

Helsinki

Kaavanumero 12989

Asemakaavan selostus

Autotalo

kaupunginosa 4. Kamppi



Helsingin kaupunki
Kaupunkiympäristön toimiala
Asemakaavoitus

Diaarinumero HEL 2024-008173

Projektinumero 0000250

ProjectWise-numero 3221_15

Asemakaavan selostus

Asemakaavan selostuksessa esitetään kaavaratkaisun keskeinen sisältö ja suunnittelun vaiheet. Selostusta täydennetään kaavaprosessin edetessä. Selostuksesta säädetään alueidenkäyttölaissa (AKL) ja maankäyttö- ja rakennusasetuksessa (MRA). Alueidenkäyttölaki oli 1.1.2025 saakka maankäyttö- ja rakennuslaki (MRL).

Kaavan nimi: Autotalo, asemakaavan muutos

Kaavanumero: 12989

Päiväty:

Asemakaavan muutos koskee:

Helsingin 4. kaupunginosan (Kamppi) korttelin 217 tonttia 3 ja 4 sekä katualuetta.

Laatija: Helsingin kaupungin asemakaavoituspalvelu

Vireilletulosta ilmoittaminen: 22.8.2024

Nähtävilläolo (AKL/MRL 65 §): 21.8.2025–19.9.2025

Kaupunkiympäristölautakunta:

Hyväksyminen: kaupunginvaltuusto

Voimaantulo: **päiväys merkitään kun kaava on tullut voimaan**

Kannen kuva: ARCO Architecture Company Oy

Alueen sijainti

Asemakaavan muutos (kaavaratkaisu) koskee Kampissa sijaitsevan Autotalokorttelin kahta pohjoisinta tonttia osoitteessa Runeberginkatu 5 (217/3 ja 4) ja niiden pohjoispuolella sijaitsevaa, nykyisellään pysäköintialueena toimivaa aluetta ja katualuetta. Kaavaratkaisu mahdollistaa rakentamattoman, liikenteen ja pysäköinnin ehdoilla toimineen alueen täydennysrakentamisen toimisto- ja liiketilarakennuksella sekä korttelin toiminnan kehittämisen. Tavoitteena on koko korttelin käytön tehostaminen, toimivuuden parantaminen ja alueen elävöittäminen.

Teknisistä syistä suunnittelualuetta on laajennettu koskemaan myös Baanan pohjoispuolen Pohjoista Rautatienkatua Osallistumis- ja arviontisuunnitelman nähtävilläolon jälkeen.



Kuva: Suunnittelualueen sijainti.

Sisällysluettelo

Tiivistelmä.....	6
Asemakaavan kuvaus	7
Tavoitteet	7
Mitoitus.....	7
Alueiden käyttötarkoitus ja korttelialueet	8
Liikenne.....	10
Palvelut	11
Esteettömyys.....	12
Maisema ja luonnonympäristö.....	12
Virkistys- ja viherverkosto.....	13
Ekologinen kestävyys.....	13
Suojelukohteet	13
Yhdyskuntatekninen huolto	14
Maaperän rakennettavuus, pohjarakentaminen ja pilaantuneisuuden kunnostaminen.....	16
Ympäristöhäiriöt	19
Pelastusturvallisuus	19
Rakennetekniikka.....	20
Vaikutukset.....	21
Toteutus	23
Suunnittelun lähtökohdat	24
Suunnittelu- ja käsittelyvaiheet.....	28

Tiivistelmä

Kampissa sijaitsevaan Autotalokortteliin suunnitellaan laajennusta. Täydennysrakentamista koskeva arkkitehtuurikilpailu ratkaistiin keväällä 2024. Kilpailun avulla haluttiin löytää suunnitteluratkaisu, joka huomioi alueen erityispiirteet ja kaupunkikuvalliset lähtökohdat sekä tarjoaa laadukkaan ja mielenkiintoisen liisän kortteliin. Tavoitteena on koko korttelin käytön tehostaminen, toimivuuden parantaminen ja alueen elävöittäminen. Katutasoon on suunniteltu uutta liiketilaa, joka kytkeytyy olemassa olevaan, kehittyvään kaupalliseen tarjontaan. Ylempiin kerroksiin sijoitetaan toimistotilaa, jolla osaltaan vahvistetaan keskustaa työpaikka-alueena yleiskaavan tavoitteiden mukaisesti.

Kilpailun järjestivät yhteistyössä LähiTapiola Kiinteistövarainhoito ja Helsingin kaupunki. Kilpailusta oli mahdollista antaa palautetta kahteen otteeseen Kerro kantasi-kyselyn muodossa.

Arkkitehtuurikutsukilpailun voittaneen kilpailuehdotuksen suunnitelma toimii pohjana asemakaavan muutokselle.

Uutta toimitilakerrosalaa tulee 6 082 k-m², josta toimistoja on 5 582 k-m² ja liiketiloja 500 k-m². Työpaikkamäärän lisäys on noin 340 uutta työpaikkaa.

Kaavaratkaisun toteuttaminen vaikuttaa erityisesti siten, että alueesta tulee viihtyisää ja palveluiltaan monipuolista keskustaa. Autotalon laajentaminen vahvistaa keskustan elinvoimaisuutta luomalla uutta liike- ja toimitilaa.

Kaavaratkaisun toteuttamisella ei ole merkittäviä vaikutuksia yhdyskuntarakenteeseen tai lähialueen asukkaiden asumisoloihin. Rakennettuun ympäristöön kaavaratkaisu vaikuttaa siten, että kaavassa sallittava uudisrakennus tulee näkymään Baanan alueella pohjoisen suunnasta katsottuna. Uudisrakennus tuo uuden ajallisen kerrostuman Autotalokorttelin rakennuskantaan.

Helsingin kaupunki omistaa katualueet. Korttelialue on yksityisomistuksessa.

Kaavoitus on tullut vireille tontin omistajan tai haltijan hakemuksesta. (Autotalokorttelin laajennuksen tontti- ja kehittämisvarauksen tehneen tahon hakemuksen toimesta 2024)

tekstiä täydennetään, kun kaavaehdotus on ollut nähtävillä

Asemakaavan kuvaus

Tavoitteet

Autotalokorttelin rakentaminen on kaavamuutoksen myötä mahdollista ulottaa Eteläisen rautatiekadun korttelilinjaan siten, että laajennus muodostaa kaupunkijulkisivua Etu-Töölön kaupunginosan suuntaan ja korttelin suurmuoto, neljän tornin sommitelma säilyy edelleen. Aukiotilat laajennusosan kummallakin puolen täydentävät Kampin aukoiden sarjaa ja aktivoivat maantasokerroksen osaksi Kampin jalankulkukeskustaa.

Alueen liikennejärjestelyt toteutetaan liikenneturvallisesti ja kaavaratkaisu tukee kestäviä kulkumuotoja. Liikennesuunnitelman tavoitteena on turvata turistibussiliikenteen pysäköintimahdollisuudet Tempeliaukion kirkon läheisyydessä.

Tavoitteena on edesauttaa seuraavien kaupungin strategisten tavoitteiden 2021–2025 toteutumista:

- 10. Kaupunkirakennetta kehitetään kestävästi, ensisijaisesti uudistamalla ja täydentämällä olemassa olevaa rakennettua ympäristöä huomioiden alueiden erityispiirteet.
- 1. Tavoitteena on hiilineutraali Helsinki, joka saavuttaa tavoitteensa, toimii esimerkkinä ja tekee enemmän kuin osuutensa ilmastonmuutoksen torjunnassa.

Kaavaratkaisu edesauttaa kaupungin strategisten tavoitteiden toteutumista siten, että rakennettua korttelialuetta kehitetään mahdollistamalla nykyään bussien pysäköintialueena toimivan alueen muuttaminen liike- ja toimitilarakennuksen laajennukseksi rakennettu ympäristö huomioiden. Alueelle on osoitettu viheristutuksia.

Mitoitus

Suunnittelualueen pinta-ala on 13 116 m².

Uutta toimitilakerrosalaa tulee 6 082 k-m², josta toimistoja on 5 582 k-m² ja liiketiloja 500 k-m².

Korttelialueiden keskimääräinen tehokkuusluku on $e=4,5$. Työpaikkamäärän lisäys on noin 340 uutta työpaikkaa.

Alueiden käyttötarkoitus ja korttelialueet

Alueen lähtökohdat ja nykytilanne

Ympäristön kaupunkirakenne on poikkeuksellisen arvokasta: Etu-Töölön kaupunginosa sekä Tennispalatsi kuuluvat Museoviraston valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen kohdeluetteloon (RKY 2009). Suunnittelualueen ympäristö on myös historiallisesti kerrostunutta ja eri aikakausien piirteet hahmottuvat kaupunkitilassa edelleen.

Kaava-alue sijaitsee kaupunkirakenteellisesti varsin myöhään rakentuneessa kohdassa Kampin kaupunginosan pohjoisreunalla entisen satamaradan uoman eteläpuolella, Kampin ja Etu-Töölön saumakohdassa. Korttelirivistö Eteläisen Rautatiekadun varrelle on rakentunut verrattain pitkän ajan kuluessa entisen Turun kasarmin ja Kampin kaasukellon alueelle.

Rakennukset Eteläisen Rautatiekadun puoleisessa rivistössä ovat keskenään kaupungin modernin ajan eri vaiheista: Tennispalatsi funktionalismin ajan esimerkkinä, Autotalokortteli 1960-luvun taitteen, oman aikansa "city"-unelmana tornisommitelmiseen ja Kampin kolmio esimerkkinä 1980-luvun umpikorttelista. Helsingin kantakaupunki säästyi pääosin muille eurooppalaisille kaupungeille aikanaan tyypilliseltä pilvenpiirtäjäpaneeraukselta. Kuitenkin juuri Autotalon kortteli toteutti näitä kansainvälisiä ihanteita. Siinä mielessä kortteli on Helsingissä ainutlaatuinen.

Autotalokortteli sijaitsee poikkeuksellisen väljässä kaupunkirakenteessa, jossa sen tunnusomaiset rakennukset näyttäytyvät pitkien näkymien päätteenä. Erityisen tunnistettava maamerkki on Autotalo- korttelin tornien näkyminen ryhmänä vinottaisnäkymissä. Baanan uomaan liittyvät Rautatiekadut korostavat siirtymää eri kaupunginosasta ja kaupunkikerrostumasta toiseen. Tämän ansiosta mm. Töölö ja Kamppi rajautuvat tunnistettaviksi erillisiksi kerrostumikseen.

Katutilan mitoitus on luonteeltaan tiivistä ruutukaavakorttelistoa, lukuun ottamatta Rautatiekatujen pitkänomaista avointa kaupunkitilaa, jonka luonteenomaisin ominaispiirre on ratakuilu keskellä katutilaa. Pitkät näkymät ovat alueelle luonteen omaista.

Suunnittelualueen keskeisyyteen ja kulttuurihistorialliseen arvoon nähden suunnittelualueella on nykyisellään kuitenkin useita arkkitehtonisesti ja kaupunkikuvallisesti huonolaatuisia ratkaisuja. Kaava-alue on keskeisestä sijainnistaan huolimatta jäänyt epämääräiseksi paikoitusalueeksi ja epäaktiiviseksi kohdaksi kaupunkirakenteessa. Alueella on lähinnä paikoitusta ja vaikeasti hahmotuvaa, väljää jalankulkualuetta. Pohjoinen sijainti tekee paikasta varjoisan ja oleskelun kannalta epäedullisen. Tämän lisäksi Baanan varrella ja Kampin kolmion kohdalla oleva viheryhteys katkeaa suunnittelualueen kohdalla.



Kuva: Ilmakuva, Helsingin kaupunki

Liike- ja toimistorakennusten korttelialue

Liike- ja toimistorakennusten korttelialueella nykyistä Autotalon korttelia laajennetaan luoteeseen Eteläisen Rautatiekadun suuntaan. Nykyinen Autotalon rakennuskanta pysyy muuten ennallaan, mutta nykyisille tonteille 3 ja 4 annetaan lisärakennusoikeutta laajennuksen yhdysosana toimivaa lasikatteista aulatilaa varten. Kampintorni tontilla 3 ja Pohjantalo tontilla 4 suojellaan kaavassa sr-2 merkinnällä.

Laajennusosa rakennetaan Eteläisen Rautatienkadun ja Autotalon väliselle, nykyisellään pysäköintialueena ja katuna toimivalle alueelle. Seitsemän kerroksisen rakennuksen katutasen kerroksessa on liiketilaa ja ravintoloita. Ylemmissä kerroksissa on toimistotilaa. Kaava mahdollistaa rakennukseen myös hotellitoimintaa. Kaavassa sallitaan korttelin toimintaa palvelevien kulkuyhteyksien rakentaminen ensimmäisessä kerroksessa Kampintorniin ja Pohjantaloon.

Laajennettava rakennusosa sovitetaan ympäröivään rakekennuskantaan sekä rakennuksen kokoa että rakentamisen laatua koskevin määräyksin. Autotalokorttelin neljä nykyistä tornia pysyvät edelleen alueen dominantteina. Laajennettavan rakennuksen jalustaosa on tummaa luonnonkiveä ja lasia. Jalustaosan päällä oleva rakennusosa on julkisivuiltaan kaareva ja materiaaliltaan vaaleaa metallia ja lasia. Tasakatto on viherkattoinen.

Liikenne

Lähtökohdat

Jalankulku

Kaavoitettavan tontin jalankulkuyhteydet ovat erinomaiset.

Pyöräliikenne

Tontin sijainti aivan pyöräliikenteen baana- ja pääverkon osan: Baanan ja Runeberginkadun vieressä tarjoaa erinomaisia pyöräyhteyksiä eri suuntiin. Kaavoitettava tontti rajautuu lännessä Runeberginkatuun, missä pyöräliikenne kulkee pyöräkaistoilla. Muilla ympäröivillä kadulla pyöräliikenne kulkee sekaliikenteessä autojen kanssa.

Julkinen liikenne

Alueen joukkoliikennepalvelut ovat erinomaiset. Kampin metroasema, Kampin lähi- ja kaukoliikennebussiteminaalit sekä Fredrikinkadun raitiotie- ja bussipysäkit sijaitsevat kaikki alle 200 metrin etäisyydellä tontilta. Eteläinen Rautatiekatu on Mechelininkadulta Kamppiin suuntautuvan joukkoliikenteen kannalta keskeinen katuyhteys.

Autoliikenne

Kaavoitettava tontti rajautuu Runeberginkatuun, Eteläiseen Rautatiekatuun sekä Fredrikinkatuun. Eteläinen Rautatiekatu on liikenneverkon luokituksessa alueellinen kokoojakatu, jonka keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä on noin 5 700 ajoneuvoa. Runeberginkatu toimii paikallisena kokoojakatuna, jolla vastaava liikennemäärä on noin 7 400 ajoneuvoa vuorokaudessa. Fredrikinkadulla muu moottoriajoneuvoliikenne kuin linja-auto- ja taksiliikenne on kyseisen korttelijakson osalta kielletty. Kyseisellä katuosuudella ajoneuvoliikenteen määrä on noin 6 100 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Ajo tontin nykyiseen pysäköinti- ja huoltokellariin tapahtuu Runeberginkadun kautta. Pysäköinti- ja huoltokellari toimii useassa kerroksessa.

Kaavoitettava tontti toimii tällä hetkellä 14-15 turistibussin pysäköitilueena.

Kaavaratkaisu

Liikennesuunnitelmassa esitetään liikennejärjestelyjen muutoksia Runeberginkadulle, Eteläiselle Rautatiekadulle ja Fredrikinkadulle. Kaava-alueella sijaitsevat turistibussiliikenteen pysäköintipaikat suunnitellaan järjestettäväksi viereisille kaduille.

Eteläiselle rautatiekadulle on suunniteltu ajoradasta eroteltu jalkakäytävä uudisrakennuksen edustalle. Runeberginkadulla Baanan ylittävä silta on suunniteltu uusittavaksi lähivuosina ja sen yhteydessä jalkakäytävän tilaa levennetään nykyisestä. Runeberginkadun ja Eteläisen Rautatiekadun risteyksen suojatieylityksessä jalankulkijoille on suunniteltu leveämmät odotustilat.

Runeberginkadulla pyöriteitä levennetään Baanan ylittävän sillan remontin yhteydessä. Pyöräilyn yhteyttä Runeberginkadulta Baanalle kehitetään muuttamalla kadun ylitysjärjestelyjä Eteläisen ja Pohjoisen Rautatiekadun ja Runeberginkadun risteyksissä. Eteläisellä Rautatiekadulla on varauduttu pyöräliikenteen pääyhteyden toteuttamiseen tulevaisuudessa. Uudisrakentamisen yhteydessä tontille osoitetaan uusia pyöräpysäköintipaikkoja sekä kellariin että maantasoon. Asemakaavassa on määrätty tontille toteutettavaksi pyöräpaikkoja vähintään 1 pp/50 km-2 liikentilojen ja toimistojen osalta. Liikentilojen ja ravintolojen työntekijöille tulee lisäksi varata 1 pp / 3 työntekijää.

Liikennesuunnitelmassa ei esitetä muutoksia julkisen liikenteen järjestelyihin. Liittymäjärjestelyissä on kiinnitetty huomiota alueen bussiliikenneyhteyksien toimivuuteen. Turistibussipysäköinnille varatut alueet Runeberginkadun länsireunassa ja Fredrikinkadun itäreunassa voidaan tarvittaessa ottaa HSL:n poikkeusbussiliikenteen käyttöön.

Turistibussiliikenteelle varatut noin 15 pysäköintipaikkaa ja tonttiliittymät Runeberginkadulle sekä Fredrikinkadulle poistuvat kaavaratkaisun myötä. Uusia turistibussiliikenteelle varattuja pysäköintipaikkoja järjestetään 14 kappaletta Eteläiselle Rautatiekadulle, Runeberginkadulle ja Fredrikinkadulle. Uudisrakennuksen pysäköinti ja huoltoliikenne on suunniteltu järjestettäväksi Runeberginkadun kautta korttelin olemassa olevan pysäköintihallin.

Tontille saa toteuttaa autopaikkoja enintään 1 ap/500 km-2 toimistojen ja hotellien osalta sekä 1 ap / 200 k-m2 liikentilojen ja ravintoloiden osalta. Olemassa olevasta pysäköintikellarista poistuu hallin laajennuksen myötä autopaikkoja, joita korvataan pysäköintikellarin uudessa osassa. Ajo uuteen pysäköintikellariin on suunniteltu toteutettavan Autotalokorttelin nykyisen kellarin kautta.

Palvelut

Lähtökohdat

Suunnittelualue sijoittuu Kampin kaupunginosaan Etu-Töölön ja Kampin rajalle. Ympäristö on toiminnalliselta luonteeltaan ydinkeskustan reunavyöhykkeelle tyypillistä kerroksellista kaupunkirakennetta; alueelle sijoittuu asumista ja työ-

paikkoja, rakennusten ensimmäiset kerrokset ovat pääasiassa varattu liiketoimille. Alueella on monipuoliset julkiset ja kaupalliset lähipalvelut, jotka sijoittuvat kaava-alueen välittömään läheisyyteen. Autotalokorttelin viereen on rakentamassa Kampin terveys ja hyvinvointikeskus. Kaava-alueen vieressä sijaitsee myös Kampin vilkas kauppakeskus, joka käsittää Kampin metroaseman ja linja-autoterminalin. Tämä joukkoliikenteen solmukohta tuo alueelle runsaasti kävijöitä.

Autotalokorttelin ensimmäisessä kerroksessa sijaitsee ravintoloita, kahviloita ja liiketiloja. Ylemmissä kerroksissa on toimistoja.

Kaavaratkaisu

Kaavaratkaisu mahdollistaa uusia kaupallisia palveluita ja ravintolatilaa, jotka sijoittuvat rakennuksen ensimmäisiin kerroksiin. Ylemmissä kerroksissa on toimistotiloja. Kaava mahdollistaa uudisrakennukseen myös hotellitoimintaa. Kampintornin ja Pohjantalon palvelut pysyvät ennallaan.

Esteettömyys

Asemakaava-alue on esteettömyyden kannalta normaalia aluetta.

Maisema ja luonnonympäristö

Lähtökohdat

Alue on kokonaisuudessaan rakennettua ympäristöä.

Maisemallisesti Eteläisen Rautatiekadun varren korttelit hahmottuvat eteläisen kantakaupungin ja Kampin kaupunginosan reunavyöhykkeenä, koska ratakuilu ja sitä reunustavat kadut muodostavat keskustan ruutukaava-alueen normaalia katuverkkoa leveämmän avoimen tilan.

Autotalon kortteli rajautuu itäreunaltaan Fredrikinkatuun, joka on niin visuaalisesti kuin toiminnallisestikin tärkeä Kampin kaupunginosaa ja Etu-Töölöä yhdistävä pitkä katuakseli.

Kaavaratkaisu

Autotalon laajennusosan tontille on osoitettu puin ja pensain suunniteltavat alueet sekä Runeberginkadun että Fredrikinkadun puolelle. Lisäksi vähintään puolet rakennuksen kattopinta-alasta on määrätty rakennettavaksi hulevesiä viivytäväksi viherkatoksi.

Uusi rakentaminen tuo ympäröiviin näkymiin uuden kerrostuman, mutta ei muuta niiden perusasetelmaa korttelirakenteen suhteen.

Virkistys- ja viherverkosto

Lähtökohdat

Ratakuilu on rakennettu pyöräilyn ja jalankulun pääyhteydeksi ja se on tärkeä osa eteläisen Helsingin itä-länsisuuntaisia virkistysyhteyksiä. Ratakuilusta nousee porrasyhteydet ylös katutasoon, jonka kautta virkistysreitti liittyy Kampin ka-
tuverkkoon.

Salomonkadun akseli muodostaa toisen merkittävän kävely-ympäristön ja akselin, joka yhdistää Kampin Postikadun kautta rautatieasemalle sekä Keskuskadun kautta Esplanadille sekä Eteläsatamaan.

Kaavaratkaisu

Autotalon laajennuksen rakentamattomat tontinosat mahdollistavat nykyistä elävämpää kaupunkitilaa ja vaikuttavat siten jalankulkureittien viihtyisyyteen. Kivijalkatilojen avautuminen tontin aukiomaiselle osalle laajennusosan kummallekin puolelle mahdollistaa kansialueen istutusten kehittämisen sekä esimerkiksi ulkotarjoilualueiden sijoittumisen ulkotilaan.

Ekologinen kestävyys

Lähtökohdat

Alue on pääosin päällystettyä jalankulun ja autoliikenteen aluetta. Sään ääri-ilmiöitä ja voimakkaita tuulia lieventäviä elementtejä, kuten puita ja muuta kasvilisuutta ei ole.

Kaavaratkaisu

Kaavaratkaisulla pyritään ekologiseen kestävyys osoittamalla kaava-alueelle istutuksia tontilla oleviin aukiotiloihin sekä määräämällä rakennuksen katon rakennettavaksi hulevesiä viivyttävänä viherkattona.

Suojelukohteet

Lähtökohdat

Autotalokortteli on rakennettu 1960-luvun taitteessa. Kaava-alueella sijaitsee korttelin kaksi tornitaloa: Pohjantalo ja Kampintorni. Pohjantalon (Runebergin 5) on suunnitellut Armas Veikko Lehtinen ja se valmistui vuonna 1958. Kampintornin (Fredrikinkatu 48) on suunnitellut Risto-Veikko Luukkonen & co ja se valmistui vuonna 1962.

Ympäristön kaupunkirakenne on poikkeuksellisen arvokasta: Etu-Töölön kaupunginosa sekä Tennispalatsi kuuluvat Museoviraston valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen kohdeluetteloon (RKY 2009). Suunnittelualueen ympäristö on myös historiallisesti kerrostunutta ja eri aikakausien piirteet hahmottuvat kaupunkitilassa edelleen.

Kaavaratkaisu

Kaavoituksen pohjana on viitesuunnitelma, jonka ratkaisu perustuu alueesta käytyyn kutsumuotoiseen arkkitehtuurikilpailuun. Kilpailun yhtenä arvostelukriteerinä oli: alueelle tunnusomaisten rakennusten, Tennispalatsin ja Autotalon rakennuskokonaisuuden huomioiminen suunnitteluratkaisussa. Järjestetyn kilpailun tastamateriaalina olivat: Autotalokorttelin no.217 lähialue, kaupunkirakenteellinen ja ympäristöhistoriallinen selvitys (Arkkitehtitoimisto R Schnitzler, 2022) ja Autotalo, rakennushistoriallinen selvitys (Ark-byroo, 2011).

Autotalokorttelin uudisrakennuksen viitesuunnitelmaa on ohjattu asemakaavoituksessa siten, että uudisrakennuksen korkeus ja massoittelu sopeutuvat sekä Autotalokorttelin rakennuskokonaisuuteen että Eteläisen Rautatiekadun rakennusriviin.

Kaavoituksen yhteydessä kaava-alueella sijaitsevien Autotalon rakennusten osalta on laadittu suppea rakennushistoriallinen selvitys, Runeberginkatu 5 ja Fredrikinkatu 48 - Pohjantalo ja Kampintorni (Arkkitehtitoimisto R Schnitzler 2025). Pohjantalo ja Kampintorni ovat suojeltu kaavassa sr-2 -merkinnällä: "Rakennustaiteellisesti, kulttuurihistoriallisesti ja kaupunkikuvallisesti arvokas rakennus. Suojelu koskee rakennuksen näkyviä alkuperäisiä tai niihin verrattavia rakenteita ja rakennusosia sekä sen julkisia sisätiloja. Rakennusta tai sen osaa ei saa purkaa. Rakennuksessa tehtävät korjaustyöt ja muutokset eivät saa heikentää sen arvoa tai hävittää sen ominaispiirteitä. Mikäli rakennuksessa on aikaisemmin suoritettu tällaisia toimenpiteitä, on ne muutostöiden yhteydessä korjattava tiedossa olevan alkuperäistoteutuksen mukaiseksi tai muutoin arkkitehtuuriin soveltuvalla tavalla."

Lisäksi kaavaan on laadittu määräykset Liike- ja toimistorakennusten korttelialueella tontilla 217/3 ja 4 sijaitseville rakennuksille: "Rakennuksen ulkoarkkitehtuuri on säilytettävä alkuperäiseltä osalta. Mikäli rakennuksen julkisivuissa on aikaisemmin suoritettu muutostoimenpiteitä, on ne seuraavien muutostöiden yhteydessä korjattava tiedossa olevan alkuperäistoteutuksen mukaiseksi tai muutoin arkkitehtuuriin soveltuvalla tavalla." ja "Sisätilan alkuperäiset porrashuoneet, ikkunat ja ovet tulee säilyttää."

Yhdyskuntatekninen huolto

Lähtökohdat

Kaava-alue on yhdyskuntateknisen huollon verkostojen piirissä.

Alueella sijaitsee yleistä vesi- ja energiahuoltoa palvelevia putkia sekä sähkö- ja

tietoliikennekaapeleita. Lisäksi kaava-alueella sijaitsee yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevia rakenteita. Erityishuomiona voidaan todeta, että osa kaava-alueella sijaitsevista vesihuoltoa palvelevista putkista on todella iäkkäitä.

Kaava-alueen sisällä on lisäksi yksityisiä, mm. nykyistä Autotaloa palvelevia putkia ja johtoja.

Kaava-alue sijoittuu maastollisesti kohtaan, jossa ympäröivät kadut toimivat maanpäällisinä tulvareitteinä.

Kaavaratkaisu

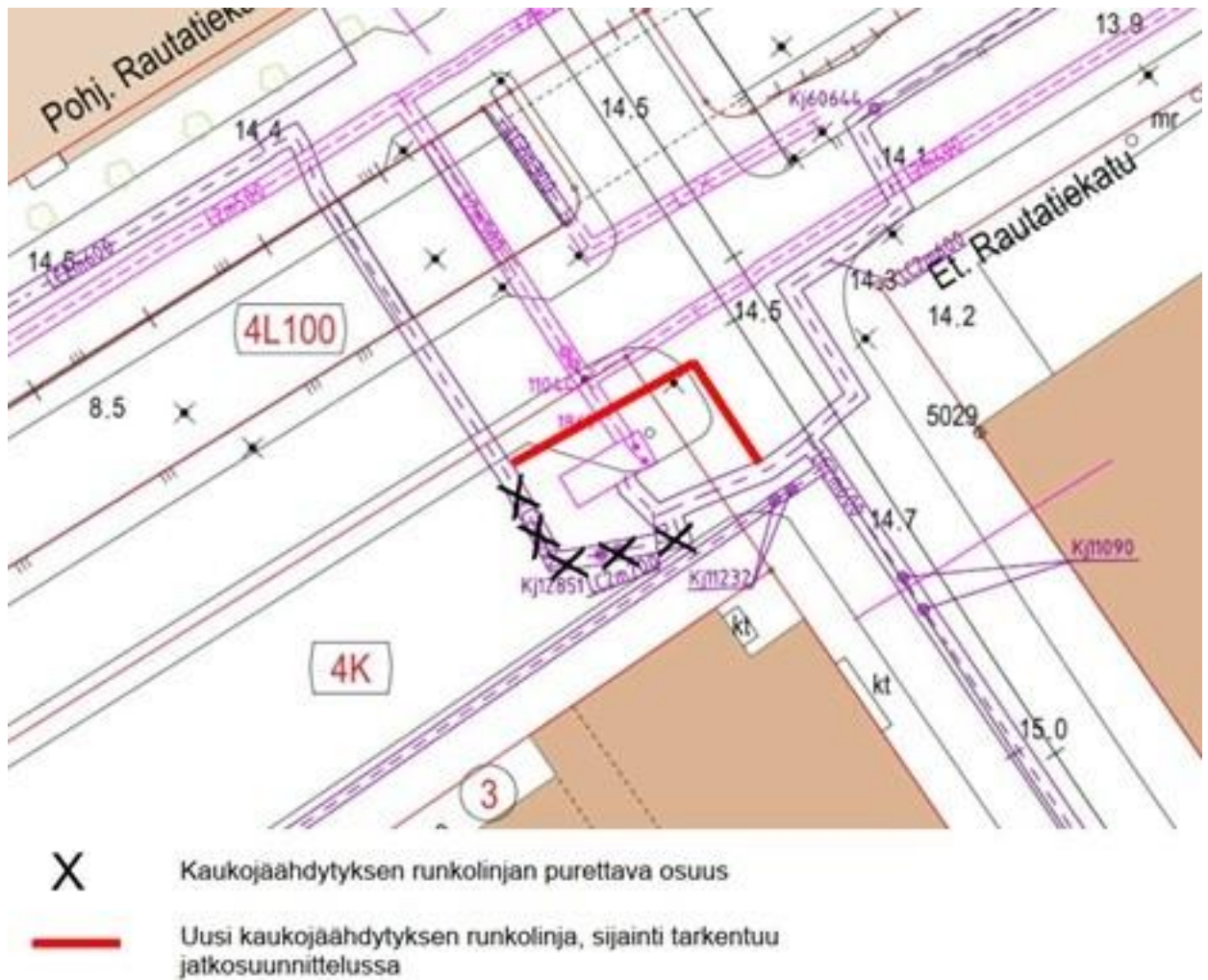
Kaava-alue on liitettävissä ympäröiviin yhdyskuntateknisen huollon verkostoihin.

Kaavaratkaisu tulee toteuttaa siten, että kaava-alueella tontin puolelle jäävien yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien putkien, johtojen ja rakenteiden toimintaedellytykset on turvattu kaikissa tilanteissa. Kaavaratkaisulla ei voida estää tai vaikeuttaa normaalitilanteiden käyttö- ja ylläpitotoimia eikä häiriötilanteiden korjaus- ja kunnossapitotoimia.

Kaavaratkaisu aiheuttaa johtosiirtotarpeita. Kaukojäähdytyksen runkolinja tulee siirtää uuteen sijaintiin. Siirtotarve sekä alustava uusi sijainti on esitetty oheisessa kuvassa. Runkolinjan siirto edellyttää tarkempaa suunnittelua ja muun maanalaisen infran (ei kuvassa) huomioon ottamista.

Runkolinjan siirron toteutus edellyttää alueellisen kaukojäähdytysjakelun katkaisua, ja se voidaan toteuttaa vain tiettyinä kuukausina (lokakuu-huhtikuu).

Lisäksi kaavaratkaisu edellyttää tonttien sisäisten putkien ja johtojen, kuten nykyisen Autotalon kaukojäähdytyksen tonttilinjan siirtoa uuteen sijaintiin.



Kuva: Kaukojäähdytyksen runkolinjan siirto, periaatekuva.

Maaperän rakennettavuus, pohjarakentaminen ja pilaantuneisuuden kunnostaminen

Lähtökohdat

Kaava-alue on topografialtaan pääasiassa varsin tasainen, maanpinnan ollessa katualueilla noin tasossa +14.4...+14.9. Kaava-alueella kulkee Eteläisen ja Pohjoisen Rautatiekadun välisessä vanhassa ratakuilussa pyöräily- ja jalankuluväylä Baana, jonka pinnantasausta on noin tasossa +8.5.

Alueen maaperästä on vain vähän tutkimustietoa. Katurakennekerrosten alapuolella maaperä on kitkamaata (hiekkä, siltti, moreeni) sekä osittain täyttömaata rakennusten, katujen ja Baanan rakennustöiden jäljiltä. Alueen maaperässä saattaa olla myös jäänteitä 1950-luvulla purettujen rakennusten perustuksista.

Kaava-alueen kallionpinnan topografiaa on selvitetty porakonekairauksin, lisäksi kalliopinta on nähtävissä Baanan seinämissä. Kallionpinta on tutkimustietojen perusteella Baanan eteläpuolella katualueella Fredrikinkadun puoleisessa

osassa noin tasolla +10.7...+12.3 ja Runeberginkadun puoleisessa osassa noin tasolla +9.0. Baanan kohdalla kallio on louhittu ratakuilua varten noin tasolle +6. Baanan pohjoispuolella kalliopinta vaihtelee noin tasolla +10.5...+14.

Eteläisen ja Pohjoisen Rautatiekadun tasaus on noin 6 metriä korkeammalla kuin Baanan tasaus, Baanan seinämät ovat osittain kallioleikkausta ja osittain luonnonkiviverhoilua tai -ladottua tukimuuria. Tukimuurista tai sen takana olevista rakenteista ei ole täsmällistä tietoa, näin ollen seinämärakenteiden välittömässä läheisyydessä suoritettavat muutostyöt voivat aiheuttaa laajoja väliaikaisia tai pysyviä tuentatarpeita.

Kalliolaatu kaava-alueella on tutkimustietojen ja paljastumahavaintojen perusteella pääasiassa kohtuullista tai hyvää eikä merkittävästi vaikuta louhintaan tai rakentamiseen. Autotalon syvien kellarien sulkutilojen vanhat kallioleikkaukset ovat lujittamattomia ja ne tulee huomioida alueen louhinnoissa.

Kaava-alue koostuu jo rakennetusta korttelin osasta (tontit 3 ja 4) sekä em. korttelin pohjoispuolella sijaitsevasta yleisestä alueesta. Korttelialueen rakennettu osa on tiiviisti toteutettu ja kyseisellä korttelialueen osalla on runsaasti yleisiä alueita vasten toteutettuja rakenteita. Korttelin osan nykyiset maanalaiset rakenteet on toteutettu tonttien 3 ja 4 rakentamisen yhteydessä.

Tonttien 3 ja 4 kellaritilojen toteuttaminen on vaatinut louhintaa, Runeberginkadun puoleisen rakennuksen (tontti 4) osalta noin tasolle +5. ja Fredrikinkadun puoleisen rakennuksen (tontti 3) osalta noin tasolle +0. Rakennukset on perustettu kallion varaan.

Rakennusten maanalaisia osia kiertää tyhjä sulkutila, jonka ulkoreuna on kallio- laadultaan vaihtelevaa lujittamatonta kalliota ja yläreunassa on n. tasossa +11.5 betoninen sulkulaatta.

Kaava-alueen alapuolella kulkee maanalainen ajoyhteys (kalliotunneli), jonka ylin taso sijaitsee kaava-alueen kohdalla tasolla noin +0...-5, laskien kohti koillista.

Kaava-alueen maanalaiset tilat ja toiminnot asettavat reunaehdoja alueen suunnittelulle ja rakentamiselle.

Kaava-alueen koilliskulmassa sijaitsee yhteyskäyttötunnelista nouseva yhdyskuntatekninen pysty-yhteys, jonka alaosa on kalliokuilua ja yläosa betonirakenteinen. Betonirakenteisesta osasta jaetaan yhteyskäyttötunnelin kunnallistekniikka kadunalaisiin verkostoihin. Maanpinnan alapuolella sijaitseva betoninen tekniikkatila ja siitä lähtevät kunnallistekniset linjat tuovat reunaehdoja alueen suunnittelulle ja toteutukselle.

Kaava-alueella on voimassa Pisararadan maanalainen asemakaava (12290, vuodelta 2015). Kaava-alueen kohdalla rautatietunnelin likimääräinen raiteen korkeusasema on noin -46.0... -48.0. Tämän ylä- ja alapuolelle on asemakaavassa määrätty suojavyöhykkeet.

Kaava-alueen länsiosalla on voimassa maanalaisia varikkotoimintoja varten laa-

dittu asemakaava (10761 vuodelta 2000). Asemakaavassa on osoitettu nyt laadittavan kaava-alueen kohdalle maanalainen tila ajo- ja huoltoyhteyksiä varten.

Maanalaiset asemakaavat, ratasuunnitelmat sekä tilat ja tilavaraukset estävät geoenergiakaivojen toteuttamisen.

Kaava-alueelta ei ole olemassa pohjaveden pinnankorkeustietoja.

Maaperän pilaantuneisuutta on selvitetty alustavasti vuonna 2024. Tutkimuksessa maaperän todettiin olevan pilaantunutta kahdessa tutkimuspisteessä alemman ohjearvon ylittävästi linja-autojen pysäköintialueella. Lisäksi yhdessä tutkimuspisteessä kevyenliikenteen väylällä todettiin kynnysarvot ylittävä pitoisuus lyijyä. (Ramboll Finland Oy, 2025) Aikaisemmin alueen pilaantuneisuutta on tutkittu yhden tutkimuspisteen osalta Golder Associates Oy:n vuonna 2008 tekemässä tutkimuksessa, jossa selvitettiin Länsisatamaradan pilaantuneisuutta. Tutkimuspisteessä havaittiin kynnysarvon ylittävä pitoisuus arseenia. Sittemmin rata-alueen tilalle on rakennettu Baana.

Kaavaratkaisu

Maaperän pilaantuneisuus ja puhdistustarve on selvitettävä ennen rakentamiseen ryhtymistä ja tarvittaessa maaperä on puhdistettava ennen alueen ottamista kaavan käyttötarkoitukseen.

Asemakaava mahdollistaa toimitilarakennuksen ja sen kellaritilojen rakentamisen. Toteutettavat kellaritilat tulee kytkeä sisäyhteydellä korttelissa jo oleviin maanalaisiin tiloihin.

Kohteesta on laadittu alustava rakennettavuusselvitys.

Uudisrakennuksen kellaritilojen toteuttaminen vaatii louhintaa. Uudet perustusrakenteet tulee sovittaa vanhoihin perustusrakenteisiin ja perustusten sekä kallion vahvistustarpeet tulee selvittää jatkosuunnittelussa. Louhittaessa vanhojen sulkutilojen lähellä, tulee niiden ympärille jättää suojavyöhyke tai ne tulee purkaa ja ennallistaa alempaan tasoon louhintojen jälkeen.

Muodostettavan tontin alapuolella kulkeva tunneliyhteys on turvattava. Olemassa oleville maanalaisille tiloille tai rakenteille ei saa asemakaavan mukaisesta rakentamisesta aiheutua haittaa. Asemakaavassa on annettu määräys toteutettavan pysäköintitilan alimmasta sallitusta louhintatasosta.

Perustusrakenteet tulee toteuttaa niin, että alueella sijaitseva kunnallistekninen pysty-yhteys rakenteineen turvataan.

Asemakaavassa on määrätty erikseen yleisille alueille ja niitä vasten toteutettavien rakenteiden suunnittelusta ja toteuttamisesta.

Alustavan arvion mukaan uudisrakennus on perustettavissa kallion varaan. Rakennusten perustamistavan ja pohjarakenteiden suunnittelu tehdään tarkempien pohjatutkimusten ja jatkosuunnittelun perusteella.

Jatkosuunnittelussa tulee maanalaisten tilojen ja toimintojen turvaaminen varmistaa riittävältä osin kalliomekaanisilla simuloinneilla.

Ympäristöhäiriöt

Lähtökohdat

Kaava-alueelle aiheutuu liikennemelua Runeberginkadun, Fredrikinkadun sekä Eteläisen ja Pohjoisen Rautatiekadun liikenteestä. Helsingin kaupungin kansallisen meluselvityksen 2022 mukaan päiväajan keskiäänitasot ovat kaava-alueelle suunniteltujen rakennusten läheisyydessä enimmillään noin 60...65 dB ja yöai-kaan noin 50...55 dB.

Kaava-alueen eteläpuolella sijaitsevan keskustan THK:n asemakaavaa varten laaditun tärinä- ja runkomeluselvityksen mukaan Fredrikinkadun raitiovaunuliikenteestä aiheutuva värähtely voi aiheuttaa runkomelua alueelle suunniteltavien rakennusten sisätiloissa. Suunnittelussa tulee varautua raitiovaunuliikenteen kulkemiseen Fredrikinkadulla.

HSY:n ilmanlaadun vuosikartan 2024 mukaan typpidioksidin vuosikeskiarvo on kaava-alueelle suunniteltujen rakennusten läheisyydessä enimmillään noin 10 µg/m³ ja katualueilla enimmillään noin 14 µg/m³. Typpidioksidin raja- tai ohjearvotaso ei ylitä kaava-alueella. Pienhiukkaspitoisuudet jäävät selvästi alle niille asetetun raja-arvon.

Kaavaratkaisu

Kaavassa on annettu määräys: *Rakennus tulee suunnitella siten, että rakennusten sisätiloissa saavutetaan melun, runkomelun ja tärinän osalta tilojen käyttötarkoitusten edellyttämät olosuhteet.*

Rakennuksen julkisivun äänitasoeron mitoittaminen ympäristön tie- ja raideliikennemelua vastaan on perusteltua tehdä vasta rakennuslupavaiheessa tarkemman suunnitelman ja siihen liittyvän tilaohjelman perusteella, koska rakennuksen eri kerroksiin ja eri julkisivuille voi kohdistua tilojen käyttötarkoituksen takia hyvin erilaisia vaatimuksia.

Runkomelun ja tärinän osalta tulee jatkosuunnittelussa varmistaa tavoitearvoihin verraten, ettei tiloihin aiheudu merkittävää ihmisten kokemaa häiriötä.

Pelastusturvallisuus

Lähtökohdat

Kaava-alueella ja sen välittömässä läheisyydessä sijaitsevat rakenteet ja toiminnot on toteutettu eri vaiheissa ja eri aikakausina. Alue on tiiviisti rakennettu.

Asemakaava-alueen eteläosalla sijaitsee kaksi toimistorakennusta ja niiden yhdistävä matalampi väliosa. Rakennukset ovat betonirakenteisia ja valmistuneet 1960-luvun taitteessa. Toimistorakennuksista itäisemmässä on neljä ja läntisemmässä kolme betonirakenteista kellarikerrosta.

Uudisrakennuksen kytkeytyminen olevaan rakennuskantaan aiheuttaa reunaehdoja jatkosuunnittelulle.

Kaavaratkaisu

Hankkeesta on laadittu alustava palo- ja pelastussuunnitelma.

Kaava-alueella jo sijaitsevien rakennusten tilojen toiminnallinen kehittäminen voi vaatia pelastusreittien järjestämiseen kaava-alueen ulkopuolelle, olevan korttelin eteläosaan.

Olemassa olevien rakennusten ja tilojen palo- ja pelastusturvallisuutta ei saa heikentää, ja uudisrakennuksen suunnittelussa tulee huomioida olevan rakennuskannan aiheuttamat reunaehdot. Kaava-alueen ulkopuolelle ulottuvien pelastusratkaisujen toteuttamisesta tulee sopia rakennusluvan yhteydessä.

Asemakaavassa on määrätty pysäköintitilan yhteystarpeiden huomioimisesta. Toteutettavaan pysäköintitilaan tulee järjestää tarvittavat kulkuyhteydet ympäristöön rakennuksiin ja tiloihin.

Lopulliset palo- ja pelastustekniset ratkaisut päätetään rakennusluvan yhteydessä.

Rakennetekniikka

Kaava-alueella ja sen välittömässä läheisyydessä sijaitsevat rakenteet ja toiminnot on toteutettu eri vaiheissa ja eri aikakausina. Alue on tiiviisti rakennettu.

Asemakaava-alueen eteläosalla sijaitsee kaksi toimistorakennusta ja niiden yhdistävä matalampi väliosa. Rakennukset ovat betonirakenteisia ja valmistuneet 1960-luvun taitteessa. Toimistorakennuksista itäisemmässä on neljä ja läntisemmässä kolme betonirakenteista kellarikerrosta.

Kaava-alueen pohjoisosassa sijaitsee vanha ratakuilu rakenteineen. Osa ratakuilun seinämistä on avoleikkausta ja osa luonnonkiviverhoiltua tai -ladottua tukimuuria.

Ratakuilun ylittää kaksi betonirakenteista siltarakennetta ja ratakuilusta nousee Eteläiselle Rautatiekadulle teräsrakenteiset portaat. Lisäksi ratakuilun ylittää kaksi kunnallisteknistä linjaa.

Ratakuilu rakenteineen ja sen ylittävät siltarakenteet aiheuttavat reunaehdoja jatkosuunnittelulle.

Kaavaratkaisu

Asemakaava mahdollistaa toimitilahankkeen toteuttamisen.

Uudisrakennus on kytkettävä ajoyhteydellä olevan rakennuksen kellaritiloihin sekä maanpinnan yläpuolella katetulla tilalla.

Kaava-alueen pohjoisosassa rakennettaessa tulee huomioida ratakuilun ja sen rakenteiden sekä siltarakenteiden aiheuttamat reunaehdot.

Vaikutukset

Kaavaratkaisun toteuttamisella ei ole merkittäviä vaikutuksia yhdyskuntarakenteeseen tai lähialueen asukkaiden asumisoloihin. Rakennettuun ympäristöön kaavaratkaisu vaikuttaa siten, että kaavassa sallittava uudisrakennus tulee näkymään Baanan alueella pohjoisen suunnasta katsottuna. Uudisrakennus tuo uuden ajallisen kerrostuman Autotalokorttelin rakennuskantaan.

Yhteenvetona kaavan vaikutusten arvioinnin tuloksista voidaan todeta, että kaatalueena ja linja-autojen pysäköintipaikkana toiminut alue on rakennuskelpoinen korttelin rakennuksen laajentamiseen. Vaikutusselvitysten tulokset on otettu huomioon kaavaratkaisussa kaavamerkinnoin ja -määräyksin.

Merkittävien vaikutusten selvittämiseksi on tehty erillisselvityksiä maaperän rakennettavuuden arvioimiseksi. Alueelle on laadittu meluselvityksiä, joissa on arvioitu katuliikenteen meluvaikutuksia kaavaratkaisun mukaisessa tilanteessa. Suunnittelualueen nykyisistä rakennuksista on laadittu suppea rakennushistoriallinen selvitys.

Kaavaa varten tehdyt, ja suunnittelussa tai vaikutusten arvioinnissa hyödynnetyt selvitykset on lueteltu kohdassa Liitteet.

Yhdyskuntataloudelliset vaikutukset

Kaavaratkaisun toteuttamisesta aiheutuu kaupungille kustannuksia. Liikennesuunnitelmassa esitetään liikennejärjestelyjen muutoksia Runeberginkadulle, Eteläiselle Rautatiekadulle ja Fredrikinkadulle. Kaava-alueella sijaitsevat turistibussiliikenteen pysäköintipaikat suunnitellaan järjestettäväksi viereisille kaduille. Muutoksista aiheutuu kaupungille vähäisiä katujen pintarakenteiden muutostöiden kustannuksia. Lisäksi kaukojäähdytyksen runkolinja tulee siirtää uuteen sijaintiin, josta aiheutuu kaupungille kustannuksia.

Investointikustannukset:

- Johtosiirrot 130 000 euroa

Tulovaikutukset:

Kaavamuutos nostaa kaavoitettavan alueen arvoa. Muutos sijoittuu osittain kaupungin omistamalle katualueelle ja osittain yksityisomisteiselle tontille. Kaupunki saa kaavamuutoksesta rakennusoikeuden arvoon ja määrään perustuen myynti- tai vuokratuloa.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja rakennettuun ympäristöön

Kaavan toteuttaminen vaikuttaa Baanan alueen rakennettuun ympäristöön ja kaupunkikuvaan. Nykyään pysäköintialueena ja katuna toimiva alue rakennetaan siten, että pohjoisen suunnasta katsottuna laajennusosa peittää osittain Autotalokorttelin jalustaosaa sekä torneja. Kaarevapintainen, pääosin lasinen uudisrakennus muodostaa uutta kaupunkijulkisivua Etu-Töölön kaupunginosan suuntaa, mutta korttelin suurmuoto: neljän tornin sommitelma säilyy myös jatkossa. Autotalokorttelin neljä tornia ovat edelleen korttelin korkeimmat rakennusosat. Uudisrakennuksen näkymistä kaupunkirakenteessa on mallinnettu viitese suunnitelman laadinnan yhteydessä. Kaupunkikuvalliset erityispiirteet tulee huomioida edelleen uudisrakennuksen jatkosuunnittelussa, kuten mittakavassa, julkisivujen käsittelyssä ja arkkitehtonisessa kokonaisratkaisussa sekä näkymissä. Sekä Runeberginkadun että Fredrikinkadun puolelle tonttia jää auki tilaa, jolle on mahdollista osoittaa kasvillisuutta. Nämä pienet aukiotilat lisäävät alueen viihtyisyyttä.

Vaikutukset luontoon ja maisemaan

Tavoitteena on, että Autotalon laajennusosan aukiolle voidaan suunnitella puu- ja pensasistutuksia.

Rakennuksen hulevesiä viivyttävä viherkatto lisää luonnon monimuotoisuutta alueella.

Vaikutukset virkistys- ja viherverkostoon

Autotalon laajennuksen rakentamattomat tontinosat mahdollistavat nykyistä elävämpää kaupunkitilaa ja vaikuttavat siten jalankulkureittien viihtyisyyteen.

Vaikutukset palveluverkkoon

Kaavan toteuttaminen vaikuttaa positiivisesti alueen palveluverkkoon tarjoamalla uusia liike- ja toimitiloja sekä kahvila- ja ravitilatiloja.

Vaikutukset liikenteen järjestämiseen

Jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteet paranevat liikennesuunnitelmassa esitettyjen järjestelyjen myötä.

Turistibussiliikenteen pysäköintipaikkojen määrä vähenee yhdellä pysäköintipaikalla.

kalla. Vapaan paikan löytäminen on haastavampaa kun esitetyt korvaavat paikat eivät sijaitse keskitetysti yhdellä pysäköintialueella.

Uuden maankäytön vaikutukset liikennemääriin ovat vähäiset.

Vaikutukset teknisen huollon järjestämiseen

Kaavaratkaisu aiheuttaa kaukojäähdytyksen runkolinjan johtosiirtotarpeen. Asianmukaisella suunnittelulla (muun maanalaisen infran huomioon ottaminen, mm. risteämiset, tuennat) sekä rakennustyön oikea-aikaisella toteuttamisella (lokakuu-huhtikuu) vaikutukset teknisen huollon järjestämiseen jäävät pieniksi.

Vaikutukset kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön

Kaava-alue rajautuu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuuriympäristöihin (RKY 2009) Etu-Töölön kaupunginosa sekä Tennispalatsi. Kaavan toteuttaminen muuttaa kaupunkikuvaa, mutta ympäristön historiallisesti kerrostunut rakennuskanta ja eri aikakausien piirteet hahmottuvat kaupunkitilassa edelleen.

Vaikutukset ilmastonmuutoksen hillintään

Tontilla oleville aukioille istutetaan uusia puita ja istutusalueita, joilla on matalaa kasvillisuutta.

Elinkeino-, työllisyys- ja talousvaikutukset

Kaavan toteuttaminen vaikuttaa uusien työpaikkojen syntyyn. Uusi liike- ja toimitalon laajennus tuo alueelle noin 340 uutta työpaikkaa.

Toteutus

Kaavaratkaisun toteuttaminen on mahdollista kaavan tultua voimaan.

Suunnittelun lähtökohdat

Kaavaratkaisu vastaa valtakunnallisiin tavoitteisiin (valtioneuvoston päätös 14.12.2017).

Kaavaratkaisu ei ole ristiriidassa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kanssa.

Kaavaratkaisun valmistelussa on erityisesti painotettu seuraavia valtakunnallisia tavoitteita:

- edistetään koko maan monikeskuksista, verkottuvaa ja hyviin yhteyksiin perustuvaa aluerakennetta, ja tuetaan eri alueiden elinvoimaa ja vahvuuksien hyödyntämistä
- luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen
- sijoitetaan merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa

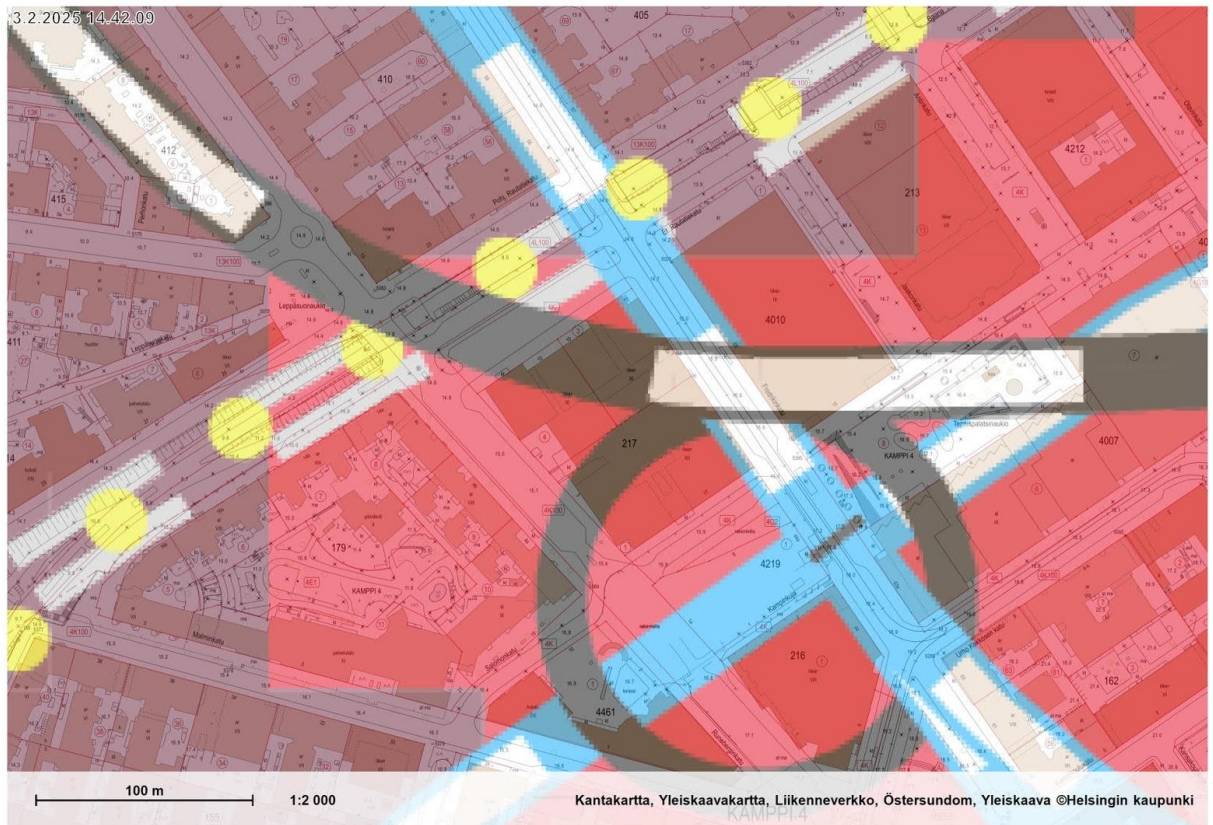
Tavoitteiden huomioon ottamista selostetaan tarkemmin kohdassa Asemakaavan kuvaus.

Alueella voimassa olevat kaavat

Yleiskaavataso

Helsingin yleiskaava 2016 (tullut voimaan 5.12.2018):

Helsingin yleiskaavassa 2016 alue on osoitettu C1, liike- ja palvelukeskuksen alueeksi. Alueen alle on merkitty maanalaisen rautatien varaus, ja raideliikenteen runkoyhteysvaraus. Nyt laadittu kaavaratkaisu on Helsingin yleiskaavan (2016) mukainen.



Kuva: Ote Helsingin yleiskaavasta 2016

Helsingin maanalainen yleiskaava nro 12704 (tullut voimaan 19.8.2021):

Maanalaisen yleiskaavan mukaan alue on keskustan maanalaisen kehittämisen kohdealueetta. Maanalaisessa yleiskaavassa on tilavaraus liikennetunnelille. Kaava-alueella on nykyisiä rakennettuja maanalaisia tiloja tunneleita. Nyt laadittu kaavaratkaisu on maanalaisen yleiskaavan mukainen.

Asemakaavataso

Alueella voimassa olevat asemakaavat:

8959 (03.01.1986), 7283 (10.10.1975), 447 (23.10.1906), 4154 (30.01.1957), 123 (10.10.1917), 10761 (22.06.2000), 10667 (26.03.1999)

Alueella on voimassa useita asemakaavoja (vuosilta 1906-1999) ja niissä alue on merkitty erikorkuiksi liikerakennuksiksi sekä katualueeksi. Metron maanalaisessa asemakaavassa 7283 (1975) suunnittelualan kohdalle on merkitty maanalaista tilaa väestönsuojan laitteita ja poistumistietä varten ja Pissaradan maanalaisessa asemakaavassa 12290 (2015) suunnittelualueelle on merkitty rautatietunneli sekä työ-, huolto- ja pelastustunneleita ja teknisiä tiloja rautatietä varten. Autotalon korttelin asemakaavat ovat vuosilta 1955 ja -57, joiden pohjalta korttelin rakennukset on suunniteltu. Suunnitelalueen osalta rakennettiin kaavan

The image is a detailed cadastral map of a city area in Finland. It shows a network of streets, including Fredriksgatan, Leppäsuon Aukio, Alkars-Platsen, and Almonkatu. A red line highlights a specific parcel boundary. The map includes various labels for buildings, such as 4010, 17900, and 4219. It also shows area measurements, such as 17900 sr-2, and other technical details like building numbers and street names. The map is oriented with North at the top.

Maanomistus

Aluetta koskevat muut lähtökohdat

26

Suunnittelualueetta koskevia suunnitelmia, päätöksiä, selvityksiä ja rakennuskielto:

- Autotalon laajennuksesta järjestetyn arkkitehtuurikutsukilpailun voittanut kilpailuehdotus (ARCO Architects Ltd, 2024)
- Autotalokorttelin no.217 lähialue, kaupunkirakenteellinen ja ympäristöhistoriallinen selvitys (Arkkitehtitoimisto R Schnitzler, 2022)
- Autotalo, rakennushistoriallinen selvitys (Ark-byroo, 2011)
- Helsingin keskustavisio (2020)
- Elämyksellinen ydinkeskusta, Ydinkeskustan maankäytön kehityskuva 2032

Alueella on voimassa rakennuskielto:

12924 (§ 53.2 Kiellon pidentäminen asemakaavan laatimista tai muuttamista varten)

Helsingin kaupungin rakennusjärjestys on tullut voimaan 7.6.2023.

Helsingin kaupungin kaupunkimittauspalvelut on laatinut pohjakartan.

Suunnittelu- ja käsittelyvaiheet

Kaavoitus on tullut vireille tontin omistajan tai haltijan hakemuksesta vuonna 2024. (Autotalokorttelin laajennuksen tontti- ja kehittämisvarauksen tehneen tahon hakemuksen toimesta 2024)

Osallistuminen ja vuorovaikutus on järjestetty liitteenä olevan osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS) mukaisesti.

Viranomaisyhteistyö

Valmistelu on tehty yhteistyössä kaupunkiympäristön toimialan eri tahojen kanssa. Valmistelun aikana on tehty yhteistyötä lisäksi seuraavien viranomais-tahojen kanssa:

- Väylävirasto
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY)
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala/Kaupunginmuseo
- sosiaali-, terveys- ja pelastustoimiala/Pelastuslaitos

Viranomaisyhteistyötä on tehty erityisesti rakennussuojelun osalta sekä pelastautumisen selvittämiseksi.

Viranomaisneuvottelu Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen kanssa järjestettiin 4.11.2024, jolloin todettiin, että kaava-alueella sijaitsevien autotalokorttelin torneista Fredrikinkatu 48 (Kampintorni) ja Runeberginkatu 5 (Pohjantalo) tulee tehdä rakennushistoriallinen selvitys kaavan laadinnan yhteydessä.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) -aineiston esilläolo

Osallisille on ilmoitettu kirjeillä ja verkkosivuilla www.hel.fi/suunnitelmat sekä lehdessä (Helsingin uutiset) kaavoituksen vireilletulosta ja aineiston esilläolosta 9.9.2024–27.9.2024 seuraavissa paikoissa:

- verkkosivuilla www.hel.fi/suunnitelmat
- Kaupunkiympäristön asiakaspalvelussa.

Lisäksi järjestettiin:

- Kaavapäivystys 17.9.2024

OAS-aineistoa koskevat mielipiteet ja kannanotot

Kirjallisia mielipiteitä saapui 1 kpl.

Mielipide osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistui lintujen turvallisuuteen kaupunkisuunnittelussa. Mielipide on otettu huomioon kaavoitustyössä siten, että kaavaan on laadittu kaavamääräys: ”Ikkunoiden ja muiden lasiaiheiden, kuten lasikaiteiden, koko, sijoitus, pintakuviointi, lasin ominaisuudet ja muut ratkaisut sekä valaistus on suunniteltava ja toteutettava siten, että lintujen törmäminen lasiin minimoidaan.”.

Vastineet mielipiteisiin on esitetty vuorovaikutusraportissa.

Kannanottoja saatiin seuraavilta viranomais- ja asiantuntijatahoilta:

- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY)
- Väylävirasto

Viranomaisten kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat liikennesuunnittelun taustatietojen täydentämiseen, alueen vesihuoltolinjoihin ja tunneleihin sekä Pissararadan huomioimiseen kaavassa. Kannanotoissa esitetyt asiat on otettu huomioon kaavoitustyössä siten, että kaavaselostusta on täydennetty ja kaavakarttaan on lisätty kaavamääräyksiä kannanottojen mukaan.

Vastineet kannanottoihin on esitetty vuorovaikutusraportissa.

Kaavaehdotuksen julkinen nähtävilläolo (AKL/MRL 65 §)

Kaavaehdotus on julkisesti nähtävillä (AKL/MRL 65 §) 21.8.2025–19.9.2025. Kaavaehdotuksen julkisen nähtävilläolon pituus on 30 päivää.

Kaavaehdotuksesta pyydetään lausunnot seuraavilta tahoilta:

- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala/Kaupunginmuseo
- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala/Kulttuuripalvelukokonaisuus
- sosiaali-, terveys- ja pelastustoimiala/Pelastuslaitos
- Helen Oy
- Helen Sähköverkko Oy
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY)
- Museovirasto
- Uudenmaan elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskus (ELY)
- Kaupunkiliikenne Oy (ent. HKL)
- Väylävirasto
- Digita Oy
- DNA Oyj
- Elisa Oyj
- Telia Finland Oyj
- Telia Towers Finland Oy
- Liikenne- ja viestintävirasto/Traficom tieliikenne

****Tätä selostusta täydennetään kaavaehdotuksen julkisen nähtävilläolon jälkeen.****

Liitteet

1. Seurantalomake
2. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
3. Kuvat, kartat ja aineistot
 - Sijaintikartta
 - Ilmakuva
 - Asemakaavakartta (A4-koossa)
 - Havainnekuva
 - Liikennesuunnitelma
4. Viitesuunnitelma

Luettelo muusta suunnitelmaa koskevasta materiaalista

- Vuorovaikutusraportti
- Autotalo Runeberginkatu 5 ja Fredrikinkatu 40 suppea RHS (Arkkitehtitoimisto R Schnitzler, 2025)
- Autotalokorttelin uudisosan palotekniset periaatteet (KK-palokonsultit, 2024)
- Autotalon rakennettavuus selvitys (Sitowise Oy, 2024)

Yhteyshenkilöt kaavan valmistelussa

Helsingin kaupunkiympäristön toimiala

Suvi Huttunen, johtava arkkitehti, asemakaavoitus
Salla Hoppu, tiimipäällikkö, asemakaavoitus
Päivi Kaartinen, suunnitteluassistentti, kaavakartan ja aineistojen laatiminen
Elina Rundell, liikenneinsinööri, liikennesuunnittelu
Teemu Vuohtoniemi, liikenneinsinööri, liikennesuunnittelu
Mikko Tervola, erityisasiantuntija, teknistaloudelliset asiat
Tomi Varjus, projektipäällikkö, teknistaloudelliset asiat
Valtteri Lankiniemi, erityisasiantuntija, teknistaloudelliset asiat
Päivi Castrén, erityisasiantuntija, teknistaloudelliset asiat
Sakari Mentu, arkkitehti, rakennussuojelu
Anu Lamminpää, johtava maisema-arkkitehti, kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu
Ilkka Aaltonen, tiimipäällikkö, maaomaisuuden kehittäminen ja tontit
Katharina Mead, erityisasiantuntija, maaomaisuuden kehittäminen ja tontit
Elina Kuikanmäki, johtava tonttiasiamies, maaomaisuuden kehittäminen ja tontit

Muut viranomaiset ja asiantuntijat

Juha Korhonen, ympäristöasiantuntija
Jenni Kuja-Aro, tiimipäällikkö
Lotta Silfverberg, johtava asiantuntija
Kiia Koliseva, viestintäasiantuntija

Juha Vuorinen, tutkija

Henrik Wager, Ylitarkastaja / Uudenmaan elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskus (ELY)

Tuomas Autere, Alueidenkäyttöpäällikkö / Uudenmaan elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskus (ELY)

Petri Huhtanen, / Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	Helsinki	Täyttämispvm	24.6.2025
Kaavan nimi	Autotalo		
Hyväksymispvm		Ehdotuspvm	
Hyväksyjä		Vireilletulosta ilm. pvm	22.8.2024
Pysyvä kaavatunnus		Kunnan kaavatunnus	09112989
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	1,3116	Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]	0,0958	Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]	1,3116

Ranta-asemakaava	Rantaviivan pituus [km]	
Rakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset
Lomarakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m² ±]
Yhteensä	1,3116	100,00	25282	1,93	0,0000	6082
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	0,5621	42,9	25282	4,50	0,1564	6082
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	0,7495	57,1			-0,1564	
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m² ±]
Yhteensä	0,0958	7,30	0	0,0958	0

Rakennussuojelut	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm ±]	[k-m² ±]
Yhteensä	2	19200	2	19200

Alamääräykset tai -merkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m ² ±]
Yhteensä	1,3116	100,00	25282	1,93	0,0000	6082
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	0,5621	42,9	25282	4,50	0,1564	6082
K	0,5621	100,0	25282	4,50	0,1564	6082
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	0,7495	57,1			-0,1564	
Kadut	0,5809	77,5			-0,1564	
Kev.liik.kadut (jk/pp)	0,1686	22,5				
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m ² ±]
Yhteensä	0,0958	7,30	0	0,0958	0
map-1	0,0958	100,0		0,0958	

Rakennussuojelut	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m ²]	[lkm ±]	[k-m ² ±]
Yhteensä	2	19200	2	19200
Asemakaava	2	19200	2	19200



**Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
Asemakaavan muutos**

Autotalo

Tämä osallistumis- ja arviointisuunnitelma korvaa aiemmin 22.8.2024 päivätyn suunnitelman. Teknisistä syistä suunnittelualue on laajennettu koskemaan myös Baan pohjoispuolen Pohjoista Rautatienkatua.

Helsinki

Helsingin kaupunki
Kaupunkiympäristön toimiala
Asemakaavoitus

Projektinnumero 0000250
Diaarinumero HEL 2024-008173
ProjectWise-numero 3221_15

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS)

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa (OAS) esitetään miksi asemakaava laaditaan, miten kaavoitus etenee ja missä vaiheessa siihen voi vaikuttaa. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa täydennetään tarvittaessa kaavaprosessin edetessä, jolloin OAS:n päivitetty versio löytyy Helsingin karttapalvelusta <https://kartta.hel.fi/suunnitelmat>. Kaupunkisuunnittelua voi seurata Suunnitelma-vahti-palvelun avulla (<https://www.hel.fi/suunnitelmavahti>) sekä sosiaalisen median kanavissa (facebook.com/kaupunkiymparisto ja x.com/helsinkikymp).

OAS-numero: 1722-01/25

Päiväys: 11.8.2025

Kannen kuva: ARCO architecture Company



Kuva: Karttakuva suunnittelualueesta

Suunnittelun tavoitteet ja alue

Kampissa sijaitsevaan Autotalokortteliin suunnitellaan laajennusta. Täydennysrakentamista koskeva arkkitehtuurikilpailu ratkaistiin keväällä 2024. Kilpailun avulla haluttiin löytää suunnitteluratkaisu, joka huomioi alueen erityispiirteet ja kaupunkikuvalliset lähtökohdat sekä tarjoaa laadukkaan ja mielenkiintoisen lisän kortteliin. Tavoitteena on koko korttelin käytön tehostaminen, toimivuuden parantaminen ja alueen elävöittäminen. Katutasoon on suunniteltu uutta liiketilaa, joka kytkeytyy olemassa olevaan, kehittyvään kaupalliseen tarjontaan. Ylempiin kerroksiin sijoitetaan toimistotilaa, jolla osaltaan vahvistetaan keskustaa työpaikka-alueena yleiskaavan tavoitteiden mukaisesti.

Kilpailun järjestivät yhteistyössä LähiTapiola Kiinteistövarainhoito ja Helsingin kaupunki. Kilpailusta oli mahdollista antaa palautetta kahteen otteeseen Kerro kantasi-kyselyn muodossa.

Arkkitehtuurikutsukilpailun voittaneen kilpailuehdotuksen suunnitelma toimii pohjana asemakaavan muutokselle.

Asemakaavan muutos (kaavaratkaisu) koskee Kampissa sijaitsevan Autotalokorttelin kahta pohjoisinta tonttia osoitteessa Runeberginkatu 5 (217/3 ja 4) ja niiden pohjoispuolella sijaitsevaa, nykyisellään pysäköintialueena toimivaa aluetta ja katualueita. Kaavaratkaisu mahdollistaa rakentamattoman, liikenteen ja pysäköinnin ehdoilla toimineen alueen täydennysrakentamisen toimisto- ja liiketilarakennuksella sekä korttelin toiminnan kehittämisen. Tavoitteena on koko korttelin käytön tehostaminen, toimivuuden parantaminen ja alueen elävöittäminen.

Teknisistä syistä suunnittelualueita on laajennettu koskemaan myös Baanan pohjoispuolen Pohjoista Rautatienkatua Osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläolon jälkeen.

Autotalokorttelin rakentaminen on kaavamuutoksen myötä mahdollista ulottaa Eteläisen rautatiekadun korttelilinjaan siten, että laajennus muodostaa kaupunkikujukisivia Etu-Töölön kaupunginosan suuntaan ja korttelin suurmuoto, neljän tornin sommitelma säilyy edelleen. Aukiotilat laajennusosan kummallakin puolen täydentävät Kampin aukioiden sarjaa ja aktivoivat maantasokerroksen osaksi Kampin jalankulkukeskustaa.

Alueen liikennejärjestelyt toteutetaan liikenneturvallisesti ja kaavaratkaisu tukee kestäviä kulkumuotoja. Liikennesuunnitelman tavoitteena on turvata turistibussi-liikenteen pysäköintimahdollisuudet Tempeliaukion kirkon läheisyydessä.

Osallistuminen ja aineistot

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) -vaiheen aineisto oli esillä, kun kaavaprosessi alkoi. Sen jälkeen osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa on täydennetty. Kaavoituksen etenemisen vaiheet ja osallistumismahdollisuudet on kuvattu viimeisellä sivulla.

Suunnitteluun liittyvää aineistoa päivitetään Helsingin karttapalveluun <https://kartta.hel.fi/suunnitelmat>. Kaupunkiympäristön asiakaspalvelu palvelee puhelimitse numerossa 09 310 22111 ja verkossa <https://www.hel.fi/kaupunkiymparisto/asiakaspalvelu>. Asiakaspalvelun käyntiosoite on Työpajankatu 8. Tarkistathan asiakaspalvelupisteen aukiolon. Myös suunnittelija voi olla yhteydessä. Viranomaisille ja muille asiantuntijoille järjestetään erillinen neuvottelu ja heiltä pyydetään tarvittavat lausunnot.

Osalliset

Alueen suunnittelussa osallisia ovat:

- alueen ja lähialueiden maanomistajat, asukkaat ja yritykset
- seurat ja yhdistykset
 - o Helsingin Yrittäjät ry
 - o Helsingin seudun pyöräilijät ry
 - o Eteläiset kaupunginosat ry
 - o Töölö-Seura ry
 - o Töölön kaupunginosat – Töölö ry
- viranomais- ja asiantuntijatahot
 - o Helen Oy
 - o Helen Sähköverkko Oy
 - o Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY)
 - o Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
 - o Uudenmaan elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskus (ELY)
 - o Kaupunkiliikenne Oy (ent. HKL)
 - o Museovirasto
 - o Väylävirasto
 - o Liikenne- ja viestintävirasto
 - o kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala/Kaupunginmuseo
 - o sosiaali-, terveys- ja pelastustoimiala/Pelastuslaitos
 - o sosiaali-, terveys- ja pelastustoimiala
- kaupunkiympäristön toimiala.

Vaikutusten arviointi

Kaavan valmistelun yhteydessä arvioidaan kaavan toteuttamisen vaikutuksia muun muassa seuraaviin:

- vaikutukset ihmisten elinoloihin
- vaikutukset elinympäristöön
- vaikutukset kaupunkikuvaan
- vaikutukset virkistykseen
- vaikutukset maisemaan
- vaikutukset kulttuuriperintöön
- vaikutukset liikenteeseen

Valmistelun yhteydessä laaditaan tarvittavat selvitykset kaavaratkaisun merkittävien vaikutusten arvioimiseksi. Vaikutusten arviointia suorittavat kaavan valmisteluun osallistuvat kaupungin asiantuntijat sekä tarvittaessa muut viranomaiset ja osalliset.

Vaikutusten arvioinnissa hyödynnetään seuraavia suunnitelmia ja selvityksiä: Autotalon laajennuksesta järjestetyn arkkitehtuurikutsukilpailun voittanut kilpailuehdotus (ARCO Architects Ltd, 2024), Autotalokorttelin no.217 lähialue, kaupunkirakenteellinen ja ympäristöhistoriallinen selvitys (Arkkitehtitoimisto R Schnitzler, 2022), Autotalo, rakennushistoriallinen selvitys (Ark-byroo, 2011)

sekä Helsingin keskustavisio (2020) ja Elämyksellinen ydinkeskusta, Ydinkeskustan maankäytön kehityskuva 2032. Suunnittelun lähtötietoina käytetään alueen suunnitteluperiaatteita vuodelta 2023.

Suunnittelun taustatietoa

Helsingin kaupunki omistaa katualueet.

Korttelialue on yksityisomistuksessa.

Kaavoitus on tullut vireille tontin omistajan tai haltijan hakemuksesta.

Alueella on voimassa asemakaava tai asemakaavat 8959 (03.01.1986), 7283 (10.10.1975), 447 (23.10.1906), 4154 (30.01.1957), 123 (10.10.1917), 10761 (22.06.2000), 10667 (26.03.1999).

Alueella on voimassa useita asemakaavoja (vuosilta 1906-1999) ja niissä alue on merkitty erikorkuisiksi liikerakennuksiksi sekä katualueeksi. Metron maanalaisessa asemakaavassa 7283 (1975) suunnittelualueen kohdalle on merkitty maanalaista tilaa väestönsuojan laitteita ja poistumistietä varten ja Pissararadan maanalaisessa asemakaavassa 12290 (2015) suunnittelualueelle on merkitty rautatietunneli sekä työ-, huolto- ja pelastustunneleita ja teknisiä tiloja rautatietä varten.

Alueella on voimassa Helsingin yleiskaava 2016 (tullut voimaan 5.12.2018). Helsingin yleiskaavassa 2016 alue on osoitettu C1, liike- ja palvelukeskuksen alueeksi. Alueen alle on merkitty maanalaisen rautatien varaus, ja raideliikenteen runkoyhteysvaraus.

Ympäristön kaupunkirakenne on poikkeuksellisen arvokasta: Etu-Töölön kaupunginosa sekä Tennispalatsi kuuluvat Museoviraston valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen kohdeluetteloon (RKY 2009). Suunnittelualueen ympäristö on myös historiallisesti kerrostunutta ja eri aikakausien piirteet hahmottuvat kaupunkitilassa edelleen.

Suunnittelualuetta koskevia suunnitelmia, päätöksiä, selvityksiä ja rakennuskielto:

- Autotalon laajennuksesta järjestetyn arkkitehtuurikutsukilpailun voittanut kilpailuehdotus (ARCO Architects Ltd, 2024)
- Autotalokorttelin no.217 lähialue, kaupunkirakenteellinen ja ympäristöhistoriallinen selvitys (Arkkitehtitoimisto R Schnitzler, 2022)
- Autotalo, rakennushistoriallinen selvitys (Ark-byroo, 2011)
- Helsingin keskustavisio (2020)
- Elämyksellinen ydinkeskusta, Ydinkeskustan maankäytön kehityskuva 2032

Ympäristön kaupunkirakenne on poikkeuksellisen arvokasta: Etu-Töölön kaupunginosa sekä Tennispalatsi kuuluvat Museoviraston valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen kohdeluetteloon (RKY 2009). Suunnittelualueen ympäristö on myös historiallisesti kerrostunutta ja eri aikakausien piirteet hahmottuvat kaupunkitilassa edelleen.

Kaava-alue sijaitsee kaupunkirakenteellisesti varsin myöhään rakentuneessa kohdassa Kampin kaupunginosan pohjoisreunalla entisen satamaradan uoman eteläpuolella, Kampin ja Etu-Töölön saumakohdassa. Korttelirivistö Eteläisen Rautatiekadun varrelle on rakentunut verrattain pitkän ajan kuluessa entisen Turun kasarmin ja Kampin kaasukellon alueelle.

Rakennukset Eteläisen Rautatiekadun puoleisessa rivistössä ovat keskenään kaupungin modernin ajan eri vaiheista: Tennispalatsi funktionalismin ajan esimerkkinä, Autotalokortteli 1960-luvun taitteen, oman aikansa "city"- unelmana tornisommitelmineen ja Kampin kolmio esimerkkinä 1980-luvun umpikorttelista. Helsingin kantakaupunki säästyi pääosin muille eurooppalaisille kaupungeille aikanaan tyypilliseltä pilvenpiirtäjäseuraukselta. Kuitenkin juuri Autotalon kortteli toteutti näitä kansainvälisiä ihanteita. Siinä mielessä kortteli on Helsingissä ainutlaatuinen.

Autotalokortteli sijaitsee poikkeuksellisen väljässä kaupunkirakenteessa, jossa sen tunnusomaiset rakennukset näyttäytyvät pitkien näkymien päätteinä. Erityisen tunnistettava maamerkki on Autotalo- korttelin tornien näkyminen ryhmänä vinottaisnäkymissä. Baanan uomaan liittyvät Rautatiekadut korostavat siirtymää eri kaupunginosasta ja kaupunkikerrostumasta toiseen. Tämän ansiosta mm. Töölö ja Kamppi rajautuvat tunnistettaviksi erillisiksi kerrostumikseen.

Katutilan mitoitus on luonteeltaan tiivistä ruutukaavakorttelistoa, lukuun ottamatta Rautatiekatujen pitkänomaista avointa kaupunkitilaa, jonka luonteenomaisin ominaispiirre on ratakuilu keskellä katutilaa. Pitkät näkymät ovat alueelle luonteen omaista.

Suunnittelualueen keskeisyyteen ja kulttuurihistorialliseen arvoon nähden suunnittelualueella on nykyisellään kuitenkin useita arkkitehtonisesti ja kaupunkikuvallisesti huonolaatuisia ratkaisuja. Kaava-alue on keskeisestä sijainnistaan huolimatta jäänyt epämääräiseksi paikoitusalueeksi ja epäaktiiviseksi kohdaksi kaupunkirakenteessa. Alueella on lähinnä paikoitusta ja vaikeasti hahmotettavaa, väljää jalankulkualuetta. Pohjoinen sijainti tekee paikasta varjoisan ja oleskelun kannalta epäedullisen. Tämän lisäksi Baanan varrella ja Kampin kolmion kohdalla oleva viheryhteys katkeaa suunnittelualueen kohdalla.



Kuva: Ilmakuva, Helsingin kaupunki

Suunnittelijoiden yhteystiedot

Maankäyttö

Suvi Huttunen (suvi.huttunen(a)hel.fi)
johtava arkkitehti, asemakaavoitus, p. 0931037335

Liikenne

Elina Rundell (elina.rundell(a)hel.fi)
liikenneinsinööri, p. 0931052955

Liikenne

Teemu Vuohtoniemi (teemu.vuohtoniemi(a)hel.fi)
liikenneinsinööri, p. 0931037490

Teknistaloudelliset asiat

Mikko Tervola (Mikko.Tervola(a)hel.fi)
erityisasiantuntija, p. 0931044131

Teknistaloudelliset asiat

Tomi Varjus (tomi.varjus(a)hel.fi)
projektipäällikkö, p. 0931026530

Teknistaloudelliset asiat

Valtteri Lankiniemi (valtteri.lankiniemi(a)hel.fi)
erityisasiantuntija, p. 0931022467

Teknistaloudelliset asiat

Päivi Castrén (paivi.castren(a)hel.fi)
erityisasiantuntija, p. 0931076714

Rakennussuojelu

Sakari Mentu (sakari.mentu(a)hel.fi)
arkkitehti, p. 0931037217

Julkiset ulkotilat, maisema

Anu Lamminpää (Anu.Lamminpaa(a)hel.fi)
johtava maisema-arkkitehti, p. 0931037258

Helsingissä 11.8.2025

Salla Hoppu, tiimipäällikkö

Keskustatiimi

Kaavoituksen eteneminen

Vireilletulo

Kaavoitus on tullut vireille vuonna 2024 tontin omistajan tai haltijan hakemuksesta. Suunnittelusta on tiedotettu kaavoituskatsauksessa vuonna 2024.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS)

OAS-vaiheen aineiston esilläolo mielipiteiden esittämistä varten järjestettiin 9.9.2024–27.9.2024. Esittely- ja keskustelutilaisuus 17.9.2024. Esilläolosta ilmoitettiin kirjeillä ja verkkosivuilla www.hel.fi/suunnitelmat sekä lehdessä (Helsingin uutiset).

Ehdotus

Kaavaehdotuksen julkisesta nähtävilläolosta ilmoitetaan verkkosivuilla www.hel.fi/kaavakuulutukset. Kaavaehdotuksesta on mahdollisuus tehdä muistutus. Viranomaisilta pyydetään lausunnot kaavaehdotuksesta.

Kaavan valmistelun aikana saatuihin huomautuksiin vastataan vuorovaikutusraportissa, joka löytyy karttapalvelusta <https://kartta.hel.fi/suunnitelmat>.

Muistutukset, lausunnot ja tarkistettu kaavaehdotus käsitellään kaupunkiympäristölautakunnassa arviolta Loppuvuonna 2025. Kaupunkiympäristölautakunnan päätöksestä lähetetään tieto niille, jotka ovat muistutuksen yhteydessä ilmoittaneet sähköposti- tai postiosoitteensa.

Hyväksyminen

Kaupunkiympäristölautakunnan esittämä tarkistettu kaavaehdotus käsitellään kaupunginhallituksessa, jonka jälkeen kaava etenee kaupunginvaltuustoon.

Kaavan hyväksyy kaupunginvaltuusto. Tieto kaavan hyväksymistä koskevasta päätöksestä lähetetään niille, jotka ovat sitä kirjallisesti pyytäneet kaavaehdotuksen julkisen nähtävilläolon aikana.

Muutoksenhaku ja voimaantulo

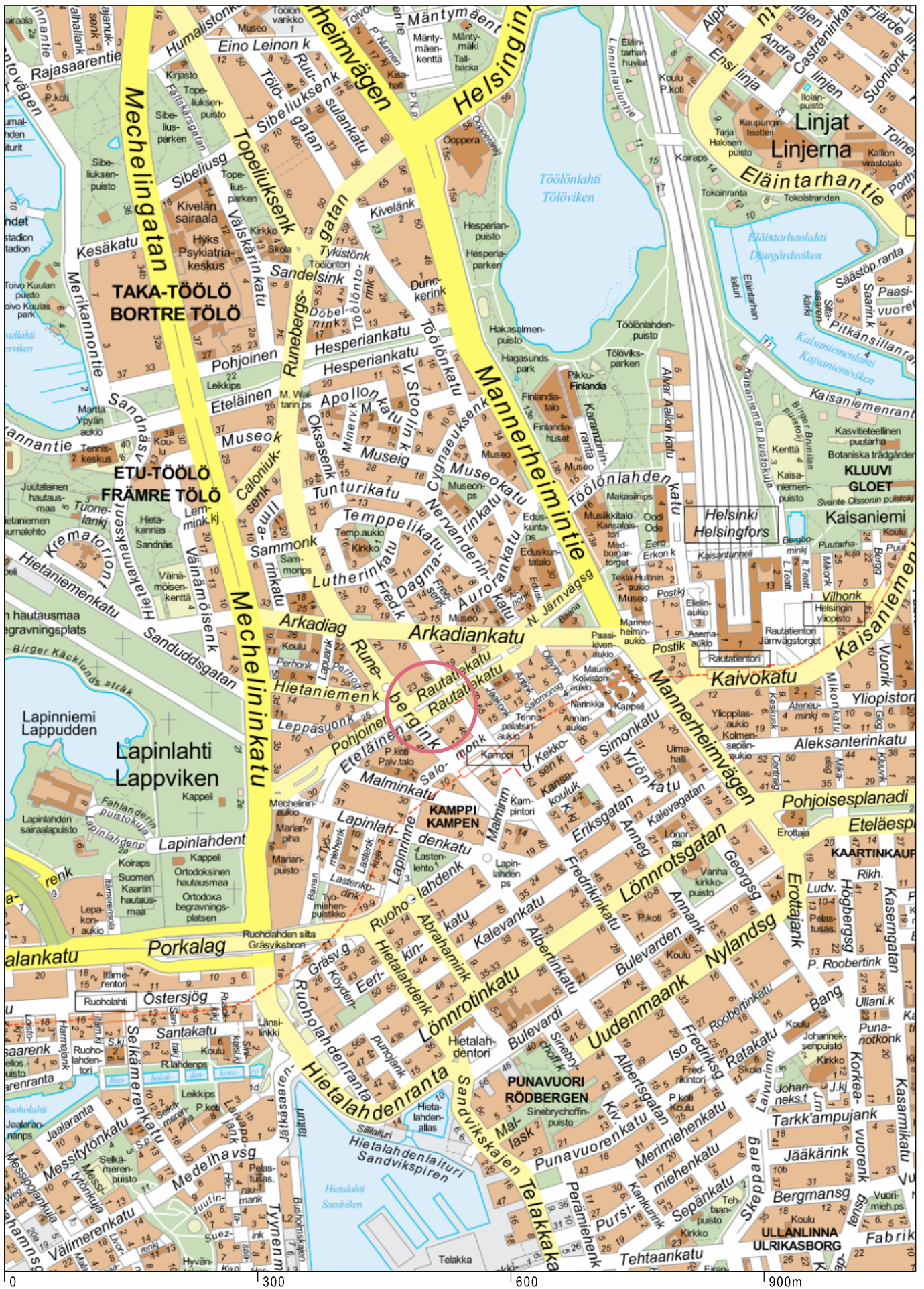
Hyväksymistä koskevaan päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen. Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan. Kaava tulee voimaan, jos hyväksymispäätöksestä ei ole valitettu tai valitukset on hylätty.

Helsinki

**Helsingin kaupunki
Asemakaavoitus**

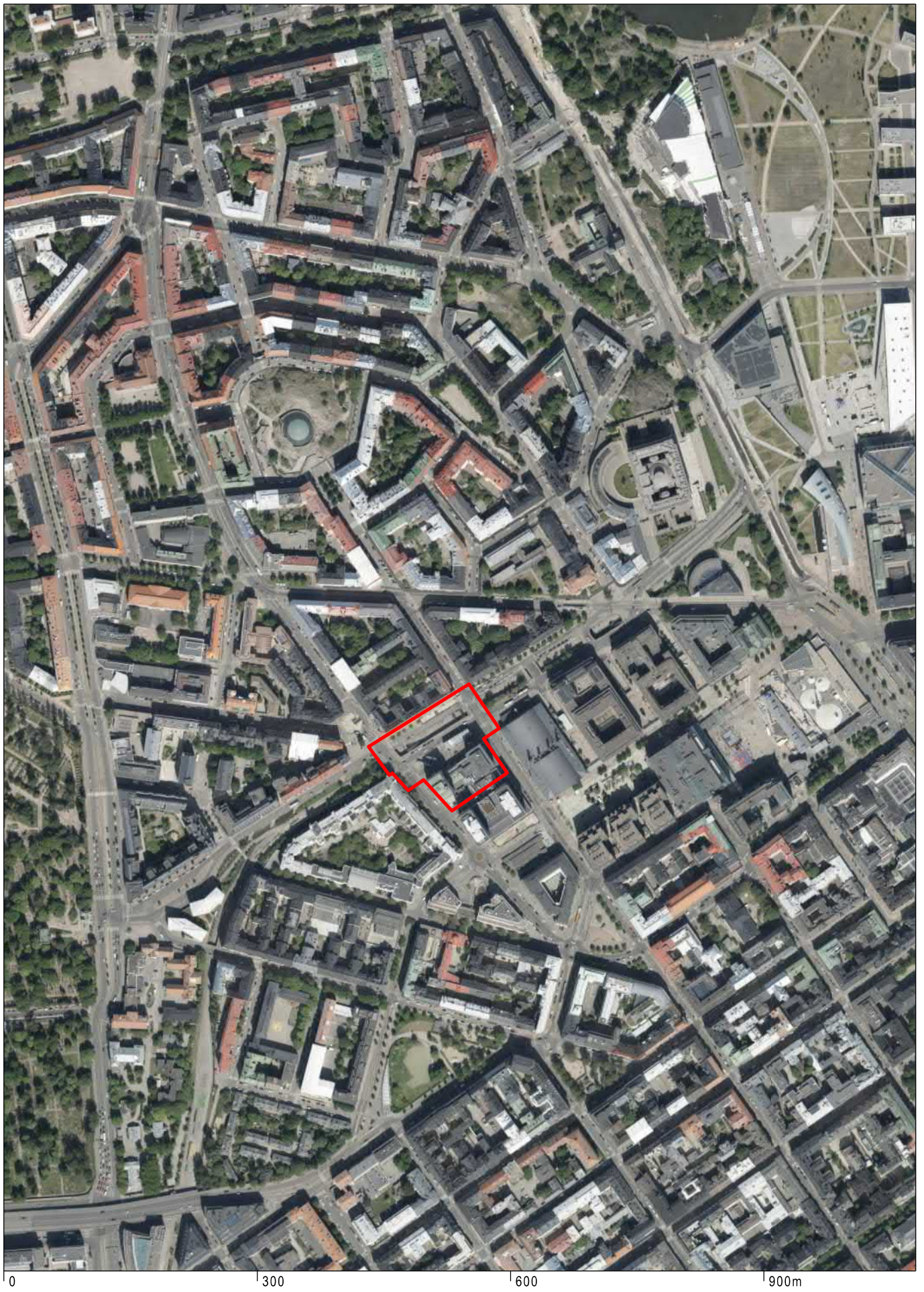
Työpajankatu 8
00580 Helsinki
PL 58212
00099 Helsingin kaupunki

www.hel.fi



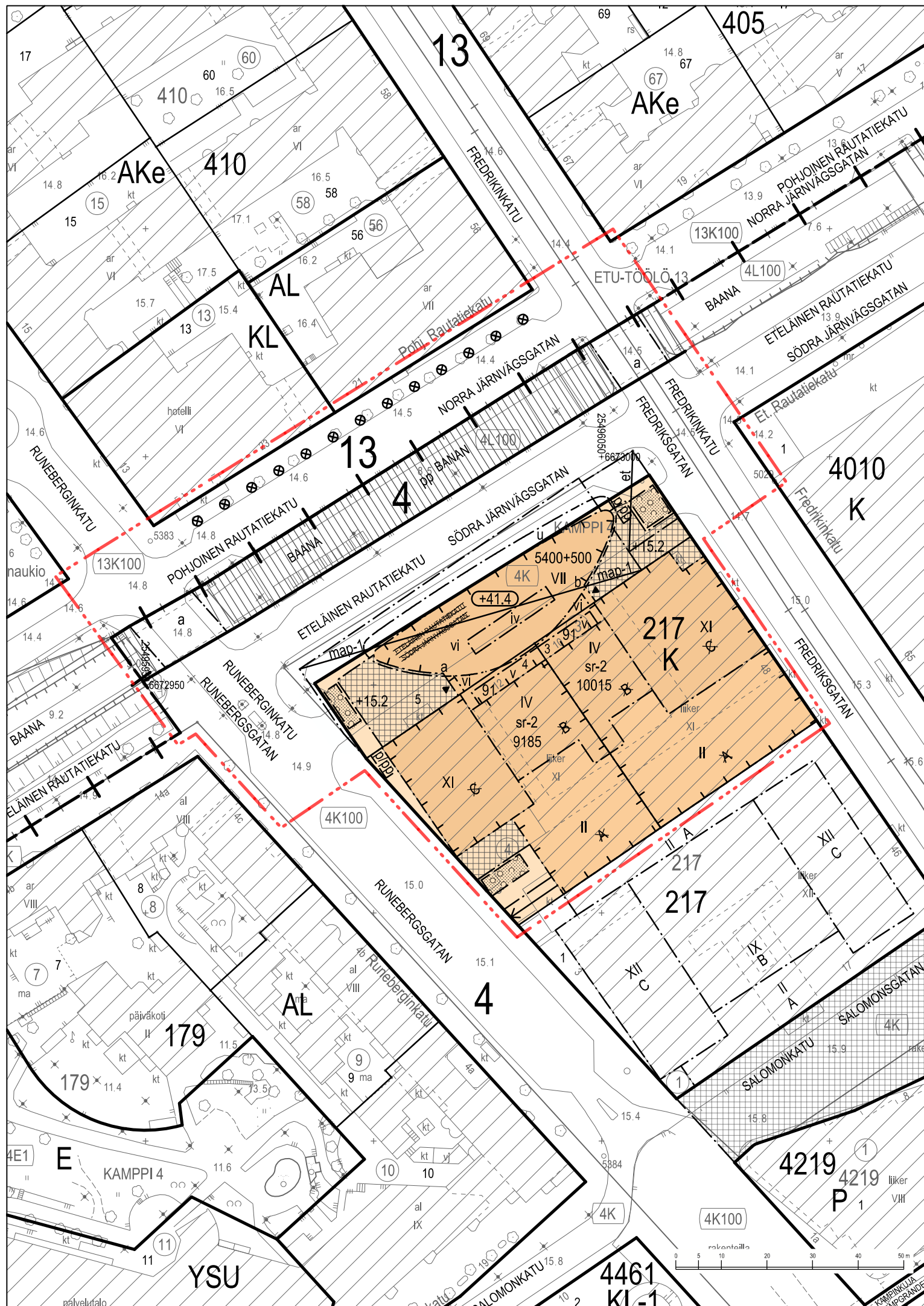
Sijaintikartta
Autotalo

Helsingin kaupunki
Asemakaavoitus



Ilmakuva
Autotalo

Helsingin kaupunki
Asemakaavoitus



ASEMAKAAVAMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET



Liike- ja toimistorakennusten korttelialue.



2 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.



Kaupunginosan raja.



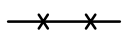
Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.



Osa-alueen raja.



Ohjeellinen tontin raja.



Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.

4

Kaupunginosan numero.

217

Korttelin numero.

5

Ohjeellisen tontin numero.

POHJOINEN

Kadun nimi.

5480+950

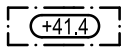
Lukusarja, joka yhteenlaskettuna osoittaa rakennusoikeuden määrän kerrosalaneliömetreinä. Ensimmäinen luku ilmoittaa korttelialueelle osoitetun käyttötarkoituksen mukaisen kerrosalan enimmäismäärän, toinen luku liiketilaksi rakennettavan kerrosalan vähimmäismäärän.

VII

Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.

+15.2

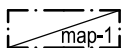
Maanpinnan likimääräinen korkeusasema.



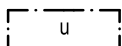
Rakennuksen vesikaton ylin sallittu korkeusasema.



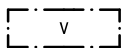
Rakennusala.



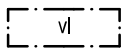
Alue, johon saa sijoittaa maanalaisen pysäköintitilan. Tilaan saa sijoittaa teknisiä ja väestönsuojatiloja sekä apu- ja yhteistiloja. Toteutettava pysäköintitila on liitettävä ajoyhteydellä jo oleviin paikoitustiloihin ja yhteensovitettava ympäröiviin rakenteisiin. Tilan toteuttamiseksi alin sallittu louhintataso on +8.0 (N2000).



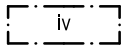
Ulokkeen rakennusala, jolle saa rakentaa likimääräisestä tasosta +21.5 ylöspäin.



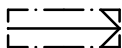
Kattoikkunallisen yhdysosan rakennusala.



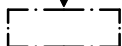
Kasvikatto.



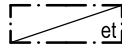
Taloteknisten laitteiden rakennusala. Laitteet tulee aidata. Rakenteiden ja laitteiden ylin sallittu korkeusasema on +42.9.



Maanalaisiin tiloihin johtava ajoluiska.



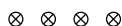
Merkintä osoittaa rakennuksen pääsisäänkäynnin.



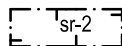
Yhdyskuntateknistä huoltoa palveleva alueen osa suojavyöhykkeineen. Alueelle saa sijoittaa yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevia järjestelmiä ja niiden rakenteita, joiden maanpäälliset osat tulee sovittaa kaupunkitilaan. Alueella sijaitsevan yhdyskuntateknisen huollon toimintaedellytykset tulee turvata kaikissa tilanteissa, eikä alueelle saa sijoittaa kiinteitä istutus- tai muita aluerakenteita.



Puin ja pensain suunniteltava alueen osa, sijainti ohjeellinen.



Säilytettävä ja tarvittaessa uudistettava puurivi.



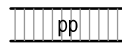
Rakennustaiteellisesti, historiallisesti tai kaupunkikuvallisesti arvokas suojeltava rakennus. Suojelu koskee rakennuksen julkisivuja ja vesikattoa sekä sen julkisia sisätiloja. Rakennuksessa tehtävät korjaustyöt ja muutokset eivät saa heikentää sen arvoa tai hävittää sen ominaispiirteitä. Rakennusta ei saa purkaa.



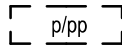
Katu.



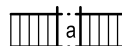
Aukioksi rakennettava alueen osa.



Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu.



Polkupyörien pysäköintipaikka, sijainti ohjeellinen.



Kadun tai liikennealueen alittava jalankulun ja pyöräilyn yhteys.

RAKENNUSOIKEUS JA TILOJEN KÄYTTÖ

Rakennuksen ensimmäiseen kerrokseen saa sijoittaa korttelin läpi kulkevat kävely-yhteydet.

Jätetilat tulee sijoittaa rakennusrungon sisään.

Ravintolatilat on varustettava rasvanerottelukaivolla ja katon ylimmän tason yläpuolelle johdettavalla rasvahormilla.

Tontilla 217/5 sijaitseva rakennus:

Rakennuksen ensimmäiseen kerrokseen tulee sijoittaa kahvila-, ravintola- ja liiketilaa.

Rakennukseen saa sijoittaa hotellin.

Tekniset tilat tulee integroida rakennukseen.

Tonteilla 217/3 ja 4 sijaitsevat rakennukset:

Rakennusten 1. kerrokseen saa rakentaa korttelin toimintaa palvelevia kulkuyhteyksiä. Nykyiset ulkotilat ovat käytävät saa muuttaa sisätilaksi kaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi.

Tontille 217/4 tulee sijoittaa maanalaista pysäköintilaitosta ja muita maanlaisia toimintoja palvelevia kulku- ja teknisiä yhteyksiä. lv-kanavat on johdettava kattopinnan yläpuolelle ja yhteys rakenteineen on sovitettava rakennuksen arkkitehtuuriin.

KAUPUNKIKUVA, RAKENNUSSUOJELU JA RAKENTAMINEN

Rakennus tulee liittymäkohdissa sovittaa yhteen naapuri-rakennuksen kanssa.

Ikkunoiden ja muiden lasiaiheiden, kuten lasikaiteiden, koko, sijoitus, pintakuviointi, lasin ominaisuudet ja muut ratkaisut sekä valaistus on suunniteltava ja toteutettava siten, että lin-tujen törmäminen lasiin minimoidaan.

Tontilla 217/5 sijaitseva rakennus:

Uudisrakennus on suunniteltava kaupunkikuvallisesti, muotoilultaan ja materiaaleiltaan korkealaatuisena, ympäristön rakennustaiteellisen arvon edellyttämällä tavalla ja ympäristöön soveltuvina.

Rakennuksen jalustaosan julkisivujen on oltava lasia ja mustaa graniittia tai vastaavaa luonnonkiveä. Jalustan yläpuolisten kerrosten julkisivujen on oltava lasia ja alumiinia tai vastaavaa metallia. Rakennuksen yhdysosan tulee olla pääosin lasia. Materiaalin ja väriyksen on sovelluttava ympäröiviin rakennuksiin ja katukuvaan. Rakennuksen julkisivupintojen tulee olla tasajakoinen ja yhtenäinen.

Merkintöjen a - b välillä on julkisivun oltava aidosti kaareva.

Rakennus on rakennettava tasakattoisena.

Katon tulee olla hulevesiä viivyttävä viherkatto. Korkeintaan puolet katon alasta saa olla toiminnallista, vettä läpäisemätöntä alaa. Katolle sijoitettavien välttämättömien teknisten laitteiden tulee sopia rakennuksen arkkitehtuuriin ja ne tulee suunnitella luontevaksi osaksi viherkattoa.

Maantasokerroksen julkisivu ei saa antaa umpinaista vaikutelmaa.

Tonteilla 217/3 ja 4 sijaitsevat rakennukset:

Rakennusten ulkoarkkitehtuuri on säilytettävä alkuperäiseltä osalta. Mikäli rakennusten julkisivuissa on aikaisemmin suoritettu muutostöiden, on ne seuraavien muutostöiden yhteydessä korjattava tiedossa olevan alkuperäistoteutuksen mukaisesti tai muutoin arkkitehtuuriin soveltuvalla tavalla.

Sisätilan alkuperäiset porrashuoneet, ikkunat ja ovet tulee säilyttää.

PIHAT JA ULKOALUEET

Korttelin ulkotilaa tulee kehittää aukiomaisena alueena. Rakenteet, istutukset ja valaistus tulee suunnitella kaupunkikuvallisesti, muotoilultaan ja materiaaleiltaan korkealaatuisina ympäristön arvoja kunnioittavan asun mukaisesti ja ympäristöön soveltuvina.

Tonttia ei saa aidata.

Pelastusteiden sijoituksessa on huomioitava istutettavien puuden sijainti.

Rakennusten ja katualueen väliset tontin osat, joita ei ole merkitty istutettavaksi alueen osaksi tulee rakentaa laadukkaasti ja ympäristöön soveltuvasti.

Alueelle tulee tehdä valaistuksen yleissuunnitelma.

YMPÄRISTÖTEKNIikka

Maaperän pilaantuneisuus ja puhdistustarve on selvitettävä ennen rakentamiseen ryhtymistä ja tarvittaessa maaperä on kunnostettava ennen alueen ottamista asemakaavan käyttö-tarkoitukseen.

Maanalaisten liikenne- ja pysäköintitilojen ilmanvaihtojärjestelyt tulee suunnitella ja järjestää siten, ettei niistä aiheudu ilmanlaatu- tai meluhaittaa ulko-oleskelutiloille tai ympäristölle. Raitis ilma tulee ottaa riittävän etäältä päästölähteistä.

Maanalaisten pysäköintitilojen poistoilma tulee johtaa rakennuksen katolle asti. Poistoilmahormit on sijoitettava ja sovitettava osaksi rakennuksia.

Rakennukset tulee suunnitella siten, että rakennuksen sisätiloissa saavutetaan melun, runkomelun ja tärinän osalta tilojen käyttötarkoitusten edellyttämät olosuhteet.

RAKENNETTAVUUS

Alueen suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon alueella ja sen välittömässä läheisyydessä sijaitsevat maanalaiset tilat, tilavaraukset, rakenteet ja toiminnot sekä niiden suojavyöhykkeet.

Yleisten alueiden alapuolelle ja niitä vasten sijoitettavien rakenteiden suunnittelussa ja toteuttamisessa tulee huomioida siitä erikseen annetut ohjeistukset sekä turvata yleisten alueiden ja niiden rakenteiden toiminta ja huollettavuus. Vastuurajoista on sovittava rakennusluvan yhteydessä.

Tonttien välistä rajaseinää ei tarvitse rakentaa. Rakennukset on suunniteltava ja rakennettava siten, että vastaava paloturvallisuustaso on saavutettavissa vaihtoehtoisin keinoin.

Ennen tontin rajat ylittävän hankekokonaisuuden tai sen osan rakennusluvan myöntämistä tulee hakijan laatia selvitys pelasturvallisuudesta myös rakennuslupa-alueen ulkopuolelta koko rakentamisen tosiasialliselta vaikutusalueelta.

ILMASTONMUUTOS - HILLINTÄ JA SOPEUTUMINEN

Tontille 217/5 rakennettavassa rakennuksessa tulee olla viheraiheita kuten viherkatto.

LIIKENNE JA PYSÄKÖINTI

Tontin 217/5 autopaikkamääräykset:

- Toimistot enintään 1 ap/500 k-m²
- Liiketilat enintään 1 ap/200 k-m²
- Hotellit enintään 1 ap/500 k-m²
- Ravintolat enintään 1 ap/200 k-m²

Tonttien 217/3 ja 4 autopaikkoja saa sijoittaa tontin 217/5 maanalaiseen pysäköintitilaan.

Tontin 217/5 polkupyöräpaikkojen määräykset:

- Toimistot vähintään 1 pp/50 k-m², joista vähintään 50 % tulee sijaita katetussa ja lukittavissa olevassa tilassa
- Liiketilat ja ravintolat vähintään 1 pp/50 k-m²
- Liiketilat ja ravintolat vähintään 1 pp/3 työntekijää

Tontin 217/5 pyöräpaikat saa sijoittaa tonteille 217/3 ja 4.

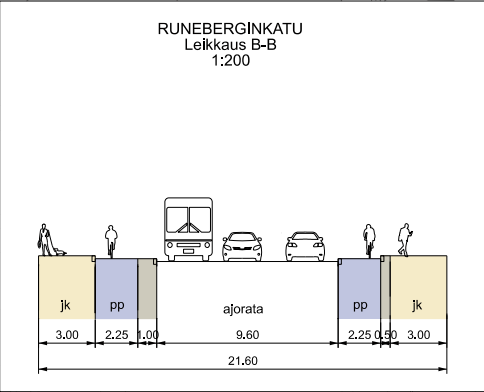
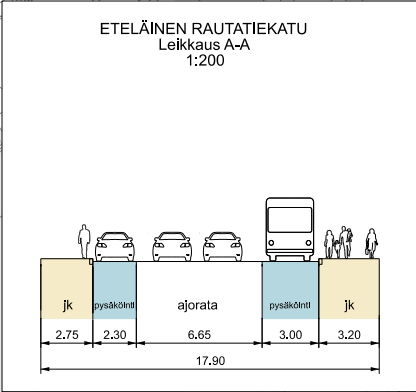
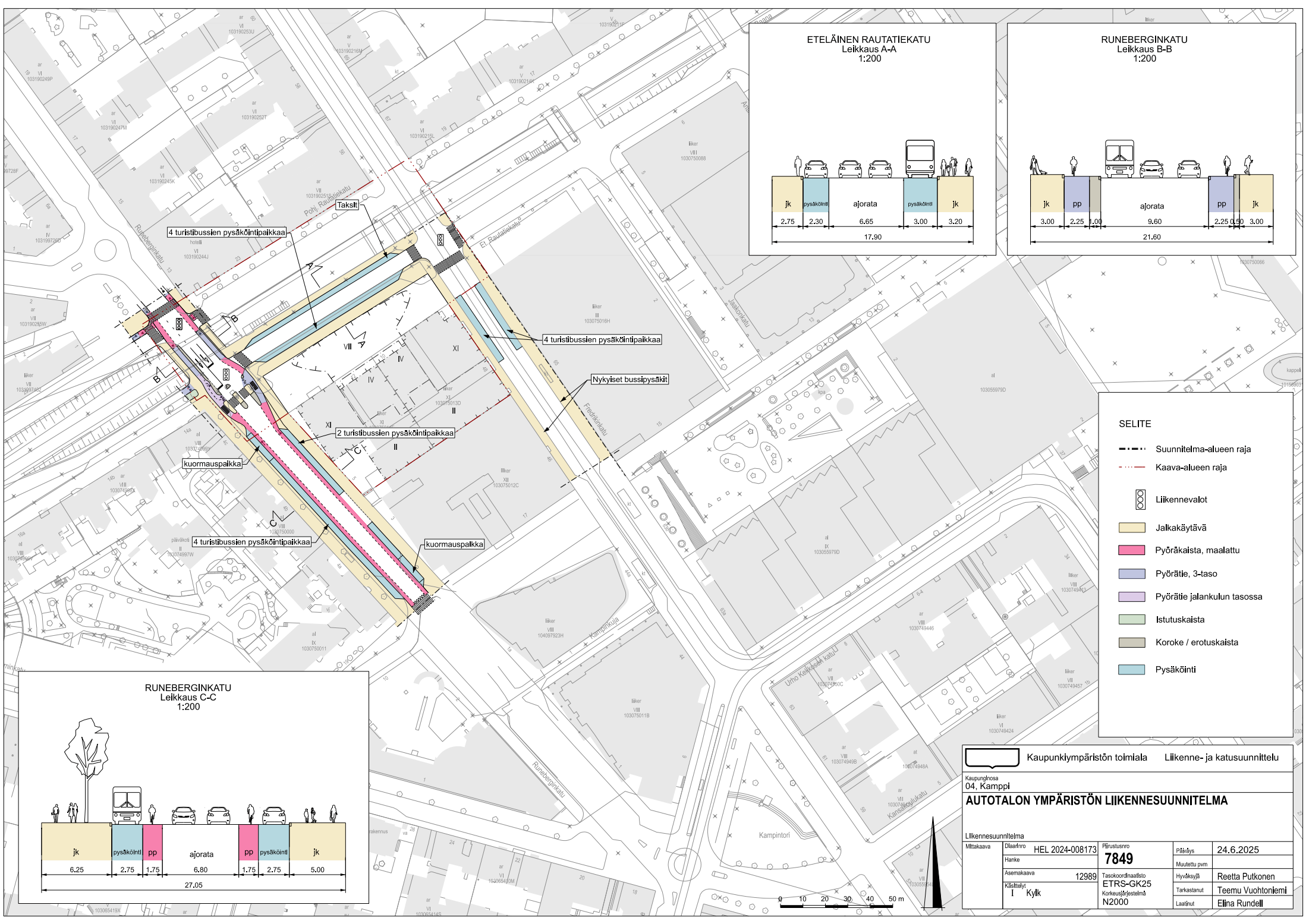
Kaikissa tontin 217/5 pyöräpaikoissa tulee olla runkolukitusmahdollisuus.

Tällä asemakaava-alueella on korttelialueella laadittava erillinen tonttijako

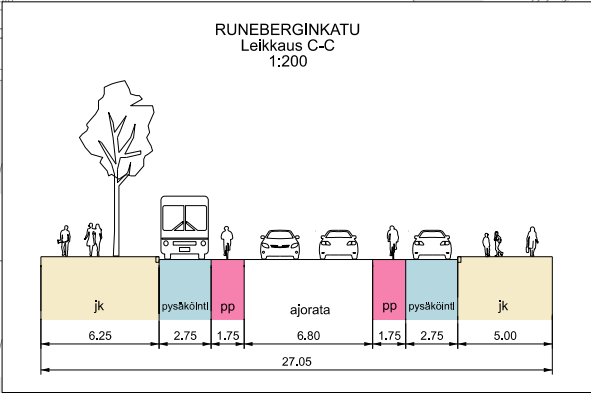


Havainnekuva
Autotalo

Helsingin kaupunki
Asemakaavoitus



- SELITE**
- Suunnitelma-alueen raja
 - Kaava-alueen raja
 - Liikennevalot
 - Jalkakäytävä
 - Pyöräkaista, maalattu
 - Pyörätie, 3-taso
 - Pyörätie jalankulun tasossa
 - Istutustaista
 - Koroke / erotustaista
 - Pysäköinti



Kaupunkiympäristön toimiala

Liikenne- ja katusuunnittelu

Kaupunginosa
04, Kamppi

AUTOTALON YMPÄRISTÖN LIIKENNESUUNNITELMA

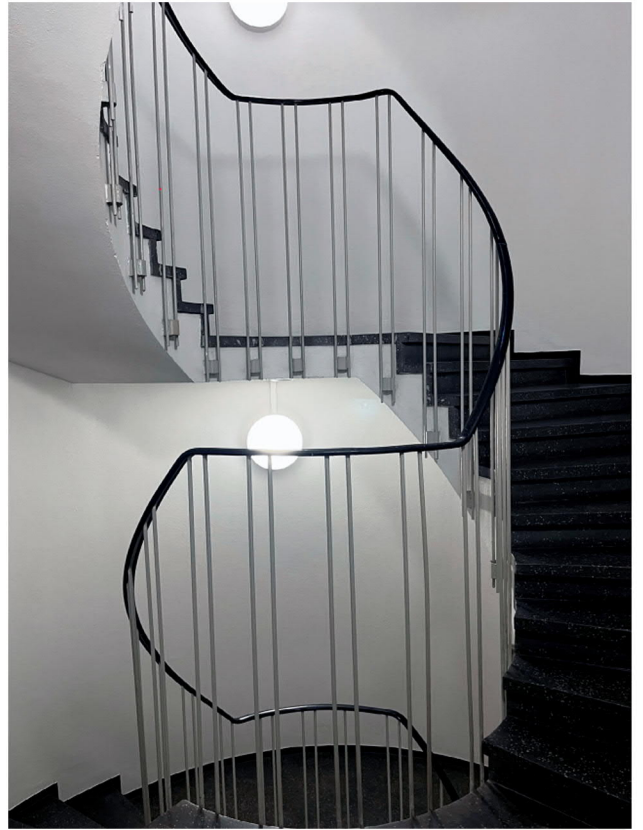
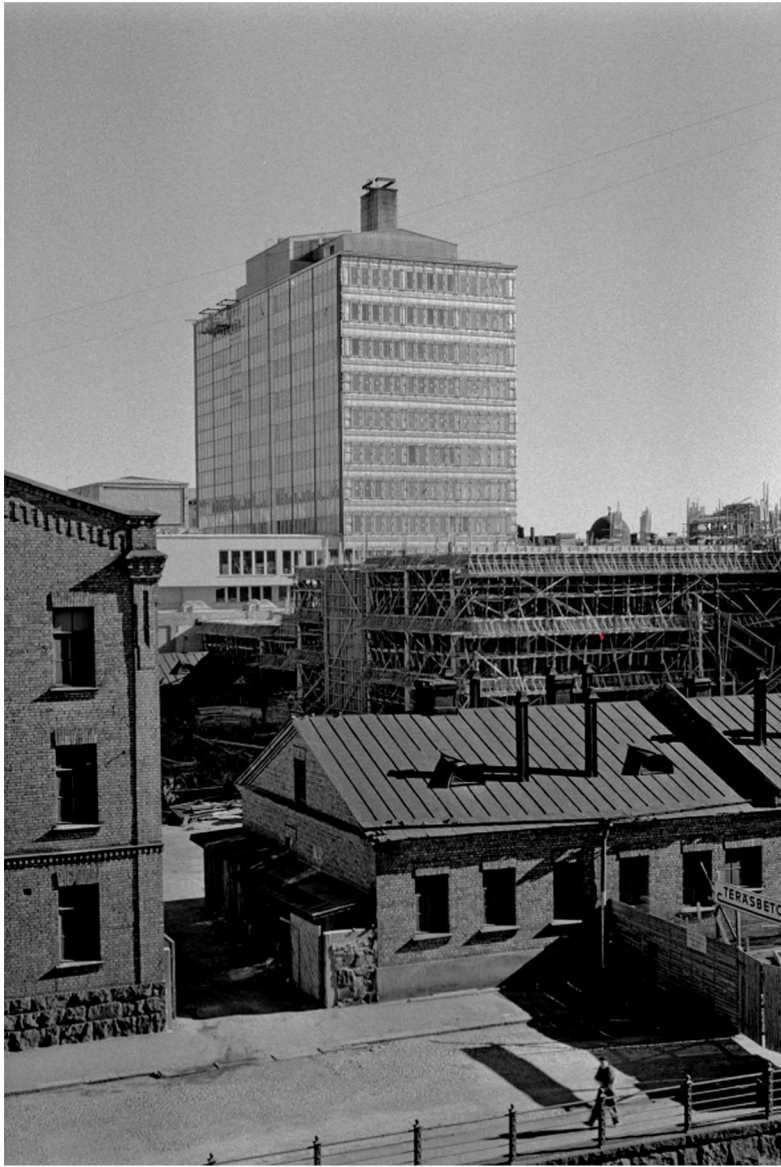
Liiikennesuunnitelma

Mittakaava	Diagrammi HEL 2024-008173	Piirustusnumero 7849	Päiväys 24.6.2025
Hankkeen nimi	Asemakaava 12989	Tasokoordinaattijärjestelmä ETRS-GK25	Hyväksynyt Reetta Putkonen
Käsitellyt I Kylä	Korkeusjärjestelmä N2000	Tarkastanut Elinä Rundell	Laatinut Teemu Vuottoniemi



Valmistumisvuosi: 1962, Arkkitehti: Risto-Veikko Luukkonen & co

**Kuvaliite suojelukohteesta
Kampintorni, Fredrikinkatu 48 (sr-2)**



Valmistumisvuosi: 1958, Arkkitehti: Armas Veikko Lehtinen

**Kuvaliite suojelukohteesta
Pohjantalo, Runeberginkatu 5 (sr-2)**





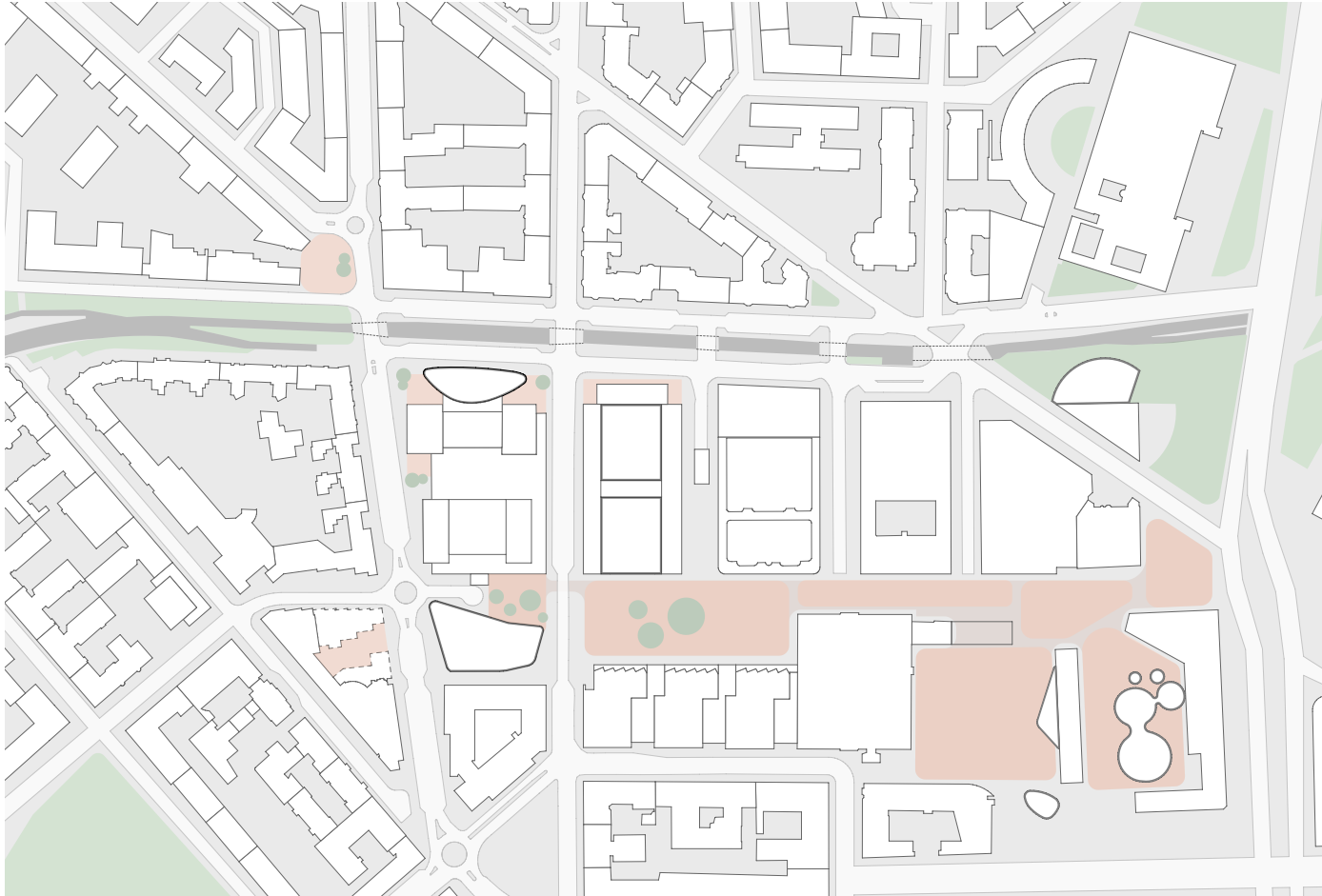




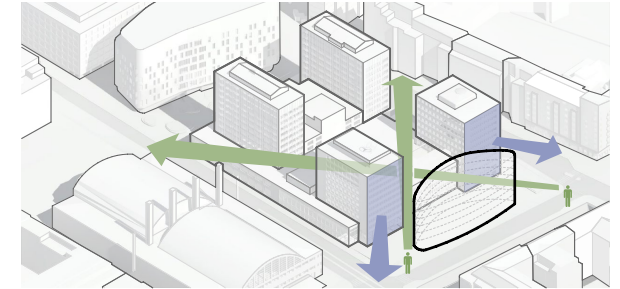




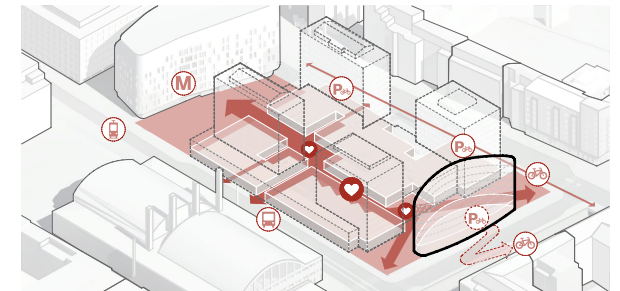




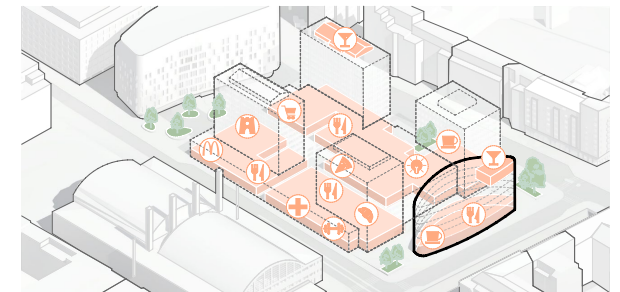
KAUPUNKIRAKENNE 1:1500



NÄKYMÄLINJAT

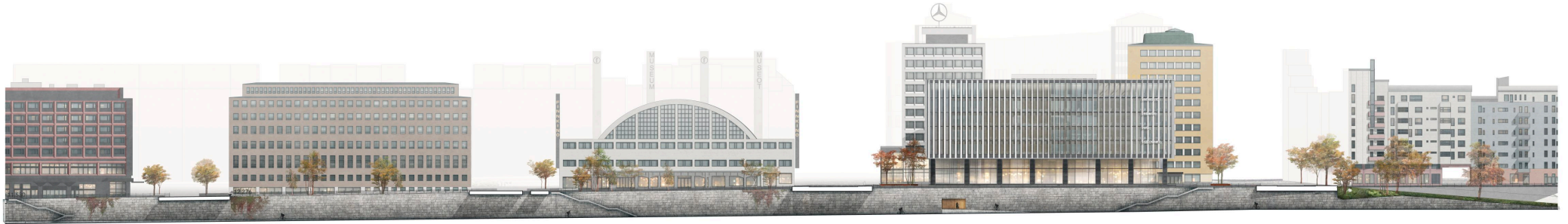


YHTEYDET



KAUPALLINEN KONSEPTI, PALVELUT JA VIHHERKEITAAT



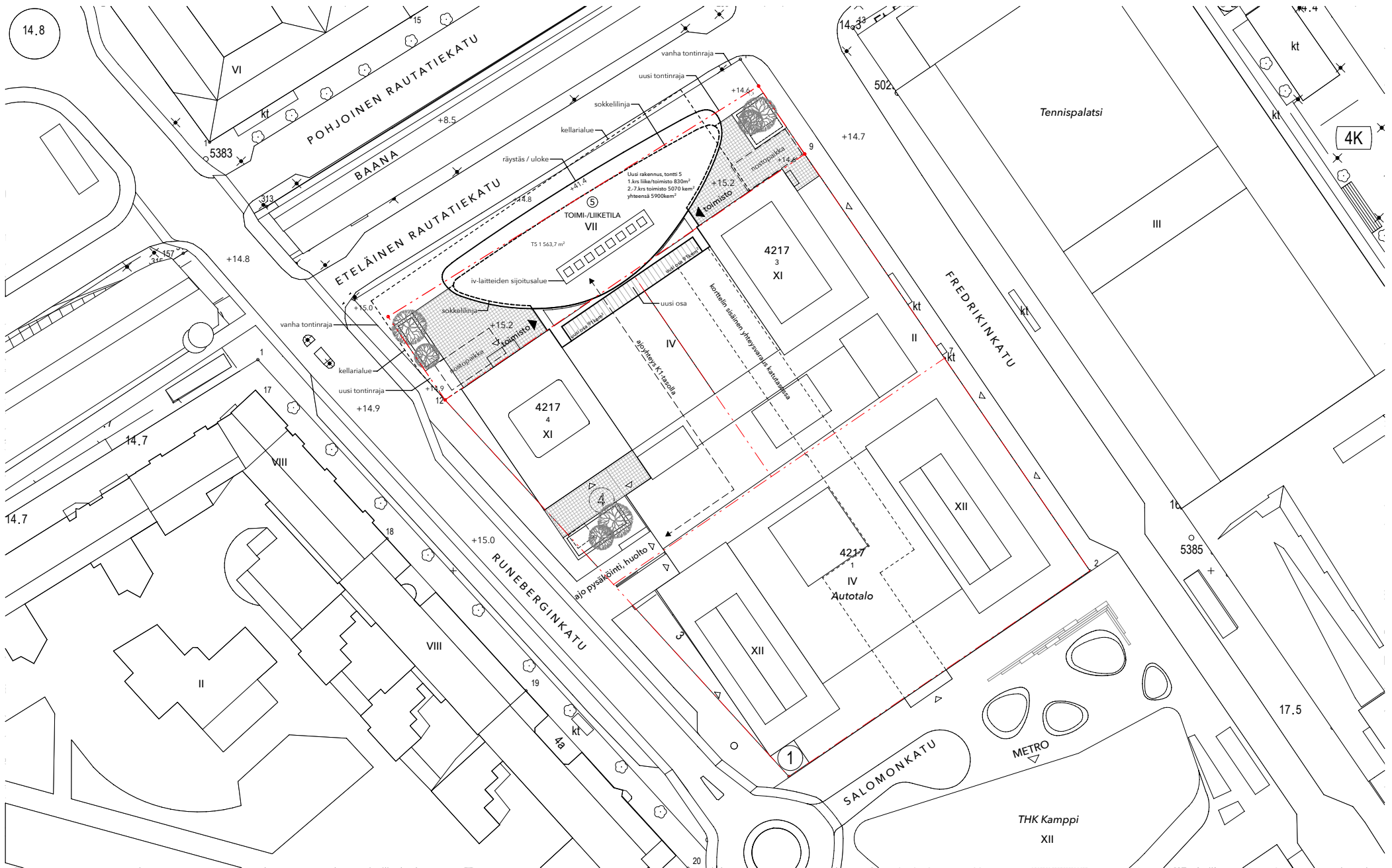


ALUEJULKISIVU POHJOINEN RAUTATIEKATU 1:500

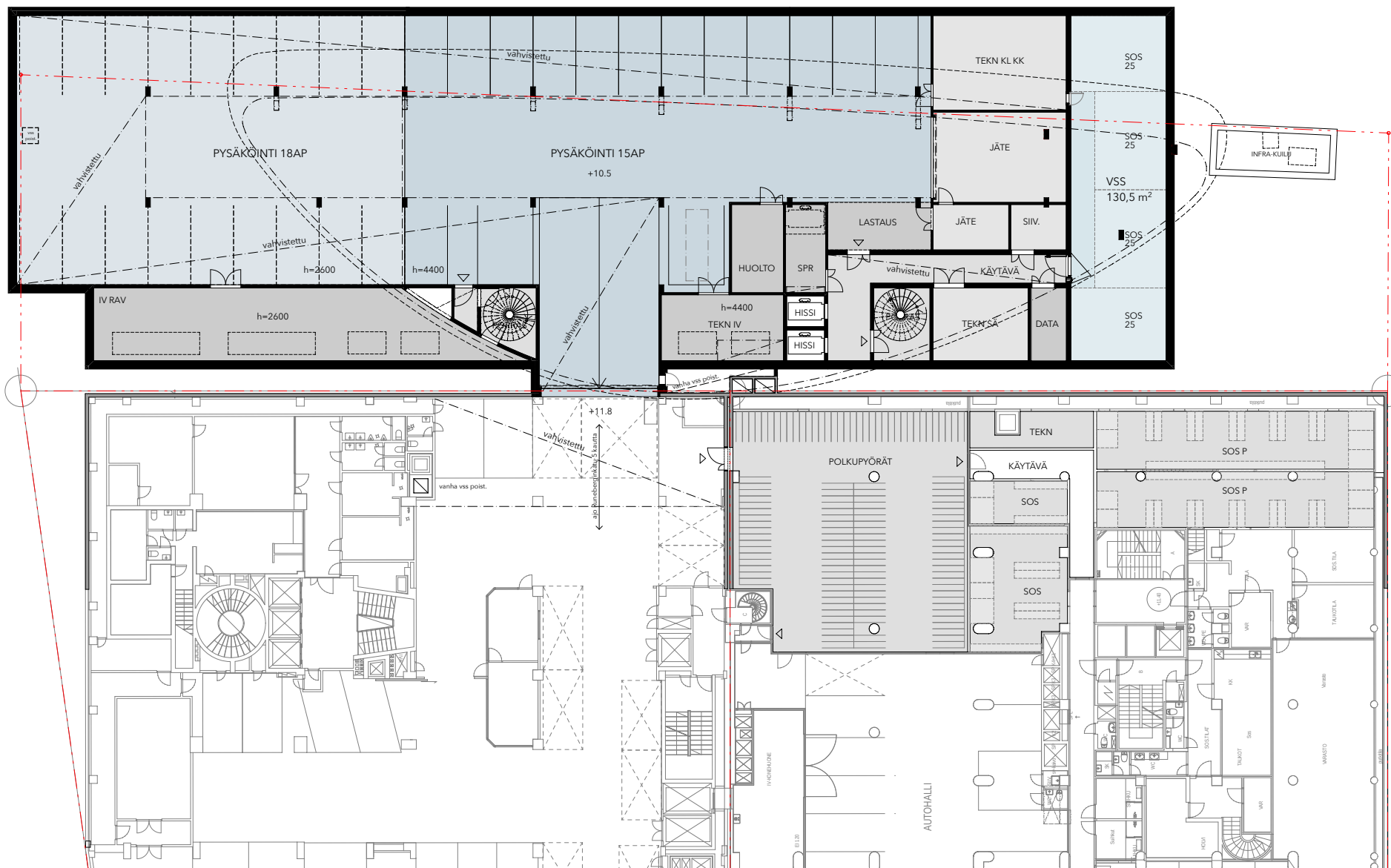


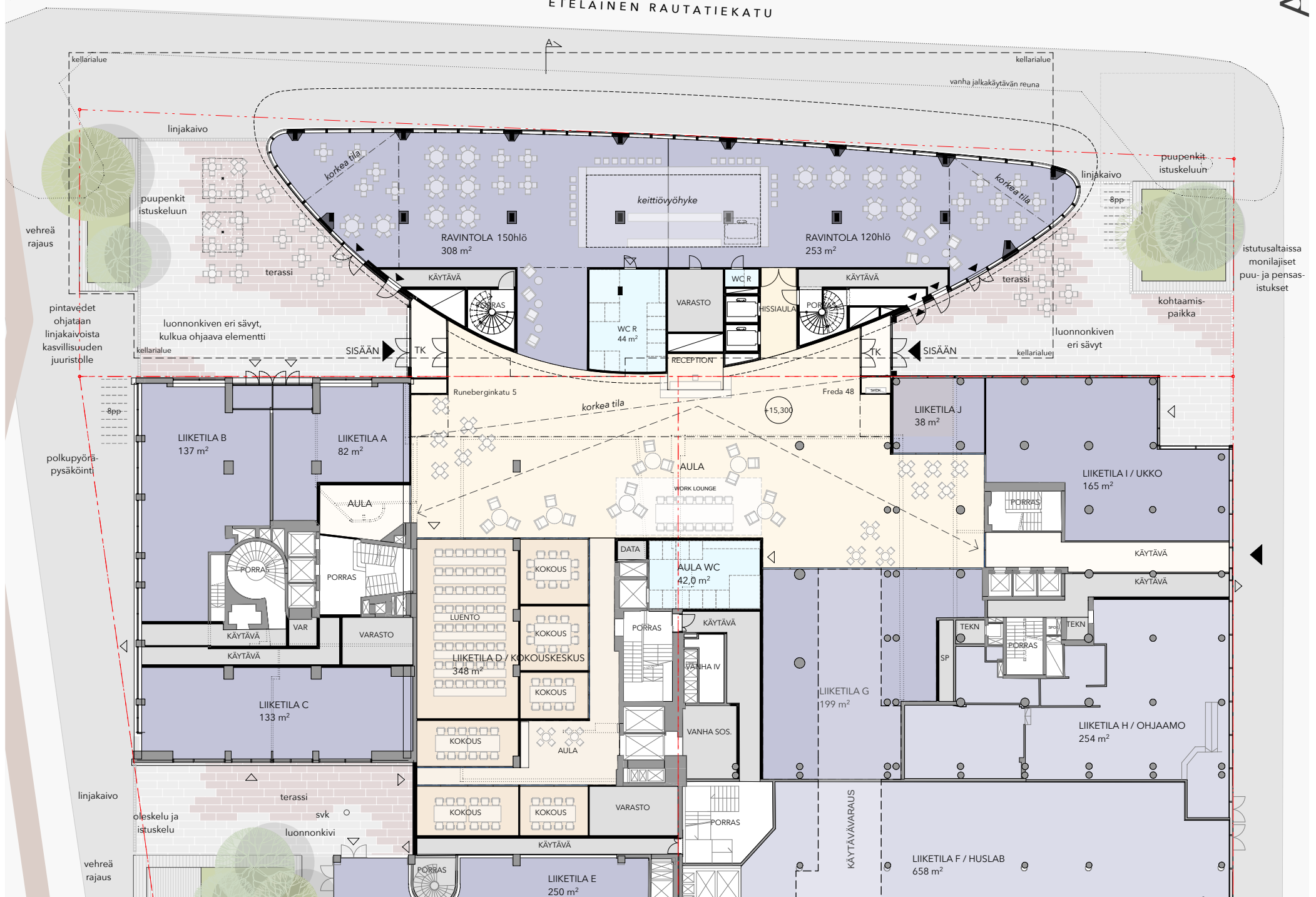
1. Lasi, mustat karmit
2. Valkoinen alumiinialeikka
3. Musta graniitti

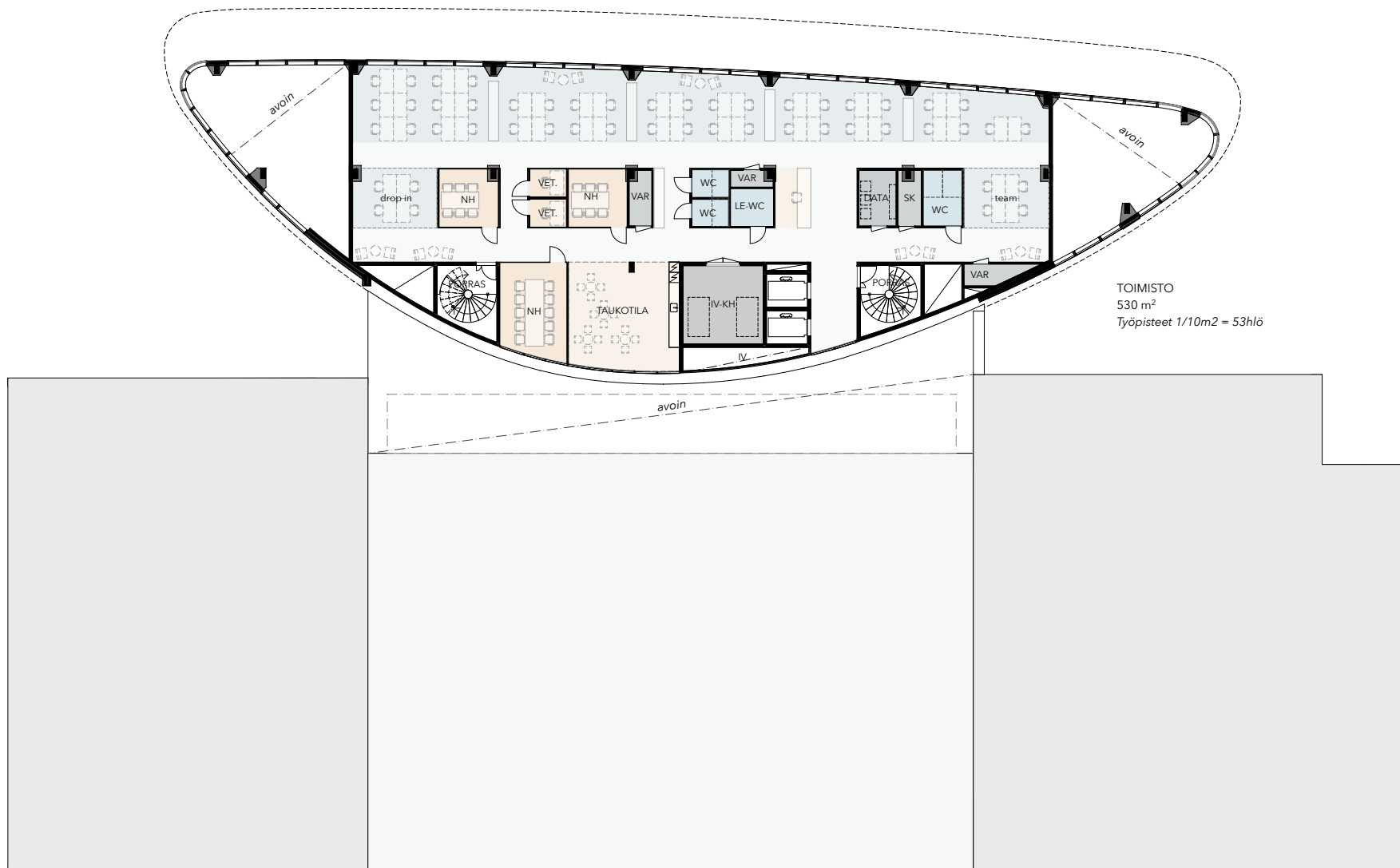
JULKISIVU RUNEBERGINKADULLE 1:500

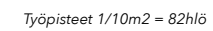


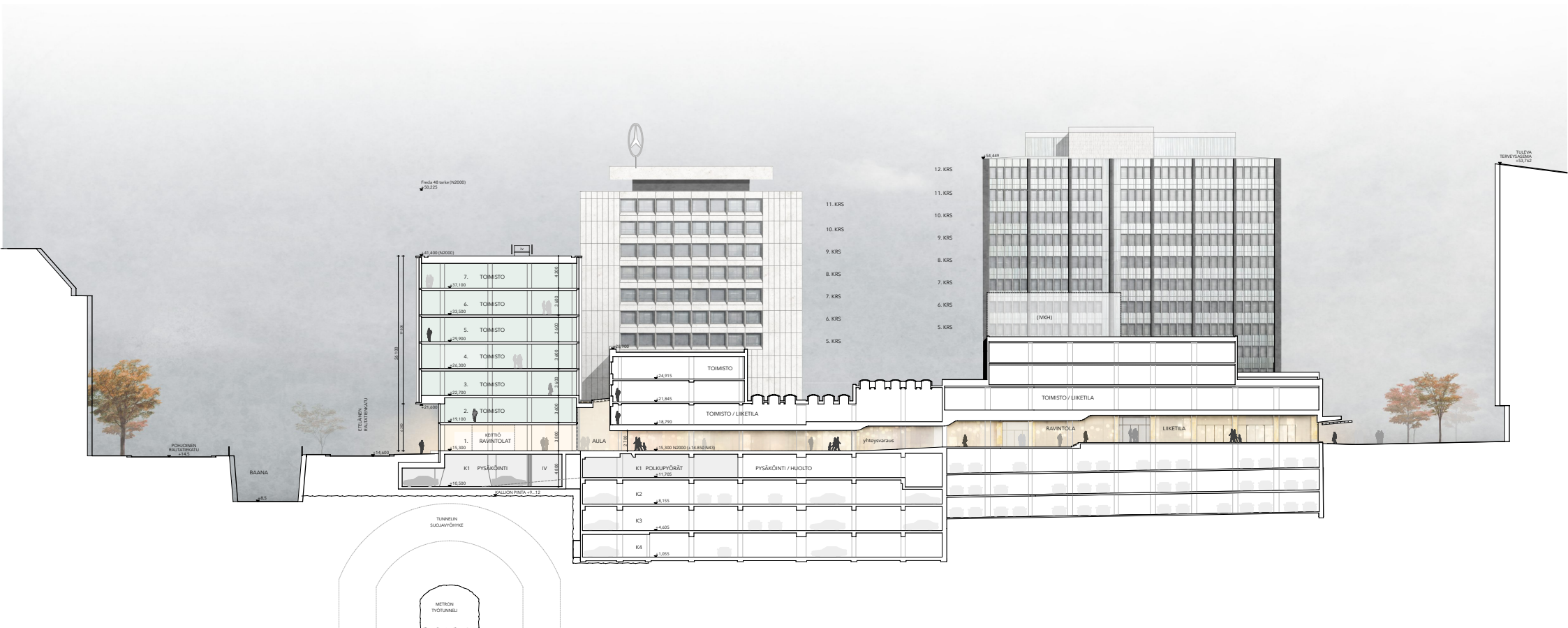
KAAVAVARAUS - PYÖRÄPYSÄKÖINTI

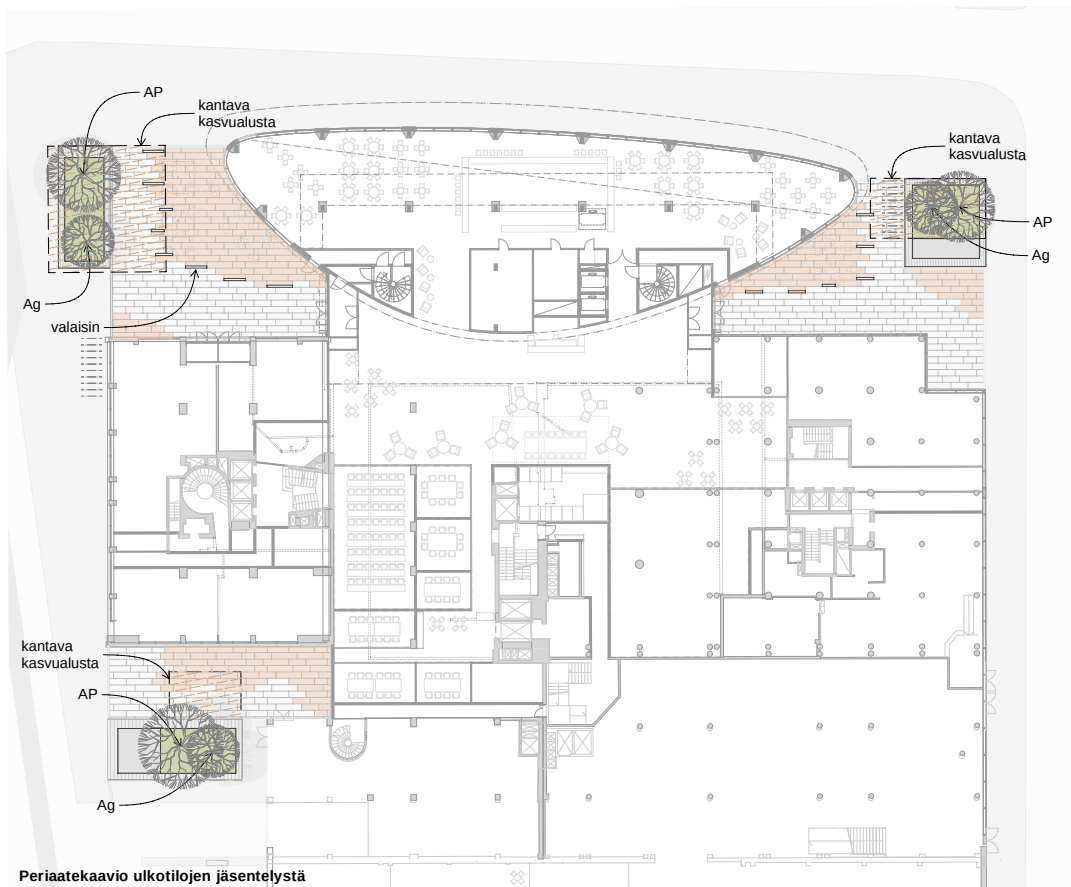








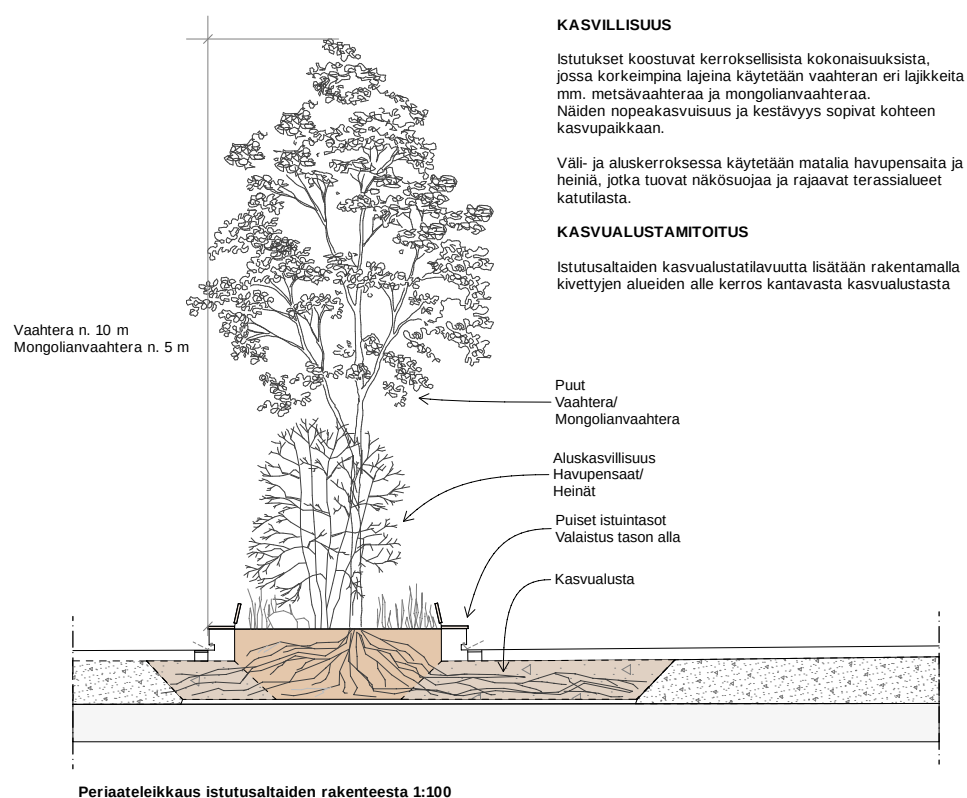
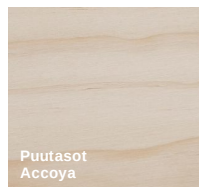




MATERIAALIT

Ulkotilan materiaalit koostuvat varusteiden teräksestä, istuintasojen puupinnoista ja istutusaltaiden graniittireunoista ja kulkualueiden graniittikiveyksistä.

Kiveyksissä käytetään kahta eri luonnonkiveä, joilla korostetaan ulkotilan kulkualueita.



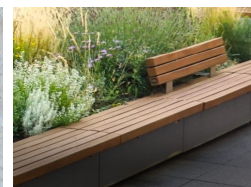
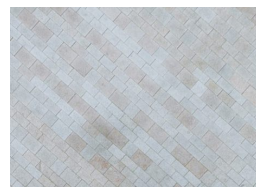
Periaateleikkaus istutusaltaiden rakenteesta 1:100

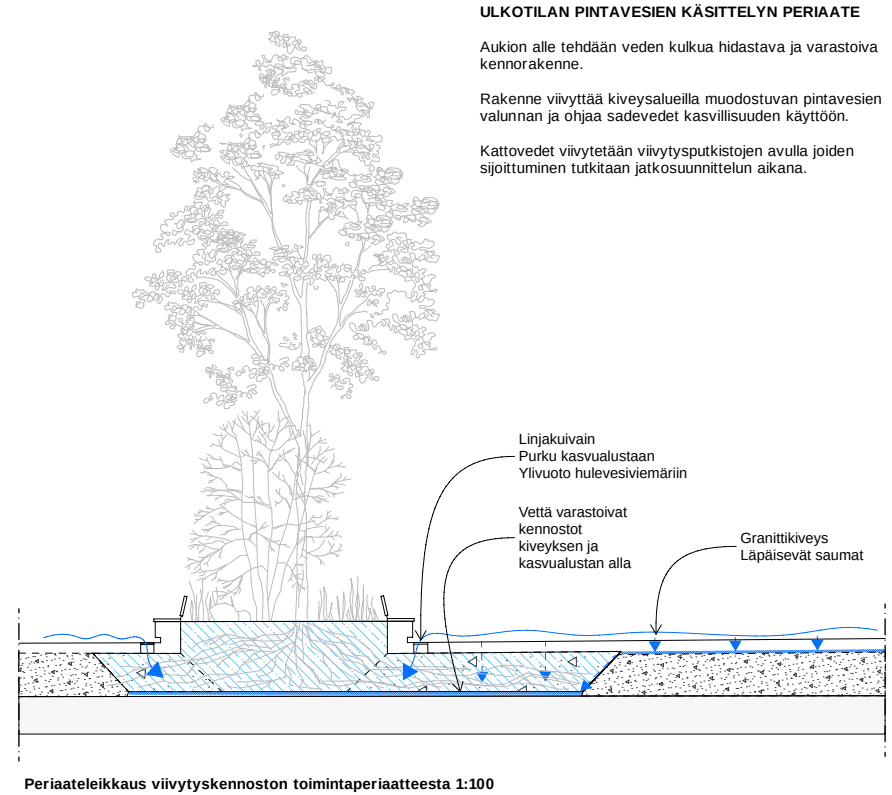
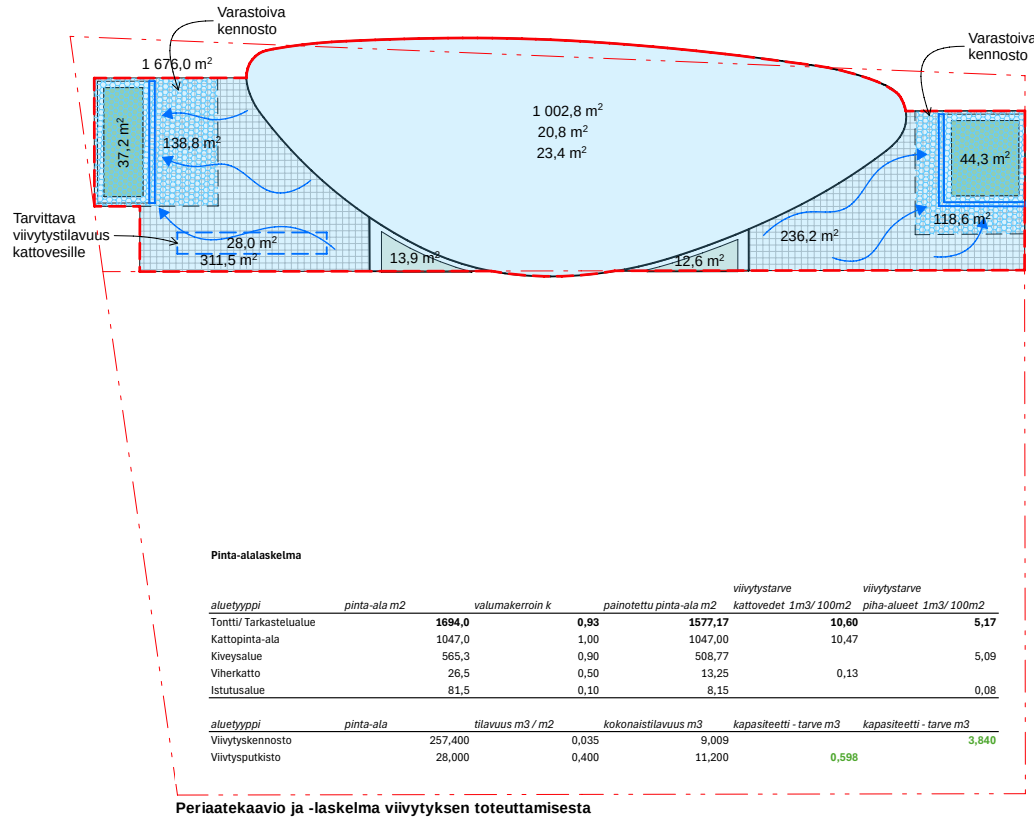
TUNNELMA JA TAVOITTEET

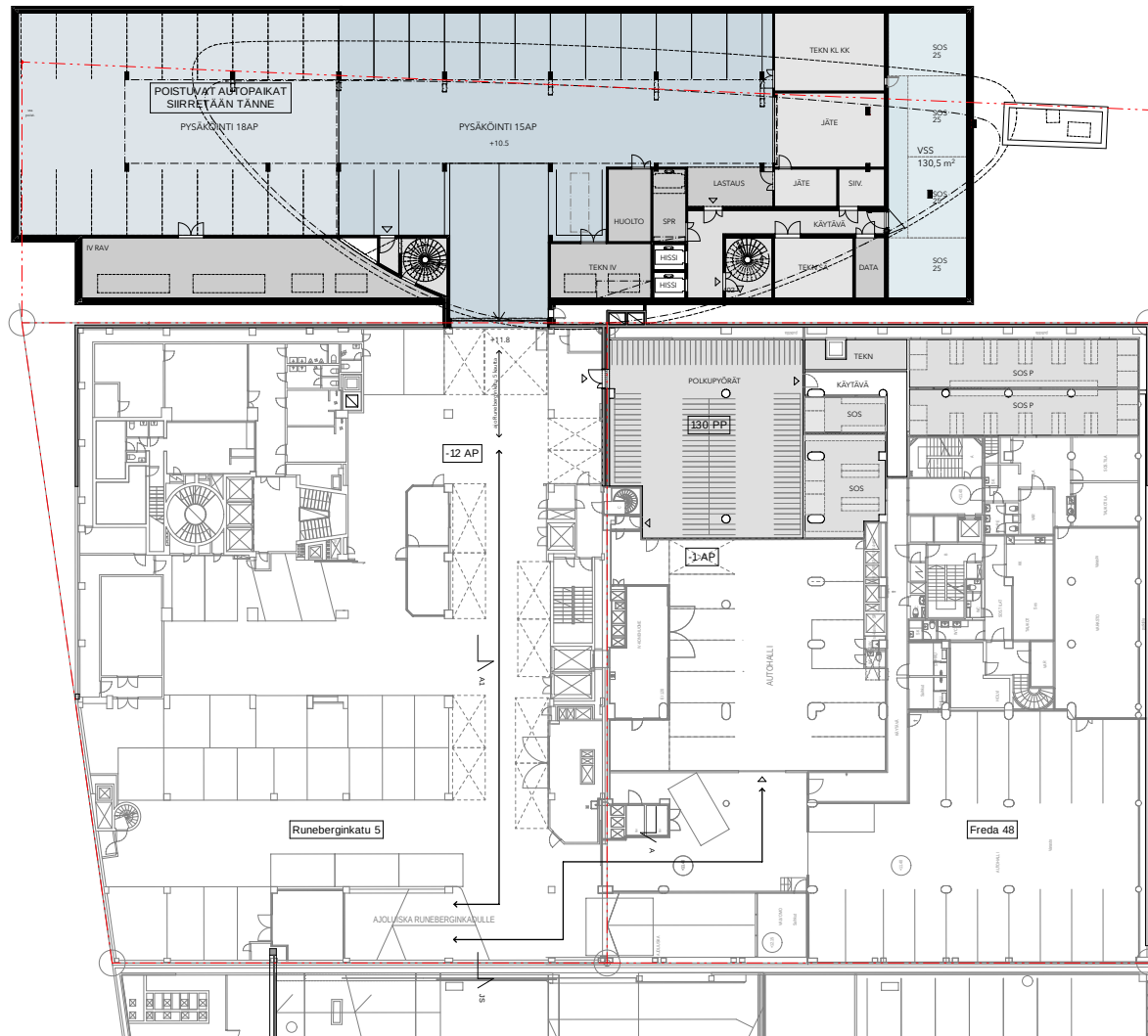
Istutusaltaat ja katutilasta erottuvat materiaalit rajaavat rakennuksen sisäänkäyntitaskuihin katutilasta erottuvan tilan.

Sisäänkäyntialueet toimivat ravintoloiden terassialueena ja ohikulkijalle pysähtymisen paikkoina.

Penkkeihin ja kiveykseen integroiduilla valaisimilla ohjataan kulkijat sisäänkäynneille. Yleisvalaistusta täydennetään rakennuksiin kiinnitetyn kohdevalaisimin.







PYSÄKÖINNIN JÄRJESTELYT, UUSI RAKENNUS

AUTOPAIKAT

Uusi rakennus ja laajennus:
Autopaikkoja 15, joista 10kpl toimitiloille ja 4kpl liiketiloille, sekä 1kpl vanhan osan laajennukselle. Ajo pysäköintiin tapahtuu Runeberginkatu 5 pysäköintikellarin kautta.

Vanha osa:
Runeberginkatu 5 kellarista poistuu 12 olevaa autopaikkaa uuden ajoreitin alueelta. Freda 48 alueelta poistuu 1 autopaikkaa pyöräpysäköinnin järjestelyissä. Lisäksi varaudutaan viiden olevan autopaikan siirtoon tonteilta 3 ja 4. Paikat osoitetaan uuden rakennuksen kellarista.

PYÖRÄPAIKAT

Freda 48 alueelle toteutetaan uudet pyöräpysäköintitilat. Yhteensä 130 pp, joista 95 pp osoitetaan uudelle rakennukselle. Uudella rakennuksella lisäksi 16 pp katutasossa asiakasliikenteelle. Pyöräpysäköinnin yhteyteen K1-kerrokseen rakennetaan uudet sosiaalitilat.

AP-laskelma:

Tontti 5:		
Toimistot	5200 kem2 / 500 =	10ap
Liiketilät	700 kem2 / 200 =	4 ap

Tontti 3 ja 4 laajennus:		
Liiketilät	91+91kem2 / 200	1 ap

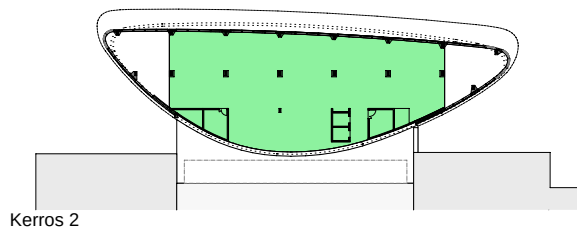
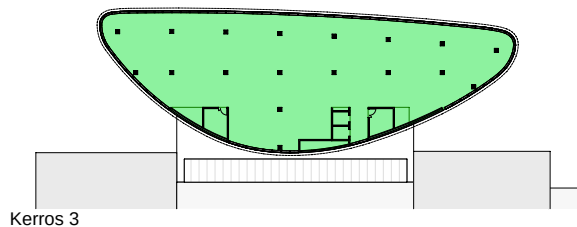
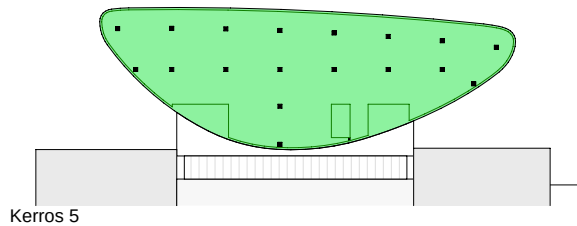
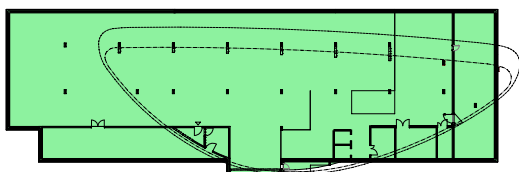
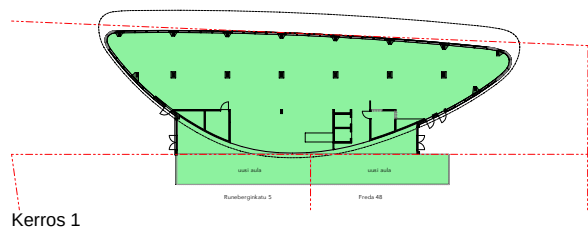
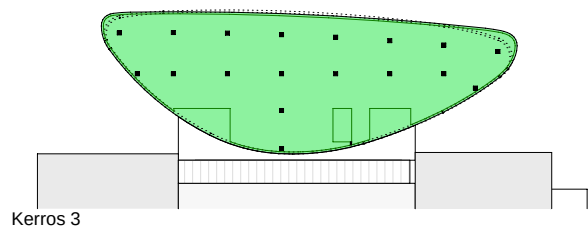
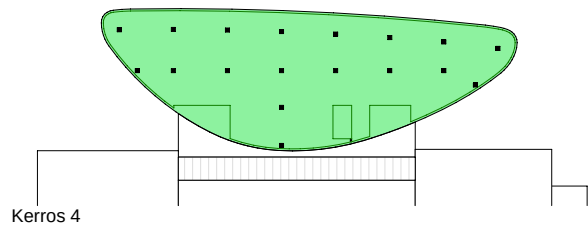
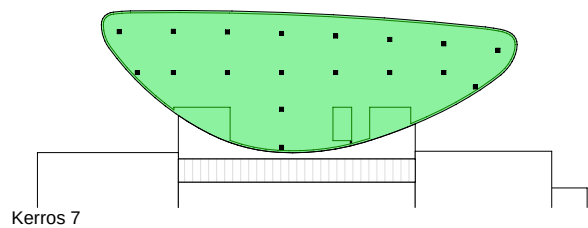
Siirtopaikat tonteilta 3 ja 4, enintään 18ap

Yhteensä 33 ap

PP-laskelma:

Tontti 5		
Toimistot	5070 kem2 / 50 =	101 pp
Liiketilät	30 hlö / 3 =	10 pp

Yhteensä 111 pp



BRUTTOALA

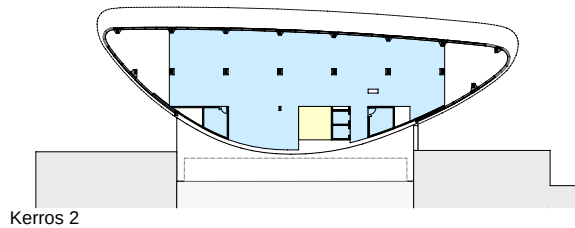
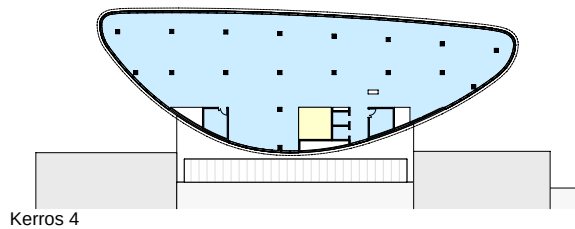
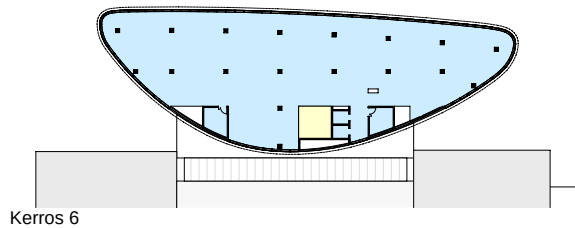
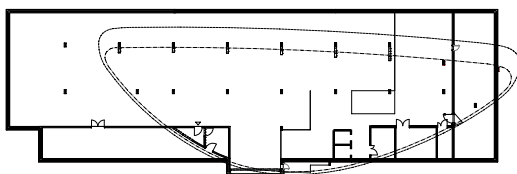
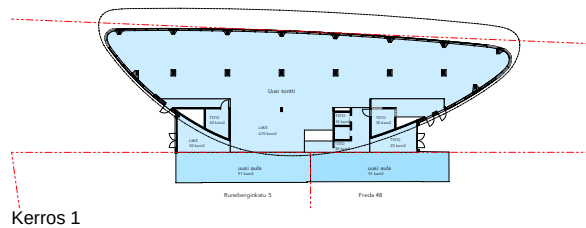
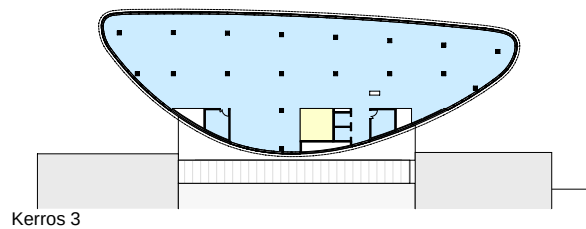
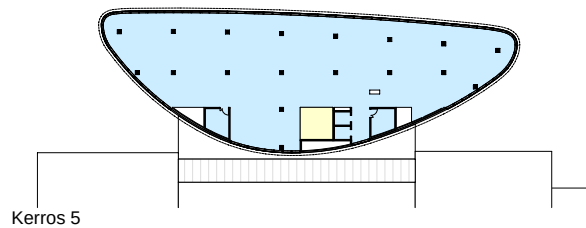
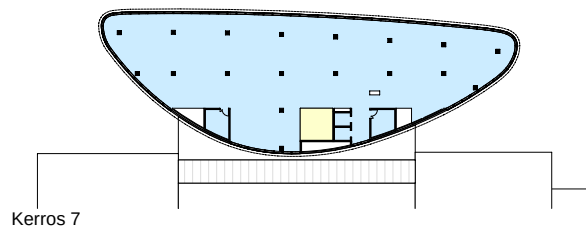
UUSI RAKENNUS:

K1.krs	1680 brm ²
1.krs	855 brm ²
2.krs	645 brm ²
3.krs	962 brm ²
4.krs	962 brm ²
5.krs	962 brm ²
6.krs	962 brm ²
7.krs	962 brm ²

YHTEENSÄ 7990 brm²

LAAJENNUKSET:

Runeberginkatu 5	91 brm ²
Freda 48	91 brm ²



KERROSALA

UUSI RAKENNUS:

K1.krs	0 kem ²
1.krs liike	700 kem ²
1.krs toimisto	130 kem ²
2.krs toimisto	590 kem ²
3.krs toimisto	896 kem ²
4.krs toimisto	896 kem ²
5.krs toimisto	896 kem ²
6.krs toimisto	896 kem ²
7.krs toimisto	896 kem ²
Toimistot	5200 kem ²

YHTEENSÄ 5900 kem²

LAAJENNUKSET:

Runeberginkatu 5	91 kem ²
Freda 48	91 kem ²

VÄHENNETTY

- TEKNISET JA APUTILAT (KELTAINEN)
- IV-KUILUT (VALKOINEN)
- US250MM YLITTÄVÄ OSA

AUTOTALON LAAJENNUS

TAUSTAA

Autotalon laajennuksen asemakaavan viitesuunnitelma on kohteesta järjestetyn kutsukilpailun voittajaehdotus Cabriolet. Kilpailuvaiheen jälkeen ehdotusta on kehitetty yhdessä kaupungin ja tilaajan kanssa.

OLEVAT RAKENNUKSET

Autotalokorttelissa 217 on neljä olevaa tornia (Autotalon tornit ja Pohjantalo v.1958 sekä Kampin torni v.1962) ja niiden väliset jalustaosat kolmella eri tontilla. Uudisrakennus sijoittuu Kampin tornin ja Pohjantalon pohjoispuolelle ja liittyy niiden väliseen jalustaosaan uuden aulatilan välityksellä. Aulan katto on noin 2.krs korkeudella. Uusi aula tulee toimimaan siihen liittyvien kolmen rakennuksen pääsisäänkäyntinä. Korttelista ja lähialueesta on tehty kaupunkirakenteellinen ja rakennushistoriallinen selvitys vuonna 2022 arkkitehtuurikilpailun pohjaksi.

VISIO

Cabriolet on Kampin pohjoinen portti ja ympäröivän kaupunkirakenteellisen sommitelman yhdistäjä. Jäntevä muoto omaa vahvan tunnistettavuuden ja asettuu luontevasti kauko- ja lähinäkymien päätteeksi. Autotalon City-korttelin toiminnalliseen ja visuaaliseen kokonaisuuteen se luo elävöittävän 2020-luvun kerrostuman.

VIISI KAUPUNKIKUVALLISTA PERIAATETTA

1. Säilyttää Autotalon neljän tornin suurmuoto itsenäisenä olemalla dynaamisessa vuoropuhelussa Tennispalatsin ja tulevan Hyvinvointikeskuksen kaarevien muotojen kanssa.
2. Pidättäytyä Töölön ja Eteläisen Rautatiekadun räystäskoroissa, sovittautua Autotalon podestin korkeuteen ja huomioida Eteläisen Rautatiekadun rakennusten julkisivulinja.
3. Mahdollistaa Autotalon tornien toimivuus ja pitkät näkymälinjat sekä säilyttää korttelin vinottaisnäkyvät.
4. Luoda ehyt kokonaisuus uudisrakennuksen julkisivuratkaisuista yhdessä Autotalon rasterijulkisivujen kanssa.
5. Täydentää Kampin aukoiden sarjaa Autotalon pääsisäänkäyntien kohdilla ja aktivoida maantasokerros monipuoliseksi osaksi Kampin jalankulkukeskustaa.

TOIMINNALLINEN RATKAISU

Autotalon korttelin toiminnallinen konsepti perustuu synergiaan toimistojen sekä ravintola- ja hyvinvointipainotteisten palveluiden välillä. Ne muodostavat pohjan kerrokselliselle ja monipuoliselle tämän päivän keskustakorttelille.

Rakennuksen sijainti keskusta-alueella hyvien liikenneyhteyksien, pääväylien tuntumassa, takaa hyvän saavutettavuuden joukkoliikenteellä, autolla, pyörällä ja jalan liikkuen. Kortteli toimii sekä kävelyvirtojen risteyskenä, että omana destinaationaan. Maantasossa korttelin pohjoispään sisäänkäynnit on sijoitettu aukoiden päätteiksi yhteyksien varrelle. Uudet aukiot on rajattu vehreillä istutusaltailla liikenteestä, mikä mahdollistaa hyvät olosuhteet ravintoloiden terasseille.

TOIMITILAT

Uusi rakennus muodostaa olevien rakennusten kanssa uuden toimitilakokonaisuuden, jossa käynti rakennuksiin tapahtuu uuden yhteisen aulan kautta. Sisäänkäyntiaula liittää kolmen toimistorakennuksen sisäänkäyntiin yhdeksi. Uuden aulan yhteyteen toteutetaan aulapalvelupiste, kokouskeskus sekä ravintolatiloja. Olevien rakennusten tiloja muokataan katutasossa uusien tilojen ja kulkureittien muodostamiseksi. Lisäksi suunnitelmassa on varauduttu koko korttelin yhdistävään sisäkatuun. Uudisrakennuksen ensimmäisessä kerrokseen tulee uutta ravintolaliiketilaa n.700 m² Toimiston peruserokkeen koko on noin 815 m² ja se on suunniteltu usealle käyttäjäprofiilille räätälöitävaksi monitilaympäristöksi. Kerros on myös jaettavissa useammalle käyttäjälle, jolloin sähkö- ja datatila, sekä esteetön wc ovat porrashuoneen yhteydessä. Toimistotilat suunnitellaan myös siten, että kerroksia voi yhdistää sisäisillä portailla saman käyttäjän alueella.

PYSÄKÖINTI JA HUOLTO

Uudisrakennuksen alle toteutetaan pysäköintikellari viitesuunnitelman mukaisessa laajuudessa. Pysäköintihallin yhteydessä ovat myös uudisosan kiinteistönhuollon tilat. Ajo uudisosan kellarikerrokseen tapahtuu Runeberginkatu 5 ylimmän pysäköintikellarin kautta. Ajokorkeus määrittyy vanhan osan vapaan korkeuden mukaan. Sosiaali- ja varastotilat sijoitetaan kellari- ja parvikerrokseen. Pyöräpysäköinnille tehdään uudet pyöräsäilytys- ja pukuhuonetilat Fredrikinkatu 48 kellariin.

TURVALLISUUS

Uudisrakennus toimii omana paloteknisenä yksikkönään. Uuden aulatilan myötä vanhojen rakennusten poistumis- ja savunpoistoratkaisuja muokataan paloteknillisen suunnitelman mukaan. Aulatila käsitellään vanhan osan laajennuksena. Uudisrakennus ja uusi aula sprinklataan. Vanhalla osalla sprinklausta täydennetään. Väestösuoja sijaitsee uudisosan kellarikerroksessa. Naapurirakennusten olevien suojien varatiet reititetään edelleen sortuma-alueen ulkopuolelle uudisosan kautta.

ESTEETTÖMYYS

Uudisrakennus ja saapuminen sinne suunnitellaan esteettömäksi. Tontilla on vähäiset korkeuserot. Sisäänkäynti kadulta tapahtuu edusaukoiden kautta. LE-autopaikka on kellarikerroksessa. Uuden aulan kautta on esteetön yhteys vanhan osan tiloihin.

KESTÄVÄ RAKENTAMINEN JA YMPÄRISTÖ

Uudisrakennuksessa huomioidaan vähähiilisen rakentamisen periaatteita, kuten energia- ja resurssitehokkuus ja lisäksi rakennus toteutetaan muuntojoustavana. Talotekniikan järjestelmillä ja julkisivuratkaisuilla edesautetaan matalaa energian kulutusta.

Hulevesiä viivytetään viherkatoin sekä kasvialustojen avulla katutasossa Sisäänkäyntiaukoiden yhteyteen toteutetaan istutusaltaat, joihin sijoitetaan puita ja pensaita sekä maanpeitekasveja. Puiden kasvuolosuhteet varmistetaan kantavan kasvialueen periaattein, jolloin juuristolla on mahdollisuus levitä kiveysalueiden alle.

TEKNIikka JA RAKENTAMINEN

Valittu runkomoduliverkko mahdollistaa joustavat rakenneratkaisut. Rakennevaihtoehtoina maanpäälisissä osissa ovat mahdollisia vähähiilinen elementoitu puuhybridirunko, elementtirunko tai paikalla valettu betonirunko. Kellari sekä jalustakerros ovat betonia ja rakennuksen jäykistys toteutetaan teräsbetonikuiluin.

TALOTEKNIikka

Talotekniset ratkaisut valitaan energiatehokkuuden näkökulmasta. IV-konehuoneet ovat kerroskohtaiset mahdollistaen hyvän muuntojoustavuuden ja ylimmän kerroksen käytön toimistona tai ravintolana. Muut tekniset tilat on suunniteltu kellariin. Talotekniikassa energian kierrätysjärjestelmä, tilojen käyttöasteen seuranta ja tilakohtaiset säädöt edesauttavat kestävästä kehityksen tavoitteiden saavuttamista. Hankkeelle on luontevaa hakea A-energialuokkaa ja korkean luokituksen sertifikaatteja, kuten Leed, Breeam ja Well.

JULKISIVUT

Julkisivut toteutetaan julkisivujärjestelmällä, jossa Ikkunoina käytetään hyvän lämmöneristävyyden ja aurinkosuojä-arvon omaavia tuotteita. Eteläisen julkisivun tiloihin kohdistuvaa lämpökuormaa on vähennetty sijoittamalla sinne pääosin ikkunattomina toimivia tiloja. Nämä seinät voidaan toteuttaa aurinkosähköpintoina. Toimistokerrosten ikkunoiden edessä on varjoreliefin muodostavat alumiiniset auringonsuojasäleet. Säleiden suuntaukset on säädetty varjostamaan rakennusta mahdollisimman hyvin. Jalustaosassa lasiseiniä rytmittää mustat graniittipilasterit, kuten Autotalossakin. Valkoinen kattopinta vähentää viilennyksen tarvetta ja ehkäisee kaupungin lämpösaarekilmiötä. Se soveltuu myös aurinkopaneelin alustaksi.

LAAJUUDET

Kerrosala	5900 kem2
Kerrosala laajennus	91+91 kem2

Bruttoala	7990 brm2
Bruttoala laajennus	91+91 brm2

Autopaikat 15+18
PP-paikat 111+19

ARCO

ARCO Architecture Company Oy
arco.fi

Salomonkatu 17 A
FI-00100 Helsinki

tom.cederqvist@arco.fi - juhani.suikki@arco.fi - unnu.vaara@arco.fi

Helsinki

**Helsingin kaupunki
Asemakaavoitus**

Työpajankatu 8
00580 Helsinki
PL 58212
00099 Helsingin kaupunki

www.hel.fi