusalue. Junamatkustajat pääsevät Elielinaukiolle pohjoisesta hotelli- ja toimistorakennuksen alitse sekä tämän ja länsisiiven välistä. Lisäksi aukion kaakkoiskulmalla on länsisiivessä tuntemattomana ajankohtana tehty läpikulku katetulta laiturialueelta aukiolle. Bussikaistat ja pysäkit on erotettu jalankulusta tasoerolla. Elielinaukion ajoväylät on



Toimistokysyntä tulevaisuudessa Helsingissä. Toimistojen markkinalähtöinen kysyntä ja sijoittuminen Helsingissä. Catella, 2019



Ote Rautatienatori ja Asema-aukio Kaupunkirakenne- ja ympäristöhistoriaselvityksestä. Näkymä Oy, Okulus Oy, 2020.

tarkoitettu reittiliikenteessä oleville linja-autoille sekä huoltoajoneuvoille.

Elielinaukio on Juhani Pallasmaan huolellisesti suunnittelema. Myös suuri bussikatos penkkeineen on suunniteltu aukiota varten, samoin valaisimet. Ajoalueen pintarakenteena on punainen betonikiveys. Aukio on myös huolella toteutettu; toki jo vuosien rankan käytön jäljet näkyvät ympäristössä. Aukion reunoille on istutettu lehmusrivistöt sekä aseman länsisiiven että Postitalon puolelle. Postitalon itäjulkisivu on saanut aktiivisemmän aseman kuin sillä alun perin ratapiha-aikana oli. Nyt rakennuksen matalampi, hieman Postikadun suuren rakennusmassan päädyistä sisäänvedetty siipi vihdoin rajaa julkista kaupunkitilaa. Sen editse kulkee pyöräkaista ja jalkakäytävä. Tosin niitä erottaa rakennuksesta ja sen sisäänkäynneistä Postitalon paikoitusalue.

Aukion luoteisnurkasta johtaa vuonna 1996 rakennettu katu kohti pohjoista ja sinne rakennettuja uusia kortteleita. Tämän yhteyden ja näkymänkin merkitys on korostunut, kun kadun varrelle on valmistunut Töölönlahden toimistotalojen rivistö sekä tärkeimpänä vuonna 2018 valmistunut kansalaisten olohuoneena palveleva keskustakirjasto Oodi. Vltava-ravintola (erityisesti sen vino julkisivu) on aukion rakennuksista ainoa vanhaan ratapihaan ja historialliseen koordinaatioon viittaava elementti. Tämä rakennus on myös ainoa sitä ja Asema-aukioita erottava ja niitä rajaava rakennus.

Pohjoisesta etelään katsottaessa Elielinaukio ja Asema-aukio limittyvät toisiinsa ja vai-

kutelman voimakkaan kerroksellinen, sillä aukioita erottava Vltava rakennus on sen verran matala ettei se estä pitkiä viistonäkymiä kohti sen takana sijaitsevia korkeampia rakennuksia.

Aseman länsisisäänkäynti ja torni sekä myös Sokoksen kortteli ja Postitalo, ja jopa Kaivotalo ja Kalevan talo, ovat osa aukion näkymiä.

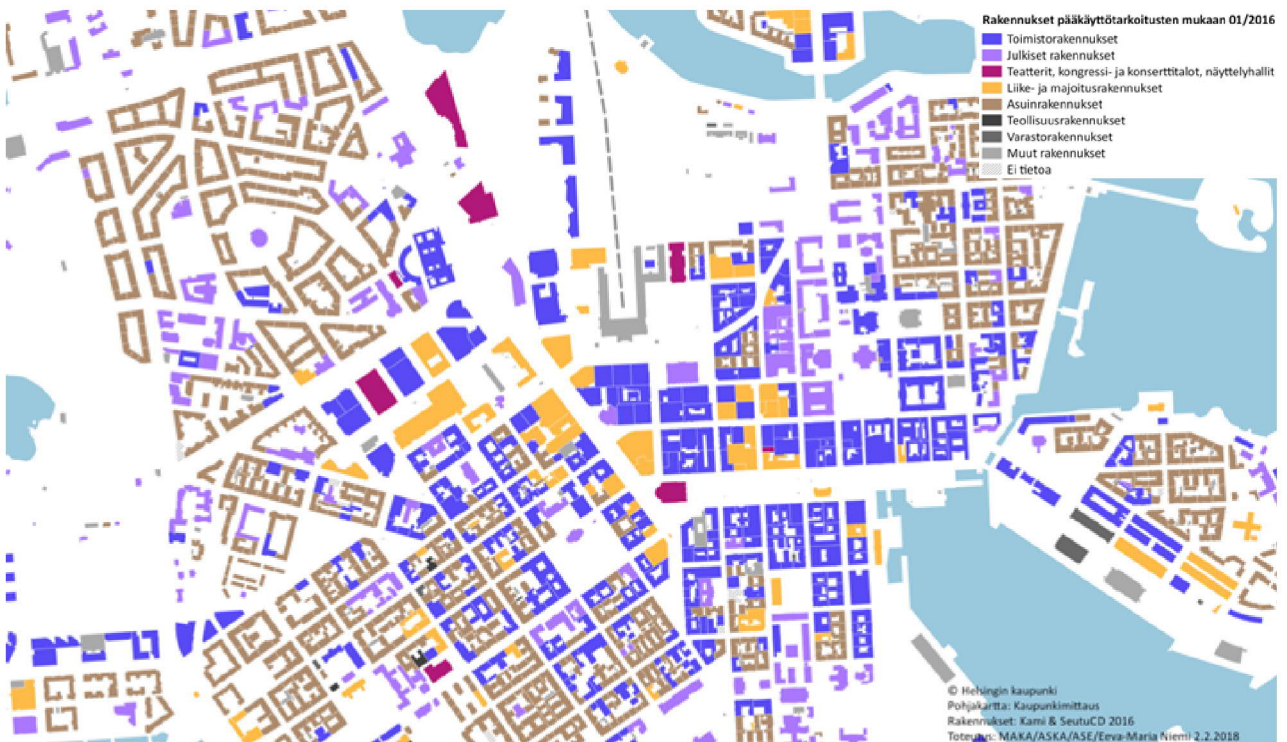
(Rautatientori ja Asema-aukio Kaupunkirakenne- ja ympäristöhistoriaselvitys
Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy /
Arkkitehtitoimisto Okulus Oy)

Maanomistus

Suunnittelualue on pääosin Helsingin kaupungin omistuksessa, Postitalon, Sokoksen ja Vltavan tontteja lukuun ottamatta. Osa alueesta on vuokrattua. Rautatieaseman korttelialueen omistaa valtio.



Maanomistus. Helsingin kaupunki, 2020.



Rakennukset pääkäyttötarkoituksittain. SeutuCD 2016.

Kooste ympäristöhistoriallisista selvityksistä

Kaupunkirakenteellinen asema

Kohdealue kuuluu Suomen tärkeimpiin saapumisen ja lähtemisen miljöisiin, josta on muotoutunut erityisesti maamme itenäisyyden ajan kaupallisen ja liikenteellisen kehityksen symboli. Alueen rakennetun ympäristön kerrostumat heijastelevat kulloisenkin aikakauden kirkkaimpia ideaaleja; tarkastelualueetta rajaa moni Helsingille tunnusomainen arvorakennus.

Rautatientori, Asema-aukio ja rautatieaseman edusaukio muodostavat ainutlaatuisen kaupunkitilakokonaisuuden Helsingin keskustassa. Paikka on Helsingin tärkein liikenteen, kaupan ja kulttuurin keskustori ja yksi kaupungin tärkeimmistä aukiokokonaisuuksista. Paikka on myös Helsingin liikennevirtojen ja eri liikennemuotojen kaupunkirakenteellinen tiivistymä ja merkittävin solmukohta. Historiallisesti sitä dominoi asemarakennus, terminaali, joka jäsentää liikennevirtojen suunnat ja volyymit. Avoin tila on kuulunut olennaisesti aseman ympäristöön jo 1860-luvulla, joskin nykyisin liikenne ja sen vaatima infrastruktuuri ovat valloittaneet merkittävän osan avoimesta kaupunkitilasta.

Säilyneisyys

Asema-aukio on säilynyt avoimena kaupunkitilana lähes sata vuotta. Elielinaukio on ollut aukiotilaa vasta 1996 lähtien. Ensimmäiset ajatukset ja suunnitelmat alueesta aukiona ovat kuitenkin jo 1950-luvulta.

Viimeiset kaupunkirakenteelliset linjat vanhasta konepajatoiminnasta näkyvät enää Sokoksen julkisivulinjasta sekä Vltava-rakennuksen eteläisen julkisivun taitoksesta.

Kaupunkitila

Alueen luonne aukiotilana on viimeisteltä vuosituhaten vaihteessa, kun pohjoisimmat rakennukset, hotelli ja Sanomatalo valmistuivat. ”Aukioita reunustavat rakennusrivistöt ovat ehyet ja molemmat aukiot siten valmiiksi rakennetut”.

Rautatieasemalle Kaivokatua ja Postikatua pitkin avautuvat näkymälinjat ovat kaupunkikuvallisesti hyvin merkittäviä ja Helsingille tunnusomaisia. Lisäksi Töölönlahdenkadun suuntainen näkymä kohti Töölönlahtea on arvokas uusi näkymälinja. Näkymien kannalta ongelmakohta on metron ja asematunnelin sisäänkäyntipaviljonki, joka erityisesti Kaivotalon suunnasta, mutta myös muualta, tultaessa peittää tärkeitä näkymiä.

Postikadulla kasvava lehmusrivi on peräisin 1900-luvun puolivälin tienoilta ja sen kaupunkikuvallista merkitystä lisää se, että se kehystää yhtä alueen tärkeimmistä näkymälinjoista Mannerheimintieltä rautatieasemalle.

Asema-aukio on pinnoitettu tyylikkäästi punagraniitilla, jonka erilaiset kivikoot, ladonnat ja pintakäsittelytavat sekä hienovaraiset tasoerot osoittavat eri toimintojen sijoittumisen aukiotilassa suhteellisen toimivasti.

Alueet ovat tällä hetkellä pääosin autoliikenteen eri muotojen hallinnassa. Elielinaukiolle sijoittuu tällä hetkellä bussiterminaali sekä paikoitusalue Postitalon edustalla. Asema-aukiolle sijoittuvat taksien saattoliikennealue sekä ramppi Elielin pysäköintilaitokseen.

Säilyneisyyskaavio

Säilyneisyyskaavio 2020



Hävinnyt lehtipuu

Historiallista kaupunkikennettä ja koordinaatistoa



Säilyneisyyskaavio. Arkkitehtitoimisto R Schnitzler / Vilhelm Helander, Juha Leiviskä, arkkitehdit SAFA, 2020.

Tila-analyyssikaavio



Tila-analyysi. Arkkitehtitoimisto R Schnitzler / Vilhelm Helander, Juha Leiviskä, arkkitehdit SAFA 2020.

Alueen jatkosuunnittelun tavoitteet Voimassa olevan asemakaavan selostuksessa esitetyt julkisen kaupunkitilan suunnittelun tavoitteet on niin 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 ajan kohtaisina ja tavoiteltavina. Kävelykeskustan edellytyksiä on mahdollista vahvistaa, ja 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.

VR:n varastomakasiinin rakennushistoriallinen selvitys

Varastomakasiini ja siihen liittynyt veturitalli (myöhemmin purettu) on valmistunut vuonna 1910 yhtäaikaaisesti VR:n hallintorakennusliiven 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 ennakoivissa 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 suuri-suuntaisia suunnitelmia uhmaten edes osa rakennusta eli sen asema-aukiota rajaava, alun alkaen varastoiksi ja toimistoiksi rakennettu osa on säilynyt näihin päiviin asti edustaen siten viimeisenä jäänteinä VR:n suurta konepaja- ja varastoaluetta. Lisäksi rakennuksen ”vino” länsisivu on ainoa muistuma aiemmasta, kadonneesta kaupungin koordinaatistosta tällä alueella.

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

Rakennuksen arvot

Kulttuurihistorialliset arvot Entinen rautateiden varastomakasiini, nykyisin siinä toimivan Vltava-ravintolan nimellä tunnettu rakennus, sijaitsee strategisesti erityisen tärkeällä paikalla VR:n entisen konepajaalueen 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 mittakaavan 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.

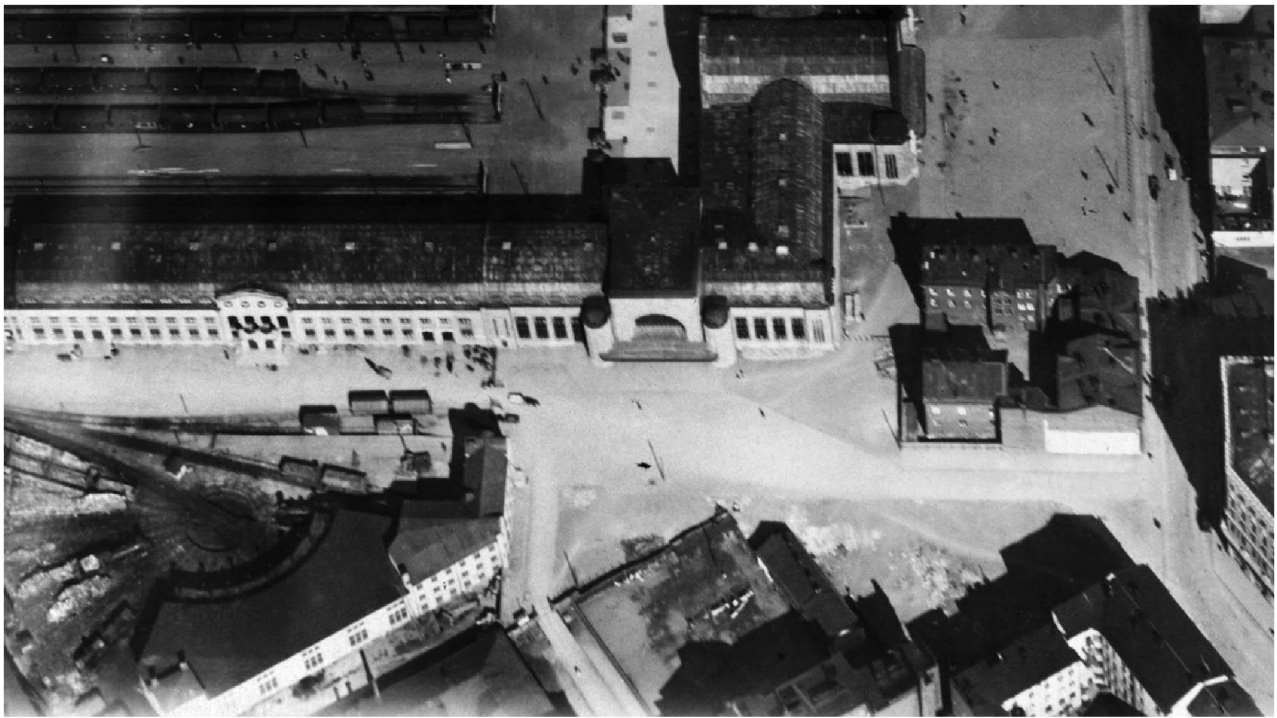
Etelä- ja lounaissivu rajasivat alusta lähtien julkista kaupunkitilaa, mutta itäinen julkisivu sen sijaan suuntautui pitkään kohti junaraiteita ja pikatavara-asemalle johtavaa puolijulkista kadunomaista tilaa. Nykyisin julkisivun säilynyt osa reunustaa asemarakennuksen kanssa junalaitureille johtavaa 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 palomuurina 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 sisäpuutteet 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.

(VR:n varastomakasiinin rakennushistoriallinen selvitys: Arkkitehtitoimisto R Schnitzler / Vilhelm Helander, Juha Leiviskä, arkkitehdit SAFA)



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



Vltava -rakennus. Arkkitehtitoimisto R Schnitzler / Vilhelm Helander, Juha Leiviskä, arkkitehdit SAFA 2020.

Kyselyselvitysten analyysi

Elielinaukio ja Asema-aukio ovat osa keskustan tärkeimpiä jalankulkuyhteyksiä. Rautatieasemanseutu on kaupungin merkittävin joukkoliikenteen solmukohta ja vaihtopaikka. Rautatieaseman ympäristö palvelee joukkoliikennematkustajia. Alueelle saapumisen ja eri liikennevälineiden välillä vaihtamisen pitäisi olla mahdollisimman sujuvaa.

Merkittävät hyötykävelyreitit kulkevat Asema-aukion ja Elielinaukion läpi ja Kampin keskuksen ja rautatieaseman välillä. Kaivopuiston, Esplanadin ja Keskuskadun sekä Töölönlahden virkistyskävelyreitit kohtaavat rautatieaseman ympäristössä. Selkeät hyöty- ja virkistysreitit katkeavat Kaivokadun ja Asema-aukion sekamelskaan. Esteettömien yhteyksien rajallisuus koetaan epätasa-arvoisena, ja Asema-aukion metron sisäänkäyntirakennuksen lähiympäristö ja hissit ahtaina, epämiellyttävinä ja likaisina.

Asemanseudun pyöräreittejä leimaa epäjätkuvuus, ahtaus ja epäselvyydet väistämssäännöissä tai ajo-oikeudessa. Reitit mutkittelevat, katkeilevat ja muuttavat muotoaan tiuhaan. Aseman seudulla on useita kohtia, joissa on epäselvää jalankulkijoille ja pyöräilijöille, kuka tilassa saa liikkua ja kenellä on etuoikeus. Ajokaistojen vaatima tila suhteessa muille kulkumuodoille jäävään tilaan kerääpaljon kritiikkiä aineistossa. Erityisesti autoilla on liikaa tilaa ottaen huomioon auto- ja jalankulkijamäärien suhteet. Kokemus epätasa-arvoisesta tilanjaosta koskee myös pysäköinnille varattua tilaa. Taksit käyttävät vilkasta jalankulkuyhteyttä aseman länsio- vian edustalla oikoreittinä Elielinaukiolta Asema-aukiolle, sekä toisin päin. Tämä aiheuttaa vaaratilanteita jalankulkijoille. Aseman

länsisiivessä sijaitsevien liiketilojen sekä Vltavan huoltoliikenne tapahtuu Asema-auki- on ja Elielinaukion jalankulkualueita hyväksi käyttäen. Huoltoajoneuvoja on pysäköitynä aseman länsio- vian edustalla vilkkaimman jalankulkuyhteyden kohdalla, minkä takia jalankulkijat joutuvat väistelemään jalan- kulkualueille pysäköityjä tai niille yllättäen nousevia autoja. Helpon löydettävyyden ja tunnistettavuuden ansiosta erityisesti aseman ovien läheisyyteen voidaan sopia tapaamispaikka, mutta harva jää alueelle tapaamishetkeä pidemmäksi aikaa. Alueella on likaista ja nuhuista, meluisaa ja huono ilmanlaatu. Aluetta kokonaisuutena leimaa oleskelupaikkojen ja istumismahdollisuuksien puute, eikä Elielin- tai Asema-aukioita nimistään huolimatta koeta aukioina.

Mahdollisuudet ja uhat

Merkittävimmät löydökset on koottu heiseen kaavioon, jossa on haarukoitu aineistosta nousevia alueen vahvuuksia ja heikkouksia, eli mikä on jo nyt hyvin, ja mitä ongelmia tai haittoja alueella esiintyy. Edellä esiteltäisiin alueen tavoitteisiin peilaten on nostettu esiin tulevaisuuden kehityssuuntia alueen mahdollisuuksien ja uhkien kautta. Mahdollisuudet esittelevät alueen potentiaalin, ja uhkissa on pohdittu, millaisia esteitä voi muodostua tavoitteiden saavuttamiselle.

(Elävä Elielinaukio ja Asema-aukio - Elielinaukion ja Asema-aukion kyselyaineistojen yhteenveto, analysointi ja tulosten raportointi Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik Oy)

MITÄ ON?

Vahvuudet

- Rautatieasema on Helsingin käyntikortti
→ monet saapuvat kaupunkiin ensimmäisenä tänne
- Hyvät yhteydet kaikkialta ja kaikkialle julkisilla liikennevälineillä
- Tärkeiden hyöty- ja virkistysreittien solmukohta ja risteämissaikka
- Sijainti merkittävien kulttuuri-, kauppa- ja virkistysalueiden läheisyydessä
- Alueella liikkuu aina paljon ihmisiä ja se on aina vilkas
- Lisääntyneet ja lisääntyvät jalankulkijamäärät, ei vaaraa autoitumisesta
- Kulttuurit ja kaikki erilaiset ihmiset kohtaavat
- Alueen aktiivisuus kaikkina vuorokaudenaikoina lisää turvallisuutta
→ kadun valvojat
- Pääosin laadukkaat pinnoitteet
- Kaunis asemarakennus, hienoa arkkitehtuuria



Mahdollisuudet

- Alueen kehittäminen luo Helsingille arvoisensa, laadukkaan ensivaikutelman ja "käyntikortin"
- Alueen kehittäminen muodostaa puuttuvan linkin virkistysreittien välille
- Selkeytyvät liikennejärjestelyt helpottavat liikennettä ja sujuvoittavat vaihtoyhteyksiä eri liikennemuotojen välillä
- Viihtyisästä alueesta aivan keskustassa muodostuu kaikkien kaupunkilaisten kohtaamis- ja oleskelupaikka
- Auto liikenteen vähentäminen yhdessä kasvillisuuden lisäämisen kanssa parantaa ilmanlaatua ja melunhallintaa
- Julkisen tilan vapauttaminen kaikkien kaupunkilaisten käyttöön luo paljon lisäarvoa kaikille kaupunkilaisille
- Jalankulkijalle voidaan antaa prioriteetti, enemmän tilaa ja turvallisempi liikkumisympäristö yhdessä Helsingin vilkkaimmista jalankulun paikoista
- Liikennejärjestelyiden uudelleenorganisointi vapauttaa harvoin tarjoutuvaa tilaa lisärakentamiseen aivan kaupungin keskustassa

Heikkoudet

- Hyöty- ja virkistysreitit katkeavat asemanseudulla
- Epäselvät ja mutkikkaat julkisen liikenteen vaihtoyhteydet
- Tilanpuute suhteessa jalankulkijamääriin, erityisesti Asema-aukiolla
- Jalankulkijoiden pysähtymispaikkojen puute
- Muiden ihmisten käytöksestä johtuva turvattomuus
- Konfliktit eri liikennemuotojen välillä
→ liikennejärjestelyjen sekavuudesta johtuva turvattomuus
- Alueen ilmanlaatu on huono, ja siellä on melua, likaista ja nuhuista
- Alueelta puuttuvat pehmentävät elementit (esim. kasvillisuus)
- Maantasokerrosten sisäänkäyntien ja ikkunoiden välit ovat pitkiä tai ikkunat on telpattu umpeen, mikä tekee julkisista sulkeutuneita
- Osa arkkitehtuurista huonolaatuista, mikä luo tylsää ja epävihiyisää ympäristöä

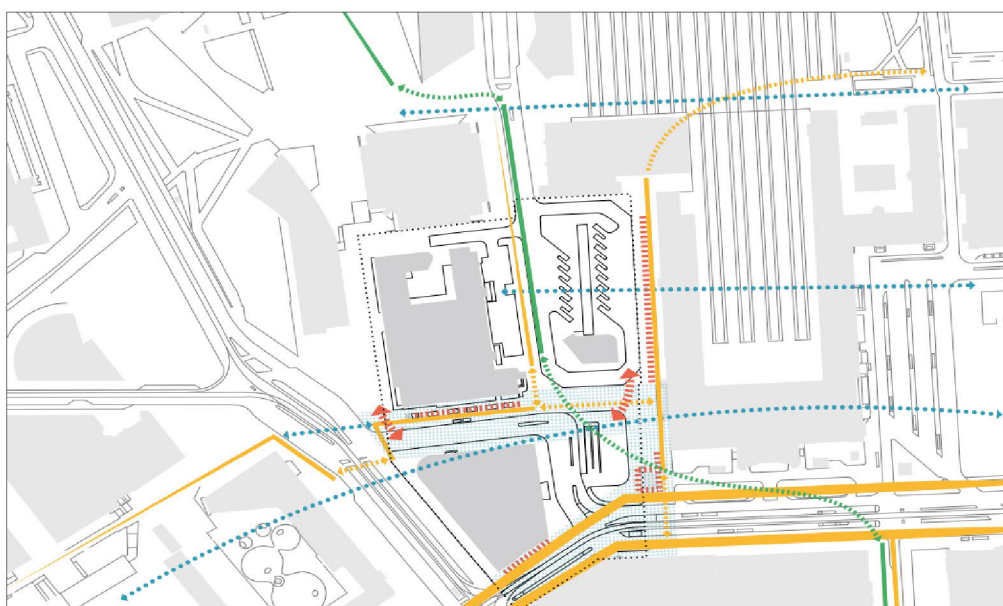


Uhat

- Suuret ja jatkuvasti kasvavat jalankulkijamäärät eivät saa riittävästi huomiota ulkotilojen ja liikenteen suunnittelussa ja jalankululle ei jää riittävästi tilaa
- Uusien kulkumuotojen vaatima tila otetaan valmiiksi ruuhkaisilta ja kasvavilta kulkumuodoilta
- Uudet pikaraitiovaunun päätepysäkit sijoitetaan päärautatieaseman eteen, ja aikatauluja tasaavat vaunut estävät selkeät ja sujuvat kävely-yhteydet
- Alueella liikkuvien ihmisten runsaus kääntyy "kadunvalvojista" anonyymeiksi ohikulkijoiksi -> turvattomuus lisääntyy
- Asema-aukion kaupunkikuvallista ja kulttuurihistoriallista merkitystä ja roolia ei ymmärretä -> päärautatieasema jää uudisrakennusten ja koihin
- Lisärakentamisen ohjaajaksi pääsee ahneus ja rakennusoikeuden tavoittemäärästä muodostuu epärealistinen. Uudisrakennuksista tulee liian suuria, aukiot rakennetaan tukkoon ja tilat rakennusten välissä jäävät ahtaiksi
- Uudisrakentamisen valvonta epäonnistuu tai rakentamisen laatuavoitteet ovat kunnianhimoittomat, ja tuloksesta ei tule paikkaansa nähden riittävän laadukasta
- Ulkotilojen laatu ei parane rakentamisen myötä. Täydennysrakentaminen muuttaa alueen läpikulkuyhteydet kellonaikarajoitetuiksi ja yksityisomisteluksi. Sujuva liikkuminen alueen läpi käy mahdolltomaksi ja aukioloaikojen ulkopuolella syntyy umpikujia, joissa ei ole jalankulkijoita -> alueen turvattomuus lisääntyy

MITÄ VOISI OLLA?

Kyselyaineistojen nelikenttä. Arkkitehtitoimisto Harris - Kjisik Oy, 2019.



- MERKITTÄVÄ HYÖTYREITTI
- MUU MERKITTÄVÄ HYÖTYREITTI
- ONGELMALLINEN YHTEYS
- MERKITTÄVÄ VIRKISTYSREITTI
- ONGELMALLINEN YHTEYS
- VAARA, AUTOT OIKAISSEVAT JALANKULU-ALUEEN YLI
- AHDAS KOHTA
- UUSI YHTEYSTIE
- KÄVELYKATUTOIVE

Koettu ympäristö. Arkkitehtitoimisto Harris - Kjisik Oy, 2019.

Alueen kaupallinen selvitys

Elielin- ja Asema-aukion kehityshankkeelle asetetut tavoitteet merkittävästä toimitilojen lisärakentamisesta sekä kävelyn edellytysten merkittävästä parantamisesta ovat yhtenevät yleiskaavan ja kaupunkistrategian aluetta koskevien tavoitteiden kanssa.

Alueen sijainti Helsingin ydinkeskustassa keskeisellä paikalla on useimpien keskustatoimintojen sijoittumisen kannalta Suomen halutuin. Helsingin ja koko pääkaupunkiseudun vahva väestönkasvu sekä entisestään paranevat jo nykyisellään Suomen parhaat joukkoliikenneyhteydet antavat erinomaiset lähtökohdat kehittää alueelle kokonaisuus, joka elävöittää ja eheyttää kaupunkirakennetta, sekä vahvistaa keskustaa työpaikka-alueena ja kaupan monipuolisimpana keskittymänä.

Kehityshanke tarjoaa harvinaisen mahdollisuuden lisätä keskustan toimitilakantaa uudisrakentamisen kautta. Toimistotilapainotteisena hanke palvelee erityisesti yleiskaavan tavoitetta kaupunkituottavuuden kasvattamisesta nykyisten ja erityisesti keskustan työpaikka-alueen vahvistamisen ja työpaikkatiheyden lisäämisen kautta luoden edellytyksiä kasautumisetujen kehittymiselle.

Toimintokohtainen markkinakatsaus osoittaa, että kysyntäperusteiset lähtökohdat toimisto-, hotelli- ja liiketilojen kehittämiseksi ovat alueella erittäin hyvät, vaikkakin seudullinen kilpailutilanne etenkin liiketilamarkkinoilla on kiristynyt merkittävästi uusien suuren kokoluokan kauppakeskusten

valmistumisten myötä. Seudun ennustettu voimakas ostovoiman kasvu kuitenkin lisää kysyntää tuntuvasti luoden hyvät lähtökohdat myös merkittävälle liiketilakehitykselle keskustassa kehityshankkeen usean vuoden aikajänteellä.

Alueen elävöittämiseksi hankkeen toiminnallisen konseptin suunnittelussa on huomioitava mahdollisimman laajasti eri keskustassa asioivat kohderyhmät. Kohteeseen on sisällytettävä julkisuusasteeltaan sekä rahankäytön olettamaltaan monipuolisesti erilaisia toimintoja sekä huomioitava niiden sijoitteluun liittyvät kaupalliset lainalaisuudet, jotta kohde palvelee kaupunkilaisia mahdollisimman monipuolisesti ja vahvistaa myös keskustan kaupan rakennetta ja elinvoimaisuutta. Erityisesti katutason tiloihin tulee sijoittaa muuntojoustavaa liiketilaa monipuolisille kaupunkielämää aktivoiville toiminnoille, kuten kahviloille, ravintoloille ja monipuolisille kaupallisille palveluille.

Alueelle toteutettava toimintosisällöltään monipuolinen rakentaminen kytkee onnistuessaan nykyiset alueen toiminnot yhteen jalankulkijalle miellyttävällä ja turvallisella tavalla laajentaen keskustan toimivia jalankulkualueita ja parantaen keskustan vetovoimaisuutta kokonaisvaltaisesti.

(Elielin- ja Asema-aukion asemakaavan kaupallinenselvitys
Realidea Oy)

