



Helsinki connections

Strateginen panos Helsingin kaupungille ja Senaatille

14.5.2025

REALIDEA

Think Softer

Mikä tämä raportti on?

Tässä dokumentissa "Helsinki connections" esitellään joukko kaupunkisuunnitteluideoita, jotka yhdessä muodostavat osan laajempaa Helsingin keskustan strategiaa. Tavoitteena on yhdistää keskeiset kulttuurilaitokset, vapaa-ajan ja urheilun tilat sekä kadut ja julkiset avoimet tilat paremmin toisiinsa ja ympäristöönsä.

Jokainen idea on juuri sitä – idea – mutta se toimii myös perustana jatkokeskustelulle ja -tutkimukselle, joka lopulta voi johtaa todelliseen projektiin.

Sisällys

1.	Strateginen tausta	sivu 4
2.	Tavoite	sivu 11
3.	Strateginen panos alueittain	sivu 14
4.	Massoittelutestit	sivu 29



Think Softer Planning AB

David Sim
Nina Otrén
Ola Gustafsson

Realidea Oy

Saku Järvinen
Markku Hietala

Esipuhe

Helsingin sydän on poikkeuksellinen.

Ehkä missään muussa kaupungissa maailmassa ei ole yhtä paljon kulttuuri-, urheilu- ja vapaa-ajan tiloja, jotka ovat ryhmittyneet lähekkäin, niin viehättävään luonnolliseen, avoimeen tilaan, niin lähelle suurta julkisen liikenteen infrastruktuuria. Näiden eri kohteiden välisissä yhteyksissä on kuitenkin edelleen haasteita.

Helsingin kasvaessa on mahdollisuus hyödyntää tätä kasvua strategisilla kehityshankkeilla, joiden avulla yksittäiset paikat voivat olla yhteydessä toisiinsa ja luoda synergioita, joiden avulla ne voivat toimia paremmin sekä yksinään että järjestelmänä. Helsingin perinteistä keskustaa määrittävät usein sen historialliset ja topografiset rajat. Vaikka historiallinen keskusta toimii hyvin, tarvitaan suurempi keskusta, joka vastaa koko kaupungin kasvuun. Helsingin laajemman kaupunkikehityksen tukemiseksi on kiireesti arvioitava uudelleen ja laajemmin näkemystä kaupungin keskustasta.

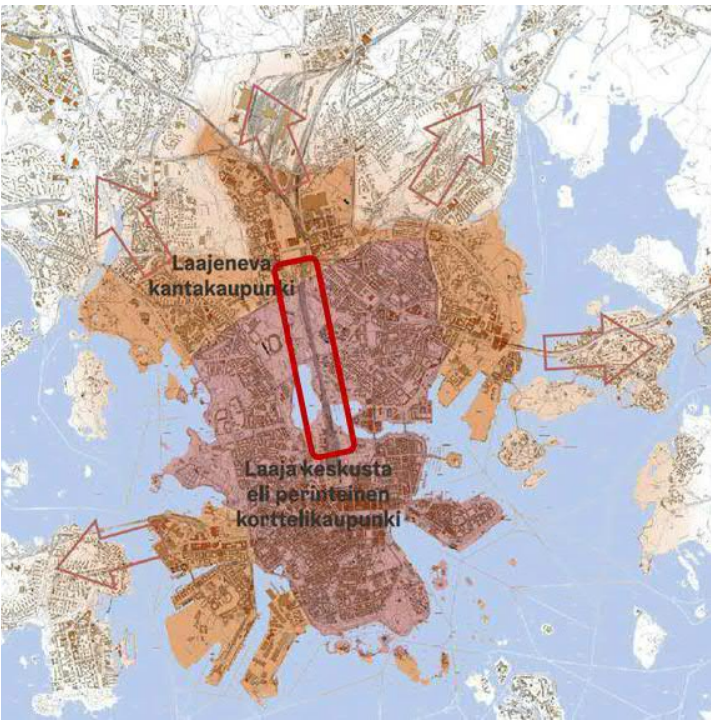
Viimeaikainen kehitys Pasilassa, joka on strategisesti ankkuroitu sen rautatieasemalle, on onnistunut luomaan merkittävää kaupallista toimintaa, mukaan lukien työpaikkoja, kauppaa ja palveluita. Sieltä puuttuu kuitenkin edelleen vahvat fyysiset ja visuaaliset yhteydet ympäröiviin alueisiin sekä menestyvälle keskustalle tyypilliset julkiset tilat ja urbaani monimuotoisuus.

Pasilan ja Rautatieaseman välissä Töölönlahden ympärillä olevat avoimet puistomaisemat, erityisesti Pasilan ja päärautatieaseman välinen rautatievyöhyke, tarjoavat poikkeuksellisen mahdollisuuden yhdistää Pasila muuhun kaupunkiin kaikkien merkittävien kulttuuri- ja vapaa-ajan aktiviteettien kautta laajemmaksi kokonaisuudeksi; kaupungin keskusta, jonka mittakaava vastaa muuta kaupunkia.

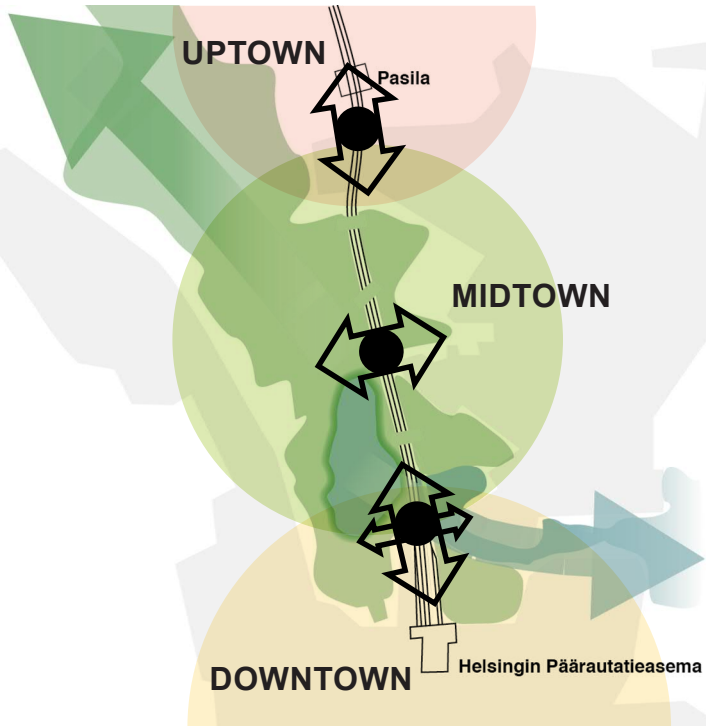
Nämä kolme aluetta – historiallinen keskusta, Töölönlahti ja Pasila – voidaan yhdessä ymmärtää Helsingin suurkeskustaksi. Tässä raportissa työnimiä Downtown (historiallinen keskusta), Midtown (Töölönlahti ja ympärivät puistot) ja Uptown (Pasila) on käytetty tukemaan suuremman, yhtenäisemmän kaupunkiytimen uudelleenahmottelua. Tavoitteena on sekä vahvistaa näiden kolmen alueen välisiä yhteyksiä että hyödyntää parhaalla mahdollisella tavalla kunkin alueen tarjoamia ominaisuuksia – tunnistaa olemassa oleva arvo ja avata samalla uutta potentiaalia osana yhtenäisempää ja elinvoimaisempaa keskustaa.



Valokuva junasta Linnunlaulun kalliolla vuonna 1908, I. K. Inha /wikipedia



Helsingin keskustavision vyöhykekartoissa Rautatientori-Pasilan käytävä -alue sijoittuu perinteisen ja uuden keskustan ja sen eri talousvyöhykkeiden väliin. Sijainti keskellä Suomen tiheimpiä ja kasvavimpia asuin- ja työpaikka-alueita tekee alueesta erittäin mielenkiintoisen lisärakentamiselle.



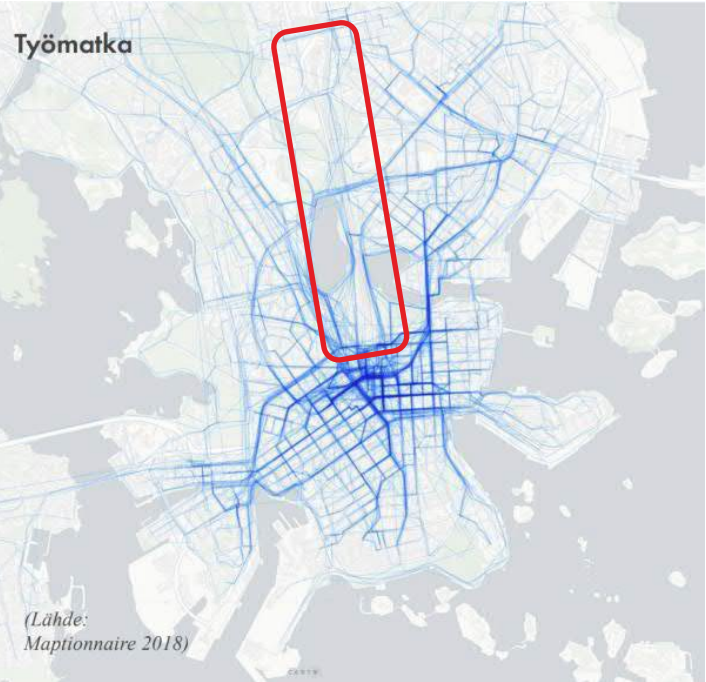
Rautatiekäytävän varrella olevat strategiset solmukohdat voivat auttaa kehittämään Helsingin keskustaa edelleen.

1

Strateginen tausta

Liikkumisen mallit

Pasilan ja päärautatieaseman välinen alue on tällä hetkellä hyvin yhteydessä liikenneverkostoon itä-länsisuunnassa, mutta rautatie itsessään on este ja liikkuminen pohjoisesta etelään ei ole niin helppoa. Tuleva Baana-pyöräreitti parantaa tätä, mutta parantamisen varaa on: vaihdot eri liikennevälineiden välillä Nordenskiöldinkadun ja erityisesti Helsinginkadun risteyksessä sekä uusien yhteyksien luominen raiteiden yli.

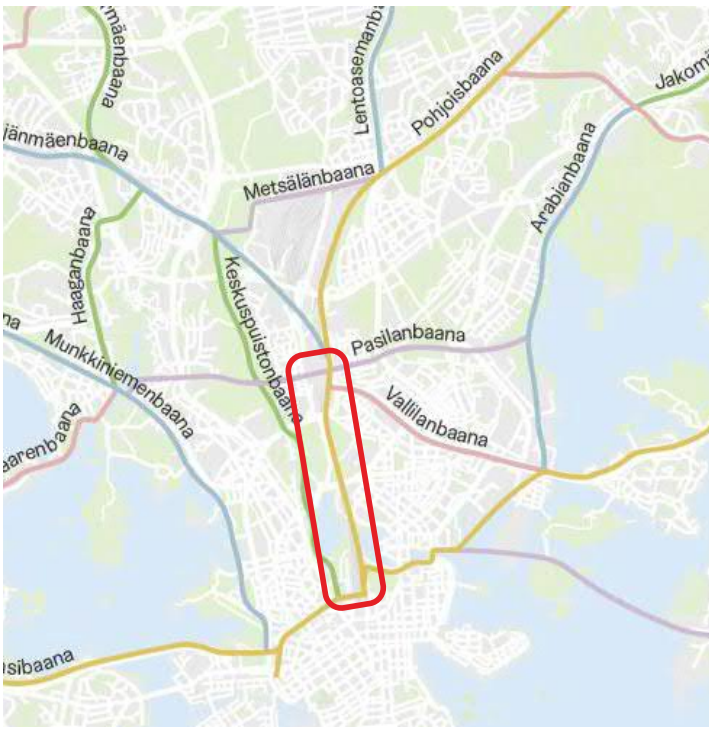
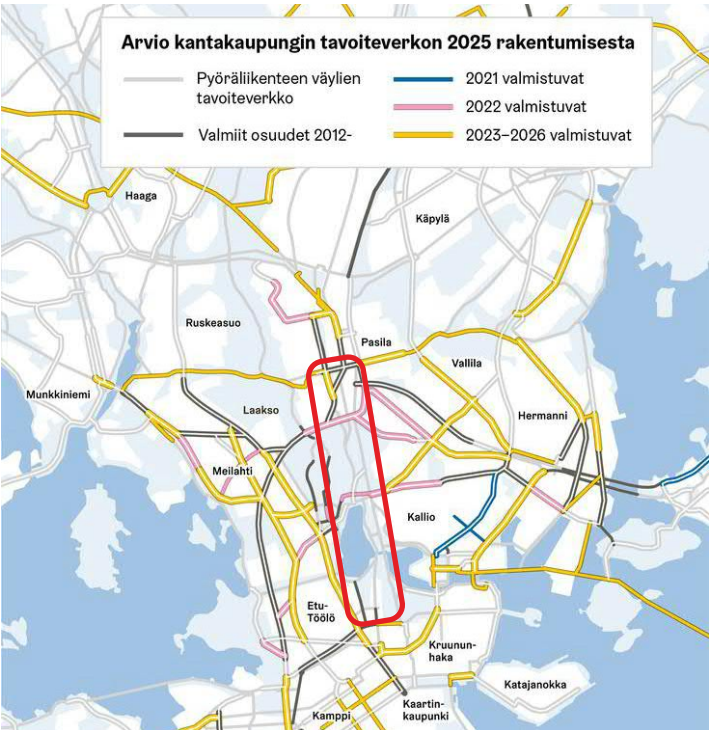


Luonnolliset kävelyreitit

Tällä hetkellä Rautatieaseman ja Pasilan välisellä alueella on vähän luontaisia kävelyreittejä erityisesti hyötyreittien osalta (työ- ja ostosmatkat). Helsinginkadulla ja Töölönlahden ympäristössä tehdään jonkin verran työmatkoja, mutta Töölönlahti erottuu selvästi virkistysreitteinä.

- Töölönlahden ympäristön alueet ovat vaikeita uusille asiakasvirtoja vaativille toiminnoille muutamaa yksittäistä kohtaa lukuun ottamatta.
- Ilman merkittävää uudisrakentamista tilanne tuskin muuttuu

Lähde: Töölönlahti – maisema ja suunnittelun lähtökohdat. Masu Planning 22.10.2024.
Alunperin: Jalan kaupungilla -karttakyselyn tulokset. 10.10.2018 Liisi Ylönen. Asemakaavapalvelut. Kaupunkiympäristön toimial



Pyöräilyreitit

Tällä hetkellä alueella on jo varsin kattavat pyöräilyreitit. Erityisesti Helsinginkadun ja Nordenskiöldinkadun poikittaispyöräyhteydet ovat parantuneet viime vuosina. Tulevaisuudessa Pohjoisbaana kulkee alueen läpi yhdistäen sen muuhun Helsingin pyöräverkostoon.



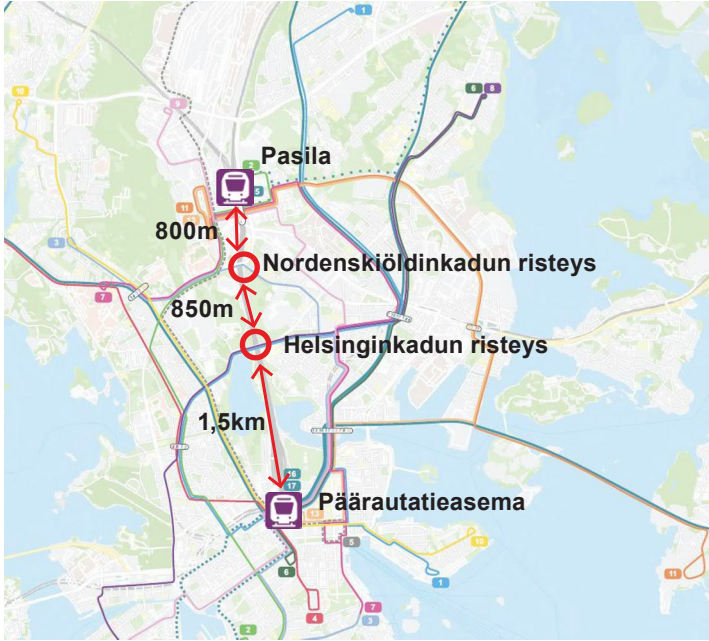
Julkinen liikenne

Osuudella on kaksi mielenkiintoista julkisen liikenteen risteämissaluetta:

Nordenskiöldinkadun risteys

Noin 800 m Pasilan asemalta. Tulevaisuudessa alueen läpi kulkee 4 raitiovaunulinjaa (tällä hetkellä 3):

- 3 Kaivopuisto - Eira - Kallio - Meilahti
Brunnsparken - Eira - Berghäll - Mejans
- 2 Eira - Kamppi - Töölö - Pasila
Eira - Kampen - Tölö - Böle
- 7 Kaivopuisto - Kruun. - Sörn. - Pasila - Meilahden s.
Brunnsparken - Kronoh. - Sörnäs - Böle - Mejans sjukhus
- Kauppatori - Pasila - Pohjois-Pasila
Salutorget - Böle - Norra Böle



Helsinginkadun risteys

1,5 km päässä päärautatieasemalta (ja Pasilan asemalta). Tulevaisuudessa alueen läpi kulkee 2 raitiovaunulinjaa (tällä hetkellä väliaikaisesti enintään 5):

- 1 Katajanokan term. - Kruun. - Kamppi - Töölö - Sörn. - Käpylä
Skatuddens terminal - Kronoh. - Kampen - Tölö - Sörn. - Kottby
- 8 Jätkäsaari - Töölö - Sörnäinen - Arabia
Busholmen - Tölö - Sörnäs - Arabia

Lähde: <https://www.hel.fi/fi/kaupunkiymparisto-ja-liikenne/pyoraily/pyorateiden-rakentaminen>

Rakennukset toimialoittain

Tarkastelualue on eristyksissä olemassa olevasta rakennetusta ympäristöstä ympäröivien puistojen ja raitinfraktruktuurin vuoksi. Toimistot ovat vahvasti keskittyneet keskustaan ja muutamalle muulle alueelle yhtenäisinä kokonaisuuksina – uusien yksittäisten toimistojen sijoittaminen erillään muista toimistoalueista on erittäin haastavaa.

Alueella on vahva kulttuuri-, urheilu- ja tapahtumakeskittymä: mm. Olympiastadion, Bolt Arena, Helsingin Jäähalli, Kisahalli, Oopperatalo, Kulttuuritalo, Kaupunginteatteri, Linnanmäki (mukaan lukien Peacock teatteri) sekä tuleva Helsinki Garden. Tapahtumat keskittyvät melko voimakkaasti kesäaikaan.

Surrounding functions and projects

Southern side of Pasila

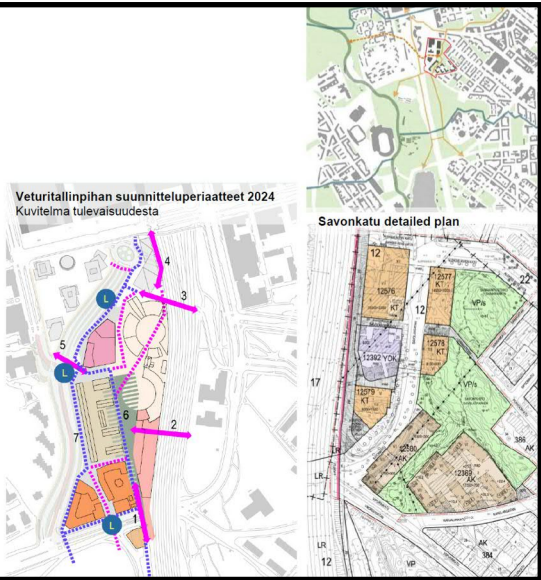
NCC Savonkatu

- New residential floor area is 30,850 k-m², of which 1,500 k-m² is commercial space.
- New office floor area is 61,600 k-m², of which 5,500 k-m² is commercial space.
- The increase in the number of residents is about 750.

Southern part of Veturitallit

- Dense construction proposed for the southern part of the area (in the partial master plan, C area)

→ These projects connect the northern parts of the area under review closely to Pasila.



Veturitallinpihan suunnitteluperiaatteet 2024
Kuvitelma tulevaisuudesta

Savonkatu detailed plan

Surrounding functions and projects

Helsinki Garden/Vauhtitie

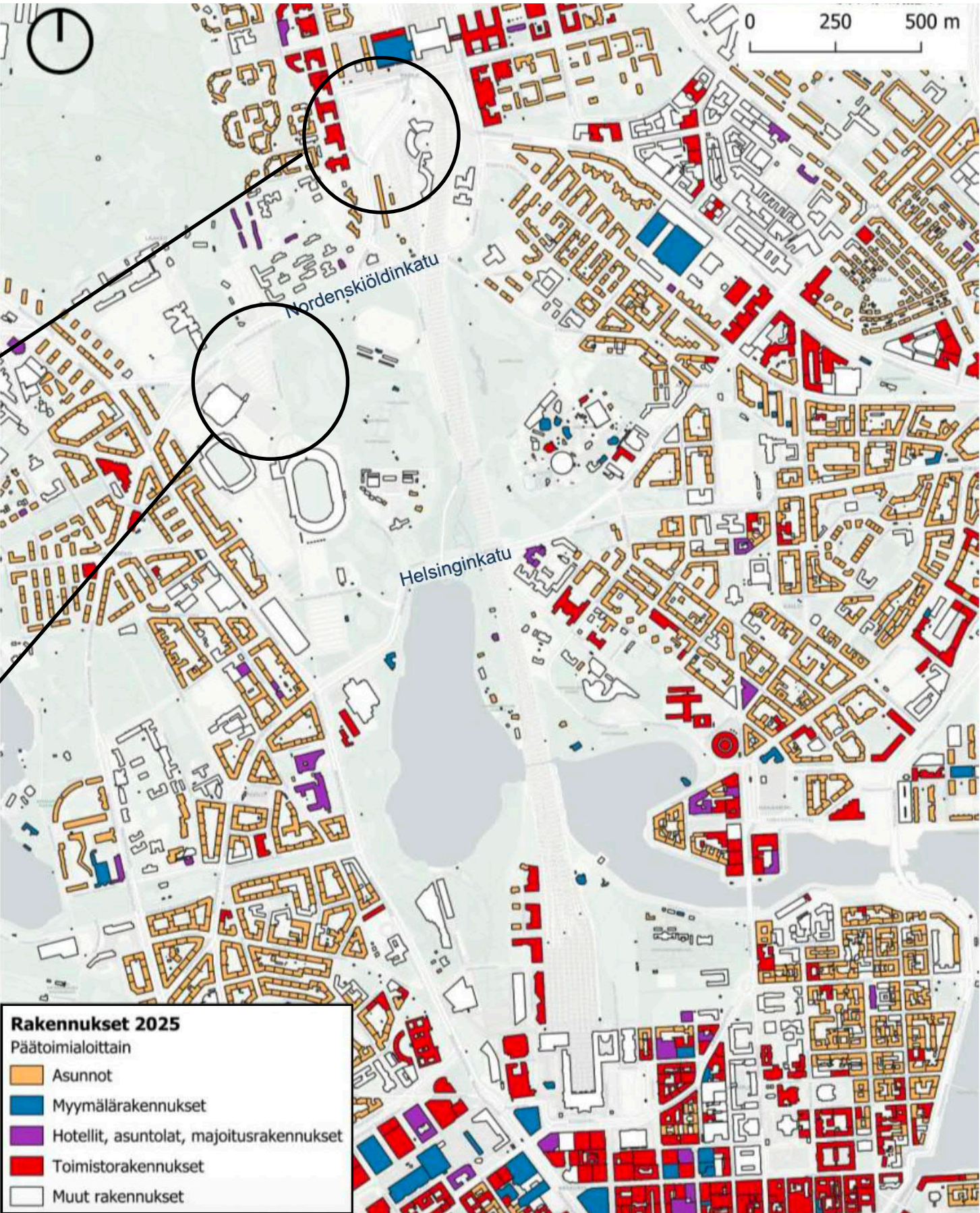
- New floor area total 158,800 k-m². The capacity of the multipurpose arena is 11,000–16,000 people. A maximum of 18,000 k-m² can be designated for housing (350–400 residents), and 23,100 k-m² for hotel and accommodation spaces (plans for 21,000 k-m²). Other office spaces are planned to be built totaling about 42,000 k-m², of which about 24,000 k-m² is commercial space.
- Approximately 1,000 parking spaces will be built in the underground parking facility. The traffic plan includes new turning lanes and extensions of existing ones on Nordenskiöldinkatu and Vauhtitie to ensure the smooth flow of traffic on main streets.

→ The project is quite far from Vauhtitie, but it will increase activities in the nearby area together with the projects in southern Pasila.

→ The parking entrance for the project is planned for Vauhtitie, which must be considered in the area's planning (also the Pisara tracks, which are likely to be removed from the plans soon?).



SRV Riihtemäen Garden Helsinki
Rakennus- ja ympäristösuunnitelma



Kulttuuri- ja liikuntatilat, kävijät vuodessa

Kulttuuri- ja liikuntatilat Rautatieaseman ja Pasilan välillä – arvioitu kävijämäärä vuodessa:

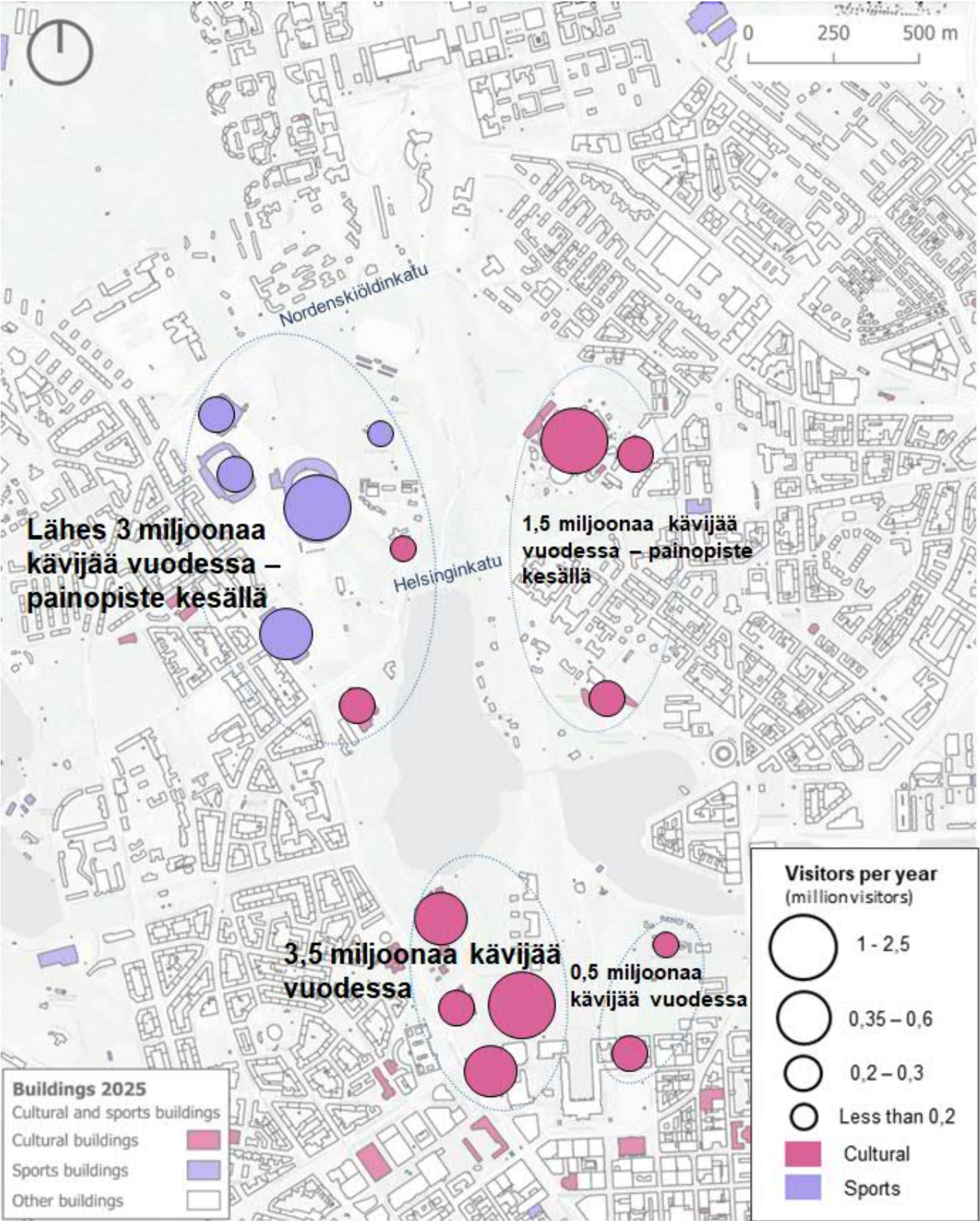
Oodi-kirjasto 2,5 miljoonaa kävijää vuodessa [11]
Linnanmäki 1 000 000 [9]
Olympiastadion, 1 000 000 [1]
Töölön kisahalli 600 000 [3]
Musiikkitalo 400 000 [12]
Kiasma 380 000 [15]
Ooppera 300 000 [8]
Helsingin Kaupunginteatteri 300 000 [6]
Helsinki Jäähalli, arvio 300 000 – yli 200 tapahtumaa [10]
Kulttuuritalo arvio 300 000 – 350 tapahtumaa [14]
Uimastadion 270 000 [2]
Finlandiatalo 200 000 [13]
Kansallisteatteri 200 000 [7]
Bolt Arena, arvio max 200 000
Kasvitieteellinen puutarha 150 000 [4]
Talvipuutarha 100 000 [5]
+ Kesäkonsertteja ja festivaaleja Helsingin Jäähallin, Kaisaniemenpuiston ja Alppipuiston ympäristössä

Pasilan ja Helsingin päärautatieaseman välisten puistojen kulttuuri- ja liikuntapaikoilla on yhteensä yli 8 miljoonaa kävijää vuodessa!

Sources:

[1] <https://www.stadion.fi/fi/serve/taloudellisten-vaikutusten-raportti>
[2] <https://liikunta.hel.fi/fi/articles/ajankohtaista/maauimaloissa-riitti-kavijoita-kesalla-2024-uimahallit-avautuvat-syyskuussa>
[3] <https://www.hs.fi/urheilu/art-2000006534567.html>
[4] <https://www.helsinki.fi/fi/luomus/uutiset/luonnontieteellisen-keskuseen-yleisokohteissa-ennatysvuosi-2022>
[5] <https://www.toonolahti.fi/kaupungin-vihrea-olohuone-kutsuu-piknikille/>
[6] <https://hkt.fi/tietoa-teatterista/>
[7] <https://magg.io/ngykja/10>

[8] <https://oopperabaletti.fi/hallinto/>
[9] <https://fi.wikipedia.org/wiki/Linnanm%C3%A4ki>
[10] <https://www.hs.fi/helsinki/art-2000009339922.html>
[11] https://oodihelsinki.fi/wp-content/uploads/2018/12/Oodi-lukuina_FI.pdf
[12] <https://musiikkitalo.fi/tietoa-musiikkitalosta/musiikkitalon-historia>
[13] <https://finlandiatalo.fi/ajankohtaista/suomen-merkittavin-tapahtumatalo-tekee-paluun-uusien-palveluiden-keralla>
[14] <https://kulttuuritalo.fi/kasvun-vuosi-2024-kulttuuritalo-nosti-ennatysellisesti-seka-tapahtumiensa-etta-kavijoidensa-maaraa/>
[15] <https://kiasma.fi/tietoa-meista/>



Urbaanin pöhinän alueet

Vaikka alueella on vahva kulttuuri-, liikunta- ja tapahtumakeskittymä, vilkkaimmat alueet ovat Pasilan ja Helsingin päärautatieaseman alueilla, joissa selvästi suurimmat matkustajavirrat ovat:

- Helsingin päärautatieasema: Suomen vilkkain rakennus: jopa 250 000 ihmistä päivässä – yli 50 miljoonaa vuodessa [1]
- Mall of Tripla (Pasilan rautatieasema) 27,3 miljoonaa kävijää vuonna 2023 [2]

Kaupalliset palvelut ja aktiivinen katuelämä luovat pöhinää myös keskustan, Kallion ja Töölön alueilla.

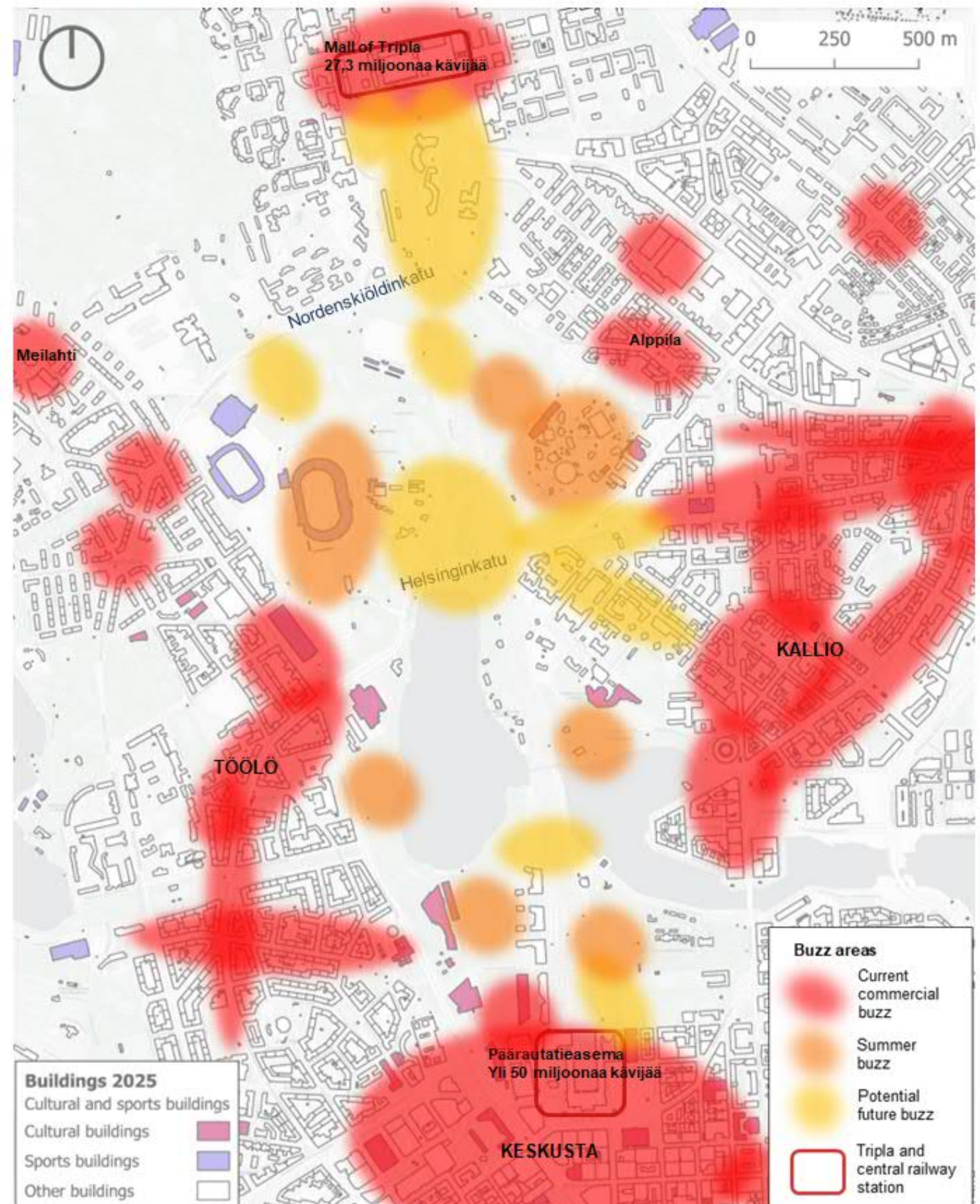
Tällä hetkellä Pasilan ja Helsingin päärautatieaseman väliset alueet ovat pääosin passiivisia, etenkin kesäkauden ulkopuolella.

Uusien jalankulkuyhteyksien, mahdollisen Helsinginkadun rautatieaseman ja ratojen varrella sijaitsevien uudisrakennusten avulla on mahdollista luoda uusia pöhinäalueita yhdistämään kantakaupungin eri osia!

Sources:

[1] https://fi.wikipedia.org/wiki/Helsingin_p%C3%A4%C3%A4rautatieasema

[2] https://www.kauppakeskusyhdistys.fi/media/kauppakeskusyhdistys_julkaisu2024_110424.pdf



Kulttuuriympäristö ja suojelualueet

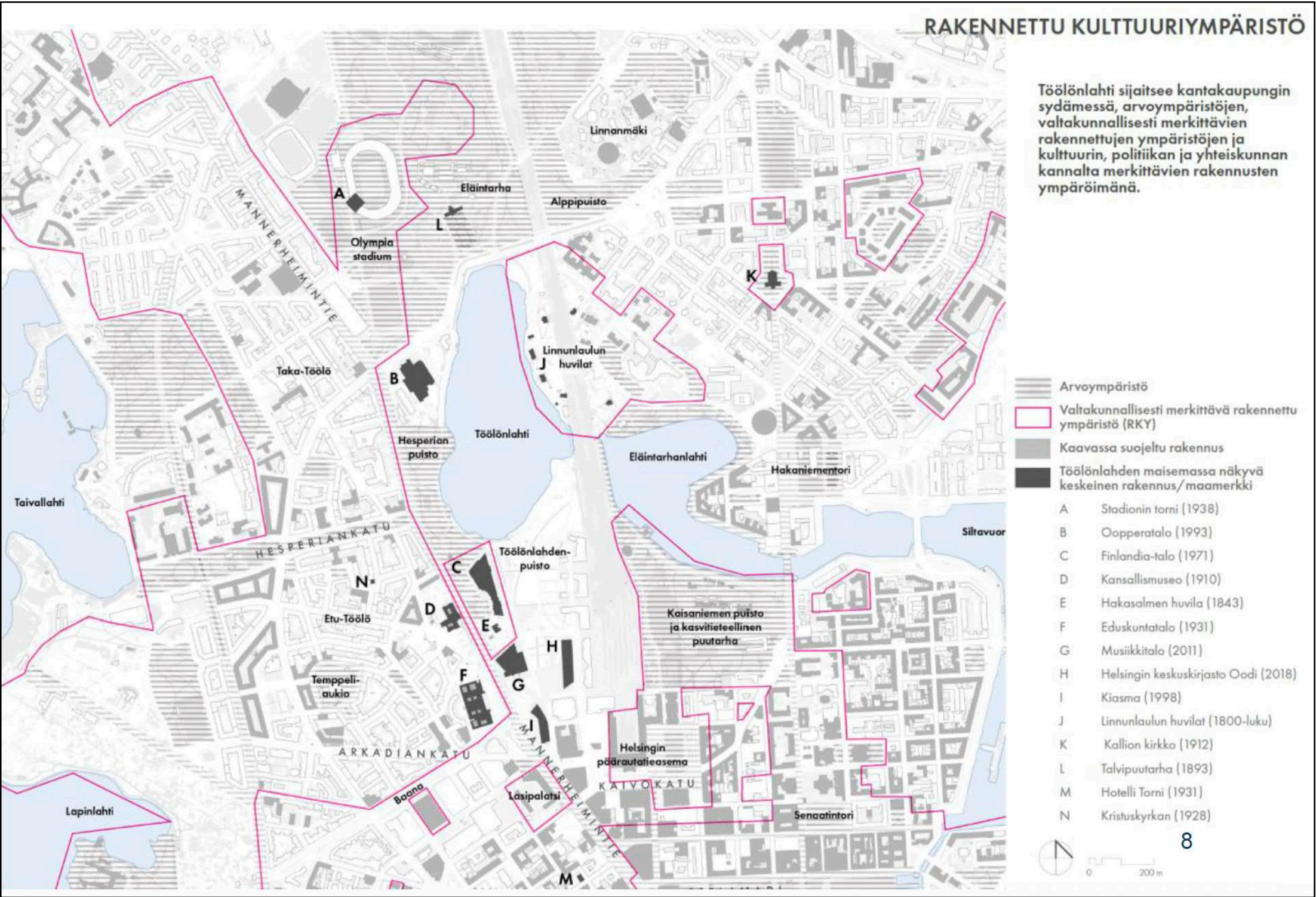
Valtakunnallisesti merkittäviksi rakennetuiksi kulttuuriympäristöiksi (RKY) luokiteltujen yksittäisten kohteiden suojelu ratkaistaan tapauskohtaisesti kaavoitus- ja lupamenettelyissä.

Lähes kaikki alueet ovat arvoympäristöjä. Suurimmalla osalla arvoympäristöiksi luokitelluista kohteista ei ole kaavallista suojelua.

Arvoympäristöiksi luokiteltuja alueita tulee aina kunnostaa kulttuurihistoriallisia ja kaupunkikuvallisia arvoja vaalien.

Monin painoin asemakaavassa VP/s Puistoalueita, jotka ovat kulttuurihistoriallisesti ja maisema-arkkitehtuuriltaan arvokkaita. Lisäksi liito-orava- ja lepakkoalueita on monin paikoin.

Koko tarkastelun kohteena oleva alue on erittäin herkkä uudisrakentamiselle. Uudisrakentaminen puistoalueilla tai niiden läheisyydessä vaatii raskaampaa kaavoitus- ja kehitysprosessia, joka vaatii enemmän suunnittelu- ja valmistelutyötä sekä pitkää kehitysaikaa.



Lähde: Töölönlahti – maisema ja suunnittelun lähtökohdat. Masu Planning 22.10.2024.

Rakentamisen tutkiminen

"Hyvät ja huonot puolet" päätöksenteon välineenä

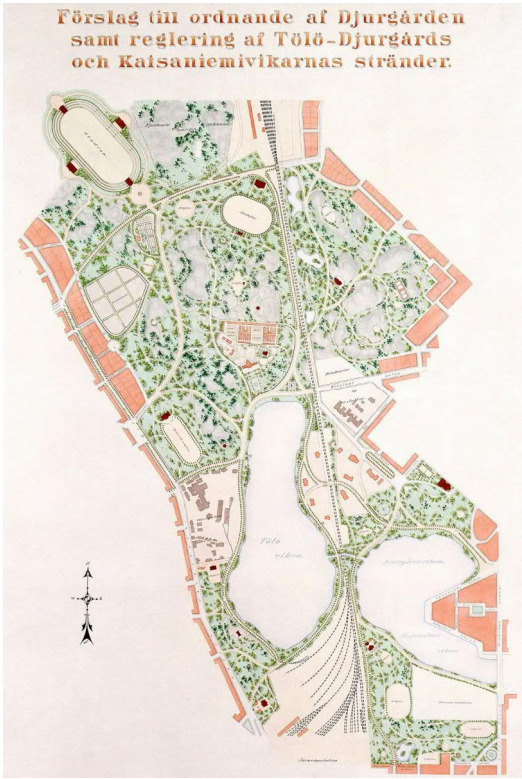
Kun lisää jotain, otat väistämättä pois jotain muuta. Minkä tahansa rakentamisen ehdottamista Helsingin keskusta on tutkittava huolellisesti, jotta ymmärretään kaikki monimutkaiset seuraukset. Esimerkkejä huomioitavista teemoista

Mahdolliset plussat

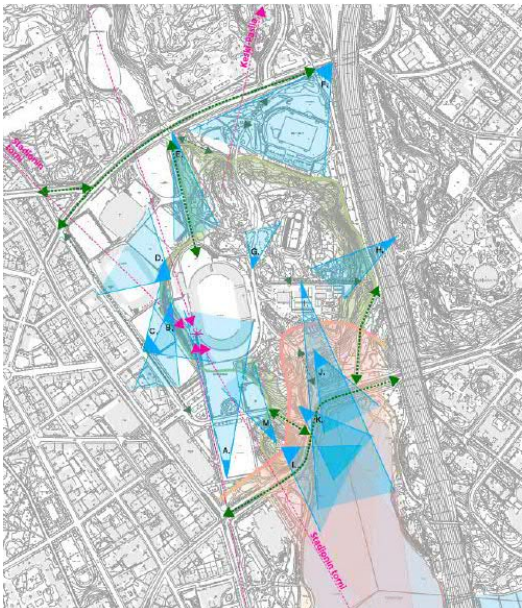
- Helsingin vetovoiman parantuminen
- Kohteiden vetovoiman parantuminen
- Taloudellinen elinvoimaisuus ja yritysten vetovoima
- Tulojen tuottaminen kaupungille
- Tuotto maan myynnistä
- Tuotto uudisrakentamisesta
- Uusien asumismahdollisuuksien luominen
- Uusien työpaikkojen luominen
- Estevaikutuksien väheneminen
- Merkityksellisiä kokemuksia
- Yhteenkuuluvuuden tunne ja yhteisöllisyys
- Julkisien yhteyksien parantuminen
- Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden yhteyksien parantuminen
- Eläinten yhteyksien parantuminen rautateiden yli

Mahdolliset miinukset

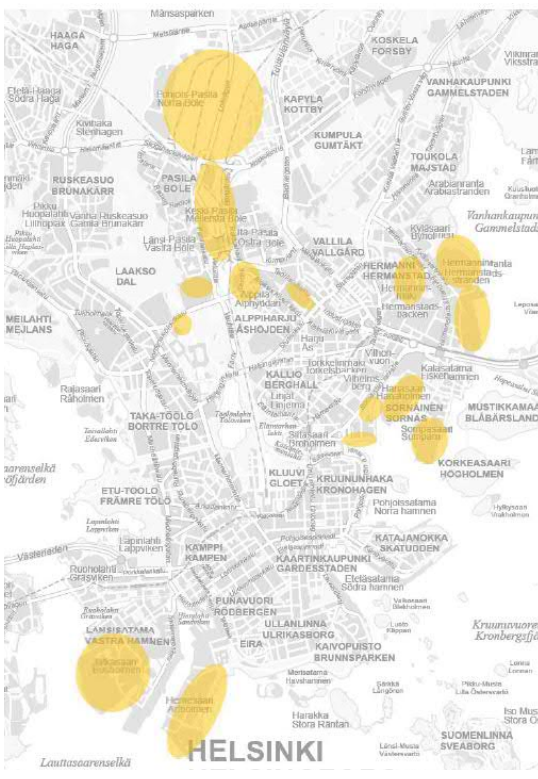
- Heikentää kulttuuriperintöä
- Historiallisten tasojen poistuminen
- Luonnollisia elinympäristöjä poistuminen
- Maisemaelementtien poistuminen
- Fyysisien esteiden luominen
- Tärkeiden näkölinjojen estäminen
- Läpäisevien pintojen vähentuminen
- Negatiivinen vaikutus mikroilmastoon



Kaupunginpuutarhuri Svante Olssonin ja puutarhalautekunnan vuonna 1910 laatima Eläintarhan alueen ja Töölönlahden ympäristön layout-ehdotus ennakoi Bertel Jungin tunnetumpaa Keskuspuiston suunnitelmaa.



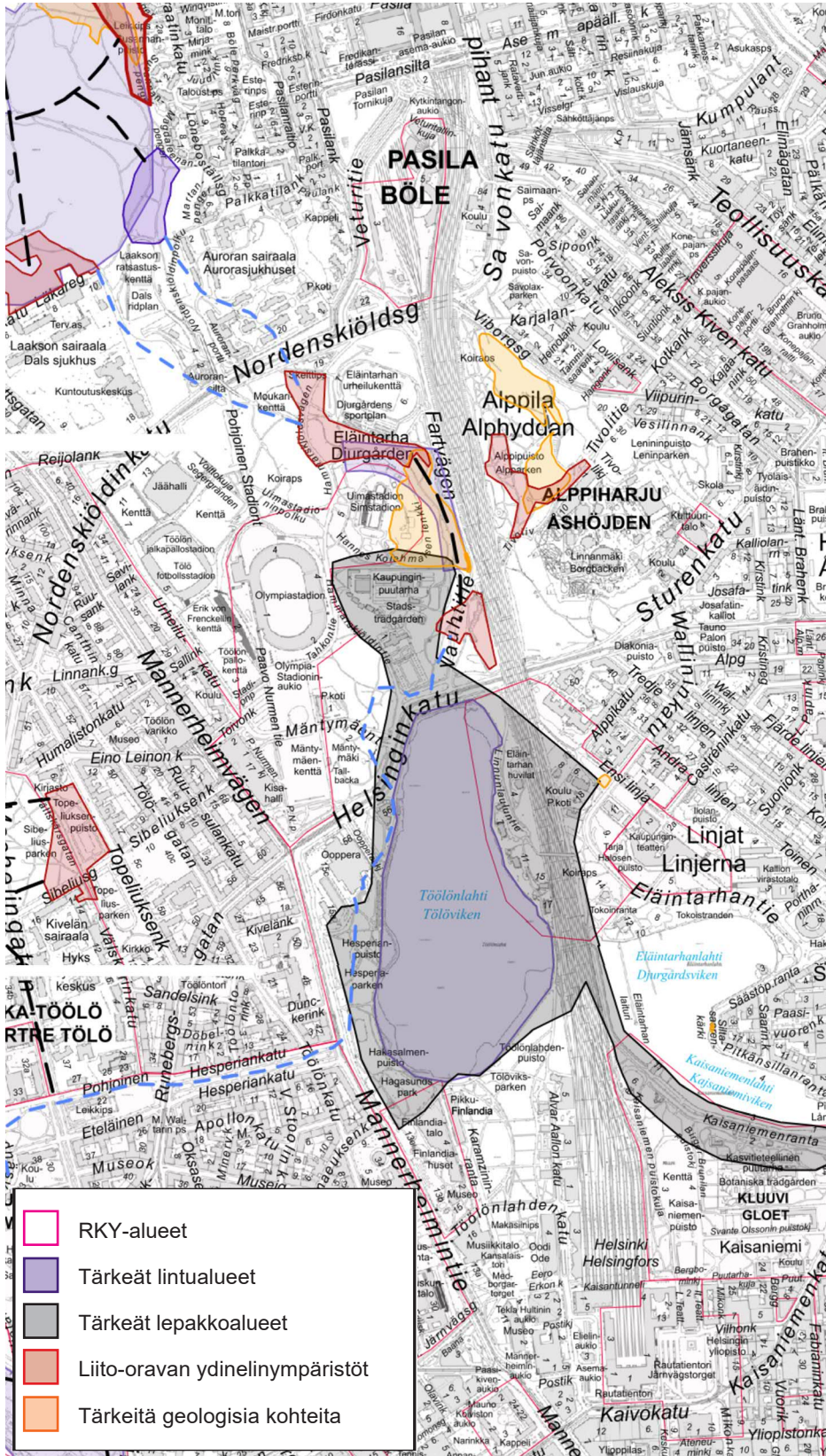
Eläintarhan hallinta- ja kehityssuunnitelma tunnistaa alueen maisemallisesti merkittäväksi tai huomattavan maisema-arvon omaavaksi.



Uusien asuntojen painopistealueet on linjattu kaupungin toimenpideohjelmassa, jonka tavoitteena on tuoda kantakaupunkiin 10 000 uutta asukasta ja työpaikkaa.



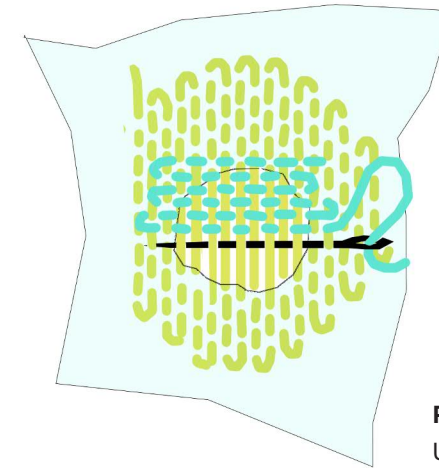
Eläintarha on Helsingin keskustan ainoa tunnistettu paikka, jossa ei ole leikkipuistoa. (lähde: [https:// kartta.hel.fi/](https://kartta.hel.fi/))



2

Tavoite

Tässä ehdotettua suunnittelufilosofiaa voidaan verrata sukkiens parsintaperinteeseen. Kaupungin "kudoksen" käsite on tuttu, ja jos tätä kankaan analogiaa sovelletaan, käsillä oleva tehtävä voidaan nähdä kaupungin korjaamisena. Aidosti yhtenäisen ja viihtyisän kaupunkiympäristön saavuttamiseksi ei riitä, että vain "paikkaillaan" tai "ommellaan" kaupunkia. Sen sijaan lähestymistavassa vanhan kaupunkirakenteen löysät, katkenneet langat tunnistetaan ja yhdistetään huolellisesti uudeksi, harmonisemmaksi kokonaisuudeksi.



Parsiminen

Uusi lanka noudattaa olemassa olevan kudoksen logiikkaa ja lisää tukevan kerroksen, joka vahvistaa ja täydentää alkuperäistä kangasta.

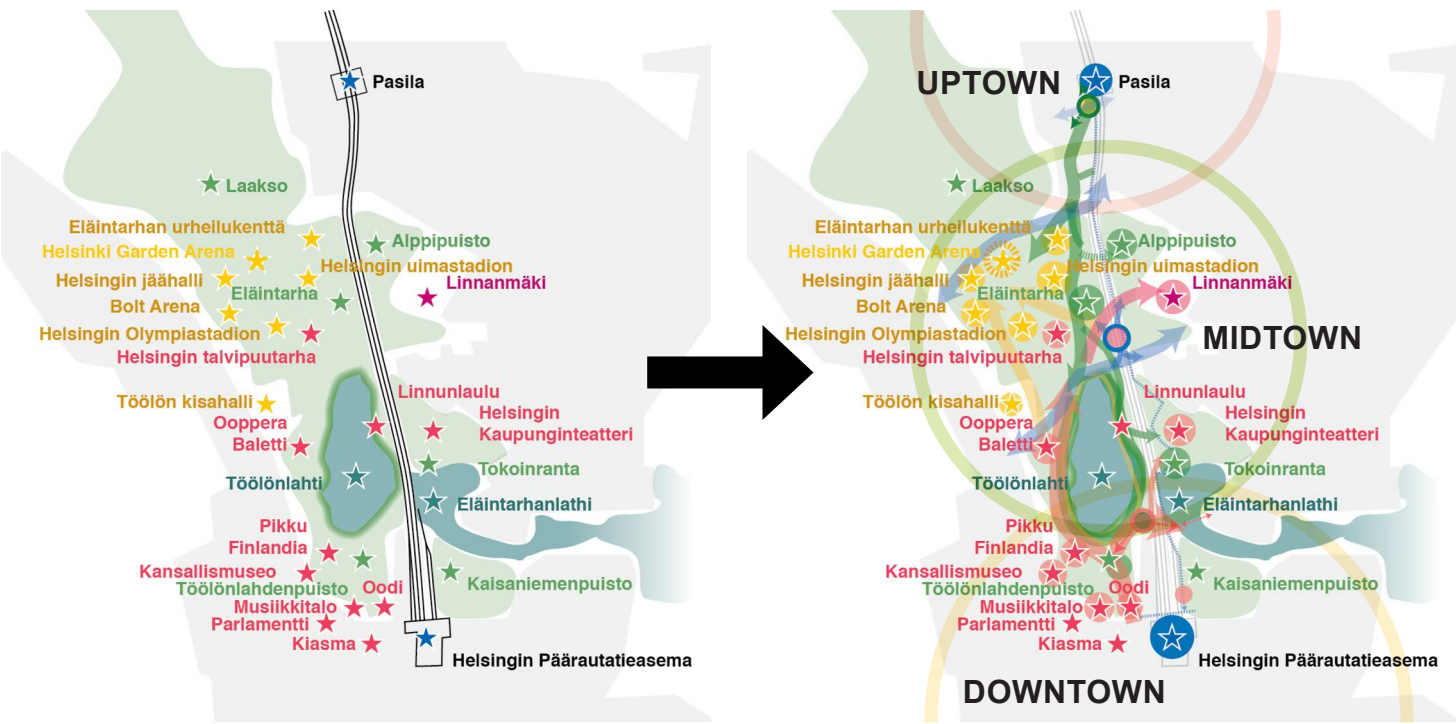
Luonnon, kulttuurin ja yhteyksien parsiminen yhdessä

Alvar Aallon ikoninen idea oli, että Lappiin voisi hiihtää Finlandia-talon portailta. Huolimatta rautatie- ja tieinfrastruktuurin tunkeutumisesta Töölönlahden ympärillä oleville vihreille ja sinisille avoimille alueille, säilyy avoimen suomalaisen maiseman tunne – maaseudun tunne, joka on poikkeuksellista suuressa taajamassa.

Helsingissä on jo merkittävä keskustapuistojen ja vihreiden käytävien verkosto, joka ulottuu syvälle kaupunkirakenteeseen ja tarjoaa asukkaille ja vierailijoille välittömän pääsyn luontoon, virkistäytymiseen ja rauhallisiin hetkiin. Nämä puistot ovat pidettyjä ja paljon käytettyjä, ja ne ovat olennainen osa kaupungin identiteettiä ja elämänlaatua.

Silti tietoisemmin yhdistetyn puistojärjestelmän potentiaali – sellainen, joka yhdistää viheralueiden lisäksi kulttuuri-, virkistys- ja kansalaiskohteita – voisi nostaa tätä jo ennestään vaikuttavaa perintöä. Se voisi luoda uusia liikkumis- ja vuorovaikutusreittejä, edistää ekologista jatkuvuutta ja luoda sekä selvästi urbaania että ainutlaatuisen suomalaista paikan tuntua.

Kun otetaan huomioon kaikki alueella tapahtuvat aktiviteetit sekä ympäröivien kaupunginosien energia ja ohikulkevan liikenteen virta, sillä on potentiaalia tarjota entistä enemmän yhteyksiä – monisolmuinen kohtaamispaikka, aito sykkivä sydän kasvavalle kaupungille.



Ainutlaatuisten ja arkisten kohteiden keskus

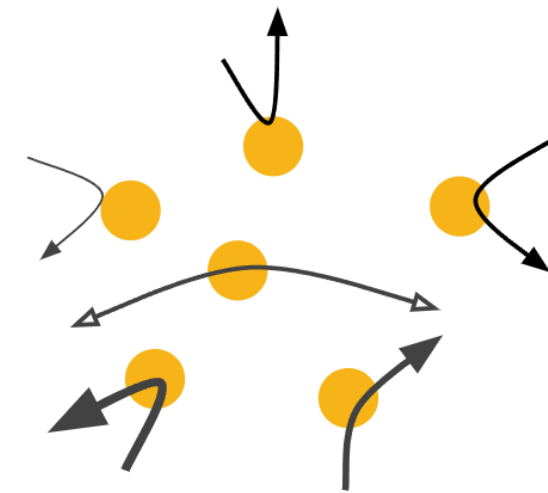
Helsingin keskustapuistoissa sijaitsee lukuisia erilaisia kohteita. Vaikka ne ovat fyysisesti lähellä toisiaan, päällekkäisyyttä, vuorovaikutusta ja synergioita eri aloilla, kulttuurissa, luonnossa, urheilussa ja vapaa-ajalla ei ole tutkittu täysin.

Yhtenäinen julkinen tila arkeen ja tapahtumiin

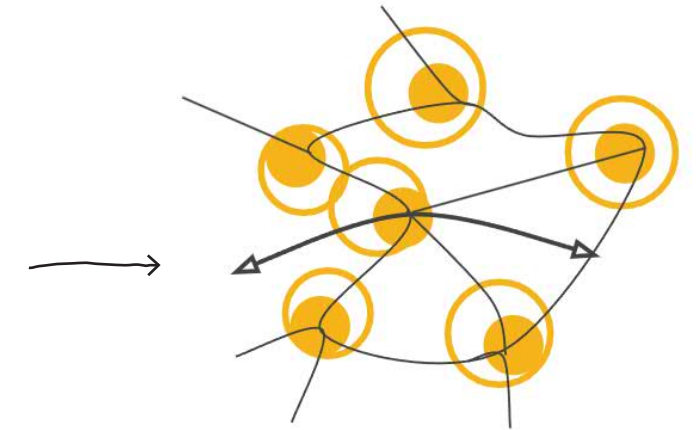
Julkisia tiloja parantamalla, olemassa olevia kohteita avaamalla ja uusia toimintoja tuomalla Helsinki voi luoda aktiivisen ja elinvoimaisen ympäristön, joka palvelee sekä paikallisia että vierailijoita. Yksittäisten kohteiden vahvistaminen laajemman yleisön houkuttelemiseksi ja niiden suhteiden parantaminen ympäröiviin alueisiin avaa uusia synergioita ja vahvistaa keskuspuistoja dynaamisena ja osallistavana julkisena alueena, joka palvelee Helsinkiä, Suomea ja maailmaa.

Eristetyistä solmukohdista synergioden ekosysteemiin

Hyödynnä kohteiden läheisyyttä sekoittamalla ja yhdistämällä erilaisia nähtävyyksiä. Etsi yhteisiä kiinnostuksen kohteita käyttäjäryhmien kesken ja luo päällekkäisiä tapahtumia, joiden tavoitteena on luoda enemmän kuin yksittäisten osien summa – elinvoimainen, yhdistetty verkosto, jolla on vahva, jaettu identiteetti. Tämä lähestymistapa auttaa maksimoimaan olemassa olevien investointien ja ominaisuuksien käytön ja potentiaalin.



Erillisistä kohteista ja erillisistä virroista...



...yhdistettyihin kohteisiin ja integroituviin virtoihin!

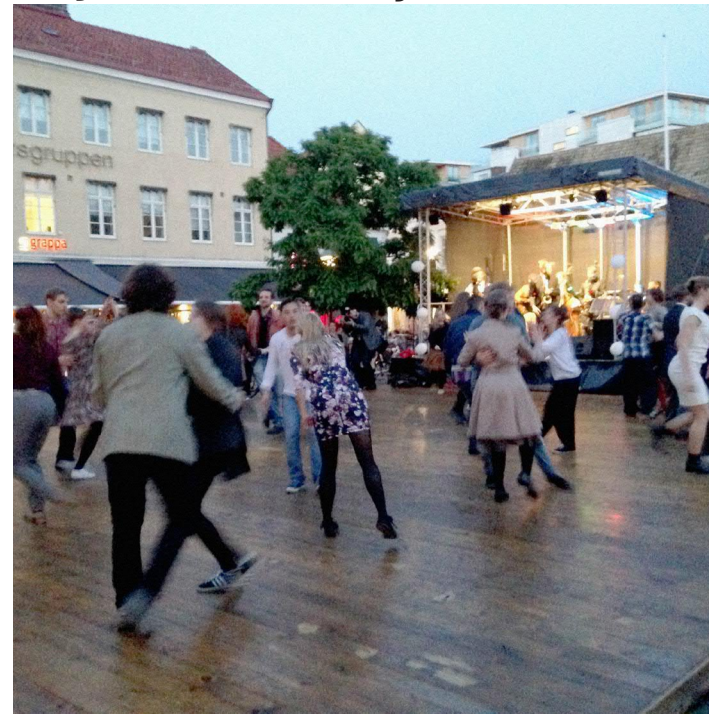
Kehitä yhteinen organisaatio-ohjelma



Eri kohteet voivat muodostaa yhdessä vahvan kollektiivisen identiteetin – tukemalla toisiaan yhteisten organisaatio-ohjelmien, koordinoitujen reittioppaan, yhtenäisen tiedon ja yhteisten lippujärjestelmien avulla. Tällainen yhteistyö vahvistaa näkyvyyttä ja saavutettavuutta ja ohjaa vierailijoita kollektiivisiin kohteisiin erillisten sijaan.

Synkronoitu tapahtuma- ja aktiviteettiohjelma parantaa kokonaiskokemusta ja kannustaa uusintavierailuihin ja pidempiin oleskeluihin. Yllä oleva kuva on viittaus "Parkmuseerneen" Kööpenhaminassa.

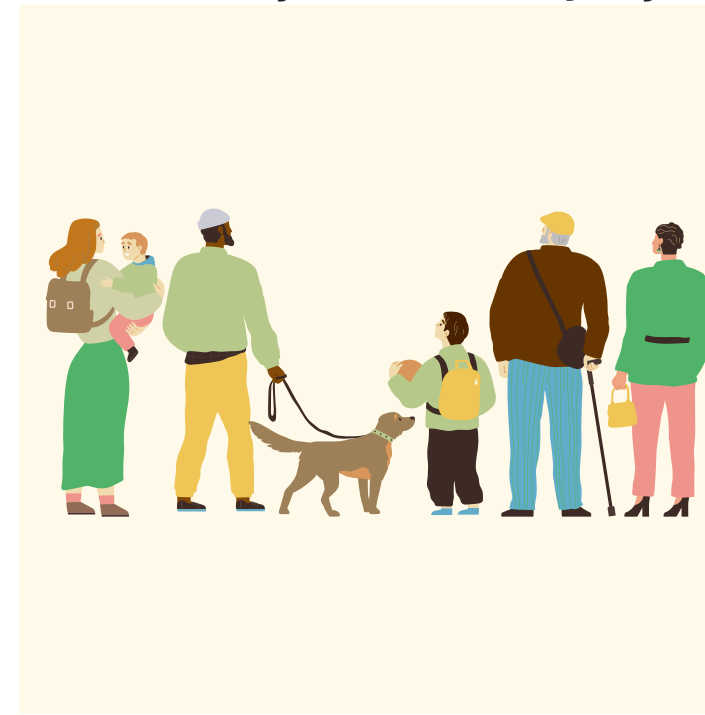
Käytä hardwarea ja softwarea



Hardware - Fyysiset elementit muokkaavat kohteen houkuttelevuutta ja käytettävyyttä. Päälysteet, valaistus, istutukset ja kalusteet luovat toimivan ja kutsuvan ympäristön. Hyvin suunnitellut julkiset tilat, joissa on kestävät materiaalit, hyvä valaistus, vehreys ja mukavat istuimet, parantavat sekä estetiikkaa että esteettömyyttä.

Software - Ohjelmisto keskittyy toimintoihin, ohjelmointiin ja hallintaan, jotka herättävät paikan eloon. Tapahtumat, kulttuuriohjelmat, ylläpito ja yhteisön sitoutuminen takaavat jatkuvan käytön ja merkityksellisuuden. Hyvin aktivoitu tila kannustaa vuorovaikutukseen, edistää yhteenkuuluvuuden tunnetta ja mukautuu ajan myötä muuttuviin tarpeisiin.

Kutsu lisää ja erilaisia käyttäjiä

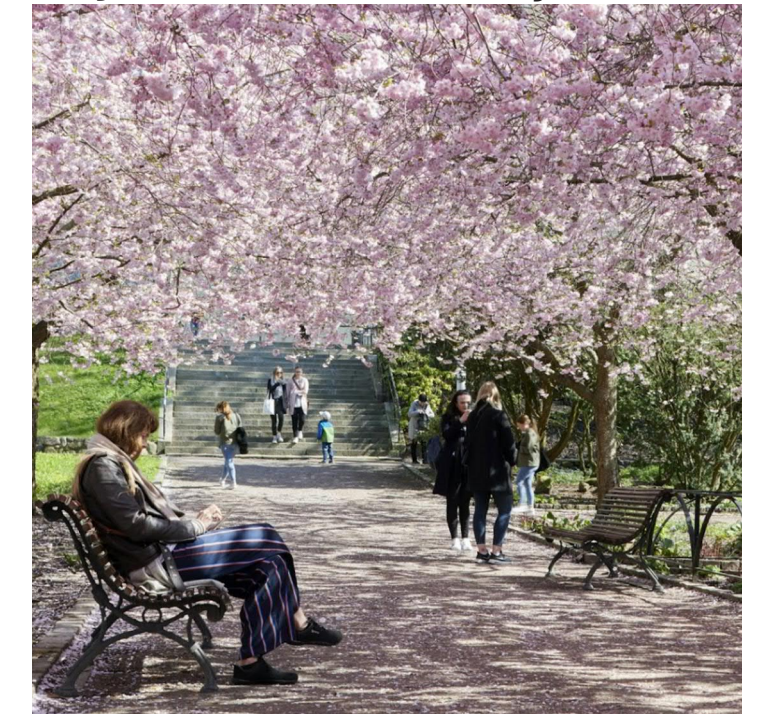


Lisää kohteen käyttöä ja houkuttelevuutta käyttäjäryhmäanalyysin ja arvioinnin avulla:

- Erityiset käyttäjäryhmät
- Eri ikäryhmät
- Sukupuolten epätasapaino
- Paikallinen yhteisö
- Kotimaiset ja kansainväliset matkailijat

Kohteen tarjonnan lisäksi tietyt käyttäjäryhmät ovat erityisen herkkiä kohteeseen saapumisen ja sieltä pois kulkemisen tilanteelle, ja teemoina ovat yleinen saavutettavuus, etäisyys julkisesta liikenteestä tai pysäköintialueesta, opastus, sääherkkyys ja koettu turvallisuus.

Käytä erilaisia aikavälejä



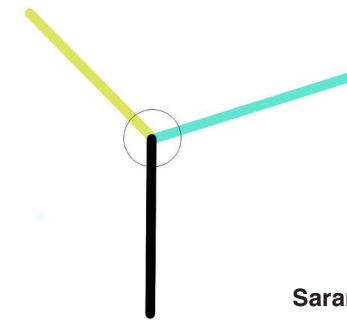
Lisää kohteen houkuttelevuutta ja käyttöä lisäämällä käyttötarkoituksia eri aikoina, sekä päivällä että yöllä, arkisin ja viikonloppuna, kaikkina vuodenaikoina ympäri vuoden.

Käyttö ympäri vuoden (talvi, kevät, kesä, syksy)
Käyttö päivän aikana (aamu, päivä, ilta, yö)
Käyttö viikon aikana (arkisin, viikonloppuisin)

3

Strateginen panos alueittain

Alueella on tunnistettu useita keskeisiä "saranapisteitä", joista jokainen tarjoaa mahdollisuuden avata merkittävästi parempia yhteyksiä. Nämä kohdat tarjoavat myös mahdollisuuden parantaa turvallisuuden tunnetta ja samalla tukea kehitystä, joka voisi auttaa rahoittamaan ehdotettuja parannuksia.



Saranapiste

Paikka, joka mahdollistaa liikkeen, muodonmuutoksen tai yhteyden, aivan kuten sarana antaa oven avautua ja yhdistää tilan toiseen.

Alueen yleiskatsaus

Keskeisessä kuvassa on Helsingin konseptuaalinen suunnitelma, jossa eri kaupunginosat, solmukohdat ja kohteet on visualisoitu toisiinsa kytkeytyvien kukkien sarjana. Jokainen alue on esitetty terälehtenä, kun taas kukkakeskukset vastaavat rautatien varrella olevia keskeisiä solmukohtia. Terälehdet voidaan yhdistää useampaan kuin yhteen kukkakeskukseen, mikä symboloi alueiden päällekkäisyyttä ja yhteyttä. Kaavion poikki valkoiset nuolet osoittavat olemassa olevia ja mahdollisia yhteyksiä rautatien poikki – sekä sen ylä- että alapuolella.

Keskittymällä strategisiin pisteisiin Pasilan aseman ja Helsingin päärautatieaseman välisen radan varrella yhteyksien parantaminen voi tarjota merkittäviä etuja useille kaupunginosille. Parannuksilla voidaan vastata samanaikaisesti erilaisiin kaupunkihasteisiin, kuten turvallisuuden tunteen parantamiseen, virkistysarvon lisäämiseen ja uusien kaupallisten mahdollisuuksien luomiseen.

Kartalla numeroidut paikat korostavat strategisia kohtia, joita on tutkittu tarkemmin. Kukin kohta liittyy tiettyihin aihealueisiin:

Julkisen tilan verkko. Yhteyksien parantaminen ja kokemusten ja tilojen verkoston vahvistaminen.

Kohdeklusterit. Olemassa olevia kohteiden täydentäminen uusilla käyttäjillä ja toiminnoilla ajan myötä.

Kaupalliset kehitysmahdollisuudet. Uusien mahdollisuuksien tutkiminen uusille liikerakennuksille ja ohjelmalle, mukaan lukien massointi ja ohje

1. Etelä-Pasila - Jalankulkuyhteyksien parantamiseksi Triplasta etelään selvitetään kansiratkaisua, joka yhdistää Pasilan aseman ja Veturitallinpihan alueet.

2. Nordenskiöldinkatu - Minimoidaan ihmisille ja villieläimille aiheutuva estevaikutus. Parannetaan pyöräily- ja kävely-yhteyksiä rautatien alitse.

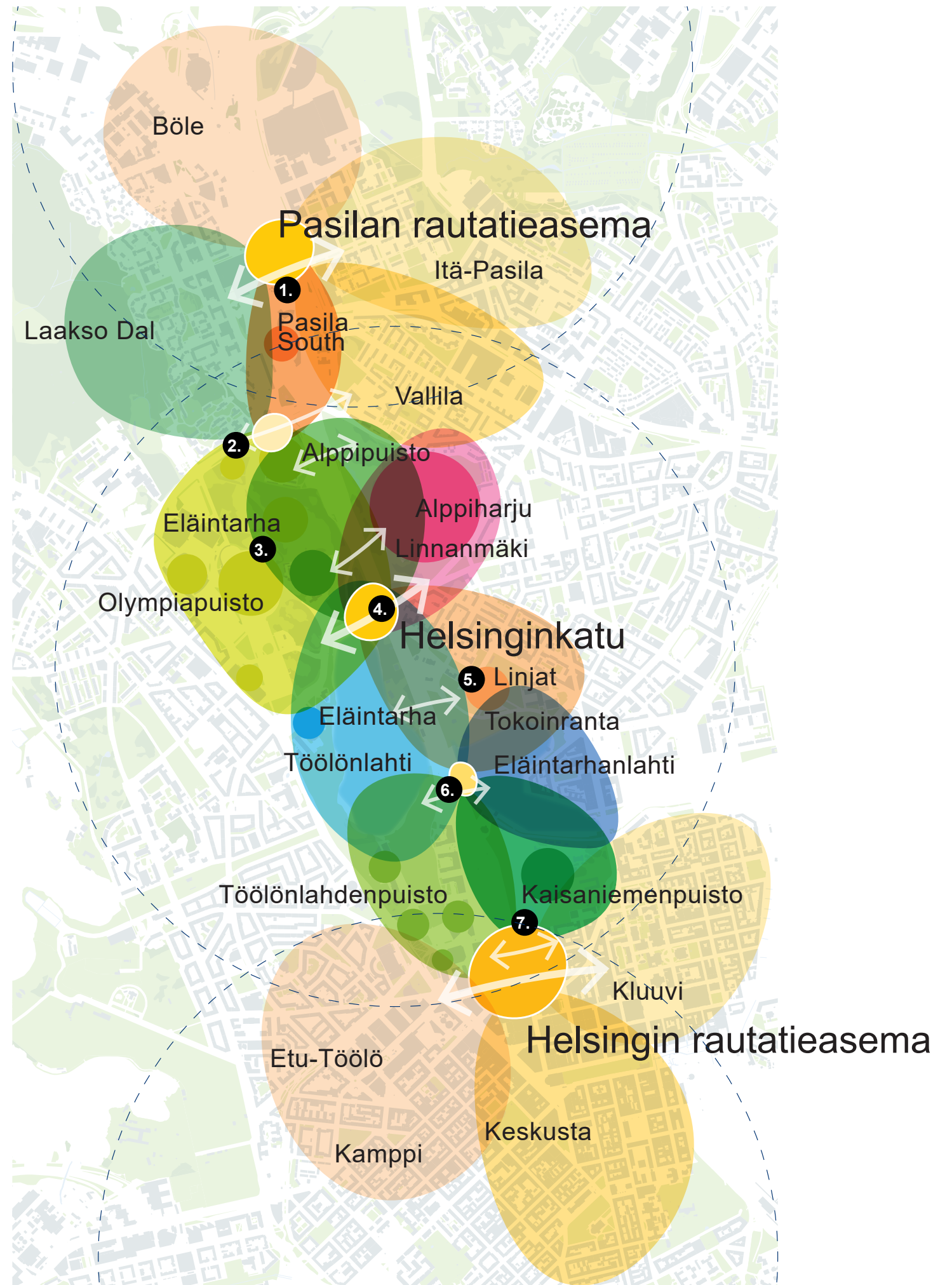
3. Eläintarha-Alppipuisto / Talvipuutarha-Linnanmäki - Kohteet "villissä" maisemassa, jotka rakentavat identiteettiä ja synergioita kohteiden välille, täydentävät uusia tapahtumia ja aktiviteetteja, käyttäjiä ja käyttötarkoituksia ajan ja vuoden mittaan.

4. Helsinginkatu - Keskustan rantakatu, strateginen luonto-yhteys, 30 000 ajoneuvoa päivässä, raitiotie, osa kaupunkipyörä- ja jalankulkuverkostoa. Kokemuksen paraneminen silmien korkeudella. Paikallisen rautatieaseman sijainnin testaaminen, ja suuremman liikerakennusmassan mahdollisuuksien tutkiminen

5. Linjat / Kallio / Linnunlaulu - Viereinen kaupunginosa, jossa on parannusmahdollisuuksia Helsinginkadun rautatieaseman kanssa tai ilman. Mahdollisuuksia vähentää esteitä, yhtenäistää puistoja ja täydentää Helsingin Kaupunginteatteria kulttuurikeskittymänä.

6. Töölönlahti - Eläintarhanlahti - Töölönlahdenpuiston täydentäminen julkisella kohteella ja junaradan yli kulkevalla yhteydellä Kaisaniemenlahdelle.

7. Kaisaniemenpuisto - Toimenpiteitä turvallisuuden ja turvallisuuden tunteen parantamiseksi. Tutkitaan täydentävää rakentamista ja tehostetaan julkisen tilan käyttöä.



Etelä-Pasila

Pasilan aseman eteläpuolella suunnitellaan ja toteutetaan rata-alueen uudistamista. Hankkeeseen tulee lukuisia tornitaloja sekä toimistoille että asunnoille. Rataliikenteen jatkuessa aktiivisena kehitys etenee vaiheittain. Rakennusten monumentaalinen mittakaavaa ja Pasilan ympärillä olevaa infrastruktuuria voitaisiin täydentää intiimimmillä, ihmislähtöisemmällä julkisilla tiloilla.

Etelä-Pasilan kehittäminen vanhoine ratapihoineen tarjoaa hyvän mahdollisuuden yhdistää Pasila paremmin Olympiapuistoon ja Töölönlahteen sekä vastata laadukkaana julkisen tilan tarpeeseen asukkaille, työntekijöille ja vierailijoille. Aivan Pasilansillan ja Triplan pääsisäänkäynnin eteläpuolella – joka on jo vilkas kävelyalue – jatkettu kansi rautatien yli voisi luoda nykyaikaisen ulkoympäristön, joka kutsuu ihmisiä kävelemään, pysähtymään, viipymään ja istumaan. Se on mahdollisuus tukea arkea ja sosiaalista aktiivisuutta. Kannen molemmilla puolilla olevat rakennukset voivat käyttää tilaa ulkoistuihin, ja kevyet rakenteet voivat hajottaa mittakaavaa, parantaa mikroilmastoa ja lisätä elämää työajan jälkeen.

Uusi julkinen tila tai urheilusolmukohta voisi toimia porttina Etelä-Pasila ja Olympiapuiston välille tarjoten virkistys- ja sosiaalista käyttöä koko Pasilassa. Tila voisi myös liittyä historiallisiin veturitalleihin ja aktivoida ne uudelleen pienemmän mittakaavan luovana ympäristönä. Paremmilla jalankulku- ja pyöräily-yhteyksillä alueesta voisi tulla sisäänkäynti Olympiapuistoon.

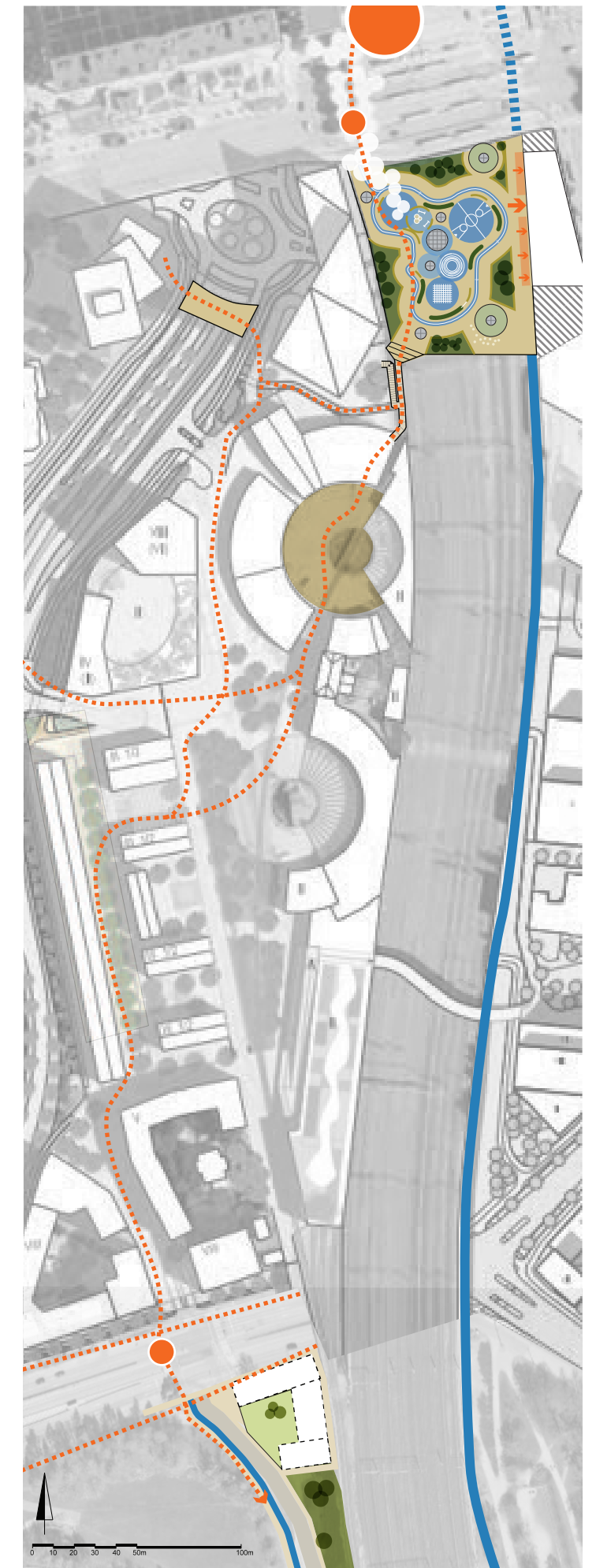
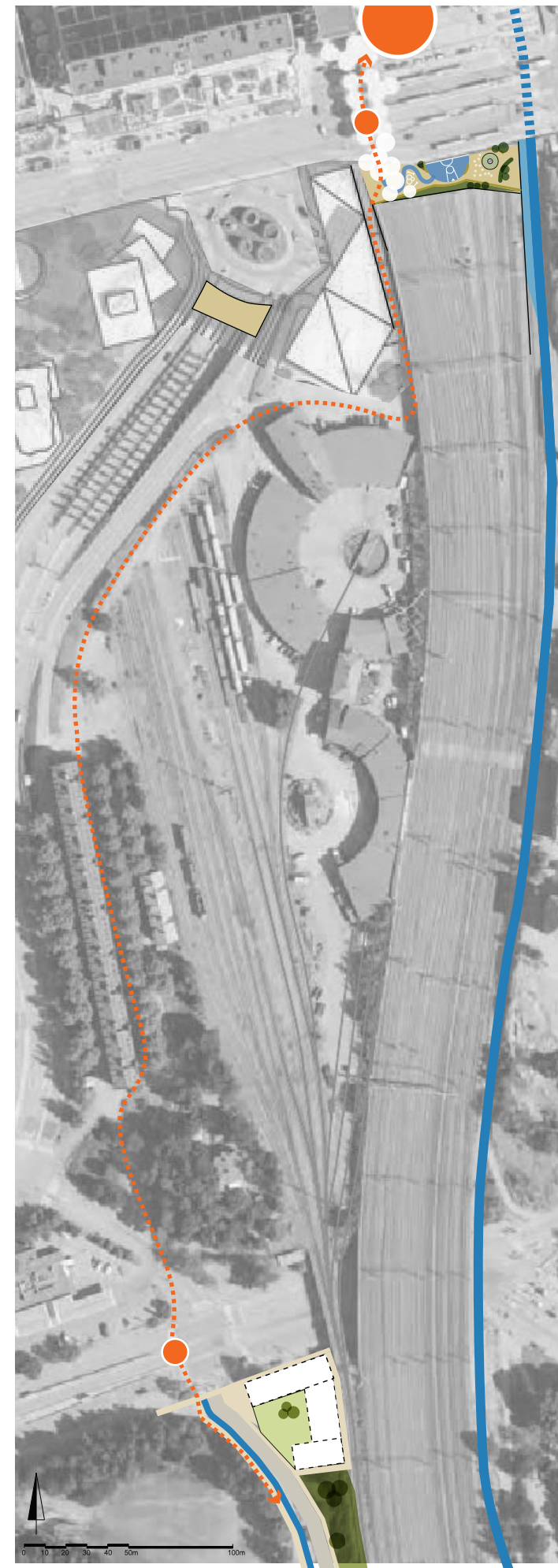
Veturitallinpihalla on tärkeää korostaa pehmeän kaupungin periaatteita (Helsingin käveltvien katu- ja kaupunkitilojen suunnitteluohje 2024) arkkitehtonsessa monimuotoisuudessa ja erityisesti ensimmäisen kerroksen käytössä ja suunnittelussa hyvän jalankulku- ja pyöräilyreitit luomiseksi alueelle.



BasketBar, Utrecht, Hollanti



Bonus track, Tokio, Japani



Parsimalla ominaisuuksia yhteen

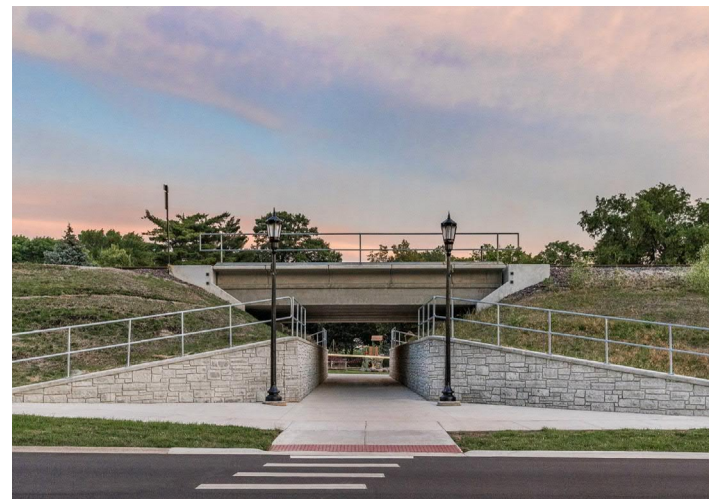
Tutkimusalueen ytimessä on kuitenkin merkittävä haaste: Helsingin suuri vihreä ja sininen sydän raskaan raide- ja maantieninfrastruktuuriin äärellä. Silmiinpistävimpiä häiriöitä ovat Olympiapuiston erottaminen Töölönlahdesta monikaistaisella Helsinginkadulla sekä Olympiapuiston eristäminen Alppipuistosta ja Linnanmäestä rautatiellä.

Vauhtitien varrella sijaitsevilla alueella on mahdollista parantaa vihreää verkostoa, luonnon monimuotoisuutta ja palveluinfrastruktuuria samalla kun otetaan huomioon viihtyvyys ja liikenneturvallisuus. Nykyisillä kohteilla on potentiaalia laajentaa niiden käyttöä ja vaikuttaa myönteisesti sekä paikallisiin että vierailijoihin. Alueen rooli elintärkeänä kauttakulkupaikkana Töölön ja Kallion, Eläintarhan ja Alppipuiston, Eläintarhan ja Etelä-Pasilan välillä vahvistuisi, mikä lisäisi sen toiminnallista merkitystä kaupunkirakenteessa.

On tärkeää kunnioittaa paikkaa. Tunnustamalla ja säilyttämällä alueen kulttuuri- ja luontoarvot konsepti varmistaa paikkalähtöisen kehityksen, joka kunnioittaa perintöä ja vastaa samalla nykyajan kaupunkilasten tarpeisiin.



Vauhtitie today, pohjoiseen katsottuna



Jalankulku- ja pyörätunneli tasossa, Western Springs, Yhdysvallat



Pihakortteli ja tunnelin aktivointi viimeistelevät Etelä-Pasilan kehittämisen ja luovat aktiivisen reunan Nordenskiöldinkadun varrelle, mikä parantaa turvallisuuden tunnetta yöllä.

Yhteys maantasossa Alppipuistoon.

Vauhtitie valaistuna ja hoidettuna juoksuratana, joka seuraa historiallista kilparataa.

Mahdollinen urheiluhotelli, pitkäaikaismajoitus tai muu asunto, jossa on korotettu sisäpiha, joka yhdistyy rinteeseen.

Pidennetty uintikausi Helsingin uimastadionilla esimerkiksi saunan ja/tai porealtaan avulla.

"Linnanmäki Walk": päivitetty katusuunnittelu, valaistus ja paviljongit, jotka yhdistävät Linnanmäen Helsinginkadulle.

Pop-up- beer garden kesäaikaan puutarhassa. Mahdollisuus hotelliin ja/tai ravintolaan varikkoalueelle. Puutarhan eteläosa voitaisiin tehdä esteettömäksi.

Strateginen sijainti paikalliselle rautatieasemalle, josta on kätevät raitiovaunuyhteydet.

Placemaking Helsinginkadun varrella, mukaan lukien talvipuutarhan vahvempi läsnäolo Töölönlahdella.

Rantapolku ja laiturit veden äärellä.

Toimintoja, jotka tukevat elämää ja aktiivisuutta päivällä ja yöllä

Vauhtitietä ympäröivien puistoalueiden houkuttelevuutta ja käyttöä on mahdollista parantaa. Asunnot lisäisivät kävijämääriä ja lisäisivät turvallisuuden tunnetta kadulla koko päivän ja yön paikalla olevien ihmisten passiivisen valvonnan ansiosta. Pienet kioskit, joissa on WC, istumapaikkoja, naposteltavaa ja juomia, ja tiedonsaanti olisi erityisen hyödyllistä lapsiperheille ja vanhuksille. Kioskit, joissa on henkilökuntaa, tarjoaisivat myös valvovaa läsnäoloa puistossa, mikä lisäisi huolenpidon ja turvallisuuden tunnetta.

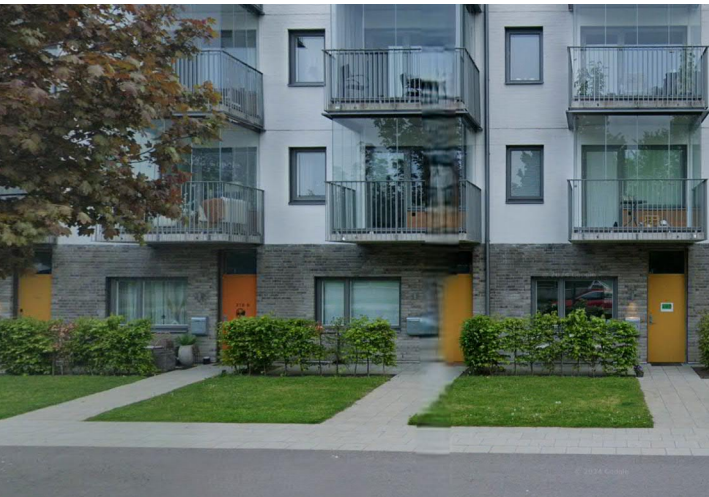


Pieni paviljonki, jossa on kaupallista toimintaa, Kööpenhamina

Tivoli-tyylinen hotelli Kaupunginpuutarhan läheisyydessä voisi houkuttaa sekä paikallisia että matkailijoita tutustumaan enemmän Olympiastadionin alueeseen ja Linnanmäkeen. Hotelli, jossa on viihtyisä aula ja aktiivinen pohjakerros, joka sijaitsee aivan Linnanmäen tunnelin ja Vauhtitien kohdassa, voisi olla ympärivuotinen matkakohde. Yhdessä harkitun maisemoinnin ja infrastruktuurin parannusten kanssa nämä toimenpiteet voisivat auttaa muuttamaan Vauhtitietä Linnanmäen, Eläintarhan ja Töölönlahden takapihasta etupihaksi.



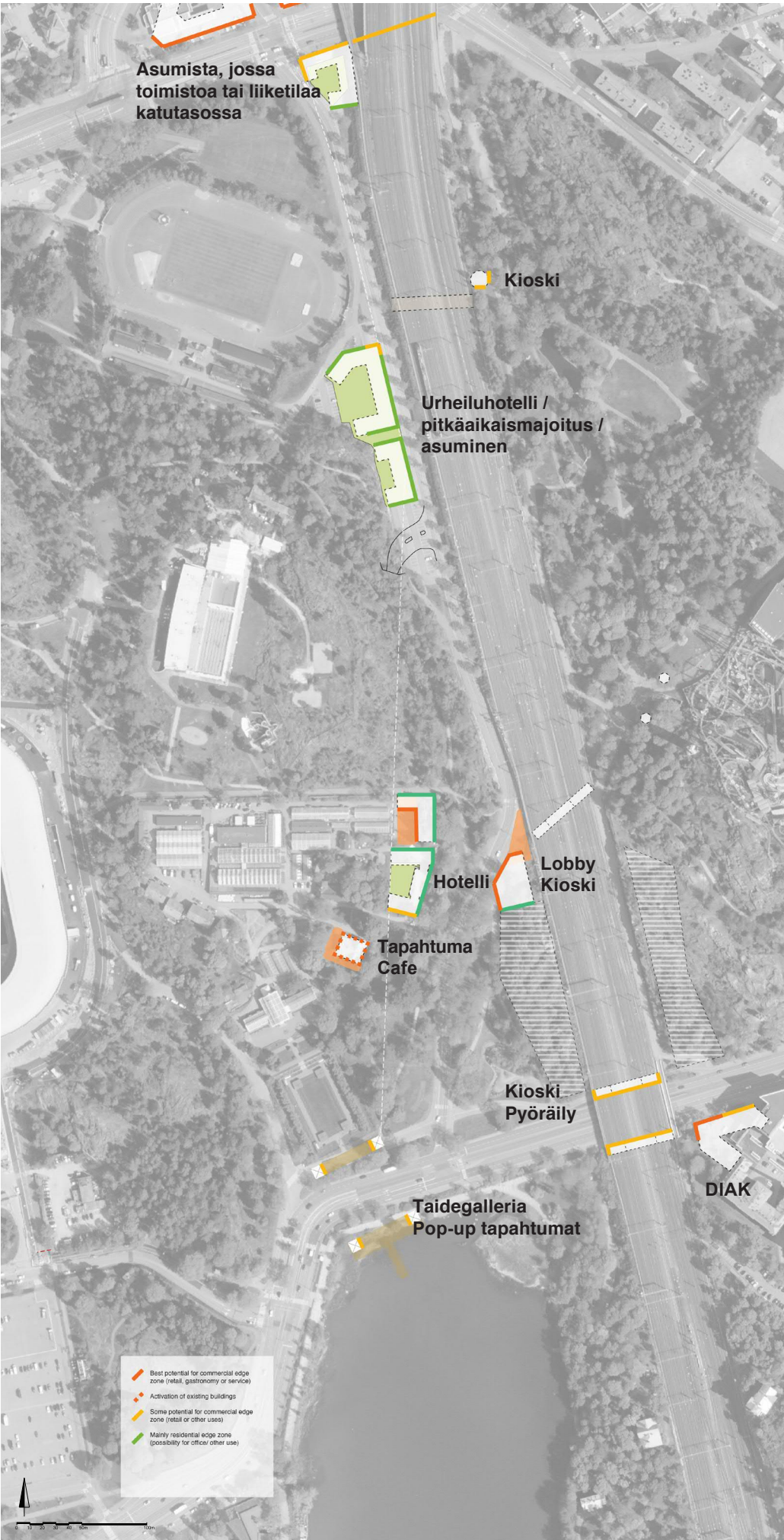
Kaupallinen pohjakerros, jossa on mahdollisuus iltapäivän aurinkoon, Malmö



Asuinrakennuksen pohjakerros, jossa on omat sisäänkäynnit katutasossa, Malmö



Yksityinen terassi puistomaisemaan päin



Kaupallinen kivijalkavyöhyke

Toissijainen kaupallinen kivijalkavyöhyke

Aktiivinen asuin-/hotelli-kivijalkavyöhyke

Eläintarhan urheilukeskus - takapihasta etupihaksi

Yleisurheiluareenan ja tunnelin välisen radan varrella oleva alue on nykyään laiminlyöty asfalttipäällysteinen parkkipaikka, jonka pohjois-eteläsuuntainen yhteys on heikkolaatuinen.

Radan alta rakennetun uuden tunneliyhteyden myötä alue avautuu ja saa paremmat yhteydet ympäröiviin palveluihin.

Pysäköintialueen osia voitaisiin kehittää mahdollisella urheiluhotellilla, pitkäaikaismajoituksella tai asunnolla, jossa on rinteeseen yhdistyvä korotettu sisäpiha. Samalla rakennus voisi toimia Eläintarhan ääniesteenä radalta.

Aktiivinen pohjakerros loisi Vauhtitielle kutsuvamman ilmeen ja parantaisi kadun turvallisuutta ja visuaalisuutta toimien majakkana Nordenskiöldinkadun ja Helsinginkadun välissä.

Itse Vauhtitietä voitaisiin kehittää hyvin valaistuksi ja hoidetuksi juoksuradaksi, joka seuraa historiallista kilparataa.

Urheilukenttä
Kävely-yhteys Alppipuistoon
Kioski
**Urheiluhotelli/
pitkäaikaismajoitus**
Aktiiviset katutasot



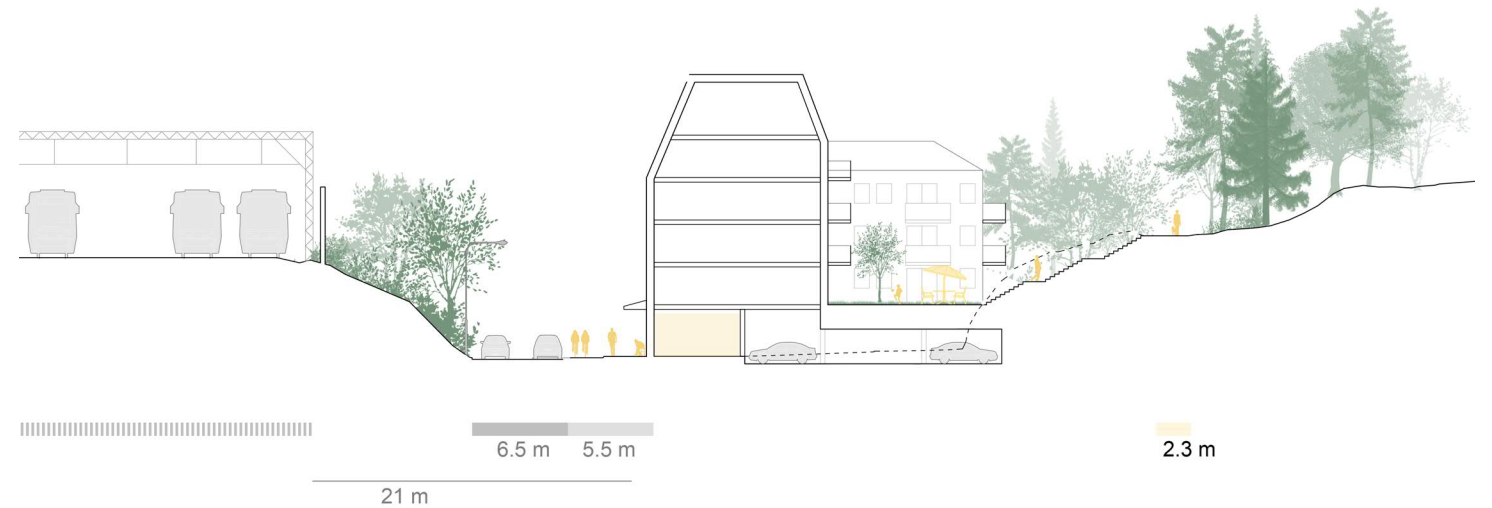
OhBoy longstay hotel & apartments, Malmö, Ruotsi



Café Trainspotting, Lokdepot Berlin, Saksa



Radanviereistä asumista Växjö, Ruotsi



Leikkaus A-A 1:500



Suunnitelma zoom 1:2000

Talvipuutarhasta destinaatiokohde

Helsingin Talvipuutarha sijaitsee Eläintarhan etelä-osassa, jonka erottaa Töölölahdesta vilkas Helsinginkatu sekä visuaalisesti, fyysisesti että henkisesti. Olympia-alue lännessä, Linnanmäki idässä, Helsingin Ooppera ja Töölönlahden ympärillä sijaitsevat kulttuuripaikat lähellä, joten talvipuutarha voi täydentää kaikkia näitä erilaisia tapahtumia ja käyttäjiä.

Aktiivisen työpaikan, joka tarjoaa kukkia ja kasveja koko Helsingille, toiminnallisuuden ylläpitäminen on tärkeää. Ajan myötä on mahdollisuus monikäyttöiseen käyttöön, jossa julkisiin sosiaalisiin tilaisuuksiin soveltuvat kesäkuukaudet ovat silloin, kun talvipuutarhan taimitarhaosa on vähemmän aktiivinen.



Villa Jyränkö



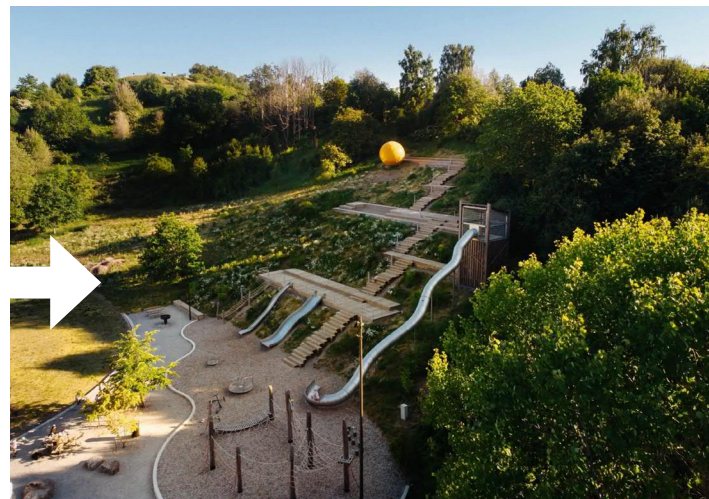
Villa Jyrängön eteläpuoli

Kesäpuutarha Tivoli- ja Gardenhotelli Ravintola ja kahvila Leikkikenttä Ranta-aukio Kelluva lava Kirsikankukat keväisin

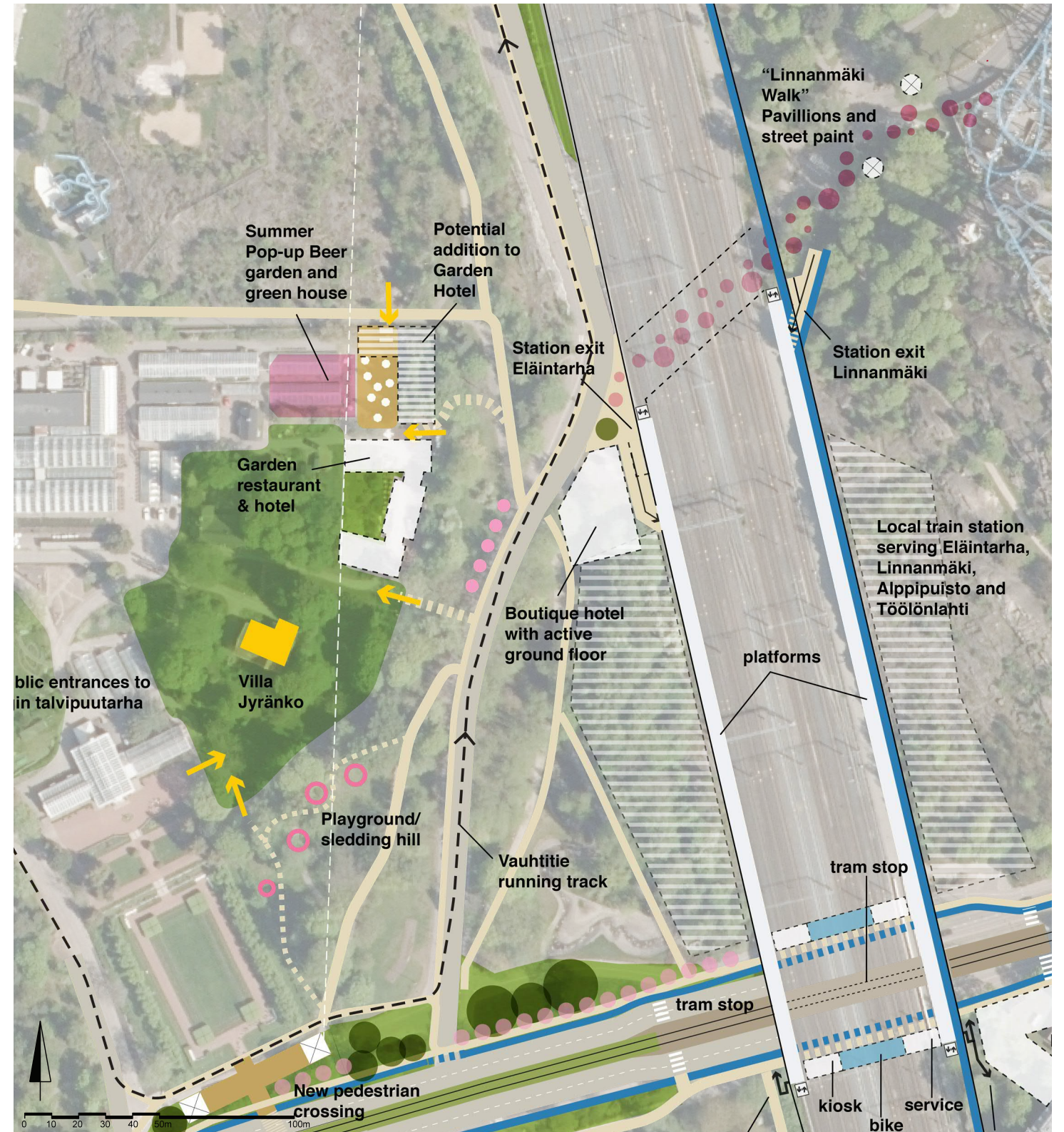
Aktiivinen, ympärivuotinen ja koko päivän kestävä toiminta on tärkeää, jotta alueesta tulee elinvoimainen ja turvallinen. Hotellin, ravintolan, kahvilan ja tapahtumatilojen yhdistelmä olisi ihanteellinen ratkaisu tähän ainutlaatuihin sijaintiin. Se vahvistaisi ympäristön elinvoimaa ja tukisi lähialueen kohteita, kuten Linnanmäkeä ja Olympiastadionia.



Hasselbacken, Tukholma



Värbergstoppen, Tukholma



Suunnitelma zoom 1:2000

Kohti tasapainoista Helsinginkatua

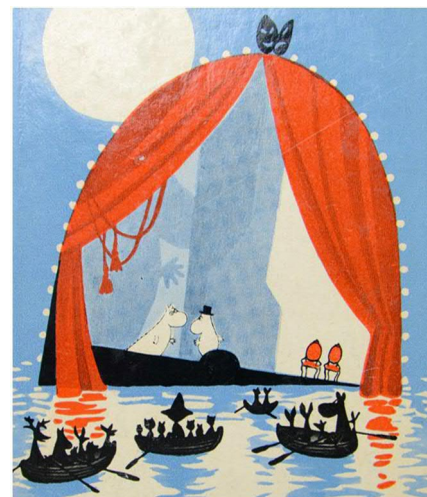
Helsinginkatu on Helsingin merkittävä itä-länsisuuntainen väylä, joka ulottuu noin kahden kilometrin pituiseksi. Se toimii tärkeänä yhdyssiteenä Kallion, Alppiharjun ja Taka-Töölön kaupunginosien välillä ja sinne mahtuu ajoneuvo-, pyörä- ja raitiovaunuliikenne. Raskas liikenne kuitenkin lisää melutasoa, mikä vaikuttaa negatiivisesti jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kokemukseen ja heikentää viereisten puistoalueiden laatua.

Ajan myötä liikenteen vähentäminen Helsinginkadulla voisi parantaa julkista tilaa merkittävästi erityisesti Talvipuutarhan ja Töölönlahden pohjoisrannan ympäristössä.

Talvipuutarhalla on potentiaalia avautua suuremmin Töölönlahden suuntaan luoden vahvemman tilallisen ja visuaalisen yhteyden puutarhan ja lahden välille.

Kirsikkapuiden kujan tuominen Helsinginkadun varteen voisi tuoda alueelle eloisuutta ja identiteettiä erityisesti kevätukinnan aikana.

Helsinginkadun mullistavin mahdollisuus on paikallisen rautatieaseman mahdollinen kehittäminen kohtaan, jossa katu risteää Pasilan ja Helsingin päärautatieaseman välisen ratakäytävän alla. Tämä alikulkutunneli voitaisiin uudistaa turvallisilla pyöräpysäköinneillä, pienimuotoisilla palveluilla ja kioskeilla, mikä parantaisi sekä toimivuutta että turvallisuuden tunnetta alueella. Tässä skenaariossa nykyinen raitiovaunupysäkki "Kaupunginpuutarha" voitaisiin siirtää hieman itään suoraan uuden rautatieaseman alle, mikä parantaisi vaihtoyhteyksiä.



Kelluva kesälava



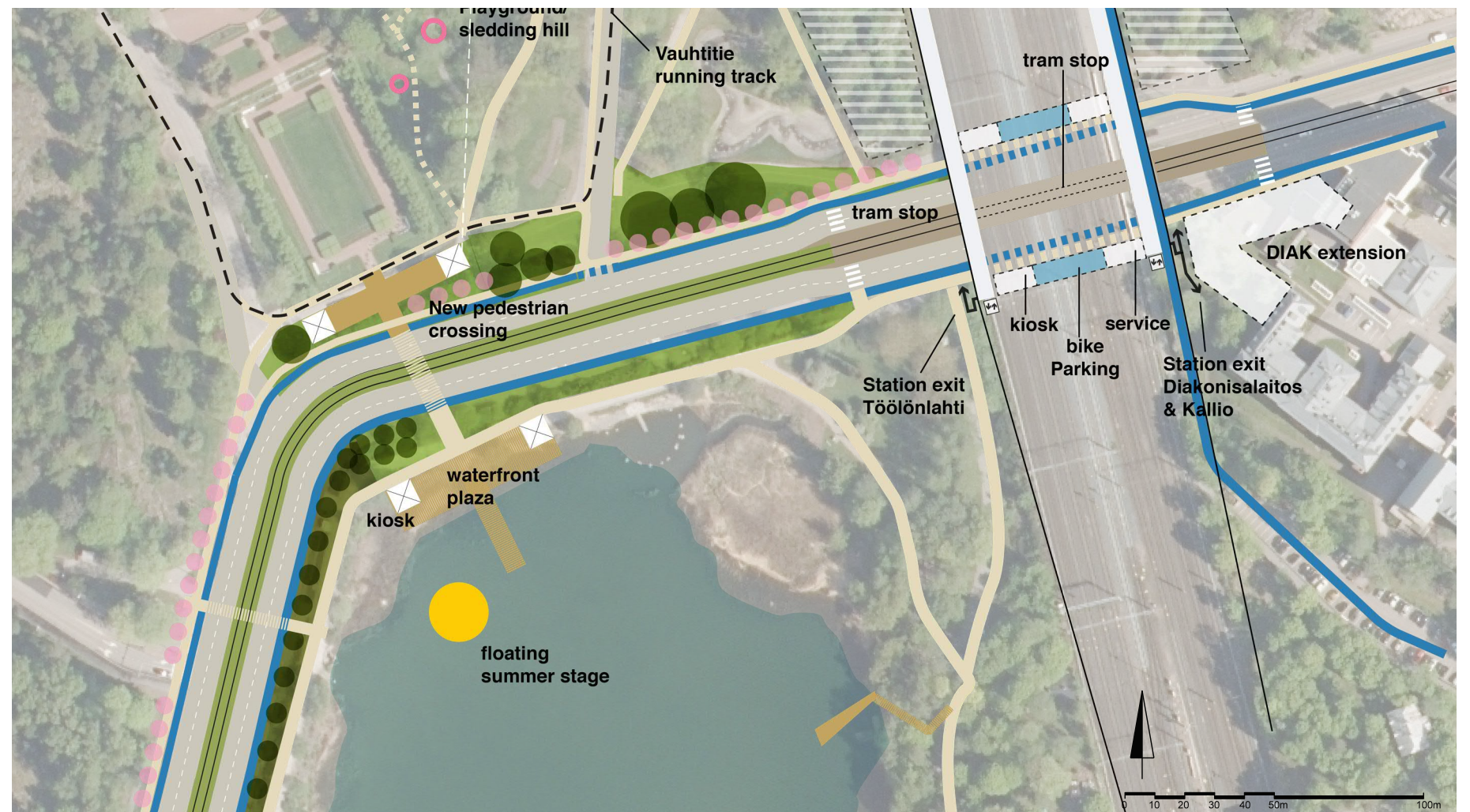
Kevään kirsikankukinta



Leikkaus nykyisin 1:200



Leikkaus Talvipuutarha Laituri 1:200



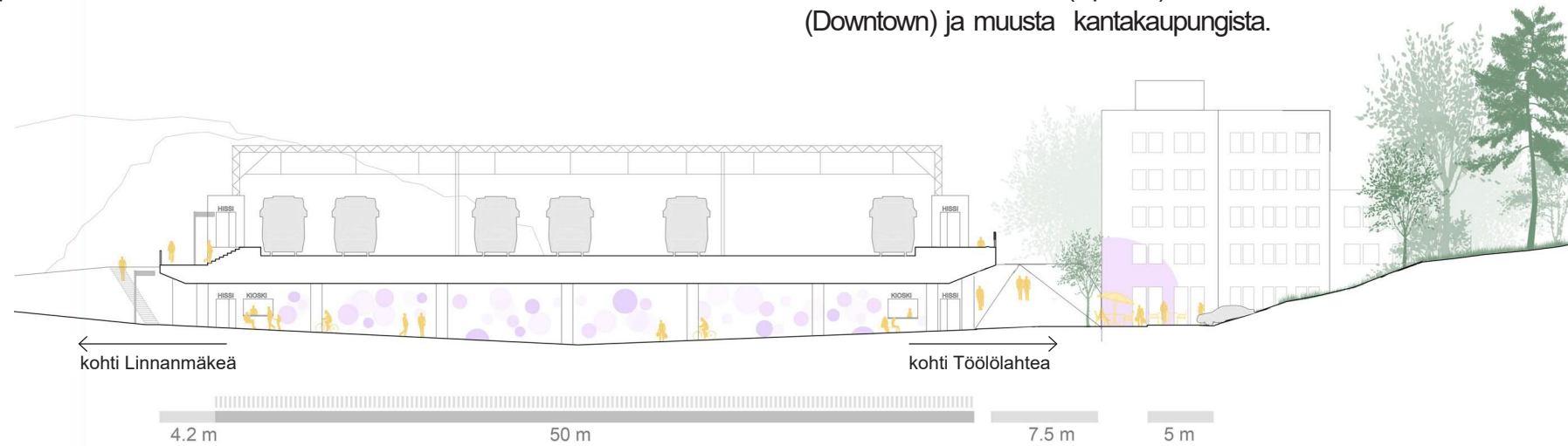
Suunnitelma zoom 1:2000

Liikkuvuuden mullistaja - mahdollinen uusi juna-asema Olympiapuiston ja Linnanmäen väliin

Uusi juna-asema Helsinginkadulle muuttaisi Helsingin kanta-kaupungin liikkumista, varsinkin kun suunnitelmat Pisara-radasta eivät tule toteutumaan. Helsinginkadun asema muodostaisi uuden joukkoliikenteen solmukohdan sekä juna- ja raitiotieverkon (raitiovaununlinjat 1 ja 8) välillä siirtymiseen että palvelemaan kaupungin suuria kohteita, kuten Linnanmäen huvipuistoa, Olympiastadionia, Kaupunginpuutarhaa, Töölönlahden virkistysaluetta ja Oopperaa. Suurten tapahtumien jälkeen uusi asema keventäisi Helsingin päärautatieaseman ja Pasilan aseman kuormitusta. Se vahvistaisi myös Töölön, Kallion ja Alppiharjun saavutettavuutta, ja aseman asiakasvirrat loisivat uutta pöhinää näihin suuntiin.

Juna (A, K, I ja P) pysähtyisi 5 minuutin välein per suunta välilaiturvaihtoehdossa 2 (Swecon liikennetekninen tutkimus). Asemalta olisi suora yhteys mm. Tikkurilaan, Leppävaaraan, lentokentälle ja Keravalle.

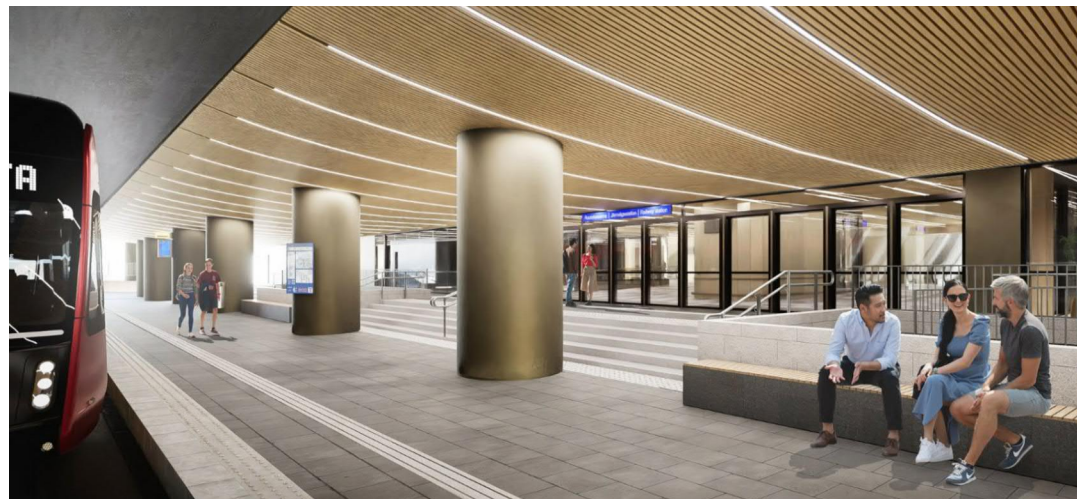
Ehdotetun rautatieaseman pohjoiset uloskäynnit liittyisivät olemassa olevaan jalankulkutunneliin ja palvelisivat Eläintarhan aluetta ja Linnanmäkeä hyvin lyhyen kävelymatkan päässä. Siten se on ihanteellinen julkisen liikenteen pysäkki Helsingin laitamilta mm. Olympiastadionille, Bolt Arenalle ja tulevaisuudessa Garden Helsinki -areenalle saapuville. Se vahvistaisi Olympia-aluetta (Midtown) tärkeänä solmukohtana ja kohteena, jolla on oma identiteettinsä, joka erottuu selvästi Pasilan (Uptown) alueesta sekä keskustasta (Downtown) ja muusta kantakaupungista.



Leikkaus B-B 1:500

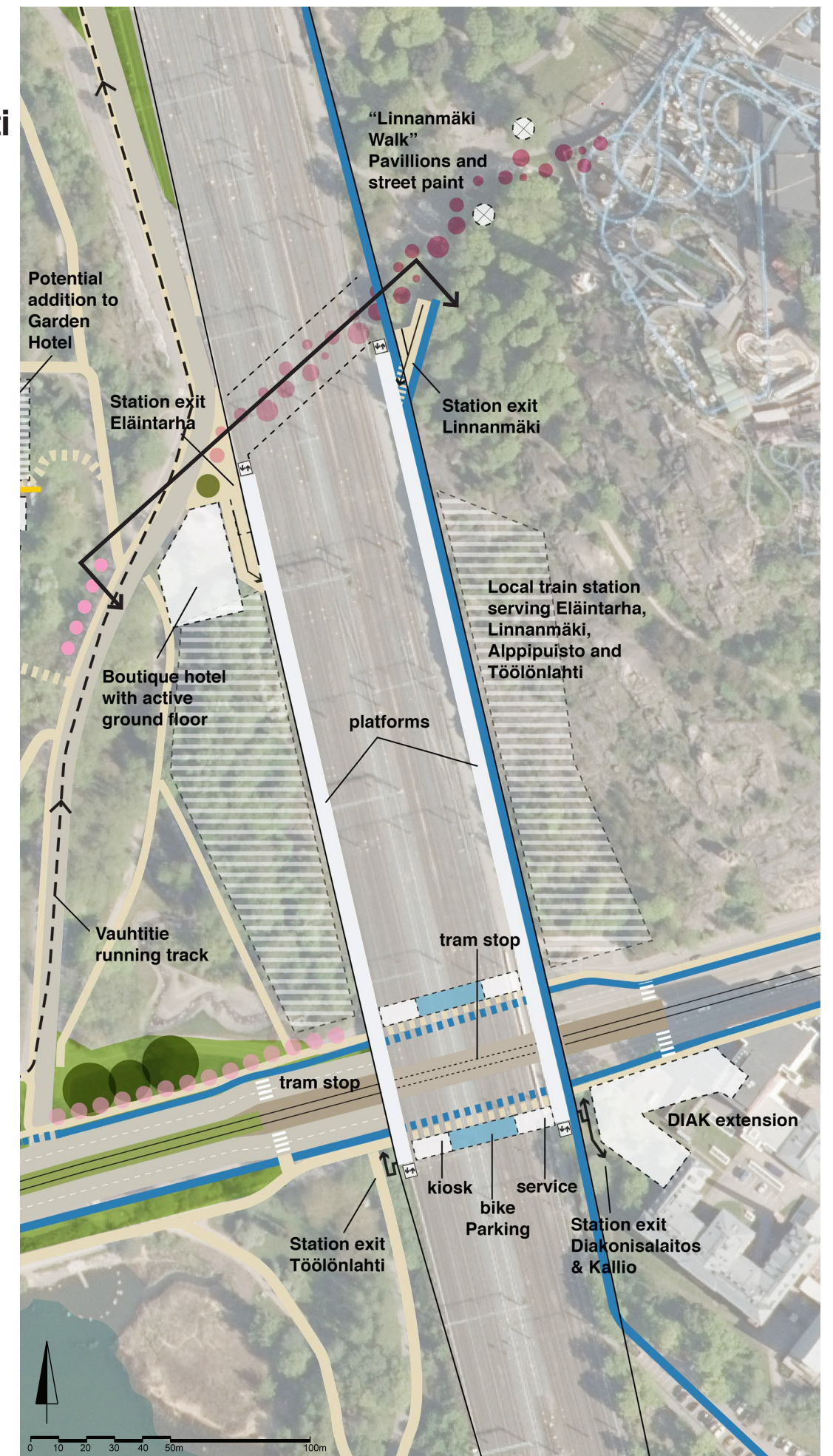


Mälövs akse, Sönderborg Kuva: LIWplanning



Tampereen aseman renderöinti

Paikallinen rautatieasema Nykyisten tunnelien aktivointi Kioski ja pyöräpysäköinti Vaihto junasta ratikkaan



Suunnitelma zoom 1:2000

Liite: Helsinginkadun seisakkeen liikennetekninen tarkastelu (Sweco)

Johdanto

Helsingin ja Pasilan välinen rataosuus sijaitsee kokonaisuudessaan keskellä tiivistä maankäyttöä. Tästä huolimatta osuudella ei ole pysähdyspaikkoja vaan Helsingin päärautatieasemalta lähdettyään junat pysähtyvät vasta Pasilassa. Näin ei kuitenkaan ole aina ollut, sillä kilometrillä 1+865, suunnilleen Helsingin ja Pasilan puolivälissä, sijaitsi vuosina 1866–1918 Djurgårdenin paikallisjunaliikennettä palvellut seisake. Nykyinen rataosuus koostuu kymmenestä kaupunkiratoja, kaukoliikennettä ja Ilmalan varikon huolto- ja siirtoajoa palvelevista raiteesta.

Yleiskatsaus rataverkkoon

Helsingin ja Pasilan välinen rataosuus jakautuu pohjoiseen menevään Päärataan ja länteen menevään Rantarataan. Molemmat radat ovat neliraiteisia, mikä mahdollistaa tiheän junaliikenteen. HSL:n kaupunkijunille on varattu kaksi läntisintä ja kaksi itäisintä raidetta. Muut raiteet palvelevat kauko- ja aluejunia. Kaupunkiratajärjestelmää on kehitetty vuosina 1996–2015 merkittävillä investoinneilla. Espoon kaupunkirata on rakenteilla ja sen on määrä valmistua vuonna 2029. HSL liikennöi omaa kaupunkijunalinjastoaan (esim. A-, I-, K- ja P-linjat), kun taas VR vastaa muusta henkilöjunaliikenteestä. Eri organisaatioiden tarjoama palvelu eroaa tällä hetkellä toisistaan mm. kaluston ja vuorovälien osalta.

Junien liikennöintimalli ja vuorotarjonta

Helsinki–Pasila-rataosuudella on vilkas kaupunkijunaliikenne. Jokaisella kaupunkiratalinjalla (A-, I-, K- ja P-junat) vuoroväli on yleensä 10 minuuttia, jolloin kahden linjan yhteisellä osuudella vuoroväli on 5 minuuttia. A-juna kulkee Leppävaaraan, K-juna Keravalle ja I- sekä P-junat palvelevat Kehärataa. E-, U- ja Y-junat palvelevat Espoon, Kirkkonummen ja Siuntion yhteyksiä.

Matkustajalaiturit ja niiden suunnitteluperiaatteet

EU määrittelee matkustajalaitureiden suunnitteluperusteet yksityiskohtaisesti ”Infra-Ytessä”. Näissä ohjeissa asetetaan vaatimukset

matkustajalaiturin pituudelle, esteettömyydelle ja varustukselle. Helsingin seudulla matkustajalaiturien tyypillinen pituus on 270 m, jolloin niille mahtuu pisin liikenteessä käytettävä, kolmesta Sm5-yksiköstä koostuva juna (225 m). Tulevaisuudessa junayksiköt voivat olla nykyistä pidempiä (yhden yksikön pituus n. 100 m). Matkustajalaiturien tulee olla esteettömiä. Lisäksi ne voidaan varustaa katoksin, penkein ja sähköisellä matkustajainformaatiolla.

Helsinginkadun suunniteltu asema

Uusi asema on suunniteltu rakennettavaksi Helsinki-Pasilan rataosuudelle, Helsinginkadun ja Tivolitien alikulkutunnelien väliin. Matkustajalaituri voisi olla joko sivulaituri (palvelisi raiteita R410 ja R419) tai välilaituri (raiteiden R410 – 411 ja R418 –419 välissä). Seisake on suunniteltu ensisijaisesti palvelemaan kaupunkirataliikennettä. Seisakkeelle pääsee Helsinginkadulta portaita ja hisseillä. Toissijainen kulkuyhteys on Tivolitieltä. Rautatien sijaitessa korkeammalla muuhun maankäyttöön nähden hissi ja portaat ovat välttämättömiä molemmissa vaihtoehdoissa.

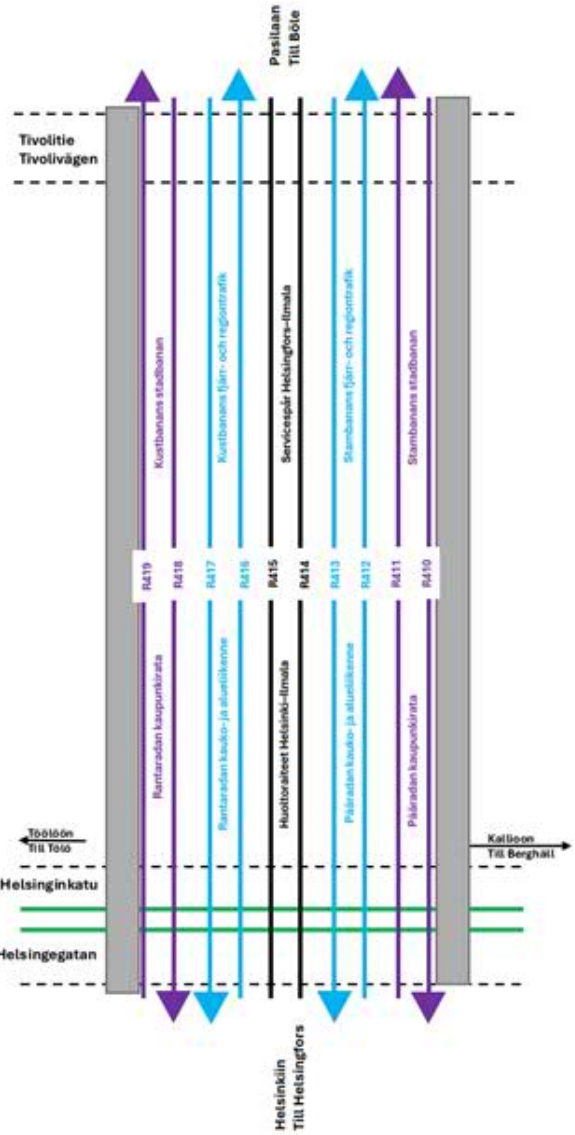
Palvelutaso ja yhteydet

Sivulaiturivaihtoehto mahdollistaisi vain Pääradan etelään menevien junien (R410) ja vastaavasti pohjoisen suuntaan mentäessä vain Rantaradalle menevien junien käytön (R419). Tämä vaikuttaisi matkustajapalvelun laatuun ja koko joukkoliikenteen käyttöön merkittävästi. Keskilaiturivaihtoehto tarjoaisi enemmän joustavuutta ja mahdollistaisi yhteydet molempiin suuntiin sekä Pääradalla että Rantaradalla. Kauemmas (esim. Riihimäelle tai Lahteen) matkustavien olisi kuitenkin edelleen vaihdettava Pasilassa.

Vaikutukset julkiseen liikenteeseen

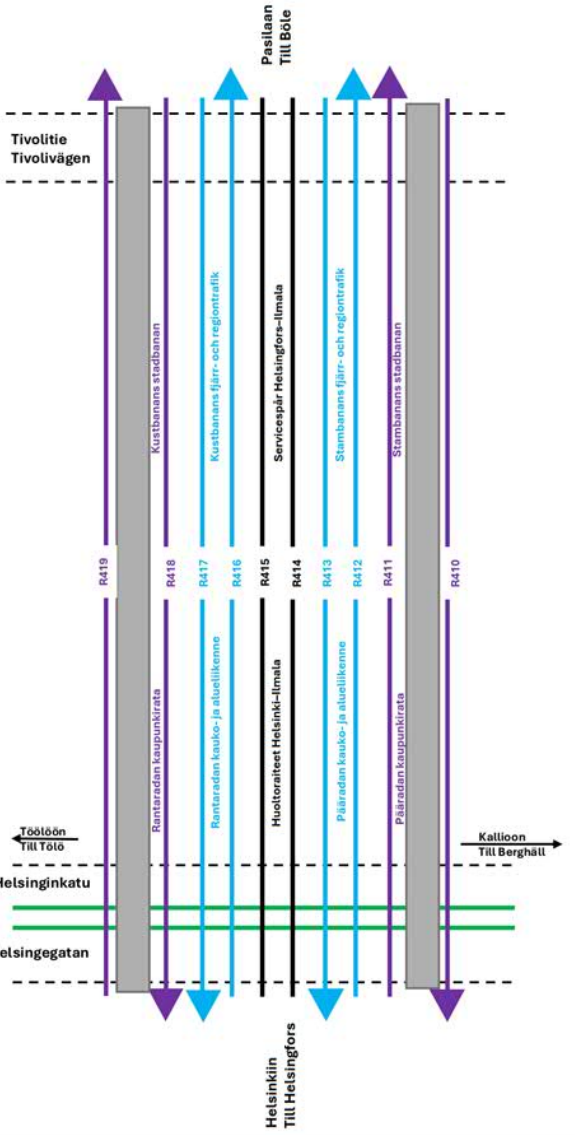
Uusi seisake parantaisi vaihtoyhteyksiä Helsingin raitiovaunu- ja bussilinjaille. Raitiovaunut 1 ja 8 sekä useat bussilinjat palvelevat tällä hetkellä Helsinginkatua ja tarjoavat yhteydet keskeisiin kohteisiin, esim. Töölöön, Sörnäisiin ja Malmille.

Vaihtoehto I, reunalaituri pääradan molemmin puolin



Vaihtoehdon 1 mukainen reunalaiturimalli. Tässä vaihtoehdossa matkustajalaiturit on toteutettu ratakäytävän molemmille puolille.

Vaihtoehto II, välilaituri pääradan molemmin puolin



Vaihtoehdon 2 mukainen matkustajalaituriratkaisu. Tässä kokoonpanossa matkustajalaituri sijaitsee Pääradan kaupunkiraiteiden (R410–411) ja Rantaradan (R418–419) kaupunkiraiteiden välissä.

Molemmissa kaavioissa kaupunkiradat on merkitty violetilla, kauko- ja alueliikenteen raiteet vaaleansinisellä ja Helsingin asemalta Ilmalan ratapihalle johtavat huoltoliikenteen raiteet mustalla. Nuolilla osoitetaan kunkin raiteen normaalitilan mukainen kulkusuunta. Helsinginkatua pitkin kulkeva raitiotie on merkitty vihreällä.

Kävelyetäisyydet

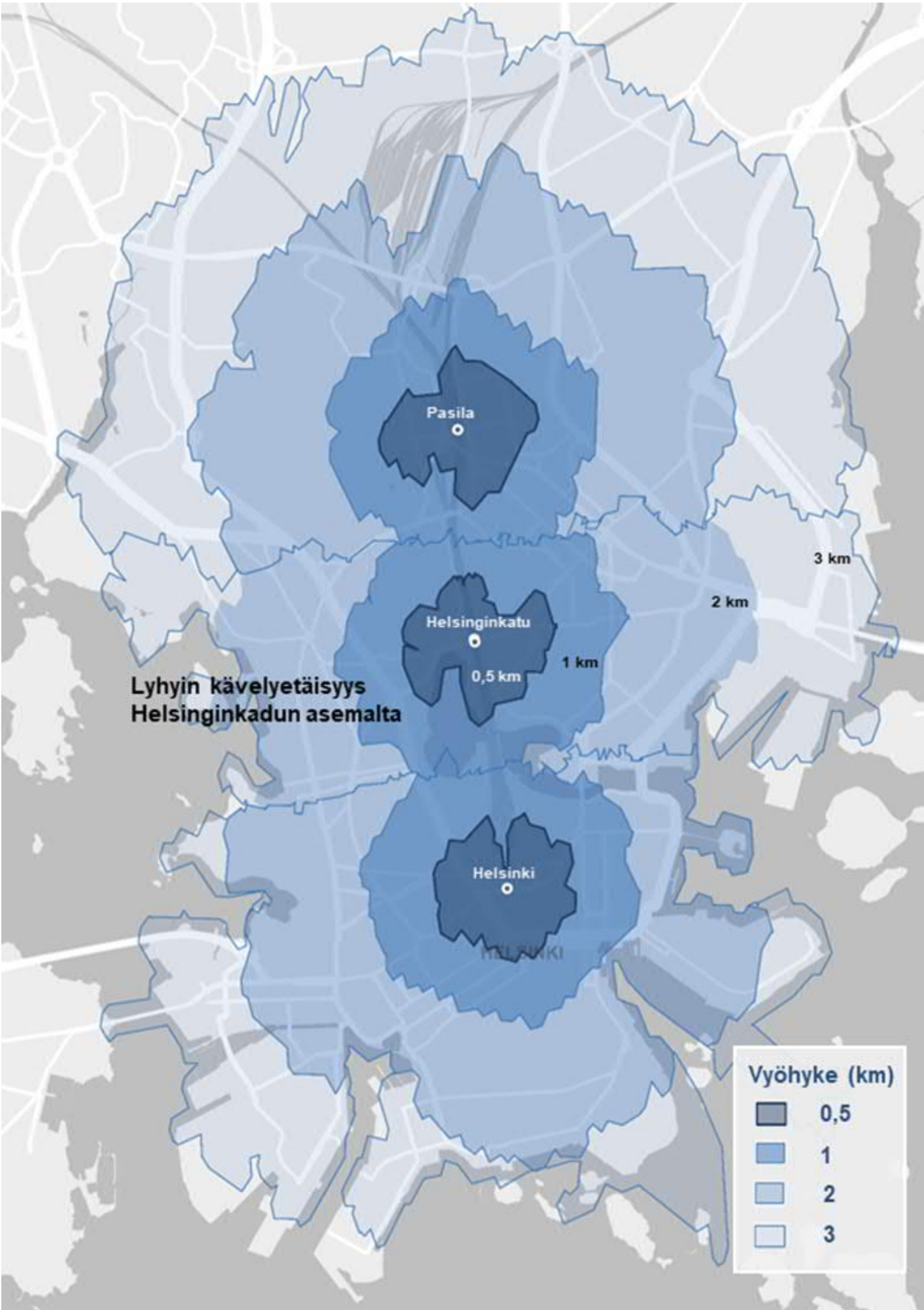
Kartassa on esitetty lähin kävelymatka jokaisesta asemasta (vyöhykkeet eivät ole päällekkäisiä) Pasilan rautatieaseman, Helsingin päärautatieaseman ja ehdotetun uuden Helsinginkadun aseman osalta.

Uusi Helsinginkadun rautatieasema parantaisi tuhansien Kalliossa, Töölössä ja monissa muissa Pasilan ja Helsingin päärautatieaseman välissä asuvien ja vierailevien ihmisten saavutettavuutta.

Helsinginkadun asema olisi yksi HSL-seudun vilkkaimmista rautatieasemista: 1–2 kilometrin kävelymatkan päässä uudesta rautatieasemasta on enemmän asukkaita kuin Pasilassa ja lähes yhtä paljon kuin keskustassa.

Uusi asema voisi mahdollistaa ja edistää lukuisia kiinteistöinvestointeja sen lähialueellaan.

Kävelyetäisyys/ asukkaita (2023)	0,5 km	1 km	2 km	3 km
Helsinki rautatieasema	2 450	33 070	75 910	88 980
Helsinginkatu	3 990	31 150	63 110	75 180
Pasila rautatieasema	9 930	18 920	43 610	78 710



Yhtenäinen puistomaisema

Linjoilla on potentiaalia yhdistää eri puistoalueet yhdeksi yhtenäiseksi ja jatkuvaksi puistomaisemaksi supistamalla Kansallisteatterin edustalla puistomaisemaa halkoovaa Eläintarhantietä. Autojen valta-asemaa vähentämällä puiston käyttö voisi parantua merkittävästi ja Baanan pyöräilyreitti voitaisiin suunnitella uudelleen paremmaksi ja toimivammaksi.

Puiston laajentaminen mahdollistaisi Tarja Halosen puistolle suuremman roolin, joka loisi yhteisölle esteettömämmän ja viihtyisämmän tilan, jossa erityisesti lapset huomioidaan. Autoliikenteen väheneminen tekisi lasten ja nuorten vapaasta liikkumisesta turvallisempaa puistomaisemassa.



Tarja Halosen puisto tänään, suuret nurmialueet kadulle päin



Rautatien "valvontatorni" parhaalla paikallaan.



Suunnitelma zoom 1:4000

Reunojen ja liitosten lisääminen

Helsingin päärautatieaseman pohjoispuolella sijaitsevilla puistoissa Töölönlahdella ja Kaisaniemessä on käynnissä merkittäviä peruskorjauksia. Puistojen laadun ja käytettävyyden parantamiseksi alueen pohjoisosassa sijaitseva kevyen liikenteen silta voisi luoda arvokkaita synergioita ja tarjota enemmän vaihtoehtoja Helsingin keskustan kävijöille. Silta parantaisi yhteyksiä ja toimisi vihreänä käytävänä, vähentäisi ekologista pirstoutumista ja tukisi urbaania biologista monimuotoisuutta. Se tekisi liikkumisesta rautateiden yli turvallisempaa ja tehokkaampaa jalankulkijoille ja pyöräilijöille. Koska raiteiden molemmilla puolilla on erilaiset identiteetit ja tehtävät, silta tarjoaa mahdollisuuden yhdistää yhteisöjä, jotka ovat fyysisesti – ja jossain määrin sosiaalisesti – jakautuneet infrastruktuuriin mukaan.

Uusi yhteys tukisi myös terveellisiä, aktiivisia elämäntapoja kannustamalla kävelyyn, lenkkeilyyn ja pyöräilyyn – aktiviteetteihin, jotka ovat jo syvälle juurtuneet alueelle. Puistojen välisen yhteyden parantaminen voisi lisätä viheralueiden käyttöä ympäri vuoden ja edistää vahvempaa tunnetta jaetusta julkisesta tilasta.

Huolellisesti integroidut uudet rakennukset voivat täydentää puistojen tarjontaa entisestään tarjoamalla lämmitettyjä sisätiloja ympärivuotiseen käyttöön, julkisia wc-tiloja ja pienimuotoisia kaupallisia palveluita, kuten kahvilan. Nämä rakennukset voisivat olla esimerkki kestävästä suomalaisesta arkkitehtuurista, johon kuuluvat viherjulkisivut, elävät katot ja julkiset terassit, joista on näkymät sekä puistoihin että lahti



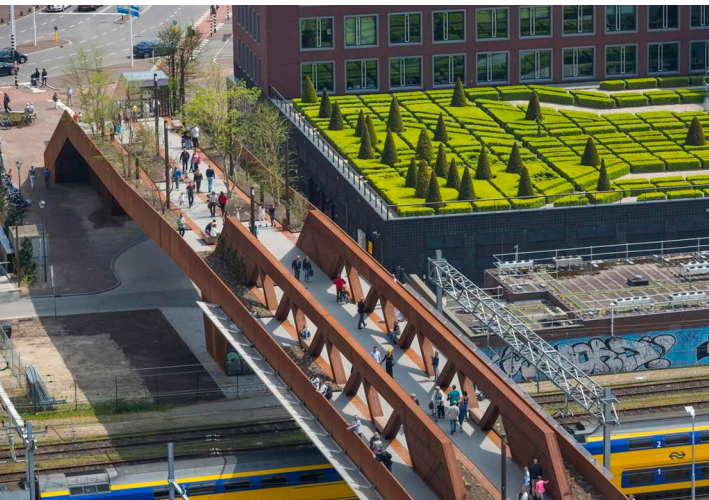
Reunojen ja liitosten lisääminen

Rautatiekäytävän ylittävä uusi kevyen liikenteen silta yhdistäisi Töölönlahdenpuiston ja Kaisaniemen puiston, mikä parantaisi itä-länsisuuntaista liikkumista aina Taivallahdesta ja Pohjoissatamasta asti. Ylitys sijaitsee noin 500 metriä sekä Linnunlaulun sillalta että Helsingin päärautatieaseman uudelta Kaisantunnelilta. Yhteys tarjoaisi vaihtoehtoisen reitin ja vähentäisi puiston pohjoisreunaan usein liittyvää eristyneisyyden tunnetta.

Sillan rakentamisen tukemiseksi ja alueen tehostamiseksi Töölönlahdenpuiston koillisreunalla sijaitseva rakennus voisi aktivoida puistoa ympäri vuoden. Kulttuuri-, koulutus- ja ruoka-alan toimintojen sekä julkisen suojan ja vilkkaan kohtaamispaikan myötä se parantaisi puiston koettua turvallisuutta erityisesti iltaisin. Kestävät ratkaisut, kuten sadevesien hallinta ja viherkatot, vahvistaisivat alueen vihreää infrastruktuuria, kun taas rakenne itsessään auttaisi vähentämään rautateiden aiheuttamaa melua. Rakennus tukisi keskustan täydennysrakentamisen tavoitteita ja toisi uusia työpaikkoja ja palveluita rakennuksen pohjakerrokseen.

Jatkosuunnittelussa keskitytään keskeisiin näkölinjoihin maamerkkeihin kuten Finlandia-taloon, suojellaan läheisiä lintujen elinympäristöjä ja varmistetaan puiston julkinen ja avoin luonne. Tontilla tällä hetkellä kasvavan punakohokin (kasvi) elinympäristö kartoitetaan seuraavassa suunnitteluvaiheessa, ja sitä pyritään säilyttämään tai siirtämään osana rakennuksen sijoittelua ja maisemasuunnittelua.

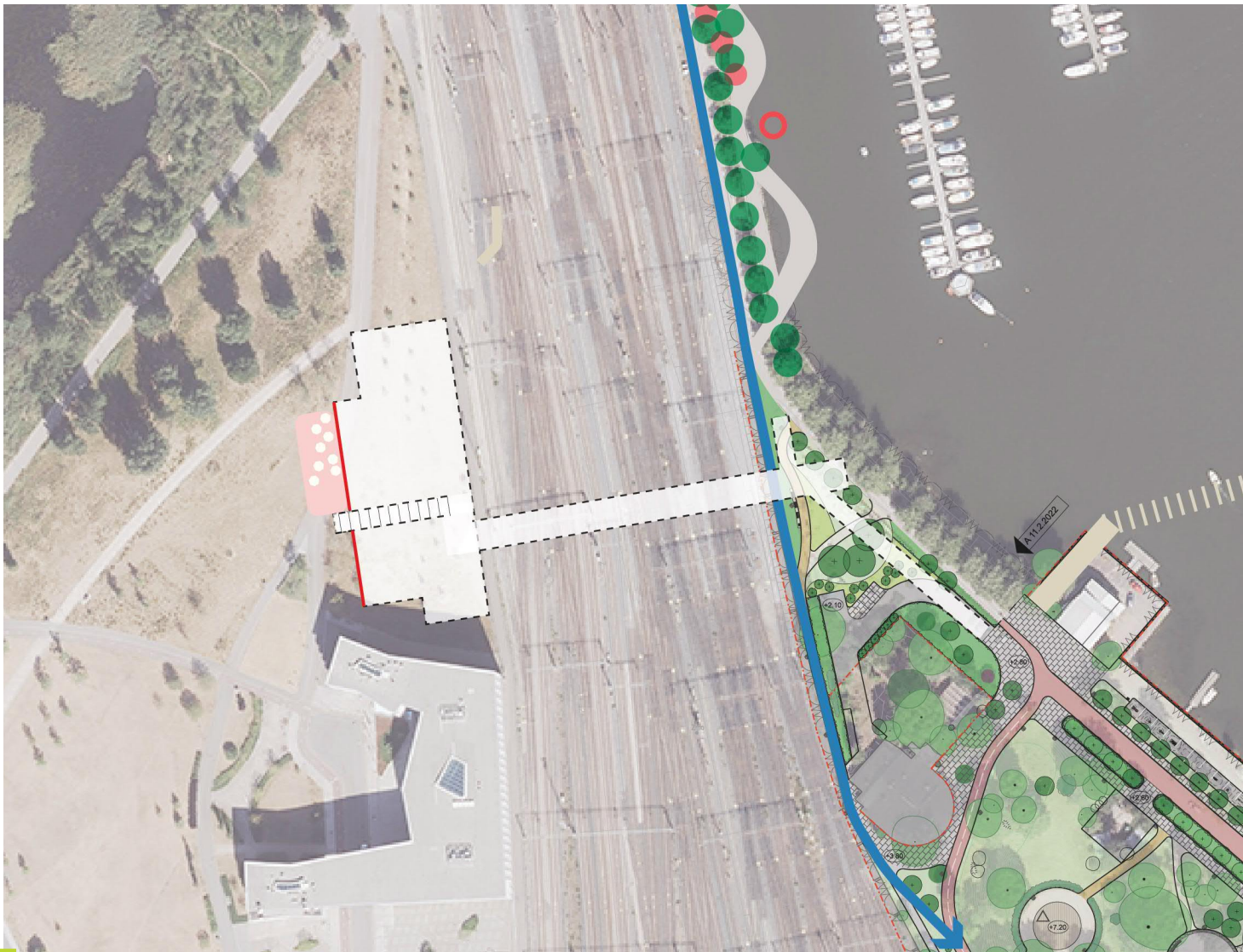
Kävely- ja polkupyöräsilta
Sääsuoja
Julkinen kohde
Ruoka ja juoma



Paleisbrug_NL, Benthem Crouwel Architects



Opera Park, Kööpenhamina, Cobe Architects



Mahdolliset hyödyt sillasta/rakentamisesta

- Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden yhteyksien parantaminen
- Maksimoi keskeisen sijainnin maankäyttö
- Lisää turvallisuuden tunnetta
- Aktivoi puiston reunat ympäri vuoden
- Tukee kulttuuri- ja yhteisötoimintaa
- Luo rahoitusta infrastruktuurille
- Suojaa rautateiden melulta
- Mahdollistaa kestäviä rakennusratkaisuja

Mahdolliset haitat sillasta/rakentamisesta

- Vähentää julkisia viheralueita
- Julkisen vastustuksen riski
- Luo ennakkotapauksen puiston tulevalle kehitykselle
- Häiritsee puistoa rakentamisen aikana
- Muuttaa puiston visuaalista luonnetta
- Estää näkölinjoja
- Häiritsee alueen eläimiä ja luontoa
- Ylioheimo julkista tilaa

Rakentaminen Kaisaniemenpuiston laitaan

Kaisaniemen puiston reunalle sijoitetut rakennukset luovat uuden portin puiston ja keskustan väliin, mikä parantaa alueen julkisia palveluita ja kaupunkirakennetta. Mahdolliset uudet rakennukset tarjoavat tilaa ympärivuotiselle toiminnalle, kuten kulttuurille, oppimiselle ja sosiaalisille kohtaamisille. Rakennukset tuovat käytöllään eloa alueelle, parantavat usein turvattomiksi koetun Kaisaniemenpuiston turvallisuutta sekä luovat aktiivisuutta ja luontaista valvontaa myös iltaisin.

Lisäksi rakennukset tarjoavat suojaa säältä ja palveluita uloimmilla raiteilla junia odottaville matkustajille.

Jalankulku- ja pyöräilytunneli
Julkinen puisto
Toimisto / opiskelija-
asuminen
Yökioskit
Suoja



Mäki ja sisäänkäynti Kaisantunneliin Kaisaniemestä



Kukkakioski Melbournessa pehmeänä turvatoimenpiteenä.

Mahdolliset hyödyt

- Maksimoi kaupungin keskeisen maankäytön
- Vapauttaa ilmatilaa uudelle kehittämiselle
- Tukee kompaktia, kestäväää kasvua
- Vähentää sääaltistusta laitureilla
- Lisää kävijämääriä
- Luo julkisia palveluita
- Tuottaa tuloja kaupungin investointeihin

Mahdolliset haitat

- Monimutkaisten rakenteiden korkeat rakennuskustannukset
- Junaliikenteen häiriö rakentamisen aikana
- Rajoitettu päivänvalo ja ilmanvaihto laiturin tasolla
- Paloturvallisuuden ja evakuoinnin monimutkaisuus
- Näkymien estäminen
- Avoimuuden ja julkisen saavutettavuuden menetys
- Keskeisten julkisten tilojen liika kaupallistaminen
- Yhteisön vastustus kehitystä kohtaan

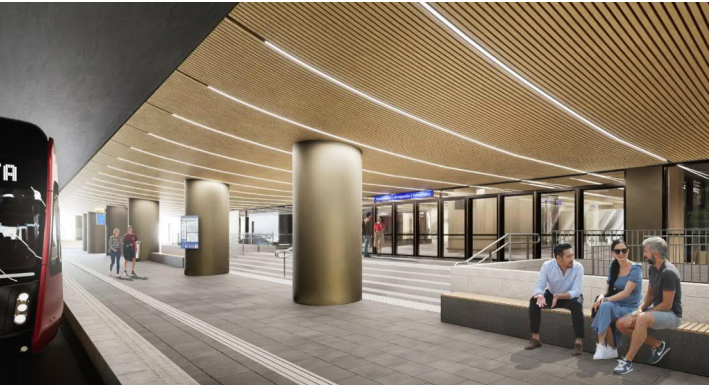
4

Massoittelutestit

Kaupallisen kehittämisen yleiskatsaus

S - Helsinginkadun olemassa olevan rautatiesillan ja Tivolitien tunnelin parantaminen radan alla

Huolto, opasteet, valaistus, taideinstallaatio, urheilutilat



0 m2

S + L = Rautatieasema, Tivoli Gardenin hotellit, biergarten, tunnelien aktivointi

Boutique-hotelli, Vauhtitien aktivointi ja yhteys Linnanmäelle. Luonnon ja näkymien säilyttäminen Linnanmäen ja Töölönlahden välissä.



6 500 m2

S + L + XL = Rautatieasema, suuremmat Tivoli Gardenin hotellit, biergarten, tunnelien aktivointi

Boutique-hotelli, Vauhtitien aktivointi ja yhteys Linnanmäelle.

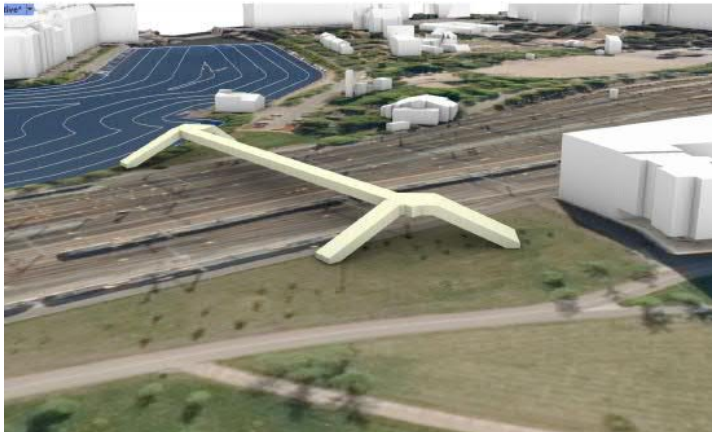


10 000 m2

Kaupallisen kehittämisen yleiskatsaus

XS - Silta

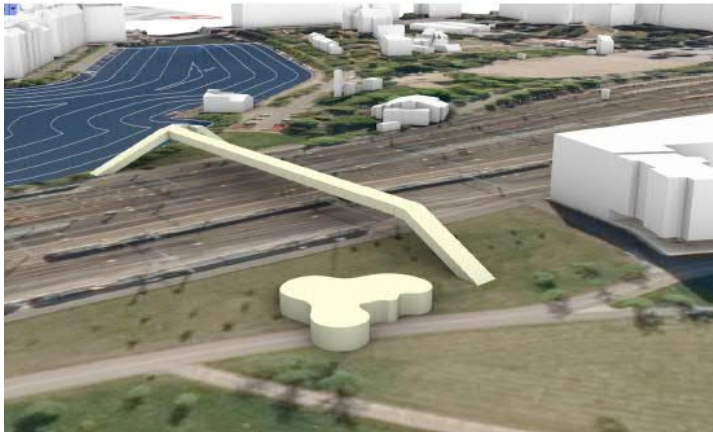
Virkistysyhteys jalankulkijoille ja pyöräilijöille



0 m2

XS+S - Silta & paviljonki

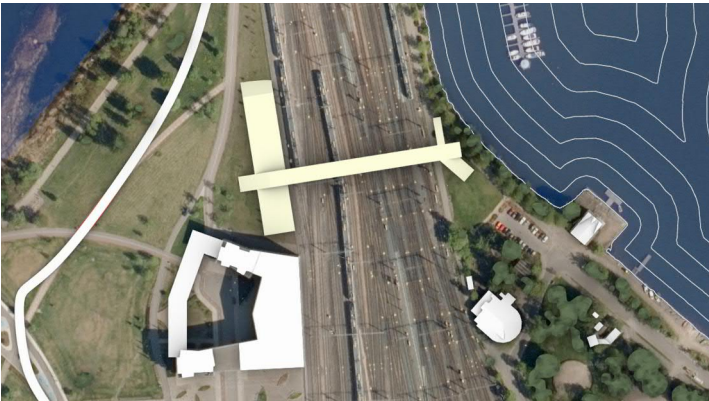
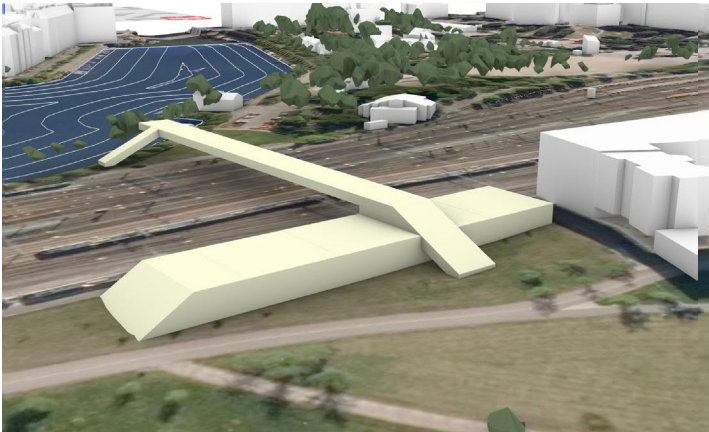
Kioski, pieni näyttelytila, info-piste, ympärivuotinen kohde sääsuojalla



300 m2

XS+M = Silta + Julkinen rakennus

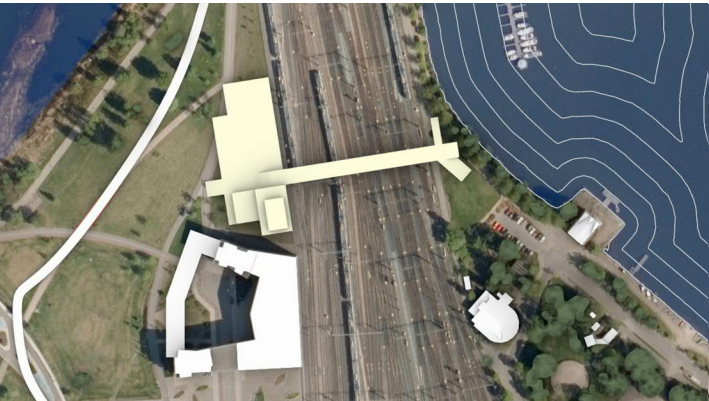
Kulttuuriohjelmaa, koulutustilaa, ruoka ja juoma, ympärivuotinen kohde sääsuojalla



2 000 m2

XS +XL = Silta + Julkinen rakennus + kaupallinen käyttö

Kulttuuriohjelmaa, koulutustilaa, ruoka ja juoma, ympärivuotinen kohde sääsuojalla, toimistotiloja



5 300 m2

Commercial development overview

XS - Kukkakioski

Turvallisuuden parantaminen ihmisten läsnäololla, valaistus, pitkät aukioloajat



20 m2

XS + M = Rakennus radan päällä

Toimisto / hotelli poikkeuksellisen keskeisellä sijainnilla, junalaitureiden sääsuoja



6 500 m2

XS + L = Kapea rakennus puiston mäen vieressä

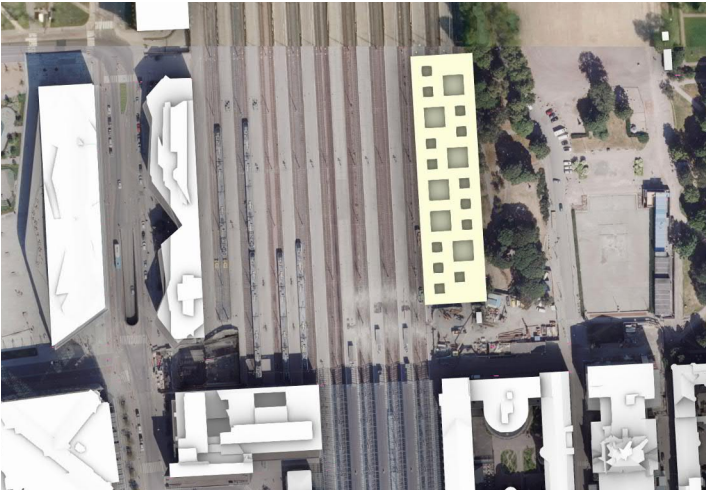
Opiskelija-asuminen / hotelli poikkeuksellisen keskeisellä sijainnilla, junalaiturien sääsuoja



10 000 m2

XS + XL = Rakennus radan päällä, kivijalan avautuminen puistoon

Toimisto / hotelli poikkeuksellisen keskeisellä sijainnilla, junalaiturien sääsuoja. Puiston aktivointi.



10 000 m2 (syvä pohjaratkaisu)

Yritystiedot

Think Softer?

A gentle approach to planning

In order to solve global urban challenges, we sometimes actually need to **think smaller** and build at a human scale. In response to a polarised and segregated world we need to **think lower**, making accessible places where everyone can meet at eye-level. We need to be mindful of the human pace in everyday life, as well as the need to bring everyone with us on complex planning processes, and therefore sometimes **think slower**. And in a time when we are being bombarded with expensive and at times invasive technologies, we need to **think simpler**. Putting all this together, to make kinder, gentler and more responsive and sustainable environments for human beings, we need to think softer.

Think Softer is an architecture and urban planning firm based in Lund, Sweden, with extensive international experience from working with private and public sector clients and collaborators to create livable and lovable cities at eye-level. Jan Gehl's « human-centred » approach is the foundation for all projects and processes. Working closely with clients and collaborators, Think Softer brings ideas to life in the field, ensuring real-world impact.

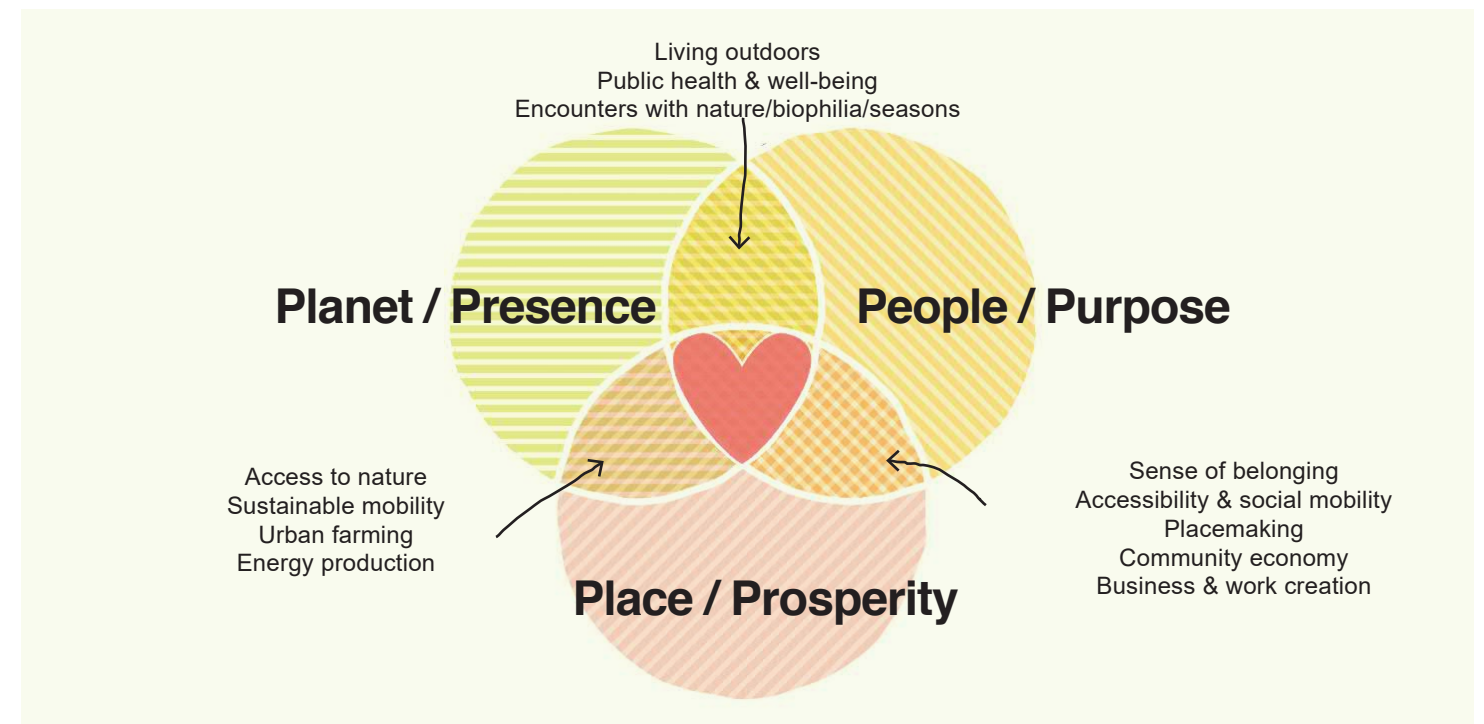
David Sim, author of **Soft City - Building Density for Everyday Life**, is one of the founding partners of Think Softer. His book presents proven solutions for urban transformation, emphasizing density and diversity on a human scale.

Environmental sustainability can be translated to «living with the climate» and being a «good neighbor to nature,» encouraging outdoor activities.

Social sustainability is about sharing city resources, making them more accessible, and fostering a sense of community.

Economic sustainability in cities involves using fewer resources and spending less by living more locally.

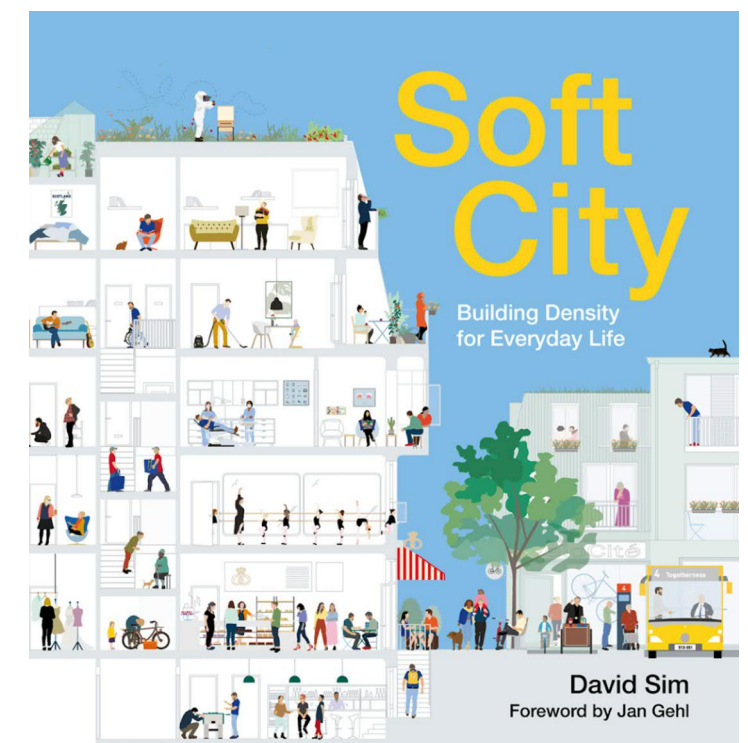
A well-designed city can make life simpler, more comfortable, enjoyable, and



A holistic approach for People, Place & Planet
Finding the Soft Spot, where the needs and benefits for both People, Place and Planet coincide.



Think Softer in the field



Cover of Soft City - Building Density for Everyday Life
Island Press



Think Softer

thinksofter.com