Helsinki

Hakaniementori

Kaupunkirakenne- ja ympäristöhistoriaselvitys

Kaupunkiympäristön julkaisuja 2021:8

Tilaaja:	Helsingin kaupunki / Kaupunkiympäristö / Asemakaavoitus
Vastuuhenkilö:	Perttu Pulkka, puh. 09 310 37465
Teksti:	Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy & Arkkitehtitoimisto Okulus Oy
Taitto:	Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy & Arkkitehtitoimisto Okulus Oy
Kartta-aineisto:	© Kaupunkimittausosasto, Helsinki
Valokuvat ja kartat:	Historialliset valokuvat ja kartat ks. lähdeluettelo Nykytilan valokuvat: Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy & Arkkitehtitoimisto Okulus Oy Visualisoinnit: Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy & Arkkitehtitoimisto Okulus Oy
ISBN:	ISBN: 978-952-331-922-6 (verkkojulkaisu)
ISSN:	ISSN: 2489-4230 (verkkojulkaisu)
Etukannen kuva:	Pallonmyyjäpoikia Hakaniementorilla Vapun tienoilla vuonna 1952. Kuva: Okkola, MV.
Takakannen kuva:	Liikennettä Siltasaarenkadulla vuonna 1960. Kuva: Eino Heinonen. HKM.

Helsinki

HAKANIEMENTORI

Kaupunkirakenne- ja ympäristöhistoriaselvitys

Kaupunkiympäristön julkaisuja 2021:8

Sisällysluettelo

Johdanto 5

Alueen sijainti ja suunnittelutilanne .. 7

Suojelutilanne 9

Yleiskaavat 9

Asemakaavat 11

Nimistö 13

Historia 15

Historian varhaiset vaiheet 17

1600...1900 19

1870...1900 37

1897...1910 43

1910...1930 51

1930...1945 69

1945...1969 83

1970...1990 119

1990...2010 139

Toriaukion vaiheet ja kaupankäynnin sijoittuminen 144

Alueen osatekijät 147

Torikauppa 149

Julkisivujen sukkessio - materiaali, ikä ja väri 161

Mainoslaitteiden Hakaniemi 169

Valaistus, kalusteet ja varusteet 177

Hakaniemenpuisto ja puurivit 189

Puuryhmät ja puurivit 189

Muut istutukset 192

Hakaniemenpuisto 194

Hakaniementorin geometria 199

Alueen nykytila ja säilyneisyys 203

Tilasommitelman yleispiirteet 205

Materiaalit 205

Liikenne 211

Ajoitus 213

Hävinneet elementit 217

Liittyminen ympäristöön 219

Arvoja 225

Alueen arvoja ja ominaispiirteitä 227

Hakaniementori on iso tila 229

Hakaniementori on elävä ja pitkäperinteinen kauppapaikka 233

Halli on osa toria 237

Hakaniemen liike on jatkuvaa 241

Pitkät näkymät, laajat yhteydet 245

Hakaniemenpuisto ja katupuut 249

Hakaniemi on kaikkien 253

Lähteet ja kirjallisuus 258

Viitteet 260

Kuvailulehti 263

Liitteet 1

Näkymä Kallion kirkon tornista Siltasaarenkatua pitkin etelään. Erico, 1919, HKM.

Johdanto

Tämä selvitys koskee Helsingissä Kallion kaupunginosassa sijaitsevaa kohdealuetta, johon kuuluvat Hakaniementori ja siihen liittyvä Hakaniemenpuiston toripuistikko sekä näihin liittyvät katualueet.

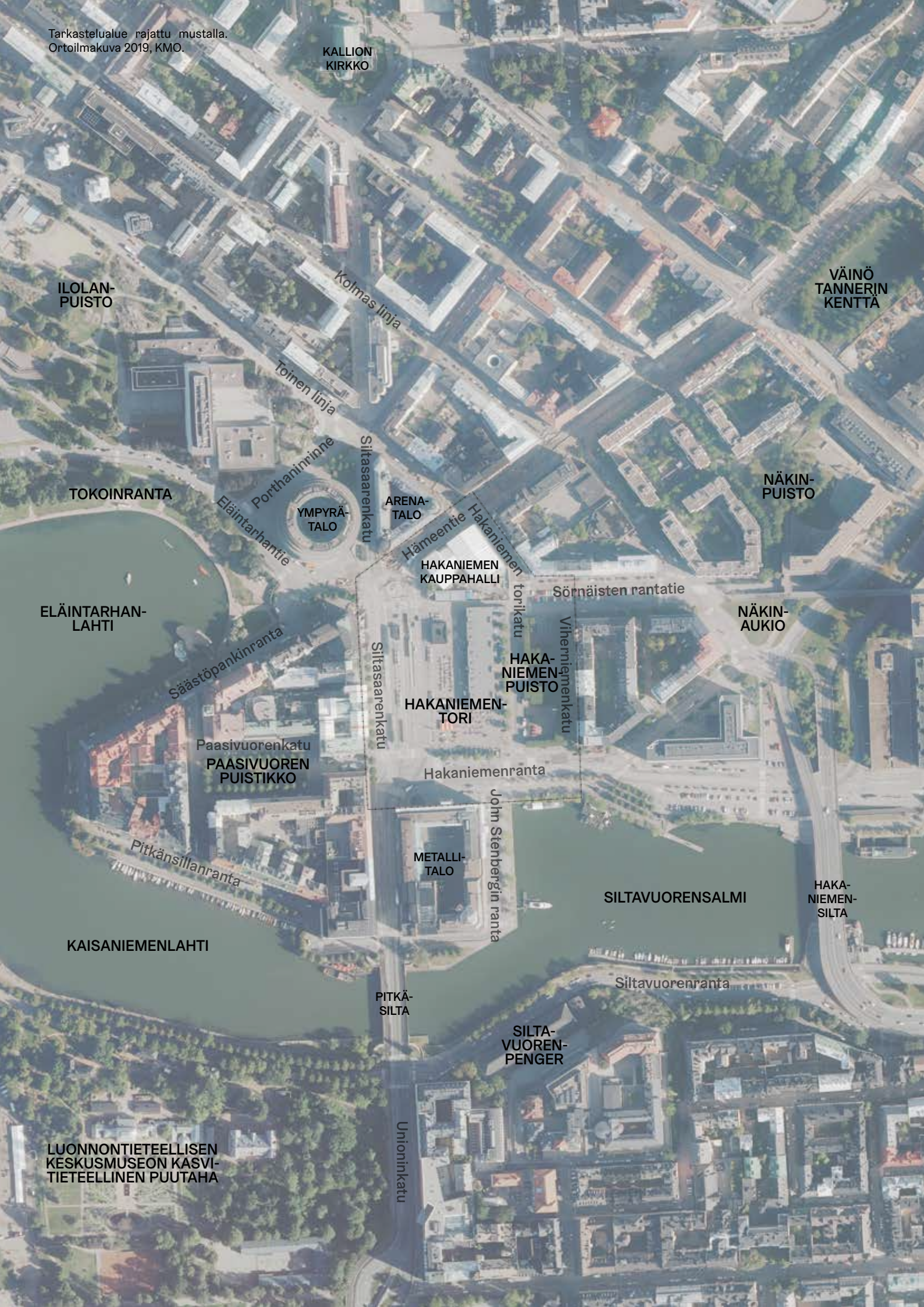
Hakaniementorin rakentamisen voidaan katsoa alkaneen vuonna 1886, kun Hakaniemenlahden täyttö- ja tasoitustyöt alkoivat. Yksitoista vuotta myöhemmin vuonna 1897 virallinen torikauppa alueella alkoi. Nimi seurasi hieman perässä, kun vuonna 1909 vahvistettiin nimet Hagnäs torg – Hakaniementori. Kauppahalli torin pohjoislaidalle valmistui vuonna 1914.

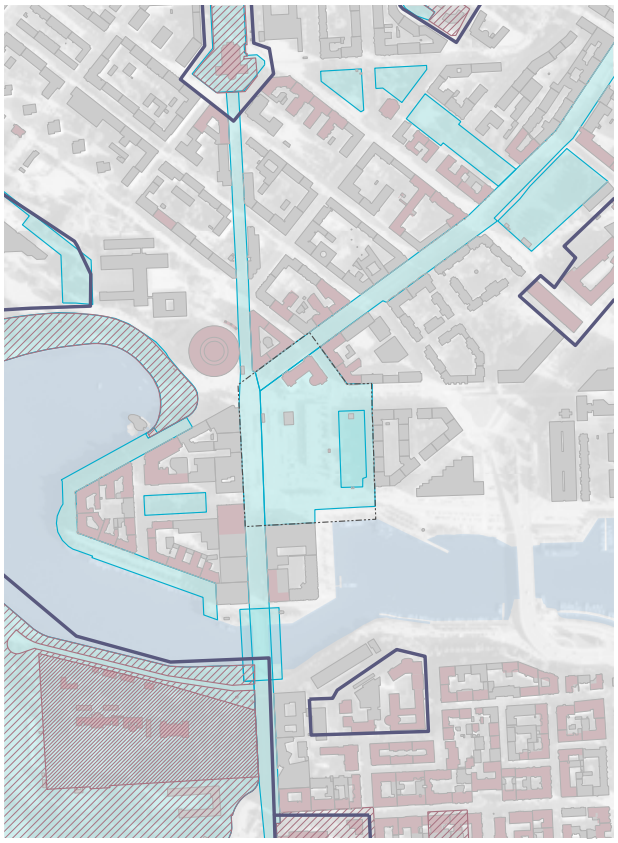
1960-luvulla tehtiin suuri torin uudelleenjärjestely moottoriliikenteen sujuvuuden ehdoilla. Samalla toripinta asvaltoitiin ja alueen itäreunaan perustettiin Hakaniemenpuisto. Metron rakentamisen myötä tehtiin seuraava suuri uudelleenjärjestely 1970- ja -80-lukujen vaihteessa. Hakaniemen hallin eteläpuolella kulkenut Sörnäisten rantatien osa liitettiin toriin ja koko torialue pinnoitettiin nupukiveyksellä. Hakaniemenpuistoa laajennettiin pohjoiseen entisen huoltoaseman tontille. Alueen nykyasu on pääosin peräisin tästä uudistuksesta. Viimeisin suuri muutos oli väliaikaisen kauppahallin pystytys torille vuonna 2017 Hakaniemen hallin remontin ajaksi. Hakaniementorin kaupunkirakenne- ja ympäristöhistoriaselvityksen tavoitteena on ollut dokumentoida alueen historiallisia kehitysvaiheita, kartoittaa sen nykytilaa sekä määrittää alueen arvot.

Selvitys on laadittu Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön toimialan asemakaavoitusosaston toimeksiannosta syksyn 2020 ja alkuvuoden 2021 aikana. Työn historiaselvityksen on tehnyt Arkkitehtitoimisto Okulus Oy ja nykytilan osuuden on laatinut Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy. Alueen arvoja ja haasteita käsittelevä osuus on työryhmän yhteistyössä kokoama. Työryhmään on kuulunut maisema-arkkitehdit Matti Liski, Lilja Palmgren sekä maisema-arkkitehtiylioppilaat Veera Soikkeli ja Elias Luoto, arkkitehdit Mikko Bonsdorff ja Kati Winterhalter sekä maisema-arkkitehtiylioppilas Juhana Havas. Työtä on valvonut ohjausryhmä, jonka jäseniä ovat olleet Perttu Pulkka ja Sakari Mentu, asemakaavoitus, Anu Lamminpää ja Oula Rahkonen, kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu, Pekka Nikulainen, liikennesuunnittelu sekä Johanna Björkman Helsingin kaupunginmuseosta.

1 Alueen sijainti ja suunnittelutilanne

Suojelutilanne 9
Yleiskaavat 9
Asemakaavat 11
Nimistö 13


Tarkastelualue rajattu mustalla.
Ortoilmakuva 2019, KMO.
KALLION KIRKKO
ILOLAN-PUISTO
Kolmas linja
VÄINÖ TANNERIN KENTTÄ
Toinen linja
Porthaninrinne
Siltasaarenkatu
TOKOINRANTA
Eläintarhantie
YMPYRÄ-TALO
ARENA-TALO
Hämeentie
Hakaniemen torikatu
NÄKIN-PUISTO
HAKANIEMEN KAUPPAHALLI
Sörnäisten rantatie
ELÄINTARHAN-LAHTI
NÄKIN-AUKIO
Säästöpankinranta
Siltasaarenkatu
HAKA-NIEMEN-PUISTO
Viherniemenkatu
HAKANIEMEN-TORI
Paasivuorenkatu
PAASIVUOREN PUISTIKKO
Hakaniemenranta
John Stenbergin ranta
Pitkänsillanranta
METALLI-TALO
SILTAVUORENSALMI
HAKA-NIEMEN-SILTA
KAISANIEMENLAHTI
Siltavuorenranta
PITKÄ-SILTA
SILTA-VUOREN-PENGER
Unioninkatu
LUONNONTIETEELLISEN KESKUSMUSEON KASVI-TIETEELLINEN PUUTAHA



SUOJELUALUEET JA ARVO-INVENTOINTIKOHTEET

Pohjakartta-aineisto KMO.

- Alue on kokonaisuudessaan maakunnallisesti arvokasta aluetta (Helsingin empire-keskusta ja kivikaupunki)
- Valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen alueet (Museovirasto, RKY 2009)
- Asemakaavassa suojellut alueet
- Asemakaavassa tai erityislailla suojellut rakennukset
- Arvoympäristöt Helsingin kaupunkiympäristön historiallisesti arvokkaiden yleisten alueiden rekisteriin kuuluvat alueet
- Vesialue
- Tarkastelualueen raja

Alueen sijainti ja suunnittelu-tilanne

Ympäristöhistoriallisen selvityksen kohdealueena on Hakaniementori ympäristöineen. Alue kuuluu Helsingin 11. kaupunginosaan Kallioon, Siltasaaren osa-alueeseen. Tarkastelualueeseen kuuluvat torin lisäksi Hakaniemenpuisto sekä toria rajaavat katutilat aina reunustaviin rakennuksiin saakka. Alue on Helsingin kaupungin omistuksessa, mutta osia siitä vuokrataan ulkopuolisille toimijoille. Selvitysalueen pinta-ala on noin 4,8 hehtaaria.

Suojelutilanne

Tarkastelualue kuuluu Helsingin empire-keskustan ja kivikaupungin maakunnallisesti arvokkaaseen kulttuuriympäristöön. Tori muodostaa itsessään arvoympäristön, minkä lisäksi sitä reunustavat Hämeentie sekä Unioninkatu-Siltasaarenkatu-akseli ovat erillisiä arvoympäristöjään. Alueen asemakaavalla suojeltuja rakennuksia ovat Hakaniemen kauppahalli sekä kioskirakennus torin itälaidalla. Lisäksi aluetta rajaavat etenkin pohjoisesta asemakaavalla suojellut rakennukset.

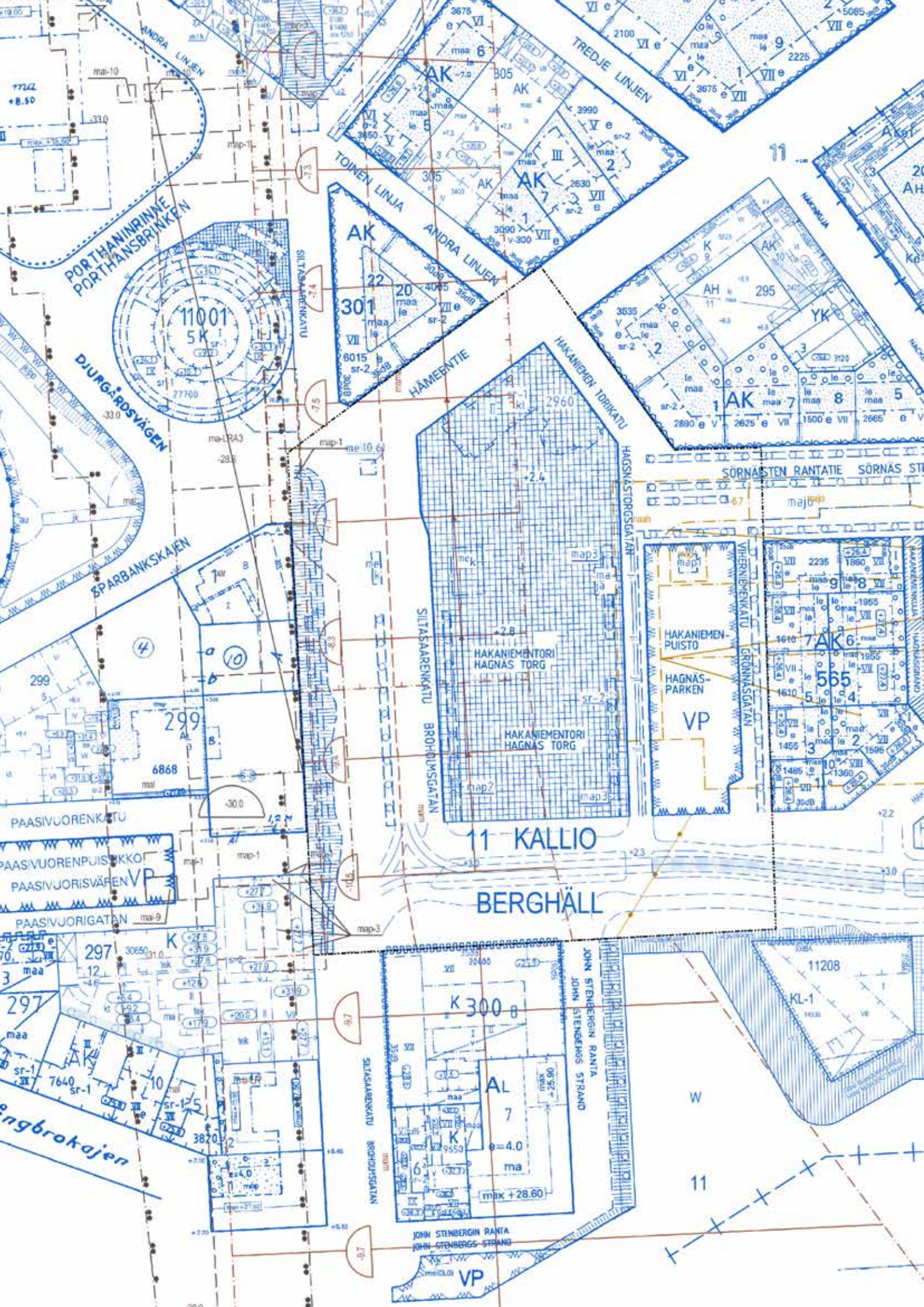
Yleiskaavat

Helsingin yleiskaavassa 2016 alue on merkitty liike- ja palvelukeskustaksi C1, jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena sekä kaupunkikulttuurin alueena. Rakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat osoitetaan pääosin liiketiloiksi. Ympäristö on kävelypainotteinen ja alue erottuu ympäristöstään tehokkaampana sekä toiminnallisesti monipuolisempana.

Hakaniemeen sijoittuu yleiskaavassa tärkeä liikenteellinen solmukohta. Alueen halki kulkevat raideliikenteen runkoyhteys, eli Hakaniemen tapauksessa sekä metro että Kruunusiltojen pikaraitiotie, ja maanalaisen Pisararadan rautatievaraus. Pikaraitiotien reittiä kulkee myös nopean pyöräilyn yhteys baana.

Maanalaisen yleiskaavan 2011 kartassa 11830/2 Hakaniemen torin alle sijoittuu laaja suunniteltu maanalainen tila. Lisäksi torin länsireunaa kulkevat nykyinen maanalainen liikennetunneli tiloineen sekä suunniteltu liikennetunneli. Torista itään sijoittuu laaja nykyinen maanalainen tila.

Sijainti keskellä yleiskaavan liike- ja palvelukeskustaa, useiden liikenneyhteyksien risteyskohdassa. Helsingin kaupunki, 2015.



ANDRA LINJEN
TREDJE LINJEN
TOINEN LINJA
ANDRA LINJEN
PORTHANINRINNE
PORTHANSBRINKEN
DJURGÅRDSVÄGEN
SILTASAARENKATU
HÄMEENTIE
HAKANIEMEN TORIKATU
HAGSNÄSTORGSGATAN
SÖRNÄSTEN RANTATIE
SÖRNÄS STR
SPARBANKSKAJEN
HAKANIEMENTORI
HAGNÄS TORG
HAKANIEMEN-
PUISTO
HAGNÄS-
PARKEN
VIHERNIEMENKATU
GRÖNNÄSGATAN
BROHOLMSGATAN
PAASIVUORENKATU
PAASIVUORENPUISTIKKO
PAASIVUORISVÄREN
PAASIVUORIGATAN
11 KALLIO
BERGHÄLL
JOHN STENBERGIN RANTA
JOHN STENBERGS STRAND
11

Ote Helsingin maanalaisesta yleiskaavasta, joka on tullut osittain voimaan vuonna 2011. Helsingin kaupunki.

Viereisellä sivulla ajantasa-asemakaava. Tarkastelualue mustalla katkoviivalla. Kartta-aineisto, KMO.

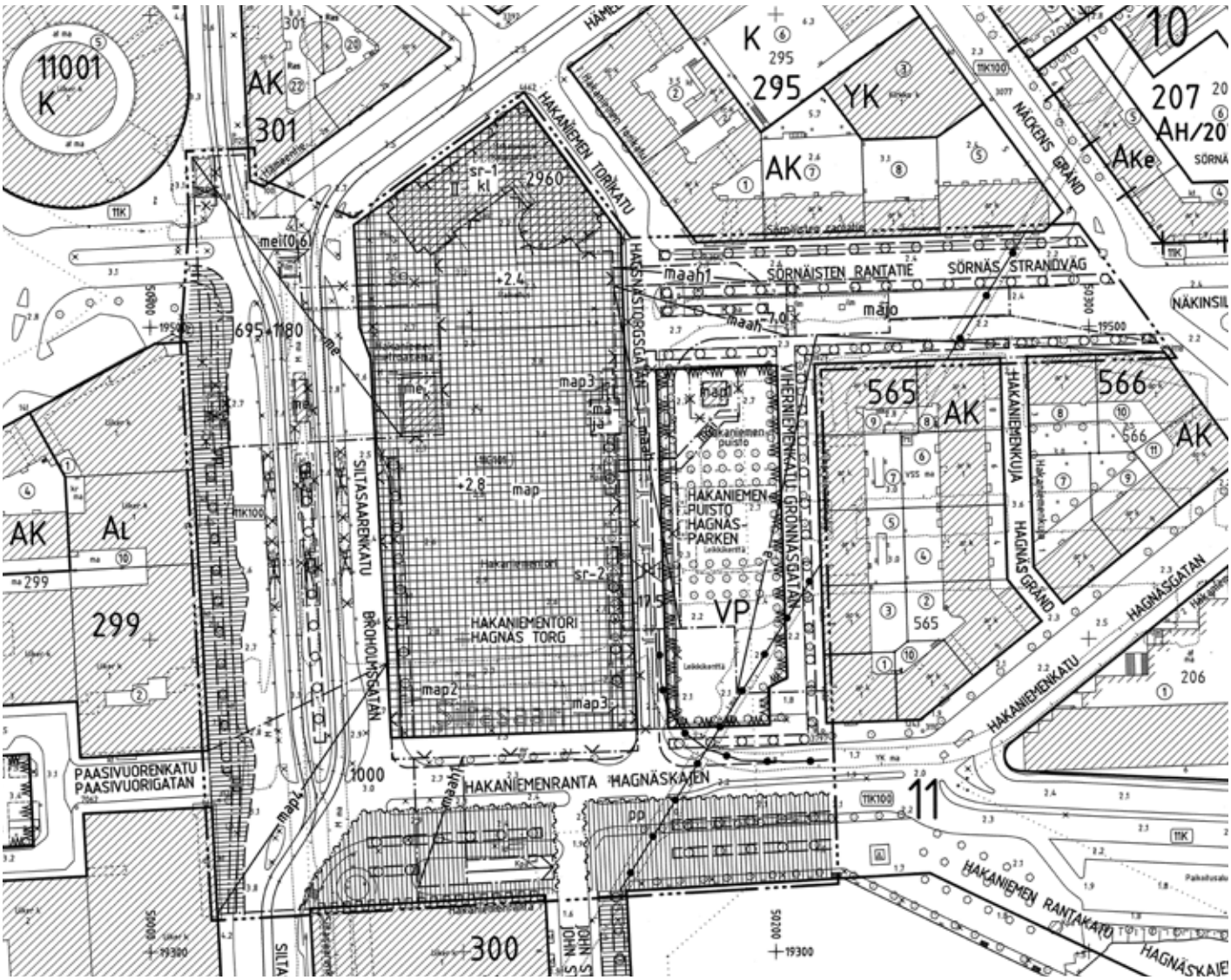
Asemakaava 11313 vuodelta 2005 kattaa Hakaniemen torin ja Hakaniemenpuiston. Hämeentien eteläosan asemakaava on peräisin vuodelta 1984 ja Hakaniemenrannan asemakaava on täydentynyt vuonna 2020. Helsingin kaupunki.

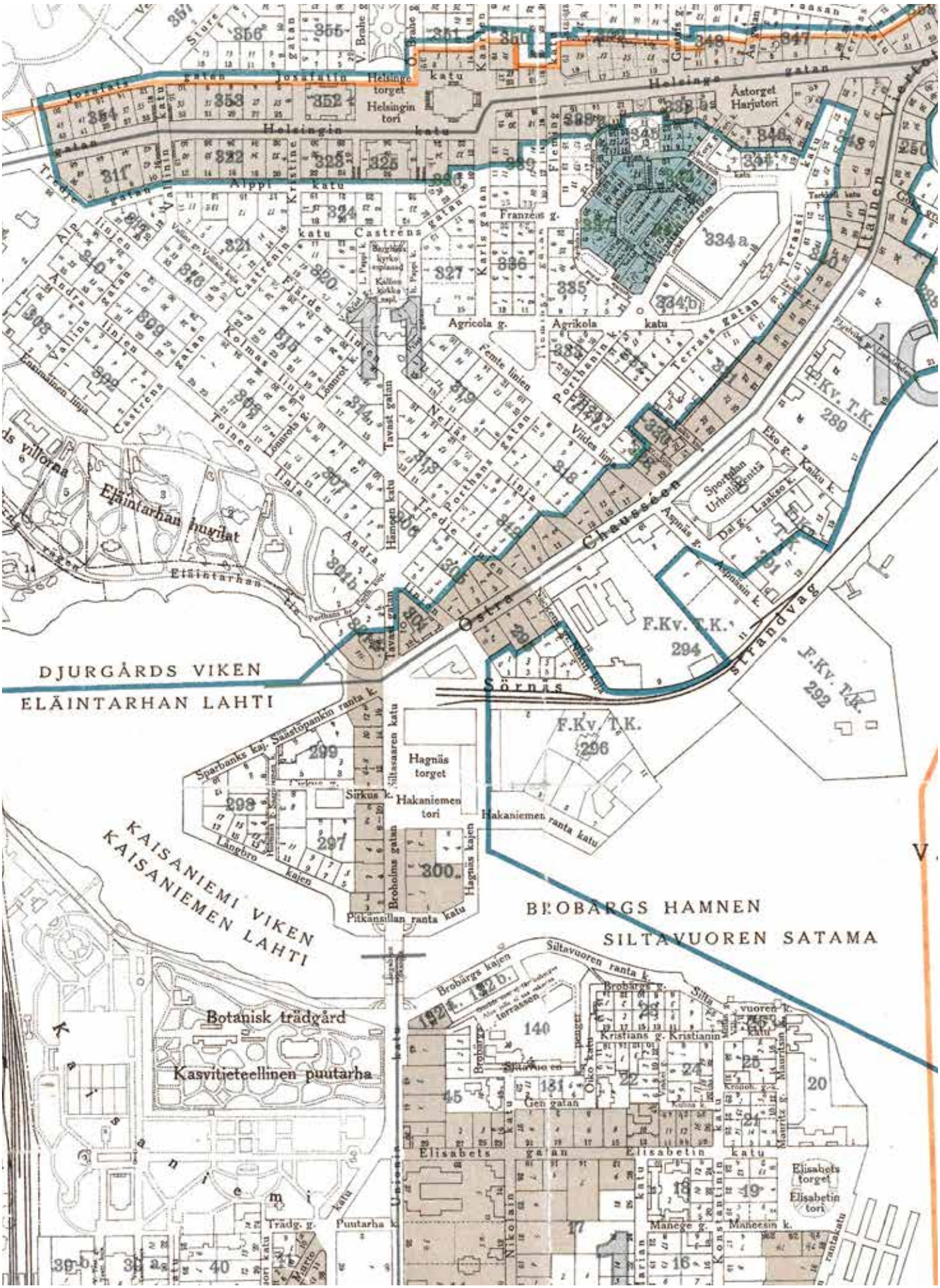
Uudessa, valmisteilla olevassa maanalaisessa yleiskaavassa Hakaniemen kohdalla on merkintä maanalaisten julkisten ja kaupallisten palveluiden sekä kävely-ympäristön kehittämisestä.

Asemakaavat

Voimassa olevia asemakaavoja on alueella yhteensä kolme ja maanalaisia asemakaavoja kaksi kappaletta. Vanhin maanpäällinen asemakaava on tullut voimaan vuonna 1984 ja kaksi muuta on hyväksytty vuosina 2005 ja 2020. Maanalaiset asemakaavat metrotunneliin ja Merihaan väestönsuojaan liittyen on hyväksytty vuosina 1970 ja 2001.

Voimassa olevissa asemakaavoissa alue on suurimmaksi osin merkitty katualueeksi sekä katuaukioksi/toriksi. Siltasaarenkadun jalkakäytävä on määritetty jalankululle varatuksi kaduksi. Hakaniemen torikadun eteläosa on joukkoliikenteelle merkitty katu ja Hakaniemenpuiston eteläpuolelta itään jatkuva alue on kaavoitettu rautatielle varatuksi katualueen osaksi. Hakaniemenpuisto on merkitty puistoalueeksi VP ja torin ympäristöön on määritetty useita säilyviä tai istutettavia puurivejä.





Hakaniemen ja ympäristön nimistö vuonna 1914. Kartta: Timo Meriluodon karttakokoelma.

Nimistö

Pitkänsillan pohjoispuolista manteretta kutsuttiin nimellä **Kenraalihaka** (Generalshagen). Tästä nimestä ovat lähtöisin kaikki alueelle sijoittuvat Haka-alkuiset paikannimet. Vuonna 1893 vahvistettiin asemakaava uuteen X kaupunginosaan, joka käsitti mantereeseen täyttämällä yhdistetyt **Ison ja Pienen Siltasaaren sekä Hakaniemen** alueen. Samalla vahvistettiin kadunnimistö. Se pohjautui tienoon vanhoihin paikannimiin ja sisälsi mm. nimet **Hagnäskajen**, **Aspnäsgatan**, **Broholmsgatan**, **Ekogatan** ja **Näckensgränd** (Hakaniemen-, Haapaniemen-, Siltasaaren- ja Kaikukatu, Näkinkuja). Asemakaavassa nimet olivat ruotsiksi ja lisäksi venäjäksi. Hakaniemessä, joka viime vuosisadan alussa kantoi nimeä **Generalshagen** (Kenraalinhaka) oli **Grönnäsin** tiiliruukki, josta puolestaan juontuu **Viherniemenkadun** nimi. **Hakaniementorin** virallinen asema vahvistui vuonna 1909, jolloin vahvistettiin nimet **Hagnäs torg – Hakaniementori.** Aiemmin 1890-luvulla toria kutsuttiin suomeksi nimellä **Hagnääsin tori.**

Hakaniemenkatu - Hagnisgatan, 1909
Vanhasta paikannimestä Hagnäs, mutta kadunnimenä käyttöön vasta vuoden 1922 jälkeen.

Hakaniemenkuja - Hagnisgränden,1909
Vanhasta paikannimestä Hagnäs, Hakaniemenkadun poikkikuja.

Hakaniemenranta - Hagnäskajen, 1893
Muodossa Hagnäskajen, vanhasta paikannimestä Hagnäs. Suom. nimeksi 1908 Hagnäsin rantakatu ja 1909 Hakaniemen rantakatu. Nykyinen suomenkielinen nimi vahvistettu 1928.

Hakaniemen silta - Hagnäs bro ko 1, 11, 1961,
Vanhan paikannimen Hakaniemi - Hagnäs mukaan, jonka alueella sillan toinen pää sijaitsee.

Hakaniemen tori - Hagnäs torg, 1893
Muodossa Hagnästorg, vanhasta paikannimestä Hagnäs. Suom. vastineena 1890-luvulla Hagnäsin tori. Jo 1909 vahvistettiin nimet Hagnästorg - Hakaniementori. Nykyiset nimiasut vahvistettu 1928.

Hakaniemi - Hagnäs
Hagnäs kuuluu niihin kaupungin vuokra-alueisiin, joita muodostettiin 1840-luvulla Pitkänsillan pohjoispuolelle. Tämä huvila-alue oli nykyisen Hakaniementorin itäpuolella, jossa 1700-luvun lopulla oli laidunhaka nimeltä Generalshagen. Tästä on peräisin alueen nimi Hagnäs, jonka suom. vastineena oli 1880-luvulla Hagnääsi ja 1909 lähtien Hakaniemi. Huvila-alueelle perustettiin 1853 konepaja, josta 1871 lähtien muodostui edelleenkin toimiva Stenbergin konetehdas. Alue jaettiin 1893 asunto- ja tehdaskortteleihin.

Siltasaarenkatu - Broholmsgatan, 1893
Muodossa Broholmsgatan, paikannimestä Broholmen. Suom. nimeksi vahvistettu 1909 Siltasaarenkatu. Kadun suoralle jatkolle nyk. Hakaniementorilta Kallion kirkolle vahvistettiin 1901 nimeksi Tavastgatan ja sen suomenkieliseksi vastineeksi 1909 Hämeenkatu. Rahatoimikamari ehdotti 1926 uutta yhtenäistä nimeä Yliopistonkatu – Universitetsgatan pitkälle katulinjalle Unioninkatu - Siltasaarenkatu - Hämeenkatu, mutta ehdotusta ei hyväksytty. Nimi Hämeenkatu poistettiin 1928 ja Siltasaarenkatu ulotettiin myös tämän katuosuuden nimeksi.

Viherniemenkatu - Grönnäsgatan, 1836
Paikan nimestä Grönnäs, joka mainitaan mm. 1760-luvun asiakirjoissa. Tämä nimi on vanhemmissa asiakirjoissa asussa Gräännäs ja on murteellinen muoto nimestä Grannäs (kuusiniemi).

Väritetty postikortti 1900-luvun alusta, jossa käytössä varhainen nimi *Hagnääsin tori.*

2 Historia

Historian varhaiset vaiheet 17

1600-1900: Hiirisaarista Hakaniemeksi 19

1870-1900: Kaavoitettu työväenkaupunki 37

1897-1910: Hakaniementori kauppapaikkana 43

1910-1930: Puotikylästä hallittuun kauppaan 51

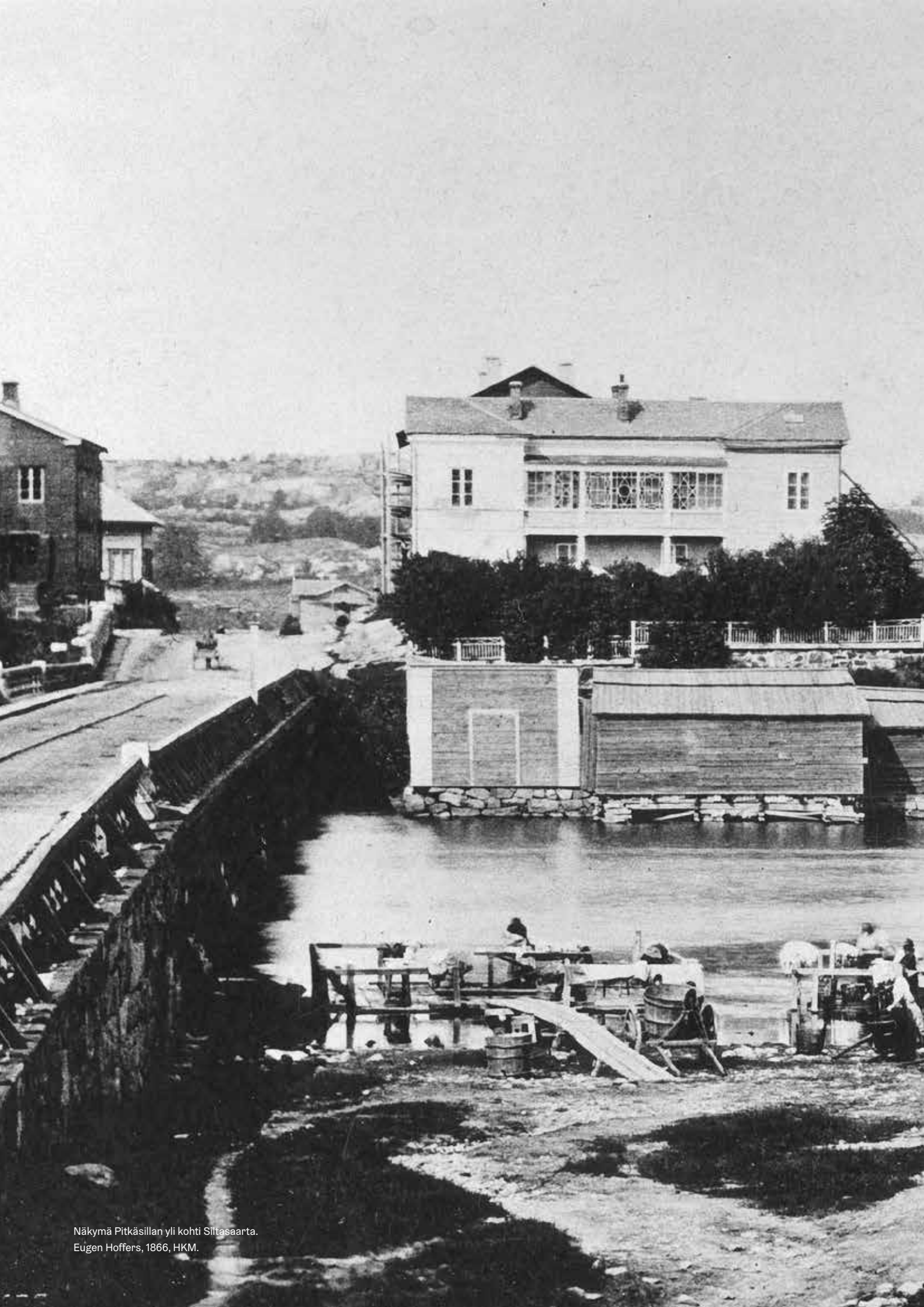
1930-1945: Suuria suunnitelmia ennen sotaa 69

1945-1969: Kohti modernia liikekeskustaa 83

1970-1990: Asfalttisaarekkeesta aukioksi 119

1990-2010: Kirpputorikaupungista kohti Eurooppaa 139

Toriaukion vaiheet ja kaupankäynnin sijoittuminen 145



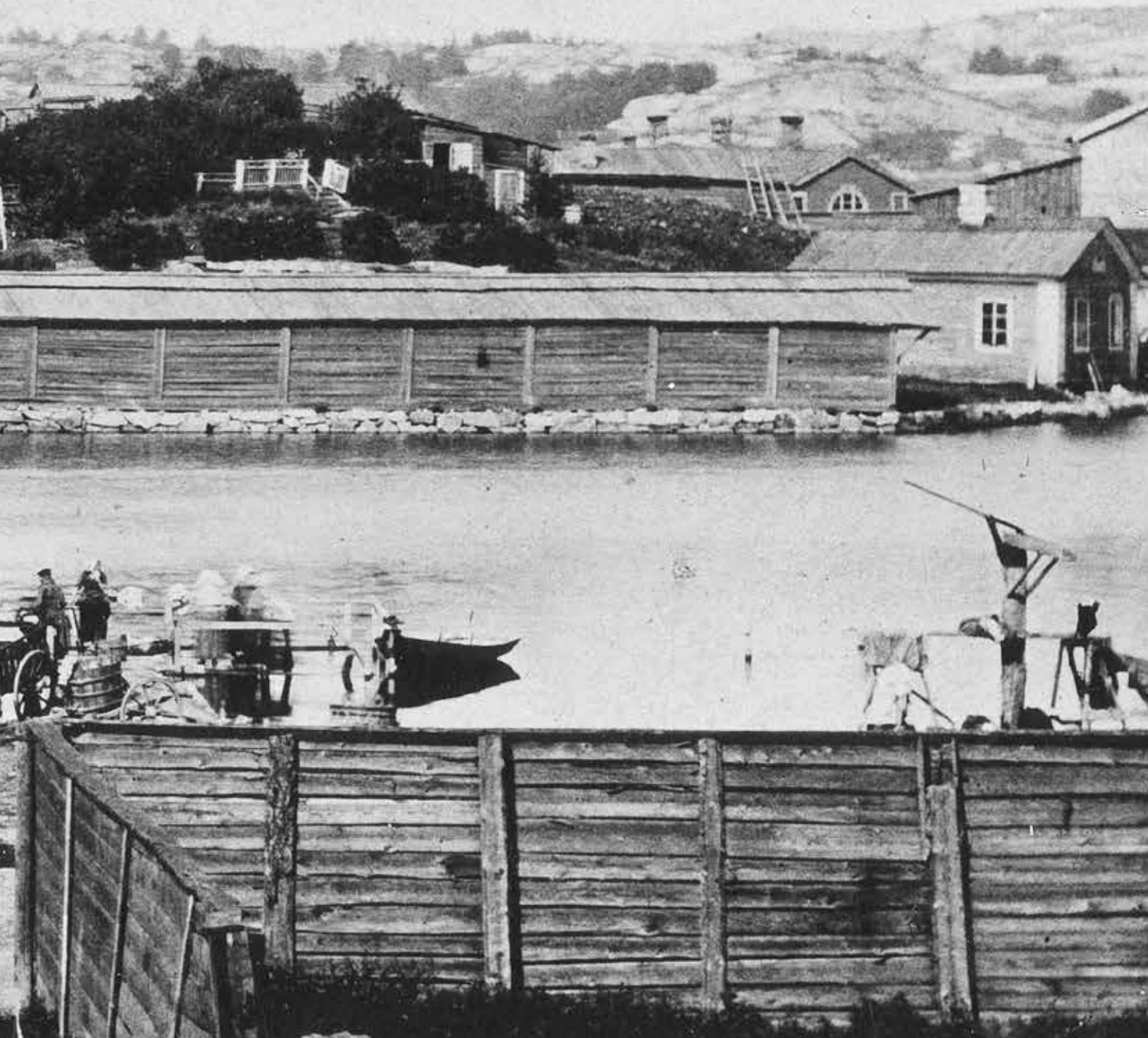
Näkymä Pitkäsillan yli kohti Siltasaarta.
Eugen Hoffers, 1866, HKM.

Historian varhaiset vaiheet

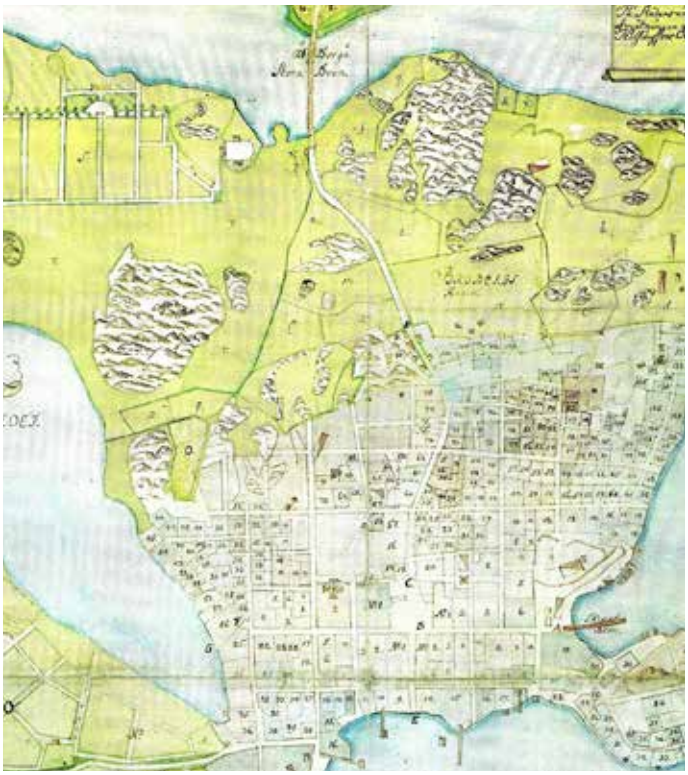
”Kun maaseudulle matkaaja vuosisata sitten saapui Unioninkatua pitkin kaupungista ulos, joutui hän kulkemaan korkean Siltavuoren ja sitä vastapäätä olevan yliopiston kasvitieteellisen puutarhan ohitse. Varsinainen kaupunki päättyi tähän ja matkalaisen oli pian pysähdyttävä. Hän oli tullut Hämeen tulliin, joka sijaitsi Isolla Siltasaarella. Iso Siltasaari oli sata vuotta sitten jo hiukan rakennettu. Siinä oli ensinnäkin kauppaneuvos Gaddin lautatarha ja pieni laivasilta sekä kauppaneuvoksen komea huvila. Tien ohessa suurten puitten siimeksessä nähtiin kaupungista tultaessa ensimmäisenä värjärimestari Lindströmin verstas ja seppä lisakki Kleinin paja. Näiden vieressä oli vielä vaunumaakarien oltermannin David Sandstenin verstas.

Siltasaarella oli aikaisemmin kaksi kapakkaa. Vuosisata sitten niitä oli enää vain yksi, nimittäin Gula Villan Keltainen Huvila. Saaren toinen kapakka, ylioppilaiden suosima Sparbanken, Säästöpankki, jonka nimen mukaan nykyinen Säästöpankinranta on nimensä saanut, oli tuolloin hiilikasana. Pienten peltosarkojen keskellä oli saaren laidassa peruukkimestari Langenin rakentama kivitalo, jossa oli hänen ”kylpylaitoksensa työtätekevän kansanluokan jäsenille. Siinä olivat Ison Siltasaaren rakennukset sata vuotta sitten. Kuljemme eteenpäin.”

Suomen Sosialidemokraatti 10.12.1950 no 333

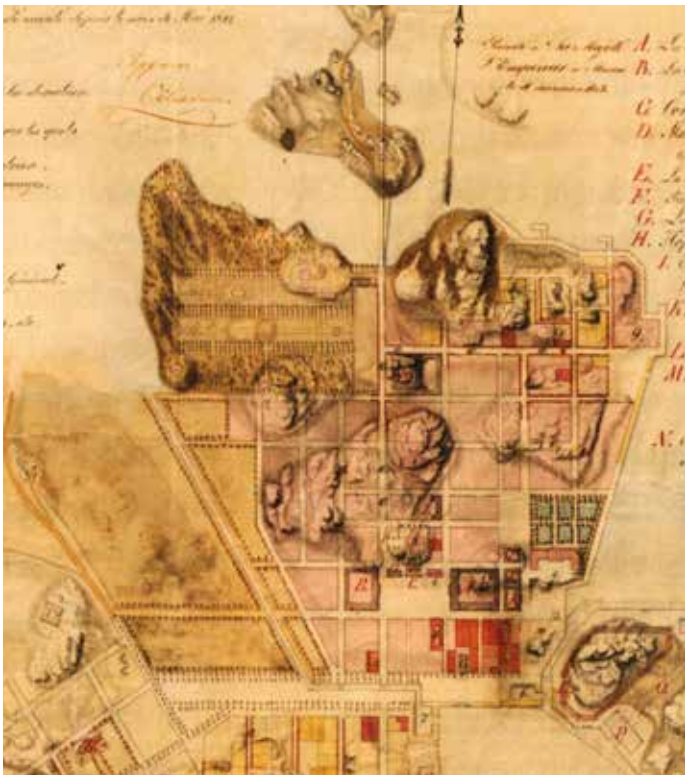


1763

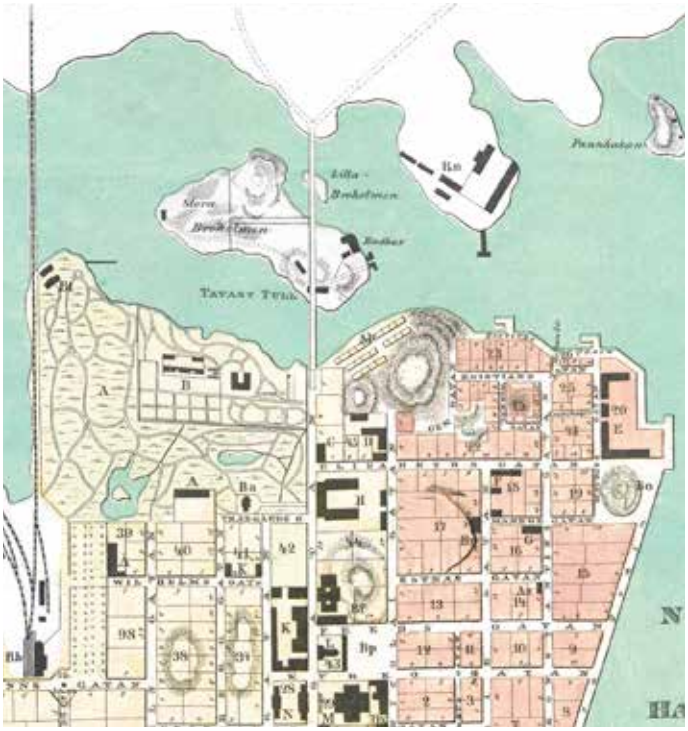


Vuoden 1763 kartassa näyttäytyy vielä epäsäännöllisen korttelirakenteen määrittelemä puukaupunki. Suorakulmaista, ideaalisuunnitelman mukaista kaavaa toteutui ainoastaan kaupungin eteläosiin, muualla rakennettu ympäristö väisteli ja myötäili maastonmuotoja. Oikealla Albrecht Ehrenströmin piirtämä Helsingin asemakaava, joka hyväksyttiin vuonna 1817. Timo Meriluodon karttakokoelma.

1817



1863

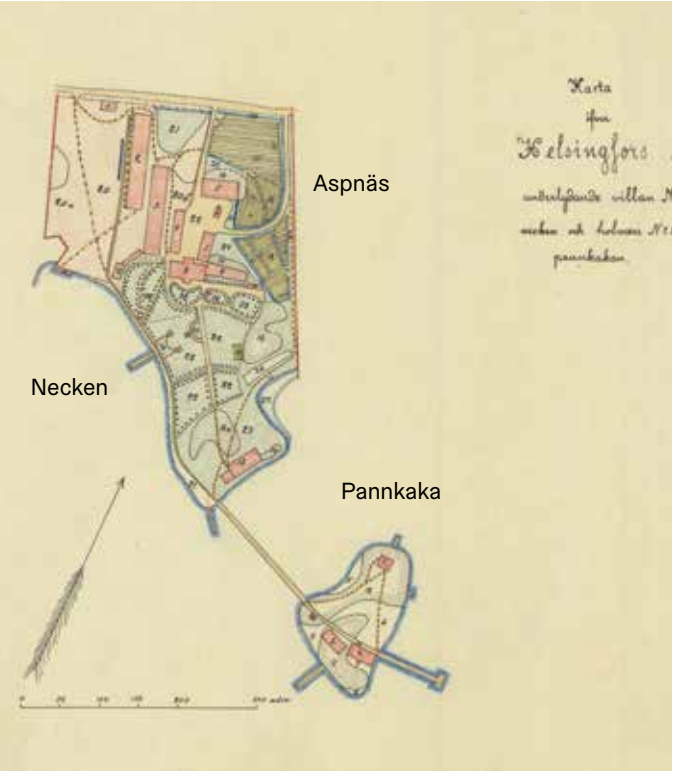


Vuoden 1863 kartassa Hakaniemi (Hagnäs) erottuu selvänä luonnonrantaisena niemimuotona. Hakaniemessä sijaitsi Fiskarsin konepaja ja sen länsipuolella Siltasaaressa vastaavankaltainen teollisuuskeskittymä (John Stenberg). Timo Meriluodon karttakokoelma.

1899

Vuoden 1899 kartta tuo esiin kuinka 'Hakaniemi' oli rajattu teollisuuskortteliksi (296) ja Aspnäsin rantatilasta muistoksi jäi vain Haapaniemen kentälle annettu nimi Itäisen Viertotien eli Hämeentien varressa. Mereltä oli vallattu vanha lahdenpohjukka, josta suurten täyttötöiden seurauksena alkoi hahmottumaan tuleva Hakaniementorin alue. Siltasaarelle on muodostettu korttelit 299 ja 300. Timo Meriluodon karttakokoelma.

1600...1900



Hakaniemen pohjoispuolella olivat Necken ja Aspnäs, kaksi loivempaa niementapaista, joista Näkinniemessä sijaitsi myöhemmin Osbergin konepaja. Niemestä oli pitkä siltayhteys Pannukakun saarelle. Yllä oleva kartta vuodelta 1879, ”Villa nro 29 Necken”, joka osoittaa tihentyneen rakennuskannan sekä laajalle levittäytyneen edustavan englantilaistyylisen puutarhan. HKA.

Siltasaari 1880-luvulla

”Minun lapsuudessani, 1880-luvulla, Siltasaari oli todella saari, kertoo entinen kirjaston amanuenssi, rouva Aina Pettersson. Silloin sinne johti kaksi siltaa, ns. Lyhyt silta Hämeen tullista päin ja toinen Pitkänsillan paikalla ollut keskikaupungista. Salmi, jonka yli Lyhyt silta kulki, ei ollut sen leveämpi kuin että siitä soutuvene juuri ja juuri pääsi läpi.

Rouva Petterssonilla on lapsuutensa Siltasaaresta monta hauskaa muistoa. Hän kertoo, miten lahden toisella puolen asuneen insinööri Osbergin kahden valkean hevosen vetämät vaunut aina olivat liikkeellä. Joskus ne tulivat Siltasaareenkin tuodakseen isäntäväkensä sirkusta katsomaan ja miten ihmiset tapasivat sanoa toisilleen: »Minulla on kiire kuin Osbergin hevosilla». Ja sunnuntaisin lapset olivat Virolaisen kirkon pääoven edustalla katselemassa vihittyjä morsiamia, jotka ulos portaille tullessaan kumarsivat. Juhannuksena pystytettiin Siltasaarellekin juhannussalko ja sen ympärillä tanssittiin piirileikkiä.”

Suomen Kuvalehti 22.12.1945 no 51-52

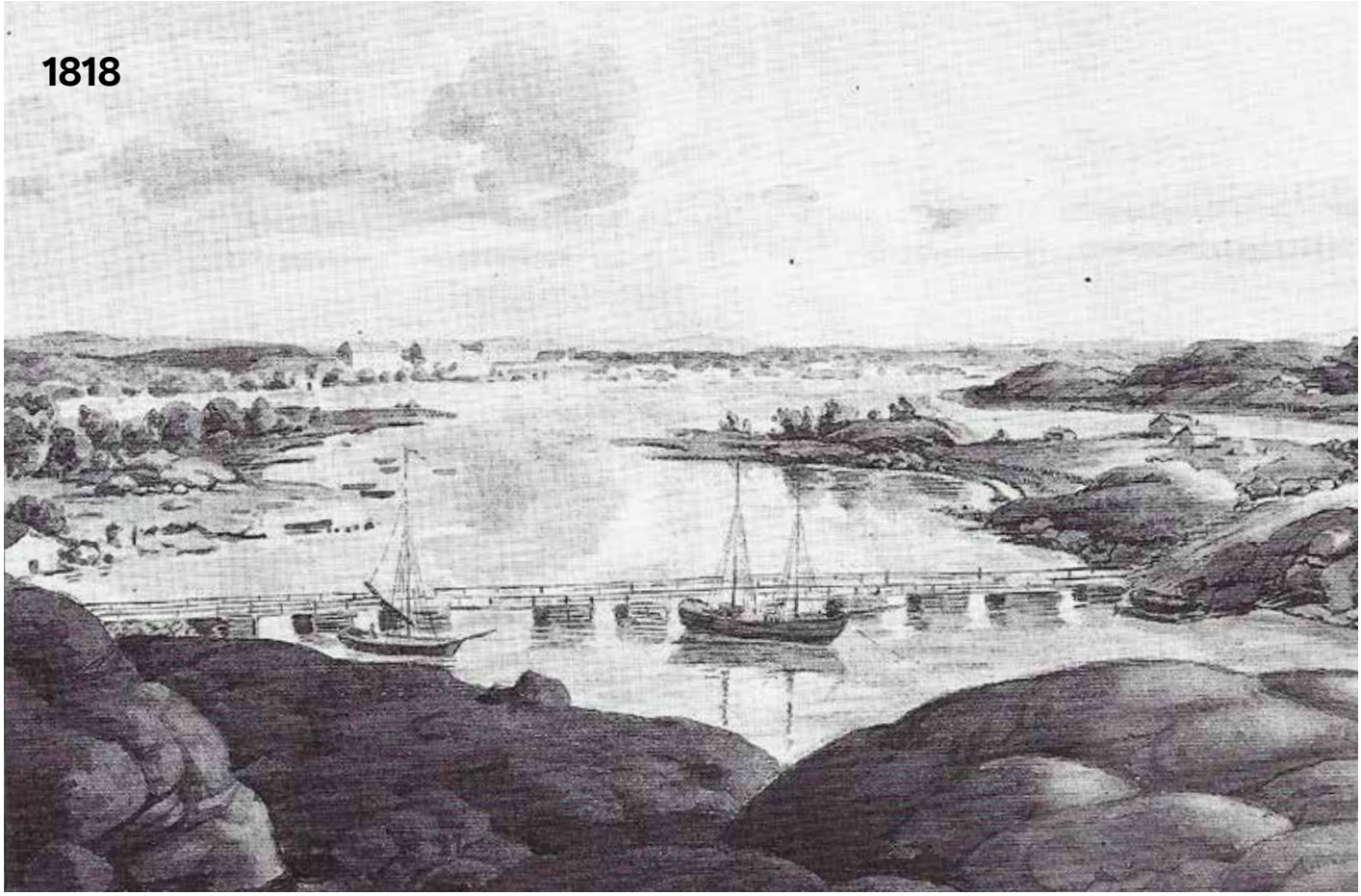
Hiirisaarista Hakaniemeksi

”Muinaisesta Helsingistä voimme kuitenkin vanhojen asemakaavojen ja aikakirjojen avulla luoda jossain määrin valaisevan kuvan. Olettakaamme tässä tarkoituksessa saapuvamme Helsinkiin pohjoisesta päin, ns. Porvoontietä. Alamme pieneltä niemekkeeltä Sörnäisten nyk. Hämeenkadun ja Itäisen viertotien yhtymäkohdasta, ns. Hämeen tullin luota. Hakaniemen torista rumine kauppakojuineen ei ole tietoakaan, siinä lainehtii selvä meri, ja me kuljemme pientä siltaa myöten Hiirisaarelle, joka myöhemmin oli pysyväisesti saava Siltasaaren nimen, vaikka saaren ominaisuus siltä hävisikin. Vasemmalle kädelle jää toinen pieni saari, jonka poikki sittemmin Siltasaarenkatu oli ulottuva, ja tien mukana pienen kierroksen tehtyämme me joudumme Pitkänsillan päähän, joka oli jälkeläisiänsä pitempi, rannat kun eivät vielä olleet ruvenneet toisiaan lähentelemään.”

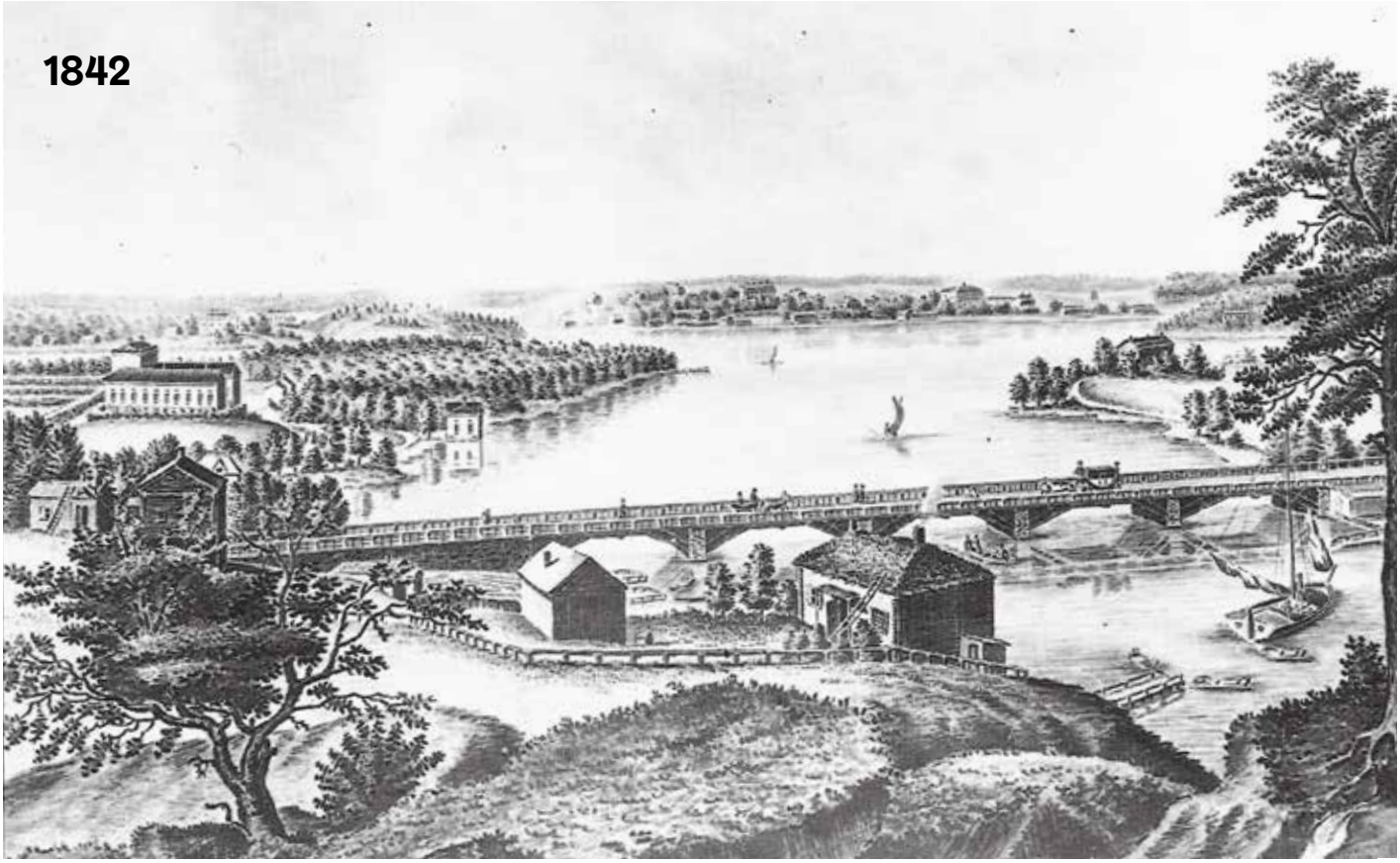
Helsingin kaiun kuukauskuvalehti 4.6.1912

Kun kenraalikuvernööri Pietari Brahe vuonna 1640 päätti siirtää Helsingin Vironniemelle, matalaa Vanhankaupunginlahtea suotuisamman satamapaikan äärelle, vahvistuivat samalla edellytykset Töölönlahden pohjoispuolisten alueiden kehitykselle. Uuteen olinpaikkaansa totutteleva pikkukaupunki oli vielä ilmiasultaan vaatimaton, käsityöläisten ja kauppiaitten kansoittama. Nykyisen Kallion ja Sörnäisten alueet olivat kivikkoista ja karua maaseutua. 1700-luvulta lähtien alkoi niemenkärjen rajaaman puutalovaltaisen keskusta-alueen karaktääri verkkaisesti ja vaivoin muuntua kohti kivisempää, kaupunkimaista rakennetta. Tästä osoituksena olivat Senaatintorin ympäristöön ensimmäisinä putkahtaneet kauppiastalot. 1800-luvun alussa oli Helsinki edelleen sangen vaatimaton, kituliaasti kasvanut pikkukaupunki. Vuonna 1810 asukkaita oli 4065, kolmasosa silloisen pääkaupungin Turun väkiluvusta.[1] Sodan jaloista juuri selvinnyt ja tulipalon vuonna 1808 tuhoama kaupunki alkoi nousta jaloilleen, kun se vuonna 1812 kohotettiin Suomen suurruhtinaskunnan pääkaupungiksi. Samalla aloitti kaupungin uudelleenrakentamisesta vastannut komitea työnsä. Sitä johtamaan asetetun valtioneuvos J. A. Ehrenströmin luotsaamana valmistui Helsingille uusi asemakaava, joka perustui koko Vironniemen alueelle ulotettuun selväpiirteisyyden ja monumentaalisuuden ihannetta vaalineeseen ruutukaavaan.

Merkille pantavaa tämän tutkimuksen aiheen kannalta on osana kaavoitustyötä piirretty Unioninkatu, joka perustui eteläiseltä osaltaan 1600-luvulla muodostuneen Läntisen kirkkokadun linjaukseen.[2] Mainittava on myös Ehrenströmin suhtautuminen Siltasaaren ja Hakaniemenkin rantaviivaa rytmittäneisiin monenkirjaviin pistolaitureihin; muistion mukaan hän piti tällaisia ulossuuntautuvia rakenteita kaupunkikuvaa pilaavina, ja suositteli ratkaisuksi paalutusten ja täyttötöiden myötä toteutettavia suoria rantaka-



A.W. Ranckenin tekemä kopio C. Kügelgenin vuonna 1818 maalaamasta tussilaveerauksesta. Teoksesta Siltasaari ennen ja nyt (Virtanen 1993, s. 25)



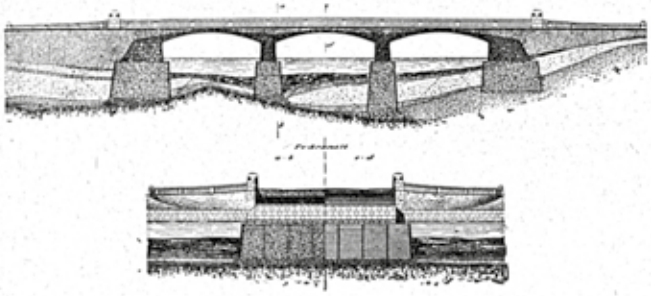
PItkä silta vuonna 1842 Eric Westerlingin akvarellissa. Tiettävästi ainoa säilynyt kuva Säästöpankki-ravintolasta. Teoksesta Siltasaari ennen ja nyt (Virtanen 1993, s. 27)

Palava silta

”Rakenteilla oleva Pitkäsilta syttyi maalisk. 22 päivän illalla palamaan sementin kuivatukseen käytettyjen koksipatojen hoidossa tapahtuneen varomattomuuden takia. Palokunta sammutti melko suureksi paisuneen tulen sangen nopeasti muutamien vesijohtoruiskujen ja höyryruiskun avulla. Työtä edisti suuresti se seikka, että tulen kimppuun oli niin helppo päästä, kun voitiin liikkua jäällä. Suurin vahinko syntyi sen kautta, että joukko telefonikaapeleita tuhoutui. Tapaus osottaa selvästi, kuinka heikko kohta tällainen puusilta on liiketienä ja kuinka suuri syy Helsingin esikaupungilla on levottomuuteen, kunnes uusi silta aikoinaan valmistuu, sillä väliaikaisen sillan voi tulipalo koska tahansa hävittää. Tämän seikan pitäisi mielestämme kehottaa viranomaisia jonkin verran jouduttamaan esikaupunkien palokuntakysymyksen ratkaisua, mutta se näyttää luvalla sanoen venyvän verrattain pitkälle.”

Brandluren No 3, 31.3.1911, s. 72

Pitkäsilta katsottuna kasvitieteellisestä puutarhasta.



Lopullinen ehdotus uudeksi Pitkäksisillaksi.
Pituus- ja poikkileikkaus.

Valokuva puurakenteisesta Pitkäsillasta sekä leikkauspiirustukset Runar Engludin suunnittelemasta graniittisesta kaarisillasta. Kyläkirjaston kuvalehti 1.9.1910

tuja (quaier).[3] Suorat rantaviivat kivettyine reunuksineen toimivat samalla ryhdikkäinä lastaus- ja kiinnityspaikkoina laivoille. Tämän lisäksi rantaviivaan toivat vaihtelua harkitut sisäänvedot ja pistolaiturien rajaamat altaat Kruununhaan pohjoisereunualla, vastaavaan tapaan kuin Kauppatorin ympäristöön oli rakennettu.

Hämeen maantieltä keskustaan

”Noin sata vuotta sitten olivat nykyinen Siltasaari ja Hakaniemi paljon pienemmät. Suuret osat sen alueesta on näet vasta myöhemmin valloitettu merestä. Viime vuosisadalla Hakaniemessä oli niemi. Se sijaitsi suunnilleen nykyisen Arenan ja Wärtsilä-yhtymän telakan välillä. Hakaniemen torin kohdalla oli salmi, joka yhdisti meren silloin vielä melko laajaan Töölönlahteen. Salmen yli johti Sipoon silta Hakaniemestä Hiirisaareen, joka toiselta puolelta oli liitetty kaupunginpuoleiseen mantereeseen sillalla, joka silloin jo kantoi nimeä Pitkäsilta. Tämä nykyisen Pitkänsillan puusta rakennettu edeltäjä sijaitsi samalla kohdalla kuin nykyinen kivisilta.”

Suomen Sosialidemokraatti 10.12.1950 no 333

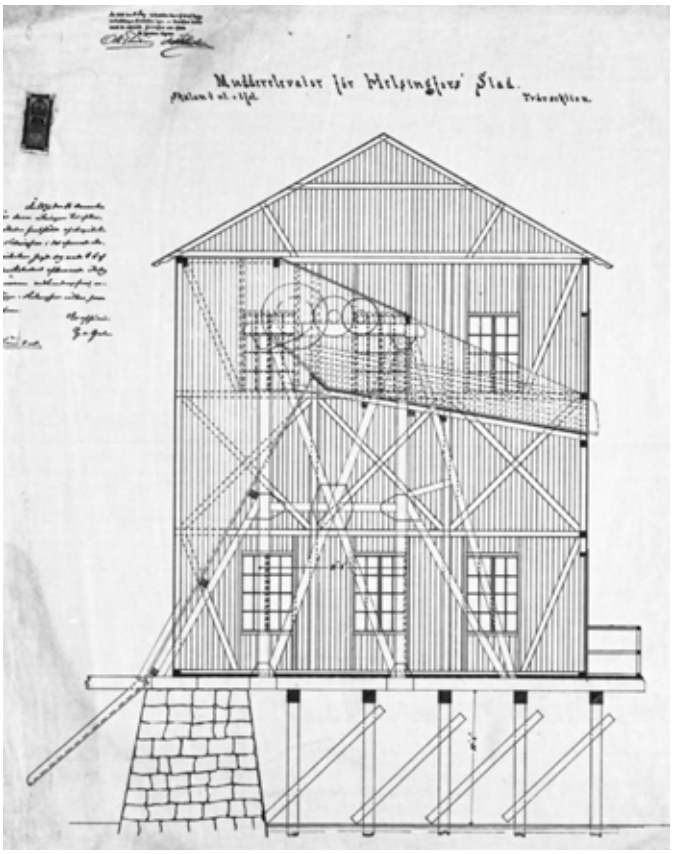
Töölönlahden pohjoispuolen karun ja kallioisen maaston läpi Vanhankaupunginlahdelta Vironniemelle johdettu Hämeen maantie oli vuonna 1640 tapahtuneen kaupungin siirron myötä muodostunut logistiikan kannalta elintärkeäksi reitiksi. Matka kaupungin vanhan ja uuden ytimen välillä oli kuitenkin konstikas, sillä suoran kulun esteenä velloi Töölönlahti sekä sen eteläisenä jatkeena lisäharmeja ja -kilometrejä tuottanut Kluuvinlahti. Kiertotie Töölönlahden länsipuolitse oli mutkikas. Ongelman ratkaisuna valmistuivat vuonna 1651 kaupunginosien välille ensimmäiset, puurakenteiset ja matalat sillat.[4] Näin matka kaupungin ytimeen lyheni noin kolmella kilometrillä. Isonvihan ja Pikkuvihan aikana sillat tuhottiin, mutta ne rakennettiin aina uudelleen. Vuonna 1742 Ruotsin armeija poltti sillan peräantyessään.[5] 1700-luvun puolivälissä alkaneiden Suomenlinnan merilinnoituksen rakennustöiden tiilikuormat kulkivat siltoja pitkin, niitä rasittaen. 1800-luvulla vallanpitäjä vaihtui Venäjäksi, jolloin rakennustarvikkeita rahdattiin puolestaan Engelin suunnitteleman monumentaalikeskustan tarpeisiin. Seassa kulkivat venäläisen varusväen huoltokuljetukset sekä kaupunkilaisten lehmät, jotka Pitkänsillankorvasta toimitettiin päivittäin laitumille nykyisen Vallilan alueelle.

Siltaa korjattiin useaan otteeseen, ja vuonna 1832 se rakennettiin kokonaan uudelleen, kuitenkin edelleen puurakenteisena.[6] Tässä yhteydessä silta linjattiin suoraan Unioninkadun jatkeeksi. Puusillan kulutuskestävyys ei kuitenkaan tästä kohentunut, ja kaupunginvaltuusto päätyikin vuonna 1901 toteamaan, että Helsinginniemen ja Siltasaaren välinen salmi tarvitsee vankkarakenteisemman kivisillan. Suunnitelmat alkoivat konkretisoitua vasta vuonna 1910, kun tilalle päätettiin rakentaa arkkitehti Runar Engludin suunnittelema graniittinen kaarisilta.[7] Rakennustyöt ajoittuivat vuosien 1910-1912 välille. Töiden yhteydessä salmea täytettiin siten, että uuden sillan pituudeksi tuli 53 metriä entisen 98,5 metrin sijasta. Salmen uusi leveys oli puolestaan 60 metriä.[8]

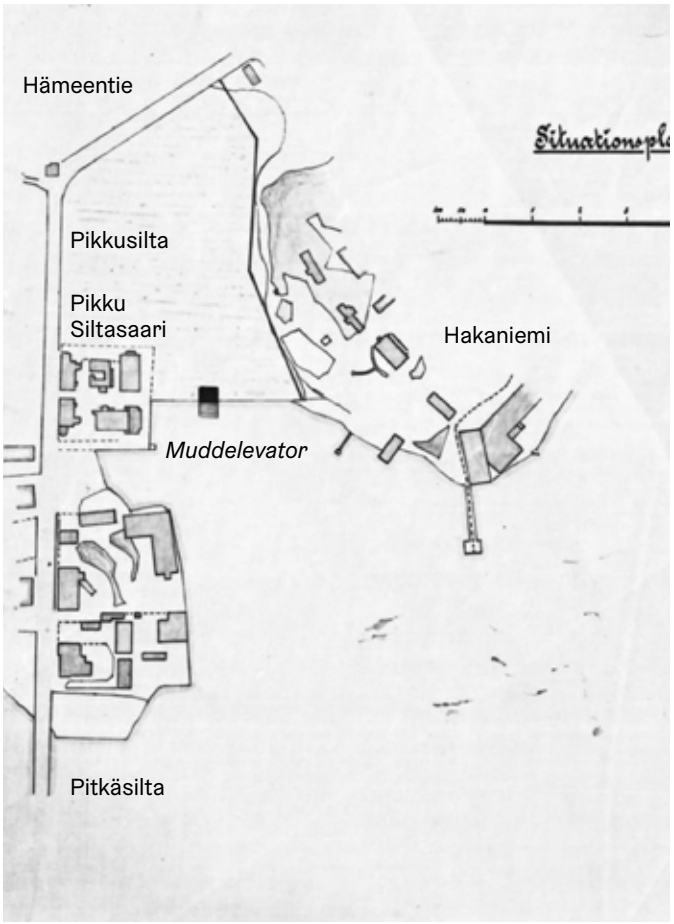
Nykyistä kivisiltaa edeltänyt puinen Pitkäsilta. Etualalla Siltavuoren kallioita, vasemmalla Siltasaaren varhaista rakennuskantaa. Eugen Hoffers, 1870, HKM.

Kaksi miestä ja lasta Kaisaniemenlahden laiturilla. Taustalla näkyy puinen Pitkäsilta ja Siltavuorenrantaa.

Taustalla Siltavuorenranta 16, nk. Provianttimakasiini, alunperin viljamakasiini, 1945 - 1998 Sota-arkisto, vuodesta 2000 osa Kansallisarkistoa. Maconi Alexander Eugen, 1896-1906, HKM.



Ruoppausurakoitsija V. E. Sucksdorfin käytössä ollut kuljetin (*Muddelevator*), jolla ruoppausmassat nostettiin proomuista ränneihin joita myöten aines laskettiin kulloinkin täytettävään kohtaan Hakaniemenlahtea. HKA 1896.



Ensimmäisen padon petettyä päätettiin täyttötyön uudesta rajauksesta. Pikku Siltasaaren ja Hakaniemen välinen alue sekä Pikkusillan länsipuolinen matala merenlehti päätettiin täyttää. HKA 1896.

Hakaniemenlahden täyttötyöt 1886-1897

Vielä 1880-luvun alussa Hakaniementorin paikalla lainehti kapea Hakaniemenlahti, *Bredviken*. Nykyisen torialueen lounaisnurkan tienoille sijottui Pikku Siltasaari. Alueen vuokrasi vuonna 1879 muurari Adolf Hagelin, jonka oli määrä rakentaa paikalle. Hän ei kuitenkaan saanut liiketoimiaan luistamaan halutulla tavalla, ja niin päätyi saari rikkaan venäläisen kauppiaan Aleksei Kovinin haltuun jo vuonna 1881. Kovin oli laajentamishaluinen liikemies, ja saarelle nousi nopeasti kirjava kattaus mitä moninaisimpia rakennuksia ravintolasta kauppahuoneistoon. Rajallinen maa-ala täyttyi. Kovin ei kuitenkaan tyytynyt tilanteeseen, vaan pyrki valloittamaan haltuunsa lisää rakennusalaa maatäyttöjen avulla. Tämä onnistui yksityisyrittäjän sinnikkyydellä; liikemies tarjosi Kallion rakennustyömailta kivimursketta pois ajaville hevosmiehille tupakkaa siitä hyvästä että he tyhjensivät kuormansa Pikku Siltasaaren rantaan.[11]

Kaupunki ei katsonut Kovinin omapäistä toimintaa hyvällä, mutta ymmärsi kuitenkin alueen merkityksen tulevana tonttimaana. Virallisemmin Hakaniemen ja Siltasaaren välillä sijainneen lahden täyttämisestä päätettiinkin vuonna 1886.[12] Kaupungininsinööri Otto Ehrströmin johtaman komitean päätöksellä aloitettiin Sörnäisten sataman syvennystöistä kuormattujen ruoppausmassojen tyhjentäminen sopivimmaksi katsottuun paikkaan, Hakaniemenlahteen. Maatäytöt alkoivat ruotsalaisen ruoppausurakoitsija V. E. Sucksdorffin johtamana neljän proomun voimin. Täyttöalueelle rakennettiin kaksikerroksisen talon korkuinen kuljetin (*Mudderelevator*), jonka avulla saatiin siirrettyä Sörnäisten satamapohja proomuista ränneihin, joiden avulla aines valutettiin sopiviin kohtiin.[13] Massojen pitämiseksi lahdessa rakennettiin maasta, kivistä ja kuusenrungosita muodostettu pato.[14] Rakennelma antoi periksi, mutta toimia jatkettiin entistä määrätietoisemmin.

> *”Uuden patolaitteen rakentaminen ja Hakaniemenlahden täyttäminen. Sen jälkeen kun Hakaniemenlahden poikki rakennettu patolaite murtunut ruoppausmassan painosta, kaupunginvaltuusto päätti rahatoimikamarin esityksestä, että Pienen Siltasaaren ja Hakaniemen huvilan rannan välille rakennettaisiin uusi patolaite ja tämän sisäpuolella oleva lahti samoinkuin vastedes myöskin Pienen Siltasaaren länsipuolella oleva lahti vähitellen täytettäisiin kamarin asettaman valiokunnan laatiman ehdotuksen mukaisesti.”*

Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1886 s. 140

Kaikkiaan Hakaniemenlahden vuonna 1886 alkaneet tasoitustyöt kestivät noin 11 vuotta. Märäksi ja mutaiseksi jäänyt torialue kuivui hitaasti, ja alkuun alueella liikuttiinkin pitkospuita myöten. Vuoden 1893 Siltasaaren alueen käsittävään asemakaavaan torialue (*Hagnästorget*) on piirretty laakeana aukiona, ruutukaavan rakentamattomana tonttina.

Rekiä Itäisellä Viertotiellä. Vasemmalla Itäinen Viertotie 11, 13, 15, 17, 19 (nyk. Hämeentie 14,16,18, 20, 22). Ståhlberg K. E., 1890–1899, HKM.

1890

”Jo aamuhämärissä kaupunkiin tulevat maalaiset ajoivat kovaa vauhtia kunkin koettaessa päästä ennen muita torille. Vielä hurjempaa oli ajo iltapäivällä. Kotiin lähtevä maalainen piti yleisesti ’hyvään järjestykseen kuuluvana kaupunkihumalan ottamista sekä heittäytymistä varsin tiedottamana ja vedettäväksi jättäytyneenä hevosen mielivallan varaan’, kuten Hufvudstadsbladet kirjoitti v. 1870.”

Helsinki ennen meitä s. 241

Vasemmalla Raitiovaunu, hevoskärryjä ja jalankulkijoita puurakenteisella Pitkäsillalla. Taustalla Siltasaaren vanhaa rakennuskantaa. Nils Wasastjerna, 1910, HKM.

1910

”Kun 1850-luvun puolivälissä tuli kaupungista Siltasaarelle, näki heti oikealla sillankorvassa kauppaneuvos F. A. Gaddin lautatarhan ja sen takana kalliolla hänen huvilansa. Tien vasemmalla puolella oli rivissä useitakin pieniä taloja: värjärimestari Lindströmin verstas ja seppä Kleinin paja sekä vaunumaakarien oltermanni Sandqvistin verstas. Verstaitten takaa näkyivät ylioppilaitten suosiman, kuuluisan kapakan ”Säästöpankin” hiiltyneet rauniot. Tien toisella puolella oli Siltasaaren toinen kapakka, ”Keltainen huvila”, joka oli kaupungin käsityöläismestarien vakinainen kokoontumispaikka. Kapakan takana aivan saaren rannassa oli peruukkimaakari Langenin rakennuttama kivitalo, jossa oli hänen pitämänsä ”kylpylaitos” työtätekevän kansanluokan jäsenille”

Helsinki ennen meitä s. 241

Hakaniemen teollisuusaluetta n. 1900- Tuntematon, HKM.

”Kiireisimpinä aikoina tehtiin satamassa pitkiä päiviä. Usein oltiin töissä aina klo 5:stä aamulla iltaan klo 21:eenkin. Miehet tekivät työnsä yleensä urakalla ansaiten kohtalaisesti. ’Litviikki’ saatiin lauantaina ja silloin useat miehet siirtyivät satamasta olutkoreineen jonnekin metsän siimekseen ryypiskelemään. Myös väkevämpi aine oli kysyttyä satamamiesten keskuudessa. Ryyppyjä haettiin sataman luona olleesta Ostkap-nimisestä kapakasta. Myös piiraita ja pannukakkuja kaupitelleilta vaimoilta, joita kutsuttiin satamamiesten keskuudessa lokomotiiveiksi, saatiin viinapulloja. Myös mukeittain vaimot myivät viinaansa. Olutta noudettiin Sörnäisten ’prykistä’ useinkin kokonainen ’risu’ (risukori) kerrallaan.”

Sörnäinen eilen ja tänään. Suomen Sosiaalidemokraatti -lehti 26.11.1950.

Kartta 1899. HKA.

1800-luku lyhyesti

Vuonna 1858 paalutetaan se alue, jota myöten johdetaan rautatie Helsingin-Hämeenlinnan radasta Sörnäisten niemen kärkeen.

Vuosina 1863-64 entinen Hämeen maantie oikaistaan ja rakennetaan kokonaan uudelleen. Makadam-päällystyksellä siitä syntyy Helsingin kaupungin Itäinen viertotie.

Vuonna 1859 alkaa Siltasaarella toimintansa tapettitehdas, josta tulee hyvin pian eräs alansa suurimpia koko maailmassa.

Vuonna 1860 yhdistyy Näkin alueen pieni ajokalutehdas erääseen Helsingin vanhaan kuparisepän verstaaseen, ja niin kasvaa tänne lyhyessä ajassa Helsingin suurin konepaja ja veistämö.

”Ei Helsinkimme ollut muuten siihen aikaan samannäköinen kuin nyt. Tosin eivät enää, niinkuin isäni kouluaikana, Töölönlahden laineet liputtaneet Kluuvilla, mutta vielä me huviretkillämme kaupungin ympäristöön sousimme Siltasaaren pohjoispuolitse, siinä missä nykyiset helsinkiläiset astuvat kuivin jaloin Hakaniementorin poikki. Siihen päättyi kaupunki sillä kulmalla. Siinä oli kaupungin toinen tulliportti vartijoineen ja alaslaskettavine puomeineen, jossa kannettiin maksua ajoneuvoilta 5 penniä kerralta. Helsingin asukasluku oli, niin luimme maantiedon oppikirjastamme, 32,000 ja kaupungin rajat muihinkin suuntiin sen mukaiset.”

Helsingin Sanomat 193113.12.1931 no 337

Hakaniemen muodostuminen teollisuuskeskukseksi

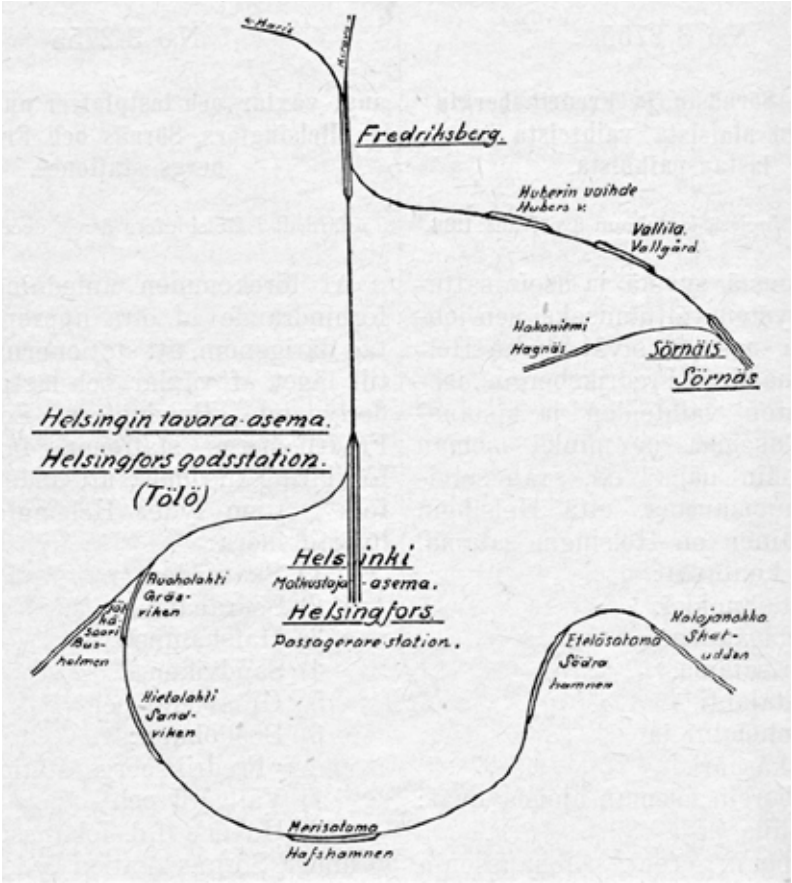
”Osbergln verstas” oli aina poikain mielenkiinnon kohde ja sen ruokakellot ja pillit melkein järjestivät meidänkin päivittäisen elämän. Siitä tiesi koska oli ruoka-aika kotona, koska “faija” tulee “himaan”. Varren varttuessa oli unelmana päästä sinne työhön missä hyörivät hehkuvain rantain miehet, missä rakennettiin ihmeellisiä koneita, mistä kuului alituinen työn ääni, joka kutsui ja houkutteli. Tuhansia on sen porttien kautta kulkenut työn armeijaa, vanhain kulkijain kadotessa ja uusien vereksien miesten tullessa tilalle. Poissa ovat vanhat tanhuvat, poissa vanha lahti, täytettynä, kaupunki on kasvaessaan peittänyt kaiken vanhan allensa ja rakentanut uutta. ”Pannukakkuakaan” ei enään eroita vesi mantereesta kadut risteilevät siinä missä ennen uitiin ja kisailtiin. Kaikki katoaa ...”

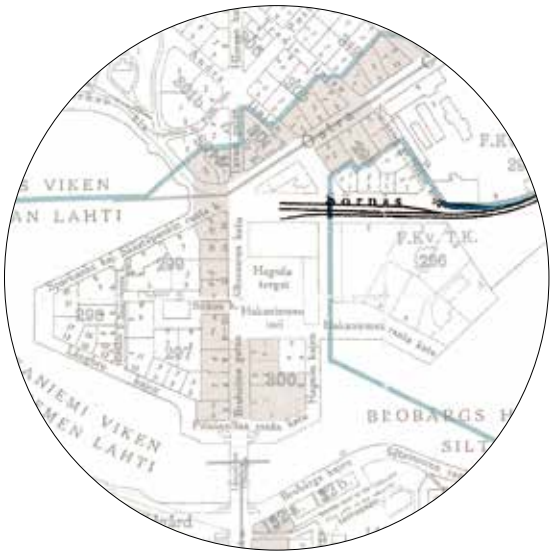
Suomen Työläinen 21.4.1932

Vielä pitkään Helsingin pääkaupungiksi tulon jälkeenkin säilyi Sörnäisten (Södernäs, Eteläniemi) alue vielä lähes asuttamattomana maaseutuna. Karu, kallioinen ja soinen alue Pitkänsillan pohjoispuolella sijaitsi kuitenkin tärkeän kaupungin sisääntuloväylän, Itäisen viertotien (nyk. Hämeentien) varrella. Kaupungin vanhan ja uuden ytimen väliin jääneelle Sörnäisten niemen lähes luonnontilaiselle rantaviivalle kohosivat 1700-luvun huvila- ja maanviljelyspalstojen tilalle ensin Viaporin rakennustöihin tiiliä toimittaneet ruukit, ja myöhemmin 1800-luvun lopulta lähtien kasvupyrähdystään kokeneen pääkaupungin moninaiset teollisuuslaitokset. Vielä vuonna 1870 Pitkänsillan ja Vanhankaupungin välisellä alueella asui noin tuhat henkeä; kymmenessä vuodessa väestön määrä nelinkertaistui. Vuosisadan viimeisen neljänneksen aikana sekä tehtaiden että tehdastyöväen määrä alueella puolestaan kaksinkertaistui. Teollisuuden sijoittuminen Sörnäisiin juontui osaltaan myös kaupungin vuoden 1825 rakennusjärjestyksen määräyksestä häätää savupiipputeollisuus paloturvallisuussyistä keskusta-alueelta kaupungin ulkolaidoille.

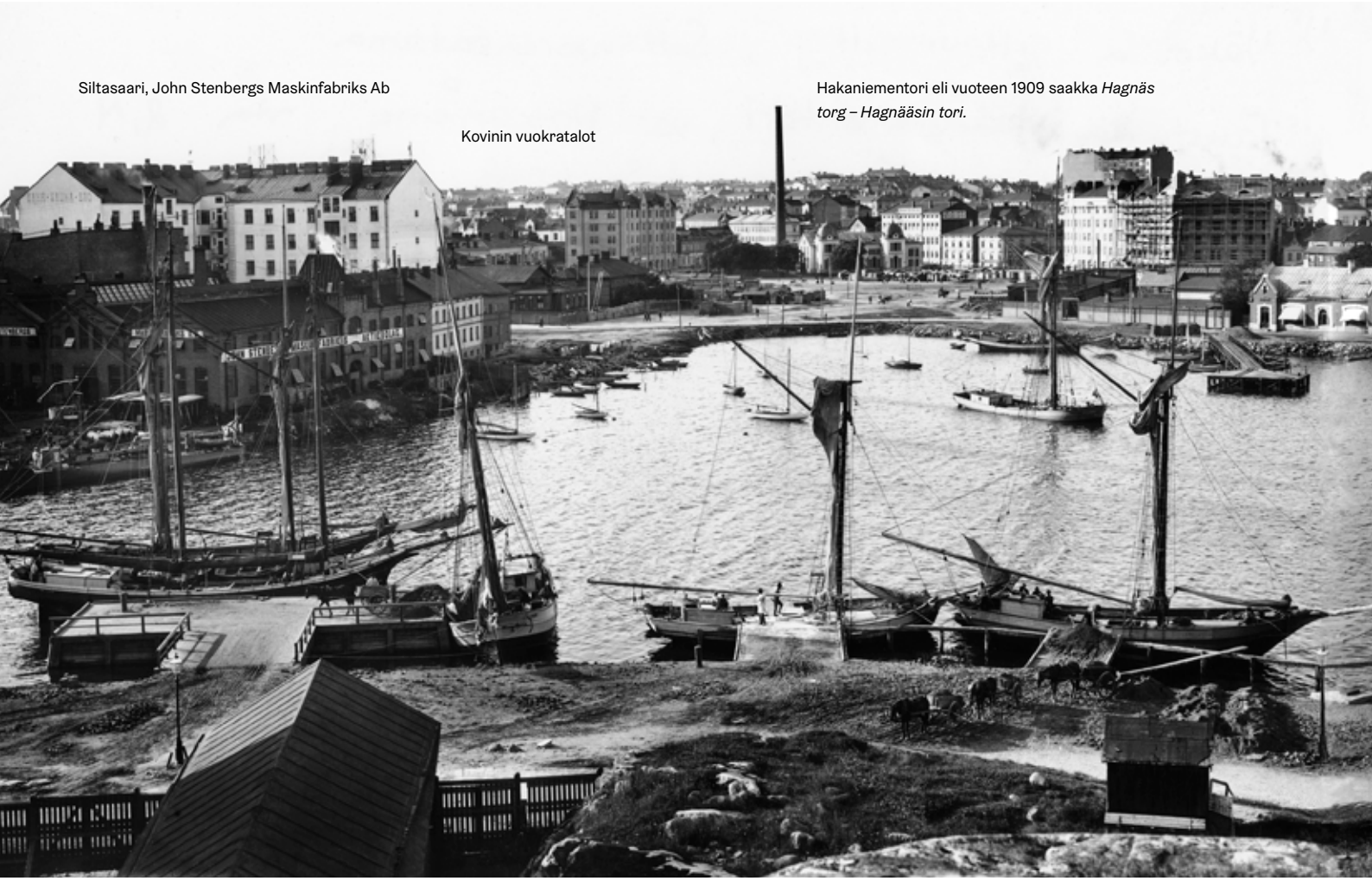
Lopullisesti Sörnäisten nokinen tulevaisuus sinetöitiin 1860-luvulla, kun niemelle rakennettiin Helsingin ulkosatama ja 1863 tavaraliikennettä palveleva rautatie, joka haarautui pääradasta Pasilassa ja jatkoi matkaa Teollisuuskatua ja Junatietä myöden ranta-alueelle. Tämä *Sörnäisten satamarata* oli kaupungin ensimmäinen laatuaan ja elintärkeä teollisuuden kehittymiselle. Helsingin Vironniemellä sijainneet muut satamat saivat ratayhteyden (*Helsingin satamarata*) vasta 1890-luvulla.[9]

Sörnäisten rata palveli pitkään ja sitä laajennettiin vaiheittain. Vuonna 1901 valmistui Hakaniementorille ulottunut jakso, joka palveli niin torikauppaa kuin rantavyöhykkeen teollisuuslaitoksia.[10] Poikkeusolosuhteissa radalla oli suuri rooli. 1940-luvun sotavuosina Hakaniementori täyttyi valtavista halkovuorista, joita pohjoisesta rahdattiin pääkaupungin lämmitystarpeisiin.





Vasemmalla Helsingin rataverkko ja asemapaikat vuonna 1916, Liikennetirehtöörin Kiertokirje N:o 3/2755, 6.12.196. Yllä Hakaniementorille ulottuneet pistoraiteet korostettuna vuoden 1914 kartassa. Raiteet purettiin 1960-luvun alussa. Timo Meriluodon karttakokoelma, http://timomeriluoto.kapsi.fi/



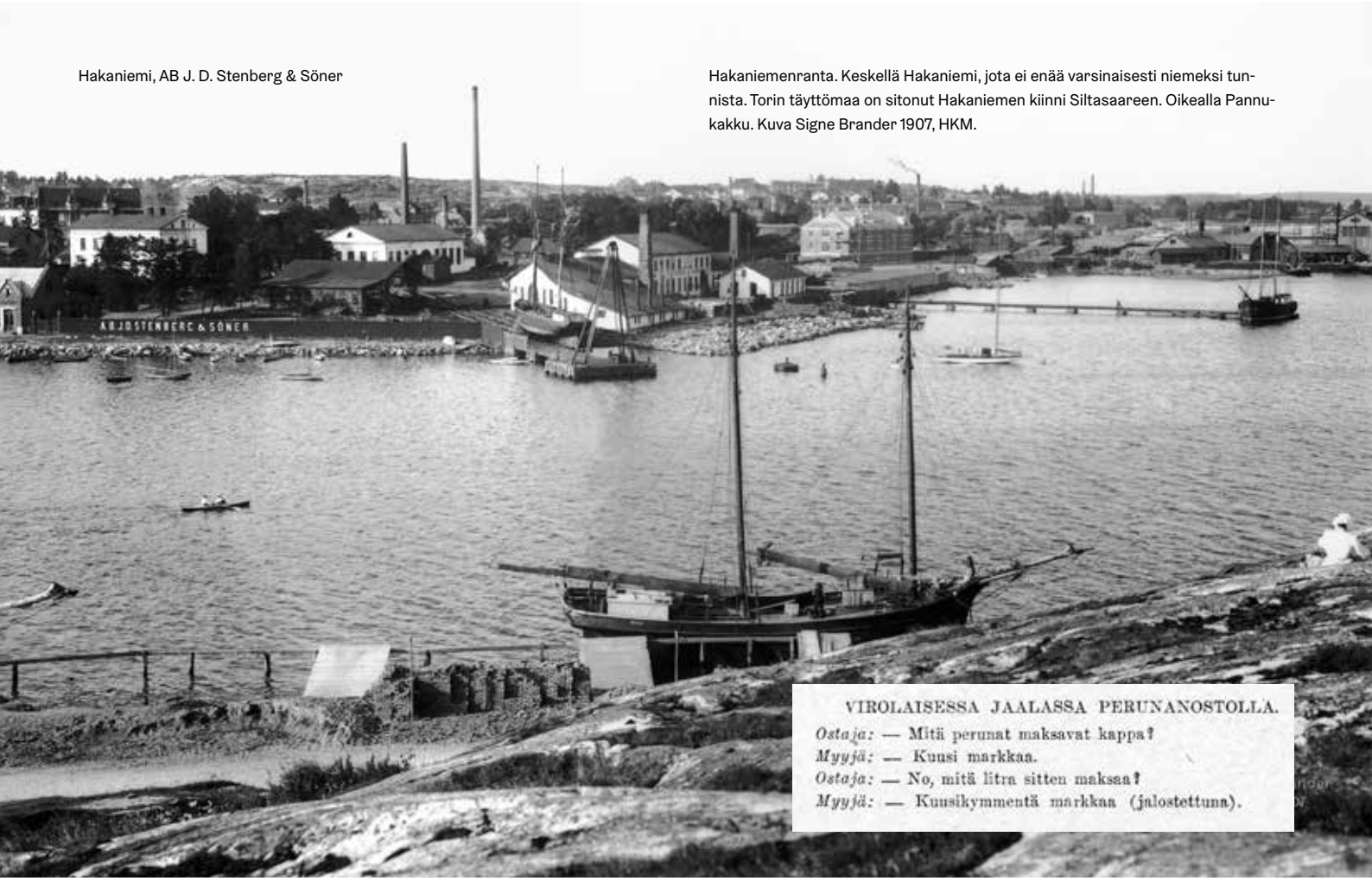
Viitetietojen mukaan "Sörnäisten satamarata ja tavara-asema, Villa Ostap ja tullikamari." Kuvaaja tuntematon 1890-l. HKM.

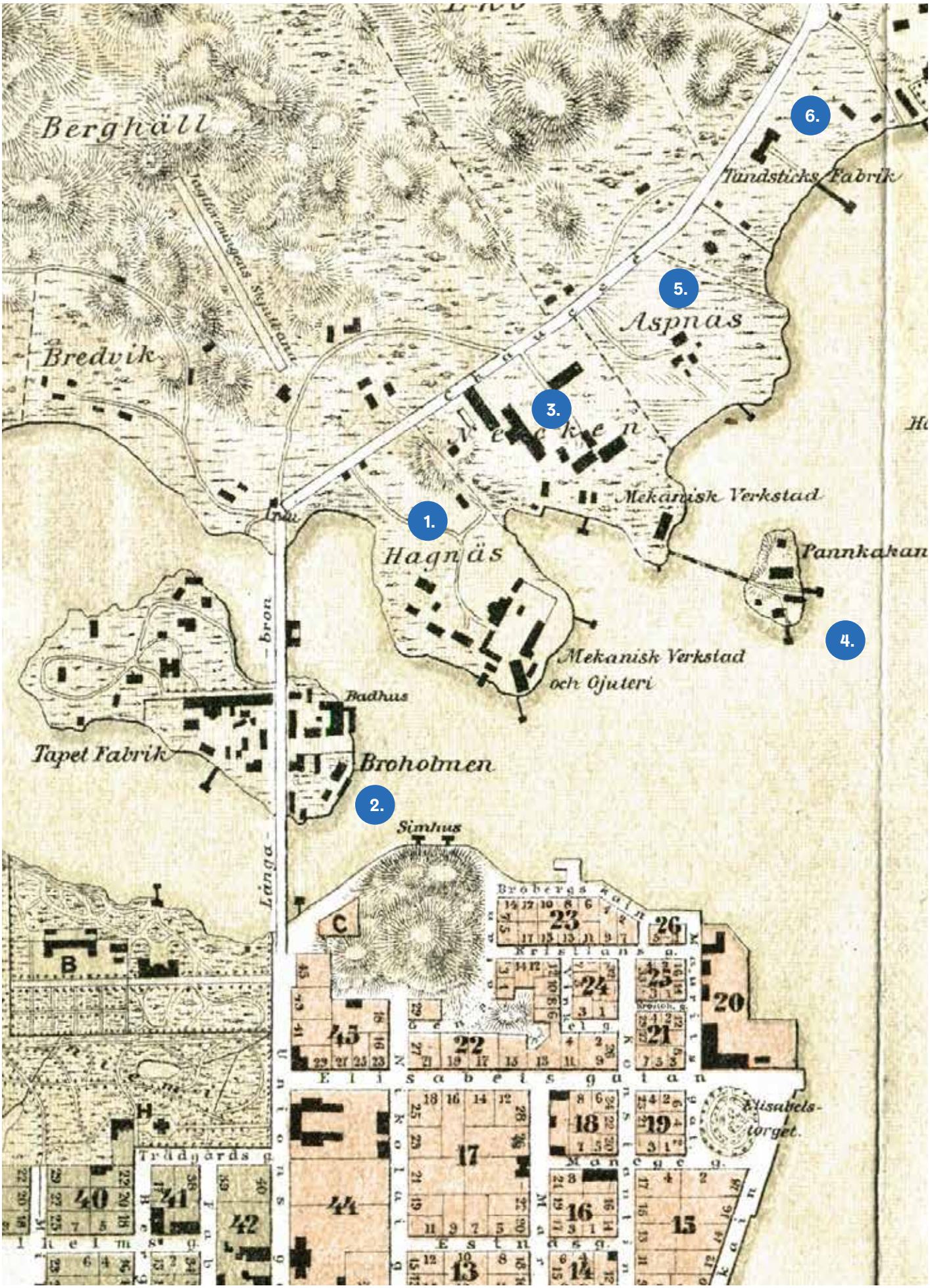
Laajentuvan teollisuuskeskittymän ja suurten täyttötöiden seurauksena mutkitteleva rantaviiva suoristui, saaret kasvoivat kiinni mantereeseen ja pienet luonnonniemet rajattiin viivottimella vedettyjen rantaviivojen syleilyyn. Kasvu jatkui vauhdikkaana. Tilaa tarvittiin niin tuotannolle kuin rahtiliikenteelle. Puutavaralla lastatut Saimaan tervahöyryt liikennöivät Hakaniemen satamaan keväästä joulukuulle; virolaiset jaalat kuljettivat helsinkiläisille perunaa ja epävirallisemmin muutakin. Hiekkaa laivattiin pääkaupungin rakennustarpeisiin Pellingin saaristosta saakka. Ranta-alueet täyttyivät laitureista, lautatarhoista ja monenkirjavista varastorakennuksista. Sörnäisten rantatien pohjoispäähän nousivat Helsingin uuden kaasulaitoksen rakennukset ja Sörnäisten satama. Oli hattutehdasta, myllyä, meijeriä ja lamppuöljyvarastoja. Mitä kaikkea dynaamisen kasvun vaiheessa oleva kaupunki saattoikaan tarvita, sitä Pitkänsillan pohjoispuolen alueet ruokkivat. Piiput kurottautuivat kallioisen maisemahorisontin ylle ja savukaasujen tupruttelu oli myös symbolinen lupaus hyvinvoinnin ja vaurauden kasvusta.

Konepajat, pistoraide ja vesiliikenne muodostivat Pitkänsillan pohjoispuolisen pienoismaailman selkärangan, jonka ympärille rakentuivat 1880-luvulta lähtien Kallion työväenkaupunginosan puutalokorttelit. Hurjalla tahdilla kasvaneen, viemäri- ja vesijohtoverkon ulottomattomissa olleen työväenalueen elinolosuhteet kävivät ennen pitkää niin tukaliksi, että alue päätettiin vuosisadan vaihteen tienoilla ottaa asemakaavoituksen piiriin.

Hakaniemi, AB J. D. Stenberg & Söner

Hakaniemenranta. Keskellä Hakaniemi, jota ei enää varsinaisesti niemeksi tunnista. Torin täyttömaa on sitonut Hakaniemen kiinni Siltasaareen. Oikealla Pannukakku. Kuva Signe Brander 1907, HKM.




Berghäll
Bredvik
Tändsticks Fabrik
Aspnäs
Mekanisk Verkstad
Hagnäs
Pannkakan
Mekanisk Verkstad
och Ojuteri
Badhus
Tapet Fabrik
Broholmen
Simhus
Längabron
Elisabetsgatan
Elisabets-
torget.
Trädgårds g.
Manege g.
Estnäs g.
1.
2.
3.
4.
5.
6.

Hakaniemen ja Sörnäisten teollisuus 1800-luvulla

1. Fiskarsin ruukkialueelle 1837 perustettu Fiskarsin konepaja eli ja kukoisti. Vuonna 1838 valmistui ensimmäinen höyrymoottorillinen siipirataslaiva Helsingfors ja toiminta laajeni Turun lisäksi Helsinkiin. Vuonna 1853 Fiskars aloitti konepajatoiminnan Helsingissä nimellä "*Fiskars Mekaniska Verkstad i Helsingfors*", jota vuodesta 1866 kutsuttiin yksinkertaisesti "Hakaniemen Konepaja, Hagnäs Verkstad". Hakaniemen konepaja valmisti isompia höyrykoneita, erityisesti laivakoneita. Myös tehtaan omat höyrykoneet olivat Fiskarsin valmisteita. Vuonna 1871 tehdas siirtyi toiminimelle ***J.D. Stenberg & Son***, tai ***Söner***.[15] Sen perustajana oli Johan D. Stenberg. Ab. Stenberg & Sönerin tuotantotoiminta päättyi 1910. Paikalla toimi sen jälkeen mm. Konetehdas Alfa ja Ahjon Konepaja Oy. 1926 ***Lemminkäinen*** osti Stenberg-yhtiön osakekannan (KOP:lta) ja siirsi omaa valmistustaan ja pääkonttorinsa Stenbergin ent. tontille. Yhtiön fuusiosta Lemminkäiseen päätettiin 1943. Tontti myytiin kaupungille 1962 ja 1975 siihen valmistui nykyinen suuri toimistorakennus Hakaniemenkatu 2.[16]

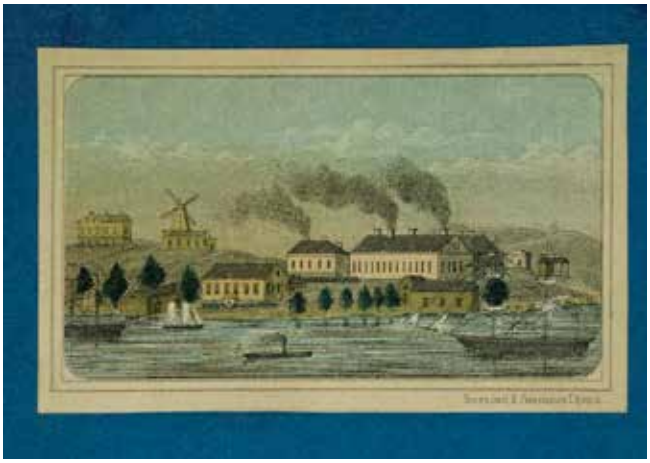
2. Johanin poika John Didrik Stenberg perusti Siltasaaren puolelle oman konepajansa 1882, jonka nimi oli ***John Stenbergs Maskinfabriks Ab.*** Nimi sekoittui helposti isän yrityksen kanssa, mutta kyseessä olivat kaksi erillistä ja itsenäistä yhtiötä. Konepaja aloitti ensimmäisenä Suomessa petrolimoottorien valmistuksen vuonna 1895. Näitä 4–15 hevosvoiman tehoisia moottoreita käytettiin vene- ja paikallismoottoreina, ja suurin osa niitä meni vientiin Venäjälle.[17] Yhtiön johdossa jatkoi John Deger Stenberg. Yrityksen osakkeita siirtyi vaiheittain Wärtsilän omistukseen kunnes lopulta 1980 yritys fuusioitiin Wärtsilän osaksi.[18]

3. Näkinniemessä (29), nykyisen Näkinkujan vaiheilla, sijaitsi Schmidtin ajokalutehdas. Sen rakennuskanta laajeni kun ***Helsingfors Mekaniska Verkstad Ab*** aloitti toimintansa.[19] 1874 lähtien konepajaa johti Osberg & Bades Ab. Oskar Osbergin ja August Baden konepajalla tuotettiin mm. rautatievaunuja ja ammuslaatikoita. Omistus siirtyi 1891 ***Maskin- och Brobyggnads Aktiebolagetin*** eli ***Kone- ja Siltarakennus Oy:n*** haltuun, jonka osakkeen omistajina olivat mm. Julius Osberg ja Ahvenanmaan suurin laivanvarustaja Robert Mattson. Yhtiön tuotanto sisälsi mm. rautatiesiltoja, erinäisiä rautarakenteita, sellukoneita, höyrypannuja, separaattoreita, vaakoja ja laivoja. Liiketoiminta kasvoi kohisten ja muita teollisuusyhtiöitä ostettiin pois markkinoilta, mm. Abloy:n vuonna 1923.[20] Yhtiö muutti nimensä vuonna 1935 muotoon Kone ja Silta Oy, kunnes vuonna 1938 se suli osaksi Wärtsilä Oy Ab:ta.

4. Nykyisen Merihaan alueen paikalla kuivaa maata oli vain piskuinen, maastonmuotojensa johdosta Pannukakuksi nimetty saari. Saaren oli vuonna 1836 vuokrannut kaupungilta kauppias Simon Feodoroff. Saaren omistus siirtyi ja kehittyi Näkinniemen teollistumisen mukana. Saarelle rakennettiin silta, kunnes se vuoteen 1910 mennessä liitettiin maatäytöillä kokonaan mantereeseen. Konepaja-alue ulottui yhtenäisenä nykyisen Näkinpuiston alueelta vesirajaan saakka. Sörnäisten rantatien linjaus joka lävisti tontin eli niemen toteutui vuonna 1899 hyväksytyn asemakaavan myötä.

5. Seuraava suurempi rakennus oli silloisessa Aspnäsissä (28) eli nykyisen Haapaniemen kentän kohdalla sijainnut Johan Daniel Stenbergin kaksikerroksinen huvila. Tehtaanomistajalla oli lyhyt matka tuotantolaitoksilleen.

6. Pellot levittäytyivät nykyisen Hämeentien kummallakin puolella. Nykyisen Lintulahdenkadun tienoilla tupruttivat savuaan tunnetun Andstenin kaakeli- ja fajanssitehtaan piiput. Laitos oli perustettu vuonna 1842 ja sitä laajennettiin vaiheittain. Viimeinen punatiilinen laitosrakennus purettiin 1990-luvun lopulla, kun korttelin sisäpiha jalostettiin asuinkäyttöön.



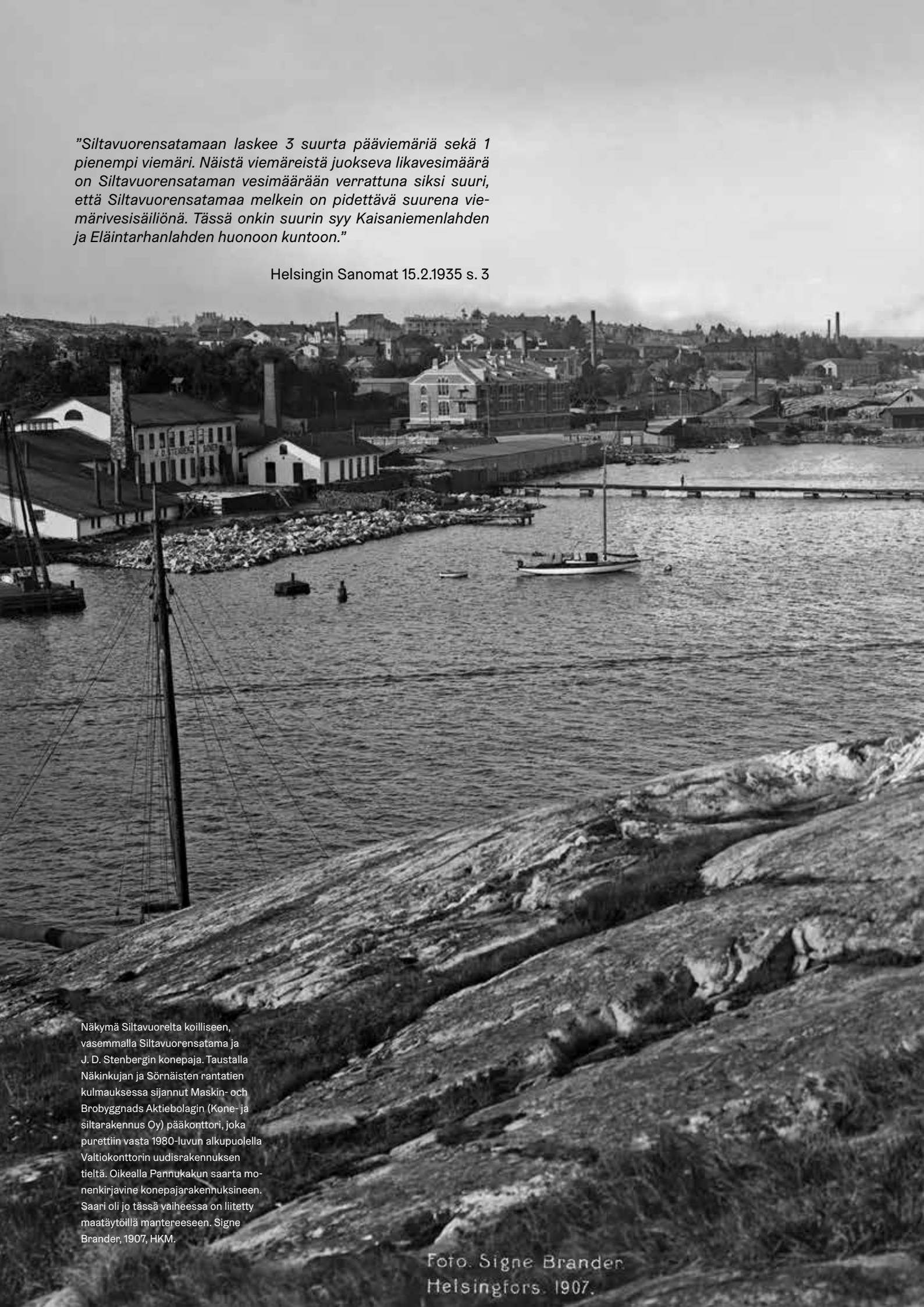
Andstenin kaakelitehdas. F.O. Liewendalin grafiikanlehti 1869-1879. HKM.

Mainoskortti 1890-luvulta. HKM

C. H. Nummelinin laatima kartta. Helsinki 1976. HRI.

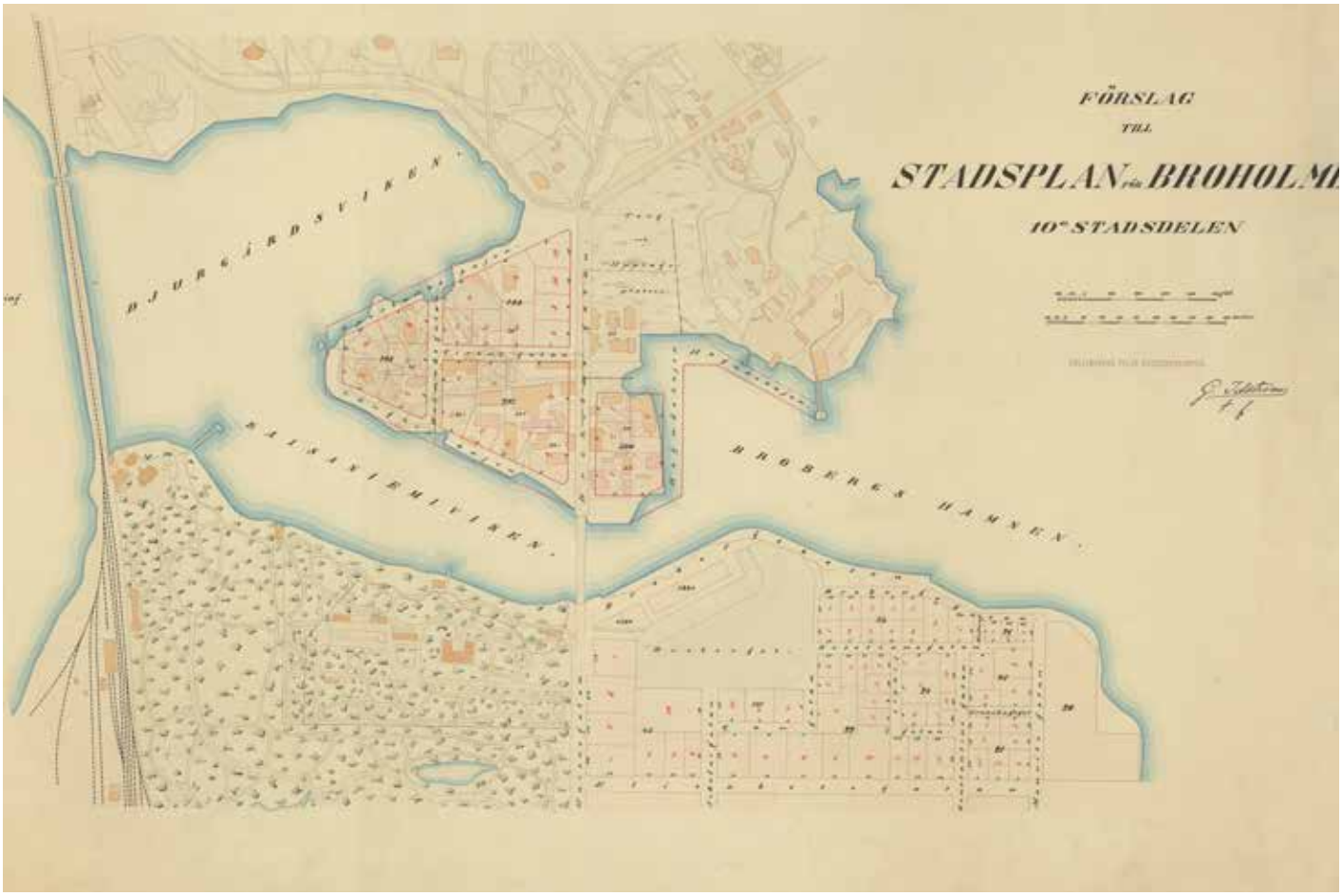
”Siltavuorensatamaan laskee 3 suurta pääviemäriä sekä 1 pienempi viemäri. Näistä viemäreistä juokseva likavesimäärä on Siltavuorensataman vesimäärään verrattuna siksi suuri, että Siltavuorensatamaa melkein on pidettävä suurena viemärivesisäiliönä. Tässä onkin suurin syy Kaisaniemenlahden ja Eläintarhanlahden huonoon kuntoon.”

Helsingin Sanomat 15.2.1935 s. 3



Näkymä Siltavuorelta koilliseen, vasemmalla Siltavuorensatama ja J. D. Stenbergin konepaja. Taustalla Näkinkujan ja Sörnäisten rantatien kulmauksessa sijannut Maskin- och Brobyggnads Aktiebolagin (Kone- ja siltarakennus Oy) pääkonttori, joka purettiin vasta 1980-luvun alkupuolella Valtiokonttorin uudisrakennuksen tieltä. Oikealla Pannukakun saarta monenkirjavine konepajarakennuksineen. Saari oli jo tässä vaiheessa on liitetty maatäytöillä mantereeseen. Signe Brander, 1907, HKM.

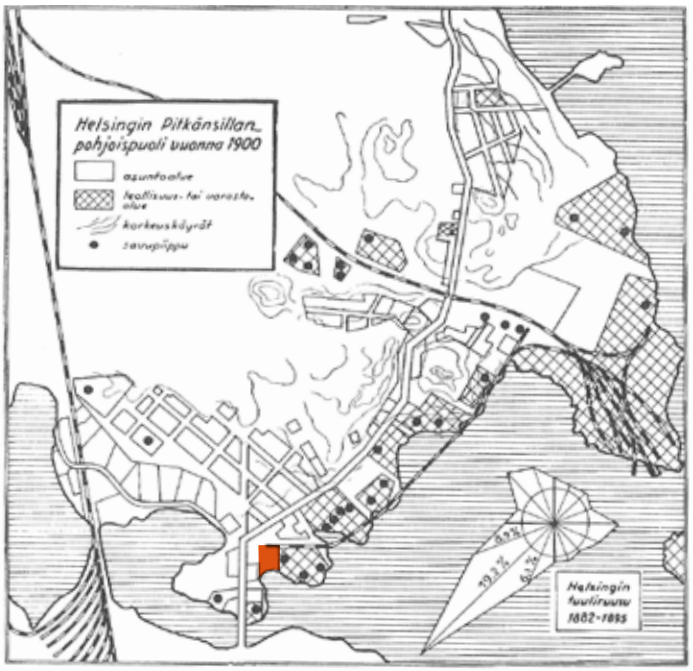
1907



Vuoden 1893 Siltasaaren alueen asemakaava. Samana vuonna oli muodostettu Helsingin 10. kaupunginosa, Sörnäinen. Tässä yhteydessä määriteltiin Pitkän sillan pohjoispuolisten rantavyöhykkeiden käyttö teollisuustarpeisiin. Kartassa näkyy myös Hakaniemen rantaviivan suoristamista edeltävä muoto. Punaisella merkitty täyttötöiden valmistuttua saavutettava tulos. HKA.

”Mieleen tulvahtaa vanhalle ’Sörkan poljalle’ pitkä ajanjakso vuosia, aina niiltä ajoilta, jolloin ”Osbergln verstas” (Osberg & Baden konepaja) pienet, harmaat ja matalat pajarakennukset olivat maantien laidassa, pieni sahalaitos pienen lahden poukamassa ja verstaalle kuuluva pieni ”Pannukakku”-saarl pitkällä sillalla yhdistetty verstaan rantaan. Kesäisin tuotiin pikkuinen lahti täyteen tukkia, sahassa laudoiksi sahattavaksi ja parhainta urheilua mitä me pojat silloin tiesimme, oli juosta näitä heiluvia ja pyöriviä tukkia myöden yli lahden. Jos housut joskus kastulvatkin, niin se ei suuriakaan surettanut silloin mentiin Stenbergin puolelle rantakalliolle, ”haalaperille”, liukumaan liukasta kallion pintaa suoraan mereen, että molskahti.”

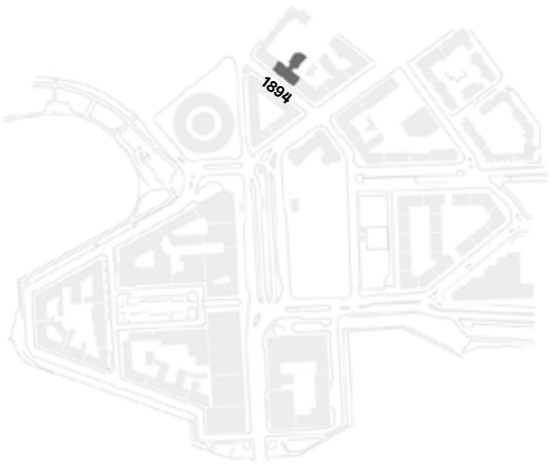
Suomen Työläinen 21.4.1932



Kuva 24. Savupiiput Helsingin Pitkänsillan pohjoispuolella vuonna 1900 ja Helsingin tuulisuussuhteet 1882—1895.

Oikealla. Teollisuus- ja varastoalueiden sijoittumista ja savupiippujen määrää kuvastava havainnepiirros Heikki Wariksen teoksesta Työläisyhteiskunnan syntyminen Helsingin Pitkänsillan pohjoispuolelle (s. 194). Hakaniementorin alue korostettu oranssilla.

1870...1900



1900 Kallio + Sörnäinen, asukasluku **13 798**

olemassa olevan rakennuskannan kehitys

Kaavoitettu työväenkaupunki

”Useimmat tämän seudun vanhat ’villat’ olivat olleet jonnekin keskelle suurta tonttiaan, puitten ja puutarhojen väliin rakennetut. Siksi koko seutu oli näyttänytkin vain viheriöivältä huvila-alueelta, jonka kaikki rakennuksia ohiajaja ei edes huomannutkaan. Mutta Kallion uudesta alueesta tällainen maalaisuus oli hävinnyt. Kalliossakin talot rakennettiin aivan kiinni kadun varteen. Nämä suorat linjat olivatkin 700-800 metriä pitkiä katuja, joitten varteen, samalle puolelle katua mahtui lähes kaksikymmentä suurta taloa. ”

Waris 1934 s. 148

1800-luvun viimeisen neljänneksen aikana Helsingin väkiluku jatkoi kasvamistaan, ja tuotantolaitoksissa työskenteli aiempaan verrattuna kaksinkertainen määrä työvoimaa. Maaseudulta toimeentulon perässä virrannut väestö oli 1870-luvulta lähtien asettunut asumaan laitakaupungin huokeisiin asumuksiin kaupungin etelä- ja lounaisosiin Kamppiin ja Punavuoreen. Samanaikaisesti kun nämä työväestön keskittymiksi kasvaneet alueet liitettiin asemakaavoituksen piiriin, alkoi kaupungin pohjoisen laita-alueen voimakas kasvu. Rakennusjärjestyksen säännösten ulottumattomissa olleelle alueelle rakentaminen oli luonnollisesti mutkattomampaa, mikä kiritti nopeaa kehitystä. Maantieteellisesti aluetta rajasi etelässä ja idässä meri, lännessä ja pohjoisessa puolestaan rautatie sekä Josafatinlaaksoksi kutsuttu, nykyisen Helsinginkadun paikkeilla vellonut suomaa. Näin kasvoi Pitkänsillan pohjoispuolelle työväen asuttama ja rantavyöhykkeiden osalta tuotantolaitosten täplittämä pienoismaailma. Alueen toiminnallisena jakajana ja logistisena keskushermona toimi **Itäinen viertotie** (nyk. Hämeentie), jonka pohjoispuolelle muodostui työläisväestön asuinalue, Kallio. Lännestä itään lueteltuna sijaitsivat entiset huvila-alueet Kallio, Kaiku ja Surutoin, jonne kohosivat ensin mökkiasumukset ja sittemmin jopa kolmikerroksiset puiset vuokrakasarmit.

Pitkänsillan pohjoispuolisten alueiden kaavoitus

Vuonna 1887 sai kaupungin rakennuskonttori valmiiksi Itäisen viertotien pohjoispuolelle sijoittuneen Kallion työväen asuinaluetta koskevan jakokaavan, jonka perustalta syntyi Linjojen puukaupungin ruutukaavan muodostama korttelirakenne.[21] Jakokaavan myötä jäi Kallion alue tässä vaiheessa varsinaisen asemakaavoituksen ulkopuolelle, mikä vapautti toteutettavan rakentamisen rakennusjärjestyksen asettamien vaatimusten noudattamiselta. Vastaavasti kaupunkia koskevat kunnallistekniset veloitteet (mm. viemäröinti) voitiin jättää tekemättä. Hygieeniset olot ja etenkin kaivoveden surkea laatu kuitenkin pakottivat kaupungin toimimaan, ja näin vesijohtoverkko ulotettiin Pitkänsillan pohjoispuolelle vuoden 1888 ankaran lavantautiepidemian jälkeen.[22]

Kaavoituksen vaiheet

1879 annetaan terveydenhoitoasetus, jonka myötä tietyt teollisuuden alat täytyy sijoittaa erilleen asutuista alueista. Eiraan kaavailtu teollisuusalue ei toteudu ajatellussa laajuudessaan.

1887 valmistuu Itäisen Viertotien pohjoispuolisia alueita käsittävä Kallion jakokaava. Mm. Linjojen alueen korttelirakenne hahmotellaan.

1893 Siltasaaren alueen asemakaava, laatijanaan kaupungingeodeetti Gabriel Idström. Samalla jaoteltiin Sörnäisten eteläisen teollisuusalueen tontit. Muodostetaan 10. kaupunginosa, Sörnäinen. Alue käsittää Sörnäisten rannan Itäiseen viertotiehen saakka sekä Siltasaaren ja Sörnäisten niemen satamineen. Teollisuus määriteltiin alueen pääasialliseksi käyttötarkoitukseksi tässä yhteydessä.

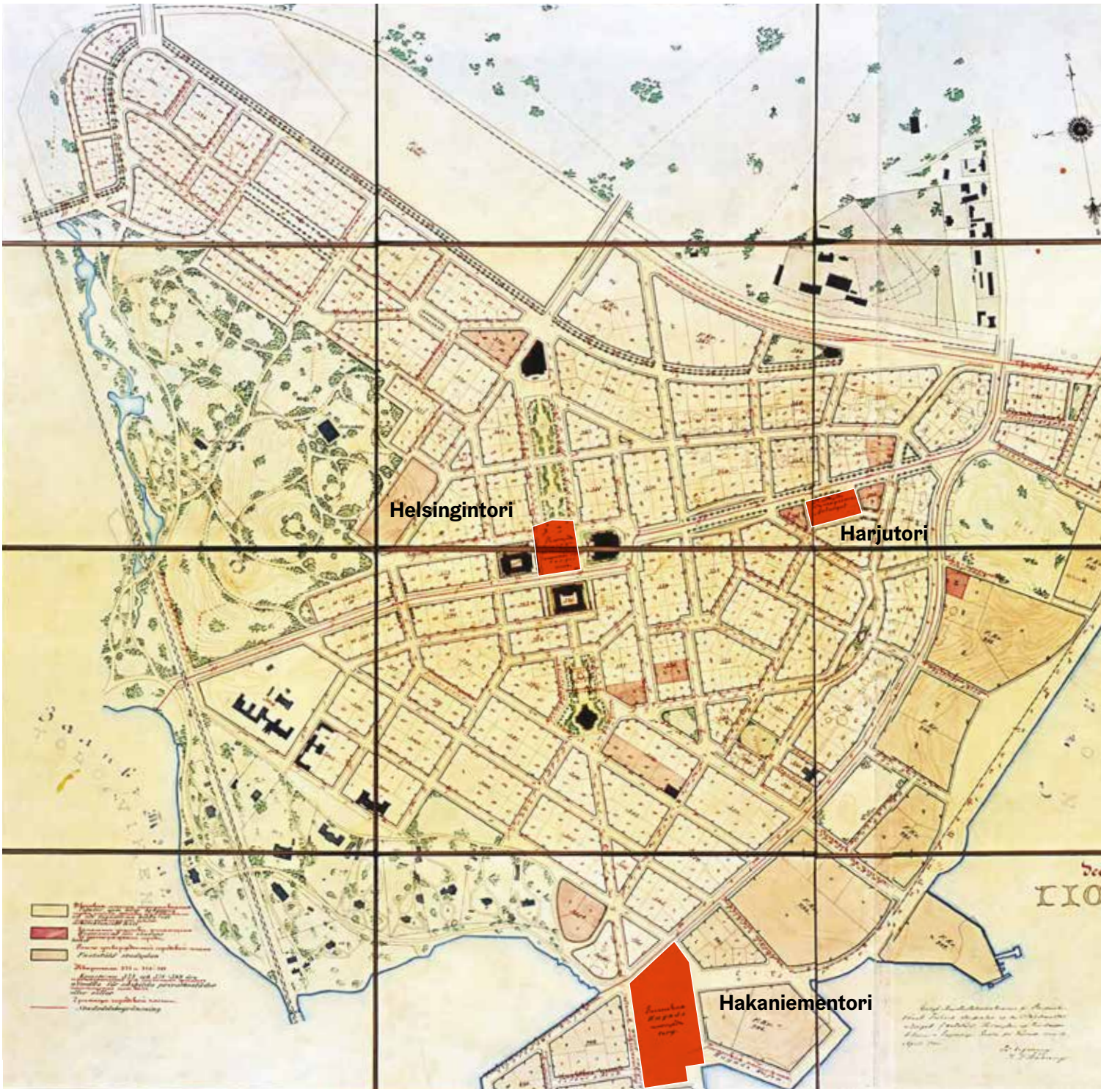
1895 annettu rakennusjärjestys vaikuttaa Sörnäisten, Kallion ja Alppiharjun rakentamiseen. Määräyksiä olivat sallittu enimmäiskorkeus (pääkatujen varrella 5, sivukatujen 4 kerrosta). Suuri sallittu tehokkuus johti pihasiipirakennusten yleisyyteen.

1900 valmistuu Sörnäisten satamaradalta raideyhteys etelään Hakaniementorille. Hakaniemen ja Kulmavuoren välinen ranta-alue teollistuu.

1901 Asemakaava koskien X, XI ja XII kaupunginosia varten vahvistetaan senaatissa. Käsittää Pitkänsillan pohjoispuolisen alueen, Sörnäisten (X), Kallion (XI) sekä Alppiharjun (XI) kaupunginosat. Laatijana Gustaf Nyström. Sörnäisten alueen käsittävä 1893 laadittu jakokaava sisällytetään kaavaan ilmeisesti sellaisenaan. Voimaan vuoden 1895 rakennusjärjestys, joka sallii neli- ja viisikerroksiset kivirakennukset.

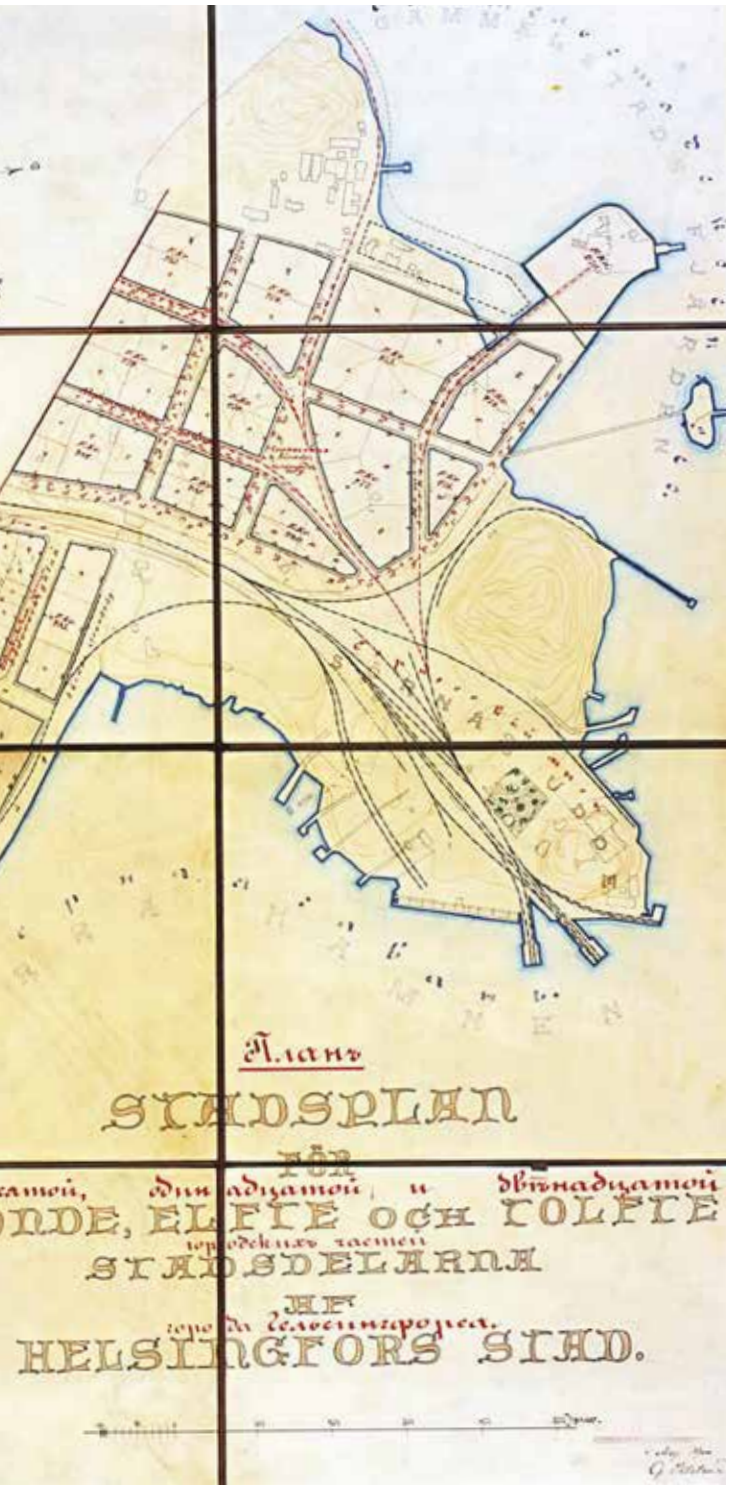
”Noin vuosisadan verran, aina siitä lähtien, jolloin Ehrenström ja Engel uudistivat Suomen pääkaupungin, on sen kaupunginosan, jota nimitetään Siltasaareksi, täytynyt tyytyä tuhkimon vaatimattomaan osaan. Musikaalista termiä käyttääksemme voisimme sanoa, ottaen huomioon Siltasaaren aseman Ehrenströmin kaupunkisuunnitelmassa, että ”saari” oli silloin nousutahti. Vasta Pitkän sillan jälkeen, jonka nimi oli silloin paljon oikeutetumpi, sillä vasta myöhemmin on salmea täytetty niin, että se on supistunut sangen vähäiseksi, liittyi sävelmään fortissimolla soitettu rakennustaiteellinen marssiaihe. Se alkoi Unioninkadusta, joka silloin oli linjasuora Tähtitorninmäelle saakka, johtava Via Triumphalis. Unioninkatu oli tavallaan meikäläinen Rooman Via Appia ja joskaan sitä pitkin eivät vaeltaneet kaupunkiin triumfaaltorit legiooniensa kärjessä, niin se toi kuitenkin Venäjän tsaarin satraapit, kenraalikuvernöörit ja muut korkeat herrat kaupunkiin. Kadun tehtävänä olikin antaa muukalaiselle mahtava ensivaikutelma Helsingistä. Siltasaari ”löydettiin” asemakaavoittelun ja asutustoiminnan kannalta silloin, kun Töölökin joutui asutustoiminnan näkökulmaan, nimittäin vuoden 1900 tienoilla. Näihin aikoihin oli nimittäin Ehrenströmin Helsinginniemelle kaavoittelema kaupunki rakennettu lähes kokonaan.”

Suomen Sosialidemokraatti 26.5.1935 s. 1



Vuonna 1893 päätettiin muodostaa Helsingin 10. kaupunginosa, joka muodostui Sörnäisten rantaan ja Itäiseen viertotiehen rajautuneesta osasta, Siltasaaresta sekä Sörnäisten niemestä satamineen. Kaavassa vahvistettiin entisen huvila-aueen tulevaisuuden käyttötarkoitus teollisuuskortteleina. Sörnäisten rantatien aiemmin tiukasti rantaviivaa seurannut linjaus suoristettiin vuonna 1897.[23] Rantatietä myötäillen valmistui vuonna 1900 rautatieyhteys Sörnäisten satamasta Haapaniemeen ja Näkin teollisuuskortteliin. Tuotantolaitoksille elintärkeän logistiikan uusi ulottuvuus mahdollisti entistä edullisemmat toimintaedellytykset teollisuudelle Pitkänsillan pohjoispuolisilla ranta-alueilla, ja näin levittäytyi satamasta lähtenyt kasvuhakuinen kuhina aina Siltasaaren kupeeseen saakka.

Asemakaava koskien X, XI ja XII kaupunginosia. KorostettunaHakaniementorin, Harjutorin ja Helsingintorin sijoittuminen. 1901. HKA.



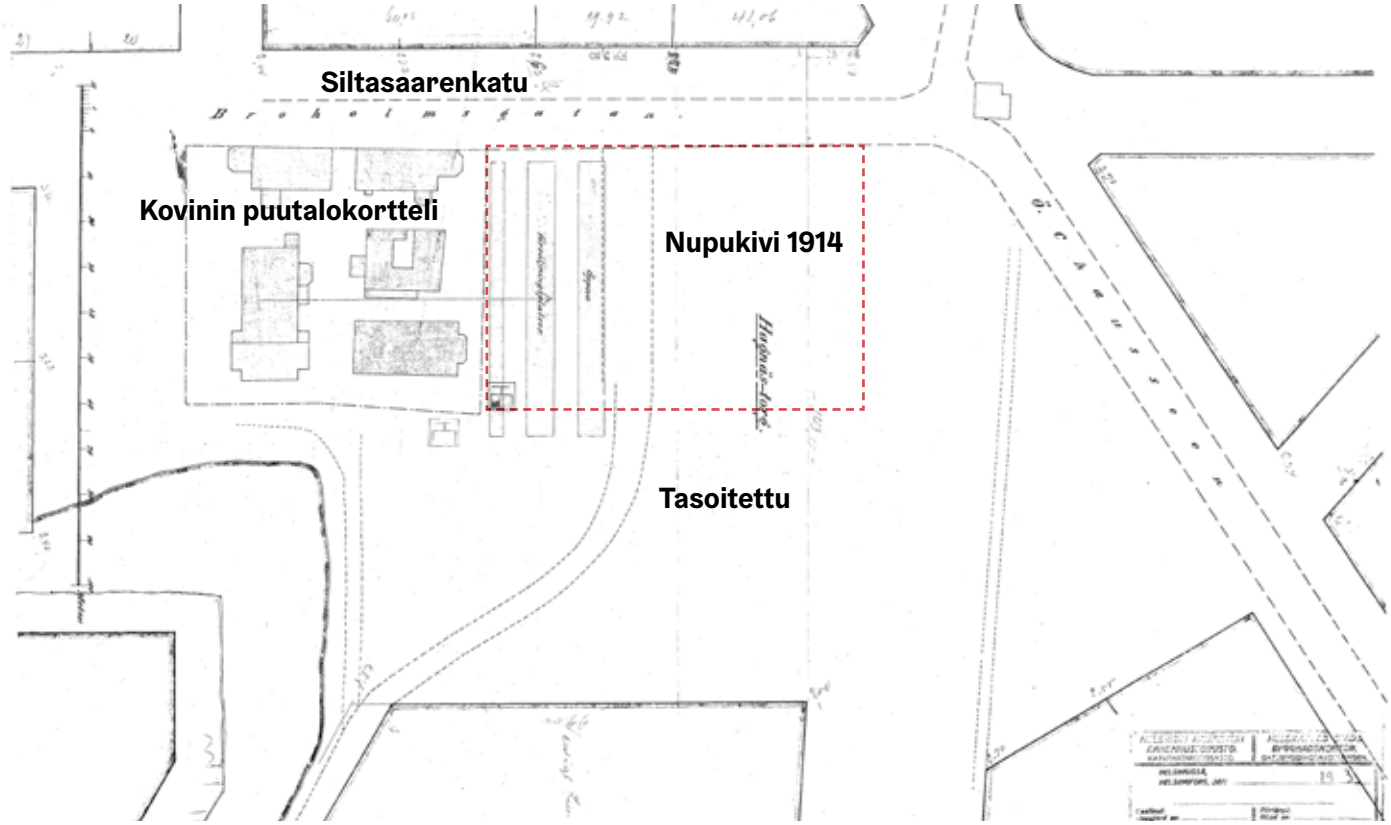
Edellä mainittuihin jakokaavoihin perustuen laadittiin vuonna 1900 Kallion, Sörnäisten ja Alppiharjun kaupunginosat käsittänyt varsinainen asemakaava. Työn vauhdittajina olivat etenkin spontaanisti rakentuneen työväenalueen kehnot hygieeniset olot; viemäriverkkoa ei ollut, jätehuollosta puhumattakaan. Kaavoitustyö ajoittui historialliseen taitekohtaan, jossa insinöörivetoinen kaavoitustoimi sai kaupunkirakennustaiteellisen painotuksen arkkitehti Gustaf Nyströmin johdolla.[24] Camillo Sitten kaupunkisuunnitteluoppeja noudattaen määriteltiin ne yleislinjat, joiden mukaisina rakentuivat työväestön asuttamat Kallion ja Alppiharjun kaupunginosat. Ruutukaavaan perustunutta asuinaluetta jäsentämään varattiin kaavassa paikat kolmelle aukiolle, **Hakaniementorille**, **Harjutorille** ja nykyisen Brahen urheilukentän paikalle ajatellulle **Helsingintorille**.

Vuosien 1900-1910 välisenä aikana taloudellinen kehitys oli vauhdikasta. Työväenalueen väkiluku kaksinkertaistui jälleen vuosien 1900-1910 välisenä aikana jo 40 000 henkeen, joka oli jo lähes kolmannes koko kaupungin silloisesta väkiluvusta.[25] Talouskasvun myötä työläisten edellytykset oman talouden järjestelyyn paranivat. Aiemmin Pitkän sillan pohjoispuolista aluetta karttaneet kauppiaat avasivat liikkeitään nyt myös Sörnäisiin. Kansakoulujärjestelmän kehityksen myötä kiinnostus hengenravintoa kohtaan kasvoi. Ensimmäisen, yksityisin varoin perustetun kansankirjaston Sörnäinen oli saanut jo vuonna 1889.[26] Yksistään Hakaniemestä löytyi vuonna 1910 peräti viisi kirjakauppaa ja kymmenkunta raittiuskahvilaa. Ravintoloita oli yksi, työväentalolla.[27] Kaupallisesta kehityksestä huolimatta keskityttiin työväestön alueella kuitenkin niin sanotusti olennaiseen; Sörkasta ei lähdetietojen valossa tässä vaiheessa löytynyt ainoatakaan kukka-, viini-, heldemä-, taide-, turkis- tai kemikalioliikettä.[28] Edellisvuosisadan käsityöläisvetoinen pienpajateollisuus loi näin nahkansa tehden Helsingistä 1900-luvun alussa lopullisesti tehdas- ja teollisuuskaupungin. Koneellistumisella oli merkittävä vaikutuksensa teollisuustyön luonteelle. Aiemmin kisällien oppipojilleen hitaasti siirtämä ammattitaito vaihtui yksitotisempiin työnkuviin, lyhyet työsuhteet yleistyivät ja elämää leimasi epävarmuus. Hämeentien pohjoispuolisilla alueilla sekä satamaradan itäpuolella sijainneessa Vallilassa asui vuonna 1900 yhteensä 17 000 henkeä. Satamaradan pohjoispuolelle jäivät vielä Hermannin pahamaineiset työväenkorttelit. Toukolan kohdilla ajureiden matkahuollosta huolehtineet krouvit innoittivat tarjoiluillaan hevospeleillä liikkellä olleet maalaiset kilpalaukkaan kohti agraareja kotiseutujaan. Elämänmakuisen kokonaisuuden kruunasi Sörnäisten niemen pohjoisen päätepisteen muodostanut kuritushuone.

Itäinen Viertotie 1a, 1b. Nykyinen Hämeentie 2a, 2b, 4. Hakaniementori 2. Sörnäisten rantatie 1. Kuvattu Siltasaarenkatu 12:sta koilliseen. Signe Brander, 1909, HKM.

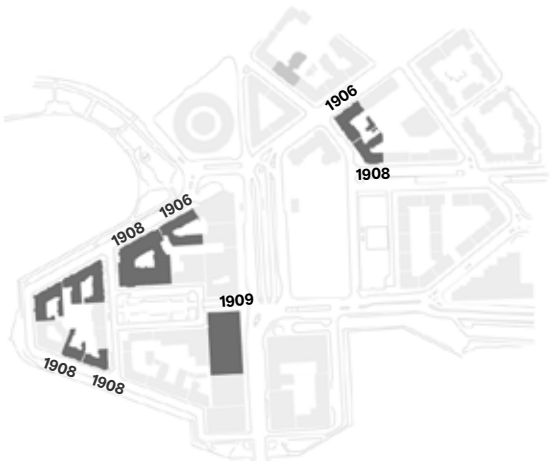
1909

1909. Torikauppa alkoi virallisesti vuonna 1897. Kuvassa torialuetta lännestä kuvattuna, etuvasemmalla 1930-luvulla puretut Kovinin huvilarakennukset. Signe Brander, 1909, HKM.



Varhaisessa torialuetta käsittelevässä Rakennuskonttorin piirroksessa näkyy Siltasaarenkadun varrella sijainnut Kovinin rakennusryhnmä, joka purettiin vasta vuonna 1930. Torikojuja on hahmoteltu aivan rakennusryhmän pohjoispuolelle. Torialue oli vielä tässä vaiheessa kiveämätön, kivettyjä olivat vain Siltasaarenkadun jalkakäytävät, joissa uloin, reunakiveen rajoittuva osuus oli nupukiveä ja sisempi mukulakiveä. HKA KAO 717, 1903. KPOA.

1897...1910



1910 asukasluku **24 920**

olemassa olevan rakennuskannan kehitys

Hakaniementori Siltasaaren alueen käsittäneessä vuoden 1893 asemakaavassa. Kuvassa näkyy myös uuden rantamuurin linjaus. Ratkaisussa näkyy Helsingin kaavoittaja Ehrenströmin suhtautuminen Siltasaaren ja Hakaniemen rantoja rytmittäneisiin monenkirjaviin pistolaitureihin; muistion mukaan hän piti tällaisia ulossuuntautuvia rakenteita kaupunkikuvaa pilaavina, ja suositteli ratkaisuksi paalutusten ja täyttötöiden myötä toteutettavia suoria rantakatuja (quaier).[44] HKA.

Arena-talon tontilla sijaitsi 1900-luvun alusta 1920-luvulle saakka, raitiovaunuyhtiön koristeellinen sähkövoimakeskus. Helsinki ennen meitä s. 248.

Hakaniementori kauppapaikkana

”Helsingin Pitkänsillan pohjoispuoli oli vielä vuonna 1870 vain tavallista kaupungin laitaa. Niinpä siellä asuvien miesten ja naisten määrän suhde oli silloin vielä melkein sama kuin koko Helsingissä. Mutta 1870-luvulla tämän kaupungin laitaosan väkiluvun tavaton kasvu alkoi. Kymmenessä vuodessa se kasvoi miltei nelinkertaiseksi. Varsinkin Sörnäisten sataman suureksi paisunut liikenne tarvitsi satoja miehiä. Monia naisia ei satamaa lähellä olevissa Suvilahden ja Kivikon ’villoissa’ silloin asunutkaan. Ja purjehduskautena, jolloin satama ja sen vilkas liikenne veti puoleensa satoja miehiä maailmalta, naisten suhteellinen määrä hupeni vieläkin vähäisemmäksi. Niinpä tämän ”miespitoisen” yhteiskunnan elämä olikin ’hurjaa” ja friskiä’”

Waris 1934, s. 94

Hakaniementorin alueella käydyn elintarvikekaupan perinteen voidaan katsoa alkaneen vakiintua 1800-luvun jälkipuoliskolla, kun kaupungin keskustaan Kauppatorille Itäisen viertotien ja Pitkänsillan kautta kolistelleet maalaiset hevoskuormineen alkoivat lisääntynyttä kysyntää hyödyntäen myydä tuotteitaan vauhdilla kasvaneen työväenyhteiskunnan asukkaille.[29] Tulevan torin seutu oli Itäisen viertotien vaikutuksesta muodostunut jo tässä vaiheessa merkittäväksi liikenteen solmukohdaksi, jossa aiemmin sijaitsi myös kaupungin raja ja tulli.[30] Jatkuvasti ohitse soljuva liikennevirta yhdisti työväen ja ylemmän yhteiskuntaluokan kaupunginosat tehden näin alueelle muodostetusta aukiosta luontaisen kauppapaikan. Hakaniementorin ohella syntyi vastaavankaltainen, basaaraimaiseen ilmiasuun perustunut kauppapaikka nykyisen Vaasanaukion kohdalle vuonna 1898.[31]

Hakaniemen asema joukkoliikenteen solmukohtana alkoi myös vahvistua 1900-luvun taitteessa. Vuonna 1888 hevosomnibusseilla liikennöinnin aloittanut Helsingin Omnibus Oy:n toinen päälinja kulki Itäisen Viertotien ja Mäkelänkadun risteyksestä Siltasaaren poikki Kauppatorille ja Lapinlahteen saakka.[32] Varsinaisen hevosraitiotieverkoston rakentaminen sai alkusysäyksensä samoihin aikoihin, ja valmista tuli vuonna 1891. Hevosraitiotien aikakautta kesti kuitenkin alle kymmenisen vuotta, ja Dresdeniläinen toiminimi Kummer sähköisti koko kaupungin raitiotieverkoston vuonna 1900. Samoihin aikoihin valmistui Hakaniemeen nykyiselle Arena-talon tontille raitiovaunuyhtiön sähkövoimakeskus.

1908

Foto Signe Brander
Helsingfors 1908

Kuva yllä vasemmalla. Hakaniementorin varhaiseen ilmeeseen kuului kiinteiden kauppakojujen ohella maavarainen, kiveämätön kulkupinta. Kuoppainen ja sopivan sään sattuessa mutainen ja hankalakulkuinen aukio oli tilallisesti jakautunut eteläiseen alatoriin ja Sörnäisten rantatieltä johdettujen pistoraiteiden pohjoispuolelle sijoittuneeseen, nykyisen kauppahallin kohdalla olleeseen ylätoriin. Jako erottuu selvästi varhaisesta lasinegatiivikuvasta, joka on todennäköisesti otettu Hämeentie 1:n v. 1906 valmistuneen kivitalon ikkunasta. Kivettyjä kulkuväyliä oli vain katujen reunustoilla, jossa kulkupinnat muodostuivat vuorottelevista nupu- ja mukulakiveysalueista. Tuntematon, n. 1908, HKM.

Kuva alla vasemmalla. Hakaniementorin "ylätoria" kuvattuna suunnilleen Siltasaarenkadun ja Itäisen viertotien (Hämeentie) risteyksestä. Taustalla häämöttävät vuosina 1906 ja 1908 valmistuneet **Hämeentie 1** (Asunto-osakeyhtiö Ahtola) ja **Sörnäisten rantatie 1:n** kivitalot, jotka kumpainenkin ovat alueen nykypäivään saakka säilyneen rakennuskannan vanhimpia edustajia. Kivijalkaliikkeiden kirjo muistuttaa joiltain osin nykypäivän tialnnetta; parturiliikkeitä ja kahviloita. Sen sijaan aikanaan alueella runsaslukuisina esiintyneet kirjakaupat ovat harventuneet. Nykyisen Arena-talon tontilla (kuvassa vasemmalla) sijaitsi raitioteiden tarvitsema sähkövoimalaitos.

Hakaniemi sai ensimmäisen kauppahallinsa jo vuonna 1896, kun osoitteeseen Siltasaarenkatu 16 valmistui heti liian pieneksi todettu hallirakennus. Samoihin aikoihin alkoivat ensimmäiset torikauppiaat asemoitua hallin läheisyyteen juuri tasoitetulle Hakaniementorille. Virallisesti torikauppa kuitenkin alkoi vasta joulukuussa 1897. SLS, Gustav Sandberg, 1900.

Kovinin puutaloissa Hakaniementorin lounaiskulmassa majoittui monenlaista, joskin yleisesti vähävaraista väkeä torikauppiaista tehdastyöläisiin. Talot purettiin 1930. Kuvan kivitalon paikalla sijaitsee nykyisin Metallitalo. Signe Brander, 1912, HKM.

Kovinin puutalokortteli

Varhaisen Hakaniementorin luonnetta määritteli torialueen kaakkoiskulmassa osoitteessa Siltasaarenkatu 7-9 sijainnut vuokrataloista koostunut rakennusryhmä, niin kutsutut *Kovinin huvilat*. Hänen rakennuttamissan vuokrataloissa asui suomalaisten lisäksi venäläisiä, juutalaisia ja tattareita. Pihalla talon lapset puhuivat "suomea, ruotsia ja venättä sekaisin ja laulettiin myös kaikilla kielillä".[33] Liiketoimintaakin harjoitettiin. Lisäksi talossa toimi islamilainen yhteistö vuosina 1905-1909. Osanen varhaisinta Hakaniementoria on tavallaan säilynyt; vuokra-ajan päätyttyä 1929 talot purettiin, mutta yksi huviloista päätyi uudelleen pystytettäväksi Puistolaan, liikemes Väinö Venton ostamalle tontille. Vuonna 1934 pienin muutoksin pystytelly talolle annettiin juhlava kutsumanimi *Puistonlinna*.[34]

Kaupankäynnin varhaisvaiheet

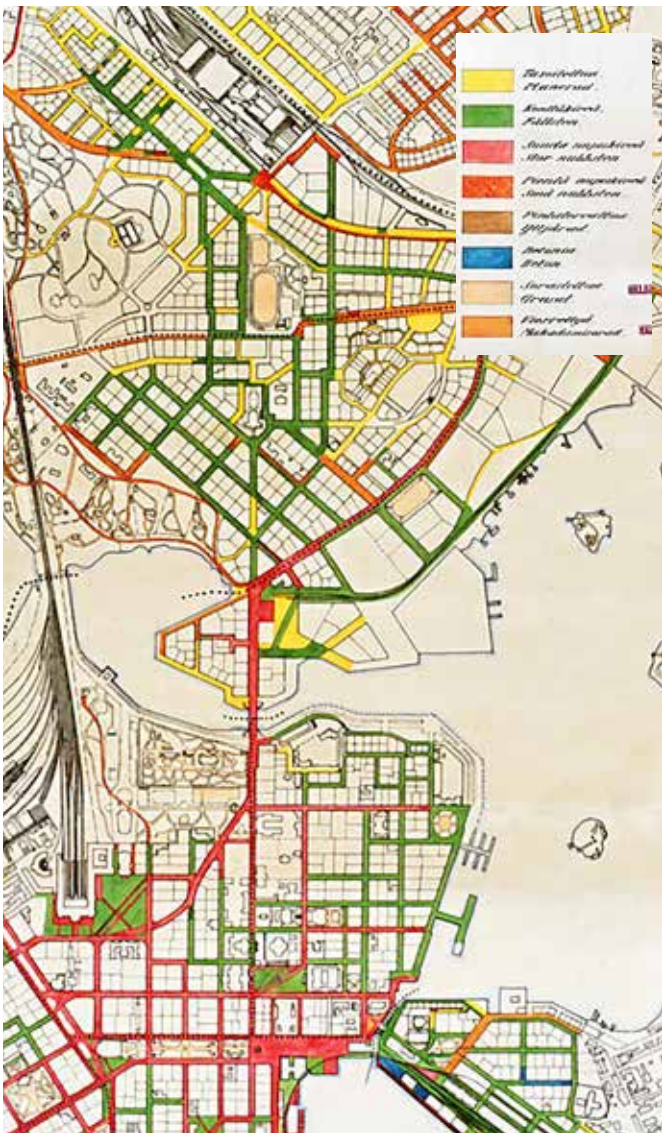
Liikemies ja filantrooppi Julius Tallberg, joka oli ollut vastuussa monista kaupungin keskusta-alueen kehitystoimista, ehdotti vuonna 1897 että osa tasoitetusta Hakaniementorista varattaisiin kaikenlaiselle kaupalle.[35] Toisin sanoen, työväestön ei enää tarvitsisi välttämättä matkata kaupungin keskustan toreille arkipäiväisiä tarpeitaan varten. Näin muotoutunut kaupungin toripolitiikka asettui osaltaan tukemaan yhteiskuntaluokkien välisen kuilun syventymistä, kohtaamisten vähentyessä. Merenlahden aiheuttaman, alkujaan luonteeltaan fyysisen kuilun ohella kaupunginosien välinen raja vahvistui nyt kaavoituksen ja toripolitiikan sanelemana kattamaan myös henkisen todellisuuden ulottuvuuksia. Merkittävää oli myös se, että kantakaupungissa työvestö ja porvaristo asuttivat vielä osin samoja kortteleita, mutta Pitkänsillan pohjoispuolella asujaimisto muodostui lähes yksinomaan työläisistä.

Tallbergin ehdotuksen siivitttämänä alkoi virallinen kaupankäynti Hakaniementorilla vuoden 1897 joulukuussa[36]. On tosin huomattava, että kauppiaat olivat alkaneet järjestäytyä vakinaisille asemapaikoillensa jo vuodesta 1896 lähtien jolloin Hakaniemi sai ensimmäisen Siltasaarenkadun varteen sijoittuneen, jo valmistumisajankohtanaan liian pieneksi todetun kauppahallinsa (*Hägnashallar – Hakahalli*).[37] Torin uusi, virallinen asema kauppapaikkana toi mukanaan myös velvotteita. Kaupungin taholta ohjattiin torikojujen sijoittumista, jotta kaupankäynti olisi sujuvaa ja mahdollisimman turvallista. Torille tiensä löysivät varhaisten valokuvien perusteella mitä moninaisimmat liikkeet: alueelta löytyi lukuisia tekstiililiikkeitä, mm. Täkki ja villatavarakauppa ja Suomen Waatetus-liike. Mukaan mahtui myös Huonekalukauppa sekä lukuisia rihkamaa ja ruokatarpeita kaupanneita toimijoita. Torista muodostui kirjaimellisesti välttämätön henkireikä kaupunkilaisille: rautateitse saapuivat paikalle talojen lämmittämiseen tarvittavat halot. Kasvavan työväenalueen elintarvikehuolto nojasi vahvasti torin tarjontaan.

Siltasaarenkadun jalkakäytävät kivettiin 1900-luvun alussa. Kiveys muodostui alkujaan graniittisesta reunakivestä, nupukivikaistaleesta sekä mukulakivin ladotusta osuudesta. Signe Brander, 1909, HKM.

Siltasaarenkadun jalkakäytävien huolellisesti ladottua kiveystä vuonna 1907. Myös viistosti ajoradalle laskeutuva reuna on toteutettu mukulakivin. Kuva on otettu suunnilleen nykyisen Elannon tavaratalon eteläpäädyn kohdalta. Signe Brander, 1907, HKM.

Uutta ja vanhaa kiveystä vuonna 1928 Siltasaarenkadun kohdalla. Mukula- ja nupukivin ladottu osuus katosi nopeasti 1910-luvun aikana; Hakaniementorin reunustan jalkakäytäväkin oli saanut asfalttipinnoitteen 1930-luvun alkuun mennessä. Eric Sundström, 1928, HKM.



Vuoden 1927 päällystekartasta ilmenee, että valtaosa Kallion kaduista oli vielä tässä vaiheessa kenttä- eli mukulakivettyjä. Siltasaarenkatu ja Itäinen viertotie muodostivat poikkeuksen, jossa päällyste oli valtaosin nupukiveä. Hakaniementori on edelleen tässä vaiheessa valtaosin vain tasoitettu, mutta sitä halkaisee diagonaalinen mukulakivikäytävä, joka oli muutenkin tyypillinen piirre kaupungin aukioilla, kuten karttaa tarkastelemalla selviää. Huomioitava yksityiskohta on torikaupan alueelle varatun osan nupukiveys, joka toteutettiin kauppahallin valmistuttua vuonna 1914. HKA.

Katujen kiveämisestä

”Kiveäminen oli Venäläisten kadunlaskijoiden erikoisalaa. Keväisin nämä tulivat puolisoinensa ja lapsinensa töihin Helsinkiin. He söivät lähinnä ryssän limppua, suolaa ja teetä. Päässä heillä oli patalakki, päällä paitapusero, jaloissa roimahousut, vyötäisillä leveä nahkavyö sekä jaloissa raudoitetut varsisaappaat, polvissa lisäksi räsyt suojina työä tehtäessä. Kadut päällystettiin ensin pyöreillä mukulakivillä, myöhemmin nelitahoisilla nupukivillä. Katukivet tuotiin jaaloilla ulkosaaristosta. Vanha katupohja tasattiin ja päälle levitettiin paksu kerros hiekkaa, jolle istutettiiin meren hiomat mukulat. Yöllä höyrykäyttöinen katujyrä tasoitti lasketun kadun.”

Koskinen 1990, s. 218

Toriaukion varhainen tilanjako ja kulkupinnat

Torialueen muodostaman aukion tilanjako perustui 1900-luvun alkupuolella sen poikki johdettuihin kulkuväyliin. Myös Sörnäisten satamaradasta erkaantuneet, torille vuonna 1900 johdetut pistoraiteet toimivat toritoiminnan alueellisana jäsentäjänä. Eteläisen osan (”alatori”) jakoi kahtia torin poikki johdettu läpikulkualue, jonka alueelle myyntikojuja ei saanut sijoittaa. Pohjoinen osa (”ylätori”) sijoittui nykyisen kauppahallin kohdalle, rajoittuen pohjoisessa Itäiseen viertotiehen.

Sörnäisten ja Kallion tultua asemakaavoituksen piiriin vuosisadan vaihteessa alkoivat erilaiset säännöt ja määräykset koskettaa aiemmin villisti vailla sääntöjä rakentunutta työläisyhteiskuntaa. Torialueellakin tämä näkyi monin tavoin: vuosisadan vaihteessa toteutettiin katuojien ja viemärien kunnostustöitä.[38] Vuosien 1905-1914 välillä konkretisoitui puolestaan liikkumista helpottavia muutoksia, joihin kuului mm. kivisten jalkakäytävien rakentaminen. Vuonna 1906 kiveys oli paikoillaan Siltasaarenkadulla, jossa ajoradalla käytettiin sekä nupu- että mukulakiveä. Keskikaupungilla jalkakäytävien noppakivipäällysteet olivat yleistyneet jo aiemmin, mutta Kalliossa suurin osa päällystetyistä kaduista oli ladottu yksinkertaisin kenttä- eli mukula- tai nupukivin.[39] Siltasaarenkadun jalkakäytävien ulompi, reunakiveen rajautuva osuus tehtiin nupukivestä, sisempi kulkupinta puolestaan oli mukulakiveä. Tällaisen prinsiipin mukaan toteutettu kiveys rajasi myös Hakaniemen torialuetta Siltasaarenkadun itäpuolella. Jalkakäytävien osalta ratkaisu oli Pitkänsillan pohjouspuolella harvinaislaatuinen, sillä vastaavanlaista kiveystä oli Siltasaarenkadun ohella käytetty ainoastaan Itäisen viertotien (Hämeentien) ja Sörnäisten rantatien määrätyillä osuuksilla. Toriaukion itä-länsisuunnassa halkaisseelle Sörnäisten rantatien osuudelle Haapaniemenkadun ja Hakaniementorin välillä laskettiin mukulakiveys vuonna 1907.[40] Valokuvista ilmenee myös mukulakivetty kulkuväylä Kovinin puutalojen itäpuolella. Valoa pimeyteen toivat vuonna 1911 kaksin kappalein torialueelle asennetut yksiliekkiset auerlamput.[41]

Torikaupalle varattu pinta säilyi Sörnäisten rantatietä lukuunottamatta kiveämättömänä aina vuoteen 1914 saakka. Useita vuosia asialistalla ollut torin kiveäminen viivästyi kauppahallin rakennustöiden vuoksi, ja sitä päästiin vihdoin toteuttamaan hallin valmistuttua. Kiveys käsitti vain alueen länsipuolisen kaistaleen: *”Il noppakivillä asfalttiin päällystettiin koko Hakaniemen torin länsiosa, joten noin 3,300 m²:n laajuinen ala on siellä pantu torikaupan tarkoituksiin sopivaan kuntoon.”*[42] Tässä yhteydessä on huomattava, että valtaosa torialueesta säilyi yhä kiveämättömänä; näin oli aina 1960-luvulle saakka jolloin suoritettiin seuraava mittavampi uudistus. Vuosien 1913-14 välillä suoritettiin myös tehdaskorttelin 296 eteläpuolella olevan Hakaniemenrannan kaupungille kuuluvan osan sekä Hakaniementorin poikki viistoon kulkevan ajotien päällystäminen keto- eli mukulakivillä.[43] Torialueen kiveämisen aikoihin aikoivat asfaltoidut kulkupinnat yleistyä. Siltasaarenkadun Hakaniementorin länsireunaa sivuava jalkakäytävä pinnoitettiinkin asfaltilla 1930-luvun alussa.

SUOMALAINEN
WAATETUS-LIIKE.
RAATALIN-LIIKE
WAATE JA KANGAS
KAUPPA Y.M.Y.M
R. TUOMI
SINGER
M.KAARELA

1913

”Hakaniemen torin seutuvilla oli 1910-luvulla kansainvälistä leimaa, monenlaiset yrittäjät kauppasivat paikallisille asukkaille tuotteitaan. Torin ja Eläintarhan alueella liikkui ensimmäisen maailmansodan päivinä jäätelökauppiaita kärryjänsä työnnellen. He olivat yleensä Venäläisiä. Tattareilla eli Volgan rannoilta Suomeen tulleilla tataareilla oli Hakaniemessä pikku putiikkejansa, mutta toiset heistä jäätelönmyyjien tavoin kulkivat talosta taloon. Patalakkiset, usein kaljut, pitkään takkiin sonnustautuneet kulkukauppiaat kuljettivat nyyteissä myymiänsä kankaita, päähineitä ja alusvaatteita.”

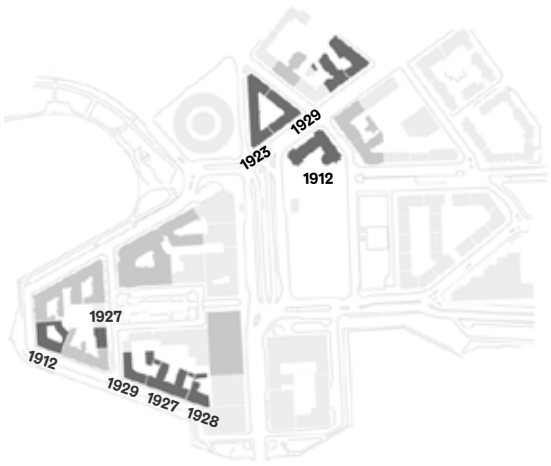
Koskinen 1990 s. 277

Hakaniementori. Taustalla vasemmalla vuonna 1908 valmistunut Asunto Osakeyhtiö Ahtolan kivitalo, matalampi puutalo sekä Karl Hård af Segerstadin suunnittelema, 1960-luvulla purettu asuinkerrostalo *Necken*. Se oli suunniteltu lähellä toimineen Kone- ja Siltarakennus Oy:n insinöörien asuintaloksi. Vuonna 1902 valmistunut talo sai nimensä paikalla olleesta Näkinluodosta. Talon asuinhuoneistot olivat valmistumisaikanaan korkeatasoisia ja huoneissa oli muun muassa parkettilattiat. Tilalle valmistui 1963 betonielementtinen asuinkerrostalo. Signe Brander, 1913, HKM.

Siltasaarenkatu 8-10. Siltalan liiketalo valmistui vuonna 1914. Osuusliike Elannon omistukseen rakennus päätyi 1920-luvulla, jolloin myös tavaratalo aloitti toimintansa. Eric Sundström, 1914, HKM.

Siltasaarenkatu 12 ja 14. Siltasaarenkadun liikkeitä vuonna 1920. Keskellä olevassa rakennuksessa toimi elokuvateatteri Pallas, oikealla puolestaan elokuvateatteri Rialto. Eric Sundström, 1920, HKM.

1910...1930



1930 asukasluku **36 640**

olemassa olevan rakennuskannan kehitys

Siltasaarenkadun ja Hämeentien risteys. Venäläisiä hedelmäkauppiaita Hakaniementorin luoteiskulmassa vuonna 1907. Raitioteiden sähköistyksen tarpeisiin rakennettiin taustalle näkyvälle Arena-talon nykyiselle tontilla vuonna 1900 valmistunut voimalarakennus. Signe Brander, 1907, HKM.

Hakaniementori 1. Torialueen eteläpäädyssä sijaitsi vuoteen 1963 saakka nykyisen Metallitalon tontilla viisikerroksinen kivitalo. Torin aukiomainen tila rajautui rakennuksen julkisivuun. Signe Brander, 1908, HKM.

Puotikylästä hallittuun kauppaan

”Eräät kojut olivat erikoistuneet ruuan ja kahvin tarjoiluun, ja sellainen äidillänikin oli. Priimuksella keitettiin kojun nurkassa keittoja ja kahvia, ja toisella sivulla olivat pöydät, joissa ruokavieraat aterioitsivat. Ruoka oli halpaa, sillä kilpailu oli ankara. Ei siinä tahtonut omilleen päästä, sanoi äiti. Monet miehet söivät lisäksi ’kirjan päälle’ ja maksoivat velkansa, mutta monilta saattoi koko tili luisua viinaan tai korttipeliin, ja ruokavelka jätettiin maksamatta. Olihan riittävästi toisia ruokaputkia, joihin saattoi siirtyä ruokamieheksi ja näin elää keljuutella pitkiäkin aikoja köyhien leskien varassa, sillä sellaisia ruokaputkien pitäjät enimmäkseen olivat.”

Koskinen 1990 s. 302-303

Vuosisadan alkupuoliskolla taloudellinen kehitys oli nopeaa. Elämä Pitkänsillan pohjoispuolella oli työntäyteistä, poliittisten ja valtiollisten olojen ankeudesta huolimatta. Väestönkasvun kannattelemana sai Hakaniemen seutu aiempaa kaupunkimaisemman ilmeen kaupallisten toimijoiden ja pikku puotien määrän kasvaessa. Siltasaarenkadun tienoon liikekeskustamainen luonne saikin alkunsa juuri 1910-luvulla. Pankit avasivat haarakonttoreitaan kadun varteen, kaupunkikuvaan ilmaantuivat parturiliikkeet ja kenkäkaupat.[45] Työväen Säästöpankki aloitti toimintanta Siltasaaressa Työväen Sanomalehti Oy:n toimitalossa Sirkuskatu 3:ssa (nyk. Paasivuorenkatu 3).[46]

Ensimmäisen maailmansodan aikana sotateollisuus toi työtä ja rahaa lukuisiin työläisperheisiin. Kahviloiden ja kansanruokaloiden suosio kasvoi, vaihtoehtoja oli aiempaa enemmän. Erityisissä raittiuskahviloissa vallitsi alkoholittomuuden nostattama kirjallisempi ilmapiiri. Asiakaskunnat koostuivat nuorten poikamiesten joukoista, tiskien takana palvelivat edellisvuosisadasta poiketen valtaosin naiset.[47]

Keisarinvallan jälkeen seurasivat säännellymmät ajat, kun aiemmin vailla aukiolorajoituksia palvelleet liikkeet vuonna 1919 määrättiin sulkemaan ovensa arkisin viimeistään kuudelta. Pontimena oli tuolloin voimaan saatettu liikeapulaislaki, joka rajoitti säännöllisen viikkotyöajan 47 tuntiin.[48] Työoloiltaan kohtuullisuutta kohden askeltavassa yhteiskunnassa alkoi siten olla aikaa vapaa-ajan näyttäytymiselle. Nuorisomuotia edustivat hatut ja lippalakit, jota kauppaamaan ilmaantui Sörnäisiin useitakin muotiliikkeitä. Ydinkeskustaa kansanomaisemmin palvelleen liike-elämän keskiössä päivää paistattelivat Hakaniementori ja uusi, vuonna 1914 valmistunut kauppahalli. Liiketoiminta alueella oli teollisuusyrityksistä poiketen vahvasti pienyrittäjävetoista, vauhdikkaasti kasvanutta osuusliike Elantoa lukuunottamatta. Osuusliikkeen mahtia kasvatti erityisesti Siltasaarenkadun ja Sirkuskadun (nyk. Paasivuorenkatu) kulmassa, Siltalan liiketalossa, vuonna 1920 toimintansa aloittanut tavaratalo.

Siltasaarenkadun ja Hämeentien risteys. Hakaniementorin tasoitettu osa avattiin virallisesti torikaupalle juuri ennen joulua vuonna 1897. Signe Branderin vuonna 1913 ottamassa valokuvassa hahmottuu torin varhainen yleisilme. Myyntipöytien asemasta torista muodostui puotikylä, joissa pienistä narinkkaputkista myytiin kaikkea mahdollista vaatteista rihkamaan, lihaa ja juureksia unohtamatta. Myyntikojut oli varustettu katoksin ja suljettavin luukuin. Kauppaa käytiin aamusta iltaan, jolloin kojujen puoliväliin sijoittuneet luukut laskettiin alas myyntipöydiksi. Enimmillään myyntipöytiä ennen Hakaniemen kauppahallin valmistumista oli noin 120 kappaletta. Signe Brander, 1913, HKM.

Hakaniementorin varhainen tori-ilme muodostui omintakaiseksi, kaupungin muista toreista poikkeavaksi. Kiinteiden myyntikojujen rivistöistä muodostui itä-länsisuuntaisia kujia. N. 1903, HKM, kuva Teoksesta Finne 2007 s. 25.

Suljetun Hakaniementorin basaaritunnelmia vuodelta 1907. Hausen Reinhold, 1907, HKM.

Työllistävät tuotantolaitokset 1927

Kone- ja Siltarakennus Oy	1600
Elannon tuotantolaitokset	514
Elannion leipätehdas	334
Verkkosaaren saha	324
Osuustukkukaupan tuotantolaitokset	249
Oy Helsingin silkkikutomo	149
Ab Kone Oy	144
Oy Valven kenkätehdas	143
John Stenberg Oy konepaja	140

Uusi Suomi 12.1.1919

Adress- och yrkeskalender för Helsingfors jämte förorter, 1909.

Elokuvateattereiden mainoksia. Uusi Suomi 6.9.1925

Hakaniementori ja ympäristö 1910-luvulla

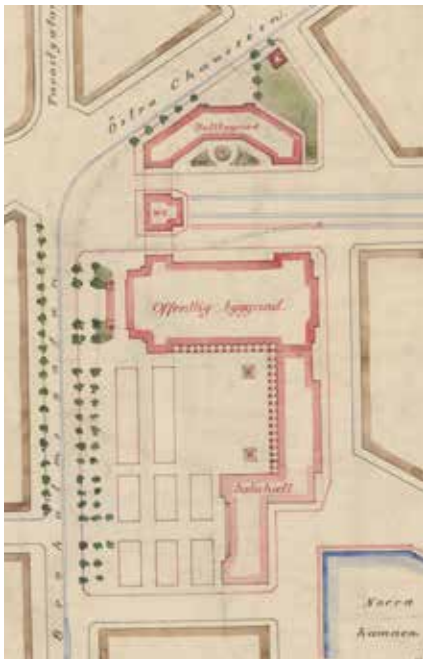
Hakaniementorin virallinen asema vahvistui vuonna 1909, jolloin päätettiin nimien *Hagnäs torg – Hakaniementori* virallistamisesta. Aiemmin 1890-luvulla toria kutsuttiin suomeksi nimellä *Hagnääsin tori.* Työväestön torista muodostui 1900-luvun alussa basaarimainen, kiinteiden puisten myyntikojujen rivien määrittämä sekalaiseksikin luonnehdittava kokonaisuus, jossa kaupattiin niin arkisia kuin mielikuvituksellisempiakin myyntiartikkeleita. Saatavilla oli teeriä ja metsoja, perunaa ja leninkejä, kupukaalia ja jäniksiä unohtamatta.[49] ”Ruokaputkista” myytiin halpoja keittoja; sadesäällä kulkua kojujen väliin muodostuneilla kujilla helpottivat maahan asetetut lankut.[50] Kuivemmalla kelillä valtaosiltaan kiveämätön toripinta nostatti ilmaan pölypilviä, joiden laskeumasta osansa saivat myyntipöytien peittämättömät elintarvikkeet. Torilta ostettiin kerralla ruokaa viikonkin tarpeisiin. Kaljaa sai kotiinkuljetuksella Kollanuksen tehtaalta, eksoottisia appelsiineja puolestaan kauppasivat italialaiset myyntikärryistään.[51]

Kaupankäyntiä ja torin valvontaa helpottaakseen kaupunki ohjasi osaltaan torikojujen sijoittumista alueelle. Torialueella käyty kauppa muodostui työläiskaupunginosan elintarvike- ja energiahuollolle välttämättömäksi. Torin tarjonnan myötä asukkaiden omavaraisuus ruoan suhteen pieneni vähitellen, ja vuoteen 1910 mennessä kaupunkilaiset olivat jo huomattavasti aikaisempaa riippuvaisempia myytävistä elintarvikkeista.[52] 1900-luvun alussa virallisen asemakaavaoituksen piiriin saatu Kallion alue kasvoi kohisten, ja alueen väestönkasvu muodosti vuoteen 1930 mennessä vuosikymmenittäin noin puolet koko Helsingin kasvusta.[53] Vähitellen alkoivat matalat puutalot korvautua tiiviiseen ruutukaavaverkkoon sommitelluilla tehokkailla kivikerrostaloilla. Ensimäiset jugendtyyliset asuinkerrostalot valmistuivat Pitkänsillan pohjoispuolelle Siltasaareen ja Hakaniemen ympäristöön vuosisadan alkupuolelta lähtien. Varhaisimpia alueelle sijoittuneista nykyisinkin olemassa olevista rakennuksista on Toiselle linjalle vuonna 1894 valmistunut panttilainakonttori. Hakaniementorista muodostui kirjamellisesti alueen henkireikä: talot lämmitettiin torille junanvaunuilla rahdatuilla haloilla, työmiehet ryystivät soppaa, hevoset heinää ja juomavettä. ”Hevosten huoltoasemana” Hakaniementori toimikin helsinkiläistoreista pisimpään, aina 1930-luvulle saakka.[54]

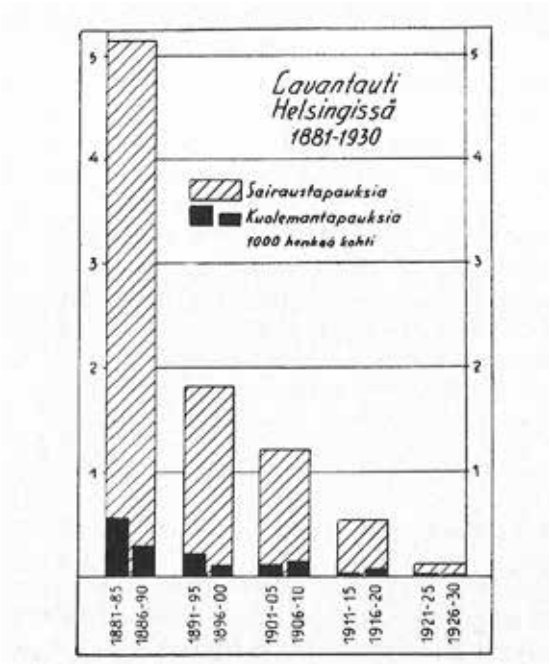
Puotikyläksi luonnehdittava torialue poikkesi huomattavasti kaupungin muista toreista, jotka perustuivat kiinteiden kojujen sijasta pitkälti myyntipöytien käyttöön. Hakaniementorin narinkkaputkat muodostivat omailmeisen ja -lakisen todellisuutensa, jonne eivät kantakaupungin alueella sovelletut hygieniasäännökset ensimmäisenä ulottuneet. Läheisen asunto-osakeyhtiö Ahtolan asukkaat valittivat vuonna 1907 kaupungin terveydenhoitolautakunnalle osoittamassaan kirjeessä kalakojujen aihettamasta meteli- ja hajuhaitoista.[55] Kuri ja järjestys työväenalueelle saapui jälkijunassa, kun maito- ja lihatuotteiden myyminen kaikilla kaupungin toreilla 1920-luvulla kiellettiin.[56]

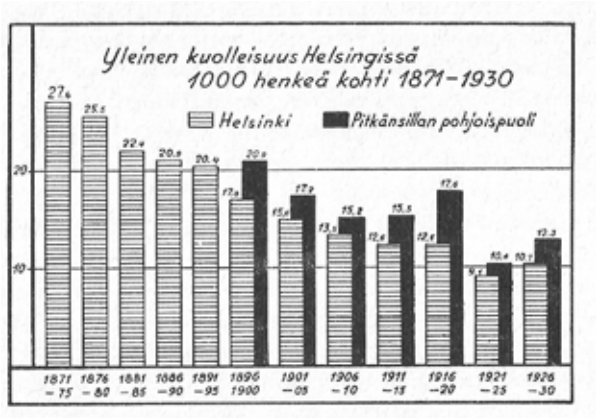
1908

Vuonna 1908 otetussa kuvassa näkyy Hakaniemen torialueen tilallinen jakautuminen pohjoiseen ja eteläiseen, rautatiekiskojen erottamaan osa-alueeseen. Uutta kauppahallia alettiin suunnitella juuri pohjoiselle, ”ylätoriksi” kutsutulle kolmiomaiselle alueelle. Vuonna 1908 laadittujen sijoitteluehdotusten (alla) joukossa esiteltiin myös ajatus alueen varaamisesta puistoksi. Signe Brander, 1908, HKM.



Hakaniemen kauppahallin suunnitelmia alettiin laatia 1900-luvun ensimmäisen vuosikymmenen aikana. Kuvissa kaupungingeodeetti W. O. Lillen vuonna 1908 laatimia ehdotuksia torialueen järjestelemiseksi. Kaikissa ehdotuksissa kauppahallin myöhemmin varmistuneelle sijoituspaikalle suunniteltiin myös puistomaista aluetta. Kauppahallin ohella torille suunniteltiin sijoitettavaksi julkista rakennusta; vuonna 1915 työväenopiston taloa kaaavailtiin torialueelle. Mikään näistä ehdotuksia ei suoraan toteutunut. HKA.





Tilastoja Helsingin terveydellisistä oloista 1871-1930. Waris 1934 s. 222, 230.

Siltasaarenkatu 4, 7-9. Katukauppaa Siltasaarenkadulla vuonna 1907. Signe Brander, 1907, HKM.

Uusi kauppahalli ja terveydellisten olojen kehitys

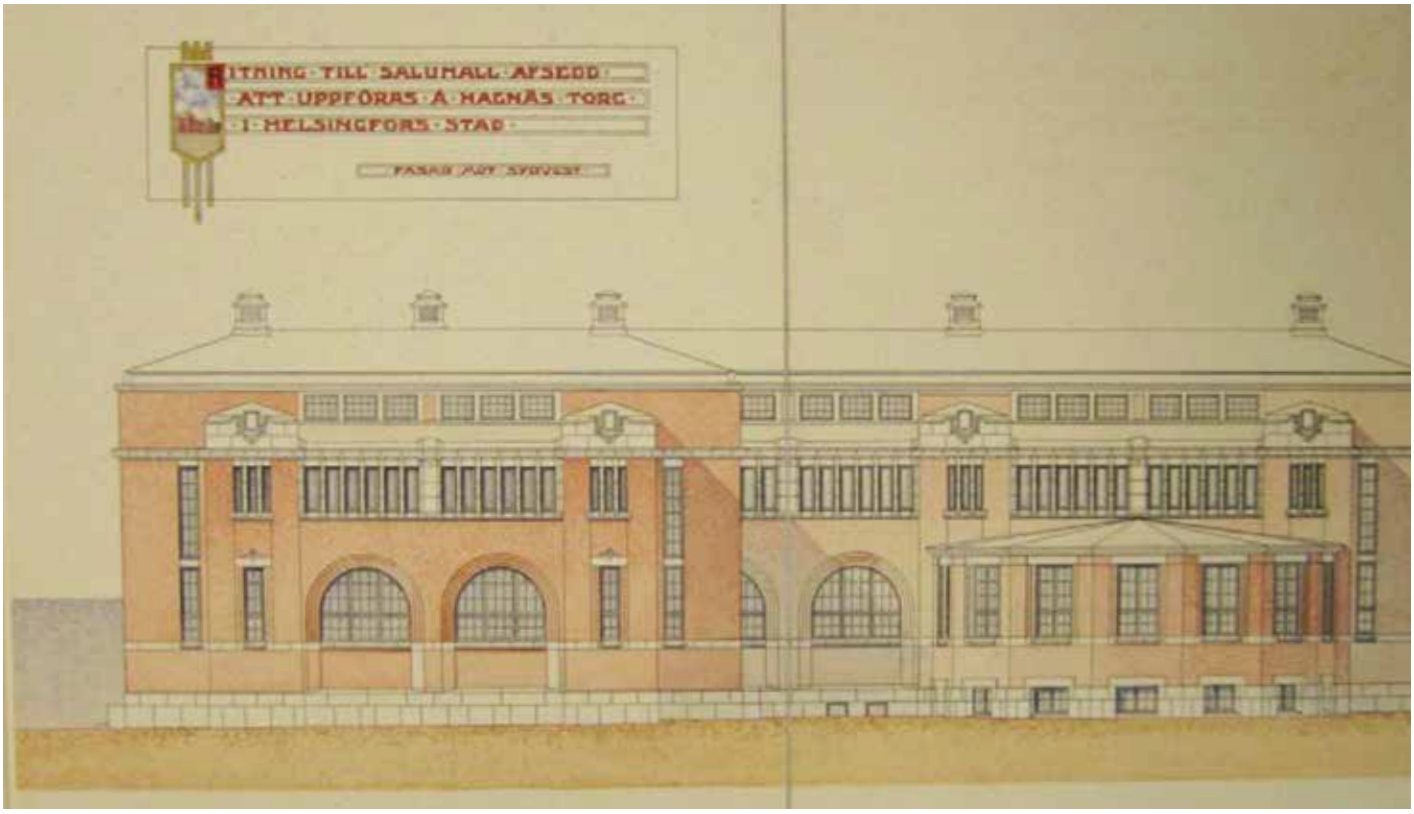
1800-luvun lopulta lähtien oli tieteen piirissä tapahtunut huomattavaa kehitystä, ja tietoa etenkin elintarvikehygienian merkityksestä alkoi olla yhä enemmän saatavilla. Kauppahallien rakentamisen Suomessa voidaan katsoa alkaneen vuonna 1879 annetun terveydenhuoltoasetuksen seurauksena. Asetus valmisteltiin erityisesti kaupungin toreilla käytyä kauppaa silmälläpitäen. Se määräsi kaupungit siirtämään lihan, kalan ja meijerituotteiden myynnin toreilta sisätiloihin. Lisääntynyt valvonta olikin tarpeen, sillä vielä 1890-luvulla kulkivat Kauppatorille samoissa kärryissä elintarvikkeina kaupatut juurekset ja tallilanta.[57] Pyrkimyksistä huolimatta lihan, voin, juuston ja leivän myynti toreilla kiellettiin vasta vuonna 1931.[58]

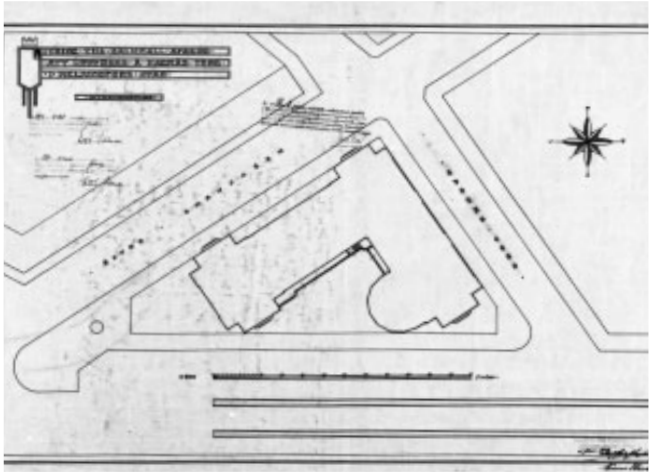
Terveydellisten olojen parantamiseen tähdänneet hankkeet olivat edistyneet 1900-luvulle tultaessa huomattavasti, mutta toisaalta toimiin oli kuitenkin ryhdytty vasta väistämättömän edessä. Vuonna 1888 pakotti ankara Harjun alueella riehunut lavantautiepidemia ulottamaan vesijohdon Pitkänsillan pohjoispuolelle. Terveydellisten olojen kohentumisen osalta kirjaimellisena vedenjakajana toimi vuosisadan vaihde, jonka jälkeen vesijohto oli ulotettu sammuttamaan työväen alati kalvavaa janoa. Jo vuonna 1895 jopa Hermannissa saakka päästiin nauttimaan vesijohtovedestä, jota tosin sai vain määräaikoina muutamasta pihoille asennetusta hanasta.[59] Ensimmäiset umpinaiset, kaupungin rakennuttamat viemärikanavat valmistuivat Kallion linjoille vuonna 1888. Jälleen vuonna 1892 kaupunki sai kokea uuden terveydellisen uhan, kun Aasiasta rantautui uusi tappava kulkutauti kolera uhkaamaan kaupunkia. Vipinä puhtaanapito-olojen kehityksessä olikin huomattavaa; terveyspoliisien ja tarkastajien lukumäärää lisätiin tuntuvasti.[60] Kunnallishallinnon tarkastavien elimien tarpeellisuus huomattiin, regulaatio ja byrokratia vahvistui. Sääntely olikin tarpeen, sillä myyntiartikkelien esillepano oli äitynyt varsin villiksi etenkin rakennusten kivijalkoihin sijoittuvissa kauppaliikkeissä, joita oli alkanut ilmestyä Itäisen viertotien varteen ja linjoille 1890-luvulta lähtien:[61]

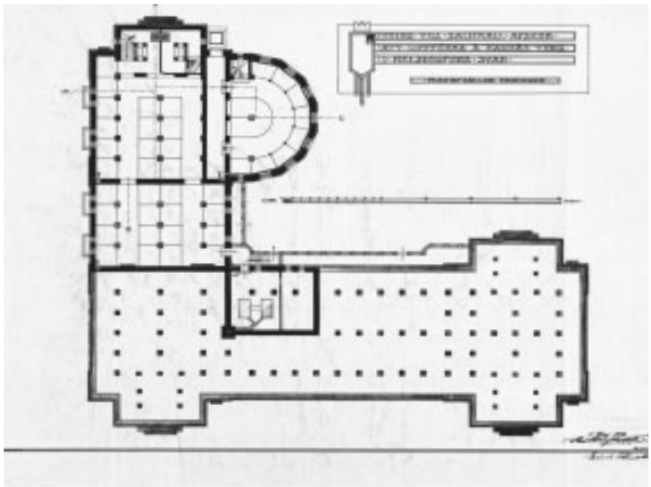
> *”Tässä meidän talossa oli Ahlalla kauppa, jossa myytiin kyllä maitoa ja kaikkea muutakin tavaraa. Katto oli täys hevosen valjaita, oli länkiä, suitsia, remmiä, ja kun joku niitä kysyi, niin sieltä katosta rojahutettiin alas sekä valjaat että pölkyt vain tiskille, jossa oli makkarat ja leivät, saippuat ja olvet ja silli suolassa. Mutta Ahlalla ei kuitenkaan ollut niinkuin Lehtosen Aleksandran puodissa tuoreita muikkuja, jotka levittivät joka puolelle kalan hajua”*
>
> Waris 1934 s. 123

Hakaniementorilla viihtyivät nälkäisen työväen ja kauppiaitten ohella myös rotat, kärpäset ja väenpaljouden pöllyttämän maaperän ilmaan nostattamat vetohevosten lantahöyryt. Avoimiin myyntiastioihin kohdentuva laskeuma johti luonnollisesti terveydellisten ongelmien kumuloitumiseen. Oli selvää, että helposti pilaantuvien myyntiartikkelien osalta kaupustelun siirtäminen sisätiloihin, siis kauppahalliin, olisi toteutettava mahdollisimman pian.

Hämeentia 1a. Hakaniemen uusi, kunnallisena virkatyönä suunniteltu kauppahalli valmistui kaupunginarkkitehti Karl Hård af Segerstadin piirustuksiin perustuen vuodeksi 1914. Kauppahallien rakentaminen Helsinkiin sai alkusysäyksensä vuoden 1879 terveydenhuoltoasetuksesta, joka määräsi kaupungit siirtämään lihan, kalan ja meijerituotteiden myynnin toreilta sisätiloihin. Tätä ennen torikauppa oli ollut kokolailla sääntelemätöntä, ja hygienian taso oli vähintäänkin kyseenalainen. Hakaniemen kauppahallin ohella Hård af Segersted oli suunnittelut mm. Viipurin vuonna 1906 valmistuneen kauppahallin. Hakaniementorin luonnetta uuden hallin valmistuminen luonnollisesti muutti, olihan hallin paikalla aiemmin sijainnut torin osa-alue nyt jäänyt sen alle. Tuntematon, 1904, HKM.







Hakaniemen kauppahallin luonnospiirustuksia. 1912, HKA.

Muuttuva torikauppa

”Eräs rahatoimikamarin asettama komitea on harkinnut kysymystä Helsingin torikaupan uudestaan järjestämisestä ja antanut sen johdosta mietinnön. Siinä on komitea niiden supistusten lisäksi, jotka kaupungin uusi terveydenhoitojärjestys on tehnyt torikauppaan, esittänyt tätä wähennettäväksi siten, että rihkamatavarain, kankaiden ja nk. lyhyiden tawarain kauppa poistetaan kokonaan toreilta. Tämän kautta wähenisiwät myyntipaikat Kauppatorilla 460:stä 200:aan ja Rautatientorille jäisivät ainoastaan paikat puu-, sawi- ja läkkiastiain myyntiä warten. Suurin osa torikaupasta siirtyisi Hakaniementorille.”

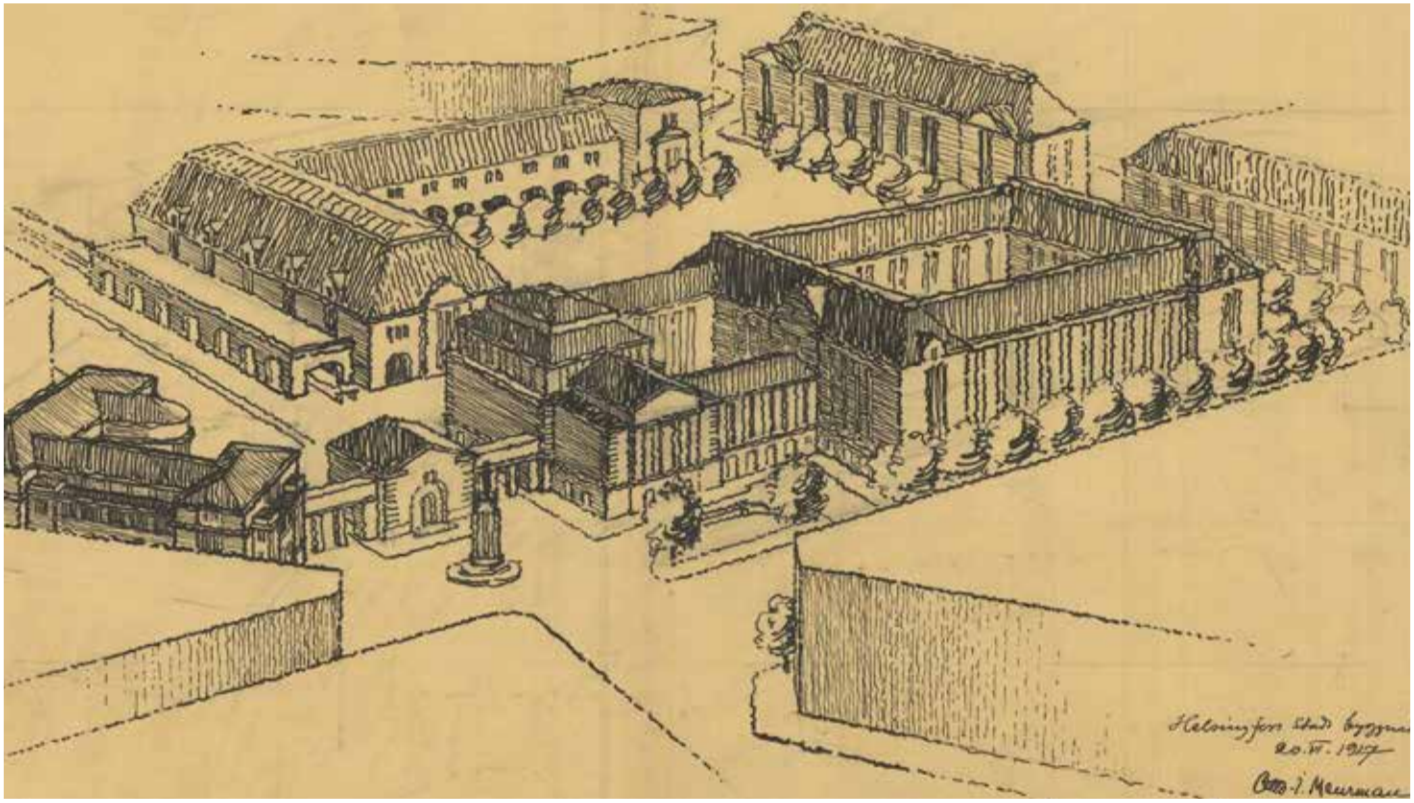
HS 25.9.1920 s. 3

Kauppahallin suunnittelu ja torialueen järjestelyt

Hakaniementorin läheisyyteen alettiin vuonna 1908 suunnitella uutta kauppahallirakennusta. Hallihankkeen yhteydessä laadittu asemakaavan muutosehdotus käsitti hallille kaavaillun korttelin 189 ohella myös torialueen. Kuriositeettina mainittakoon tässä yhteydessä mekaanikko H. J. Cohnen valtuuston hylkäämä anomus toteuttaa Hakaniementorille koneellinen ampumarata.[62] Rahatoimikamarin asemakaavatoimikunnan laatimasta kahdesta ehdotuksesta valittiin ratkaisu, jossa kauppahalli sijoitettaisiin torin pohjoislaitaan kolmion muotoiselle alueelle, vanhan ”ylätorin” paikalle Itäistä viertotietä reunustamaan. Etelässä rajottui alue Sörnäisten rantatietä myöten torialueen poikki johdettuun satamaradan läntiseen päätepisteeseen. Kaupunginvaltuuston päätöksellä hyväksyttiin myös terveydenhoitolautakunnan puoltama päätös kauppahallin rakentamisesta.[63]

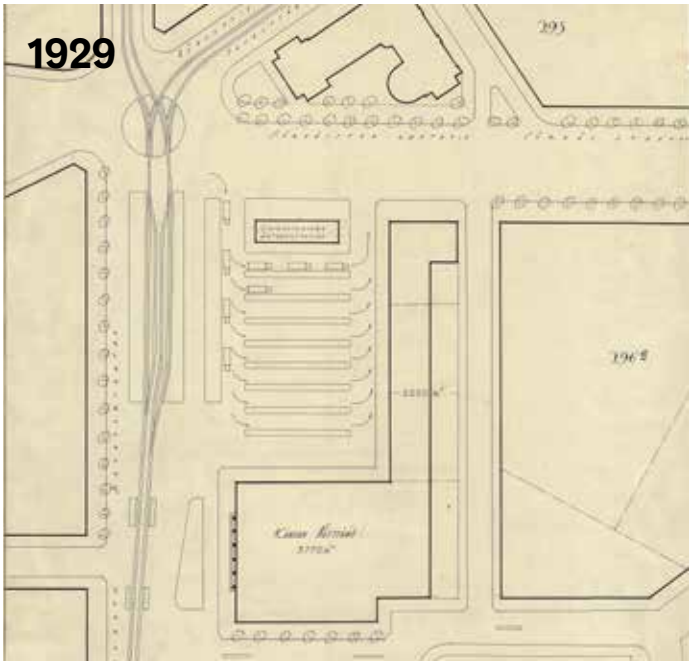
Rakennustyöt alkoivat 1911 ja valmista tuli vuonna 1914. Pää- ja työpiirustukset laati Helsingin kaupungin rakennuskonttorin ensimmäinen kaupunginarkkitehti Karl Hård af Segerstad, joka oli jo aiemmin suunnitellut Viipurin kauppahallin (1906).[64] Hänen suunnitelmiinsa perustuen laadittiin alueelle myös muita rakennuksia, joista mainittakoon vuonna 1902 valmistunut ja sittemmin v. 1961 purettu ensimäisten lajityyppinsä edustajien joukossa Hakaniemen ympäristöön valmistunut asuinkerrostalo Necken.[65] Samoihin aikoihin kauppahallin kanssa rakennettiin myös vuonna 1912 valmiiksi saatu Kallion kirjasto, sekin Hård af Segerstadin piirtämänä. Hakaniemen kauppahallin vaiheita on käsitelty laajemmin Arkkitehtitoimisto Lehto Peltonen Valkaman vuonna 2012 laatimassa rakennushistoriallisessa selvityksessä.

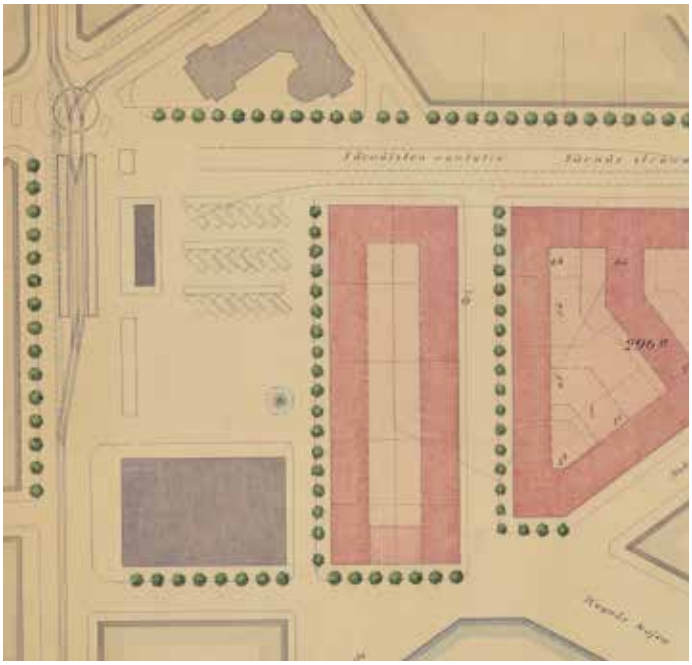
Hakaniemen kauppahalliin suunniteltiin mm. kalakauppiaille tarkoitetut säilytysaltaat, ja kauppaa käytiin alkujaan myös rakennuksen kellarikerroksessa. Liikkeitä oli kaksi- ja puolisataa[66], olihan halli lajissaan Suomen suurin.[67] Hallin valmistumisen myötä ruoka- ja kangastavarain kauppa Hakaniementorilla määrättiin lakkautettavaksi. Torilla sallittiin edelleen ”yhteisen kansan kauppa” sekä suolakalankauppa. Heinäkauppa puolestaan päätettiin siirtää kesäkuun 1. päivästä lähtien Hietalahden torilta Hakaniementorille.[68] Kauppahallin rakennustöiden vuoksi usealla vuodella viivästynyt torialueen päällystäminen noppakivillä päästiin myös vihdoin toteuttamaan. Myös luoteisosa päällystettiin samanlaisilla II noppakivillä asfalttiliitoksin.[69]



Tällaista ilmettä Hakaniementorille hahmottelivat vuonna 1917 asemakaava-arkkitehti Birger Brunila työparinaan apulaisasemakaava-arkkitehti Otto-Iivari Meurman. Tori olisi tässä toteutumattomassa ehdotuksessa rajattu rakennuksin. HKA.

Vuodella 1917 päivätyissä ehdotuksissa pohdittiin torialueen radikaalia uudelleenjärjestelyä, jonka pontimena toimi toriaukion itäpuolisen tehdaskorttelin 296 kaavailtu uudelleenjärjestely. Tässä vaiheessa ajatuksena oli, että kortteli säilyisi teollisuuskäytössä. HKA.





KANSAN NÄYTTÄMÖ ANOO TONTTIA SILTASAARELTA.

ANOMUS JÄTETTY KAUPUNGINVALTUUSTOLLE.

Hakaniementorin uudestijärjestäminen.

Kaupunki lunastaa Sörnäisten Rantatien tontin n:o 2 10 milj. markasta.

Taidekauppias Gösta Stenman teki rahatoimikamarille jokin aika sitten tarjouksen omistamansa tehdastontin n:o 2 Sörnäisten Rantatien varrella myymisestä Helsingin kaupungille. Neuvottelujen jälkeen alensi taidekauppias Stenman tontista pyytämänsä hinnan 10 milj. markkaan.

Kysymyksen valmistelussa kaupungin yleisten töiden hallituksessa laadittiin kokonaan uusi suunnitelma Hakaniementorin järjestelystä edellyttämällä, että mainittu, torin itälaidassa sijaitseva tontti saataisiin kaupungin omistukseen. Tontin pinta-ala on noin 7,300 m² ja vaadittu hinta niin ollen noin 1,200 mk neliömetriltä. Puheenaolevan tehdaskorttelin n:o 296 läpi tulisi yleisten töiden hallituksen järjestelysuunnitelman mukaan vedettäväksi kokonaan uusi katu ja nyt ostettava alue muutettavaksi asuntotonteiksi. Yleisten töiden hallitus on katsonut vaaditun 10 milj. markan hinnan kohtuulliseksi.

Rahatoimikamari käsitteli asiaa eilen ja päätti tällöin kaupunginvaltuustolle puoltaa tontin ostoa. Vaikka kysymyksessä onkin kalliin tontin lunastus, katsoi rahatoimikamari, että torin uudestijärjestelyllä saavutettaisiin huomattava etu ja tämä keskeinen paikka voitaisiin järjestää kyllin arvokkaalla tavalla. Sen osan kaupungin ostamasta tonttialasta, jota ei tarvita uutta katua varten, voi kaupunki myydä asuntotarkoituksiin käytettäväksi, jolloin kaupungin, laskelmien mukaan, pitäisi saada ostohinta kokonaisuudessaan korvatuksi.

HS 24.4.1929

Kuvat vasemmalla. Asemakaavaosastolla v. 1929 Birger Brunilan laatimia järjestelyehdotuksia, joissa tutkittiin linja-autoaseman ja torille sijoittuvan rakentamisen sijoittumista. Suunnitelmissa näkyy Siltasaarenkadun levennys, joka toteutuikin vuonna 1930. Alimmassa vaihtoehdossa nykyisen Hakaniemenpuiston alue on ehdotettu muutettavaksi asuntokortteliksi. HKA.

Hakaniemenkatu ja toteutumattomat suunnitelmat

Vuonna 1917 silloinen Helsingin kaupungin rakennuskonttorin asemakaava-arkkitehti Birger Brunila ja apulaisasemakaava-arkkitehti Otto-Iivari Meurman laativat ehdotuksia Hakaniementorin sekä sen itäpuolelle sijoittuneen tehdaskorttelin 296 uudelleenjärjestelystä. Vielä tällöin pidettiin mahdollisena torin itäpuolisen korttelin ainakin osittaista säilymistä teollisuuskäytössä, ja asuinrakentamista suunniteltiin sitä vastoin sijoitettavaksi nykyisen Hakaniemenpuiston kohdalle. Vuonna 1922 kaupunginvaltuusto hyväksyi ehdotuksen tehdaskorttelin n:o 296 asemakaavan muutoksesta. Kortteli jaettiin tunnuksin 296a ja 296b merkityiksi kortteleiksi, joita erottamaan rakennettiin 24 metriä leveä Hakaniemenkatu.[70] Samalla ryhdyttiin myös uudesta jaosta aiheutuneeseen Hakaniemenrannan laajentamiseen. Suureellisimmista suunnitelmista luovuttiin myöhemmin 1920-luvulla, osin moottoriliikenteen lisääntyneen tilantarpeen johdosta.

Osana ehdotuksia torille sommiteltiin mittavaa, suurkaupunkimaista rakentamista. Hakaniemen jo valmistunut kauppahalli kytkettiin näihin suunnitelmiin. Kansan Näyttämö käynnisti myös vuosikymmenen lopulla hankkeen uuden teatteritalon rakentamiseksi Hakaniementorille.[71] Osaltaan 1920-luvun puolella laaditut järjestelysuunnitelmat tutkivatkin juuri teatteritalon mahdollista sijoituspaikkaa torialueella.

Tehdaskorttelin 296a osalta suunnitelmat kuitenkin elivät vielä, ja taidekauppias Gösta Stenmanin omistaman korttelin alueelle sijoittunut rakennuskanta hankittiin kaupungin omistukseen vasta vuonna 1930. Samalla vahvistuivat pyrkimykset asuntokorttelin muodostamiseksi.

> *”Yleisten töiden hallitus on käsitellyt kysymystä uuden suoranaisen liikenneväylän aikaansaamisesta Kauppatorilta Pohjoisrannan ja Sörnäisten Rantatien kautta Hakaniementorille. Tämän kysymyksen ratkaisu jäänee kuitenkin kaiken todennäköisyyden mukaan sangen pitkäksi aikaa lepäämään.(...) Rakennuskonttorin asemakaavaosasto on laatinut erilaisia ehdotuksia tämän (Hakaniementorin) kysymyksen ratkaisemiseksi. Mitään lopullista yleisten töiden hallituksen hyväksymää suunnitelmaa ei tosin vielä ole olemassa. Mutta niin paljon selviää kuitenkin tehdyistä esitöistä, että torin uudelleen muodostaminen huomattavasti helpottuisi, jos se tonttimaa, joka idässä nykyisin toria rajoittaa, olisi kaupungin omistama ja sitä voitaisiin suunnitelmaa laadittaessa vapaasti käyttää. Tässä suhteessa puhuvat asemakaava-arkkitehdin esittämät ehdotukset selvää kieltä.”*

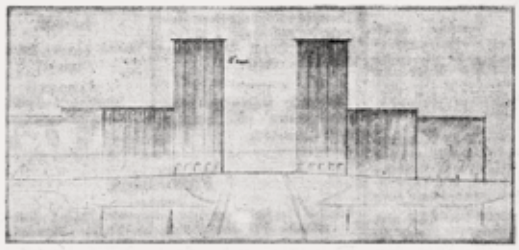
Kaupunginhallituksen mietinnöt 1929 (14. Esitys Hakaniementorin varrella korttelissa no 296 a sijaitsevan tehdastontin no 2 ostamisesta)

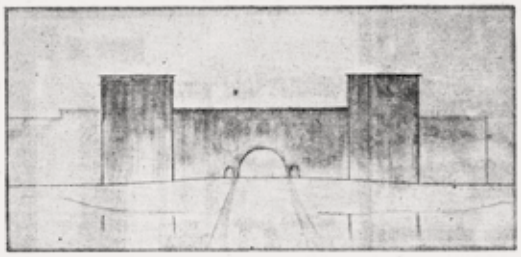
1927 HS 19.3.1927

Huomattava askel Pitkänsillan seutujen järjestelyssä.

John Stenberg Oy:n ja Helsingin kaupungin välinen sopimus tonttien vaihdosta.

Kaupunginvaltuuston valmisteluvaliokunta puoltaa ehdotusta.





Pitkänsillan tulevan katukuva. Kuksi eri ehdotusta.

Marraskuun 27 pnä 1925 sai John Stenbergs Maskinfabriks Aktiebolag-nimisen yhtiön hallitus Helsingin kaupungin rahatoimikamarilta kyselyn, mihin hintaan yhtiö olisi halukas myymään Siltasaarenkadun n:o 1:ssä omistamansa tehdastontin tontilla sijaitsevine rakennuksineen. Sittemmin käytiin asiasta neuvotteluja viime ja tänä vuonna ja niiden tuloksena oli, että yhtiön ylimääräinen yhtiökokous hyväksyi t. k. 3 p. rahatoimikamarin viimeksi tekemän ehdotuksen mainitun tontin ja sillä olevien tehdas- ja muiden rakennusten lunastamisesta kaupungille sekä tämän yhteydessä ehdotuksen 10:ssä kaupunginosassa olevan kaupungin omistaman tontin n:o 4 — Suvilahden tontin — myymisestä yhtiölle sillä olevine rakennuksineen.

Rahatoimikamarin ehdotus tästä tonttikaupasta on nyttemmin valmistunut ja kaupunginvaltuuston valmistusvaliokunta puoltaa sen hyväksymistä. Olemme saaneet ehdotuksen sisällöstä seuraavat tiedot.

John Stenbergin Konetehdas Oy. omistaa n:o 1:ssä Siltasaarenkadun varrella olevan tehdastontin, alaltaan vähän yli 4,250 neliömetrilä. Yhtiön hallussa on senlisäksi kaupungilta vuokraamansa n. 2,500 neliömetrin laajuinen alue, joka vastaisuudessa on aiottu käyttää itäänpäin vievänä rantatienä ja laituri-alueena. Tämän ohessa on yhtiön konttorirakennusta varten käytetty n. 3 metrin leveinen ja 20 metrin pituinen ala Siltasaarenkatua. Lukuunottamatta rappeutuneita n. s. Kovinin puutaloja Hakaniementorin vierellä Siltasaarenkadun itäpuolella, on Siltasaarella entisestä Helsingistä jäljellä vain nämä John Stenbergin tehdaslaitokset.

Kuten tunnettua, kasvaa Siltasaare kadun liikenne vuosi vuodelta huomattavasti, vaatien ennenpitkää levittämään katua sen koko pituudelta. Tätä silmälläpitäen ryhtyikin rahatoimikamari neuvotteluihin Stenberg-yhtiön kanssa. Neuvottelut olivat sittemmin keskeytyksissä, mutta viime syksynä ne aloitettiin uudelleen ja ne johtivatkin lopulta tyydyttävään tulokseen.

Sopimuksen ehdot.

Tämän yhtiön hallituksen hyväksymän alustavan sopimuksen mukaan lunastaisi kaupunki John Stenbergin Konetehdas Oy:ltä sen Siltasaarenkadun n:o 1:ssä olevan tehdastontin sillä olevine rakennuksineen 8 milj. markan hinnasta. Vastaanotto tapahtuisi ensi heinäkuun 1 päivänä, jolloin kauppahinta suoritettaisiin käteisenä, mutta yhtiö olkeutettaisiin mainitusta päivästä alkaen saamaan tontin vuokralle kaikkine rakennuksineen, niihin luettuna myöskän Siltasaarenkadun puolella oleva konttorirakennus. Vuokra-aika päättyisi joulukuun 31 pnä 1930. Vuokra on alustavassa sopimuksessa määrätty 100,000 markaksi ajalta, jolloin vastaanoton on arvioitu voivan tapahtua, vuoden loppuun, 200,000 markaksi vuosilta 1929 ja 1929 sekä 400,000 markaksi vuodelta 1930. Kaupungin omistaman ranta-aluetta koskeva vuokrasopimus jäisi voimaan samaksi ajaksi kuin edellämainittu vuokrasopimuksen eli vuoden 1930 loppuun. Kauppa ei käsittäisi kaluston, varastoa eikä tehtaaseen sijoitettuja koneita ja laitteita, jotka rakennuksia vahingoittamatta voidaan niistä poistua.

Kaupunki taas puolestaan myisi yhtiölle tehdastontin n:o 4:n Suvilahdenkadun varrella sillä olevine rakennuksineen 4,609,700 markan hinnasta. Vastaanotto tapahtuisi heinäkuun 1 pnä 1928 ja kauppahinta suoritettaisiin siten, että puolet maksettaisiin käteisesti vastaanottaessa ja toinen puoli tammikuun 1 pnä 1929. Samoin tontti järjestelläisiin jossakin määrin uudelleen, joten tontin ala tulisi olemaan 6,000 m². Suvilahdenkatu tulisi tämän johdosta jonkunverran kapeammaksi.

Kaupungilla ei ole ehdotonta tarvetta saada yhtiön Siltasaarella olevaa tonttia käytettäväkseen mihinkään kunnalliseen tarkoitukseen. Rahatoimikamari on kuitenkin pidemmän ajan kuluessa harkinnut Pitkänsillan seutujen järjestelyä ja tullut siihen vakaumukseen, että on ryhdyttävä pikaisiin toimenpiteisiin tässä suhteessa, ennenkuin se vapaan rakennustoiminnan kautta on liiaksi mahdottomaksi. Mitä erittäinkin puheenaolevan tonttiin tulee, on sen asema Pitkänsillan pohjoispäässä, vapaine ja avoimine näköaloineen yli Pohjoissataman, taustana Nihdin ja Sumpparin saaret, miltei ainutlaatuinen kaupungissa. Sen ohella on vastapäätä oleva Siltasaarenkadun tontti n:o 3 vielä kaupungin hallussa rakentamattomana.

Pitkänsillan tuleva katukuva.

Stenbergin yhtiön tontin ollessa kaupungin hallussa olisi mahdollisuus Pitkänsillan pohjoispäähän aikaansaada rakennustaiteellisesti yhtenäinen ja vaikuttava katukuvanosa. Rahatoimikamarin kehoituksesta on rakennuskonttorin kaupunginasemakaavaosastolla laaditu useita suunnitelmia kaunilin perspektiivin saavuttamiseksi osoittamaan » nhan kaupungin» ja sillan pohjoispuolella olevan uudemman kaupunginosan välistä rajaa. Niteikään kävisi, Stenbergin tehtaiden siirron tapahduttua, mahdolliseksi järjestää Pitkänsillan- ja Hakaniemenrantakadut, jolloin osa Siltasaarenkadun liikenteestä saataisiin johdetuksi tämän uuden liikenneväylän kautta Pitkältäsillalta Hakaniementorille, pitkin rakenteella olevaa Hakaniemenkatua. Tehdaskorttelin n:o 308 vastedes vielä tultua järjestetyksi kotalsiin tälle osalle kaupunkia kokonaan toinen ilme.

Kaupungin saamat taloudelliset edut.

Rahatoimikamarin mielestä voitaisiin äsken mainittu tämän paikan uudestaan järjestäminen saavuttaa kaupungin tarvitsematta sitoutua taloudellisiin uhrauksiin. Rakennuskonttorin luonnosehdotusten mukaan muutettaisiin Siltasaarenkadun n:o 1:ssä oleva tehdastontti asuntoalueeksi ja jaettaisiin sopivaan määrään tontteja alaltaan yhteensä n. 4,250 m². Siltasaarenkadulle päin olevalle tonttialueelle hankittaisiin oikeus saada teettää yksitoista-, jopa viisitoistakerroksisia asuntorakennuksia. Tällainen järjestely vaatisi, että kaupungin omistama rakentamaton Siltasaarenkadun tontti n:o 3 rakennustaiteellisesti rakennettaisiin samalla tavalla Rakennuskonttorin laatimien laskelmien mukaan voitaisiin näiden tonttien arvo, edellyttäen täten laajennettua rakennusoikeutta, arvioida 2,500—3,000 markaksi m²:ltä. Myydessä saisi kaupunki siten tehdastontilla olevien tonttien kauppahintana 10—11 miljoonaa markkaa mikä rahamäärä täysin vastaisi osuutohintaa, korkotappiota ja sen lisäksi rantateiden ja suunnitellun liikenneväylän kuntouttamisesta olevia kustannuksia. Tämän lisäksi tulisi vielä n. 1,500,000 markan lisähinta, joka täten, mutta myöskin ainoastaan täten olisi odotettavissa Siltasaarenkadun tontista n:o 3.

Edellämainituista laskelmista, jotka ovat varsin varovaisesti tehdyt käy selvästi ilmi, että joskin ehdotettua Siltasaarenkadun tontin n:o 1 kauppahintaa voitaisiin pitä suurena, kun otetaan huomioon se tehdastontin luonne, kaupunki siitä huolimatta voisi odottaa saavansa melkoisia taloudellisia etuja, samalla kuin se voisi rakennustaiteelli

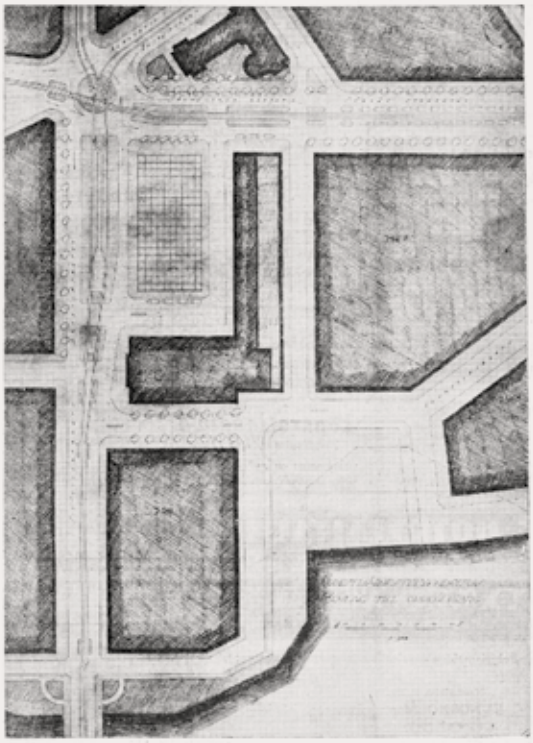
(Jatk. 8:lle siv.

1929

US 14.5.1929

KANSAN NÄYTTÄMÖ ANOO TONTTIA SILTASAARELTA.

ANOMUS JÄTETTY KAUPUNGINVALTUUSTOLLE.



Anotu tontti keskellä piirrosta Sirkuskadun päätä suoraan itään.

Kansan Näyttämön säätiön hallitus, joka on ottanut tehtäväkseen teatteritalon rakentamisen, on jättänyt Helsingin kaupunginvaltuustolle anomuksen, jossa esitetään seuraavaa:

Sen johdosta että Kansan Näyttämö on menettänyt oikeutensa rakentaa teatteritalon kaupungin aijemmin teatterille luovuttamalle tontille korttelissa N:o 301 b Porthaninkadun ja II linjan kulmauksessa syystä, ettei sanottu teatteri taloudellisten vaikeuksien takia ollut voinut määrätyn ajan sisällä rakentamisoikeuttaan hyväkseen käyttää anoi teatteri viime vuonna kaupunginvaltuustolle osoitetulla anomuksella uutta tonttia Läntisen Viertotien varrella vastapäätä korttelia N:o 446. Tämä anomus on edelleen valtuustossa ratkaisematta. Kuitenkin on nyttemmin käynyt selville, ettei kysymyksessä olevaa tonttia voitaisi luovuttaa ennenkuin Töölön asemakaava tulee tältä osalta vahvistetuksi, mikä todennäköisesti vienee vielä pitkiä aikoja. Samalla pyydämme huomauttaa, että paikan sopivaisuudestakin teatteritaloa varten on alkanut syntyä eriäviä mielipiteitä. Nyttemmin on kuitenkin Kansan Näyttämön johdolle kaupungin viranomaisten taholta ilmoitettu, että siitenkun Hakaniemen torin asemakaavajärjestely on joutunut uuden suunnittelun alaiseksi sanotulle torille olisi mahdollista varata tontti Kansan Näyttämön teatteritaloa varten. Kaupungin asemakaava-arkkitehti Brunila onkin jo valmistanut luonnoksen sanotun paikan asemakaavajärjestelyä varten. Tämän ehdotuksen on Kansan Näyttämön Säätiön hallitus ollut tilaisuudessa näkemään sekä on tullut siihen käsitykseen, että Siltasaarenkadun varrella, vastapäätä Sirkuskatua n.s. Kovinin tontilla olisi sopiva tonttipaikka Kansan Näyttämön teatteritalolle. Myöskään ei saatettane itse kaupungin kannalta katsoa paikan luovuttamisen juuri teatterirakennusta varten soveltumattomaksi, koska sellaisen rakentamisessa tultaisiin kiinnittämään suurta huomiota myöskin rakennuksen ja sen ympäristön arkkitehtoniseen ulkoasuun. Tehtyjen laskelmien mukaan tarvittaisiin teatteritaloa varten suunnilleen 3,500 m² pintaalaa. Jos tämänsuuruisen tontin luovuttaminen tulisi kysymykseen, niin toivoaksemme ei pitäisi kuitenkaan määrätä tontin lopullista muotoa ja sen ulottuvaisuus-suhteita, koska julistettavassa rakennuksen piirustuskilpailussa olisi jätettävä arkkitehdeille vapaus myös asemakaavallisesti esittää rakennuksen sijoittaminen ja tontin käyttäminen niiden ehtojen mukaisesti, joita kaupungin puolelta tässä suhteessa tullaan asettamaan.

Tämän edelläsanotun johdosta saa Kansan Näyttämön Säätiö, joka nyt on ottanut hoitaakseen teatteritalon rakentamisen Kansan Näyttämölle, kunnioittaen anoa, että kaupungin valtuusto myöntäisi ilmaiseksi yllämainitellun tonttialueen Kansan Näyttämön teatteritalon rakentamista varten.

Tutkimus kieli-vähemmistöjen kouluoloista.

Kouluneuvos Tarianne tehnyt tarkastusmatkan.

Äskettäin kerroimme, että kouluhallitus on päättänyt toimituttaa erikoisen tutkimuksen niiden kansakoulujen olosuhteista, jotka toimivat Vaasan läänin väestöenemmistöltään ruotsalaisissa kunnissa. Päätöksen aiheutti lähinnä Mustasaaren kunnan suomalaisten anomus saada kuntaan suomenkielinen kansakoulupiiri.

Mikäli olemme saaneet tietää, on kouluhallituksen suomalaisen kansanopetusosaston päällikkö kouluneuvos Tarjanne suorittanut viime viikolla tällaisen tarkastusmatkan. Hän kävi matkallaan kaikissa Vaasan läänin ruotsalaisen tarkastuspiirin suomalaisissa kansakouluissa tarkastaen koulut ja olosuhteet, joissa ne työskentelevät. Mainittuja kouluja on Mustasaaren, Tiukan, Lappvärtin ja Siipyyn kunnissa. Tiedustellessamme eilen matkan tuloksia, ilmoitti kouluneuvos Tarjanne voivansa niitä selostaa vasta sen jälkeen, kun hän on antanut matkastaan kertomuksen kouluhallitukselle.

HENKISEN TYÖN KANSAINVÄLISEN YHTYMÄN KOKOUS.

Ministeri Mannio ottanee osaa Parisin neuvotteluun.

Ensi kesäk. 2 p. alkaa Parisissa Henkisen Työn Kansainvälisen Yhtymän neuvoston kokous, jossa valmistellaan yhtymän seitsemättä vuosikongressia. Suomesta ei varojen puutteessa voida lähettää kokouksen erikoista edustajaa, mutta tullee sosiaaliministeri Mannio, joka on tämän kansainvälisen liiton varapuheenjohtaja, sovittamaan samoihin aikoihin tapahtuvan matkansa Geneveen ja Parisiin niin, että hän voi edustaa maatamme myös tässä neuvoston kokouksessa. — Mainittakoon, että vuosikongressi pidetään Hollannissa ensi syysk. 23—26 p.

Maanjäristys Pohjois-Italiassa?

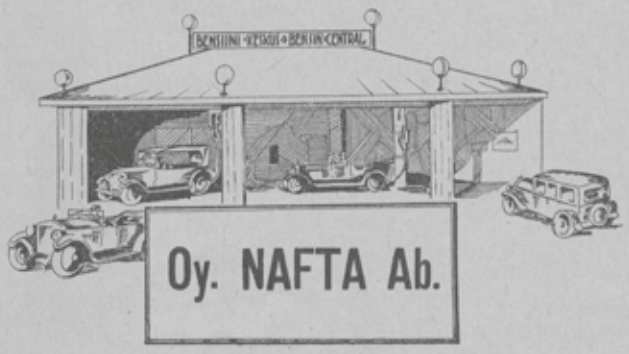
Berlini, 12. 5. (STT) Barnheimin seismografi merkitsi tänään maanjäristyksen 4.200 kilometrin matkan päässä, luultavasti Pohjois-Italiassa.

1929

Maantieturisti s. 13

Autoilijat!

Tarvitessanne bensiiniä ja autoöljyjä vähittäismäärissä käyttäkää meidän bensiiniasemiamme Rautatieaseman vieressä ja Hakaniemen torilla. Tukuttain astiatavaraa, **Venäl.** bensiiniä, petroolia ja raakanaftaa.



Bilister!

Vid behov av bensin och autooljor i minut vänd Eder till våra bensinstationer vid Järnvägsstationen och Hagnäs torg.

Engros fatvara, **Rysk** bensin, petroleum & rånafta.

Brondinin talossa Korkeavuorenk. 36. -:- Brondinska gården Högbergsgatan 36.

Puh. **32553** & **32565** Tel.

Hakaniemen seudusta tulee vastaisuudessa tärkeä liikennesolmu.

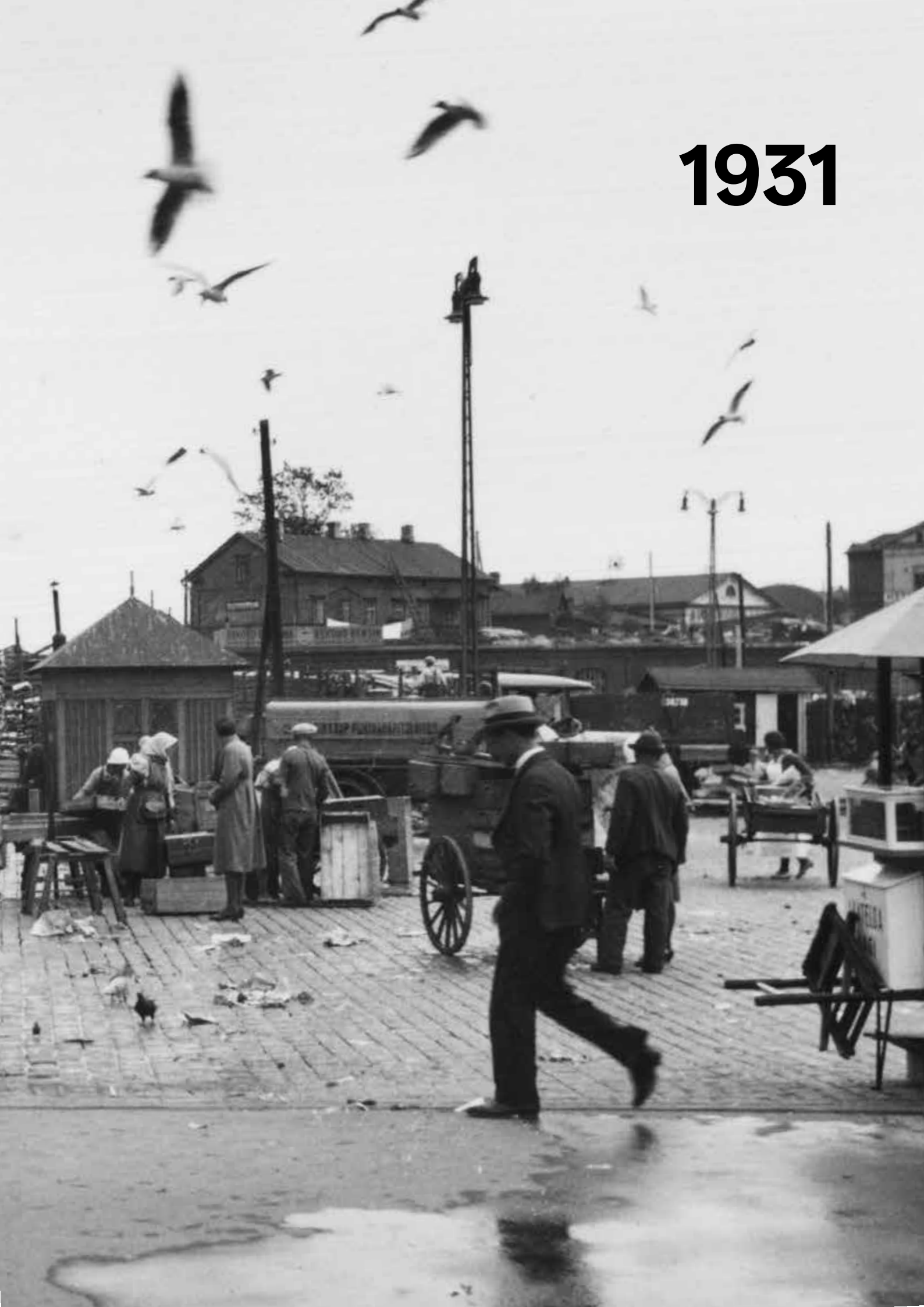
Kaupungin on viivyttelemättä ryhdyttävä huolehtimaan torin ympäristön kaunistamisesta.

Kauaskantoinen ehdotus tonttien vastaisesta käytöstä.

Autorivistö Shell huoltoaseman edustalla Hakaniementorin eteläpäässä.
Tuntematon, 1930, HKM.

1930

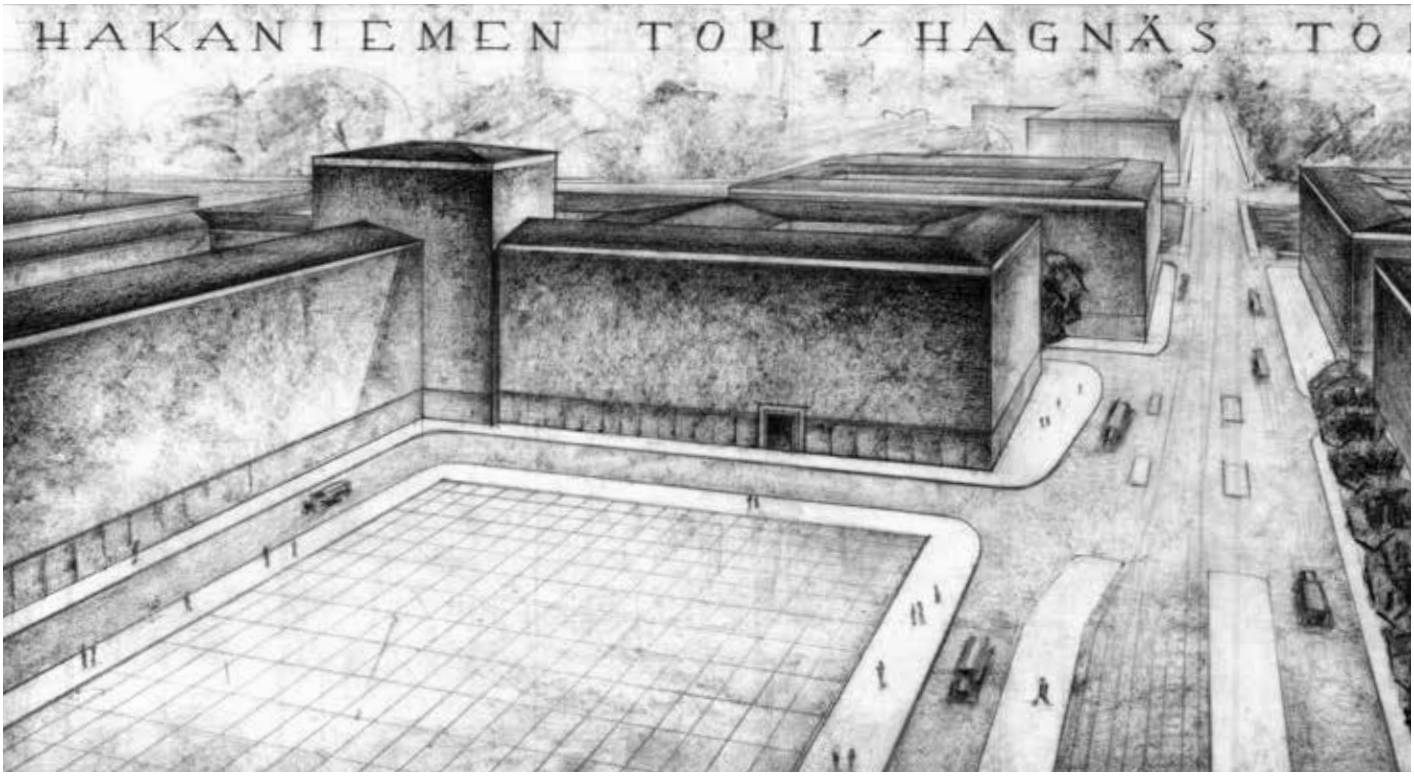
Kauppahallin valmistuisesta huolimatta näytti arkinen tilanne torilla tällaiselta vuonna 1931. *"Juuri toriajan päättyessä ja ennen torin hiljenemistä Hakaniementorille saapuvat pois heitetyn hylkytavaran keräilijät. (...) Keräily on Helsingissä ennen kaikkea Hakaniementoriin ja Kauppatoriin liittyvä ilmiö lähinnä siksi, että näillä toreilla myyjien ei itse tarvitse viedä maassa olevia roskia jäteastioihin. Hakaniementorilla merkittävä kerääjäjoukko ovat alkoholisoituneet "laitapuolen kulkijat"* (Kopomaa 1997 s. 98-99). Hannes Mustakallio, 1931, HKM.


1931

CORA

1934

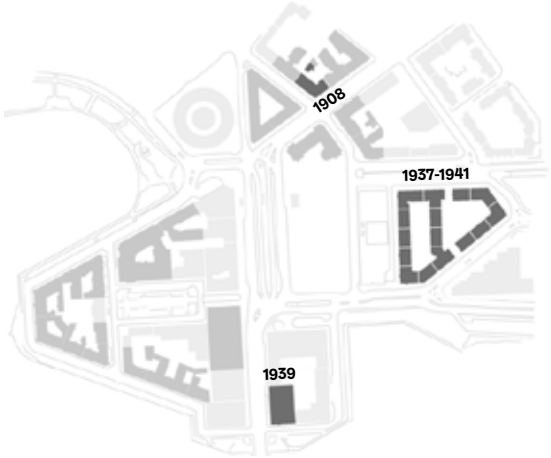
Vuonna 1934 Hakaniementoria lännessä reunustava Siltasaarenkatu oli yhä pääosin matalista rakennuksista koostuneessa asussaan. Kaupunkimaisempaa mittakaavaa yhdessä nykyisen ympyrätalon paikalla sijainneen kivitalokorttelin kanssa edustanut Arena-talo valmistui kokonaisuudessaan Hämeentien pohjoispuolelle vuonna 1929. Etualalla torin eteläpuolella Stenbergin tehdaskortteli (no 300) . Veljekset Karhumäki Oy, 1934, HKM.



Kaupunginasemakaava-arkkitehti Birger Brunilan hahmotelma tulevaisuuden Hakaniementorista. Suunnitelmia laadittiin aktiivisesti etenkin vuosien 1928-1934 välisenä aikana. Tässä vaiheessa näytti mahdolliselta sijoittaa torialueelle runsaastikin uutta rakentamista, liikenteen luomat tilankäyttöpaineet olivat vasta muotoutumassa. Toisen maailmansodan alkaminen hautasi suunnitelmat, ja asiaan palattiin vasta 1940-luvun lopulla jolloin suunniteltiinkin jo linja-autoaseman sijoittamista torille. Birger Brunila, 1934, HKA.

Vuonna 1929 kokonaisuudessaan valmistuneen Arena-talon suunnitteli arkkitehti Lars Sonck. Hakaniemen liikekeskustamaiselle alueelle nykyisinkin ominaiset valomainokset kohosivat ensimmäisinä juuri Arena-talon julkisivuille. Klubi piristää -tupakkamainos siirrettiin rakennuksen itäiseen torniin 1950-luvun aikana, jolloin myös oikealla näkyvä Hakaniemen halli sai oman valomainoksensa.[72] Autoja näkyy katukuvassa jo runsaslukuisesti. Aarne Pietinen, 1938, HKM.

1930...1945



1945 asukasluku **49 285**

olemassa olevan rakennuskannan kehitys

Suuria suunnitelmia ennen sotaa

”Kysymys Hakaniementorin järjestämisestä ja uuteen muotoon saattamisesta on jo kauan ollut rakennuskonttorin asemakaava-osastolla valmistelun alaisena. Ns. Kovinin huvilain vuokra-oikeuden päättymisen lähimpänä seurauksena on, että vanhat, rumat puurakennukset revitään ja tonttialue tasoitetaan ja kivetään. Näihin toimenpiteisiin voinevat kaupunginviranomaiset tyytyä joksikin aikaa eteenpäin, mutta todennäköistä on, että vaatimuksia siten vapautuneen ja huomattavasti laajentuneen torin pikaisesta järjestelemisestä tulee esitettäväksi. Vaikkakaan eivät ne rakennukset, jotka vastaisuudessa tontille rakennettaisiin, tulisikaan saamaan sitä monumentaalista leimaa, jota asemakaava-arkkitehti on ajatellut, tulisivat kuitenkin joka tapauksessa torin rajat idässä saamaan arvokkaamman käsittelyn, kuin jos tontti jäisi tehdastontiksi ja sille rakennettaisiin tehdasrakennus, jonka julkisivukäsittelyyn ei voitane laskea suuria kustannuksia uhrattavan.”

Kaupunginhallituksen mietinnöt 1929, N:o 14

Hakaniemen seudusta tulee vastaisuudessa tärkeä liikennesolmu.

Kaupungin on viivyttelemättä ryhdyttävä huolehtimaan torin ympäristön kaunistamisesta.

Kauaskantoinen ehdotus tonttien vastaisesta käytöstä.

Äskettäin kerroimme rahatoimikamarin päättäneen esittää kaupungin valtuustolle, että Hakaniemen torin varrella, Sörnäisten Rantatien 2:ssa sijaitseva taidekauppias Stenmanin tehdastontti ostettaisiin kaupungille. Niinikään olemme maininneet, että torin toisessa laidassa, Siltasaarenkadun varrella sijaitsevat Kovinin huvilat joutuvat ensi vuoden alussa purettaviksi, koska kaupunki ei katso voivansa jatkaa enää vuokra-aikaa. Näiden kysymysten yhteydessä on kaupungin viranomaisten käsiteltävänä ollut kysymys Hakaniemen torin vastaisesta järjestelystä kokonaisuudessaan.

Suomen Hakaniementorin uudelleenjärjestelystä.

Lehtileike Hakaniementorin uudelleenjärjestelystä. Suomen Sosialidemokraatti 3.5.1929

1930-luvulla tultaessa oli Siltasaaresta muodostunut Sörnäisten vilkkain kaupan keskittymä, eräänlainen hengeltään kansanomaisempi liikekeskustan jatke. Hallin, torin ja liikenneväylän luoma katuelämän vilkkaus houkutteli talojen kivijalkoihin ydinkeskustasta poiketen pääosin suomenkielisiä pienyrittäjiä.[73] Uuden ajan airueena hehkuivat vuonna 1929 kokonaisuudessaan valmistuneen Arena-talon julkisivuihin kohotetut, lasiputkista muovatut neonkaasutäytteiset tupakka-aiheiset mainosreklaamit. Kauppa erikoistui. Tuottajien osuuskunnat Elanto etunenässään avasivat huolellisesti sisustettuja vähittäisliikkeitään ympäri aluetta. Kulutuskuntien Keskusliiton arkkitehtiosastolla piirrettiin myymälöihin geometriset lattiakuviot ja tuotteet asetettiin kauniisti esiin lasivitriineihin.[74] Kontrasti aiempiin sekatavarakauppoihin oli suuri. Siltasaarelle nykyisinkin leimaa antavan pankkisektorin läsnäolo vahvistui, vaikka matalien kivitalojen tarjoamat puitteet olivatkin vielä sangen vaatimattomat. Moottorikulkuneuvojen esiinmarssi alkoi vaikuttaa erityisesti katuympäristön suunnitteluun. Funktionalistiset tyylipiirteet näkyivät aiempaa pelkistetymmän ilmiasun saaneiden asuintalojen ohella uusien huoltoasemarakennusten puhtaanvalkoisessa arkkitehtuurissa.

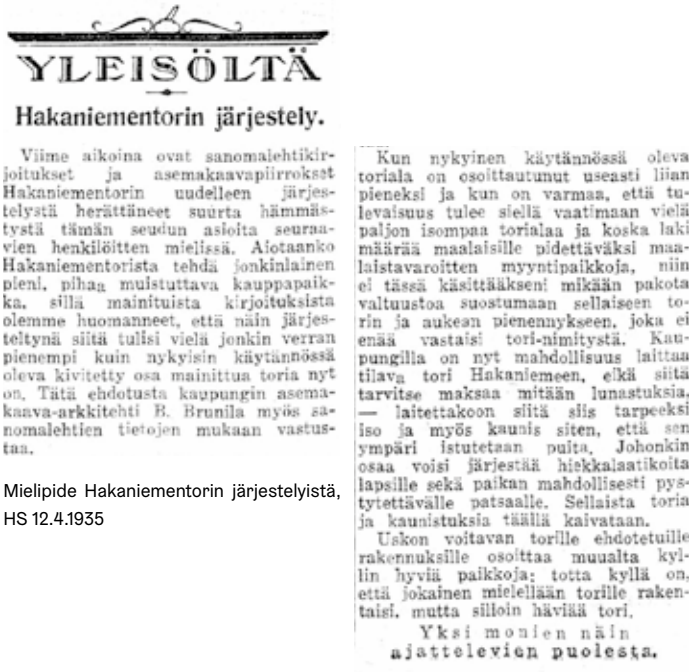
Talouden saralla nousi osuustukkukauppa 1930-luvulla suurteollisuudenharjoittajien joukkoon. Hämeentien varteen kohosi v. 1933 osuusliikkeiden keskusliikkeen pääkonttori. Hakaniementorin itäpuolen valloitti joukko uusia teollisuuskomplekseja: mm. OTK:n margariinitehdas 1930, mylly 1936, vaatetustehdas 1938. Torin eteläpuolelle puolestaan valmistui sodan kynnyksellä 1939 arkkitehti Yngve Lagerbladin suunnittelema John Stenbergin suuri teollisuustalo. Sörnäisten teollisuus koostui metalli-, elintarvike-, tekstiili- ja kenkäteollisuudesta.[75]

Vilkasta kaupankäyntiä Hakaniementorilla vuonna 1940. Kuvassa keskellä Ympyrätaloa edeltävä rakennuskanta, kivijalassaan Kansallisosakepankin konttori.

Torilla kaupatun esineistön joukossa näkyy mattopiiskoja, joita myydään torilla yhä nykyäänkin. Tuntematon, 1940, HKM.

Sota-aikaan ja sen päätyttyäkin valtasivat torialueen suuret halkopinot. Taustalla nykyisen Metallitalon tontilla sijainnut Gunnar Steniuksen suunnittelema asuinrakennus, joka valmistui 1903 ja purettiin 1963. Tässä "Broholmenin" talossa toimi mm. apteekki, asukakita oli vapaaherrasta lumpunkerääjään.[85]

Vieressä vasemmalla huoltoasema. Tori oli edelleen osittain kiveämätön ja lätäköt seurausta kuoppaisuudesta. Pekka Kyytinen, 1949, MV.



YLEISÖLTÄ

Hakaniementorin järjestely.

Viime aikoina ovat sanomalehtikirjoitukset ja asemakaavapiirrokset Hakaniementorin uudelleen järjestelystä herättäneet suurta hämmästystä tämän seudun asioita seuraavien henkilöitten mielissä. Aiotaanko Hakaniementorista tehdä jonkinlainen pieni, pihaa muistuttava kauppapaikka, sillä mainituista kirjoituksista olemme huomanneet, että näin järjesteltynä siitä tulisi vielä jonkin verran pienempi kuin nykyisin käytännössä oleva kivitetty osa mainittua toria nyt on. Tätä ehdotusta kaupungin asemakaava-arkkitehti B. Brunila myös sanomalehtien tietojen mukaan vastustaa.

Kun nykyinen käytännössä oleva toriala on osoittautunut useasti liian pieneksi ja kun on varmaa, että tulevaisuus tulee siellä vaatimaan vielä paljon isompaa torialaa ja koska laki määrää maalaisille pidettäväksi maalaistavaroitten myyntipaikkoja, niin ei tässä käsittääkseni mikään pakota valtuustoa suostumaan sellaiseen torin ja aukeon pienennykseen, joka ei enää vastaisi tori-nimitystä. Kaupungilla on nyt mahdollisuus laittaa tilava tori Hakaniemeen, elkä siitä tarvitse maksaa mitään lunastuksia, — laitettakoon siitä siis tarpeeksi iso ja myös kaunis siten, että sen ympäri istutetaan puita. Johonkin osaa voisi järjestää hiekkalaatikoita lapsille sekä paikan mahdollisesti pystytettävälle patsaalle. Sellaista toria ja kaunistuksia täällä kaivataan.

Uskon voitavan torille ehdotetuille rakennuksille osoittaa muualta kyllin hyviä paikkoja; totta kyllä on, että jokainen mielellään torille rakentaisi, mutta silloin häviää tori.

Yksi monien näin ajattelevien puolesta.

Mielipide Hakaniementorin järjestelyistä, HS 12.4.1935

Vuosikymmenen alussa alkoi kaupunkikuvaan ilmestyä huoltoasemia, kuten Hakaniementorin eteläpäähän rakennettu Shell, nykyisen Metallitalon koillisnurkan tienoilla. Tuntematon, 1930, HKM.

Siltasaarenkatua vuonna 1930. Torikauppaa käytiin kiinteiden kojujen sijasta nyt myyntipöydiltä. Herkästi pilaantuvien elintarvikkaiden kauppa oli siirtynyt halliin. Siltasaarenkadulla kulki kiskopari, mutta jatkuvasti lisääntyvän liikenteen myötä paineet kadun leventämiselle kavoivat tulevaisuudessakin. Rafael Roos, 1931, HKM.

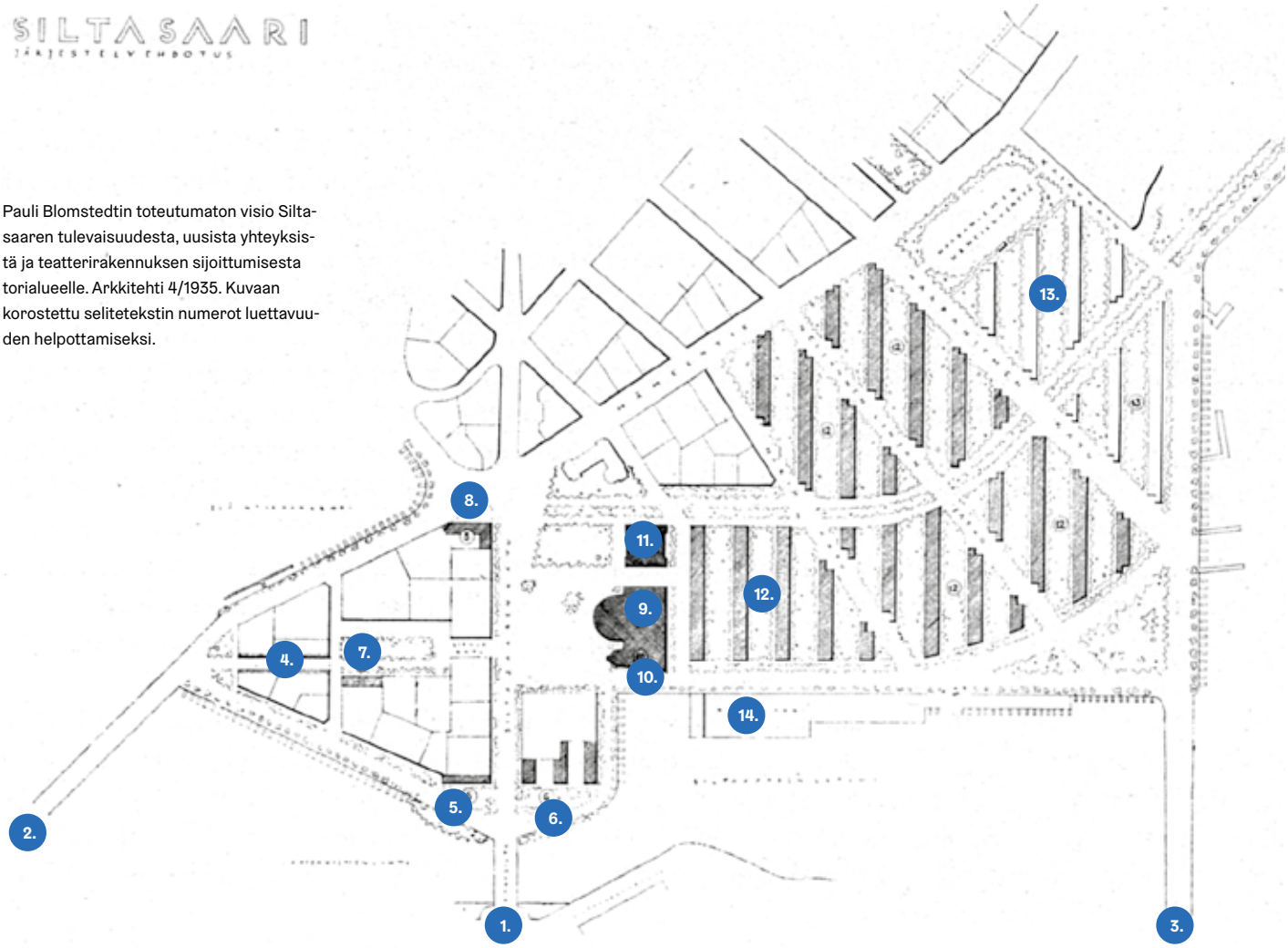
Hakaniemen toriympäristön muutokset 1930-luvulla

”Siltasaarelaisen, kuten näiden rivien kirjoittajan, ei todellakaan tarvitse tutustua liikennelaskelmiin todetakseen, että Pitkääsiltaa ja Siltasaarenkatua pitkin varsinkin ”rush our”-tunteina suuntautuva liikenne (klo 9—lo aamulla ja 17—18 illalla) on jo nyt käynyt arveluttavan vilkkaaksi. Sanottuina aikoina on suorastaan hengenvaarallista heittäytyä Siltasaarenkadun liikenteeseen pyrkiessään Elannon kohdalla kadun toiselta puolen toiselle. Kapea raitiotiekorokekaan ei tarjoa riittävää suojaa, sillä vuokra- ja kuorma-autot ja linjavaunut sivuuttavat sen kovin läheltä.”

Suomen Sosialidemokraatti 26.5.1935 s. 13

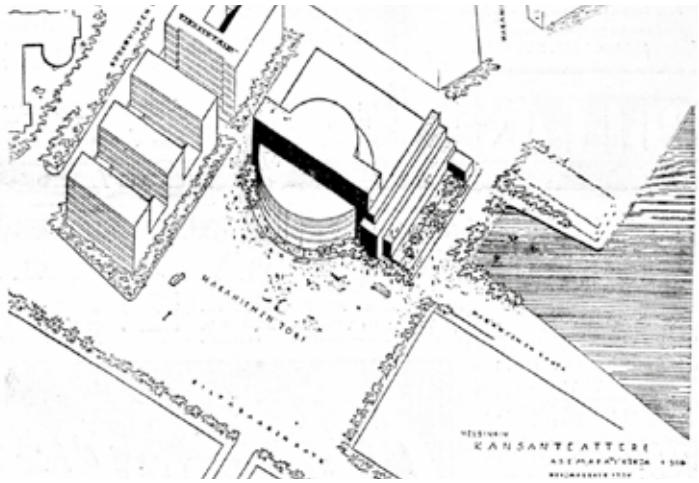
1930-luvulla suunnitelmat Hakaniementorin järjestelystä jatkuivat. Moottoriliikenne teki tuloaan voimallisesti, ja kehitys oli nostanut tarpeen ajoväylien leventämiselle ympäri kaupunkia. Kun torialueen lounaiskulman jo menneestä maailmasta muistuttaneet ränsistyneet Kovinin puiset huvilat vuonna 1930 purettiin, lisääntyi myös suunnittelijoiden aluetta kohtaan tuntema mielenkiinto. Siltasaarenkadun leventämistöihin ryhdyttiin heti vuosikymmenen alussa.[76] Kasvava linja-autoliikenne loi tarpeen myös itse torialueen uudelleenjärjestelylle. Hakaniementori oli toiminut päätepysäkkinä jo vuonna 1925 käynnistyneen linja-autoliikenteen alusta lähtien, ja sen sijainti liikenteen luonnollisessa solmukohdassa oli omiaan luomaan paineita avoimen toritilan hyödyntämiselle liikenteen tarpeisiin. Vuonna 1931 kaupungin raitiovaunuverkon neljästätoista linjasta peräti puolet kulki Hakaniementorin vierustaa pitkin.[77] Torilla aiemmin sijainneet hevosten huoltopisteet kaurakaukaloineen katosivat, tilalle tulivat torialuetta reunustuvat huoltoasemat. Varhaisen, 1920-luvun puolivälissä Hakaniemenrantaan valmistuneen kioskimaisen huoltoaseman korvasi vuonna 1930 betoninen, piirteiltään funktionalistinen huoltamorakennus joka sijoitettiin Hakaniemenrantaan, torialueen kaakkoisnurkan tienoille.

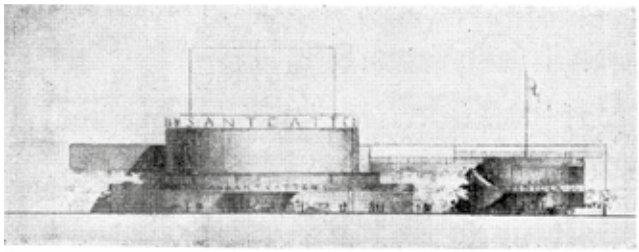
Liikenneratkaisujen ohella nousi esiin erityisesti kysymys torin pitkään sekalaisessa teollisuuskäytössä säilyneen itälaidan järjestelystä. Vallitsevaa tilannetta oli alettu pitää kaupunkikuvallisesti sopimattomana, sillä Siltasaaren alue oli edellisvuosikymmenen aikana muodostunut yhä enenevissä määrin edustavan liikekeskustan jatkeeksi. Moninaisista suunnitelmista huolimatta antoivat laajamittaisemmat järjestelyt kuitenkin odottaa itseään. Maailmansodan sytyttyä 1939 hautautuivat etenkin torialuetta koskeneet suureellisimmat suunnitelmat, mutta torin itälaidan kaavoitus asuntokortteleiksi toteutui. Sota-aikaan torin täyttivät talojen lämmitykseen varatut valtaisat halkopinot, jotka saapuivat paikalle käteväti raideyhteyttä myöten. Sodan päättyessä oli torialue yhä valtaosaltaan kiveämätön – valokuviin onkin taltioitunut alueesta suurehkon pinta-alan haukanneita lätäköitä.



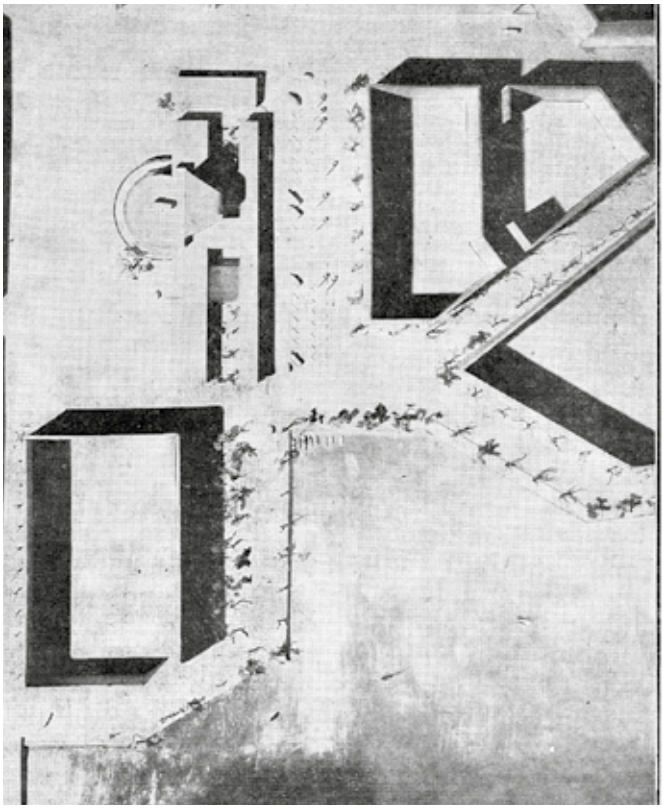
Pauli Blomstedtin toteutumaton visio Siltasaaren tulevaisuudesta, uusista yhteyksistä ja teatterirakennuksen sijoittumisesta torialueelle. Arkkitehti 4/1935. Kuvaan korostettu selitetekstin numerot luettavuuden helpottamiseksi.

1 Pitkäsilta, joka nykyisin on ainoa liikenneväylä kaupungin keskustan ja itäisten asuntokaupunginosien välillä ja lisäksi ainoa kaukoliikenneväylä itäistä ulkoliikennettä varten, jäisi vastaisuudessa, sittenkun sillat 2 ja 3 on toteutettu, lähinnä palvelemaan vain kaupungin sisäistä liikennettä. 2 Uusi liikennesilta Kaisaniemen yli Rautatientorille Keskuskadun jatkoksi (vrt. myös Kiinteistötoimiston julkaisemaa „Helsingin kaupungin keskiosien yleisasemakaavaehdotusta" 1932 kuva 3). 3 Uusi liikennesilta Sörnäisten rantatieltä Pohjoisrannalle (vrt. myös Andersin—Wiesen siltaehdotusta „Arkkitehti" 1931 siv. 62). 4 Kauppakuja- tai katumahdollisuus Siltasaaren cityistämistä silmälläpitäen. 5—8 Nykyisin rakentamattomia tai matalasti rakennettuja tontteja, jotka tulisi jättää osittain vapaiksi, jolloin jälellejäävät osat voitaisiin osittain suunnitella korkeammiksi. 9—10 Helsingin Kansanteatteri, rannan ja etelän puolella kansanravintola. 11 Kaupungin virastotalo. 12 Nykyisiä tehdasalueita, jotka olisi järjestettävä istutetuiksi asuntoneliöiksi tai vapaita liiketalorakennuksia varten. 13 Nykyisiä tehdasalueita, jotka olisi järjestettävä joko asuntoneliöiksi tai, kernaimmin, varattava urheilu- ja leikkikenttiä varten, jolloin aikaansaataisiin merenrannasta Kallioon saakka johtava avoin puistovyöhyke. 14 Rantatori hallirakennuksineen.





"Kansanteatteri ja virastotalo Hakaniementorilla. Kuten kuvasta nähdään, tulee teatterirakennus sijaitsemaan Hakaniemenrannan puolella uuden virastotalon vierellä, joka taas sijaitsee Söörnäisten Rantatien varrella vastapäätä Hakaniemen hallia. Alhaalla näkyvä Siltasaarenkadun poikkikatu on Sirkuskatu (nyk. Paasivuorenkatu)." Kuvat: Suomen Sosialideomokraatti 18.11.1934.



Blomstedtin teatterirakennuksen ehdotettu lopullinen sijoittuminen Hakaniementorille, rakennuksen itäpuolella linja-autoasema. HS 10.9.1938.

P. E. Blomstedt Siltasaaresta

"Että tämän, Helsingin kaupunkielimistössä varsin merkittävän kaupunginosan, jääminen »luonnollisen kehityksensä" varaan, asemakaavahistoriallisesti on eräänlaista myöhästynyttä jatkoa viime vuosisadan kaupunginrakennusopilliselle manchesterilaisuudelle ja että olosuhteiden taustalla ehkä häämöttää myöhempiäkin yhteiskunnallisia syitä tämä ei tee laiminlyöntejä vähemmän valitettaviksi. Tosiasia on, että Helsingin yhä laajentuvan asutuksen keskelle näin on jäänyt alueita, jotka mitä suurimmassa määrässä ovat uudelleenjärjestelyn tarpeessa. Nykyaikaisen kaupunginkaavoittelun kannalta täytyy nimittäin pitää ehdottomana selviönä sitä, että Siltasaaren ja Hämeentien pohjoispuolelle kasvaneet laajat ja tiheästi asutut asuntoalueet välttämättä vaatisivat ranta-alojen vapauttamista tarkoituksiin, jotka eivät ainakaan olisi niin suoranaisessa ristiriidassa asutuksen pyrkimysten ja luonnollisen asemakaava- ja yhteiskuntahygienian kanssa kuin nyt on asianlaita."

P. E. Blomstedt, Arkkitehti 4/1935

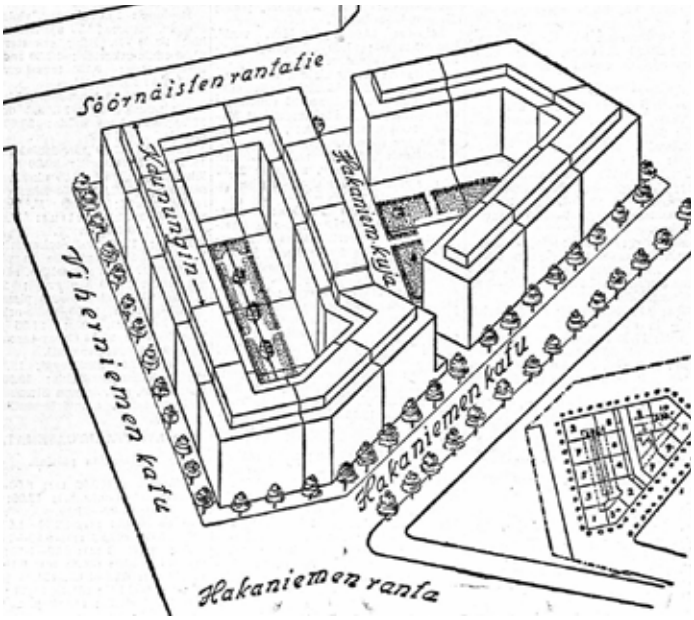
P. E. Blomstedtin Siltasaaren järjestelyehdotus

Vuonna 1935 laati Siltasaaren seudun laajamittaista uudelleenjärjestelyä varten oman ehdotuksensa arkkitehti Pauli Blomstedt. Hänet oli myös valittu suunnittelemaan Hakaniementorille kaavailtua Kansan Näyttämön teatteritaloa. Aikalaislehdistössä paljon huomiota osakseen saanut hanke sai alkunsa jo 1920-luvulla, jolloin teatteritalon sijoittamista pohtivat kaupunginarkkitehdit Birger Brunila ja Otto-Iivari Meurman. Hankkeen tiimoilta oli oman ehdotuksensa esitellyt myös arkkitehti Jorma Järvi diplomityössään (Arkkitehti 1/1934). Niin ikään Arkkitehti-lehdessä esitteli Blomstedt Siltasaaren alueen kehittämistä koskevan suunnitelmansa, jossa teollisuuskäytössä olleet ranta-alueet oli ehdotettu muutettavan asuntokortteleiksi. Hän hahmotteli myös sittemmin 1960-luvulla toteutunutta Kruununhaan ja Sörnäisten rantatien yhdistävää siltayhteyttä sekä Siltasaarenkadun länsipuolen matalien rakennusten korvaamista korkeilla, kaupunkimaisemmilla liikerakennuksilla; tämä puolestaan toteutui myöhemmin 1950-luvulla.[78] Kiinnostava yksityiskohta 2010-luvun perspektiivistä on myös ehdotettu siltayhteys Siltasaaresta Kaisaniemeen – ajatus, joka on noussut uudelleen esille tällä vuosituhannella.

Vuonna 1935 kuollut Blomstedt ei ehtinyt nähdä ajatustensa osittaista konkretisoitumista. Hakaniementorin teatteritalohankkeen yksityiskohtaiset piirustukset hän oli kuitenkin saanut viimeisteltyä ennen kuolemaansa, joskin tässä vaiheessa teatteritaloa oltiin kaavailtu sijoitettavaksi torin etelälaitaan, vastapäätä pohjoisreunaan suunniteltua virastotaloa. Hankettta ja erityisesti talon avoimeksi jäänyttä sijoittamiskysymystä jatkamaan valittiin arkkitehdit Märta Blomstedt, Yrjö Lindegrén ja Matti Lampén. Suunnitelmia jouduttiin muuttamaan ensisijaisesti liikenteellisten kysymysten vuoksi, kun Hakaniementorille alettiin suunnitella sijoitettavan myös pohjoisten ja itäisten esikaupunkien liikennettä palvelevien linja-autojen pääteasemaa. Aktiivisen ja alati laajentuvan torikaupan sekaan olisi siis tullut sovitettavaksi suurehko teatterirakennus, linja-autoasema ja virastotalo. Kimurantti yhtälö todettiin pian mahdottomaksi, ja virastotalo löysi myöhemmin sopivamman tontin Toiselta linjalta.[79]

Työryhmän ideoimana teatterirakennus sai lopulliseksi aiotun paikkansa torin itälaidalta, julkisivu Siltasaarenkadulle päin.[80] Teatterirakennushankkeen suunnitelmat etenivät vuonna 1938 lähelle toteuttamista. Rakennuksen taakse olisi sijoittunut linja-autoasema. Kaupunki luovutti tontin Kansan Näyttämön säätiölle 10.5.1939. Suunnitelmat olivat siis kutakuinkin täysin valmiina, mutta sodan syttyminen vuonna 1939 siirsi hankkeen toteutumisen hamaan tulevaisuuteen. Sodan päätyttyä pula rakennusmateriaaleista, erityisesti raudasta, ajoi hankkeen vaikeuksiin.[81] Liikenevä materiaali tarvittiin asuntotuotantoa varten, ja vasta 1960-luvulla teatterihanke lopulta totetutui – tosin rakennuspaikaksi vaihtui Ensi linjan kallioinen maasto ja suunnittelijaksi arkkitehti Timo Penttilä.

Torialue sai ryhdikkäämmän itälaidan kun kortteli 296 päätettiin varata suurilta osin asuinrakentamiselle. Osin sota-aikana rakentuneen asuinkorttelin rakennuksista tuli seitsenkerroksisia. Torialueen täyttivät halkopinot. Tässä vaiheessa kaavailtiin vielä Viherniemenkadun ja Hakaniemen torikadun väliin jäävälle kaistaleelle teatterirakennusta, jonka itäpuoli olisi järjestetty linja-autoterminaaliksi. Suunnitelmat eivät toteutuneet, ja alue jäi vuosikymmenien ajaksi lähinnä joutomaaksi. Pekka Kyytinen, 1940, HKM.



Asuntokortteliksi kaavoitettujen korttelien 296a ja 296c rakentamisen yhteydessä rakennettiin kaksi uutta katua, VIherniemenkatu ja Hakaniemenkuja. HS 14.2.1937.

Viherniemenkatu 5, julkisivu länteen. HKI. RA.

”Luodessaan silmäyksen torin itäiselle laidalle kulkija näkee joukon uudenaikaisia asuinrakennuksia, jotka muodostavat oman taloryhmänsä meren- ja Sörnäisten Rantatien väliin. Tämä yhdyskunta, joka asukkaittensa keskuudessa kantaa lisänimeä Chicago, edustaa alueen nuorinta rakennusvaihetta.”

Suomen Sosialidemokraatti 10.12.1950 s. 11

Hakaniemen varhaisen värimaiseman tulkintaa Lauri Tokkolan maalauksessa vuodelta 1942. Asetelma vastaa pitkälti torin varhaisempaakin ilmettä, ympäröivien kortteleiden laajamittaisempi uudistuminen alkoi vasta 1950-luvulla. Etualalla Viherniemenkadun edustalle jäänyt varastomakasiini, jonka liepeillä vietettiin paheellista elämää. HKM.

Varhaisemmassaa vuoden 1922 asemakaavan muutoksessa korttelit 296a ja 296b olivat vielä teollisuuskäytössä. HKA.

Alue kaavoitettiin asuntokortteleiksi vuonna 1937. HKA.

Torin itäreunan asuntokorttelin rakentuminen

”Hakaniemenkadun, Sörnäisten Rantatien ja Viherniemenkadun rajoittamat korttelit on muutettu asuntotonteiksi. Helsinkiläiset varmaankin tervehtivät ilolla tätä uutta ratkaisua, sillä näin saadaan kaupungin keskustasta poistetuksi kymmeniä vuosia kaupunkikuvaa rumentanut varastoalue. Alueelle voidaan uuden ehdotuksen mukaan sijoittaa 1.200 teoreettista huonetta, ja on se jaettu kaikkiaan 15 tonttiin. Alueen asemakaavan ja käytön suunnittelun tontinjakoehdotuksineen on tehnyt talousneuvos Heikki Kaartinen. Rakennusrungon syvyydeksi on otettu 15 m ja kerrosluvuksi 7.”

Rakennustaito 4.6.1937 no 11

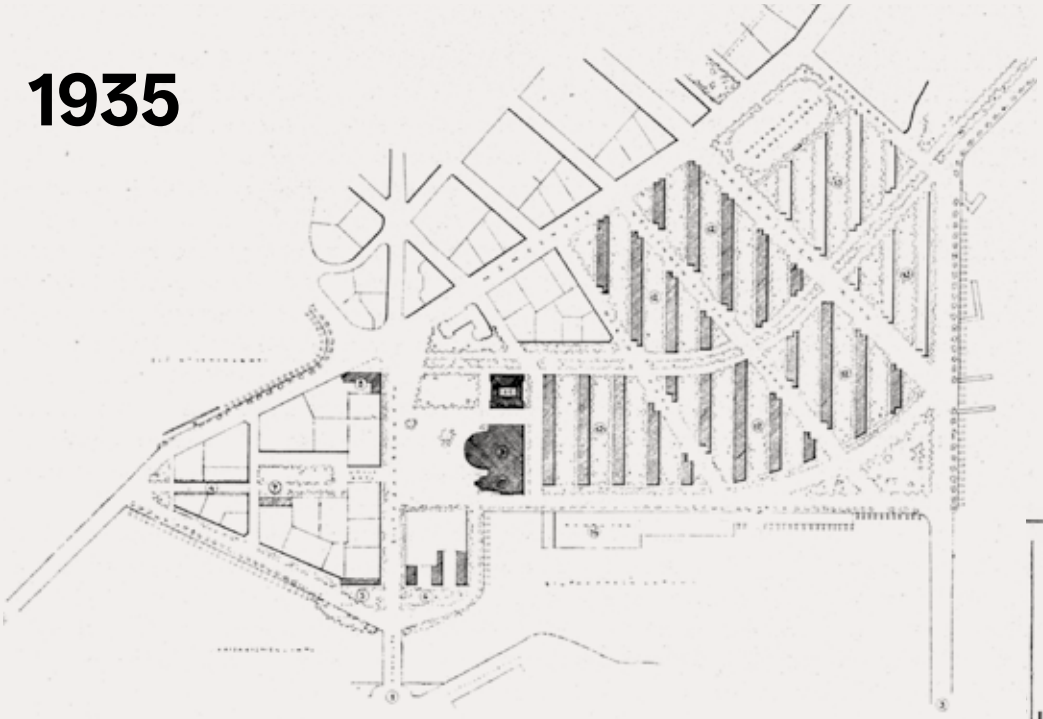
Vuonna 1937 päätettiin kaupungin lunastama kortteli 296a varata asuntokäyttöön. Kokonaisuus jaettiin kahteen korteliin, joista uusi sai tunnuksen 296c. Vain eteläisin korteli jäi teollisuuden käyttöön. Maa-ala päätettiin täyttää tehokkaasti 7-kerroksisin asuintaloin. Korttelin länsipuolelle, nykyisen Hakaniemenpuiston kohdalle jätettiin varaus myöhemmin rakennettavaksi aiottua teatteritaloa varten. Kaavoitusytyön myötä saivat linjauksensa myös kaksi uutta katua, asuntokorttelin kahtia pohjois-eteläsuunnassa jakanut Hakaniemenkuja ja korttelin 296a länsipuolitse kulkeva Viherniemenkatu. Viherniemenkadun nimi on johdettu nimestä Grönnäs, joka on mainittu jo 1760-luvun asiakirjoissa.[82] Katujen osalta työt alkoivat vuoden 1937 alussa, valmista tuli kesäkuussa. Asuinrakennustan osalta työt käynnistyivät samana vuonna, ja vuoteen 1938 mennessä saatiin valmiiksi kaikkiaan kymmenen taloa. Loput neljä valmistuivat sota-aikana vuosien 1939-1941 välillä.[83]

Ilmeeltään pelkistettyä funktionalismia henkivät rakennukset syntyivät saman kaavan mukaan: pääosin rakennusmestareista koostuva parin-kolmen miehen joukkio perusti asunto-osakeyhtiön rakennuttaen tontille mahdollisimman tehokkaan, pieniä vuokra-asuntoja sisältäneen kerrostalon. Rakennusten yhtenäisestä ilmeestä huolimatta suunnittelijoita oli kaikkiaan kuusi: Helge Lundström, Arvo Elo, T. Ermala, Sakari Honkavaara, Arvo Muroma ja Veli Klami.[84] Lundströmin käsialaa ovat myös monet Töölön asuinrakennukset. Vuokralaispainotteinen asujaimisto oli aikalaislähteiden mukaan elintavoiltaan osin epämääräistä, ja reunustavan teollisuusalueen rosoinen arki synkisti ilmiasultaan töölöläisfunkiksesta muistuttavaa miljöötä. Sodan väliintulon myötä ratkaisematta jääneen teatteritalohankkeen viivästyminen viitoitti tien nykyisen Hakaniemenpuiston alueen jäämiselle joutomaaksi seuraavien vuosikymmenten ajaksi. Torialuetta reunustavan tiilisen varastomakasiinin ja uusien asuintalojen välinen alue omistautui kuin varkain marginaaliryhmien ”pullopuistoksi”, kaupungin monipuolisen sosiaalisen todellisuuden kuvastajaksi.

”Mätäpaise vihdoinkin puhki! Hakaniementorin puliukkoparatiisi maan tasalle – tilalle leikkikenttä. (..) Tuomionsa saaneen rakennuksen vaiheilla on päivästä päivään vietetty rähinöivää gangsterielämää. Siellä ovat heiluneet nyrkit, välähdelleet ruosteiset puukot ja pulputtaneet saastaiset pulituuripullot. ”

Ilta-Sanomat 18.5.1954

1935



Arkkitehti P. E. Blomstedt: Siltasaaren järjestelyehdotus 1 : 10000.

SILTASAAREN KYSYMYKSIÄ

Siltasaaren kaupunginosa ja siihen idässä liittyvät Söörnäisten ranta-alueet on toistaiseksi miltei kokonaan sivuutettu Helsingin yleisasemakaavan vastaisia perusteita selviteltäessä.

Samaten kuin asutuksen syntyminen Siltasaarelle 1800-luvulla alkujaan sai tapahtua virallisen asemakaavoittelun siitä enempiä piittaamatta, samoissa merkeissä on vielä paljon myöhemminkin annettu vapaille ranta-alueille asettautuneiden teollisuuslaitosten jatkuvasti kasvaa ja vallata uusia aloja rakennuksillensa. Näin on tapahtunut viime aikoihin asti.

Että tämän, Helsingin kaupunkielimistössä varsin merkittävän kaupunginosan, jääminen „luonnollisen kehityksensä" varaan, asemakaavahistoriallisesti on eräänlaista myöhästynyttä jatkoa viime vuosisadan kaupunginrakennusopilliselle manchesterilaisuudelle ja että olosuhteiden taustalla ehkä häämöttää myöhempiäkin yhteiskunnallisia syitä — tämä ei tee laiminlyöntejä vähemmän valitettaviksi. Tosiasia on, että Helsingin yhä laajentuvan asutuksen keskelle näin on jäänyt alueita, jotka mitä suurimmassa määrässä ovat uudelleenjärjestelyn tarpeessa. Nykyaikaisen kaupunginkaavoittelun kannalta täytyy nimittäin pitää ehdottomana selviönä sitä, että Siltasaaren ja Hämeentien pohjoispuolelle kasvaneet laajat ja tiheästi asutut asuntoalueet välttämättä vaatisivat ranta-alojen vapauttamista tarkoituksiin, jotka eivät ainakaan olisi niin suoranaisessa ristiriidassa asutuksen pyrkimysten ja luonnollisen asemakaava- ja yhteiskuntahygienian kanssa kuin nyt on asianlaita.

Asemakaavallisessa katsannossa on lisäksi otettava huomioon se, että Helsingin kaupungin aluepiirissä ilmeisesti ainakin vastaisuudessa tulee olemaan riittävästi teollisuustontteja m u u a l l a k i n yhtä tyydyttävissä satama- ja rautatieyhteydessä. Asemakaavateknillisessä mielessä ei ylimalkaan liene mahdollista esittää mitään realisia syitä, jotka puolustaisivat kysymyksessä olevain ranta-alueitten jättämistä tehdastonteiksi.

Ei liioin sitä asiantilaa, että osa näistä alueista tällä hetkellä on yksityisten omistamia voida pitää todellisena esteenä. Vaikkakaan uudelleenjärjestely t ä l l ä h e t k e l l ä ei olekaan kaupungin suoranaisten asemakaavatoimenpiteiden ulottuvilla, on silti olemassa menettelytapoja, jotka laajempaa aikaperspektiiviä silmälläpitäen tekevät uudelleenkaavoittelun taloudellisesti mahdolliseksi.

Olisi tässä yhteydessä täysin ennenaikaista yksityiskohtaisemmin yrittää selvitellä järjestelyn taloudellisia edellytyksiä. Kun uudelleenkaavoittelu loppuunsuoritettuna täydellisesti tulisi muuttamaan olosuhteet näillä alueilla on ilmeistä että vähäarvoisten tehdastonttien kohoaminen ensiluokkaisiksi asuntotonteiksi, jopa osittain cityalueeksi, tarjoaisi riittäviä mahdollisuuksia. Kaupunki voisi lunastamalla alueet tehdastonttihintoihin itse hyväkseenkäyttää arvonnousua tai, siinä tapauksessa että järjestely tahdottaisiin aikaansaada teoreettisesti ilmaiseksi, jättää arvonnousun nykyisten maanomistajain hyväksi, sillä ehdolla että he noudatiaisivat uutta asemakaavaa, johon kaupungin siis olisi kustannettava vain muutamia uusia katuja. Tässäkin tapauksessa voi otaksua, että jo parin vuosikymmenen kuluessa — itse asiassa riippuen vain siitä kuinka pian väylä Söörnäisten rantatietä Pohjoisrannalle tulee rakennettua, olisivat teollisuuslaitokset jo hakeutuneet halvemmille alueille ja rannan puhdistautuminen tapahtuisi niin sanoakseni automaattisesti. Viittaan näihin järjestelykysymyksiin tässä ainoastaan sivumennen.

Tärkeintä kysymyksen nykyisessä vaiheessa on lähinnä ainoastaan se, ettei kustannussyistä ilman muuta käytäisi kuvittelemaan uudistusten toteuttamista mahdottomaksi. Ansaitsee vielä kiinnittää huomiota myöskin siihen, että tässä suotuisten liikenne-edellytysten johdosta itsestään tarjoutuisi lisäaluetta myöskin vastaiselle citylaajennukselle. Tälläkin tosiasialla on eräänlainen teoreettistaloudellinen merkityksensä; osa niistä summista, jotka eräissä asemakaavoissa on otaksuttu käytettäväksi Töölönlahden ym. päällerakentamiseen jäisivät käytettäväksi järkevämpiin tarkoituksiin.

Kysymystä ranta-alueiden vastaisesta uudelleenjärjestelystä ei missään tapauksessa voida kovin pitkiksi ajoiksi lykätä. Sekä asemakaavalliselta kannalta että yhteiskunnalliselta merkitykseltään tämä kysymys on sitä laatua, että se joko tapauksessa ennemmin tai myöhemmin omalla painollaan tulee vaatimaan ratkaisunsa.

Tässä julkaistu ehdotukseni on lähinnä tarkoitettu selvittämään niitä yleisiä periaatteita, joita uudelleenjärjestelyssä tulisi noudattaa, erityisesti mitä tulee liikenteen pääväyliin, katusuuntauksiin, istutuksiin ja Siltasaaren vanhojen, vielä rakentamattomien tonttien väljentämiseen. Hämeentien pohjoispuolella oleviin katuihin nähden kannattaa huomata, että esittämäni katusuuntauksen avulla voitaisiin nykyiselle, taaempanakin sijaitsevalle asutukselle aikaansaada verraten luonteva yhteys merenrantaan.

P. E. BLOMSTEDT

Arkkitehti 4/1935

1937

Huoltovirasto-talolle

tontti korttelissa n:o 287 Hakaniementorin varrelta.

Uusia alueita kaupunkiin liitettäessä laajenee huoltovirasto ja talokysymys käy yhä polttavammaksi.

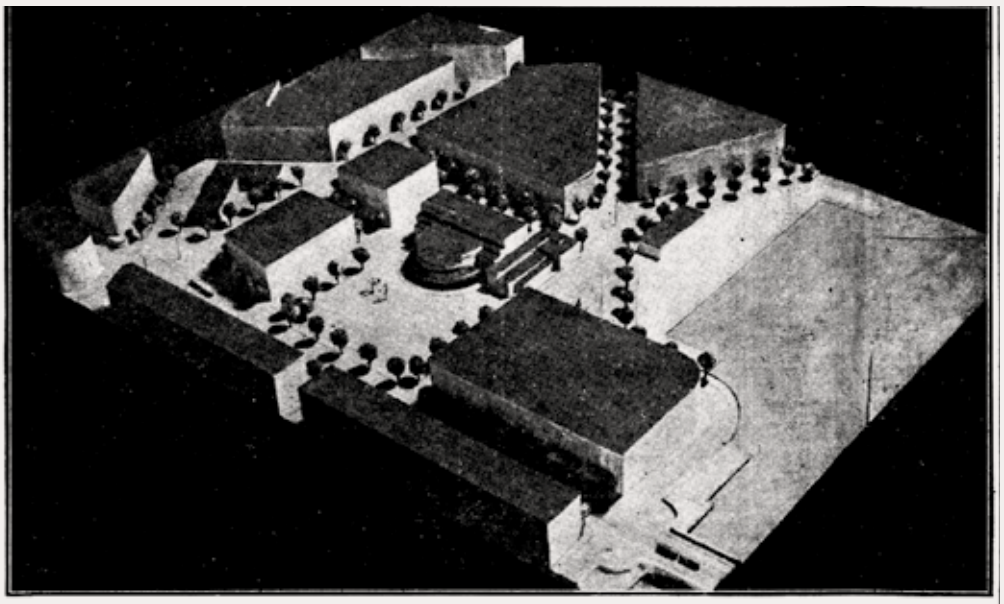
Köyhäinhoitolautakunnan tultua lakkautetuksi ja kun sen sijalle oli perustettu huoltolautakunta, kiinnitti huoltovirasto toimitusjohtaja kaupunginhallituksen huomiota entisen köyhäinhoitolautakunnan huoneistoissa vallitseviin epäkohtiin ja viraston jatkuvaan laajentumiseen, erityisesti painostaen sitä, että mikäli lähitulevaisuudessa uusia alueita tullaan liittämään Helsingin kaupunkiin, huoltovirasto olojen pakosta jälleen laajenee ja virastotalon tarve käy entistäkin polttavammaksi. Kun nykyinenkin tilanne edellytti muutoksia aikaisemmin esitettyyn virastotaloehdotukseen, oli toimitusjohtajan mieleistä laadituttatava uudet piirustukset huoltovirastotaloa varten. Viime keväänä kaupunginhallitus päättikin antaa yleisten töiden lautakunnan tehtäväksi lähinnä huoltolautakunnan, lastensuojelulautakunnan, kansakoulujen johtokuntien, sairaalahallituksen tai terveydenhoitolautakunnan, työnvälitystoimiston sekä keskuskeittolan huoneistotarpeita silmälläpitäen ja ottaen huomioon aikaisempaa ehdotusta vastaan tehdyt huomautukset, mahdollinen alueliitos, kaupungin virastojen nykyinen sijoitus sekä uusien poliisi- ja raastuvancikeuden talojen rakentamisen aiheuttama huoneistoilisäys kaupungin vanhoissa kiinteistöissä, laadituttaa uudet luonnospiirustukset kustannusarvioineen virastotaloa varten Hakaniementorin etelälaitaan tarkoitusta varten aikaisemmin suunniteltulle alueelle.

Yleisten töiden lautakunta on kuitenkin nyttemmin huomauttanut, että koska tonttia ei voida sopivalla tavalla sijoittaa nyttemmin vahvistettuun asemakaavaan, virastotalolle olisi varattava uusi tontti. Kysymystä torstaina kaupunginhallituksessa käsiteltäessä huomautettiin, että kun eräiden teollisuustonttien muuttaminen asuntotonteiksi viime vuonna vaati asemakaavamuutoksen, se tontin muodostelmakin, jota alkuperäisesti oli ajateltu virastotalon tontiksi ja jolle rakennettavan virastotalon luonnos piirustukset oli laadittu, oli muutettava. Uudessa asemakaavassa on korttelissa N:o 287 Hakaniementorin varrella, aikaisemmin ajatellun tontin välittömässä läheisyydessä ja siis sillä alueella, jota aikaisemminkin on virastotalon paikaksi suunniteltu, riittävästi tilaa virastotaloa varten, joten kysymys on lähinnä siitä, onko virastotalo sijoitettava korttelin etelä- vai pohjoisosaan. Kaupunginhallitus päätti puolestaan antaa kiinteistölautakunnan tehtäväksi tehdä esityksen tontin osoittamisesta korttelista N:o 287 virastotaloa varten.

HS 10.12.1937

1935

Suomen Sosialidemokraatti
20.2.1935



Hakaniementorin pienoismalli. Siltasaarenkatu hulkee olareunassa olevan rakennusrivin taitse.

HAKANIEMEN TORIN

JÄRJESTÄMINEN RIIPPUU KANSANTEATTERIN SIJOITTAMISESTA.

Asemakaava-arkkitehdin mielestä tulee torista tehdyn suunnitelman mukaan liian ahdas.

Etenkin liikekortteli supistaa torialuetta.

Helsingin kaupungin kiinteistötoimiston asemakaavaosasto on valmistanut mallin Hakaniemen torin järjestämisestä. Suunnitelmaa laadittaessa on nojauduttu osittain Kansanteatterin sijoittamista koskeviin näkökohtiin. Kansanteatterin huoneistoiirustukset alkavat nim. valmistua ja tästä syystä tulee myös torin järjestäminen päivänpolttavaksi, sillä sen täytyy olla selvä ennen teatteritalon rakennustöiden alkamista.

Lopullisesti määrää kansanteatterin paikan ja torin aseman kaupunginvaltuusto, joka käsittelee asian lähiaikoina. Nyt esiteltävänämme oleva suunnitelma ei vielä ole hyväksytty ja on mahdollista, että siihen tehdään joitakin muutoksia lähinnä siitä syystä, että asemakaava-arkkitehti ei täysin hyväksynyt tehtyä ehdotusta. Hänen mielestään tulee torista liian ahdas. Teatterin paikka ei hänen mielestään ole aivan sopiva, ei myöskään suunnitelma sijoittaa torille suuri liikekortteli, sillä viimeksimainittu jauri supistaa torialuetta.

Suunnitelman mukaan jää Hakaniemen tori n. puolta pienemmäksi nykyisestä. Kansanteatteri rakennetaan torin itäosaan ja sen julkisivu tulee Siltasaarenkadun suuntaiseksi ja siis torille päin. Torin pohjoisosaan rakennetaan suurehko liikekortteli. Torin koillisnurkkaan, Kansanteatterin ja liikekorttelin välisen kulmaukseen, sijoitetaan kaupungin virastotalo, johon varataan huoneistot mm. köyhäinhoidon tarpeita varten.

Torin laitaan sijoitettavan liikekorttelin tarkoitus on tehdä kaupungille rahallisesti mahdollisesksi torialueen kunnostaminen. Teatteritalo muodostaa suunnitelman mukaan erillisen, katujen ympäröimän korttelin.

Hakaniementorin länsilaidassa sijaitsevan kaupungin omistaman vajarakennuksen "pihanpuoli"

Kansanteatterille varattu tontti

nykyisessä kunnossaan kaipaa siistimistä.

Hakaniementorin itäosaan nousseen suuren asuntokorttelin asukkaat ovat käyneet toimituksellemme esittämässä huolestumisensa sen johdosta, että Viherniemenkadun ja torin välissä olevan matalan varastorakennuksen nurkissa ja suojissa harjoitetaan siivottomuutta vielläpä keskellä kirkasta päivää, jotapaitsi mainitussa rakennuksessa sijaitsevien romu- ja sikkikauppojen asiakaskunnan joukossa on sellaista ainesta, jota ei mielellään asuntonsa läheisyyllä halua tavata. Edellämainitun korttelin asukkaiden lisäksi Hakanie-

(Jatk. 8. siv. 4. palst.)

Kansanteatterille

(Jatkoa 1. sivulta)

mentorilla liikettä harjoittavien torikauppiaitten taholta on valitettu sitä, että sanotun vajarakennuksen ympäristö on muodostunut jäopotekun ja tappelun tyyssijaksi, misä rauhallisten kansalaisten ei anneta rauhassa kulkea. Huolestumisensa esittäneet henkilöt toivovat, että tämä kaupungin omistama rakennus mitä pikimmin poistettaisiin ja alue puhdistettaisiin siksi kunnes tonttia tarvitaan muihin tarkoituksiin.

Edellisanotun johdosta käännyimme kaupungintalojen isännöitsijän Purasen puoleen ja pyysimme häntä esittämään kaupungin kannan asiassa.

— Minun on vaikea sanoa, mitä rakennuksen seinien sisällä tapahtuu, mutta ulkopuoliset merkit eivät ainakaan tähän asti ole osoittaneet mitään välitettyä siivottomuutta. Mahdollista on, että asiasta valituksia tehneiden henkilöiden mainitsemien kauppojen asiakkaitten joukossa löytyy huonompaakin ainesta, mutta talossa sijaitsee myös muitakin liikkeitä ja pieniä teollisuuslaitoksia, joiden harjoittama liiketoiminta on laadultaan sellaista, ettei niissä laisinkaan käy n.s. huonompaa ainesta. Jos todella ilmenee senkaltaista siivottomuutta ja huonoa elämää kuin valittavat ovat esittäneet, niin kaupungin taholta ryhdytään luonnollisesti asianvaatimin toimenpiteisiin epäkohdan poistamiseksi.

Mitä rakennuksen purkamistoivomuksiin tulee, niin niiden toteuttaminen riippuu Hakaniementorin järjestelystä ja Kansanteatterin tonttikysymyksen ratkaisusta. Kiistanalaiseksi joutunut vajarakennus tullaan poistamaan niin pian kuin alue tarvitaan muihin tarkoituksiin, eikä se missään tapauksessa enää tule olemaan pitkäaikainen. Rakennuksesta on vuokrattu liike- ja pajahuoneistoja, mutta vain kolmen, eristään kuuden kuukauden irtisanomisajalla ilman kiinteästi määrättyä vuokra-aikaa. Kun mainittu rakennus tuottaa kaupungille huomattavan paljon tuloja, ei sitä ole tahdottu ilman muuta hävittää ennenkuin välttämätön tarve vaatii.

Näin kaupungintalojen isännöitsijä.

Kun molempien asianpuolten tiedonannoissa ilmeni ristiriitaisuutta, kävi toimituksen edustaja katselemassa puheenaolevia nurkkia ja valokuvaajamme lisäksi näppäsi niistä "lahjomattoman todistuskappaleen". Sen lisäksi, mitä kuva puhuu puolestaan, ei ole monta sanaa sanottavaan. Joskaan nurkissa ei näkynyt valittajain välittämän siivottomuuden merkkejä, vaikutti

Nikolajeffin huoneistossa avattiin eilen Mercedes-Be

1938

Suomen Sosialidemokraatti 10.4.1938

KLUBI
KLUBB
HUONEKALULIIKE

1953

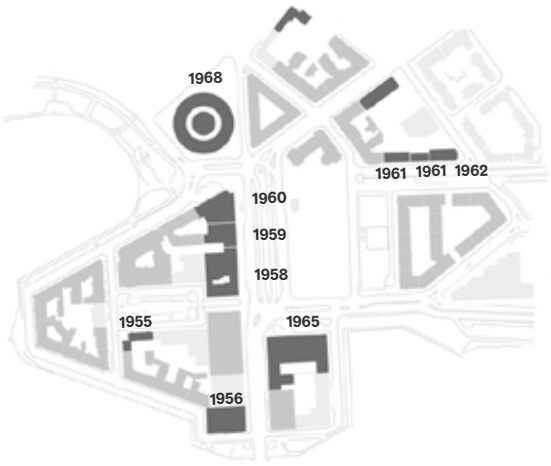
Kuva Siltasaarenkadun yli kohti Hakaniementorin myyntipöytiä. Taustalla Arena-talo ja Hakaniemen kauppahalli. Pietinen, 1953, MV.

Väenpaljoutta Hakaniementorin linja-autopysäkeillä levennetyn Siltasaarenkadun laidalla. Vasemmalla rakenteilla oleva Siltasaarenkatu 12. Tuntematon, 1957, HKM.

1958

Vielä sotien päättymisen jälkeenkin perustui kaupungin energiahuollto suurelta osin halkojen käytölle. Asuntopulan ohella puute muistakin tarvikkeista leimasi arkea. Torilla järjestettiin kansanhuollon toimesta mm. perunanjakoa. Erityisesti toreja ja aukioita varten suunnitellut suuret ristikkomastoiset valaisimet asennettiin torille 1920-luvun aikana. Väinö Kannisto, 1946, HKM.

Torialuetta vuonna 1958. Kuvassa nähtävissä etualalla vuoden 1914 nupukiveystä, jonka takana kiveämätäntö pintaa. Taustalla mukulakivetty kulkuväylä. Tässä vaiheessa torialue hahmottui rajautuvaksi itäreunan kerrostaloihin; välissä suunnilleen nykyisen Hakaniemen torikadun kohdalla sijainnut tiilinen varastomakasiini purettiin 1954. Tuntematon, 1958, HKM.



1969

asukasluku **36 687**

olemassa olevan rakennuskannan kehitys

Ankarien aikojen vastapainoksi hyödynnettiin torilla myös lumisten talvien suomia mahdollisuuskia. Jäisen liukumäen taustalla häämöttää teollsuuskäytössä säilynyt kortteli 296b, joka vuodesta 1926 lähtien oli ollut asfaltti- ja rakennusyritys Lemminkäinen Oy:n omistuksessa. Eino Heinonen, 1950, HKM.

Pulmallinen liikenne

”Tämä alue on pääkaupunkimme liikenteen eräs pahimmista pullonkauloista, jossa ”tuulenkin on kuljettava sinne, mihin kuljetetaan”. Tämä onkin aiheellista, sillä Siltasaarenkatu tällä kohdin on pääkaupungin vilkkain ja jalankulkijoille vaarallisin liikenneväylä. Tuon tuostakin siinä sattuu onnettomuuksia, jotka joskus vaativat ihmishenkiäkin. Tässä lieneekin eräs syy, miksi Siltasaaren ja Hakaniemen lienee vielä kerran kasvojaan muutettava.”

Suomen Sosialidemokraatti 10.12.1950 s. 11

1945...1969

Kohti modernia liikekeskustaa

”Hakaniementori oli pari vuotta sitten aivan toisenlainen. Silloin sen halkaisi vain yksi raitotievaunulinja, mutta nyt siitä on valloittanut lisätilaa kahdet raitiotievaunupysäkit kaksine raiteineen. Varsinaisen torin pinta-ala on jonkin verran pienentynyt ajoteiden levittyä lähemmäksi itäistä laitaa. Torilla, joka pari vuotta sitten sai lisää kivipäällysteistä aluetta, on joka arkipäivä torimyyntiä. Sieltä saadaan vihanneksia, taloustavaroita ja kesäisin myös kalaa. Kalaa tuodaan myös satamaan veneillä. Torilla on pieni satamansa, josta mm. moottoriveneillä kuljetaan Mustikkamaalle.”

Suomen Sosialidemokraatti 10.12.1950 s. 11

Vielä hyvän aikaa sotien jälkeenkin oli todellisuus kaupungin kaduilla ankaran pulakauden määrittämää. Hakaniementorilla halkopinot kohosivat useiden metrien korkeuteen luoden torialueesta totisenharmaan väen kansoittaman labyrintin. Alkava uusi vuosikymmen toi mukanaan poliittisesti aktiivisen yleismielialan. Proletariaatti järjestäytyi, ja Siltasaaren perinteisesti vahva asema työväenliikkeen keskuksena vahvistui entisestään. Kasvava ammattiyhdistysliike tarvitsi lisää toimitiloja, ja Siltasaaresta niitä luonnollisesti järjestyi. Paasivuorenpuistikon laitamille Työväentalon viereen nousi vuonna 1955 uusi SAK:n toimistotalo. Vuoden 1956 yleislakon aikaan Hakaniemessä pelättiin kommunistien hulinointia.[86] Etelärannan ja Siltasaaren välisen työmarkkinapoliittisen jänteen pingotti kireäksi viimeistään vuonna 1965 torin etelälaitaan valmistunut massiivinen, arkkitehti Eliel Muoniovaaran suunnittelema Metallitalo. Hakaniemen toriympäristön arkipäiväisessä hyörinässä ei työväenliikkeen läsnäolo kuitenkaan ollut hallitsevin piirre. Aatetta tunnustamaan, arjen yläpuolelle noustiin erityisinä juhlapäivinä, jolloin torin kansoittivat vappuun liittyvät tapahtumat, kulkueet ja juhlapuheet. Hakaniemen seudun julkisen ulkotilan olemukseen syvälle juurtunut marginaaliryhmien pulloporukointi toi kokonaisuuteen oman pulituurista saostetun mausteensa. Yhteiskunnan sosiaalihuollon onnistuneisuutta saattoi siis arvioida suuntaamalla kulkunsa Hakaniementorin laitavyöhykkeille.

Kaupunkihygieeniset seikat alkoivat jälleen painaa Kallion alueen asuntorakentamisesta huolestuneita kaavoittajia. Näin tavoitteeksi asetettiin hygieenisempi ja valoisampi Kallio. Vuonna 1955 muutettu rakennusjärjestys johti supistettuun rakennusoikeuteen, lisääntyneisiin autopaikkoihin, väljempiin pihoihin ja parantuneisiin valaistussuhteisiin.[87] Sotavuosien jäljiltä hiljentynyt autoistumiskehitys löi uuden vaihteen silmään 1950-luvun lopulla. Pullonkaulaksi muodostunut Pitkäsilta puuroutti liikenteen Siltasaarenkadulla, ja ruuhkat olivat arkipäivää. Pauli Blomstedtin jo 1930-luvulla ehdottama Hakaniemen ja Kruununhaan yhdistävä silta valmistuikin vuodeksi 1961, helpottaen osaltaan liikenneprobleemin kärjistymistä.[88]

Kuvassa rakennusvaiheessa oleva arkkitehti Martti Välikankaan suunnittelema Siltasaarenkatu 12 (Työväen säästöpankki). Rakennuksen valmistuminen aloitti Hakaniementorin vastaisen fasadirivistön modernisoitumisen. Vilkkaasti liikennöidyn kadunvarren kaupallinen potentiaali maksimoitiin: näyteikkunapinta-alaa tuli sekä kadunvarteen että korttelin sisäosiin ulottuvaan pasaasikäytävään. Tuntematon, 1957, HKM.

Torialue kaventui 1950-luvun alussa, kun Siltasaarenkadun levennystyöt oli saatu valmiiksi. Tässä asussaan tori ei ehtinyt kovin pitkää palvella, sillä seuraava mullistus oli tulossa jo vuonna 1963 jolloin alkoi alueella laajamittainen uudelleenjärjestely, pontimenaan linja-autoterminaalin toteuttaminen torialueen länsireunaan. Etualalla Hakaniementori 1:n edustan mukulakivetty ajorata. Tuntematon, 1957, HKM.

Siltasaarenkatu 16. Julius Tallbergin rakentama ”Parkkisen kulma” 1950-luvulla, vain hetkeä ennen maiseman totaalista muuttumista. Talossa toimineella Parkkisen tukkuliikkeellä oli suuri merkitys Hakaniemen kehitykselle liike-elämän keskukseksi. Tukkuliikkeen erityisalaa oli siirtomaatavaroiden välitystoiminta, jonka alalla se nousikin merkittäväksi tekijäksi. Kienänen, 1950-luku, HKM.

Siltasaarenkatu 14. Ylemmän kuvan Parkkisen kulma on kuvanottohetkellä jo purettu ja Työväen säästöpankin Paasitalo valmistunut. Yhdyspankin rakennuksessa toimi mm. elokuvateatteri Pallas. Siltasaarenkadun raitiovaunupysäkeillä on jo suojakaiteet. Constantin Grünberg, 1957, HKM.

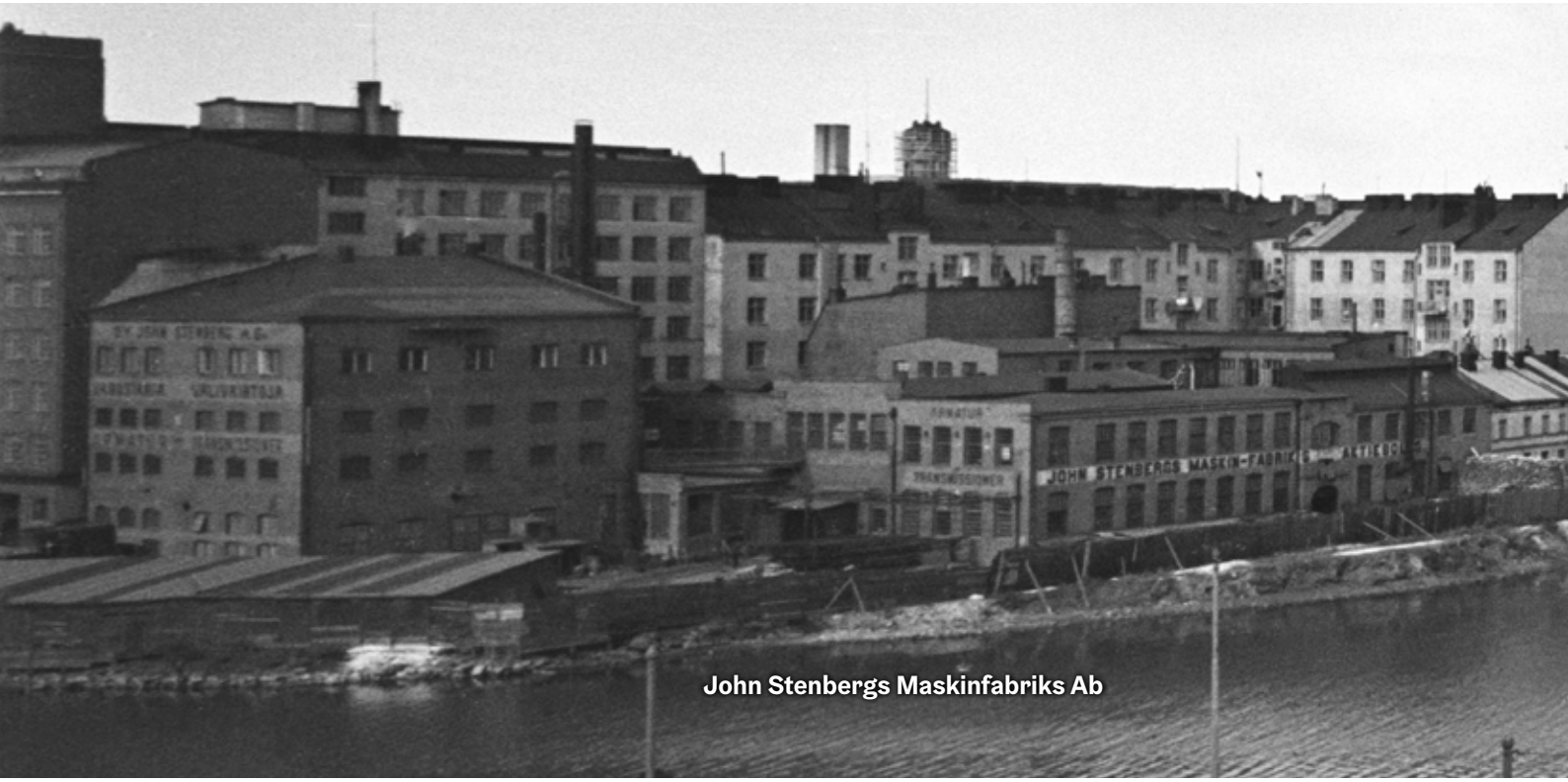
Hakaniementorin muutokset 1940-50-luvuilla

Ennen sotia ratkaisematta jäänyt torialueen uudelleenjärjestely odotti edelleen toteutumistaan. Myös 1930-luvulla hyvään vauhtiin päässyt autoistuminen hidastui. Tästä huolimatta oli Siltasaarenkadun liikenneinfrastruktuurin todettu jääneen välityskyvyltään riittämättömäksi. Niinpä suoritettiin alueella järjestelytöitä jo vuonna 1948.[89] Torin Pitkänsillanpuoleiseen osaan rakennettiin kiveys, jonka tarkoitus oli palvella torikauppiaita varsinaisen torialueen järjestelytöiden aikana. Siltasaarenkatua levennettiin 12 metrillä, samalla toteutettiin ”uudet ja asianmukaisemmat” raitiovaunulaiturit.[90] Katualueen haukatessa torista merkittävän siivun siirtyi torin länsireunan nupukiveys idemmäksi. Kiveys saumattiin nyt pikiseoksella pöllyämisen vähentämiseksi. Liikennejärjestelyjen myötä Siltaaarenkadun ja Hämeentien risteykseen toteutettiin nurmi-istutetut liikennekorokkeet.

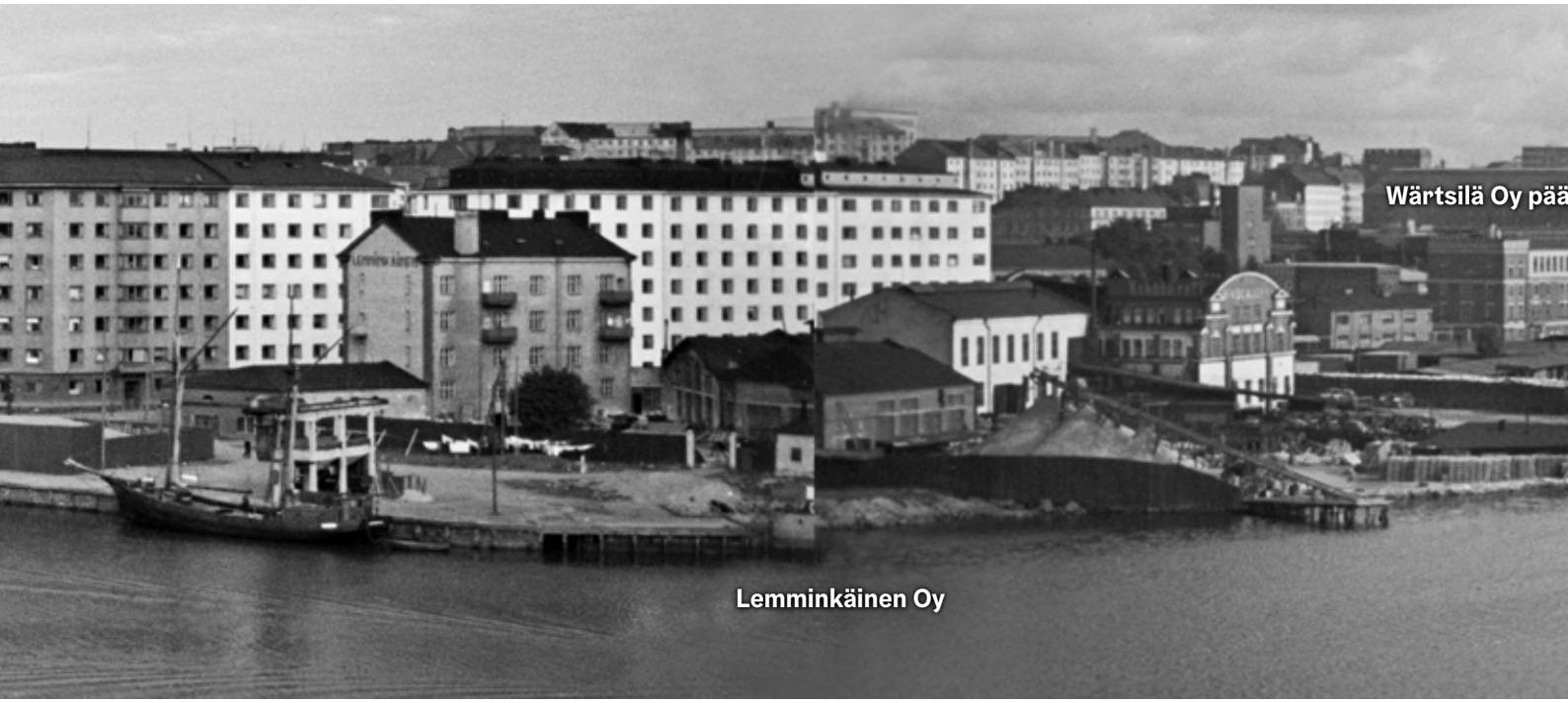
Ennen sotia valmisteltua Hakaniementorin teatteritalohanketta pidettiin vielä 1950-luvun alussa hengissä. Nyt pohdittiin myös Kallion aluetta palvelemaan aiotun Postitalon sijoittamista torin itälaidalle kaavaillun teatterikompleksin yhteyteen. Suunnitelmissa oli lisäksi elokuvateatteri ja ravintola.[91] Helsinki-seura ajoi torialueen kaunistamista vuonna 1953 ehdottaessaan torille järjestettävää istutusaluetta, suihkukaivoa ja veistosta tai muistomerkkiä.[92] Torialuetta idässä rajannut varastomakasiini purettiin vuonna 1954, ja tyhjäksi jääneen kaistaleen etelälaitaan järjestettiin aidattu lasten leikkikenttä. Niin ikään valmistui 1950-luvun aikana torialueen itäpuolelle, Sörnäisten rantatietä reunustamaan uusi Esson huoltoasemarakennus. Moottoriajoneuvojen torikakusta haukkaama palanen oli vielä tässä vaiheessa mitoiltaan maltillinen, mutta herkullinen, kuten tulevat vuosikymmenet tulisivat osoittamaan.

Tiilisen varastomakasiinin kadottua torin itälaidalta vuonna 1954 rakennettin paikalle aidattu lasten leikkikenttä. Tontti oli edelleen varattu ennen sotaa vireille laitetun teatteritalohankkeen käyttöön. Tuntematon, 1957, HKM.

Hakaniemen teollisuusalue 1950-luvulla



Vuonna 1950 otettu panoraama Kruununhaasta pohjoiseen. Vasemmalta lukien ensimmäisenä John Didrik Stenbergin vuonna 1882 perustaman konepajan (John Stenbergs Maskinfabriks Ab) rakennuksia, joista ensimmäisenä Siltasaarenkadun kulmaukseen vuonna 1938 valmistunut seitsenkerroksinen tuotanto- ja toimistorakennus, joka ainoanana on säilynyt tähän päivään saakka. Konepaja aloitti ensimmäisenä Suomessa petrolimoottorien valmistuksen vuonna 1895. Konepajarakennukset purettiin 1977-78. Paikalle avattiin hotelli Strand Inter-Continental 1988. Hakaniemenrantaan rajautuvassa päädyssä Shell-huoltoasema. Eino Heinonen, 1950, HKM



Taustalla näkyvä Viherniemenkatuun ja Hakaniemenkatuun rajautuva entinen varastoalueena toiminut kortteli sai nykyisen muotonsa asuinrakennusten toteutuksen yhteydessä vuosien 1937-1941 välillä. Tehokkaasti rakennettu kortteli koostui yhdenmukaisten fasadien rytmittämistä vuokrakerrostaloista. Etualalla J.D. Stenberg & Sonilta vuonna 1926 asfaltti- ja rakennusyritys Lemminkäinen Oy:n omistukseen päätynyt alue. 1929 valmistunut korkea rakennus palveli yhtiön pääkonttorina ja johtajien asuntoina, matalassa talossa toimi betonivalimo. Yritys siirsi toimintansa pois Hakaniemestä vuoden 1966 aikana, ja tilat luovutettiin Helsingin kaupungille. Kaarikattoisessa rakennuksessa toimi Ahjon automyymälä. Rakennukset purettiin vuonna 1974 uuden virastorakennuksen tieltä. Eino Heinonen, 1950, HKM

1950-luku

Hakaniementorilla on havaittavissa sotien jälkeisen ajan polttoainepulan seurannaisvaikutuksena kaupunkikuvaan ilmestyneet halkopinot. Hakaniementorille vuonna 1900 valmistunut rautatiekiskotus purettiin 1960-luvun alkuun mennessä. Nykyisen Hakaniemenpuiston paikalla ollut tiilirakennus purettiin 1950-luvun aikana. Siltavuorensatamassa tyypillisiä vieraita olivat mm. Sipoosta saapuneet jaalat, jotka kuljettivat hiekkaa betoniteollisuuden tarpeisiin. Eino Heinonen, 1950, HKM

Wärtsilä-yhtymän omistukseen päätyneen Kone ja Sillan teollisuusalue levittäytyi meritäyttöjen myötä mantereeseen yhtyneelle Pannukakun saarelle, nykyisen Merihaan paikalle. Sörnäisten rantatietä reunustaa usempaan otteeseen uudistettu Wärtsilän pääkonttori (ent. Kone ja Silta), joka purettiin vuonna 1982. Taustalla häämöttää Suvilahden voimalaitos. Eino Heinonen, 1950, HKM

Helsingin keskusta-alueilta katosivat 1960-luvulta lähtien erityisesti mm. metallitehtaat ja konepajat sekä sotien välisellä kaudella merkittäväksi kasvaneen tekstiili- ja vaateteollisuuden tuotantolaitokset, joista moni löysi uuden kotipaikan ulkomailta. Teollisuuden joukkosiirtymä pois kantakaupungista aloitti näihin päiviin saakka jatkuneen kehityskulun, jossa satamien ja konkreettiseen tuotantoon keskittyneiden laitosten aiemmin täyttämät, yleisöltä suljetut alueet alkoivat asteittain siirtyä virkistys- ja asumiskäyttöön. Pala palalta katosivat kaupunkikuvasta edeltävän aikakauden tunnusmerkit: ydinkeskustaa halkoneet ratakiskot ja niiden päätepisteissä sijainneet konkreettisen työn keskittymät. 1960-luvun alussa valmistunut Hakaniemen silta tarjosi vauhtiväylän itäisiin kaupunginosiin, mahdollistaen osaltaan hajaantuvalle kaupunkirakenteelle suotuisan kehityskulun. B. Möller, 1965, HKM.

1960-luku

Paasitalo
HOTELLI URSULA
KUIVONEN
HATTU-KULMA
HATTU-KULMA
Kenkä AHOKAS

1960

Kuva Siltasaarenkadun ja Hakaniemenrannan kulmalta kohti vastavalmistunutta Siltasaarenkatu 12:a. Eino Heinonen, 1960, HKM.

Siltasaarenkatu 12. Kenties kaupunkimaisinta ilmettä Siltasaarenkadun Hakaniementoria reunustavista sittemmin kadonneista rakennuksista edusti nk. Ekmanin talo, jonka Helsingin Työväen Säästöpankki hankki omistukseensa vuonna 1934. Talon julkisivut suunnitteli arkkitehtitoimisto Gesellius, Lindgren ja Saarinen, muilta osin piirustuksista vastasi rakennusmestari Elia Heikel. Talo purettiin uuden liikerakennuksen alta vuonna 1954.[98] Heikki Havas, 1956-57, HKM.

Siltasaarenkatu 12. Arkkitehti Martti Välikankaan suunnittelemaan Työväen säästöpankin liiketaloon tuli 8 kerrosta, katutasolle paljon ikkunapinta-alaa ja Siltasaarenkadun Paasivuorenpuistoon yhdistänyt pasaasi. Vuoden 1969 valokuvassa ovat aiemmat hienovaraisemmat valomainokset vaihtuneet suurin kirjaimin julistaviin koteloituihin kirjasimiin. Kahden kerroksen korkeuteen yltäneet näyteikkunapinnat olivat uuden rakennustekniikan mahdollistama kaupallista näkyvyyttä juhlistava piirre, jota oli hyödynnetty jo aikaisemmin ydinkeskustaan rautatieasemaa vastapäätä valmistuneessa Kaivotalossa. Unto Laitila, 1969, HKM.

Siltasaarenkatu 12. Aikakausien kohtaaminen on tallentunut tähän Constantin Grunbergin n. vuonna 1957 ottamaan valokuvaan. Taustalla vasemmalla Paasivuorenkatu, etualalla käynnistymässä Työväen säästöpankin modernin liiketalon rakennustyöt. Hakaniementorin nupukiveys uusittiin vuonna 1948, jolloin Siltasaarenkatu sai 12 metriä lisää leveyttä. Constantin Grünberg, n. 1958, HKM.

Siltasaarenkatu 16. Postisäästöpankin (Siltasaarenkatu 16) uumenista löytyi alkujaan Säästöpankinrantaan oikoreitin tarjonnut pasaasikäytävä. Samankaltainen toteutus oli myös Siltasaarenkatu 12:n käytävä Siltasaarenkadulta Paasivuorenpuistikkoon. Tarkoituksena luonnollisesti alueen kaupallisen potentiaalin maksimaalinen hyödyntäminen. Matti Honkavaara, 1971, HKM.

Neonvaloista

"Toinen pulma, joka on jokaisessa tämän kaltaisessa rakennuksessa ovat neonvalot. Arkkitehti Välikangas on ympäröinyt ikkunat alumiinipeiltisellä kuorella, joka työntyy 15 cm seinäpinnan ulkopuolelle. Näiden kehikkojen väliin jää talon varsinainen julkisivupinta kapeina, mustina graniittinauhoina. Siihen muodostuu hyvää, suojattua mainospintaa, jossa sähköjohdot ja neonvalojen kiinnitykset ovat ylä- ja alapuolella olevan alumiinikuoren alla. Kun mainostekstit näin jäävät pieneen syvennykseen ikkunanauhojen väliin, voidaan niiden muotoilussa sallia melkoisen suurta vapautta ilman että ne häiritsisivät toisiaan tai julkisivun kokonaisvaikutusta. Neonvaloteksteillä onkin tässä tapauksessa suorastaan positiivinen vaikutus. Pelkän kirkkaan alumiinin ja mustan (sangen korkealuokkaisen) hiotun graniitin yhteisvaikutus olisikin miltei liian kova."

Suomen Sosialidemokraatti 1.2.1959 s. 10

Siltasaarenkadun uusi mittakaava

"Hakaniemen tori muodostaa erään kaupunkimme tärkeimmistä solmukohdista ja keskuksen, jonka merkitys kaupungin itäisten ja pohjoisten osien toiminnallisena sitojana tulee varmasti vuosi vuodelta kasvamaan. On luonnollista, että nämä tienoot tulevat uusimaan ulkoista asuaan samassa suhteessa kuin niiden kaupallinen ja sosiaalinen merkitys kasvaa. Hakaniemen torin ympäristöön onkin jo rakennettu eräitä kaupungin huomattavimmista liike- ja konttorirakennuksista ja uusia yrityksiä on sekä rakenteilla että suunnitteilla. Vuonna 1958 valmistui Siltasaarenkatu 12:een Työväen Säästöpankin toimitalo. Arkkitehti Martti Välikankaan piirtämässä rakennuksessa onkin aivan ratkaisevana tekijänä ollut pyrkimys saada rakennuksen paikan luontainen kaupallinen aivo mahdollisimman hyvin käyttöön otetuksi."

Suomen Sosialidemokraatti 1.2.1959 s. 10

Sota-ajan pysähtyneisyyden vaihduttua taloudellisen nousun siivittämään toimeliaisuuteen alkoi 1950-luvun lopulla Hakaniementorin ympäristön voimallinen modernisoituminen. Yksi toisensa jälkeen kohosivat Siltasaarenkadun länsipuolelle pankkien rasterijulkisivuiset liiketalot. Alun alkaen toteutettiin kaikkiin liiketaloihin myös 1-2 kerroksen korkuiset galleriakäytävät, jotka tarjosivat runsain määrin pinta-alaa näyteikkunoille. Katuelämän kannalta merkittävänä piirteenä suunniteltiin kaikkiin uusiin liikerakennuksiin sittemmin kadonneena ominaispiirteenä katutasoon liittyneet **pasaasikäytävät**, joista käytössä julkisena tilana nykypäivään saakka on säilynyt ainoastaan Siltasaarenkatu 12:n Paasivuorenpuistoon yhdistävä käytävä.[93] Rakennusten alkuperäiseen ilmeeseen kuuluivat julkisivuihin sovitut valomainokset, jotka ovat aikojen saatossa vähentyneet tai korvautuneet epäyhtenäisemmillä ratkaisuilla. Uusissa toimitaloissa sijaitsi myös lukuisia majoitusliikkeitä; Paasitalossa Hotelli Ursula, SYP:n viereisessä rakennuksessa myöhemmin Cumulus-hotelli. Pankkisektorin uudisilmeen valmistuttua rakennettiin torin pohjoislaidalle vuonna 1965 vielä puoli kortttelia käsittänyt massiivinen Metallitalo. Eläintarhantien pohjoispuoliselle entiselle asuintontille puolestaan pyöräytettiin vuosien 1966-1968 aikana futuristinen katseenkerääjä, Ympyrätalo.

Kirjava pankkisektori

Hakaniemen pankkisektori oli kasvanut kirjavuudessaan kattavaksi kuvastoksi koko maan pankkitarjonnasta. Siltasaarenkadulla Elannon tavaratalossa toimi työväenliikkeen Elannon Osuuskassa, kadun itäpuolella Metallitalossa majaansa piti ammattiyhdistysliikkeen omistama Osuuspankki Yhteistuki. Siltasaarenkadun ja Paasivuorenkadun kulmassa toimintaa harjoitti vasemmistolainen Helsingin Työväen Säästöpankki HTS, naapurissaan porvarillinen Pohjoismaiden Yhdyspankki PYP. Seuraavana jonossa oli "Säästökulmaksi" nimetyssä talossaan toiminut valtion omistama Postisäästöpankki PSP. Vuonna 1968 valmistuneessa Ympyrätalossa toimi puolestaan porvarillinen, suomenmielisten suosima Kansallis-Osake-Pankki KOP. Kimaran kruununa oli vielä Arena-talossa toiminut Helsingin Osakepankki HOP.

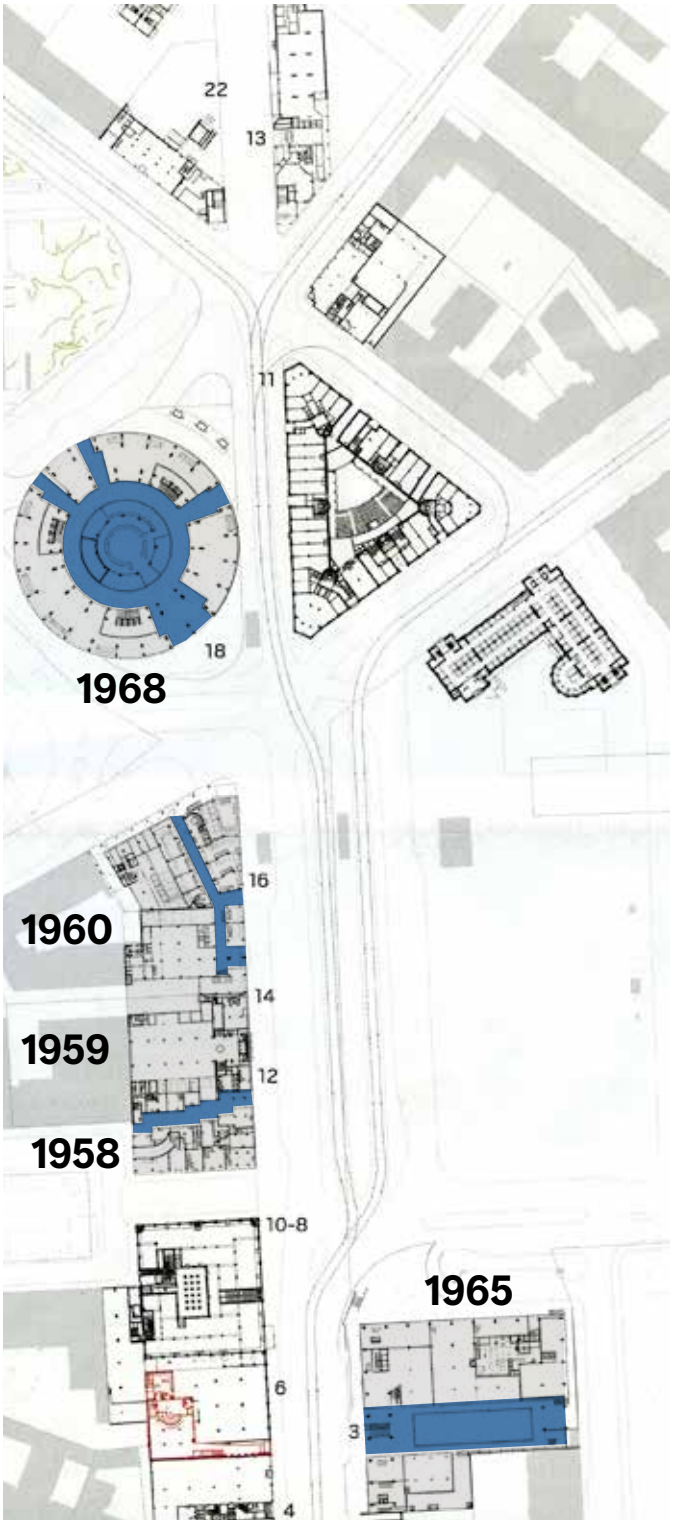
1961

Tuohi- ja rottinkikoreja Hakaniementorilla. Taustalla Siltasaarenkadun moderneja julkisivuja. Volker von Bonin, 1960, MV.

TISÄÄSTÖPANKKI
PSP
VENA
KULTAKRUUNU
PIKARIISI
VAASAN LEIPÄÄ
VASA BRÖD
TYÖVÄEN URHEILULIITTO
KAHVILA PRIMULA CAFÉ
SÄÄSTÖKUIMA
KOFF
KOFF
LAHDEN VEDET
voittanutta...

Siltasaarenkatu 12, 14, 16. Öistä Siltasaarenkatua ennen 1950-luvun suuria muutoksia. Vuosien 1958-1963 välisenä aikana koko alue sai suurkaupunkimaisemman siluetin, kun kadun varteen kohosivat yksi toisensa jälkeen pankkien modernistiset liiketalot neonvaloineen. Oikeanpuoleisen korttelin 301a rakennukset purettiin 1960-luvun puolivälissä Ympyrätalon tieltä. Jalmari Aarnio, 1950-1959, HKM.

Siltasaarenkatu 12, 14, 16. Siltasaarenkadun uutta ilmettä 1970-luvulla Hakaniemenpuistosta nähtynä. Vasemmalta lukien Siltasaarenkatu 12 (ark. Martti Välikangas), Siltasaarenkatu 14 (ark. Risto-Veikko Luukkonen 1960) ja Siltasaarenkatu 16 (ark. Antero Pernaja ja N. H. Sandell 1960). Postisäästöpankin rakennuksen ikkunanpielien väritys on aikojen saatossa muuttunut, samoin kadonneet ovat eloista mainostekstit. Pärekoreja kaupataan Hakaniementorilla tänäkin päivänä. Simo Rista, 1970, HKM.



Havainnollistavan ruumiinavauksen Siltasaarenkadun uuteen rakennuskantaan tarjoaa Arkkitehtuurimuseon Aikamatka Unioninakselille -esite. Piirroksesta ilmenevät (korostettuna) erityispiirteenä Siltasaarenkadun 1960-luvun alussa valmistuneiden liike- ja toimistorakennusten katutasolle avautuneet puolijulkiset pasaasikäytävät; huomionarvoista on se, että Siltasaarenkadun pankkitaloista ratkaisu on säilynyt ainoastaan Siltasaarenkatu 12:n liikekäytävässä joka yhdistää kadun Paasivuorenpuistoon.

Siltasaarenkatu 12: Työväen säästöpankki

> *”Rakennusratkaisun avain on se kauppakuja, joka johtaa Paasivuorenkadulta Hakaniemen torille. Tällä tavalla saadaan rakennukseen runsaasti arvokasta myymälätilaa. Tällainen kauppakuja on suorastaan ihanteellinen myymäläpaikka, sillä ajoliikenteeltä täysin suojattu, etäisyyksiltään pieni ja intiimin suljettu jalankulkutie saattaa asiakkaat ikään kuin välittömään kosketukseen myymälöiden kanssa. Kävelijä, joka kulkee tällaista käytävää on ikään kuin jo puoleksi sisällä myymälässä. Tämmöisellä järjestelyllä on kuitenkin täysi merkityksensä vasta siellä, missä basaari toimii oikotienä kahden riittävän vilkasliikenteisen kadun välillä.”*

Suomen Sosialidemokraatti 1.2.1959 s. 10

Toimitaloista ensimmäisenä valmistui arkkitehti Martti Välikankaan suunnittelema Paasitalo vuonna 1958 (os. Siltasaarenkatu 12). Rakennuksen paikalla sijaitsi aiemmin vuonna 1900 valmistunut arkkitehtitoimisto Gesellius, Lindgren ja Saarisen suunnittelema nk. Ekmanin kivitalo, jonka piharakennuksessa toimi elokuvateatteri.[94] Työväen Säästöpankin omistamaan uuteen kahdeksankerroksiseen taloon suunniteltiin nykyaikaisen rakennustekniikan mahdollistamana kahden alimman kerroksen kattaneet laajat näyteikkunapinnat. Ratkaisu oli keskustan uusille liiketaloille tyypillinen, ja sitä oli käytetty aiemmin mm. ydinkeskustaan Rautatieasemaa vastapäätä valmistuneessa Kaivotalossa.

Siltasaarenkatu 14: Yhdyspankin toimitalo

Samoihin aikoihin Postisäästöpankin (SIltasaarenkatu 16) uudisrakennuksen kanssa valmistui Yhdyspankille uusi konttoritalo osoitteeeseen Siltasaarenkatu 14. Arkkitehtina toimi Risto-Veikko Luukkonen, ja yleispiirteiltään rakennus noudatteli Työväen Säästöpankin rasterijulkisivuun perustunutta ilmettä.

Siltasaarenkatu 16: Postisäästöpankki

> *”Menevien miesten takataskussa Postisäästöpankin talletuskirja takasi, että rahaa oli kautta maan aina saatavissa”*[95]

Postisäästöpankki, josta oli vuonna 1939 tullut uudenlaisen maksutavan, postisiirron, uranuurtaja, oli jo vuonna 1953 hankkinut haltuunsa nk. Parkkisen liiketalon korttelin pohjoislaidalta osoitteesta Siltasaarenkatu 16. Kaksikerroksinen talo sai väistyä vuonna 1960, tilalle rakennettiin arkkitehti Antero Pernajan ja N. H. Sandellin suunnittelema Säästökulmaksi nimetty virtaviivainen moderni liikerakennus. Kulmatontille sijoitettu rakennus sisälsi alkujaan samankaltaisen pasaasiratkaisun kuin Siltasaarenkatu 12; käytävän kautta pääsi oikopolkua Siltasaarenkadulle. Rakennuksen loivasti kaartuva kulma ohjaa katseen kohti Ympyrätalon korttelia, joka tosin vielä talon rakentamisen aikaan oli vasta suunnitteluasteella.

Hakaniemenranta 1. Ammattiliittojen Metallitalo valmistui vuonna 1965 arkkitehti Eliel Muoniovaaran piirustuksin. Rakennukseen suunniteltiin liiketiloja peräti kolmeen kerrokseen, mutta talo jäi saarroksiin liikenneväylien taa ja kivijalka hiljentyi vuosikymmenten saatossa. Etualalla Hakaniementorin bussilaitureita. 1960-luku, Tauno Norjavirta, TA.

Rakennuksen massiivinen puoli korttelia niellyt massa hahmottuu hyvin ilmakuvasta. Hakaniementorin 1960-lukuisen ilmeen lailla myös Metallitalo on jäänyt korttelinsa vangiksi liikennemeren keskelle. Alkujaan vilkas kivijalkatoiminta on vuosien saatossa hiipunut, vaikka toimijoita yhä riittääkin. Korttelin kaakkoisnurkan konepajarakennusten tilalle nousi vuonna 1988 uusi hotellirakennus. Metallitalon edustalla on sijainnut taksiasema koko rakannuksen olemassa olon ajan. Tuntematon, 1982, TA.

Alkujaan oli kaupallinen toimeliaisuus Metallitalon uumenissa moninaista ja näyttävää. Liiketilaa oli katutasosta lukien kolmessakin kerroksessa sekä Siltasaarenkadun ja Hakaniemenrannan yhdistäneessä läpikulkukäytävässä. Rakennus jäi kuitenkin ratkaisevalla tavalla syrjään liikennevirroilta, vaikka sijoittuikin niiden vierustalle. Ympäristön hankalat liikenneratkaisut ja jalankulkijaa vieroksuva massiivisuus eivät lopulta houkutelleet kuluttajia toivotulla tavalla. Uusi Suomi 9.12.1965.

Siltasaarenkatu 3: Metallitalo

”Metallitalo ei prameile. Sen arvo on siinä, miten massa on jaettu kolmen julkisivun ja pienehkön pihasiiven kesken. Paha kyllä ovi- ja hissiryhmät puuttuvat. Samalla puuttuu tulevien ja menevien ihmisten antama eloisuus. Talossa asioivien on vaikea löytää sisäänkäyntiä, joka on sijoitettu massan keskellä olevaan käytävään. Tätä samaa elottoman julkisivun ideaa on toteutettu korjattaessa valtioneuvoston taloa ja yliopistoa. Taloon kuin taloon mennään kuin varkain. Suunnittelija on käyttänyt hyväkseen Siltasaarenkadun ja Hakaniementorin korkeuseroa ja saanut sillä keinolla taloon kolme myymälä-kerrosta. Mutta aina ei niiden tuottama ilo ole aito, näin tapauksissa, jolloin ne sijaitsevat syvällä pihan puolella. Yleisön on ainakin aluksi työläs löytää perille. ”

Suomen Sosialidemokraatti 9.12.1965

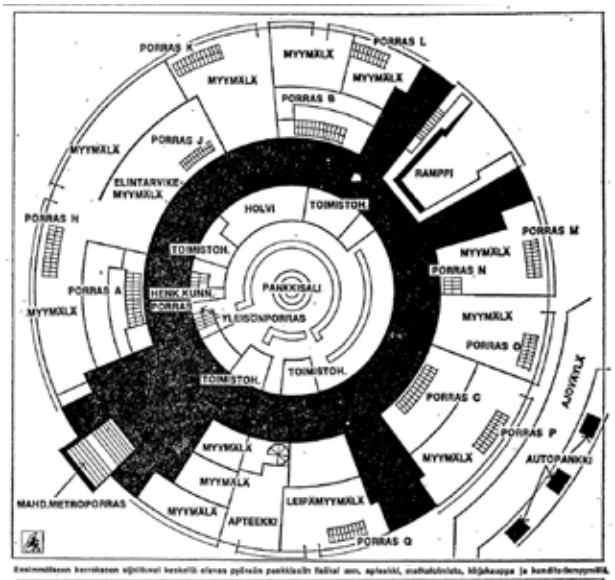
Arkkitehti Eliel Muoniovaaran suunnitelmin valmistui vuonna 1965 Hakaniementorin eteläpäätyyn hahmoltaan massiivinen, puoli korttelia käsittänyt Metallitalo. Laajuudeltaan poikkeuksellinen hanke on levittäytyvän luonteensa osalta sukua samoihin aikoihin ydinkeskustaan valmistuneen Makkaratalolle: kumpainenkin rakennus valuu yli aiempien tonttirajojen muodostaen kaupunkikuvallisesti hallitsevan, muurimaisen elementin. Rakennuskokonaisuuteen sijoitettiin myymälä-, ravintola-, toimistotilaa, ja siinä toimi myös hotelli. Jo aikalaislehdistö kuvailee jalankulkuliikenteen järjestämättömyyden olleen Metallitalon vaikein ongelma. Tämän katsottiin periytyvän jalankululle kielteisestä liikennesuunnittelusta.

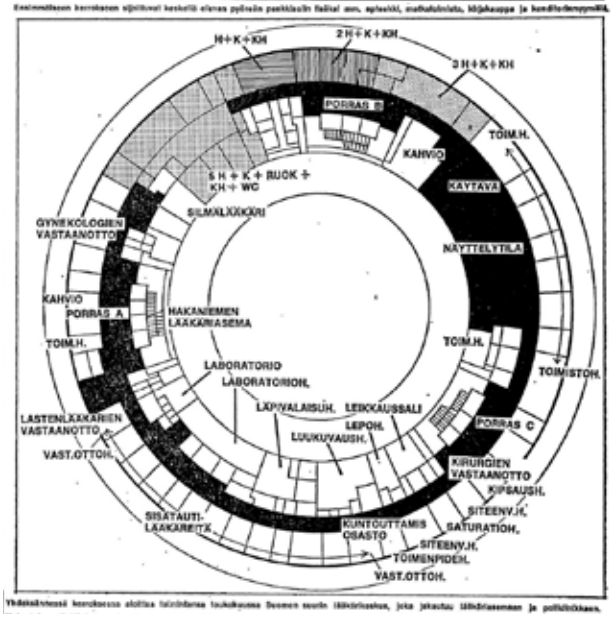
Siltasaarenkatu 3. Metallitalon sisäpiha lävistää korttelin itä-länsisuunnassa. Hämärä kauppakuja avautuu useampaan kerrokseen, liiketilaa oli huomattavasti enemmän kuin kaupallista potentiaalia. Omalle saarekkeelleen liikenteen erottamaksi jäänyt rakennus ei myöhemmin ole houkutellut yrittäjiä toivotulla tavalla. Tauno Karhu, 1982, TA.

Siltasaarenkatu 18. Ympyrätalon valmistuminen vuonna 1968 virtaviivaisti Hakaniemen katukuvaa entisestään. Sen liukas ja kulmaton selkeys muunsi aiemmin ahtaan katukuilun avaruutta henkiväksi. Ihmisen ympäristönä Ympyrätalo on kuitenkin etäinen ja vaikeasti lähestyttävä, kaarevat pinnat kontaktia hylkiviä. Tontin reunustalle muodostunut kaupunkitila on etenkin talon varjoisalla pohjoispuolella osoittautunut toiminnallisesti hankalaksi ratkaisuksi. Kari Hakli, 1976, HKM.

Ympyrätalo nähtynä Porthaninkadun ja Toisen linjan kulmasta. Etalalla ajan tyypillinen ilmiö, aukeaa tilaa kansoittavat menopelit. Ympyrätalon eräs erikoisuus oli edustalla näkyvä autopankkirakennus, josta raha-asiat hoituivat kätevästi lennosta. Simo Rista, 1970, HKM.

"Yleisöä palvelevista tiloista voisi ensinnä mainita Helsingin uusimman ravintolan "Kultaisen Oravan", joka avaa ovensa A-anniskeluoikeuksin varustettuna. Ravintola on kaksiosainen, pääosa on II kerroksessa. I kerroksessa on pieni griliravintola. Ympyrätaloon sijoittuu edelleen Hakaniemen apteekki, Rautatiekirjakauppa. kaksi matkatoimistoa, Kaleva sekä Area. Varsinaisia myymälöitä on parisenkymmentä, joiden artikkelit ovat yhdessä erittäin monipuoliset. Uutta ovat erään liikkeen elintarvikeautomaatit, samanlaiset, jotka ovat käytössä Vuosaaren ostoskeskuksessa." Simo Rista, 1970, HKM.





"Ympyrätalo on tilavuudeltaan suurempi kuin eduskuntatalo, vaikka sitä ei silmänäkemältä uskoisi. Pyöreä muoto piettää. Kuutiometrejä on talossa kaikkiaan 135,000." HS 3.4.1968.

Siltasaarenkatu 18: Ympyrätalo, KOP:n pääkonttori

"Rakennustyöt alkoivat kaksi vuotta sitten keskipisteestä, jonka paikalla oli noin 10 metrin korkuinen kallio. Keskipisteeseen porattiin reikä, joka täytettiin väriaineella. Sitten kallio räjäytettiin pois ja värillinen keskipiste etsittiin esille. Hakaniemen pyöreässä pankissa voidaan suorittaa myös pieniä leikkauksia. Rakennuksen yhdeksättä kerrosta hallitsevat lääkärien vastaanottotilat, röntgen- ja laboratoriohuoneet."

Helsingin Sanomat 3.4.1968

Heikki ja Kaija Sirénin suunnittelema Hakaniemen pyöreä pankkitalo valmistui vuonna 1968 Siltasaarenkadun, Eläintarhantien ja Porthaninrinteen rajoittamalle tontille, jossa oli aiemmin sijainnut jugendtaloista koostunut asuinkortteli. Suuren ja erikoisen rakennuksen valmistuminen oli aikanaan suuri tapaus, jota esiteltiin lehdistössä laajasti rakennuspiirustuksia myöten.[96] Muotokielen katsetta ohjaavat kaarteet ammentuivat paitsi Arena-talon nurkista, myös tontin aiemman rakennuskannan ilmeestä.

Pyöreää pankkisalia valaisivat 58 kattoon asennettua valokupua. Holvit olivat kellarikerroksessa. Pankin ja sitä kiertävän rakennuksen väliin muodostettiin yleisölle avoinna pidetty jalankulkukehä. Talosta kaavailtiin Hakaniemen uutta myymäläkeskusta, näyteikkunoita tuli sekä kehän ulko- että sisäpuolelle. Suunnitelmissa olivat mm. viiniravintola, apteekki, matkatoimisto, konditoria, lääkäriasema... Neljänteen kerrokseen muutti autojen maahantuoja, ylemmissä kerroksissa toimi mm. rakennus- ja lääkintöhallitus. Talon ylimpään kerrokseen tehtiin myös neljä asuntoa, joista isännöitsijälle oli varattu ruhtinaalliset 170 neliömetriä.[97] Kuutiometritilavuudeltaan Eduskuntataloa suurempi rakennus koostui alkujaan 1060 huoneesta. Taloon tuli työskentelemään 1500 henkilöä, ja sillä oli oma kattokerrokseen sijoitettu varavoimalaitos.

"Läheskään kaikki pyöreän talon rakennusmateriaalit eivät voi olla suorakulmaisia. Lattialaattojen on oltava kuusi- tai kahdeksankulmaisia. Pankkisalin lattian graniittilaatat eivät voi olla sarjatyötä. Jokaisen laattakehän kivillä on oma kaarevuutensa ja jokainen kehä on siksi erillinen työsarja. Sisäkattojen profiililistojen kohdalla jouduttiin tekemään väkivaltainen kompromissi, sillä säteittäiset listat oli sijoitettava niin, että saumat pysyisivät samanlevyisinä".

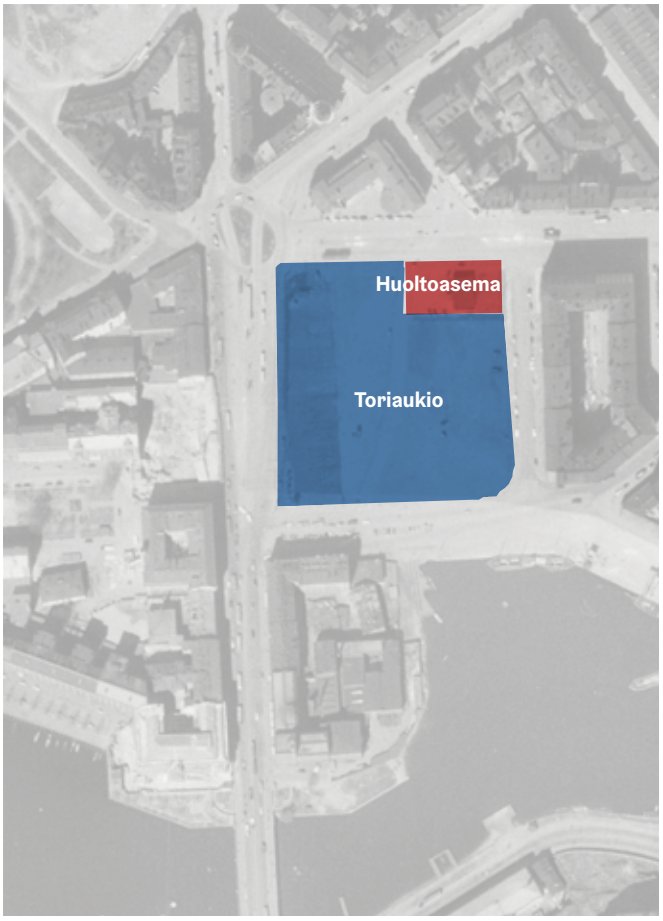
Talon koillispuolelle, Siltasaarenkadun ja Porthaninkadun vierustalle rakennettiin ajan hengen ruumiillistama erikoisuus, kolmesta kioskimaisesta palvelupisteestä koostunut autopankkirakennus:

"Autossa istuen voi pankkiasiat hoitaa tästä lähtien asioitaessa "Ympyrätalossa". Sen ulkosyrjään on tehty pieni katollinen erikoisrakennelma, jossa on kolme asioimispaikkaa. Autopankkiin ajetaan Porthaninrinteen puolelta ja poistutaan Siltasaarenkadulle. Autopankki kuuluu Helsingin uutuksiin, ja saanee myönteisen vastaanoton."

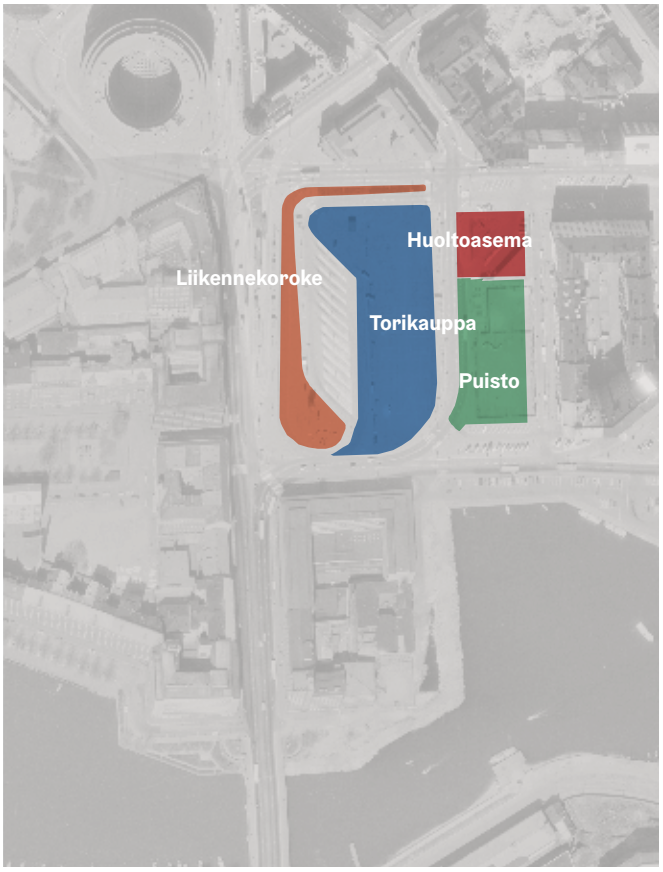
Uusi Suomi 20.4.1968 s. 14

Tori 1960-luvulla ennen uudelleenjärjestelyä. Torikauppa oli keskittynyt alueen länsireunalle, Siltasaarenkadun liikenneväylän lähistölle. Torikaupalle varattu alue oli päällystetty nupukivin, muu osa torista oli päällystämätöntä. Itäereunan aidattu leikkikenttä toteutettiin 1950-luvun puolivälin jälkeen. Siltasaarenkadun uudet pankkitalot ovat valmistuneet, mutta Ympyrätalosta ei vielä näy merkkiäkään. HS.

Torikauppa siirtyi Siltasaarenkadun varresta alueen itäpuolelle liikennelaitureiden taakse. Hakaniemen torikadusta muodostui kolmikaistainen valtaväylä, jota pitkin ohjattiin Pitkältä sillalta saapuva henkilöautoliikenne; Siltasaarenkatu varattiin joukkoliikenteen käyttöön. Liikenteen rullatessa ympäri torisa piristivät maisemaa Hakaniemenpuiston tuoreet istutukset sekä torin kukkalaatikot. Sky-Foto Möller 1973, HKM.



1956



1969

Hakaniementorin vuoden 1963 uudelleenjärjestely

”Hakaniementori muutetaan uudistustöiden yhteydessä eräänlaiseksi suureksi kiertoristeykseksi. Koko Pitkältäsillalta tuleva ajoneuvoliikenne kääntyy ensin oikealle torin eteläreunan suuntaiselle ajoradalle, josta ajo Hämeentielle ja Toiselle linjalle tapahtuu torin halki Toisen linjan jatkeen kohdalle tehtävää ajorataa pitkin kauppahallin itäpuolitse sekä Eläintarhantielle ja Säästöpankinrantaan mainittua ajorataa Sörnäisten rantatieltä tulevan liikenteen mukana.”

Helsingin Sanomat 28.4.1963 s. 13

Hurjaa tahtia autoistuneen pääkaupungin ilmettä alkoivat 1960-luvulla voimallisesti muokata moottoriliikenteen sujuvuuden ehdoilla laaditut liikennesuunnitelmat. Liikenne kasvoi laskentapaikoissa vuosikymmenen aikana miltei kaksinkertaiseksi, ollen vuonna 1960 noin kolme kertaa vilkkaampaa kuin vuonna 1939.[99] Alati puuroutunut liikenne etenkin ydinkeskustan ja Hakaniemen välillä johti päätökseen siirtää osa ruuhka-aikojen linja-autovuorojen lähtölaitureista Hakaniementorille.[100] Hieman aiemmin vuonna 1961 valmistunut Sörnäisten rantatien ja Kruununhaan yhdistänyt Hakaniemen silta helpotti osaltaan tilannetta, mutta ei riittävästi. Näin päädyttiin laatimaan alueelle kokonaan uusi liikennepainotteinen suunnitelma, jossa torikaupalle omistettu alue jäi käytännössä saarekkeeksi liikennemeren keskelle, kahden alueellisen kokoojakadun väliin.

1960-luvulla jalankulkijat haluttiin pois liikenteen tieltä, ja tämän katsottiin onnistuvan sopiviin kohtiin rakennettavien jalankulkutunneleiden avulla. Kehityskulku oli merkityksellinen liikekeskustan tulevalle ja yhä tänäkin päivänä vaikuttavalle erityispiirteelle, jossa maan alle louhitut kaupalliset tilat muodostivat kaupunkiin uudenlaisen, Helsingille ominaisen julkisen tilan typologian. Hakaniemen järjestelyiden ohella samanaikaisesti olivat piirustuspöydillä myös ydinkeskustan Asematunnelin suunnitelmat. Myös Hakaniemeen suunniteltiin alikulkutunneleita, joista osassa olisivat jalankulkijoiden ohelle kulkeneet myös autot. Suunnitelmia laati erityinen tunnelikomitea.[101] Hakaniemen toteutumattomista tunnelisuunnitelmista kertoo osaltaan Metallitalon länsireunalta löytyvä jalankulkijaramppi, jonka oli tarkoitus johdattaa jalankulkija maanalaisiin tiloihin.

”Vaikkakin jalankulkijoiden johtaminen eri tasoon on usein kallis ratkaisu, saattaa se liikenteen sujuvuuden kannalta käydä välttämättömäksi..”

Kunnalliskertomus 1961 s. 58

”Siltasaarenkadun eteläpäässä on jalankulkijoilla hyvin vaikeata siirtyä kadun puolelta toiselle. Tilanteen parantamiseksi tässä suhteessa olisikin asemakaavaosaston mielestä nyt, kun Sörnäisten sillan valmistuttua liikenne Pitkälläsillalla aluksi vähenee ja työ olisi siten edullisimmin suoritettavissa, tehtävä Pitkänsillan pohjoispäähän alikulku jalankulkijoille ja pienehköille ajoneuvoille. ”

Helsingin Sanomat 19.9.1961 s. 16

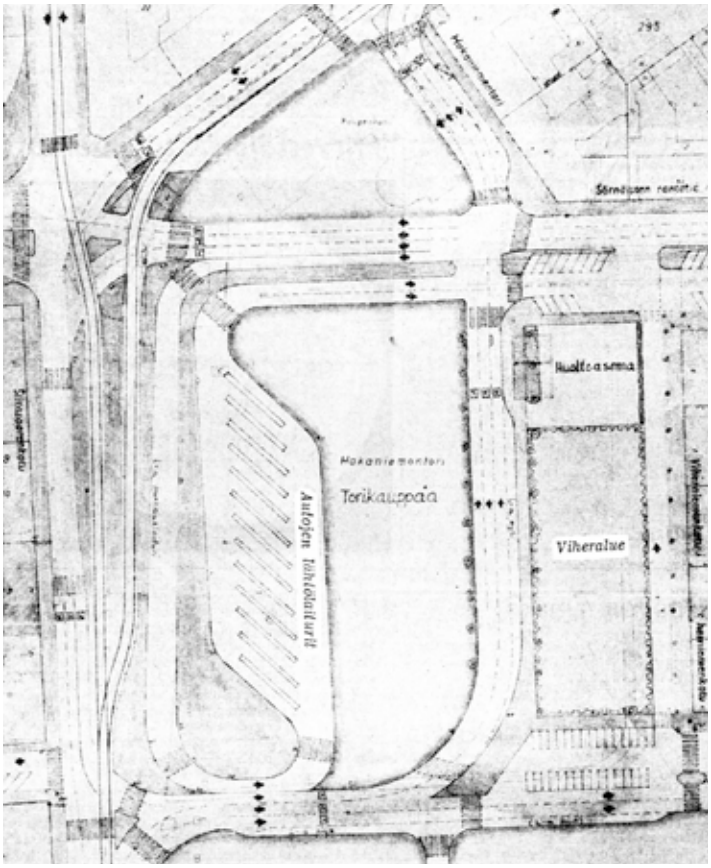
Torialueen uudet järjestelyt valmistuivat vuonna 1963. Linja-autolaiturit valtasivat entisen torikaupalle varatun alan, kauppiaat siirtyivät itään omalle asfaltoidulle saarekkeelleen. Hakaniemen torikadusta tuli vilkasliikenteinen kolmikaistainen väylä.

Torikaupan alueen itäreunan lehmusrivi istutettiin uudelleenjärejstelyjen yhteydessä. Tuntematon, 1970, TA.

Torikaupan näivettymisestä

”Lähes vuoden ovat Helsingissä Hakaniemen torimyyjät saaneet sivusta katsella ihmisvilinää, joka ei enää ulotu heidän kojujensa luo. Viime kesänä määrättiin heidät siirtymään aivan Siltasaarenkadun vierestä syrjään torin perukoille, että saataisiin pysäkkitilaa liikennelaitoksen ruuhkabusseille. Nyt loistaa tämä torimummojen ennen niin tuottoisa myyntipaikka tyhjyttään päivät pitkät ja torimyyjät katsovat haikein mielin ”pysäkkiverhon” takaa kiireisiä ihmisiä, jotka eivät enää ehdi poiketa heidän kanssaan kauppaa tekemään. Mutta tietysti torilla on aina omat uskolliset osiansa, jotka eivät laske askeleitaan saadakseen huolellisesti valita päivän kurkunpuolikkaan, tomaattinsa ja silakkakilonsa. Heitä on kuitenkin liian vähän, jotta torikauppiaat pystyisivät tyydyttävästi ansaitsemaan toimeentulonsa.”

Suomen Sosialidemokraatti 14.6.1964 s. 1



Uudelleenjärjestely 1963, suunnitelmapiirustus. Kansan Uutiset 19.10.1961

Maanalaiset tilat ennakoivat uutta aikakautta Hakaniemeen

HAKANIEMENTORIN JA sitä sivuavien katujen muodostaman maisemaan uusi kassi ei tähtäimessä tutkimuksessa, jonka suorittamista edellyttävän tutkimusluvan myöntämistä Helsingin kiinteistölautakunta päätti maanantaina puoltaa.

Tarkoituksena on käyttää torin ja katujen maanalaisia tiloja tehokkaammin hyväksi kuin mitä alkuperäinen rakennussuunnitelma on edellyttänyt. Alueelle rakenneteaan jalankulkutunnelleita ja liiketiloja. Metrosuunnitelman keskeneräisyys estää tällä hetkellä yksiliödyn rakennussuunnitelman esittämistä.

(Jatkuu sr. 3)

JALANKULKIJAN KIERRERAMPPI, joka ei johda mihinkään. Näin voidaan sanoa Helsingissä Hakaniemessä Metallitalon kulmauksessa olevasta betonirakennelmasta. Se ennakoi kuitenkin pintaan maanalaisen kaupunkikuvan syntymistä. Jalankulkutunnelit ja liiketilat maan alle kuuluvat lähivuosien pääkaupungin kaupunkikuvaan.

Suomen Sosialidemokraatti 5.7.1966

Ahtaat jalkakäytävät

”Kaunis päältä on Hakaniemen torin järjestely, mutta se ei täytä jalankulkijoin toivomusta ahtauden poistamisesta jalkakäytävillä. Suunnittelijat ovat yksipuolisesti pelanneet liikennepeliä autojen kanssa. Autoliikenteen osalta työ ansaitseekin tunnustusta. Mutta ahdetun kaupunginosan jalankulkijatkin vaativat osansa taistelussa elintilasta”.

SS 15.3.1963 s. 4

Autoliikennettä suosineiden pyöreiden kulmien osalta olivat asetelmat jalankulkijoiden osalta astetta kantikkaammat. Liikennesuunnittelun esteettömyys koski 1960-luvulla lähinnä autoliikennettä. Eeva Rista, 1970, HKM.

Pyöreät kulmat – esteettömyyttä autoille

”Jokainen tietää, miten jalankulkijavirta on vaihdellut vuorotellen puolta siirtyessään Kaisaniemenkadulta Siltasaarelle, Arenantalon kohdalle ja edelleen Porthaninkadulle ja Fleminginkadulle. Tämä puolelta toiselle siirtyminen ei ole tapahtunut sattumalta. Kaupunkisuunnittelu ei ole kuitenkaan oppinut siitä mitään. Kulkua on päinvastoin jatkuvasti vaikeutettu. Hakaniementorin viimeisin järjestely ja liikennevalojen turvaaman suoran jalankulun siirtäminen Metallitalon kohdalta pohjoiseen ja kulmikkaaksi eivät ole kunniaksi insinööreille.”

Suomen Sosialidemokraatti 9.12.1965 s. 10

Tunnusomaiseksi piirteeksi 1960-luvun katusuunnittelulle muodostuivat liikenteen sujuvoittamiseksi muodostetut virtaviivaisiksi pyöristetyt kadunkulmat. Suuremmat ajonopeudet mahdollistaneet loivat kaarteet löivät leimansa myös Hakaniementorin ympäristön uudelle ilmeelle. Tarve syntyi kehittymässä olleesta liikennekulttuurista:

”Suomessa kysyttiin jo 60-luvun loppupuolella, pitäisikö nopeuksia mahdollisesti rajoittaa. Nopeusrajoitusten vastustajat pitivät meteliä vielä kauan sen jälkeenkin, kun vuonna 1973 rajoituslinjalle päätettiin ryhtyä. (..) Sitten tulivat turvavyöt. Niitäkään kansa ei alkanut kytkeä silloin, kun siitä tuli pakollista, vaan vasta, kun siitä alkoi saada sakkoa. 70-luvulla liikennekuolema oli kohtalo, johon ei katsottu voivan itse vaikuttaa.”

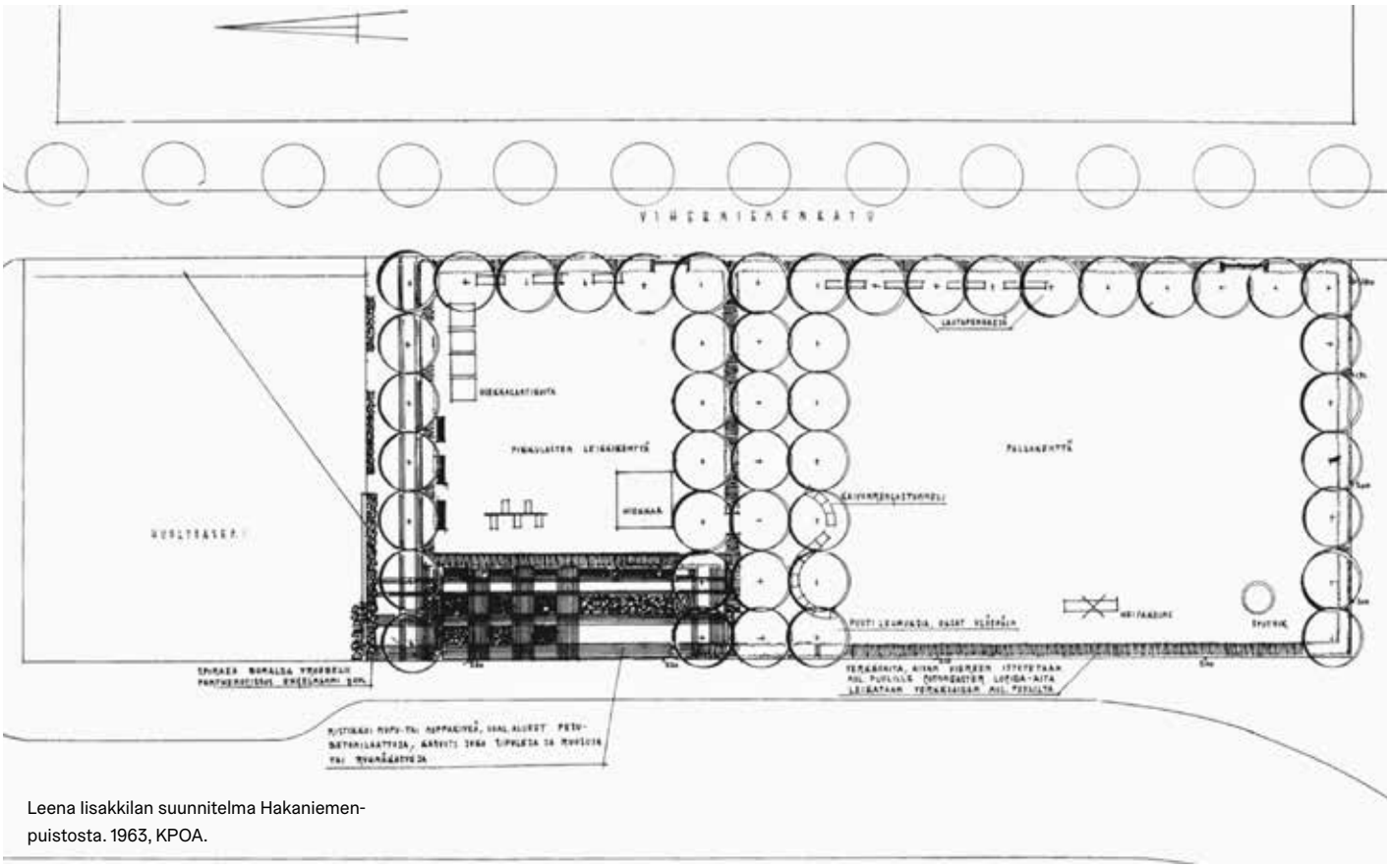
https://yle.fi/uutiset/3-6442260

Uudelleenjärjestelyssä torin Siltasaarenkadun puoleiseen laitaan tuli linja-autopysäkkejä, torikauppa puolestaan siirtyi idemmäs. Autoliikenne johdettiin Siltasaarenkadulta torin etelälaitaa pitkin Hakaniemen torikadulle ja edelleen Hämeentielle, jolloin voitiin torin länsipuoli rauhoittaa julkisen liikenteen käyttöön. Käytännössä torialueesta kaksi kolmannesta valjastettiin palvelemaan liikenneympyränä. Liikennekaistoja tehtiin kolme rinnakkain kautta linjan. Kauppa-alueelle pääsemiseksi oli jalankulkijoiden käytännössä ylitettävä lukuisia suojateitä, epähuomaavaisesti katupinnasta nousevista kanttikivista puhumattakaan. Siltasaarenkadun pohjoispäästä suoraa kulkuyhteyttä torille ei ollut, vaan lainkuuliaisesti perille päästäkseen oli kierrettävä Hämeentien kautta. Siltasaarenkadun, Hakaniementorin ja Paasivuorenkadun risteykseen asennettiin liikennevalot vasta 1965.[102]

Torikaupalle omistettu alue päällystettiin asfaltilla, samoin länsipuolen liikennekoroke. Alue sai myös uudet ja tehokkaat, laatikkomaiset valaisimet. Samanlaisia asennettiin myöhemmin vastaavankaltaisen uudelleenjärjestelyn läpikäyneelle Rautatientorille. Hakaniementorille valaisimia tuli kaikkiaan 39 kpl.[103] Asfalttipäällysteiset ajoradat alkoivat yleistyä 1960-luvulla. Torialueen järjestelytöiden yhteydessä sai myös Hämeentie Hakaniementorilta Lautatarhankadulle saakka ajanmukaisen, hiljaisemmin rullaavan pinnoitteen.[104] Viherniemenkadun puoleiseen torin itäreunaan istutettiin lehmusrivi syksyllä 1963.[105] Samassa yhteydessä saa alkunsa myös Viherniemenkadun suuntainen Hakaniemenpuisto. Muutokset johtivat myös torin koillisosassa sijainneen huoltoasema-alueen uudelleenjärjestelyyn.[106]

Hakaniemenpuisto tuli tarpeeseen etenkin viereisen Viherniemenkadun ja Hakaniemenkujan asukkaille, joille umpikorttelien ahtaat pihat eivät tarjonneet juurikaan luonnonvaloa. Hiekkalaatikoa reunustaa pesubetoninen reunarakenne, vieressä pauhaa liikenne kolmella kaistalla.

Yleisin nopeusrajoitus kaupungissa oli 50 km/h aina 1980-luvulle saakka. Taustalla torialueen uudelleenjärjestelyiden vuoksi siirtynyt uusi huoltoasemarakennus. Eeva Rista, 1970, HKM.



Leena Iisakkilan suunnitelma Hakaniemenpuistosta. 1963, KPOA.

VIHERVYÖHYKE
Hakaniementorille

Hakaniementorin ja varsinkin Viherniemenkadun taloissa asuvien kirjelmät ja puheenvuorot torin itäosan vihreyttämiseksi ovat osaltaan olleet antamassa vauhtia suunnitelmille torialueen järjestelyiksi. Lokakuussa kiinteistölautakunta käsittelee asemakaavaosaston suunnitelman n. 30—35 m:n leveyisen vihervyöhykkeen perustamiseksi Viherniemenkadun suuntaisena Hakaniementorille.

Laadittu suunnitelma on ollut jo esillä lautakunnassa, mutta yksityiskohtien selvittämistä varten käsittely jatkuu. Torin alustaville järjestelyille luo mahdollisuuden Sörnäisten sillan valmistuminen. Sillan liikennejärjestelytyöt Sörnäisten puolella ovat edelleen meneillään.

Viherniemenkatu jää yksinomaan paikalliseen käyttöön. Osaksi tulevalle puistolinjalle työntyvä autohuoltoasema jätetään toistaiseksi paikalleen. Nurmikon lisäksi puistokaistalle istutetaan puita, pensaita ja kukkaryhmiä. Asukkaiden toivomus penkkien asettamisesta viherkaistalle toteutunee niin ikään.

Hakaniementorin keski- ja länsiosan nielevät kauppatori ja liikenne. Sörnäisten ja Pitkänsillan välinen rantavyöhyke, joka on nykyisin ikäväntuntuinen, tullaan siistimään ja mahd. osittain vihreyttämään, mutta tämän suunnittelu ei kuulu vielä Viherniemenkadun puistosuunnitelmaan, sanottiin meille.

Uusi Suomi 2.10.1961

Hakaniemenpuiston varhaista leikkikalustoa edustivat kaivonrenkaista tehty tunneli ja Helsingin kaupunkipuistojen varhainen klassikko, kiipeilyteline. Alla oli sorapinta. Eeva Rista, 1970, HKM.

Puistojen aitaus tapahtui 1960-luvulta lähtien vakiomallisella verkkoaidalla, jonka ylitse oli joutuisaa ja jopa mukavaa kiivetä. Eeva Rista, 1970, HKM.

Kritiikki

"Hakaniemen torin kokonaiskuvasta saa epäilemättä jonkinlaisen sekavuuden vaikutelman. Laitaosia kiertävillä liikenneväylillä on ruuhkaa tai tappavaa vauhtia, torin keskiosassa taas levittäytyvät sisemmät ajoväylät ja linja-autolaiturien mahtava rivistö kovin vähäkäyttöisinä. Harva jalankulkija ottaa levähdyspaikakseen etualalla näkyvät penkit. Tämän pyöreämuotoisen ihmekorokkeen yli kulkiessaan jokainen kai lähinnä ajattelee. miten pikimmin pääsisi tästä myllystä pois henkeään vaarantamatta."

Kansan Uutiset 30.10.1966

Kritiikki yltyi suunnitelmien toteuduttua. Erityisesti torikauppiaat olivat tyytymättömiä, koska kaupankäynnille varattu alue jäi syrjään Siltasaarenkadun liikennevirroista, linja-autolaiturien taakse. Kaupunki kaunisti toria parhaansa mukaan: paikalle tuotiin kukka-astioita. Pian myös todettiin, että ruuhkalinjojen käyttöön varatut laiturit seisoivat suurimman osan päivästä tyhjillään.[107]

Automeren viherkeidas - Hakaniemenpuiston synty

Lähiseuden asukkaiden hartaasti toivoma viheralue toteutettiin niin ikään torin uudelleenjärjestelyjen yhteydessä. Maisema-arkkitehti Leena Iisakkilan suunnitelmiin perustuen varattiin Viherniemenkadun ja Hakaniemen torikadun väliseltä kaistaleelta noin 35×90 metrin laajuinen alue. Leikkialueelle tuli kaksi erilleen aidattua aluetta, eteläisempi pallokenttä ja keskelle sijoitettu pienten lasten leikkikenttä hiekkalaatikoineen. Aidan ohella alueet erotettiin toisistaan lehmusriveillä, joita tuli myös puistoalueen itäreunalle. Verkkoaidan (*panssariverkon*) länsipuolelle, vasten kolmikaistaista autotietä sen sijaan istutettiin vain pensaskasvillisuutta. Teollisuushenkistä leikkivälineistöä edusti värikäs betoninen kaivonrengastunneli. Hiekkalaatikon reunarakenne toteutettiin pesubetonista, aidoitus oli aikakaudelle tyypillinen harmaaksi maalattuihin metalliputkiin ja mukavasti ylikiivettävään verkkoon perustunut malli. Hakaniemenpuiston ja torialueen osalta työt valmistuivat vuoden 1964 aikana.[108]

Muut 1960-luvun muutokset

Vuonna 1965 saivat Siltasaarenkadun raitiovaunupysäkit uudistetut, kaupungin talorakennusosastolla suunnitellut sadekatokset.[109] Roska-astioita torille saatiin vuonna 1968.[110] Pitkänsillan ja Hakaniemenrannan korttelia 300 rajaava rantamuuri uusittiin 1960-luvun lopussa. Jo ennen tätä oli rantaa alettu hyödyntää autojen pysäköintiin. Viralliset parkkiruudut maalattiin asfaltoituun tienpintaan vuosikymmenen lopulla. Ranta-alueella suoritettiin täyttötöitä, ja John Stenbergin rannassa uusi kivimuuri ulottui 10 metriä aikaisempaa idemmäksi.[111] Samalla istutettiin vesialueet lähimpää kiertävät lehmusrivit.

FORBES

1965

Viistoilmakuva Hakaniementorista. Linja-autolaiturit ja leveät autotiet erottavat torin Siltasaarenkadun liiketiloista ja Hakaniemen hallista. Kuvan alalaidassa näkyy rakenteilla oleva Hakaniemenpuiston leikkipaikka. Sky-Foto Möller, 1965, HKM.

Viistoillmakuva idästä kohti Siltavuorensalmea ja Hakaniemeä. Hakaniementorilla Linja-autolaitureita ja torin takana rakenteilla oleva Ympyrätalo. Taustalla Töölönlahtea ja Olympiastadion. Sky-Foto Möller, 1966, HKM.

1966

1948

Hakaniementorin järjestelytyöt aloitettu

Viikon ajan on Hakaniementorin elelälaidassa suoritettu tasoitustöitä torin uudelleen järjestelyä varten. Katukivikasoja on hiljalleen alkanut ilmaantua torille ja eilen alettiin kiviä ajaa autolla suurempia määriä paikalle. Parin päivän aikana on torille kaivettu oja, jonka pohjaan sähkömiehet asettavat kaapelin. Torin sorapäällysteisen osan kiveäminen aloitetaan tänään ja työn valmistuttua, tullaan torikauppa sijoittamaan tälle osalle, muun osan toria tullessa tämän jälkeen työn alle. Kuvassamme katukivillä lastattu auto kaataa kuormansa torille, jossa työmiehet lajittelevat sen eri kasoihin.

Suomen Sosialidemokraatti 17.7.1948

Hakaniemen toria siivotaan tosiaan perusteellisesti. Toria peittävien kivien raot puhdistetaan oikein veitsen ja käsiharjan kera. Puhdistetut saumat valetaan sen jälkeen täyteen pikeä. Näin menetellen saadaan torin pölyävyys vähenemään, kun hiekkaa ja roskia täynnä olevat saumat puhdistuvat. Myös torin puhdistaminen helpottuu, kun pinnasta muodostuu nyt yhtenäinen ja kiinteä. — Toimenpide onkin perin tarpeellinen aina tuulisella Hakaniemen torilla.

Helsingin halkopinot katoavat katukuvasta

Helsingin kaupungin halkopinot, joita vielä vuosi sitten oli yht. 113.000 kuutiometriä, katoavat lähipäivinä tyystin katukuvasta, ja kaupungin halkovarastoja jää vain Oulunkylän, Verkkosaaren ja Ruoholahden halkotarhoihin, kertoo Uudelle Suomelle kaupungin halkotoimiston johtaja Frans Kivistö.

Näissä kussakin pidetään 5.000—6.000 m³ paikallisvarastoa. Tällä hetkellä kaupungin varastoissa on vielä noin 30.000 m³, mutta lähipäivinä ne pienenevät huomattavasti, jolloin mm. Hakaniementorin ja Merisataman varastot lopetetaan kokonaan. Kaupungin eri laitoksilla on lisäksi vielä n. 10.000 m³ omat halkovarastonsa.

Sotavuosina pidettiin kaupungissa 70.000—80.000 m³ halkovarastoja ja lisäksi oli kaupungin laitoksilla 50.000—60.000 m³ varastot, mutta ne kuluivat siksi tarkkaan, että esim. vuoden 1946 aikana ja kuljetustilanteen ollessa kireimmillään oli purettava käyttökelvottomia rakennuksiakin pahimman halontarpeen tyydyttämiseksi.

Uusi Suomi 31.1.1950

1950

Komean Eduskuntatalomme portailta katsoen näyttää Helsinki tällaiselta. Töölön ruma ratapiha hallitsee maisemaa. Ajatelkaapa vain esimerkiksi turistien tunteita (kuva ylhäällä). Alakuvassa toinen surullinen "kauneuspilkku", Hakaniemi, jonka kaunistaminen on kuvanveistäjämestarimme, akateemikko Wäinö Aaltosen sydäntä lähinnä.

Helsingin "kasvonpiirteet" asukkaidensa kurikoitavina

Mitä kauneusvirheitä olette nähnyt pääkaupungissa?

Suomen Sosialidemokraatti 22.1.1950

Akateemikko Wäinö Aaltonen:

"Kaupunginosat, joissa työväestö asuu, ovat kovin huonosti hoidetut (kuten puistot ym. sellaiset) puhumattakaan niiden asemakaavallisesta suunnittelusta. Hakaniemen torin uudelleen järjestely ja sen puistoistutuksin ja veistoksin kaunistelu on eräs tärkeimpiä kaupunkikuvamme uudistuskysymyksiä. Torin, joka sijaitsee suuren liikennesolmun välittömässä läheisyydessä, järjestely on kiireellisimpiä tehtäviä.

Kauppatorin ranta presidentin linnan edustalla olisi myös kiitollinen paikka veistoksille. Ja Stadionin pääsisäänkäytävän edustalla olevalle kentälle ehdotan korkeille pylväsmäisille jalustoille sijoitettavaksi urheiluaiheisia veistoksia, jotka sopivat paremmin Stadionin ulko- kuin sisäpuolelle, missä ne haittaisivat näkyväisyyttä."

Suomen Sosialidemokraatti 22.1.1950

1957

Koko Suomen kansaa yhdistävälle Linnanmäelle on sijoitettu planetaario taidegallerioineen sekä Vapauden torni, jonka jalustana ovat ensimmäisen ehdotuksen mukaisesti eri kunnista tuodut kivipaadet. Rakennusten ääriviivat muodostavat silmää hivelevän kokonaisuuden ja virkistystä kaipaava ihminen tulee yhdellä käynnillä monipuolisesti ravituksi. Taustalla vasemmalla Peacock-teatteri. Paikinnoille päässeet aatteet on vapaasti yhdistetty ylipormestari Eero Rydmanin ehdotuksen mukaan.

Kivierämaaksi jäänyt Hakaniemen tori olisi muodostettava 'Vapauden puistoksi', yhdistäväksi ja virkistäväksi lehdoksi vapaa-aikaansa viettäville kansalaisille. Sivistystarkoituksia palveleva planetaario taidegallerioineen sekä Vapauden torni itsenäisyysjulistuksineen ovat täällä oikeimmalla paikallaan. Taiteilijan oma sijoitus.

1950-luvun loppupuolen positiivinen pohjavire on aistittavissa tästä Suomen Kuvalehdessä vuonna 1957 julkaistusta ehdotuksesta.

Suomen Kuvalehti 21.12.1957

Helsingin Sanomat 15.4.1960

Hakaniemi — hiekkaerämaa

Jälleen tulee kevät ja kesä ja kaupunkilainenkin toivoisi vähän vihreyttä ympärillensä. Kaupungin toimesta hoidetaankin puistoistutuksia lähes kiitettävällä tavalla — siellä missä niitä on. Kun vertailee eri kaupunginosia toisiinsa puistojen, lasten leikkipaikkojen ym. asukkaitten viihtyisyyttä lisäävien rakennelmien tiimoilta, joutuu tekemään sen valitettavan havainnon, että kaikkia kaupunginosia ei kohdella saman arvoisina. Kalvopuistossa ja Töölössä, joita pidetään n.s. herrasväen kaupunginosina, on kyllä puistoja. Mutta kun astuu yli Pitkänsillan, niin jo muuttuu maisema. Rannat ovat saastaisia ja törkyä täynnä eikä pienintäkään puistikkoa näe missään, vaikka sopivia paikkoja puistoistutuksille voisi osoittaa useampiakin. Esim. Hakaniementorin Viherniemenkadun puoleinen osa on nykyisellään täysin käyttämätöntä ja hyödytöntä aluetta. Siinä olisi puiston paikka n:o 1. Sörnäisten rantatien, Nakinkujan ja Hakaniemenkadun väliin jäävä laaja kolmion muotoinen alue, johon vähin kustannuksin tulisi viehättävä nurmikenttä. Samantainen kolmio on myös Hakaniemenkujan varrella ja tämän alueen puistomaiseksi saattamisessa vierellä sijaitsevat asuntotalot varmaankin ottaisivat osaa kustannuksiin.

Toivoisin kaupungin asianomaisten elimien ottavan huomioon em. asiat, jotta välttyttäisiin siitä käsitykselta, että kaupunkilaiset ovat samanarvoisia vain veronmaksajina.

Santeri Säilä

1960

LUKIJÄT kirjoittavat

Hakaniemen tori

Kaupunginvaltuutettu Lempi Lehdolle lausumme kiitokset siitä, että hän ponnekkaasti vaati Hakaniemen torin korjausta, t.s. siistimistä ja päällystämistä. Sitä juuri olemme kovasti odottaneetkin me Hakaniemen asukkaat, että vihdoinkin saataisiin myöskin tori ja sen reunat paikkakunnan arvonmukaiseen kuntoon, nyt kun ympäristössä olevat talot komistavat katukuvaa. Edelleenkin vain torin takaosa esim. on kuralammikoitten vallassa ja hiekka lentää tuulella kuin Saharan erämaassa. Niin että laittakaa nyt asianomaiset kaupungin instanssit vähän tuulemaan, jotta mekin joskus saisimme verojemme mukaista kohtelua tässä siltojen pielessä. Onhan tämä kohta kaupungin keskeisimpiä paikkoja.

Myös siihen olisi kiinnitettävä huomiota, että torikauppiaat saavat kärrynsä asettaa aivan jalankulkijain tieosuuden viereen, sulkien väylän torialkr . aivan pieneksi solaksi, josta jalankulkija

1961

Suomen Sosialidemokraatti 20.5.1961

Hakaniemi — liikenteen pullonkaula ja hullunmylly

Linja-autolaiturien käyttö yhä ratkaisematta

HAKANIEMEN TORI — pullonkaula, hullunmylly ja ties mitä nimitystä tälle liikenneihmeelle on annettu. Joka tapauksessa torin järjestelyt nykyisellään eivät tyydytä enempää ajoneuvoliikennettä kuin jalankulkijoitakaan.

— TÄNNE ON VAIKEA päästä, sanoo autolija Hakaniemen taksiasemalta. — Saa ktertää ainakin kilometrin ennen kuin on omalla paikallaan.

— KAUHUN PAIKKA, toteaa jalankulkija. Suojateitä saa etsiskellä, ja niilläkin on henki vaarassa. Tavallinen kulkija ei aina aavista, mitkä väylät ovat yhdensuuntaista liikennettä varten ja voi tulla ikävällä tavalla säikäytetyksi. Torin läpi syöksyvä autoliikenne kaarroksineen on pelottava jalankulkijan kannalta.

— LIIKENNE pyrkii ruuhka-aikoina juuttumaan tänne, todettiin kaupungin liikennesuunnitteluosastolla. Muutosta tarvittaisiin, mutta se tulisi liian kalliiksi.

TUSKIN KUKAAN on tyytyväinen Hakaniemen toriin. Torikauppiaat on karkotettu kauemmas raitiotiepysäkeistä. Välissä ovat surullisen kuuluisat, kallilit ja miltei käyttämättömät bussilaiturit, joiden yli toriostoksilla kävijät saavat kompuroida kasselneen. Onko mitään parannusta näköpiirissä? Millaisia suunnitelmia on Hakaniemen seudun tulevaisuudesta — vai onko mitään?

— Hakaniemen nykyinen järjestely on tosin parempi kuin aikaisempi, mutta yhä kasvavaa liikennettä se ei enää täkäläenkaan tyydytä, mainitsi osastopäällikkö Antti Koivu liikennesuunnittelu-osastolta. — Hakaniemen seutu on erikäinen pullonkaula, johon liikenne varsinkin ruuhka-aikoina pyrkii juuttumaan. Toivottavaa olisi, että se pystyisi vetämään enemmän, mutta sen kapasiteetin lisääminen kyytisi huomattavia muutoksia. Heikkouksistaan huolimatta nykyinen suunnittelu on tarkoituksenmukaisin mitä näissä oloissa voi ajatella.

Jalankulkutunnelit välttämättömiä

Huomattavaa parannusta merkitsee aikanaan se, kun seudulle saadaan jalankulkutunnelit, jatkoi osastopäällikkö Koivu. — Ne olisivat suoraatsaan välttämättömiä, sillä nykyisellään Hakaniemi on vaikea paikka myös jalankulkijoille. Heidän sijoittamisensa erilliseen tasoon väljentäisi myös ajoneuvoliikennettä. Kaupungin tulevaisuudessa ovat sitten ne järjestelyt, johin liittyy metroaseman sijoittaminen Hakaniemeen.

Toille joitakin vuosia sitten valmistuneet linja-autojen lähtölaiturit ovat kyllä käytössä, mutta ne pystyisivät palvelemaan paljon suurempaakin lähöliikennettä.

Kaupunkisuunnitteluautakunta on ehdottanut, että Hakaniemeen sijrettäisiin Rautatientoritta kaikki kaupungin ulkopuolelle suuntautuvat busslinjat. Asian käsittely on kuitenkin vielä kesken ja siitä on esitetty erilaisia mielipiteitä. Hankkeen edistyminen on kiinni lähinnä Rautatienterin uudistamiseen tarvittavista määräraheista, jotka ei ole osoitettu ainakaan vielä ensi vuoden talousarvioon.

1966

Kansan Uutiset 30.10.1966

STS
MERIHOTELLI
STENBERGS MASKIN-FABRIKS AKTIEBOLAG

1973

Hakaniemenrantaa Siltavuoren suunnalta nähtynä. Taustalla Hakaniemen halli ja kaupunkikuvasta kohoava Kallion Kirkko. Kari Hakli, 1973, HKM.

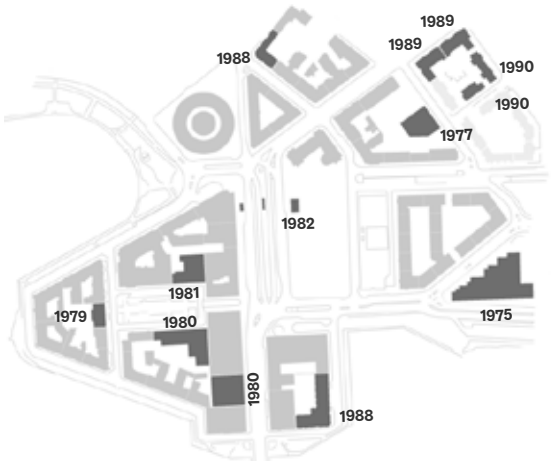
Viistoilmakuva luoteesta kohti Hakaniementoria. Hakaniemenpuiston puuistutukset ja leikkipaikat ovat valmistuneet. Etualalla hiljattain valmistunut Ympyrätalo. Sky-Foto Möller, 1973, HKM.

1973
METALLITYÖMIEN LIITTO

1950-luvulla alkanut modernisaatiokehitys näkyi Hakaniementorin ympäristössä. Taustalla edustava kattaus torin länsilaidan finanssisektorista, jossa majaansa pitivät niin porvarilliset kuin vasemmistolaisetkin pankit. 1971, Eeva Rista, HKM.

Hakaniementorin itälaidan asuntokorttelikin on muodostunut kaupalliseksi alustaksi. Kun Senaatintorilla keskustelevat Valtineuvoston ja yliopiston pylväsjärjestelmät, Hakaniementorin mainoskattojen välinen dialogi käytiin säästäjiä ja kuluttajia puhutelleiden aiheiden kautta. Laina-asiat järjestyivät torin länsipuolella, ja ei kun paperossikioskin kautta kohti autokauppaa, joita Kalliosta löytyi 1970-luvulla ylenmääräisesti.[112] 1971, Simo Rista, HKM.

1970...1990



1990 asukasluku **25 090**

olemassa olevan rakennuskannan kehitys

Hakaniemenpuiston pohjoispäässä sijaitsi Esson huoltoasema vuoteen 1979 saakka. Taustalla Viherniemenkadun asuntokortteli. Eeva Rista, 1970, HKM.

Huoltoaseman kassa

”Gun Granlund istuu torin varrella olevan huoltoaseman kassassa. Ovessa ja ikkunoissa on teräslankaverkko.
– Onko täällä levotonta?
– Kyllä on!
Gun Granlundin vastaus tulee varsin painokkaasti.
– Minä olen täällä tosin vain päiväsaikaan, joten en voi väittää, että täällä olisi suorastaan vaarallista, mutta juopuneita kyllä riittää. Pistäytyvät täällä lämpimikseen suutaan aukomassa. Iltaisin huoltoasema on auki klo22:een —ja viikonloppuisin on pahempaa. Näin ovat työtoverit kertoneet. Koko päivän samaa ympäristöä katseltuaan tekee mieli käydä muuallakin.
– Ruokaostoksia lukuunottamatta asioin yleensä keskikaupungin kaupoissa, joissa on enemmän valinnanvaraa. Ja ruoankin käyn usein ostamassa Kauppahallissa, totesi Gun Granlund.”

Uusi Suomi 28.11.1974 s. 14

Asfalttisaarekkeesta aukioksi

”Kantakaupungissa tulevat jalankulkukadut muodostamaan runkoverkoston, joka on erotettu autolikenteen pääväylistä. Yhtenäinen verkko pyritään luomaan jalankulkukatujen, kortteleiden keskellä kulkevien väylien, leveiden jalkakäytävien, arkadien, jalankulkutasojen, jalankulkuvalojen yms. järjestelyjen avulla. Kantakaupungin ulkopuolella kevyen liikenteen verkon rungon muodostavat viheralueita pitkin johdetut pääreitit. Nämä väylät pyritään toteuttamaan eritasoisina moottoriajoneuvoliikenteen väylien kanssa.”

Uusi Suomi 10.7.1970 s. 6

1960-luvulla vauhtiin päässeen, maaseudun tyhjentymiseen johtaneen hurjan muuttoliikkeen sanelemina syntyneet lähiöt houkuttelivat väkeä Helsinkiin. Kantakaupungin puolestaan valtasivat konttorit, ja sen vetovoima asuinalueena laski. Suunnitteluorganisaatiot rationalisoituivat ja hankkeissa alettiin hyödyntää monitieteellistä tietoa. Kuvaavaa on, että Hakaniementorin kupeeseen syntymässä ollutta Merihaan asuinaluetta varten laadittiin kymmenittäin erilaisia selvityksiä, mukana suunnittelussa olivat mm. sosiologit. Vuosikymmenen alussa toteutettiin myös kaupungin ensimmäinen jalankulkututkimus.[113] Joukkoliikennekaistat ja liikennevalo-etuudet tulivat niin ikään käyttöön 1970-luvulla.[114] Helsingin kantakaupungin katukuvassa näkyivät erityisesti vuosikymmenen alussa käynnistyneet metron rakennustyöt. Metron valmistuminen mahdollisti kaupungin keskeisten aukioiden uudelleenjäsentelyn, kun linja-autoliikenteen terminaalialueita voitiin supistaa. Kallion puutalokorttelit olivat lähes kadonneet, ja saneerauksen tuloksena 1950-luvulta lähtien valmistuneiden kerrostalojen suurimmat kivijalkaliiketilat olivat autokauppojen käytössä.[115] Yksin linjoilla sijaitsi kolmisenkymmentä autoliikettä.[116] Hakaniementorin asema liikenteellisenä solmukohtana säilyi ennallaan, mutta metron rakentamispäätöksen ja autoilun ylivaltaa kritisoineen kansalaisaktivismin myötä tulevaisuus näyttäytyi nyt aiempaa joukkoliikennemyönteisempänä. Uusi vuosikymmen toikin mukanaan suunnitelman Helsingin jalankulku- ja pyöräilyverkoston kehittämisestä.[117]

1970-luvulla kauppa ketjuuntui. Suosioon nousivat valintamyymälät, automarketit ja paikalliset ostoskeskukset. Jäähdytystiskit, jääkaapit ja valmiiksi pakatut tuotteet tulivat kauppoihin valloittaen kuluttajien huomiohorisontin. Samalla tori- ja hallikaupan merkitys vähentyi. Vuosien 1969-74 välillä elintarvikemyymälöiden määrä pääkaupungissa väheni puoleen entisestä.[118] 1960- ja 70-lukujen taitteessa Hakaniemen kauppahallin peruskorjauksen yhteydessä ehdotettiin toiseen kerrokseen sijoitettavaksi nuorisotiloja.[119] Torialueen lähiympäristön rakennuskannassa tapahtui edeltävää vuosikymmentä vähemmän muutoksia. Siltasaarenkadun eteläpäästä purettiin vanhat rakennukset osoitteista Siltasaarenkatu 4 ja 6, tilalle nousivat ammattiliittojen toimitiloja sisältäneet uudisrakennukset vuosina 1979 ja 1980.[120]

Hakaniementori vuonna 1971. Mielenosoittajia kyltteineen Hakaniementorilla Metallityöväen liiton lakon aikana. Etualalla Volvo Amazon -poliisiauto, taustalla Hakaniemen kauppahalli ja Arena-talo, jonka katolla Klubi-savukkeiden ja Suomi-yhtiön mainokset. Tässä vaiheessa käytössä olivat vielä 1960-luvun järjestelyt, eli mielenosoittajat ovat kokoontuneet linja-autojen lähtöalueelle. Eeva Rista, 1971, HKM.

1970-luvun kaupunkikuva: täyttä tupakkaa, kioskeihin kannettuja olutpulloja, aukiot täyttäneitä autonkuoria. Hyvinvointiyhteiskunnan rakentaminen vaati polttoaineensa. Hakaniemen torikadulla liikenne ruuhkautui, kun bussit ja henkilöautot pyrkivät Hämeentielle. Etualalla oikealla Ympyrätalon autopankkirakennus, joka toimi pankkikäytössä kuitenkin vain hetkisen. Eeva ja Simo Rista, 1971, HKM

Hakaniemen torikatua ja linja-autoon jonottavia matkustajia vuonna 1973. Bussipysäkkejä sijottui Siltasaarenkadun päätelaiturien ohella myös torialueen itäpuolelle, jossa kulki myös henkilöautoliikenne.

Etualalla Hakaniemenpuiston istutuksia. Tässä vaiheessa puiston lehmuksia ei vielä ole alettu leikattu kuutiomaiseen muotoon. Simo Rista, 1973, HKM.

Kevään myötä ilmestyvät torille vappuviuhkat ja muoviset hyrrät, vuosi toisensa jälkeen. Eeva Rista, 1970, HKM.

Hakaniemenrannasta tehtiin 1960-luvun kuluessa virallienn pysäköintipaikka. Autorivit kansoittivat käytännössä koko ranta-alueen Hakaniemen sillalle saakka. Tilanne muuttui vasta 1980-luvulla, jolloin pysäköinti keskittyi idemmäksi Opetushallituksen rakennuksen edustalle. Eeva Rista, 1970, HKM.

Metrotunnelin rakennustyöt alkoivat Hakaniementorin ympäristössä 1970-luvun alussa. Mainosjulisteista voi päätellä kuvan olevan vuodelta 1974. Hakaniemenpuiston lehmukset ovat vielä leikkaamattomat. Tuntematon, 1974, HKM.

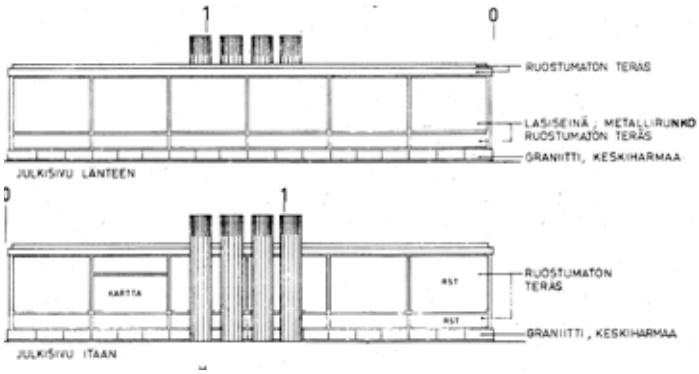
1974

”Oman maanalaisemme sisustuksessa vedetään kevyttä linjaa. Materiaalien valinnassa vaikuttavat tunnelitilojen erittäin tarkat paloturvallisuusmääräykset. Värisävyiltään asemista tulee valoisia, eurooppalaiseen tasoon verrattuna kärkiluokkaa. Milanon tyylikäs metro on tumma. Sellainen ei lisää turvallisuustekijöitä. Toisaalta hyvin kirkkaita värejä ei seinäpintoihin voida käyttää, koska ne on varattu opastimille.” Tekniikan maailma 17/1981

”Metron hieno ja intensiivinen väri perustuu sille, että Suomessa on niin ikävä ja harmaa ilmasto. Oranssi on aina iloinen ja aurinkoinen ja laittaa ihmiset hyvälle tuulelle. Kun metroon astuu sisään ja siellä istuu mustia ja harmaita ihmisiä, niin oranssi penkki loistaa ja vapaa istumapaikka näkyy helposti. (Simola & Mäkelä 2008, 17–18, Rajalin, haastattelu 13.2.2009.) Oranssi väri kuvastaa positiivista asennoitumista (Studio Nurmesniemi Ky. 1995, 1). Oranssi väri on kestänyt hyvin aikaa ja se on periytynyt myös uusin metrovaunuihin ja metrografiikkaan.”

Simpanen 2009, s. 27

Vuonna 1974 Metrotoimiston tuottamassa Näin mennään metrolla -julkaisussa esitellään Helsingin metron visuaalisen ilmeen periaatteita. Esitteen julkaisun aikaan suunniteltiin vielä kahta erillistä metrolinjaa: toteutunutta nk. rantametroa sekä toteutumattomaksi jäänyttä ”U-metroa” (Etelä-Haaga-Kauppatori-Kallio-Maunula). Kustannusten karkaamisen ja myöhemmän korruptiojupakan vuoksi U-metron toteutaminen kävi poliittisesti mahdottomaksi. Näin mennään metrolla -esite, 1974, Helsingin kaupungin metrotoimisto.



Hakaniementorin sisäänkäyntipaviljonki, julkisivut länteen ja itään. HKI Rakvv, 91-11-9902-101.

Hakaniementorille suunniteltu metron sisäänkäyntirakennus oli hahmoltaan massiivinen. Metroaseman muut sisäänkäynnit toteutettiin alun perin kattamattomina avoportaina, mutta nekin saivat katokset jo 1980-luvun alkupuolella. Unto Laitila, 1982, HKM.

US 21.9.1978

Järjestysmiehet valvomaan

Jalankulku maan alle Hakaniemessä

Hakaniemen metroaseman eteläinen lippuhalli avataan jalankulkijoille 2. lokakuuta.

Siirtyminen vilkkaasti liikennöidyn Siltasaarenkadun toiselle puolelle käy lokakuun alun jälkeen turvallisemmin ja joustavammin kuin nykyisin suojateitä pitkin.

Uutta jalankulkutunnelia käyttävät pääasiassa Hakaniemen torilla asioivat tai raitiovaunuilla Hakaniemeen kulkevat jalankulkijat.

Valvontaa varten kaupunki järjestää tunnelitiloihin vartioinnin ja järjestysmiehet. Myöhemmin hankittaneen myös tv-kamerat kuten Asematunnelissa on tällä haavaa.

Jalankulkutilat pidetään yleisölle avoinna maanantaista perjantaihin klo 7—15 ja lauantaisin klo 7—13.

— Hakaniemen metroaseman rakennustyöt ovat pääosin valmistuneet, näin sanoo metron rakennuspäällikkö, dipl.ins. Seppo Vehviläinen.

— Tämän vuoksi on mahdollista järjestää Hakaniementorin liikenne uudelleen lopulliseen muotoonsa.

"Metrourakka voiton puolella"

— Helsingin keskikaupungin — Puotinharjun välisestä metrosta on tähän mennessä noin kolmeneljäsosaa rakennettu ja maksettukin, näin sanoo metrotoimikunnan jäsen, kaupunginvaltuutettu Henrik Kalliala (lib).

— Kyseisen metrolinjan urakka on voiton puolella.

Yli-insinööri Henrik Kalliala on lisäksi metrotoimikunnan tiedotusjaoston puheenjohtaja.

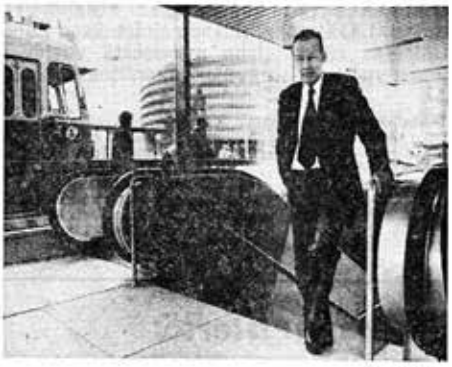
Hän piti merkittävänä saavutuksena Hakaniemen metroaseman valmistumista ja eteläisen lippuhallin saamista jalankulkijoiden käyttöön jo lähitulevaisuudessa.

— Se helpottaa huomattavasti Siltasaarenkadun toiselle puolelle siirtymistä ja yleensä liikkumista Hakaniemen torin tienoolla.

Yli-insinööri Kalliala kiinnitti lisäksi huomiota metroasemien käyttöön väestönsuojina.

— Helsinki säästää jopa 70 — 80 miljoonaa markkaa, kun sen ei tarvitse nyt rakentaa kallion sisään niin paljon väestönsuojia kuin ilman metroasemia pitäisi tehdä lakisäätelesti.

Hän sanoo vielä, että metrohankkeen toteuttaminen ei toki pysähdy Kampin — Puotinharjun radan rakentamiseen.



Keijo Kokko

— Kyllä jalankulkijoiden kelpaa tästä mennä, tuumii metrotoimikunnan jäsen, yli-insinööri Henrik Kalliala (lib) Hakaniemen metroaseman eteläisen lippuhallin portailla.

Metron rakennustyöt 1970-luvulla

"Vaaleanharmaa ja syvänsininen ovat johtavia värisävyjä Hakaniemen metroasemalla, jonka rakentaminen alkaa olla päätösvaiheessa. Metroaseman laiturihalli on 22 m Siltasaarenkadun alla. Asemalle on tehty kaksi lippuhallia: pohjoinen lippuhalll Siltasaarenkadun alle Toisen linjan ja Kolmannen linjan väliselle osuudelle sekä eteläinen lippuhalll Hakaniemen torin luoteiskulman ja Siltasaarenkadun alle. Lippuhallien seinät on verhoiltu koboltin sinisillä (syvän sinisillä) keraamisilla laatoilla. Yleisötilojen katoissa on erillinen vaaleanharmaa verhous, jonka yläpuolella ovat mm. johdot ja muut tekniset laitteet. Valaisimet on upotettu sälekattoon. Lattiat on tehty hiotuista betonimosaiikkilaatoista. Kadulle johtavat portaat on kestävyyden takia päällystetty graniitilla. Oman ilmeensä metroaseman yleisötiloille antavat seinille sijoitetut punavalkopohjaiset opastenauhat. Kattoon on lisäksi ripustettu kohdeopasteita."

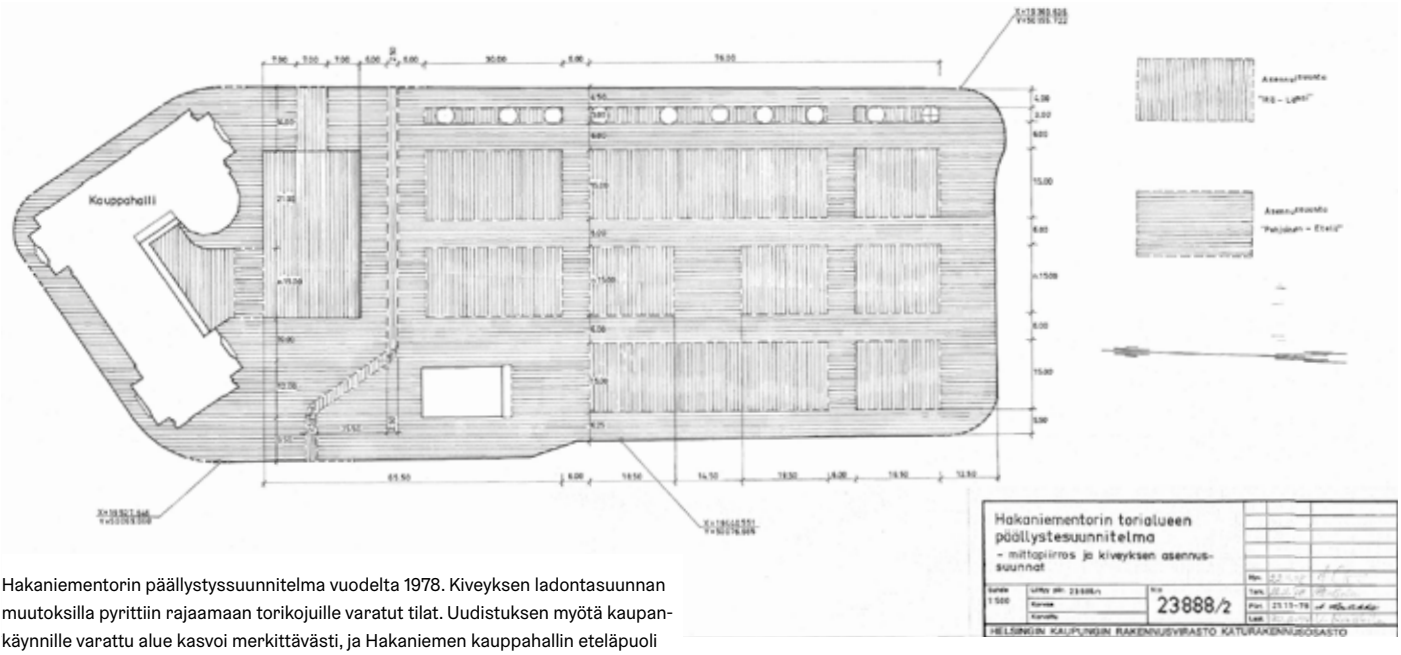
Uusi Suomi 23.2.1978 s. 9

Vielä 1960-luvulla Helsingin liikennesuunnittelu oli perustunut pitkälti yksityisautoilun vääjäämättömäksi nähdyn kasvun sanelemiin ratkaisuihin. Ajatusta jalankulkijoiden siirtämisestä maanalaisiin alikulkukäytäviin pois liikenteen tieltä pidettiin erityisesti kaupungin liikennesuunnittelussa perusteltuna vastauksena keskustan vilkkaiden läpiajoväylien jalankulkuturvallisuuteen liittyneisiin kysymyksiin. Erityisesti vuonna 1967 ydinkeskustaan valmistunut Kaivokadun alittanut Asematunneli viitoitti tietä myös muille vastaavankaltaisille suunnitelmille. Hakaniemeenkin kaavailtiin toteutunutta enemmän maanalaisia tiloja, jotka olisivat palvelleet erityisesti sujuvampaa siirtymistä Siltasaarenkadun länsipuolelta torialueelle.

Hakaniemessä vuosikymmen kului työntäyteisissä merkeissä, kun rakennustyöt pitkään ja hartaasti valmistellun, vuonna 1965 saavutetun metropäätöksen myötä pääsivät alkamaan. Tunneliosuuden louhintatyöt keskittyivät Hakaniemen ja Karhupuiston väliselle noin 900 metrin pituiselle alueelle.[121] Mm. Hakaniementorin alueen käsittänyt maanalainen asemakaava (6415) hyväksyttiin vuonna 1970. Hakaniemen metroasema sijoitettiin Siltasaarenkadun alle Ympyrätalon ja Arena-talon väliselle alueelle. Monien muiden syvälle louhittujen tunneliasemien tapaan myös Hakaniemen asema suunniteltiin väetönsuojaksi.

Helsingin metron suunnittelussa muotoiluun ja muotoilijoihin kiinnitettiin poikkeuksellisen paljon huomiota. Työhön osallistuikin joukko suomalaisia eturivin tekijöitä, mm. Antti Nurmesniemi, Börje Rajalin, Yrjö Kukkapuro (metroasemien penkit) sekä Simo Heikkilä (roskakorit). Hakaniemen vuonna 1977 valmistunut asema oli ensimmäisenä tunneliasemana valmiina jo vuosia ennenkuin metroliikenne käynnistyi. Aseman eteläinen lippuhalli otettiin yleisön käyttöön Siltasaarenkadun alikulkukäytävänä jo alkusyksystä 1978.[122] Hakaniemen maanpäällisen rakennetun ympäristön olemukseen vaikuttivat uudet, alun perin kattamattomat metron sisäänkäyntiportaat, joita tuli torialueen luoteiskulman katetun kulkuyhteyden ohella Siltasaarenkadun raitiovaunupysäkkialueelle, kadun varteen sekä Ympyrätalon edustalle.

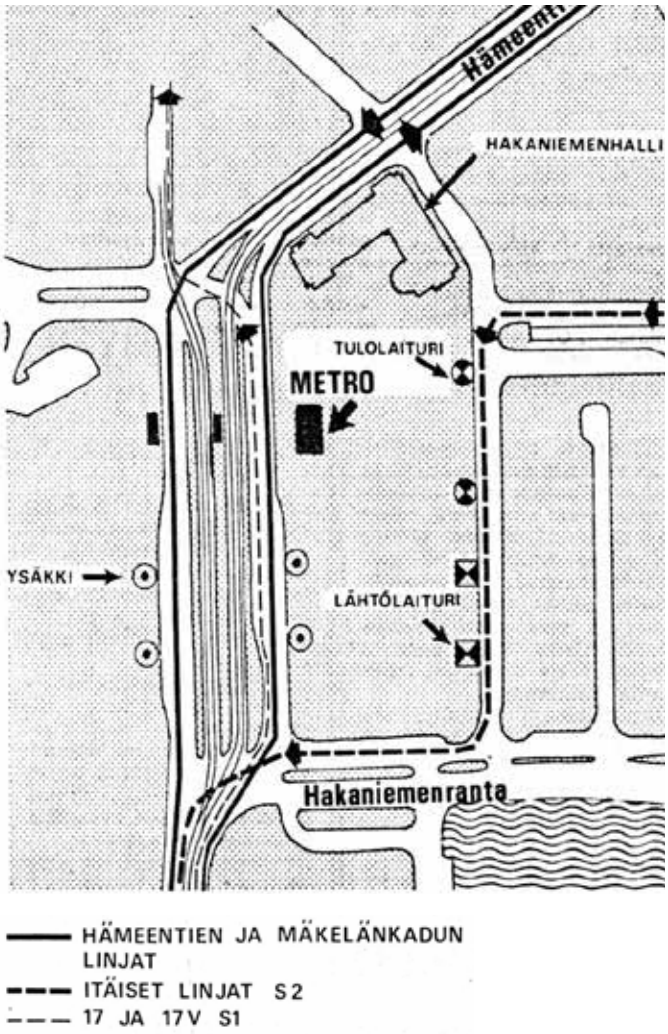
Torialueen vuoden 1979 uudistusta voidaan pitää osittain palauttavana tomenpiteenä, jossa kaupankäynnin olosuhteita parannettiin ja torikaupan nostalginen luonne sai tukea valmiiksi kulutetuilta nupukiviltä. Torikauppa keskittyi jälleen Siltasaarenkadun laitaan. Lisäksi uuden kiveyksen myötä kauppahallin edusta saatiin osaksi saumatonta aukiotilaa, kun Sörnäisten rantatien pääte ja ajoyhteys Siltasaarenkadulle poistui. Kuvassa näkyvät myös metron sisäänkäyntiportaikot, joista vain torialueen luoteiskulman sisäänkäynti oli alun perin katettu. Tuntematon, 1980, HKA.



Hakaniementorin päällystyssuunnitelma vuodelta 1978. Kiveyksen ladontasuunnan muutoksilla pyrittiin rajaamaan torikojuille varatut tilat. Uudistuksen myötä kaupankäynnille varattu alue kasvoi merkittävästi, ja Hakaniemen kauppahallin eteläpuoli liitettiin saumattomaksi osaksi torin kävely-ympäristöä. KPOA 23888/2.

”Joukkoliikenteen osalta on työryhmä päätynyt ratkaisuun, jossa linja-autoterminaali on sijoitettu torin itäreunaan, johon on varattu oma väylä linja-autoliikennettä varten. Tämän väylän varrelle torin reunaan on sijoitettu tulo- ja lähtölaiturit sekä toiseen reunaan linja-autojen pysäköintitilaa. Tämän lisäksi on Sörnäisten rantatielle sijoitettu sen eteläreunaan erillinen linja-autoväylä. Linja-autoille on varattu omat kaistat Siltasaarenkadulla ja Hämeentiellä.”

Uusi Suomi 28.6.1975 s. 5



Kuva yllä. Vuonna 1979 toteutettujen uudistusten myötä toriaukio laajeni länteen ja liikennejärjestelmä uudistettiin täysin. Siltasaarenkatu kaksisuuntaistettiin, ja Hakaniemen torikadusta tehtiin linja-autoliikenteelle ja torikauppiaiden pysäköinnille omistettu yksisuuntainen katu. Sörnäisten rantatien linjaus kauppahallin edestä poistettiin. Kuvassa on havainnollistettu liikennejärjestelmän periaatteet. Uusi Suomi 2.12.1978 s. 7.

Kuva oikealla. Asemakaavan muutoksen selostus No 8790, 1984, HKA.

Hakaniementorin uudet järjestelyt 1979

”Hakaniemen uudet tori- ja liikennejärjestelyt toteutetaan metrotöiden valmistuttua. Helsingin kiinteistölautakunta hyväksyi tiistaina toriin liittyvät suunnitelmat jatkotyöskentelyn pohjaksi eräin varauksin. Tavoitteena on sijoittaa liikenteen päävirrat Hakaniemen torin etelä- ja länsilaitaan. Samalla saavutetaan yhtenäinen torikauppa-alue ja selkeät jalankulku- ja suojatiet. Torin länsireunaan saadaan joukkoliikenteen vaihtoterminaali sekä torialueelle päättyvien linja-autojen pääterminaali.”

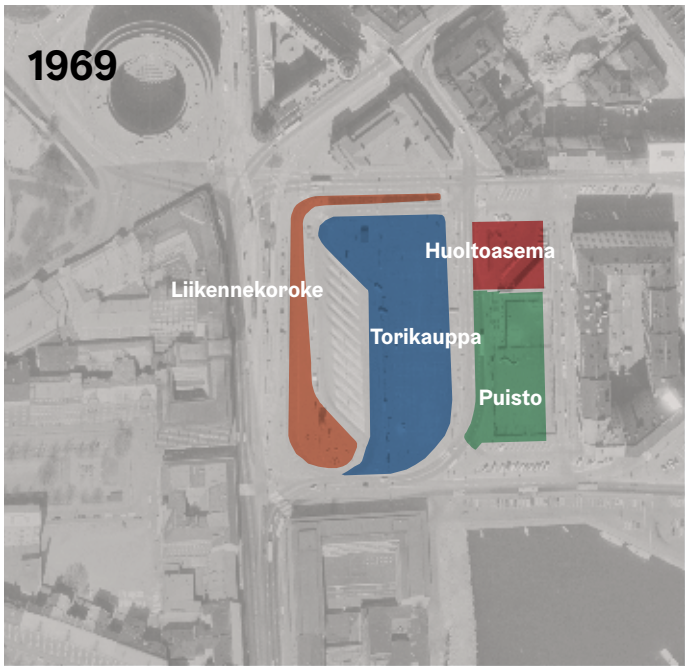
Helsingin Sanomat 10.9.1975 s. 8

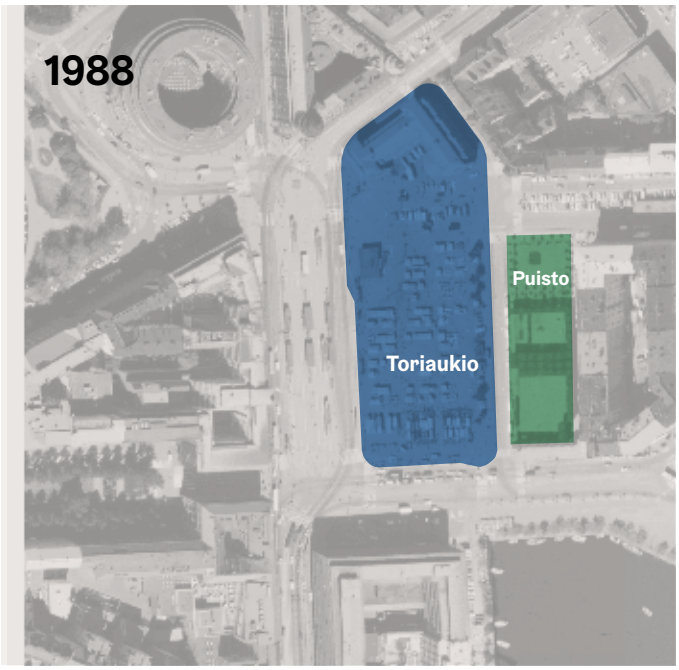
Metroon liittyneet työt mahdollistivat myös Hakaniemen torialuetta koskevien järjestelyjen uudelleentarkastelun. Varhaisemmissa kehityssuunnitelmissa oli mukana myös ajatus torialueen alle sijoitettavasta parkkihallista, joka olisi tarjonnut paikoitustilat 180 autolle.[123] Ratkaisusta luovuttiin, kun samoihin aikoihin tehtiin päätös Merihaan väestönsuojan rakentamisesta Viherniemenkadun alaiseen kallioon. Asfalttisaarekkeeksi 1960-luvun uudistuksen myötä kutistunut torikaupan alue oli nyt mahdollista tuoda jälleen lähemmäs Siltasaarenkadun eloisaa reunustaa.

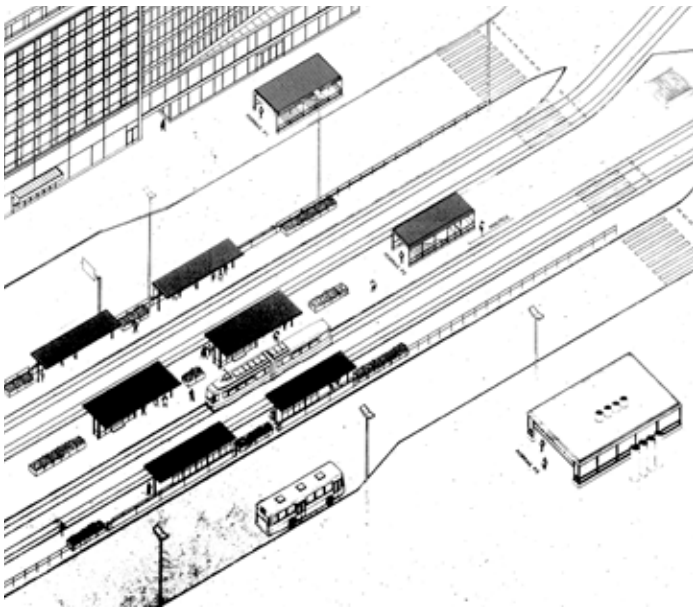
Suunnitelmia alueen järjestelyistä laativat Liikennetekniikka Oy alikonsulttinaan arkkitehtitoimisto Järvinen-Valjakka.[124] Pääperiaatteeksi muodostui torialueen ja kauppahallin välisen yhteyden parantaminen sekä liikenteen keskittäminen torin länsi- ja eteläreunoille. Toriympäristön liikennejärjestelmä uudistettiin siis täysin. Kaupunkikuvalllisen ajattelun ja historiatietoisuuden nousun ohella Hakaniementorin uudistustyöt ajoittuivat taitekohtaan, jossa joukkoliikenteen ja jalankulkijoiden asemaan alettiin kiinnittää aiempaa enemmän huomiota. Vuodesta 1963 lähtien henkilöautoliikenteen pääväylänä toimineesta Hakaniemen torikadusta tehtiin yksisuuntainen, itäisistä kaupunginosista keskustaan suuntaavien linja-autojen katu- ja pysäkkialue. Siltasaarenkatu sai uuden ajoradan Hämeentielle päin. Järjestelytöiden yhteydessä tehtiin myös linjaus kioskirakennusten keskittämisestä torin itälaidalle. Hakaniemelle haettiin aiempaa yhtenäisempää ilmettä; Siltasaarenkadulle suunniteltiin oma raitiovaunupysäkkimalli. Nämä pysäkit olivat käytössä 1990-luvun puoliväliin saakka.

Hakaniementorin, kuten muunkin kaupunkiympäristön, suunnitteluun vaikutti 1960-luvulla virinnyt keskustelu kaupunkitilan laadusta, jonka myötä alettiin entistä voimakkaammin tiedostaa etenkin katujen ja katupinnan kaupunkikuvallinen merkitys.[125] Kaupunkisuunnittelun kentän läpäissyttä paradigman muutosta kuvastaa omalta osaltaan myös tulevaisuusutopioiden sävyttämälle 1960-luvulle vastakkaisena ilmiönä näyttäytynyt historiantaju, jonka ilmentymänä suunniteltiin torialueelle kaupunkikuvallisista syistä ”museaalinen” nupukiveys. Torikauppiaat tosin pitivät ratkaisua epäkäytännöllisenä ja kalliina.[126] Reunakivi Oy:n paikoilleen naputtaman kiveyksen materiaali tuli lähiseuden purettavilta katupinnoilta, mm. Hietasaarenkadulta Jätkäsaaresta.[127] Betonihiekkaan aseteltu kiveys pikisaumattiin berliiniläisellä menetelmällä joka oli ollut Helsingissäkin käytössä jo 1890-luvulta lähtien.[128]

Torialue nupukivettynä vuonna 1980. Kauppiaat pitivät aluksi asfaltin korvannutta nupukiveystä epäkäytännöllisenä. Kokonaisuutena uudet järjestelyt kuitenkin parantsivat torikaupan saavutettavuutta, ja kauppahalli saatiin nivottua osaksi yhtenäistä jalankulkualuetta. Volker von Bonin, 1980, MV.







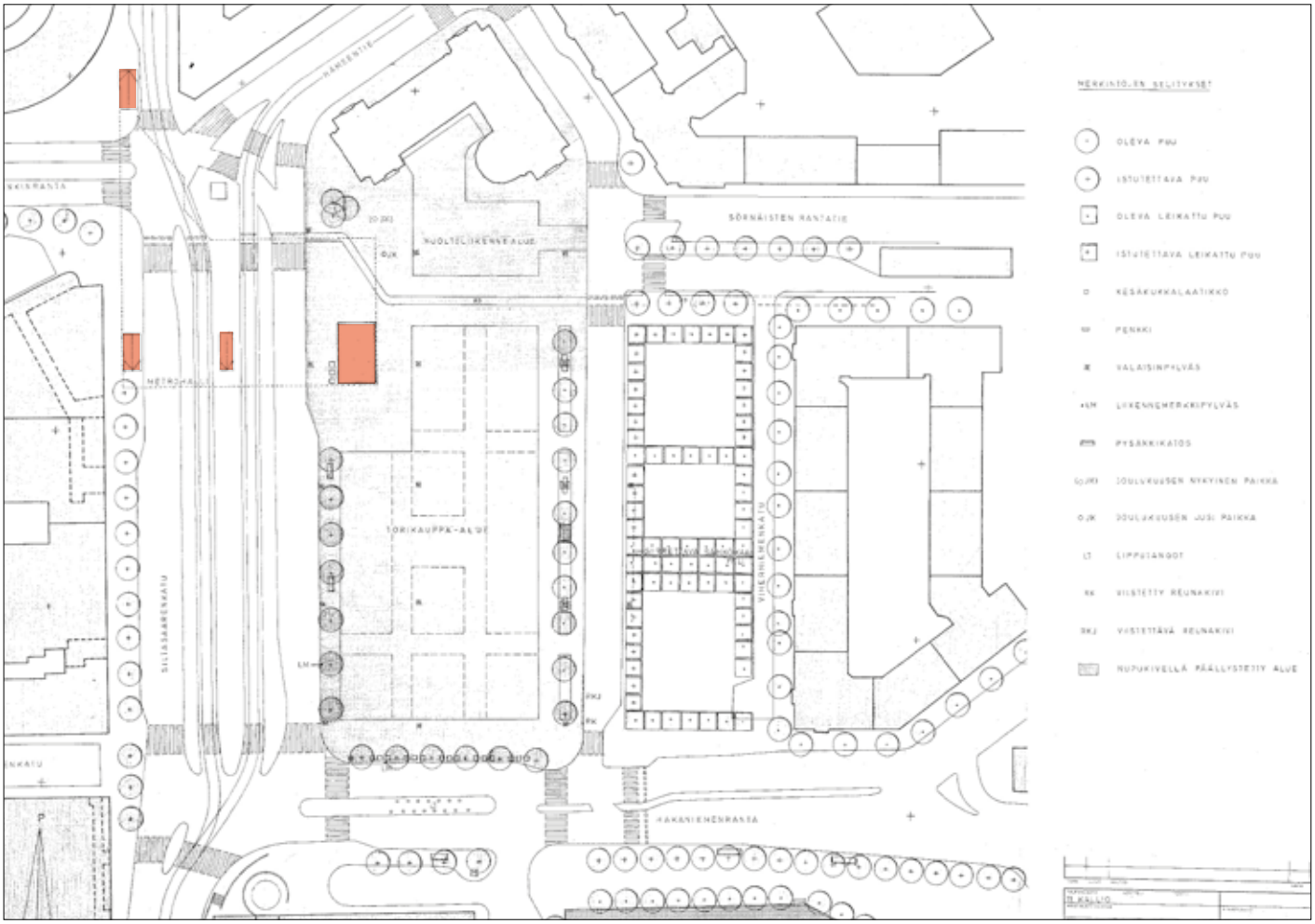
Arkkitehtitoimisto Jauhiainen-Nuuttilan laatima aksonometriapiirustus Siltasaarenkadun metron sisäänkäyntipaviljongin laajennuksesta raitiovaunukuljettajien taukotilaksi. Piirustuksessa näkyy havainnollisesti myös pysäkkien tuolloinen sijoittuminen. Kuvassa nähdyt, Hakaniemeä varten suunnitellut pysäkit korvattiin uudella Juha Leiviskän suunnittelemalla mallilla 1990-luvun puolivälissä. 1985, HKI Rakvv.

Kuvat alla. Kaisu Ilosen vuonna 1980 laatimassa Hakaniemenpuiston laajennussuunnitelmassa näkyvät havainnollisesti myös itse torialueen uudet järjestelyt. Kuvaan korostettu oranssilla metron sisäänkäyntipaviljongit. Hakaniemenpuiston lehmuksia alettiin leikata tässä vaiheessa, uutta olivat mm. puiston länsireunan puurivit. Sen sijaan piirustukseen merkittyä torin länsipuolista puuriviä ei toteutettu. HKA.

Töiden valmistuminen ja uusi asemakaava

Hakaniemen alueen katu- ja torijärjestelyt toteutettiin metroaseman valmistuttua noudattaen kaupungihallituksen 26.6.1978 hyväksymiä liikennesuunnitelmia sekä katupiirustuksia. Töiden valmistuttua torialue sai sen muodon, joka on säilynyt suurelta osin muuttumattomana näihin päiviin saakka. Metroaseman katutilassa sijainneet kattamattomat porrasukot katettiin 1980-luvun alussa. Torialueen sisäänkäynti oli jo alun perin suunniteltu katettuna.

Sörnäisten rantatien ja Hakaniemen torialueen käsittänyt uusi asemakaava 8790 vahvistettiin 10.12.1984. Kaavassa Hakaniementori on merkitty torialueeksi. Hakaniemenpuiston asema virallistettiin samassa yhteydessä. Kaavan tavoitteeksi asetettiin yleiskaavasta johdettu periaate alueen kehittämisestä tiiviinä ja palvelutasoltaan hyvänä asuntoalueena. 1960-luvun purkuvimman myötä rakennusperinnön arvo tunnustettiin aiempaa laajemmin, ja Hakaniementorin ympäristön vanhimmat rakennukset (kauppahalli sekä korttelin 295 jugendtalot) saivat uuden asemakaavan myötä suojelumerkinnät.[129] Asemakaavan muutosehdotuksessa Siltasaarenrannaksi nimetty katu muutettiin Siltasaari-seura ry:n anomuksesta John Stenbergin rannaksi. Vielä suunnitelmavaiheessa mukana ollut torialueen länsireunan puurivi jäi pois torikaupalle varatun alueen ahtauden vuoksi.[130]



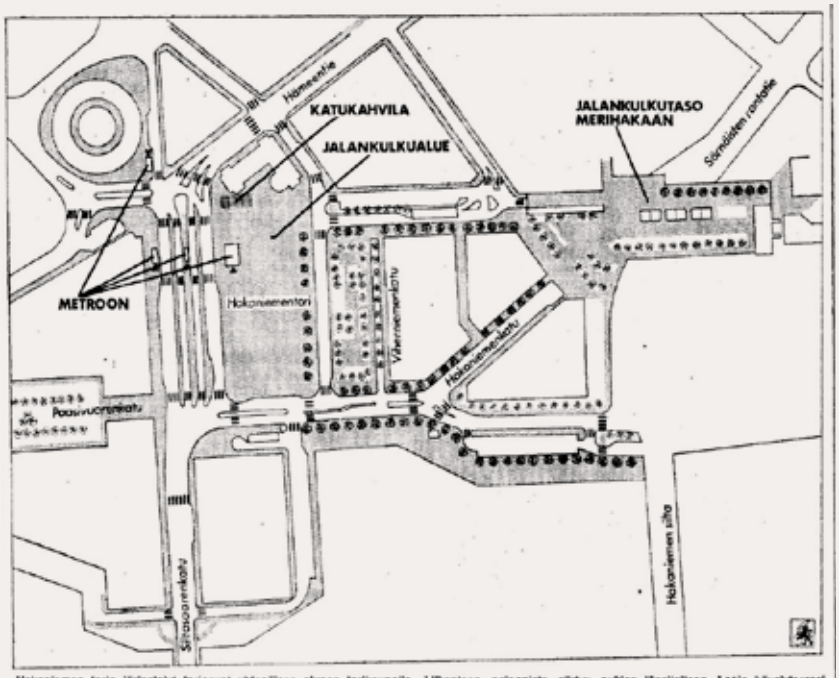
Helsingin metro avattiin 2.8.1982 välillä Itäkeskus - Rautatientori. Metroasemien rakennuttamisesta vastasi metrotoimisto. Liikennelaitos otti Hakaniemen metroaseman vastaan 1.10.1979, ja Hakaniemen ja Itäkeskuksen välillä aloitettiin 1.6.1982 yleisölle avoimet koeajot ruuhka-aikoina. Hakaniemen metroasema oli yksi metron ensimmäisenä avatuista asemista. Säännöllinen ja kokopäiväinen liikennöinti Hakaniemen metroasemalla alkoi virallisesti 3.8.1982.

Hakaniemen metroasema. Jan Alanco, 1982, HKM.

Itään
Österut
Raide 1
Spår 1

1980

Torialueen uudet järjestelyt näkyvät vuoden 1982 ilmakuvassa. Torikaupalle järjestetty aukiotila laajeni länteen päin, kun vinottaiset linja-autolaiturit poistettiin. Liikenne kulki nyt Siltasaarenkatua molempiin suuntiin, Sörnäisten rantatien läntinen toriaukion lävistänyt osuus yhdistettiin nupukiveyksellä kauppahalliin, jonka edusta tosin palveli huoltopihana. Hallin edustalla oli myös parkkipaikkoja. Samassa yhteydessä laajennettiin Hakaniemenpuistoa huoltoasemalta vapautuneelle tontille. Kuvanottohetkellä tila on tosin ollut vielä paikoituskäytössä. Kauppa-autojen keskittyminen torin etelälaidalle ei sen sijaan ollut uusia asia, vaan käytäntö on havaittavissa jo 1940-luvun valokuvista. Tuntematon, 1980, HKM.



Hakaniemen torin järjestelyt tarjoavat yhtenäisen alueen torikaupalle. Liikenteen painopiste siirtyy aukion länsiosaan. Laaja kävelyterassi Merihakaan on idea-esteella.

Hakaniemen torin seutua uusitaan metron jälkeen

Hakaniemen uudet tori- ja liikennejärjestelyt toteutetaan metrotöiden valmistuttua. Helsingin kiinteistölautakunta hyväksyi tiistaina toriin liittyvät suunnitelmat jatkotyöskentelyn pohjaksi eräin varauksin.

Tavoitteena on ajoittaa liikenteen päävirrat Hakaniemen torin eteläi- ja länsipuolitaan. Samalla saavutetaan yhtenäinen torikauppa-alue ja erikseet jalankulku- ja ajoajaiet.

Torin länsirunnan saadaan jouksiolliteenteen vaihtoterminaali sekä torialueelle pysäyttyvien linja-autojen päätterminaali.

Jalankulkuyhteyksiä parannetaan Merihaan suunnasta, tarkemin Kiinteistöhen puistoon ja kohti Pitkäsiltaa. Myöhemmin on mahdollista rakentaa Siltasaarenkadulta jalankulkutunneli torille.

Merihaasta johtavan sillan alustuo on ehdotettu terassoitavaksi. Myöhemmin silta voidaan levittää jalankulkutaseeksi. Jalankulkusillan alustuon terassit istutettaan puiroiksi, joka jatkuu puoleiveinä Sörnäisten rantatiellä ja Hakaniemenkadulla.

Hakaniemen toria idässä rajaava puisto laajenee nykyisen huoltoaseman paikalle ja vieressä korttelin eräitäleksi. Hakaniemen ranta-alueelle on kaavailtu Korkeasaareen menevän lautan paikkaa ja vesitaksiasemaa pavilijonkeineen.

Nykyisin rantaan istutettua puuriviä jatketaan samanlaisena. Hakaniemen sillan alitse rantavyöhyke liittyy Merihaan rantaan.

Järjestelyjen eräänä päätavoitteena on torikauppa elinehtojen parantaminen. Uusien liikennejärjestelyjen ansiosta vapautuu torikaupalle yhtenäinen kentäteria kokonen alue. Puhtaina myyntipäivinä on noin 340 torikauppaan yhteinen asiakasmäärä uusita kymmeniä tuhansia.

Hakaniemen torin uudisteniseen päästään metron valmistuessa eli tämän herken tietojen mukaan vuonna 1980.

Suunnitelmassa ei ole riittävästi esitetty miten hallin ja torin huoltoliikenne järjestetään. Kiinteistölautakunta kaivoi, että tämä kysymys on selvitettävä jatkosuunnitelmissa.

Suunnitelman mukaan Hakaniemen hallissa toimiva kahvila voisi kuitenkin laajeta torille. Kiinteistölautakunta huomauttaa, että tällaisen ulkoilmatarjoilun järjestäminen riippuu lautakunnan harkinnasta.

Ehdotuksen mukaan torin pinta verhotaan nupukiviilä vaikka tämä maksaa enemmän kuin asfaltti. Torikaupan varastot ovat nykyään Hakaniemen sillan alla sekä lähikiinteistöissä. Torikauppa voidaan suunnitelman valmistuessa siirtää Merihakaan johtavan jalankulkuterassin alle.

Torikauppaa vuodesta 1897

Nykyinen Hakaniemen—Siltasaaren alue oli saarena 1800-luvun alussa ja sen sisä oli Hiirisaari. Vanhimman Helsingin siirtyessä Vantaanjoen suistosta Viipurinniemelle rakennettiin pohjoiseen johtavaa tietä varten silta nykyisen Kaisaniemenlahden yli Hiirisaareen ja toinen lyhempi silta saaren pohjoisreunalle.

Kaupunginvaltuusto hyväksyi vuonna 1892 Siltasaaren asemakaavan, jota ei koskaan toteutettu sellaisenaan. Hiirisaaren pohjoispuolen salmi täytettiin ja pikkusilta purettiin. Hakaniemen torin tasaaminen aloitettiin vuonna 1895. Pitkänsillanrannan ja Säästöpankinrannan täyttämisen aloitettiin vuonna 1896.

Ensimmäiset torikauppiaat kojuineen tulivat Hakaniemen torille vuonna 1897.

MATONLOIMI-LANKAA
kelelankaa
12 ja 15 sak.
24:00 kg
Katiska
Helsinki, Annank. 24 p. 640838
Työkuosasto p. 642183
Turku, Kristinank. 5 p. 17816

SPIES
MYY NYT
JOPA
25%
ALENNUKSELLA
TÄMÄN VIIKONLOPUN
LÄHTÖIHIN
La 10.00 MALAGA 295,-
La 17.15 PLEASINGLES*) 765,-
La 18.15 LAS PALMAS*) 495,-
La 21.20 MALLORCA 255,-
La 21.20 PALMA NOVA 535,-
Su 16.55 TENERIFFA*) 695,-
Ma 13.20 MALLORCA 265,-
Ma 13.20 MAGALUF 535,-
*) Loka-marras. lähtien.
Ja tuntia ennen lähtöä kentällä lopu.
Annankatu 21
00100 Hki 10
P. 90-602133
SPIES
Ark. 9—20 ti 9—15 su 16—19

Norjan viranomaiset pahoittelevat Klenbergin lausuntoa

Norjan puolustusministeriön edustaja pahoittelii tiistaina sitä, että suomalaiset lehtimiehet äskettäin Norjan tekemä tutustumiskiertue on Suomessa aiheuttanut aihetta väärinkäsytöksiä ja väärän tulkintoihin ja että tästä tulkintoja "ovat esittäneet henkilöt, jotka eivät itse osallistuneet kyseisen matkaan".

Puolustusministeriön valtiosihteeri Lasse Aaviandin lausunto oli kommentti kommodori Jan Klenbergin tiistaina julkaistuun kannanottoon.

Klenberg toteaa, että Etykin jälkeen on yllättävä, että vierailuella tähän esiintyän ulkomaisiksi vieraiksi ja puolustusministeriöstä ja heille selostettiin Norjan ulko- ja puolustuspolitiikkaa.

Aaviandi mainitsi suomalaisten lehtimiesten käyneen myös Natoon pääkäjassa Kolsassissa. Hänitse ei ollut mukana tällä vierailla, joten hän ei tiennyt asiasta mitään tarkempaa.

Aaviandi sanoi saaneensa kuitenkin sen vaikutelman, että vierailu oli onnistunut ja että suomalaiset lehtimiehet arvostivat sitä.

Raision lakosta 7 000 mk:n sakot

Työtuomioistuin on tuomitsut Raision elintarvikeyrityksen ammattiliiton ja Sak-laisen Elintarvikeyrityksiten liiton yhteensä 7 000 markan hyvitysaskoihin Suomen työnantajain yleiselle rahaston.

Lisäksi tuomioistuin tuomitsi yksittäisiä ryhmälle maksettavaksi esiintymiskorvauksia 800 markkaa.

Ammattiliitto sai sakot työrauhavelvoitteen rikkomisesta Raision tehtaalla 25. elokuuta alkaneelle lakolle. Sak-laisen ammattiliitto sai puolestaan sakot valvontavelvoitteiden laiminlyömisestä.

1975 Helsingin Sanomat 10.9.1975

Pertti Niemen

— Tämä on käsityötä, tuumivat vehmaalaiset Ismo Koskinen (etualalla) ja helsinkiläinen Jaakko Sihvola päällystäessään Hakaniemen toria nupukiviillä. Taustalla Hämeentie.

Torikauppiaat kitkeriä

Hakaniemeen nupukiveys

Helsingin Hakaniemen torin päällystäminen nupukivillä saadaan valmiiksi marraskuun puoliväliin mennessä. Kaupunki on antanut päällystämistyön urakalla tehtäväksi. Työ on edistynyt jo pitkälle.

Hakaniemen torikauppiaat ovat sitä mieltä, että asfalttipäällyste olisi ollut nupukiviä parempi.

— Me purnaamme, Hakaniemen torikauppiaat korostavat.

— Kaupungin tekemä ratkaisu ei ollut mielestämme oikea.

Helsingin kaupunki perusteli kantaasaa sillä, että Hakaniemen tori on alun perinkin ollut luonnonkivipäällysteinen.

— Asfaltti tuli kuvaan vasta myöhemmin, kaupungin rakennusvirasto tähdensi.

Torikauppias Arvo Saarelainen tuntee Hakaniemen hyvin, sillä jo 16 vuotta hän on ollut torilla myyntipöydän takana.

— Hakaniemi on viime vuosina tuon tuostakin ollut järjestelyjen kohteena. Se puolestaan on merkinnyt, että torikauppiaat ovat joutuneet kärsimään muutoksista. Nyt tilanne toivottavasti rauhoittuu, kun torin päällystystyöt valmistuvat.

— Nupukivistä ei saada niin tasaista toria kuin pitäisi, Saarelainen korosti.

— Terveydellisiäkin haittoja koituu, kun torikauppias seisoo myyntipöytänsä takana seitsemän tuntia päivässä ja kuusi päivää viikossa.

— Asfaltti olisi ollut ehdottomasti suositeltavin, hän jatkaa.

Hakaniemen muutkin torikauppiaat ovat harmissaan kaupungin tekemän ratkaisun vuoksi.

— Kaupankäynti ei ole ollut viime aikoina kovinkaan vilkasta.

Saarelaisen myyntipöydältä mustikat olivat kuitenkin sitä päivältä jo loppuneet, jäljellä oli enää herukoita.

— Mustikoiden hinta oli torstaina kymptä kahteentoista markkaan litra laadusta riippuen, hän kertoi.

Tarkkaa työtä

— Tähän mennessä Hakaniemen toria on ehditty päällystää nupukiviillä lähes 4 000 m². Suunnitelmien mukaisesti päällystystyöhön on varattu puoli vuotta, totesi ins. Olli Dolk Helsingin rakennusvirastosta.

— Päällystettävä torialue on n. 14 000 m²:n suuruinen.

— Nupukiviillä päällystäminen on suurta tarkkuutta ja huolellisuutta vaativaa käsityötä.

— Työ tehdään vaiheittain niin, että torikaupalle ei aiheutuisi suurta häiriötä.

— Hakaniemen toria länsilaita on nyt saatu jokseenkin kokonaan päällystetyksi nupukiviillä.

Urakkasumma on 2,6 milj. mk ja siihen kuuluu myös nupukivien irroittaminen ja tuominen Jätkäsaaresta Hietasaarenkadulta ja Sturenkadulta Hakaniemeen.

— Sturenkadulta on irroitettu nupukiviä Teollisuuskadun ja Aleksis Kiven kadun väliseltä osuudelta, joka asfaltoidaan. Jätkäsaareen lasketaan nupukivien tilalle niinkään asfaltti.

Nupukiviä myös Viikistä

— Helsinki tarvitsee lisää nupukiviä. Hakaniemen torille siitä joudutaan kuljettamaan myös Viikistä.

Rakennusviraston ilmoituksen mukaan nupukiviä on Viikissä puhdistamon alueella. Siellä nupukiviä on lähelävojen pohjana.

Torikauppiaat huomauttivat, että Hakaniemen torin uusi asfalttipäällyste olisi maksanut vain vähän toista miljoonaa markkaa.

— Helsinki viittaa kuitenkin kaupunkikuvallisiin tekijöihin ja niin nupukivet ovat päässeet arvoon arvaamattomaan myös Hakaniemen torilla.

1979 Uusi Suomi 4.8.1979

Metron esittely jo vauhdissa

Hissikuilu hämmästys

■ — Tervetuloa sitten vuonna 1982, sanoi kiertokäynnin lopuksi rakennusmestari Onni Leppänen 50 henkilön ryhmälle, jonka saattoi Hakaniemen torille.

■ Ryhmä oli juuri tutustunut Hakaniemen metroasemaan ja päässyt siellä ihmettelemään tasannetta, jonne metrojunat vuosien kuluttua porhaltavat.

■ Leppäsen sanoissa oli optimistinen vastaus myös malmilaisen Sirkka Kumpulaisen toiveeseen. Hän kun oli aprikoinut mahtaako koskaan tulla metron käyttäjäksi. Kukaanhan ei tiedä milloin metro varmasti on toiminnassa.

Metrotoimisto on tänä vuonna jo kaksi kertaa järjestänyt helsinkiläisille veronmaksajille tilaisuuden nähdä omin silmin mihin metroon menevät veromarkat hupenevat.

Ensi viikonvaihteessa esitellään Hiihtäjäntien asemaa ja siihen päästään myös pienelle metroajelulle.

Hakaniemessä ihasteltiin upouutta asemaa ja maan alle louhittuja tiloja. Metrojunaa ei nähty. Raiteistakin vain itäsuuntaan menevällä oli kiskot.

■ Hissit vielä puuttuvat

— Voi kauheeta, voi hyvänen aika.

Tässä niitä tuttuja päivittelyjä, kun helsinkiläisryhmä tepasteli lauantaina kello 12 jälkeen lippuhallitasanteelta yhä alemmas.

Päivittelyt aiheutuivat mahtavasta hissikuilusta. Vanhemmista rouvista etukäteen kuilu tuntui kammottavalta. Olkoonkin, että he hetkeä aikaisemmin olivat innostuneesti puhuneet Leningradin metrosta.

Ehkä hissien puuttuminen hermostutti. Ja ehkä sekin, että junatasanteelle piti laskeutua sata askelmaa. Ensin puurappusia ja lopu betonimosaiikkilaatoilla päällystettyjä portaita.

■ Ne lastenvaunut

Mukana olleita rouvia kiinnosti erityisesti kuinka metroasemalla kuljetaan lastenvaunujen kanssa.

Rakennusmestari Leppäsen selostus hukkui osittain ihmisten omiin pälpätyksiin. Niinpä rouva Ulla Tahvanainenkin päätteli, että asiaa on tiedusteltava uudestaan.

— Ei lastenvaunujen ja pikkuisten kanssa muutenkaan ole mukava liikkua kolmella eri hissillä.

— En huolluttaisi metroa täällä Hakaniemessä näin suureksi, sanoi rouva Tahvanainen. Saman vahvisti Sirkka Kumpulainen.

— Mutta eihän meillä ole olkeastaan kokemusta metroista, rouva Tahvanainen lisäsi. Mitä kerran olen käynyt Leningradin metrossa.

■ Vertailuja

Vanhempi herrasmies sen sijaan tuntui olevan kovin tietävänen Tukholman maanalaisesta.

— Syvyys siellä on 80 metriä, täällä vain pari kymmentä, hän ihmetteli.

Mies myös ehdotti rakennusmestari Leppäselle lippujen kontrolliksi samaa kuin naapurimaassa Ruotsissa. — Jokaisen on näytettävä matkalippu portilla. Siinä säästettäisiin.

Ihmetystä herätti tässä Tukholman ihailijassa myös Hakaniemen aseman "turhan komeat päällysteet".

— Vandalismin vuoksi on pitänyt hankkia kestäviä materiaaleja, lohdutti herraa metrotoimiston edustaja Leppänen.

— Joo, näkyy tuossa olevan 10 millin betonimosaiikkilaattoja. Viisimilliset menevätkin rikki potkimalla, mies vastasi.

■ Vesien alta

— Kivempi olisi mennä Pitkänsillan alta asemalle, puhuivat ihmiset ennen kiertokäynnille lähtöä.

Samalla voitiin muistella miltä Leningradin metro näyttää. Ja ihasteltiin sitäkin kuinka laajojen vesien alta itäisessä naapurimaassa pitää metrolla kulkea.

Mutta vertailut loppuivat hetkessä kiertokäynnin lopussa, kun metron Leppänen pääsi esittelemään väestösuojelun vuoksi olevia liukuovia.

Ja sekin herätti ihmettelyä, kun kuultiin, että metron huolto ym. tehtäviin tulee 300 työntekijää.

Ja hyväksyvää muminaa aiheutti maisteri Helena Matilaisen selostus tulevista metrojunien kulkuvälistä. — Päivällä 3, 4, 5 minuuttia ja yöllä 10 minuuttia.

■ Hyvät värit

Hakaniemen metroasema valmistuu kokonaan jo tässä kuussa.

Lauantaina aivan valmiilta vaikutti jo ensimmäinen maanalainen tasanne. Se jonne tulevat lipunmyynti, viisi kioskia, kolme poliisiputkaa, työntekijöiden sosiaaliset tilat ym.

Väreiksi lipunmyyntitasanne on saanut metalliharmaan lisäksi tummansinisen. Opasteet ovat HKL:n oranssilla.

Sisäänkäyntejä on neljä. Ryhmäkäynneillä kuljettiin Hakaniemen torin keskeltä. Lisäksi päästään metroasemalle Ympyrätalon ja pankkien edestä.

Riitta Vihavainen

Mauri Vuorinen

Väreinä käytetään sisätiloissa metalliharmaata ja tummansinistä. Opasteet on maalattu oranssilla.

Mauri Vuorinen

Mwetrotoimisto on jo kaksi kertaa järjestänyt veronmaksajille tilaisuuden tutustua siihen miten heidän veromarkkojaan käytetään maan alla.

Mauri Vuorinen

Rakennusmestari Onni Leppänen oli esittelyssä varsin optimistinen metron valmistumisesta vuonna 1982.

1978 Uusi Suomi 11.6.1978

M
ELEKTA
M Hakaniemi
M Hagnäs
C
life

2016

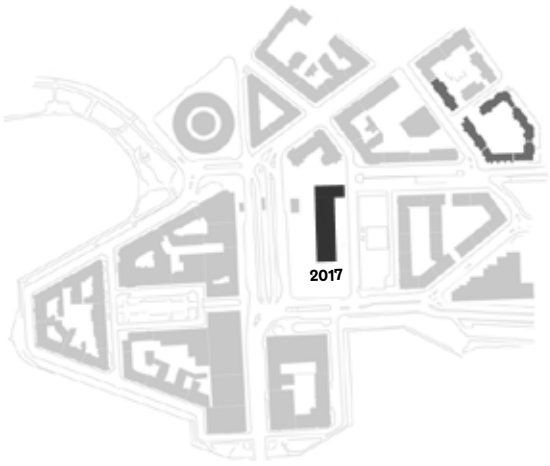
Metroaseman sisäänkäynti Hakaniementorilla. Juho Nurmi, 2016, HKM.

Kauppahallin edustaa 1990-luvulla. Puuryhmä istutettiin 1980-luvun alun uudelleenjärjestelyn yhteydessä. Matti Tirri, 1990-luku, MV.

Hakaniemen näkyvän pankkisektorin 1990-luvulla kadonneita tunnuksia.

Lama-ajan tunnelmia Siltasaarenkadulla keväällä 1993: *"Yksinäinen taistelija, Robin Hood, tuo esille pienituloisten ja syrjäytettyjen tilannetta vapunpäivänä Hakaniemessä. Bussipysäkkimainoksessa nautitaan entistä isommista tikkujäätelöistä. "* Tarja Saarinen, 1993, Albumit auki.

Vapunviettoa Hakaniementorilla keväällä 1993. Tarja Saarinen, Albumit auki.



2020

asukasluku **19 753**

olemassa olevan rakennuskannan kehitys

1990...2010

Kirpputorikaupungista kohti Eurooppaa

”Minne ovat häipyneet elävän musiikin tanssiravintolat, elokuvateatterit, kirjakaupat, joita ennen oli alueella useita? Minne pienet lankarullakaupat, paperikaupat, pullakaupat, pikkuleipomot? Hakaniemen mahtavat työväenlinnakkeet, STS, EKA, Haka, Kansa, ovat kadonneet tai katoamassa, mutta mitä on tulossa tilalle? Ei kai vain lisää kirpputoreja, toimistoja, pizza- ja hampurilaisravintoloita. Se tie on kuljettu loppuun, jotain uutta on keksittävä tilalle.

Iltapäivästä lähtien vain yksinäinen tuuli pyyhkii HKR:n voimallisesti raivaamaa, sutimaa ja kiiltäväksi suihkuttamaa mukulakivikenttää ja sen laidalla kyyhöttäviä, busseja odottavia työstäpalaajia. Tsaarinaikaista, byrokraattista, vuosikymmenestä toiseen!”

Ritva Hartzell, HS Mielipide 19.11.1994

1990-luvun alussa pankkikriisi ja sitä seurannut lama ravisteli yhteiskuntaa. Reilussa kolmessa vuodessa työttömien määrä yli 15-kertaistui ja samalla Helsingistä katosi lähes 80 000 työpaikkaa.[131] Kulutusjuhlista siirryttiin jatkoille, joissa shampanjan sijaan virtasivat ruskeaan lasipulloon pakatut eineet. Ravintola Elite vaihtui Helsinginkatuun, kultakellot kannettiin kanikonttoriin. Myös Siltasaarenkadun pankkisektori riisuuntui perinteikkäistä valomainoksistaan. Kallion haarakonttoriverkoston entisissä pankkisaleissa alkoi valuutan sijaan virrata olut. Katukuvassa tyhjentyneitä liiketiloja somistivat neonväristen lappusten pohjustamat tussaukset, jotka ilmoittivat kirpputorista. Finanssisektorin mennyt loisto jätti katukuvaan artefakteja. Pankkien kongressikeskusten saunailloissa ideoidut, liiketunnusten muotoon taivutetut messinkiset ovenkahvat jäivät paikoilleen – ovia tarvittiin yhä, vaikka määränpäät muuttuivat. 1990-luvun puolivälissä entisen Työväen Säästöpankin pääkonttorin kivijalkaan avattiin McDonald’s-perheravintola. Taloudellisesta ahdingosta ja osin dramatisoiduista aikalaiskirjoituksista huolimatta säilytti kaupunki lopulta ulkoisen rauhansa, kuin aavistaen vuosikymmenen jälkipuoliskolla tapahtuvan uuden taloudellisen nousukauden.[132] Ankeuden vastapainona näyttäytyi pakon edessä uudelleen järjestäytynyt katukuva myös arkisuudessaan värikylläisenä, kohti eurooppalaista eloisuutta kurkottavana.

Katutason liiketilojen merkittävästä muutoksesta huolimatta Hakaniementorilla tapahtui vain vähän. Kauppaa käytiin, pulut maleksivat ja valaisinpylväistä heijastui kiveykselle kelmeä natrium. Torin rakennettu ympäristö oli jähmettynyt nykyiseen muotoonsa 1980-luvulla, eikä suuria muutoksia rakennuskannassa ollut näköpiirissä. Ikuisuuskysymys torin ilta-aikaisesta tyhjyydestä herätti keskustelua, ja alueen elävöittämisestä tehtiin lukuisia ehdotuksia. Jo vuonna 1986 oli järjestetty veistoskilpailu, jonka voitti Jukka Vikbergin suunnittelema ”Riemukaari”-patsas. Helsingin Sanomat kirjoitti hankkeesta vuonna 1990 mainiten

Kaksi kaupunkia

”Vielä 1960-luvulla Pitkäsilta oli kahden maailman raja; pohjoispuolella syntyneet eivät hevin eksyneet etelään, eivätkä etelän lapset tienneet mitään Karhupuistosta, Brahen kentästä taikka Harjun ruumishuoneesta. Sitten Kruununhaka ja Hakaniemi alkoivat lähestyä. Yhteiskunnan muutokset toivat rannat lopulta niin liki, että kuilua tuskin huomasi.

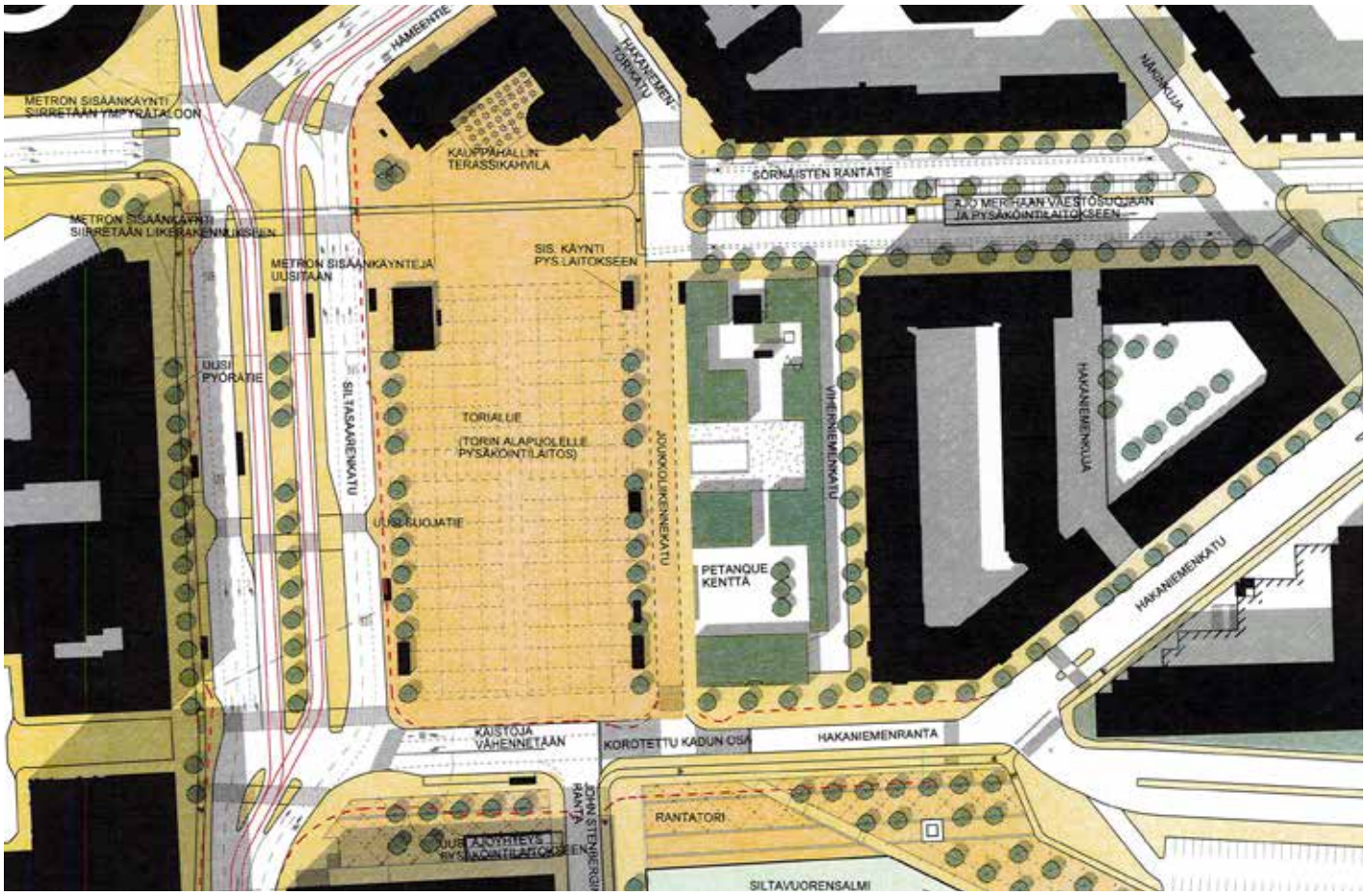
1980-luvun loppuvuosina citynuoret teettivät Hakaniemen, Kallion ja Vallilan edullisiin asuntoihin parvet ja puulattiat. Heidän perässään tulivat pizzeriat, bodycenterit ja putiikit. Tummiin pukeutunut värjättytukkainen nuori ohitti Flemarin friidut ja Vasiksen väiskit Kallion perustallaajana. (...)

Mikä komeasti nousi, se räpistellen laski. Juppikuppiloiden ja solariumien ikkunoissa on nyt aakolmoset, joissa tarjotaan liiketilaa vuokralle. Köyhät vanhukset ja sekavasilmäiset farkkuhampparit ovat lisääntyneet niin nopeasti, että Helsinginkadun puukkobulevardilla ei ole aikoihin nähty sellaista maailmanlopun tunnelmaa kuin Herran vuonna 1992. Viina virtaa, ihmisiä ammutaan ja hepokatit on maantiellä poikittain.

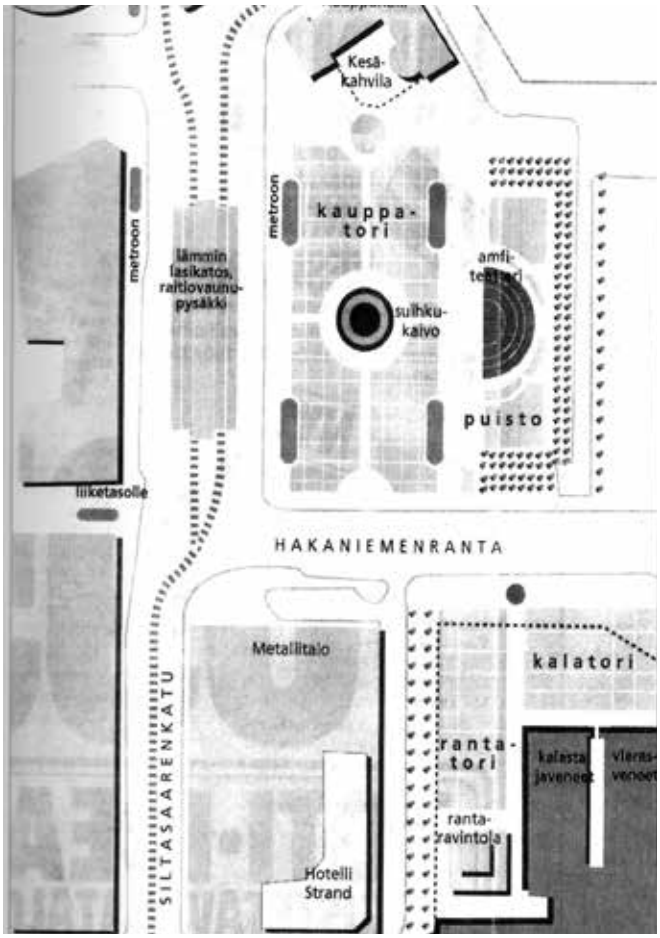
Jotakin on tapahtunut. Etelän ja Pohjoisen ristiriita kärjistyy: Kruununhaka ja Hakaniemi vetäytyvät nopeasti erilleen. Pitkästäsillasta on tulossa yhä pitempi.”

Anja Kauranen & Saska Saarikoski, SK 11.9.1992

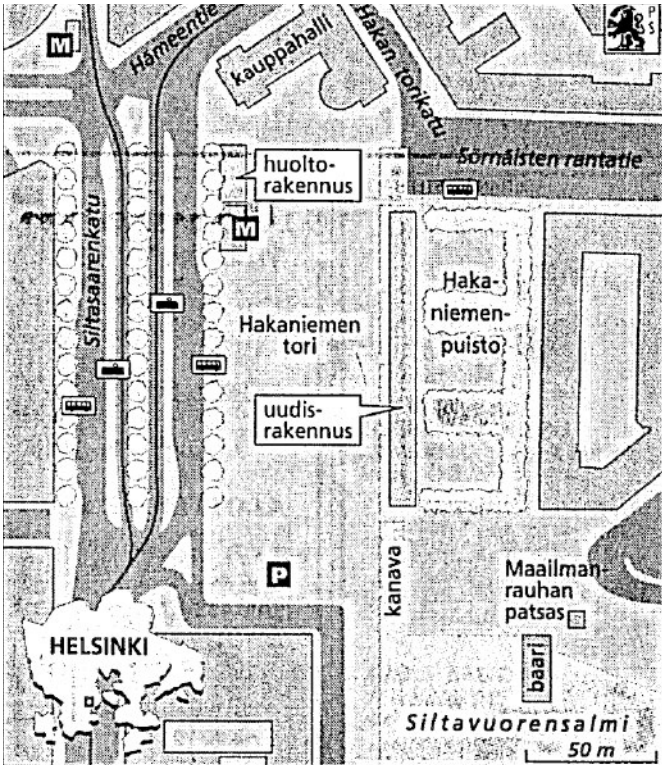
Hakaniementorilla 1940-luvulta lähtien ollut klinkkeripintainen, kaupunginarkitehti Gunnar Taucherin Helsingin kesäolympialaisia varten suunnittelema kioskirakennus siirrettiin torin itälaidalle vuoden 1979 uudistuksen yhteydessä. Samanlainen kioskirakennus on säilynyt myös Rautatientorilla. Aiemmin kioski sijaitsi suunnilleen nykyisen metron sisäänkäyntipaviljongin kohdalla. Lehmusrivi on istutettu vuoden 1963 uudistuksen yhteydessä. Sonja Siltala, 1999, HKM.



Asemakaavan muutosehdotus 11313 vuodelta 2005. Modulaarisen kaavan muutoksista on toteutunut mm. metron sisäänkäyntien uusiminen. HKI.



Arkkitehtitoimisto Kosti Kurosen suunnitelma Hakaniementorin uudesta asusta esiteltiin lehdistössä vuonna 1990. Torialueelle ehdotettiin keskeiselle paikalle sijoittuvaa suihkukaivoa sekä amfiteatteria. Ehdotuksessa oli myös uusia maanalaisia kulkuyhteyksiä Siltasaarenkadun ali. Ajatus Hakaniemenrantaan laajentuvasta torialueesta nousi jälleen esiin, nyt paikalle ehdotettiin ranta- ja kalatoria sekä ravintolaa. Kuva: Virtanen 1993, Siltasaari ennen ja nyt.



Vuonna 1997 Helsingin Sanomissa julkaistu arkkitehtiryhmä Quadin ehdotus alueen kohentamisesta. Suunnitelmassa näkyy torialueen ulottaminen merenrantaan saaakka sekä Hakaniemen torikadun eteläpään kanava-aihe. Puiston ja torin väliin kaavailtiin uudisrakennusta. HS 24.5.1997.

patsaan olevan ”11-metrinen talon kokoinen ja painoinen rumilus”.[133] Lehdistön kannustavista sanoista huolimatta hankkeesta kuitenkin luovuttiin, ja tori pysyi itsepintaisen tyhjänä. Kaupunkisuunnitteluvirastossa pohdittiin torin valaistuksen uusimista, mutta lopulta 1960-luvun laatikkomaiset valaisimet vaihdettiin vasta 2010-luvulla. Vaikka toriaukion fyysiset puitteet säilyivät ennallaan, oli kaupankäynti hiljentymään päin. Erityisesti viimeisten vuosikymmenten aikana oli torikauppiaiden määrä vähentynyt huomattavasti entisestä. Vihannekset ostettiin yhä useammin suurista marketeista, torilla tavattiin tuttuja ja käytiin kahvilla.

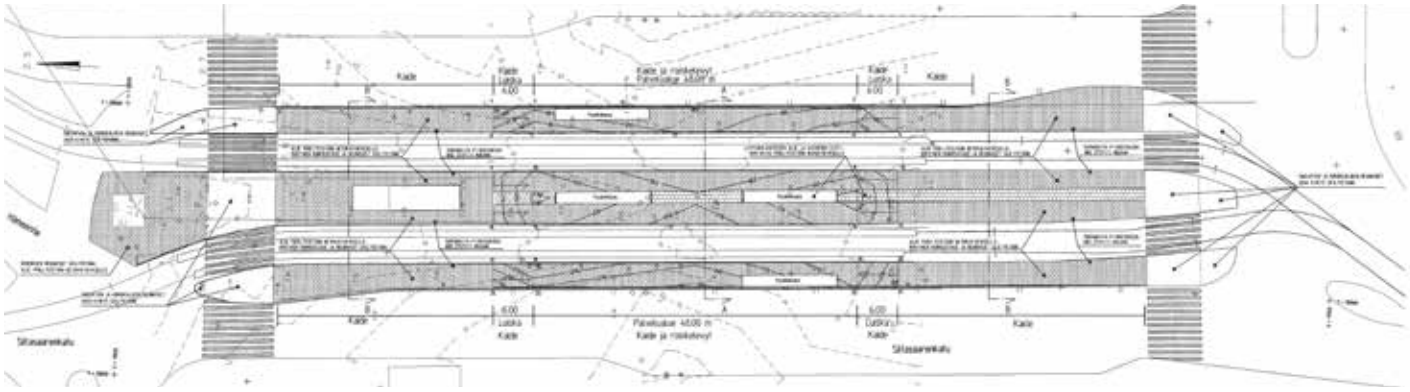
Hakaniemen alueen kehittämismahdollisuuksia pohdittiin yhdistysten toimesta 1980- ja 1990-luvuilla. Kehittyvä Hakaniemi ry kokosi alueen yritykset, kaupunginosayhdistykset ja kiinteistöjen omistajat pohtimaan Hakaniemen alueen mahdollisuuksia ja tarpeita 1980-luvun lopussa. Vuonna 1990 valmistui yhdistyksen tilauksesta arkkitehtitoimisto Kosti Kurosen laatima suunnitelma Hakaniementorin ympäristön kohentamisesta. Suunnitelmassa torin itälaidan puistoalueelle kaavailtiin amfiteatteria, keskellä aukiota puolestaan olisi solissut suihkulähde. Osaksi suunnitelmaa kuuluivat myös Siltasaarenkadun alitse johdetut jalankulkukäytävät.[134] Lama katkaisi lennokkailta suunnitelmilta siivet, ja uusia ehdotuksia saatiin odotella 1990-luvun loppupuolelle.

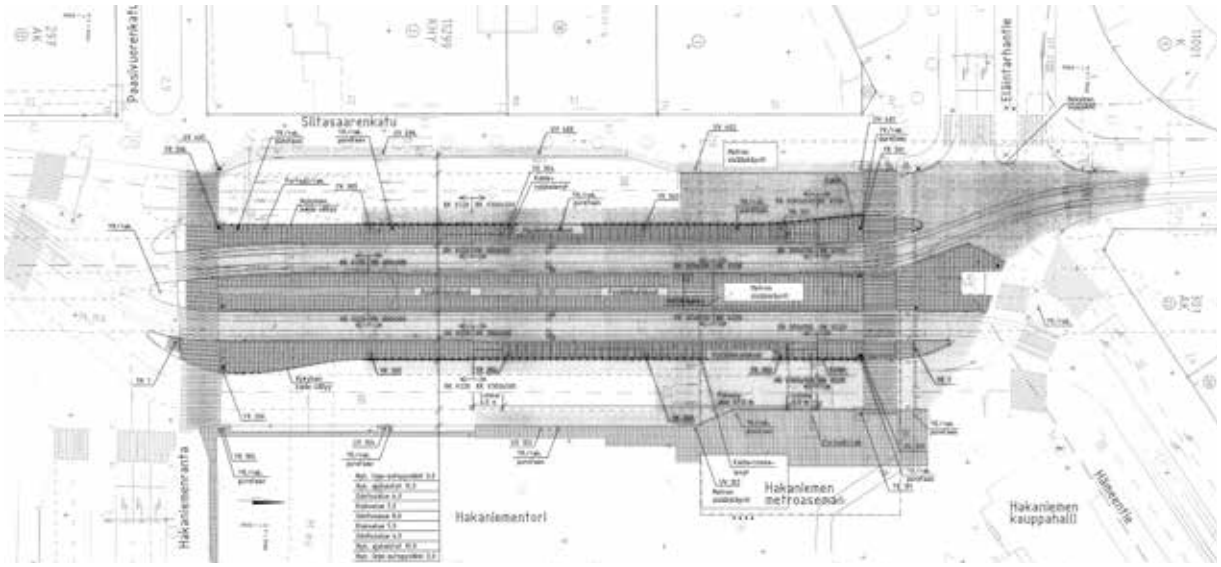
Hakaniemi kuntoon -projekti ja uusi asemakaava

Vuonna 1998 käynnistetyn, kaupunginvaltuutettu Maija Anttilan johtaman Hakaniemi kuntoon -projektin myötä valmistui yksityiskohtainen ehdotus Hakaniementorin ympäristön kohentamisesta. Suunnitelmassa keskityttiin torin toiminnalliseen kehittämiseen sekä liikenteellisten olojen järjestämiseen jalankulkijoille suotuisammiksi ajoväyliä kaventamalla. Maanpäällisestä pysäköinnistä haluttiin päästä eroon. Työryhmä ehdotti torille esim. juhlapyhien tai vuodenaikojen mukaisia toritapahtumia. Muita tavoitteita olivat jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden olosuhteiden parantaminen sekä Hakaniemenpuiston kunnostaminen.

Työryhmän ehdotukset vaikuttivat torialueen vuonna 2005 hyväksyttyyn asemakaavaan 11313.[135] Kaavamuutoksella oli kaksi erityistavoitetta: riittävien alueiden varaaminen jalankulun sekä pyöräilyn verkostoja varten sekä verkostojen jatkuvuuden edsistäminen. Kaavamuutoksessa sallittiin liikennealueiden kaventaminen ja torin alapuolelle rakennettava 700-paikkainen pysäköintilaitos. Lisäksi tavoitteeksi mainittiin Hakaniementorin liittäminen paremmin Siltavuorensalmeen. Hakaniemenrantaa kaavailtiin kavennettavaksi 1+1-kaistaiseksi Siltasaarenkadun ja Hakaniemenkadun välillä. Hakaniemen hallin valomainokset päätettiin suojella. Kaava laadittiin modulaarisena, eli siinä ehdotettuja muutoksia voitiin toteuttaa vaiheittaisesti ja osin toisistaan riippumatta. Valtaosa ehdotetuista toimenpiteistä ei heti toteutunutkaan, sillä muutoksille oli ehtona pysäköintilaitoksen rakentaminen, mikä jäi tapahtumatta rahoitusvaikeuksien vuoksi. Toisaalta osa suunnitelmista on toteutunut huomattavasti myöhemmin, mm. Siltasaarenkadun länsipuolisella jalkakakäytävällä sijainneen metron sisäänkäynnin siirto katua reunustavaan rakennukseen. Asemaakaavaa täydennettiin muutamaa vuotta myöhemmin sisällyttämällä pysäköintilaitoksen yhteyteen torin alle myös liiketiloja.[136]

1990-luku toi tullessaan taloudellisen laman. Valomainoksistaan riisutut ja anonyymeiksi muuntuneet Siltasaarenkadun pankkitalot saivat uudenlaisia toimijoita. Entiseen Työväen Säästöpankin pääkonttoriin avattiin McDonald's-ravintola 1990-luvulla. Sonja Siltala, 1999, HKM.





Siltasaarenkadulla uusittiin vuosina 1995 ja 2003 mm. laiturialueiden kiveyksiä. KPOA.

Hakaniementorin ensimmäinen metron sisäänkäyntirakennus (kuvassa) korvattiin uudella vuosien 2017-2018 aikana. Juho Nurmi, 2014, HKM.

Uusi sisäänkäyntirakennus kuvattuna vuonna 2020.

Rakennusliike Koivukoski Oy:ltä tilattu väliaikainen kauppahallirakennus rakenteilla vuonna 2017. Arkkitehtisuunnittelusta vastasi arkkitehti Jorma Öhman. Juho Nurmi, 2017, HKM.

Toteutuneita muutoksia 1990- ja 2000-luvuilla

Siltasaarenkadulla suoritettiin muutostöitä vuosina 1995 ja 2003. Niiden yhteydessä tuli muutoksia mm. raitiovaunupysäkkien katoksiin ja laiturialueiden kiveyksiin. Vuoden 1995 töiden yhteydessä 1980-luvun raitiovaunupysäkit korvattiin Juha Leiviskän 1990-luvun alussa suunnittelemilla, sittemmin ympäri Helsinkiä asennetuilla vihreillä pysäkeillä. Torialueen jätehuoltoa upotettiin maan alle vuonna 2003, kun torin koillislaitaan asennettiin uudet jätesäiliöt. Näin päästiin eroon hallirakennuksen edustaa siihen saakka tärvelleistä jätekonteista.[137] Merihaan ja Hakaniementorin väliselle alueelle louhittiin 2000-luvun alussa väestönsuojatilat noin 6000 hengelle. Alun perin jo 1970-luvun puolella vireille laitettu hanke pääsi toteutusvaiheeseen, kun Helsingin kaupunki oli vihdoin löytänyt suojalle sopivia normaaliajan käyttäjiä. Maanalaiset tilat valmistuivat vuonna 2003. Normaalioloissa ne palvelevat liikuntahallina, johon sisäänkäynti tapahtuu torialueen itäpuolelta, Hakaniemenpuiston pohjoislaidalta. Maan alta löytyy mm. neljä salibandykenttää. Merihaan puolelle toteutettiin Sörnäisten rantatien ja kansialueen väliselle nurmialueelle porraskuilu väestönsuojaan.

Vuosien 2016-2018 välillä toteutettiin lisää vuoden 2005 asemakaavan mukaisia uudistuksia. Metron lippuhallin peruskorjauksen yhteydessä poistettiin katualueelta läntisin, Siltasaarenkadulla sijainnut sisäänkäyntipaviljonki. Kulku siirrettiin tapahtumaan Postisäästöpankin rakennuksen yhteyteen toteutetun esteettomän sisäänkäynnin kautta. Lippuhallin peruskorjauksen tavoitteena oli tilojen nykyistä korkeampi laatutaso, viihtyvyys ja käyttömukavuus. Tlat saivat kauppakeskusmaisen ilmeen, pinnat vaalenivat ja valaistusta parannettiin. Taloteknisten muutostöiden myötä uusittiin samalla myös Hakaniementorin luoteiskulman sisäänkäyntipaviljonki. Suunnitelmat laati PES-Arkkitehdit Oy.[138] 2010-luvulla vaihdettiin myös torin 1960-luvulta peräisin olleet aukiovalaisimet uuteen, sirompaan malliin (Arkkitehtitoimisto Marjut Kauppinen Oy).

Väliaikainen kauppahalli

Hakaniemen kauppahallin peruskorjauksen vuoksi pystytettiin torille vuonna 2018 väliaikaiseksi tarkoitettu puurakenteinen kauppahallirakennus. Väistötilan pääsuunnittelijana toimi arkkitehti Jorma Öhman Arkkitehtitoimisto NVØ Ky:stä.[139] Uudesta, valoisasta hallista muodostui niin suosittu, että kauppiaat ovat sittemmin ilmaisseet huolensa paluusta vanhaan peruskorjattuun halliin. Kauppiaiden mukaan uusissa tiloissa ovat tuotteet nousseet entistä paremmin esiin, ihmisten on ollut helpompi liikkua tiskien väleissä ja kauppakin on käynyt kiivaammin.[140] Voidaankin kenties ajatella väliaikaiseksi suunnitellun hallirakennuksen ilmentävän erästä Hakaniementorin pysyvintä arvoa, kansanomaista käytännöllisyyttä.

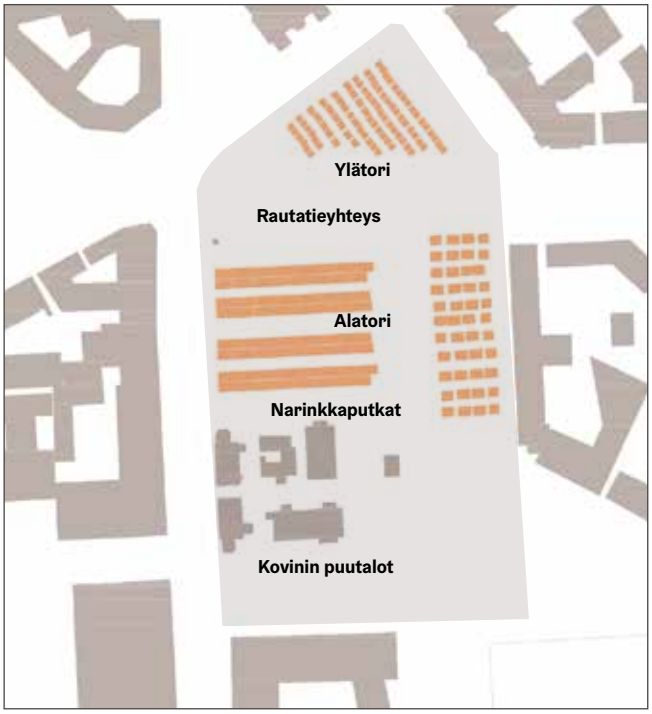
Tämän raportin valmistumisen aikaan on käynnissä torin alle sijoittuvan pysäköintilaitoksen hankesuunnittelu. Asemakaavan mukaisesti pysäköintilaitoksen toteutuessa on kauppahallin alle toteutettava maanalainen huoltopiha.[141] Muutos mahdollistaa autoliikenteen poistamisen hallin edustalta ja siten torikaupan tuomisen lähemmäs hallia. Hallin edustalle on suunniteltu terassitoimintaa.

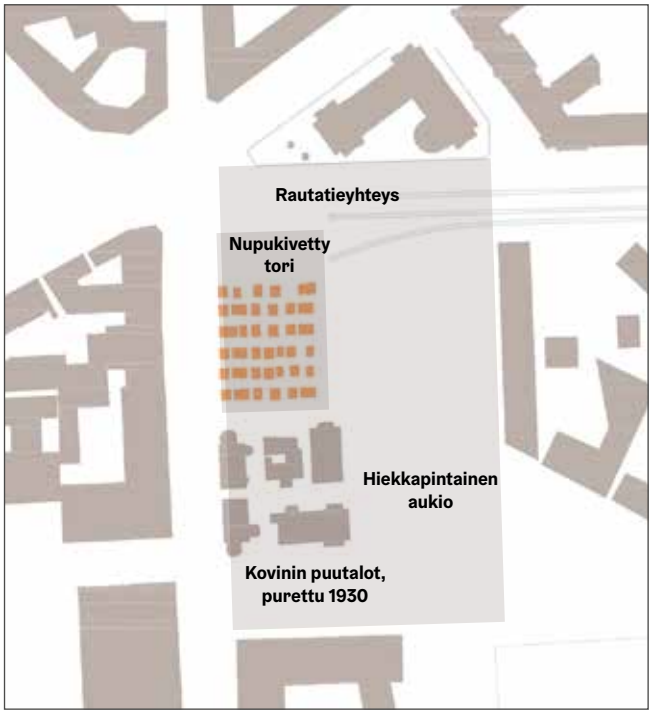
Toriaukion vaiheet ja kaupankäynnin sijoittuminen

Torikauppa-alueen rajaus

Kojujen sijoittuminen

Kauppa-autot ja pysäköinti





1900-1914

Kiinteiden narinkkakojujen kiveämätön tori

1886 Hakaniementorin tasoitus pantiin alulle. Valmis 1897, virallinen torikauppa alkaa.

1890 Virallinen nimi Hagnästorget, suomenkielinen kirjoitusasu "Hagnäsin tori" käytössä v. 1909 saakka.

1900 Ratayhteys Sörnäisten satamasta Hakaniementorille valmistuu.

1907 Toriaukion itä-länsisuunnassa halkaisseelle Sörnäisten rantatien osuudelle Haapaniemenkadun ja Hakaniementorin välillä laskettiin mukulakiveys.

1909 Vahvistettiin nimi Hakaniementori – Hagnäs torget.

1908 Kauppahallin suunnittelu alkaa. Sijoituspaikka torin pohjoislaidalta.

1914 Toteutettiin torin länsipuolisen kaistaleen käsittänyt nupukiveys: *"Il noppakivillä asfalttiin päällystettiin koko Hakaniemen torin länsiosa, joten noin 3,300 m²:n laajuinen ala on siellä pantu torikaupan tarkoituksiin sopivaan kuntoon."*[142]

1914 Kauppahalli valmistuu. Hallia kiertävä kulkuväylä Hämeentieltä hallin vierustalle asfaltoidaan.

1924 Torialueen uudelleenjärjestely, Birger Brunila. Siltasaarenkatua levennetään.

1914-1962

Nupukivetty kauppatori

1929 Asemakaavasuunnitelmassa ehdotettiin torille kaupunkiliikenteen linja-autoasemaa ja Kansan näyttämön teatteritaloa.

1929 Tehdastontti 296 osoitteessa Sörnäisten rantatie 2 ostetaan kaupungin omistukseen. Tontille kaavaillaan asuntokorttelia. Birger Brunila laatii uudelleenjärjestelyehdotuksen, jossa torin etelälaitaan kaavaillaan tornilla varustettua rakennusta.

1935 Torilta paikka huoltoasemalle.

1929 Rantaan ideoidun rantatorin yhteyteen ehdotettiin kauppahallia. Kalahalli ja näyttelyrakennus. Suunnitelma no 1130b, 18.7.1929, Helsingin kaupungin rakennuskonttori, asemakaavaosasto

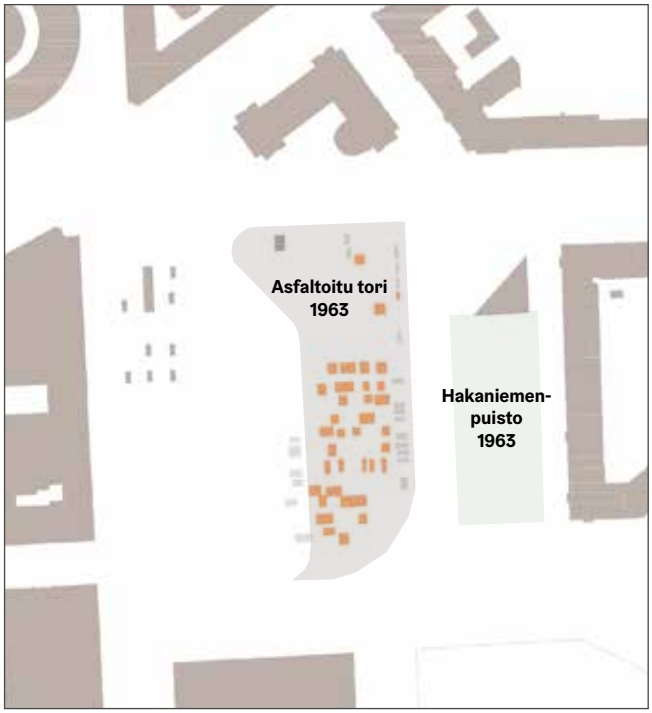
1935 Kansan näyttämön teatterirakennuksen sijanti vaihtuu torin itälaitaan, em. tehdastontin 296 kohdalle. Näin ollen nyk. Hakaniemenpuiston kohdalle kaavailtu asuntokorttelisuunnitelma hylätään, mutta vastaavasti suunnitellaan torin pohjoisosaan kauppahallin ja torialueen väliin sijoittuvaa korkeaa toimistorakentamista. Kansan näyttämön teatteritalon luonnospiirustukset suunnittelee P. E. Blomstedt.

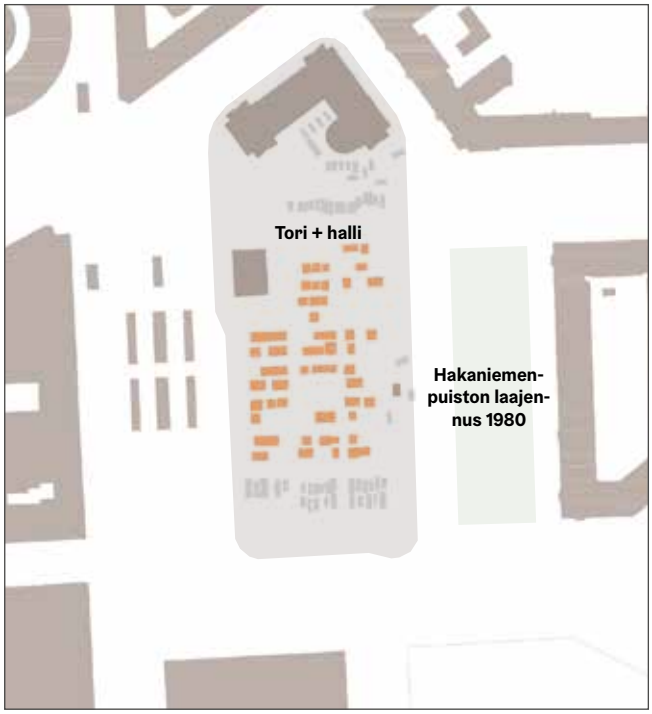
1935 P. E. Blomstedtin laatiman järjestelyehdotuksen mukaan Kansan näyttämön teatteritalon ohella torille tulisi vain yksi virastotalo, loput kauppahallin eteläpuolisesta alueesta varataan istutuksille.

Torin väri-ilme

Kiinteät puiset narinkkakojut

Kangaspeitteiset myyntipöydät, raidalliset ja vaaleat luonnonkuitukankaat





1963-1978

Liikenteen saartama asfalttitori

1963 Merkittävä uudelleenjärjestely. Toripinnaksi asfaltti. Torikauppa-alueen itäpuolelle puurivi. Hakaniemen torikadusta suunitellaan nelikaistainen, Viherniemenkadun ja sen väliin tulee 35 x 90 metrin laajuinen viheralue, Hakaniemenpuisto. Puiston suunnittelee maisema-arkkitehti Leena Iisakkila.

1968 Vuoteen 1968 mennessä koko torin länsipuolinen rakennuskanta uudistuu, kun entiset matalat kivirakennukset korvataan korkeammilla modernistisilla liike- ja toimistorakennuksilla. Viimeisenä asuntokorttelin paikalle valmistuu Ympyrätalo.

1970 Hakaniemenrannan rantamuurin uusiminen. Mereltä vallataan 10m kaistale, työt valmistuvat vuoden 1971 puolella. Tässä yhteydessä istuteaan puurivit Hakaniemenrannan eteläiselle sekä läntiselle reuna-alueelle.

1971 Metron rakennustyöt käynnistyvät. Toriaukion länsipuolelle rakennetaan sisäänkäyntipaviljonki. Siltasaarenkadun alitusmahdollisuus Hakaniemen metroaseman kautta avataan jalankulkijoille vuonna 1978.

1979-

Historiatietoinen virkistystori

1979 Metron valmistuttua seurasi torialueen merkittävä uudelleenjärjestely. Torin ja Hakaniemen hallin välinen Sörnäisten rantatien osa poistetaan ajoneuvoliikennekäytöstä. Toripinnaksi nupukiveys. Hakaniemenpuisto laajenee pohjoiseen entisen huoltoaseman tontille; suunnittelijana Kaisu Ilonen. Hakaniemenrantaan puuistutuksia.

1981 Hakaniementorin reunoille kukkalaatikoita ja puuistutuksia. Puisto-osasto ehdotti 100 puun ja 27 kukkalaatikon kokonaisuutta sekä muutamia penkkejä. KHS:n mukaan ensimmäiset puut voisi istuttaa torin etelälaidalle, Siltasaarenkadun länsilaidalle, Hakaniemenrannan ja Sörnäisten rantatien sekä torin ja Viherniemenkadun välisille puistoalueille. Hakaniemen hallin kulmalle ehdotetaan myös puuistutuksia, joita siellä on aiemmin ollut. Kukkalaatikoita sijoitetaan torin etelälaidalle erottamaan jalankulkualue ajoväylästä. Myös metrokatoksen lähistölle ja eri puolille toria.

1984 Hakaniemenpuiston perusparannus, suunnittelija Lars Liljefors. Toriympäristön käsittävä asemakaava 8790 hyväksytään, kauppahalli ja toria pohjoisessa reunustavat jugendtalot suojellaan.

2005 Uusi asemakaava 11313 vahvistetaan. Torialueelle maanalainen jätehuolto. Aukion valaistus uusitaan 2010-luvulla.

Torin väri-ilme

Kangaspeitteiset myyntipöydät, väritys peräisin Kauppatorin myyntikojujen ohjeistuksesta (värin tulee vastata Kaupungntalon markiisien väriä)

Keinokuitutekstiilien intensiiviset sävyt

2b Alueen osatekijät

Torikauppa 149

Mainoslaitteiden Hakaniemi 161

Julkisivujen sukkessio - materiaali, ikä ja väri 169

Valaistus, kalusteet ja varusteet 177

Hakaniemenpuisto ja puurivit 189

Hakaniementorin geometria 199

Hakaniementori kuvattuna n. 1940-luvulla. Torikaupan alue keskittyi kapealle, nupukivetylle alueelle. Etuvasemmalla puisia kioskikoppeja, joista myytiin mm. arpoja. Postikortti, Vaunut.org.

”Minä tulen Hakaniemen torille ja aineen rikkaus tulvii minun ylitseni. Kaloja, vihanneksia ja koreita markiiseja, koreja, mattoja, muovitavaroita ja rottinkitöitä, myyjiä ja myyjättäriä ja kaikki asiakkaat, käsittämättömien maailmojen aurinkojärjestelmät ihmisten kasvoilla ja auringon kohiseva rakkauslaulu ja naurulokkien kiimapunainen katupojankirkuna”.

Anders Cleve: Minä kuljen sydämeni läpi
(suom. Pentti Saarikoski). VI 281

Torikauppa

”Tomaatti oli tuntematon siihen aikaan kun torikauppiaat kolistelivat käsikärrynsä Hakaniemen torin nykyisen raitiotieristeyksen kohdalle. Silloin myytiin nauriita enemmän kuin porkkanoita ja lanttuja lihasopan höysteiksi. Muut viheriät maan tuotteet olivat elukoiden rehuja. Paitoja, pöksyjä ja villasukkia myytiin torikioskeissa sillä paikalla, missä torikauppiaiden myyntipöydät viime vuosina ovat sijainneet. Torilta sai ostaa sianruhoja ja lehmän lihaa enemmän kuin kalaa ja kukkia.

Maalaisten hevoset kiinnitettiin puomeihin siihen paikkaan, missä torikauppiaat ovat tänä päivänä. Linja-autopysäkit valmistuvat kohta paikalle, mistä torikauppiaat juuri on karkotettu ja missä ennen niitäkin sijaitsi nk. Kovinin talo. Vähän enemmän kuin puoli vuosisataa on näistä ajoista vasta kulunut, mutta silloisesta, maaseutukeskustaa muistuttavasta Hakaniemestä on ehtinyt tulla vilkas tori- ja liikekeskus, missä tori on menettänyt entisen hallitsevan asemansa.”

Kansan Uutiset 3.10.1963

Täyttömaalle vuonna 1897 avatusta Hakaniementorista muodostui nopeasti elintärkeä Kallion ja Sörnäisten alueen vauhdilla kasvaneelle työläisväestölle. Arkisin Itäistä viertotietä pitkin hevoskuormineen kohti Kauppatoria kiirehtineet maalaiskauppiaat olivat jo ennen torin virallista avautumista harjoittaneet elintarvikekauppaa myös vauhdilla kasvaneen työläisyhteiskunnan puolella. Kun toriaukio saatiin tasoitettua, pääsivät kauppiaat aseuttautumaan vakinaisemmille myyntipaikoille. Palvelutarjonta laajeni 1900-luvun alkupuolella, kun torille tulivat räätälinliikkeet ja kangaskaupat. Torista muodostui vilkas basaari, kauppaa käytiin kiinteistä puurakenteisista myyntikojuista, nk. *narinkkaputkista*. Kojujen väliin muodostui ostoskujia, joita pitkin asetettiin sadepäivinä lankkuja kulkua helpottamaan. Katoksin ja luukuin varustetuista kojuista käytiin kauppaa aamusta iltaan. Alkuvaiheen myyntiartikkeleita olivat heinä, voi, perunat ja riista. Tori miellettiin ”työväestön mahaksi”, kaikenlaisten välttämättömyystavaroiden kauppapaikaksi.

Kiinteiden kojujen aikakautta Hakaniementorilla kesti noin 18 vuoden ajan. Vuonna 1914 valmistuneen kauppahallin myötä myös torikaupan luonne muuttui. Hygienialainsäädäntö tiukentui, ja herkästi pilaantuvien elintarvikkaiden kauppa siirrettiin halliin. Ulkotorilta katosivat kiinteät kojut ja tilalle tulivat kevytrakenteisemmat luonnonkuitukankain suojatut myyntikärryt ja -pöydät. Hallissa oli 1920-luvun lopulla noin kaksi- ja puolisataa myymälää. Kalakauppiaat tulivat Hakaniementorille vasta vuonna 1920. Kalaa tuotiin torille myös meriteitse Hakaniemenrannan sataman kautta.[143] Puutuotteiden kauppa puolestaan siirtyi Rautatientorilta Hakaniementorille vuonna 1928.

”Sateellakin eilen tori eli voimallisesti. Mansikkasesongista huolimatta marjoja pursuavat myyntitiskit hämmästyttivät runsaudellaan. Heinäkuun Hakaniemen voisi ristiä Mansikka-aukioksi. Viiden ja kuuden markan litrahinnalla mansikoita ostelivat vanhemmanpuoleiset sedät ja tädit – siltasaarelaiset ja torin taatut kanta-asiakkaat. Hakaniemen tori ei ole turistitori, mutta valitettavasti pultsaritori. Vahvasti nauttineita örisi monessa ryhmässä, eikä meno ollut kovinkaan rauhallista.”

HS 12.7.1979 s. 10

Autoistumisen myötä kaupankäynti sai uusia ilmenemismuotoja. Hevoskärryjen ja myyntipöytien ohella kauppaa alettiin käydä suoraan kuorma-autojen lavoilta. Autoista käyty kauppa keskittyi erityisesti torin etelälaidalle, jossa sen paikka on säilynyt aivan näihin päiviin saakka.

Vuosikymmenten kuluessa torikaupan merkitys alkoi vähentyä. Uudet valintamyymälät valmispakkauksineen vaikuttivat osaltaan asiakaskatoon. Hakaniemen hallin toiseen kerrokseen kaavailtiin 1970-luvun perusparannustöiden yhteydessä nuorisotiloja.[144] Vielä 1970-luvulla toria kiertelivät kahvikärryt kolmesti päivässä. Tätä nykyä kahvitustoiminta on keskittynyt Helsingin toreille tunnusomaisiin kirkkaanoransseihin telttakatoksiin, joiden pinta-ala kaksinkertaistuu kesäisin terassien levittäytyessä nupukiveykselle. 1980-luvun uudistustöiden myötä torikaupalle varattu alue kasvoi.

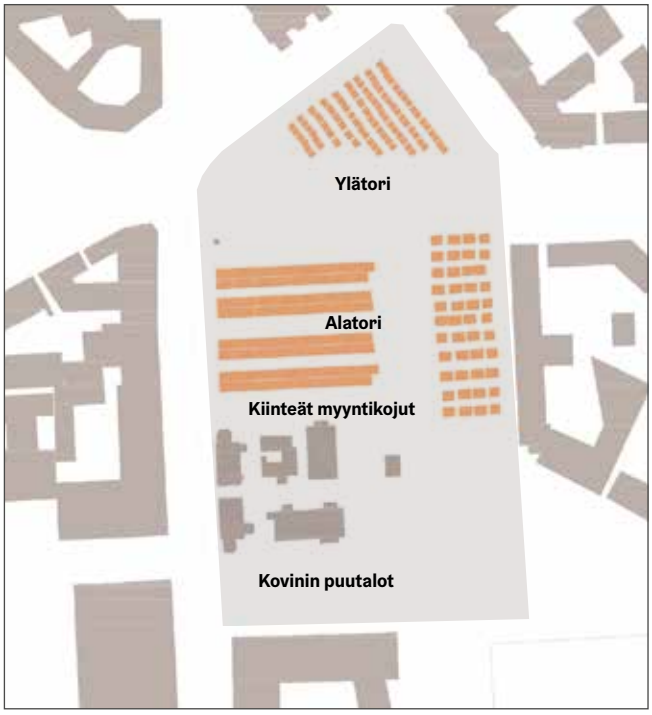
Hakaniemessä torikauppa on kautta olemassaolonsa elänyt ja hengittänyt vuoden kiertokulun mukana. Ylioppilasruusujen, vappuviuhkojen, ilmapallojen ja koivuvihtojen myyntisesongit ovat seuranneet toisiaan vuosikymmenestä toiseen. Elintarvikekaupan sesonki huipentuu marjojen satokauteen; joulun alla torista muodostuu pienipiirteinen kaupunkilaishavumetsä. Iltaisin hiljentyvällä aukiolla voi ihailla sateen kiillottaman nupukiveyksen pyöreiksi hioutuneita muotoja.

”Tulkaa Hakaniemeen aurinkoisena kesäaamuna. kun uudet liiketalot välkkyvät lasia, alumiinia ja kuparia, kun hedelmäpöydät notkuvat keltaisina ja punaisina, kun kukkaset tuoksuvat ja värjäävät maiseman, kun kalat hyppivät laatikoissaan ja vanha lerppuhuulinen hevonen asettuu maalaisriviin autojen väliin totisesti, sitä käyntiä ette unohda!”

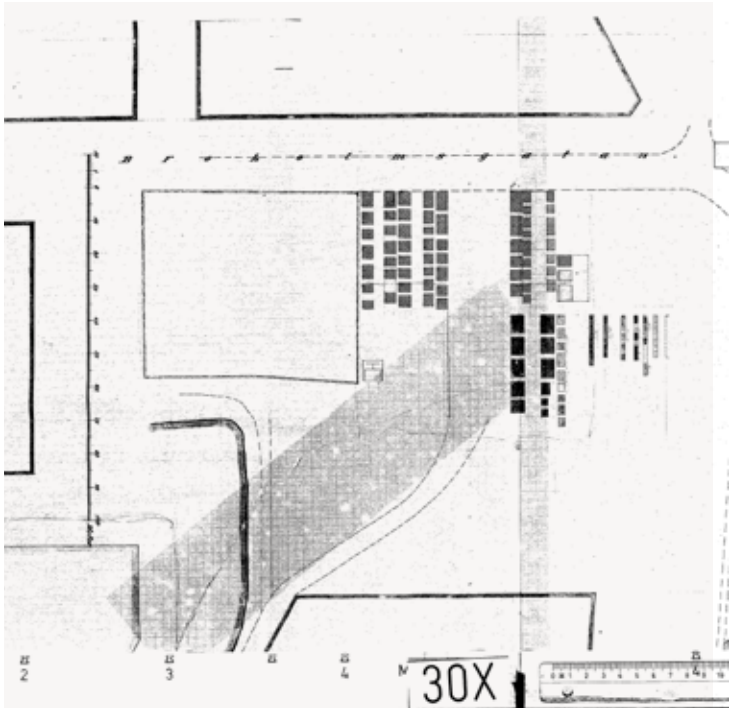
Uusi Suomi 8.5.1961 s. 17

1910-luku

Kiinteiden narinkkakojujen kiveämätön tori



Torikaupan sijoittumista kuvaava piirros havainnollistaa myös torialueen tilallista jakautumista. Eteläisen osan jakaa kahtia itä-länsi suuntainen läpikulkualue. Vasemmassa yläkulmassa näkyy nk. Kovinin huvilatontin haukkaama tila. Puurakennukset tontilta purettiin vuonna 1930. KAO 718, KPOA.



Torikaupan järjestäminen Helsingissä

”Eräs rahatoimikamarin asettama komitea on harkinnut kysymystä Helsingin torikaupan uudestaan järjestämisestä ja antanut sen johdosta mietinnön. Siinä on komitea niiden supistusten lisäksi, jotka kaupungin uusi terveydenhoitojärjestys on tehnyt torikauppaan, esittänyt tätä vähennettäväksi siten, että rihkamatavarain, kankaiden ja ns. lyhyiden tavarain kauppa poistetaan kokonaan toreilta. Tämän kautta vähenisivät myyntipaikat kauppatorilla 460:stä 200:aan ja Rautatientorille jäisivät ainoastaan paikat puu-, savi- ja läkkiastiain myyntiä varten. Suurin osa torikaupasta siirtyisi Hakaniementorille.

Yleisenä periaatteena komitea lausui, että kehitystä olisi ohjattava siihen suuntaan, että avonainen torikauppa, mikäli mahdollista, vähenisi ja elintarpeiden myynti keskittyisi myymälöihin ja kauppahalleihin.”

Helsingin Sanomat 25.9.1920 s. 2

Alla vasemmalla: Itäisten viertotien (Hämeentie) ja Siltasaarenkadun risteys 1908

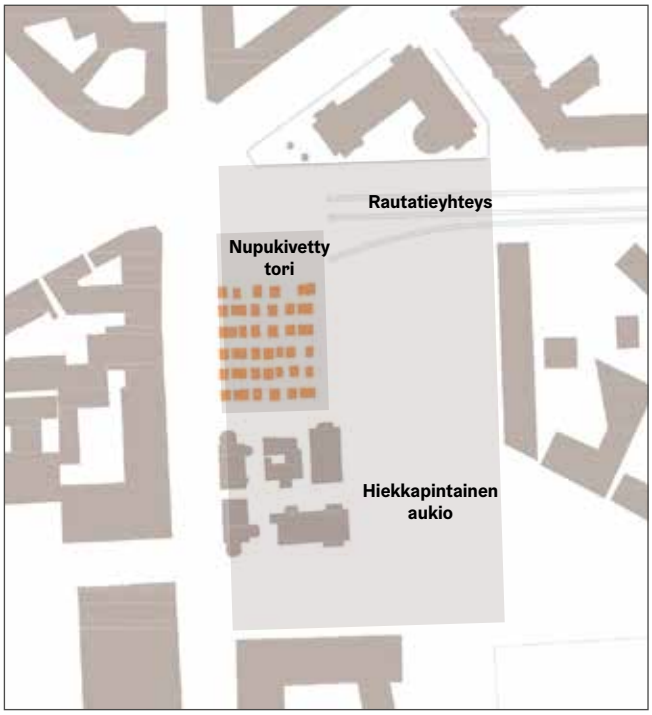
Varhainen Hakaniementori oli jakautunut rautatiekiskojen erottamiin ylä- ja alatoreihin. Signe Branderin valokuvassa näkymä itään. Kauppakojut asettautuivat nykyisen kauppahallin paikalle; toripinta oli pääosin kiveämätön. Kivetyillä osuuksilla oli käytössä kenttä- eli mukulakivi. Myynti tapahtui kiinteistä narinkkakojuista, jokta ylätorin alueella olivat hieman alatorin kojuja pienempiä. Taustalla näkyvät 1900-luvun alussa valmistuneet jugendtyyliset kivitalot muodostavat tänäkin päivänä Hakaniementorin ja kauppahallin koillisen selustan. Vasemmalla raitiotieverkon voimalaitoksen käytössä ollutta tonttia, jolle alkoi 1920-luvun alussa rakentua Arena-talon kortteli. Signe Brander, 1908, HKM.

Alla oikealla: Näkymä Siltasaarenkadulta koilliseen n. 1913

Varhaisen torin kaupankäyntialue ulottui lähes Siltasaarenkadun laitaan saakka. Kaupunki oli jo tässä vaiheessa puuttunut kojujen sijoitteluun, ja etualalla näkyykin kulkuväyläksi ajatateltu levennetty käytävä. Signe Brander, 1908, HKM.

1930-luku

Nupukivetty kauppatori



Ilmakuva 1932

Isä ja lapset syövät jäätelöä Hakaniementorilla.
Väinö Kannisto, 1949, HKM.

Alla vasemmalla: Raidalliset katokset 1940

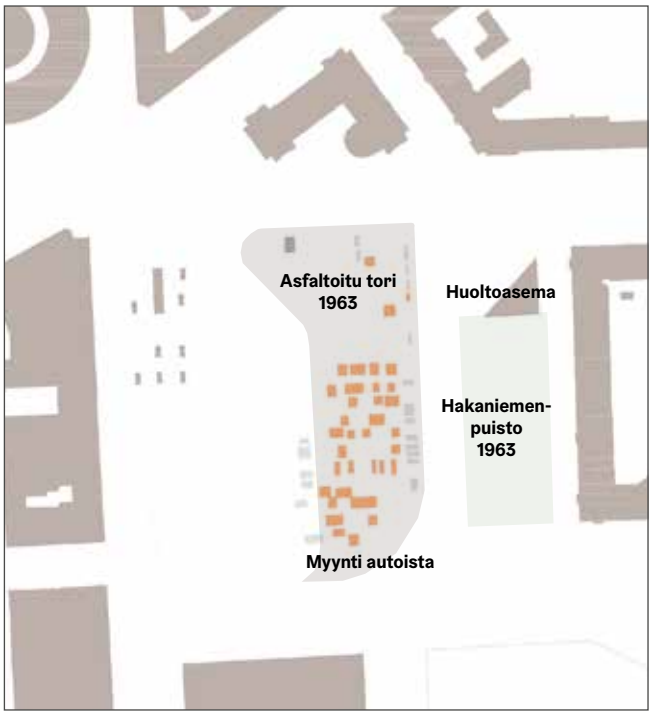
Kiinteiden myyntirakennusten (”narinkkaputkat”) jälkeen olivat torikauppiaiden suosiossa puiset myyntikäryt, joiden suojana olivat raidoitetut, usein sävyltään vaaleat suojakankaat. Myyntiartikkeleiden joukossa olivat jo tuolloin rottinkiset mattopiiskat. Aarne Pietinen, 1940, HKM.

Alla: Kaupankäyntiä 1940-luvulla

Hakaniemen kauppahallin valmistumisen jälkeen ulkotorin myyntialue keskittyi torin luoteisreunaan, johon oltiin toteutettu nupukivetty alue. Kiveyksen rajaamasta kauppa-alueesta muodostui tiivis kaupan keskittymä. Luonteeltaan Hakaniementorista tuli nyt huomattavasti enemmän esimerkiksi Kauppatoria muistuttava kuin aiemmin, jolloin torialue oli kiinteiden kojujen rytmittämä basaari. Aarne Pietinen, 1940-1949, HKM.

1960-luku

Liikenteen saartama asfalttitori



Ilmakuva 1969

Juureskauppaa 1960-luvulla. Niilo Kienanen, 1960-luku, HKM.

Alla vasemmalla: Punaoranssit katokset 1957-

Vuoden 1963 järjestelyiden myötä torikaupan alue siirtyi kohti itää asfaltoidulle kaistaleelle. Myyntipaikkojen rajaukset oli maalattu pintaan valkoisin ruuduin. Torikatosten nykyinen intensiivisen oranssi on vuosien varrella kirkastunut entisestä, punaoranssiin taittavasta sävystä. Käytetty sävy on Hakaniementorillakin todennäköisesti peräisin Kauppatorin torikatoksia koskeneesta säädöksestä, joka tehtiin 26.11.1957. Torimyyntipöytien katoskankaan punaoranssin sävyn tuli vastata Kaupungintalon silloisten ikkunamarkiisien väriä.[145] Kuva vasemmalla: Sky-Foto Möller 1973, HKM.

Alla: Kaupankäyntiä asfaltoidulla torilla 1972

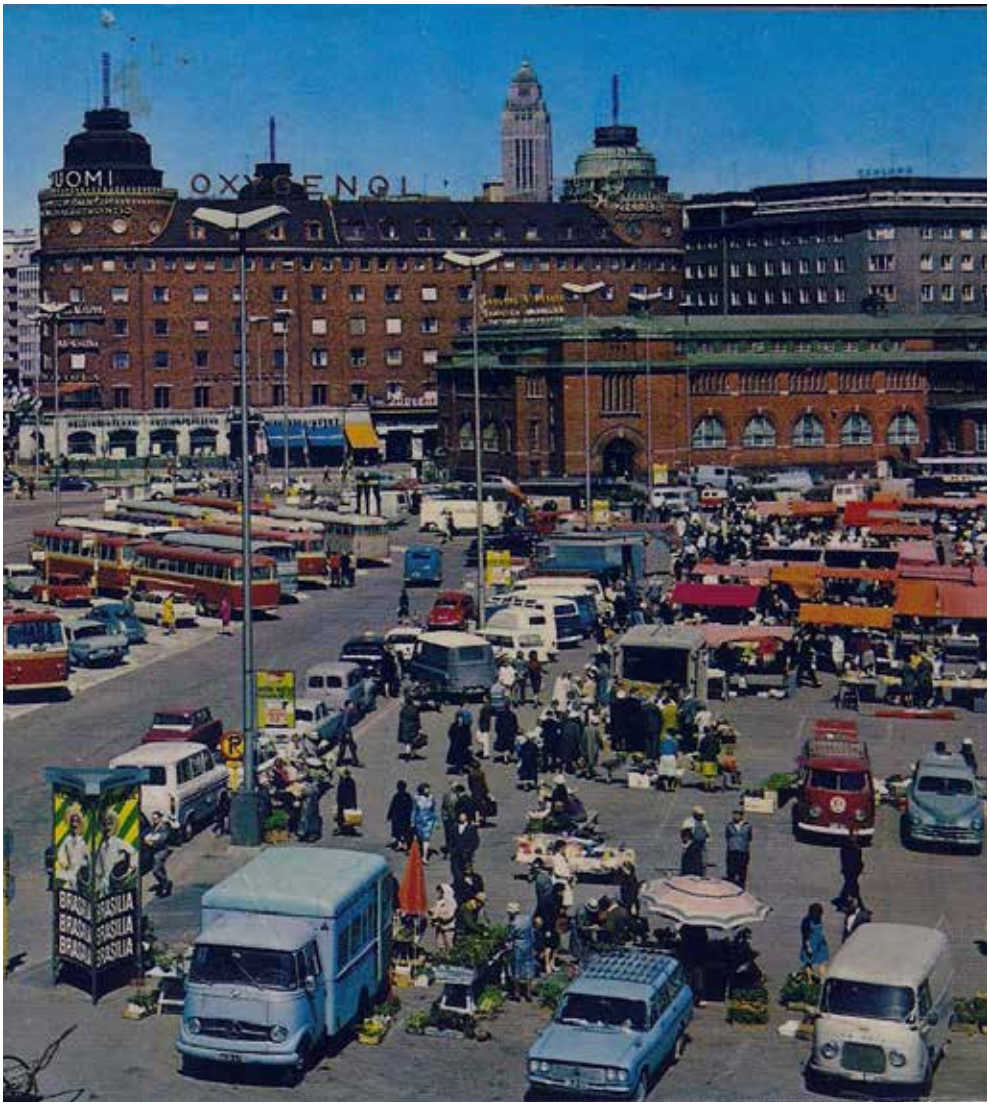
Vuoden 1963 järjestelyiden myötä alkoi myös vakiintua myyntiautojen sijoittuminen torin etelälaidalle. Kauppiaat pitivät tasaista toripintaa käytännöllisenä, joskin liikennejärjestelyiden myötä kauppa-alueen saavutettavuus oli olennaisesti heikentynyt. Tuntematon, n. 1972, Postikortti.

Hakaniemen torin kojut pomppivat tuulessa

Ei niin hyvää, ettei jotakin huonoa, sanovat Hakaniemen uudistetun torin kauppiaat. Tuulisilla ilmoilla näet heidän kojunsa kangaskatot ovat kuin leijoja tai purjeita, joihin tuulenpuuskat ottavat. Kevytrakenteiset kojut ovat vaarassa pompata ilmaan tai ainakin kaatua, kuten on jo tapahtunut. Kauppiaat ovat joutuneet kantamaan katukiviä tai muita painoja pitääkseen kojunsa paikoillaan. Hätätilassa on kauppiaan itsensä ollut istuttava painolastiksi puhureiden yrittäessä repiä kojuja mukaansa. Tästä aiheutuu torikauppiaille ja toria käyttävälle yleisölle harmia ja suoranaista vahinkoakin.

Hakaniemen torikauppiaat odottavat, että kojujen sijoituspalkoille kiinnitettäisiin jonkinlaiset koukut tai renkaat kojujen sitomista varten. Raskaiden ja hankallen painojen kuljettaminen on tukalaa, mikä on kuitenkin välttämätöntä toistuvien tuulisten päivien vuoksi. Kauppiaiden mielestä esim. pienet reiällä varustetut tapit, jotka ehkä vain tuuman verran kohoaisivat asfaltin pinnasta, eivät vaikeuttaisi torin puhdistamista. Tai olisiko kenties mahdollista saada asfalttiin kokonaan upotettavat pidikkeet.

Uusi Suomi 7.10.1963 s. 17

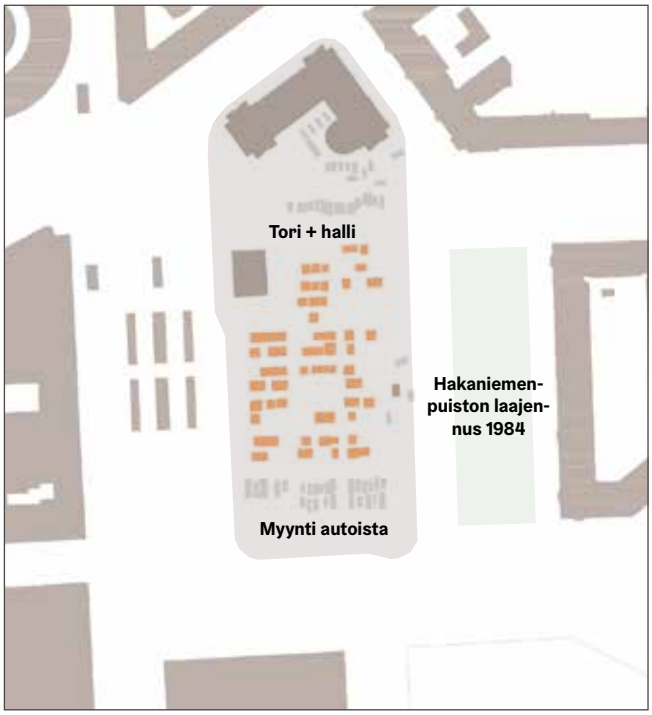


Torikaupan tarjontaa 1970-luvulla, harjoja, koreja ja pölyhuiskia. Mauri Helenius, 1976, MV.

SALONEN

1980-2000-luku

Historiatietoinen virkistystori



Ilmakuva 1988

Vasemmalla: Tori tv-sarjassa 2020

Hakaniementori esiintyy Ylen 2020-luvun nuorisokomediassa *Aikuiset* eläkeikää lähestyvien yhteisöllisenä kohtaamispaikkana, jossa tapaamisia taustoittaa tunnelmaa luova, soinnillisesti haparoiva hanurimusiikki. Tori edustaa sarjassa vanhan kansan turvasatamaa – paikkaa, jonne pääsee pakoon nuorisokieltä ja ATK-ongelmia. Kuvakaappaus ohjelmasta.

Alla vasemmalla: Punaoranssit katokset

Vuoden 1979 uusien järjestelyiden myötä torikaupalle varattiin aiempaa suurempi alue ja kaupankäynti tuotiin lähemmäs Siltasaarenkadun reunustaa. 1960-luvun katoskankaisiin nähden värisävyt ovat muuttuneet kirkkaammiksi, mikä osaltaan johtuu materiaalin vaihtumisesta keinokuitutekstiileihin. Kuva vasemmalla: Arja Vesterholm, 2015, HKM.

Alla: Torikahvila vuonna 2020.

Hakaniemen torille vakiintuneet oranssit telttakatokset luovat aurinkoisina päivinä sisälleen intensiivisen tunnelman. Toripinta oli vahvasti läsnä kokemuksessa etenkin poikkeusvuonna 2020, jolloin koronaepidemian myötä asetettujen kokoontumisrajoitusten vuoksi oli istumapaikkojenkin tarjonta rajoitettua. Sakari Kiuru, 2020, HKM.

Torin luoteiskulma vähäisessä, talvisessa valossa tammikuussa 2021. Länsireunan tummanpuhuva julkisivu on suuren osan ajasta varjossa, pohjoisreunan tiilenpunaiset julkisivut taas yleensä valossa.

Julkisivujen sukkessio - materiaali, ikä ja väri

Hakaniemen torikadun julkisivu 1900-luvun alussa.
Signe Brander, 1908. HKM.

1908

Hakaniemen halli ja Hakaniemen torikadun julkisivu vuosisadan puolivälissä. Pietinen, 1940. MV

1957

Hakaniemen torikadun värimaailmaa 2020

2020

Torijulkisivujen sukkessio

Hakaniemessä kaupunkirakenteen kehityksen sukkessio näkyy toriaukiota kehystävissä julkisivuissa kiinnostavalla tavalla. Kaupungin kasvaessa ja tiivistyessä pienet rakennukset ovat korvautuneet suuremmilla, keveät rakennelmat pysyvillä rakenteilla, puiset muuratuilla ja muuratut rakennukset lopulta betonirunkoisilla rakennuksilla. Puiset rakennukset ovat torialueelta kaikonneet tyystin ja vanhimmat rakennukset edustavat muurattuja kivitaloja. Tänä päivänä Hakaniemen toriaukiota kehystää räystäskorkeudeltaan jokseenkin yhtenäinen julkisivusto. Räystäslinjan alle mahtuu rakennusvuosikymmenestä riippuen 5, 6 tai jopa 8 kerrosta - mitä nuorempi rakennus, sen useampia kerroksia. Julkisivujen arkkitehtuurin monista muuttujista tämä tehokkaammasta tilankäytöstä juontava kerroskorkeuden vähittäinen madaltuminen vaikuttaa luonnollisesti myös ikkunoiden kokoon, julkisivusommitelman ”raekokoon” ja koettuun mittakaavaan.

Hakaniemen nykyinen rakennuskanta on muodostunut karkeasti kolmessa vaiheessa.

1. Pohjoinen reuna 1900-luvun alkupuolella

2. Itäinen reuna toisen maailmansodan kynnyksellä 1938-40

3. Läntinen ja eteläinen reuna vuosien 1958-65 välissä

Lisäksi tulee mainita kaksi erityistä, maamerkin kaltaista kulmarakennusta: Elannon talo lounaisnurkassa valmistui 1914 ja Ympyrätalo luoteisnurkkaan torin nuorimpana rakennuksena 1968. Näitä kahta rakennusta lukuunottamatta julkisivurintamat muodostavat ajallisesti ehjiä kokonaisuuksia ja toisistaan selkeästi erottuvia pintoja niin materialipalettiensa kuin muotokielensäkin puolesta.

Hakaniemen torikadun ja Sörnäisten rantatien kulma Helenius, 1976. MV

1a. Rapatut koristeelliset julkisivut

Hakaniemen torikatu 2 (1906) ja 4 (1908)

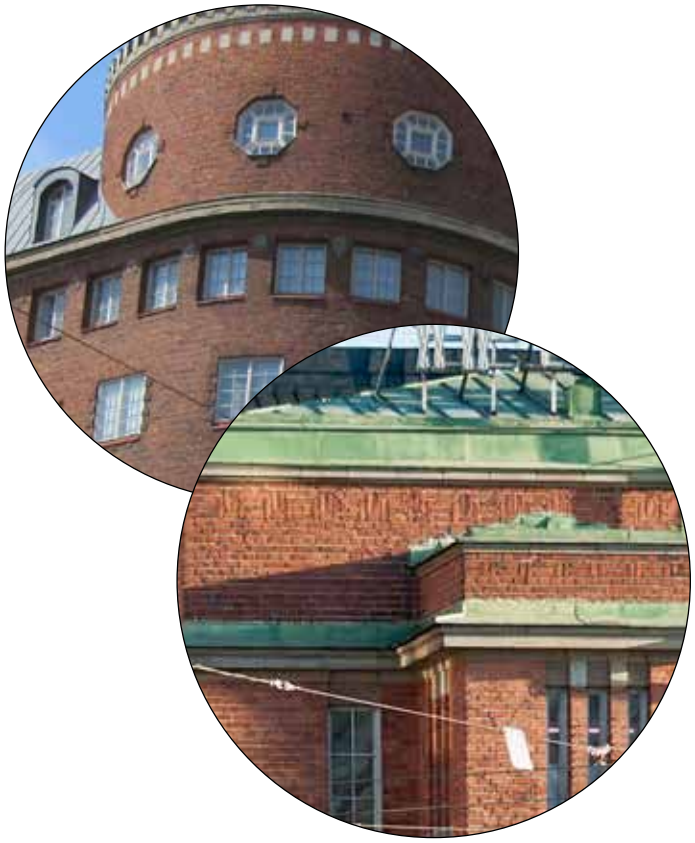
Vanhimmat säilyneet rakennukset ovat 1900-luvun alun 5-kerroksisia, tiilimuurattuja, rapattuja kaupunkikerrostaloja, joita on säilynyt koillisnurkalla, hallirakennuksen takana kaksi.

Rakennukset ovat kansallisromanttisen ajanjakson tuotteita, koristeaiheiltaan suhteellisen raskaita ja pinnaltaan karkeita, materiaalisia. Rapattuina ja kalkattuina rakennuksina ne esiintyvät eri aikakausina hyvinkin vaihtelevissa väreissä, välillä vastakalkattuina, välillä pinnaltaan pahasti rapistuneina. Rakennusten tämänhetkinen väritys on varsin luonteva, mutta Branderin 1908 kuva paljastaa, että Hakaniemen torikatu 2:n nykyinen värijäsentely ei vastaa alkuperäistä, vaan sävykkään pinnan välissä on alunperin ollut myös vaaleampia ja hyvin vaaleita kenttiä. Värikuva vuodelta 1957 paljastaa Hakaniementorikatu 4 varsin likaantuneen julkisivupinnan, joka vuonna 1976 on edelleen vailla huoltomaalausta. Rapatut rakennukset edellyttävät huoltokalkkausta, minkä ansiosta kaupunkikuvassamme on ajallisia, muuttuvia värikerrostumia, jotka kertovat mieltymyksistä ja valinnoista.

Arena-talo. A.Pietinen OY, 1937. HKM

Hakaniemen halli. Nurmi, 2014. HKM

Hakaniementorin itälaitaa 1950-luvulla.
Tuntematon, 1957. HKM



1b. Puhtaaksimuuratut tiilitalot

Hakaniemen halli, Arena-talo ja Siltalan talo (Elanto)

Seuraavan ikäkerrostuman muodostavat puhtaaksimuuratut rakennukset: Hakaniemen halli (1914) ja Arena-talo (1923). Samaan kategoriaan voidaan vielä laskea nk. Siltalan talo, sittemmin Elannon tavaratalona tunnettu Siltasaarenkatu 8, joka myös saatiin käyttöön vuonna 1914.

Puhtaaksimuuratuissa punatiilisissä julkisivuissa rakennusmiehen mittakaava ja työn jälki ovat konkreettisesti pinnassa läsnä. Vuonna 1914 käyttöön otettu punatiilinen kauppahalli asettuu katuvarsien rakennusten syliin. Ympäristössään matala tiilinen rakennus esiintyy sympaattisena ja helposti lähestyttävänä. Samana vuonna valmistunut Siltalan talo (Elanto) on arkkitehtuuriltaan jokseenkin vastakkainen - pystysuuntainen, läpi julkisivun kulkeva pilasteriaihe korostaa rakennuksen korkeutta. Hiukan tummemmasta tiilestä muurattu Arena-talo edustaa arkkitehtuuriltaan murrosvaihetta. Muodonanto on kokonaisvaltaisempaa ja vähemmän koristeellista. Rakennushahmo on erityinen ja lihaksikas. Arena-talon ruutuikkunat uusittiin jossain vaiheessa energiatehokkaiksi ja helppohoitoisiksi yksiruutuisiksi, mutta nyttemmin ikkunat on uusittu jälleen alkuperäisen ruutujaon mukaisiksi.

2. Sotavuosien yksinkertaiset julkisivut

Viherniemenkatu 1-9 (1938-1940)

Torin itälaidan muodostaa ryhdikäs ja niukkailmeinen, 7-kerroksisten asuinrakennusten rivi 1930- ja 40-lukujen taitteesta. Nämä vaalein, lempein sävyin maalatut selkeät julkisivut ovat iltapäivän valoa heijastava pinta ja siten merkittävä tekijä torin tunnelmassa. 1950-luvun valokuvien perusteella voi epäillä, että nykyiset lämpimät sävyt ovat todennäköisesti maukkaampia kuin pula-aikaan toteutetut kurinalaiset sävyt.

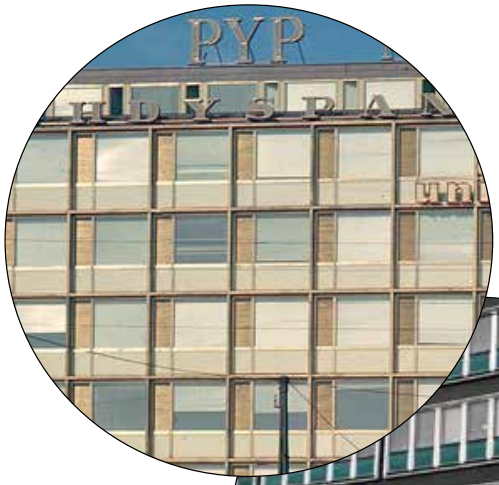
Hakaniementorin itälaitaa 2020

2020

Torin länsilaidan moderni julkisivu 2020 **2020**

Metallitalo Hakaniementorin etelälaidalla 2020 **2020**

Siltasaarenkadun julkisivua ja vastavalmistunut Ypyrätalo 1960-luvun lopulla. Möller/SKY-FOTO, 1966. HKM. **1966**



3. Moderni liikerakentaminen

Rasterijulkisivut lasia, kiveä ja metalleja:

Siltasaarenkatu 12 (1958)
Siltasaarenkatu 14 (1959)
Siltasaarenkatu 16 (1960)

Torin läntisen laidan kolme suurta liiketaloa on valmistunut välillä 1958 - 1960 ja niiden julkisivut edustavat oman aikansa tinkimätöntä rationaalisuutta, mistä ratkaisusta käytettiin nimeä grillifasadi tai kaihdinfasadi tai rasterijulkisivu. Matalan kerroskorkeuden puitteissa rakennuksissa on peräti 8 kerrosta. Vuosikymmenien saatossa nämä ruutujulkisivut ovat muuttuneet varsin tummiksi verrattuna vastavalmistuneesta rakennuksesta otettuun kuvaan. Oletettavasti metallit ovat patinoituneet ja myöhemmin likaantuneet.

Nauhajulkisivut: lasia ja metallia:

Metallityöväentalo (1965)
Ympyrätalo (1968)

Muutamaa vuotta myöhemmin torin eri päihin valmistui kaksi hyvin erilaista rakennusta: jäykän kulmikas vaaleana loistava laaatikko eteläpäähän ja synkeän tummana hapettuva kuparipintainen lieriö pohjoispäähän. Niitä yhdistää yksitotisena toistuva julkisivurytmi ja puhtaan geometrinen lähtökohta. Molemmissa on alimpiin kerroksiin suunniteltuja liiketiloja, joiden vetovoima on kautta aikojen ollut huonohko. Metallityöväentalon julkisivun ikuisesti varjoinen pinta esiintyy useissa kuvissa hyvin tummana, Ympyrätalo taas kylpee usein vahvassa suorassa auringossa paljastaen metallisen olemuksensa.

Nuorimpana, tosin väliaikaisena, kerrostumana on torialueella sijaitseva, 2017 rakennettu, pystysälepintainen lasipaviljonki.

”Ikkunastani on laaja näköala etelään, yli kaupungin kattojen. Oli ennen hauska seistä iltaisin sen ääressä katsella aseman kelloa, kirkkaasti loistavaa hotelli Tornia. Suomenlinnan majakan välkähtelyä, neonvalojen punaisia ja sinisiä kiemuroita sekä asuintalojen ikkunarivien tuhansia lämpöä ja kodikkuutta uhoavia valopisteitä. Ja kun tätä kylliksi katseltuaan kävi vuoteeseen, sai usein vielä unta odotellessaan seurailla kuun kultaisen lampun liukumista ikkunan ohi.

Tämän syksyn illat ja yöt ovat olleet toisenlaiset. Kaupunki on edessä mustana möhkäleenä, josta ei erota yhtään yksityiskohtaa. Kuukin on pysynyt piilossa, niin elokuussa kuin ollaankin. Kotiin tultuaan vetää pimennysverhon ikkunan eteen mielellään, kun ulkona ei ole mitään katselemista.”

Henrikki, Suomen Sosialidemokraatti 28.8.1941

Talviyön valoloistoa Hakaniemessä. Kuvassa vasemmalla Hakaniementorin ympäristö valomainoksineen.
Foto Roos, 1967, HKM.

Mainoslaitteiden Hakaniemi

Kultakirjaimista reklaamituliin

Sirkuksen mainosjulisteita. Signe Brander, 1906, HKM.

1906

Liiketunnuksia Siltasaarenkadulla 1920-luvulla. Olof Sundström, 1928, HKM.

1928

Koristeellinen kioski ja mainospylväs 1900-luvun alussa. Signe Brander, 1923, HKM.

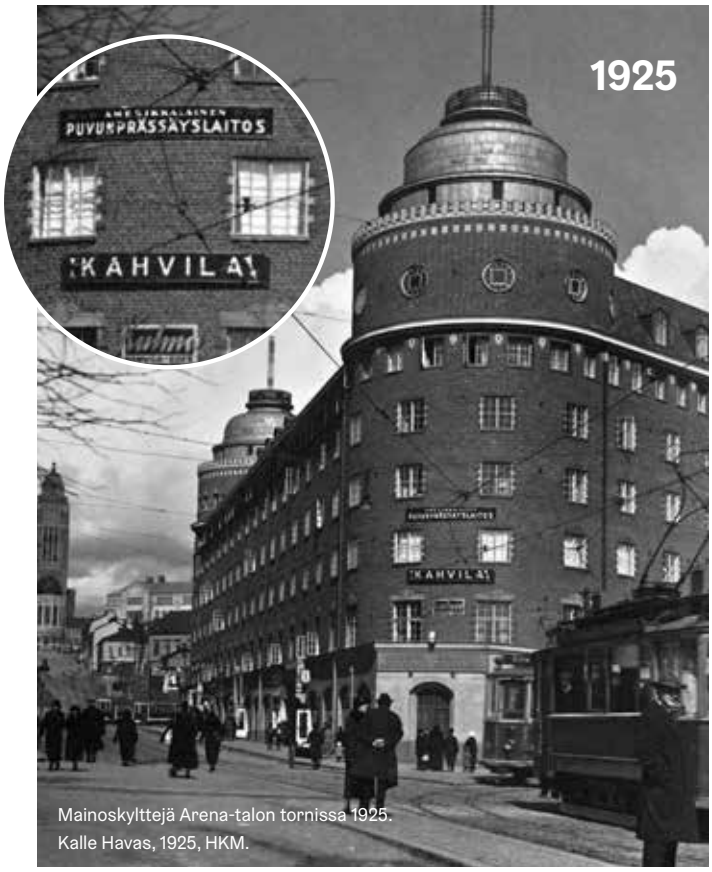
1913

Helsingin Tupakkatehtaan mainos Siltasaarenkatu 4:n seinällä, Ivan Timiriasew, 1920-29, HKM.

1920-29

Seinäpintaan maalattuja liiketunnuksia. Siltasaarenkatu 8-10, Elannon tavaratalo. Eric Sundström, 1914, HKM.

1914



Mainoskyllttejä Arena-talon tornissa 1925. Kalle Havas, 1925, HKM.

Klubi piristää, neonvalomainos Arena-talon tornissa. A. Pietinen 1930, HKM.

Koteloitu Suomi-salama valomainos Arena-talon tornissa. Kari Hakli, 1973, HKM.

Varhaiset mainoslaitteet

Hakaniemenseudun kaupallisten kasvojen ilme alkoi muotoutua jo 1800-luvun puolella. Siltasaaressa toiminut sirkus kiinnitti mainosjulisteitaan vilkasliikenteisen kadunvarren lauta-aitaan, peltiset, vaaleapohjaiset kyltit kertoivat kauppaliikkeistä. Suomen ensimmäiset ulkomainokset ja julisteet olivatkin juuri konsertti- sirkus ja teatteriaiheisia.[146] Vilkkaan viertotien vaikutuksesta kaupalliseksi keskittymäksi muotoutunut Hakaniemen alue alkoi pukeutua mainoslaitteisiin. Kivitalojen noustua ilmestyivät näyteikkunoiden yläpuolelle seinäpintaan maalatut liiketunnukset, ja sittemmin 1920-luvulla yleistyivät erilliset, usein tummapohjaisiin kehyksiin mahdutetut kultakirjaimet. Kivitalojen paljaat palomuurit hyödynnettiin mainontaan. Hakaniementorilla ollut koristeellinen mainospylväs on tallentunut Signe Branderin 1900-luvun alun valokuviin. Mainonta ammattimaistui sotien jälkeen. Vuonna 1946 perustettiin Oy Suomen Ulkomainonta, jonka toimesta pystytettiin ympäri kaupunkia 11 pyöreätä mainospilaria.

Neonvalot

Neonkaasutäytteiset valomainoskirjaimet ilmestyivät kaupunkikuvaan 1930-luvulla. Sitä ennen mainoskirjaimia oli valaistu hehkulampuin. Värisävyjä näihin sota-ajan väliaikaisesti sammuttamiin mainoksiin voitiin lasiputkeen lisättävän väripulverin avulla luoda yli sata; ainoastaan ruskea sävy ei onnistunut.[147] Mainoskirjasimia suunnittelivat arkkitehdit, taiteilijat, piirtäjät ja mainosgraafikot. Varhaisemmille, ennen 1970-lukua toteutetuille valomainoksille oli tyypillistä kontrastia luova, kahden keskenään erilaisen kirjasintyypin yhdisteleminen.[148] 1950-luvulla torin laitaan ilmestyi mittasuhteiltaan valtava puupintainen mainospylväs. Hakaniemen hallin katolle valomainos asennettiin puolestaan vuonna 1957.[149] Mainoskirjasimet olivat elimellinen osa 1950-luvun toimistotaloarkkitehtuuria, ja niillä oli tasapainottava vaikutus toisteisten rasterijulkisivujen ilmeelle. Arkkitehti Martti Välikankaan suunnittelma Työväen Säästöpankin rakennus (Siltasaarenkatu 12) on tästä oiva esimerkki:

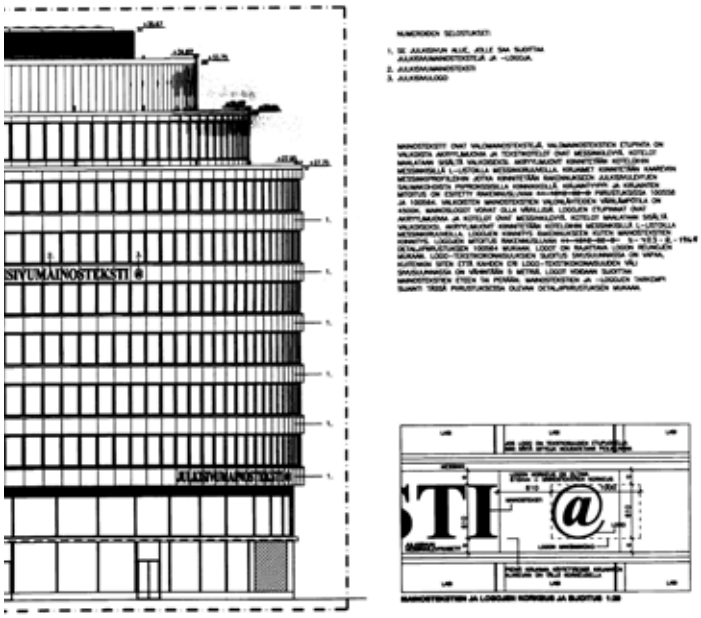
> *”Arkkitehti Välikangas on ympäröinyt ikkunat alumiinipeiltisellä kuorella, joka työntyy 15 cm seinäpinnan ulkopuolelle. Näiden kehikkojen väliin jää talon varsinainen julkisivupinta kapeina, mustina graniittinauhoina. Siihen muodostuu hyvää, suojattua mainospintaa, jossa sähköjohdot ja neonvalojen kiinnitykset ovat ylä- ja alapuolella olevan alumiinikuoren alla. Kun mainostekstit näin jäävät pieneen syvennykseen ikkunanauhojen väliin, voidaan niiden muotoilussa sallia melkoisen suurta vapautta ilman että ne häiritsisivät toisiaan tai julkisivun kokonaisvaikutusta. Neonvalotekseteillä onkin tässä tapauksessa suorastaan positiivinen vaikutus. Pelkän kirkkaan alumiinin ja mustan (sangen korkealuokkaisen) hiotun graniitin yhteisvaikutus olisikin miltei liian kova. Se, että ikkunoiden alumiinikehysten sisäpuolelle jäävä osa rintamuuria on vihreäksi maalattua peltiä, muodostaakin vielä yhden tekijän, joka toimii tasapainottavana osana graniitin ja alumiinin kovassa vastakohtaisuudessa.”*

Heikki Tarkka, Suomen Sosialidemokraatti 1.2.1959 s. 10

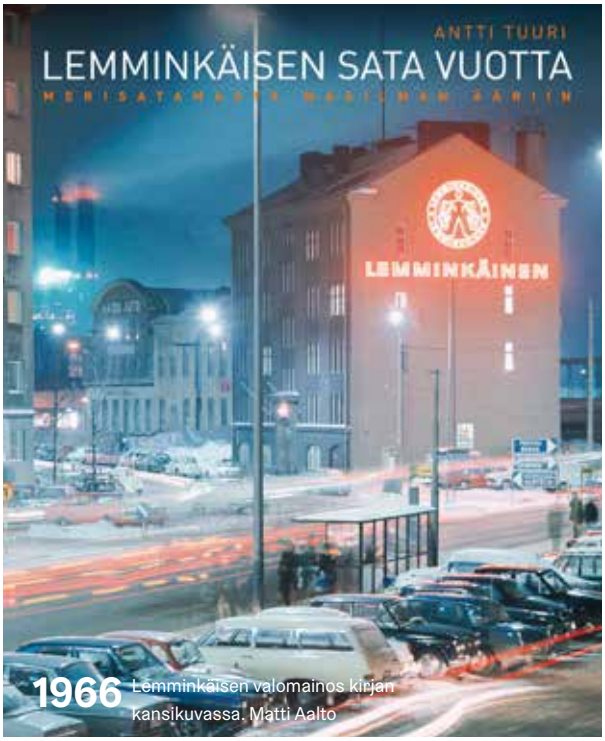
1961 Siltasaarenkadun julkisivu pintaneonvaloineen
Eino Heinonen, 1961, HKM.

1971 Viherniemenkadun koteloituja valomainoksia.
Simo Rista, 1971, HKM.

1971 Pankkien koteloituja valomainoksia Siltasaarenkadulla. Simo Rista, 1971, HKM.



Ympyrätalon valomainokset, RVA.



1966 Lemminkäisen valomainos kirjan kansikuvassa. Matti Aalto

1960 Alusvaatemainos mainostolpassa. Rauno Lumijärvi, Albumit auki.

”Suuret valokyltit ovat leimanneet Hakaniemen toria ja tehneet siitä ammattiyhdistysliikeen torin, sanoo erikoistutkija Tapio Bergholm SAK:sta. Aukio oli aiemmin ammattiliittojen ympäröimä, kun torin itälaidalla vielä piti majaa Rakennusliitto. Joukon jatkona oli takavuosina myös Suomen Työväen Säästöpankki.”

YLE Uutiset 7.3.2018

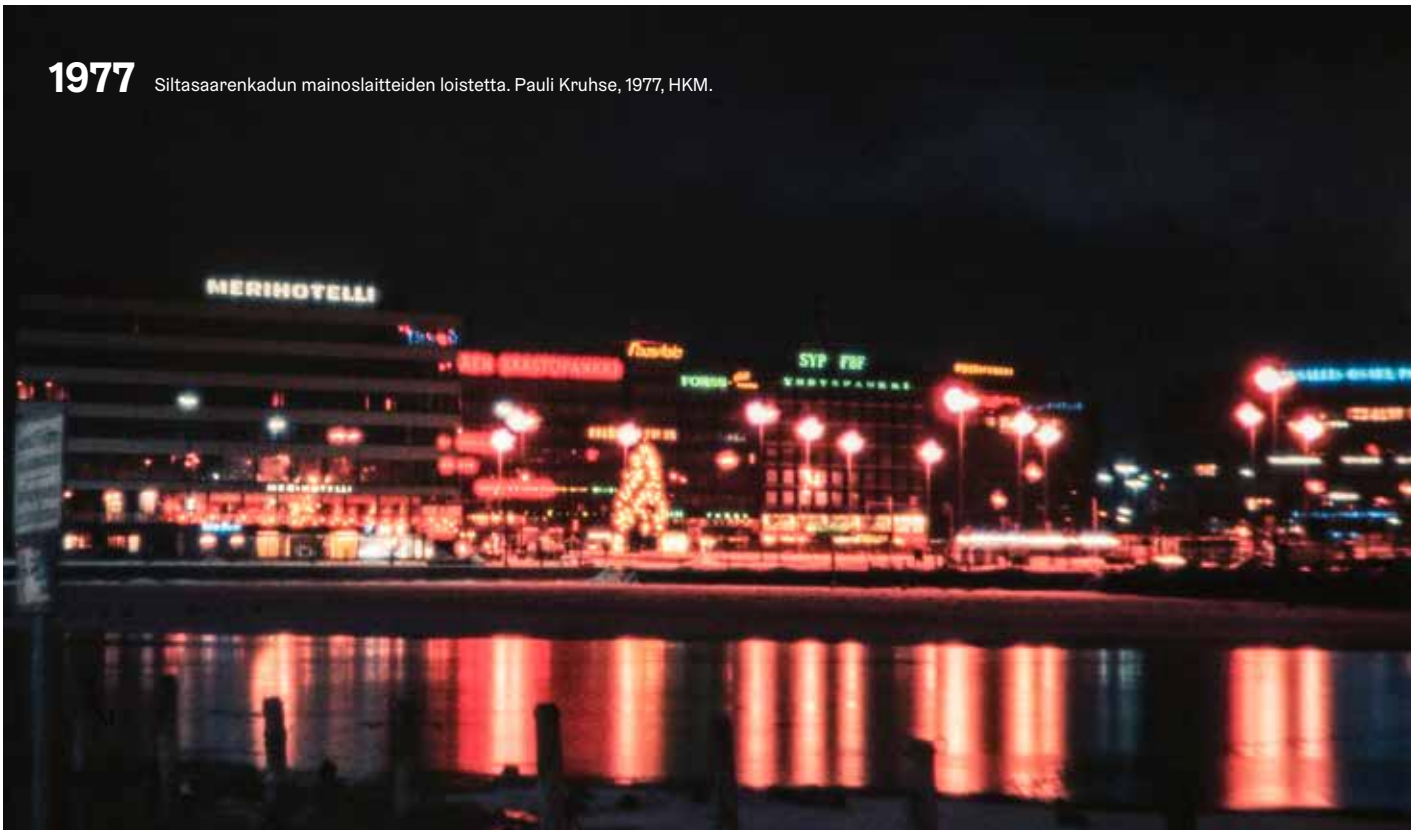
Käännekohta valomainosten ulkoisessa olemuksessa ajoittuu 1970-luvun alkuun. Kun Osuuskassoista tuli Osuuspankkeja vuonna 1970, neonputket kätkettiin koteloon. Kehitystä olivat edeltäneet arkkitehtien kannanotot, joiden mukaan kaupunki ei saisi näyttää tivolilta. Helsingissä oli tehty jopa valtuustoaloite, jonka mukaan kaikkien keskustan valomainosten pitäisi olla valkoisia.[150] Kapitalistisina pidettyjä pintaneonvaloja alettiin riisua rakennusten julkisivuilta vuosikymmenen kuluessa, ja ne vaihtuivat usein helpommin sääsuojattaviin koteloituihin mainoksiin. Neonmainosten vastainen aalto oli lähtenyt liikkeelle Yhdysvalloista Vietnamin sodan jälkitunnelmissa. Muutos oli kytköksissä myös arkkitehtuurin yleiseen rationalisoitumiseen, jossa pyrittiin kohti geometristä järjestystä. Myös kirjasimet saivat konstruktivistisen tyylin, variaatiota tekstityypeissä oli aiempaa vähemmän.

Hakaniemen kaupallisessa ilmeessä kehitys näkyi vuonna 1968 valmistuneen Ympyrätalon julkisivussa, jonka mainoslaitteille määriteltiin yhtenäinen, koteloituihin valkoisiin kirjaimiin perustunut ulkonäkö. Yhtenäisen kirjasintyypin ohella tuli kirjaimet varustaa arvokkuutta luovalla messinkisellä reunalla.[151] Yhtälailla koteloitujen valokirjainten hehkuun perustui vuonna 1965 valmistuneen Metallitalon öinen fasadi. Määräykset yleistyivät, ja ne johtivat mm. mainosten rakennuskohtaisesti määriteltyihin kirjasintyyppeihin ja väreihin. 1990-luvulla Hakaniemen perinteikkäästä luonteesta muistuttivat ammattiliittojen valokirjaimet, Työväen Säästöpankin katolla pyöri McDonald’sin mainos. Torin takana Viherniemenkadun kattomainoksista erottui Pepsi. SAK:n ja Metalliliiton valomainokset katosivat Metallitalon katolta 2018.

LED-teknologian myötä kaupunkikuvasta on katoamassa myös eräs huumorin alalaji, sammuneiden tai ilkivaltaisesti rikottujen valokirjainten tuottamat tahattomat uusmerkitykset. Edellä mainitun ongelman riivaamana vaihtoi Sörnäisissä taannoin toiminut *Sähkö-Paganus* nimensä muotoon *Sähkö Pagalux*. Samankaltaisella teknisellä haasteella saattoi olla myötävaikutuksensa myös Työväen Säästöpankin pääkonttoria 1960-luvun alussa koristaneen kauniisti muotoillun *Paasitalo*-mainostekstin katoamiselle.

”Perjantaina iltapäivällä kamreeri Aalto soitti hädissään Paasitalosta. P-kirjain oli sammunut. Se piti korjata aivan heti, ylitöinä.”

Markku Lindström, HS 16.11.1998



1977 Siltasaarenkadun mainoslaitteiden loistetta. Pauli Kruhse, 1977, HKM.

1960 Arena-talon mainoskyltteja. Börje O. Löfman, Albumit auki.

2015 Hakaniemen kauppahallin mainoskyltti hallin katolla. HS.

2015 2018 poistettu metallityöväen liiton valomainos. Tuntematon, 1982, TA.

Kienanen, 1950, HKM.

Eeva Rista, 1970, HKM.

1950-luku, TA.

Kari Hakli, 1973, HKM.

Simo Rista, 1970, HKM.

Miltä talo näyttää 'iltapuvussaan'

riippuu suuresti valomainoksista. Käyttäkää tyylikkäitä NEON-valomainoksia — ne valmistetaan parhaista aineista ja niistä annetaan takaus. Eri laatuja ja värejä, ensiluokkainen työ.

Tiedustelkaa!

Tilman

Helsinki, Mikonk. 5. - Neon-osasto. - Puh. 20 781.

Hakaniemen ympäristölle leimallinen valomaisema on mainoslaitteiden ohella muodostunut joukkoliikenteen opasteista. Erityisesti metron avautumisen jälkeen on sisäänkäyntien yhteydessä käytetty oranssi hehkunut Hakaniemessä kilvan kaupallisten opasteiden kanssa. Opasteet suunniteltiin mahdollisimman helppolukuisiksi. Helsingin ja New Yorkin metroja yhdistää opasteissa käytetty Helvetica-fontti, joka kehitettiin alkujaan neutraaliksi, selkeäksi ja monikäyttöiseksi kirjasintyypiksi.[152]

”Teknillinen työ suurta valomainosta varten on niin monimutkaista, että sitä voi nimittää suorastaan tieteelliseksi. Eräässä tapauksessa oli lampuin ja neonvaloin näytettävä, kuinka jättiläiskokoiset pähkinät taukoamat tomassa virrassa valuva! suureen maljaan, tavallisen autobussin kokoiseen. Ennenkuin päästiin alkuunkaan, insinöörien oli ratkaistava kysymys, kuinka pähkinät yleensä siirtyvät pussista maljaan, pyörivätkö ne vai liukuvatko ne? Jotta asiasta päästäisiin selville, kaadettiin pussista maljaan pähkinöitä ja muuan näppärä valokuvaaja otti siilä filmin.”

Seura 13.10.1943

Jouluvalot loistavat kilpaa mainoslaitteiden kanssa talvisessa Hakaniemessä. Tuntematon, 1957, SLSF.

Halkopinoja Hakaniementorilla 1940-luvulla.
Pekka Kyytinen, 1949, MV.

Valaistus, kalusteet ja varusteet

1909 Kaasulyhty Sörnäisten rantatiellä

Hakaniementorille asennettiin vuonna 1911 2 kpl yksiliekkisiä auerlamppuja. Ilmeisesti samankaltaisia valaisimia käytettiin myös Siltasaarenkadulla. Signe Brander, 1909, HKM.

1907 Siltasaarenkadun katukalusteita

Kaasulyhty, raitiovaunulinjaston virroitinpylväs ja myyntikärry. Signe Brander, 1907, HKM.

1800-luku Varhaisen torin huoltoasematoimintaa...

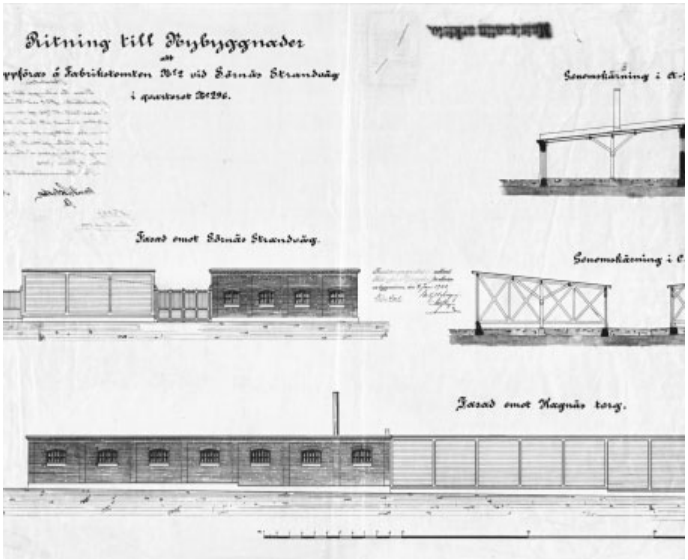
Hevosten syöttökaukalo, valaisinpylväs ja mukulakivettyä katupintaa 1800-luvun lopussa. HKM

... 1930-luvun huoltoasema

Autoistuminen alkoi näykä torilla 1930-luvulla, jolloin torin laitaan avattiin huoltoasema. Tuntematon, 1930, HKM.

Varastomakasiini 1902-1954

Hakaniementoria reunusti 1950-saakka tiilinen varastomakasiini. Etualalla Hakaniemenrannan rantamuuria. Vasemmalla taustalla nykyisinkin olemassa oleva Asunto Oy Ahtolan jugendrakennus. Signe Brander, 1908, HKM.



Varastomakasiinin julkisivupiirustukset, 1902, HKA.

1912 Varhainen mukavuuslaitos

Kuvattu torialueelta luoteeseen. Vasemmalla varhainen valurautainen mukavuuslaitos. Etualalla hevosten syöttökaukalo sekä Kovinin puutalokorttelia, taustalla Metallitalon paikalla sijainnut kivitalo. Signe Brander, 1912, HKM.

1950-luku Puhelinkioski ja pyöreä lankarullakioski

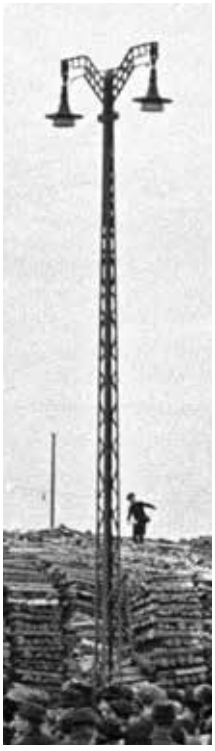
Kaupunginarkkitehti Gunnar Taucherin suunnittelema ns. "lankarullakioski". Kioskin ensimmäiset luonnokset ovat vuodelta 1928, ja se edustaa Helsingin ensimmäisiä funktionalistisia rakennuksia. Muoto oli rationaalinen, materiaali kestävää betonia eikä helposti irtoavia koristeosia käytetty. 1950-1953, Aarne Pietinen, HKM.

1940-luku Mainospylväs ja kioskeja

Taustalla pyöreä mainospylväs niin ikään 1940-luvulta. Ulkomainos Oy oli vuonna 1946 saanut luvan pystyttää Helsinkiin 35 pyöreätä mainospilaria. Luvalle ehtona oli, että mainokset olivat siistejä. Postikortti, n. 1946, HKM.

1912 Valaisinpylväs Siltasaarenkadun ja Säästöpankinrannan risteyksessä

Etualalla kaasulyhty ja sittemmin poistettu ja uudelleen istutettu puurivi.Oikealla näkyvä nk. Apteekin talo oli Julius Tallbergin rakennuttama kaksikerroksinen kivirakennus. Sen tilalle rakennutti Postisäästöpankki vuonna 1960 uuden liiketalonsa. Signe Brander, 1912, HKM.



1910-luku
Valaisinmasto

1910-luvun kaksipäätteinen valaisinmasto. Väinö Kannisto, 1946, HKM.

1931 Liikennekorokkeet

Varhaiset raitiovaunupysäkit olivat kapeita liikennekorokkeita. Suojateitä ei vielä tässä vaiheessa merkitty. Taustalla vasemmalla Siltasaarenkatu 16 sekä nykyinen Ympyrätalon kortteli. Rafael Roos, 1931, HKM.

1950 Linjakilvet ja suojakaiteet

Pysäkit saivat suojakaiteet ja linjakilvet 1950-luvulla. Raitiolinjaston laajentuessa Siltasaarenkatua levennettiin vuonna 1948 ja paikalle rakennettiin toinen kiskopari. Foto Roos, 1950, HKM.

1968 Pysäkkikatokset

Hakaniemen raitiovaunupysäkit saivat ensimmäiset katoksensa torialueen vuoden 1963 järjestelytöiden yhteydessä. Katosmalli oli käytössä pitkään, aina 1990-luvulle saakka. Unto Laitila, 1968, HKM.

1970 Pysäkkikatos

1960-luvun pysäkkikatos Siltasaarenkadulla. Varhaiset katetut pysäkit olivat läpinäkyviä ja siroja, eikä niitä vielä käytetty mainosjulisteiden kiinnittämiseen kuten myöhemmin.

1970-luku Bussipysäkki

1970-luvun katetut bussipysäkit toimivat taustana mainosjulisteille. Pysäkit toteutettiin AH-Juliste Oy:n toimesta, ja niitä tuli aluksi 200 kpl ympäri kaupunkia. Umpinainen pysäkkimalli oli ilmeeltään perin erilainen kuin samaan aikaan käytetyt, mainosksettomina säilyneet Siltasaarenkadun pysäkit. Tuntematon, n. 1970, HKM.

1994 Valaistu pysäkkikatos

Raitiovaunupysäkit uudistettiin 1980-luvun alussa aiempaa huomattavasti suurempiin malleihin. Pysäkkimalli suunniteltiin vartavasten Hakaniemeä varten, ja ne olivat käytössä 1990-luvun puoliväliin saakka, jolloin ne korvattiin arkkitehti Juha Leiviskän suunnittelemilla pysäkkikatoksilla. Päinvastoin kuin 1970-luvulla suunnitellut umpinaiset vihreät bussikatokset, pitivät Hakaiemen raitiovaunupysäkkikatokset kiinni läpinäkyvyydestään. Tuntematon, 1994, TA.

1907 Puukioski

Varhainen koristeellinen kioskirakennus torin luoteiskulmassa. Etualalla hedelmäkauppiaita myyntikärryineen. Signe Brander, 1907, HKM.

1948 Arpakioski

Puinen arpakioski torin lounaiskulmassa. Vastaavanlaisia kioskeja oli rivissä useampia. Väinö Kannisto, 1948, HKM.

1968 Taukotila

Raitiovaununkuljettajien parakkimainen taukotila. Parakin edessä valaisimin varustettu linjataulu ja pysäkkikatos. Unto Laitila, 1968, HKM.

HAKANIEMEN TORILLA 16—28 luxin valaistus

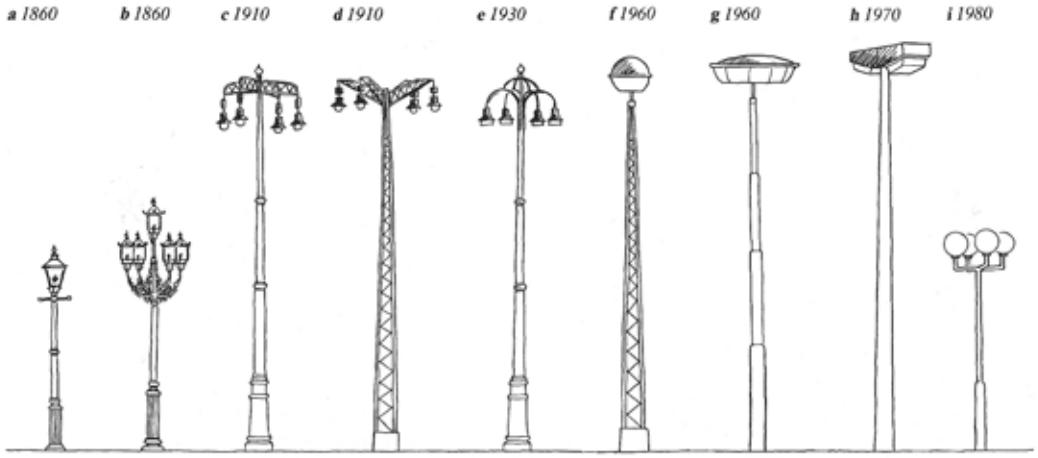
Kaupungin sähkölaitos on kuluvana syksynä pystyttänyt uudelleenjärjestelyn alaisena olevalle Hakaniemen torille kokonaan uuden valaistuspylväistön. Kansanhuumori on jo antanut n. 14 m:n korkeudessa oleville erikoismallisille valaisimille ainakin kaksi lempinimeä: Lepakko ja Lättähattu.

Valaisimien yläosa on valmistettu alumiinilevystä ja alaosan suojakupu muovista. Kukin valaisin painaa n. 43 kg. Kussakin on 2 kpl 400 W:n elohopealamppuja lukuunottamatta torin keskiosaa, jossa on 250 W:n lamput. Valaisimiin kuitenkin voidaan sijoittaa kaksi 700 W:n elohopealamppua. Nykyinen valaistus antaa Hakaniementorin pääliikenneväylille n. 28 luxin ja muille alueille n. 16 luxin keskimääräisen valaistuksen.

Uusi Suomi 7.10.1963 s. 17

1970

1960-luvulla asennetut valaisimet poikkesivat muotokieleltään ja mittakaavaltaan aiemmista aukio- ja katuvalaisimista. Aukioilla käytetyt valaisimet olivat yleensä laatikkomaisia, 1-2 valaisinpäätteen mastoja. Sörnäisten rantatieltä löyty myös kuvassa näkyvää pyöreää mallia. Simo Rista, 1970, HKM.



Helsingissä käytettyjä aukiovalaisintyyppejä. Ote Ulla-Kirsti Junttilan teoksesta *Muuttuvat kadunkalusteet.*

1970 Torialueen valaisimia Hakaniemenrannasta nähtynä

Hakaniementorin kaukomaisemassa laatikkomaiset valaisinmastot olivat melko hallitsevia. Valaisimet asennettiin 1963. Simo Rista, 1970, HKM.

2020 Uudet valaisimet

Torin valaisimet uusittiin 2010-luvulla. Suunnittelija: Arkkitehtitoimisto Marjut Kauppinen Oy.

Uutuuksia Hakaniementorille

● HAKANIEMENTORILLE on viime päivinä asennettu uudenaikaisia valaisimia tavallista korkeampien pylväiden päihin. Tällaisia laatikkomaisia valaisimia ei ole ennen nähtykään Helsingissä. Tapiolassa niitä on neljä kappaletta.

● PYLVÄIDEN KORKEUS on 14 m ja torille tulee kaikkiaan 39 valaisinta. Helsingin kaupungin sähkölaitokselta kerrottiin, että valaisimet ovat vain muodoltaan erikoisia, niiden sisään tulee ennestään tunnettuja elohopeahöyrylamppuja, jotka luovat ympärilleen valkoisensinertävää valoa.

● HAKANIEMENTORIN "saneeraus" jatkuu edelleen, torimyyjät on siirretty uuteen paikkaan ja entiselle myyntialueelle tehdään parhaillaan ruuhka-autojen laitureita. Osa itäisen suunnan ruuhka-autoista ja Länsi-Pakilan autoista siirretään tänne rautatientorilta lähikuukausina. Siirrosta ei ole vielä tehty päätöstä.

Kansan Uutiset 14.8.1963

1953, kuva yllä

Siltasaarenkadun maisemia 1950-luvun alussa ennen suurta, 1960-luvun vaihteessa tapahtunutta mittakaavan muutosta. Oikealla mainospylväytä 1950-luvun tyyliin. Vasemmalla pienempi, pyörivä julistepylväs. Oikealla oleva suuri, niin ikään pyörivä mainospylväs suunniteltiin 1950-luvun alussa. Aukusti Tuhka, 1953, HKM.

1953, kuva alla

Torialueen nupukivettyä pintaa kiersi asfaltoitu jalkakäytävä. Kuvassa näkyvät pinnat ovat tiettävästi suurelta osin vuoden 1948 uudelleenjärjestelyn mukaisia. Eutalalla suuri pyörivä mainospylväs. Aukusti Tuhka, 1953, HKM.

Hakaniemen-puisto ja puurivit

Puuryhmät ja puurivit

Puurivien aiheet ovat toistuneet torin suunnitelmissa läpi Hakaniemen torin yli satavuotisen historian. Alueen vanhimman puurivin aihe on peräisin 1800- ja 1900-lukujen vaihteesta, jolloin Siltasaarenkatua reunustivat lehmukset. Kadun varren lehmuksia on uusittu useaan otteeseen vuosien varrella. Puut poistettiin kadulta ainakin Paasitalon rakennustöiden vuoksi noin vuonna 1957, lukuun ottamatta puita Siltasaarenkatu 14–16 kohdalla. Lehmukset uusittiin Paasitalolle saakka vasta vuoden 1982 jälkeen ja Elannon talon edustalle lehmuksia istutettiin 2000-luvun tienoilla.

Vielä 1900-luvun alussa torin pohjoispuolelle Arena-talon paikalla oli koristeellinen raitiotien sähkövoimakeskus jonka editse kulkevan Hämeentien varrella kasvoi toinen aluetta rajaavista vanhoista puuriveistä. Sähkövoimakeskuksen tienoille sijoittui muutaman puun jakso, joka poistettiin todennäköisesti Arena-talon rakentamisen yhteydessä 1920-luvun alkupuolella.

Nykyiset puurivisommitelmat ovat asettuneet paikoilleen vaiheittain torialueen uudelleenjärjestelyiden yhteydessä. Torialueen itäpuolinen puurivi on peräisin vuoden 1963 suunnitelmasta, jossa tori asfaltoitiin ja järjesteltiin perinpohjaisesti uudelleen liikennetoriksi. Samasta suunnitelmasta sai alkunsa nykyisen Hakaniemenpuiston alueen muuttaminen viheralueeksi.

n. 1900

1900-luvun vaihteen valokuva Hakaniementorin pohjoisreunalta kohti Eläintarhanlahtea. Etualalla erottuvat Hämeentien varrella jo puretun sähkövoimakeskuksen edessä kasvanut puurivi sekä kauempana Siltasaarenkadun varrella nykyisinkin olevan puurivin hahmo. Näkymä Eläintarhanlahdelle on kuvassa merkittävästi avoimempi kuin nykyisin, sillä Tokoinrantaan puita ei ole vielä istutettu. Kuvaaja tuntematon, HKM.

M.L. Carstens. HKM.

Signe Brander, HKM.

Signe Brander, HKM.

Pekka Kyytinen, HKM.

”Hakaniemen torin uudelleen järjestely ja sen puistoistutuksin ja veistoksin kaunistelu on eräs tärkeimpiä kaupunkikuvamme uudistuskysymyksiä. Torin, joka sijaitsee suuren liikennesolmun välittömässä läheisyydessä, järjestely on kiireellisimpiä tehtäviä.”

Akateemikko Wäinö Aaltonen, Suomen sosiaalidemokraatti, 22.1.1950, artikkeli *Helsingin ”kasvonpiirteet” asukkaidensa kurikoitavina*.

Hakaniemenrannan 1970-luvun lopulta peräisin oleva jalavarivistö muodostaa rantapromenadille vehreän reunan. Se on osa rantojen kokonaisuutta, jonka puurivit jatkuvat Siltavuorensalmen ja Eläintarhanlahden ympäri. Idempänä rannassa oleva lehmusrivien boskettisommitelma lisättiin aluelle myöhemmin.

Torin etelälaidan lehmusrivi on löytänyt paikkansa torilta vuoden 1980 suunnitelmassa, joka on esitetty viereisellä sivulla. Suunnitelmassa puita ehdotettiin istutettavaksi riveinä myös Hakaniemenrantaan, Sörnäisten rantatielle, torin länsireunalle, Siltasaarenkadun varteen ja Metallitalon edustalle sekä kolmen puun ryhmänä kauppahallin edustalle. Yksittäistä puuta kaavailtiin istutettavaksi Hakaniemen torikadun ja Sörnäisten rantatien kulmaukseen. Myös Hakaniemenpuiston puusommitelmaa täydennettiin. Puuriveistä toteutumatta jäivät torin länsireunan rivistö, Sörnäisten rantatien ja Hakaniemen torikadun kulmauksen yksittäispuu sekä Metallitalon edustan neljän puun rivi.

1907–1909

Vasemmalla ylimpänä Siltasaarenkadun lehmusrivin vielä nuoret puut.

1909

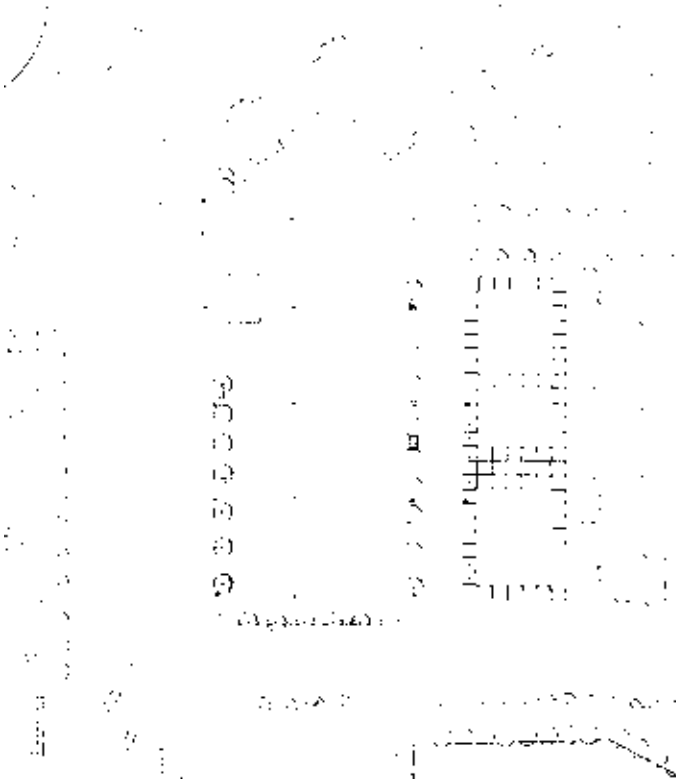
Hakaniementorilla sijainneen Kovinin puutalokorttelin pihalla kasvoi valokuvien perusteella muun muassa vaahteroita, joista osa säilyi torimaisemassa vielä korttelin purkamisenkin jälkeen. Taustalla näkyy nykyisen Hakaniemenpuiston kohdalla

1913

Vuoden 1913 kuvassa kohti Siltasaarensalmea näkyvät torille rakennettujen, kiinteiden torikojujen lisäksi etualalla Siltasaarenkadun vielä nuori katupuurivi. Nurkimmainen puu on jouduttu uusimaan kenties liikenteen aiheuttamien kolhujen vuoksi.

1946

Kovinin korttelista peräisin oleva komea vaahtera suojasi halkojen hakijoita vuonna 1946.



1980

Oikealla Kaisu Ilosen laatimassa suunnitelmassa vuodelta 1980 torialueelle lisättiin useita puurivejä ja Hakaniemen puustosommitelmaa täydennettiin.

1976

Hakaniemenrannan yksinäinen jalavarivi ennen boskettisommitelman istuttamista. Vuonna 1976 rantaa määrittivät vielä laajat pysäköintikentät.

2020

Toria kiertävät puurivit ovat nykyisinkin merkittävä, viihtyisyyttä lisäävä elementti torilla.

Tuntematon, HKM.

Muut istutukset

Hakaniementorin laajoja kovia pintoja ovat etenkin 1960–1980-luvuilla vehreyttäneet istutusalueet. Torin liikenteen uudelleenjärjestelyn yhteydessä vuonna 1963 torin pohjoisille liikenteenjakajille istutettiin pensaita ja nurmea. Pensaat olivat matalia ja kasvoivat paikoin huonosti. Samassa vaiheessa Hakaniemenpuistoon istutettiin ruusuja. Metallitalon edustalla nykypäiviinkin säilynyt pyöreä istutusalue perustettiin 1960-luvulla rakennuksen kulmalle sijoittuvan rampin rakentamisen yhteydessä. Istutusalueen paikkeilta oli tarkoitus viedä alikulku torin puolelle, mutta jalankulkutunnelit alueella eivät koskaan toteutuneet.

Hakaniemen kauppahallin lastauslaiturin viereiselle sisäänkäynnille lisättiin vuosien 1965 ja 1973 välillä pensaita. Kasvillisuus poistettiin liikenteenjakajista metrotunnelin rakentamiseen liittyneen torin uudelleenjärjestelyn yhteydessä vuonna 1979. Ilmeisesti samalla metron sisäänkäyntirakennuksen seinustalle rakennettiin istutusalue.

Kausittaista värikkyyttä toriympäristöön ovat tuoneet 1970-luvulta saakka kausi-istutusruukut. Ensimmäisenä ruukkuja sijoiteltiin liikennekorokkeelle lähellä Metallitaloa, mistä ne ovat torin uudelleenjärjestelyiden yhteydessä siirtyneet kulloinkin sopivalle paikalle. Nykyisin istutusruukkuja on raitiotielaitureilla, mutta myös toripinnalla ja Hakaniemenrannassa.

1980

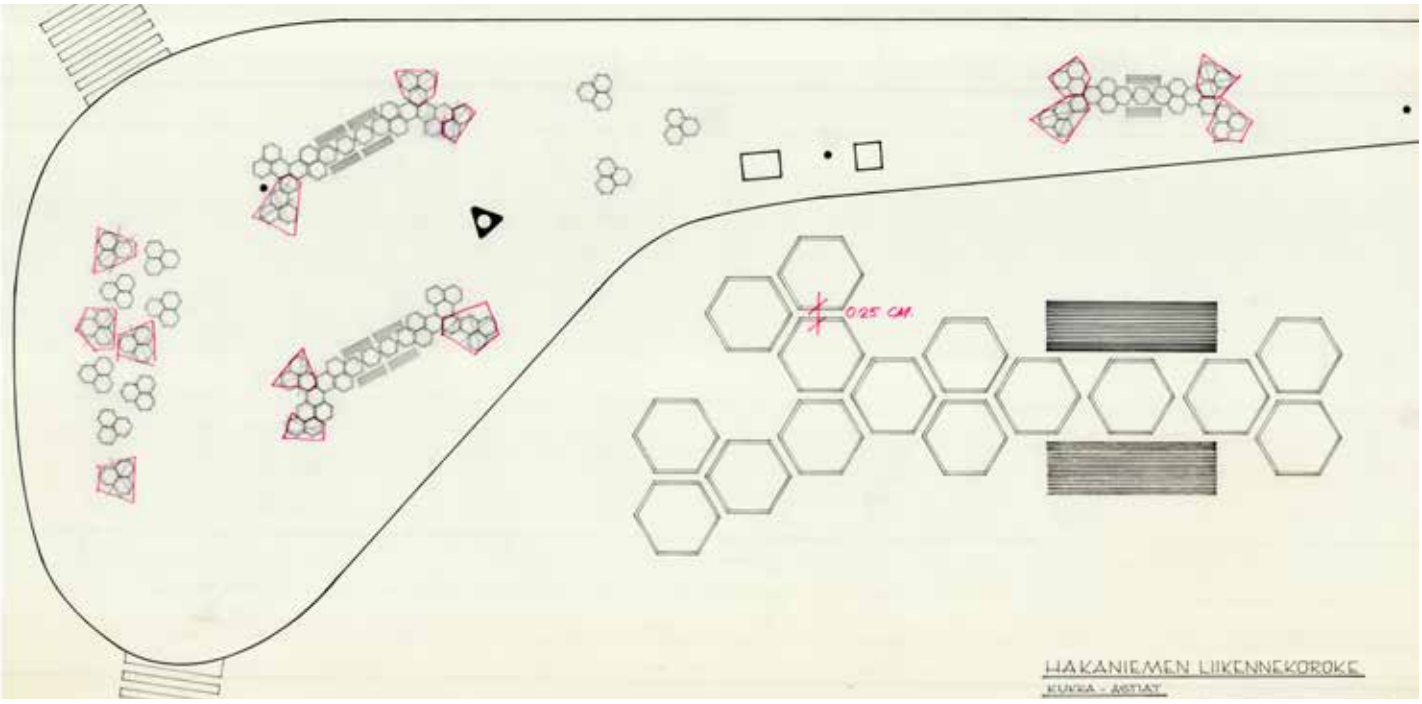
Vuonna 1980 otetussa kuvassa näkyy metron sisäänkäyntirakennuksen seinustan istutusalue. Vielä samoihin aikoihin myös kauppahallin sisäänkäynnin yhteydessä lastauslaiturin vieressä kasvoi pensaita.

2020

Ryhmäruusuistutukset kukoistavat edelleen Hakaniemenpuistossa. Koristeistutukset ovat peräisin Leena Iisakkilan Hakaniemenpuiston suunnitelmasta vuodelta 1963.

1965

Torin pohjoisen reunan liikenteenjakajia peittivät pensasistutukset ja nurmi 1960-luvulta aina metrotunnelin rakentamiseen saakka 1970-luvun lopulla. Myös huoltoaseman reunalla (kuvan oik. alanurkka) kasvoi hyvin kapea pensaskaistale.



Kesäkukkaistutukset Hakaniementorilla

Hakaniementorin kesäkukkaistutussuunnitelmat vuosilta 1971 (ylinnä) ja 1970 (yllä). Nykypäiviinkin säilynyt kesäkukkaperinne on vallannut tilansa kulloinkin sopivista kohdista toria. Yllä olevissa suunnitelmissa kukka-astiat sijoittuvat linja-autolaitureiden eteläiselle liikennekorokkeelle lähelle Metallitaloa. KPOA.

Alla kuvakooste kesäkukkien sommittelusta torilla. Laajin kesäkukka-asetelma on sijainnut yllä olevien suunnitelmien mukaisella paikalla Metallitalon ja Hakaniemenranta-kadun edustalla. Nykyisin ruukkumuodoltaan ja kasvilajeiltaan vaihtelevat kesäkukkaruukut on aseteltu raitiovaunulaitureille ja torin rannan puoleiselle reunalle.

Möller/SKY-FOTO, HKM. 1973

Tauno Norjavirta, TA. 1973

Tuntematon, TA. 1982

2020

2020

HAKANIEMENTORIN SIIVOUS on alkanut torin laidassa sijaitsevan yli 50 vuotta vanhan varastorakennuksen purkamistyöllä. Varastorakennusryhmä on myyty huutokaupalla eräille liikemiehille poispurettavaksi ja on työn sopimuksen mukaan oltava loppuun suoritettu heinäkuun aikana. Paikalle, jossa tähän saakka on sijainnut mm. kengityspaja, tavallinen paja ja tynnörikeskus, rakennetaan välittömästi lasten leikkikenttä ja Pitkänsillan puoleiseen päähän pallokenttä varttuneemmalle nuorisolle.

1954
Suomen sosiaalidemokraatti, 30.6.1954.

Hakaniemenpuisto

Hakaniemenpuiston synty juontaa juurensa 1950- ja 1960-luvuille, jolloin Hakaniementoria pidettiin epäviihtyisänä, pölyisenä torina. Asukkaat ja torikauppiaat toivoivat torin päällystämistä kaupanteon ja kulkemisen helpottamiseksi. Torin liikennejärjestelyiden muuttumisen yhteydessä vuonna 1963 Hakaniemenpuistolle lohkaistiin Viherniemenkadun kortteleiden edustalta viheralueelle varattu vyöhyke.

Hakaniemenpuiston ensimmäinen suunnitelma

Leena Iisakkila laati viereisellä sivulla esitetyn suunnitelman Hakaniemenpuiston rakentamiseksi vuonna 1963. Suunnitelma toteutui ja puiston edelleen säilynyt perussommitelma on peräisin tältä ajalta.

Paikalla aiemmin sijainnut lasten hiekka-alue säilytettiin suunnitelmassa pallokentän muodossa, minkä lisäksi puistoon lisättiin leikkivälineitä ja penkkejä. Porteilla erotettuja leikin ja palloilun alueita rajaavat suunnitelmassa leikattujen pensasaidanteiden väliin piilotetut verkkoaidat. Pensasaidanteet eivät toteutuneet täysimittaisesti suunnitelman

”Sitä juuri olemme kovasti odottaneetkin me Hakaniemen asukkaat, että vihdoinkin saataisiin myöskin tori ja sen reunat paikkakunnan arvonmukaiseen kuntoon, nyt kun ympäristössä olevat talot komistavat katukuvaa. Edelleenkin vain torin takaosa esim. on kuralammikoitten vallassa ja hiekka lentää tuulella kuin Saharan erämaassa.”

nimim. Jalankulkijoille elintilaa, Suomen sosiaalidemokraatti, 20.5.1961, osiossa *Lukijat kirjottavat*

1957
Hakaniementori marssin aikaan vuonna 1957. Kuvassa Hakaniemenpuisto on vielä osa Hakaniemen torin aluetta. Viherniemenkadun puoleisella reunalla hahmottuu puinen lasten leikkiaitaus, jossa on penkkejä ja kivillä rajattu hiekka-alue. Katua reunustava puurivi on istutettu 1940-luvulla.

1961
Lehtileike, Uusi Suomi, 2.10.1961, Helsinki ja lähiympäristö -liite.

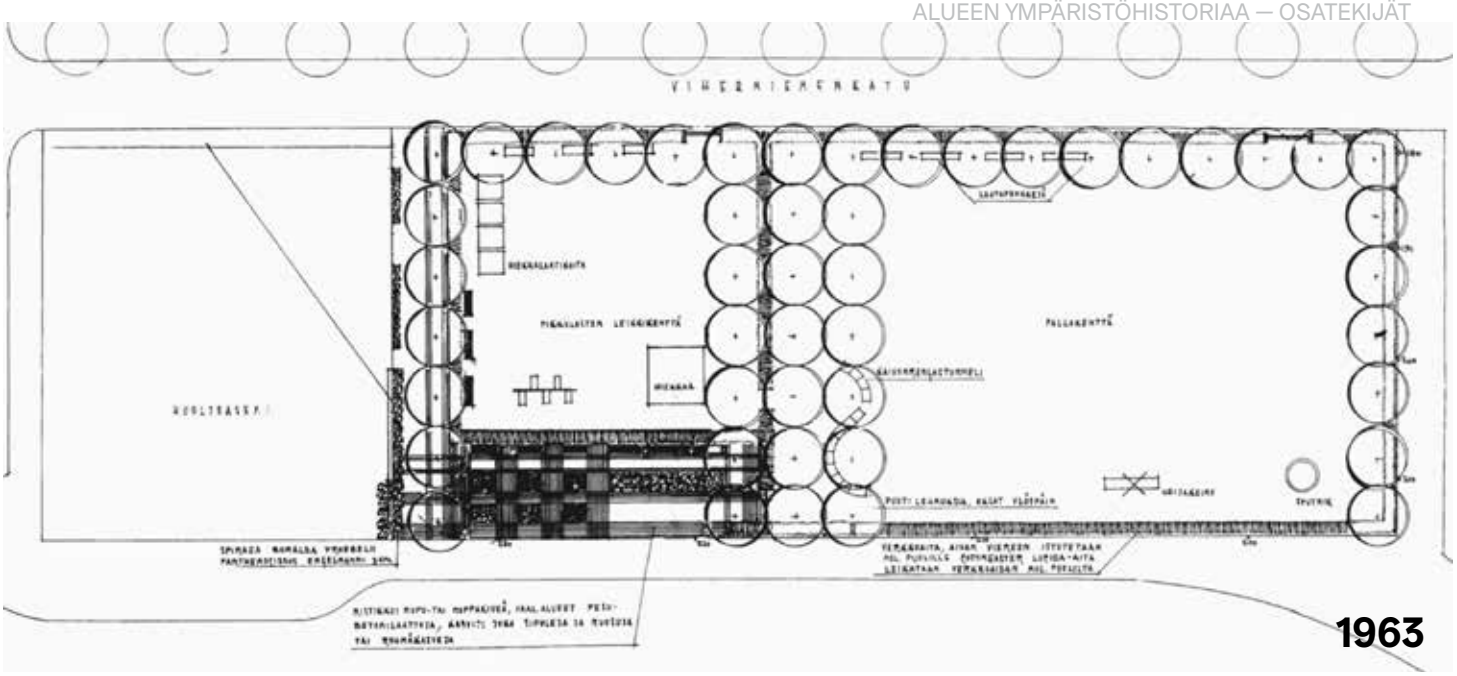
VIHERVYÖHYKE
Hakaniementorille

Hakaniementorin ja varsinkin Viherniemenkadun taloissa asuvien kirjelmät ja puheenvuorot torin itäosan vihreyttämiseksi ovat osaltaan olleet antamassa vauhtia suunnitelmille torialueen järjestelyiksi. Lokakuussa kiinteistölautakunta käsittelee asemakaavaosaston suunnitelman n. 30—35 m:n levyisen vihervyöhykkeen perustamiseksi Viherniemenkadun suuntaisena Hakaniementorille.

Laadittu suunnitelma on ollut jo esillä lautakunnassa, mutta yksityiskohtien selvittämistä varten käsittely jatkuu. Torin alustaville järjestelyille luo mahdollisuuden Sörnäisten sillan valmistuminen. Sillan liikennejärjestelytyöt Sörnäisten puolella ovat edelleen meneillään.

Viherniemenkatu jää yksinomaan paikalliseen käyttöön. Osaksi tulevalle puistolinjalle työntyvä autohuoltoasema jätetään toistaiseksi paikalleen. Nurmikon lisäksi puistokaistalle istutetaan puita, pensaita ja kukkaryhmiä. Asukkaiden toivomus penkkien asettamisesta viherkaistalle toteutunee niin ikään.

Hakaniementorin keski- ja länsiosan nielevät kauppatori ja liikenne. Sörnäisten ja Pitkänsillan välinen rantavyöhyke, joka on nykyisin ikäväntuntuinen, tullaan siistimään ja mahd. osittain vihreyttämään, mutta tämän suunnittelu ei kuulu vielä Viherniemenkadun puistosuunnitelmaan, sanottiin meille.



mukaan vaan katkelmia verkkoaidasta jäi pensailta paljaiksi. Myös toteutuneet leikkivälineet poikkeavat hieman suunnitelluista.

Suunnitelmassa aluetta puiston keskivaiheilta ehdotettiin kivettäväksi ristikkomaisella kuviolla, joka muodostui betonilaatoista ja luonnonkiveyksestä. Kiveyksen yhteyteen sijoittui istutuksia, jotka on suunnitelmassa määritelty sipulikasveiksi, ruusuiksi tai ryhmäkasveiksi. Huoltoaseman puoleiselle sivulle ehdotettiin japaninangervoa lyhyempinä nauhamaisina jaksoina.

Puistoa kiertämään sommiteltiin lehmuksia, jotka rajasivat puistolle kaksi torin suuntaan avautuvaa, huonemaista tilaa. Alkuvuosina hyvin avarailmeinen puisto kenttineen oli suosittu ajanviettopaikka, joka tarjosi alueen asukkaiden kaipaamaa virkistystä ja hupia. Puisto laajentui myöhemmin huoltoaseman tontille sen poistuttua torilta vuonna 1979.

1963

Leena Iisakkilan suunnitelma Hakaniemenpuiston rakentamiseksi vuonna 1963. KPOA.

1965

Vuoden 1965 viistoilmakuvassa Hakaniemenpuisto on jo osittain rakentunut. Puistoala oli jaettu aidoilla kivituhkapintaisiin leikkialueisiin. Leikkivälineet koostuivat muun muassa betonireunuksisista hiekkalaatikoista ja kaivonrengastunnelista. Huoltoasema on kuvassa edelleen paikallaan puiston pohjoisessa päädyssä.

1970

Hakaniemenpuiston aitojen reunustama leikkipaikka oli vilkas kohtaamispaikka.

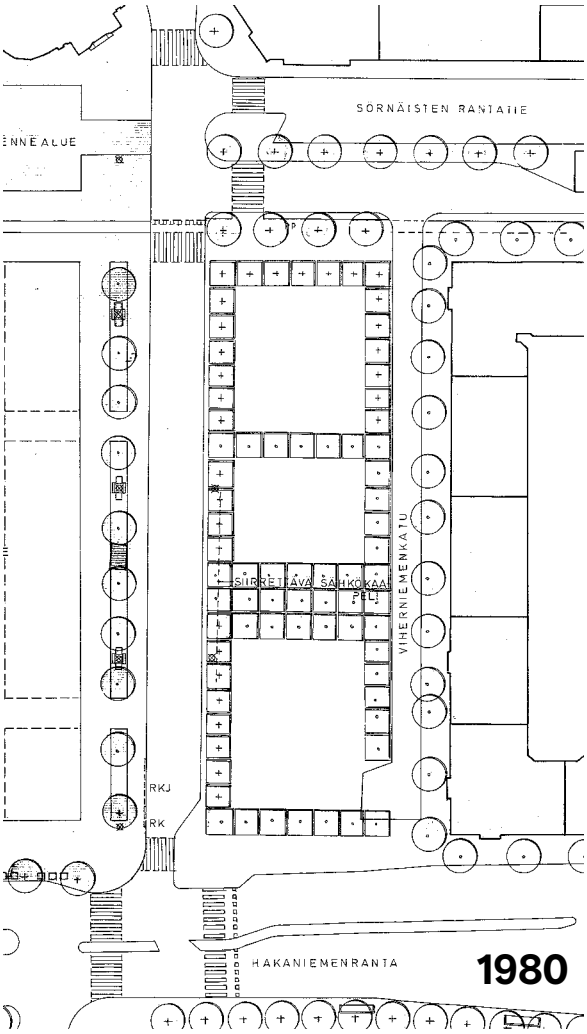
1973

Puiston lehmussommitelma on istutettu 1960-luvun lopussa. Kuvassa puiston puita ei ole vielä alettu muotoonleikkaamaan.

Puiston myöhäisemmät vaiheet

Hakaniemenpuiston perustamisen jälkeen merkittävä muutos on ollut puiston lehmusten leikkaamisen aloittaminen ennen 1980-luvun vaihdetta. Varsinaista syytä leikkaamisen aloittamiselle ei tunneta, mutta puiden muotoilu aloitti omaleimaisen puistotilan muodostumisen Hakaniemessä. Nykyisinkin kulmikkaiden lehmusten hahmo on voimakas ja tunnistettava elementti alueella. Puiden muotoonleikkaaminen on Helsingin mittakaavassa harvinaista.

Kaisu Ilonen laati suunnitelman Hakaniemenpuiston kunnostukselle vuonna 1980. Puistoa laajennettiin pohjoiseen huoltoaseman paikalle ja se jäsentyi melkolailla nykytilannetta vastaavaan muotoonsa. Suunnitelman aksonometriassa näkyvät hyvin Hakaniementorin alueen puurivit ja Hakaniemenpuiston suorakulmainen lehmussommitelma. Lehmusten muodostama ruudukko säilyi suunnitelmasta poiketen pääosin avoimena torin suuntaan Iisakkilan suunnitelman mukaiesti. Ainoastaan pohjoisin suorakulmio on rajattu puilla myös torin puoleiselta reunaltaan.



1980

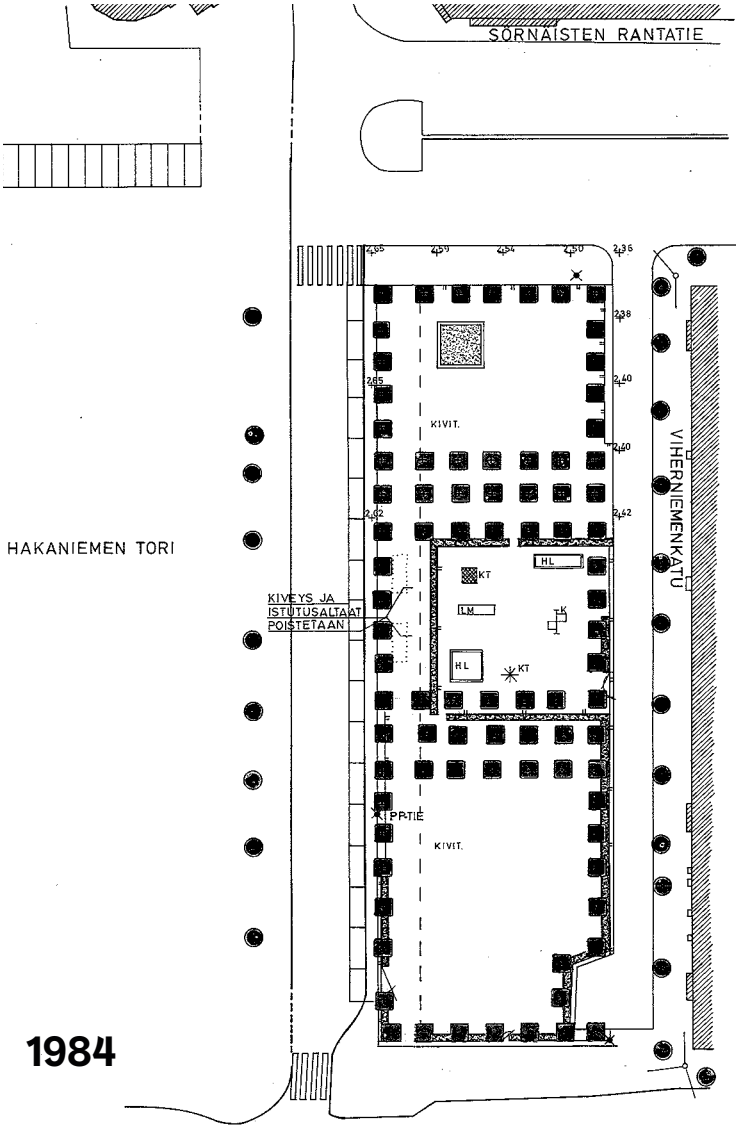
Ylhäällä ote Kaisu Ilosen laatimasta suunnitelmasta vuodelta 1980, jossa Hakaniemenpuistoa laajennettiin pohjoiseen ja puisto jäsentyi nykyistä vastaavaan muotoonsa. Alla aksonometrinen piirustus torialueen tilallisuudesta. KPOA.

Myöhemmin vuonna 1984 Lars Liljeforsin perusparannussuunnitelmassa Hakaniemenpuistoon on lisätty pyörätie ja pohjoinen istutusalue. Leikkivälineet on tiivistetty yhdelle alueelle ja puiston lehmusten muodostama reunus on täydennetty yhtenäiseksi kääntöpaikan nirhaisemassa etelänurkassa. Pohjoisempi kahdesta poikittaisesta puuvyöhykkeestä on levennetty kolmen puurivin levyiseksi. Puiden muodostamista tiloista kahta eteläisintä ei edelleenkään päätetty rajata torin puoleiselta sivultaan, vaikka tämäkin suunnitelma niin ehdotti.

Puiston länsilaitaa kulkevan pyörätien alta suunnitelmassa aiottiin poistaa ryhmäruusuistutukset ja kiveys. Kiveys poistettiin, mutta istutusaltaat ruusuineen ovat saaneet säilyä nykypäiväänkin asti. Pohjoisimman istutusalueen tilalla sijaitsee nykyisin maanalaisen liiketilan sisäänkäyntirakennus.

2020

Hakaniemenpuiston lehmusten leikkaaminen aloitettiin vuosien 1973–1976 välillä, ennen vuoden 1980 suunnitelmien laatimista. Puut ovat eräitä Helsingin harvoista muotoonleikatuista puistopuista. Alla puiden leikkaustyötä kesällä 2020.

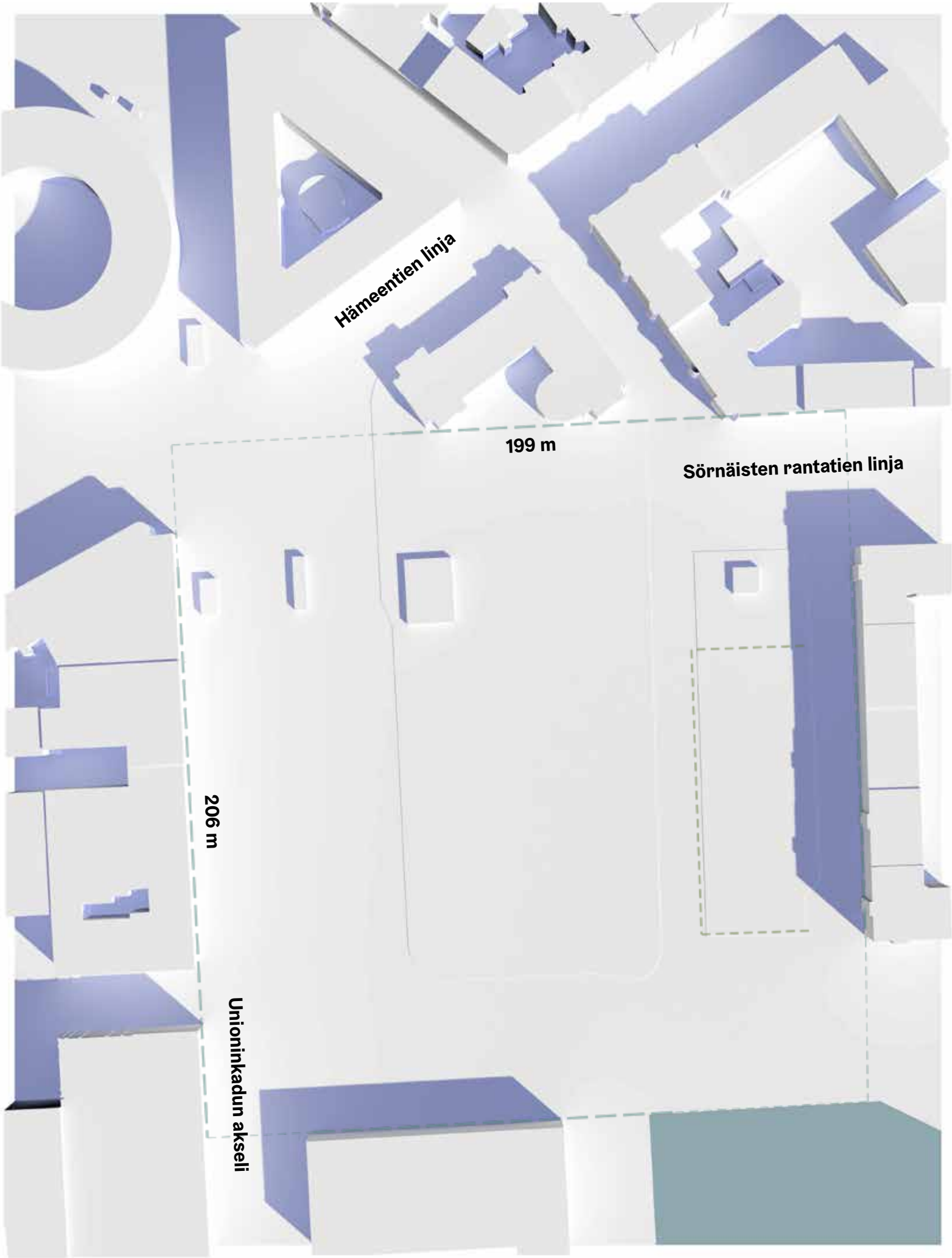


1984

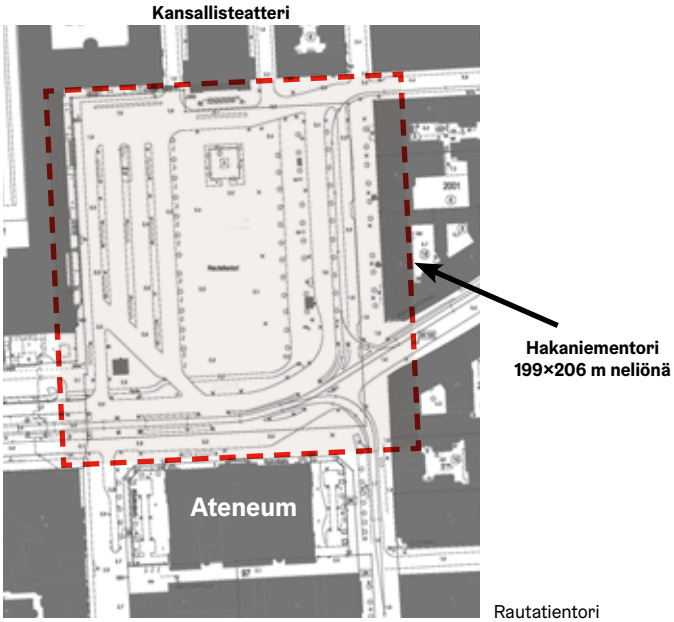
Lars Liljeforsin laatima Hakaniemenpuiston perusparannussuunnitelma. KPOA.

2020

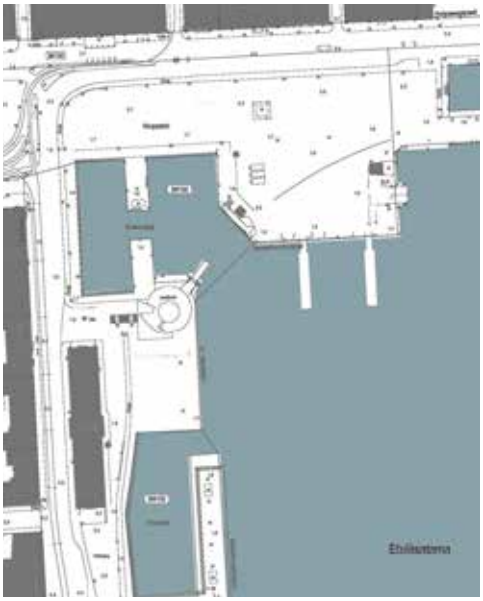
Leikatuista puista on muodostunut tunnistettava, omaperäinen osa Hakaniementorin kaupunkikuvaa.


Hämeentien linja
199 m
Sörnäisten rantatien linja
206 m
Unioninkadun akseli

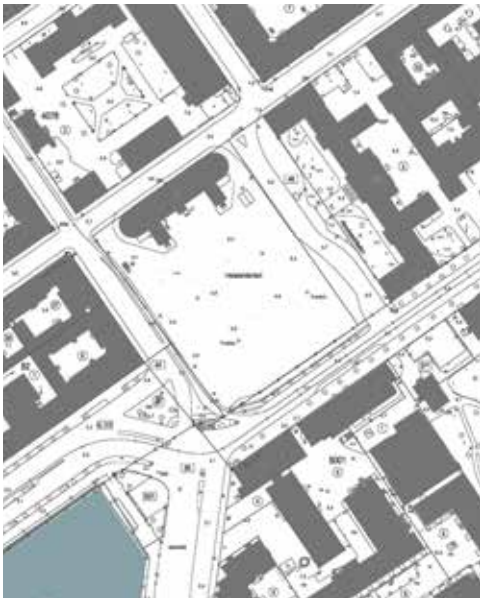
Hakaniementorin geometria



Rautatientori



Kauppatori

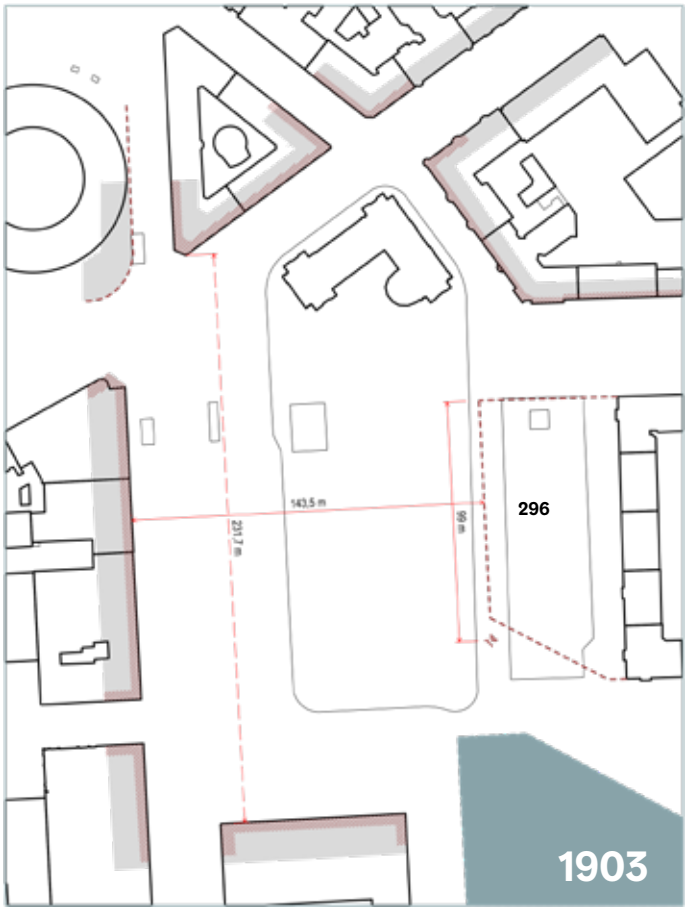


Hietalahdentori

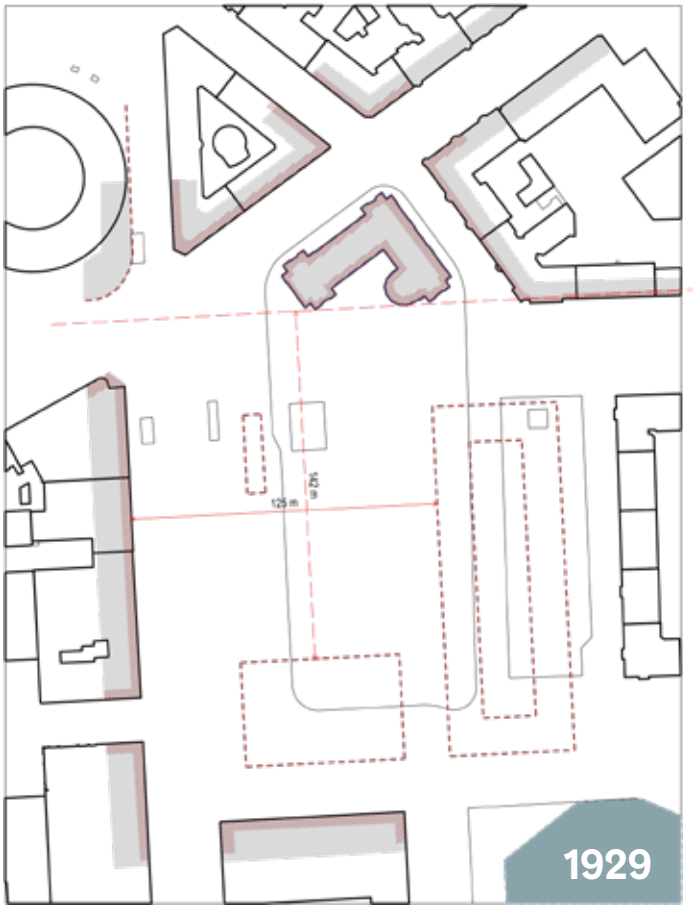
Tori ja aukio ovat kaksimerkityksisiä kaupunkirakenteellisia käsitteitä, mikä käy ilmi jo niiden käyttökulttuurista erinäisiä kaupunkitiloja tai katualueita nimeättäessä. Toriin on luontevaa liittää kaupankäynnin toiminnallinen määritelmä, mutta tori voi olla myös pelkkä tapahtumapaikka, josta Helsingin nuori *Kansalaistori* Eduskuntatalon edustalla on oiva esimerkki. Nimetty aukio on väljempirajainen rakentamaton paikka kaupunkirakenteen sisällä. Helsingin aukiotihentymä löytyy Rautatieaseman ja Kampin keskuksen välimaastosta, jossa 200 metrin säteellä löytyy 8 aukiota. *Mauno Koiviston aukio*, pienehkö alue Lasipalatsinaukion kupeessa on malliesimerkki aukiosta vailla kaupunkirakenteellista luettavuutta. Toista ääripäätä edustaa rakennusten rajaama *Elielinaukio,* sangen selkeärajainen kaupunkitila. Hakaniementorin alueella ei ole nimettyjä aukioita. On vain Hakaniementori ja Hakaniemenpuisto, sekä erinäinen määrä avointa kaupunkitilaa tangeeraavia leveitä ja kapeita katuja. **Kaupunkitilana** Hakaniementori tarkoittaa rakennettujen korttelien rajaamaa avointa tilaa, kaupunkirakenteellista aukiota tai aluetta, johon sisältyy paviljonkimainen vanha kauppahalli. **Torilla** tarkoitetaan sitä toritoiminnoille varattua aluetta, joka jää liikenneväylien rajaamaksi kentäksi. Kuten historiasta nähdään toritoimintojen alue pienenee, etääntyy ja erkaantuu sitä rajaavasta kaupunkitilasta. Näin ollen Hakaniementori on käsite ja väljästi sijaintia osoittava yleisnimi, joka tarkoituksesta riippuen voi olla joko *tori* tai *avoin kaupunkitila*.

Hakaniementorin kaupunkirakenteellinen muoto on resuinen. Jo pelkästään Hakaniementoria määrittävien ääriviivojen vetämien on tulkinnanvaraista. Hakaniementoria voi kaupunkitilana verrata Rautatientoriin, missä erillisrakennus Ateneum päättää torin etelälaidan, vaikka tosiasiallinen korttelirakenteen raja on vasta Ateneumin takana. Hakaniemessä vastaava asetelma on pohjoispäädyssä. Hakaniemenhalli asettuu torin päätteeksi Sörnäisten rantatien historiallisessa linjassa. Viiva on täysin imaginäärinen, mutta kauppahallin kohdalle muodostuu väljä, kaupunkitilaa ja toritoimintoja päättävä rajapinta. Jos hyväksytään Hakaniemenhallin rooli toritilaa rajaavana rakenteena, Hakaniementoria määrittävä valiomuoto olisi lähestulkoon neliö, 199×206 m. Mittakaava on sangen lähellä Rautatientoria, jonka vastaavat mitat, Ateneumin pääjulkisivun rajaamana, ovat 163×204 m.

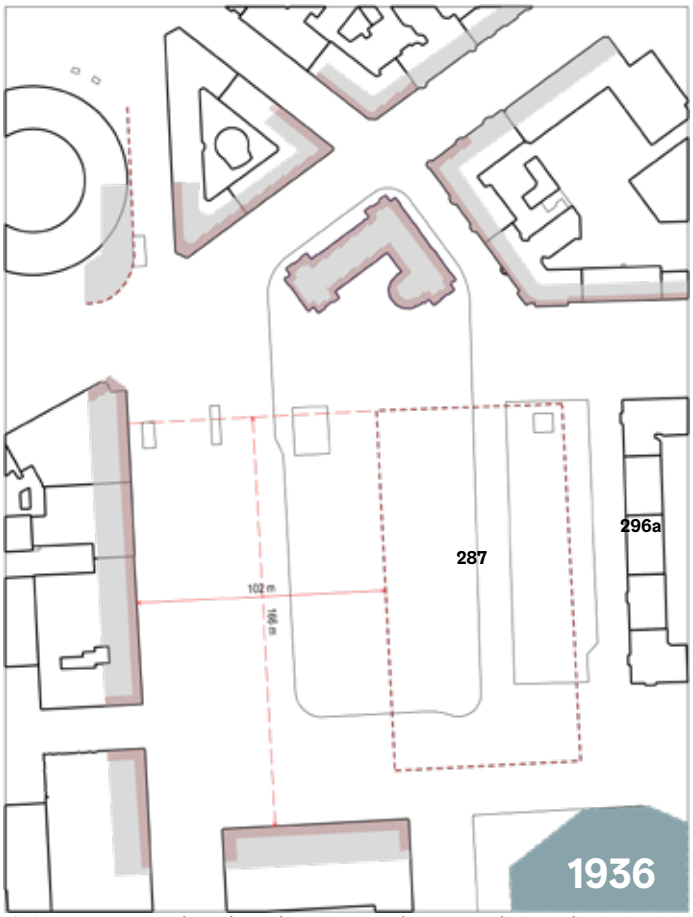
Historiallisesti Hakaniementorin muoto on syntynyt monen tekijän summana, noin 80 vuoden aikana. Suunnittelun keskiössä ei vaikuta olleen erityisen kaupunkirakennustaiteellisesti harkitun torin aikaansaaminen, jos Hakaniementoria verrataan kantakaupungin tiiviisiin empiretoreihin, kuten Senaatintoriin tai Kasarmintoriin. Hakaniementoria ei kehitelty myöskään rantareunustorina, Kauppatorin tapaan, vaikka siihenkin olisi ollut mitä oivallisimmat edellytykset. Helsingin vanhoista toreista lähin sukulaisuus löytyy Rautatientorista, liikkeen ja ajoväylien dominoimasta suuresta kaupunkitilasta, jossa harjoitetttiin myös torikauppa. Kaupankäynnintorit - torit kauppahalleineen - Hakaniementori, Kauppatori, Hietalahdentori ja Kasarmintori, muodostavat Helsingin kaupunkirakenteessa oman toriryhmän.



1903 kartan perusteella inventoitu korttelirakenne vastaa muutoin nykytilaa, mutta korttelin 296 linjaus jää toteutumatta. ”Hakaniementori” kaupunkitilana olisi tämän suunnitelman mukaan ollut pitkä ja nykyistä kapeampi kenttä. Kauppahallille ei ole osoitettu paikkaa.

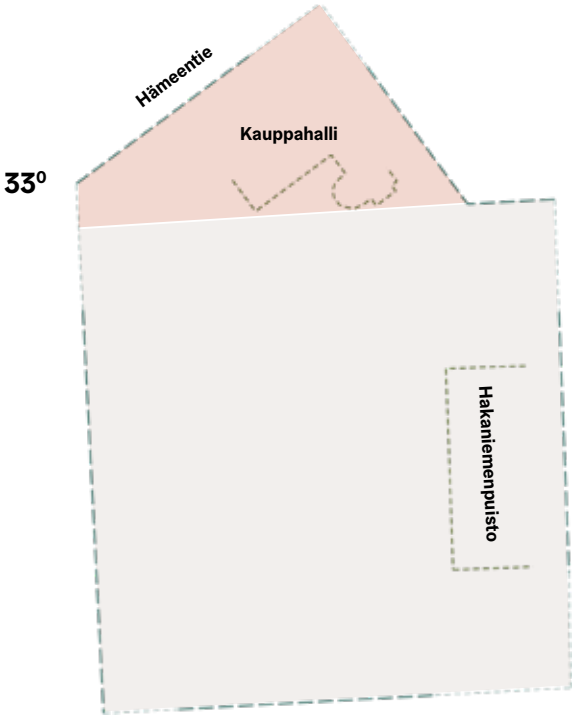


1908 vuodesta alkaen Hakaniementorille haettiin määrätietoisesti kaupunkirakenteellista muotoa. Erinäisiä idea-asteelle jääneistä suunnitelmia on olemassa aina 1920-luvun loppuun saakka. Yhteistä suunnitelmille on torin hyvin tiivis muoto ja toritilan paikan vaihteleva sijainti. Oheinen suunnitelma 1929 on yksi monista.



1936 sisäministeriö vahvisti korttelin 296a asemakaavamuutoksen, jonka perusteella Viherniemenkadun rakennusrintama toteutui. Suunnitelmissa oli silloin myös suurkorttelin 287 paikka (vrt. 1929), jolloin tämä olisi toteutuessaan muodostanut torin itäisen reunan. Tämä ratkaisu unohtui.

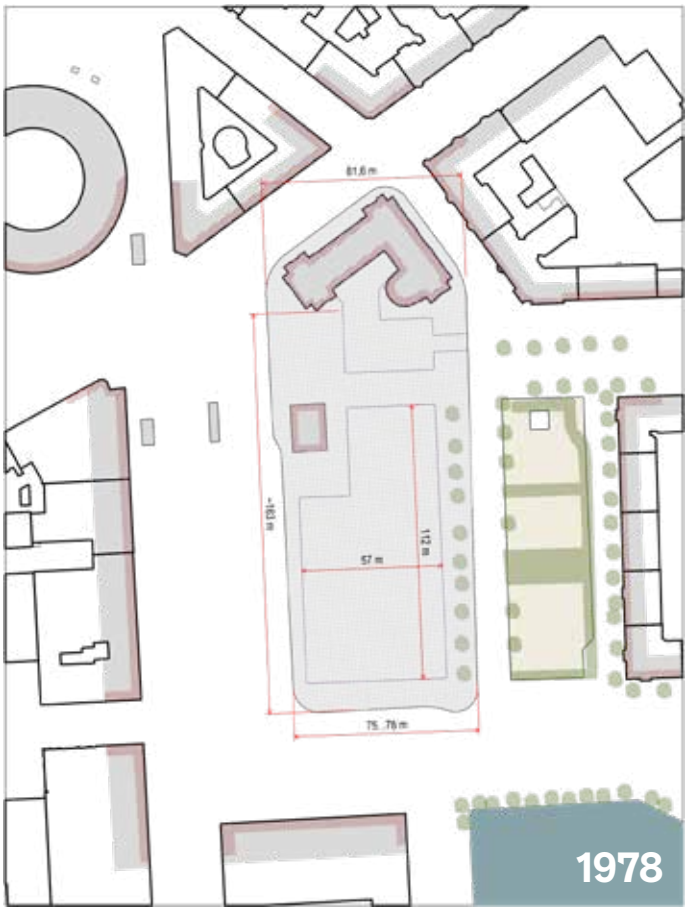
Sodan jälkeen Hakaniementorin kaupunkikuvallinen ja -tilallinen kehittäminen unohdettiin. Kasvavat liikennevirrat alkoivat 1950-luvulta määritellä avointen kaupunkitilojen (vrt. Rautatientori) käyttöä: oli leveitä monikaistaisia teitä, risteyksiä, bussiterminaalia, huoltoasemaa... Hakaniemenpuisto tuli mukaan suunnitelmiin, aiemman korttelirakenneajatuksen tilalle.



Hakaniementorin kaupunkirakenteellisen tilan rajat ovat itä-länsisuuntaisesti selväpiirteiset. Länsipuolella liikerakennusten rintamalinja on vahva, puhutteleva ja monipuolinen. Vastaparina oleva itäinen Viherniemenkadun reunus on sileä, suora ja arkkitehtonisesti yhtenäinen. Etelässä Hakaniementorin päättävä Metallityöväentalo muodostaa niin ikään selkeän rajauksen. Kun Rautatientoria määrittävät taide ja kulttuuri Ateneumin ja Kansallisteatterin asuissa, on Hakaniemessä Metallityöväentalolla vastaavanlainen rooli, työväenliikkeen arvojen symbolisena ilmentymänä. Sen vastaparina hienostelematon, juureva ja aisteja hivelevä kauppahalli puhkuu elämää ja huolenpitoa.

Kaupunkirakenteellisesti Hakaniementorin eteläinen laita vuotaa merelle, Siltavuorensalmen suuntaan. Kaikki ne mielikuvitukselliset mahdollisuudet, joita vanhat pistolaiturit ja rantaviivasta kurottelevat niemimuodot olisivat voineet Hakanimen suunnittelua inspiroida, loistavat poissaolollaan. Vuotavan kaupunkitilan vastaparina on torin luoteisnurkka, Hämeentien alkupiste ja Y-haara. Kun korttelirakenne Arenatalon länsipuolella purettiin 1960-luvulla, muuttui nurkkaa väljäksi ja löysäksi. Nyt Hakaniementorin kaupunkitila avautuu ympyrätalon liu'uttamana kohti Eläintarhanlahtea ja Tokoinrantaa, vailla selkeästi määriteltävää rajausta.

Hakaniementorin aiemmin hahmoteltuun neliö-rajaukseen on tosiasiallisesti lisättävä suorakulmainen kolmio, jonka terävät kulmat ovat 33 ja 57 astetta. Kaupunkirakenteellisen tilan päättää pohjoisessa Arenatalo ja Hakaniemen torikadun korttelirintama, joiden suuntaisuus osoittaa Hämeentien. Hakaniementori, kaupunkirakenteellisena aukiona ja geometrisena muotona onkin kiinnostava yhdistelmä kantakaupungin suorakulmaisesta geometriasta juontuvaa koordinaatistoa ja toisaalta Hämeentien lähtösuuntaa. Hämeentien ja Siltasaarenkadun liitoskohdassa on suuri kaupunkirakenteellinen, näkymätön sarana.



Metron rakentaminen toi mukanaan Hakaniemen uudelleenjärjestelyn ja toritoiminnoille rajattiin selkeä kivetty alue. Hakaniemenpuiston muotoutuiminen ja puuistutukset osoittivat itäisen reunan tulleen niin ikään harkitusti ratkaistuksi.

Hakaniementorin kehittymistä nykyiseen muotoonsa voi tarkastella oheisten historiallisten kaavioiden avulla. Mustat viivat kuvaavat olemassa olevaa korttelirakennetta, punaisella viivoitetut ja harmaalla osoitetut pinnat niitä korttelin osia, jotka olivat olemassa kyseisenä ajankohtana. Moni rakennus torin etelä ja länsireunalla on purettu ja korvattu uudella, mutta kaupunkirakenteellisesti asetelma ei ole muuttunut. Piirustuksissa esiintyvä *tori* on saanut nykyisen muotonsa 1978, jota viimeinen kaavio esittää. Hakaniementorin muotoutumisen askelmerkit alkavat hahmottua 1900-luvun alussa, kun vanhoja korttelirakenteita raivataan pois ja paperille vedetään uusien korttelilinjojen viivoja, joista pääosa on olemassa edelleen. 1908-1929 seuraa viriili jakso, jolloin aluelle hahmotellaan toinen toistaan jännittävämpiä kaupunkitilallisia ja toiminnallisia ratkaisuja, jotka kaikki jäävät kuitenkin paperille. 1936 asemakaava mahdollistaa Viherniemenkadun funkistalojen rakennusrintaman toteuttamisen, mutta vailla ajatusta siitä, että rakennusrintamasta tulisi myös Hakaniementorin itäinen reunus, kuten sittemmin on tapahtunut. Sodan jälkeisinä vuosikymmeninä rakentamisajatuksiin ei enää palattu, vaan kaupunkitilaa kehitettiin liikennevirtojen ja toritoimintojen välisenä kampailuna. Tilanne rauhottui 1970-luvun loppupuoliskolla, kun metroa ryhdyttiin rakentamaan ja tori voitiin sommitella omaksi rauhallisemmaksi kivetyksi saarekkeekseen.

3 Alueen nykytila ja säilyneisyys

Tilasommitelman yleispiirteet 205

Materiaalit 205

Liikenne 211

Ajoitus 213

Hävinneet elementit 217

Liittyminen ympäristöön 219

TOINEN LINJA
SILTASAARENKATU
Ympyrätalo
mainos-
kyltti
asuinrakennuksia ja kivijalan liiketiloja
HÄMEENTIE
Hakaniemen
kauppahalli
II
HAKANIEMEN
TORIKATU
ELÄINTARHANTIE
pyörä-
telineitä
MIINA SILLANPÄÄN KATU
korkea
mainos-
kyltti
HAKANIEMENPUISTO
poistuva
rakennus
I
Väliaikainen
kauppahalli
HAKANIEMENTORI
hiekkakenttä
VIHERNIEMENKATU
liikerakennuksia
PAASIVUORENKATU
HAKANIEMENRANTA
liikerakennus
JOHN STENBERGIN
RANTA
0
25
50

Alueen nykytila ja säilyneisyys

Tilasommitelman yleispiirteet

aniementori sijoittuu Helsingin keskustan läheisyyteen, Pitkänsillan pohjoispuolelle. Torin pohjoispäätyyn sijoittuu vuonna 1914 avattu Hakaniemen kauppahalli ja torin länsilaidalle samana vuonna valmistunut entinen Siltalan talo. Toria reunustavat pohjois- ja itäreunoiltaan 1900-luvun alun asuinrakennukset kivijalan liiketiloineen. Alueeseen liittyviin uudempiin rakennuksiin kuuluvat torin luoteispuolella oleva maamerkkimäinen, 1968 valmistunut Ympyrätalo sekä torin länsi- ja eteläreunoja rajaavat, 1900-luvun keskivaiheen tienoilla valmistuneet liike- ja toimistorakennukset. Hakaniementorin ilme on melko kivinen, mutta Hakaniemenpuiston, Hakaniemenrannan ja Siltasaarenkadun reunustojen puut vehreyttävät alueen itälaitaa. Varsinainen torialue on kooltaan noin 130 x 75 metriä. Torikauppa on edelleen aktiivista alueella.

Alueen pysyvien rakennusten lisäksi tarkastelualueella on väliaikainen kauppahallirakennus sekä erilaisia kevyempiä katoksia ja rakenteita. Suunnittelualueelle torin ympäristöön sijoittuu kolme erillistä metron sisäänkäyntirakennusta, kioskirakennus torin itälaidalla, julkinen käymälä Hakaniemenpuiston eteläreunalla sekä maanalaisen liiketilan sisäänkäyntirakennus puiston pohjoisreunalla. Torin reunoilla on julkisen liikenteen pysäkkikatoksia yhteensä 12 kappaletta.

Alueen topografisesti matalimmat kohdat ovat tarkastelualueen kaakkoisosissa, Hakaniemenrannan jalankulku- ja ajoväylillä sekä Viherniemenkadun kääntöpaikalla, jossa korkotaso on +2,1 metriä merenpinnan yläpuolella. Korkein kohta puolestaan on Siltasaarenkadulla alueen lounaisnurkassa, jossa korkotaso on +4,1 m mpy. Yleisesti korkomaailma on suurimmaksi osin +3,0 m mpy tuntumassa ja torin ilme on hyvin tasainen.

Materiaalit

Päällysteet
Pintamateriaaleiltaan Hakaniementorin ympäristö on moninainen. Alueen kadut ovat asfalttipäällysteiset ja niitä rajaavat graniittiset reunakivet. Torin laaja luonnonkivetty pinta on punasävyistä ja paikoin harmahtavampaa nupukiveä. Kiveyksellä on päällystetty koko torin pinta aina Hakaniemen kauppahallin ympäri. Kiveyksen ladontasuunta vaihtelee torin ympäristössä: suuntaa vaihtamalla on esimerkiksi merkitty suorakulmaisia alueita torikojuille sekä osoitettu pyöräilylle reitti Sörnäisten rantatieltä torin halki kohti

NYKYTILAN ILLUSTRAATIO
Pohjakartta-aineisto KMO.

Rakennus
1. Maanalaisen liiketilan sisäänkäyntirakennus
2. Kioskirakennus
3. City-WC
4. Jäätelökioski
5. Säilytysvarasto
M. Metron sisäänkäyntirakennus
Väliaikainen kauppahallirakennus
Katos

KASVILLISUUS
Lehtipuu
Muotoonleikattu lehtipuu
Pensasaidanne
Perenna-/ryhmäruusuistutus

PINTAMATERIAALIT
Asfaltti
Punainen asfaltti
Nupukiveys, punakirjava, tililadottu
Noppakiveys, harmaa, tililadottu
Betonikiveys, tummanharmaa, tililadottu
Betonikiveys, valkoinen, ruutuladottu
Betonikiveys, punaruskea, parkettiladottu
Betonikiveys, vaaleanharmaa, parkettiladottu
Betonikiveys, tummanharmaa, ruutuladottu
Betonikiveys, tummanharmaa, ruutuladottu
Kivituhka

RAKENTEET, KALUSTEET JA VARUSTEET
Tukimuuri
Aita
Pollarit
Kevyt rakenne, kuten sähkökaappi tai mainosteline
Pyöräteline
Pylväsvalaisin
Roska-astia

Eläintarhantietä. Kiveyskuviot ovat peräisin suunnitelmasta vuodelta 1978. Torin lisäksi nupukivettyjä alueita ovat kaistaleet Hakaniemenrannan ajoradan ja rantamuurin vierellä sekä kaistale keskimmäisen raitiovaunulaiturin keskellä. Noppakivillä on päällystetty pieniä osia katujen reunustoista Hakaniemenrannan ajoradan rinnalla sekä pidempi kaistale puurivistön alla Viherniemenkadulla ja Sörnäisten rantatiellä. Luonnonkivipintoja on paikoin korjattu asfaltilla.

Luonnonkiveysten lisäksi torin ympäristössä on käytetty useaa erilaista betonikiveystä. Raitiovaunulaiturien pinta on pääosin tummanharmaata, tiilisaumauksella kulkuun nähden poikittain ladottua betonikiveä. Samaa tummanharmaata betonikiveystä on käytetty lisäksi Hakaniemenrannan leveällä kävelyraitilla. Raitiovaunulaiturit on reunustettu valkoisista neliöbetonikivistä ladotuin kaksikivisin raidoin, joita on myös käytetty raidoittamaan raitiovaunukatosten alueita kahdella reunimmaisista laitureista.

Liikenteenjakajien pinnat puolestaan ovat parkettiladottua, pykäläreunaista betonikiveä, joka on kulkureittien kohdilta väritykseltään vaaleanharmaata ja muilla alueilla punaruskeaa tai keskiharmaata. Samalla kiveyksellä on päällystetty raitiovaunulaitureita ylittävät jalankulun reitit suojateiden kohdilta. Harmailla ruutuladotuilla neliöbetonikivillä päällystetty reitti kulkee Viherniemenkadulta puiston poikki kohti toria. Neliönmuotoisia betonikiviä ja harmaita luonnonkivilaattoja on käytetty lisäksi pienellä alueella eteläreunan liikerakennuksen perennaistutusten ja rakennuksen välissä.

Siltasaarenkadun liikenne on vilkasta. Vasemmalla katua reunustavan puurivin sommitelmallinen aihe on peräisin 1900-luvun taitteesta, vaikka nykyiset puut on istutettu 1980-luvulla.

Nupukiveyksen vaihteleva ladontasuunta muodostaa torialueen pintaan alueita.

Luonnonkiveyksiä on paikoin paikattu asfaltilla.

Hakaniementorin pintamateriaalipaletin laajuus näkyy hyvin Hakaniemenrannassa: ympäristössä on käytetty luonnonkiveyksiä, useita erityyppisiä ja -värisiä betonikiviä sekä asfalttia.

Hakaniemenpuistossa kasvavat yhdet harvoista Helsingin muotoonleikatuista puista. Puiden leikkaaminen on aloitettu vuosien 1973–1976 välillä.

Alueen harvoihin koristeistutuksiin kuuluvat Metallitalon edustan pyöreä istutusalue pensaineen ja perennoineen.

Hakaniemenpuiston pohjoisosaan vuonna 2002 rakennettu maanalaisen tilan sisäänkäyntirakennus on synnyttänyt aukon puiston puiden kulmikkaaseen sommitelmaan.

Viherniemenkatua reunustavat puurivit muodostavat torille pehmeän, vehreän reunan.

Kasvillisuus
Puurivistöt rajaavat toria Siltasaarenkadun, Hakaniemen torikadun sekä Hakaniemenrannan puoleisilta reunoilta. Torin laajuuden vuoksi puurivistöjen tuoma vehreys on vähäistä. Laajempia puuistutuksia on Hakaniemenpuistossa sekä hieman idempänä Hakaniemenrannassa, jossa puurivejä on rinnakkain parhaimmillaan neljä, sekä Hakaniemenpuistossa. Muotoon leikattujen lehmusten muodostamat rivit kiertävät puistoa kaikilta reunoiltaan, minkä lisäksi kolmiriviset lehmussommitelmat jakavat puiston kolmeen erilliseen, kivituhkapintaiseen tilaan.

Hakaniemenpuiston leikatut kiiltotuhkapensasaidanteet ovat peräisin 1960-luvulta. Kauppahallin pohjoisseinustalla on myös pensasaidanne, joka on istutettu myöhemmin. Torin reunoilla ja raitiotielaitureilla ympäristöä elävöittävät kausi-istutusruukut. Hakaniemenpuiston keskimmäisen hiekkakentän reunalla on ryhmäruusuistutuksia. Aluetta etelästä rajaavan liikerakennuksen edustalla on istutusallas, joissa on pensaita, perennoja ja kausikasveja.

Rakenteet, varusteet ja kalusteet
Tarkastelualueella olevia kevyitä rakenteita ovat viisi taulumaista mainoskylttiä, kaksi pyöreää suurta mainoskylttiä sekä kiinteä, puiston maanalaisen liiketilan sisäänkäynnin yhteyteen pystytetty korkea mainosteline. Telineen takana sijaitsevat alueen ainoat lipputangot. Lisäksi torilta löytyy melko runsaasti erilaisia sähkökaappeja, vesipisteitä, tolppia ja mittareita. Hakaniemen torikadun varrella on myös sähköbussin pylväsmäinen latauslaite. Torin itälaidalla on kivetty koroke, jonka alla on maanalaisille jäteastioille varattu tila.

Hakaniementoria värittävät kesäisin kausikukkaistutukset.

Alueella on käytetty pääosin teräsputkiaitoja, jotka mukailevat raitiovaunulaitureiden reunoja ajoratojen vierillä. Vihreän sävyiset aidat on paikoin suljettu vihreänharmain levyelementein. Hakaniemenpuistossa tiloja on rajattu leikatuin pensasaidantein sekä pollarein. Teräspollareita on sijoitettu lisäksi Hakaniemen metroaseman lasisen pääsisäänkäyntirakennuksen ympärille.

Polkupyörätelineitä alueella on metron pääsisäänkäynnin yhteydessä, Hakaniemen kauppahallin pysäköintialueella, Hakaniemen torikadun varrella sekä Hakaniemenpuistossa. Hakaniemenrannan rantapuiden lomaan sijoittuu kaupunkipyöräasema. Pysyviä istuimia torin ympäristössä on vähän, ainoastaan muutama selkänojaton penkki torialueen lounaisnurkassa sekä koivunjalkapenkki Hakaniemenpuiston ruusuistutusten vieressä. Roska-astioita on etenkin metron sisäänkäyntien tuntumassa.

Valaistus

Torin ja puiston alueiden sekä Hakaniemenrannan valaisimet on 2010-luvulla uusittu ilmeeltään yhtenäisillä yksi-, kaksi- tai kolmisiivekkeisillä pylväsvalaisimilla. Lännessä yhtenäiset valaisimet jatkuvat Eläintarhantien vartta Ympyrätalon tienoille asti. Alueen pohjoispuolella Ympyrätalon rinnalla Siltasaarenkadulla on erimallinen yksikupuinen pylväsvalaisin. Siltasaarenkadulla tarkastelualueen eteläpuolella on käytetty julkisivuihin ripustettuja vaijerivalaisimia. Riippuvia valaisimia on käytetty myös Hakaniemen torikadulla kauppahallin ja naapurirakennusten väliin kiinnitettynä sekä Hämeentien yllä kauppahallilta pohjoiseen. Riippuvien valaisinten kuvun malli on Hämeentiellä ja Siltasaarenkadulla pyöreä, Hakaniemen torikadulla lyhtymäisempi.

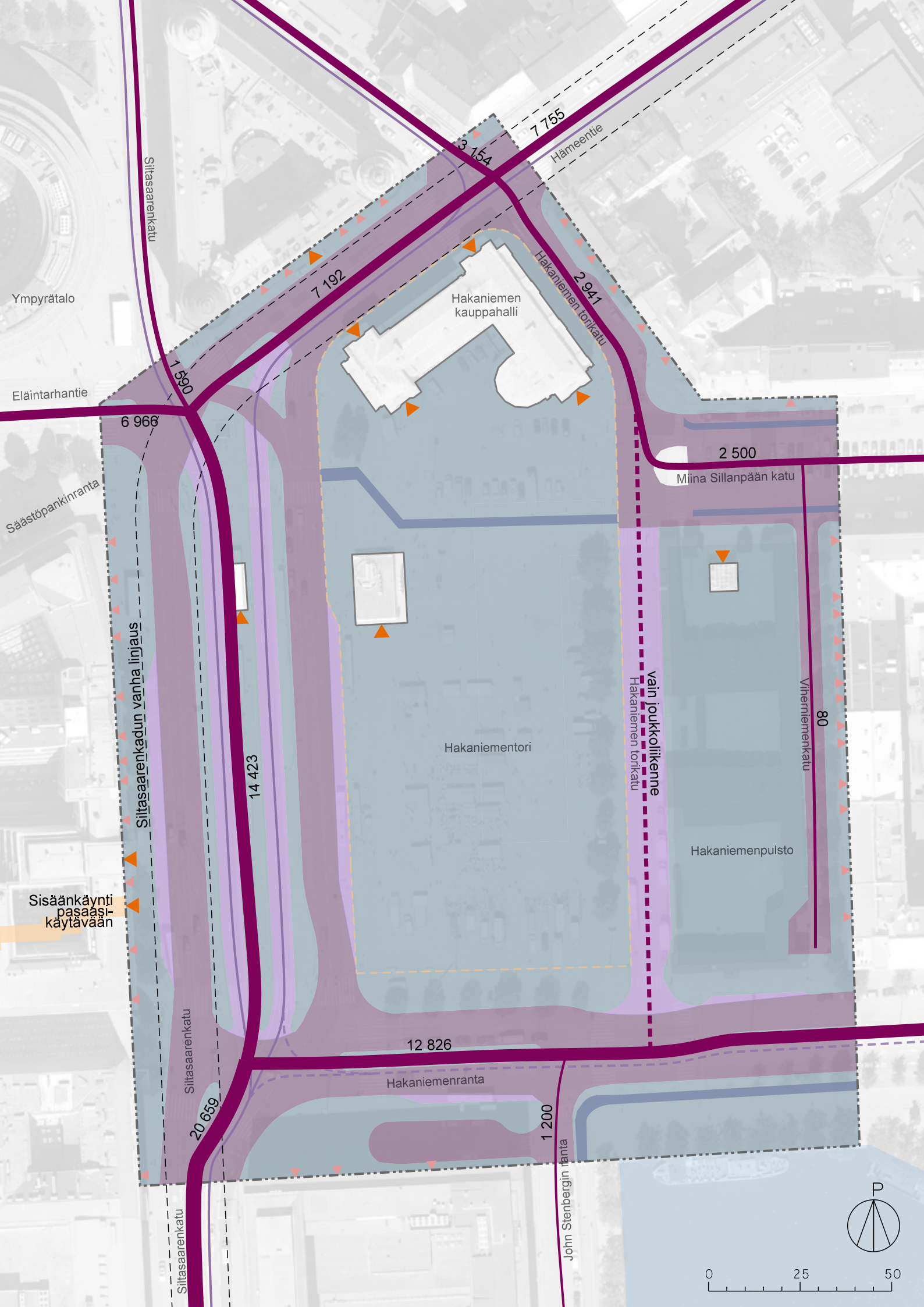
Torin varustelua on parannettu Hakaniemen uuden metroaseman sisäänkäynnin rakentamisen yhteydessä.

Torin valaistus on uusittu suurilta osin 2010-luvulla.

Torin valaisimet ovat ilmeeltään pelkistetyt.

Yllä: Hakaniemen torin torikauppa on edelleen aktiivista. Torin eteläosiin ryhmittyvät usein kukkien myyjät.

Alla: Panoramavalokuvassa hahmottuu torin nykytilanne reunustavine rakennuksineen ja puineen. Vilkkaat liikenneväylät kiertävät torimyyntialuetta etelä- ja länsireunoilta. Kuvassa kauppahalli on huputettu peruskorjauksen vuoksi ja väliaikaisen kauppahallin rakennushahmo erottuu torin puiden välistä.


Siltasaarenkatu
Ympyrätalo
Eläintarhantie
Säästöpankinranta
Hämeentie
7 755
3 154
7 192
1 590
6 966
Hakaniemen kauppahalli
Hakaniemen torikatu
2 941
2 500
Miina Sillanpään katu
Siltasaarenkadun vanha linjaus
14 423
Hakaniementori
vain joukkoliikenne
Hakaniemen torikatu
Viheriemenkatu
80
Hakaniemenpuisto
Sisäänkäynti pasaasi-käytävään
12 826
Hakaniemenranta
Siltasaarenkatu
20 659
1 200
John Stenbergin ranta
Siltasaarenkatu
P
0
25
50

LIIKENNEMUODOT JA -MÄÄRÄT

Aineistot: Asemakaava-aineistot, ajoneuvoliikenteen liikennemäärät. Helsingin kaupungin karttapalvelu, 2020. Pohjakartta-aineisto KMO.

7 192 Liikennevirrat
Autojen lukumäärät merkitty katuosuuskohtaisesti

Joukkoliikennekatu
Ei tilastoituja liikennemääriä

Alueiden käyttö

Moottoriajoneuvoille varattu kadun osa

Joukkoliikenteelle varattu kadun osa

Raitiotielinjat (nykyinen / tuleva)

Pyöräilylle varattu kadun/torin osa

Jalankululle varattu alue

Liikkumiseen liittyvä liiketoiminnan kokemuksellisuus

Torialueen raja

Pasaasikäytävä

Tärkeä sisäänkäynti

Yksittäisen liiketilan sisäänkäynti

Liikenne

Hakaniementorin ympäristöä määrittää voimakkaasti vilkas liikenne. Hakaniemi on tärkeä joukkoliikenteen solmukohta ja reitti eteläisen kantakaupunkiin.

Hakaniementorin tarkastelualueen pinta-alasta kolmannes on varattu moottoriajoneuvoliikenteen käyttöön. Suurimmat liikennevirrat kulkevat Hakaniementorin lounaispuolella Pitkälläsillalle kulkevalla Siltasaarenkadun osalla. Torin kulmalla liikennevirta jakaantuu tasaisesti pohjoiseen Siltasaarenkatua ja itään Hakaniemenrantaa pitkin. Torin pohjoispuolella vilkkainta liikenne on Hämeentiellä ja Eläintarhantiellä. Vähäisintä liikenne on Viherniemenkadulla, jossa likimääräinen liikennemäärä on vain 80 autoa vuorokaudessa. Pysäköintiä alueella on etenkin Sörnäisten rantatiellä, minkä lisäksi kadunvarsipaikkoja on Viherniemenkadulla, Hakaniemenrannassa sekä Hakaniemen torikadun pohjoisosassa.

Yksinomaan julkiselle liikenteelle varatut alueet vievät tarkastelualueen pinta-alasta noin viidesosan. Joukkoliikenteelle varatun Hakaniemen torikadun eteläosan liikennemääristä ei löydy laskentatietoa, mutta katu toimii bussien seisahduspaikkana, reittinä torin ympäri etelään sekä sähkö-bussien latauspaikkana. Julkiselle liikenteelle varattua tilaa on lisäksi raitiovaunukiskojen ja linja-autopysäkkien varaama tila Siltasaarenkadulla ja Hakaniemenrannassa.

Itse torialue peittää tarkastelualueesta neljäsosan. Se on monikäyttöistä tilaa, joka on varattu jalankulkijoille sekä toritoiminnan kannalta tarpeelliselle lastaus- ja huoltoliikenteelle. Jalankululle varattua katutilaa on lisäksi julkisen liikenteen alueiden reunoilla, aluetta rajaavien korttelien editse kulkevilla jalkakäytävillä sekä Hakaniemenpuiston reunoilla. Pyöräliikenteelle varattuja katualueita ovat toria halkova nupukivetty reitti, pyörätie Hakaniemenrannassa ja yksisuuntaiset pyöräkaistat Sörnäisten rantatiellä.

Jalankulkualueisiin liittyvät kiinteästi alueen rakennusten kivijaloissa olevat lukuisat liike- ja palvelutilat, joiden sisäänkäynnit on merkitty oheiseen karttaan oranssilla. Merkittäviä yksittäisiä sisäänkäyntejä ovat Hakaniemen kauppahallin holvikaarisisäänkäynnit, Arena-talon ulosvedetty sisäänkäyntikatos, metron maanpäälliset sisäänkäynnit torilla sekä raitiovaunulaitureiden välissä, sisäänkäynti maanalaiseen tilaan Hakaniemenpuistossa ja sisäänkäynti ainoaan säilyneeseen pasaasikäytävään Siltasaarenkadulta.

1934
Hämeentie
Siltasaarenkatu
1968
Ympyrätalo
1923
Arena-
talo
1906
Hakaniemen kauppahalli
Hakaniemen torikatu
1914
1908
1961
Miina Sillanpään katu
Säästöpankin-
ranta
2002
1982/
2017
1960
1940
1940
1959
Siltasaarenkatu
Hakaniementori
Viheriniemenkatu
1941
1958
1937
1938
Hakaniemenranta
1914
1978
Siltasaarenkatu
1965

AJOITUS JA SÄILYNEISYYS

Tarkastelualueen säilyneiden elementtien ajoitus. Pohjakartta-aineisto KMO.

NYKYISEN RAKENNUSKANNAN RAKENTAMISAJANKOHTA

Tiedot eivät perustu rakennushistoriallisiin selvityksiin vaan historiallisiin valokuviin, karttoihin ja verkkolähteisiin:

- 1900- ja 1910-luvut
- 1920- ja 1930-luvut
- 1940- ja 1950-luvut
- 1960- ja 1970-luvut
- 1980- ja 1990-luvut
- 2000- ja 2010-luvut

KASVILLISUUS

Säilyneet puurivisommitelmat tai muut puusommitelmat (osa puustosta uusittu):

- 1800- ja 1900-lukujen vaihteesta (uusittu 1900-luvun loppupuolella)
- 1940-luvulta
- 1960-luvulta
- 1970-luvulta
- 1980-luvulta

Leikattu pensasaidanne 1960-luvulta

Uudempi istutus

1960- ja 1970-lukujen tienoilta asti istutusalueina olleet perenna-, pensas- ja kausi-istutukset

PÄÄLLYSTEET

Asfaltti, sommitelma osin peräisin 1960-luvulta ja osin 1980-luvun kunnostuksesta

Luonnonkiveys, sommitelma pääosin peräisin 1980-luvun kunnostuksesta

Betonikiveys, sommitelma 1980-luvulta

Puiston kivituhkakenttä, peräisin 1960-luvulta

Puiston kivituhkakenttä, peräisin 1980-luvulta

Vesialue

Tarkastelualueen raja

Ajoitus

Hakaniementori sijoittuu Helsingin keskustan läheisyyteen, Pitkänsillan pohjoispuolelle. Torin hahmo alkoi ensimmäiseksi muodostua Hakaniemen rantojen täytön yhteydessä 1850-luvulla. Selkeä torin muotoon vaikuttanut elementti on historiallinen Siltasaarenkadun-Hämeentien yhteys, joka rajaa toritilaa laajassa kulmassa lännestä ja pohjoisesta. 1900-luvun vaihteesta on säilynyt myös sommitelmallinen aihe Siltasaarenkadun länsireunan puurivistä. Puistoja ja puurivejä käsitellään tarkemmin luvussa ”Osatekijät”.

Vuosina 1906–1908 rakennetut asuinrakennukset torin pohjoispuolella sekä Siltasaarenkadun varrelle vuonna 1914 valmistunut liikerakennus (ent. Siltalan talo) edustavat torin ympäristön vanhinta rakennuskantaa. Toripinnalle sijoittuu myös vuonna 1914 avattu Hakaniemen kauppahalli. Toria reunustavat luoteis- ja itäreunoiltaan 1920–1940-lukujen asuinrakennukset kivijalan liiketiloineen sekä vuosien 1940–1950 pieni kioskirakennus torin itälaidalla. Viereisten rakennusten kanssa samoihin vuosiin 1940-luvulle ajoittuu Viherniemenkatua idästä reunustava puurivi. Alueen uudempiin rakennuksiin kuuluvat torin luoteispuolen maamerkkimäinen, vuonna 1968 valmistunut Ympyrätalo sekä torin länsi- ja eteläreunoja rajaavat, 1900-luvun keskivaiheen tienoilla valmistuneet liike- ja toimistorakennukset.

Puuston kannalta tuoreempia lisäyksiä alueella ovat Hakaniemenpuiston suorakulmainen lehmussommitelma pohjoisine lisäistutuksineen 1960- ja 1980-luvuilta sekä Hakaniemenrannan puurivit 1970–1980-luvuilta. Hakaniemenpuistoa rajaavat pensasaidanteet ovat peräisin 1960-luvun sommitelmasta. Kolmen lehmuksen ryhmä kauppahallin lounaiskulmalla on istutettu 1980-luvulla.

Tuoreempia rakenteellisia lisäyksiä torin ympäristössä ovat metron sisäänkäyntirakennukset 1980-luvun alkupuolelta, joista keskeisin, torille sijoittuva sisäänkäynti uusittiin metrohallin remontin yhteydessä vuonna 2017. Hakaniemenpuiston vastakkaisiin päätyihin on 2000-luvulla lisätty maanalaisen liiketilan sisäänkäyntirakennus sekä city-WC.

Alueen tunnelmaan oleellisesti vaikuttava päällystemateriaalien sommittelu on pääosin peräisin 1980-luvun vaihteen kunnostuksesta. Puiston kaksi eteläisintä kivituhkakenttää ovat peräisin puiston rakentamisen ajalta 1960-luvulta ja pohjoisin kenttä on lisätty sommitelmaan 1980-luvulla paikalla sijainneen huoltoaseman poistuttua alueelta.

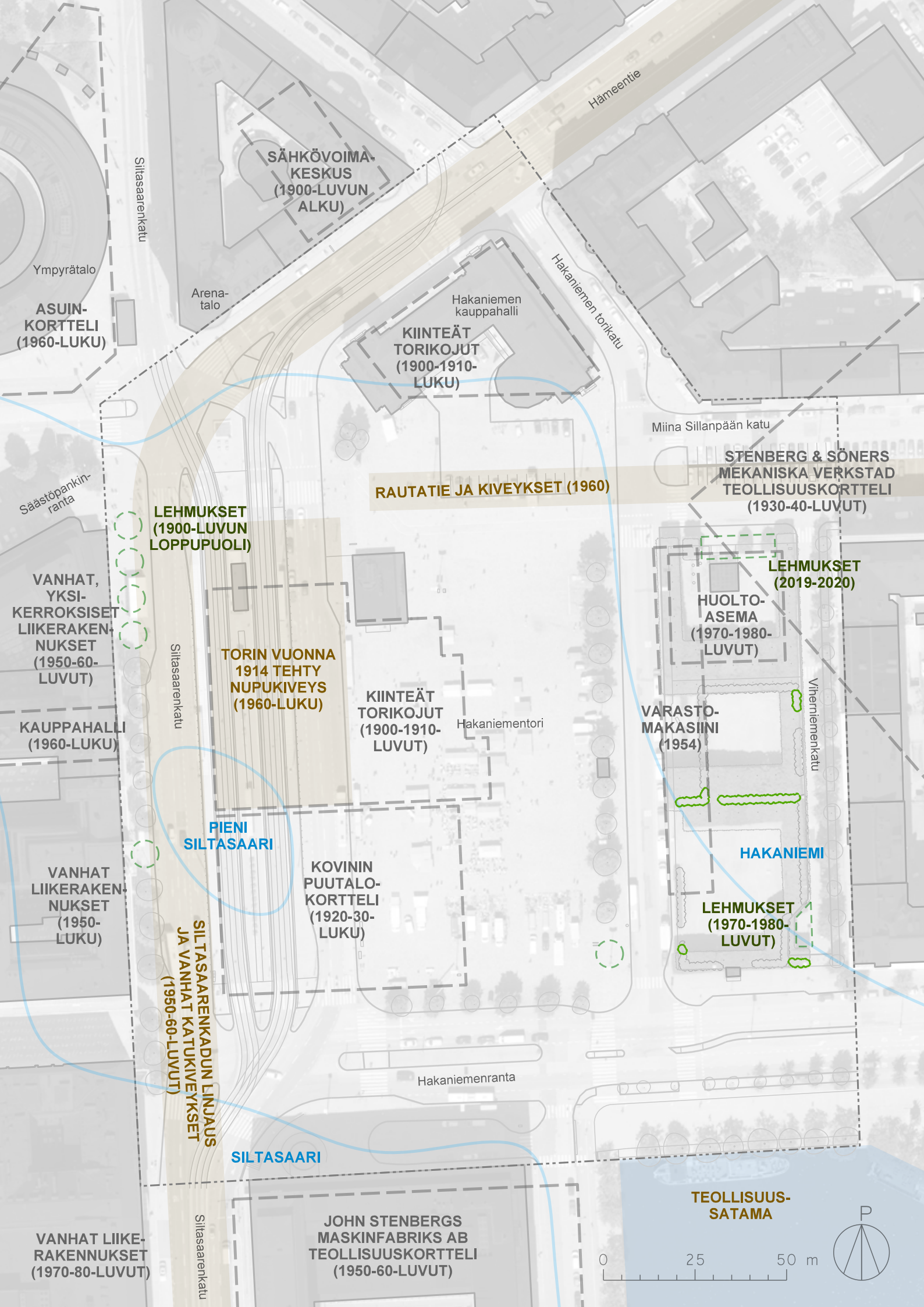
Yllä: Hakaniemen ympäristö on rakentamiseltaan kerroksellista–torialuetta reunustavat eri historian vaiheissa rakentuneet rakennukset viimeisen noin sadan vuoden ajalta. Hakaniemenpuiston taustan kortteli on peräisin 1920–1950 luvuilta, kun taas rannan Opetushallituksen talo on perusteellisesti uusittu vuonna 2008. Kauimpana pilkottava Merihaka on 1980-luvun tuotos.

Oikealla: Viimeisimpiä lisäyksiä torin ympäristössä on metron koillinen sisäänkäyntirakennus, joka sijoittuu torin pohjoisosaan lähelle kauppahallia. Moderni lasipaviljonkimainen rakennus muodostaa uuden kerroksen torin rakennusten historian jatkumoon.

Alla oikealla: Hakaniementorin pohjoislaidan rakennukset ovat peräisin 1900-luvun ensimmäisiltä vuosikymmeniltä. Toinen vanhimmista asuinrakennuksista on Hakaniemen torikadun ja Sörnäisten rantatien kulmassa seisova, julkisivultaan koristeellinen jugendtalo, joka on valmistunut vuonna 1908.

Yllä vasemmalla: Vuonna 2002 rakennettu maanalaisen liiketilan sisäänkäynti on lohkaissut osan Hakaniemenpuiston pohjoisimmasta reunasta.

Vasemmalla ja alla: Kauppahallin väistötilaksi rakennettu väliaikainen kauppahalli vie tällä hetkellä noin puolet torin kivetystä alasta. Torikauppiaiden keskuudessa suosittu halli jättää taakseen autiota tilaa, jota käytetään lastaamiseen. Hallin taakse jäävä suojeltu kioskirakennus jää syrjään torin toiminnasta.


Hämeentie
Siltasaarenkatu
SÄHKÖVOIMA-
KESKUS
(1900-LUVUN
ALKU)
Ympyrätalo
Arena-
talo
ASUIN-
KORTTELI
(1960-LUKU)
Hakaniemen
kauppahalli
KIINTEÄT
TORIKOJUT
(1900-1910-
LUKU)
Hakaniemen torikatu
Miina Sillanpään katu
STENBERG & SÖNERS
MEKANISKA VERKSTAD
TEOLLISUUSKORTTELI
(1930-40-LUVUT)
RAUTATIE JA KIVEYKSET (1960)
Säästöpankin-
ranta
LEHMUKSET
(1900-LUVUN
LOPPUPUOLI)
LEHMUKSET
(2019-2020)
VANHAT,
YKSI-
KERROKSISET
LIIKERAKEN-
NUKSET
(1950-60-
LUVUT)
HUOLTO-
ASEMA
(1970-1980-
LUVUT)
Siltasaarenkatu
TORIN VUONNA
1914 TEHTY
NUPUKIVEYS
(1960-LUKU)
KIINTEÄT
TORIKOJUT
(1900-1910-
LUVUT)
Hakaniementori
VARASTO-
MAKASIINI
(1954)
Viherniemenkatu
KAUPPAHALLI
(1960-LUKU)
PIENI
SILTASAARI
HAKANIEMI
VANHAT
LIIKERAKEN-
NUKSET
(1950-
LUKU)
KOVININ
PUUTALO-
KORTTELI
(1920-30-
LUKU)
LEHMUKSET
(1970-1980-
LUVUT)
SILTASAARENKADUN LINJAUS
JA VANHAT KATUKIVEYKSET
(1950-60-LUVUT)
Hakaniemenranta
SILTASAARI
TEOLLISUUS-
SATAMA
VANHAT LIIKE-
RAKENNUKSET
(1970-80-LUVUT)
Siltasaarenkatu
JOHN STENBERGS
MASKINFABRIKS AB
TEOLLISUUSKORTTELI
(1950-60-LUVUT)
0
25
50 m
P

Hävinneet elementit

Alueen historiallisista valokuvista on nähtävissä Hakaniementorin alueella historiassa tapahtuneet lukuisat muutokset. Oheiselle kartalle on koostettu merkittävimpiä alueelta hävinneitä elementtejä.

Alueen muodostumisen pohjana on ollut historiallisen Hakaniemen ja Siltasaaren välisen alueen täyttäminen, joka ahmaisi alleen myös Pienen Siltasaaren. Hakaniementori on syntynyt lähes kokonaan täyttömaalle.

Suuri osa muutoksista koskee alueen rakennuskantaa, josta on nähtävissä alueen muutos teollisuussataman alueesta liike-elämän, asumisen ja liikenteen merkittäväksi keskittymäksi. Hakaniementorin ympäristö on heijastellut historian vaiheita muun muassa auto- ja raideliikenteen järjestelyiden sekä torikaupan osalta.

Alla: Kuvasta vuodelta 1909 on nähtävissä useita torilta poistuneita elementtejä: etualan kiinteät torikojut, torille päättynyt raidelinja sekä taustalla pilkottava raitiolinjan sähkövoimakeskus.

Alinna: Hakaniementori vuonna 1948. Taustalla näkyy purettu makasiinirakennus sekä joitain Kovinin puutalokorttelista peräisin olevia puita.

HÄVINNEET ELEMENTIT

Karttaan on merkitty ajankohdat, joilta elementit olivat peräisin, mikäli tiedossa. Poistumisajankohdat suluissa. Pohjakartta-aineisto KMO.

PURETTU RAKENNUSKANTA

Puretut korttelit, rakennukset sekä niiden toiminnot

HÄVINNYT KASVILLISUUS

Sommitelmasta puuttuvat puut

Hävinneet pensasaidanteet

POISTETUT TAI HÄVINNEET RAKENTEET JA PÄÄLLYSTEET

Täyttömaan alle jääneet merenlahdet, rantaviivat, saaret ja niemet

Sommitelmasta poistetut elementit, kuten katulinjaukset, päällysteet ja rakenteet

SILTASAARENKATUA PITKIN
KALLION KIRKOLLE
HÄMEENTIETÄ PITKIN
MERIHAKAAN
ELÄINTARHANLAHDEN YLI
PAASIVUOREN
PUISTIKKOON
SILTAVUOREN
KALLIOT
KASVITIETEELLISELLE
PUUTARHALLE
UNIONINKATUA PITKIN
TÄHTITORNILLE
P
0
100
200 m

ALUEEN LIITTYMINEN YMPÄRISTÖÖN

Pohjakartta-aineisto KMO.

ALUE OSANA LAAJEMPAA KOKONAISUUTTA

Alue osa Helsingin kaupungin keskustan merkittävää aksiaalisommitelmaa, joka ulottuu Brahenkentän puistoakselilta Kallion kirkolle, ja siitä edelleen Siltasaarenkatua ja Unioninkatua pitkin etelään Tähtitornille saakka. Tähän pitkään katujen muodostamaan aksiaalisommitelmaan liittyy lukuisia merkittäviä julkisia kaupunkitiloja, kuten Kauppatori, Esplanadi, Senaatintori ja Hakaniementori. Toinen akseli on jäänne alueen teollisuushistoriasta, ja on syntynyt torialueella aiemmin olleen rautatien kohdalle, Sörnäisen rantatien suuntaisesti. Akseli jatkuu Merihaan läpi itään ja lännessä torin halki ja Eläintarhanlahden yli

Alue sijoittuu Helsingin viher- ja virkistysverkostojen väliin:
- Alue liittyy Helsingin keskustan kulttuuripuiston viheralueisiin, joihin kuuluvat kaupungin keskustan kulttuurihistoriallisesti merkittäviä puistoja
- Alue liittyy Helsinkipuistoon, johon kuuluu merialueita, mm. Siltavuorensalmi, sekä saarien ja rantojen viheralueita

Kaupunkirakenteeseen muodostuva merkittävä solmukohta, jossa yhdistyvät useammat kaupungin aksiaalisommitelmat, kadut sekä Hakaniementori, ja josta avautuu näkymiä laajalle kaupunkiin ja merenlahtien yli

NÄKYMÄT, MAAMERKIT JA KIINTOPISTEET

Aksiaalisommitelmien näkymälinjat ja kaduille muodostuvat merkittävät pitkät näkymälinjat

Vilkkaan, muulloin tiiviisti korttelien rajaama katu liittyy isoon tilaan sen pitkältä laidalta

Hakaniementorille ympäristöstä avautuvat näkymäsektorit

Merelliset näkymät

Muut pitkät näkymät

Alueen näkymien kannalta erityisen olennaiset vesipinnat

Kaupunkitilassa tärkeät vehreät reunat, joihin kuuluvat lähes kaikki alueen läheisyydessä olevien merenlahtien rannat

Alueella olevat ja torilta ympäristöön avautuvien näkymien kannalta tärkeät puisto- ja katupuurivit

Alueen tärkeät korttelipuistot

Alueen näkymien päätteinä olevat voimakkaat julkisivulinjat (Merihaka ja Kruununhaka)

Toritilaa reunustavien rakennusten julkisivulinjat

Koko kaupungin mittakaavassa merkittävä maamerkki (Kallion kirkko)

Paikallisesti merkittävä maamerkinomainen rakennus (Ympyrätalo, Arena-talo, Hakaniemen kauppahalli)

Tärkeä Siltavuorensalmen yli ulottuvan näkymän päätepiste (Siltavuoren kalliot)

Vesialue

Tarkastelualueen raja

Liittyminen ympäristöön

Pitkältäsillalta Unioninkadun-Siltasaarenkadun akselin selkeänä päätepisteenä erottuu korkealle kohoava Kallion kirkon torni. Arena-talon pyöreät nurkkatornit rajaavat näkymää ja Siltasaarenkadun puurivi nousee vehreänä reunustamaan katua. Siltasaarenkadun ja Hakaniemenrannan risteykseen etelästä saavuttaessa merkittäväksi nousevat Hakaniemenpuiston kulmikkaat lehmukset, joiden muoto rytmittää torin taustamaisemaa idässä. Risteyksestä katsottuna punatiilinen, muita rakennuksia matalampi kauppahalli rajaa toritilaa pohjoisesta selkeästi. Kauppahallin kohdalla tapahtuu tunnelman muutos myös Hämeentien suunnasta saavuttaessa: korkeat katua reunustavat rakennukset vaihtuvat mittakaavaltaan inhimillisempään hallirakennukseen. Arena-talon tornit näkyvät Hämeentielläkin jo Väinö Tannerin kentän tienoille saakka.

Siltavuorenrannasta tarkasteltuna Hakaniementorin ympäristöä hallitsevat Hakaniemenrannan korkeat rakennukset. Rantaviivan suuntainen Opetushallituksen talo naapurikortteleineen nousevat esiin vaaleina, voimakkaina rakennusmassoina ja lännessä korkeat Metallitalo sekä John Stenbergin rannan hotellirakennus ohjaavat katsetta torin suuntaan. Mereltä päin katsottuna tori toimintoineen ja kauppahalleineen jää melko piiloon puurivistöjen ja rannan veneiden taakse. Torin taustalla erottuvia maamerkinomaisia rakennuksia ovat kolmiomainen Arena-talo ja sen viereinen Ympyrätalo. Myös toria pohjoisesta reunustavien rakennusten julkisivulinjat erottuvat selkeästi.

Eläintarhanlahden suunnasta Hakaniementorin lähestymisen voi havaita niin ikään Ympyrätalon ja Arena-talon nousemisesta puunlatvusten yläpuolelle. Eläintarhantieltä katsottuna ne ovat ainoat toriympäristöstä muistuttavat elementit maisemassa. Ratapenkereen reunalta Eläintarhanlahden yli aukeavaan maisemaan piirtyy myös kauppahallirakennus torin reunuspuuriveineen. Purettu, hallin editse kulkenut rautatien linja on havaittavissa lahden yli vapaana näkymälinjana aina Merihakaan saakka.

Torin suunnalta katsottuna merkittäviä näkymiä ja kiinto-

pisteitä ovat aiempien näkymäyhteyksien lisäksi näkymä Siltavuorenpenkereelle, jonka kalliot nousevat maiseman kohokohdaksi. Lisäksi torilta aukeaa näkymä muista suunnista melko piilotettuun Paasivuorenpuistikon vehreään puistotilaan. Kaikkein vehrein näkymäyhteys muodostuu Hakaniemenrannan useiden puurivien alta kohti Kaisaniemen kasvitieteellistä puutarhaa.

Näkymä torilta Eläintarhanlahdelle on osittain tukkeutunut kalusteilla ja pergolarakenteella. Siltasaarenkadun ja Säästöpankinrannan risteyksen ympäristöön on myös sijoitettu mainosrakenteita, kioski ja autojen pysäköintipaikkoja, jotka sulkevat näkymää merelle. Veden voi silti nähdä pilkistävän ja Tokoinrannan puuston luoma vehreys erottuu torin suuntaan selkeästi.

Alueen maamerkkirakennukset erottuvat myös lännestä: vihreä hahmo on Ympyrätalo ja sen oikealla puolella pilkottaa Arena-talon pohjoinen torni. Kuvan oikeassa laidassa näkyy Merihaan rakennuksia.

Hakaniementori on osa merkittävää historiallista aksiaalisommitelmaa, joka ulottuu Unionikatua pitkin Tähtitorninmäeltä aina Kallion kirkolle saakka. Kalle Havas, 1925. HKM.

Kallion kirkko erottuu nykyisinkin korkeana maamerkkinä kauas Unioninkadun-Siltasaarenkadun akselin sommitelmassa. Ympyrätalo ja Arena-talo ovat moniin suuntiin erottuvia torin ympäristön paikallisia maamerkkirakennuksia.

Yllä: Siltavuorenpenkereen kalliot ja etenkin entinen fysiikan laitos, nykyiseltä nimeltään Psychologicum, kohoavat näyttävinä Hakaniemen torilta aukeavassa näkymässä.

Oikealla: Näkymäakseli Hakaniementorin ja Merihaan välillä kaventuu Näkinsillalla.

Alla: Torin ja Merihaan välillä aukeavan pitkän näkymän pohjalla on kauppahallin edustalle päättynyt purettu rautatieyhteys, jonka linja kulki nykyisten pysäköinti-paikkojen tienoilla.

Eeva Rista, SER. HKM.

Yllä: Paasivuorenpuistikon ja Hakaniementorin välinen näkymäyhteys oli laajempi ja avoimempi ennen Paasivuorenkadun sulkemista ajoneuvoliikenteeltä.

Alla: Yhteys Hakaniementorilta vehreään Paasikivenpuistoon on nykyisin edelleen selkeä. Näkymää Paasivuorenpuistikosta torille sulkevat nykyisin hieman Siltasaarenkadun varrella kasvavat puut.

Vasemmalla: Näkymä Eläintarhanlahden yli kohti Hakaniemeä. Näkymäyhteys toria kohti on vielä säilynyt, vaikka kasvavat puut ovat alkaneet häiritä sen avoimuutta.

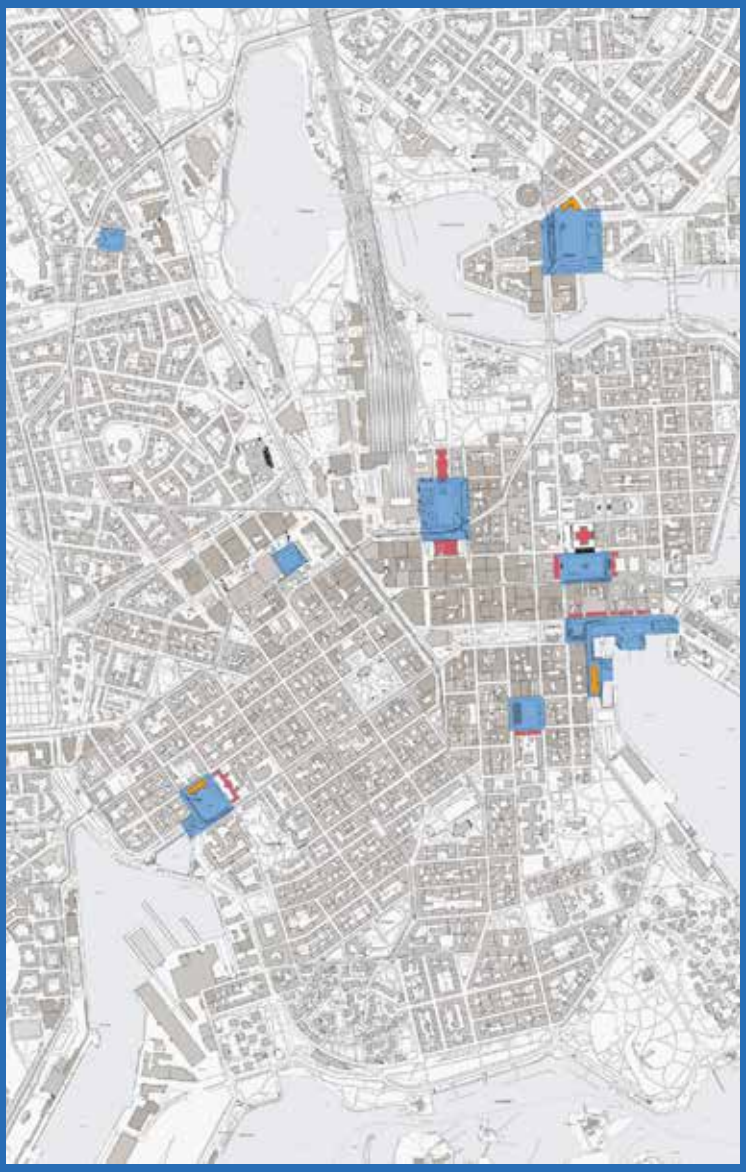
Alla: Nykyisin torin ja Eläintarhanlahden välistä näkymää sulkevat muun muassa Säästöpankinrantaan pysäköidyt autot.

Alinna: Tokoinrannasta merkittävimpinä torin lähistön rakennuksina nousevat Ympyrätalo ja Arena-talo.

TÖÖLÖNTORI
kauppapaikka
kaupunginosatori
arjen tila

NARINKKATORI
moderni kaupunkiaukio
liikennetori
tapahtumatori

HIETALAHDENTORI
kauppahalli
kirpputori
monumentaalitori
satama



HAKANIEMENTORI
toimivin kauppahalli
tärkein elintarviketori
arjen tila
liikennetori
tapahtumatori
(satama)

RAUTATIENTORI
monumentaalitori
liikennetori
kulttuuritori
tapahtumatori

SENAATINTORI
monumentaalitori
turistitori
kausikauppapaikka
tapahtumatori

KAUPPATORI
monumentaalitori
turistitori
kauppahalli
satama

KASARMITORI
kortteliaukio
monumentaalitori
(halli historiallisesti)

Helsingin historialliset torit nykyisessä kaupunkirakenteessa

4 Arvoja

Hakaniementori on Helsingin historiallisista toreista se, joka on parhaiten säilyttänyt luonteensa kaupankäynnin paikkana. Rakentamattomina säilyneet toriaukiot ovat eri puolilla keskusta-aluetta saaneet uusia ominaisuuksia ja rooleja, kun kaupunki ympärillä on kasvanut ja odotukset kaupungin palveluista ja toiminnoista ovat muuttuneet. Toiminnallinen vertailu muihin toritiloihin tuo esille Hakaniemen monipuolisuuden, eloisuuden ja rakastetun arkisuuden.

Moni piirre Hakaniemessä on sekä arvo että haaste, riippuen siitä kuinka ja kuka asiaa tarkastelee. Hakaniemen toriaukio on iso ja repaleinen, se tarjoaa tilaa monelle toiminnalle ja toisaalta alue on levoton juuri niiden runsaiden toimintojen takia. Monimuotoisuus näyttäytyy helposti epämääräisyytenä. Nurkista avoimen torin tunnelmat ovat toisaalta vapaasti virtaavia tai hengittäviä, toisaalta vuotavia ja levottomia.

Hakaniementori rajautuu pääsääntöisesti umpinaisiin ja selkeisiin rakennusrintamiin, ainoastaan etelälaidalla tori aukeaa puolittain Siltavuorensalmelle ja merelle. Aukion pitkät laidat ovat luonteeltaan hyvin erilaiset. Urbaanin länsireunan liikekortteleiden julkisivut ovat avoimia ja lävistettäviä, liikehuoneistot aukeavat katutilaan. Puuston suojaaman itäreunan suoraviivaisten asuinkerrostalojen pohjakerros taas on intiimiä reviiriä ja liikkeet ovat luonteeltaan korttelipalveluita. Liike korttelin sisään on vain asukkaille. Reunojen ilmeiset erot, kuten vaatimaton – näyttävä, konservatiivinen – moderni, yksityinen – julkinen, levollinen – eloisa, ovat luettavissa julkisivujen luonteesta jo etäältä. Monimuotoisuus ja moniarvoisuus lienee Hakaniemen arvoista ilmeisimpiä.

Hakaniemen hallin peruskorjauksen ja koronaepidemian johdosta Hakaniementorin alue on selvitysvuonna 2020 ollut monella tapaa poikkeuksellisessa tilassa, niin rakenteiden kuin henkilö- ja liikennemäärienkin osalta. Lähitulevaisuudessa alueelle suunnitellut monet kehityshankkeet tulevat osaltaan muokkaamaan aluetta uusiin suuntiin. Seuraavassa on tuotu esiin Hakaniementorin arvoja pidemmän historiallisen perspektiivin painotuksella, eritellen ja analysoiden. Hakaniemeyden olemukseen ja ytimeen kuuluu erityisen vahvana piirteenä arki ja käytännöllisyys, mikä nivoutuu yhteen monihaaraisen joukkoliikenteen, suuren asukastiheyden, jalankulkijamyönteisyyden, humaanin tasa-arvon ja arkisten elintarpeiden myynnin kanssa. Niistä yhdessä muodostuu Hakaniementorin alueen arvo.

Torikauppaa 1940, Arne Pietinen, HKM.

Alueen arvoja ja ominaispiirteitä

A1 Hakaniementori on iso tila 229

A2 Hakaniemi on elävä ja pitkäperinteinen kauppapaikka 233

A3 Halli on osa toria 237

A4 Hakaniemen liike on jatkuvaa 241

A5 Pitkät näkymät, laajat yhteydet 245

A6 Hakaniemenpuisto ja katupuut 249

A7 Hakaniemi on kaikkien 253

Yhteenvetokartta alueen arvoista ja ominaispiirteistä 257

A1

Hakaniementori on iso tila

- Rakentamaton, avoin tila on kaupunkirakenteen vaalittava itseisarvo.
- Hakaniementori on tiiviin korttelirakenteen rajaama suuraukio.
- Hakaniementori on palvellut tiivistyvää kaupunkia eri vuosikymmeninä suurena avoimena tilana.
- Hakaniementoriin kohdistuneet eri aikakausien täydennysrakennushankkeet eivät ole toteutuneet.
- Suuri tila mahdollistaa monia toimintoja.

Viistoilmakuva etelästä kohti Hakaniementoria. google.maps 11/2020

Hämeentien ja Siltasaarenkadun risteysalue on saranakohta Kallion ja kantakaupungin koordinaatistojen välissä. Nurmi, 2020, HKM.

Hakaniementorin avoimuus käy hyvin ilmi vuoden 1909 asemakaavakartasta, vaikkakin sen rajaus poikkeaa nykyisestä. Torialueen itälaidan makasiinirivi sijaitsi nykyisen Hakaniemen torikadun varrella ja rajasi toriaukion kapeammaksi. Hakaniemen halli valmistui vasta muutama vuosi myöhemmin. Ote asemakaavakartasta 1909. Doria /KK.

A1 Hakaniementori on iso tila

Hakaniementorin suuruus ja avoimuus aukiona on yksi sen itsestään selviä ja ehdottomasti vaalittavia arvoja. **Tiivistyvän kaupungin ytimessä olevan aukion säilyminen rakentamattomana on tärkeä kaupunkirakenteellinen arvo.**

Historiallisesti aukion muodostuminen ei ole ollut suoraviivainen tai suunnitelmallinen prosessi, vaan nykyiseen tilanteeseen on vaikuttanut moni ennakoimaton, historian arvaamattoman virran mukanaan tuoma tekijä. Toripinta on toiminut koko kaupungin polttoainevarastona, bussiliikenteen solmukohtana, poliittisena areenana ja paraatien järjestäytymisalueena. Väljä tila sallii monenlaisia kaupunkitapahtumia, markkinaperinteen ylläpitämistä ja nykyisin jopa väliaikaisen kauppahallin, siis väistötilan. Väliaikaisen kauppahallin ympärilleen aiheuttama ahtaus paljastaa ja alleviivaa avoimen tilan arvoa kaupungissa. Eri vuosikymmeninä on suunniteltu erilaisia toriaukiota pienentäviä rakennushankkeita, jotka eivät ole toteutuneet. 1920- ja 30-lukujen dynaamisen kaupunkisuunnittelun hitaasti kypsyvät hedelmät jäivät toteutumatta sotavuosien takia. 1960-luvulla kaupunkisuunnittelun fokus kiinnittyi hiukan Hakaniemestä itään, Merihakaan, ja toisaalta kasvavien liikennevirtojen ohjailuun. Seuraavassa vaiheessa huomion vei metron raskas rakennusprosessi. Kaikkien näiden vaiheiden läpi **Hakaniemen toriaukio on säilyttänyt avoimuutensa, laajuutensa ja rakentamattomuutensa.**

Tämä toriaukion joustavuus eri aikakausien tavoitteiden ristipaineessa selittää jossain määrin myös aukion epämääräisyyttä ja reunojen määrittelemättömyyttä. Toisin kuin yhtenäisten kokonaissuunnitelmien myötä arvoympäristöiksi rakentuneet aukiot, on Hakaniementori ympäristöineen anonyymissä käytännönläheisyydessään alttiimpi ottamaan vastaan muutoksia. **Hakaniementoria voi kuvailla dynaamiseksi ja ketteräksi aukioksi**, joka on auliisti ja suuremmin nurisematta muovautunut ajan hengen kulloinkin sanelemiin muotoihin. Torin omanarvontunnolle keskeistä on kuitenkin ollut tyhjän tilan – torinäyttämön – säilyminen.

Saavuttaessa Helsinkiin idästä Hakaniementorilla on merkittävä rooli. Se on ensimmäinen, **urbaani, kortteli rakenteen rajaama suuraukio**, joka Hämeentietä saavuttaessa koetaan. Näkymät toriaukion lävitse tarjoavat saapujalle myös ensimmäisen yhteyden mereen ja Helsingin rannikkokaupunkiluonteeseen. Umpikorttelien rajaama Hämeentien tiivis ja dynaaminen katutila päättyy aukioon, jossa tapahtuu liikesuuntien uudelleenjärjestyminen ja rytminvaihdos. Unioninkatu-Siltasaarenkatu-akseli lävistää Hakaniementorin ja sen akselivaikutus sitoo yhteen kaupunginosat aina Ullanlinnasta Kallion ydinalueelle saakka. Hakaniementori on kahden liikesuunnan – Unioninkatu-Siltasaarenkatu-akselin ja Hämeentien – yhdistävä suurilehtinen sarana. Nivel johtaa kantakaupungin koordinaatistoon.

Hakaniemen vahva merkitys helsinkiläistorien valikoimassa perustuukin erityisesti torin väljyyden mahdollistamaan toimintaan, ei niinkään sen arkkitehtonisiin arvoihin. Toisaalta viimeisen 40 vuoden aikana toritilan, liikenteellisten ratkaisujen ja halli- ja torikaupan muodostama kokonaisuus on ollut suhteellisen vakiintunut. Pitkään, vailla suuria muutoksia vallinnut asiaintila on kypsynyt osaksi helsinkiläistä ja hakaniemeläistä identiteettiä.

Hakaniemen tulevaisuutta on viime vuosikymmeninä jälleen suunniteltu monen pöydän ääressä. Alueen potentiaali on tunnistettu ja käynnissä on erityisesti laajan aukiotilan eteläreunan selkeyttäminen ja meriyhteyden jalostaminen. Torialueeksi vakiintunut pinta on itsestäänselvästi edelleen avointa tilaa.

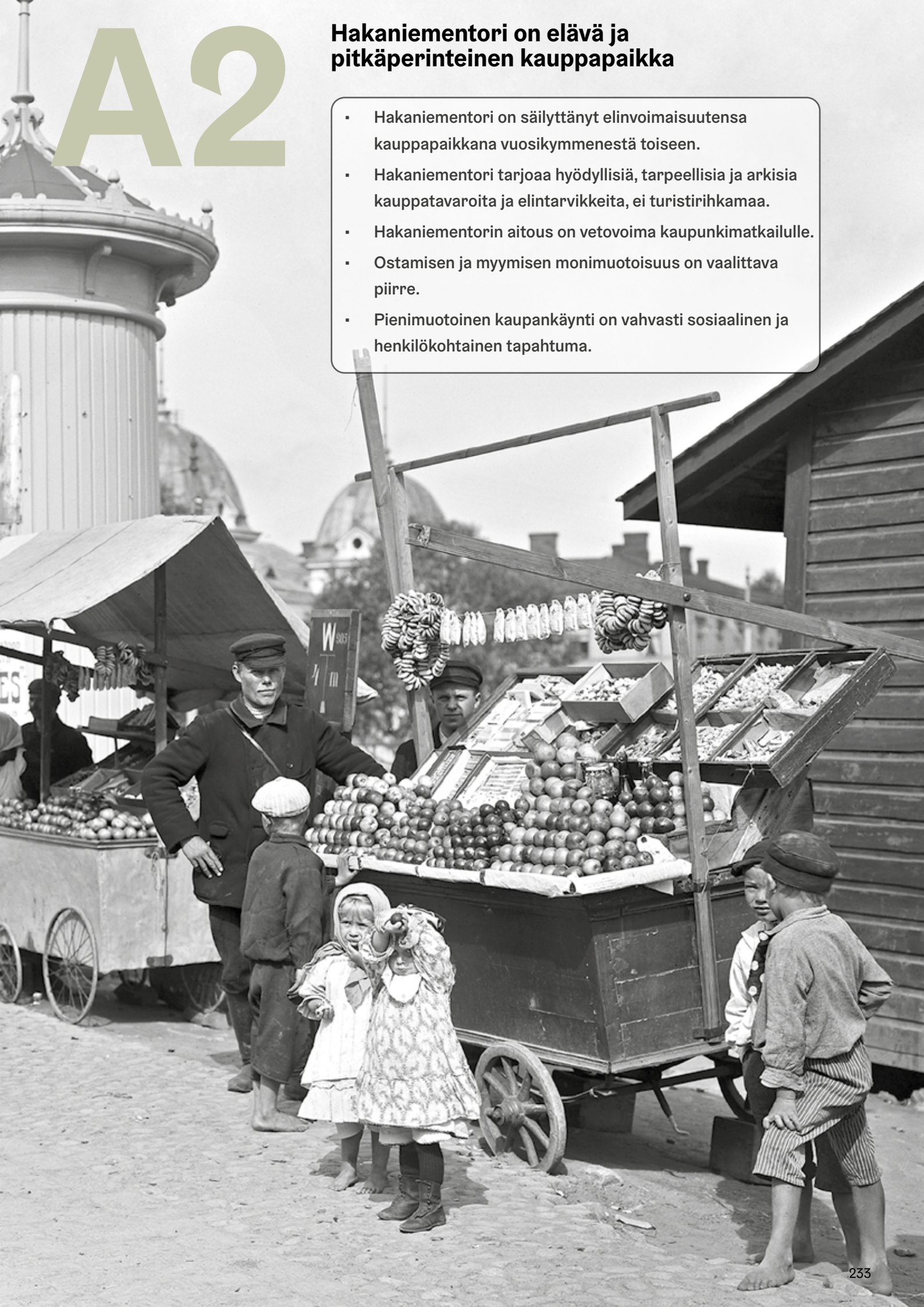
Panoraama Siltasaarenkadulta kohti toria. etualalla näkyy katettuja torikojuja, ja takana väliaikainen kauppahalli. 11/2020

Koristeellinen kioski, ja hedelmäkauppiaita Hakaniementorilla. Signe Brander 1907, HKM.

A2

Hakaniementori on elävä ja pitkäperinteinen kauppapaikka

- Hakaniementori on säilyttänyt elinvoimaisuutensa kauppapaikkana vuosikymmenestä toiseen.
- Hakaniementori tarjoaa hyödyllisiä, tarpeellisia ja arkisia kauppatavaroita ja elintarvikkeita, ei turistirihkamaa.
- Hakaniementorin aitous on vetovoima kaupunkimatkailulle.
- Ostamisen ja myymisen monimuotoisuus on vaalittava piirre.
- Pienimuotoinen kaupankäynti on vahvasti sosiaalinen ja henkilökohtainen tapahtuma.



Volker von Bonin, 1980,HKM.

Simo Rista 1970, HKM.

A2 Hakaniementori on elävä ja pitkäperinteinen kauppapaikka

Hakaniemen historialliset, torimaisen kaupankäynnin muodot ovat poikkeuksellisen hienosti säilyttäneet asemansa tähän päivään. Hakaniementori on maineeltaan Helsingin ainoa **aito ja elinvoimainen elintarviketori,** vaikkakin sen torimaisuus juuri tällä hetkellä hallin peruskorjauksen johdosta on paketoitu väliaikaisen hallirakennuksen sisään. Hakaniementori on liike- ja tuotevalikoimaltaan hyödyllinen ja tarpeellinen.

Hakaniemessä myydään juureksia ja vihanneksia, kalaa ja lihaa, pärekoreja ja pullaa, toki myös erikoisherkkuja ja mausteita, torimuotituotteita ja tilpehööriä, smootheja ja vegaanilounaita, kaikkea mitä helsinkiläisen elämään 2020-luvulla kuuluu. Torin hengelle ovat ominaisia kahvikojujen askeettiset jakkarat nupukiveyksellä keikkuvine jalkoineen ja huolitellusti pohjoislaitaan riviin asettautuvat keski-ikäiset peruna-autot, siinä missä vappuviuhkat ja koivuvastat. Ne edustavat helsinkiläisen kaupankäynnin kulttuuria aidoimmillaan. Viime vuosikymmeninä työväen arkisesta tarvetorista on muovautunut useimpien **helsinkiläisten tuntema, laatutietoisten kuluttajien suosima lähiruokatori.** Tori on säilynyt positiivisen nostalgisena, suomalaisuuden saarekkeena keskellä kansainvälisten pikkukauppojen täplittämää Hakaniemen chinatownia. Toria ympäröivissä kivijalkakahviloissa suhisevat italialaiset espressokoneet, mutta torikahvi nautitaan edelleen suodatettuna pahvimukista kera lihapiirakan tai possumunkin. Tähän arkisen ja todellisen elämän makuun perustuu myös Hakaniementorin arvo matkailukohteena. **Hakaniementori on erityinen ja tunnistettava paikka ja käsite Helsingin kaupunkirakenteessa.**

Torikauppa ja kauppahallikauppa ovat Hakaniemessä toisiaan tukevia. Torilla edelleen olevat pientuottajien, käsityöläisten ja yksityisten pienkauppiaiden tarjoamat, suurista kauppaliikkeistä poikkeavat tuotevalikoimat ovat tunnistettava arvo. **Monimuotoisuus, niin myymisen muodoissa kuin ostamisen kokemuksissa, on kaupunkikulttuurin vaalittava piirre.** Pienimuotoinen, ihmiseltä toiselle tapahtuva kaupankäynti on paitsi liiketoimintaa, elinkeino ja arjen tapahtuma, myös vahvasti sosiaalinen tapahtuma, joka ylläpitää kaupungin eloisuutta ja tervettä yhteisöllisyyttä.

Yllä: Kukkia ja vihanneksia sekä kahvilatoimintaa Hakaniementorilla.
Alla: Torikaupan elintarviketarjontaa: vihanneksia, kalaa, juureksia, mausteita, teetä ja herkkuja.

Hakaniemen halli. Taustalla Arena-talo ja Hakaniemen torikadun rakennuksia.

A3

Halli on osa toria

- Hakaniemen halli ja tori muodostavat kiinteän kokonaisuuden.
- Hallirakennus muodostaa pohjoislaitaan suojaisan sylin, joka avautuu otolliseen ilmansuuntaan.
- Hakaniemen halli on paviljonkimainen ja vapaasti tilassa oleva rakennus.
- Hallin linnoitusmainen olemus muodostaa syväjuurisen perustan ja jykevän vastaparin vaihteleville torikauppatoiminnoille.
- Lämminsävyinen tiilipinta – jota taustalla kohoava Arenatalo toistaa – muodostaa toritoimintojen väri-identiteetin, muutoin moniväristen ja -materiaalisten rakennusten rajaamassa kaupunkitilassa.

Ilmakuva vuodelta 1930. Etualalla Hakaniemen halli. Foto Roos HKM.

Hakaniemen halli. Etualalla pino koivuhalkoja. 1950 Heinonen HKM.

Hakaniemen halli 1980-luvulla. 1987 Harri Ahola, HKM.

Hakaniemen halli. Eteläiseen pihataskuun on pysäköity huoltoliikenteen ajoneuvoja. 2014, Juho Nurmi, HKM.

A3

Halli on osa toria

Hakaniemen halli (valmistunut 1914, peruskorjaus valmistuu 2022) on torialueen itsestäänselvä kiintopiste, arvo ja identiteetin rakentaja. **Halli rakennettiin kiinteäksi osaksi torikauppaa**, jotta herkimmät myyntiartikkelit saatiin hygieenisesti hallittuihin olosuhteisiin. Kun halli valmistui, oli sen eteläpuolella torille päättyvä rautatielinja, toisaalta jäänteenä alueen teollisuushistoriasta, toisaalta edelleen toimivana osana kaupungin huoltoverkostoa. Hallin ja torin välinen yhteys katkesi muutamaksi vuosikymmeneksi, kun rata purettiin 1950-luvun lopulla ja hallin eteläpuolelle linjattiin autoliikenteen katu. Metron rakentamisen yhteydessä autoliikenteen rooli torin ympärillä arvioitiin uudestaan ja katu poistettiin. Hallin ja torin välisen yhteyden vahvistaminen oli yksi 1984 asemakaavan tavoitteita, kuin myös uudemman, 2005 vahvistetun kaavan tavoitteita.

Hallin kunniakas pitkä historia todentaa, että valintamarketeista ja nettikaupasta huolimatta hallitoiminnalle ominainen **henkilökohtainen palvelu ja ostamisen sosiaalisuus** on piirre, jota halutaan vaalia. Väliaikainen halli osoittaa myös, että koronarajoituksista (covid-19) huolimatta pienmyymälöiden yksilöllisellä tarjonnalla on kysyntää.

Torin orientaatio on suotuisasti etelä-pohjoissuuntainen kenttä, joten tori kylpee valossa koko pitkän päivän. **Torin pohjoispäässä oleva Hakaniemen halli avaa sylinsä kohti toria ja sulkee taakseen Hämeentien liikenteen**. Halli on koko suuren torialueen matalin rakennus ja antaa **ymmärrettävän mittakaavan koko torille**.

Hallin eteläinen pihatasku on viime vuosikymmenet toiminut huoltoajoon varattuna tilana. Käynnissä olevan hallin peruskorjauksen suunnittelussa torin ja hallin välisen yhteyden voimistaminen on huomioitu, asemakaavan tavoitteiden hengessä. Huoltoliikenne on sijoitettu maan alle, joten **pienilmastollisesti otollinen piha-alue** voidaan ottaa asiakaskäyttöön. Suuria, etelään avautuvia kaaripäätteisiä ikkunoita kasvatetaan alaspäin ja niiden yhteyteen lisättävät käyntiovet avautuvat uudelle edusterassialueelle. Hallin linnoitusmainen perusluonne tulee siis näiltä osin muuttumaan ja avautumaan maltillisesti. Parhaimmillaan terassi vahvistaa hallin sisätilojen ja toritilan välistä vuorovaikutusta. Terassin tulee olla rajoiltaan avoin ja siten tukea hallin ja torin välitöntä yhteyttä.

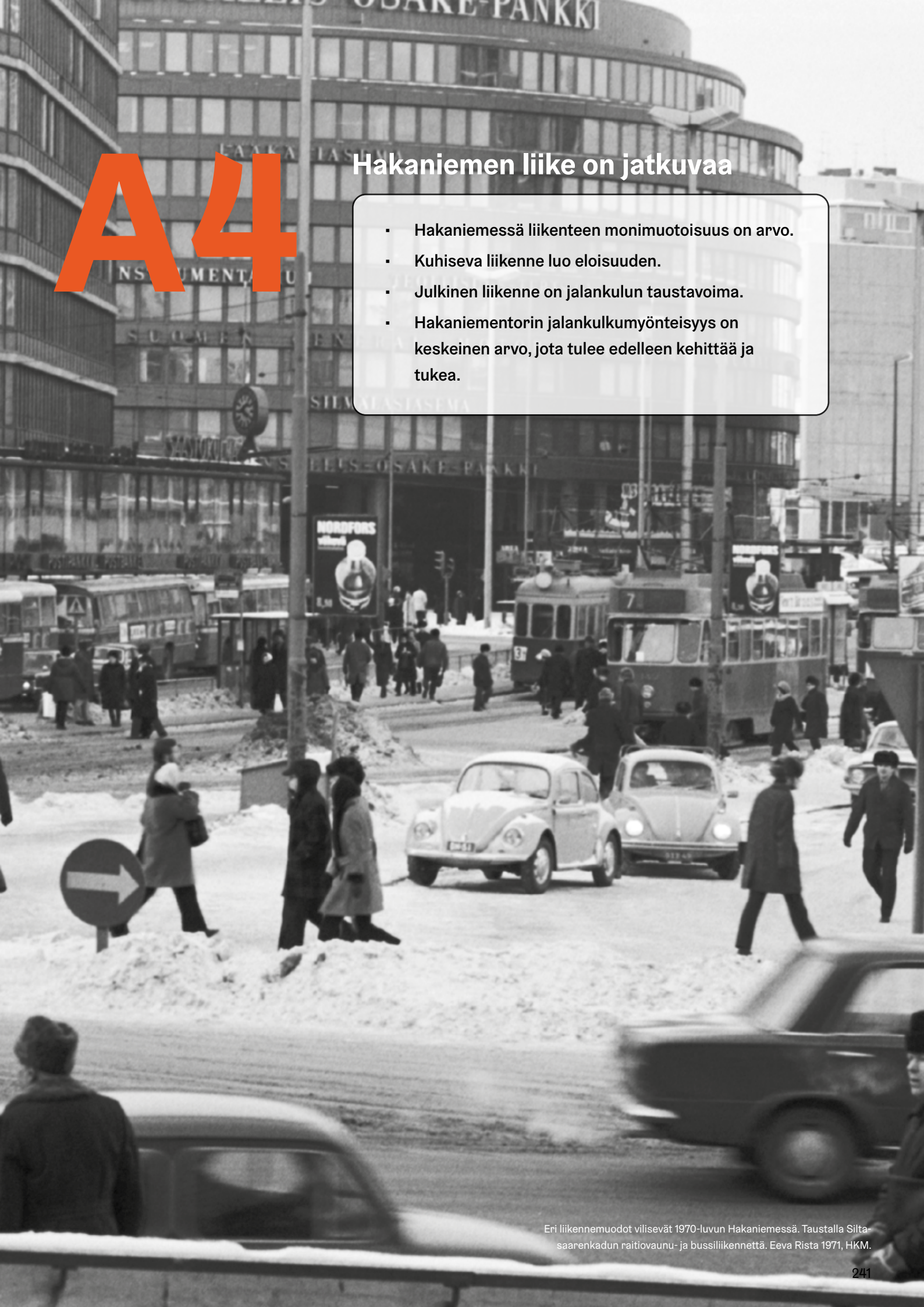
Havainnekuva, 2017, A-konsulttien suunnitelma.

SÄÄSTÖPANKKI
ASKO
FORSS

A4

Hakaniemen liike on jatkuvaa

- Hakaniemessä liikenteen monimuotoisuus on arvo.
- Kuhiseva liikenne luo eloisuuden.
- Julkinen liikenne on jalankulun taustavoima.
- Hakaniementorin jalankulkumyönteisyys on keskeinen arvo, jota tulee edelleen kehittää ja tukea.



Eri liikennemuodot vilisevät 1970-luvun Hakaniemessä. Taustalla Siltasaarenkadun raitiovaunu- ja bussiliikennettä. Eeva Rista 1971, HKM.

Ihmisiä bussipysäkillä. Taustalla Metallitalo. 1987 Jan Alanco, HKM.

Jalankulkijoita Siltasaarenkadulla. Vasemmalla McDonald's pikaruokaravintola. 1999, Sonja Siltala, HKM.

Metroaseman sisäänkäynti Hakaniementorilla. 2014 Juho Nurmi, HKM.

Julkinen liikenne on ollut merkittävä tekijä Siltasaarenkadulla aivan vuosisadan alusta. Kuvan oikeassa reunassa tupruttava voimalaitos valmisti sähköä nimenomaan raitiovaunujen käyttöön. Noin 1920, HKM.

A4

Hakaniemen liike on jatkuvaa

Hakaniementori on eloisa ja touhukas, melkeinpä vuorokauden ympäri. Yölläkin kaupungin pitää elävänä pitkän perinteen omaava valomainosmaisema. Kaupungin kehityshankkeiden (*mm. Hakaniemen hallin uudistus, Siltavuoren rannan täydennysrakentamis- ja hotellihanke, Kruunusillat raitiotieyhteyksineen, Siltasaari 10 ja Siltasaarenportti*) toteutuessa piirre tulee voimistumaan.

Hakaniementorin eloisuus syntyy liikenteellisessä solmukohdassa ja tiiviissä kaupunkirakenteessa itsestään. Kaupunkilaisten työmatkaliikenne, shoppailu, kaupunkilaisia palvelevat päivittäistavaravirrat ja vapaa-ajan liikunta, flaneeraus ja ulkoilu sekoittuvat toisiinsa. **Vahva julkinen liikenneverkko sekä hyvä jalankulku- ja pyöräilyreitistö takaavat jalankulkijoiden paljouden**, mikä taas mahdollistaa toimivan ja monipuolisen kivijalkaliikkeiden valikoiman.

Siltasaarenkadun julkisen kaupunkiliikenteen pysäkit, niillä parveilevat kyytiä odottavat kaupunkilaiset ja liikenteen aaltoileva äänimaailma ovat olleet torin läntisen laidan leimallinen piirre torin varhaisvaiheista asti. Tänään Hakaniemi on mustekalan pää, pysäkkiryväs ja metroasema, jonka joukoliikennelonkerot luikertelevat etäälle ja jota moni matkustaja tangeeraa päivittäin. Helsingin toreista Hakaniemi on myös ainoa, johon voi saapua suoraan ja liikuntaesteettömästi metrolla. **Eri liikennemuotojen pysäkkipisteiden ja jalankulkijan kulkureittien onnistunut yhdistäminen on yksi Hakaniementorin ominaispiirteitä.**

Hakaniemelle ominainen liikenteen tuoma kuhina on tuskin uhattuna, mutta sen **jalankulkupainotteisuutta ja jalankulkijamyönteisyyttä tulee edelleen kehittää ja vaalia erityisenä arvona**.

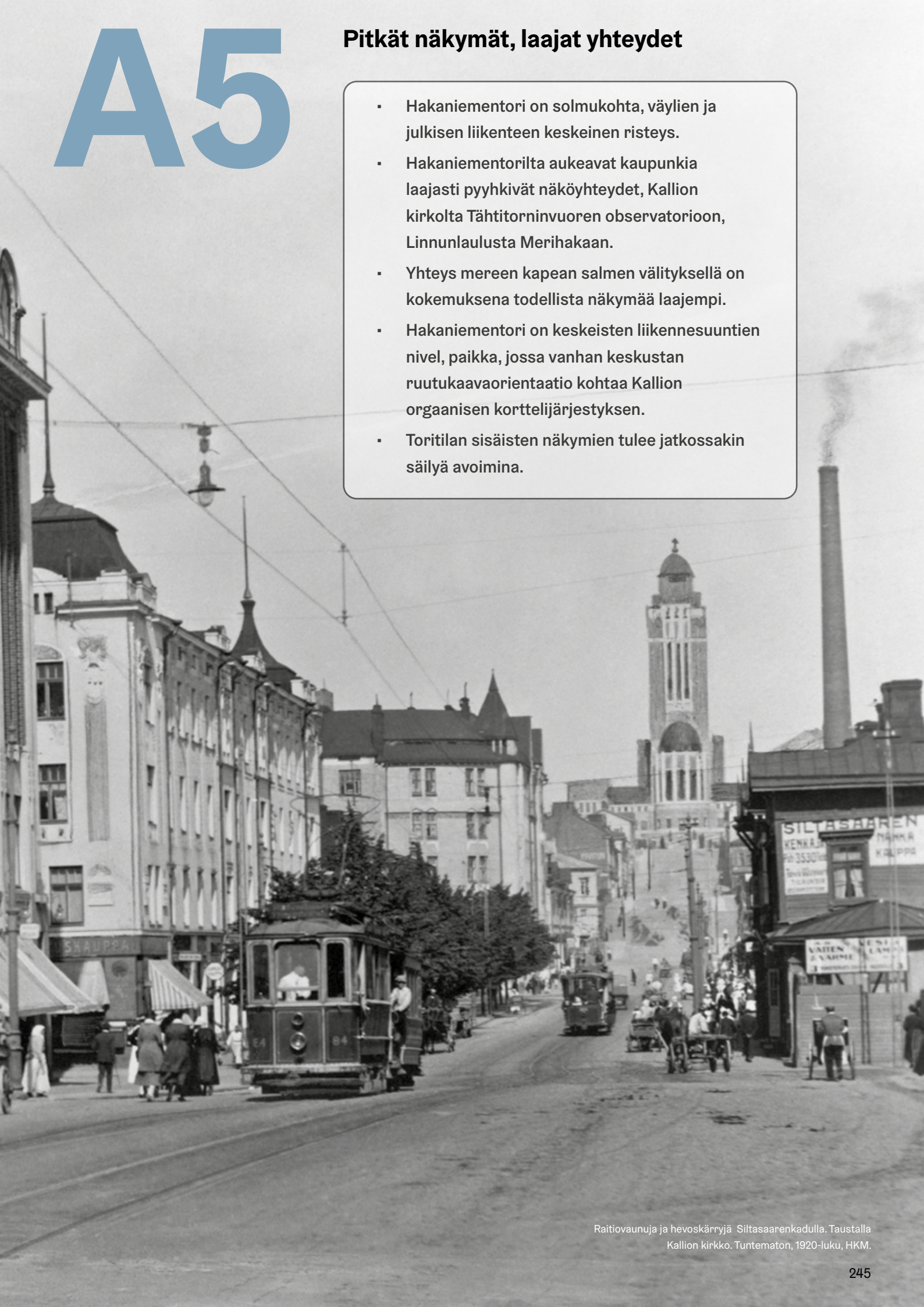
Marraskuinen bussipysäkki Hakaniementorilla. Taustalla Metallitalo. 11/2020

HELSINGIN PUKIMO! HELSINGFORS BEKLÄDNADS
TITA
HELSINGFORS
BEKLÄDNADS AB
KERRIGAN

A5

Pitkät näkymät, laajat yhteydet

- Hakaniementori on solmukohta, väylien ja julkisen liikenteen keskeinen risteys.
- Hakaniementorilta aukeavat kaupunkia laajasti pyyhkivät näköyhteydet, Kallion kirkolta Tähtitorninvuoren observatorioon, Linnunlaulusta Merihakaan.
- Yhteys mereen kapean salmen välityksellä on kokemuksena todellista näkymää laajempi.
- Hakaniementori on keskeisten liikennesuuntien nivel, paikka, jossa vanhan keskustan ruutukaavaorientaatio kohtaa Kallion orgaanisen korttelijärjestyksen.
- Toritilan sisäisten näkymien tulee jatkossakin säilyä avoimina.



Raitiovaunuja ja hevoskärryjä Siltasaarenkadulla. Taustalla Kallion kirkko. Tuntematon, 1920-luku, HKM.

Laaja merinäkymä toriaukion kaakkoiskulmasta Siltavuoren suuntaan. 7/2020

Näkymä Kallion kirkolle ja itään Hämeentietä. 1930 Pietienen, HKM.

Näkymälinja Sörnäisten rantatietä pitkin itään kohti näkinsiltaa.
Taustalla Merihaan rakennuksia. 7/2020

Näkymä Pitkäsillalta kohti Kallion kirkkoa. Kirkon vasemmalla puolella näkyy Ympyrätaloa, ja oikealla Arena-taloa. 2019, Yehia Eweis, HKM.

A5

Pitkät näkymät, laajat yhteydet

Hakaniementoria sivuaa tai lävistää kolme kaupunkirakenteellista akselia: Unionkatu, Hämeenkatu ja Merihakaan johtava, vanhan rautatielinjauksen mukainen akseli. Risteysalueen luonteesta johtuen ja merellisen sijaintinsa ansiosta **Hakaniementorilta aukeaa useita pitkiä aksiaalisia näkymiä hyvin erilaisiin maisemiin**: puistoon, merelle, katutilaan ja harkittuihin maamerkkirakennuksiin. Näiden näkymien säilyminen, vahvistaminen ja häiröttömänä pysyminen ovat arvoja.

Pitkien näkymien myötä Hakanimessä on läsnä paljon laajempi osa kaupunkia kuin pelkästään aukio itsessään. Kokemuksellisesti Hakaniemi on paikka, josta paitsi näkee moneen suuntaan myös pääsee moneen suuntaan. **Hakaniemi on merkittävä julkisen liikenteen hermokeskus.**

Pitkät päänäkymät:
- Siltasaarenkatua pohjoiseen Kallion kirkonmäkeen
- Unioninkatu-Siltasaarenkatu akselia etelään Pitkäsiltaa myöten Kaisaniemeen, aina päätteenä olevaan Observatorioon saakka
- Hämeentietä itään, Väinö Tannerin kentän lehmuksiin
- Sörnäisten rantatien läntisen päätteen, entisen rautatielinjauksen mukaisesti kohti Merihakaa ja hoikkaa Näkinsiltaa
- Sörnäisten rantatien läntisimmän osan akselissa näkymä suoraan länteen

Laajat näkymät
- Toriaukion kaakkoisesta nurkasta leveä näkymä merelle, kohti Siltavuorensalmea ja Siltavuoren komeita kallioita
- Hämeentietä länteen Tokoirantaan ja Eläintarhanlahdelle
- Metrouloskäyntien näkymät

Alueen sisäiset päänäkymät
- Diagonaalinäkymät torialueen poikki
- Torialueen ja Hakaniemenpuiston välinen näköyhteys
- Viherniemenkadun näkymä etelään
- Näkymäakseli Paasivuoren puistikkoon

(Katso kartta ”Alueen liittyminen ympäristöön” s.218)

CUMULUS

A6

Hakaniemenpuisto ja katupuut

- Hakaniementoria reunustavat puurivit ja puistoalue ovat omaleimainen Hakaniementoriin liittyvä piirre ja arvo.
- Hakaniemenpuiston potentiaali on suuri ja puistolla on suuri käyttötarve.
- Muotoonleikattujen lehmusten muodostama kolmihuoneinen puistorakenne on ainutlaatuinen Helsingin puistovalikoimassa.
- Hakaniemen torikadun nykykäyttö estää torin ja puiston välisen yhteyden ja vuorovaikutuksen.

Viistoilmakuva Hakaniementorista. Oikealla Hakaniemenpuiston muotoon leikattuja lehmuksia. 2017, Lauri Rotko, Rakennuslehti.

Siltasaarenkadun kadunvarsipuilla on monta vaihetta. Rivi on istutettu vuosisadan vaihteessa, uudistettu 1930-luvun alussa, kaadettu 1950-luvun lopulla ja istutettu uudestaan 1980-luvulla. 1929 Anton Rönnberg, HKM.

Hakaniemenpuiston ruusuistutuksia. 7/2020

Hakaniemenpuiston muotoonleikattuja lehmuksia talviasussaan. Taustalla Viherniemenkatu. 11/2020

Kioski Hakaniementorin länsilaidalla. Taustalla Hakaniemenpuisto ja Viherniemenkatu. 1999, Maria Ylikoski, HKM.

A6 Hakaniemenpuisto ja katupuut

Kaupunkipuiden rivit kehystävät Hakaniemen toriaukiota kolmelta suunnalta. Varsinainen torialue on jokseenkin istutuksia tai puita vailla. Pohjoista reunaa pehmentää vain hallin länsipäässä sijaitseva kolmen puun ryhmä, mutta täällä kauppahallin inhimillinen mittakaava luo oman ystävällisen tilansa. Siltasaarenkadun osalta kaupunkilehmusten perinne juontaa 1800-1900-lukujen vaihteeseen.

Hakaniemenpuiston erittäin omaleimainen kokonaisuus on kehittynyt vaiheittain. Viherniemenkadun puurivi on istutettu jo 1940-luvulla, leikkikentät ovat ilmestyneet alueelle varsin pian tiilimakasiinin purun jälkeen (1954) ja lehmukset sekä pensasaidanteet niiden ympärille 1963. Lehmusten leikkaamisen tarina alkaa jo 1970-luvulta, mutta suunnitelma kolmihuoneisesta leikattujen lehmusten puistosta on peräisin vuodelta 1980. Leikatusta lehmusrivistöstä on muodostunut Hakaniemelle tunnusomainen, suurieleinen kaupunkikuvan vehreyttäjä, joka tarjoaa kuumina kesäpäivinä käyttäjilleen kaivattua varjoa muuten tiiviisti rakennetussa kivikaupungissa. Hakaniemenpuiston nykyasu on kovan käyttöpaineen vuoksi kulunut. **Puiston suuret puut ja niiden erottamat lohkot tarjoavat hienon lähtökohdan intiimien kaupunkitilojen kehittämiselle.** Nykytilassa Hakaniemen torikatu estää torin ja puiston välisen yhteyden ja vuorovaikutuksen. Katulinjaus on jäänne vanhasta liikennejärjestelystä ja sen toiminnalliset perusteet ovat muuttuneet, mikä mahdollistaisi tilanteen uudelleenarvioinnin ja puiston ja toritilan välisen yhteyden vahvistamisen.

Toriaukion laidoille jäävät puistokeuhkot, Paasivuoren puistikko ja Tokoinranta, pilkottavat näkymien päätteenä ja olemassaolollaan keventävät torin muutoin kivistä olemusta. Näköyhteydet ja toiminnalliset yhteydet näihin on tärkeätä säilyttää sekä kaupunkikuvan että virkistysyhteyksien vuoksi. Aluetta vehreyttävät puistojen ja lehmusrivien lisäksi alueelle tyypilliset ruukkuihin istutetut värikkäät kesäkukkasommitelmat. Istutukset tuovat kukkaloistoa alueelle etenkin aikana, jolloin torikaupan pirteät kukkameret eivät korista kaupunkitilaa.

Puiden pehmeärajainen olemus korkeiksi kasvaneiden julkisivufronttien edessä on Hakaniemen torille luonteenomainen ja arvokas. Vertailu esimerkiksi Kauppatorin tai Senaatintorin puuttomiin, kivisiin aukiotiloihin auttaa ymmärtämään puuston merkityksen Hakaniemen luonteelle.

Senaatintorin kivinen yksimateriaalisuus 9/2018

Ford
Suomen Auto
PEP
FORD
SUURPÄÄOMA

A7 Hakaniemi on kaikkien

- Hakaniemi ja Kallio ovat yksi suomalaisen sosiaalidemokratian ja työväenluokan itsetietoisuuden syntysijoista.
- Hakaniemen merkitys poliittisessa historiassa ja politiikan arkipäivässä on edelleen vahva.
- Hakaniementori ei ole vallan aukio, vaan arjen ja toiminnan aukio.
- Hakaniementori tulee pitää avoimena, yhteisöllisenä ja vapaana tilana.

Ihmisiä mielenosoituksessa metallityöväenliiton lakon aikana.
Simo Rista, 1971. HKM.

Helsingin kaupungin 400-vuotisjuhlakulkue vuonna 1950. Heinonen, HKM.

Väenpaljoutta Siltasaarenkadulla. 1948, Väinö Kannisto, HKM.

Vanhojen autojen kulkue Hakaniementorilla. 1950-luku, Arvi Sandman, HKM.

A7

Hakaniemi on kaikkien

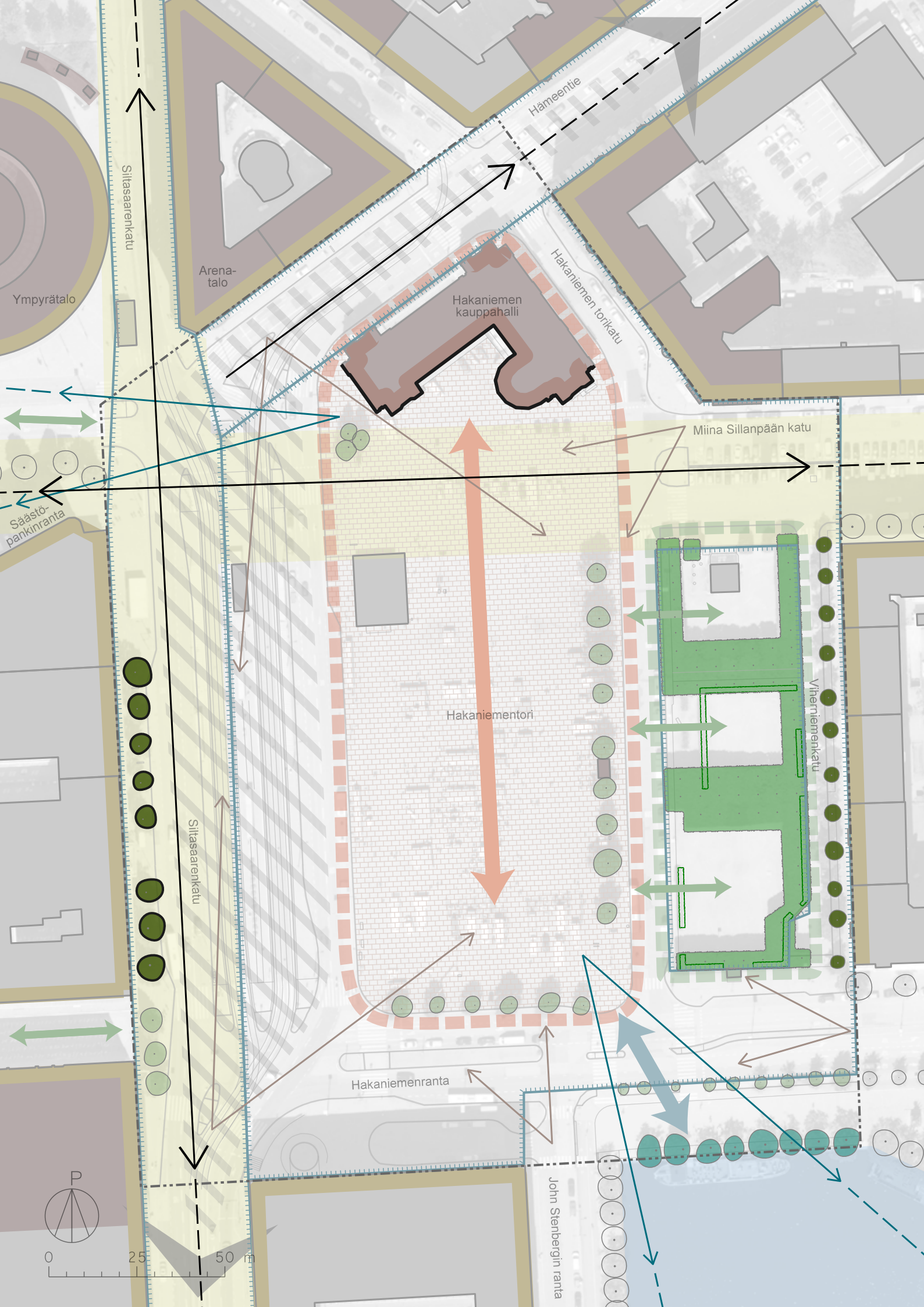
Hakaniementori on aikoinaan perustettu helpottamaan Pitkänsillan pohjoispuolella asuvien työläisten elämää, mutta uusi tori tarkoitti samalla eriytyviä kaupunginosia ja vähenevää kanssakäymistä eri yhteiskuntaluokkien välillä. Kaupungin kasvaessa ja teollisuuden lisääntyessä luokkajako sai uusia piirteitä ja Hakaniementorin ympäristöstä muodostui työväestön järjestäytymisen keskus. Työväenliikkeen ja ammattiliittojen historia Hakaniemen torilla ja sen rakennuksissa puolustaa kunniakkaasti pienen ihmisen paikkaa suurten yhteiskunnallisten voimien sisällä.

Historiansa ansiosta Hakaniementori on kaikille avoin, tasa-arvoinen, arkinen ja käytännöllinen. Aukio ei ole juhlava eikä edustava, vaan jokapäiväisen arjen ympäristöä. Sellaisenaan tori mahdollistaa monenlaisia käyttötapoja. Torin keskellä ei ole suurmiehen patsasta henkisenä auktoriteettina, mahtipontinen Maailmanrauha-patsaskin sijaitsee hiukan syrjässä. Julkisivuiltaan toria ympäröivät rakennusrintamat ovat liiketoiminnan, asumisen ja työn rakennuksia. Yksikään rakennuksista ei pyri päärooliin. Rakennetun ympäristön konstailemattomuus, kestävyys ja tarkoituksenmukaisuus on Hakaniementorille ominainen piirre, joka tulee nähdä arvona. **Ympäristön koreilemattomuus sallii tavallisuuden ja tukee suvaitsevaisuutta.**

Kuinka tämä inhimillinen perusperiaate näkyy hyvinvoivan kaupungin kaupunkikuvassa ja torin paikoissa, kuinka sen historiallista, tärkeää tarinaa voidaan pitää mukana, kun torialuetta kehitetään? Kaupallisten voimien opportunistisessa innostuksessa tarttua kaikkiin mahdollisuuksiin piilee kaiken hinnoittelun vaara. Yhteisöllisyys, torilla viihtymisen mahdollisuus ilman ostamisen tai osallistumisen velvoitetta, on vaalittava arvo.

Marssi Hakaniementorilla. 1959, Kienanen, HKM.

Vaalikampanjointia Hakaniementorilla. 2017, Terhi Liimu, HS.


Hämeentie
Siltasaarenkatu
Arena-
talo
Ympyrätalo
Hakaniemen
kauppahalli
Hakaniemen torikatu
Miina Sillanpään katu
Säästö-
pankinranta
Hakaniementori
Viherniemenkatu
Siltasaarenkatu
Hakaniemenranta
John Stenbergin ranta
P
0
25
50 m

ALUEEN ARVOJA JA OMINAIS-PIIRTEITÄ

Pohjakartta-aineisto KMO.

Suojelualueet ja arvoympäristöt

Alue kuuluu kokonaisuudessaan Helsingin empire-keskustan ja kivikaupungin maakunnallisesti arvokkaaseen kulttuuriympäristöön

Helsingin kaupunkiympäristön historiallisesti arvokkaiden yleisten alueiden rekisteriin kuuluvat seuraavat alueet: Siltasaarenkatu, Hakaniementori, Hakaniemenpuisto ja Hämeentie

Asemakaavalla suojellut rakennukset

Sommitelma ja tilallisuus

Merkittävä, alueen läpi jo satoja vuosia kulkenut liikenneväylä, joka on kehittynyt vanhaan Helsinkiin ja Porvooseen johtaneesta maantiestä nykyiseksi monien liikennemuotojen vilkkaaksi kaduksi

Alue sijaitsee kahden merkittävän aksiaalisommitelman risteyskohdassa (Siltasaarenkatu-Unioninkatu ja Sörnäisten rantatie-Merihaka)

Kauppahallin maamerkinomainen, toritilaa rajaava julkisivu

Torin 1980-luvulla ladottu nupukiveys muistuttaa ajasta, jolloin alueen kadut ja osa torista oli päällystetty luonnonkiveyksin

Hakaniemenpuiston omaleimainen viheralue rakennettiin 1960-1980-luvuilla ja puiston kivituhkaiset leikkikentät ovat säilyneet avoimina ja julkisena kaupunkitilana

Aksiaalisommitelmaa tai katua pitkin avautuva pitkä, merkittävä näkymälinja

Kauppahallin merkitys kiinteänä osana torialuetta ja toriakselin kaupunkikuvallisena päätteenä pohjoisessa

Alueelta avautuvat tärkeät merinäkymäsektorit

Kaupunkikuvallisesti arvokas viherrakenne

Alueen vanhin puurivisommitelma 1800- ja 1900-lukujen vaihteesta (lehmukset uusittu 1900-luvun lopussa)

Viherniemenkadun puurivisommitelma, joka on peräisin 1940-luvulta

Muotoonleikatut puut, jotka ovat Helsingissä harvinaisia ja ovat muodostuneet paikalle tunnusomaisiksi

Hakaniemenrannassa oleva jalavarivistö muodostaa Siltavuorensalmen ja Eläintarhanlahden rantojen kanssa kokonaisuuden, jossa rantapromenadi on rajattu puurivein

Muu katupuu, joka vehreyttää tiiviisti rakennettua kivikaupunkia

Leikattu pensasaidanne, joka on peräisin 1960-luvun puistosommitelmasta

Toiminnallisuus ja alueiden käyttö

Alueen tärkeimpiin säilyneisiin toimintoihin kuuluu ulkona julkisessa kaupunkitilassa sekä kauppahallissa toimiva torikauppa, joka on säilynyt elävänä osana aluetta 1800- ja 1900-lukujen vaihteesta nykypäivään saakka

Torin toiminnallisuuteen liittyvä kauppahallin julkisivu sisäänkäynteineen

Ulkotilan toiminnallisuuteen ja eloisuuteen vaikuttavat ympäröivien rakennusten liiketilat, joiden aktiivisia sisäänkäyntejä on tiuhaan

Ympäristöstä torille aukeavat näkymät

Vaikka Hakaniemenranta ei ole säilynyt teollisuussatamana, on näköyhteys merelle säästynyt sekä torin ja vesiväylien toiminnallinen yhteys edelleen palautettavissa

Toiminnalliset yhteydet ja näköyhteydet ympäröiviin puistoihin ovat alueen kaupunkikuvan ja tunnelman kannalta olennaisia. Puistot ja puurivit muodostavat monelle näkymälle vehreän päätteen tai kehystävät pidemmälle avautuvia näkymiä

Lähteet ja kirjallisuus

Nykytilan valokuvat

Arkkitehtitoimisto Okulus Oy / Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy ellei muuta mainita.

Lyhennykset

HBL = Hufvudstadsbladet, HS = Helsingin Sanomat, US = Uusi Suomi, SS = Suomen Sosialidemokraatti, KS = Kansan Uutiset. Lisää lyhennyksiä, ks. alla.

Arkistolähteet

Helsingin kaupunginmuseon kuva-arkisto (HKM)

Helsingin kaupunginarkisto (HKA)

Maistraatin pöytäkirjat
Maistraatin rakennuspiirustukset
Kaupunginhallituksen mietinnöt
Rakennuskonttori / Rakennusvirasto, puisto-osaston istutusluettelot
Sinetti-arkisto

Helsingin kaupunkiympäristön katu- ja puisto-osaston arkisto (KPOA)

Arvoympäristökortit
Suunnitelmapiirrokset (KAO-, PUO- ja VIO-sarjat)

Helsingin kaupunkiympäristön rakennusvalvonnan arkisto (RVA)

Museovirasto (MV)

Kansallisarkisto (KA)

Digitaaliarkisto
Kaupunginhallituksen mietinnöt
Rakennushistorian kokoelma

Kansallisgalleria (KG)

Arkistokokoelmat

Kansalliskirjasto (KK)

Doria-arkisto

Kaupunkimittausosasto (KMO)

Asemakaavakooste
Ilmakuvat
Kantakartat

Maanmittauslaitoksen arkisto (MMLA)

Svenska Litteratursällskapet i Finland (SLSF), arkiv

Työväen arkisto (TA)

Internet-lähteet

Helsingin kaupungin karttapalvelu. http://kartta.hel.fi/

Helsingin kaupunginmuseo. https://www.hel.fi/hel2/kaumuseo/arkisto/ratikkasivut/vuokraautot.htm

Juha-Matti Granqvist. https://blogs.helsinki.fi/sveaborg-project/2013/04/28/viikon-vainaja-kollegioasessori-anders-kocke/

Museovirasto. Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY. www.rky.fi.

Haastattelut

Anneli Suitiala 20.1.2021

Painetut lähteet ja kirjallisuus

Huom. Tässä luettelossa ei ole mukana sanomalehtiartikkeleita eikä sanomalehtitiedoituksia, jotka on mainittu alaviitteissä.

Alho, Asmo. Helsinki ennen meitä. Helsinki 1947.

Finne, Selina. Sata vuotta Ahtolassa. Karisto Oy, Hämeenlinna 2007.

Hakkarainen, Helena. Pitkänsillan pohjoispuolen teollisuusalueiden syntyvaiheista ja rakentumisesta. Narinkka 1982, Helsingin kaupunginmuseon vuosikirja 1983.

Junttila, Ulla-Kirsti. Muuttuvat kadunkalusteet. Jyväskylä 1986.

Kervanto Nevanlinna, Anja. Helsingin historia vuodesta 1945: 4, Voimat jotka rakensivat Helsinkiä 1945-2010. Helsinki 2012.

Koskinen, Juha. Kallion historia. Loviisa 1990.

Kopomaa, Timo. Tori - marginaali - haastava kaupunki. Tilatapauksia julkisten ulkotilojen käytöstä ja reunimmaisista käytännöistä. SKS. Vaasa 1997.

Laakkonen, Simo (toim.). Näkökulmia Helsingin ympäristöhistoriaan: kaupungin ja ympäristön muutos 1800- ja 1900-luvuilla. Helsinki 2001.

Laakkonen, Simo (toim.). Nokea ja pilvenhattaroita: helsinkiläisten ympäristö 1900-luvun vaihteessa. Helsinki: Helsingin kaupunginmuseo 1999.

Meinander, Heikki (toim.). Unioninakseli – pääkaupungin läpileikkaus. Kustannusosakeyhtiö Teos, Helsinki. Ednasprint, Slovenia 2012.

Mustonen, Pertti. Kaupungin sielua etsiämässä - Kertomus Helsingin kaupunkisuunnittelusta Bertel Jungista nykyaikaan. Tampere 2010.

Mononen, Veijo. Wärtsilä Oy:n sekä Kone ja Silta Oy:n fuusio suomalaisen metalliteollisuuden rakennejärjestelyn osana 1930-luvulla. Taloushistorian opinnäyte, Jyväskylän yliopisto 2000.

Mäkelä, Mika. Kallion saneeraus modernistisen kaupunkisuunnittelun esimerkkinä. Pro gradu -tutkielma, Helsingin yliopisto, Geotieteiden ja maantieteen laitos 2013.

Nenonen, Kaija & Toppari, Kirsti. Herrasväen ja työläisten kaupunki. Helsingin vanhoja kortteleita 2. HS, Helsinki 1986.

Norppa, Miika. Helsingin kantakaupungin kehittyminen 1550–2018 – historialliset kaupunkiroolit, kaupunkisuunnittelu ja arkkitehtuuri. Helsinki 2019.

Putkonen, Lauri ja Helena Hakkarainen. Helsingin kantakaupungin teollisuusympäristöt: teollisuusrakennusten inventointiraportti. Helsinki: Kaupunginmuseo 1995.

Schönach, Paula. Kaupungin savut ja käryt. Helsingin ilmansuojelu 1945-1982. Helsinki 2008.

Simpanen, Päivi. Helsingin metro muotoilun näkökulmasta. Opinnäytetyö, Muotoilun koulutusohjelma, Teollinen muotoilu, Metropolia Ammattikorkeakoulu 2009.

Sundman, Mikael. Stadsrummets fundament: Gatan. Antipasto Misto. Vilhelm Helander 60. Helsinki 2001.

Toivonen, Jokke & Malmström, Tuula. Meidän Kallio: ei päivää ilman Elantoa. Helsinki 2019.

Tuuri, Antti. Lemminkäisen sata vuotta - Merisatamasta maailman ääriin. Lemminkäinen Oy. Helsinki 2010.

Vilja, Jyri. Kallion kirjasto ja kaupunginarkkitehti Karl Hård af Segerstad. Helsingin kaupunginmuseo. Helsinki 2008.

Virtanen, Mauri (toim.). Siltasaari: ennen ja nyt. Helsinki: Siltasaariseura 1993.

Virtanen, Mauri (toim.). Siltasaari: pääkaupunkimme toinen keskus. Helsinki: Siltasaariseura 2003.

Waris, Heikki. Työläisyhteiskunnan syntyminen Helsingin Pitkänsillan pohjoispuolelle. Helsinki 2016.

Raportit ja selvitykset

Arkkitehtitoimisto Schulman Oy. Helsingin Mylly, Kaikukatu 5 ja Sörnäisten rantatie 19, rakennushistoriaselvitys. Tilaaja: Senaatti-kiinteistöt Oy. 2010.

Arkkitehtitoimisto Hannu Puurunen Oy. Lappeenrannan virastokortteli, rakennushistoriaselvitys. Tilaaja: Senaatti-kiinteistöt Oy. 2012.

Arkkitehdit Mustonen Oy. Pohjolan toimitalo Lapinmäentie 1: rakennushistoriaselvitys ja arkkitehtuurianalyysi. 2013.

Arkkitehtitoimisto Lehto Peltonen Valkama. Hakaniemen kauppahalli – Rakennushistoriallinen selvitys. Luonnos 2012.

Arkkitehtitoimisto Okulus. Kauppatori. Kaupunkirakennehistorian selvitys. Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto 2016.

Asemakaavan muutoksen selostus No 8790, Helsinki 11. kaupunginosa, Kallio. Hakaniementori ja sen viereiset asuinkorttelit. Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto, asemakaavaosasto, Kantakaupunkitoimisto. 24.11.1983.

Asemakaavan muutoksen selostus No 11313, Helsinki 11. kaupunginosa, Kallio. Hakaniementori ja sen viereiset asuinkorttelit. Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto, asemakaavaosasto. 3.6.2004.

Helsingin kaupunki, Rakennusvalvontavirasto. Ulkomainoslaitteiden nykytila ja tulevaisuuden suuntaviivat helsingissä. Työryhmän loppuraportti 10.05.2005.

Saloranta, Pauli (toim.) Kallion kotikaupunkipolut: Siltasaari & Hakaniemi. Siltasaariseura ry ja Kallion Kulttuuriverkosto ry, 2018. https://kaupunginosat.fi/kallio/wp-content/uploads/sites/24/2018/02/siltasaari-polut_kohteet070218.pdf

Hakaniementori Elonetissä

1942 1.000.000 mottia talkootahdissa
Suomi-Filmi Oy, dokumentti, 9 min.
https://elonet.finna.fi/Record/kavi.elonet_elokuva_617935

1969 TUL 50 vuotta
Veikko Laihanen Oy, dokumentti, 10 min.
https://elonet.finna.fi/Record/kavi.elonet_elokuva_608082

1949 Kaukomailta kauppaan
Suomi-Filmi Oy, dokumentti, 8 min.
https://elonet.finna.fi/Record/kavi.elonet_elokuva_156959

1950 Helsingin kätköistä
Felix-Filmi Oy, dokumentti, 8 min.
https://elonet.finna.fi/Record/kavi.elonet_elokuva_605852

1969 Ympyrätalo
Suomi-Filmi Oy, dokumentti, 10 min.
https://elonet.finna.fi/Record/kavi.elonet_elokuva_166773

1962 Caterpillar
Veikko Laihanen Oy, dokumentti, 30s.
https://elonet.finna.fi/Record/kavi.elonet_elokuva_641952

1963 Yhteistahti - joukon mahti
Veikko Laihanen Oy, dokumentti.
https://elonet.finna.fi/Record/kavi.elonet_elokuva_651409

1965 Herra jalankulkija
Suomi-Filmi Oy, dokumentti, 12 min.
https://elonet.finna.fi/Record/kavi.elonet_elokuva_158190

Tiedättekö

- *että Isolla Hiirisaarella eli Siltasaarella kasvoivat Helsingin parhaimmat kessut 1700-luvulla;*
- *että työntekijämäärältään Suomen suurin tehdas oli Siltasaaren kupeessa 1870-luvulla;*
- *että kruununhakalaiset vaativat poliisia tukkimaan Hakaniemen konepajan vihellyspillin suun v. 1866, koska se herätti heidät makeimmasta unesta aamulla klo 6, sittemmin klo 7;*
- *että Hämeentien varrella Andstenin kaakelitehtaan toimistossa oli piiskauspenkki, jossa piiskattiin työmaajuopottelijat ja että tusinan verran mm. Osberg & Badenin suurkonepajan miehiä asui säännöllisesti "tehtaan johtajan luona asukkeina ja ruokamiehinä".*

Uusi Suomi 8.5.1961

Viitteet

1 Waris 1934 s. 13
2 Meinander 2012 s. 18
3 Arkkitehtitoimisto Okulus 2016 s. 14
4 Virtanen 1993 s. 23
5 https://fi.wikipedia.org/wiki/Pitk%C3%A4silta
6 Virtanen 1993 s. 27
7 Suomen ammattijärjestö - Suomen ammatillisen tyovaenliikkeen äänenkannattaja, , 1.2.1910 No 2, s. 21
8 Työväenliitto 17.2.1910 No 19
9 HS 21.3.2005. 1890 suunniteltu ja viisi vuotta myöhemmin avattu ratalinjaus. Rata alkoi Töölönlahden ratapihalta ja sukeltaa tavaramakasiinien eteläpuolelta Mannerheimintien alittavaan tunneliin, joka oli Suomen ensimmäinen betonisilta. Rata jatkui kuilussa Rautatiekatujen välissä ja Marian sairaalan takaa kohti Länsisatamaa ja Hietalahtea.
10 Koskinen 1990 s. 229
11 Virtanen 1993 s. 69
12 Ibid., s. 69
13 Ibid., s. 71
14 Ibid., s. 70. ”Maa-kivipatoa tehtiin 120 metriä ja paalupatoa 40 metriä. Tietoa tämän alkuperäisen padon paikasta ei ole valitettavasti säilynyt, mutta voidaan arvioida, että se kulki itä-länsisuunnassa nykyisen metron sisäänkäyntien ja raitiovaunupysäkkien välisellä alueella.”
15 Suomalaisia höyrykonevalmistajia. Suomen Höyrykoneyhdistys ry. Erkki Härö Maaliskuu 2001, täydennetty versio helmikuu 2006.
16 https://www.porssitieto.fi/yhtiot/lisaa/stenbergjd.shtml
17 https://fi.wikipedia.org/wiki/John_Stenberg_(yritys)
18 https://www.porssitieto.fi/poistuneet/stenberg.shtml
19 https://www.porssitieto.fi/yhtiot/or.html
20 https://www.porssitieto.fi/poistuneet/maskinbro.shtml
21 Koskinen 1990 s. 218
22 Waris 1934 s. 197
23 Sörnäisten rannan asemakaavakartta 1897, Förslag Till Förändrad Indelning Af 10de Stadsdelen, 865/12, HKA.
24 Mäkelä 2013 s. 28
25 Waris 1934 s. 14
26 Norppa 2003 s. 98
27 Koskinen 1990 s. 275
28 Ibid.
29 Waris 1934 s. 30-31
30 Kopomaa 1997 s. 48
31 Koskinen 1990 s. 278
32 Ibid., s. 212
33 Sofia: Helsingin kaupunginmuseon asiakaslehti, 1-2 2005 s. 14.
34 HS 17.5.2019. Saatavilla: https://www.hs.fi/kaupunki/helsinki/art-2000006107761.html
35 Kopomaa 1997 s. 50
36 Finne 2007 s. 24
37 Waris 1934 s. 39-40
38 Kunnalliskertomus 1897 s. 61; 1898 s. 141; 1900 s.42; 1901 s. 49
39 Koskinen 1990 s. 218
40 Kunnalliskertomus 1907 s. 23
41 Kunnalliskertomus 1911 s. 403
42 Kunnalliskertomus 1914 s. 320
43
44 Arkkitehtitoimisto Okulus 2016 s. 14
45 Koskinen 1990 s. 277
46 Palkansaajasäätiö. STS-pankki-museo. http://palkansaajasaatio.fi/?page_id=53
47 Koskinen 1990 s. 278
48 Ibid., s. 281
49 Ibid., s. 52
50 Ibid., s. 51
51 Ibid., s. 85
52 Ibid.
53 Waris 1934 s. 14
54 Koskinen 1990 s. 279
55 Finne 2007 s. 25
56 Nenonen 2002 s. 60
57 Waris 1934 s. 209
58 Koskinen 1990 s. 279
59 Waris 1934 s. 197
60 Ibid., s. 202
61 Alho 1947 s. 251
62 Kunnalliskertomus 1911 s. 267
63 Kunnalliskertomus 1908 s. 26
64 Vilja 2008 s. 51-52. Vuonna 1907 perustettiin Helsinkiin pysyvä asemakaavatoimikunta, johon kuului asemakaava-arkkitehti, kaupungininsinööri ja kolme valtuuston edustajaa. Helmikuussa 1908 asemakaava-arkkitehdin tointa hoitamaan valittiin Bertel Jung. Samassa yhteydessä myös rakennuskonttori uudistettiin, perustettiin kaupunginarkkitehdin virka. Karl Hård af Segerstad nimitettiin tähän virkaan joulukuussa 1907.
65 https://fi.wikipedia.org/wiki/Necken_(Siltasaari). Necken oli Helsingin Siltasaaressa Sörnäisten rantatie 5:ssä sijainnut jugendtyylinen 4-kerroksinen asuinkerrostalo, jonka suunnitteli arkkitehti Karl Hård af Segerstad lähistöllä toimineen Kone- ja Siltarakennus Oy:n insinöörien asuintaloksi. Vuonna 1902 valmistunut talo sai nimensä paikalla olleesta Näkinluodosta. Talon asuinhuoneistot olivat valmistumisaikanaan korkeatasoisia ja huoneissa oli muun muassa parkettilattiat. Talo purettiin 1960-luvun alussa ja sen tilalle valmistui 1963 betonielementtinen asuinkerrostalo.
66 Koskinen 1990 s. 280
67 Keinänen, Timo 2014. Karl Hård af Segertad, arkitekt 1873-1931. Suomen kansallisbibliografia
68 Kunnalliskertomus 1914 s. 225
69 Ibid., s. 32
70 Kunnalliskertomus 1922 s. 3
71 US 14.5.1929 s. 18
72 Lehto Peltonen Valkama 2012 s. 55: ”Valomainos tullaan asettamaan hallin katon Hakaniemen risteyksen puoleiseen päähän. Teksti ”Hakaniemenhalli” tulee olemaan 55 cm korkea ja teksti 40 cm korkea sekä nukkepari 250 cm korkea. Värit ovat luonnoksen mukaiset, paitsi nuken vartalo-osa tulee olemaan punainen ja valkoinen neonputki aina samassa kourussa, joten värivaikutelma tulee olemaan punavalkearaitainen. Valaistus toimii siten, että teksti ”Hakaniemenhalli” palaa sammumatta jatkuvasti. Sen sijaan nukkeryhmä, teksti Asusteita Ekipering” ja teksti ”Elintarvikkeita Livsmedel” syttyvät kukin ryhmä erikseen peräkkäin ja sammuvat sen jälkeen yhtä aikaa. toisena vaiheena ne syttyvät kaikki yhtä aikaa ja sammuvat yhtä aikaa ja sen jälkeen vuorottelu jatkuu.”
73 Koskinen 1990 s. 281. Kauppa Sörnäisten alueella oli selväpiirteisesti suomalaisvoittoista, vaikka 1920-30-luvuilla Helsingissä oli ruotsinkielisillä edelleen vankka asema liike-elämässä.
74 Koskinen 1990 s. 288
75 Ibid., s. 249
76 HS 30.4.1930. Siltasaarenkadun ohella suuria aikakauden katuhankkeita edusti Keskuskadun leventäminen Ateneumin kohdalta, jonka johdosta mm. katupuita jouduttiin siirtämään.
77 Kopomaa 1997 s. 58
78 Suomen Sosialidemokraatti 26.5.1935 s. 13
79 HS 10.12.1937 s. 2
80 SS 10.9.1938 s. 4
81 Suomen Kuvalehti 19.5.1945 s. 522
82 Nenonen-Toppari 1986 s. 72
83 Ibid., s. 70-71
84 Ibid., s. 70
85 Ibid., s. 88
86 Virtanen 1993 s. 88
87 Mäkelä 2013 s. 17. Kallio ja Alppila alkoivat sodan jälkeen houkutella rakennuskohteina, koska suuri osa asuinrakennuskannasta muodostui edelleen pienistä kaksikerroksisista puutaloista, joiden asumistaso jätti paljon toivomisen varaa. Rakennusjärjestyksen enimmäisrajat olivat säilyneet väljinä, mikä mahdollisti ylitehokkaan rakentamisen. Tämän vuoksi koko kaupunginosa asetettiin rakennuskieltoon 1951, jonka aikana laadittiin korttelien ”terveyttämistä tarkoittaneet” asemakaavamuutokset. Supistettu rakennusoikeus tuli voimaan 1955 rakennusjärjestyksessä.
88 US 27.10.1961 no 291 s. 1

89 SS 6.7.1948 s. 1
90 SS 28.7.1948 s. 1
91 SS 17.2.1950 s. 5
92 US 26.9.1953 s. 4
93 Aikamatka Unioninakselille -esite.
94 Virtanen 1993 s. 114
95 Ibid., s. 118
96 US 20.4.1968 Myös HS (3.4.1968) esittelee Ympyrätaloa laajasti artikkelissaan.
97 HS 3.4.1968 s. 18-19. Lisäksi taloon tehtiin 80, 70 ja 38 neliön suuruiset asunnot vakinaista henkilökuntaa, mm. konemestaria ja laitosmiestä varten.
98 http://palkansaajasaatio.fi/~palkansa/sts-pankki-museo/sts_6.htm
99 Kopomaa 1997 s. 61
100 KS 3.7.1963 s. 2
101 KS 16.2.1962 s. 3. "Keskustan tunnelikomitea on ehdottanut jalankulkutunnelien rakentamista seuraaviin paikkoihin: P. Esplanaadikatu Lönnrotinkatu. Aleksanterinkatu Kalevankatu, Kaivokadun länsipää. Postikatu Salomonkatu. Kaisaniemenkadun länsipää. Liisankadun risteys, Pitkänsillan pohjoispää, Hakaniementorin lounaiskulma ja Hakaniementorin luoteiskulma."
102 Kunnalliskertomus 1965 s. 222
103 KS 14.8.1963 s. 1. "Pylväiden korkeus on 14 m ja torille tulee kaikkiaan 39 valaisinta. Helsingin kaupungin sähkölaitokselta kerrottiin, että valaisimet ovat vain muodoltaan erikoisia, niiden sisään tulee ennestään tunnettuja elohopeahöyrylamppuja, jotka luovat ympärilleen valkoisensinertävää valoa."
104 KS 25.9.1963 s. 1
105 Suomen Sosialidemokraatti 10.8.1963 s. 10
106 Kunnalliskertomus 1963 s. 309. Hakaniementorin uudelleenjärjestelyn yhteydessä vuokrattiin Esso Oy:lle autonhuoltoasemaa varten n. 1 250 m2 :n suuruinen määräala, jonka paikka oli merkitty istutuskaistoineen asemakaavaosaston piirustukseen n:o 5339.
107 HS 1.7.1965 s. 4
108 Kunnalliskertomus 1964 s. 52
109 Kunnalliskertomus 1965
110 Kunnalliskertomus 1968 s. 243
111 US 10.7.1970 s. 20
112 Koskinen 1990 s. 285. Kallion linjoilta löytyi 1970-luvulla kolmisenkymmentä autokauppaa, joiden liiketilat sijaitsivat kadunvarrellla, autoja säilytettiin maanalaisissa tiloissa.
113 http://penttimurole.blogspot.com/2018/08/helsingin-keskeinen-jalankulkuymparisto.html. Helsingin jalankulkututkimus suoritettiin kaupunkisuunnitteluviraston ja metrotoimiston yhteisesti tilaamana vuonna 1970.
114 Vuonna 1974 oli ollut Mannerheimintien joukkoliikennekokeilu osana laajaa pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen parantamiseen liittyvää kokeilua. Kokeilusta saatujen tulosten perusteella otettiin Mannerheimintien liikennevaloissa käyttöön uusi joukkoliikennettä suosiva valo-ohjelma. http://www.liikennevalot.info/historia/helsinginliikennevalot1979.shtml
115 Mäkelä 2013 s. 31. Käytännössä Kallion saneeraus toteutettiin pääosin kiinteistöviraston asemakaavaosaston 1950-luvun loppupuolella laatiman Etu-Kallion saneerausehdotuksen ja sitä edeltäneiden luonnosten pohjalta. Saneeraus vietiin loppuun 1970-luvulla korttelisuunnitelmien myötä.
116 Koskinen 1990 s. 285
117 US 10.7.1970 s. 6
118 Koskinen 1990 s. 284
119 Kopomaa 1997 s. 62
120 Nenonen-Toppari 1986 s. 74
121 US 26.5.1972 s. 4
122 US 23.2.1978 s. 9
123 US 10.9.1975 s. 7
124 US 28.6.1974 s. 5
125 Sundman 2001 s. 183-185.
126 US 4.4.1979 s. 8
127 HS 8.6.1979 s. 12
128 Arkkitehtitoimisto Okulus 2016 s. 28
129 Asemakaavan muutoksen selostus No 8790 s. 7
130 Ibid., s. 6.
131 Kvartti 17.4.2020. https://www.kvartti.fi/fi/blogit/lama-ja-korona-loytaako-helsinki-1990-luvun-kriisista-oppeja-nykytilanteesta-selviytymiseen
132 Ibid. "1990-luvun lama tuotti uutta elävyyttä ja rosoisuutta helsinkiläiseen katukuvaan ja kaupunkilaisten tapaan käyttää erilaisia palveluja. Lama näkyi katukuvassa aluksi siten, että kauppa- ja toimistotiloja tyhjeni, eikä niihin löytynyt uusia toimijoita. Syntyi mustia aukkoja, ankeita tiloja, joihin usein saatettiin spreijata ytimekkäästi tekstiksi lama. Kuitenkaan Helsingissä mitkään katuosuudet tai laajemmin kaupunginosat eivät laman myötä pudonneet kyydistä."
133 HS 14.7.1990 s. 8. Toriveistoksesta piti alun perin tulla tiilinen kauppahallia mukaillen, mutta lujuustutkimusten myötä päädyttiin betoniin.
134 Virtanen 1993 s. 137
135 Kslk 2004, AK 11313, Kaavaselostus s. 10
136 Oas 891-00/09. Kallio, Hakaniementori, asemakaavan muutos, osallistumisja arviointisuunnitelma. 20.5.2009. Helsingin kaupunki, Kaupunkisuunnitteluvirasto.
137 HS 19.6.2003
138 https://www.hsl.fi/hsl/uutiset/uutinen/2016/08/hakaniemen-metroaseman-lippuhallin-peruskorjaus-alkaa
139 https://www.hel.fi/static/rakvv/LTK/2017/9ptk_UJU_web.pdf
140 HS 15.1.2019 https://www.hs.fi/kaupunki/helsinki/art-2000005965668.html
141 Hakaniemen kauppahallin maanalainen huoltopiha, hankesuunnitelma 29.4.2020. KYMP.
142 Kunnalliskertomus 1914 s. 320
143 SS 10.12.1950 s. 11
144 Kopomaa 1997 s. 62
145 Arkkitehtitoimisto Okulus 2016 s. 128
146 Helsingin kaupunki, Rakennusvalvontavirasto 2005 s. 5
147 HS 16.11.1998. https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000003758876.html
148 HS 28.10.2012 https://www.hs.fi/kulttuuri/art-2000002575730.html
149 SS 28.5.1957 s. 5
150 HS 6.12.2016 https://www.hs.fi/kulttuuri/art-2000002884366.html
151 HS 15.10.2006
152 HS 9.4.2014

Kuvailulehti

Tekijät	Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy & Arkkitehtitoimisto Okulus Oy
Nimike	Hakaniementori - Kaupunkirakenne- ja ympäristöhistoriaselvitys
Sarjan nimike	Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön julkaisuja
Sarjanumero	2021:8
Julkaisuvuosi	2021
Sivuja	257
ISBN	ISBN: 978-952-331-922-6 (verkkojulkaisu)
ISSN	ISSN: 2489-4230 (verkkojulkaisu)
Kieli, koko teos	suomi
Kieli, yhteenveto	suomi, ruotsi

Tiivistelmä:

Hakaniementori alkoi rakentua vuonna 1886, kun Hakaniemenlahden täyttö- ja tasoitustyöt alkoivat. Torikauppa alkoi virallisesti alueella vuonna 1897 ja virallisen nimensä – Hagnäs torg, Hakaniementori – alue sai vuonna 1909. Torin pohjoisosaan valmistui kauppahalli vuonna 1914. Hakaniementori ja sitä ympäröivät katualueet sekä toriin liittyvä Hakaniemenpuisto ovat kehittyneet vaiheittain 1900-luvun kuluessa nykyisiin asuihinsa. Hakaniemenpuiston sommitelma on pääosin peräisin 1960- ja 1980-luvuilta ja lehmuksia on leikattu 1970-luvulta lähtien. Hakaniementorin ja toria ympäröivien katujen ulkoasut ovat pääosin peräisin 1980-luvun kunnostuksesta. Viimeisin suuri muutos on väliaikaisen kauppahallin pystytys torille vuonna 2017 Hakaniemen hallin remontin ajaksi.

Tarkastelualue kuuluu kokonaisuudessaan maakunnallisesti arvokkaaseen Helsingin kivikaupunkiin. Siltasaarenkatu, Hakaniementori ja Hakaniementori kuuluvat Helsingin kaupunkiympäristön toimialan määrittämiin yleisen alueiden rekisterin arvoympäristöihin. Aluetta rajaa useampi itäiselle kantakaupungille tunnusomainen arvorakennus.

Hakaniementorin kaupunkirakenne- ja ympäristöhistoriaselvityksen tavoitteena on ollut dokumentoida alueen ja sen osien historiallisia kehitysvaiheita, kartoittaa alueen nykytilaa sekä määrittää sen arvot.

Sammanfattning:

Hagnäs torg började byggas år 1886, då Hagnäsviken började fyllas och området jämnas ut. Torghandeln började officiellt år 1897 och sitt officiella namn – Hagnäs torg, Hakaniementori – fick torget år 1909. Hagnäs saluhall, som byggdes på torgets norra del, blev färdig år 1914. Hagnäs torg, de gator som gränsar till torget samt Hagnäsparken har utvecklats i faser och fått sina nuvarande skepnader under 1900-talets gång. Hagnäsparkens disposition är från 1960- och 1980-talen och lindarna började klippas i form på 1970-talet. Hagnäs torg och gatorna som gränsar till torget har fått sina beläggningar i huvudsak under 1980-talets iståndsättning. Den senaste stora förändringen i området är den år 2017 på torget resta tillfälliga hallbyggnad, som tjänar som saluhall medan Hagnäs hall renoveras.

Utredningsområdet hör i sin helhet till Helsingfors landskapsmässigt värdefulla stenstad. Brohomsgatan, Hagnäs torg och Hagnäsparken hör till Helsingfors stadsmiljösektors allmänna områdes register över värdefulla miljöer. Flera för Helsingfors kännetecknande värdebyggnader gränsar till området.

Målet för Hagnästorgets stadsstruktur- och miljöhistorieutredning har varit att dokumentera områdets och dess delars historiska utvecklingsskeden, kartlägga dess nuläge och definiera dess värden.

Avainsanat: Hakaniementori, Hakaniemenpuisto, Siltasaarenkatu, Hakaniemen torikatu, Viherniemenkatu, Hakaniemenranta, Hakaniemen halli, ympäristöhistoriaselvitys, kaupunkirakenneselvitys

Liitteet

Hakaniementori

Vuosi	Tekijä tms.	Toteutumaton suunnitelma	Kaavoitus	Merkittävä toteutunut muutos, tori	Rakennus		Kirj. lähde
					Purettu	Uusi	

1808		Helsingin tulipalo	
1887		Syksyllä 1887 päätettiin eräiden helsinkiläisten liikemiesten toimesta käynnistää omnibusyhtiön perustaminen; Helsingin Omnibus-Osakeyhtiön perustava kokous pidettiin 1.2.1888. Sähköistetty raitioliikenne aloitettiin 4.9.1900 väliaikaisella linjalla Töölö – Hietalahti.	Raitio.org
1887	Kaupungin rakennuskonttori, Otto Ehrström	Valmistuu Itäisen Viertotien pohjoispuolisia alueita käsittävä **Kallion jakokaava**. Mm. Linjojen alueen korttelirakenne muotoutuu kaavan myötä.	Norppa 2003 s. 102
1891		**Hevosraitiotien kiskotus välillä Sörnäinen (Kulmavuorenkadun ja Hämeentien risteys) – Lapinlahdenkatu valmistuu.** 10.05.1891–20.06.1891.Hevosraitiotielinja 2 välillä Siltasaari–Lapinlahdenkatu . 21.06.1891–03.09.1900: Sörnäinen–Lapinlahdenkatu.	Raitio.org
1893	Gabriel Idström	Valmistuu **Siltasaaren alueen sekä Pitkänsillan pohjoispuolisen, rantavyöhykkeeltä Itäiselle viertotielle ulottuvan alueen käsittävä jakokaava** joka määrittelee alueen pääasialliseksi käyttötarkoitukseksi teollisuuden. Kaava hyväksytään 1899. Allekirjoittajana kaupungininsinööri G. Idström.	
1900		Valmistuu Sörnäisten satamaradalta raideyhteys etelään Hakaniementorille. Merkittävä vaikutus Hakaniemen ja Kulmavuoren välisen ranta-alueen teollistumiselle.	Koskinen 1990, s.229–
1900		**Yksiraiteiset sähköraitiotielinjat aloittavat liikennöinnin.** Linja 2 Sörnäinen–Kauppatori, 04.10.1900–24.11.1900, 25.11.1900–10.08.1901 Sörnäinen-Perämiehenkatu.	Raitio.org
1901	Gabriel Idström, Gustaf Nyström	Edeltävänä vuonna valmistunut **asemakaava koskien X, XI ja XII kaupunginosia varten vahvistetaan senaatissa.** Kaava käsittää koko Pitkänsillan pohjoispuolisen alueen joihin kuuluvat Sörnäisten (X), Kallion (XI) sekä Alppiharjun (XI) kaupunginosat. Laatijana Gustaf Nyström. Sörnäisten alueen käsittävä 1893 laadittu jakokaava sisällytetään kaavaan ilmeisesti sellaisenaan. Voimaan vuoden 1895 rakennusjärjestys, joka sallii neli- ja viisikerroksiset kivirakennukset.	Stadsplan för tionde, elfte och tolfte stadsdelarna af Helsingfors stad, G. Idström 1900.
1906		Vaihderaiteet Hakaniementorille ja Sörnäisten Rantatien länsiosaan laitettiin vuoden kuluessa siihen tarkoitukseen osotetulla summalla 10,800 markkaa.	Kunnalliskertomus 1906, s. 22
1906		Vapaakaivo Hakaniemen torilla tehtiin erinäisten torikauppiasten anomuksesta Valtuuston tarkoitusta varten osottamilla varoilla.	Kunnalliskertomus 1906, s. 27
1906	Heikki Kaartinen	**Hämeentie 1.** Asunto-osakeyhtiö Ahtolan talo valmistuu rakennusmestari Heikki Kaartisen piirustuksiin perustuen.	Finne 2007 s. 28.
1907		Sörnäisten Rantatien kaupungille kuuluvan osuuden laskeminen mukulakivillä Hakaniementorin ja Haapaniemenkadun välillä	Kunnalliskertomus 1907, s. 23
1908		Kaupunginvaltuusto päätti varata kauppahallia varten Hakaniemen torin pohjoispäästä kolmiomaisen alueen, jota rajoittavat Itäinen Viertotie ja Sörnäisten rantatie. Toimeksianto asemakaavan valmisteluksi Hakaniementorin järjestelyä varten.	Kunnalliskertomus 1908, s. 26
1908		**Sörnäisten rantatie 1.** Asuintalo valmistuu kulmatontille. Vladimir Iljitš Lenin piilotteli talossa vuonna 1917 epäonnistuneen heinäkuun vallankaappauksen jälkeen. Talossa oli Leninin muistohuone, mutta se purettiin vuonna 1994, nykyisin Tampereen Lenin-museossa. Pommitusvaurioita 9.7.1941.	HS 31.10.2015
1908		Hakaniemenrannan pohjoisen osan varustamiseen reunakivityksellä varattiin 80,000 markkaa.	Kunnalliskertomus 1908, s. 69

Historialliset vaiheet 1808-1914

Vuosi	Tekijä tms.	Toteutumaton suunnitelma	Kaavoitus	Merkittävä toteutunut muutos, tori	Rakennus		Kirj. lähde
					Purettu	Uusi	
1908	W. O. Lille	Hakaniementorin tulevia järjestelyjä ja Hakaniemen kauppahallin rakentamista varten laadittiin kolme erilaista sijoittelua tutkinutta ehdotusta. Rahatoimikamarille annettiin tehtäväksi tehdä kaupunginvaltuustolle ehdotus Hakaniementorin asemakaavan muutokseksi. Kaksi ehdotusta kaupunginasemakaavan muutoksiksi Hakaniementoria ja korttelia n:o 189 varten. Laatija oli Helsingin kaupungin ensimmäiseksi kaupungingeodeetiksi vuonna 1892 nimetty W. O. Lille. Ehdotuksista valikoitui vaihtoehto, jossa kauppahalli sijoitettiin torin pohjoislaitaan, Itäistä Viertotietä reunustamaan kolmion muotoiselle alalle, jonka eteläsivu rajautui silloiseen Sörnäisten rantaradan päätepisteeseen ja Sörnäisten rantatiehen. Torialueelle ehdotettu muu rakentaminen eivätkä istutukset toteuuneet.						Kunnalliskertomus 1908, s. 288 Sinetti: 865/7, 865/8 ja 865/9, Hakaniementorin Järjestelyehdotus
1908- 1911		**Raitiotieverkko rakennetaan kaksiraiteiseksi.** Rataosuus Siltasaarenkadun ja Hämeentien risteyksestä Toisen linjan risteykseen valmistuu. Porthaninkadun kiskotus 1911.					Raitio.org
1914	Onni Tarjanne	**Siltasaarenkatu 8-10.** SIltalan liiketalo valmistuu. Elanto ostaa talon 1917, rakennukseen tulee Elannon rohdoskauppa, leipä- ja maitokauppa, sekatavarakauppa, makkara- ja leikkelekauppa, kenkäkauppa, vaatekauppa ja kaksi ravintolaa. Tavaratalo avataan 1920. Yläkerroksissa oli asuntoja: muun muassa Elannon toimitusjohtaja Väinö Tanner asui täällä, kunnes muutti Elannon uuteen pääkonttoritaloon Hämeentielle.					Kallion kotikaupunkipolut Siltasaari & Hakaniemi, 2018.
1910	Runar Eklund	Pitkäsilta päätetään rakentaa graniitista. Graniittisillasta teetettiin kolme vaihtoehtoista suunnitelmaa. Valittiin vaihtoehto, jossa leveys 22 m, kolme vapaalta aukoltaan 16-metristä holvia. Suunnittelijana arkkitehti Runar Eklund. Rakennustyöt 1910-1912.					1910_0201_No_2_S_21_ Suomen ammattijarjesto - Suomen ammatillisen tyovaenliikkeen aanenkannattaja
1910		Hakaniemenrannan pohjoisosan rantareunustuksen teettäminen. Reunustus ja täyttäminen suoritettiin loppuun vuoden 1909 aikana.					Kunnalliskertomus 1910, s. 303
1910		Kauppahallin rakentaminen Hakaniementorin pohjoisreunaan, alustava kaupunginarkkitehdin laatima suunnitelma.					Kunnalliskertomus 1910, s. 54
1910	Einar Flinckenberg	Arkkitehti Einar Flinckenbergin laatimat luonnospiirustukset Hakaniemen kauppahallista toimitettu valtuustolle 5.10.1910. Kaksi ehdotusta: yksikerroksinen ja ruokatavaran myyntiä varten tarkoitettu rakennus sekä kaksikerroksinen elintarvikkeiden ja tehdastavaran myyntiä varten. Kaupunginvaltuusto päätti 14.11.1910 Hakaniementorille rakennettavaksi kaksikerroksisen kauppahallin. Suunnittelijoiksi on merkitty Einar Flinckenberg ja Karl Hård af Segerstad.					Kunnalliskertomus 1911, s.74
1911		Hakaniementorille asennettu 2 kpl yksiliekkisiä auerlamppuja.					Kunnalliskertomus 1911, s. 403
1912		Hakaniementorille uusi käymälä.					Kunnalliskertomus 1912, s. 407
1914	Einar Flinckenberg ja Karl Hård af Segerstad	**Hämeentie 1a.** Hakaniemen kauppahalli valmistuu, avataan yleisölle 1.6.1914. Samalla ruoka- ja kangastavaran kauppa Hakaniementorilla lakkautetaan. Kuitenkin ”yhteisen tavarain kauppa” sekä ”suolakalankauppa” torilla sallitaan edelleen. Heinäkauppa päätetään siirtää Hietalahdentorilta Hakaniementorille 1.6.1914 alkaen.					Kunnalliskertomus 1914, s. 225
1914		II noppakivillä asfalttiin päällystettiin koko Hakaniementorin länsiosa, joten noin 3,300 m2:n laajuinen ala on siellä pantu torikaupan tarkoituksiin sopivaan kuntoon.					Kunnalliskertomus 1914, s. 320
1914		Asfalttikäytävän teettäminen pitkin Itäistä viertotietä ja Hakaniementorille uuden kauppahallin vierelle toteutetaan.					Kunnalliskertomus 1914, s. 336
1914		Tehdaskorttelin 296 eteläpuolella olevan Hakaniemenrannan kaupungille kuuluva osa sekä Hakaniementorin poikki viistoon kulkevan ajotien päällystäminen ketokivillä toteuteaan vuosien 1913-1914 välillä.					Kunnalliskertomus 1914, s. 338

Hakaniementori

Vuosi	Tekijä tms.	Toteutumaton suunnitelma	Kaavoitus	Merkittävä toteutunut muutos, tori	Rakennus		Kirj. lähde
					Purettu	Uusi	

1915		Työväenopistotaloa ehdotetaan rakennettavaksi Hakaniementorille.	Kunnalliskertomus 1915, s. 37
1916		Valtionrautatiet toteuttavat vaihdesuojan Hakaniementorille. Metsähallitus teettää Hakaniementorille katoksen halkojen vastaanottoon.	Kunnalliskertomus 1916, s. 193
1917	Otto-Iivari Meurman, Birger Brunila	Ehdotus Hakaniementorin ja tehdaskorttelin 296 järjestämiseksi.	Ehdotus A, B, C, ja D.
1922		**Hakaniemenkadun muodostuminen.** Valtuusto hyväksyi ehdotuksen tehdaskorttelin n:o 296 asemakaavan muutoksesta. Kortteli jaetaan 296a ja 296b merkityiksi korttelei-ksi, joita erottaa 24 metriä leveä katu, nimeltään Hakaniemenkatu. Ryhdyttiin myös uudesta jaosta aiheutuneeseen Hakaniemenrannan laajentamiseen.	Kunnalliskertomus 1922, s. 3
1922		Puhelinkone Hakaniementorille pika-ajureja ja vuokra-autoja varten.	Kunnalliskertomus 1922, s. 229
1924	Birger Brunila	Hakaniementorin uudelleenjärjestely suoritetaan. Etelästä suuntautuvaa liikennettä varten uusi ajotie.	1924_0826_No_233_Helsingin Sanomat
1925		Yöaikainen makkarakauppa kaupungin toreilla. Oikeudet huutokaupalla, Hakaniementorilla myyntipaikka sähkölyhtypylvään vierellä.	Kunnalliskertomus 1925, s. 229
1926		Rautatientorin torikauppa päättyy, puuastaiin kauppa siirretään Hakaniementorille.	Kunnalliskertomus 1925, s.36
1928		Hakaniementorin korokkeiden muuttaminen. Suuren pyöreän korokkeen länsipuolella olevaa pientä koroketta ei ollut sijoitettu siihen osaan toria, jonka poikki jalankulkijat luonnollisimmin jatkoivat matkaansa Siltasaarenkadun läntisen jalkakäytävän suuntaan, kaupunginvaltuusto päätti että mainittu pienempi koroke rakennettaisiin 3 m levyiseksi, että sitä jatkettaisiin 2 m etelääpäin ja se siirrettäisiin 5 m itäänpäin.	Kunnalliskertomus 1928, s.42
1928	Birger Brunila	Kansan näyttämö anoo Kaupunginvaltuustolta tonttia Siltasaaresta teatteritalon rakentamiseksi. Kaupungin asemakaava-arkkitehti Birger Bruila laatii luonnoksen torialueen asemakaavajärjestelyjä varten.	1929_0514_No_128_S_18_ Uusi Suomi
1929	Birger Brunila	Hakaniementorin kaupunginasemakaava-arkkitehdin laatima uudelleenjärjestelyehdotus.	1929_0503_No_118_S_1_ Suomen Sosialidemokraatti
1930		Kovinin rakennusryhmä Hakaniementorin luoteiskulmasta puretaan. Rakennusten osoitteet Siltasaarenkatu 7 ja 9. Purkutyöt käynnistyvät keväällä 1930.	1929_0414_No_100_S_11_ Uusi Suomi 1930_0430_No_115_Helsingin Sanomat
1931		Hämeentien uudestijärjestely välillä Hakaniemen tori - Kaikukatu.	Kunnalliskertomus 1931, s. 24
1932		Hakaniementorilta luovutetaan tontti Kansan näyttämölle kaavailtua teatteritaloa varten.	Kunnalliskertomus 1932, s.143
1932		Siltasaarenkadun levitys korttelin 300 kohdalla.	Kunnalliskertomus 1932, s. 21
1933		Virastotalon rakentaminen Hakaniementorille, ei toteutunut. Kaupunginhallitus päätti kehoittaa yleisten töiden lautakuntaa laatimaan suunnitelman Hakaniementorin etelälaitaan, ent. Kovinin tontin kohdalle ajatellun n. 2,800 m2:n suuruisen tontin käyttämisestä työnvälitystoimiston, köyhäinhoitolautakunnan ja lastensuojelulautakunnan sekä mahdollisesti rakennustoimiston tarkoituksiin, ottaen huomioon, että rakennukseen lisäksi sijoitettaisiin teatterisali ja sen yhteyteen ravintolahuoneisto sekä liikehuoneistoja.	Kunnalliskertomus 1933, s. 118

Historialliset vaiheet 1915-1937

Vuosi	Tekijä tms.	Toteutumaton suunnitelma	Kaavoitus	Merkittävä toteutunut muutos, tori	Rakennus		Kirj. lähde
					Purettu	Uusi	
1934		Valaistuksen parannustöitä suoritettiin asunto-osakeyhtiö Ahtolan (Hämeentie 1) kiinteistön kohdalla asentamalla sen ja Hakaniemen kauppahallin välille sähkölamppu.					Kunnalliskertomus 1934, s. 122
1936		**Tehdaskorttelin 296a muuttaminen asuntokortteliksi.** Asemakaavan muutosehdotus tonttijakokarttoineen hyväksyttiin. Muodostuu kolme uutta korttelia, asuntokorttelit 296a (10 tonttia), 296c (5 tonttia) sekä julkisia rakennuksia varten varattu n:o 287, johon yhdistetty 8 300 m2 käsittävä alue Hakaniementorin itäosasta. Korttelien 287 ja 296a välisen uuden kadun nimeksi ehdotetaan **Viherniemenkatu** (Grönnäsgatan; korttelien 296a ja 296c välinen kuja puolestaan saa nimen **Hakaniemenkuja** (Hägnas gränd). Sörnäisten rantatiellä Näkinkujasta länteen sijaitsevat satamaradan raiteet ehdotetaan poistettaviksi. Kiinteistö Oy Hakaniemenkatu 1:n ja Kiinteistö Oy Hakaniemenkatu 3:n anomus niiden X kaupunginosan tehdaskorttelissa n:o 296a omistamien Hakaniemenkadun tonttien n:ot 1 ja 3 muuttamisesta asuntotonteiksi hyväksyttiin sillä ehdolla, että kaupungille korvataan korttelin halki johdetun uuden kadun rakentamisesta seuraavat kustannukset. Hakaniementorin itäpuolella oleva tehdaskorttelin 296 (entinen Hagnäsin tehdashuvila) pohjoisosa muutettiin kahdeksi Kalliossa poikkeukselliseksi suurpiha-asuinkortteliksi. Pihojen yhtenäisyys saavutettiin kaavassa esitetyillä rakennusrajoilla sekä tonttien aitaamiskiellolla. Muut Kallion asemakaavan varhaiset muutokset koskivat pienempiä kortteli- tai tonttijärjestelyjä. (Mäkelä 2013 s. 37)					Kunnalliskertomus 1936, s. 7 Mäkelä 2013, s. 37
1936		Erottajan, Rautatientorin ja Hakaniementorin virvoitusjuomakioskikauppiaat oikeutettiin itse omalla kustannuksellaan kaupunginarkkitehdinannettavien tarkkojen määräysten mukaisesti varustamaan käyttämänsä kioskit kaupunginarkkitehdin joka suhteessa, muotoonsa, väriinsä y.m. nähden, hyväksyttävillä markiiseilla.					Kunnalliskertomus 1936, s. 124
1937	Useita...	**Kortelien 296a ja 296c rakentaminen alkaa.** ”Modernismin alkusoitto” Hakaniemessä. Vuosina 1937–40 rakennettu 1200 huoneen kortteli, jonka idean esitti rakennusmestari Heikki Kaartinen Rakennustaito-lehdessä.					Kallion kotikaupunkipolut, Siltasaari & Hakaniemi s. 10 *https://www.siltasaari-seura.fi/uploads/news/9f722064a81d2f*
1938		Sörnäisten rantatiellä Näkinkujasta länteen sijaitsevat satamaradan raiteet puretaan.					Kunnalliskertomus 1938, s. 243
1938		Raitiotie ja Omnibus Oy oikeutettiin rakentamaan uudet kioskit nykyisten kioskien tilalle Hakaniementorille ja Kauppatorille.					Kunnalliskertomus 1938, s. 289
1943		Raitiotie ja omnibus oy. oikeutettiin siirtämään Töölöntorilla oleva liikennekioskinsa Salmisaaren raitiotiesilmukan kohdalle, laadittuun karttaan tarkemmin merkitylle paikalle sekä Rautatientorilla oleva liikennekioskinsa kiinteistölautakunnan tarkemmin osoittamaan paikkaan Hakaniementorille ehdoin, että yhtiö poisti Hakaniemen hallin päädyn läheisyydessä olevan vanhan liikennekioskinsa sekä omalla kustannuksellaan tasoitti ja puhdisti samoin kuin kiveämisen tai muunlaisen päällystämisenpuolesta saattoi kioskin paikan samanlaiseen kuntoon kuin ympäröivä alue oli.					Kunnalliskertomus 1943, s. 106
1944		Tunnelin rakentaminen. Tunnelin rakentamista Siltasaarenkadun ja Porthaninkadun kulmasta Kallion urheilukentän suuntaan koskeva vtn Henrikssonin aloite päätettiin lähettää kaupunginhallituksen valmisteltavaksi.					Kunnalliskertomus 1944, s. 50
1945		Kaupunginhallitus hyväksyy kiinteistölautakunnan laadituttaman ehdotuksen liikenteen järjestelyksi Hakaniementorilla.					Kunnalliskertomus 1945, s. 267
1945		2 liikennekioskia rakennettiin ja sijoitettiin toinen Kauppatorille ja toinen Hakaniementorille.					Kunnalliskertomus 1945, s. 290
1947		Hämeentiellä Siltasaarenkadun risteyksessä asennettiin vaihteet sähköllä käännettäviksi joten kertomusvuoden päättyessä oli radoilla 141 kpl vaihteita, joista sähkövirralla käännettäviä 23 kpl.					Kunnalliskertomus 1945, s. 303
1937		Vuoden alussa ryhdytään rakentamaan **Hakaniemenkujaa** ja **Vihernienemenkatua**. KOP:n omistukseen siirtyneen entisen tehdastontin alueelle. Kadut valmistuvat kesäkuuhun 1937 mennessä.					1937_0430_No_115_Uusi Suomi

Hakaniementori

Vuosi	Tekijä tms.	Toteutumaton suunnitelma	Kaavoitus	Merkittävä toteutunut muutos, tori	Rakennus		Kirj. lähde
					Purettu	Uusi	
1948		**Hakaniementorin uudelleenjärjestely.** Kaupunginvaltuusto päätti, että kertomusvuoden talousarvioon vahvistettavassa muutoksessa otetaan huomioon 5 320 000 mk:n suuruinen määräraha Hakaniementorin myyntialueen uudelleenjärjestelyä varten sekä oikeutti kaupunginhallituksen heti käyttämään mainitun määrärahan. Työt valmistuvat toukokuun 1948 aikana. Uudelleenjärjestelyn yhteydessä rakennettiin 390 m kaksiraiteista rataa. Yleisten töiden lautakuntaa päätettiin kehoittaa poistamaan Hakaniementorin eteläpäässä oleva mukavuuslaitos.					1948_0827_No_230_S_1_ Suomen Sosialidemokraatti Kunnalliskertomus 1948, s. 20 Kunnalliskertomus 1948, s. 79, 236
1948		Hakaniementorilla oleva betonirakenteinen pyöreä kioski päätettiin siirtää kadun leventämisen vuoksi Kulosaareen urheilukentän viereen.					Kunnalliskertomus 1948, s. 69
1949		Pysäköinti kielletään Siltasaarenkadulla Hämeentien ja Pitkänsillan välisellä osalla, pysäköimispaikan määrätään Hakaniemen torikadun keskiosaan Siltasaarenkadun ja Viherniemenkadun väliselle osuudelle.					Kunnalliskertomus 1949, s. 231
1949		Hakaniementorin jalkakäytävät Siltasaarenkadulta Viherniemenkadulle aloitettiin 815 239 mk:n kustannuksin; Hakaniementorin liikennejärjestelyä jatkettiin, ja käytettiin siihen 459 409 mk.					Kunnalliskertomus 1949, s. 288
1950		**Leikkikentän järjestäminen Hakaniemeen.** Kaupunginhallitus päätti anomuksesta, että Näkinkujan varrelle rakennetaan lasten leikkikenttä katurakennusosaston piirustuksen n:o 6 970 mukaisesti.					Kunnalliskertomus 1950, s. 225
1950		Siltasaarenkadun ja Sörnäisten rantatien risteyksen jalkakäytäviä pyöristetään toimikunnan laadituttaman piirustuksen mukaisesti.					Kunnalliskertomus 1950, s. 235
1954		Tiilinen varastomakasiinirakennus Hakaniementorin itäpuolella puretaan.					Ilta-Sanomat 18.5.1954
1956		Ehdotus Hakaniementorin uudelleenjärjestämiseksi.					4093a,b. 20.8.1956, KSV.
1963	Puisto: maisema-arkkitehti Leena Iisakkila.	Merkittävä uudelleenjärjestely. Toripinnaksi asfaltti. Torikauppa-alueen itäpuolelle puurivi. Hakaniemen torikadusta suunnitellaan nelikaistainen, Viherniemenkadun ja sen väliin tulee 35 x 90 m laajuinen viheralue, Hakaniemenpuisto. Puiston suunnittelee maisema-arkkitehti Leena Iisakkila. Rautatieyhteys Hakaniementorille poistuu.					HKA KPOA 23888/2.
1965		Ympyrätalon tieltä puretaan kaikki korttelin 301a (nyk. 1101) rakennukset. Viimeinen niistä on purettu vuoden 1965 loppuun mennessä. Kortteli käsitti neljä asuintaloa, kolme kivitaloa ja yhden kaksikerroksisen puutalon, kaikki 1900-luvun alkupuolelta.					Helsingin Sanomat 14.4.2002, Nenonen-Toppari 1986 s. 94
1968	Useita	Siltasaarenkadun varren ja Hakaniementorin ympäristö muuttui lähes täysin 1950-80-luvuilla: valmistuneita rakennuksia mm. Siltasaarenkatu 2:n toimistotalo (ark. Ole Gripenberg, 1956), entisen Työväen Säästöpankin talon (ark. Martti Välikangas, 1958), Pohjoismaisen Yhdyspankin talon (ark. Risto-Veikko Luukkonen, 1960), Postipankin talon (ark. Antero Pernaja & Nils-Henrik Sandell, 1960), Metallityöväenliiton talon (ark. Eliel Muoniovaara, 1965), KOP:n rakennuttaman Ympyrätalon (ark. Heikki & Kaija Siren, 1968) ja Siltasaarenkatu 6:n ja 4:n toimistotalo (OTK:n arkkitehtiosasto, 1979 ja Kalevi Ruokosuo, 1980,					Nenonen-Toppari 1986 s. 66-94
1970		Hakaniemenrannan rantamuurin uusiminen. Mereltä vallataan 10m kaistale, työt valmistuvat vuoden 1971 puolella. Tässä yhteydessä istuteaan puurivit Hakaniemenrannan eteläiselle sekä läntiselle reuna-alueelle.					Uusi Suomi 10.7.1970
1970		Hakaniementorin alueen käsittävä maanalainen asemakaava (6415) hyväksytään.					KSV, Asemakaavaosasto.
1971		Metron rakennustyöt käynnistyvät. Toriaukion länsipuolelle rakennetaan sisäänkäyntipaviljonki. Siltasaarenkadun alitusmahdollisuus Hakaniemen metroaseman kautta avataan jalankulkijoille vuonna 1978.					Uusi Suomi 26.5.1972

Historialliset vaiheet 1948-2005

Vuosi	Tekijä tms.	Toteutumaton suunnitelma	Kaavoitus	Merkittävä toteutunut muutos, tori	Rakennus		Kirj. lähde
					Purettu	Uusi	

1979	Liikennetekniikka Oy, Arkkitehtitoimisto Järvinen-Valjakka	Metron valmistuttua seurasi torialueen merkittävä uudelleenjärjestely. Torin ja Hakaniemen hallin välinen Sörnäisten rantatien osa poistetaan ajoneuvoliikennekäytöstä. Toripinnaksi nupukiveys: kaikki kiveys tulee puretuilta katupinnoilta, mm. Hietasaarenkadulta Jätkäsaaresta. Kivet betonihiekkaan, pikisaumaus (HS 8.6.1979). Hakaniemenpuisto laajenee pohjoiseen entisen huoltoaseman tontille; suunnittelijana Kaisu Ilonen. Hakaniemenrantaan puuistutuksia.	HKA KPOA 23888/2.
1980	Kaisu Ilonen	Hakaniemenpuiston laajennus entisen huoltoaseman tontille pohjoiseen. Piirustuksessa merkinnät lehmusten muotoonleikkaamisesta.	HKA VIO 3007.
1981		Hakaniementorin reunoille kukkalaatikoita ja puuistutuksia. Puisto-osasto ehdotti 100 puun ja 27 kukkalaatikon kokonaisuutta sekä muutamia penkkejä. KHS:n mukaan ensimmäiset puut voisi istuttaa torin etelälaidalle, Siltasaarenkadun länsilaidalle, Hakaniemenrannan ja Sörnäisten rantatien sekä torin ja Viherniemenkadun välisille puistoalueille. Hakaniemen hallin kulmalle ehdotetaan myös puuistutuksia, joita siellä on aiemmin ollut. Kukkalaatikoita sijoitetaan torin etelälaidalle erottamaan jalankulkualue ajoväylästä. Myös metrokatoksen lähistölle ja eri puolille toria.	Uusi Suomi 2.10.1961
1984	Lars Liljefors	Hakaniemenpuiston perusparannus, suunnittelija Lars Liljefors.	HKA, VIO 3336, 3.5.1984.
1984	KSV Asemakaavaosasto, Anneli Lahti, Jyrki Lehikoinen	Sörnäisten rantatien ja Hakaniemen torialueen käsittänyt uusi asemakaava 8790 vahvistettiin 10.12.1984. Kaavassa Hakaniementori on merkitty torialueeksi. Hakaniemenpuiston asema virallistettiin myös tässä yhteydessä. Kaavan tavoitteeksi asetettiin yleiskaavasta johdettu periaate alueen kehittämisestä tiiviinä ja palvelutasoltaan hyvänä asuntoalueena. Hakaniemen halli sai suojelumerkinnän sr-1. Myös korttelin 295 tonteilla 1 ja 2 sijaitsevat jugendtalot suojeltiin, merkinnällä sr-2.	KSV, Asemakaavaosasto, asemakaavan muutoksen selostus 8790
1985		Hakaniemenranta välillä Hakaniemenranta - Hakaniementori. Kivekysen uusiminen, betoni- ja nupukiveys.	
1990	Kehittyvä Hakaniemi ry, Arkkitehtitoimisto Kosti Kuronen Oy	Kehittyvä Hakaniemi ry:n tilauksesta esiteltiin Arkkitehtitoimisto Kosti Kurosen suunnitelma Hakaniementorin uudesta asusta lehdistössä vuonna 1990. Torialueelle ehdotettiin keskeiselle paikalle sijoittuvaa suihkukaivoa sekä amfiteatteria. Ehdotuksessa oli myös uusia maanalaisia kulkuyhteyksiä Siltasaarenkadun ali. Ajatus Hakaniemenrantaan laajentuvasta torialueesta nousi jälleen esiin, nyt paikalle ehdotettiin ranta- ja kalatoria sekä ravintolaa.	Virtanen 1993, Siltasaari ennen ja nyt.
1998	Hakaniemi kuntoon ry	Vuonna 1998 käynnistetyn, kaupunginvaltuutettu Maija Anttilan johtaman Hakaniemi kuntoon -projektin myötä valmistui yksityiskohtainen ehdotus Hakaniementorin ympäristön kohentamisesta. Suunnitelmassa keskityttiin torin toiminnalliseen kehittämiseen sekä liikenteellisten olojen järjestämiseen jalankulkijoille suotuisammiksi ajoväyliä kaventamalla. Maanpäällisestä pysäköinnistä haluttiin päästä eroon. Työryhmä ehdotti torille esim. juhlapyhien tai vuodenaikojen mukaisia toritapahtumia. Muita tavoitteita olivat jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden olosuhteiden parantaminen sekä Hakaniemenpuiston kunnostaminen.	HS 30.9.2004
1999	Arkkitehtitoimisto Olli-Pekka Jokela	KSV:n tiauksesta laadittu Hakaniementorin ympäristösuunnitelma.	KSV, Asemakaavaosasto, asemakaavan muutoksen selostus 11313
2001	Insinööritoimisto Magnus Malmberg	Valmistuu selvitys torin alle rakennettavan pysäköintilaitoksen kustannuksista.	KSV, Asemakaavaosasto, asemakaavan muutoksen selostus 11313
2003		Merihaan ja Hakaniementorin väliselle alueelle louhittiin 2000-luvun alussa väestönsuojatilat noin 6000 hengelle. Työt valmistuivat 2003.	HS 3.4.2003
2005	KSV Asemakaavaosasto, Janne Prokkola, Anneli Lahti	Vahvistetaan uusi asemakaava 11313. Kaavamuutoksella oli kaksi erityistavoitetta: riittävien alueiden varaaminen jalankulun sekä pyöräilyn verkostoja varten sekä verkostojen jatkuvuuden edsistäminen. Kaavamuutoksessa sallittiin liikennealueiden kaventaminen ja torin alapuolelle rakennettava 700-paikkainen pysäköintilaitos. Lisäksi tavoitteeksi mainittiin Hakaniementorin liittäminen paremmin Siltavuorensalmeen. Torin länsipuolelle merkittiin tässä yhteydessä uusi puurivi. Hakaniemenrantaan kaavailtiin kavennettavaksi 1+1 kaistaiseksi Siltasaarenkadun ja Hakaniemenkadun välillä. Lisäksi Hakaniemen hallin valomainokset päätettiin suojella. Kaava laadittiin modulaarisena, eli siinä ehdotettuja muutoksia voitiin toteuttaa vaiheittaisesti ja osin toisistaan riippumatta. Valtaosa kaavassa ehdotetusta ei toteutunut pysäköintilaitoksen rahoittamiseen liittyneiden vaikeuksien vuoksi.	KSV, Asemakaavaosasto, asemakaavan muutoksen selostus 11313

Helsinki

Kaupunkiympäristön toimiala huolehtii
Helsingin kaupunkiympäristön suunnittelusta,
rakentamisestaja ylläpidosta, rakennusvalvonnasta
sekä ympäristöön liittyvistä palveluista.

www.hel.fi/kaupunkiymparisto