

Helsinki

Kaavanumero 12992

Asemakaavan selostus

Kannelmäen aseman ympäristö

kaupunginosa 33. Kaarela



Helsingin kaupunki
Kaupunkiympäristön toimiala
Asemakaavoitus

Diaarinumero HEL 2024-017222
Projektinumero 0000173
ProjectWise-numero 5724_11

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: Kannelmäen aseman ympäristö, asemakaavan muutos

Kaavanumero: 12992

Päiväty:

Asemakaavan muutos koskee:
Helsingin kaupungin 33. kaupunginosan (Kaarela) katu- ja rautatiealueita.

Laatija: Helsingin kaupungin asemakaavoituspalvelu

Vireilletulosta ilmoittaminen: 28.1.2025
Nähtävilläolo (AKL/MRL 65 §): 1.9.2025–30.9.2025

Kaupunkiympäristölautakunta:
Hyväksyminen: kaupunkiympäristölautakunta,
Voimaantulo: **päiväys merkitään kun kaava on tullut voimaan**

Kannen kuva: One Architects, Kannelmäen juna-aseman peruskorjauksen hankesuunnitelma (luonnos 4.2.2025)

Suunnittelualue sijoittuu Kannelmäen juna-aseman välittömään läheisyyteen, radan länsipuolelle.



Kuva: Suunnittelualueen sijainti.

Sisällysluettelo

Tiivistelmä.....	5
Asemakaavan kuvaus	6
Tavoitteet	6
Mitoitus.....	6
Alueiden käyttötarkoitus	6
Liikenne.....	7
Palvelut	8
Esteettömyys.....	8
Ekologinen kestävyys.....	9
Yhdyskuntatekninen huolto	9
Ympäristöhäiriöt	9
Vaikutukset.....	10
Toteutus	12
Suunnittelun lähtökohdat	13
Suunnittelu- ja käsittelyvaiheet.....	17

Tiivistelmä

Rautatiealuetta muutetaan aukioalueeksi Kannelmäen juna-aseman ympäristössä. Kannelmäen asemarakennus puretaan.

Kaavaratkaisu on tehty, koska Kannelmäen aseman ympäristössä ja laajemmin Sitratorin alueella on tunnistettu merkittävä kehittämistarve. Alueen jäsentymättömyys, paikoittainen ahtaus ja epäsiisteys vaikuttavat alueella koettuun turvallisuuden tunteeseen. Sitratori ja Kannelmäen aseman ympäristö ovat Kannelmäen kaupunkiuudistusalueen yksi keskeisimmistä ja näkyvimmistä kohdista. Kaavaratkaisu ei mahdollista lisärakentamista alueella, mutta kaavaratkaisun tavoitteena on edesauttaa alueen muiden kehityshankkeiden toteutettavuutta ja houkuttelevuutta parantamalla alueen merkittävän ja monen arkeen liittyvän kaupunkitilan laatua ja viihtyisyyttä.

Kaavaratkaisun toteuttaminen avartaa Kannelmäen juna-aseman kaupunkikuvaa ja ympäristöä parantaen näköyhteyttä juna-aseman ja Sitratorin välillä. Tämä helpottaa juna-aseman käytettävyyttä ja suunnistettavuutta alueella. Tilan avartaminen voi myös lisätä sosiaalista kontrollia vähentämällä esimerkiksi asemarakennuksen taakse jääviä katvealueita. Lisäksi kaavaratkaisu selkeyttää juna-aseman ympäristön suunnittelu- ja ylläpitovastuita, mikä edesauttaa kaupunkitilan peruskorjaamista, ehostamista ja siistinä pitämistä. Kaavaratkaisu edellyttää Kannelmäen asemarakennuksen purkamista, mikä vähentää kaupallisten palvelutilojen määrää Sitratorin alueella jonkin verran. Juna-aseman ympäristön kehittäminen tukee kestävän joukkoliikennemuodon houkuttelevuuden ylläpitämistä ja lisäämistä. Kaavaratkaisun vaikutuksia alueen kulttuuriperintöön on arvioitu tarkemmin alueelle tehdyssä aukioselvityksessä.

Helsingin kaupunki omistaa kaavamuutoksen maa-alueen kokonaisuudessaan. Kaava-alueella sijaitseva Kannelmäen asemarakennus on Kaupunkiliikenteen omistuksessa.

Kaavoitus on tullut vireille kaupungin aloitteesta. Kannelmäen juna-asema on menossa peruskorjaukseen vuonna 2026. Asemarakenteiden peruskorjausta suunnitteluttaa Kaupunkiliikenne. Aseman peruskorjauksen toteuttaminen ei edellytä kaavamuutosta. Tarve kaavamuutoksen laatimiselle on syntynyt pohdittaessa nykyisen asemarakennuksen purkamista. Kaupunkiliikenteellä ei ole enää tulevaisuudessa tarvetta asemarakennuksen tiloille. Aseman toimintaan liittyvät tekniset tilat voidaan peruskorjauksen yhteydessä integroida uusiin asemarakenteisiin, esimerkiksi portaiden yhteyteen. Kaavamuutos käynnistettiin asemarakennuksen ja asemasillalta Kanneltalolle johtavan betonirampin mahdollisen purkamisen vaikutusten selvittämiseksi sekä asukasvuorovaikutuksen käynnistämiseksi.

tekstiä täydennetään, kun kaavaehdotus on ollut nähtävillä

Asemakaavan kuvaus

Tavoitteet

Kaavaratkaisun tavoitteena on lisätä juna-aseman lähiympäristön sekä Sitratorin avoimuutta ja turvallisuutta sekä parantaa alueen julkisten ulkotilojen viihtyisyyttä.

Alueen liikennesuunnittelussa tavoitteena on luoda Kannelmäen aseman ympäristöön viihtyisää ja helppokulkuista jalankulku- ja pyöräily-ympäristöä.

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

- 5. Helsingin tavoitteena on olla kaupunki, jossa asuinalueet eivät eriydy ja kaikkialla on mahdollista elää turvallista viihtyisää elämää positiivisesti omaleimaisissa kaupunginosissa.
- 7. Alueiden tasapainoista kehitystä edistetään panostamalla kaupunkiuudistusalueisiin, monipuoliseen asuntotuotantoon ja kaupunkiympäristön viihtyisyyteen. Nimetyt alueet: Malminkartano, Kannelmäki, Malmi, Mellunkylä ja Vuosaari.

Kaavaratkaisu edesauttaa kaupungin strategisten tavoitteiden toteutumista edistämällä alueiden tasapainoista kehitystä panostamalla kaupunkiuudistusalueisiin ja niiden kaupunkiympäristön viihtyisyyteen. Julkisen tilan investointeja käytetään keinona lisätä hyvinvointia ja houkuttelevuutta. Kaavaratkaisu tukee Helsingin tavoitetta olla kaupunki, jossa asuinalueet eivät eriydy ja kaikkialla on mahdollista elää viihtyisää elämää positiivisesti omaleimaisissa kaupunginosissa.

Mitoitus

Suunnittelualueen pinta-ala on 1 925 m².

Alueella olemassa olevalle asemarakennukselle ei ole voimassa olevassa asemakaavassa merkitty kerrosalaa. Asemarakennukseen sijoittuu tällä hetkellä pizzeria (n. 37 m²), kirpputori (n. 306 m²) ja teknisiä tiloja. Kun asemarakennus puretaan, vähenee yksityisomisteinen liiketila alueella yhteensä noin 350 m².

Alueiden käyttötarkoitus

Alueen lähtökohdat ja nykytilanne

Suunnittelualueelle sijoittuu nykyisin Kannelmäen juna-aseman asemarakennus, junaradan ylittävä asemasilta, asemasillalta Kanneltalolle johtava ramppi, asemasillalta Sitratorille johtavat portaat ja hissikuilu. Lisäksi alueelle sijoittuu

radan länsipuolisen asemalaiturin katos- ynnä muita rakenteita. Kannelmäen juna-asema on kokonaisuudessaan valmistunut 1970-luvun puolivälissä ja asemasillalta Kanneltalolle johtava ramppi on valmistunut rampin viereisen taloyhtiön kanssa samanaikaisesti 1980-luvun puolivälissä.

Kaavaratkaisu

Kaavaratkaisussa rautatiealue muutetaan aukioalueeksi. Olemassa oleva asemarakennus on tavoitteena purkaa, eikä sille siksi esitetä rakennusala uudella aukioalueella. Asemarakenteet, kuten laitureiden katokset, asemasillalle johtavat portaat ja hissi voivat jatkossakin sijoittua aukioalueelle. Asemasillalta Kanneltalolle johtavan betonirampin kohdalle on kaavaratkaisuun merkitty sijainniltaan ohjeellinen kadun, liikennealueen tai aukion ylittävä jalankulun ja pyöräilyn yhteys. Aukioalueen lopullinen ilme tarkentuu jatkosuunnittelussa. Kaavaratkaisu ohjaa aukioalueen suunnittelua edellyttämällä, että alueen tulee laatutasoltaan, materiaaleiltaan ja kasvivalinnoiltaan muodostaa korkealaatuinen kokonaisuus. Alueen tulee liittyä saumattomasti Sitratoriin. Alueelle istutettavan kasvillisuuden tulee olla monilajista ja kukkivaa. Kasvualustoille tulee varata riittävästi tilavuutta. Mahdolliset kiinteät rakenteet kuten pyöräpaikat ja istutusalueet tulee suunnitella siten, että käyttäjien luontaiset kulkureitit Sitratorilta asemalle ja laiturialueille säilytetään vapaina. Tarkemmassa jatkosuunnittelussa tulee mahdollistaa väliaikaisen, siirrettävän kioskin/kahvilarakennuksen sijoittaminen alueelle. Alueelle tulee tehdä yhtenäinen valaistussuunnitelma. Valaistuksen tulee olla tavanomaista laadukkaampaa.

Liikenne

Lähtökohdat

Kaava-alue sijoittuu junaradan länsipuolelle, rata-alueen ja Sitratorin väliin. Suunnittelualueen lounaispuolella kulkee Klaneettitie ja luoteispuolella Soittajantie. Kummatkin näistä ovat paikallisia kokoojakatuja. Soittajantien ja Sitratorin väliin jäävät myös Sitratie ja Sitrakuja, jotka ovat tonttikatuja.

Kaavaratkaisu

Kohteesta ei laadita liikennesuunnitelmaa.

Alueella jalankulun yhteydet ovat hyvät. Kannelmäen aseman laiturit, sekä Soittajantien ja Klaneettitien bussipysäkit ovat kaikki 150 metrin sisällä suunnittelualueesta.

Suunnittelualueen ympäristössä on runsaasti pyöräily-yhteyksiä. Soittajantien ja Klaneettitien varsilla on pyörätiet. Rumpupolun ylikulkusilta toimii etelän suunnan pyöräily-yhteytenä suunnittelualueelle. Myyrmäen baana tulee sijoittumaan rata-alueen koillispuolelle suunnittelualueen välittömään läheisyyteen. Soittajantielle on pyöräliikenteen tavoiteverkossa asetettu kaksisuuntaiset baanatasoiset pyöräliikenteen järjestelyt. Suunnitellut järjestelyt tulevat parantamaan alueen pyöräliikenteen laatutasoa merkittävästi.

Julkisen liikenteen yhteydet ovat alueella erinomaiset. Kannelmäen asemalta kulkee I ja P juna 10 min vuorovälein sekä Helsingin, että Lentoaseman suuntaan. Soittajantiellä ja Klaneettitiellä kulkee bussilinjat 40, 52 ja 56 noin 10-15 minuutin vuorovälein, sekä pienkalustolinja 36 satunnaisin vuorovälein.

Autoliikenteen mahdollisuudet alueella ovat hyvät. Suunnittelualueen lähiympäristössä sijaitsevat pääväylät Kehä 1, Hämeenlinnanväylä ja Vihdintie. Suunnittelualueen ympäristössä on runsaasti liityntäpysäköintipaikkoja.

Palvelut

Lähtökohdat

Kaava-alueella olemassa olevaan asemarakennukseen sijoittuu tällä hetkellä pieni määrä (noin 350 m²) kaupallisia palveluita (kirpputori ja pizzeriaravintola).

Kaavaratkaisu

Kaavaratkaisu edellyttää olemassa olevan asemarakennuksen purkamista. Asemarakennukseen sijoittuville kaupallisille palveluille ei tässä kaavaratkaisussa osoiteta uutta paikkaa. Uuden aukiotilan tarkemmassa jatkosuunnittelussa alueelle voidaan tutkia esimerkiksi väliaikaisen tori-/kahvilamyyntipaikan osoittamista. Malminkartanon ja Kannelmäen alueilla on tällä hetkellä lukuisia vapaana olevia kivijalkaliiketiloihin, joihin asemarakennukseen nykyisin sijoittuvat yrittäjät voivat halutessaan siirtyä. Tulevaisuudessa Sitratoria ympäröiviä liikarakennustontteja suunnitellaan kehitettävän siten, että tonttien maantasokerroksiin sijoittuvan liiketilan määrää lisätään ja liiketilojen avautumista Sitratorin suuntaan parannetaan. Aseman ympäristön kohentaminen edesauttaa Sitratorin ympäristön muiden tonttien kehittämistä.

Esteettömyys

Asemakaava-alueelle sijoittuu palveluja tai toimintoja, jotka ovat esteettömyyden kannalta vaativia.

Esteettömyys on otettu huomioon kaavaratkaisussa siten, että asemasillalta Kanneltalolle johtava, olemassa oleva betoniramppi voidaan säilyttää sellaisenaan. Juna-aseman peruskorjauksen ja aseman ympäristön tarkemmassa jatkosuunnittelussa huolehditaan siitä, että esteetön yhteys säilyy junaradan ylitse tai alitse nyt ja tulevaisuudessa. Mikäli betoniramppi päädyttäisiin myöhemmin tehtävässä, tarkemmassa jatkosuunnittelussa purkamaan, varmistetaan esteetön yhteyden toteutuminen korvaavin keinoin. Juna-aseman hissit säilyvät alueella.

Ekologinen kestävyys

Lähtökohdat

Suunnittelualue on osa Kannelmäen juna-aseman ympäristöä ja liittyy keskeisesti kestävästä joukkoliikennemuodosta (junaliikenne) kehittämiseen ja säilyttämiseen alueella.

Kaavaratkaisu

Kaavaratkaisulla on tavoitteena parantaa kestävästä joukkoliikennemuodosta valitsemisen houkuttelevuutta lisäämällä juna-aseman ympäristön viihtyisyyttä ja orientoituvuutta muun muassa juna-asemarakenteiden näkyvyyttä parantamalla. Tarkemmassa aukiosuunnittelussa voidaan kiinnittää erityishuomiota alueen hulevesien parempaan hallintaan ja kasvillisuuden lisäämiseen alueelle.

Kaavaratkaisun hiilijalanjälkeä ja -kädenjälkeä on arvioitu Planect-työkalulla. Olemassa olevan asemarakennuksen purkaminen pienentää rakennuksen toiminnasta aiheutuvan liikenteen päästöjä ja poistaa rakennuksen lämmityksestä ja käytöstä aiheutuvan energian kulutuksen. Arvioinnin kokonaistulos on -1151 tCO₂e. Myös rakennuksen purkamisesta aiheutuu päästöjä, mutta niiden suuruus on huomattavan pieni verrattuna liikenteen päästöjen ja energian kulutuksesta aiheutuvien päästöjen vähenemiseen.

Yhdyskuntatekninen huolto

Lähtökohdat

Kaava-alue on yhdyskuntateknisen huollon verkoston piirissä. Kaava-alueelle sijoittuu yhdyskuntatekniikkaa, mikä tulee huomioida jatkosuunnittelussa.

Kaavaratkaisu

Kaavaratkaisu ei edellytä kunnallistekniikan lisärakentamista. Olemassa olevan kunnallistekniikan mahdollinen siirtotarve tarkentuu alueen jatkosuunnittelussa. Jatkosuunnittelua tehdään yhteistyössä alueella olemassa olevan kunnallistekniikan omistajatahojen kanssa.

Ympäristöhäiriöt

Lähtökohdat

Alueelle kohdistuu ympäristöhäiriötä Kehäradan junaliikenteestä sekä Klaneettintien tieliikenteestä. Alustavan melutarkastelun perusteella aseman ympäristön

päiväajan keskiäänitasot jäävät enimmäkseen alle 55 dB lukuun ottamatta pieniä alueita aivan melulähteiden vieressä.

HSY:n Ilmanlaadun vuosikartan 2024 mukaan typpidioksidin vuosikeskiarvo on kaava-alueella enimmillään noin 10 µg/m³ ja Klaneettitien katualueilla noin 12 µg/m³.

Kaavaratkaisu

Kaavaratkaisussa alueelle ei osoiteta sellaista uudisrakentamista, joiden rakenteissa alueelle kohdistuva ympäristöhäiriö tulisi erityisesti huomioida. Aukiotilan jatkosuunnittelussa ympäristöhäiriöiden aiheuttaman haitan minimointiin tullaan kiinnittämään huomiota. Asemarakennuksen poistumisen vaikutus Sitratorin melutasoihin on hyvin vähäinen ja alustavan melutarkastelun perusteella keskiäänitasot nousisivat enimmillään noin 1 dB.

Liikennemäärien ja HSY:n ilmanlaadun asiantuntija-aineiston perusteella kaavamuutosalueelle ei arvioida kohdistuvan merkittävää riskiä siitä, että ilmanlaadun raja- tai ohjearvotasot ylittyisivät kaava-alueella.

Vaikutukset

Kaavaratkaisun toteuttaminen avartaa Kannelmäen juna-aseman kaupunkikuvaa ja ympäristöä parantaen näköyhteyttä juna-aseman ja Sitratorin välillä. Tämä helpottaa juna-aseman käytettävyyttä ja suunnistettavuutta alueella. Tilan avartaminen voi myös lisätä sosiaalista kontrollia vähentämällä esimerkiksi asemarakennuksen taakse jääviä katvealueita. Lisäksi kaavaratkaisu selkeyttää juna-aseman ympäristön suunnittelu- ja ylläpitovastuita, mikä edesauttaa kaupunkitilan peruskorjaamista, ehostamista ja siistinä pitämistä. Kaavaratkaisu edellyttää Kannelmäen asemarakennuksen purkamista, mikä vähentää kaupallisten palvelutilojen määrää Sitratorin alueella jonkin verran. Juna-aseman ympäristön kehittäminen tukee kestävästä joukkoliikennemuodosta houkuttelevuuden ylläpitämistä ja lisäämistä. Kaavaratkaisun vaikutuksia alueen kulttuuriperintöön on arvioitu tarkemmin alueelle tehdyssä aukioselvityksessä.

Aukioselvityksen laativat Kati Salonen ja Mona Schalin Arkkitehdit Oy sekä Arkkitehtitoimisto Kristina Karlsson (Kannelmäen asemanseutu 17.6.2025). Aukioselvityksen tavoitteena oli kartoittaa alueen suunnitteluhistoria, alkuperäiset toteutukset ja myöhemmin tehdyt muutokset. Kaava-alueen kaupunkikuvallisia- ja kulttuurihistoriallisia arvoja ei olla aiemmin kokonaisuutena kartoitettu. Kartoituksen pohjalta tavoitteena oli muodostaa kokonaisnäkemys alueen nykytilanteesta ja arvoista. Aukioselvityksessä arvioitiin lisäksi Kannelmäen asemarakennuksen ja asemasillalta Kanneltalolle johtavan rampin mahdollisen purkamisen vaikutuksia.

Aukioselvitystyössä on käynyt ilmi, että alueen asemakaavahistorian käänteet ovat muovanneet Kannelmäen aseman, Sitratorin ja alueen läpi polveilevan Rumpupolun sellaiseksi kokonaisuudeksi, jossa kaavalliset tavoitteet ja toteutus eivät aina vastaa toisiaan. Pienelle alueelle on rakennettu eritasoratkaisuja, rampeja ja siltoja, ja on samalla synnytetty kaupunkitilan katvealueita, joilla ei

näytä olevan paljon käyttöarvoa. Rumpupolku todetaan selvityksessä moninaisine rakenneratkaisuineen Sitratorin ja aseman ympäristön tunnusomaiseksi elementiksi ja alueen merkittäväksi ominaispiirteeksi. Kanneltalo on Sitratorin hierarkkisesti korostunut päärakennus ja vetovoimatekijä. Toritasolta katsoen Kanneltalo on suljettu ja seinustaa pimentävät rampit. Aikaisemmissa asema-kaavoissa tavoitellut, kadulle avautuvat pohjakerrokset eivät ole toteutuneet. Sitratorilta puuttuu näköyhteys aseman suuntaan ja reitti asemalaitureille on paikoin ahdas ja sokkeloinen. Entisen asemarakennuksen ympärille on muodostunut takapihan oloisia läpikulku- ja katvealueita, joita hallitsevat rampin pilaririvit.

Asemasillalta Kanneltalolle johtavan rampin (osa Rumpupolkua) purkaminen edellyttäisi Kanneltalon edessä olevan solmukohtan jäsentelyn uudelleen arviointia. Tavoiteltavin ratkaisu olisi Kanneltalon esteettömän sisäänkäynnin rakentaminen toritasolle saakka. Rumpupolun ramppi on sekä alueen merkittävä ominaispiirre että esteetön yhteys Sitratorilta junaradan toiselle puolelle. Toisaalta junaradan ylittävälle asemasillalle on esteetön hissiyhteys, jolla voidaan perustella Rumpupolun rampin purkamista aseman ja Sitratorin väliseltä osalta. Asemasillalta Kanneltalolle johtavan Rumpupolun rampin purkamista pidetään aukioselvityksessä mahdollisena, mutta se edellyttäisi tarkempaa jatkosuunnittelua ja laajempia muutoksia Kanneltalon sisäänkäynnin uudelleen järjestelyssä. Kanneltaloon on suunniteltu peruskorjausta vuosille 2031-2032, minkä yhteydessä Kanneltalon sisäänkäynnin uudelleen järjestelyitä ja parempaa yhteyttä toritason ja Kanneltalon välillä on mahdollista tutkia. Suunnitellun peruskorjauksen vuoksi tässä kaavaratkaisussa on päädytty mahdollistamaan Rumpupolun rampin säilyttäminen toistaiseksi alueella sellaisenaan. Rumpupolun rampin purkamisen sijaan kaavaratkaisussa esitetään aukion ja juna-aseman välisen näköyhteyden parantamista olemassa olevan asemarakennuksen purkamisella. Tämä avartaa alueen kaupunkitilaa ja vähentää nykyisen asemarakennuksen ja pysäköintikatosten väliin jääviä takapihan oloisia katvealueita.

Aukioselvityksessä tuodaan esiin, että asemarakennuksen purkamisen seurauksena syntyisi Sitratorin koillispuolelle tyhjä alue, jolta puuttuisi selkeä raja. Tämän alueen muokkaaminen eri vuodenaikoina toimivaksi, viihtyisäksi ja turvallisesti läpikulkualueeksi olisi vaativa tehtävä. Toisaalta rakennuksen purkaminen parantaisi näköyhteyttä Sitratorin ja aseman välillä.

Yhdyskuntataloudelliset vaikutukset

Kaavaratkaisun toteuttamisesta aiheutuu kaupungille kustannuksia. Kaupungille aiheutuu investointitarpeita alueen pintarakenteiden uusimistöistä sekä maise-mointitöistä kaavan mahdollistaman asemarakennuksen purkamisen myötä. Kustannusarvio kustannustasossa 1/2025 on noin 600 000 €. Kaupungille aiheutuu myös kustannuksia, mikäli alueella sijaitseville kaupungin omistamille taitorakenteille ilmenee korjaustarvetta. Investointitarpeet selviävät jatkosuunnittelussa.

Investointikustannukset:

- Kadut ja liikennealueet 600 000 euroa
- Investointikustannukset yhteensä 600 000 euroa.

Vaikutukset liikenteen järjestämiseen

Kaavaratkaisu mahdollistaa juna-aseman ympäristön ja käytettävyyden parantamisen. Paikoin ahtaaksi koetun juna-aseman ympäristön avartaminen voi tukea alueen käveltävyyden parantamista. Esteettömän hissi- ja ramppiyhteyden säilyttäminen junaradan ylitse on kaavaratkaisussa mahdollistettu. Kaavaratkaisulla ei ole merkittäviä vaikutuksia alueen ohikulkuliikenteeseen. Tarkemmassa jatkosuunnittelussa tutkitaan alueelle sijoitettavien polkupyöräpaikkojen tarkoituksenmukaista määrää ja sijoittelua alueella. Kaavaratkaisussa ei anneta pyöräpysäköinnistä yksityiskohtaisia määräyksiä.

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 kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä
- edistetään valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia liikenneyhteyksiä ja verkostoja sekä varmistamalla edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavara- ja henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle

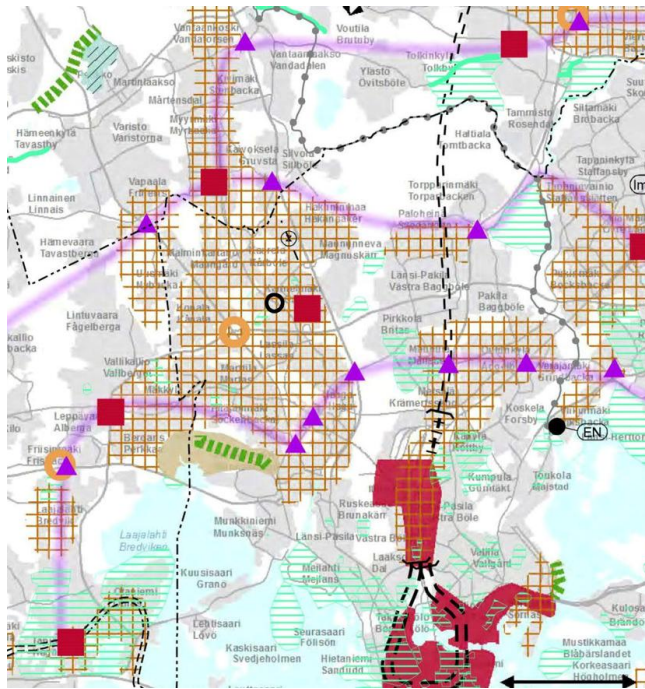
Tavoitteiden huomioon ottamista selostetaan tarkemmin kohdassa Asemakaavan kuvaus.

Alueella voimassa olevat kaavat

Maakuntakaavataso

Maakuntavaltuuston 12.6.2018 hyväksymä Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava:

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa suunnittelualue on merkitty tiivistettäväksi alueeksi.



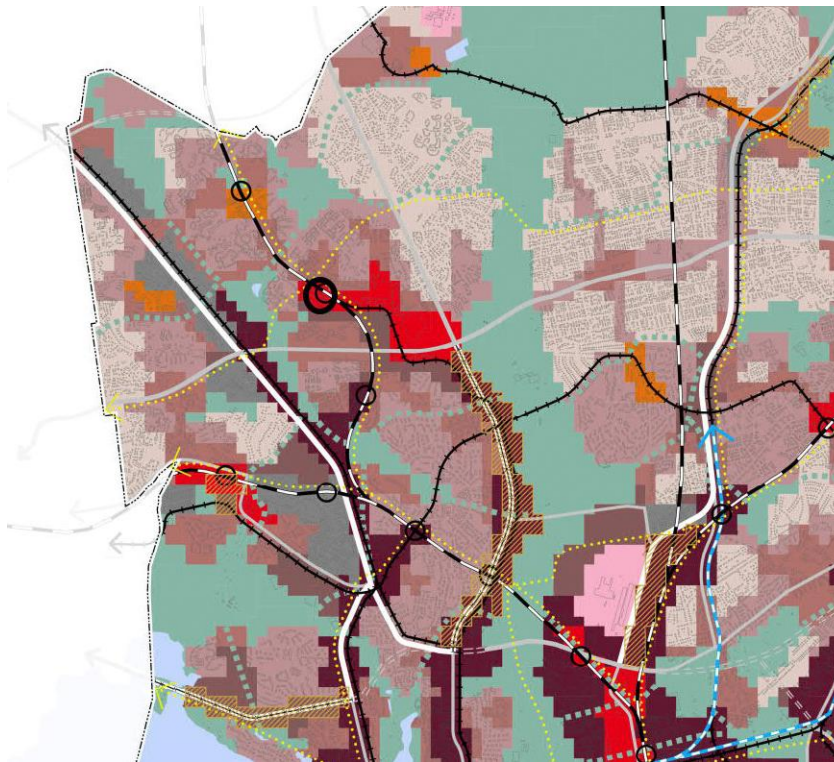
Kuva: Ote 2. vaihemaakuntakaavasta

Laadittu kaavaratkaisu on maakuntavaltuuston 12.6.2018 hyväksymän Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan mukainen.

Yleiskaavataso

Helsingin yleiskaava 2016 (tullut voimaan 5.12.2018):

Helsingin yleiskaavassa (2016) alue on osoitettu liike- ja palvelukeskukseksi C1: palvelu-, liike- ja toimitilapainotteinen keskusta, jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena kaupan ja julkisten palveluiden, toimitilojen, hallinnon, asuminen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalveluiden sekä kaupunkikulttuurin alueena. Alue on kävelypainotteinen. Nyt laadittu kaavaratkaisu on Helsingin yleiskaavan (2016) mukainen.



Kuva: Ote Helsingin yleiskaavasta 2016

Helsingin maanalainen yleiskaava nro 12704 (tullut voimaan 19.8.2021):

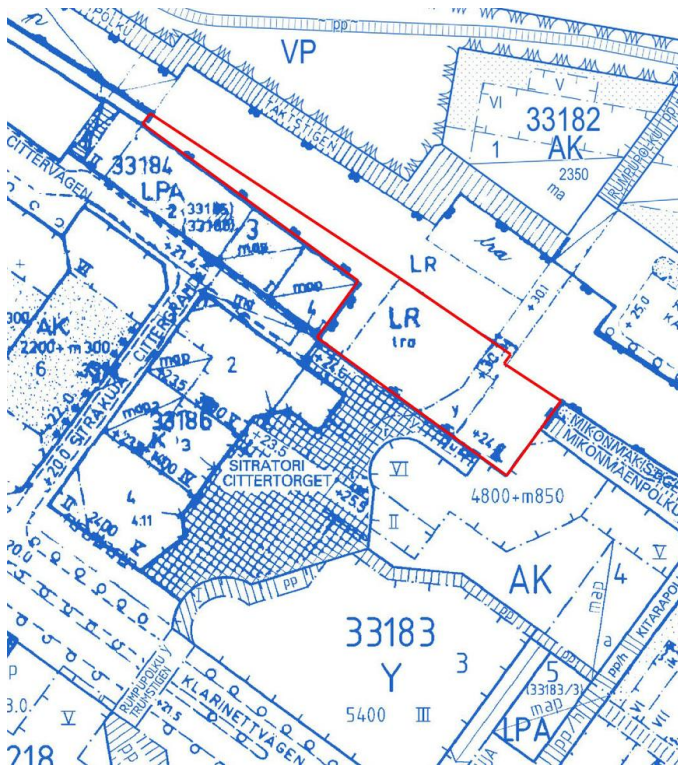
Maanalaisessa yleiskaavassa alueelle ei ole osoitettu tilavarauksia. Nyt laadittu kaavaratkaisu on maanalaisen yleiskaavan mukainen.

Asemakaavataso

Alueella voimassa olevat asemakaavat:

8373 (13.05.1981), 7300 (10.09.1976)

Voimassa olevassa asemakaavassa alue on osoitettu rautatiealueeksi. Rautatiealueelle (LR) on osoitettu rautatiealueen osa (lra), jolle saa rakentaa rautatieaseman. Asemasillalta Kanneltalolle vievän rampin kohdalle on merkitty kadun, torin tai rautatiealueen ylittävä jalankulkukatu (y), jolla pyöräily on sallittu. Asemasillalle on merkitty likimääräinen korkeusasema +30,3. Maantasoon on merkitty likimääräiseksi korkeusasemaksi +24,0.



Kuva: Ote voimassa olevista asemakaavoista

Maanomistus

Helsingin kaupunki omistaa kaavamuutoksen maa-alueen kokonaisuudessaan. Kaava-alueella sijaitseva Kannelmäen asemarakennus on Kaupunkiliikenteen omistuksessa.

Aluetta koskevat muut lähtökohdat

Selvitys alueen oloista, rakennuskannasta ja muista ympäristöominaisuuksista on kuvattu kunkin aiheen kohdalla.

Helsingin kaupungin rakennusjärjestys on tullut voimaan 7.6.2023.

Helsingin kaupungin kaupunkimittauspalvelut on laatinut pohjakartan.

Suunnittelu- ja käsittelyvaiheet

Kaavoitus on tullut vireille kaupungin aloitteesta vuonna 2025. Kannelmäen juna-asema on menossa peruskorjaukseen vuonna 2026. Asemarakenteiden peruskorjausta suunnitteluttaa Kaupunkiliikenne. Aseman peruskorjauksen toteuttaminen ei edellytä kaavamuutosta. Tarve kaavamuutoksen laatimiselle on syntynyt pohdittaessa nykyisen asemarakennuksen purkamista. Kaupunkiliikenteellä ei ole enää tulevaisuudessa tarvetta asemarakennuksen tiloille. Aseman toimintaan liittyvät tekniset tilat voidaan peruskorjauksen yhteydessä integroida uusiin asemarakenteisiin, esimerkiksi portaiden yhteyteen. Kaavamuutos käynnistettiin asemarakennuksen ja asemasillalta Kanneltalolle johtavan betonirampin mahdollisen purkamisen vaikutusten selvittämiseksi sekä asukasvuorovaikutuksen käynnistämiseksi.

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:

- Digita Oy
- DNA Oyj
- Elisa Oyj
- Helsingin nuorisoneuvosto
- Helen Oy
- Helen Sähköverkko Oy
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY)
- Helsingin vammaisneuvosto
- Helsingin vanhusneuvosto
- Kaupunkiliikenne Oy (ent. HKL)
- Telia Finland Oyj
- Telia Towers Finland Oy
- Väylävirasto
- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala/Kaupunginmuseo
- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala/Kulttuuripalvelukokonaisuus
- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala/Kirjastopalvelukokonaisuus

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 10.3.2025–31.3.2025 seuraavissa paikoissa:

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

Lisäksi järjestettiin:

- Keskustelutilaisuus 12.3.2025

OAS-aineistoa koskevat mielipiteet ja kannanotot

Kirjallisia mielipiteitä saapui 18 kpl.

Osallisten mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä alustavasta viitesuunnitelma-aineistosta kohdistuivat asemarakennuksen ja asemasillalta Kanneltalolle johtavan rampin mahdolliseen purkamiseen, Sitratorin kokonaisvaltaiseen kehittämiseen mm. turvallisuutta parantamalla, valaistuksen suunnitteluun, juna-aseman peruskorjauksesta aiheutuvan haitan minimoimiseen, uusien asemarakenteiden visuaaliseen ilmeeseen ja alueen luonnoneläinten huomioimiseen suunnittelussa. Mielipiteissä esitetyt asiat on saatettu Kannelmäen juna-aseman peruskorjausta suunnitteluttavan Kaupunkiliikenteen tietoon. Kaavaratkaisu on laadittu siten, että se ei edellytä asemasillalta Kanneltalolle johtavan betonirampin purkamista.

Vastineet mielipiteisiin on esitetty vuorovaikutusraportissa.

Kannanottoja saatiin seuraavilta viranomais- ja asiantuntijatahoilta:

- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala/Kaupunginmuseo
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY)
- Telia Company

Viranomaisten kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat alueella olemassa olevan kunnallistekniikan huomioimiseen maankäytön suunnittelussa sekä kulttuuriympäristöön kohdistuvien vaikutusten arviointiin. Kannanotoissa esitetyt asiat otetaan huomioon tarkemmassa jatkosuunnittelussa. Jatkosuunnittelua tehdään yhteistyössä kannanottojen antajien kanssa.

Vastineet kannanottoihin on esitetty vuorovaikutusraportissa.

Kaavaehdotuksen julkinen nähtävilläolo (AKL/MRL 65 §)

Kaavaehdotus on julkisesti nähtävillä (AKL/MRL 65 §) 1.9.2025–30.9.2025. Kaavaehdotuksen julkisen nähtävilläolon pituus on 30 päivää.

Kaavaehdotuksesta pyydetään lausunnot seuraavilta tahoilta:

- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala/Kaupunginmuseo
- Kaupunkiliikenne Oy (ent. HKL)
- Väylävirasto

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

Liitteet

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

Luettelo muusta suunnitelmaa koskevasta materiaalista

- Vuorovaikutusraportti

Yhteyshenkilöt kaavan valmistelussa

Helsingin kaupunkiympäristön toimiala

Minna Koskinen, arkkitehti, asemakaavoitus
Suvi Tyynilä, tiimipäällikkö, asemakaavoitus
Samu Lehtolainen, suunnitteluavustaja, kaavakartan ja aineistojen laatiminen
Ville Andersson, liikenneinsinööri, liikennesuunnittelu
Kirsi Lilja, projektipäällikkö, teknistaloudelliset asiat
Ville Mäntyniemi, projektipäällikkö, teknistaloudelliset asiat
Jarkko Nyman, projektipäällikkö, teknistaloudelliset asiat
Mikko Juvonen, tiimipäällikkö, teknistaloudelliset asiat
Harald Arlander, maisema-arkkitehti, kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	Helsinki	Täyttämispvm	5.8.2025
Kaavan nimi	Kannelmäen aseman ympäristö		
Hyväksymispvm		Ehdotuspvm	
Hyväksyjä		Vireilletulosta ilm. pvm	28.1.2025
Pysyvä kaavatunnus		Kunnan kaavatunnus	09112992
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	0,1925	Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]	0,1925

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	0,1925	100,00	0	0,00	0,0000	0
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	0,1925	100,0	0	0,00	0,0000	0
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	0,0000	0,00	0	0,0000	0

Rakennussuojelut	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm ±]	[k-m² ±]
Yhteensä	0	0	0	0

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	0,1925	100,00	0	0,00	0,0000	0
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	0,1925	100,0	0	0,00	0,0000	0
Katuauk./torit	0,1887	98,0	0	0,00	0,1887	0
LR	0,0038	2,0	0	0,00	-0,1887	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						



**Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
Asemakaavan muutos**

Kannelmäen aseman ympäristö

Helsinki

Helsingin kaupunki
Kaupunkiympäristön toimiala
Asemakaavoitus

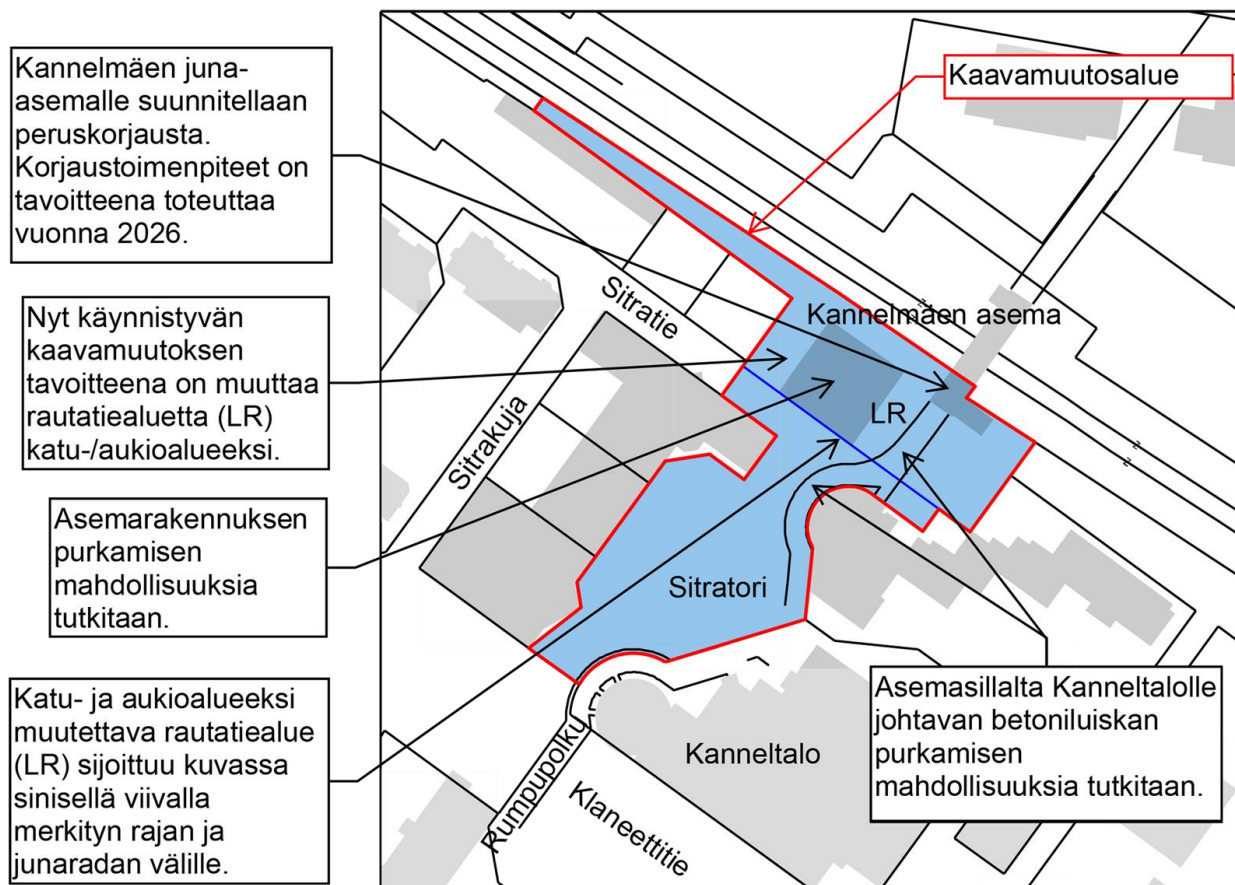
Projektinnumero 0000173
Diaarinumero HEL 2024-017222
ProjectWise-numero 5724_11

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/helsinkikaupunkiymparisto ja twitter.com/helsinkikymp).

OAS-numero: 1748-00/25

Päiväys: 28.1.2025



Kaavaprojektin lähtökohdista keskustellaan 12.3.2025. Tarkemmat tiedot löytyvät kohdasta Osallistuminen ja aineistot.

Suunnittelun tavoitteet ja alue

Rautatiealuetta suunnitellaan muutettavan osittain katualueeksi Kannelmäen juna-aseman ympäristössä. Kannelmäen asemarakennuksen ja asemasillalta Kanneltalolle johtavan rampin purkamisen mahdollisuuksia tutkitaan.

Suunnittelualue sijoittuu Kannelmäen juna-aseman välittömään läheisyyteen, radan länsipuolelle.

Kaavaratkaisun tavoitteena on lisätä juna-aseman lähiympäristön sekä Sitratorin avoimuutta ja turvallisuutta sekä parantaa alueen julkisten ulkotilojen viihteyttä.

Osallistuminen ja aineistot

Keskustelutilaisuus

Keskustelutilaisuus järjestetään 12.3.2025 klo 16:30-18:00 Kanneltalossa.

Tarkemmat tiedot tilaisuudesta löytyvät verkosta osoitteesta <https://www.hel.fi/asukastilaisuudet>.

Valmisteluaineisto on nähtävillä

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan ja kaavan valmisteluaineistoon (Kannelmäen juna-aseman peruskorjauksen suunnitelmaluonnos) voi tutustua 10.3.2025–31.3.2025 seuraavissa paikoissa:

- verkkosivuilla www.hel.fi/suunnitelmat
- Kannelmäen kirjasto, Klaneettitie 5, 00420 Helsinki.

Aineistosta voi esittää mielipiteitä

Mielipiteet aineistosta pyydetään esittämään viimeistään 31.3.2025.

Kirjalliset mielipiteet tulee esittää

- sähköpostitse osoitteeseen helsinki.kirjaamo@hel.fi tai
- postitse osoitteeseen Helsingin kaupunki, Kirjaamo, PL 10, 00099 HELSINGIN KAUPUNKI, (käyntiosoite: Kaupungintalo, Pohjoisesplanadi 11–13, puhelinnumero: 09 310 13700).

Mielipiteet voi esittää myös suoraan suunnittelijalle. Tapaamisaika tulee sopia etukäteen.

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 suunnittelijaan voi olla yhteydessä.

Kun mielipiteet on saatu, suunnittelu etenee ja laaditaan kaavaehdotus. Kaavoituksen etenemisen vaiheet ja osallistumismahdollisuudet on kuvattu viimeisellä sivulla.

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 Kaarela-seura
 - o Kårlböle Gille r.f.
- viranomais- ja asiantuntijatahot
 - o Digita Oy

- DNA Oyj
- Elisa Oyj
- Helen Oy
- Helen Sähköverkko Oy
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY)
- Telia Finland Oyj
- Telia Towers Finland Oy
- Helsingin nuorisoneuvosto
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin vanhusneuvosto
- Helsingin vammaisneuvosto
- Kaupunkiliikenne Oy (ent. HKL)
- Väylävirasto
- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala/Kirjastopalvelukokonaisuus
- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala/Kaupunginmuseo
- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala/Kulttuuripalvelukokonaisuus
- kaupunkiympäristön toimiala.

Vaikutusten arviointi

Kaavan valmistelun yhteydessä arvioidaan kaavan toteuttamisen vaikutuksia muun muassa seuraaviin:

- vaikutukset kaupunkikuvaan
- vaikutukset elinympäristöön
- vaikutukset kulttuuriperintöön
- vaikutukset liikenteeseen

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

Suunnittelun taustatietoa

Kaavoitus on tullut vireille kaupungin aloitteesta.

Alueella on voimassa asemakaava tai asemakaavat 8373 (13.05.1981), 7300 (10.09.1976).

Voimassa olevassa asemakaavassa alue on osoitettu rautatie- ja aukioalueeksi.

Alueella on voimassa Helsingin yleiskaava 2016 (tullut voimaan 5.12.2018). Helsingin yleiskaavassa (2016) alue on osoitettu liike- ja palvelukeskukseksi C1: palvelu-, liike- ja toimitilapainotteinen keskusta, jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena kaupan ja julkisten palveluiden, toimitilojen, hallinnon, asunon, puistojen, virkistys- ja liikuntapalveluiden sekä kaupunkikulttuurin alueena. Alue on kävelypainotteinen.

Suunnittelualueelle sijoittuu nykyisin Kannelmäen juna-aseman asemarakennus, junaradan ylittävä asemasilta, asemasillalta Kanneltalolle johtava ramppi, asemasillalta Sitratorille johtavat portaat ja hissikuilu. Lisäksi alueelle sijoittuu radan länsipuolisen asemalaiturin katos- ynnä muita rakenteita. Kannelmäen juna-asema on kokonaisuudessaan valmistunut 1970-luvun puolivälissä ja asemasillalta Kanneltalolle johtava ramppi on valmistunut rampin viereisen taloyhtiön kanssa samanaikaisesti 1980-luvun puolivälissä.

Suunnittelijoiden yhteystiedot

Maankäyttö

Minna Koskinen (minna.koskinen@hel.fi)
arkkitehti, asemakaavoitus, p. 0931037469

Liikenne

Ville Andersson (ville.andersson@hel.fi)
liikenneinsinööri, p. 0931033029

Rakennussuojelu

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

Julkiset ulkotilat, maisema

Harald Arlander (harald.arlander@hel.fi)
maisema-arkkitehti, p. 0931042146

Helsingissä 28.1.2025

Suvi Tyynilä, tiimipäällikkö

Länsiluode-tiimi

Kaavoituksen eteneminen

Vireilletulo

Kaavoitus on tullut vireille vuonna 2025 kaupungin aloitteesta.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS)

OAS-vaiheen aineisto on nähtävillä 10.3.2025–31.3.2025. Esittely- ja keskustelutilaisuus 12.3.2025. Nähtävilläolosta ilmoitetaan kirjeillä ja verkkosivuilla www.hel.fi/suunnitelmat sekä lehdessä (Helsingin Uutiset).

Nähtävillä olevasta aineistosta on mahdollisuus esittää mielipiteitä.

Ehdotus

Kun suunnittelu etenee, valmistellaan kaavaehdotus. 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 loppuvuodesta 2025. Kaupunkiympäristölautakunnan päätöksestä lähetetään tieto niille, jotka ovat muistutuksen yhteydessä ilmoittaneet sähköposti- tai postiosoitteensa.

Hyväksyminen

Kaavan hyväksyy kaupunkiympäristölautakunta. 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



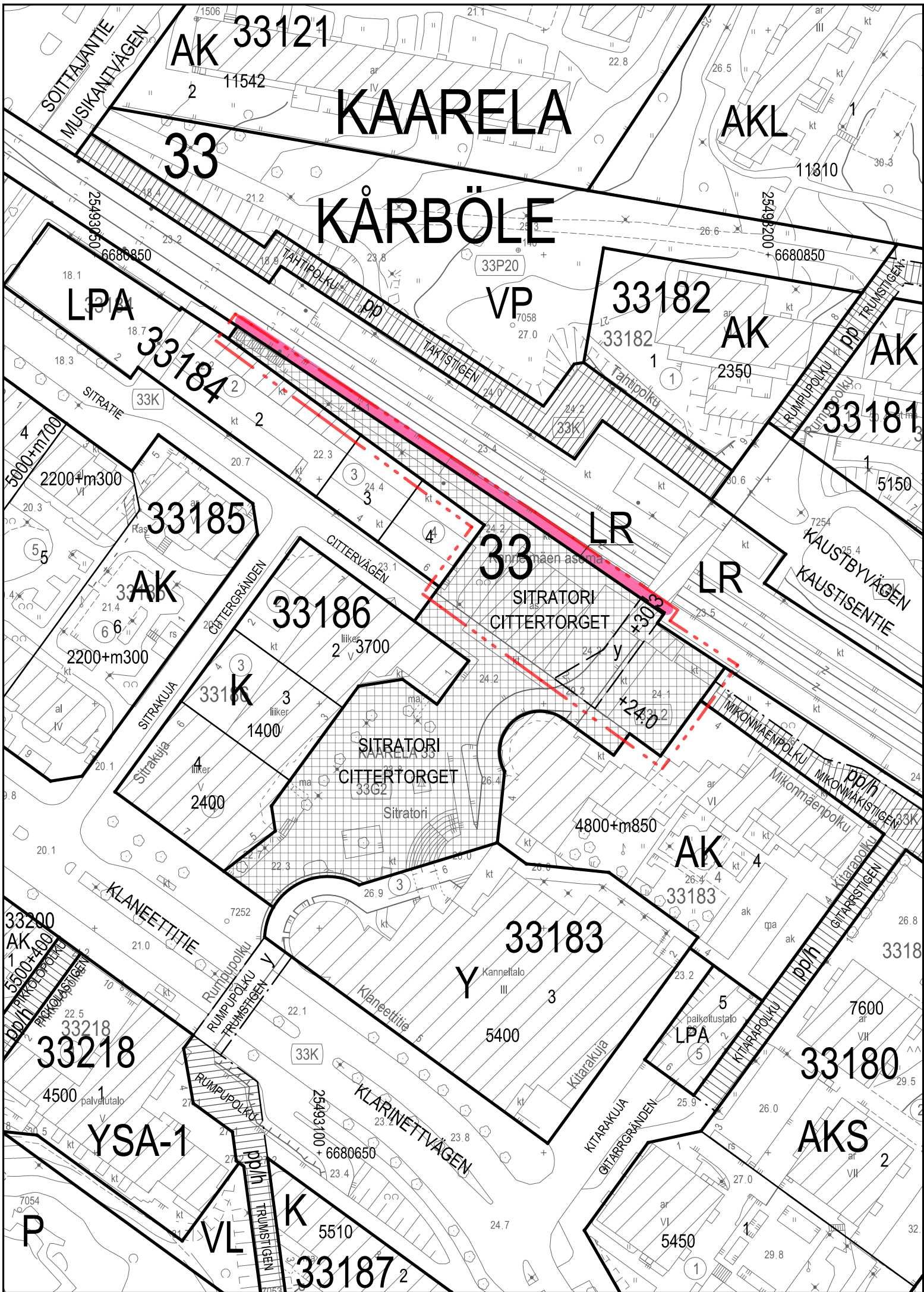
Sijaintikartta
Kannelmäen aseman ympäristö

Helsingin kaupunki
Asemakaavoitus



Ilmakuva
Kannelmäen aseman ympäristö

Helsingin kaupunki
Asemakaavoitus



ASEMAKAAVAMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET



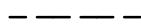
Rautatiealue.



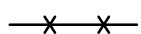
2 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.



Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.



Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.



Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.

33

Kaupunginosan numero.

SITRATORI

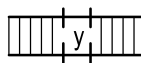
Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston nimi.

+ 24.0

Maanpinnan likimääräinen korkeusasema.



Katuaukio/Tori. Alueen tulee laatutasoltaan, materiaaleiltaan ja kasvivalinnoiltaan muodostaa korkealaatuinen kokonaisuus. Alueen tulee liittyä saumattomasti Sitratoriin. Alueelle istutettavan kasvillisuuden tulee olla monilajista ja kukkivaa. Kasvualustoille tulee varata riittävästi tilavuutta. Mahdolliset kiinteät rakenteet kuten pyöräpaikat ja istutusalueet tulee suunnitella siten, että käyttäjien luontaiset kulkureitit Sitratorilta asemalle ja laiturialueille säilytetään vapaina. Tarkemmassa aukiosuunnitellussa tulee mahdollistaa väliaikaisen, siirrettävän kioskin/kahvilarakennuksen sijoittaminen alueelle. Alueelle tulee tehdä yhtenäinen valaistus suunnitelma. Valaistuksen tulee olla tavanomaista laadukkaampaa. Asemarakenteet voivat sijoittua aukioalueelle.



Kadun, liikennealueen tai aukion ylittävä jalkakulun ja pyöräilyn yhteys, sijainti ohjeellinen.

DETALJPLANEBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER

Järnvägsområde.

Linje 2 m utanför planområdets gräns.

Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.

Ungefärligt läge för gräns för område eller del av område.

Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.

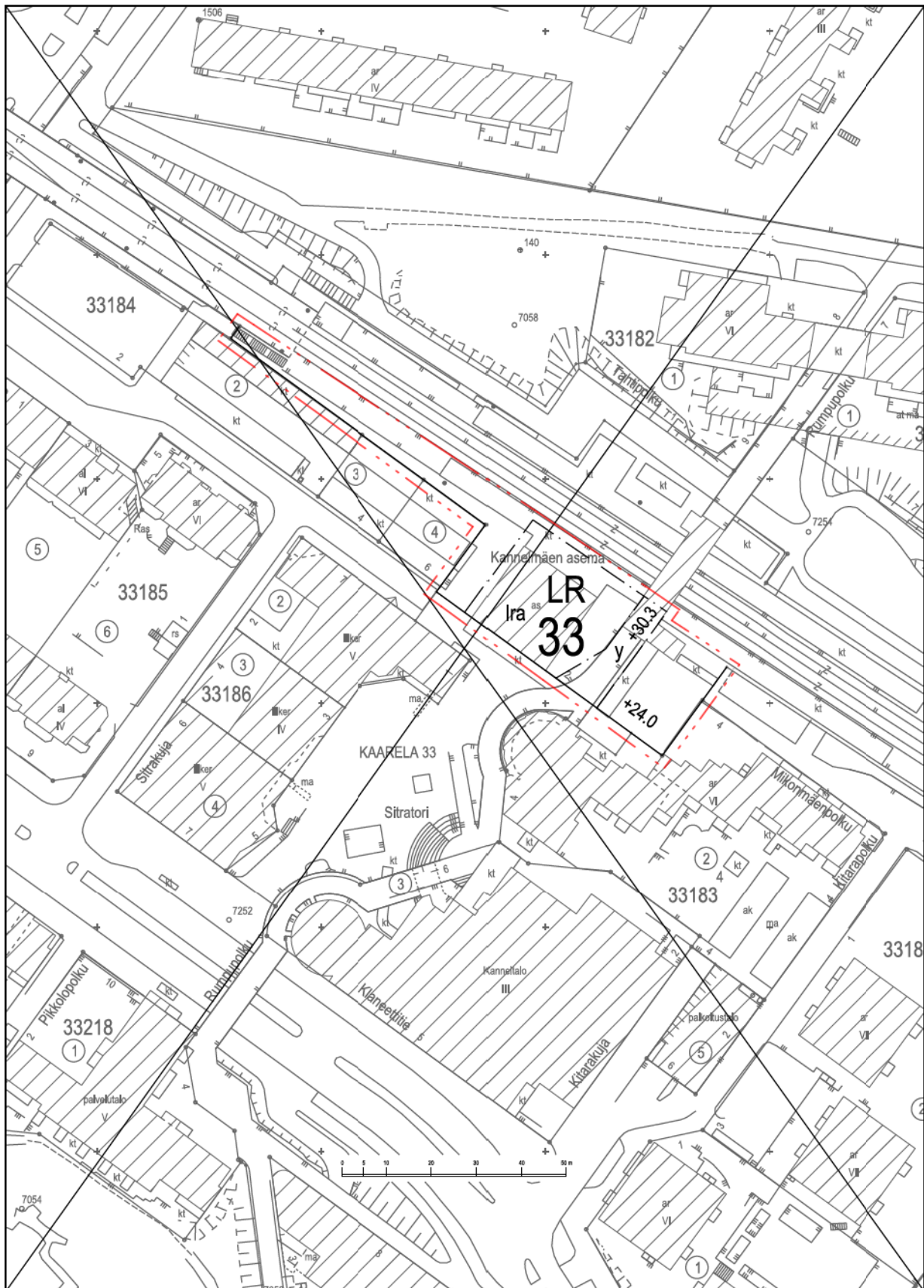
Stadsdelsnummer.

Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park.

Ungefärlig höjd för markyta.

Öppen plats/Torg. Området ska till sin kvalitetsnivå och sina material och växturval bilda en helhet av hög kvalitet. Området ska ansluta till Cittertorget så att gränsen inte markeras. Växtlighet som planteras på området ska bestå av många arter och vara blommande. Tillräcklig volym ska reserveras för växtunderlaget. Eventuella fasta konstruktioner såsom cykelplatser och planteringsområden ska placeras så att användarnas naturliga gång- och cykelrutter från Cittertorget till stationen bevaras fria. Vid den mer detaljerade planeringen av torget ska reserveras en plats på området för en tillfällig, flyttbar kiosk/kafebyggnad. För området ska man utarbeta en enhetlig belysningsplan. Belysningen ska hålla en högre standard än normalt. Stationskonstruktioner får placeras på torgområdet.

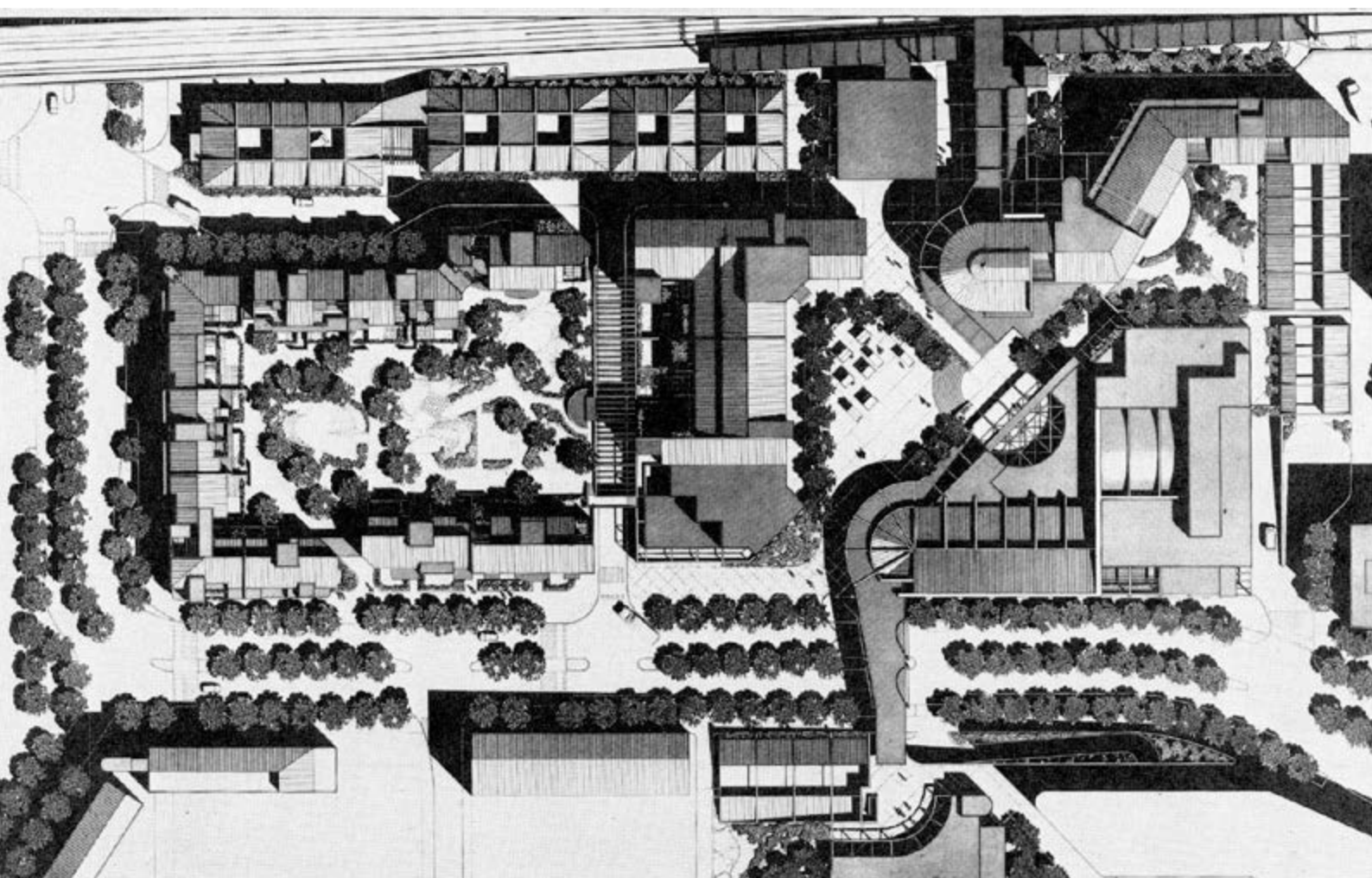
Gång- och cykelförbindelse över gata, trafikområde eller öppen plats, riktgivande läge.



Yhdistelmä asemakaavoista, jotka asemakaavan muutos nro 12992 voimaantullessaan kumoaa.
 Sammanställning av de detaljplaner som upphävs då detaljplaneändringen nr 12992 träder i kraft.

Poistuvat merkinnät ovat eri mittakaavassa kuin asemakaavan muutos.
 De strukna beteckningarna är i annan skala än detaljplaneändringen.

Kartta on eri korkeusjärjestelmässä kuin asemakaavan muutos.
 Kartan har ett annat höjdsystem än detaljplaneändringen.



Helsinki

Kannelmäen aseman ympäristö

Aukioselvitys 2025

Kati Salonen ja Mona Schalin Arkkitehdit Oy Arkkitehtitoimisto Kristina Karlsson

Kannelmäen aseman ympäristö, aukioselvitys

Tilaaja

Helsingin kaupunki

Kaupunkiympäristön toimiala

Maankäyttö ja kaupunkirakenne

Ohjausryhmä

Minna Koskinen, arkkitehti, Helsingin kaupunki

Sakari Mentu, arkkitehti, Helsingin kaupunki

Juha Vuorinen, tutkija, Helsingin kaupungin museo

Tekijäryhmä

Kati Salonen ja Mona Schalin Arkkitehdit Oy

Arkkitehtitoimisto Kristina Karlsson

Projektinjohto, raportin toimitus

Mona Schalin, arkkitehti SAFA

Työryhmä

Mona Schalin, arkkitehti SAFA

Varvara Protassova, arkkitehti

Kristina Karlsson, arkkitehti SAFA

Maija Korvenkangas, FM Taidehistoria

Marica Schalin, arkkitehti SAFA

Valokuvat

Arkistokuvat: ks. kuvatestit

Uudet valokuvat 2025: Mona Schalin, Varvara Protassova, Kristina Karlsson



Kannen kuva: asemakaavan 8373 illustraatio, Arkkitehti-lehti 1981/04

Selvitysalueen sijainti, kartta ja selvitysalueen rajaus. Pohjakartat Helsingin karttapalvelu

SISÄLLYSLUETTELO

Johdanto	4
Alueen suunnitteluhistoriaa	5
Haaga-Vantaan aluerakentamisprojekti	
Kannelmäen osayleiskaava	
Selvitysalueen asemakaavat ja rakentuminen	10
Kannelmäen asemanseudun asemakaava 1976	
Martinlaakson rata ja Kannelmäen asema	
Asemakaavan muutos 1981 ja viitesuunnitelma	
Asemakaavan muutos 1991	
Asemakaavan muutos 1999	
Selvitysalueen rakentuminen 1970-luvulta 1990-luvulle	
Rakennetun ympäristön keskeiset elementit	34
Kanneltalo, Kannelkeskus, Sitratorin ja Sitratien korttelijulkisivut	
Kannelmäen asema	
Sitratori	
Rumpupolku	
Sitratorin solmukohta	
Rumpupolun alustilat	
Klaneettitie	
Sitrakuja	
Sitratie ja Mikonmäenpolku	
Pysäköintialueet	
Kaupunkikuvalliset ominaispiirteet. Yhteenveto ja muutosten vaikutusten pohdintaa	104
Kannelmäen asemanseudun vertailukohteita	109
Lähteet	114

JOHDANTO

Kannelmäen aseman ympäristö on rakentunut 1970 -1990-luvulla. Kannelmäen aseman tuleva peruskorjaus merkitsee asemakaavamuutosta, jonka valmistelun yhteydessä tullaan tutkimaan mahdollisuuksia avartaa aseman ympäristöä ja parantaa kaupunkikuvaa.

Selvitysalueen kaupunkikuvallisia- ja kulttuurihistoriallisia arvoja ei olla aiemmin kokonaisuutena kartoitettu. Kannelmäen aseman ympäristön aukioselvityksen tavoitteena on kartoittaa alueen suunnitteluhistoria, alkuperäiset toteutukset ja myöhemmin tehdyt muutokset. Näiden kartoitusten pohjalta on tavoitteena muodostaa kokonaisnäkemys alueen nykytilanteesta ja arvoista. Arvotuksen pohjalta on tavoitteena tehdä jatkosuunnittelussa linjauksia siitä, kuinka suuria ja minkälaisia muutoksia alueen kaupunkikuvaan ja kaupunkitilaan on mahdollista tulevaisuudessa tehdä. Malminkartano-Kannelmäki on yksi Helsingin kaupungin kaupunkiuudistusalueista.

Tilaajan laatiman työohjelman mukaisesti selvitystyön pääpaino on ollut Sitratoriin ja Kannelmäen aseman ympäristön muotoutumisen ja ominaispiirteiden tarkastelussa. Tavoitteena on ollut kartoittaa, onko Sitratoria ympäröivissä kortteleissa sellaisia kaupunkitilallisia tai kaupunkikuvallisia ominaisuuksia, jotka ovat arvokkaita Sitratorin ja Kannelmäen aseman ympäristöä koskevan suunnittelun kannalta. Tehtävänannon mukaan työssä tulee arvioida, miten asemarakennuksen ja asemasillalta Kanneltalolle johtavan rampin mahdollinen purkaminen vaikuttaisi alueen kaupunkikuvaan.

Kannelmäen aseman ympäristön aukioselvityksen on tilannut Helsingin kaupunki, Kaupunkiympäristön toimiala, Maankäyttö ja kaupunkirakenne. Selvityksen ohjausryhmän ovat muodostaneet tilaajan edustajina arkkitehti Minna Koskinen ja arkkitehti Sakari Mentu sekä Helsingin kaupungin museon edustajana tutkija Juha Vuorinen.

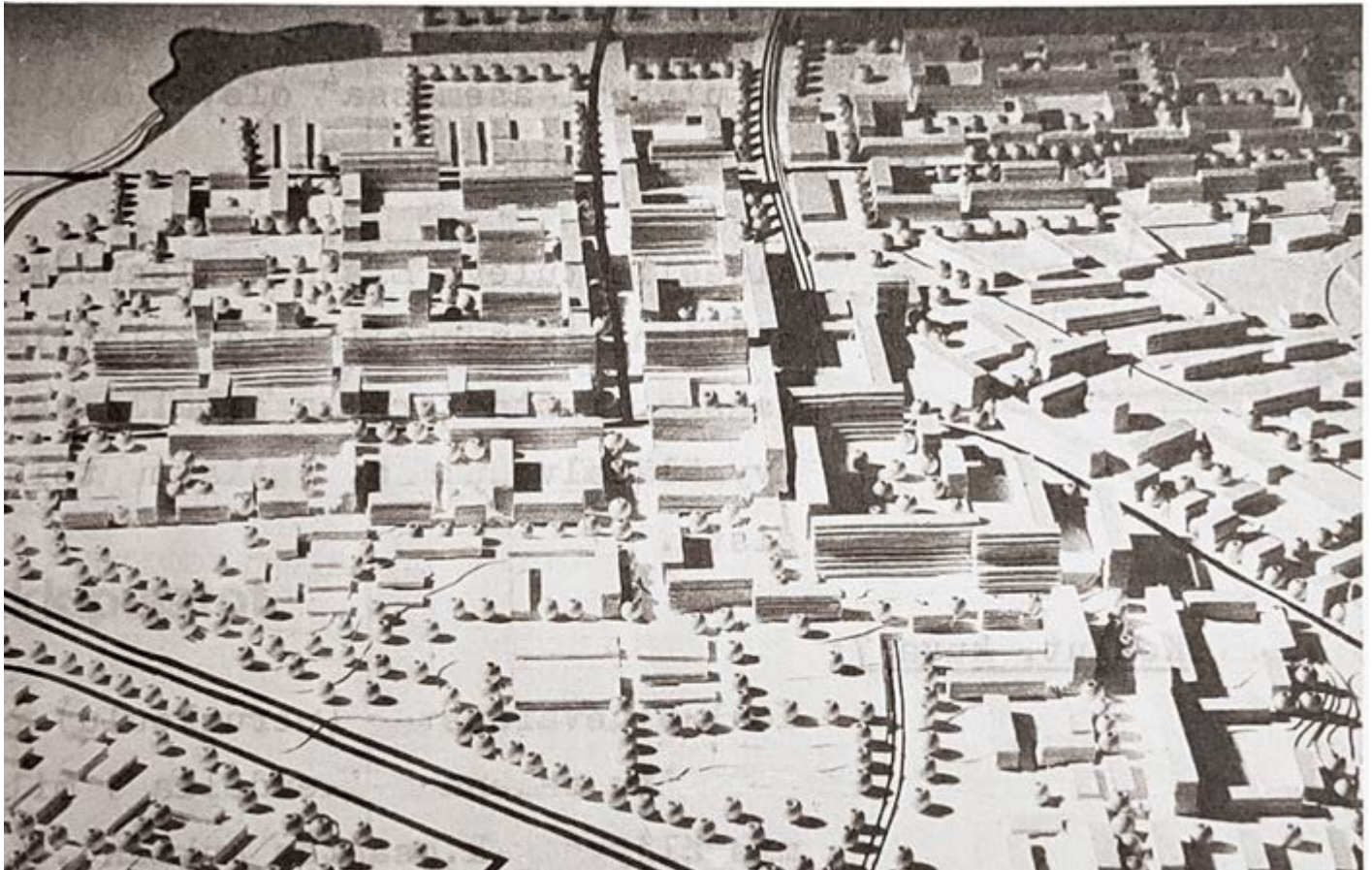
Selvitystyöstä ovat pääosin vastanneet arkkitehdit Mona Schalin ja Varvara Protassova. Tutkimustyötä ovat avustaneet FM Maija Korvenkangas ja arkkitehti Marica Schalin. Selvitysalueen ominaispiirteitä ja vertailukohteita on tarkasteltu yhteistyössä arkkitehti Kristina Karlssonin kanssa.

Selvitystyössä on tutkittu alueen asemakaavasuunnitelmia ja toteutussuunnitelmia. Selvityksessä tarkastellaan alueen rakennuksia, ennen kaikkea Kanneltaloa, lähinnä niiden kaupunkikuvalisten piirteiden kannalta. Varsinaista rakennushistoriaselvitystä tehtävään ei ole sisällynyt.

Selvitystyö on alkanut helmikuussa ja valmistunut kesäkuussa 2025.

Mona Schalin, arkkitehti SAFA

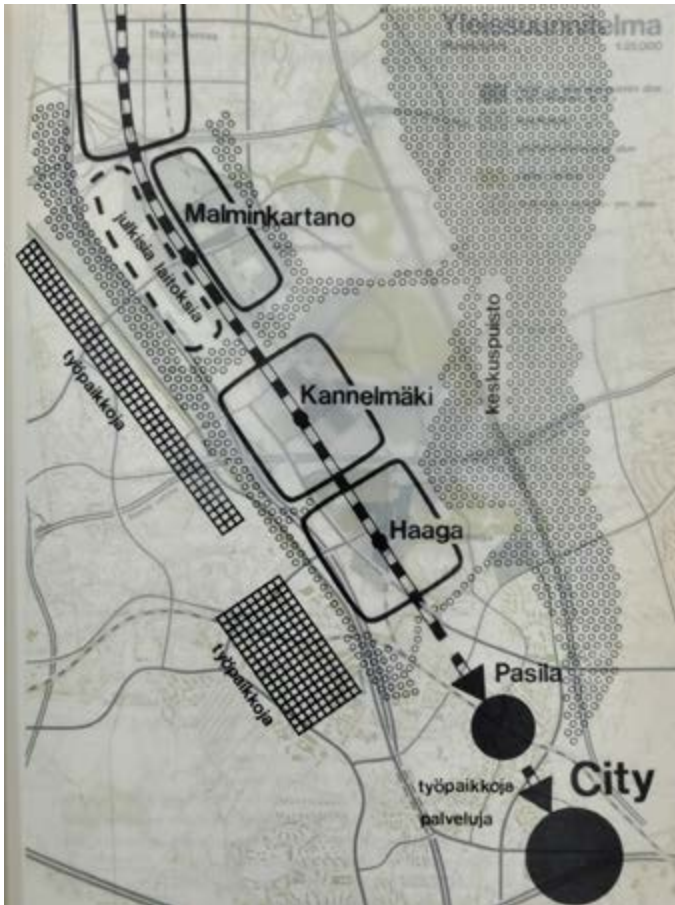
ALUEEN SUUNNITTELUHISTORIAA



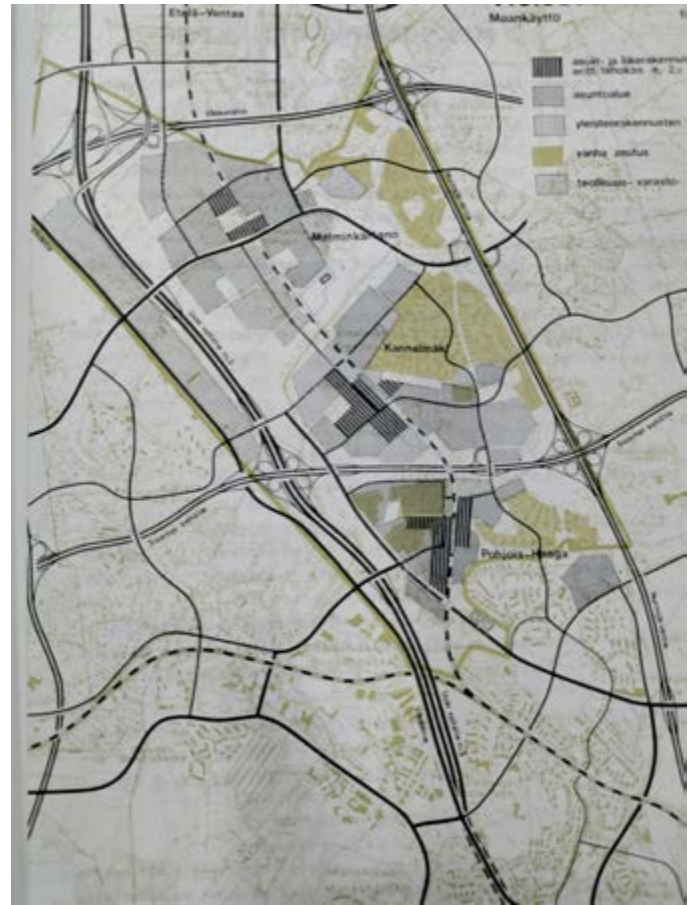
Kannelmäkeä osana Haaga-Vantaa-projektia esittävä pienoismallikuva, kuvituksena rakentamistehokkuutta käsittelevässä luvussa. Oy Kaupunkisuunnittelu Ab, 1969. Haaga-Vantaa. Yleissuunnitelma.

Alueen suunnittelua ohjasi Helsingin seutukaavaliiton laatima runkokaava (1968). Haaga-Vantaan yleissuunnitelman lisäksi alueelle laadittiin erillinen 18.2.1971 päivätty virkistysaluesuunnitelma. Kannelmäen osayleiskaava hyväksyttiin 29.9.1971. Haaga-Vantaan kokonaisuohjelma 1974 ja Helsingin asuntotuotanto-ohjelma sanelivat asemakaavoituksen ja rakentamisen aikataulun.

Haaga-Vantaa-projekti



Martinlaakson radan kaavio. Oy Kaupunkisuunnittelu Ab, 1969. Haaga-Vantaa. Yleissuunnitelma.



Haaga-Vantaa yleissuunnitelma, maankäyttö. Oy Kaupunkisuunnittelu Ab, 1969. Haaga-Vantaa. Yleissuunnitelma.

Kannelmäen aseman ympäristö ja junaradan länsipuolen rakennettu ympäristö on pääasiassa syntynyt Martinlaakson rataa tukeutuvan Haaga-Vantaa-alue-rakentamisprojektin tuloksena 1970-1990-luvuilla.

Seuraava teksti on Timo Herrasen vuonna 1997 kirjoittaman artikkelin tiivistelmä.¹

Tulevan junaradan ja sen varren asutuksen suunnittelu käynnistettiin vuonna 1968. Tavoitteena oli luoda nopealla aikataululla merkittävästi uutta rakentamista uuden lähiliikenne-radan varten. Valtionrautatiet, Helsingin kaupunki ja Helsingin maalaiskunta tekivät vuonna 1971 sopimuksen radan rakentamisesta. Kuntien tuli hankkia tarvittavat maa-alueet ja Valtionrautateiden huolehtia radan rakennustöistä.

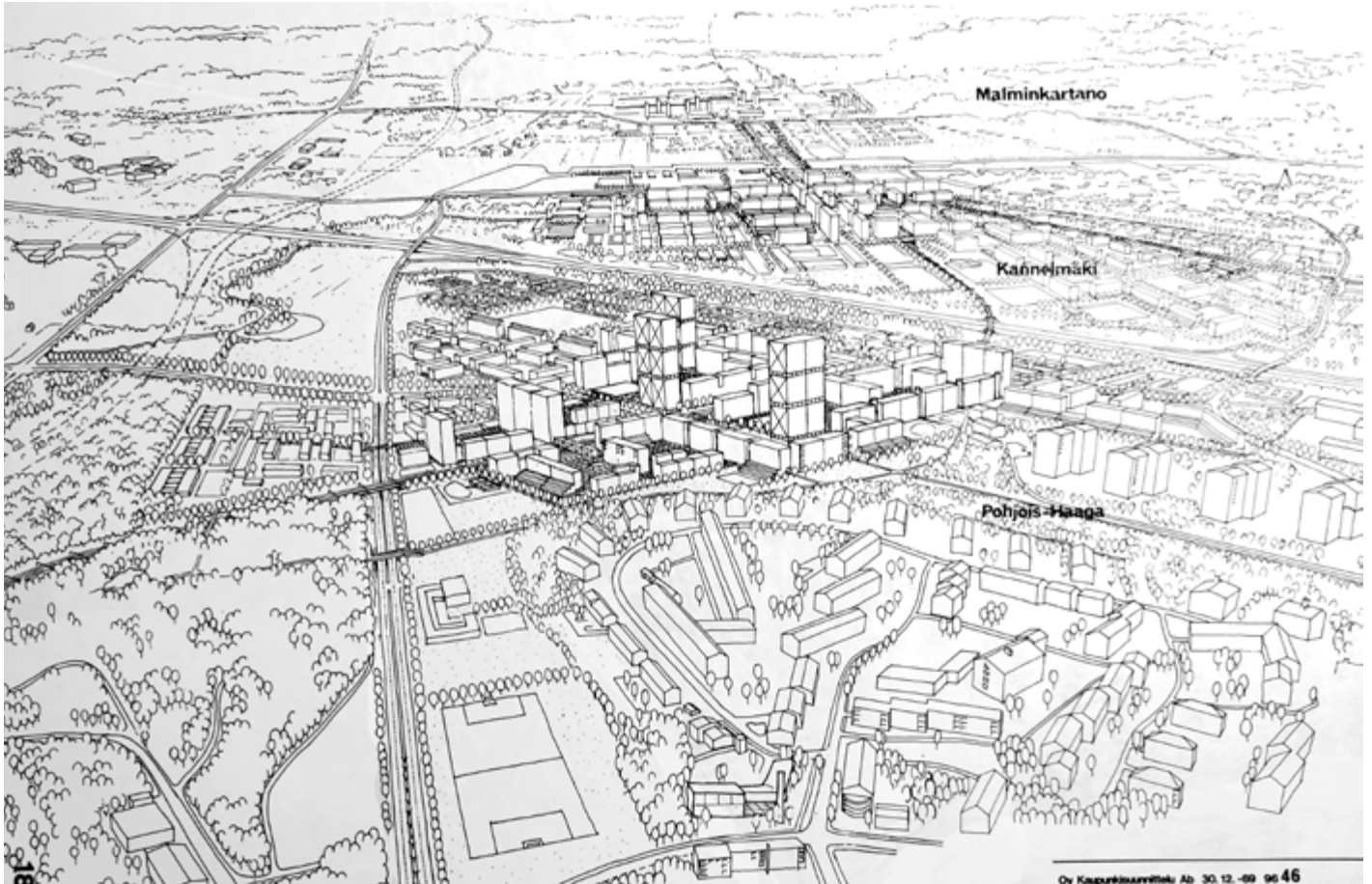
Haaga-Vantaa-projektin Helsingin alueelle sijoittuvaan osaan sisältyi kolme uutta yhdyskuntaa: Pohjois-Haagan toinen lisäalue (Lassilan), Kannelmäen lisäalue sekä Malminkartano. Kannelmäessä ja Poh-

jois-Haagassa. Lassilan omakotiyhdyskunta oli tarkoitus purkaa, muut uudet alueet rajoittuivat aikaisemmin rakennettuihin kerrostaloalueisiin, Malminkartano jäi sen sijaan viheralueiden ympäröimäksi.

Aluerakentamisprojektissa keskeinen tavoite oli rataa tukeutuvien alueiden merkittävä, vähintään 30 % työpaikkaomavaraisuus. Lisäksi tavoitteena oli saada päivittäinen palveluvarustus 300 metrin etäisyydelle jokaisesta valmistuvasta asunnosta ja esteetön jalankulku raideliikenteen ja aseman lähivaikutus-alueelle.

Helsingin kolmen HaVa-alueen kaupunginosan asukasluvuksi suunniteltiin noin 30 000 henkeä, lisäksi alueille sijoitettaisiin 5 000 työpaikkaa, joista suurin osa Malminkartanoon. Kunkin alueen keskusta tulisi työpaikkoja siten, että Lassilaan varattaisiin toimistotilaa liike-elämälle, Kannelmäen aseman ympäristöön liikehuoneistoja julkisille ja yksityisille palveluille sekä Malminkartanoon työpaikkoja koulutuksen ja hallinnon tarpeisiin.

¹ Herranen, Timo 1997 Kaupunkisuunnittelu ja asuminen teoksessa Turpeinen, Herranen, Hoffman 1997. Helsingin historia vuodesta 1945, osa 1.

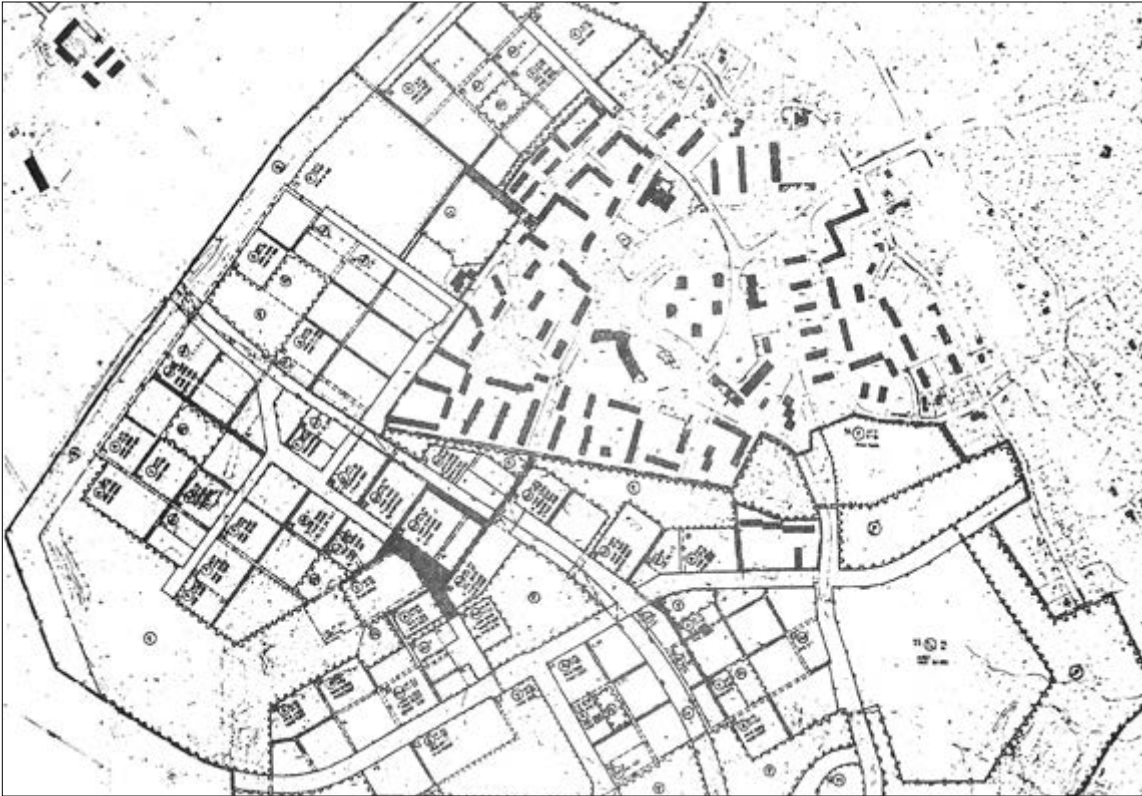


Illustraatioita. Oy Kaupunkisuunnittelu Ab, 1969. Haaga-Vantaa. Yleissuunnitelma.

Yhdyskuntien korkeimmat rakennukset sijaitsisivat tehokkaasti rakennettujen asemanseutujen läheisyydessä, ja alueiden reunoja kohti siirryttäessä rakennusten kerrosluku vähenisi. Aikaisempien vuosikymmenien lähiöihin verrattuna jokaisesta uudesta kaupunginosasta pyrittiin saamaan toiminnoiltaan ja palveluiltaan valmiiksi asukkaiden muuttaessa alueelle. Palvelutasoa saataisiin myös nostettua, kun alueille suunniteltujen liikekiinteistöjen ja pienteollisuusyritysten henkilökunta käyttäisi päiväsaikaan kaupunginosien ravintoloita ja liikkeitä.

HaVa-projektin suunnittelu toteutettiin osayleiskaavan hyväksymisen jälkeen laatimalla ns. korttelisuunnitelmia, joihin kuuluivat rakennusten ensisuunnitelmat, istutus- ja pihasuunnitelmat sekä väri- ja materiaalisuunnitelmat. Menettelyllä pyrittiin estämään yksitoikkoisten ja harmaiden asuin ympäristöjen muodostumista. Korttelisuunnitelmien perusteella tehtiin sitten Lassilaa ja Kannelmäkeä varten varsinaiset asemakaavat. Myös Malminkartanolle laadittiin kaavarunko, mutta se perustui tehtävää varten järjestettyyn arkkitehtikilpailuun.

Kannelmäen osayleiskaava



Kannelmäen osayleiskaavaluonnos 1971. Lähde: Miljoona kerrosneliömetriä radan varteen



Kannelmäen osayleiskaavaluonnoksen illustraatio 1971. Lähde: Miljoona kerrosneliömetriä radan varteen

SELVITYSALUEEN ASEMAKAAVAT JA RAKENTUMINEN



Selvitysalueen voimassa olevat asemakaavat (vahvistamisvuodet)

- 7300, 1976
- 8373, 1981
- 9625, 1990
- 10736, 1999

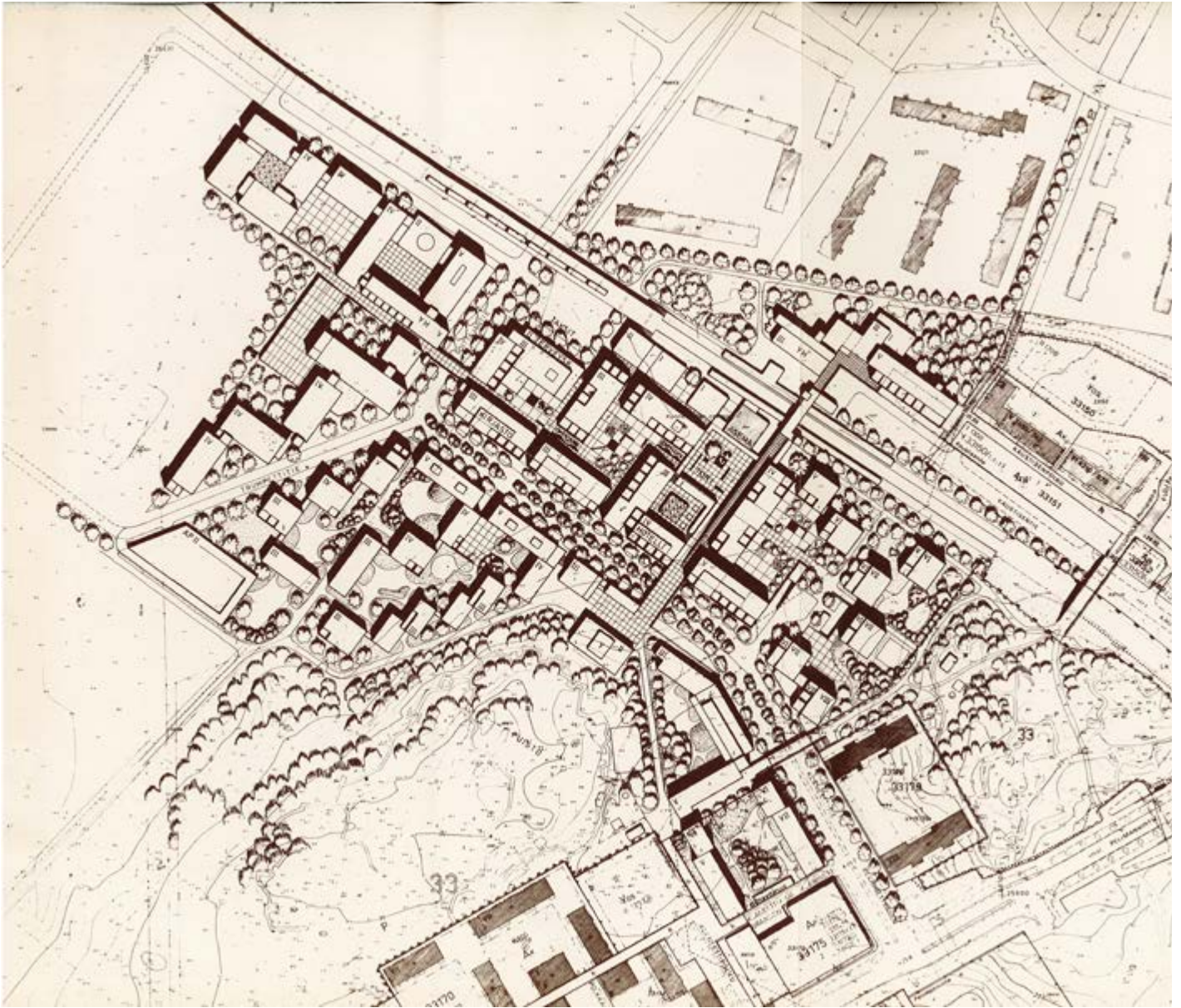
Selvitysalueen ympäristön asemakaavat

- 1950-luku
- 1970-luku
- 1980-luku
- 1990-luku
- 2000-luku



Kuvassa vasemmalla Kannelmäen asema vuonna 1976, taustalla opiskelija-asuntoja (HOAS 15 ja 9), oikealla Klaneettitie. Lea Bucciarelli. HKM. Samana vuonna vahvistetun asemakaavan selostuksessa asemakaava-alueita kuvailtiin seuraavasti: Asemakaava-alue on kokonaisuudessaan rakentamatonta pelto- ja metsä- aluetta. Kaava-alue rajautuu länsiosiltaan kaavoittamattomaan Mätäjoen laaksoon. Pohjoisessa, idässä ja etelässä kaava-alueita rajaavat asutokerrostaloille kaavoitetut korttelit, jotka on rakennettu tai ovat parhaillaan rakenteilla. Kaava-alue sijaitsee Mätäjoen laaksoon liittyvässä peltomaisemassa sekä osittain sen ja Kannelmäen moreenikumpareen välimaastossa. Maanpinnan korkeus vaihtelee alueella rajoissa +16,50 - +37,00. Peltoalueilla on savikerroksen paksuus suurimmillaan noin 15 metriä. Savikerroksen alla on hiesu- ja hietakerroksia ja alimpana moreenia.

Kannelmäen asemanseudun asemakaava 1976



Asemakaavaselostuksen 7300 liite 7. Kannelmäen keskus, havainnollistamispirros, alkuperäinen mittakaava 1:2000.
Arkkitehtitoimisto Anja ja Raimo Savolainen, 9.1.1974.

Kannelmäen asemakeskuksen ensimmäinen asemakaava vuonna 1976

Kannelmäen asemakeskuksen kaavoituksen pääperiaatteet oli kaupunginvaltuusto hyväksynyt jo vuonna 1971 osayleiskaavan yhteydessä. Asemakaavaa laadittaessa konsulttina toimi Arkkitehtitoimisto Anja ja Raimo Savolainen. Selostus havainnepiirustuksineen, joka on päivätty 7.1.1975, kuvaa hyvin silloin vallitsevia rakentamistavoitteita ja alueen rakentamisen lähtökohtia. Seuraavassa esitetään asemakaavaselostuksen tiivistelmä.¹

Pääosa kaava-alueesta on Suomen valtion ja Helsingin yliopiston omistuksessa. Helsingin kaupunki omistaa kortteleiden 33120 ja 33121 välisen puistoalueen. Valtio ja kaupunki ovat tehneet keskenään esisopimuksen aluevaihdoista (hyväksytty kaupunginvaltuustossa 4.4.1973). Laki aluevaihdoista valtion ja Helsingin kaupungin kesken on annettu 15.6.1973.

Rakennettu ympäristö

Asemakaava-alue on kokonaisuudessaan rakentamattomana pelto- ja metsäaluetta. Kaava-alue rajautuu länsiosiltaan kaavoittamattomaan Mätäjoen laaksoon. Pohjoisessa, idässä ja etelässä kaava-alueella rajavat asutokerrostaloille kaavoitetut korttelit, jotka on rakennettu tai ovat parhaillaan rakenteilla.

Luonnonympäristö

Kaava-alue sijaitsee Mätäjoen laaksoon liittyvässä peltomaisemassa sekä osittain sen ja Kannelmäen moreenikumpareiden välimaastossa.

Maanpinnan korkeus vaihtelee alueella rajoissa +16,50 - +37,00. Peltomailla on savikerroksen paksuus suurimmillaan noin 15 metriä. Savikerroksen alla on hiesu- ja hietakerroksia ja alinna moreenia.

Kaavoituksen keskeiset periaatteet

Asemakaavoituksessa on pyritty täsmentämään osayleiskaavassa kiinnilyötyjä lähtökohtia uusien tavoitteiden mukaisiksi. Asemakaavassa on osayleiskaavasta poiketen siirretty rautatieaseman paikkaa ja rautatien ylittävää kevyen liikenteen siltaa noin 100 metriä luoteeseen. Tämän jalankulkuakselin siirron perusteina olivat mm. seuraavat keskustan maankäyttöön vaikuttavat seikat:

- rautatieasemaa siirtämällä voidaan linja-autoliikenne ja raideliikenne kytkeä toisiinsa tuomatta linja-autoliikennettä keskustakortteleiden sisään, jolloin keskustakorttelit voidaan suunnitella jalankulkua silmälläpitäen.
- keskustan läpimenevä jalankulku sijoittuu keskustan sydänosaan, mikä mahdollistaa virike- ja toimintarikkaamman jalankulkuväylän luomisen.

Samoin on osayleiskaavasta poiketen katkaistu alueen läpimenevä katuyhteys Malminkartanon alueelle. Tämä vähentänee keskustan kautta kulkevaa liikennettä ja samalla on Trumpettitien linjausta voitu muuttaa maaston muotoa ja pääliikennesuuntaa paremmin vastaavaksi.

Keskustarakennusten massoittelulla on pyritty saamaan aikaan jalankululle soveltuva mittakaava ja rakennusten keskinäisellä läheisyydellä on korostettu asutokortteleista poikkeavaa miljöökäsittelyä.

Alueen rakennusten kerrosluku kasvaa maaston kohoamista korostaen III - VII. Tällä massoittelulla on pyritty niveltämään rakenteilla olevat VII-kerroksiset asuintalot sekä Kannelmäen vanhaan III-kerroksiseen rakenteeseen että Mätäjoen laakeaan laaksomaisemaan. Samalla keskustan kaupunkikuva muodostuu rikkaammaksi Malminkartanon suuntaan, mistä sitä voi tarkkailla esteettä laajoilta vapaa-alueilta. Liittyminen viereisiin asemakaavoihin on em. poikkeuksia lukuunottamatta osayleiskaavan mukaista.

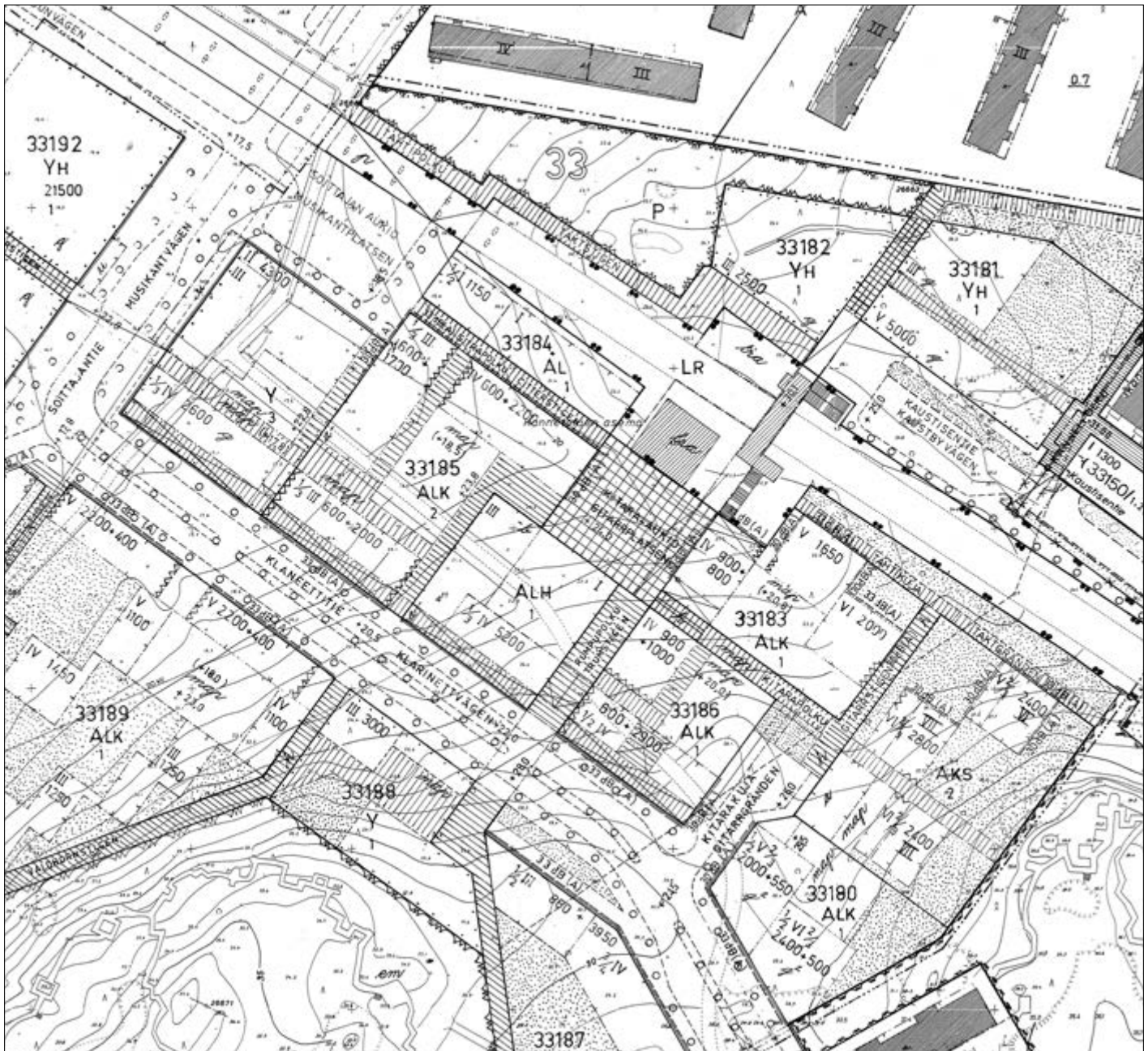
Kokonaismitoitus

Kaava-alueen yhteenlaskettu kerrosala on 124 800 m². Osayleiskaavassa on vastaavan alueen maksimikerrosala 136 700 m². Kaava-alueella on asuinkerrosalaa yhteensä 49 450 m², mikä vastaa noin 1 650 suuruista väestömäärää. Alueen työpaikkoihin on osoitettu virastotaloissa 42 500 m² kerrosala, muuta toimistotilaa ja kaupallisten palvelujen tilaa on yhteensä 17 750 m², myymälöiden osuus noin 5 000 - 8 000 m². Hotellille on osoitettu 5 200 m². Varsinaisten työpaikkojen määrä riippuu suuresti alueelle sijoittuvien virastojen ja laitosten laadusta. Alueelle sijoittunee noin 2000 työpaikkaa.

Rakennettu ympäristö. Kokonaisrakenne

Koko kaava-alue rakentuu sähköradan varteen ja liikenne asemalle ja sieltä pois on vaikuttanut asemakaavan suunnitteluun. Aseman ympärille on jalankulkureitit varteen sijoitettu myymälöitä ja julkisten palvelujen tiloja. Keskustan ympärillä ovat koillisessa ja luoteessa virastokorttelit ja kaakossa sekä lounaassa asuinkorttelit. Nämä korttelit on liitetty keskustaan ajoliikenteen kanssa eri tasossa kulkevien kevyen liikenteen siltojen avulla. Kaava-alueen keskeltä ja molemmilta sivuilta on osoitettu kevyen liikenteen reitit eteläiselle kukkulalle ja Mätäjoen varren laajoille vapaa-alueille.

¹ Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen selostus, joka koskee 9.1.1975 päivättyä asemakaavakarttaa n:o 7300.



Asemakaavakartan 7300 osa: Helsingin kaupungin, 33. kaupunginosan, Etelä-Kaarelan korttelit n:o 33180 - 33192 sekä katu-, puisto- ja rautatiealueet. Helsingin karttapalvelu

[ruudutus, Kitara-aukio] Katuaukio tai tori

[raidoitus, mm. Rumpupolku] Porraskatu tai yleiselle jalankululle ja pyöräilylle varattu katualue. Kadun rakenteet saadaan kannattaa viereisten tonttien alueella olevista rakenteista. Katutasen alapuolelle saa sijoittaa viereisten tonttien teknisen huollon ja jätehuollon tiloja, ajoväyliä, pysäköintitiloja ja näihin verrattavia tiloja. Nämä tilat saadaan yhdistää viereisten rakennuskorttelien tiloihin ilman rajaseinää. Maanvaraisille kaduille on istutettava lehtipuita. Kirjain h osoittaa katualueen osan, jolla huoltoajo sallittu.

[raidoitus, pistekatkoraja] Yleiselle jalankululle ja pyöräilylle varattu korttelin tai alueen osa. Kulkuväylä saadaan kokonaan tai osittain kattaa katoksella. Maanvaraisille osille on istutettava lehtipuita. Merkintä map osoittaa alueen osan, jonka alle saa sijoittaa autopaikkoja

[pisterasteri] Istutettava tontin tai alueen osa, jolla on oltava vähintään 1 puu ja 10 pensasta 60m² kohti. ---

Lra Rautatiealueen osa, jolla saa rakentaa rautatieaseman

Alk Yhdistettyjen liike- ja asuntokerrostalojen korttelialue. Liiketiloihin ei saa sijoittaa rakennusten yläpuolelle kerrokseen, lukuun ottamatta korttelia 33187

Al Liikerakennusten korttelialue

Alh Yhdistettyjen liike- ja / tai hotellirakennusten korttelialue

Y Yleisten rakennusten korttelialue

Maankäyttö ja korttelialueet asemakaavaselostuksen mukaan

AK

Asuntokerrostalojen korttelialuetta on kaava-alueella korttelissa 33190 6 020 m² kerrosala 5 500 m² e = 0,91 kerrosluku III - V autopaikkatarve 69 paikkaa, jotka on sijoitettava samassa korttelissa olevalla paikoitustontille. Kortteliin on sijoitettava kaksi oleskelu- ja leikki-paikkaa, joille on järjestettävä välitön pääsy rakennusten porrashuoneista.

ALK

Yhdistettyä liike- ja asuntokerrostalojen korttelialuetta on kaava-alueella seuraavasti:

Korttelin 33183 pinta-ala 2 850 m², kerrosala 5 350 m², josta asuntokerrosalaa on 4 550 m² ja liikehuoneistojen alaa 800 m² e = 1,88 kerrosluku IV – VI

Korttelin 33183 autopaikkatarve on yhteensä 69 paikkaa, jotka on kaikki sijoitettava kortteliin pihakannen alle. Ajo paikoitustiloihin on osoitettu Kitarakujalta.

Korttelin oleskelu- ja leikki-paikat on sijoitettu kansi-rakenteen päälle rakennusten suojaamalle pihamaalle. Pihamaan jäsentelyyn, laatoituksiin ja istutuksiin on kiinnitettävä erityistä huomiota. Korttelin radanpuoleiset osat on istutettava lehtipuilla.

Korttelissa 33185 pinta-ala 4 830 m² kerrosala 7 700 m², josta asuntokerrosalaa on 1 800 m² ja liikehuoneistojen alaa 5 900 m² e=1,62 kerrosluku III - IV alaa; autopaikkatarve on 85 paikkaa, jotka kaikki on sijoitettava korttelin pihakannen alle. Korttelin läpi on osoitettu yleiselle jalankululle varattuja korttelinosia ja korttelin piha on luonteeltaan enemmän julkinen kuin yksityinen. Pihatason käsittelyn tulisi liittyä Kitara-aukion ja korttelin 33185 jalankulkutasojen käsittelyyn.

Korttelin 33186 pinta-ala 2 330 m² kerrosala 5 400 m², josta asuntokerrosalaa on 1 500 m² ja liikehuoneistojen 3 900 m² alaa e= 2,30 kerrosluku IV - V autopaikkatarve on 61 paikkaa, jotka on sijoitettava korttelin pihakannen alle. Korttelin pihamaan käsittelyn tulee olla samanalaista kuin korttelissa 33183. Korttelin pohjoisnurkassa olevan rakennuksen saa rakentaa kiinni korttelin 33183 vastaavan rakennuksen kanssa. Tällöin on yleisen jalankulkutien osalla varattava huolto-ajoneuvoille riittävä korkeus rakennusten alle. Näiden rakennusten rakenteissa ja tilojen suunnittelussa tulee huomioida Rumpupolun jatkeena oleva silta, jonka varrelle tulisi sijoittaa myymälöitä, kahviloita yms.

Korttelin 33187 pinta-ala 3 850 m² kerrosala 7 580 m², josta asuntokerrosalaa on 3 630 m² ja liikehuoneistojen alaa 3 950 m² kerrosluku III - V e = 1,97 autopaik-

katarve on 85 paikkaa, jotka saadaan kaikki sijoittaa AP-kortteliin n:o 33175.

Korttelin oleskelu- ja leikki-paikat sijoitetaan länteen aukeavalle pihalle. Piha liittyy puistoalueeseen ja korttelin puistonpuoleinen osa on säilytettävä mahdollisimman lähellä luonnontilaa.

ALK-kortteleissa asuntokerrosalaa kaiken kaikkiaan yhteensä 36 200 m² ja liikehuoneistojen kerrosalaa 16 750 m².

AL

Liikerakennusten korttelialuetta on asemakaava-alueella kortteli 33184, pinta-ala 1 300 m², kerrosala 1 150 m², e = 0,89, autopaikkatarve on 16 paikkaa, jotka on sijoitettava kortteliin.

Kortteli on erään keskustan vilkkaimman, asemalle johtavan kävelyreitillä varrella, joten sille tulisi rakentaa lähinnä myymälätiloja. Rakennusten massoittelemassa on pyritty liittämään ne viereiseen asemarakennukseen, ja rakennusten arkkitehtuurin tulisi noudattaa asemapaviljongin arkkitehtuuria, jolloin myymälärakennukset tukisivat muutoin irralliseksi jäävää asemaa.

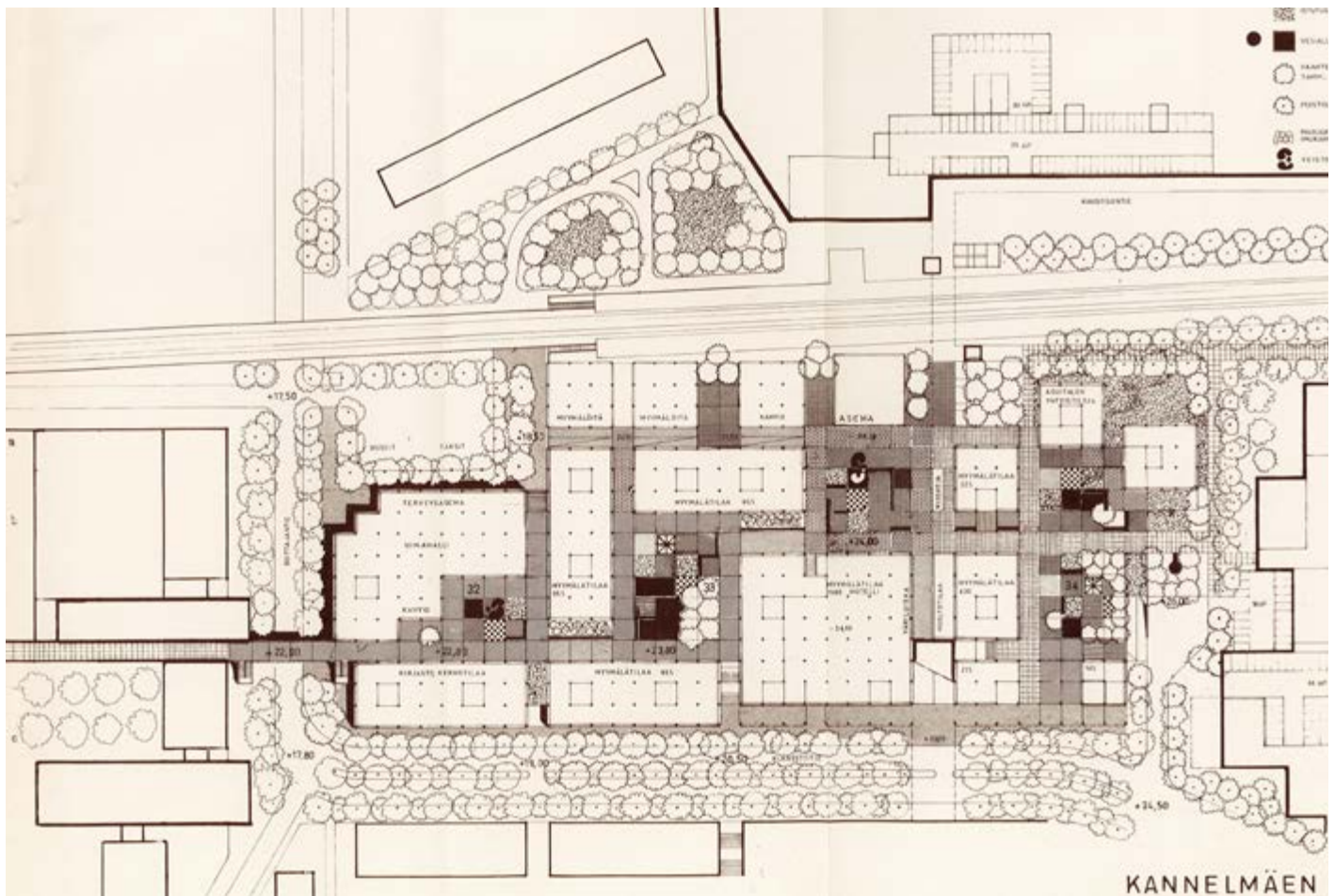
ALH

Yhdistettyjen liike- ja hotellirakennusten korttelialuetta on kaava-alueella korttelissa 33185 yhteensä 2 330 m² kerrosalan enimmäismäärä 5 200 m², e = 2,23, kerrosluku III - IV, autopaikkoja 62 kpl, jotka on sijoitettava kortteliin. Korttelialue liittyy tilallisesti aseman edustan aukioon ja korttelin matalan yksikerroksisen osan kattotason tulisi olla Kitara-aukion luonnollinen ylemmässä tasossa oleva jatko. Tälle tasanteelle on mahdollista saada keskustaa elävöittävää ulkoilmatoimintaa, katukahvila, -ravintola tms.

Y

Yleisten rakennusten korttelialueet. Korttelin 33185 pinta-ala 3 600 m², kerrosala 6 900 m², e = 1,91 kerrosluku III autopaikkoja 69 kpl, jotka on sijoitettava kortteliin. Kortteliin on ehdotettu sijoitettavaksi terveysasema, kerhokeskus, uimahalli ja sivukirjasto. Kortteli sijaitsee linja-autojen kääntöpaikaksi varatun aukion vieressä ja sen saavutettavuus kaikilla eri liikennemuodoilla on erittäin hyvä.

Kortteli muodostaa ALK ja ALH kortteleiden kanssa Kannelmäen asemakeskuksen ydinosan ja kaikkien näiden kortteleiden visuaalisen käsittelyn tulee muodostaa virikerikas ja arkkitehtonisesti mielekäs kokonaisuus.



Asemakaavaselostuksen 7300 liite 12. Kortteleiden 33183 – 33186 esisuunnitelma, alkuperäinen mittakaava 1:1000. Asemataso. Arkkitehtitoimisto Anja ja Raimo Savolainen. 03.12.1974, päivitetty 24.4.1975.

Katu- ja liikennealueet

Kaava-alueen kokojakatuna toimii Klaneettitie, jolta hoidetaan keskustan syöttö. Klaneettitien liikennemäärät tulevat olemaan huomattavan suuret, ennusteiden mukaan eteläosalla yli 10 000 ajoneuvodia/vrk ja liittymävälit suhteellisen lyhyet. Tästä johtuen on katu esitetty toteutettavaksi 2-ajorataisena, jolloin kaistat toimivat ryhmittymiskaistoina. Alueen muuta katuverkkoa suunniteltaessa on tavoitteena ollut, että ajoneuvoliikenne ja pääjalankulkureitit ovat erillään toisistaan. Keskeisten kortteleiden osalta on huoltoliikenne edellä esitetyn periaatteen mukaisesti kaavailtu tapahtuvaksi pääosin jalankulkutason alapuolella. Lisäksi on tavoitteena ollut, että rakennettava katupituus saadaan mahdollisimman vähäiseksi.

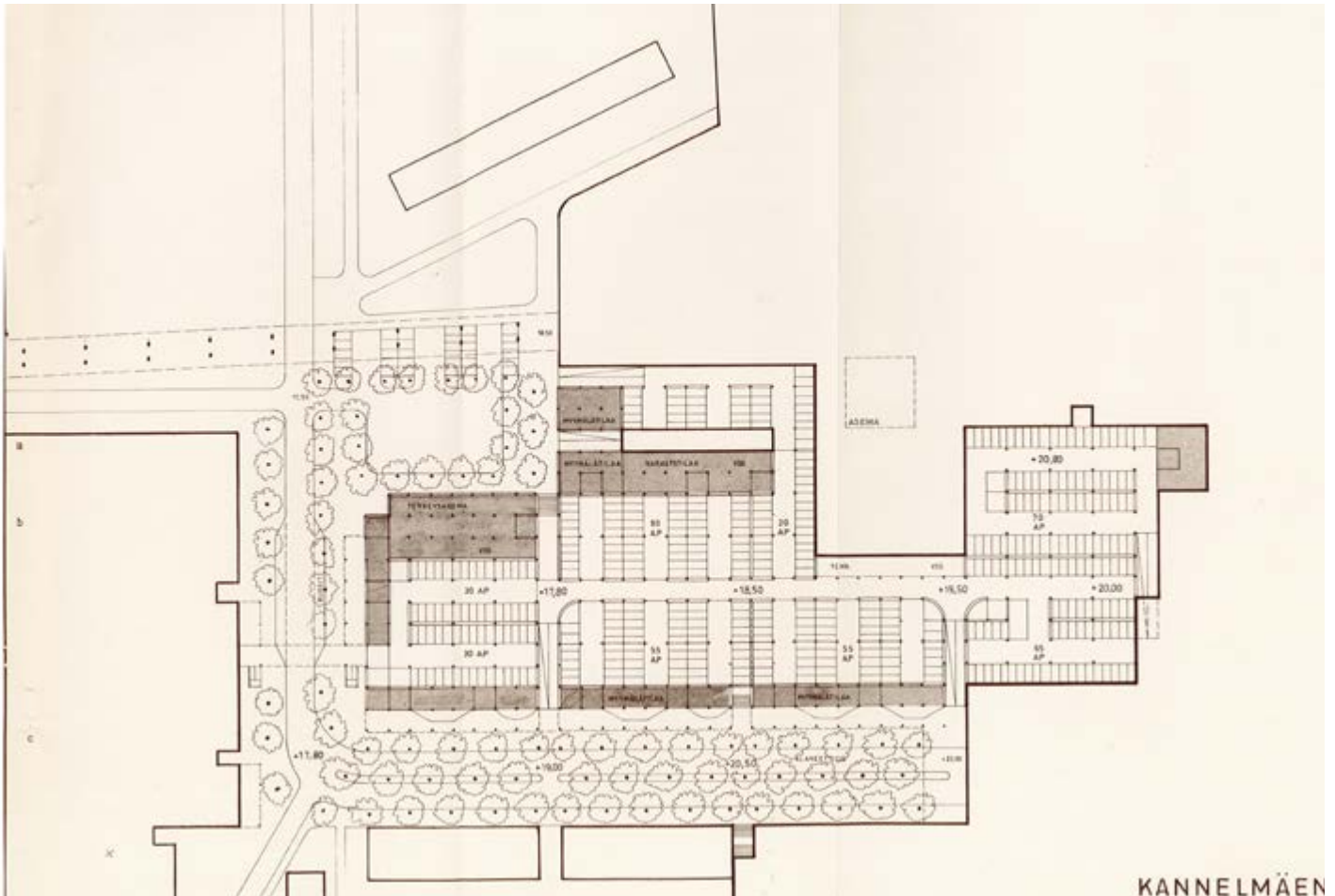
Alue tukeutuu Martinlaakson rataan ja asemalla on järjestettävä hyvät kevyen liikenteen yhteydet kaikista suunnista. Linja-autoille on varattu pysäkit sekä Klaneettitiellä että Soittajantiellä. Kannelmäkeen mahdollisesti päättyviä linjoja varten on Soittajantien varteen varattu kääntöpaikka. Taksiliikenteelle on esitetty

varattavaksi tila saman kääntöpaikan varrelta.

Keskusta-alueen ulkopuolella hoidetaan huoltoliikenne pintaliikenteenä.

Pysäköinti toteutetaan kortteleiden 33183-33186 osalta kokonaan pihakansien ja rakennusten alla. Toteuttamistavasta johtuen tullaan kaikki autopaikat rakentamaan jo 1. vaiheessa. Kortteleiden 33187 ja 33171 kaikki autopaikat sekä korttelin 33180 toisen vaiheen autopaikat on osoitettu AP-kortteliin 33175. Korttelin 33189 autopaikoista 60 % on sijoitettu korttelin 33190 pysäköintitontille. Muiden korttelialueiden pysäköinti hoidetaan korttelikohtaisesti.

Park and ride -pysäköintiä varten on osoitettu autopaikkoja Martinlaakson ratasillan alta, yhteensä 33 kpl. Martinlaakson rataa varten on varattu alue, joka vastaa rautatiesillan ja siihen liittyvien rakenteiden leveyttä. Tälle liikennealueelle saadaan rakentaa rautatieasema.



Asemakaavaselvityksen 7300 liite 13. Kortteleiden 33183 – 33186 esisuunnitelma, alkuperäinen mittakaava 1:1000. Paikotustaso. Arkkitehtitoimisto Anja ja Raimo Savolainen. 03.12.1974, päivitetty 24.4.1975.

Kortteleiden 33120 ja 33121 välinen alue, joka voimassa olevassa Kannelmäen asemakaavassa on puistoa, on muutettu jalankulku- ja pyöräilykaduksi, koska se on tärkein reitti vanhasta Kannelmäestä rautatieasemalle.

Virkistysalueet

Asemakaava-alueella on kaksi puistoaluetta pinta-alaltaan yhteensä 40 580 m. Näistä pohjoinen on Kannelmäen nykyisen asutuksen viereinen puistokaista, joka on istutettava, jotta se muodostaisi myös riittävän näkö- ja melusuojan Martinlaakson rataa vasten. Toinen puistoista käsittää eteläisen kallioiden metsäisen mäen ja se liittyy välittömästi Mätäjoen laaksossa kulkevaan seudulliseen viher- ja virkistysalueeseen.

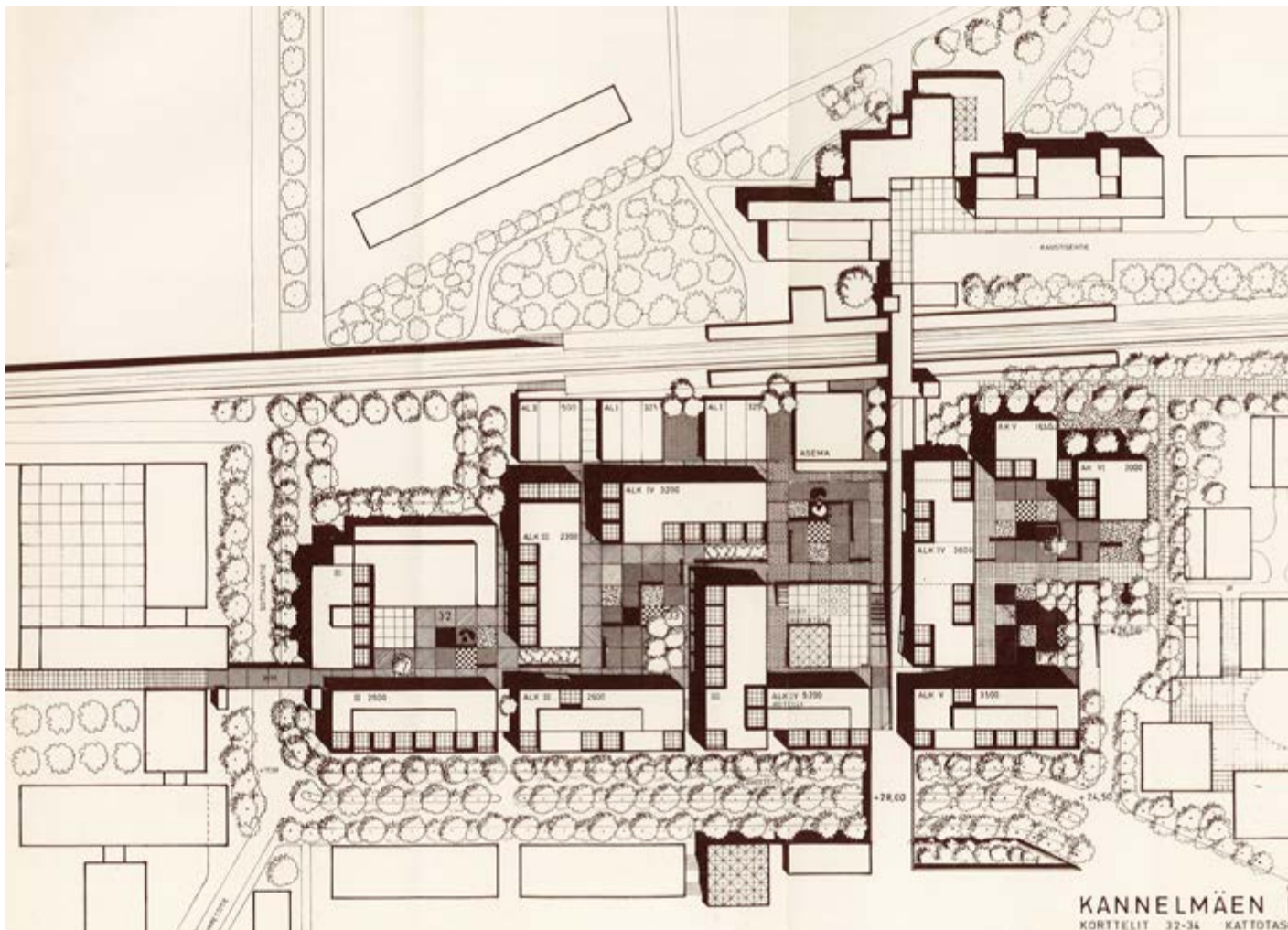
Palvelut

Kaava-alue muodostaa Kannelmäen uuden keskustan ja sille osoitetut palvelut on tarkoitettu koko Kannelmäkeä varten. Alueelle on arvioitu sijoittuvan mm. seuraavia palvelutoimintoja:

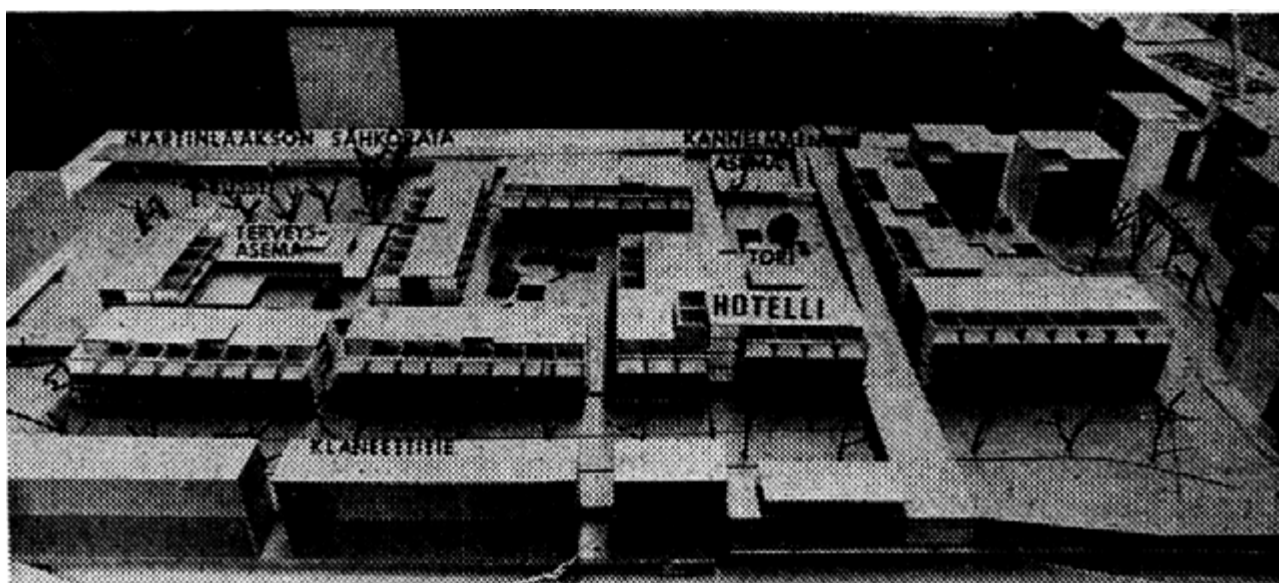
Julkiset palvelut

- terveysasema 2 000 m²
- kirjasto 1 400 m²
- uimahalli 2 500 m²
- kerhotiloja 1 000 m²
- lasten päiväkotia 500 m² (HOAS: N asuntokortteliin)
- reservitilaa 3 000 m²
- kaupalliset palvelut:

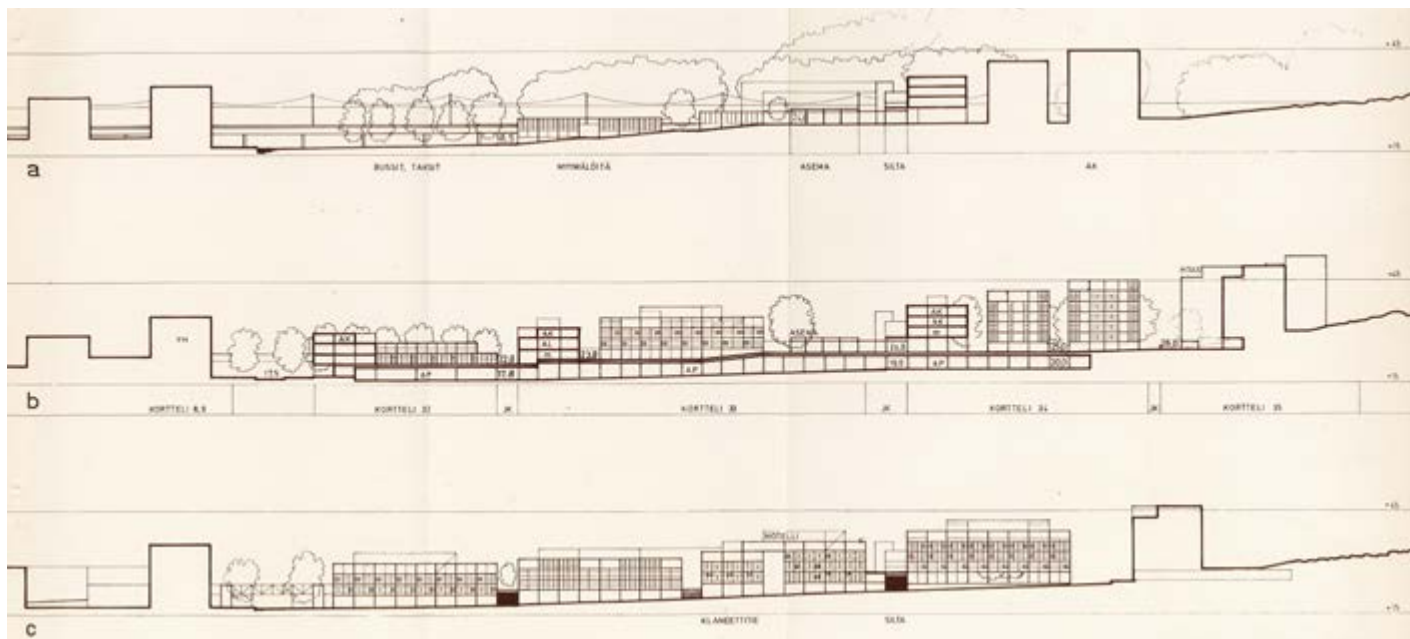
Kaupallisten palvelujen kerrosalaa on varattu 6 000 - 8 000 m². Keskustaan tulee sijoittumaan elintarvike- ja erikoismyymälöitä, ravitsemusliikkeitä, pankkeja, posti yms. sekä mahdollisesti hotelli.



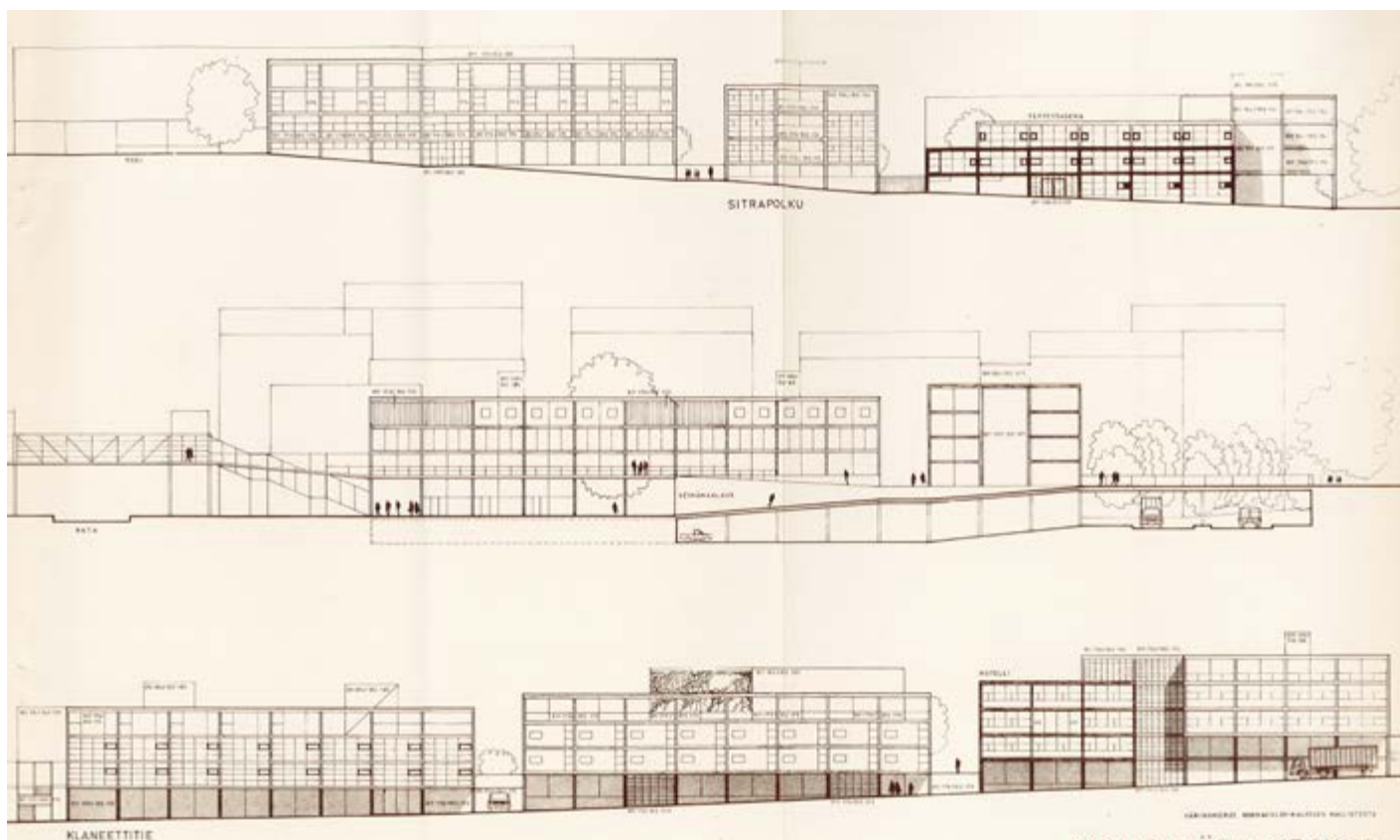
Asemakaavaselostuksen 7300 liite 11. Kortteleiden 33183 – 33186 esisuunnitelma, alkuperäinen mittakaava 1:1000. Kannelmäen keskuksen korttelit 32-34, kattotasot. Arkkitehtitoimisto Anja ja Raimo Savolainen. 03.12.1974, päivitetty 24.4.1975. Erilaiset rasterit tarkoittavat erilaisia laatoituksia, joiden sävyt on valittu valkoisen ja mustan väliltä.



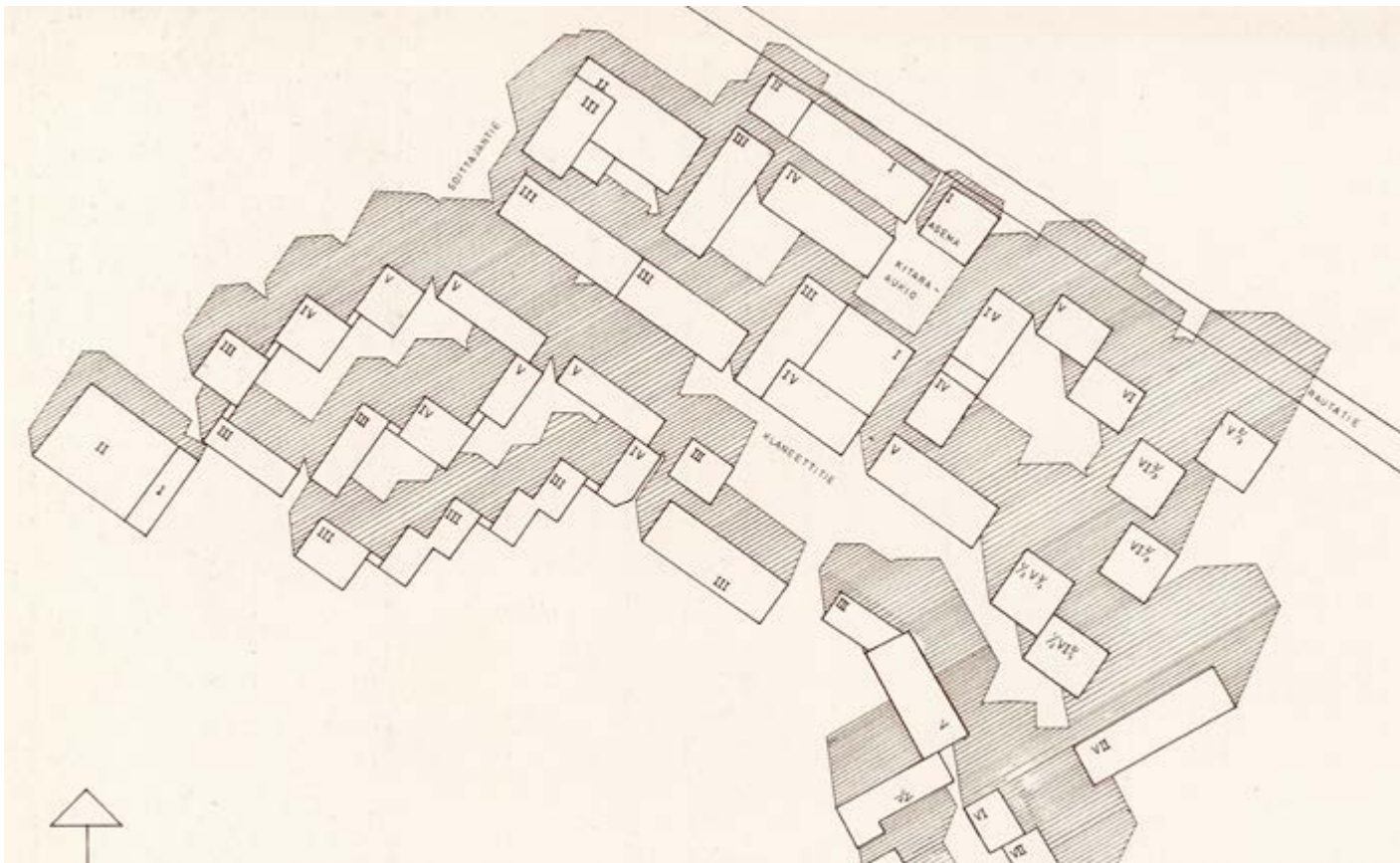
Kannelmärn keskustan pienoismalli. Uusi Suomi 12.04.1974



Asemakaavaselostuksen 7300 liite 14. Kortteleiden 33183 – 33186 esisuunnitelmat, alkuperäinen mittakaava 1:1000. Leikkauksia. Leikkaukset a-c ovat radan suuntaisia leikkauksia. Leikkaus a on suunnilleen nykyisen Sitratien kohdalla koilliseen. Leikkaus b on samansuuntainen, Kitara-aukion kohdalla. Leikkauksessa näkyy Kitara-aukion taso sekä sen kaakkoislaidalla kulkevan kevyenliikenteen väylän taso. Leikkaus c on kortteleiden julkisivu Klaneettitielle, ja siinä näkyy kävelykadun jatkeeksi suunniteltu silta Soittajantie yli. Arkkitehtitoimisto Anja ja Raimo Savolainen. 03.12.1974, päivitetty 24.4.1975.



Liite 15. Julkisivuja, esisuunnitelma. Alkuperäinen mittakaava 1:400. Arkkitehtitoimisto Anja ja Raimo Savolainen. 03.12.1974. Ylimpänä on 33185 korttelijulkisivu Sitrapolulle koilliseen. Soittajanaukion varrelle hahmottuva terveysasema on osa samaa kokonaisuutta kuin samoihin aikoihin suunniteltu monitoimitalo. Toinen korttelijulkisivu on Rumpupolun suuntainen. Siinä näkyy radan yli kulkeva silta sekä Kitara-aukioon liittyvät tasoerot ja Klaneettitien ylitys. Alin julkisivu on korttelin 33185 julkisivu Klaneettitielle.



Asemakaavaselostuksen 7300 liite 8. Varjoisuuspiirros, alkuperäinen mittakaava 1:2000. Tasauspäivänä 21.3. varjostetulla alueella aurinkoa vähemmän kuin viisi tuntia 9 – 17. ”Varjot konstruoitu tasaiselle maalle”. Asemakaavaosasto 11.12.1974

Rakennusten ulkoarkkitehtuuri

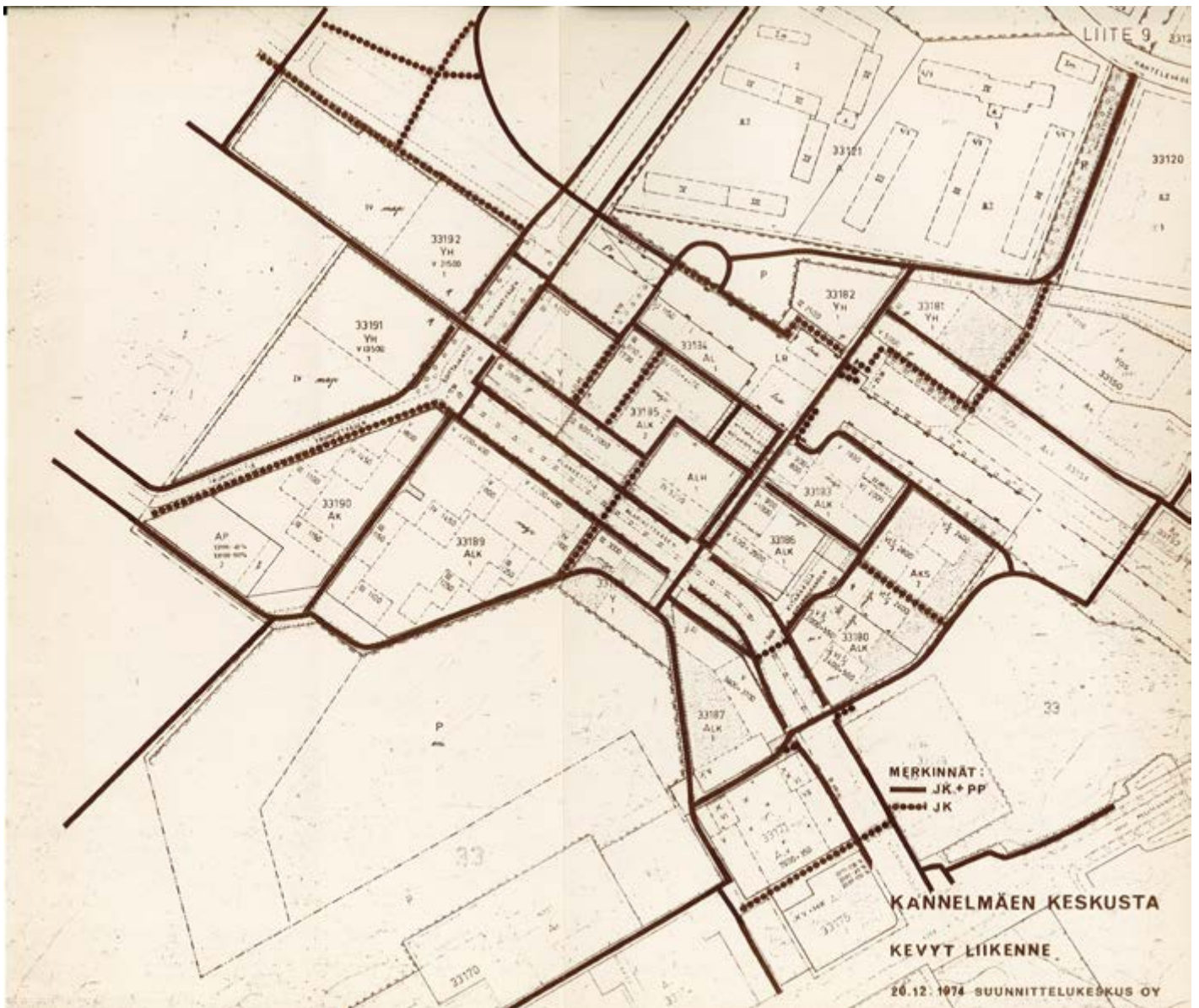
Jalankulkuympäristön luonteen kannalta oleellisten pohjakerrosten julkisivujen suunnitteluun on paneuduttava erityisellä huolella. Umpinaisia sokkelimaisia pohjakerroksia on vältettävä ja aukotuksella, värityksellä, sisäänvedoilla, aitauksilla ja istutuksilla on huolehdittava siitä, että pohjakerroksen ilme on virikkeinen ja mittakaavaltaan inhimillinen.

Aukotuksella, ikkunajaolla sekä tasapainoisella materiaalien ja värien käytöllä tulee suunnittelussa pyrkiä ympäristössään omaleimaisiin, mutta sisäisesti yhtenäisiin korttelikokonaisuuksiin.

Eräiden julkisivun tunnuspiirteiden tulisi olla asukkaiden itsensä määrittävissä. Tällaisia ovat mm. parvekkeille sijoitettavat istutukset ja parvekeaukon mahdollinen peittäminen ritilällä tai yksinkertaisella kuis-tilasituksella, joiden myöhempään toteuttamiseen on rakennussuunnittelussa annettava mahdollisuus.

Parvekkeiden materiaalien ja rakenteiden tulee olla muuhun julkisivuun sopeutuvat. Parvekkeen kaiteesta on osan oltava läpinäkyvä pikkulasten kiipeilyhalukkuuden vähentämiseksi.¹

1 Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen selostus, joka koskee 9.1.1975 päivättyä asemakaavakarttaa n:o 7300.



Kevyen liikenteen kaavio, alkuperäinen mittakaava 1:2000, 20.12.1974. Suunnittelukeskus Oy.

Asemakaavan toteutuminen

Asemakaava 7300 vahvistettiin 10.9.1976. Vahvistetun asemakaavan mukaan rakennettiin Kannelmäen asema siltoineen ja portaineen, Soittajantie ja Klaneettitie pääosiltaan, Soittajanaukio ja Kitarkuja osittain. Muilta osin alue jäi vielä rakentamatta. Katualueiden kohdalla tapahtui myöhemmin joitain muutoksia. Asemarakennukseen välittömästi liittynyt, keskeinen Kitara-aukio ei toteutunut, vaan sen tilalle laadittiin uudet suunnitelmat monitoimitalon ja Sitra-aukion rakentamiseksi. Asemakaavan muutos valmistui vuonna 1981.

Asemarakennuksen, portaat ja sillat suunnitteli ATR-toimistot, Suunnittelutomisto Kahri – Mikkilä – Mykkänen. Pääsuunnittelijana oli arkkitehti Paavo Mykkänen. Pääpiirustukset on päivätty 1974 ja 1975.

Martinlaakson rata ja Kannelmäen asema



1970-luvun alussa rakennetut kerrostalo Martinlaakson radan ja tulevan aseman koillispuolella. Valokuva Sky-Foto Möller 1974. HKM



Kannelmäen asema rakenteilla vuonna 1974. Salpa Oy:n kokoelma. VKM



Martinlaakson sähköjuna saapuu Kannelmäen asemalle. Lea Bucciarelli 1977. HKM. Asemakaava-alueen keskeiset osat ovat vielä rakentamatonta maata, osittain entistä peltoa, osittain lehtipuumetsikköä. Maanpinnan korkeus vaihtelee alueella rajoissa +17,00 - +33,00.



Rata ja asema Malminkartanon suunnalta. Valokuva 1980-luvulta, Mikko Alameri. Suomen rautatiemuseo.

Asemakaavan muutos ja viitesuunnitelma 1981

Asemakaavan muutoksen selostus

Asemakaavan muutoksen laadinnasta vastasi kaupunkisuunnitteluviraston asemakaava-arkkitehti Matti Visanti. Arkkitehtikonsulttina toimi Arkart, arkkitehti Pertti Hokkanen ja Pia Ilonen. Selostus ja viitesuunnitelman illustraatiot havainnepiirustuksineen on päivätty 8.1.1981. Seuraavassa esitetään asemakaavaselostuksen tiivistelmä.

RAKENNETTU YMPÄRISTÖ

Vahvistetun kaavan mukaisesti on alueella toteutettu tiestö, rautatie ja rautatieasema, muuten alue on rakentamaton. Teistä on rakennettu Klaneettitie ja Soittajantie pääosiltaan, Soittajanaukio ja Kitarakuja osittain. Vesijohto-, viemäri- ja kaukolämpöverkosto on alueen reunoilla valmiiksi rakennettu. Kaava-alueen ympäristö on koillis- ja kaakkoispuolella valmiiksi rakennettu, lounais- ja luoteis-puolen katujen varret ovat pääosin rakentamattomia.

TAVOITTEET

Kaavan muuttamisen tavoite on toteuttamisen helpottaminen. Alueen rakentamattomuus johtuu osittain syistä, jotka kaavaa muuttamalla voidaan poistaa. Tavoite on pyritty saavuttamaan seuraavin kaavallisin keinoin:

- Asuntokerrosalan lisäämisellä työpaikka- ja palvelukerrosalan kustannuksella.
- Jakamalla eri toiminnot selkeämmin eri tonteille. Irrottamalla tontit liian tiiveistä sidonnaisuuksista toisiinsa nähden, varsinkin välttämällä yhtenäisiä kansirakennelmia tai tonteille yhteisiä maanalaisia kulkuväyliä.
- Mahdollisimman suuressa määrin välttämällä rakenteellisia autopaikkoja ja käyttämällä myös katutilaa osittain pysäköintiin.
- Pihojen maanvaraisuudella (liittyy pysäköintijärjestelyihin).
- Pysäköinnin kaksivaiheisuudella asuntokorttelien osalta.

ASEMAKAAVAN MUUTOS JA SEN PERUSTELUT

Rakennettu ympäristö, kokonaisrakenne

Alueelle on määritelty selvä keskipiste, tori. Tori on sijoitettu pääkadun Klaneettitien ja aseman väliin. Torin reunat on määritelty toiminnallisesti monipuolisiksi. Sen reunoille sijoittuu yksi asuinrakennustontti (AK), kolme liike- ja toimistorakennustonttia (K) ja monitoimitalon tontti (Y). Myymälä- tms. tilaa on määritelty AK- ja K-korttelien ensimmäiseen toritason kerrokseen.

Alueen ulkoisista reunaehdoista johtuva kevyen liikenteen kaksitasoisuus (radan ja Klaneettitien ylittävä raitti) on torin muotoilulla ja liittämällä raitti viereisiin rakennuksiin suunniteltu mahdollisimman helppokulkuiseksi ja luontevaksi. Toria reunustavan K-korttelin taakse on sijoitettu huoltokatu mahdollisia suurempia myymäläyksiköjä varten, joiden huolto itse torilta aiheuttaisi muille toiminnoille liikaa häiriötä. Huoltokatu erottaa samalla alueen pohjoispään omaksi asuntokorttelikseen, joka on ratkaistu umpikortteliperiaatteella johtuen ympäristön monista liikenteen aiheuttamista häiriötekijöistä. Alueen eteläreuna on liitetty avoimemmalla rakennustavalla aluetta rajaavaan asuntolakortteliin.

Pysäköinti on järjestetty asuntokorttelien osalta alueen reunoille ja K-korttelin osalta myös osittain omalle tontille, huoltokadun (Sitrakuja) varrelle.

Rakennusten korkeudet vaihtelevat välillä III - VI siten, että korkeimmat massat sijoittuvat radan puolelle, joka järjestely on korttelien valaistuksen kannalta edullisin.

Julkisivujen pääasiallisiksi materiaaleiksi on määritelty väribetoni, rappaus, keraaminen laatta ja puu. Väritys on määritelty vaaleaksi. Katot on määritelty pääasiallisesti harja- tai pulpettikatoiksi.

KORTTELIALUEET

Asuinkerrostalojen korttelialueet (AK)

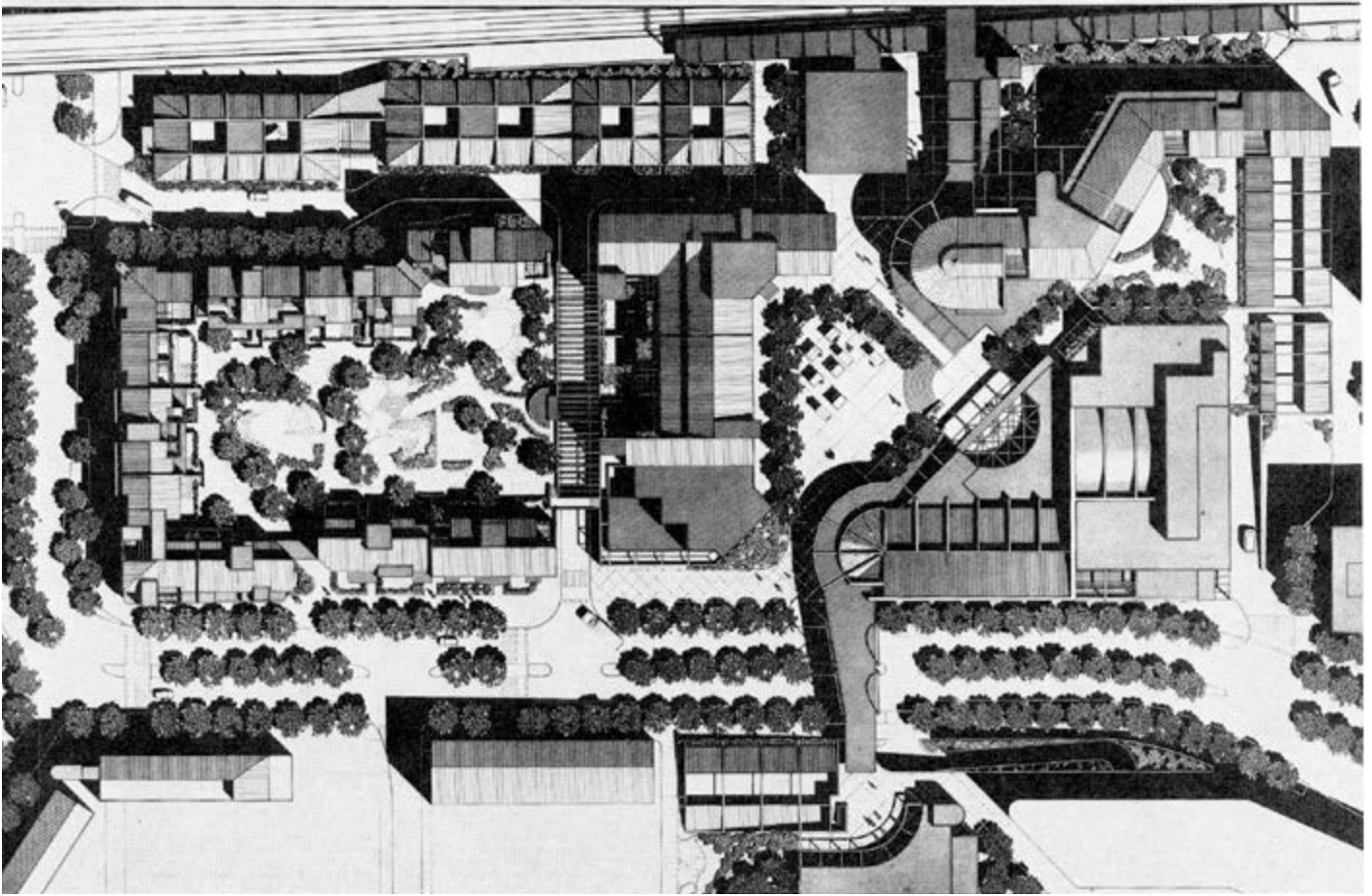
Alueella on 4 AK-tonttia. Kokonaiskerrosala asuntojen osalta on 14 200 m² ja myymälä- tai vastaavien tilojen osalta 2150 . Nämä sijaitsevat tori- tai katutasen kerroksessa. Piha-alueet määritellään korotettavaksi n. kerroksen verran kadun puolta korkeammalle johtuen valaistusolosuhteiden parantamisesta pihalla ja myymälöiden aiheuttamien häiriöiden minimoimisesta. Näin myymälät aukeavat vain kadun tai torin puolelle.

Liike- ja toimistorakennusten korttelialueet (K)

Alueella on 3 liiketalotonttia, kokonaiskerrosala on 7 500. Kaupallisten palvelujen osuus on määritelty 75 %:ksi vähintään yhdestä katutasen kerroksesta. Tällöin minimimäärä näille on n. 1 200 m². Tontit on ehdotettu hyvin pieniksi, mikä johtuu kaupunkikuvallisesta tavoitteesta pieneen mittakaavaan. Tonttien huolto on suunniteltu tapahtuvaksi pihan puolella sijaitsevalta huoltokadulta käsin.

Yleisten rakennusten korttelialueet (Y)

Alueella on kaksi Y-tonttia, kerrosaloiltaan 5 400 ja 1 600 m². Voimassa olevan kaavan mukaiset vastaavat kerrosalat ovat 6 900 ja 3 000 m². Ensinmainittu tontti tarkoittaa Kannelmäen monitoimitaloa, jonka rakentamisajankohdaksi on oletettu vuodet 83-84. Sen kerro-



Kannelmäen keskus, viitesuunnitelman illustraatio. "Alueelle on määritelty selvä keskipiste, tori." Asemakaavam muutoksen selostus, liite 10 a. ark 16.01. KSV projekti 2394. Piirustus Arkart, Pertti Hokkanen, Pia Ilonen. Piirustus on julkaistu Arkkitehti-lehdessä 04/1981.

salan pienentyminen johtuu hankkeen täsmentyneestä ohjelmasta. Lisäksi kaupunginvaltuusto on käsitellyt asiaa 3.9.80 ja päätynyt tällöin 5 000 m²:n maksimikokoon. Toisella Y-tontilla ei ole hanketta vireillä. Sen kerrosalan pienentäminen perustuu yleispiirteiseen tarkasteluun tontin rakentamisen taloudellisuudesta. Monitoimitalossa tulee toimimaan kirjasto, Suomenkielinen Työväenopisto, Svenska Arbetarinstitutet, Nuorisosiainkeskuksen tiloja ja Kulttuuriainkeskuksen tiloja.

LPA-korttelialueet

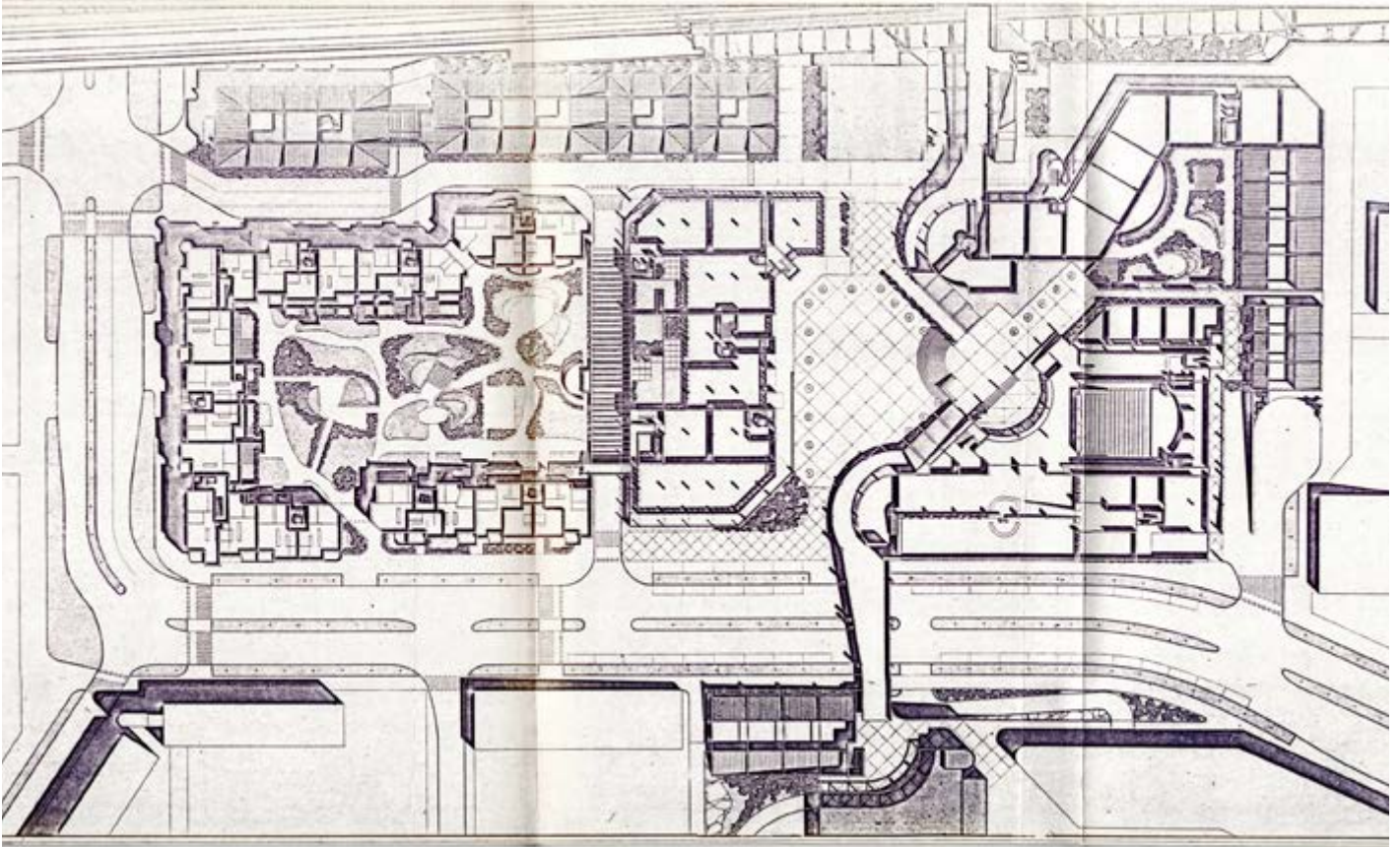
Alueella on 4 pysäköintiin tarkoitettua tonttia. Tontit on määritelty katettaviksi ja aidattaviksi, päämäärä on ollut luoda niistä katutilaan vaikuttavia rakennuksia välttämällä pysäköintikenttiä.

Katualueet

Asemakaava-aluetta rajaavat Klaneettitie ja Soittajantie-nimiset kokoojakadut ovat pääosin rakennetut. Samoin on rakennettu Soittajanaukio, jolla toimii nyt

linja-auton n:o 42 päätepysäkki. Asemakaavan muutos muuttaa alueen sisäisiä liikennejärjestelyjä. Katusuunnitelmiin asemakaavan muutos aiheuttaa korjauksia myös pääkatujen osalta sikäli kuin kadunvarsipysäköinti edellyttää. Linja-auton päätepysäkki on siirretty Soittajantien toiselle puolelle. Tämä aiheutuu tonttikohdainten pysäköintijärjestelyjen lisäämisen tarpeesta johtuen siitä, että voimassa olevan kaavan mukaiset pysäköintikannet on pyritty poistamaan.

Voimassa oleva kaava perustuu melkein täydelliseen eri liikennemuotojen erotteluun. Kaavamuuotos muuttaa tilannetta sikäli että suuri osa kaupallisista palveluista sijoittuu katujen varsille eikä enää korttelien sisäosiin ja tästä syystä lisääntyy myös katujen tasoylitystarve. Kevyen liikenteen ja ajoneuvoliikenteen erottelu tulee säilymään Rumpupolun linjalla. Torialue muodostaa osan luonnollisesta tasonvaihdesta kevyen- ja ajoneuvoliikenteen välillä. Pysäköinti ehdotetaan hoidettavaksi sekä tonttikohdainten erillisillä pysäköinti tonteilla. Nykyinen Soittajanaukio on osittain muutettu tonttien



Kannelmäen keskus, viitesuunnitelman illustraatio, taso +24. Asemakaavamuutoksen selostus, liite 10 c. ark 16.03. KSV projekti 2394. Piirustus 8.1.1981. Arkart, Pertti Hokkanen ja Pia Ilonen. Piirustus on myös julkaistu Arkkitehti-lehdessä 04/1981.

pysäköintiä palvelevaksi pysäköintitontiksi. Kadunvar-sipysäköinti ehdotetaan sallittavaksi asiainnin osalta Klaneettitien molemmilla reunoilla. Pysäköintialueiden tilanvarauksia mitoitettaessa on Klaneettitien varrella ja Martinlaakson radan alla sijaitsevat pysäköintipaikat huomioitu siten, että ne lieventävät Kslk:n 22.11.1973 hyväksymää esikaupunkialueiden pysäköintinormia vieras- ja asiointipysäköinnin osalta. Kaavaan on otettu lisäksi määräys pysäköintipaikkojen rakentamisen kaksivaiheisuudesta AK-kortteleiden osalta.

PALVELUT

Kaupalliset palvelut ovat kokonaismäärältään kaa-va-alueella n. 3 350 k-m². Tämä on tila, jonka muodos-taa alueen kadunvarsien ja torin ensimmäinen kerros osittain. AK-kortteleiden osalta on määräyksissä jous-tovaraa sikäli, että myös toimistotilat ovat sallittuja. Liikekortteleiden osalta koko ensimmäinen kerros on määritelty kaupallisia palveluja tarkoittavalla kaava-määräyksellä, (75 %). Tärkeänä on pidetty asianomaisten tilojen rakentamista sillä tavalla, että myymälät ovat aina mahdollisia. Julkiset palvelut sijoittuvat alueen kahdelle Y-tontille, ks. kohta Y-korttelialueet.

TOTEUTTAMINEN

Kaavaehdotuksen mukaisista tonteista on osa jo varattu rakentajille, joten alue tultaneen toteuttamaan mahdollisimman nopeasti.

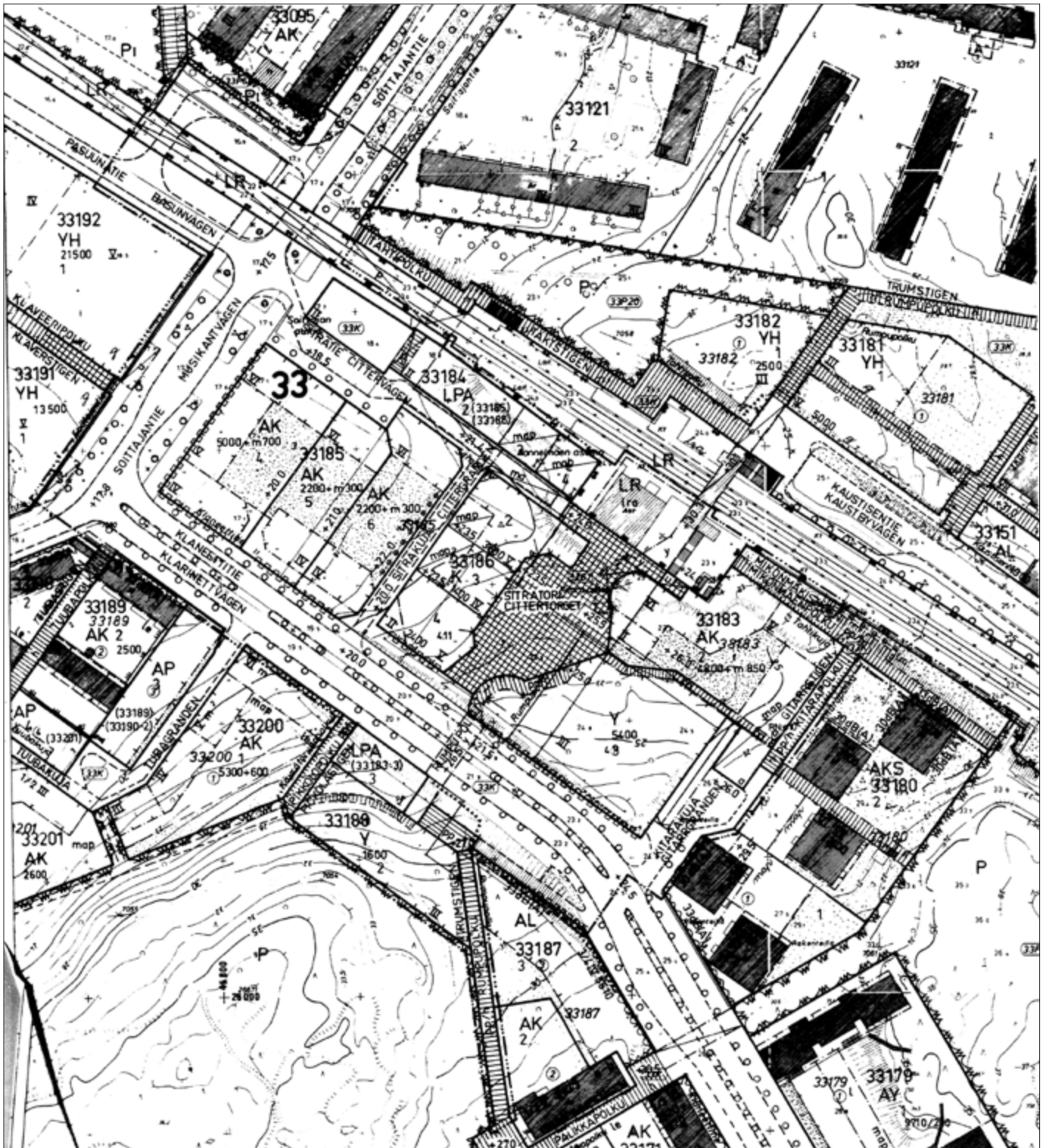
SUUNNITTELUVAIHEET

Aloite ja ohjelmointi

Aloitteen asemakaavan muuttamiseksi on tehnyt kau-punginkanslian rakentamisohjelmatoimisto ja kaupun-kisuunnitteluviraston asemakaavaosasto.

Lisäksi eläkevakuutusyhtiö Ilmarinen anoo asemakaa-van muutosta Helsingin yliopiston omista malle tontille 33187/3. Anomuksessa esitetään huoltoajo sallittavaksi Rumpupolku-nimisellä raitilla, jotta rakennusjärjestyk-sen vaatima huoltoyhteys pihalle olisi mahdollinen sekä tontin pysäköintitiloihin johtavan ajoyhteyden paikan muuttamista.¹

¹ Asemakaavamuutoksen 8373 selostus



Asemakaava 8373. Helsinki 33. kaupunginosa, Kannelmäki. Korttelit 33183-33186, 33188 Katu-, rautatie- ja puisto-alueet. Asemakaavan muutos Laatinut Matti Visanti. 8.1.1981. Vahvistettu 13.5.1981. Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto Asemakaavaosasto.

Asemakaavan 8373 asemakaavamerkintöjä:

AK Asuinkerrostalojen korttelialue

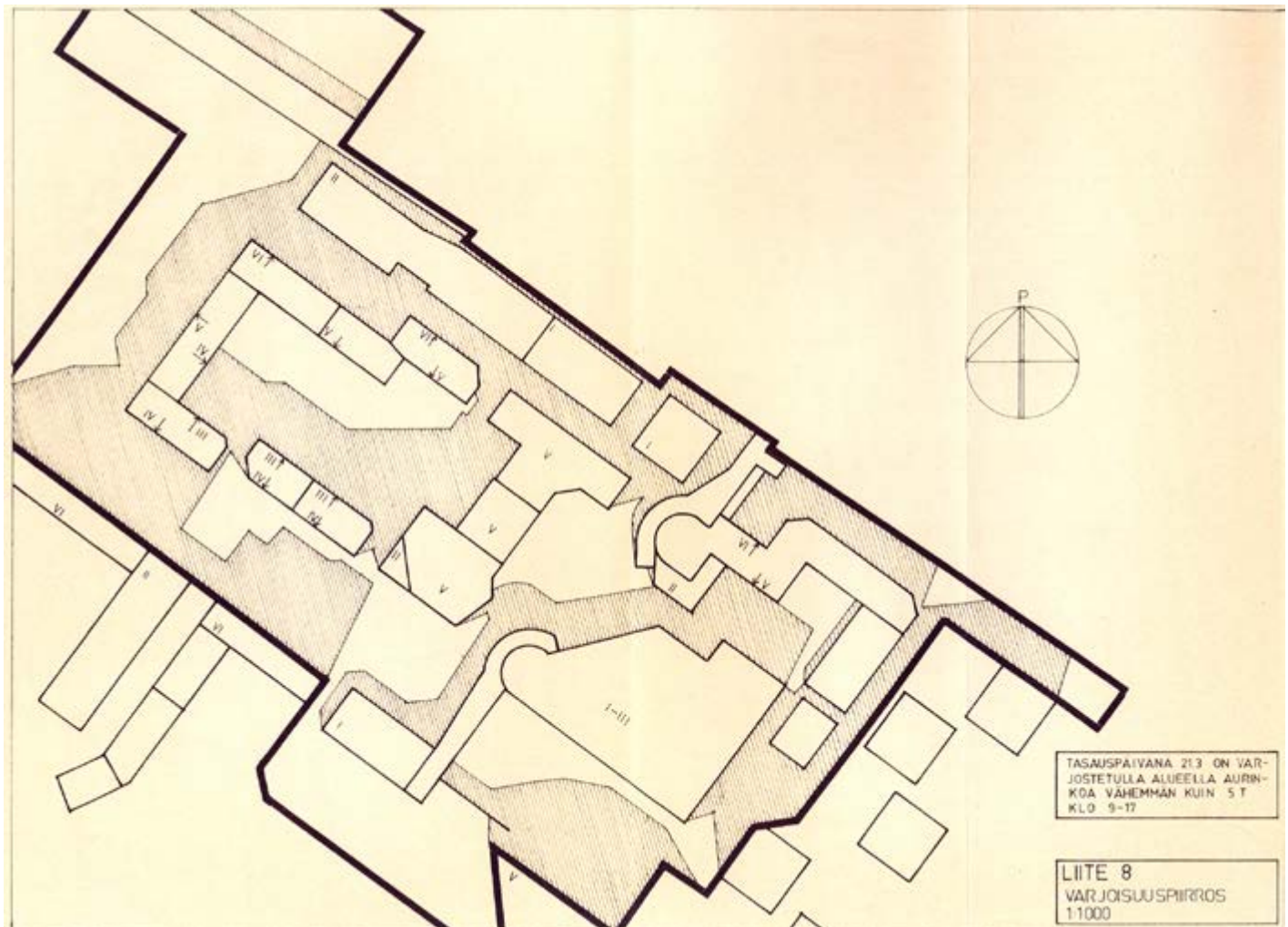
Y Yleisten rakennusten korttelialue

K Liike- ja toimistorakennusten korttelialue

LR Rautatiealue

LPA Autopaikkojen korttelialue

Lra Rautatiealueen osa, jolle saa rakentaa rautatieaseman



Asemakaavan selostuksen liite 8. Varjoisuuspiirros, josta ilmenee, että Sitratorin kaakkoisreuna - ja tulevan Kanneltalon sisäänkäynti - on suurimman osan päivästä varjossa.

Asemakaava ja viitesuunnitelmat Arkkitehti-lehdessä 1981

Asemakaavan muutosta ja siihen liittyviä viitesuunnitelmia esiteltiin Arkkitehti-lehdessä 04 / 1981. Artikkelin kirjoittajina olivat Matti Visanti, Pertti Hokkanen ja Pia Ilonen. Seuraavassa esitetään artikkelin teksti kokonaisuudessaan. Artikkelin kuvituksessa esitetyt julkisivukaaviot liittyivät viitesuunnitelmaan, mutta niitä ei ollut julkaistu asemakaavan selostuksessa. Tekstissä on selvitetty Sitratorin ja Rumpupolun kaarevien muotojen perusteita.¹

Kannelmäen asemanseutu on yksi kolmesta Martinlaakson rataan tukeutuvista Helsingin uusista esikaupunkikeskustoista. Muut ovat Pohjois-Haaga (Lassila) ja Malminkartano. Kannelmäen kaupalliset ja muut keskustatoiminnot ovat puolestaan jakautuneet kolmeen paikkaan, jotka ovat Eka-Market-autotavaratalo, vanha ostoskeskus ja vielä rakentamaton aseman-

seudun keskusta. Ne palvelevat n. 15 000:tta Kannelmäen, Hakuninmaan ja Maununnevan asukasta. Asemanseudulla ovat tällä hetkellä valmiina ainoastaan itse asemarakennus radan ylittävine siltoineen sekä ympäröivät kadut. Keskustakorttelien muu alue on luonnontilassa. Keskustakorttelit mahtuvat alueella, jonka koko on n. 120 x 250 m.

Korttelirakenne ja toiminnot

Kannelmäen asemanseudun uusi asemakaava on aikaisemman asemakaavan muutos. Muutoksen syynä on viitisen vuotta voimassa olleen kaavan toteutumattomuus. Helsingin kaupungin intresseissä on kuitenkin toteuttaa aiotut asemakeskustat mitä pikimmin. Toteutumattomuuteen ovat johtaneet lähinnä seuraavat aikaisemman kaavan ominaisuudet: sekatalojen (ALK-korttelialueet) suuri lukumäärä. Niiden kaavoittamisella on tavoiteltu kaupunkikuvallista rikkautta. Heikkoutena on niiden sopeutumattomuus olemassa

¹ Arkkitehti 04/1981, 34-37.



"Yhtenä viitesuunnitelman itsenäisenä tavoitteena on ollut innostaa rakennussuunnittelijoita suunnittelemaan värikäitä, muodokkaita ja muutenkin miellyttäviä rakennuksia." Ylempänä torijulkisivu, tuleva Rumpupolku ja monitoimitalo luoteeseen, alempana asuntokorttelin julkisivu luoteeseen Soittajatielle. Julkisivuillustraatio, Arkton / Pertti Hokkanen, Pia Ilonen. Arkkitehti 04/1981.

olevien rakentamisorganisaatioiden puitteisiin. On ollut hankaluuksia löytää rakennuttajia, jotka rakentavat yhdistettyjä asuin-, toimisto- ja myymälärakennuksia. Yhtenäiset kansirakennelmat, joilla tontit ja kadut sitoutuvat toisiinsa rakenteellisesti, ovat kaupungin organisaatioille sekä taloudellisten että muiden resurssien osalta hyvin vaativia. Näistä syistä kaavaa on muutettu siten, että tontit ovat rakenteellisesti toisistaan irrallisia yksiköitä, pääasiassa joko asumiseen tai liiketoimintaan tarkoitettuja. Katutasossa on tämän lisäksi pienempää myymälätoimintaa. Keskustakorttelien yleisilmeen kannalta on pidetty tärkeänä, että tontti näkyy yksikkönä myös kaupunkikuvassa. Tavoitteena ei ole pidetty alueen sisäistä yhtenäisyyttä, pikemminkin päinvastoin. Keskustakorttelit eivät näin tavoitteen mukaan tule muodostamaan muusta kokonaisuudesta erillään olevaa projekti- aluetta, vaan itse tontin koko on se mitta, jonka pohjalta katutila jäsentyy.

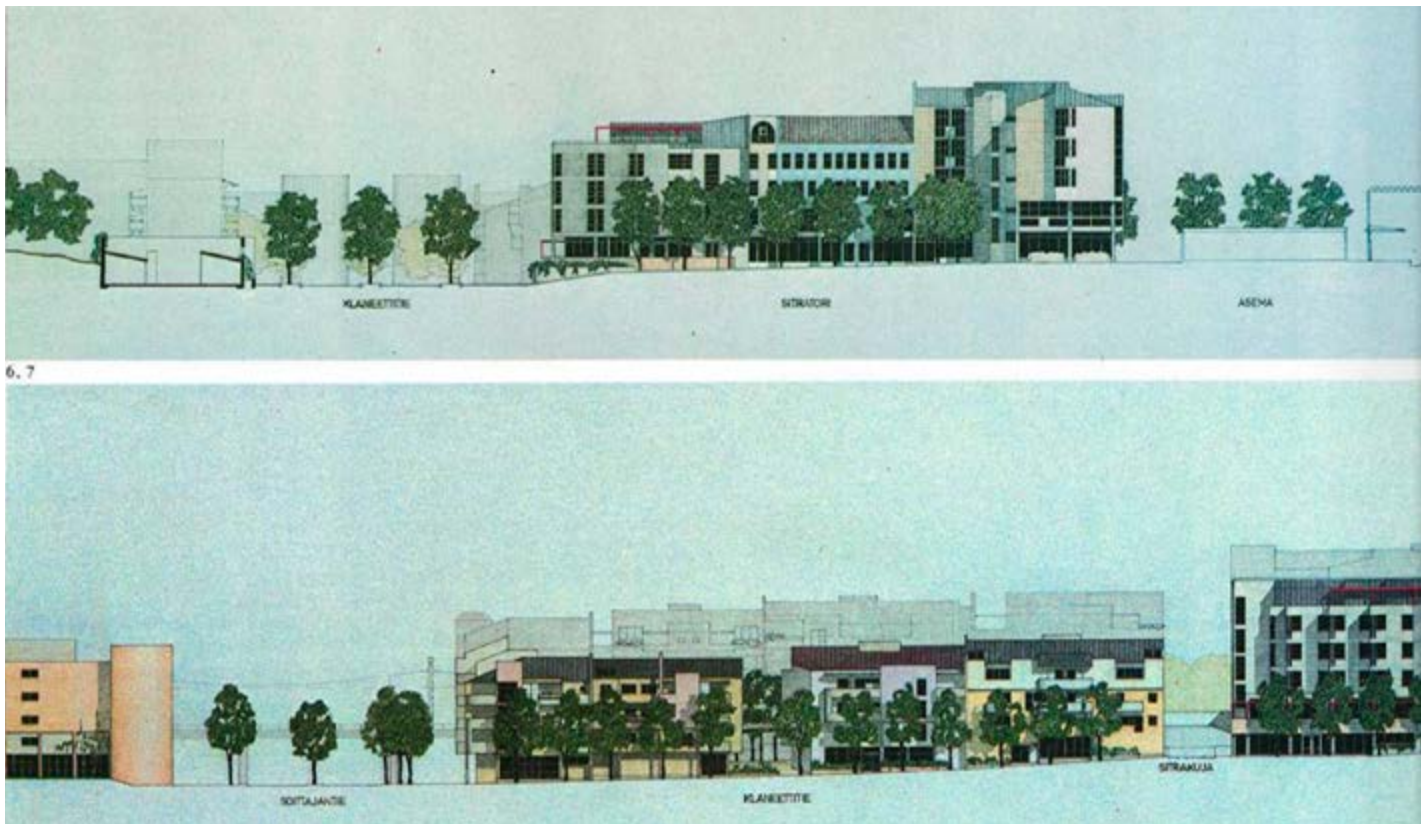
Tori

Alueen selvänä keskipisteenä on toripääkadun, Klaneettitien ja rautatieaseman välissä. Sen laidoille on sijoitettu alueen toimintoja monipuolisimmin: asuntontti, kolme toimistotyöpaikkatonttia sekä julkista palvelua edustava monitoimitalon tontti. Asunto- ja toimistorakennustontteihin liittyy toritasossa pohjakerrosmyymälöitä.

Torille on suunniteltu torikauppaa. Alueen ulkoisista reunaehdoista johtuva kevyen liikenteen kaksitasaisuus torin kohdalla on oleellisesti vaikuttanut torin pyöreähköön muotoiluun.

Kevyen liikenteen pääreitti

Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden pääreitti ylittää sekä pääkadun että rautatien. Jotta tämä reitti saavuttaisi maanpinnan kummastakin suunnasta sopivalla pituuskaltevuudella, on itse matkaa pidennetty kahdella kaaroksella. Nämä kaarteet ovat tiiviisti kiinni torin etelälaidan rakennuksissa, mikä asettaa näiden rakennusten suunnittelulle melko vaativan lähtökohdan.



Ylempänä julkisivu Sitratorille kaakkoon, alempana Soittajantien ja Sitrakujan välinen julkisivu lounaaseen Klaneettitielle. Julkisivuillustraatio, Arkton / Pertti Hokkanen, Pia Ilonen. Arkkitehti 04/1981.

Pohjoisosan asuntokorttelit

Alueen pohjoispää muodostuu umpikortteliperiaatteella ratkaistusta asuntokorttelista. Rakennusten pohjakerrokseen edellytetään rakennettavan kadunvarsimymälöitä. Tavoitteena ollut asuntokortteleiden pihojen maavaraisuus on johtanut pysäköinnin sijoittamiseen alueen reunoille. Suuri rakentamistehokkuus johtaa välttämättä useampitasoiseen pysäköintiin. Paras ratkaisu autojen säilyttämiseen olisi niiden sijoittaminen pieninä yksikköinä eri tahoille, mutta siihen ei ollut mahdollisuuksia. Kaksitasoinen pysäköinti on suunniteltu siten, että lopputulos muistuttaa mahdollisimman paljon todellista rakennusta, autotallia. Autotallia voidaan käyttää katutilaa muodostavana rakennuksena, mihin tavallinen suomalainen kansipysäköintiratkaisu ei sovellu.

Asemakaavan ohjaava vaikutus

Asemakaava on luonteeltaan melko väljä, koska kaavaa laadittaessa ei ole ollut mahdollista teettää rakennuksista tarpeellisia esisuunnitelmia. Suhteellisen pienen tonttijaon määrittelyllä on pyritty aikaansaamaan kaupunkikuvallista pienimittaisuutta ja vaihtelevuutta. Liikerakennusten samoin kuin kolmen asuntotontin katusivujen pituudet ovat vain 20 tai 25 metriä. Kun pidetään huoli siitä, ettei vierekkäisiä tontteja varata

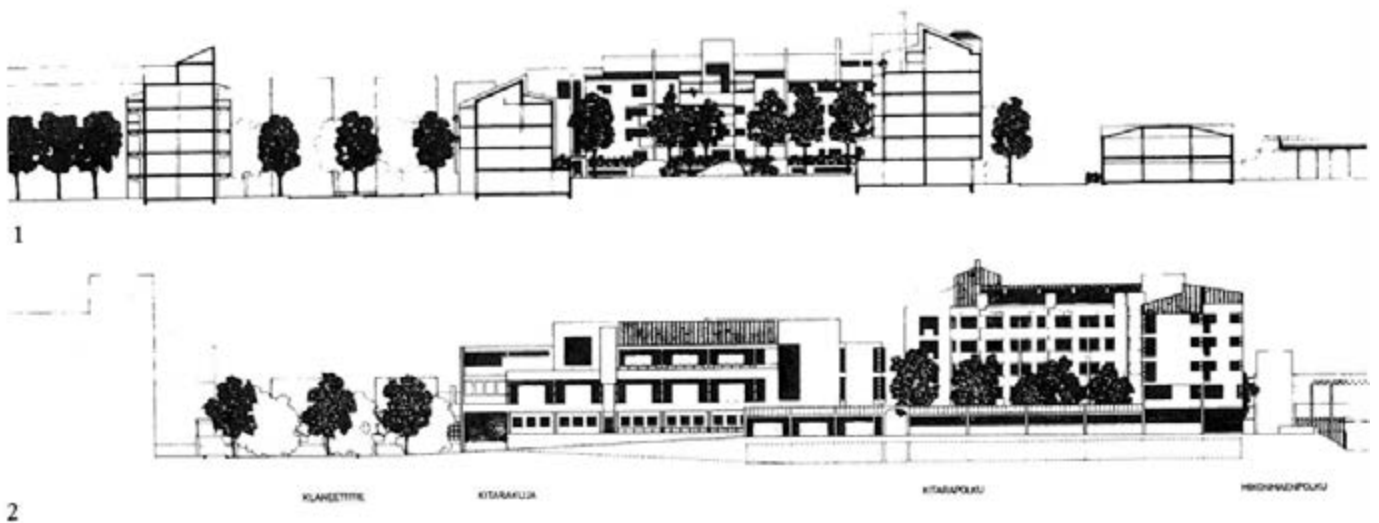
tai luovuteta samalle rakennuttajalle, on mahdollista päästä miellyttävään lopputulokseen. Kaavassa riittäväksi kaupunkikuvaan vaikuttavaksi ohjaukseksi on katsottu kerrosluvun (3–6 kerrosta) ja rakennusalan paikan määrittely sekä määräykset harja- tai pulpettikatosta ja julkisivujen yleispiirteisestä vaaleudesta.

Asemakaava on laadittu vuoden 1980 aikana Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastossa. Asemakaavan tavoitteita on havainnollistettu viitesuunnitelmassa, jonka on laatinut arkkitehtitoimisto Arkart/Pertti Hokkanen. Viitesuunnitelmaa on tehty kaavan laadinnan jälkipuoliskolla ja sen rinnalla kaavan toteuttamiskelpoisuuden testaamiseksi. Yhtenä viitesuunnitelman itsenäisenä tavoitteena on ollut innostaa rakennussuunnittelijoita suunnittelemaan värikkäitä, muodokkaita ja muutenkin miellyttäviä rakennuksia.²

² Arkkitehti 04/1981, 34–37.

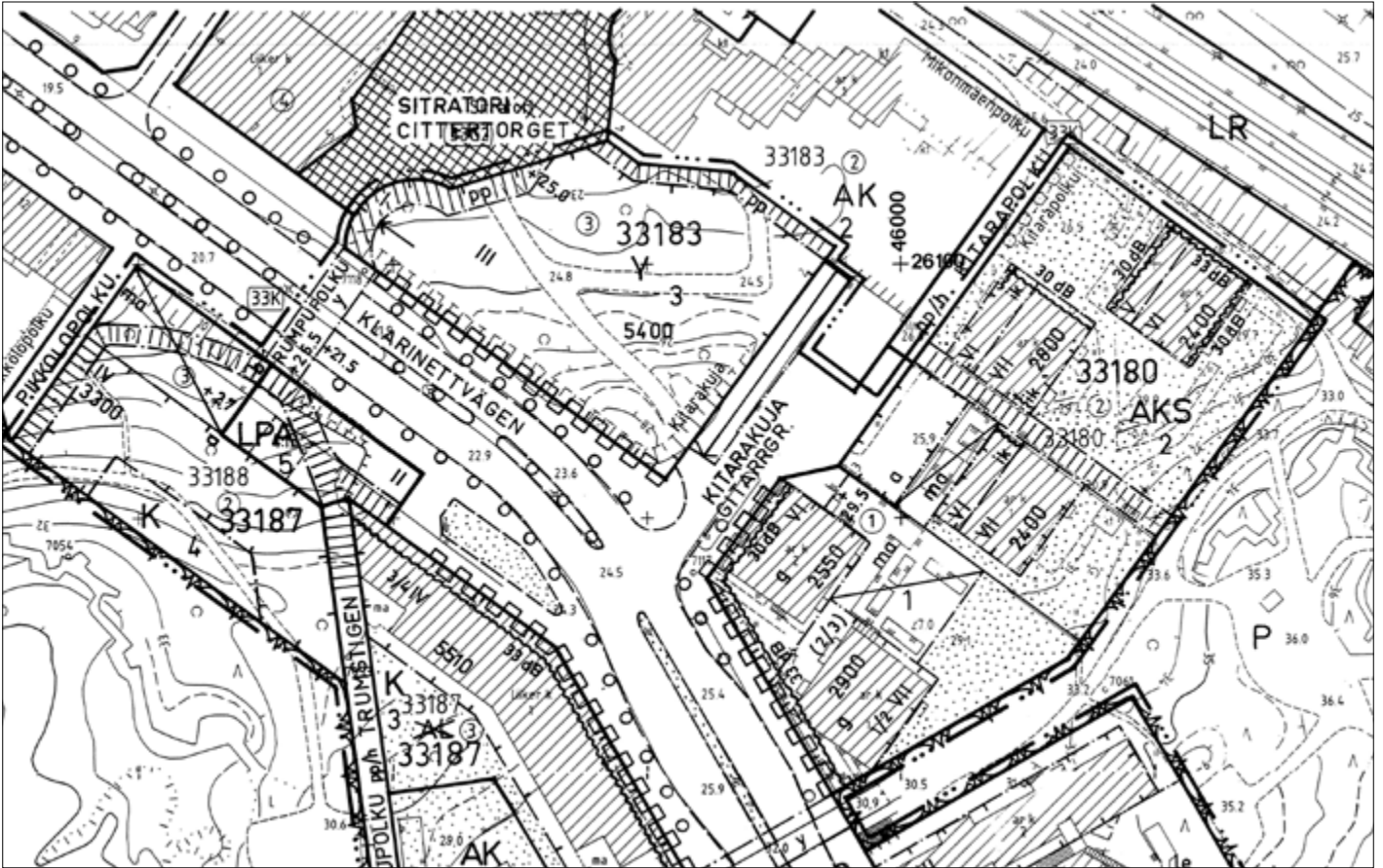


Sitrakujan ja Kitarakujan välinen julkisivu lounaaseen Klaneettitielle. Julkisivuillustraatio, Arkton / Pertti Hokkanen, Pia Ilonen. Arkkitehti 04/1981.



Ylempänä asutokorttelin leikkaus, vasemmalla Klaneettitie; alempana kaakkoisosan korttelin julkisivu Kitarakujalle ja Kitarapolulle, viitesuunnitelma. Julkaistu Arkkitehti 04/1981, Arkton / Pertti Hokkanen, Pia Ilonen.

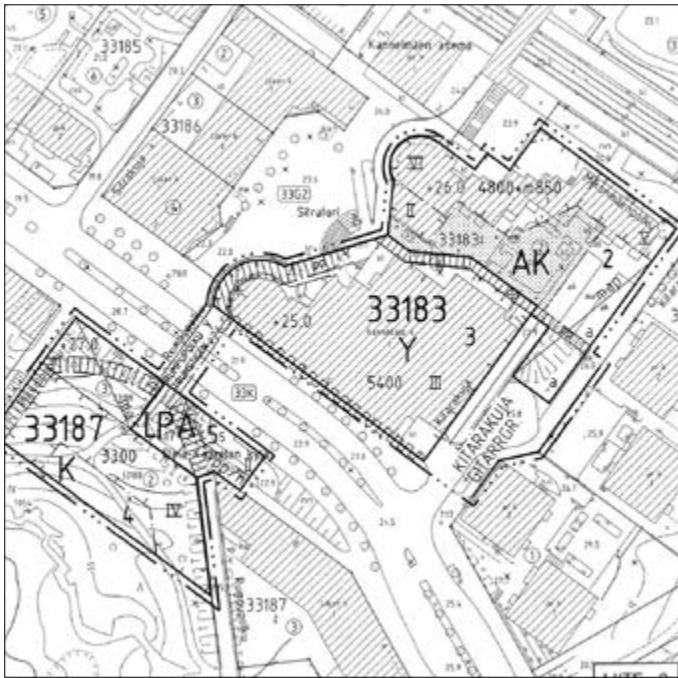
Asemakaavan muutos vuonna 1991



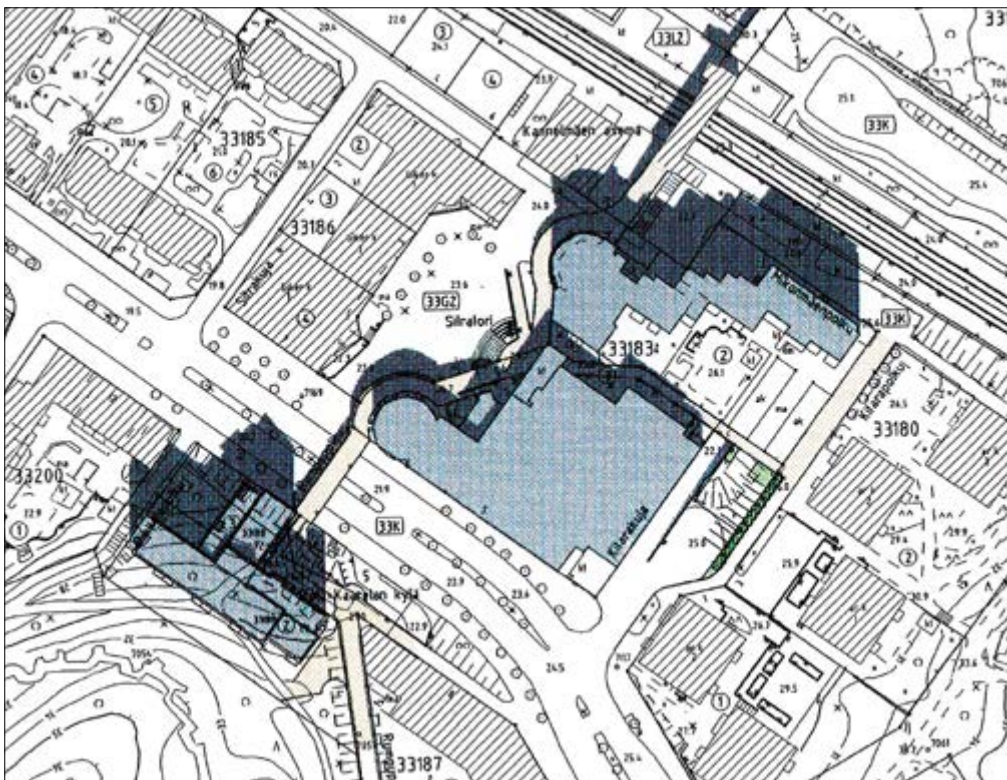
Asemakaava 9625, vahv. 1991. Selvitysalueeseen liittyvä ote. Sitratorin kaakkoislaidan Y-korttelin eli tulevan Kanneltalon muoto tai kerrosala ei ole muuttunut. Rumpupolun kevyen liikenteen sillan liittyminen korttelirakenteeseen ja itse korttelirakenne Klaneettitien lounaispuolella on muutettu.



Asemakaavakarta 9625. 10.8.1989. Vahvistettu 20.3.1991. Helsinki 33. kaupunginosa Etelä-Kaarela Kannelmäki. Lähivirkistysalue, asemakaava. Korttelit 33170-33177, 33179, 33180, 33187 ja 33188, kortteli 33178 Tontti 1. kortteli 33183, Tontti 3 sekä katu- ja puistoalueet. Asemakaavan muutos.



Asemakaavamuutoksen 10736 asemakaavakartta. Kitarakujalle sijoitetaan LPA-korttelialue. Rumpupolun kevyen liikenteen sillan lounaispäässä on nyt entisen liike- ja toimistorakennusten korttelialueella vanhusten asuin- ja palvelutalo (YSA-1).



Kortteli 33183, korttelin 33187 tontit 4 ja 5 sekä katualue. Illustraatio, asemakaavan muutoksen 10736 selostus. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston kaavoitusosaston selvityksiä 1999:10736.

Selvitysalueen rakentuminen 1970-luvulta 1990-luvulle



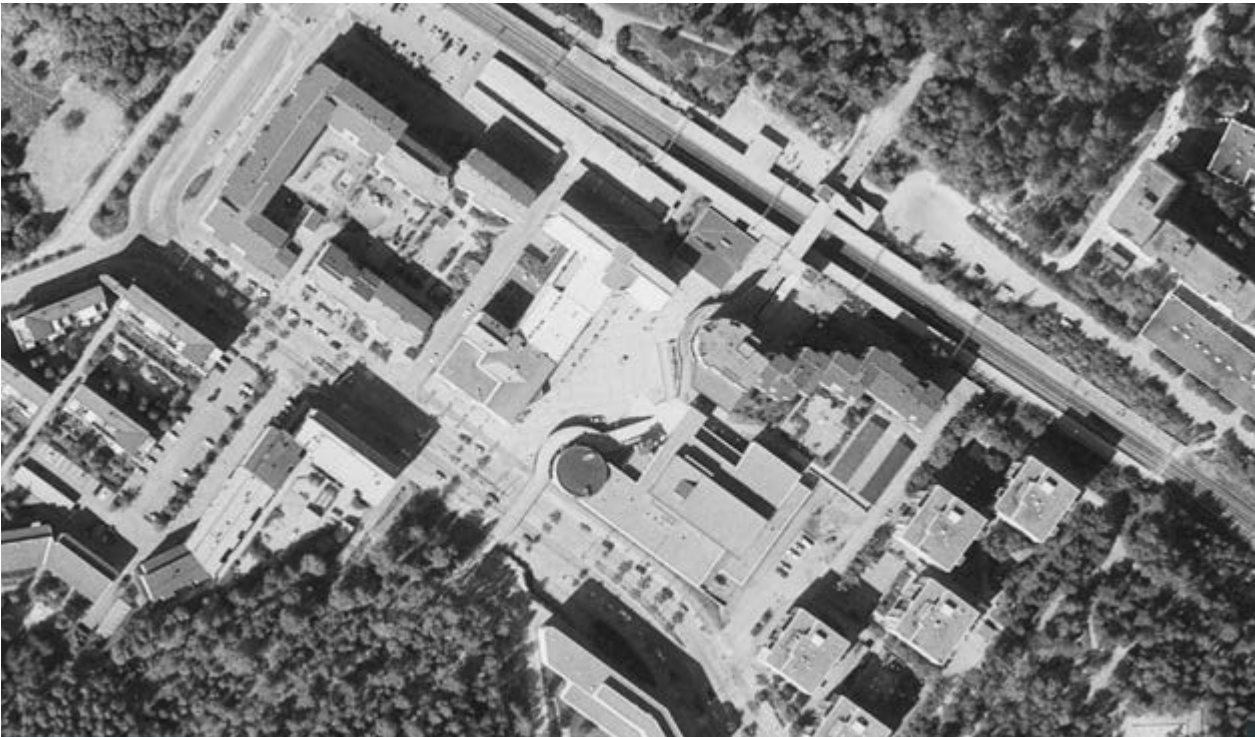
Ortokuva 1972, Helsingin karttapalvelu. Selvitysalue on rakentamatonta metsää ja peltoa.



Ortokuva 1976, Helsingin karttapalvelu. Asema on valmistunut. Alueen kaakkoisosan tornitaloja rakennetaan. Klaneettitie on rakenteilla.



Ortokuva 1988. Helsingin karttapalvelu. Asuin- ja liiketaloista osa on valmistunut vuonna 1985 ja rakentaminen jatkuu.



Ortokuva 1993. Helsingin karttapalvelu. Kanneltalo on valmistunut, samoin Sitratori ja Rumpupolku.

RAKENNETUN YMPÄRISTÖN KESKEISET ELEMENTIT



Nykytilanne, ortokuva 2024. Helsingin karttapalvelu.



Kartta, Helsingin karttapalvelu.



Selvitysalueen ja lähiympäristön rakennusten viralliset valmistumisvuodet.

- 1950-luku
- 1960-luku
- 1970-luku
- 1980-luku
- 1990-luku
- 2000-luku
- 2010-luku

Asemakaavamääräysten mukaan AK-, Y- ja K-korttelialueilla julkisivujen pääasiallisen materiaalin tuli olla väribetoni, rappaus, keraaminen laatta tai puu, kat-
tojen tuli olla pääasiallisesti harja- ja pulpettikattoja, julkisivujen tuli olla yleissävyltään vaaleita. Erkkerit saivat ulottua katu- tai torialueelle enintään 1,4 m ja niiden alapinnan tuli olla vähintään 3,0 m:n korkeu-
della maan pinnasta.

Rakennusten suunnittelijoita Sitratorin ympäris- tössä

1. Kannelmäen asema, ATR-Toimistot Suunnitteluto-
misto Kahri – Mikkilä – Mykkänen, valm.1975

2. Kanneltalo, Arkkitehtitoimisto Pekka Salminen Ky,
valm. 1992

3. Kannelkeskus; asuinkerrostalo Sitratori 4; osoite
pääpiirustuksissa Kitarakuja 4. Arkkitehti Kalevi Hie-
tanen / Arkkitehtitoimisto Raili ja Kalevi Hietanen,
1982

4. Klaneettitie 7, Sitratori 5, Sitrakuja 6, Kiinteistö Oy
Liikekannel. Arkkitehtuuritoimisto H. ja T.Seppälä,
pääpiirustukset 1984

5. Klaneettitie 9 (toinen rakennus Sitratiin varrella),
As Oy Sitrakuja. Tapio Hänninen. Pääpiirustukset 1985

6. Klaneettitie 11, Kiinteistö Oy Klaneettitie 11. Arkki-
tehtitoimisto Matti Vuorio. Pääpiirustukset 1986.

7. Klaneettitie 13, Arkkitehtitoimisto Ruokosuo Oy.
Pääpiirustukset 1990

8. Sitrakuja 4, Sitratori 3, Kiint. Oy Sitratori. Suunnit-
telurengas. Pääpiirustukset 1984

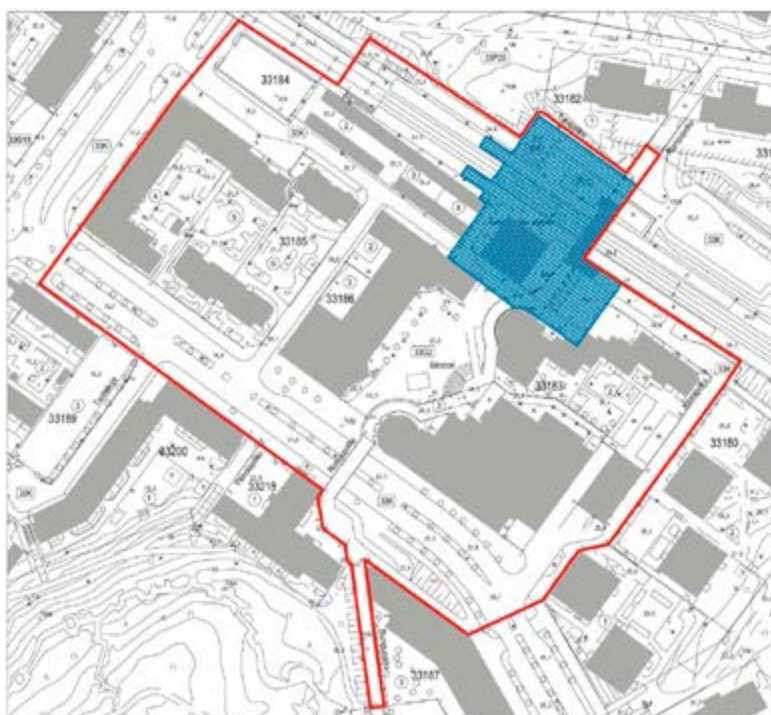
9. Sitratie 7. Kahri Ky. Pääpiirustukset 1984

10. Pysäköintikatokset Sitratiellä. Tapio Hänninen.
Pääpiirustukset 1986

Kannelmäen asema

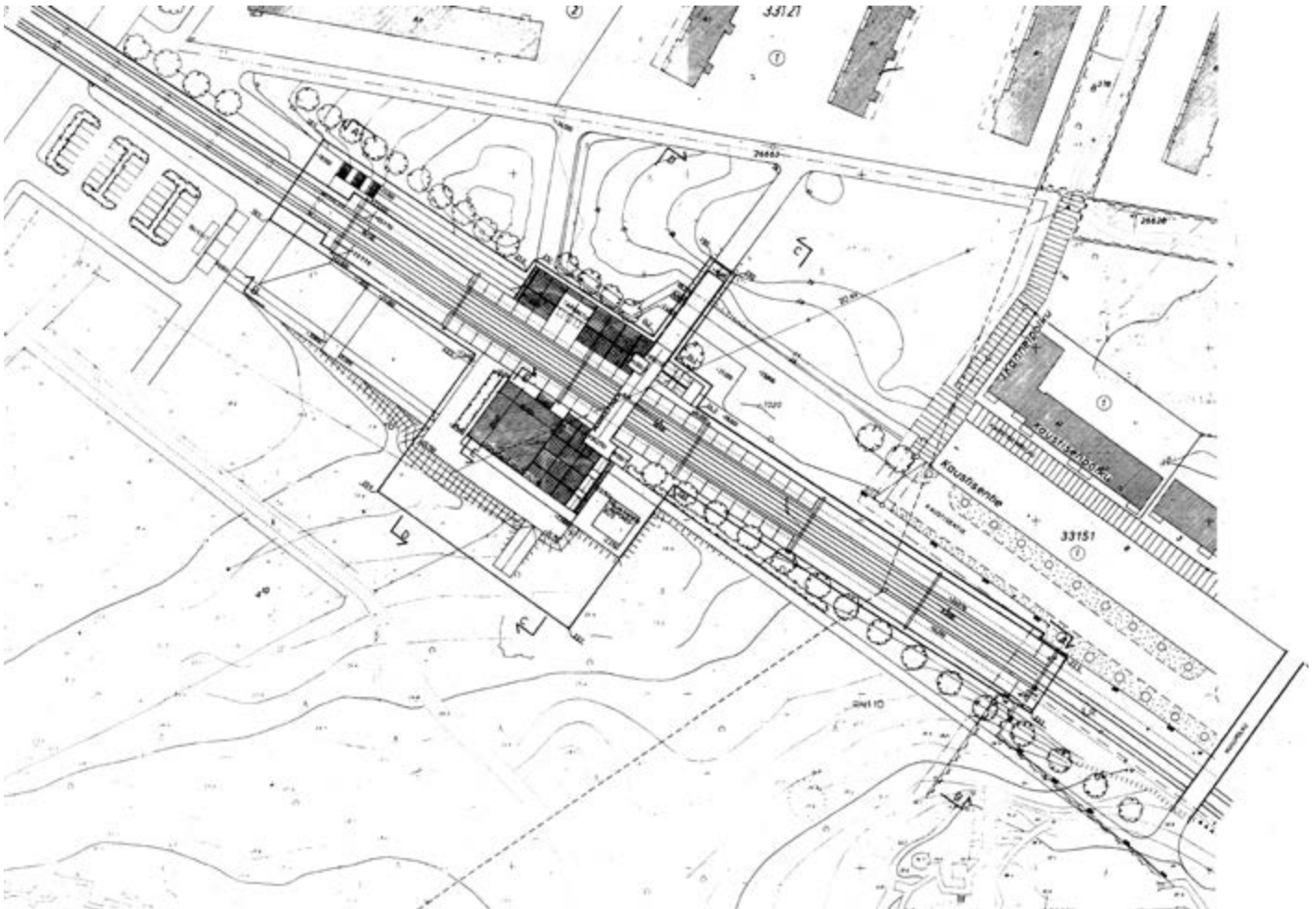


Viistokuva länsi-luoteesta oletettavasti pian aseman valmistumisen jälkeen, valokuvan osa. Kuvan keskellä näkyy yksikerroksinen asemarakennus ja sen edessä ollut pitkä katos. Kuvaajan nimi ei ole tiedossa. Suomen rautatiemuseo.



Sijaintikaavio

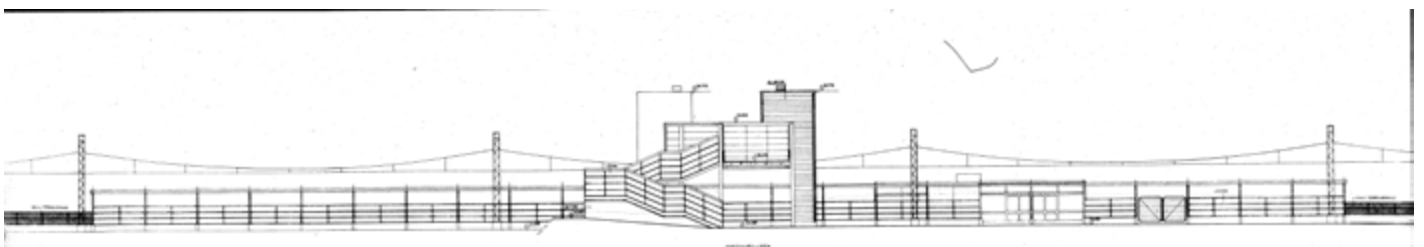
Aseman suunnitelmat 1974 -1975



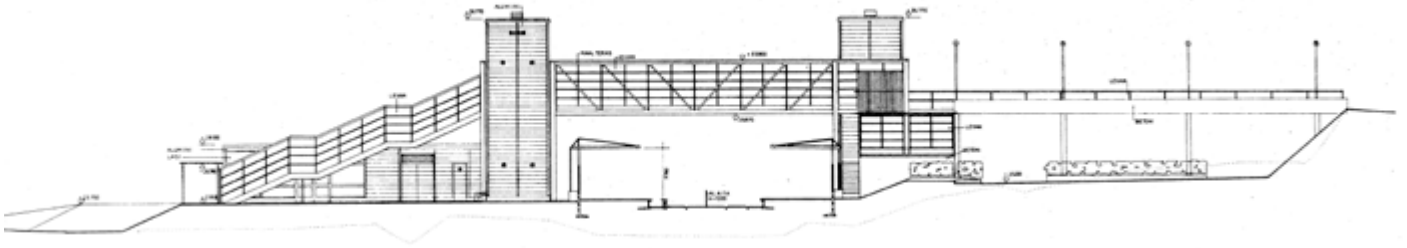
Kannelmäen asema, uudisrakennus. Asemapiirros. Pääpiirustus 20.5.1974, hyväksytty 30.5.1974. ATR-Toimistot Suunnittelutomisto Kahri – Mikkilä – Mykkänen. RVV



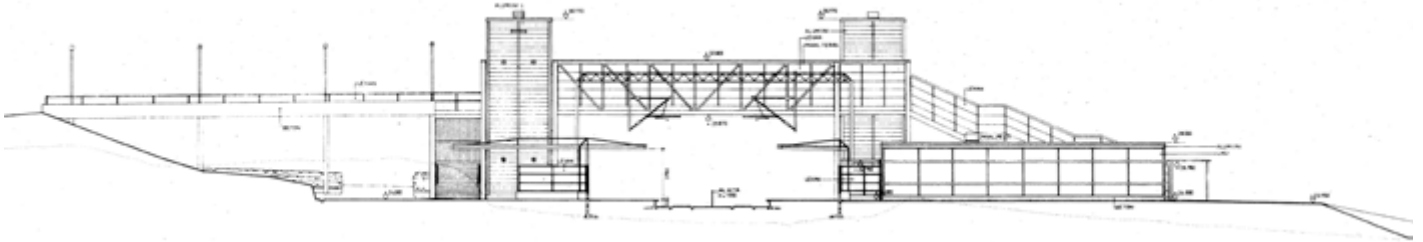
Kannelmäen asema, uudisrakennus. Julkisivu lounaaseen. Päpiirustus. Vahvistettu 6.11.1975 noudatettavaksi. ATR-Toimistot Suunnittelutomisto Kahri – Mikkilä – Mykkänen. RVV



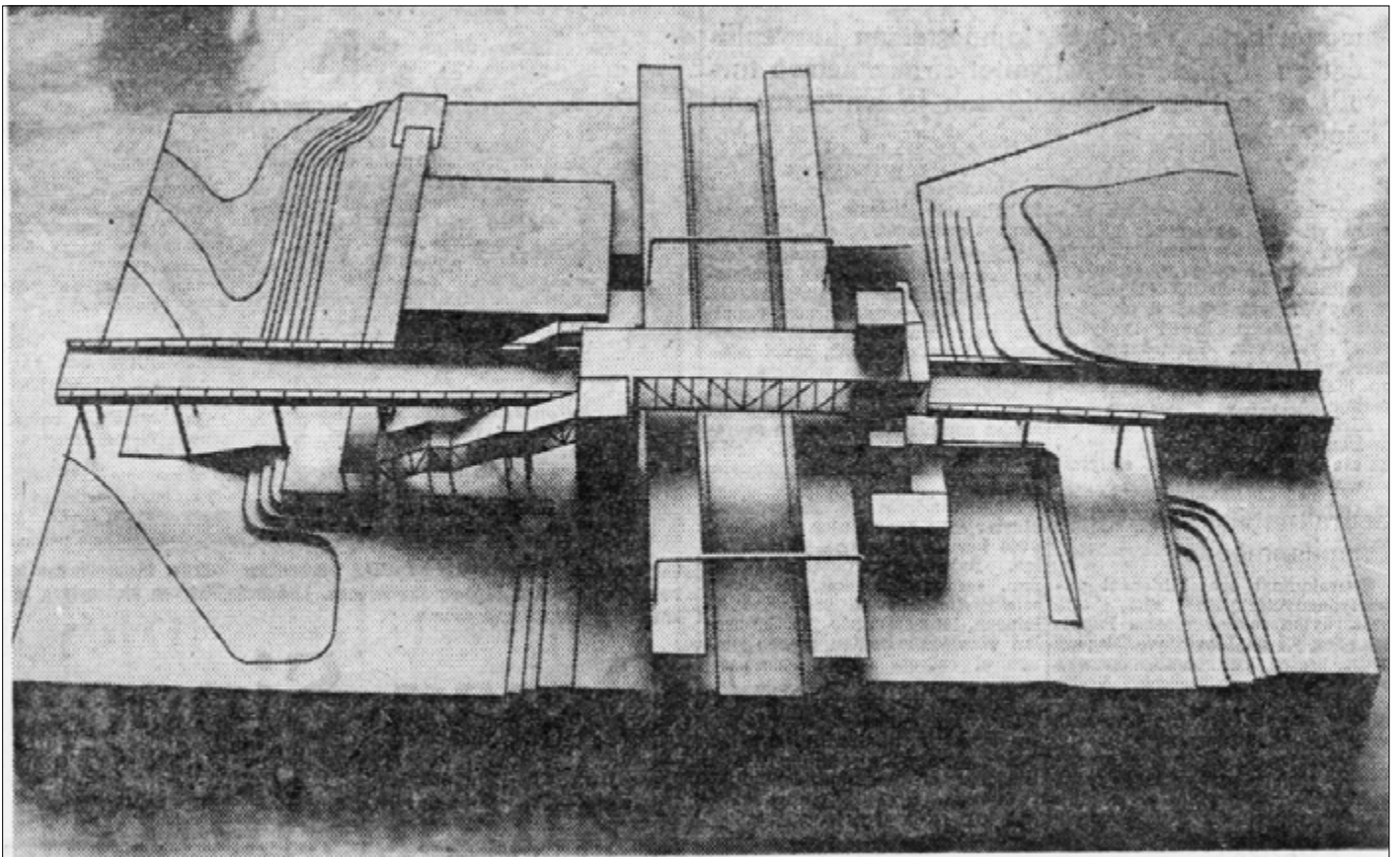
Kannelmäen asema, uudisrakennus. Julkisivu koilliseen. Päpiirustus. Vahvistettu 6.11.1975 noudatettavaksi. ATR-Toimistot Suunnittelutomisto Kahri – Mikkilä – Mykkänen. RVV



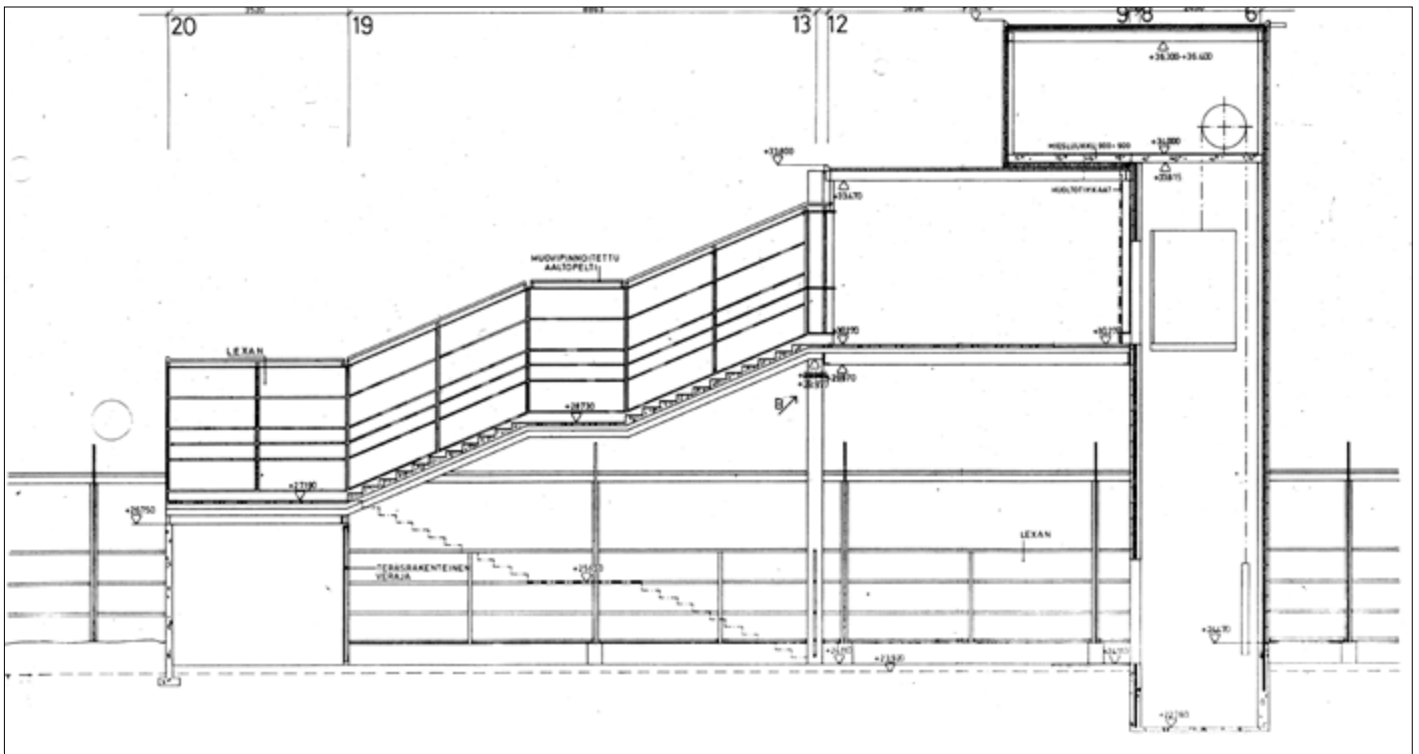
Kannelmäen asema, uudisrakennus. Julkisivu kaakkoon, leikkaus C-C. Päpiirustus. Vahvistettu 6.11.1975 noudatettavaksi. ATR-Toimistot Suunnittelutomisto Kahri – Mikkilä – Mykkänen. RVV



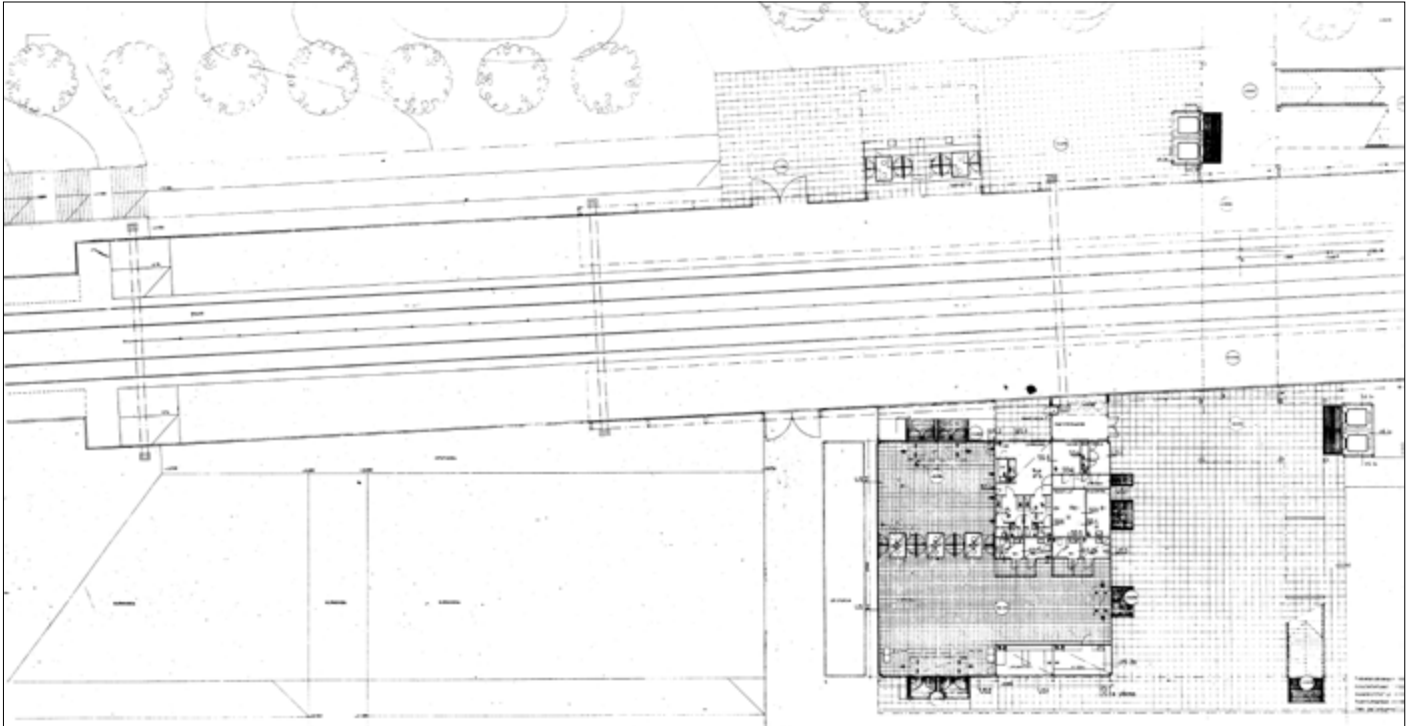
Kannelmäen asema, uudisrakennus. Julkisivu luoteeseen, leikkaus D-D. Päpiirustus. Vahvistettu 6.11.1975 noudatettavaksi. ATR-Toimistot Suunnittelutomisto Kahri – Mikkilä – Mykkänen. RVV



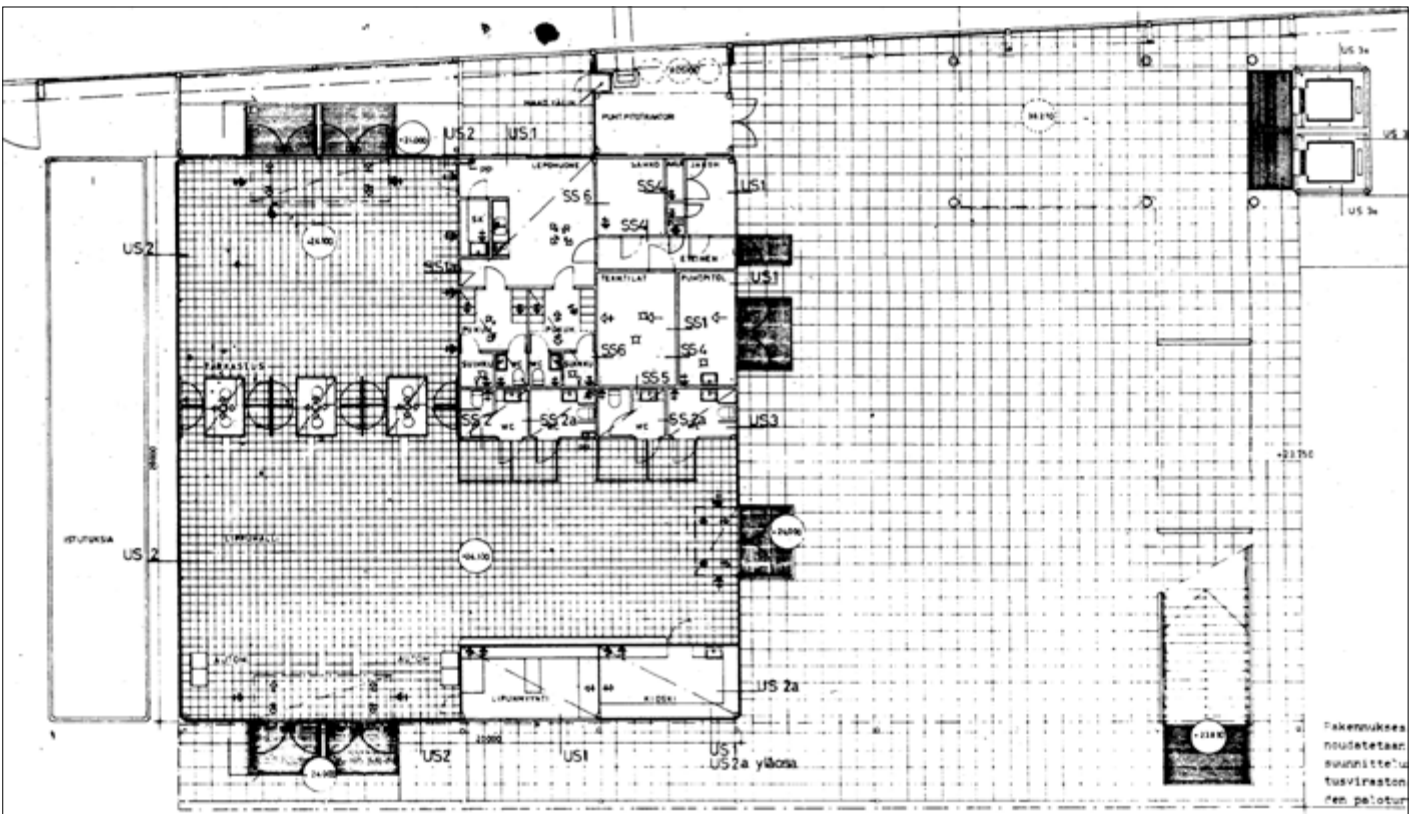
Pienoismalli. Vasemmalla yksivartiset portaat ja sen vieressä aseman ylittävän sillan suora jatke. Kuva julkaistu 07.03.1974, Helsingin Sanomat.



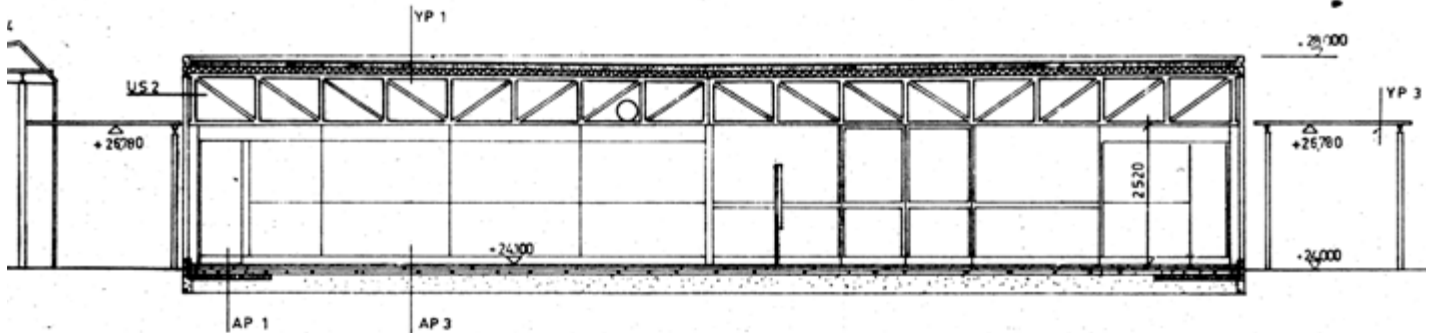
Kannelmäen asema. Leikkaus. Radan koillispuolelle suunniteltu kaksivartinen porras ja hissi. ATR-Toimistot Suunnittelutoimisto Kahri – Mikkilä – Mykkänen (Paavo Mykkänen). Työpiirustus. 4.9.1974. RVV



Kannelmäen aseman pohjapiirros (osa). Pääpiirustus, vahvistettu 1.8.1974. ATR-Toimistot Suunnittelutomisto Kahri – Mikkilä – Mykkänen (Paavo Mykkänen). RVV



Kannelmäen aseman pohjapiirros (osa). Pääpiirustus, vahvistettu 1.8.1974. ATR-Toimistot Suunnittelutomisto Kahri – Mikkilä – Mykkänen (Paavo Mykkänen). RVV. Mittasuhteiltaan matala asemarakennus on pohja-alaltaan neliömäinen ja kulmistaan pyöristetty. Sivumitta on 20 metriä. Rakennuksen lounaisosassa on väljä lippuhalli lippuautomaatteineen ja kioskeineen, josta kuljetaan tarkastusporttien läpi laiturille. Itäisessä kulmassa on yleisön WC-tiloja, henkilökunnan sosiaali-tiloja ja teknisiä tiloja. Aseman lounaisssivun edessä, joka rajautuu ensimmäisessä asemakaavan esitettyyn Kitara-toriin, on pitkänomainen, teräsrakenteinen katos, joka jatkuu asemansillalta laskeutuvien portaiden eteen.



Kannelmäen aseman leikkaus. Pääpiirustus, vahvistettu 6.11.1975. ATR-Toimistot Suunnittelutomisto Kahri – Mikkilä – Mykkänen (Paavo Mykkänen). RVV. Rakennuksen runko koostuu ulkoseinälinjan sisäpuolella sijaisevista, kantavista teräspilareista ja yläpohjan ristikkopalkkeista. Julkisivuissa on teräskarmeihin asennetut eristyslasit, umpinaisissa osissa alumiinipanelilla verhottu, lämmöneristetty levyseinä.



Kannelmäen asema värikkäine teräsrakenteineen 1980-luvun alussa. Mili Tervaskannon kotialbumi. Helsingin Sanomat, julkaistu 11.10.2015.

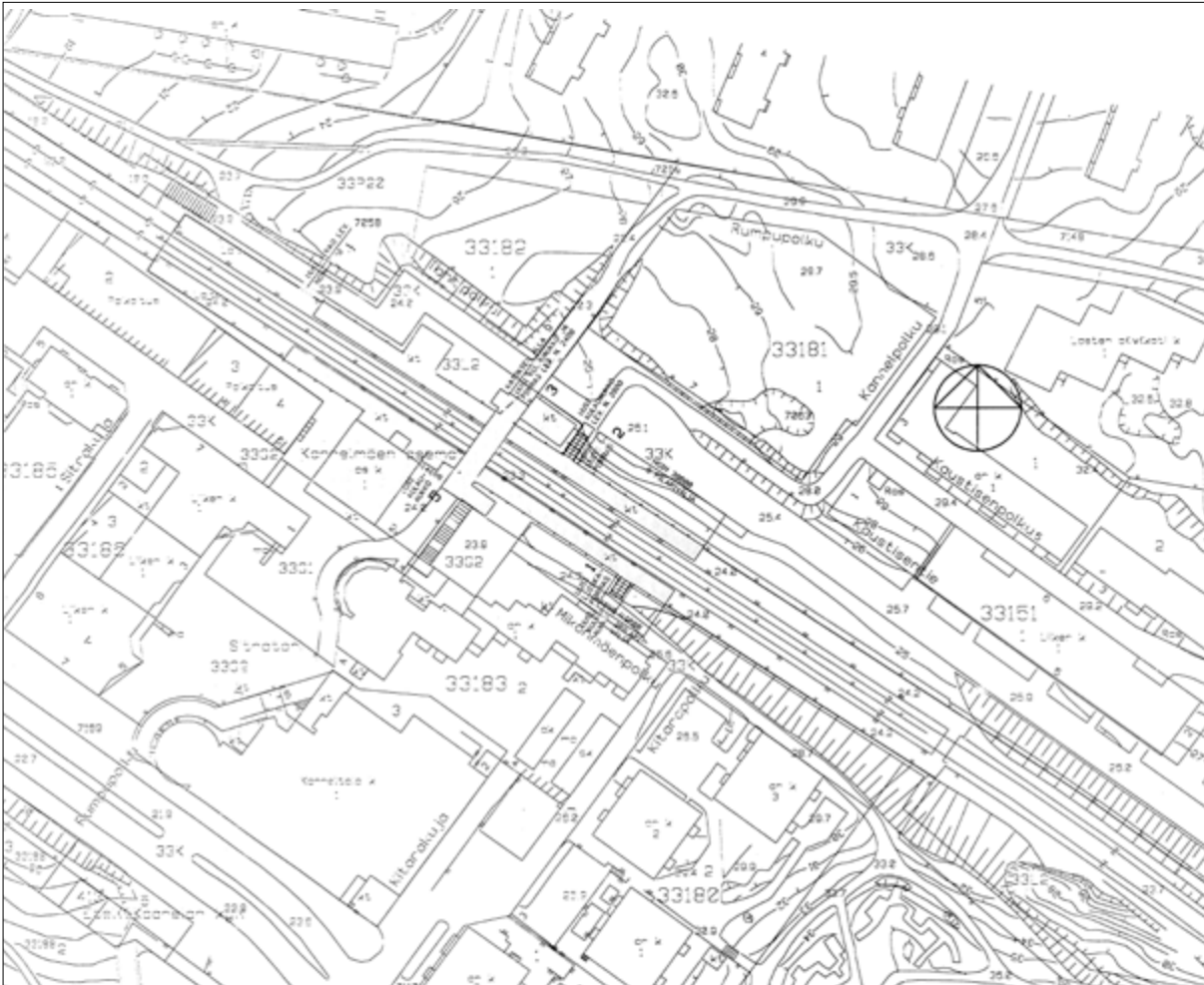


Viistokuva länsi-luoteesta oletettavasti pian aseman valmistumisen jälkeen. Kuvan keskellä näkyy yksikerroksinen asemarakennus. Kuvaajan nimi ei ole tiedossa. Suomen rautatiemuseo.

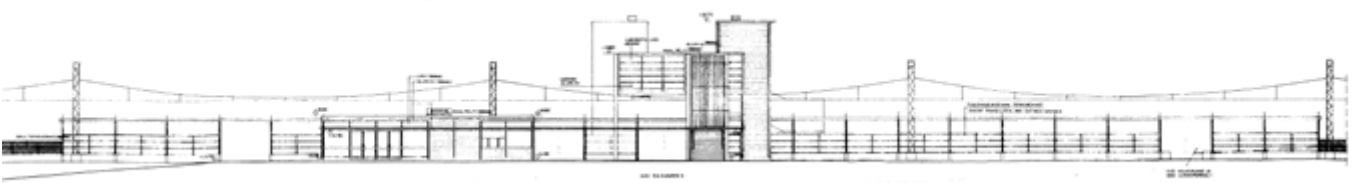


Aseman laiturialue. Valokuva 1980-luvulta, Mikko Alameri. Suomen rautatiemuseo.

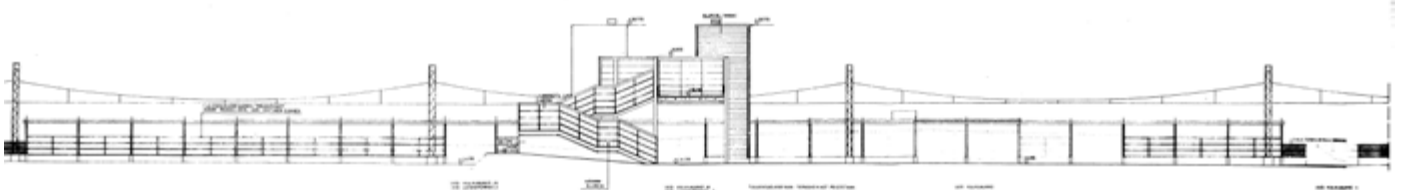
Aseman muutokset, pääpiirustukset 1993 - 1998



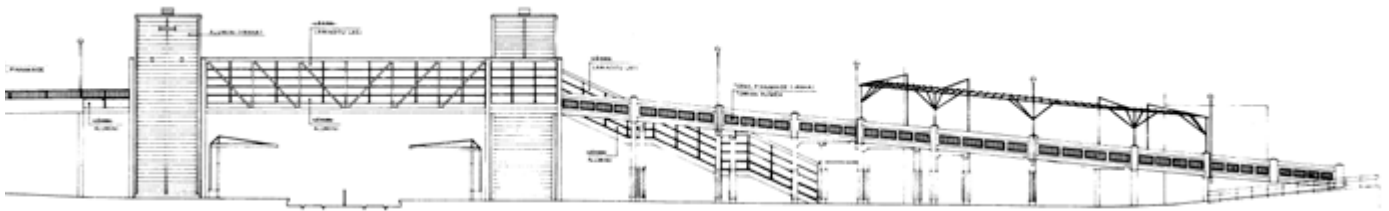
Kannelmäen asema. Muutos. Asemapiirros. Pääpiirustus 1993. Rakennusvalvonnan vahvistama 8.6.1993.



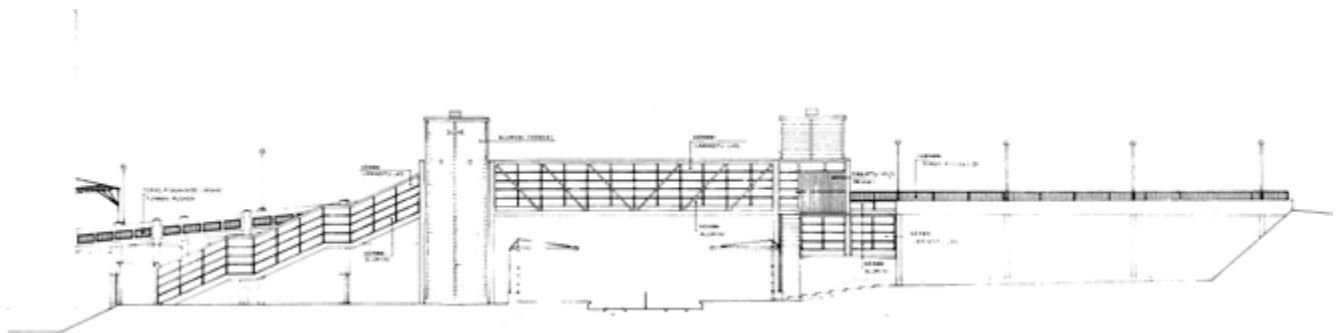
Kannelmäen asema. Muutos. Julkisivu lounaaseen. Pääpiirustus 1993 (osa). Rakennusvalvonnan vahvistama 8.6.1993.



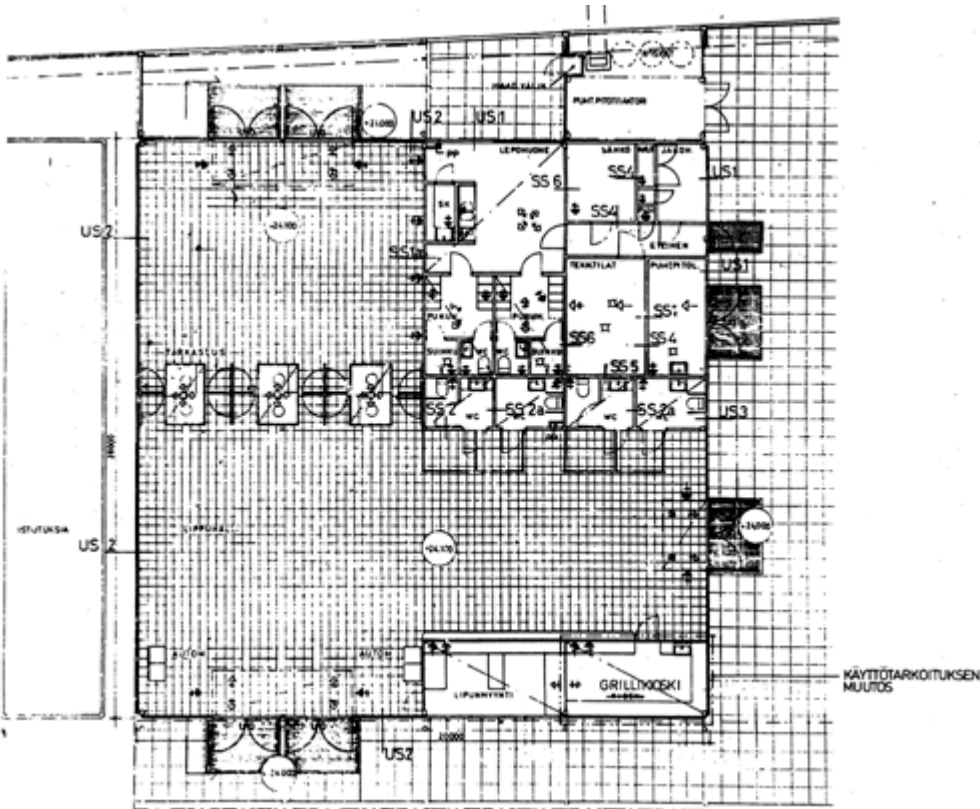
Kannelmäen asema. Muutos. Julkisivu koilliseen. Pääpiirustus 1993 (osa). Rakennusvalvonnan vahvistama 8.6.1993.



Kannelmäen asema. Muutos. Julkisivu luoteeseen. Pääpiirustus 1993 (osa). Rakennusvalvonnan vahvistama 8.6.1993. Oikealla rumpupolku pergolarakenteineen.



Kannelmäen asema. Muutos. Julkisivu kaakkoon. Pääpiirustus 1993 (osa). Rakennusvalvonnan vahvistama 8.6.1993.



Kannelmäen aseman muutos, kioskki muutetaan grillikioskiksi. Pohjapiirros. Pääpiirustus 31.12.1998. RVV. Arkkitehtitoimisto Mirja ja Pekka Koski-Lammi. RVV. Pohjapiirroksen mukaan rakennuksen lounaissivulla on edelleen väljä lippuhalli, josta kuljetaan tarkastusporttien läpi laiturille.

Nykytilanne



Ortokuva 2024, Helsingin karttapalvelu.



Näkymä radan yli kohti koillispuolella sijaitsevia kerrostaloja.





Näkymä radan ylittävältä sillalta luoteeseen, edessä vasemmalla entinen asemarakennus.



Näkymä idästä radan yli kohti nykyistä matalaa liikerakennusta, joka alun perin toimi asemarakennuksena.





Näkymä idästä radan yli kohti aseman hissitornia ja siltaa.



Näkymä koillisesta Sitratorin suuntaan radan ylittävän sillan kohdalla.





Näkymä Rumpupolun alta kohti entistä asemarakennusta. Arkkitehti Paavo Mykkäsen suunnittelema rakennus on peittynyt teippausten alle.

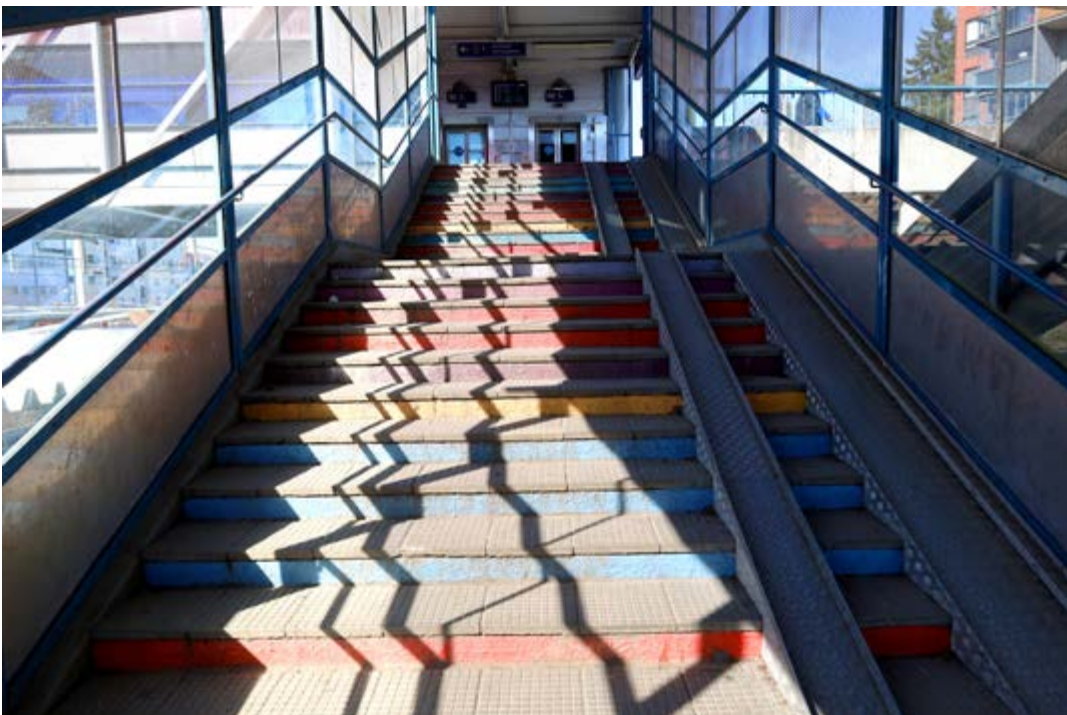


Aseman arkkitehdin, Paavo Mykkäsen suunnittelemat sirot teräsprofili-lasirakenteet.





Radan koillispuolella on maantasolle johtavat kaksivartiset portaat.



Teräprofiilien varjojen viivaleikkiä portaissa. Portaiden askelrinnat on maalattu eri värisävyin.



Aseman teräsristikkorakenteinen silta.



Radan lounaispuolella maantasoon johtavat yksivartiset portaat, joiden näkymäakseli törmää kannelkeskuksen seinään.

Kanneltalo

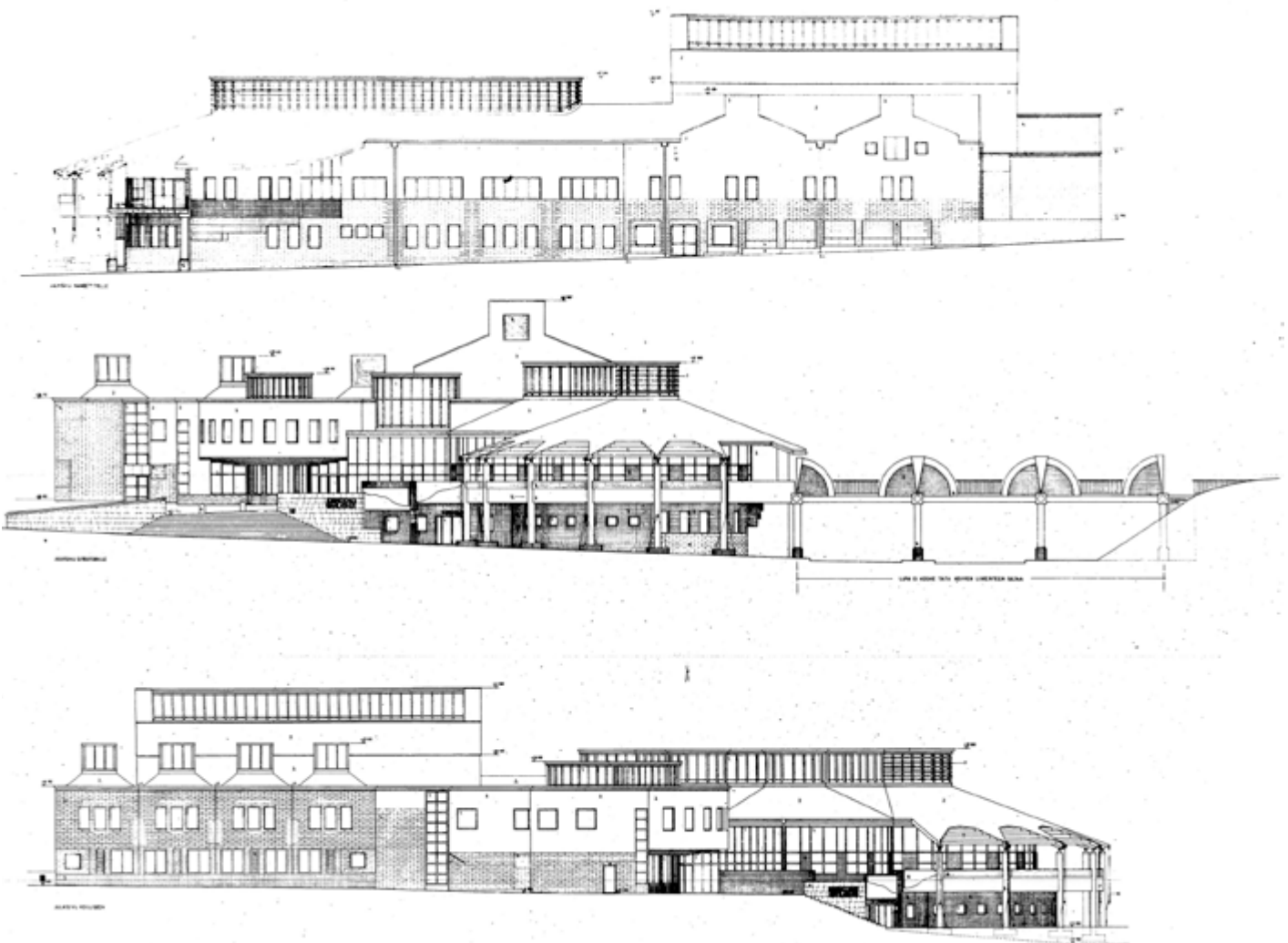


Kanneltalo kuuluu sarjaan 1980-1990-luvuilla toteutettuja monitoimitaloja, joita oli valmisteltu useita vuosia. Arkkitehtitoimisto Pekka Salminen KY:n laatimat ensimmäiset pääpiirustukset on päivätty 4.6.1986. Ne

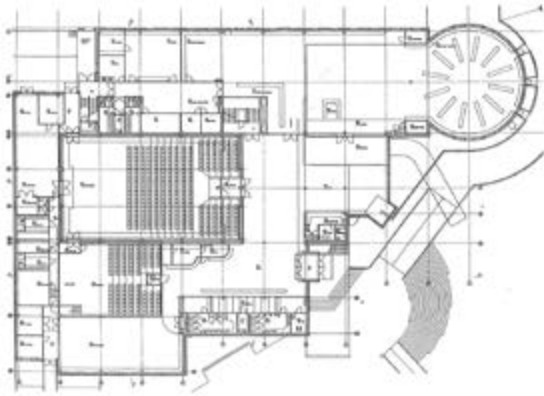
esittävät varsin monimuotoista rakennusta, joka vaikuttaa olevan monista erilaisista osista koottu.

Kuten asemakaava ja sen viitesuunnitelma vuodelta 1981, Kanneltalon ilme on selvästi saanut vaikutteita kansainvälisistä virtauksista, postmodernismista ja kollaasimaisesta suunnittelumetodista. Tähän liittyy myös kiinnostus kaupunkitilojen suunnitteluun, jossa torilla on keskeinen merkitys kaupunkikulttuurin kokavana, yhteisenä tilana.

Kanneltalon lopulliset julkisivupiirustukset vahvistettiin vuonna 1992, rakennus valmistui saman vuonna. Toteutussuunnitelmat poikkesivat monilta osin vuoden 1986 pääpiirustuksista, erilaisia muotoaiheita oli vähemmän.



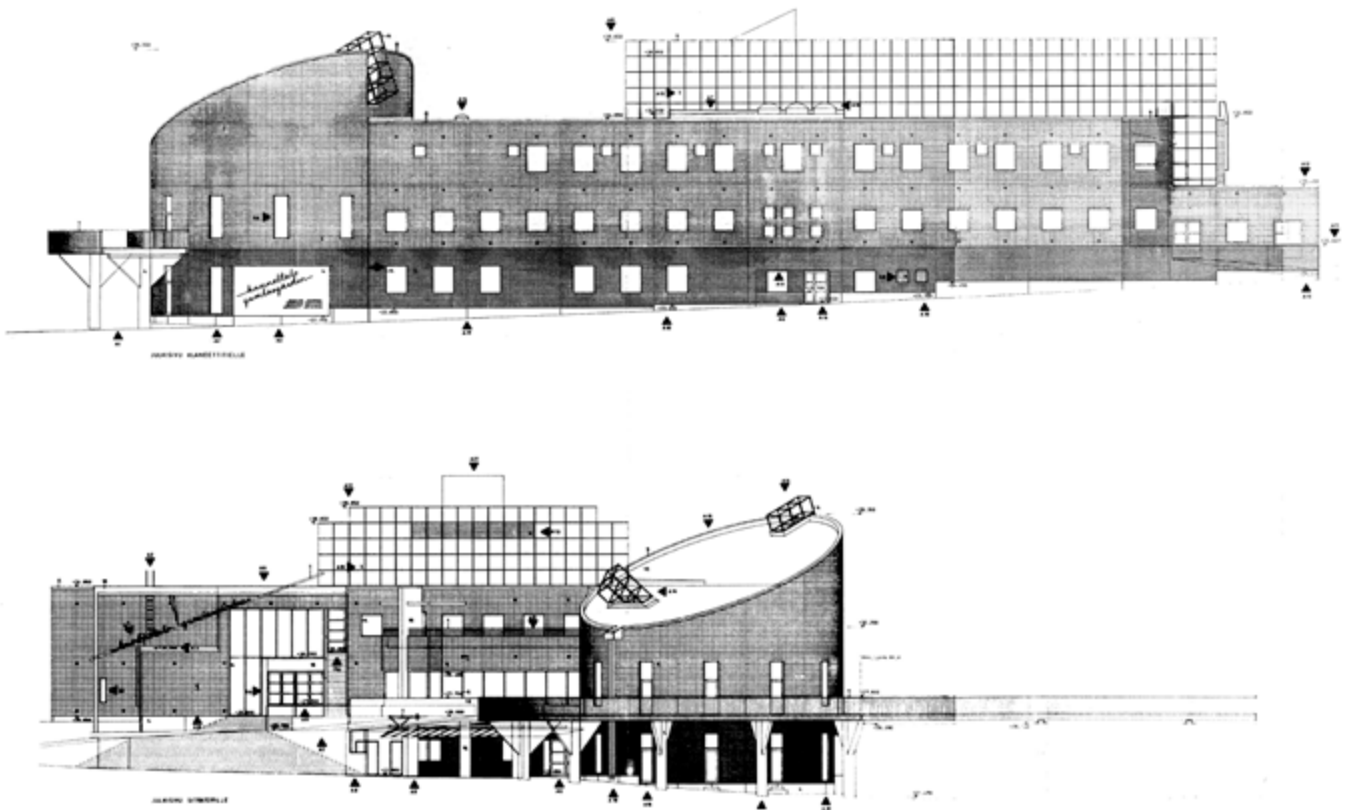
Kanneltalon pääpiirustus Julkisivu Klaneettitiele, julkisivu Sitratorille ja julkisivu koilliseen 4.6.1986. Arkkitehtitoimisto Pekka Salminen KY. RVV.



Kanneltalossa on mm. väljä aula, salit ja kirjasto. Piirros on julkaistu Kanneltalo-kirjassa.



Helsingin Sanomissa 9.3.1991 julkaistu Kanneltalon valokuva Klaneettitien suunnalta. Kirjaston pyöreän tornin eteen ei ole vielä rakennettu Rumpupolun betonisiltaa. Alkuperäistä valokuvaa ei ole löydetty lehtikuva-arkistotiedusteluista huolimatta.



Kanneltalon julkisivut Klaneettitiele ja Sitratorille. Pääpiirustus 1989. Arkkitehtitoimisto Pekka Salminen KY. RVV.



Kanneltalon torijulkisivun osa. Valokuvassa näkyvät kuperan portaikon vasemmalla puolella olevat istuimet, jotka purettiin leikkipaikan ja liukumäen rakentamisen yhteydessä. Kuva on otettu v. 2013 jälkeen. Arkkitehtuurimuseo.



Kanneltalon, Rumpupolun ja Sitratorin jäsentely häivyttää rakennuksen ja julkisen ulkotilan rajan.



Kanneltalon pääsisäänkäynti sijaitsee ylemmällä tasolla Rumpupolkuun nähden. Arkkitehtuurissa on muotoaiheita ja yksityiskohtia, joissa näkyy postmodernismin vaikutteita.



Kanneltalon Sitratorin puoleisen julkisivun porttiaihe. 1992. RVV

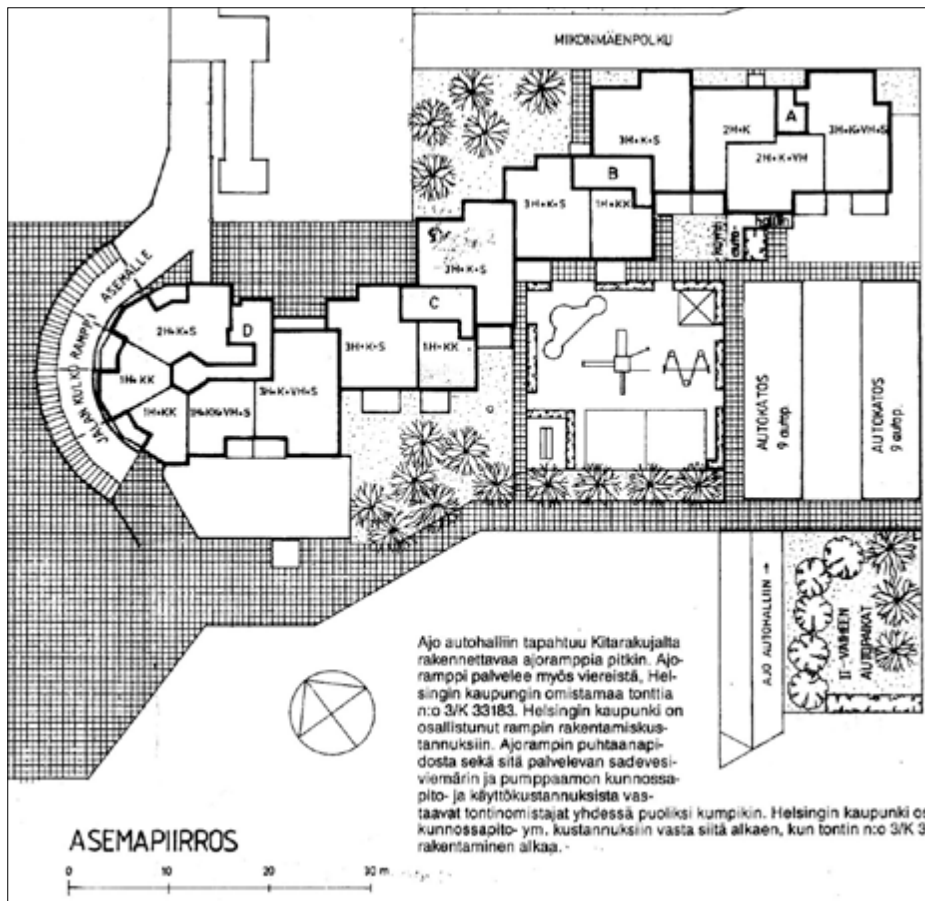


Kanneltalon kirjastorotunda ja lounaisjulkisivu nähtynä Klaneettitien sillalta.



Kitarakuja ja Kanneltalon kaakkoisjulkisivu kuvattuna etelästä Klaneettitieltä.

Asunto Oy Kannelkeskus



KANNELMÄKI, 13 MINUUTIN JUNAMATKKA KESKUSTAAN!
ASUNTO OY KANNELKESKUS
 OSOITE: Kitarakuja 4, 00420 HELSINKI.

RAHOITTAJA: **KANSALLIS-OSAKE-PANKKI**

Polar-rakennusosakeyhtiö rakentaa Kannelmäen aseman viereen hyvin suunnitellun 5—6. kerroksisen kerrostalon, johon tulee yhteensä 65 asuntoa. Asunto Oy Kannelkeskus tulee omalle tontille. Asunnot valmistuvat tammikuussa 1986. HYVÄ VARUSTETASO!

HUONEISTOKOOT:

1 h + kk	29,5—33,0 m ²	1 h + kk + s	36,0 m ²
2 h + k	53,5—56,5 m ²	2 h + k + s	59,0 m ²
3 h + k + s	69,0—80,5 m ²	Kaikissa asunnoissa parveke.	

Autopaikoista osa pihan alla autotallissa (myydään osakkeina) ja osa autokatoksissa.

Kannelmäki tunnetaan alueena, jossa on monipuoliset palvelut ja hyvät liikenneyhteydet. Asunto Oy Kannelkeskuksen viereisen Sitratorin toiselle puolelle valmistuu syysyllä 1985 kaksi liike- ja toimistotaloa.

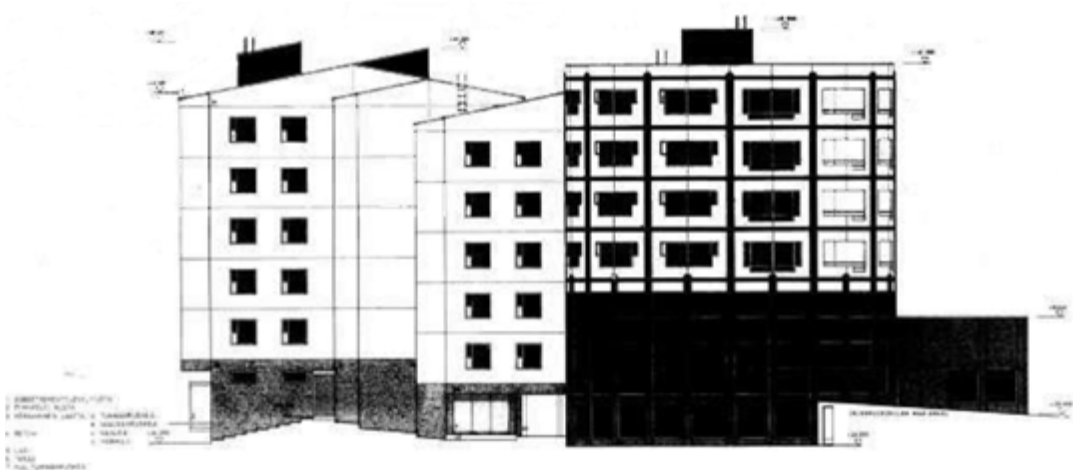
Polar-rakennusosakeyhtiön asuntokaupoissa voi sopia

- muutos- ja lisätöistä
- vaihtokaupasta (vanha asunto osana kauppahintaa)
- joustavista maksujärjestelyistä.

Asunto Oy Kannelkeskus, vuonna 1982 valmistunut kerrostalo on aikaansa nähden harvinainen. Porrastuva rakennusala on vain pääpiirteittäin asemakaavan sanelema. Sen sijaan kaarevuutta tavoitteleva torijulkisivu noudattaa vuonna 1981 vahvistettua asemakaavamuutosta.

Suunnittelusta vastasi arkkitehti Kalevi Hietanen, Arkkitehtitoimisto Raili ja Kalevi Hietanen 1982

As Oy Kannelkeskus, asemapiirros. Lähde: asunto-osaakeyhtiön verkkosivu



As Oy Kannelkeskus, julkisivu Sitratorille. RVV



Asunto Oy Kannelkeskuksen kerrostalo muodostaa Sitratorin ja alueen maamerkin sijaintinsa ja asemakaavaan perustuvan kaarevan päätynsä taki. Kaariviiva muuttui elementtirakentamisen ehdoin kulmikkaaksi.



Asunto Oy Kannelkeskus. Julkisivuissa on käytetty vaaleaa ja tummanruskeaa klinkkerilaattaa.

Sitratorin ja Sitratien korttelijulkisivut



Korttelijulkisivu kaakkoon Sitratorille, Sitratori 5, 3 ja 1. RVV.



As Oy Kannelkeskus julkisivu Sitratielle. RVV Kiinteistö Oy Sitratie 7, julkisivu koilliseen Sitratielle. RVV.



Liikerakennus, Kiinteistö Oy Sitratie 7, pääty kaakkoon ja julkisivu Sitratielle. Rakennuksen on suunnitellut Kahri Ky. Pääpiirustukset on päivätty 1984.



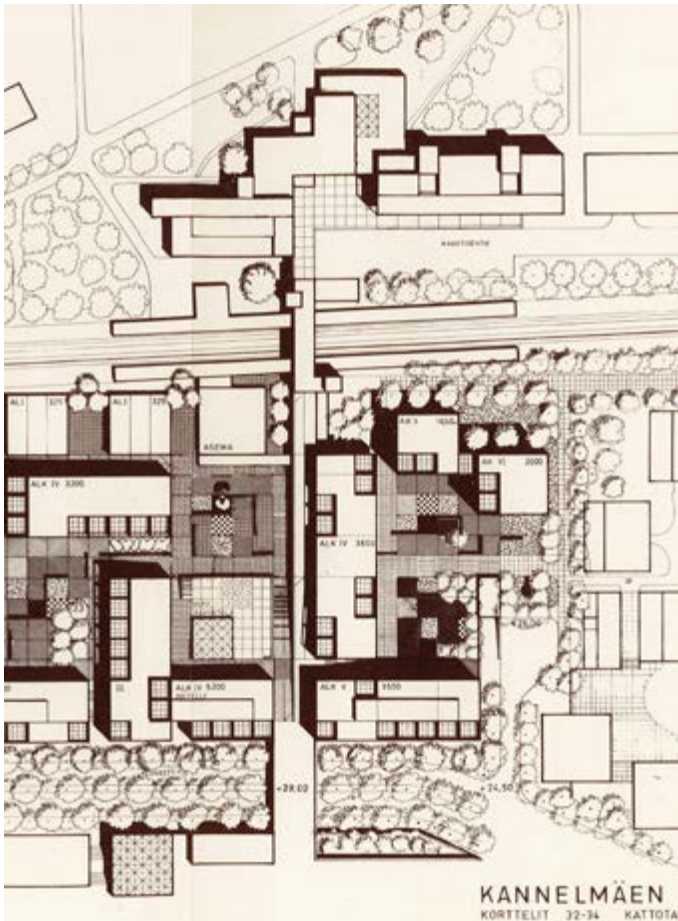
Korttelijulkisivu Sitratorille. Rakennukset ovat valmistuneet 1985. Vasemmalla Arkkitehtuuri-toimisto H. ja T. Seppälän suunnittelema Kiinteistö Oy Liikekannel, keskellä Suunnittelurenkaan suunnittelema Kiint. Oy Sitratori, oikealla Kahri Ky:n suunnittelema Kiinteistö Oy Sitratie 7.



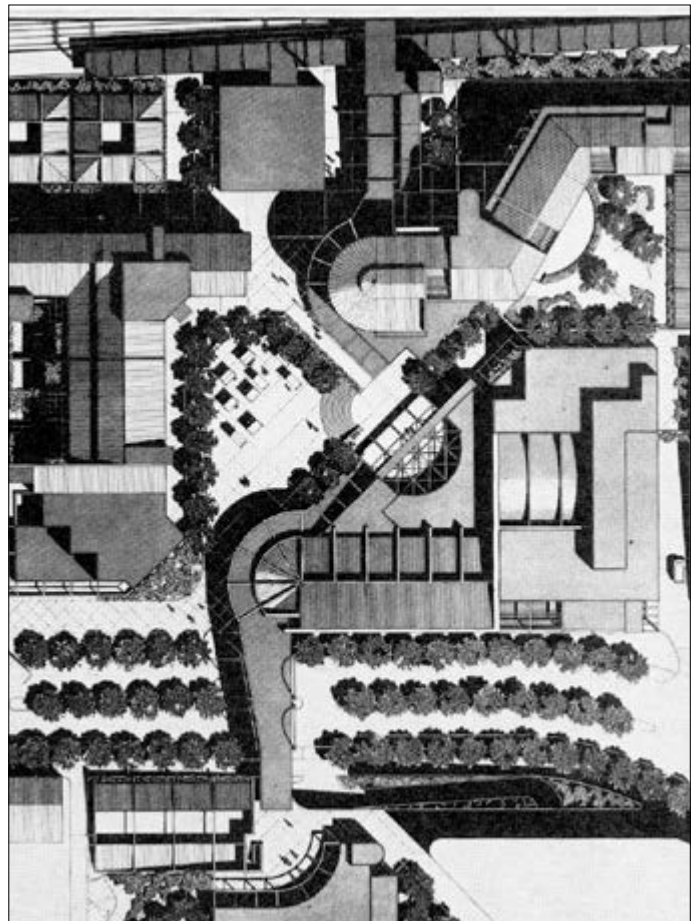
Korttelijulkisivu Sitratielle. Kiinteistö Oy Auroranlinna; Sitratie 5 ja Sitratie 3, oikealla Helsingin kaupungin asunnot Oy, Sitratie 1. RVV.



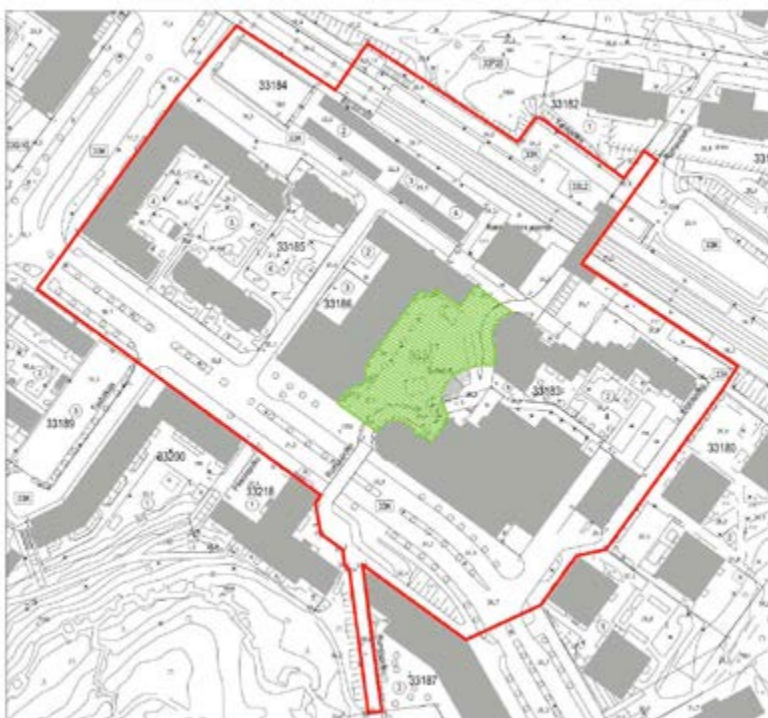
Sitratori



Suorakulmainen tori vuoden 1976 asemakaavan mukaan. Asemakaavan illustraation osa.



Suljettu, kaarevien rakennusten rajaama Sitratori asemakaavamuutoksen viitesuunnitelman illustraatioissa 1981.



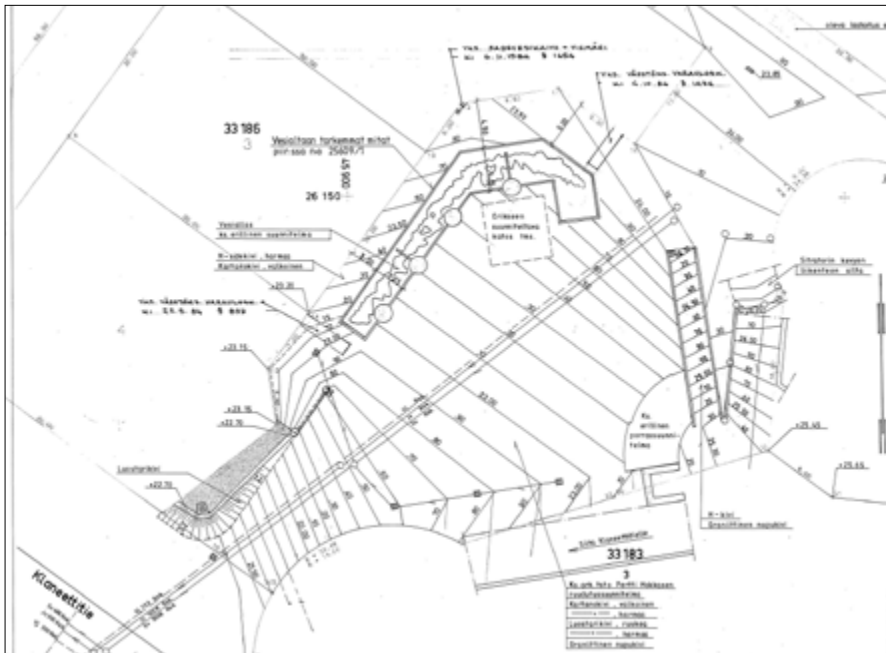
Sitratori, sijaintikaavio. Punainen viiva on selvitysalueen raja.

Sitratorin vaiheet

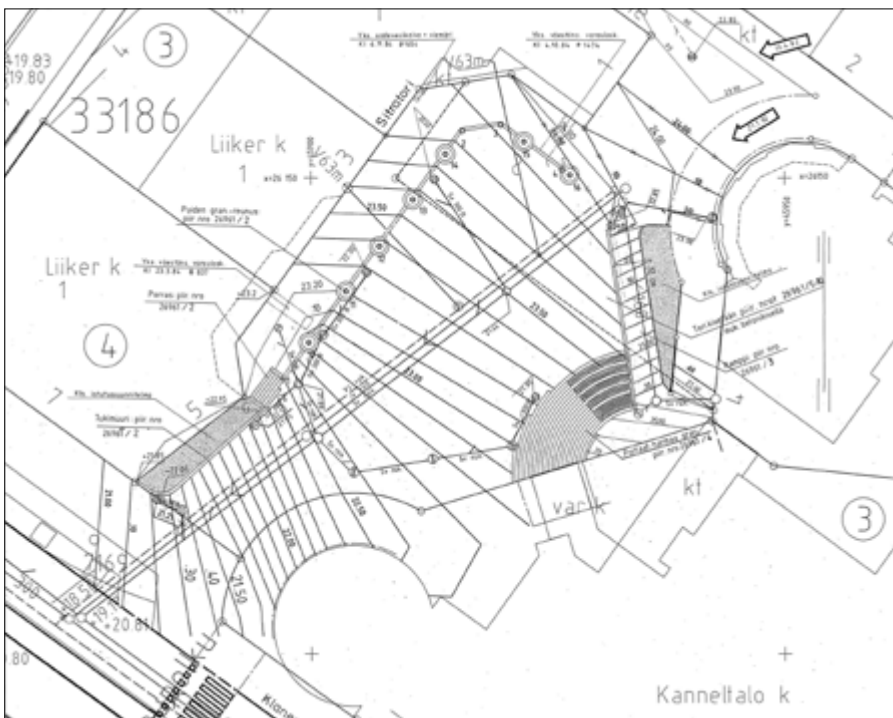
Vuonna 1976 vahvistetun Kannelmäen asemakeskuksen asemakaavan johtavana periaatteena oli toriaukion, tuolloin Kitaratorin, sijoittaminen asemarakennuksen eteen. Aseman ympärille oli jalankulkureittien varten sijoitettu myymälöitä ja julkisten palvelujen tiloja.

Asemakaavamuutoksessa vuonna 1981 keskusalue suunniteltiin uusiksi ja keskeinen toritila sai suljetumman, monimuotoisen ilmeen. ”Tori on sijoitettu pääkadun Klaneettitien ja aseman väliin. Torin reunat on määritelty toiminnallisesti monipuolisiksi. Sen reunoille sijoittuu yksi asuinrakennustontti (AK), kolme liike- ja toimitorarakennustonttia (K) ja monitoimitalon tontti (Y). Myymälä- tms. tilaa on määritelty AK- ja K-kortteleiden ensimmäiseen toritason kerrokseen.”

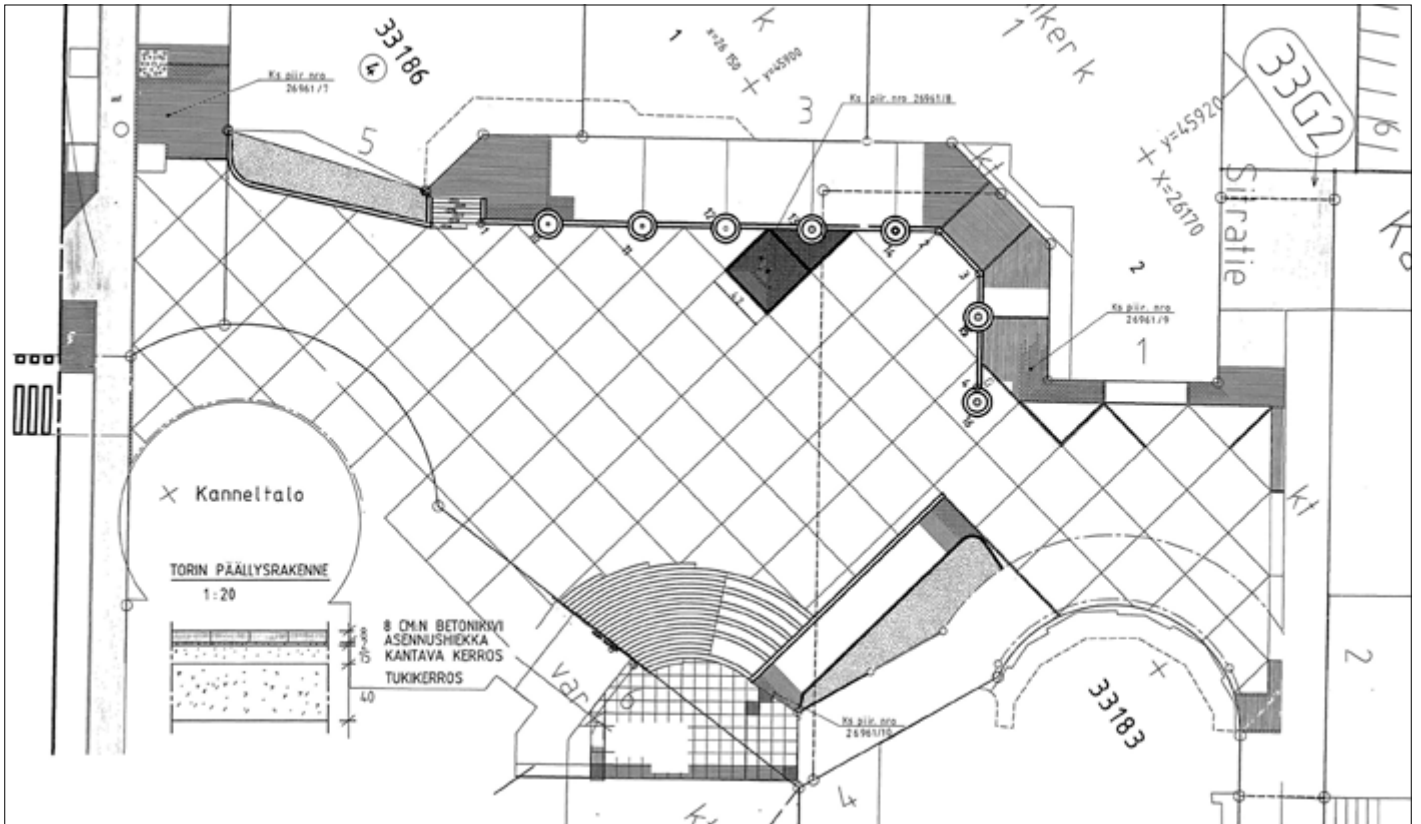
Tori sai hahmonsaa asemakaavan viitesuunnitelmassa, jonka konsultti laati mm. kiveysohjeet. Yksityiskohdat ja muutokset suunniteltiin pääosin HKR:n katuosaston toimesta.



Sitratori Tasauspiirustus 25.10.1984. HKR Katuosasto. Kloneettitien kulmassa istutusallas, edessä kiveys (Luostarikivi). Liikerakennuksen edessä H-sidekivi, harmaa, ja Kartanokivi, valkoinen. Vesiallas erillisen suunnitelman mukaan. Katos vesialtaan kehystämässä nurkkauksessa. Torin kiveys "ks. ark.tsto Pertti Hokkasen ruudutus suunnitelma". Kartanokivi, valkoinen; kartanokivi, harmaa; Luostarikivi, ruskea; Luostarikivi, harmaa; Graniittinen nupukivi; luiskan päällysteenä graniittinen nupukivi. Kymp-arkisto.



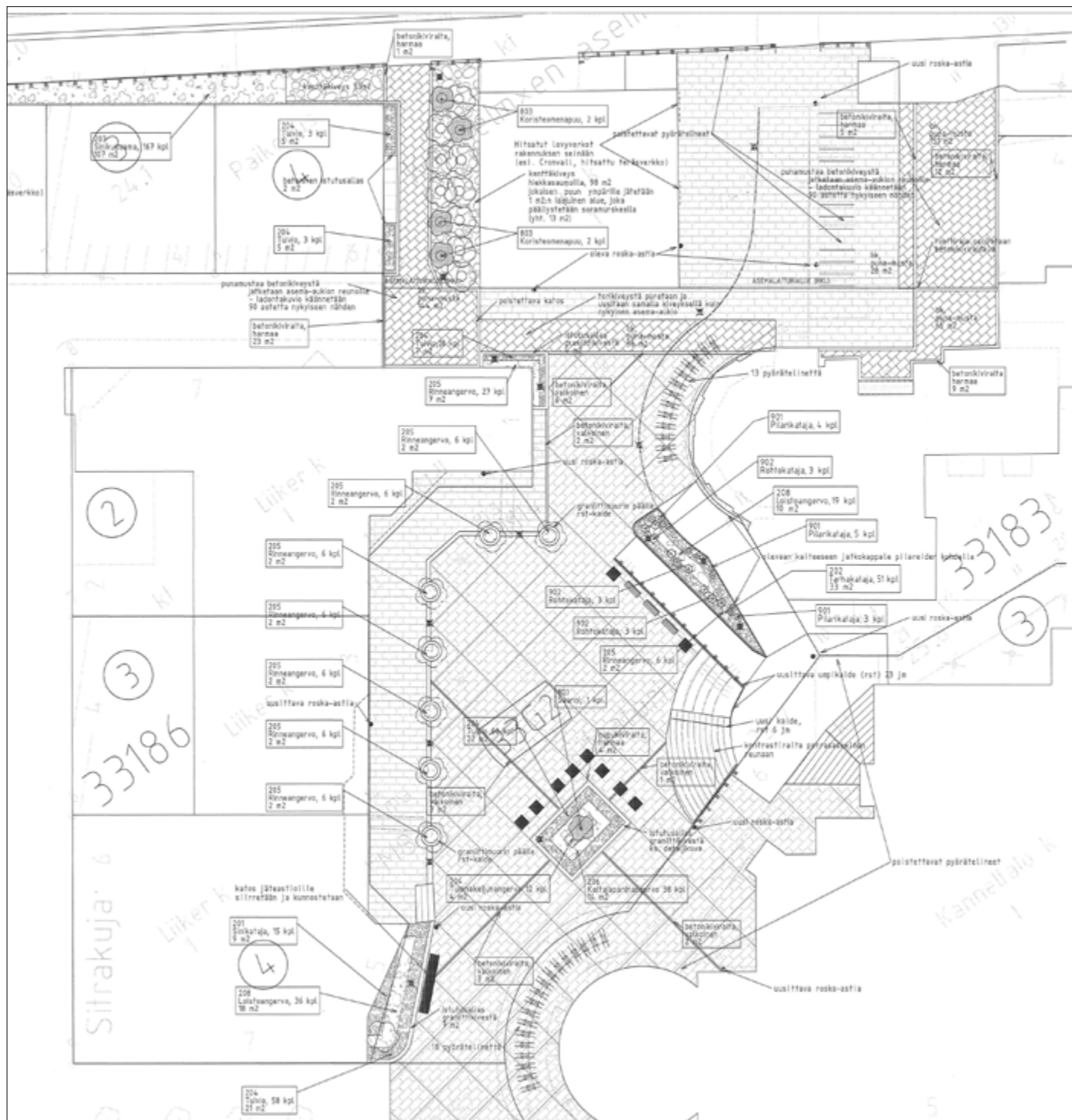
Sitratori. Tasauspiirustus 8148. HKR katuosasto 31.3.1992. Kymp-arkisto. Aiemmin suunniteltua vesiallasta ei toteutettu. Reunakivien yhdistämä puurivi ympärön muotoisine istutusalueineen toteutettiin. Kymp-arkisto.



Sitratori. Tasauspiirustus 8148. HKR katuosasto 31.3.1992 Torin kiveys ja päällysrakenne. Torin päällysrakenne: 8 cm betonikivi, 2cm asennushiekka, 15 cm kantava kerros, tukikerros. Piirustukseen 26961/8 viitataan, jossa tarkemmin kiveyksen yksityiskohtia. Piirustuksen perusteella torin pinta on jaettu 4,2x4,2 metrin neliöihin 45 asteen kulmassa Klaneettien linjaan nähden. Neliössä on sivujen suuntaiset, juoksulimityskuvioilla asennetut betonikivet, jotka muodostavat sisäkkäisiä neliökehiä. Puustutusten ja niitä yhdistävän reunakiven toisella puolella on liikerakennuksen edessä yksinkertaisempi betonikivien asennuskuvio. Kymp-arkisto.



Sitratori ja Kanneltalo vuonna 2006. Valokuva Paju. Creative Commons Attribution-Share Alike 2.5 Generic License.



Sitratori. Istutus- ja varustesuunnitelma. HKR katu- ja puisto-osasto. Pöyry 16.6.2006. (1:200, 1:100) Torin istutusalttaseen istutettava saarni. Istutusalttaseen sinikataja, loistoangervo, rohtokataja, rinneangervo, pilarikataja ja tarhakataja, Aseman puoleiseen osaan mm koristeomenapuita. Uusittavat betonikiveykset 278x138x80, puna-musta. Kympp-arkisto.

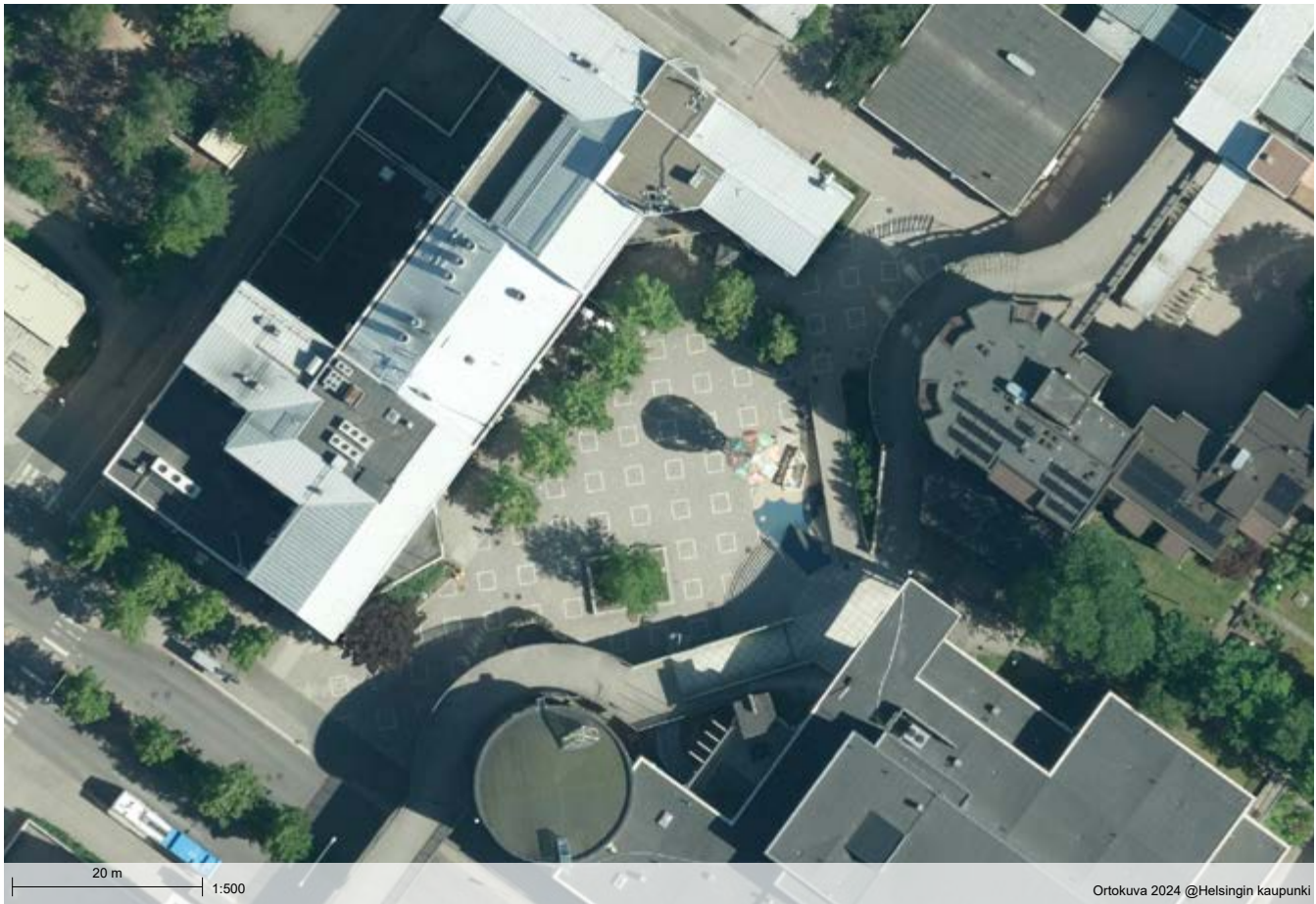


Valokuva esittää tilannetta ennen leikkipaikan perustamista torin itänurkkaan. Vasemmalla näkyy kuvanveistäjä Oona Tikkaajan siirrettävä Unelma-teos, joka sjoitettiin Sitratorilla marraskuussa 2013. Arkkitehtuurimuseo.



Taiteiden yö Kannelmässä vuonna 2022. Valokuvaaja Anne Pietarinen. HKM

Nykytilanne



Ortokuva v. 2024. Helsingin karttapalvelu.



Unelma-teoksen ensimmäinen sijoituspaikka oli Siltasaarenkadulla Hakaniemessä.



Toriin tilavaikutelmaa vahvistava torialueen luoteissivulla sijaitseva L-muotoinen liikerakennus.



Klinkkerilaattapinnasta huolimatta, Kanneltalon ja Asunto Oy Kannelkeskuksen julkisivut ovat ilmeeltään ja mittasuhteiltaan hyvin erilaisia.



Vasemmalla liiketelorivi, johon aurinko paistaa päiväsaikaan. Kanneltalon puoleinen osa torista jää varjoon iltopäivään saakka.



Näkymä Rumpupolkuun liittyvältä tasanteelta kohti torin aurinkoista puolta.





Sitratorin liiketalojen pohjakerroksessa on liiketiloja.



Sitratorin ja Klaneettitien risteyskohdassa sijaitsevan liiketalon pohjakerros on umpinainen sokkeli, jonka päällä on toritasolle avautuva liiketila. Sokkelin eteen on torin puolelle sijoitettu graniittiharkko-muurin rajaama istutusalue. Asemakaavan tavoitteet pohjakerrosten osalta eivät tässä toteutuneet..



Näkymä entisen asemarakennuksen suuntaan. Oikealla luiska, jonka reunamuuri on rakennettu järeistä graniittiharkoista.



Torin kiveys on säilynyt alkuperäisen suunnitelman mukaisena vaaleine ruutukuviointeen ja piste-mäisine valkoisine neliöktivineen harmaan betonilaatoituksen kontrastina.



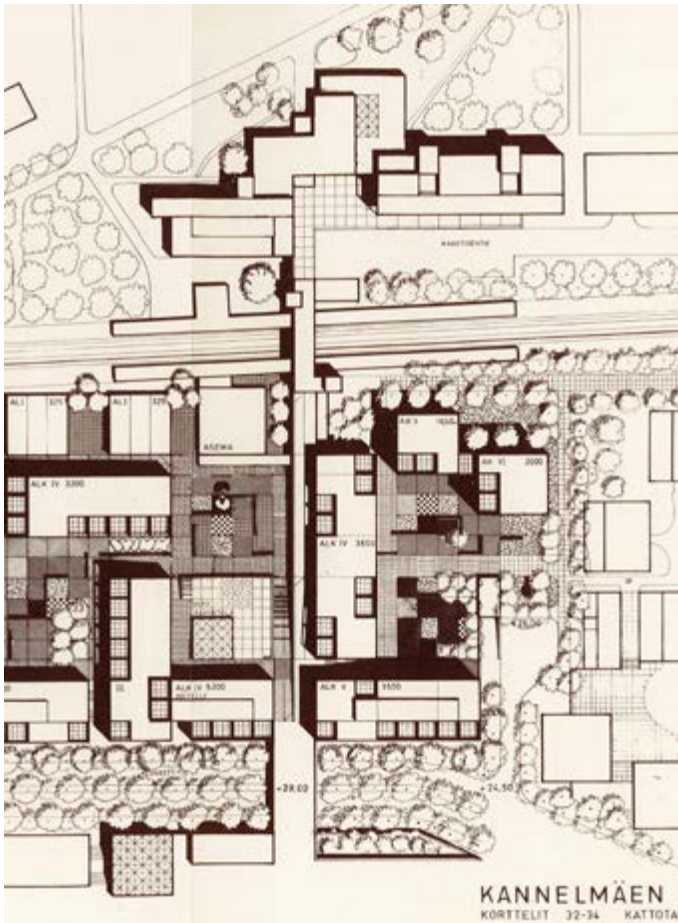
Näkymä torin yli lounaaseen Klaneettitien suuntaan.



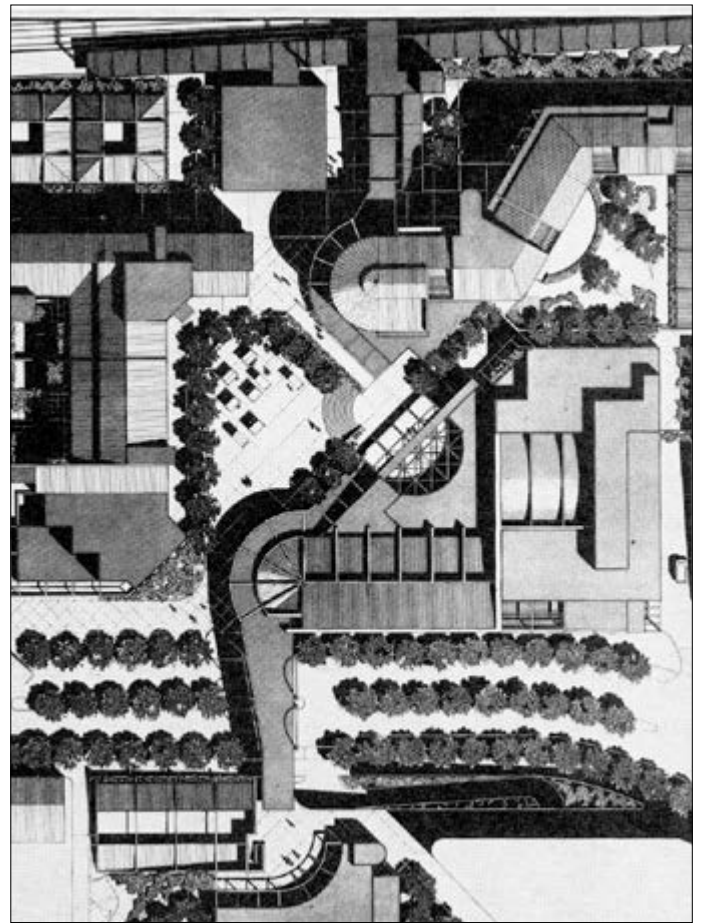
Sitratorille on vuonna 2006 suunniteltu uusi istutusalue reunamuureineen, jonka keskelle on istutettu saarni.



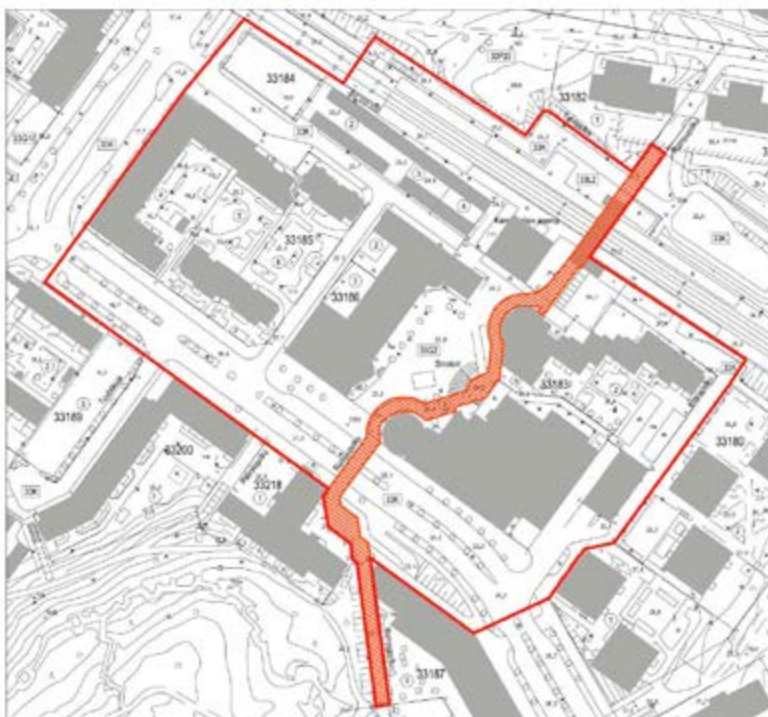
Rumpupolku



Jalankuliikenteen suoraviivainen pääraitti lävistää keskuksen suorakulmaisen kortteli- ja aukiorakenteen. Vuoden 1975 asemakaavan illustraation osa.



Rumpupolku Kannelmäen keskuksen asemakaavamuutoksen viitesuunnitelman illustraatiossa 1981.

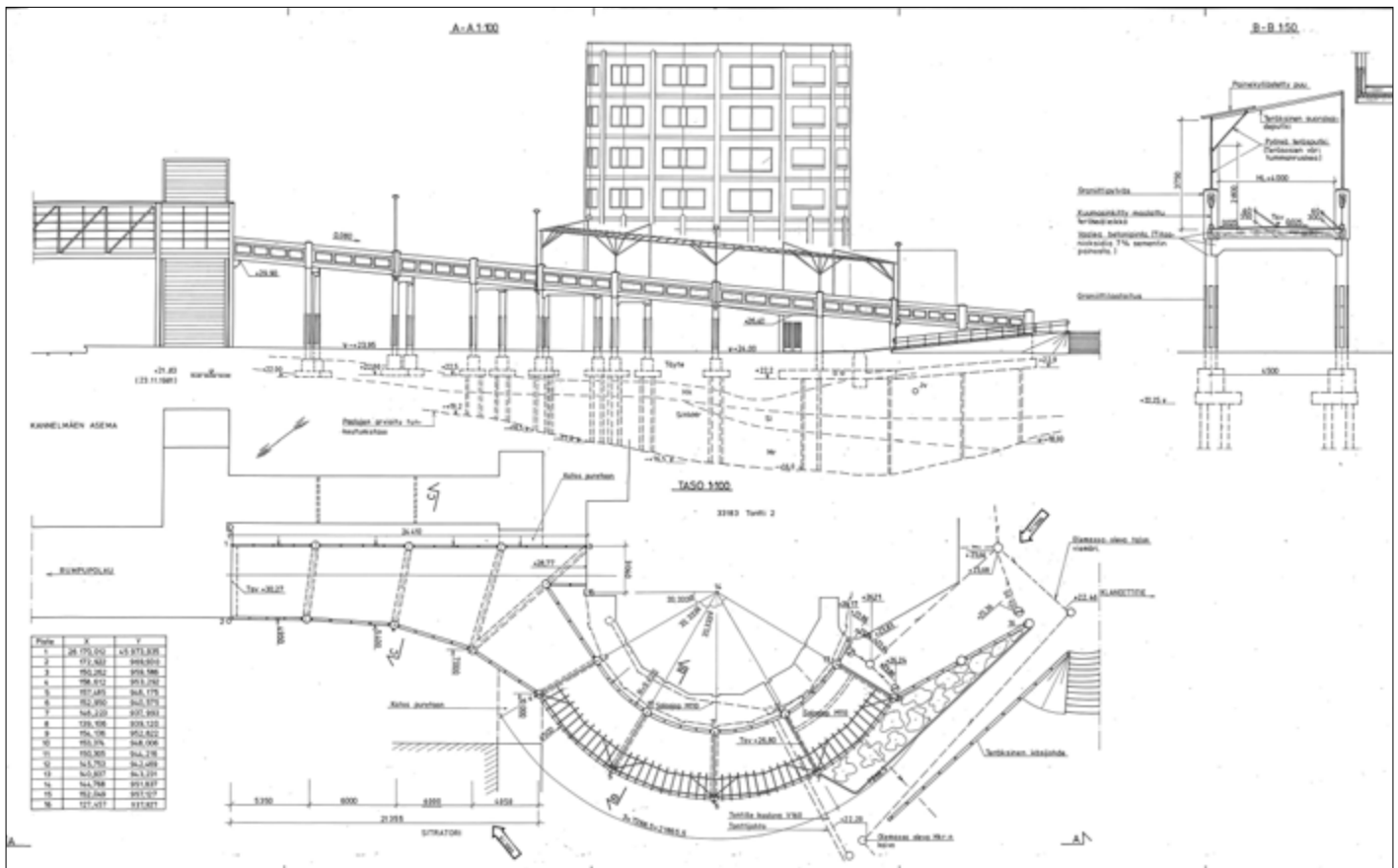


Rumpupolku, sijaintikaavio

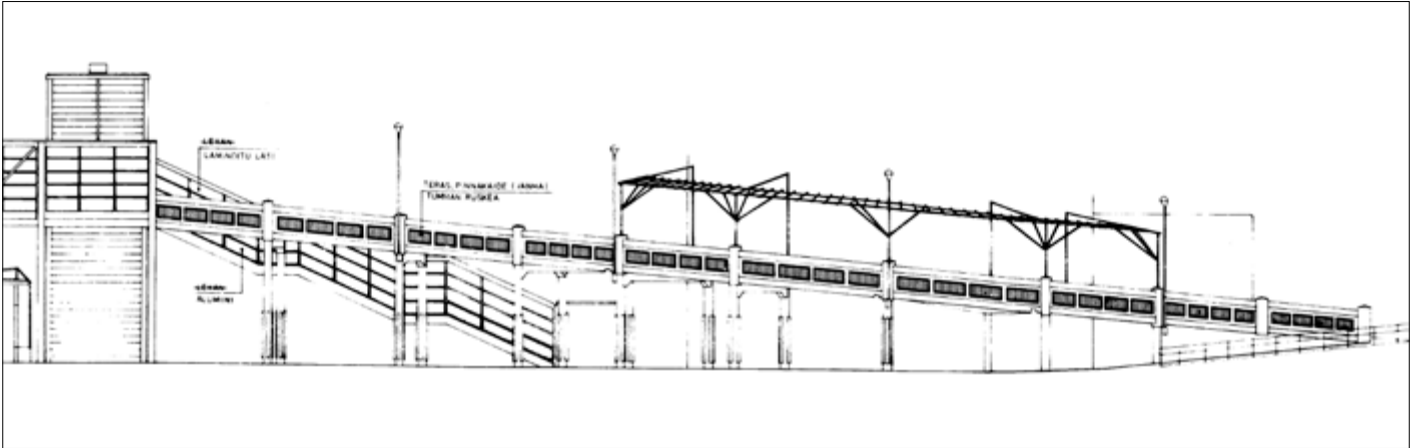
Kannelmäen kevyen liikenteen pääraitti ylittää radan teräsristikkorakenteisena, katettuna siltana, kulkee siltana myötäillen Asunto Oy Kannelkeskuksen ja Kanneltalon kaarevia ulkoseiniä, jatkuu Klaneettitien yli ja haarautuu. Rumpupolun etelään päin johtava haara jatkuu Pelimannintien alueelle.

Vuonna 1976 vahvistettiin Kannelmäen aseman ympäristön ensimmäinen asemakaava, jossa asemalle valittiin paikka siten, että radan ylittävää kevyen liikenteen siltaa ja jalankulkijoiden pääraitti sijoittuisivat keskustan sydänosaan. Tällä haluttiin luoda "virike- ja toimintarikkaampi jalankulkuväylä".

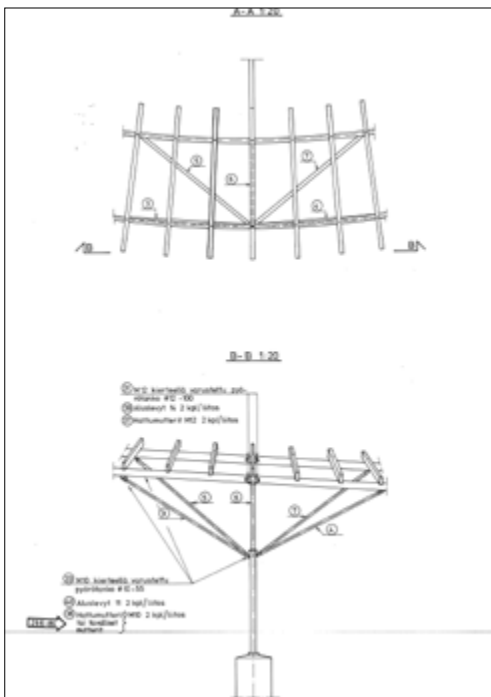
Vuonna 1981 vahvistetussa asemakaavamuutoksessa luovuttiin viivasuorasta jalankulkureitistä. "Jotta tämä reitti saavuttaisi maanpinnan kummastakin suunnasta sopivalla pituuskaltevuudella, on itse matkaa pidennetty kahdella kaaroksella. Nämä kaarteet ovat tiiviisti kiinni torin etelälaidan rakennuksissa".



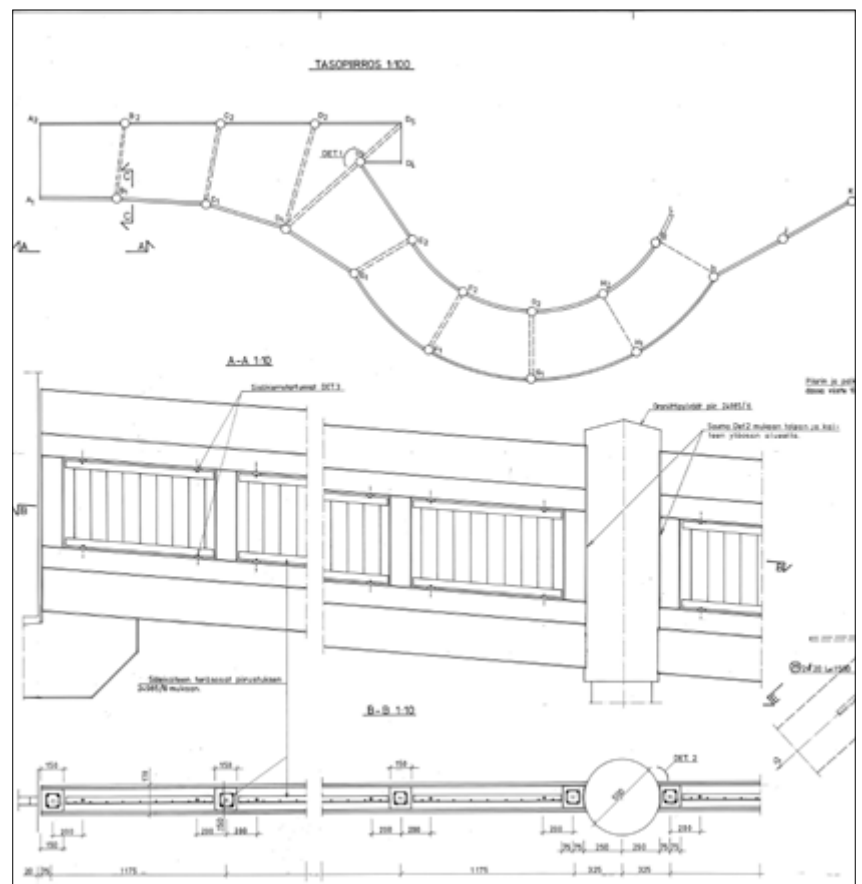
Sitratorin kevyen liikenteen silta Kannelmäessä. Yleispiirustus. HKR Katurakennusosasto 1982-1986 Pohja, leikkaukset, julkisivu. Kymp-arkisto.



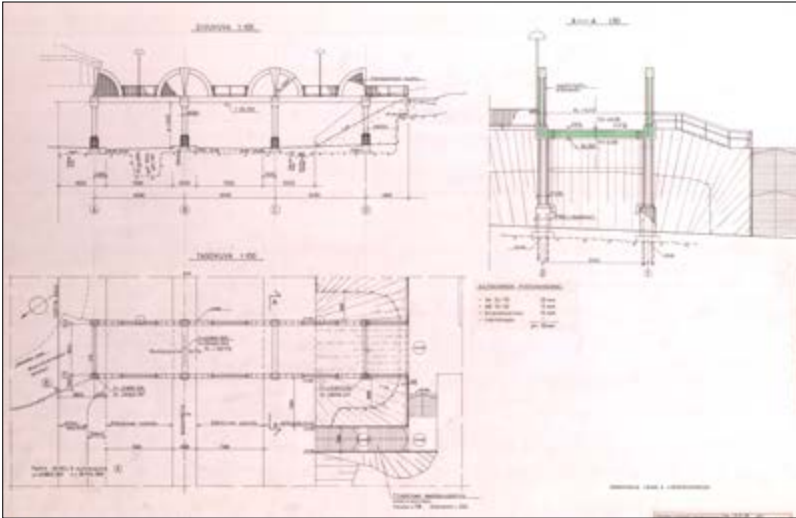
Rumpupolun rampin julkisivupiirustus. julkisivu-luoteeseen. Rakennusvalvonnan vahvistama 8.6.1993. RVV.



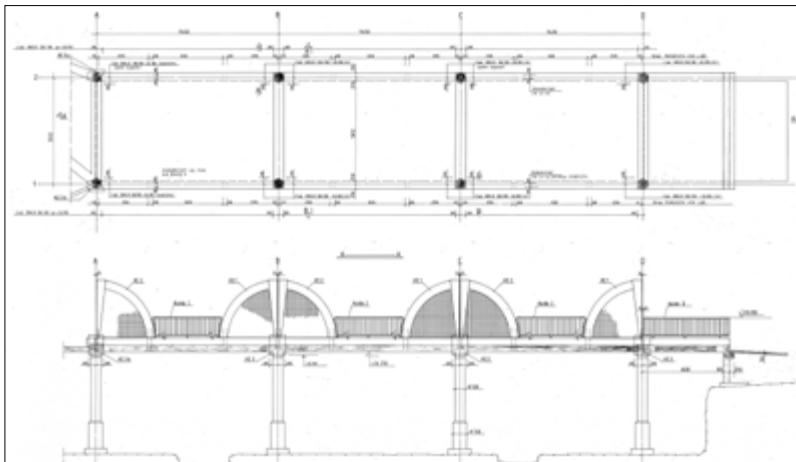
*Kevyen liikenteen sillan pergola, piirustus
24985.11. HKR Katurakennusosasto
1983-1985. Piirustuksen mukaan pergola
maalataan sävyyn Rautaruukin ruskea 4
Umbra. Kympp-arkisto.*



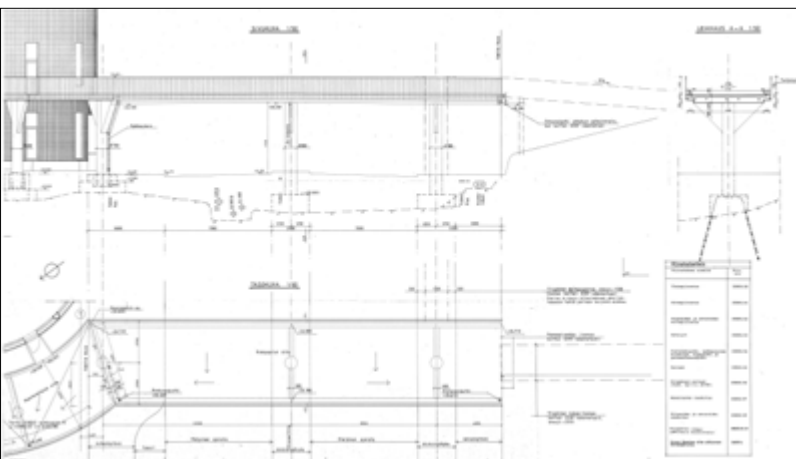
Sitratorin kevyen liikenteen silta Kannelmäessä. Betonikaide ja graniittipilarit. Piirustus 24985.4. HKR Katurakennusosasto 1983-1986. Kymp-arkisto.



Kanneltalon ensimmäisiä pääpiirustuksia vastaava Rumpupolun kevyen liikenteen silta Klaneettitien yli. Yleispiirustus. Insinööritoimisto Magnus Malmberg 22.4.1988 HKR Katurakennusosasto. Kympp-arkisto. Tätä muistuttava silta erikoisine kaariaiheineen oli hahmoteltu jo viitesuunnitelmassa 1981. Suunnitelmat muuttuivat Kanneltalon julkisivusuunnitelmien muuttumisen rinnalla. Kympp-arkisto.



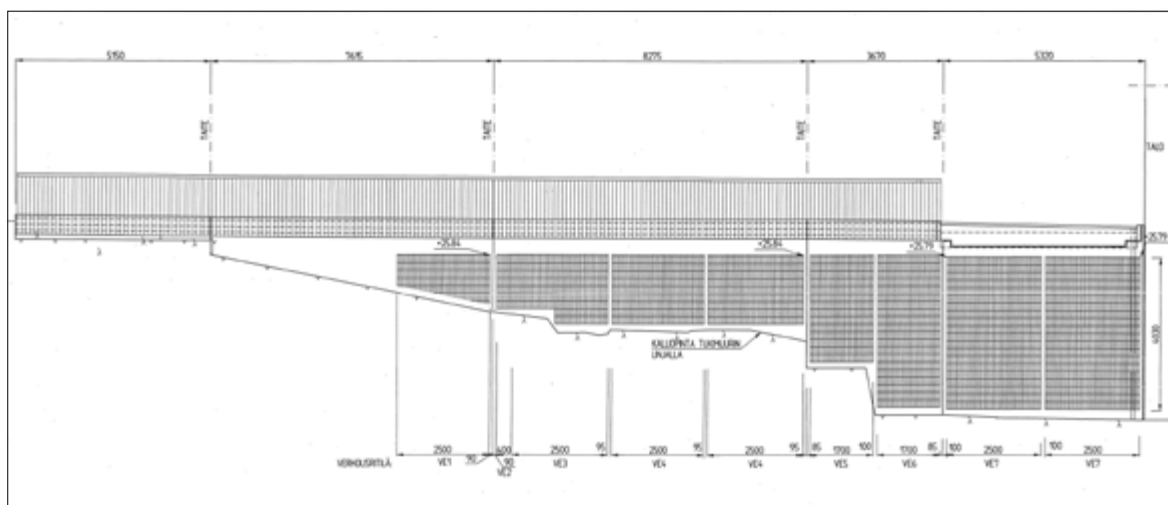
Rumpupolun kevyen liikenteen silta. Elementtikaavio. Insinööritoimisto Magnus Malmberg 22.4.1988. HKR Katurakennusosasto. Kympp-arkisto.



Rumpupolun kevyen liikenteen silta. Insinööritoimisto Magnus Malmberg 6.6.1991 HKR Katurakennusosasto. Sivukuva ja tasokuva (1:50). Teräskaide kuten Kanneltalon sillassa. Kympp-arkisto.

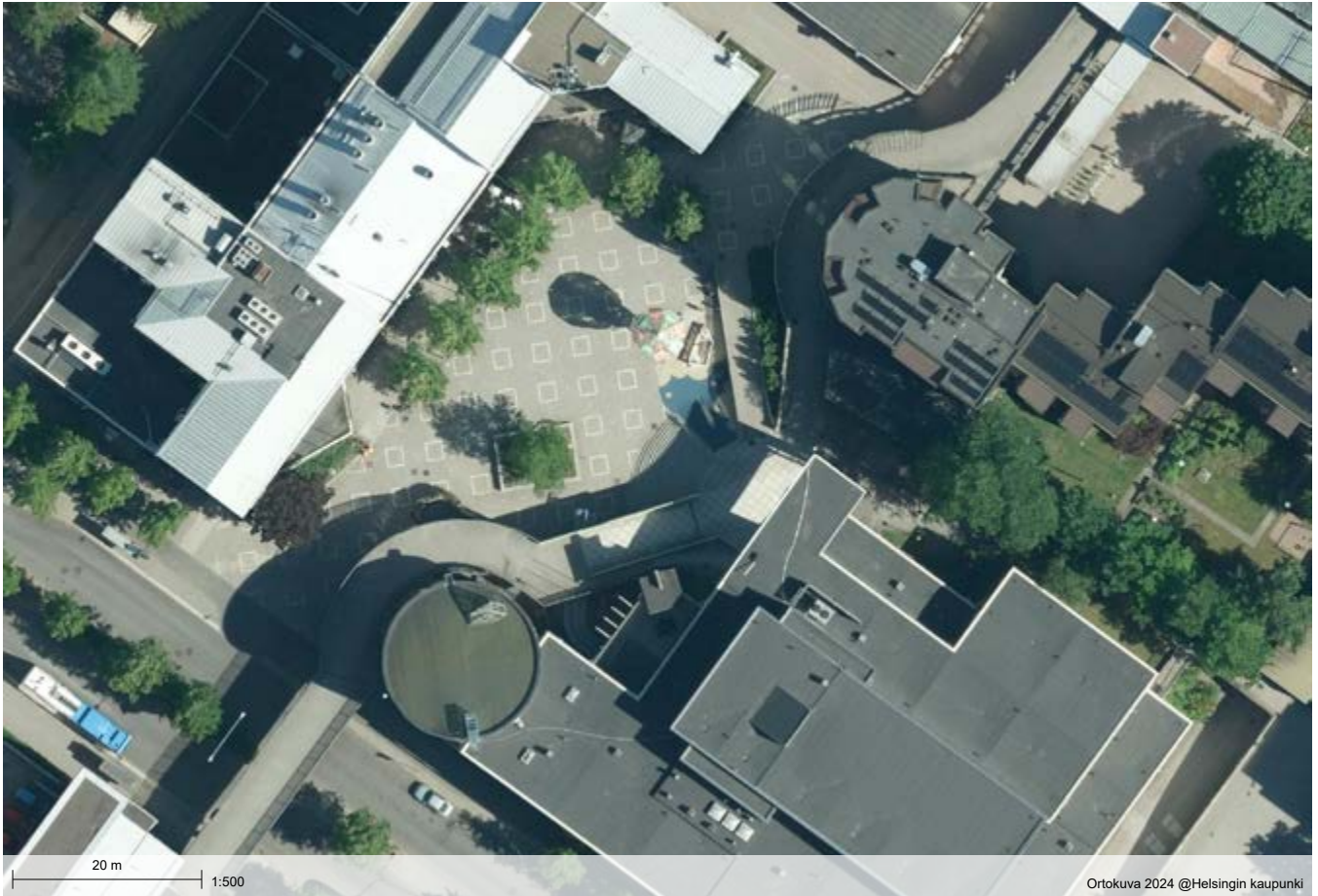


Rumpupolku korttelin 33218 kohdalla. Katusuunnitelma 28458. HKR Katuosasto 2002.



Rumpupolku korttelin 33218 kohdalla. Teräsputkikaide ja tukimuurin verhous. Katusuunnitelma 28458.16. HKR Katuosasto 26.6.2002

Nykytilanne



Ortokuva v. 2024. Helsingin karttapalvelu.



Aseman silta on siro teräsristikkorakenne 1970-luvulta. Teräsrakenteet vaihtuvat raskaaseen betoniin Rumpupolun uudempien rakenteiden kohdalla.



Rumpupolku aseman koillispuolella. Betonisilta johtaa aseman katetulle sillalle.



Sitratorin suunnalta aseman sillalle johtava Rumpupolun siltaosa, jossa on järeät betonikaiteet.



Rumpupolun betonisilta kaartaa kohti Sitratoria Asunto Oy Kannelkeskuksen päätyä myötäillen.



Näkymä Sitratoria kohti sillan kannelta katsoen. Entisen asemarakennuksen kulman ja kaarevan rumpupolun väliin jää mutkitteleva kulkureitti.



Rumpupolun kaiteissa on betonikehikko, teräspankset ja järeät, pyöreät graniittipilarit.



Asunto Oy Kannelkeskuksen kohdalla Rumpupolun silta on varustettu teräsrunkoisella pergolalla.



Näkymä Sitratorilta entisen asemarakennuksen suuntaan. Varsinaiselle asemalle ei ole näköyhteyttä, toisin kuin alkuperäisessä asemakaavassa.





Rumpupolku laskeutuu loivasti kohti tasannetta, josta toritasolle johtavat luiska ja kupera portaikko.



Rumpupolun eri osuuksille on suunniteltu erilaiset kaiteet. Kanneltalon edessä on umpinainen, maalattu betonikaide, oikealla Klaneettitien siltaan liittyvä pinnakaide. Betonirakenteiden muotoilu vaihtelee myös eri osuuksilla. Tässä näkyy sillan keskilinjassa pyöreä pilari, johon on liitetty järeät, kolmion muotoiset betonikonsolit.



Kanneltalon sisäänkäynnin lähellä on umpinaiset betonikaiteet.



Kaareva silta on sijoitettu irti Kanneltalon ulkoseinästä ja siinä on molemmin puolin pystypinnamalliset teräsputkikaiteet.



Kanneltaloa kiertävä kaareva silta muuttuu suoraksi ylittäessään Klaneettitien. Teräskaitteet jatkuvat tällä osuudella.



Näkymä Klaneettitien sillalta kohti Kanneltaloa.



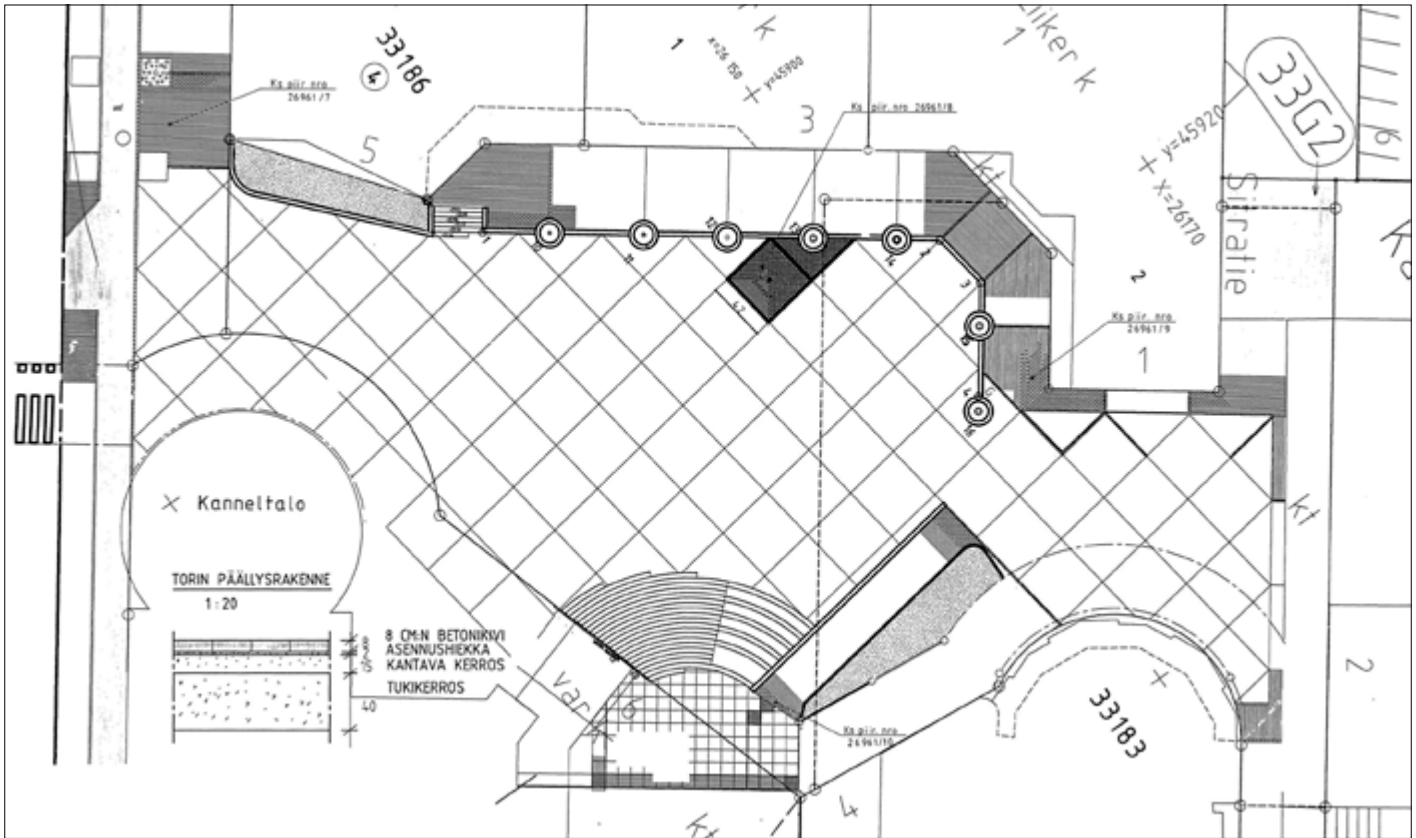
Rumpupolun jatke Klaneettitien lounaispuolella. Oikealla palvelutalo.



Rumpupolun jatke.



Sitratorin solmukohta



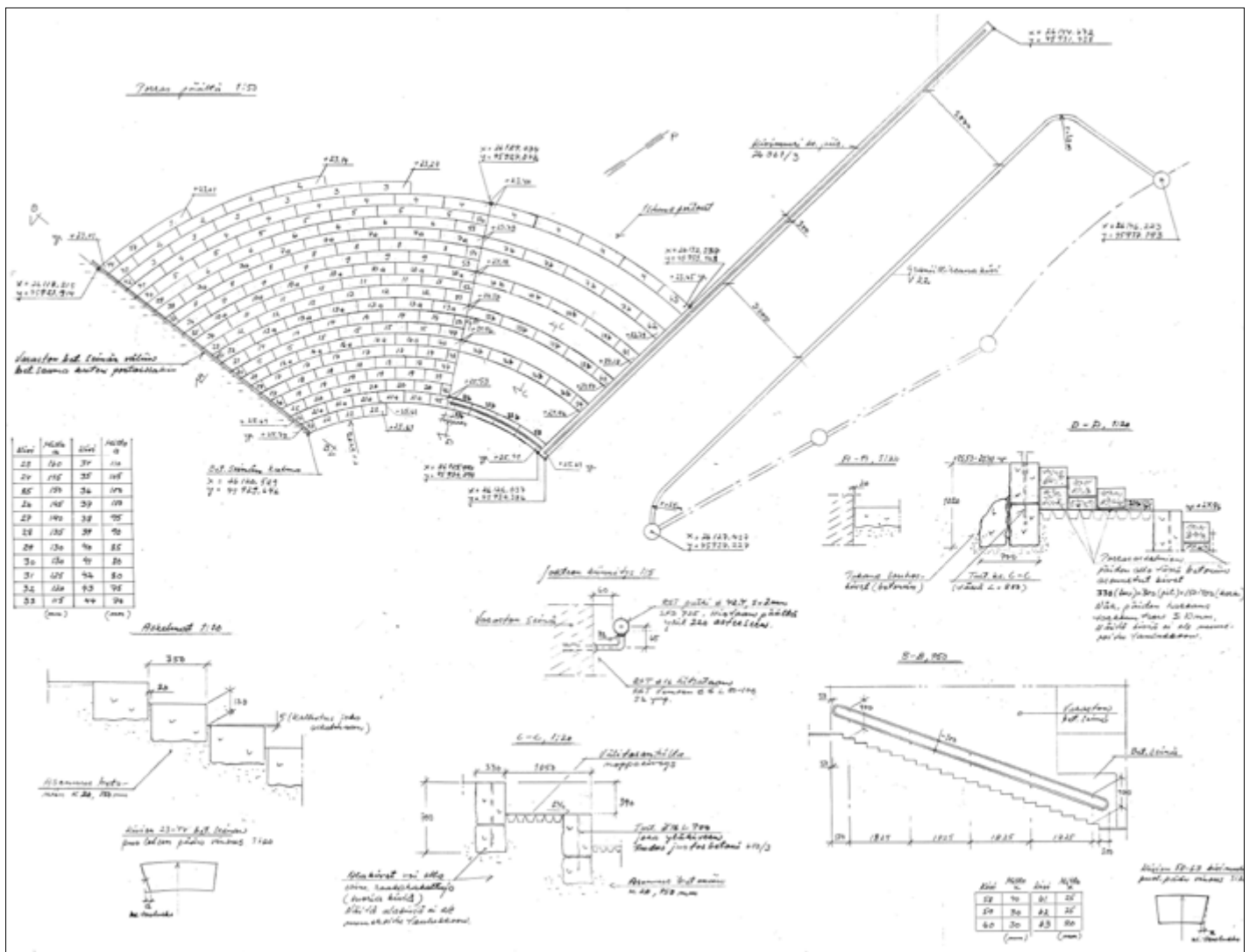
Sitratorin tasauspiirustuksessa on esitetty torin kiveys ja päällysrakenne. HKR katuosasto 31.3.1992. Kymp-arkisto.



Sitratorin solmukohta, sijaintikaavio.

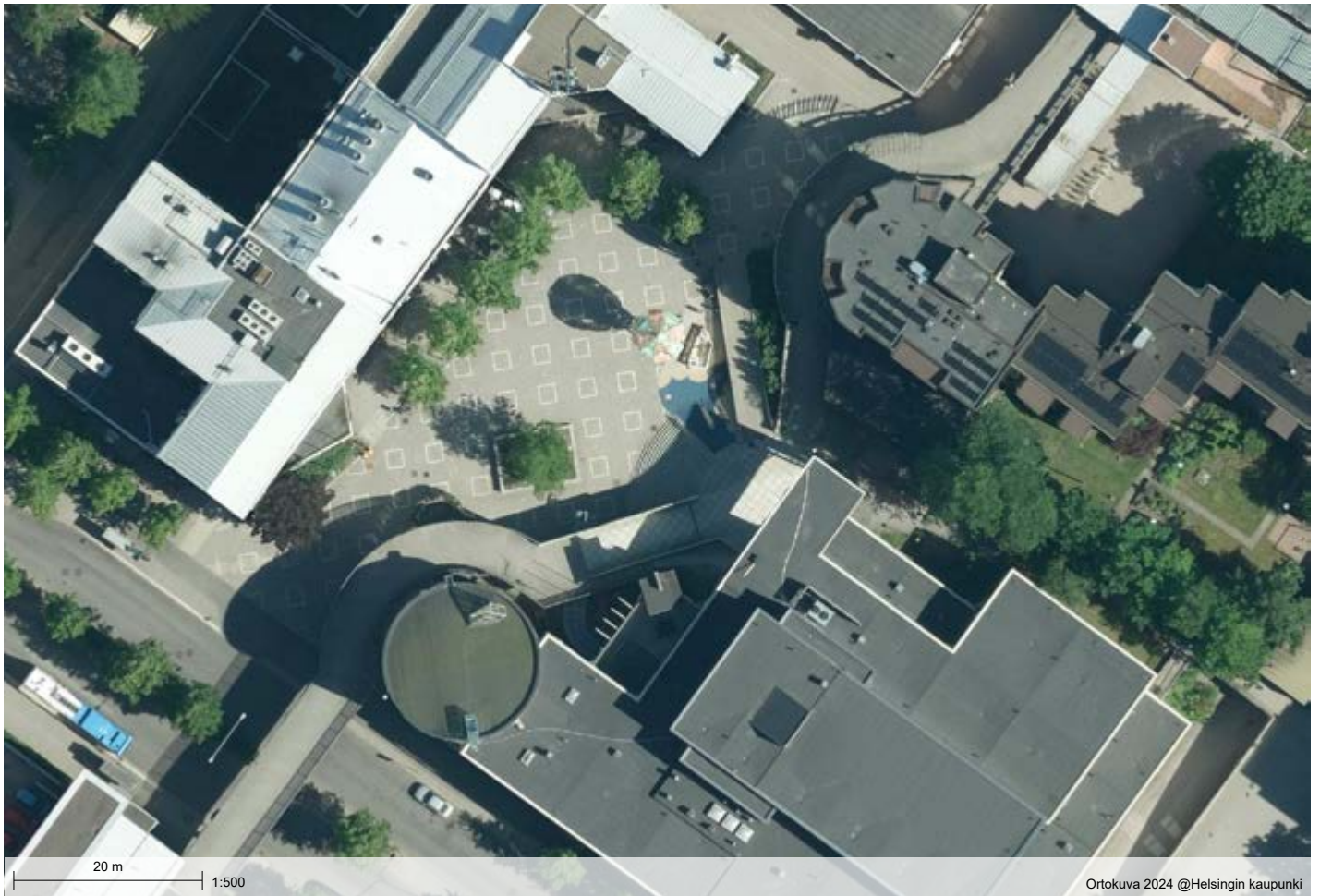
Kanneltalon sisäänkäynnin ja ulkoportaiden, Rumpupolun, Sitratorin kuperan portaikon, luis-kan ja Sitratorin toritason kohdalla on liikenteelinen solmukohta, jonka keskeiset elementit esitettiin vuoden 1981 asemakaavan illustraatioissa.

Portaiden yhteyteen alun perin toteutettu katso-mo-osa on poistettu ja korvattu liukumäellä.



Kuperan portaikon rakennepiirustus III 26961 / 4 HKR Katuosasto. 1992. Alimman askelman +korko on +23,01 ja ylimmän tason + 25,61. Noin 40 % portaikosta osasta on jäsennetty katsomona, jossa on viisi istumatasoa. Portaat rajautuvat toisella sivulla varaston betoniseiniin ja toisella sivulla kivimuuriin, joka kulkee toritasolla johtavan, 3 m leveän luiskan vieressä. Portaan ja istumaportaan kivien yläpinta ja eturinta on ristipäähakattua, harmaata graniittia. Kymp-arkisto.

Nykytilanne



Sitratorin ortokuva vuodelta 2024. Helsingin karttapalvelu. Sitratorin liikennealueiden tasoerojen solmukohta sijaitsee torin varjopuolella aamusta iltaapäivään.



*Näkymä Rumpupolun tasolta vuonna 2023 rakennetun liukumäen ja leikki-
paikan yli.*



Näkymä Rumpupolulta koilliseen. Etualalla vasemmalla näkyy vuoden 1981 asemakaavaillustraation mukainen kuperan muotoinen avoporras. Portaan vieressä sijainnut katsomo on purettu ja korvattu liukumäellä. Portaan takana näkyy toritasoa ja Rumpupolkua yhdistävä luiska.



Näkymä koilliseen "solmu-kohtaa" kohti Sitratorin istutusaltaan vierestä.



Kanneltalon sisäänkäynti sijoittuu ylemmälle tasolle Rumpupolun tasoon nähden. Vuonna 1992 laaditun kiveyssuunnitelman 26961 /10 mukaan tasanteella on Klaneettitien koordinaatistoa noudattava kiveyskuvio, joka koostuu valkoisista neliömäisistä betonikivistä ja harmaiden sauvakivilinjojen muodostamasta ruutukuviosta.



Sitratorilta Rumpupolulle johtava luiska. RST-suojakaiteita ja käsi-johteita on on lisätty mm. portaan viereen 2000-luvulla (HKR katu- ja puisto-osasto, Pöyry).

The map shows a large parcel outlined in red, which is divided into several lots. The lots are numbered 33184, 33185, 33186, 33187, 33188, 33189, 33190, 33191, 33192, 33193, 33194, 33195, 33196, 33197, 33198, 33199, 33200, 33201, 33202, 33203, 33204, 33205, 33206, 33207, 33208, 33209, 33210, 33211, 33212, 33213, 33214, 33215, 33216, 33217, 33218, 33219, 33220, 33221, 33222, 33223, 33224, 33225, 33226, 33227, 33228, 33229, 33230, 33231, 33232, 33233, 33234, 33235, 33236, 33237, 33238, 33239, 33240, 33241, 33242, 33243, 33244, 33245, 33246, 33247, 33248, 33249, 33250, 33251, 33252, 33253, 33254, 33255, 33256, 33257, 33258, 33259, 33260, 33261, 33262, 33263, 33264, 33265, 33266, 33267, 33268, 33269, 33270, 33271, 33272, 33273, 33274, 33275, 33276, 33277, 33278, 33279, 33280, 33281, 33282, 33283, 33284, 33285, 33286, 33287, 33288, 33289, 33290, 33291, 33292, 33293, 33294, 33295, 33296, 33297, 33298, 33299, 33300, 33301, 33302, 33303, 33304, 33305, 33306, 33307, 33308, 33309, 33310, 33311, 33312, 33313, 33314, 33315, 33316, 33317, 33318, 33319, 33320, 33321, 33322, 33323, 33324, 33325, 33326, 33327, 33328, 33329, 33330, 33331, 33332, 33333, 33334, 33335, 33336, 33337, 33338, 33339, 33340, 33341, 33342, 33343, 33344, 33345, 33346, 33347, 33348, 33349, 33350, 33351, 33352, 33353, 33354, 33355, 33356, 33357, 33358, 33359, 33360, 33361, 33362, 33363, 33364, 33365, 33366, 33367, 33368, 33369, 33370, 33371, 33372, 33373, 33374, 33375, 33376, 33377, 33378, 33379, 33380, 33381, 33382, 33383, 33384, 33385, 33386, 33387, 33388, 33389, 33390, 33391, 33392, 33393, 33394, 33395, 33396, 33397, 33398, 33399, 33400, 33401, 33402, 33403, 33404, 33405, 33406, 33407, 33408, 33409, 33410, 33411, 33412, 33413, 33414, 33415, 33416, 33417, 33418, 33419, 33420, 33421, 33422, 33423, 33424, 33425, 33426, 33427, 33428, 33429, 33430, 33431, 33432, 33433, 33434, 33435, 33436, 33437, 33438, 33439, 33440, 33441, 33442, 33443, 33444, 33445, 33446, 33447, 33448, 33449, 33450, 33451, 33452, 33453, 33454, 33455, 33456, 33457, 33458, 33459, 33460, 33461, 33462, 33463, 33464, 33465, 33466, 33467, 33468, 33469, 33470, 33471, 33472, 33473, 33474, 33475, 33476, 33477, 33478, 33479, 33480, 33481, 33482, 33483, 33484, 33485, 33486, 33487, 33488, 33489, 33490, 33491, 33492, 33493, 33494, 33495, 33496, 33497, 33498, 33499, 33500, 33501, 33502, 33503, 33504, 33505, 33506, 33507, 33508, 33509, 33510, 33511, 33512, 33513, 33514, 33515, 33516, 33517, 33518, 33519, 33520, 33521, 33522, 33523, 33524, 33525, 33526, 33527, 33528, 33529, 33530, 33531, 33532, 33533, 33534, 33535, 33536, 33537, 33538, 33539, 33540, 33541, 33542, 33543, 33544, 33545, 33546, 33547, 33548, 33549, 33550, 33551, 33552, 33553, 33554, 33555, 33556, 33557, 33558, 33559, 33560, 33561, 33562, 33563, 33564, 33565, 33566, 33567, 33568, 33569, 33570, 33571, 33572, 33573, 33574, 33575, 33576, 33577, 33578, 33579, 33580, 33581, 33582, 33583, 33584, 33585, 33586, 33587, 33588, 33589, 33590, 33591, 33592, 33593, 33594, 33595, 33596, 33597, 33598, 33599, 33600, 33601, 33602, 33603, 33604, 33605, 33606, 33607, 33608, 33609, 33610, 33611, 33612, 33613, 33614, 33615, 33616, 33617, 33618, 33619, 33620, 33621, 33622, 33623, 33624, 33625, 33626, 33627, 33628, 33629, 33630, 33631, 33632, 33633, 33634, 33635, 33636, 33637, 33638, 33639, 33640, 33641, 33642, 33643, 33644, 33645, 33646, 33647, 33648, 33649, 33650, 33651, 33652, 33653, 33654, 33655, 33656, 33657, 33658, 33659, 33660, 33661, 33662, 33663, 33664, 33665, 33666, 33667, 33668, 33669, 33670, 33671, 33672, 33673, 33674, 33675, 33676, 33677, 33678, 33679, 33680, 33681, 33682, 33683, 33684, 33685, 33686, 33687, 33688, 33689, 33690, 33691, 33692, 33693, 33694, 33695, 33696, 33697, 33698, 33699, 33700, 33701, 33702, 33703, 33704, 33705, 33706, 33707, 33708, 33709, 33710, 33711, 33712, 33713, 33714, 33715, 33716, 33717, 33718, 33719, 33720, 33721, 33722, 33723, 33724, 33725, 33726, 33727, 33728, 33729, 33730, 33731, 33732, 33733, 33734, 33735, 33736, 33737, 33738, 33739, 33740, 33741, 33742, 33743, 33744, 33745, 33746, 33747, 33748, 33749, 33750, 33751, 33752, 33753, 33754, 33755, 33756, 33

Aseman sillalta suoraan maantason johtavat portaat jäivät sivummalle, kun kaarevapäätyinen asuinkerrostalo toteutettiin uuden asemakaa-
van mukaan. Siltarakenteen alle on jäänyt paljon
katvealueita, joista osa on otettu käyttöön polku-
pyörien säilytykseen. Kanneltalon alla sijaitse-
van nuorisotilan sisäänkäynti on lähes piilossa
kansirakenteiden alla.



Aseman sillalta johtavien portaiden näkymä törmää vastapäiseen seinään. Tilanne syntyi v. 1981 asemakaavan muutoksen takia.



Näkymä aseman suunnalta kansirakenteiden alta. Kulkureittinä tämä vaikuttaa ahtaalta ja sokkeloiselta.



Näkymä Kannelkeskuksen ohi Rumpupolun alta aseman suuntaan.



Kanneltalon nuorisotilojen sisäänkäynti sijaitsee siltarakenteiden katveessa.

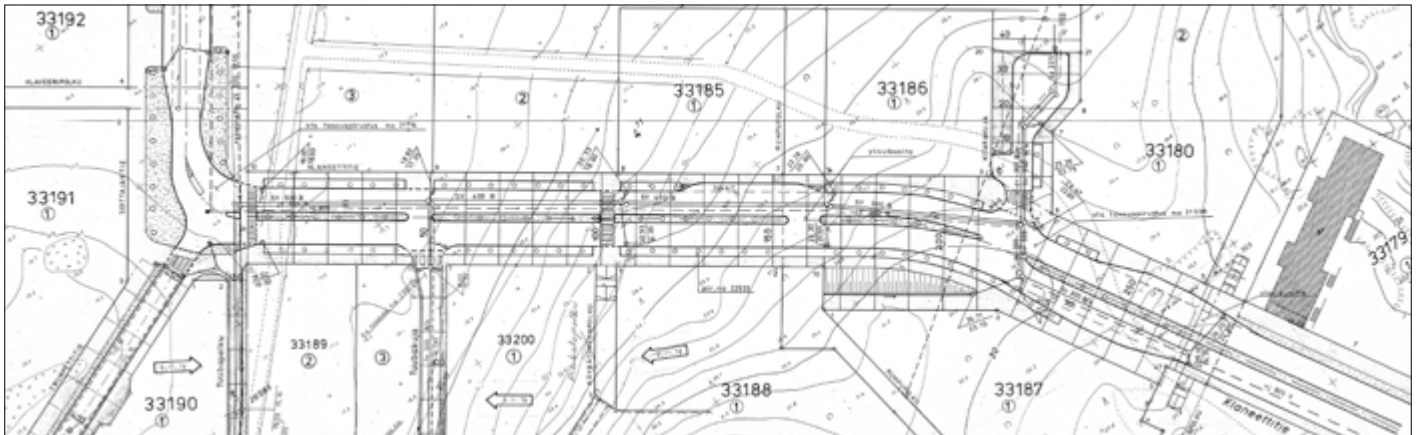


Rumpupolun pyöreät tukipilarit kolmiokonsoleineen muodostavat mittasuhteiltaan melko raskaan aiheen ja näkömäesteen Kanneltalon sisäänkäynnin suuntaan.

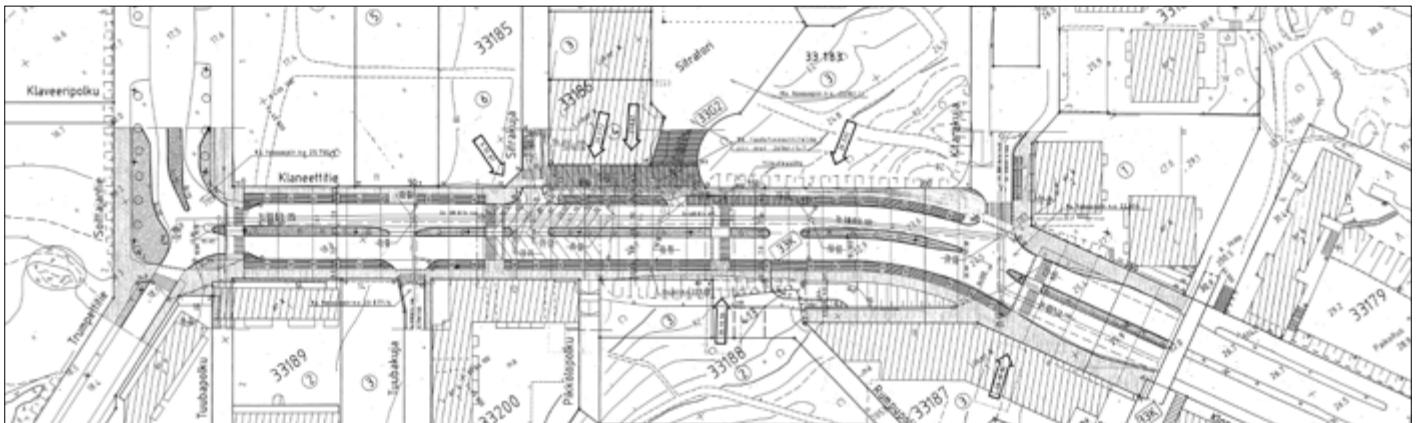


Rumpupolun alustila Kanneltalon pyöreään kirjastotornin kohdalla. Arkadina tämä ei suoja sateelta, koska betonisilta on irti Kanneltalon ulkoseinästä. Pyörätelineille on löytynyt paikka.

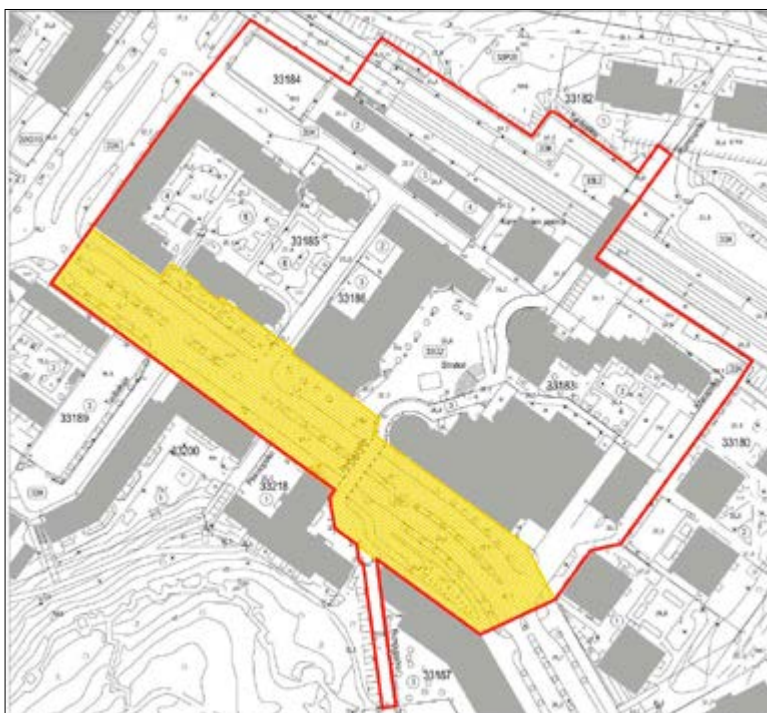
Klaneettitie



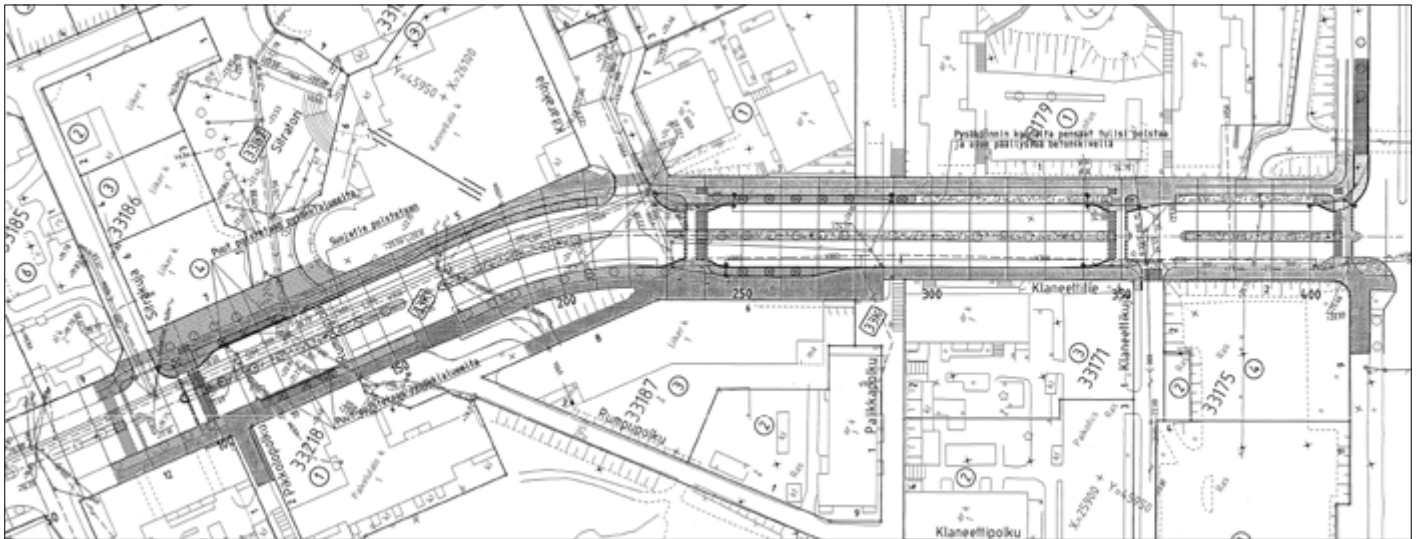
Klaneettitie. Asemapiirustus 1975-1978. HKR Katurakennusosasto. Kymp-arkisto.



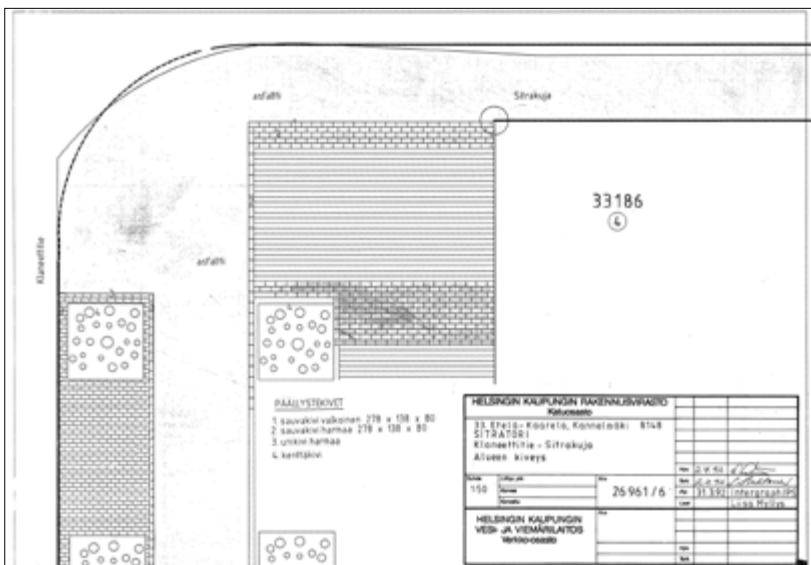
Klaneettitie välillä Soittajantie – Palikkapolku. Asemapiirustus 1986-1992 HKR Katosasto. Kymp-arkisto.



Klaneettitie, sijaintikaavio.



Klaneettitie Klaneettitie välillä Sitraukuja – Pelimannintie. Asemapiirustus 2003. HKR Katuosasto. Kymp-arkisto.

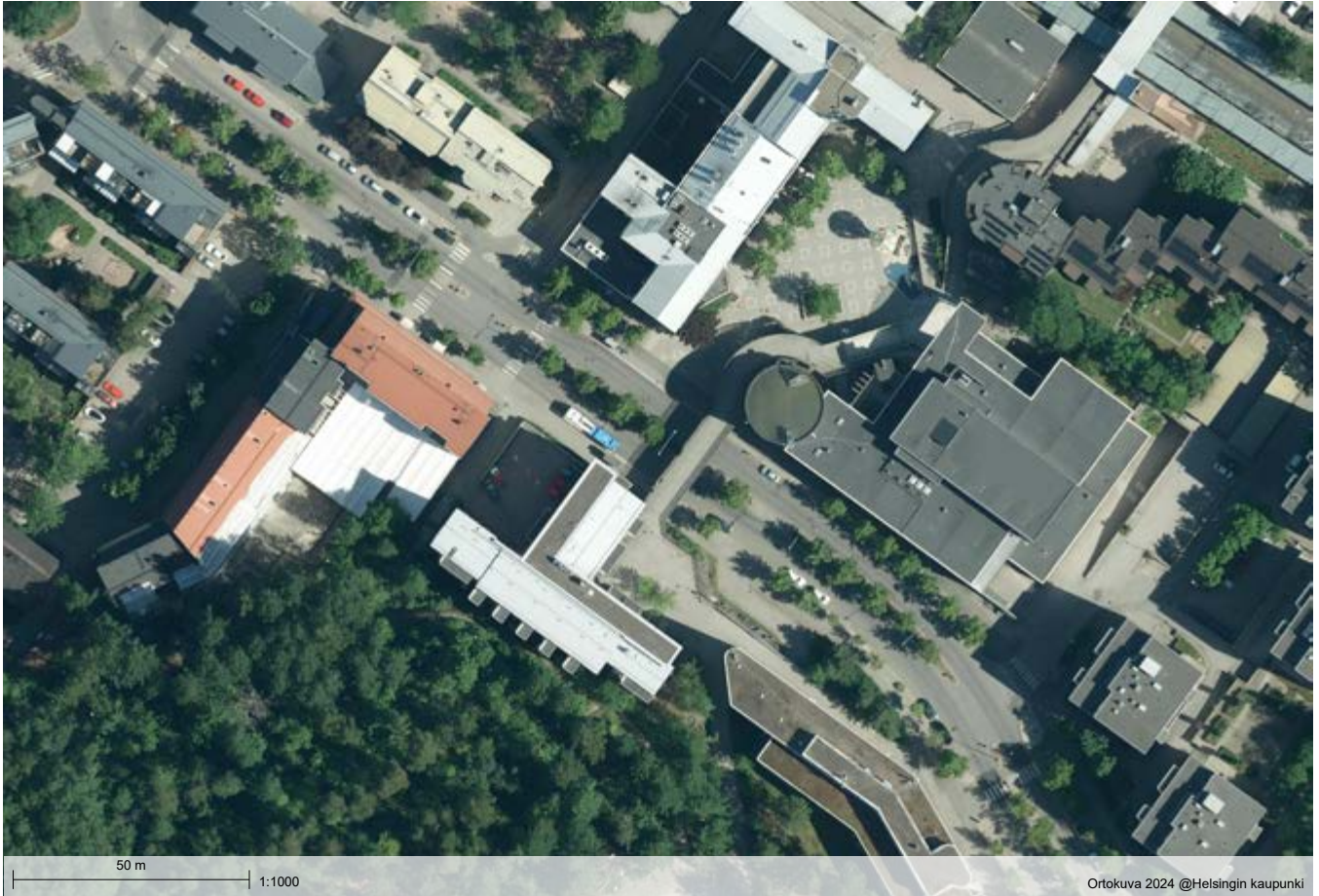


Sitratori, Klaneettitie – Sitraukuja. Alueen kiveyssuunnitelma 1992. HKR Katuosasto. Kymp-arkisto.

Päällystekivet

- 1 Sauvakivi valkoinen 278×138×80
2. Sauvakivi harmaa 278×138×80
3. Unikivi harmaa
4. Kenttäkivi

Nykytilanne



Ortokuva v. 2024. Helsingin karttapalvelu.



Klaneettitie kuvattuna kohti Rumpupolkua. Oikealla Kanneltalon katujulkisivu. Kadunvarren ja keskikaistan puurivit on esitetty vuoden 1976 asemakaavassa.



Näkymä Rumpupolulta luoteeseen.



Kanneltalon pyöreä torniosa kohoaa Klaneettitien katunäkymässä maamerkkinä, koska vasemmalla näkyvän korttelin raja on "vedetty sisään" vuoden 1981 asemakaavamuutoksen yhteydessä.



Sitrakuja

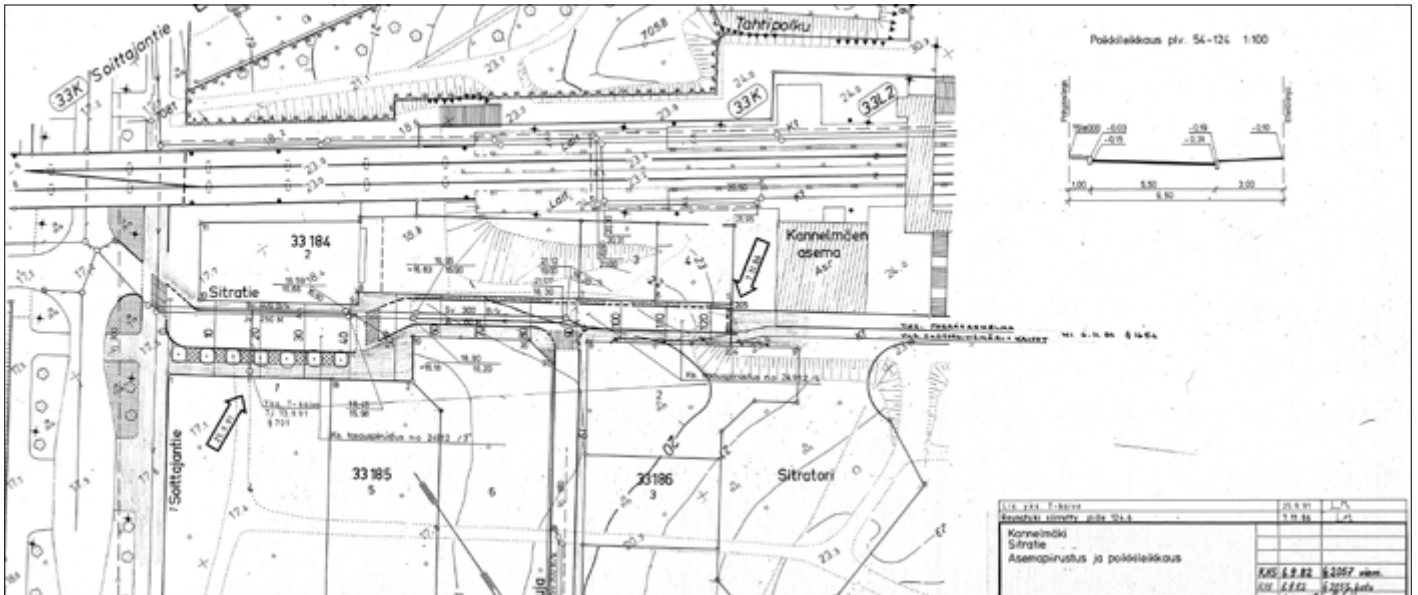


Sitrakuja jakaa Kannelmäen keskuksen luoteisosan asuin- ja liikekorttelialueeksi. Näkymä Klaneettitieltä.

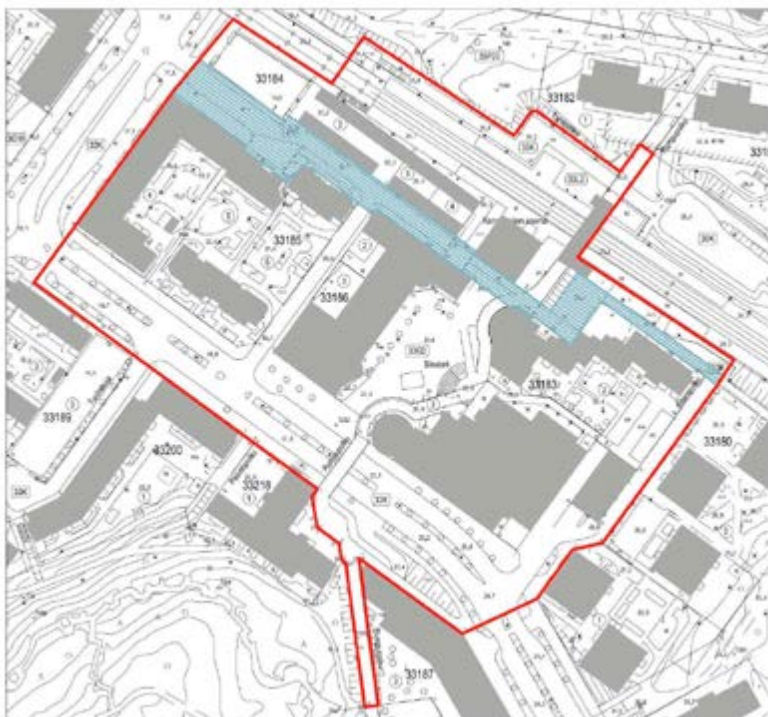


Näkymä Sitrakujalle Sitratien suunnalta.

Sitratie ja Mikonmäenpolku



Sitratien suunnitelma 24912. Asemapiirustus ja poikkileikkaus. HKR Katurakennusosasto 15.3.1982-25.9.1991. Kymp-arkisto.

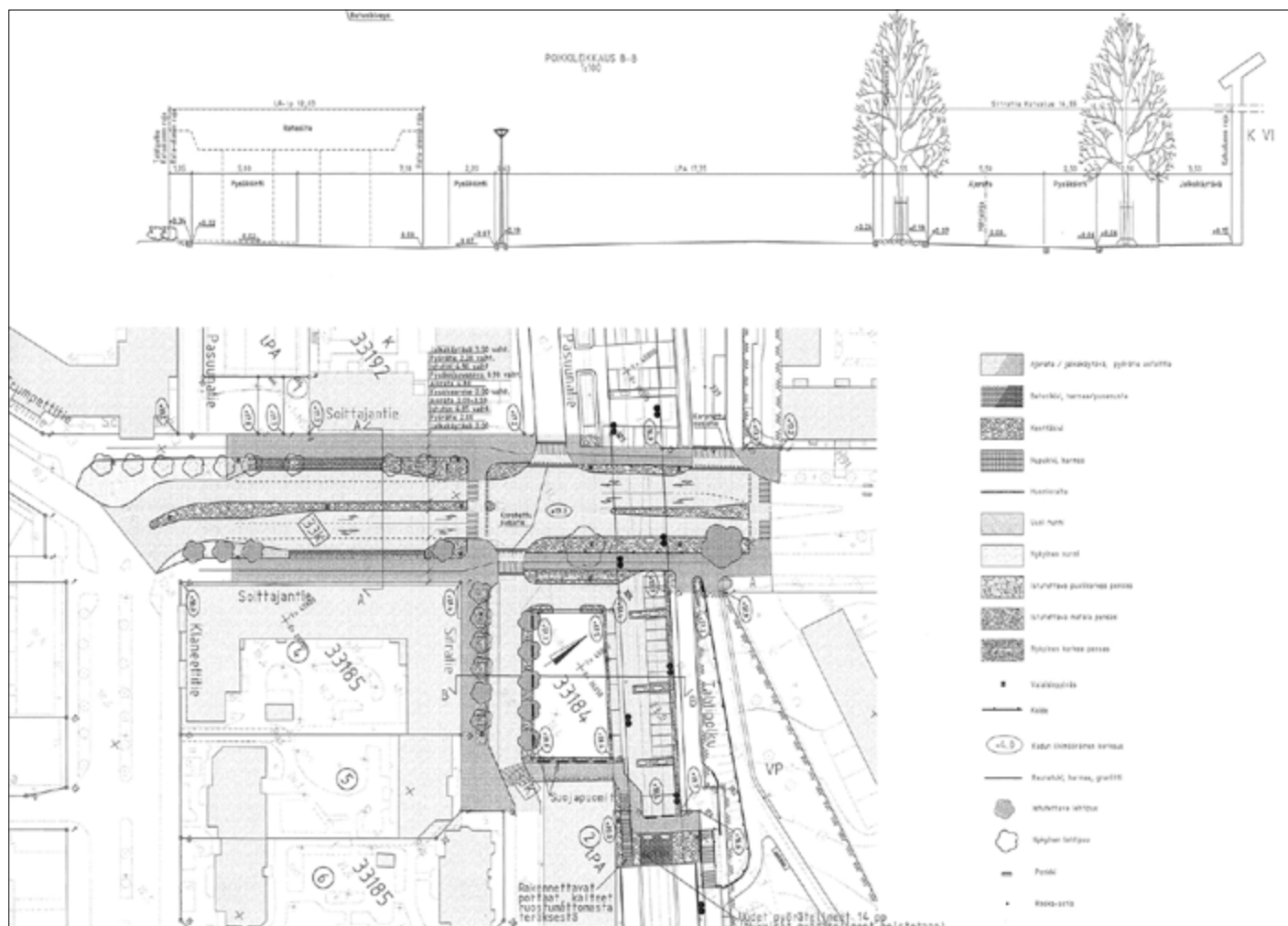


Sitratie ja Mikonmäenpolku, sijaintikaavio

Asemakeskuksen ensimmäisessä, vuonna 1976 vahvistetussa asemakaavassa Sitratien, tuolloin Sitrapolun varrelle sijoitettiin AL-korttelialue: ”Kortteli on erään keskustan vilkkaimman, asemalle johtavan kävelyreitillä varrella, joten sille tulisi rakentaa lähinnä myymälätiloja. Rakennusten massoittelemassa on pyritty liittämään ne viereiseen asemarakennukseen, ja rakennusten arkkitehtuurin tulisi noudattaa asemaviljongin arkkitehtuuria, jolloin myymälärakennukset tukisivat muutoin irralliseksi jäävää asemaa.”

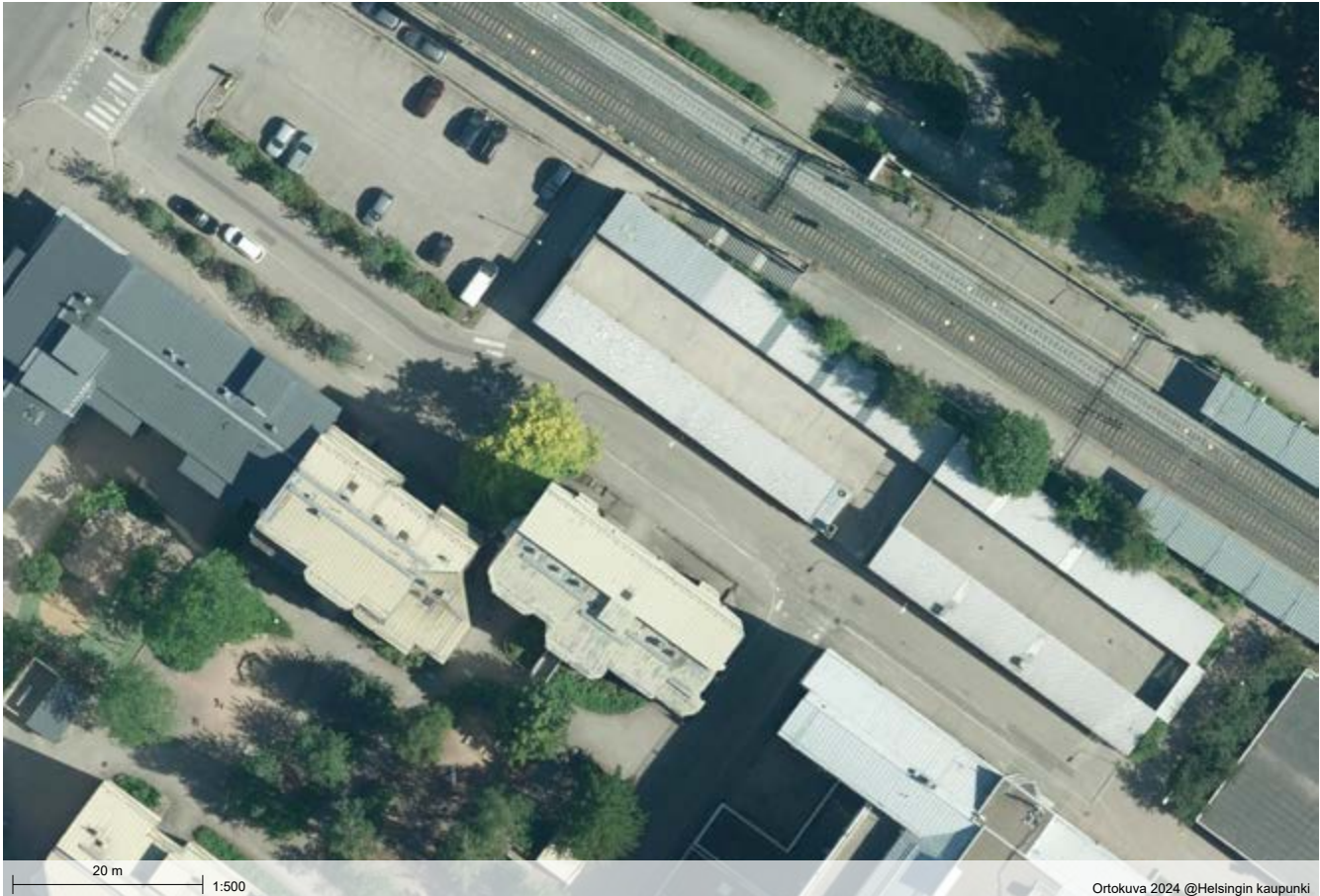
Asemakaavamuutoksessa 1981 kapea radan suuntainen kortteli muutettiin LPA-korttelialueeksi: ”Alueella on 4 pysäköintiin tarkoitettua tonttia. Tontit on määritelty katettaviksi ja aidattaviksi, päämäärä on ollut luoda niistä katutilaan vaikuttavia rakennuksia välttämättä pysäköintikenttiä.”

Sitratien ja Soittajantien risteykseen suunniteltiin istutusten reunastama pysäköintialue.

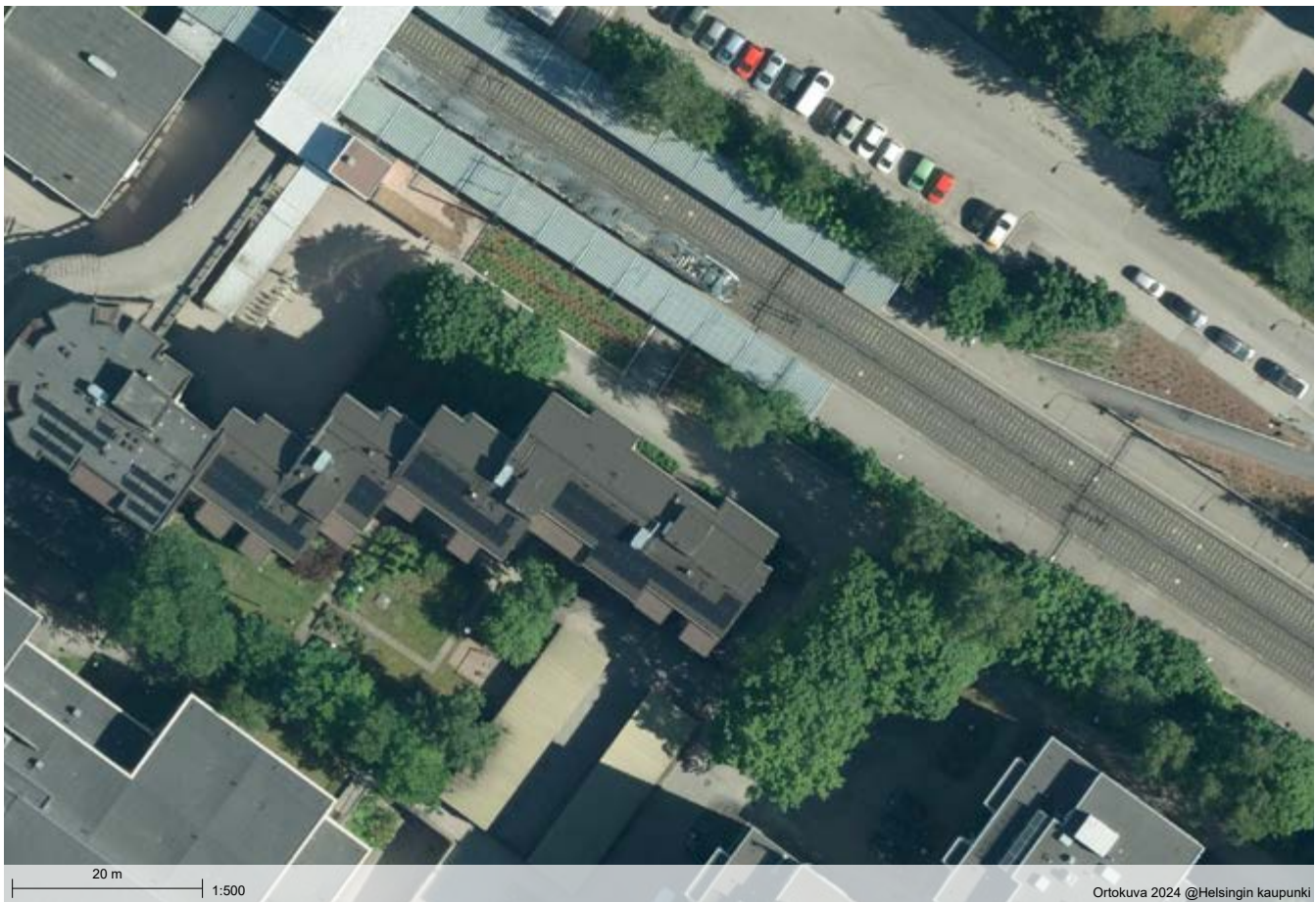


Sitratie välillä Soittajantie-Sitrakuja, Soittajantie välillä Trumpettitie-Tahtipolku. Katusuunnitelma; asemapiirros ja leikkaukset. Selityssarakkeessa on lueteltu pintamateriaalit ja istutukset. HKR Katu- ja puisto-osasto. Pöyry 16.6.2006. Ylimpänä leikkaus B-B, Sitratien poikkileikkaus katsottuna kaakkoon. Kymp-arkisto.

Nykytilanne



Ortokuvat v. 2024. Helsingin karttapalvelu.





Sitratie, näkymä luoteeseen, oikealla taustalla pysäköintikatokset, oikealla asemarakennus.



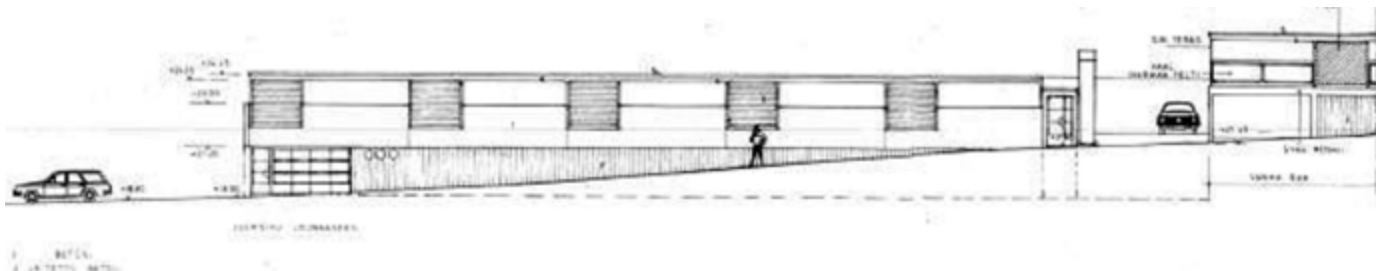
Sitratie, näkymä luoteeseen, oikealla pysäköintikatokset.



Mikonmäenpolku, näkymä kaakkoon.



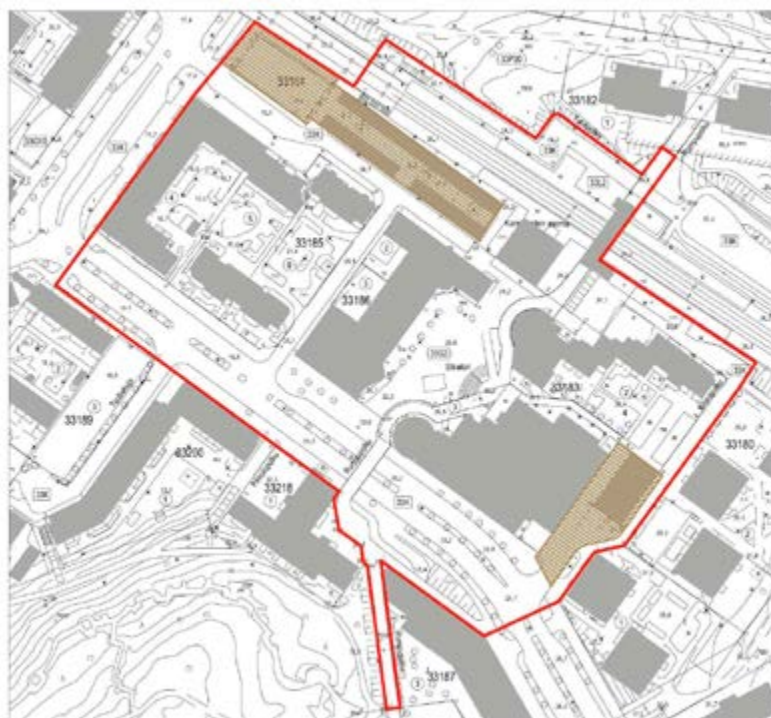
Pysäköintialueet



Pysäköintitalon julkisivu lounaaseen. Pääpiirustus 1986, pääsuunnittelija Tapio Hänninen. RVV.



Pysäköintitalon sisäänajo Sitratieltä.



Pysäköintialueet, sijaintikaavio

Nykytilanne



Sitrakuja, vasemmalla pysäköintitalo



Sitrakuja, vasemmalla pysäköintitalo.



Sitrakujan päässä sijaitseva pysäköintialue. Vrt. katusuunnitelma vuodelta 2006.

KAUPUNKIKUVALLISET OMINAISPIIRTEET

Yhteenveto ja muutosten vaikutusten pohdintaa



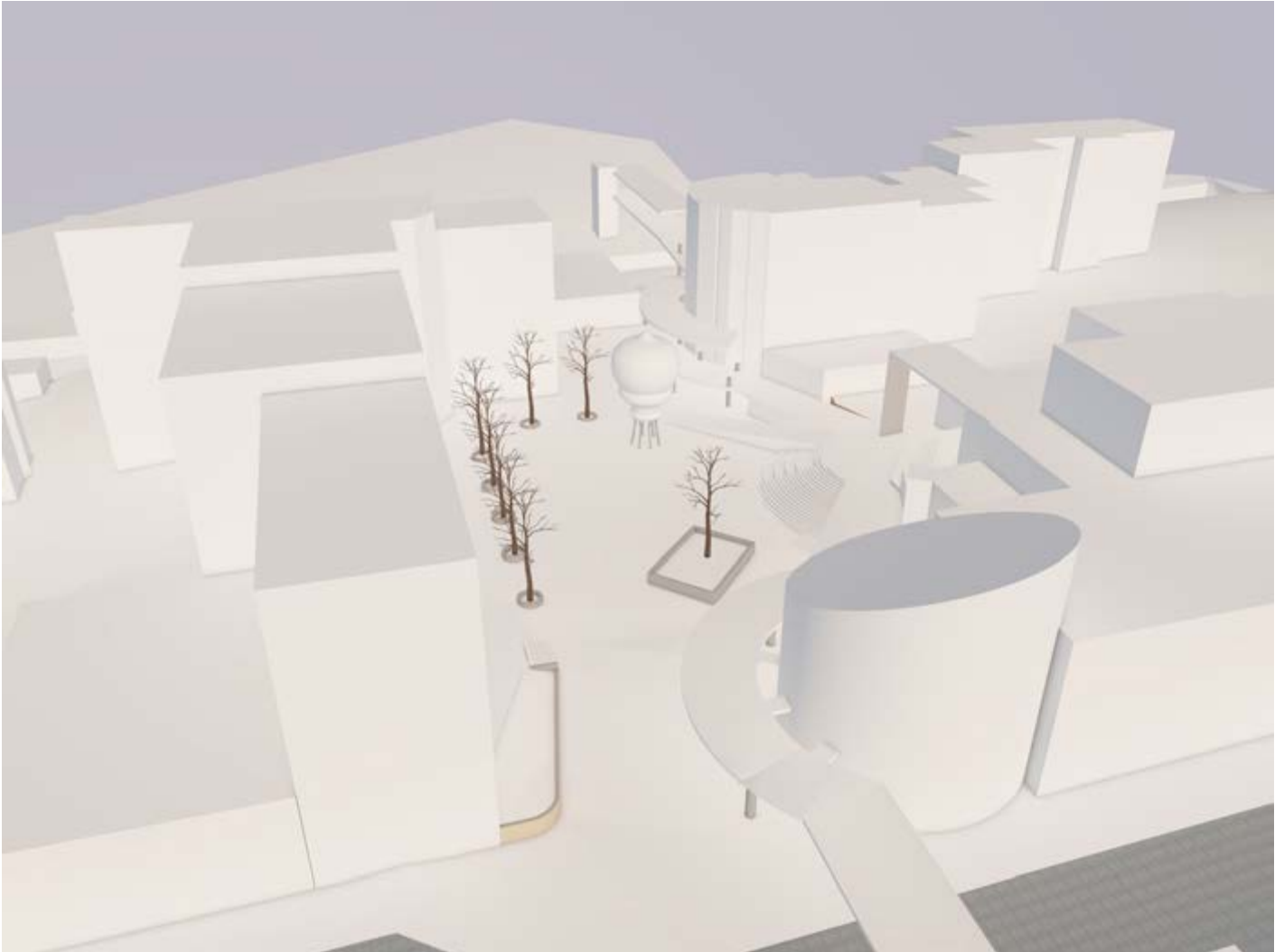
Pelkistetyn mallin avulla on selvitystyössä pyritty hahmottamaan Sitratorin kaupunkitilan keskeisiä elementtejä, kiinnittämättä huomiota materiaaleihin, väreihin tai julkisivujäsentelyihin. Niitä ovat torin kaakkoissivun porttiaiheina toimivat kaarevat julkisivut ja vastakkaisella puolella L-muotoinen liikerakennusrivi, joka muodostaa aukion tilavaikutelman kannalta tärkeän rajauksen. Samalla oikealla näkyvän liikerakennuksen poikittainen ”sakara” sulkee näkymän torin suunnalta kohti etualalla sijaitsevaa asemarakennusta.

Selvitystyössä on käynyt ilmi, että alueen asemakaavahistorian käännteet ovat muovanneet Kannelmäen aseman, Sitratorin ja alueen läpi polveilevan Rumpupolun sellaiseksi kokonaisuudeksi, joissa tavoitteet ja toteutus eivät aina vastaa toisiaan. Kun pienelle alueelle on rakennettu eritasoratkaisuja, ramppeja ja siltoja, on samalla synnytetty kaupunkitilan katve-alueita, joilla ei näytä olevan paljon käyttöarvoa.

Alkuperäisen, vuonna 1976 vahvistetun asemakaavaratkaisun kaupunkikuvalliset tavoitteet olivat rationaaliset ja järjestelmälliset. Alueen kaavoitusta käynnistänyt raideliikennehanke ikään kuin saneli junaradan linjaa noudattavan, suorakulmaisen koordinaatiston käyttöä. Asemarakennuksen ja siihen liittyvien silta- ja porraskenteiden suunnitelmat valmistuivat ennen

asemakaavannvahvistamista ja asemarakennus otettiin käyttöön samana vuonna kuin itse asema valmistui. Arkkitehti Paavo Mykkäsen suunnittelemat asemarakenteet edustavat oman aikansa viimeisteltyä, laadukasta ja tehostevärein jäsenneltyä, liikennettä palvelevaa teräs-lasiarkkitehtuuria. Yksikerroksinen, pohjaltaan neliömäinen asemarakennus jäi odotus- ja lipunmyyntitilana myöhemmin tarpeettomaksi. Rakennuksessa toimii nykyään mm. kirpputori ja julkisivun lasipintoja peittävät värikkäät teippaukset.

Alkuperäisen asemakaavaratkaisun mukaan jalankulkuväylät muodostivat autoliikenteestä erotetun, verkkomaisen rakenteen, jossa pääreittinä kuitenkin toimi aseman sillan jatkeeksi rakennettava, keskeistä toria sivuava, suoraviivainen jalankulkusilta. Suora-



Malli esittää Sitratoria Klaneettitien suunnalta katsottuna. Mallista ilmenee, miten Rumpupolku matkallaan asemalta Klaneettitien sillalle laskee ja nousee. Torilta puuttuu näköyhteys aseman suuntaan.

kulmainen Kitaratori oli kaupunkirakenteen solmu-kohta, josta lähti kevyen liikenteen reittejä eri suuntiin. Asemarakennus sijoittui suoraan aukion reunalle sen aktiiviseksi, toiminnalliseksi osaksi. Torilta avautui asemarakennuksen ohi näköyhteys viistosti radan suuntaan.

Kannelmäen junapysäkki sijaitsee radan koillispuolen maastoon nähden laaksossa, joten radan ylittävän kulkusillan jatkaminen samassa tasossa koilliseen oli luonteva ratkaisu. Sen sijaan lounaispuolella sijaitsevan, toistaiseksi rakentamattoman alueen maasto ei varsinaisesti perustellut kulkusillan jatkamista siihen suuntaan. Radan sillalta oli kuitenkin yli kuuden metrin tasoero siihen kohtaan, johon myöhemmin suunniteltiin ja rakennettiin Sitratori. Kun vuoden 1981 asemakaavan valmistelussa etsittiin keinoja tämän korkeuseron ratkaisemiseksi, päädyttiin siihen, että

rampkina kulkeva siltarakenne jatkuisi jalankulkuliikenteen pääreitillä koko keskuksen läpi ja asema-kaavassa suunnitellun kokoojakadun, Klaneettitien yli kaakkoon. Rumpupolun kaarimuodot keksittiin ratkaisuna siltarampin liian jyrkkien kaltevuuksien tasaamiseksi. Kuperista kaarimuodoista muodostuikin Sitratorin kaakkoissivun arkkitehtuurin keskeinen teema.

Rumpupolun ratkaisu on todennäköisesti melko ainutlaatuinen, ts. pääkulkureitin sijoittaminen alueen kaupunkielämän keskuksiksi suunnitellun aukion yläpuolelle. Esimerkiksi 1980-luvulla rakennetulle Itäkeskuksen Stoan aukiolle liikekeskuksen kansirakenteen tasolta johtava, vilkkaan ajoväylän ylittävä silta päättyy aukion rajalle. Stoan aukion tasolle laskeudutaan portaita pitkin, sen lisäksi on monitoimitalon kulmaan alun perin rakennettu liikuntarajoitteisille tarkoitettu hissi. Itäkeskuksen monitoimitalon, nykyisen kulttuu-



Näkymä Sitratorilta aseman suuntaan. Kuten Rumpupolun ramppi järeine kaiteineen, matala asemarakennus muodostaa näköesteen aseman suuntaan, mutta sen visuaalinen yhteys asemakokonaisuuteen on ilmeinen.

rikeskus Stoaan pääsisäänkäynnille kuljetaan toritasolta, ei siltatasolta.

Rumpupolku moninaisine rakenneratkaisuineen on Sitratorin ja Kannelmäen aseman ympäristön tunnusomainen elementti, jota voidaan pitää merkittävänä ominaispiirteenä, mutta joka samalla aiheuttaa sen, että kulkureitti aseman suunnalta Sitratorille vaikuttaa sokkeloiselta ja turvattomalta. Aukiotason yläpuolella kulkevan Rumpupolun takia Sitratorin kaakkoisivulle on toritasoon muodostunut vyöhyke, joka ei houkuttele viipymään ja alueen kulttuurikeskuksen, Kanneltalon pääsisäänkäynti on sijoitettu kaksi kerrosta ylemmäksi kuin toritaso.

Aseman ja Sitratorin eritasoratkaisun suunnittelu on ollut haasteellinen tehtävä. Tämä näkyy mm. Kanneltalon sisäänkäynnin ja ulkoportaiden eteen muodostuneen liikenteen solmukohdan jäsentelyssä, jossa kohtaavat Rumpupolku, Sitratorin kaareva, kupera portaikko ja torille johtava luiska, nykyisin lisäksi liukumäki. Tämän solmukohdan keskeiset elementit on

esitetty jo vuoden 1981 asemakaavan illustraatioissa.

Sitratorin ominaispiirteet

Sitratorin aukiotilan ja kapunkikuvan pääaiheeksi ajatellun monitoimitalon muotojen ja ilmeen ohjaaminen oli vuoden 1981 asemakaavan viitesuunnitelman keskiössä. Taustalla oli toki koko kaupunkirakenteen järjestäminen toisin kuin vuonna 1976, toteutustapaa ajatellen. Monitoimitalon pyöristetty, tornimainen osa on suunniteltu Klaneettitien katunäkymän maamerkiksi, jolle kadunvarsirakennukset jättävät tilaa. Aukiotilan akseli suunniteltiin viistoon kulmaan Klaneettitien ja junaradan koordinaatistoon nähden. Aukion luoteisreunalle kaavoitettiin L-muotoinen rakennusrivi, tavoitteena suljetumpi tilavaikutelma. Aukion kaakkoisivun päihin sijoitettiin jo mainittu monitoimitalon torniauhe ja vastaavalla, kaarevalla päädyllä korostettu asuinkerrostalo.



Rumpupolun rampin purkaminen parantaisi Sitratorin ja aseman välisen visuaalisen yhteyden ja orientoitavuuden. Vasemmalla näkyvän entisen asemarakennuksen mainosin teipatussa kulmassa on aiemmin ollut kiosk.

Aukiolla on onnistuneet mittasuhteet, se on koettavissa tilallisena kokonaisuutena, kuviollinen betoni-kiveys on säilynyt alkuperäisen suunnitelman mukaisena ja torilla on sekä puurivi että yksittäispuita, joiden istutusalueita rajaavat reunamuurit.

Aukiolta puuttuu suora näköyhteys aseman suuntaan ja reitti pysäkillä on sokkeloinen. Entisen asemarakennuksen kaakkoispuolelle on muodostunut takapihan oloisia läpikulkualueita, joita hallitsevat rampin pilaririvit. Aukio laskeutuu ja avautuu selkeimmin Klaneettitie suuntaan.

Kanneltalo on Sitratorin hierarkisesti korostunut päärakennus ja vetovoimatekijä. Rakennukselta puuttuu kuitenkin vuorovaikutus torialueen kanssa, kuten edellä on todettu. Kanneltalon sisäänkäynnin edustalle, jossa kulkee Rumpupolku, ei olen muodostunut kokoontumiseen houkuttelevaa aukiotilaa. Toritasolta katsoen rakennus on suljettu ja seinustaa pimentävät rampit. Nuorisotilaan kuljetaan jäsentymättömän vyöhykkeen kautta ramppien alitse.

Kanneltalon edessä kohti Klaneettitien siltaa kulkevan rampin rakenteet ja varjoiset alustilat korostuvat aukion kaupunkikuvassa. Rampin matalat alustilat ovat kaupunkitilan epäviihtyisiä ”epäalueita”, joille on löytynyt uutta käyttöä lähinnä polkupyörien pysäköintipaikkoina.

Torin kannalta on valitettavaa, että sen luoteissivun liikerakennusten pohjakerrokset eivät avaudu torin suuntaan. Teipatut ikkunat eivät toimi näyteikkunoina. Klaneettitien kulmassa olevan liikerakennuksen pohjakerros on umpinainen betonisokkeli, jonka edessä on torin puolella pitkänomainen istutusalue. Asema-kaavassa tavoitellut, kadulle avautuvat pohjakerrokset eivät ole täällä toteutuneet.

Aukion viihtyvyyden kannalta on pidettävä myönteisenä, että sitä on elävöitetty runsain värikkäin aihein. Niitä ovat leikkipaikka, Unelma-veistos, graffitimaalaukset, istutukset ja julisteet.

Vuoden 1981 asemakaavan muutoksen viitesuunnitelman illustraatio osoittaa, että Sitratorin kaupunkitilaa

on pyritty sommittelemaan kuperien ja koverien muotojen avulla. Kuperat muodot ovat toteutuneet, rakennusten lisäksi keskeisen avoportaon muodossa, joka on toteutettu asemakaavan mukaisesti, paradoksaalisesti ei teatterikastomon kaltaisena, koverana muotona, vaan käänteisesti. Veistoksellinen porras kuuluu Sitratorin ominaispiirteisiin ja vasta, mikäli päädytään kokonaan parantamaan Kanneltalon saavutettavuutta, voi olla tarpeen harkita portaikon tarpeellisuutta. Ilta-aurinkoon suuntautuva istuskeluporras on sinänsä arvokas elementti kaupunkiympäristössä.

Pohdintaa koskien Rumpupolun rampin ja asemarakennuksen mahdollista purkamista

Aukioselvityksen työohjelman mukaan työssä tulee arvioida, miten asemarakennuksen ja asemasillalta Kanneltalolle johtavan rampin mahdollinen purkaminen vaikuttaisi alueen kaupunkikuvaan.

Rumpupolun rampin ja/tai asemarakennuksen purkaminen luo mahdollisuuksia avartaa aseman ympäristöä siten, että Sitratorin ja aseman yhteys on paremmin hahmotettavissa. Voidaan pohtia, onko toivottu tulos saavutettavissa vähemmällä purkamisella, esimerkiksi purkamalla ainoastaan ramppi ja kunnostamalla asemarakennus sen alkuperäisiä ominaispiirteitä, kuten lasipintoja ja värikkäitä teräsrakenteita palauttamalla.

Seuraavassa pyritään arvioimaan purkamisen ja säilyttämisen vaihtoehtojen kaupunkikuvallisia ja toiminnallisia vaikutuksia.

Purkamisen vaikutukset

Rumpupolun ramppi muodostaa esteettömän kulkureitin radan ylittävältä sillalta Sitratorille ja edelleen Klaneettitien toiselle puolelle. Toisaalta Sitratorin puoleiselle junaraiteelle on kulkuyhteys maantasossa ja aseman sillalle on hissiyhteys. Tällä voidaan hyvin perustella Rumpupolun rampin purkamista ainakin aseman ja Sitratorin väliseltä osalta. Rampin purkaminen parantaisi Sitratorin ja aseman välisen visuaalisen yhteyden ja parantaisi Kannelkeskustalon pohjakerrosten käyttömahdollisuuksia.

Samalla voitaisiin harkita aseman sillalta johtavien suorien, yksivartisten portaiden korvaamista uudella ratkaisulla, joka paremmin ohjaisi jalankulkuliikenteen Sitratorin avaran toritilan suuntaan. Nykyisellään portaiden käyttäjä melkein törmää Kannelkeskuksen seinään. Rumpupolun rampin katveeseen jäävät portaat on suunniteltu ja rakennettu ennen ensimmäisen ase-

makaavan valmistumista ja varsinkin ennen asema-kaavan muutosta 1981.

Rampin purkaminen edellyttäisi Kanneltalon edessä olevan ”solmukohdan” jäsentelyn uudelleen arviointia. Kanneltalon pääsisäänkäynnin sijoittaminen torin ”ylimpään kerrokseen” vaikuttaa lähtökohdiltaan ristiriitaiselta ratkaisulta, kun on kysymys kaikille avoimesta monitoimitalosta. Tavoiteltavin ratkaisu olisi esteettömän sisäänkäynnin rakentaminen toritasolle, ts. Kanneltalon aulan laajennus toritasolle saakka. Samalla olisi säilytettävä kulkuyhteys Klaneettitien sillalle.

Asemarakennuksen purkamisen seurauksena syntyi Sitratorin koillispuolelle tyhjä alue, jolta puuttuisi selkeä raja. Tämän alueen muokkaaminen eri vuodenaikoina toimivaksi, viihtyisäksi ja turvallisesti läpikulkualueeksi, jonka reunoilla olisivat junaraiteet ja pysäköintikorttelin pääty, olisi vaativa tehtävä.

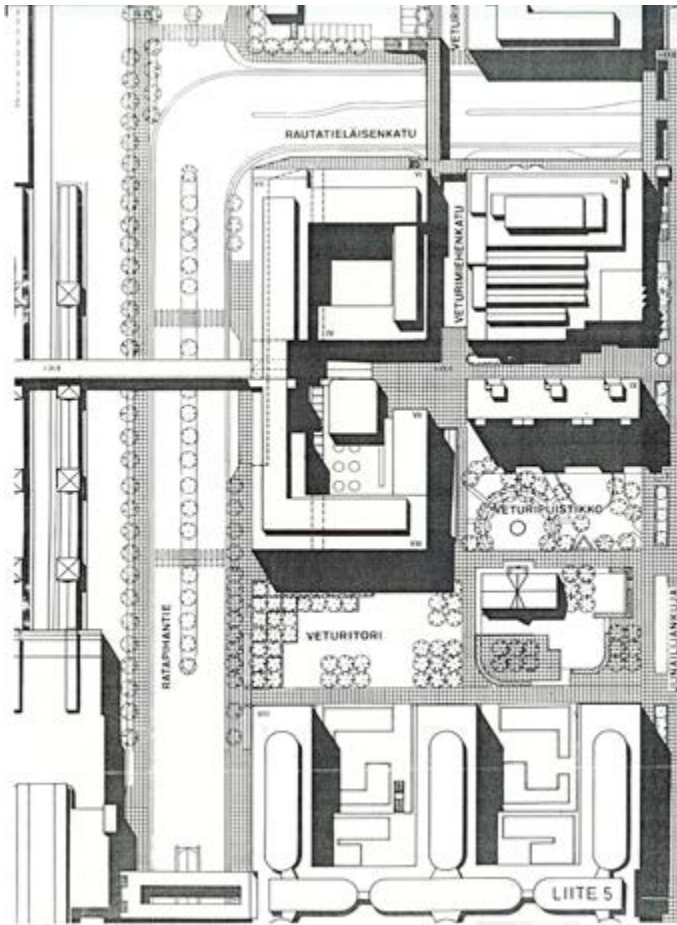
Säilyttämisen vaikutukset

Asemarakennuksen säilyttäminen merkitsisi, että Sitratorin näköyhteyttä aseman suuntaan ei voitaisi avartaa maantasossa purkamatta Rumpupolun rampin pilarirakenteita. Matala asemarakennus ei kuitenkaan peitä asemaa kokonaan, sillä sen yläpuolella näkyy hyvin ristikkorakenteinen silta merkinä aseman sijainnista. Säilyttäminen merkitsisi, että Sitratorin aukiotilan näkymän päätteenä olisi edelleen 1970-luvulla rakennettuun asemakokonaisuuteen kuuluva rakennus, jonka ominaispiirteitä ja mahdollisesti kulmakioskia palauttamalla ympäristöä voitaisiin kohentaa.¹ Lisäksi asemarakennus toimisi edelleen Sitratorin varren arkisen pysäköintikorttelin visuaalisena päätteenä.

Rumpupolun rampin säilyttäminen ilman perusteellista uudistamista merkitsisi kaupunkikuvallisesti melko jäsentymättömän asemaympäristön säilymistä katvealueineen ja alustiloineen.

¹ Asemarakennuksen aikalaisiin kuuluu mm. Herttoniemen metro-asema vuosilta 1974-1982. Kohde 82. Suomi rakentaa 6.1981.

KANNELMÄEN ASEMANSEUDUN VERTAILUKOHTTEITA



Itä-Pasila, ote muutossuunnitelmasta 1985.

Itä-Pasila

Kannelmäen asemanseudun ensimmäisessä asemakaavassa vuodelta 1976 on havaittavissa sekä samankaltaisia että erilaisia piirteitä kuin Itä-Pasilan vuoden 1971 yleiskaavan ja vuoden 1972 asemakaavan suunnitteluperiaatteissa:

- suuri mittakaava
- neliömuotoon perustuva ruutukaavarakenne, joka muistuttaa Kannelmäen kaavoituksen varhaisvaihetta
- eroteltu liikenne, jalankulku ylemmällä tasolla jalankulkukaduilla
- katujen varsilla luonteeltaan avoimia katuaukioita
- suurempi tehokkuus

Vuonna 1985 muutossuunnitelmaan tuotiin enemmän monimuotoisuutta, tosin edelleen poikkeamatta suorakulmaisesta jäsentelystä. 1980-luvulla laaditussa Länsi-Pasilan asemakaavassa pyrittiin luomaan vapaamuotoisempia kaupunkitiloja ja keskittämään autopaikat maan alle.



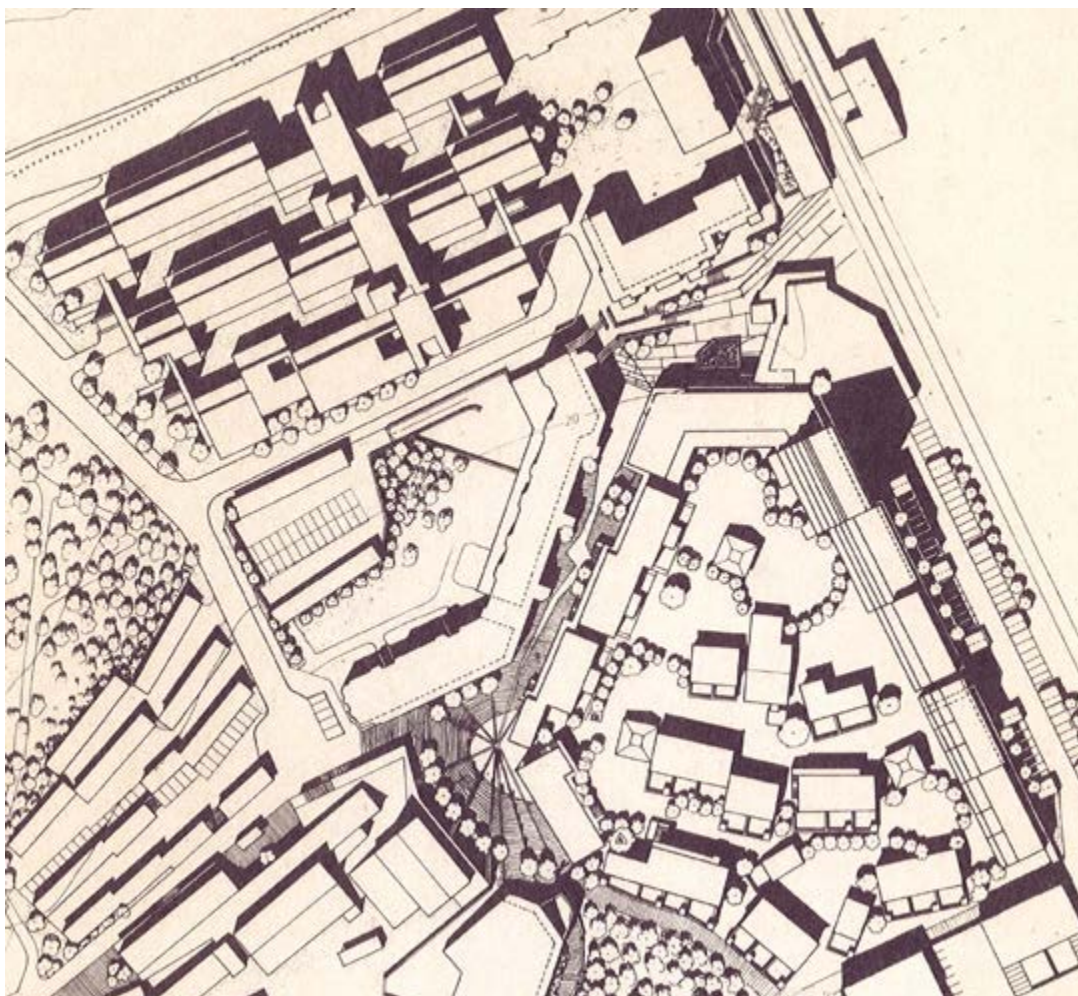
Olarin asemakaavaselostuksen kuva vuodelta 1972.

Olari

Olarin asemakaavaluonnoksen laativat arkkitehdit Simo Järvinen ja Eero Valjakka, jotka myös pääosin vastasivat alueen rakennusten suunnittelusta. Vuonna 1972 vahvistetun asemakaavan ja arkkitehtuurin arvot on yleisesti tunnustettu. Kallioiseen maastoon sovitetussa asemakaavassa jalankulkuliikenne ja autoliikenne on erotettu toisistaan.¹

- kävelyn keskusraitti kaupunkirakenteen runkona erotettu autoliikenteestä, ulkosyöttöinen liikenne
- suorakulmainen, tuulimyllykortteleihin perustuva jäsenitys
- jalankulkukatu on kohtaamispaikka, jota elävöittävät asuinrakennusten ohella liiketilat, palvelut ja puistot, sen varrella muutama aukio

¹ Olarin keskeisten alueiden inventointi, arvotus ja kehittämisperiaatteet 2019.



Aukiot muodostavat solmukohtia pääjalankulkuraitin varteen. Kuvalähde Malminkartano, keskustan asemakaava 8310, havainnekuva (1981).

Malminkartano

Samoihin aikoihin Sitratorin ympäristön kanssa ja osana Haaga- Vantaa aluerakentamisprojektia toteutetusta Malminkartanon alueesta muodostui aukioineen hyvinkin erilainen, yhteisistä lähtökohdista huolimatta.

Malminkartanon uutta kaupunginosaa varten haettiin ideoita suunnittelukilpailujen kautta ja alueen lopputuloksessa näkyy vahvasti myös alueen kaavatyöstä vastanneen arkkitehti Heikki Kaiteran sekä aseman viereisen suurtorin suunnitelleen arkkitehti Ralph Erskinin vaikutus.¹

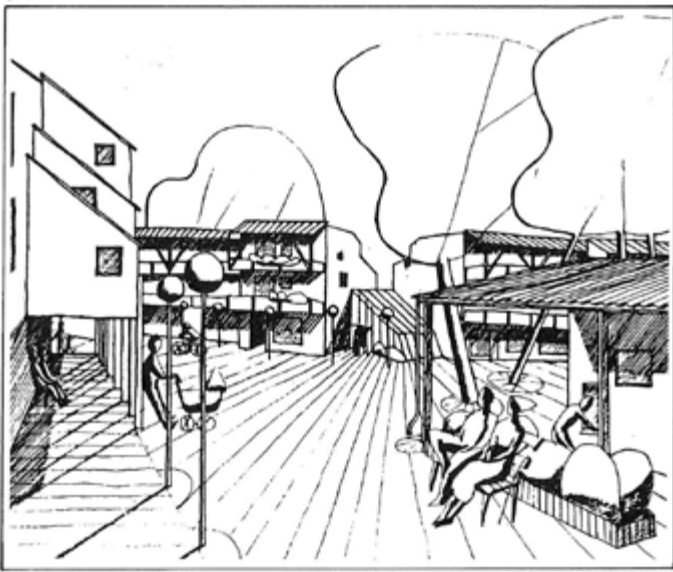
Vuonna 1973 järjestetyn suunnittelukilpailun tavoitteet tulivat pääosin määrittelemään vasta seuraavana vuosikymmenenä toteutunutta kaupunkirakennetta. Jalankulkuympäristöön ja aukioihin liittyviä tavoitteita olivat mm.

- toiminnallisesti monipuolinen ja omaleimainen kaupunkikokonaisuus
- eroteltu liikenne ja laadukkaat jalankulkuraitit, joiden yhteydessä oli toiminnallisia tihentymiä
- sosiaalisen ympäristön kehittäminen ja kontaktimahdollisuuksien luominen
- sekoittunut rakenne, jossa jalankulkureittejä elävöittävät työpaikat ja liiketilat

Puustellinpolun pääjalankulkuraitti muodostaa Malminkartanossa kaupunkirakenteellisen selkärangan, johon keskeiset aukiot, Malminkartanonaukio ja Puustellinaukio, nivoutuvat solmukohtina.

Kannelmäen vuoden 1976 asemakaavan keskeisenä piirteenä esitetty jalankulkureitistö karsiutui 1981 asemakaavasta. Ainoaksi erotelluksi pääreitiksi jäi Rumpupolku, jonka vuorovaikutus Sitratorin kanssa jää tasoerosta johtuen vähäiseksi.

¹ Kaitera 1981



Arkkitehtitoimisto Kari Järvisen laatima, Puustellinaukiota esittävä havainnekuva. Taustalla näkyy Erskinen asuin-korttelin rakennuksia ja oikealla Puustellin monitoimitalon pääty katoksineen. Kuva on julkaistu Arkkitehti-lehdessä 4/1981, s. 32.



Malminkartanossa raitin varteen muodostuu vaihtelevia tilasarjoja, jotka solmukohdissa laajenevat aukioiksi. Tämä jatkuvuus näkyy myös Malminkartanon aukiolla, joka Sitratorin tavoin on kevyesti rajattu radan suuntaan. Malminkartanossa raitti jatkuu esteettä junaradan ali, kun taas Kannelmäessä rata siltarakenteineen muodostaa aukiosarjalle tilallisen päätteen. Kuva Malminkartanon aukiolta radan suuntaan.



Malminkartanon raittien varrelle on suunniteltu arkadeja ja katoksia, joiden suojaan kulkijat voivat hakeutua. Kannelmäessä ei ole tällaisia, kaupunkitilaa rikastuttavia piirteitä. Siellä Sitratorin yläpuolella kulkeva Rumpupolku on sijoitettu aukion varjoisalle puolelle ja vielä osittain tuettu esteinä toimivien keskipilareiden varaan. Kuva Puustellinraitilta kohti Puustellinaukiota.

Sekä Kannelmäessä että Malminkartanossa on kaupunkikuvaa pyritty rikastamaan monimuotoisuuden ja moni-ilmeisyyden keinoin. Malminkartanossa on käytetty punatiilen hallitsemaa yhtenäistä väri- ja materiaaliskaalaa, ja moni-ilmeisyyttä on haettu runsaiden yksityiskohtien, parvekkeiden, erkkereiden ja katosten sekä vaihtelevan korttelitypologian avulla. Sitratorin ympäristössä moni-ilmeisyyttä synnyttävät väri- ja materiaalivaihtelut, rajattu tonttikoko sekä monitasoratkaisut portaineen ja siltarakenteineen.

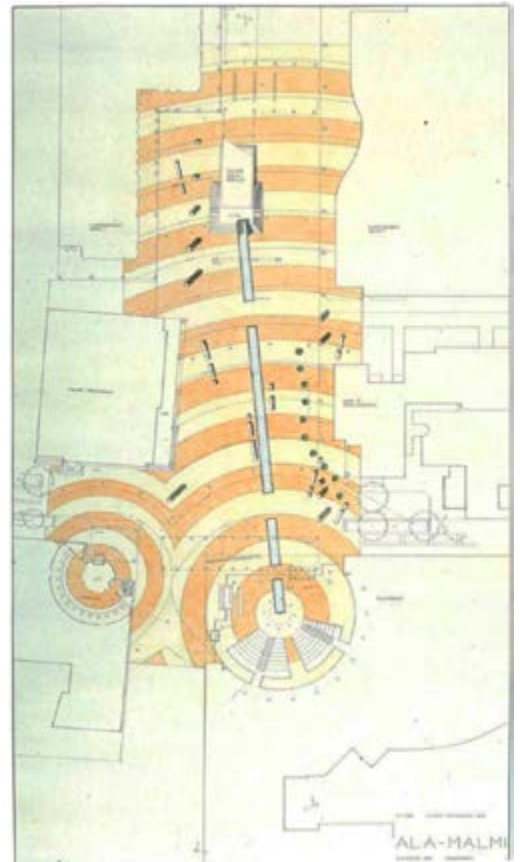
Malminkartanossa keskeisenä tavoitteena oli tuoda jalankulkuympäristöön pienimittakaavaisuutta. Rakennusten korkeudet laskevat yleensä jalankulkuraittien ja aukoiden suuntaan.



Malmitalo, edessä torin muotomaailmalle ominaiset pylväät. Valokuva 2020, Mona Schalin.



Malmitalo. Valokuva Pekka Vyhtinen 2023. HKM.



Ala-Malmin torin luonnos. Piirustus julkaistiin Arkkitehti-lehdessä 1985/3.

Ala-Malmin tori ja Malmitalo

Arkkitehtuuritoimisto Käpy ja Simo Paavilaisen laatimia Ala-Malmin torin esisuunnitelman havainnepiirroksia leimasivat ilmeikkäät kaariaiheet, jotka toistuivat rakennuksessa ja torin kiveyksessä. Luonnoksia esiteltiin Arkkitehti-lehdessä 1985 / 3. Samana vuonna valmistui Malmitalon perustamissuunnitelma. Vuonna 1986 järjestettiin monitoimitalo Malmitalon yleisen suunnittelukilpailun Arkkitehtien Reino Huhtiniemen ja ja Kimmo Söderholmin suunnittelema monitoimitalo valmistui 1994. Ennen monitoimitaloa oli torin varrelle rakennettu Arkkitehtitoimisto Nurmela-Raimoranta-Tasan suunnittelema Malmin Posti.¹

¹ Mustonen 2013, 12-13.

LÄHTEET

Arkistot

RVV Helsingin rakennusvalvonnan arkisto, myös Lupapisteiden kautta käytettynä

Kymp-arkisto: katusuunnitelmat - Sitratori, Sitratie, Rumpupolku

HKM Helsingin kaupunginmuseo

HKA Helsingin kaupunginarkisto

Suomen rautatiemuseo, valokuva-arkisto

Arkkitehtuurimuseo

Painetut lähteet

Herranen, Timo 1997 Kaupunkisuunnittelu ja asuminen teoksessa Turpeinen, Herranen, Hoffman 1997. Helsingin historia vuodesta 1945, osa 1.

Häkkinen, A. 2022. Pitkä purjehdus: Arkkitehti Pekka Salmisen matka Silkkitielle. Helsinki: Rakennustieto Oy.

Illukka, I., Silvano, S., Linko, M., Keskinen, V., Cantell, T., Helsingin kaupungin tietokeskus, . . . Marimaa, M. 2005. Kaupunkilaisten kulttuurikeskus: Tarkastelussa Stoa, Malmitalo ja Kanneltalo. Helsinki: Helsingin kaupungin tietokeskus : Helsingin kaupungin kulttuuriasiainkeskus.

Kaitera, Heikki 1972. Malminkartanon keskustasuunnitelma. Arkkitehti 8/1972, 32-35.

Kaitera, Heikki 1981. Malminkartanon keskustasuunnitelma. Arkkitehti 1981, 30.

Kautto, Jussi, Holmila, Ilkka, Turtiainen, Jukka 1990. Suomalaista kaupunkiarkkitehtuuria. Suomen Rakennustaiteen museo, Ympäristöministeriö.

Oksanen, Jarmo: Martinlaakson rata 40 vuotta. Resiina 4/2015, 2015

Kannelmäen monitoimitalo : perustamissuunnitelma. Helsinki : Helsingin kaupungin rakennusvirasto. Talo-suunnitteluosasto. Esisuunnittelutoimisto, 1979

Kannelmäen monitoimitalo : esisuunnitelma 11.02.1982 : Kanneltalo

Miljoona kerrosneliömetriä radan varteen : Haa-ga-Vantaan suunnittelu ja rakentaminen. Helsingin kaupunki, 1991

Mustonen, Salla 2013. Pekanraitin ja Ala-Malmin torin yleissuunnitelma. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2013:1

Parviainen, R., Kannelmäki-seura & Kanneltieto. 2003. Kannelmäki-seuran vuosirenkaita. [Helsinki]: Kannelmäki-seura : Kanneltieto.

Schulman, Harry 2000. Helsingin suunnittelu ja rakentuminen teoksessa Schulman, Pulma, Aalto 2000. Helsingin historia vuodesta 1945. Osa 2.

Zetterberg, Seppo: Yhteisellä matkalla. VR 150 vuotta, s. 353. Helsinki: WSOY, 2012

Aikakaus- ja sanmalehdet

Arkkitehti-lehti

04/1981

01/1972

Muut lehdet: HS, Uusi Suomi

Inventointi- ja selvitysraportit

Arkkitehtitoimisto Kristina Karlsson, Kati Salonen ja Mona Schalin Arkkitehdit Oy 2019. Olarin keskeisten alueiden inventointi, arvotus ja kehittämisperiaatteet. Tilaaaja. Espoon kaupunki.

Arkkitehtitoimisto Kristina Karlsson, Kati Salonen ja Mona Schalin Arkkitehdit Oy 2023. Itä-Pasila Oinais-piireselvitys. Tilaaaja: Helsingin Kaupunkiympäristö

Kati Salonen ja Mona Schalin Arkkitehdit Oy, Arkkitehtitoimisto Kristina Karlsson, 2023. Monitoimitalo Puustelli. Kaupunkirakenteellinen ja rakennushistoriallinen selvitys. Osa 1. kaupunkirakenne ja kaupunkikuva. Tilaaaja: Helsingin Kaupunkiympäristö.

Kati Salonen ja Mona Schalin Arkkitehdit Oy 2017. Stoa aukio. Rakennushistorian selvitys. Tilaaaja: Helsingin kaupunki.

Kati Salonen ja Mona Schalin Arkkitehdit Oy 2023. Kulttuurikeskus Stoa ja Matteuksen kirkko. Rakennushistorian selvitys. Tilaaaja: Helsingin Kaupunkiympäristö

Helsinki

**Helsingin kaupunki
Asemakaavoitus**

Työpajankatu 8
00580 Helsinki
PL 58212
00099 Helsingin kaupunki

www.hel.fi