

# AUTOTALOKORTTELIN NO. 217 LÄHIALUE

Kampin torni ja Pohjantalo

Fredrikinkatu 48, Runeberginkatu 5

Kaupunkirakenteellinen ja ympäristöhistoriallinen selvitys

Arkkitehtitoimisto R Schnitzler

2022



## Julkaisutiedot

*Tilaaaja ja suunnitteluvarauksen hakija:  
Kiinteistö Oy Runskivuori c/o Realidea Oy*

*Ohjausryhmä:  
Perttu Pulkka, Helsingin kaupunki, johtava arkkitehti  
Sakari Mentu, Helsingin kaupunki, arkkitehti rakennussuojelu  
Johanna Björkman, Helsingin kaupungin museo, tutkija*

*Tekijät:  
Rosemarie Schnitzler, arkkitehti SAFA  
Karita Rytivaara, arkkitehti SAFA  
Sanna Tegel, arkkitehti  
Tapio Tuomi, arkkitehti yo (kand.)*

*Kuvat tekijöiden ellei toisin mainittu  
Karttamateriaalin pohjalla on Helsingin kaupungin ajantasainen kantakartta.  
3D-näkymät ja aksometriat perustuvat Helsingin kaupungin 3D-kaupunkimalliin  
osoitteessa [kartta.hel.fi](http://kartta.hel.fi).*

*Arkkitehtitoimisto R Schnitzler  
Ratakatu 19, piharakennuksen 1.krs  
00120 Helsinki*

*Kannen kuva:  
Näkymä Runeberginkadulta satamaratakuilun reunaan ja Eteläistä Rautatiekatua pitkin  
kohti itää. Valokuva B Möller 1986, HKM*



*Palanen 'cityä' keskeneräisessä kaupunkirakenteessa.  
Valokuva B Möller 1966, HKM*

## Sisällysluettelo

<i>Johdanto</i>	5	<b>NYKYTILA JA TULEVAT MUUTOKSET</b>	<b>22</b>
<i>Sijainti</i>	6	<i>Säilyneisyys</i>	22
<i>Perustiedot</i>	8	<i>Alueleikkaukset</i>	24
<i>Helsingin yleiskaava 2016</i>	9	<i>Näkymät</i>	26
<i>Voimassa olevat asemakaavat</i>	10	<i>Liikenne ja toiminta</i>	34
<i>Maanalainen yleiskaava 2021</i>	12		
<i>Kaavallinen tilanne alueella</i>	12	<b>JOHTOPÄÄTÖKSIÄ</b>	<b>36</b>
<b>ALUEEN HISTORIALLISET VAIHEET JA KARTTATUTKIELMA:</b>	<b>13</b>	<i>Alueen ominaispiirteet, identiteetti ja arvot</i>	36
<i>Laitakaupungista vilkkaaksi keskustaksi</i>	14	<i>Kaupunkikuvalliset tila-analyysikaaviot</i>	40
<i>Ruutukaava ja Satamarata</i>	14	<i>Leikkaus pitkin baanaa, julkisivu kohti luodetta</i>	42
<i>Keskusta-alueen kehityssuunnitelmia</i>	16	<i>Leikkaus korttelin 217 läpi Etu-Töölöstä Kampin metroasemalle</i>	43
<i>Asemakaava luonnos 1954 ja selvitysalueen rajautuminen</i>	18	<i>Lopuksi</i>	44
<i>1970-nykaika</i>	21	<i>Lähteet</i>	45



Ilmakuva korttelista 217, joka liittyy selvitysalueeseen. Valokuvassa näkyy korttelin rakennusmassojen (Autotalon, Kampin tornin ja Pohjantalon) eri korkeustasot ja kattomaailma. Selvitysalue on katutasossa korttelin pohjoispuolella. Alemmalla tasolla sijaitsee kevyenliikenteen taso Baana.

Kuvalähde:bingmaps



Näkymä katsottuna Pohjoista Rautatiekatua pitkin Arkadiankadun kulmalta kohti Tennispalatsia ja Autotalokorttelin pohjoispuolen rakennuksia, Kampintornia ja sen taustalla olevaa Pohjantaloa. Näiden takana lisäksi Kampin kolmion julkisivurivistö.

## Johdanto

Tämä kaupunkirakenteellinen ja ympäristöhistoriallinen selvitys koskee Kampin kaupunginosassa sijaitsevaa Autotalokorttelina yleisesti tunnettua korttelia no. 217 ja sen lähialueita. Korttelissa sijaitsee paitsi Autotalo, Kampintorni Fredrikinkadun ja Pohjantalo Runeberginkadun varrella.

Autotalokorttelia rajaavat Fredrikinkatu, Salomonkatu, Runeberginkatu ja Eteläinen Rautatiekatu. Varsinainen selvitysalue sijaitsee korttelin pohjoispuolella, tonttien no. 2 ja 3 rakennusten, Kampintorni ja Pohjantalo, sekä Eteläisen Rautatiekadun välissä.

Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto on suunnitteluvarauksen yhteydessä edellyttänyt tehtäväksi ympäristöhistoriaselvityksen. Sen tarkoituksena on toimia varaajaryhmän aikoman alueen suunnittelusta järjestettävän suunnittelukilpailun lähtötietoaineistona. Työn tilaajana on varaajaryhmä / KOy Runskivuori.

Korttelin ja sen ympäristön historiaa selvitetään vain pääpiirteittäin. Painopiste on nykytilanteen ja sen suomien mahdollisuuksien kuvaamisessa ja arvioimisessa. Tarkoitus on tuoda esiin näkökulmia alueen käytön ja rakentamisen mahdollisuuksista ja rajoituksista sekä tunnis-

taa ympäristön erityisiä ominaispiirteitä.

Tutkimusalue sijaitsee kiinnostavassa, kaupunkirakenteellisesti varsin myöhään rakentuneessa kohdassa Kampin kaupunginosan pohjoisreunalla entisen satamaradan uoman eteläpuolella.

Satamaradan pohjoispuolelle syntyi uusi Etu-Töölön kaupunginosa, nykyinen RKY-alue, huomattavasti aiemmin kuin Autotalokortteli ja sen naapurusto alkoivat hahmottua nykyiselleen.

Korttelirivistö Eteläisen Rautatiekadun varrelle on rakentunut entisen Turun kasarmin ja Kampin kaasukellon alueelle pitkän ajan kuluessa hyvin sekavasti ja vapaamuotoisesti laajentuneen kaupunginosan tilalle. Varsinaisesti kehitys kohti nykyistä korttelirakennetta alkoi vasta 1930-luvulla.

Edelleenkin Autotalokortteli sijaitsee poikkeuksellisen väljässä kaupunkirakenteessa, jossa sen tunnusomaiset rakennukset näyttäytyvät pitkien näkymien päätteinä. Lisäksi entinen satamaradan kuilu, nykyinen Baana, tuo selvitysalueen välittömään läheisyyteen mielenkiintoisen leikkauksen, jota saattaisi olla mahdollista hyödyntää lähialueen rakentamisen yhteydessä.

Selvitystyössä on tarkasteltu alueen yleis- ja asemakaavallista tilannetta. Työn painopiste on

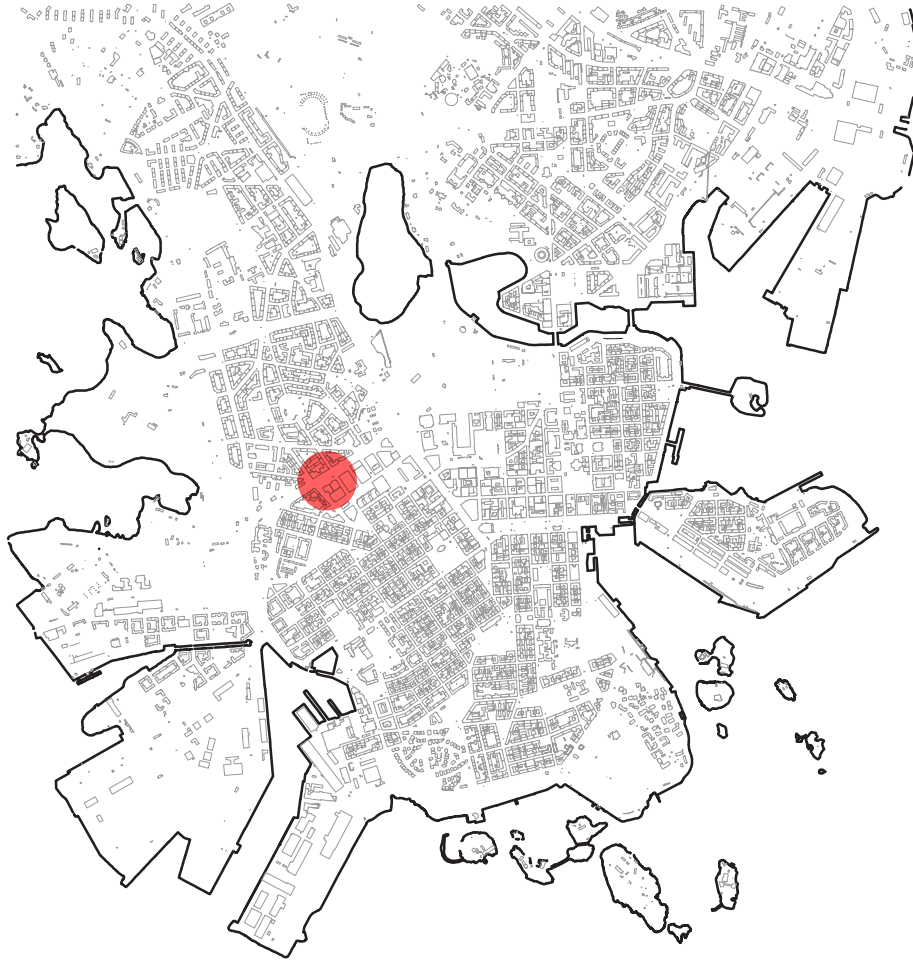
nimenomaan kaupunkirakenteellisessa arvioinnissa. Ympäröivien rakennusten rakennushistoriaan ei ole tässä aikataulussa voitu paneutua. Toki on käytetty laajasti hyväksi lähtöaineistona ollutta Autotalosta laadittua rakennushistoriallista selvitystä (Ark-byroo Oy, 2011).

Selvitystyössä on kuitenkin yksinomaan arvioitu erillisten rakennusten roolia ja merkitystä ympäröivän kaupunkirakenteen osana eikä tehty arkkitehtonisten arvojen säilyneisyyden arviointia. Siksi jatkossa tulee erikseen laatia mm. Kampintorni ja Pohjantalon rakennushistorialliset selvitykset laajennusmahdollisuuksien ja muutoskestävyyden tarkempaa arviointia varten.

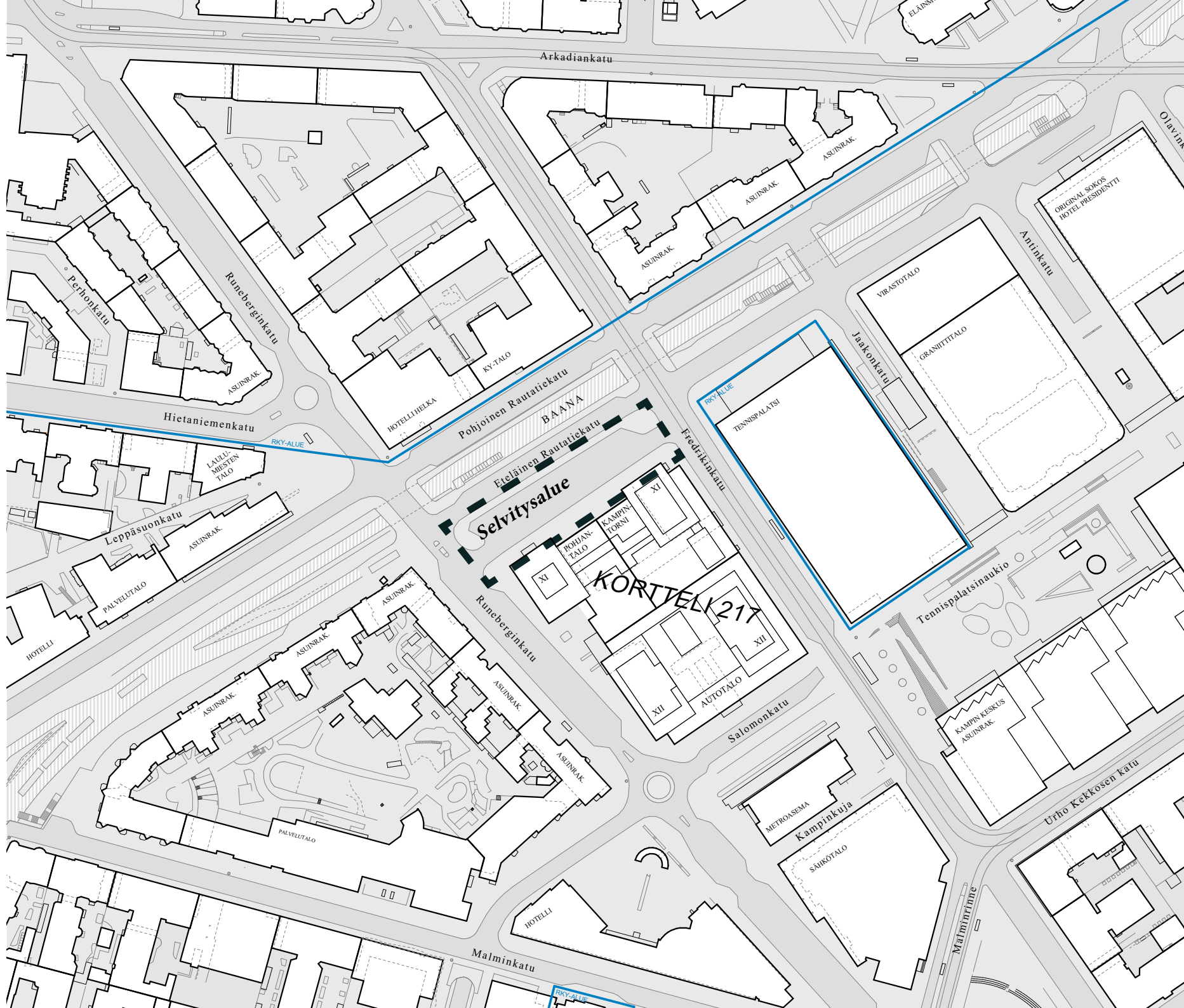
Tämän käsillä oleva ympäristöselvityksen on laatinut Arkkitehtitoimisto R Schnitzler, jossa työstä on vastannut arkkitehtien Rosemarie Schnitzlerin, Karita Rytivaaran ja Sanna Tegelin sekä arkkitehtiyläoppilas Tapio Tuomin muodostama työryhmä.

Ohjausryhmän ovat muodostaneet kaupunkisuunnittelun arkkitehdit Perttu Pulkka ja Sakari Mentu sekä kaupunginmuseon tutkija Johanna Björkman, joiden kanssa käydyt keskustelut ovat auttaneet merkittävästi työn sisällön ja painopisteiden rajaamista.

## Sijainti



Selvitystyö koskee Kampissa Helsingin 4. kaupunginosassa sijaitsevan, Autotalokorttelin nimellä tunnetun, korttelin nro 217 pohjoispuolella Eteläisen Rautatiekadun varrella sijaitsevaa rakentamatonta aluetta ja sen lähiympäristön kaupunkirakennetta sekä erillisten rakennusten merkityksen arviointia ympäristön rakenteen osana. Erityisenä painopisteenä on alueen rakentumisen historian ohessa nykytilanteen arvojen ja tärkeiden tunnusmerkkien tunnistaminen ja arviointi.



Arkadiankatu

Rineberginkatu

Perhonkatu

Hietaniemenkatu

Leppäsuonkatu

Palvelutalo

Hotelli

Asunrak

Asunrak

Asunrak

Asunrak

Asunrak

Runeberginkatu

Selvitysalue

Pohjoinen Rautatiekatu

Eteläinen Rautatiekatu

Runeberginkatu

BAANA

Kampin tornit

Pohjan-talo

XI

XI

KORTTELK217

XII

XII

Autotalo

Salomonkatu

Metrosäisä

Kampinkuja

Säikötalo

Malminkatu

Fredrikinkatu

Jaakonkatu

Virastotalo

Granittitalo

Tennispalatsin aukio

Kampin keskus asunrak

Urho Kekkosen katu

Malmirinne

Artinkatu

Original Sokos Hotel Presidentti

Olavinkatu

## Perustiedot

### Autotalokortteli ja sen pohjoispuolinen lähialue

*Kaupunginosa 4, Kamppi, Kortteli 217*

#### Korttelin 217 rakennukset

*Autotalo / Helsingin Autotalo Oy*

*osoite Salomonkatu 17*

*ratu 951*

*arkkitehti Eino Tuompo & Veli Valorinta / 1958*

*Kampintorni / Kiinteistö Oy Fredrikinkatu 48*

*osoite Fredrikinkatu 48*

*ratu 952*

*arkkitehti R.-V. Luukkonen & CO / 1962*

*Pohjantalo / Kiinteistö Oy Runskivuori*

*osoite Runeberginkatu 5*

*ratu 953*

*arkkitehti Armas Lehtinen / 1958*

### Eteläisen Rautatiekadun varrella itään päin

*Tennispalatsi / arkkitehti Helge Lundström / 1937 / suojelu: sr-1 ja RKY-alue*

*Toimistotalo, entinen valtion painotalo / arkkitehti Antero Pernaja / 1953*

*Hotelli Presidentti / arkkitehdit Kontio Räike Kilpiä / 1977*

*Toimistotalo, "Hankkijan" talon laajennus / arkkitehti / 1975*

*Pikkuparlamentti / Pekka Helin / 2001*

### Pohjoisen Rautatiekadun varrella

*Etu-Töölön RKY alue / 1910 - 1939*

### Leppäsuon aukio

*Hotelli Helka / arkkitehti Vivi Lönn ja Aili Ahde / 1927*

*Ravintola Laulumiehet / arkkitehti Pekka Saarinen / 1928*

*Asuinrakennus / arkkitehti SRMT / 1999*

### Kampin kolmio Runeberginkadun varrella

*Asuinrakennukset / arkkitehti Raimo Teränne / A-konsultit / 1988*

### Korttelin 217 eteläpuolella

*Hotelli / arkkitehti Ilmo Valjakka / 1991*

*Kampin metroasema / arkkitehtitoimisto Hyvämäki Karhunen Parkkinen / 1983*

*Sähkötalo / arkkitehti Alvar Aalto / 1972*

*Kampin keskus ja asuinrakennukset / arkkitehdit Maima Norri, Pekka Helin, Juhani Pallasmaa, Aki Davidsson / 2005*

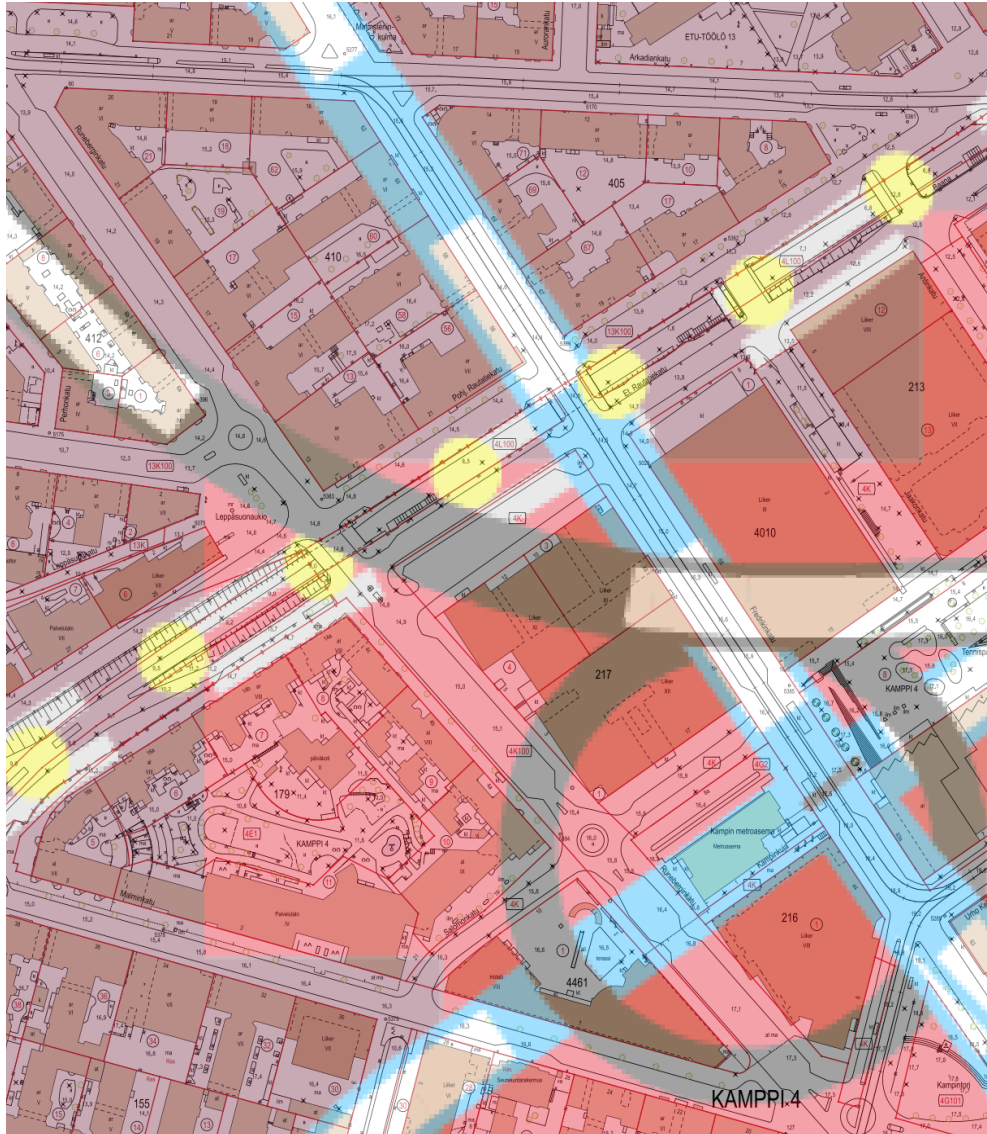


## Helsingin yleiskaava 2016

### Liike- ja palvelukeskusta C1

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

Kaikissa keskustoissa keskustoja tiivistetään ja kehitetään urbaanina kaupunkirakenteena. Keskustoja suunniteltaessa on kiinnitettävä erityistä huomiota jalankulkijan mittakaavaan sekä jalankulku-, pyöräily-, pysäköinti-, huolto- ja julkisen liikenteen järjestelyjen toimivuuteen. Pysäköinti tulee ensisijaisesti sijoittaa laitoksiin ja kadunvarsiin. Yksityiskohtaisessa suunnittelussa on osoitettava riittävät alueet tarkoituksenmukaisille joukkoliikenteen vaihtopaikoille ja liityntäpysäköinneille. Vähittäiskaupan suuryksiköt on integroitava asumiseen, palveluihin tai sen luonteisiin muihin toimintoihin ja rakennusten maantasokerrosten tulee avautua katutilaan. Suuryksikköjen tulee tukeutua joukkoliikenteen runkoyhteyteen. Päivittäistavarakaupan suuryksikköjen mitoituksen lähtökohdaksi tulee olla paikallinen kysyntä. Pysäköintipaikkojen määrää rajoitetaan.



## Voimassa olevat asemakaavat

### Autotalokorttelin asemakaavat

3869

vuodelta 1955, Autotalo

4154

vuodelta 1957, Kampintorni ja Pohjantalo

### Muut alueen asemakaavat

447

vuodelta 1903, satamaratakuilu eli nykyisen Baanan aluetta

1808

vuodelta 1903, Salomonkatu, Autotalon korttelia rajaavaasti

7153

vuodelta 1975, Sähkötalo ja sen luoteen puoleinen aukio (metroasemasisäänkäynti)

8959

vuodelta 1985, ns, Kampin kolmion alue sekä kortteleita rajaavia katualueita Runeberginkadulla, Malminkadulla ja Eteläisellä Rautatiekadulla

10667

vuodelta 1999, Tennispalatsin kortteli ja rajaavat osat Fredrikin- ja Jaakonkadusta

11224

vuodelta 2004, Kampin keskus lähialueineen sekä maanalaisine tiloineen

### Maanalaiset asemakaavat

7283

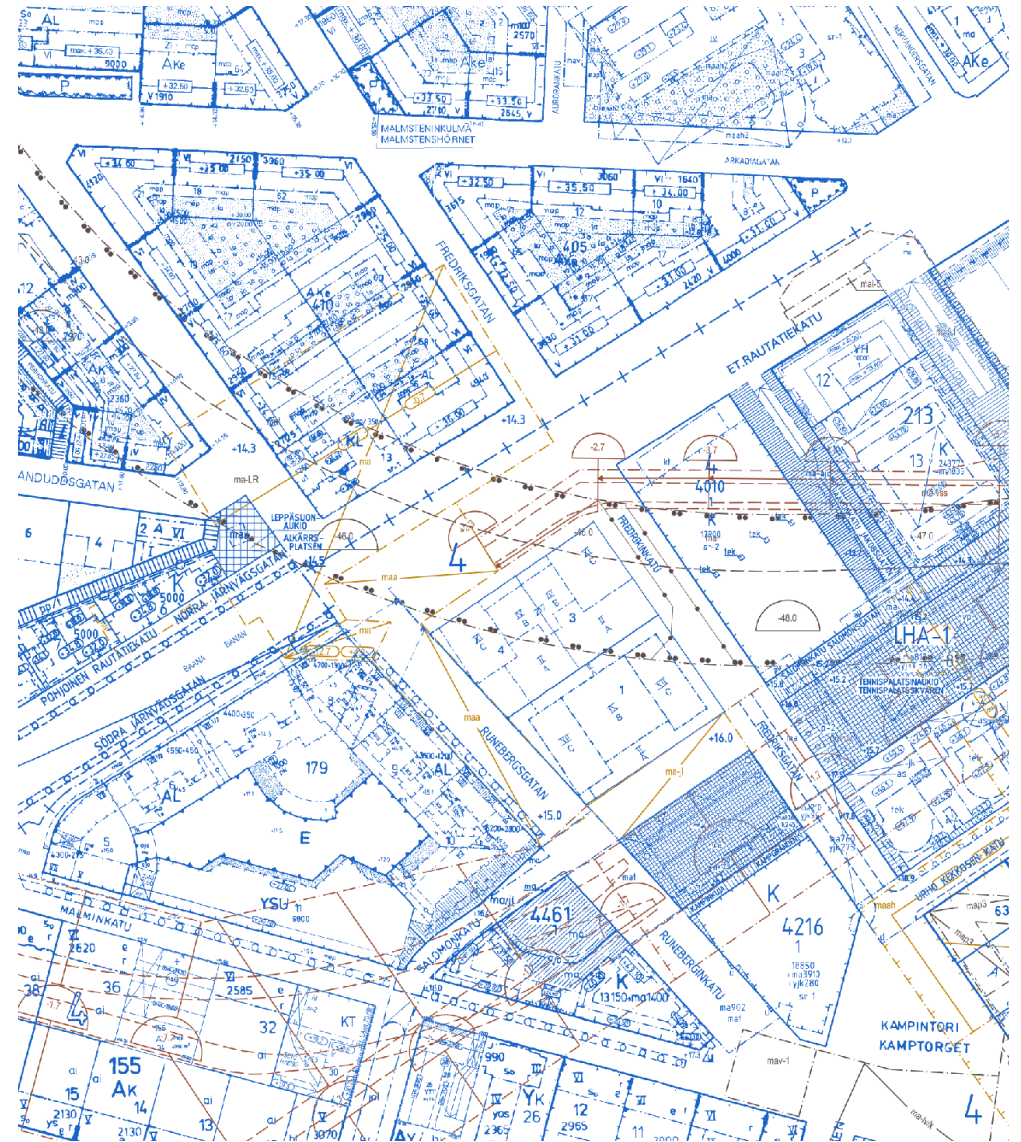
vuodelta 1975, Metron maanalainen asemakaava, ulottuu osittain selvitysalueen alle

10761

vuodelta 2000, Leppäsuonaukio ja maanalainen asemakaava, alue ulottuu Fredrikin- kadulla ja Salomonkadulla korttelin 217 viereen sekä osittain selvitysalueen alle

12290

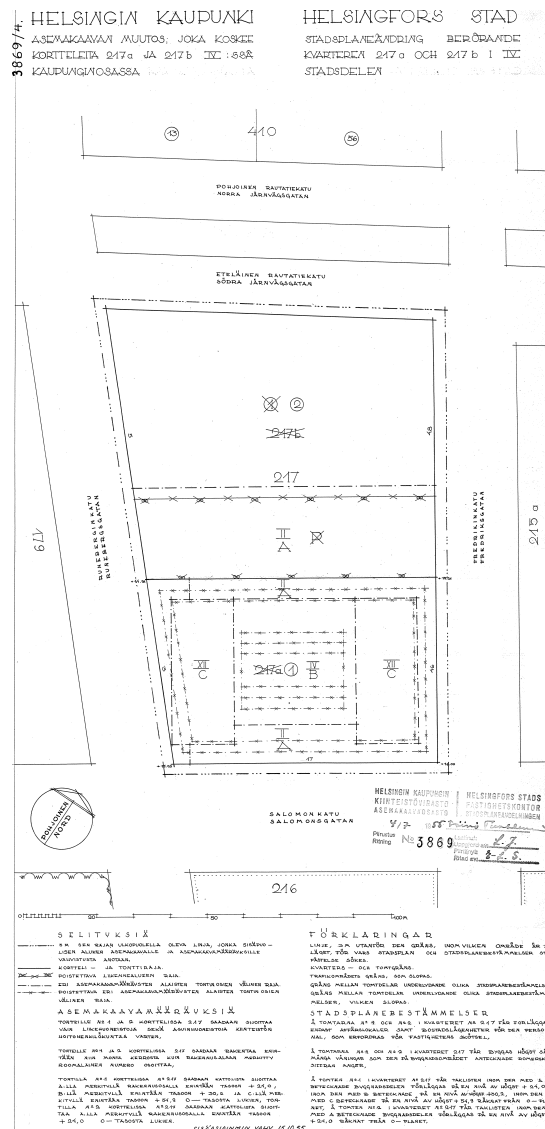
vuodelta 2015, Pissararadan maanalainen asemakaava



## Asemakaava 3869

Korttelin 217 Autotalon tontin no. 1 asemakaava, vuodelta 1955.

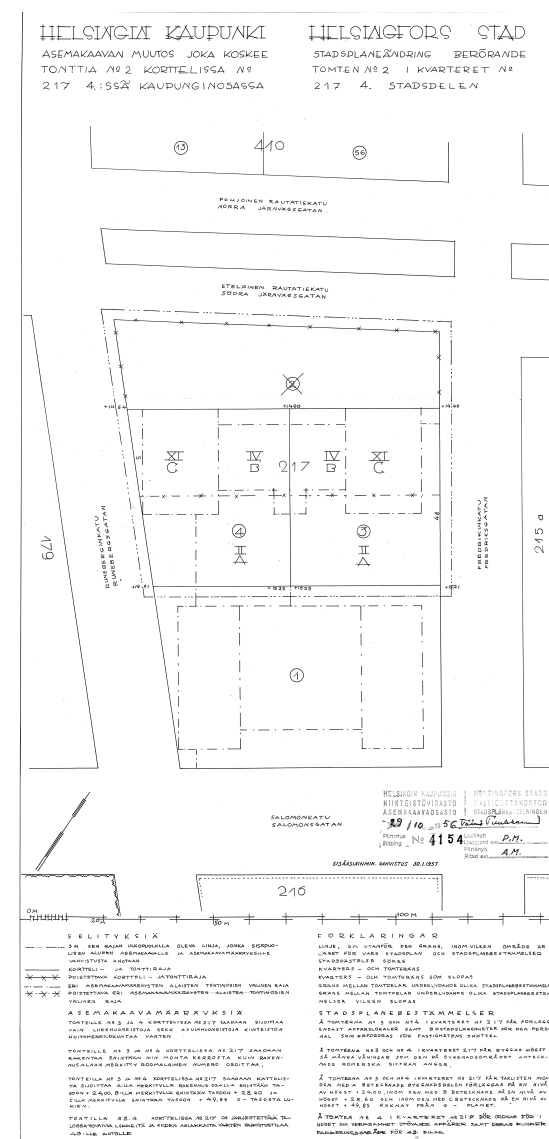
Huomioitavaa tässä on, että korttelin pohjoispuolelle jäävä tontti no. 2 ulottuu Eteläiseen Rautatiekatuun asti, kuten tuon aikaiset laajemmat asemakaavatarkastelut yleisesti, kuten mm. Birger Brunila, visioivat tavoitteeksi koko Eteläisen Rautatiekadun varrella..



## Asemakaava 4154

Korttelin 217 pohjoisosan asemakaava vuodelta 1956, joka on vahvistettu 1957.

Asemakaavamuutoksessa pohjoisosa on jaettu kahdeksi tontiksi no. 2 ja 3, ja siitä on leikattu pois pohjoisin, Eteläiseen Rautatiekatuun rajautuva osa, joka tässä vaiheessa on jäänyt määrittelemättömäksi alueeksi tonttien ja kadun välissä.



## Maanalainen yleiskaava 2021



## Kaavallinen tilanne alueella

Uusimmassa vuonna 2018 vahvistetussa yleiskaavassa selvitysalue kuuluu liike- ja palvelukeskustaan, jota kehitetään keskustalle ominaisena toiminnallisesti sekoittuneena kaupan ja julkisten palvelujen alueena. Se rajautuu kantakaupunkialueeseen, joka on toiminnallisesti sekoittunutta asumis- ja kaupunkikulttuurialuetta. Yleiskaava ei määrittele liike- ja palvelukeskusta-alueelle ohjeellista tonttitehokkuserokkua.

Yleiskaavan merkintä ja tonttitehokkuuden määrittelemättömyys mahdollistaa ympäristön korttelien ja rakennusten tiivistämisen ja luo painetta lisärakentamisen mahdollistamiselle. Lähikortteleissa onkin tällä hetkellä vireillä jo kaksi asemakaavamuutosta, toinen koskien asemakaavaa no. 12708 eli kestustan terveys- ja hyvinvointikeskusta Kampin metroaseman läntisen sisäänkäynnin kohdalla Autotalon eteläpuolella, ja toinen koskien asemakaavaa no. 12700 eli hotellin laajentamista Runebergin- ja Malminkadun välissä, Autotalon lounaisnurkan eteläpuolella. Hankkeiden sijainnit ja alustavat laajuudet on esitetty osana tätä selvitystä

Selvitysalueen ympäristön asemakaavat on laadittu vuosien varrella sitä mukaa kuin tontteja on rakennettu. Tämä on johtanut siihen, että alueen asemakaavallinen tilanne on tilkkutäkkimäinen. Asemakaavat ovat pääosin vanhoja, eivätkä tämän vuoksi ole enää ajankohtaisia esimerkiksi suojelumerkintöjen ym. osalta. Koko alue kuuluu käynnissä olevaan kantakaupungin asemakaavojen ajantasaisamisprojektiin.

Erityisesti tulee myös huomioida, että alueella on useita maanalaisia kaavoja alkaen vuoden 2021 maanalaisesta yleiskaavasta. Erityisesti on huomioitava asemakaavat no. 7283 ja 10761. Näissä molemmissa on osia, jotka ulottuvat selvitysalueen alle tasoissa +2.00 ja -1.00 - -13.00.

# ALUEEN HISTORIALLISET VAIHEET JA KARTTATUTKIELMA

## Laitakaupungista vilkkaaksi keskustaksi

Karttatutkielma selvitysalueen ja sen lähiseudun tärkeimmistä asemakaavallisista vaiheista osana Helsingin kaupungin kehitystä.

### Ruutukaava ja Satamarata

Tutkimusalue sijaitsee Kampin kaupunginosan pohjoisreunalla, joka oli vielä 1800-luvun alussa **pitkälti rakentamatonta** luonnontilaista maa-aluetta, Ehrenströmin ruutukaava-alueen ulkopuolella. Eerikinkadun pohjoispuoli oli jo Ruotsin vallan aikaan **Turun kasarmialuetta**, joka oli omistettu sotaväen leiri- ja harjoituskentäksi. Se tunnettiin tuolloin nimellä Campementsplats. Tästä juontaa kaupunginosan nimi "Kamppi" (Ollila-Toppari s.208–209).

**Kaupungin laajentuminen alkoi kiihtyä 1800-luvun loppupuolella.** Kaupungininsinööri G.A. Kajanuksen asemakaavassa vuodelta 1851 katuja ja kortteleita laajennettiin erityisesti Ullanlinnan ja Punavuoren alueilla. Pusia kortteleita ryhdyttiin tiivistämään ja korvamaan kivisillä rakennuksilla (Meurman s19). Luoteessa korttelit rajautuivat edelleen Eerikinkatuun, mutta katuun oli lisätty vino hautasmaalle johtava haara, **Lapinlahdenkatu**. Sen suunta vaikutti myöhempiin kortteleihin Kampissa (Meurman s.16). Mm. selvitysalueen vieressä sijainnut Kaasutehtaan tontti oli tästä johtuen puolisuunnikkaan muotoinen.

Hämeenlinna—Helsinki rautatie valmistui vuonna 1862 ja **kaupungin kiihtyvä teollistuminen alkoi vaikuttaa kaupungin rakenteeseen.** Päärautatie-

asema muodosti kaupunkiin uuden painopisteen.

Clæs Kjerrströmin vuoden 1878 Helsingin kartassa rautatieaseman vaikutus on jo nähtävissä. Kartassa näkyy myös kuinka aseman idän puoleiset ratapihan raiteet osoittavat kohti Turun kasarmialueen reunamia.

**Kampin kaupungiosan pohjoispuoleinen raja-alue syntyi, kun ns. Satamarata valmistui 1890-luvulla johtaen ratapihalta Hietalahteen.** Radan rakentaminen alkoi vuonna 1891 (Järvenpää, HS 8.2.2009).

Vuonna 1899 järjestettiin maamme ensimmäinen asemakaavakilpailu, joka koski Etu-Töölön aluetta. Kilpailualueen rajasi satamaradan syväne sekä väylät sen molemmin puolin. Näin syntyi **pitkä ja väljä raja-alue Kampin ja Töölön välille.** Etu-Töölö ja Rautatiekadut muodostuivat 1900-luvun alussa asemakaavakilpailuun perustuen. Kaupunginosa erotti myös Etu-Töölön uudenlainen, klassisesta ruutukaavasta poikkeava, maaston muotoihin sopeutettu korttelirakenne (Meurman s20). Senaatin vuonna 1906 vahvistamassa Töölön asemakaavassa, joka koski myös Kampia, muodostui myös selvitysalueen **kortteli 217, joka erotettiin korttelista nro. 193** (Tonttirekisteri HKA). Kortteli oli kuitenkin edelleen osa laitakaupunkia. Se rajautui satamarataan, Turun kasarmin alueeseen ja Runeberginkatuun. Kadun toisella puolella Leppäsuolla sijaitsi kaasulaitoksen kortteli, jonne vuonna 1907 rakennettiin arkkitehti Karl Lindahlin suunnittelema maamerkkimäinen kaasukello (albumitauki.fi, viitattu 21.02.2022).

Kuvalähde: Helsinki region infoshare



**1820**

J.A Ehrenströmin suunnitelman pohjalta laadittu asemakaava vahvistettiin vuonna 1820 (HRI). Kampin luoteisosassa korttelit eivät ulottuneet selvitysalueelle. Korttelien ulkopuolella jatkuu hautausmaata lukuunottamatta kumpuileva luonnontilainen maasto.



Kuvalähde: Helsinki region infoshare

**1838 / Helsingin kartta C.W. Gylden**

Helsingistä laadittiin kattava kartoitus vuonna 1832 (HRI). Läntiset korttelit jatkuivat Hietalahden torille kuten Ehrenströmin kaavassa, mutta luoteessa rajana on uusi Eerikinkatu. Myös Turun kasarmi (1833) on esitetty kartassa.



### 1878 / Helsingin kartta Claes Kjerrström

Ote Claës Kjerrströmin vuonna 1879 laatimasta yksityiskohtaisesta kaupunginkartasta. Korttelit ovat alkaneet tiivistyä ja lähestyä kaupungin luoteisosia. Uusi hautausmaalle johtava katu, Lapinlahden katu, muodostaa uuden vinottaisen suunnan Eerinkinkatuun nähden. Sen varrelle on piirretty rakennuksia ja kaupungin laajentuminen nykyisen Kampin alueelle on aluillaan. Puutalot on merkitty karttaan keltaisella ja kiviset vaalenpunaisella. Turun kasarmia ympäröi sitä palvelevia puutaloja ja Simonkadun puolella on merkintä "Narinken". Fredrikinkadun linja ulottuu jo Kampin pohjoisosien tuntumaan, vaikka selvitysalue ei vielä hahmotu. Kuitenkin ruutukaavan suunnan vaikutus selvitysalueeseen on jo nähtävissä.

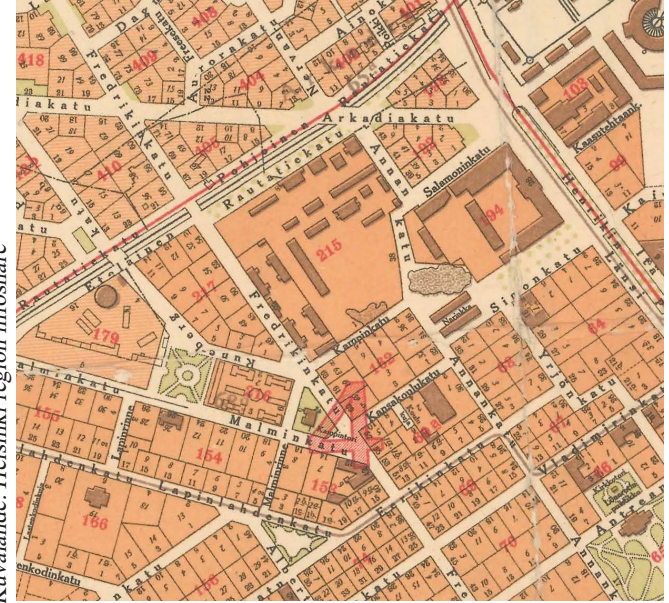


### 1900 / Helsingin opaskartta

Satamarata on rakennettu Kampin kaupunginosan pohjoispuolelle. Se muodosti rajan Kampin ja tulevan Etu-Töölön kaupunginosien välille. Selvitysalueen korttelia 217 ei vielä ole, mutta sen kohdalla sijaitsi tuolloin puu- ja kivirakenteisia verstaiteja (Tonttikortisto HKA).

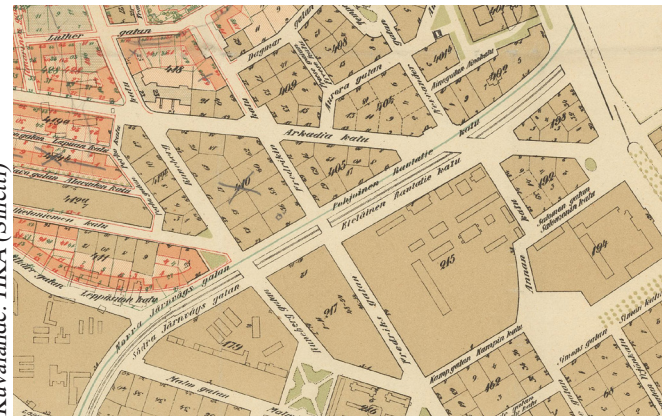


Satamarata vuonna 1907, HKM



### 1909/ Helsingin kartta

Etu-Töölö on esitetty vuoden 1906 asemakaavan mukaisena satamaradan pohjoispuolelle. Radan molemmin puolin on kadut: Eteläinen ja Pohjoinen Rautatiekatu. Fredrikinkatu johtaa Kampin läpi Töölöön. Runeberginkatu kääntyy Kampin kolmiolta Kaasulaitoksen tontin viertä loivasti kohti pohjoista. Korttelit pitkin Eteläistä Rautatiekatua ovat asettuneet lähes yhdenmukaiseen linjaan. Kortteli 217 on nyt erotettu korttelista nro 193. Kaasukello sekä pienet puistikot synagogan edessä ja Malmikadun päässä on esitetty kartassa.



### 1916

Ote Bertel Jungin laatimasta suunnitelmasta, jossa Etu-Töölö ja pitkänomainen kortteli 217 on esitetty muuttumattomina.

## Keskusta-alueen kehityssuunnitelmia

Bertel Jung oli Helsingin ensimmäisenä asemakaava-arkkitehti vuodesta 1908 lähtien ja pyrki jo tuolloin määrittelemään vuoden 1911 yleiskaavan yhteydessä Helsingin keskustan, Kampin ja myös korttelin 217 **ympäristön modernia luonnetta**. Kampin kehitystä ohjattiin palvelemaan kasvavan liike-elämän tarpeita (Kivilaakso s.7). Vuonna 1917 asemakaava-arkkitehdiksi nimettiin Birger Brunila ja hänen aikaiset asemakaavat vaikuttivat suuremmin kortteli 217 kehitykseen (Meurman s.20). Kun Turun kasarmin päärakennus vielä tuhoutui sisällissodan aikaan, alkoi Kampin pohjoisosien luonne alueena muuttua.

Eliel Saarisen vuonna 1918 laatima Pro Helsingfors suunnitelma vaikutti suuresti Helsingin keskustan kehityksestä käytyihin keskusteluihin, vaikka hänen esittämiin muutoksiin ei tuolloin ryhdytty. Saarinen halusi siirtää rautatieaseman pois keskustasta ja tiivistää kaupunkia. Ajatus johti vuosikymmeniä kestäneisiin keskusteluihin, joiden seurauksena vuonna 1924 järjestettiin suunnittelukilpailu, jonka arkkitehti Oiva Kallion ehdotus voitti. Kallio kehitti ehdotustaan ja julkaisi lopullisen ehdotuksensa vuonna 1927. Suunnitelmaa ei kuitenkaan hyväksytty sellaisenaan vaan vuonna 1932 siitä muokattiin vielä asemakaavaosaston laatima yleissuunnitelma (HKH V:1 s.40).

Selvitysalueelle oli jo Kallion suunnitelmassa esitetty tiivistä rakentamista, mutta vasta asemakaavaosaston vuoden 1932 yleissuunnitelman umpikorttelit muistuttavat alueen nykyistä korttelirakennetta.

Kuvalähde: HKA (Sinetti)



*1925 Helsingin kaupungin kartta*



*Oiva Kallion lopullinen ehdotus keskustan järjestelyistä v.1927 Kuvalähde: HKH V:1 s.42*



*1932 Ortoilmakuva*



*Asemakaavaosaston yleissuunnitelman osa vuodelta 1932, Kuvalähde: HKH V:1 s.43*



Kuvalähde: HKA (Sinetti)



### 1932 Asemakaava

Turun kasarminalueet jaettiin kortteleiksi vuoden 1932 asemakaavan yhteydessä. Lisäksi pitkänomainen kortteli 217 muuttui tässä yhteydessä kahdeksi erilliseksi kortteliksi.

Lopulta v.1949 keskusta-alueen asemakaavakilpailusta toivottiin ratkaisua Kampin pohjoisosien kortteleille (Meurman s26). Kilpailusta voi nostaa esille mm. Arkkitehtien Aarne Ervin, Pentti Aholan ja Tapani Nirosen laatima ehdotus, joka sai kilpailussa jaetun toisen palkinnon. Autotalokortteliin oli sijoitettu moderneja liike-elämää palvelevia rakennuksia. (Lahti 2006, 106–107.) Kilpailu ei kuitenkaan tuottanut aluetta määrittävää suunnitelmaa. Alueen jatkosuunnittelun aikana syntyi selvitysalueen viereen valkoisen funktionalismin ihanteita peilaava Helge Lundströmin suunnittelema Tennispalatsi vuonna 1937. Tunnusomainen kaarihalli rakennettiin alunperin Helsingin vuoden 1940 olympialaisten varastotarpeisiin. Näin Eteläinen Rautatiekatu sai tärkeän merkkirakennuksen, vaikka sota viivästytti olympiakisoja ja ne pidettiin vasta vuonna 1954.

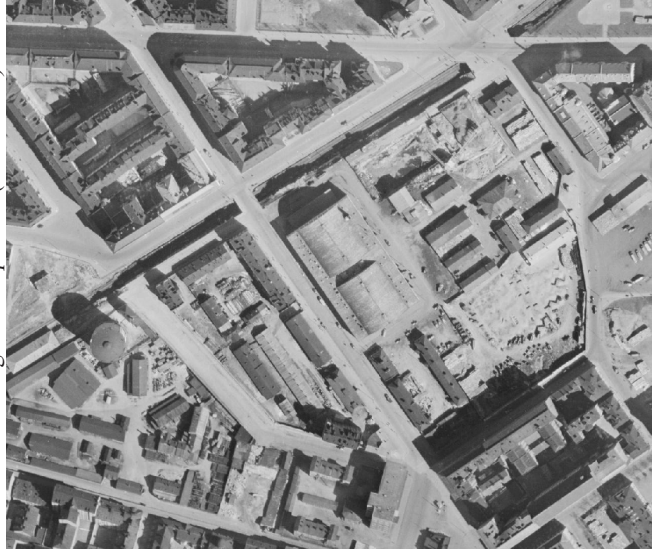
Kuvalähde: HKA (Sinetti)



### Vuoden 1938 asemakaavan muutos

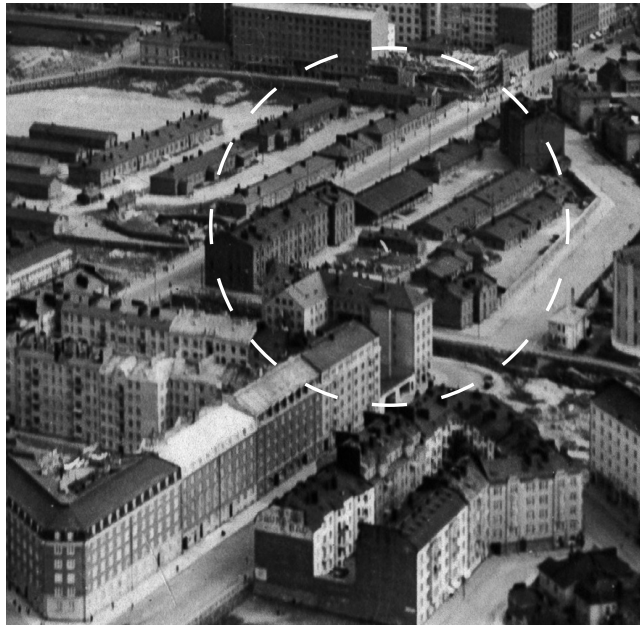
Runeberginkadun linjauksen muutos, synagogan puistikon poistuminen ja korttelin 217 jakautuminen kahtia näkyvät tässä asemakaavamuutoksessa vuodelta 1938.

Kuvalähde: Helsingin kartta palvelu (kartta.hel.fi)



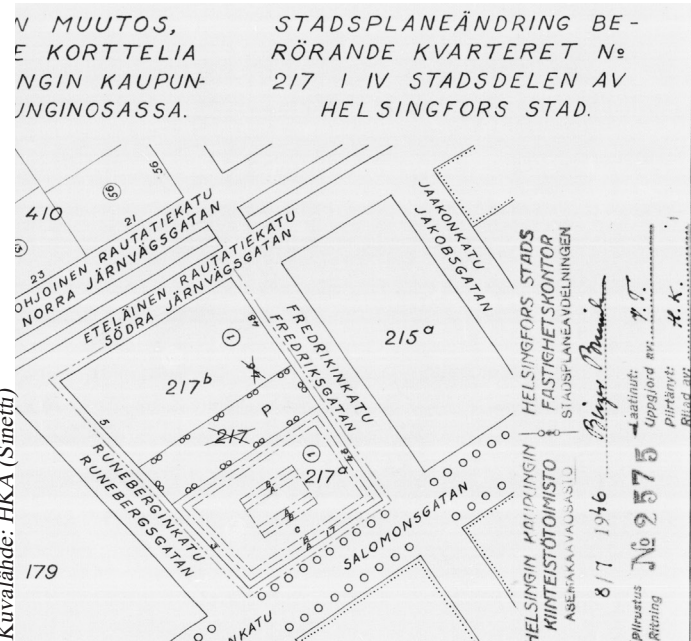
### 1943 Ortoilmakuva

Runeberginkadun linjausta ei ole vielä toteutettu vuoden 1932 asemakaavan mukaiseksi ja kortteli 217 on vielä pitkänomaisena paikallaan. Tennispalatsi on valmistunut korttelin viereen.



Kortteli 217 vuonna 1930 HKM

Kuvalähde: HKA (Sinetti)



### Vuoden 1946 asemakaavan muutos.

## Autotalokorttelin no. 217 lähialue - kaupunkirakenteellinen ja ympäristöhistoriallinen selvitys

## Asemakaava luonnos 1954 ja selvitysalueen rajautuminen

Kaupunkirakenne koki suuria muutoksia sodan jälkeisenä aikana. Kaupunkia alettiin uudistaa, ja väkiluku kasvoi. Asuntotuotanto siirtyi 1950-luvulla yhä enemmän pois keskusta-alueelta, ja mm. Kampin aluetta ryhdyttiin kehittämään yhä enemmän toimisto- ja liike-elämän laajenemisalueena erityisesti vuoden 1949 asemakaavakilpailun jälkeen. Tätä kehitystä vahvisti 1950-luvun talouskasvu (Kervanto Nevanlinna s.144).

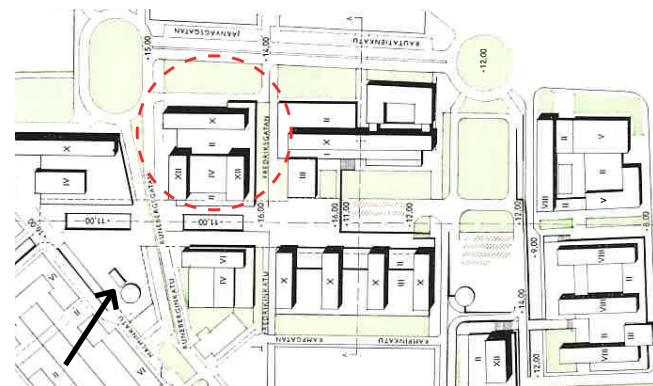
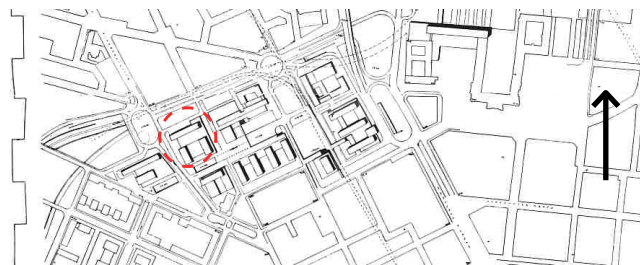
Professori Yrjö Lindgren ja arkkitehti Erik Kråkström kutsuttiin laatimaan keskustan asemakaava-luonnos. Vuonna 1954 valmistuneessa suunnitelmassa Kampin alue on esitetty hyödynnettäväksi kaupungin keskustatoimintojen laajentumiseen tehokkaasti yksinomaan liikerakennusten sekä elinkeinoelämän teollisten ja kaupallisten keskusjärjestöjen tarpeiden käyttöön. Korttelit ovat tiiviitä ja korkeita eivätkä ne enää kiinnity Eteläisen Rautatiekatuun. Alueelle on esitetty eritasoliikenne autoille ja jalankululle. Ympäristö on suunniteltu väljäksi uusien kansainvälisten ja modernien ihanteiden mukaisesti Väliaikaiseksi rakennettua Tennispalatsia ei ole suunnitelmassa esitetty lainkaan (asemakaavaehdotus 1954).

Asemakaavaluonnos ohjasi vahvasti Kampin alueen luonnetta modernin liikekeskustan suuntaan, mutta suunnitelma ei toteutunut sellaisenaan. Vain korttelin nro 217 eteläosaan vuonna 1958 valmistunut Autotalo toteutti yksittäisenä rakennuksena Lindgrenin ja Kråkströmin keskustasuunnitelmaa.

Rakennuksen tärkeimpänä esikuvana oli New

Yorkiin vuonna 1951 valmistunut Lever House. Autotalosta, sen torneista ja “rasterijulkisivuista” tuli valmistuessaan kansainvälisen modernismiin viittava maamerkkimäinen rakennus, josta tuli tärkeä osa alueen pitkiä näkymiä. (Kervanto Nevanlinna s.146). Lopulta myös Tennispalatsi säilyi osana aluetta.

Lähes samanaikaisesti vuonna 1958 korttelin pohjoisosaan valmistui Runeberginkadun kulmaan **Armas Lahtisen suunnittelema “Pohjantalo”**, 11-kerroksinen toimistorakennus, ja myöhemmin vuonna 1962 **Risto-Veikko Luukkosen suunnittelema Kam-**



Oheiset karttakuvat ovat otteita Lindgrenin ja Kråkströmin asemakaavaluonnoksesta vuodelta 1954, joihin korttelin 217 paikka on merkitty punaisella katkoviivalla.

**pintorni.** Kortteli 217 oli jaettu kahdeksi tontiksi vuonna 1955, jolloin Autotalon asemakaava vahvistettiin. Vuonna 1957 asemakaavassa korttelin pohjoisosa jaettiin vielä kahteen ja muodostettiin korttelin pohjoisosaan syntyi kaksi erillistä tonttia (Kivilaakso s.277).

Vuoden 1954 asemakaavaluonnoksessa (Lindgren-Kråkström) pohjoinen korttelin 217 osa oli esitetty kaksikerroksisen jalustan päälle asetettuna poikkitaaisena lamellina. Lopulta rakennettiin kuitenkin kaksi laadukkaista materiaaleista toteutettua erillistä tornia, jotka jatkoivat symmetrisemmin Autotalon tornisomitelmaa. Korttelin pohjoislinja erkani tässä vaiheessa Eteläisestä Rautatiekadusta, ajatus joka mahdollisesti periytyi vuoden 1954 luonnoksesta. Pohjoisten tornien julkisivut asettuivat enemmän Tennispalatsin kuin Eteläisen Rautatiekadun linjaan. Korttelin 217 ja Eteläisen Rautatiekadun väliin jäi määrittelemätön avoin katutila. **Selvitysalueen ääriviivat olivat näin muodostuneet.**

Vuonna 1960 Helsinkiin valmistui yleiskaava, mutta keskustan kulttuurirakennuksien sijainteja ei siinä määritelty. Kaupunginhallitus antoi akateemikko Alvar Aallolle tehtäväksi laatia kulttuurirakennuksia koskeva suunnitelma, joka valmistui vuonna 1961. Aalto sijoitti kulttuurielämää palvelevien merkkirakennusten ketjun Töölönlahden rannalle ja samalla hän hyväksyi Kampin pohjoispuolen luonteen liikerakennuksien keskittymänä sekä Autotalokorttelin sen osana (Kervanto-Nevanlinna s.174).

**Arkkitehtitoimisto R Schnitzler**



1956

Kortteli 217 jakautuminen alkaa hahmottua korttelin rakenteessa. Autotalon työmaa on käynnistynyt. Linja-autoaseman väliaikaisen sijainti näkyy vielä rakentamatta olevalla alueella.



1964

Kortteli 217 on irtautunut Eteläisen Rautatiekadun korttelien linjasta ja vetäytynyt Tennispalatsin rintamaan.



Satamarata Leppäsuon suunnasta katsottuna. Kaupunkitiilasta tuli avarampi 1960-luvulla vanhojen teollisuusrakennusten ja -rakennelmien purkamisen seurauksena. Kaupallisten ja modernisoituvien liikekeskustaunelmien lähtökohtana toimi kortteli 217, kuvassa näkyvä Autotalo ja Kampintorni. Etualassa kulkeva satamarata halkoi aluetta jo 1800-luvun lopulta lähtien. 1966 HKM



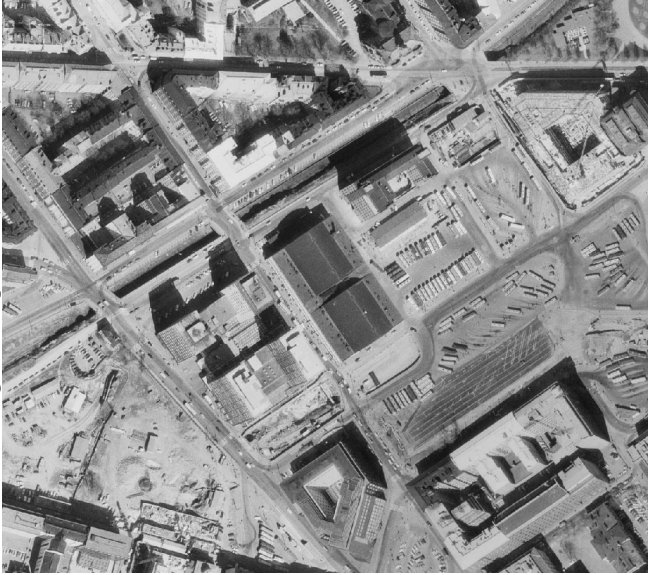
Autotalon työmaan aikaan kaasukellon yhteydessä olleet varasto- ja apurakennukset olivat edelleen paikallaan vuonna 1957. HKM



Vuonna 1963 vanha kaasukello oli vielä paikallaan. Se purettiin vuonna 1967. Autotalon ja Pohjantalo olivat valmistuneet jo vuonna 1958 ja niiden moderni liikekeskustamainen ilme oli selvä osoitus muuttuvasta kaupungista. HKM



Vuoteen 1966 mennessä kaasukellon teollisuustontti oli lähes täysin tyhjentynyt. Sen viereinen Autotalokortteli oli valmistunut kokonaan vuonna 1962. Autotalon ja Tennispalatsin ympärille syntynyt avara tila määritteli paikan luonnetta. Autopaikoitus alueella yleistyi ja väliaikaisen linja-autoaseman järjestelyt valtasivat tilaa. 1966 HKM



### 1976

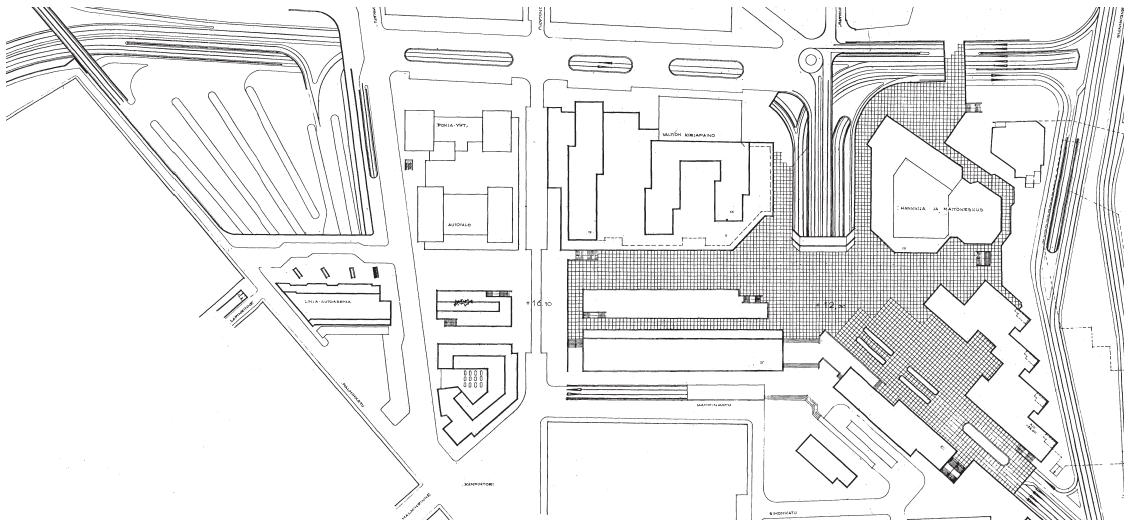
Kortteli 217 ja Tennispalatsi erottuivat selvärajaisina kortteleina autojen täyttämällä alueella 1970-luvulla.

### 1988

Kampin pohjoispuolen rakentuminen käynnistyi todella vasta 1970-luvun lopulla. Kampin kolmion työmaa näkyy vuoden 1988 ilmakuvassa. Myös metron sisäänkäynti näkyy Autotalokorttelin eteläpuolelle.

### 1997

Selvitäsalualueen lähikorttelit; Kampin kolmio, hotelli ja Eteläisen Rautatiekadun korttelit ovat valmistuneet. Väliaikaisen linja-autoaseman jäänteet viivyttelevät tosin vielä rakentamattomalla lähialueella.



Ote akateemikko Alvar Aallon laatimasta keskustasuunnitelmasta. Suunnitelmassa kortteli 217 eli ns. Autotalokortteli ja selvitysalue on esitetty muuttumattomina eli nykyisen kaltaisina. Alueen luonnetta Aalto on pyrkinyt korostamaan jalankulkupainotteisena liike-elämän keskuksena.



Kortteli 217 nähtynä lännestä vuonna 1984. Vanhan teollisuuskorttelin rakennukset ovat 1980-lukuun mennessä purettu kokonaan eikä Kampin kolmiota ole vielä rakennettu. Alue on täytynyt autopaikoituksesta. HKM



2008

Kampin kauppakeskus on valmistunut



Selvitysalue lännen suunnasta katsottuna vuonna 1986. HKM

## 1970-nykaika

Autotalokorttelin valmistumisen jälkeen Helsingin kaupallisen keskustan laajentuminen Kamppiin ei edennyt kovin ripeästi. Alueen kehitys oli epäjohdonmukaista ja mm. tilapäiseksi tarkoitettu linja-autoasema valtasi yhä enemmän tilaa. (Kervanto Nevanlinna s.264).

Korttelin idän puoleinen alue oli 1970-luvulle tultaessa täyttynyt lähi- ja kaukoliikenteen busseista. Alue oli maisemaltaan avoin.

Myös korttelin länsipuolella oleva kortteli jäi tyhjilleen, kun kaasukello purettiin vuonna 1967 (Kervanto Nevanlinna s.248). Autotalokortteli ja Tennispalatsi seisoivat pitkään yksinäisinä monumentteina avoimeksi jääneessä maisemassa, josta erityisesti Autotalo erottui korkeutensa vuoksi.

Vasta vuonna 1982 Helsingin kaupunki järjesti Kampin kolmiosta kilpailun, joka koski sen asemakaavallista ratkaisua. Voittanut ehdotus, jossa rakennukset palvelivat pääosin asumista, toteutettiin suurena umpikorttelina.

Kaupallisen keskuksen suunnittelu Kamppiin käynnistettiin metron rakentamispäätöksen myötä 1970-luvulla (käyttöönotto 1983). Kampista oli tulossa yhä vilkkaampi liikenteen solmukohta, mikä lisäsi alueen vetovoimaisuutta.

Kampin alueen osayleiskaava valmistui vuonna 1974. Se tarjosi mahdollisuuden lisätä alueen palvelu-

ja liike-elämää palvelevaa rakentamista.

Osayleiskaavaan perusteella asemakaavoitettiin suuret tontit suurin tonttitehokkuusluvuin 1970- ja 1980-luvulla Eteläisen Rautatiekadun varrelle. (Kervanto Nevanlinna s.253). **Mittakaava kasvoi oleellisesti vanhaan keskustan kaupunkirakenteeseen verrattuna.** 1990-luvun alussa Runeberginkadun varrelle toteutettiin hotelli, joka viimeisteli alueen eteläpuolta.

Tästä lähtien selvitysalueen lähiympäristö oli saanut selkeän roolin kaupallisena ja liikenteellisenä keskuksena.

Alueen korttelirakenne sai lopulta nykyisen muotonsa, kun sitä täydennettiin vielä 2000-luvulla rakentamalla suuri Kauppakeskus Kamppi, jonka päälle Tennispalatsinaukion äärellä sijoittuu myös asumista.

Selvitysalueen tuntumaan, vanhaan, käytöstä poistuneeseen satamaradan uomaan rakennettiin kevyen liikenteen väylä Baana vuonna 2012. Kaupunkilaiset ottivat tämän yhteyden myönteisesti vastaan, ja se onkin nykyään ympäristönsä yksi sujuvimista ja käytetyimmistä jalankulku- ja pyöräreiteistä.

# NYKYTILA JA TULEVAT MUUTOKSET

## Säilyneisyys

Selvitysalueen lähiympäristöllä on vahva yhteys teollistuvan ja tiivistyvän Helsingin asemakaavallisen ja kaupunkikuvallisen kehityksen eri vaiheisiin, sekä modernisoituvan kaupungin liikekeskustan rakentamiseen. Tämä näkyy alueen kerroksellisuutena.

### Kaupunkirakenteellinen säilyneisyys

Vaikka selvitysalue korttelin 217 pohjoispuolella on jäsentymätön, se sijaitsee keskellä aluetta, joka linkittyy kiinteästi Helsingin historian eri kehitysvaiheisiin, ja niiden seurauksena syntyneisiin rakenteisiin: ruutukaavaan, satamarataan, Etu-Töölön syntyyn ja modernin ajan city unelmien ilmenemiseen Helsingin Kampissa.

Helsingin vanhan ruutukaavan alkuperäisen korttelirakenteen suunnat määrittelevät myös selvitysalueetta, olkoonkin että korttelien lopulliset rajaukset määrittäytyivät vasta suhteellisen myöhään. Koordinaatio periytyy kuitenkin jo 1800-luvun puolelta.

Selvitysalueen naapurikortteli no. 217 sijaitsee vielä ennen Salomonkadun syntyä kiinnostavasti alkuperäisen ruutukaavan mukaisen Fredrikinkadun ja myöhemmin linjatun Lapinlahdenkadun koordinaatioasteissa. Tuossa vaiheessa kortteli 217 rajautui pohjoisessa vielä Eteläiseen Rautatiekatuun. Jäljet näistä ovat myöhemmin hävinneet.

Erityisen tärkeä jäännös teollistuvasta Helsingistä on vanha satamaradan uoma, joka vuonna 2012

otettiin käyttöön kevyenliikenteen väylänä. Baanan nimellä tutuksi tullut väylä on korostanut teollisuushistorian jäännettä kaupunkitilassa ja samalla tuonut sille uudenlaista toiminnallista arvoa.

Baanan uoma on myös erityisen tärkeä väljän tilan ja pitkien näkymien kannalta. Uomaan liittyvät Rautatiekadut korostavat siirtymää eri kaupunginosasta ja kaupunkikerrostumasta toiseen. Tämän ansiosta mm. Töölö ja Kamppi rajautuvat tunnistettaviksi erillisiksi kerrostumikseen. **Selvitysalue sijaitsee kaupunginosien saumakohdassa.**

Sodan jälkeisen ajan kehitys linkittyy suoraan selvitysalueen lähikortteliin 217 ja Eteläisen Rautatiekadun suuntaisiin rakennusmassoihin. Alueelle laadittiin läpi 1900-luvun suunnitelmia kaupalliseen käyttöön, mutta alue alkoi rakentua oikeastaan vasta 1950-luvulla ja lopulta toteutui pääosin vasta 1970-luvun lopulta eteenpäin.

Selvitysalueen eli Kampin puoleinen rakennuskanta erottuu ympäristöstään nuorempana kerrostumana verrattuna Etu-Töölöön, vaikka korttelirakenteeltaan selvitysalue liittyykin hennosti vanhimpaan ruutukaava-aikaan.

### Lähialueen rakennusten säilyneisyys

Rakennukset Eteläisen Rautatiekadun puoleisessa rivistössä ovat keskenään kaupungin modernin ajan eri vaiheista, ja ne erottuvat omanlaisina fragmentteina

myös toisistaan: **Tennispalatsi funktionalismin ajan esimerkkinä, selvitysalueen yhteydessä oleva Autotalokortteli oman aikansa "city"- unelmana tornisommitelmineen ja Kampin kolmio esimerkkinä 1980- ja 1990-luvun umpikorttelista.** Ne erottuvat selvästi havaittavina historiallisina kerrostumina alueella.

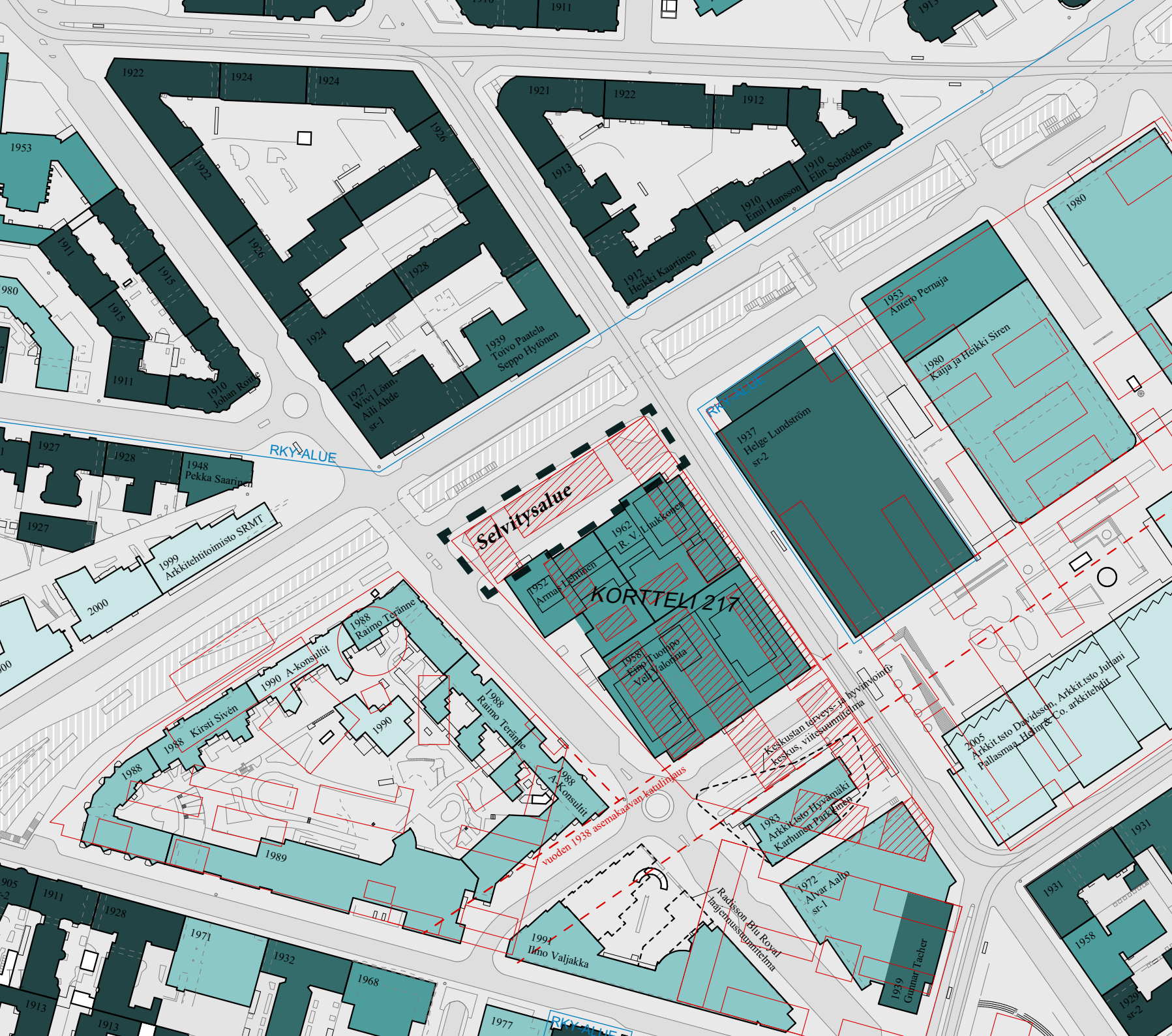
Helsingin kantakaupunki säästyivät pääosin muille eurooppalaisille kaupungeille aikanaan tyyppilliseltä modernilta pilvenpiirtäjäsaneeraukselta. Kuitenkin juuri kortteli 217 toteutti näitä kansainvälisiä ihanteita. **Autotalo yksittäisenä fragmenttina toteutti Lindegrenin ja Kråkströmin vuoden 1954 asemakaavaluonnosta. Siinä mielessä kortteli on kokonaisuutenakin kaupungissamme ainutlaatuinen.**

Selvitysalue on keskeisestä sijainnistaan huolimatta jäänyt epämääräiseksi paikoitusalueeksi ja epäaktiiviseksi kohdaksi kaupunkirakenteessa.

Kasvavan kaupungin tiivistyminen jatkuu alueella edelleen. Kampin kauppakeskus on muokannut alueen 2000-luvulla nykyiseen muotoonsa.

Nyt suunnitteilla oleva Keskustan terveystoimintakeskus korvaisi valmistuessaan vuonna 1983 rakennetun Kampin metroaseman läntisen sisäänkäyntipaviljongin ja tiivistäisi aluetta entisestään.

Uusi kerrostuma on syntymässä myös Runeberginkadun varrelle Radisson Blu -hotellin yhteyteen, jonne on suunnitteilla hotellirakennuksen laajennus.

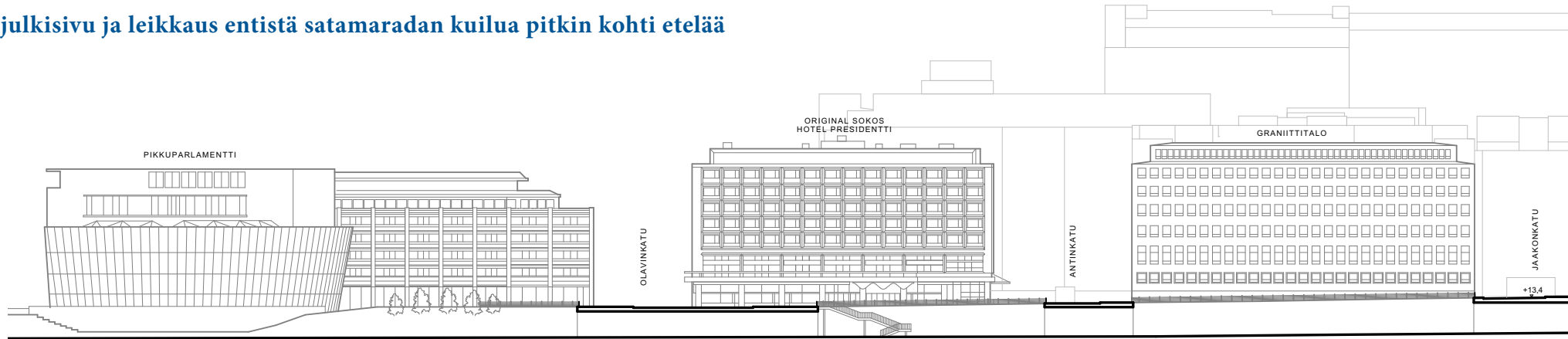


Säilyneisyyskaavio havainnollistaa, mitä rakennuksia eri rakentumisvaiheista on säilynyt nykypäivään.

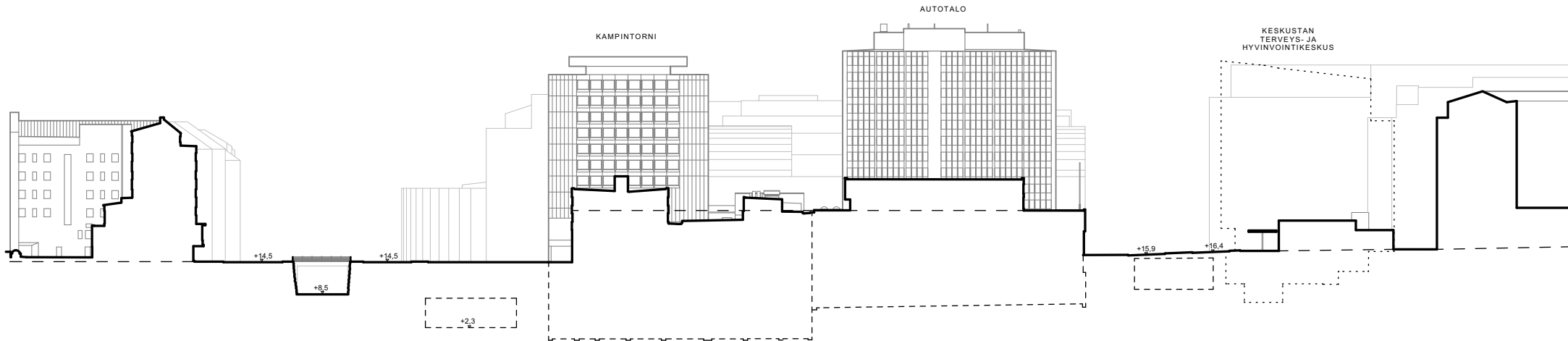
- 1900-20-luku
- 1930-40-luku
- 1950-60-luku
- 1970-80-luku
- 1990-2000-luku
- Kadonnutta kaupunki- ja korttelirakennetta
- Tuleva rakennus

# Alueleikkaukset

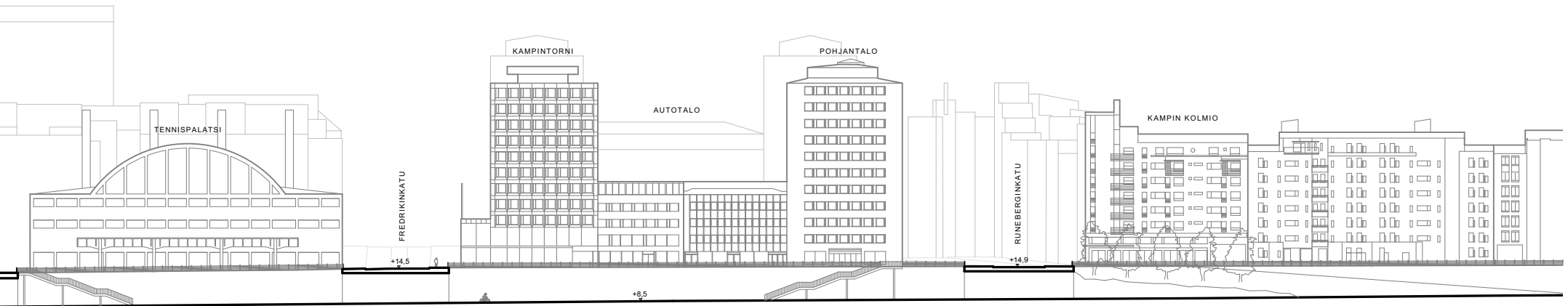
## Kaupunkijulkisivu ja leikkaus entistä satamaradan kuilua pitkin kohti etelää



## Leikkaus Autotalokorttelin läpi kohti itää Sähkötalolta Etu-Töölön







*Alueleikkaukset havainnollistavat selvitysalueen lähialueen kaupunkirakenteen sekä -tilan mittakaavaa, mittasuhteita ja tasoeroja sekä näyttää alueen rakennusten julkisivuja.*

## Näkymät

Selvitysalue ja sen lähiympäristö linkittyy Helsingin teollistumisen historiaan, 1850-luvun jälkeiseen kasvuun, Helsingin asemakaavallisen historiaan ja modernin kaupunkikeskustan kehitysvaiheisiin. Satamaradan vaikutuksesta Rautatiekatujen alue on pitkittäin väljä ja avoin. Tämän ansiosta selvitysalueella on erityisen paljon tärkeitä pitkiä näkymiä.

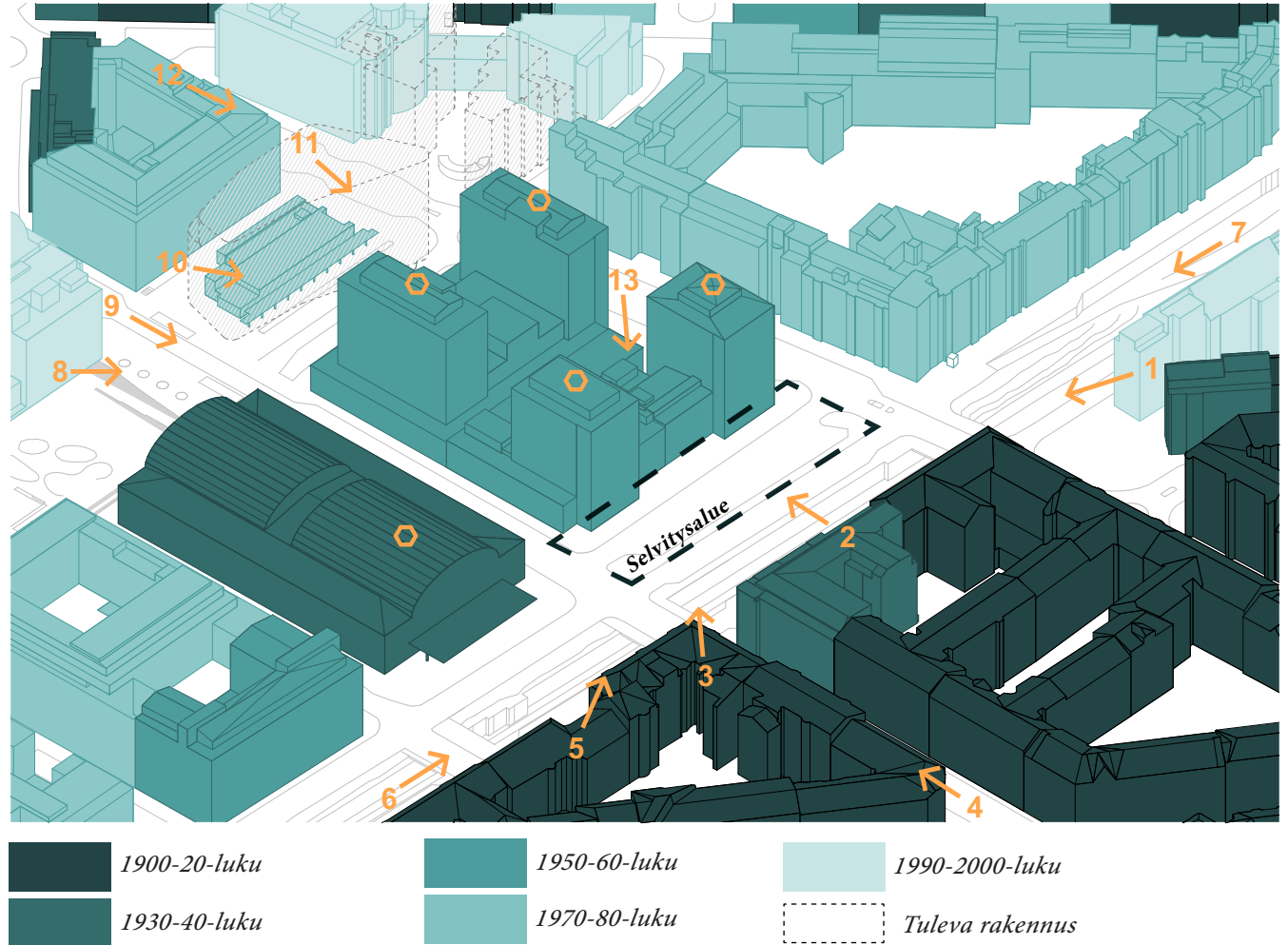
Näkymät pitkin **Töölön ja Kampin korttelirivistöjen** julkisivuja mm. molempiin suuntiin Rautatiekatuja pitkin ovat tärkeitä, mutta myös pitkin leveää Runeberginkatua. Tärkeitä näkymiä on myös avoimista kaupunkitiloista kuten mm. Tennispalatsinaukiolta.

Entisen satamaradan, nykyisen **Baanan muurit** ovat myös tärkeitä, historiasta kertovia kaupunkijulkisivuja. Niiden mahdolliset muutokset tulee tehdä harkiten, muurin ilmaisuvoimaisen luonteen säilyttäen.

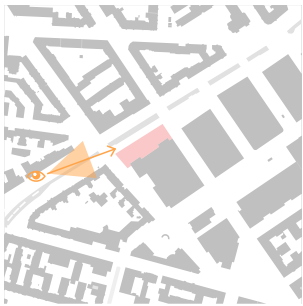
Erityisen tunnistettavia maamerkkejä ovat **Autotalokorttelin tornit ja niiden näkyminen ryhmänä** vinotaisnäkymissä. Täten myös tyhjä tila tornien välillä on tärkeä ja varjeltava.

Tämän lisäksi selvitysalueen lähivaikutuspiirissä oleva **Tennispalatsi on komea merkkirakennus** ja erityisesti sen kaareva katto on alueelle tunnusomainen.

### Maamerkki



Aksonometria havainnollistaa kaupunkitilan kerrostumia, rakennetta ja mittakaavaa. Lisäksi aksionometriaan on merkitty paikat, joista vinottaiset näkymävalokuvat on otettu. Kuvauspaikat on seuraavilla sivuilla numeroitu ja merkitty vinjetteihin kunkin valokuvan yhteydessä.

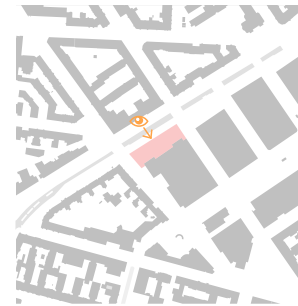


1

*Näkymä Pohjoiselta Rautatiekadulta Baanan ylitse ja Kampin kolmion rakennusten ohi kohti Pohjantaloa ja Kampintorniä sekä niiden takana näkyvää Tennispalatsia aina entiselle valtion painotalolle asti.*

*Huomio:*

*Tornien tunnistettavuus itsenäisinnä kappaleina tärkeää, samoin Tennispalatsin tai vähintäänkin sen kaarikaton näkyminen.*

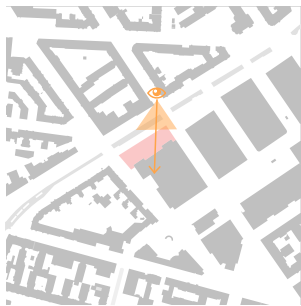


2

*Näkymä Pohjoiselta Rautatiekadulta satamarakentamien ylitse kohti selvitysalueita. Näkymässä koko Autotalokortteli: vasemmalla Kampintorni, oikealla Pohjantalo ja niiden välissä molempien Autotalon tornien nurkat sekä avoin rakennusten välitila.*

*Huomio:*

*Tornit näkyvät itsenäisinä siitä huolimatta, että niiden välinen rakennusosa on 4-kerroksinen.*



3

*Näkymä Fredrikinkadun nurkalta Pohjoisen Rautatiekadun ylitse kohti torniryhmää. Pitkä näkymä aina Fredrikintorille. Oikealla näkyvät korttelin kaikki tornit. Etummaisena näkyy Kampintorni ja sen oikealla puolella Autotalon eteläisempi torni.*

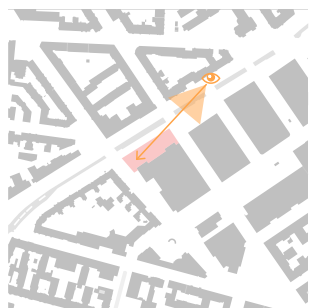
*Huomio:  
Podestinkorkuisten työmaakoppien yli pitkä näkymä tornien välistä kohti Malminkatua.*



4

*Kuva Fredrikinkadulta Etu-Töölöstä Tennispalatsin puolelta katua kohti kaakkoa. Näkymä on Autotalokorttelin sivujulkisivua pitkin kohti Kampintoria. Etu-Töölön rakennukset rajaavat näkymää.*

*Huomio:  
Autotalokorttelin "jalusta" päättyy ennen Kampintornin nurkkaa, joka ei kuitenkaan ulotu katutasoon, vaan leijailee ilmassa.*

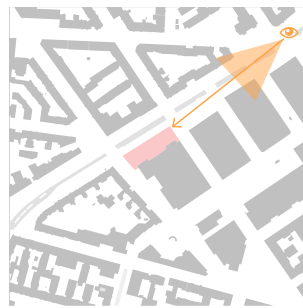


5

*Näkymä koillisesta Pohjoisesta Rautatiekatua pitkin Baanan ylitse Tennispalatsin nurkan ohitse kohti Autotalokorttelia, jossa Kampintorni hallitsee etualalla ja sen takana oikealla Pohjantalo sekä vasemmalla Tennispalatsin kaarikaton yläpuolella molemmat Autotalon tornit osittain.*

*Huomio:*

*Selvitysalueella olevat työmaakopit ovat suunnilleen podestin korkuiset.*



6

*Kuva Pohjoisen Rautatiekadun ja Arkadiankadun risteyksestä Eläinmuseon luota. Kampintorni ja Pohjantalo näkyvät entisen valtion painotalon julkisivun jälkeen vasemmalla, oikealla Etu-Töölön rakennuksia.*

*Huomio:*

*Entinen valtion painotalorakennus ja Kampin kolmion kortteli muodostavat rakennusrintamalinjan.*



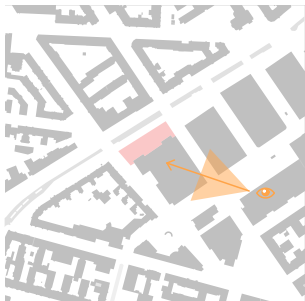
7

*Vas.: näkymä baanalta kohti lounasta. Kampin-torni ja Pohjantalo häämöttävät Antinkadun sillan ylitse.*

*Keskellä: näkymä Antinkadun sillalta baanaa pitkin kohti lounasta.  
Oik.: näkymä baanalta Kampin kolmion lounaispuolelta kohti koillista.  
Autotalokortteli katoaa Kampin kolmion kulmarakennuksen kulmatornin taakse.*

*Huomio:*

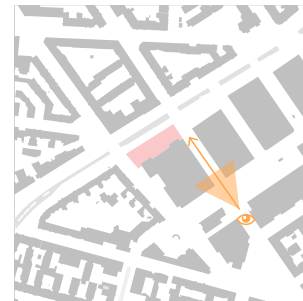
*Voisiko Baanalta tehdä Eteläisen Rautatiekadun alitse liittymän korttelin kellarikerrokseen ja liittää siihen pyöräparkin ja yhteyden korttelin mahdolliseen läpikulkuun?*



8

*Näkymä Kampin keskukselta Tennispalatsin aukion ylitse kohti Tennispalatsia ja Autotaloa. Tuleva terveyst- ja hyvinvointikeskus tulee kuvan vasempaan laitaan ja osittain peittämään autotalon taaempaa tornia, jättäen sen kuitenkin osittain näkyviin.*

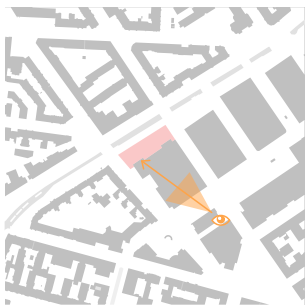
*Huomio:  
Tornien välinen tila on kaupunkikuvallisesti tärkeä.*



9

*Näkymä pitkin Fredrikinkatua kohti Temppe-  
liaukion kirkkoa, vasemmalla käytöstä jäänyt  
Stefan Lindforsin suunnittelema pysäkkikatos  
ja sen takana Autotalo, oikealla Tennispalatsi.  
Autotalokorttelin kaikki neljä tornia näkyvät  
osittain*

*Huomio:  
Autotalon tornit näkyvät seisovan 2-kerroksi-  
sella podestilla. Ne eivät lähde maan tasosta.*



10

*Näkymä Fredrikinkadulta Kampin metroaseman sisäänkäynnin ohi kohti Autotaloa. Tornien välistä näkyy myös Pohjantalo. Näkymä peittyy, kun kaupungin terveys- ja hyvinvointikeskus rakennetaan nykyisen paviljonkimaisen metrosisäänkäynnin tilalle.*

*Huomio:  
Tornien välissä podestia korkeampia rakennusosia.*



11

*Näkymä Runeberginkadulta kohti Autotaloa. Oikealla näkyy Alvar Aallon sähkötalon kulma ja taustalla Autotalon molemmat tornit sekä niiden takana sekä Pohjantalo että Kampintorni. Tulevaisuudessa osa näkymästä peittyy uuden terveys- ja hyvinvointikeskuksen taakse.*

*Huomio:  
Tornien välinen kattomaisemassa myöhempiä lisäyksiä.*



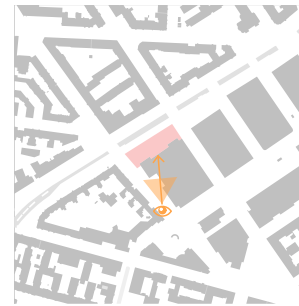


12

*Näkymä Sähkötalon Runeberginkadun varrelta kohti Autotaloa. Oikealla näkyy sähkötalon julkisivua ja taustalla Autotalon läntinen torni sekä sen takana vasemmalla Pohjantalo ja oikealla, osittain sähkötalon peittämänä Kampintorni.*

*Huomio:*

*Autotalon podesti päättyy ja läntisen tornin länsinurkka ulottuu katutasoon asti.*



13

*Näkymä Runeberginkadulta, jossa oikealla näkyy Autotalon julkisivua ja Pohjantalo sekä niiden välinen avoin tila, joka suo pitkän näkymän kohti Etu-Töölön rakennusten kattoja. Pohjantalon takana hämöttää Hotelli Helkan julkisivua.*

*Huomio:*

*Tornien välinen alue jalankulkijalle epämääräinen, huoltopihamainen.*

# Liikenne ja toiminta

• *Mistä tekijöistä selvitysalueen ja sen lähiseudun toiminnallinen luonne muodostuu?*

Eteläisen Rautatiekadun, Runeberginkadun ja Fredrikinkadun ajoväylät ikäänkuin eristävät korttelin 217 pohjoispuolella sijaitsevan selvitysalueen kaupunkirakenteesta. Jalankulkijalle alue on vaikeasti hahmottuva ja hankala kulkea. Aluetta käytetään pääosin bussien paikoitukseen. Aikaisemmin Leppäsuon suunta oli rapistuvaa teollisuusaluetta, sen purkamisen jälkeen vielä pitkään paikoituskenttää ja vasta Kampin kolmion ja Baanan valmistuttua selvitysalueen länsipuolen rooli on muuttunut aktiivisemmaksi ja vetovoimaisemmaksi.

Selvitysalue sijaitsee nykyään keskellä vilkasta kaupunkielämää, monia julkisia yhteyksiä ja palveluja. Kaupunginosa aikaisemmin jakanut rautatie on nykyään syvälle painettu kevyenliikenteen väylä, joka on tärkeä historiallinen jäännös ja kulkuväylä. Sen molemmin puolin sijaitsevat Pohjoinen ja Eteläinen Rautatiekatu, jotka liikenteellisesti ja maisemallisesti muodostavat selvän rajan Kampin ja Etu-Töölön väliin. Selvitysalue itsessään ei ole kovin jalankulkuystävällinen kohta ja korttelin 217 katu-taso ei ole tällä hetkellä houkutteleva, vaikka esimerkiksi Autotalon arkkitehtuurin "podesti" eli jalusta pyrkii kiinnittymään jalankulkijan mittakaavaan.

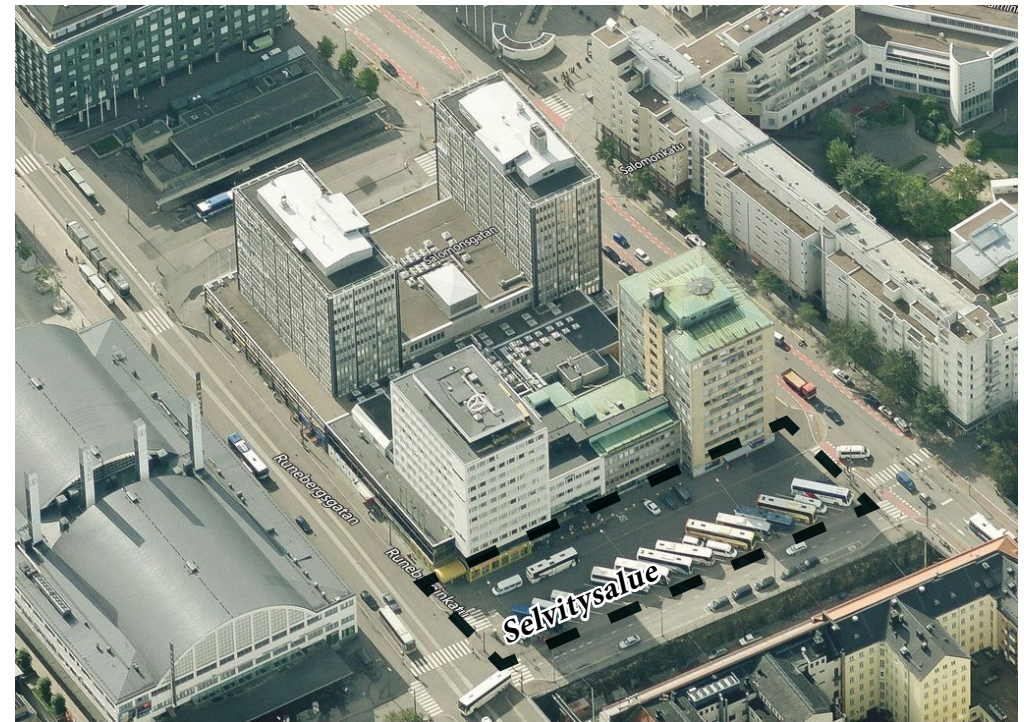
Kortteliin 217 liittyvä katutila on osa kävelykeskustan periaatesuunnitelmaa. Itse selvitysalueen luonnetta ei tässä suunnitelmassa ole tarkkaan määritelty.

Toiminnallisesti selvitysalue on takapihamainen. Päällysteet ovat asfalttia ja alueella on lähinnä paikoitusta ja hiukan epämääräisen väljää jalankulkualuetta. Selvitysalueella ei ole penkkejä. Pohjoinen sijainti tekee paikasta varjoisan ja oleskelun kannalta epäedullisen. Tähän ei myöskään ole reagoitu esimerkiksi valaistuksella. Tämän lisäksi Baanan varrella ja Kampin kolmion kohdalla oleva viheryhteys katkeaa selvitysalueen kohdalla.

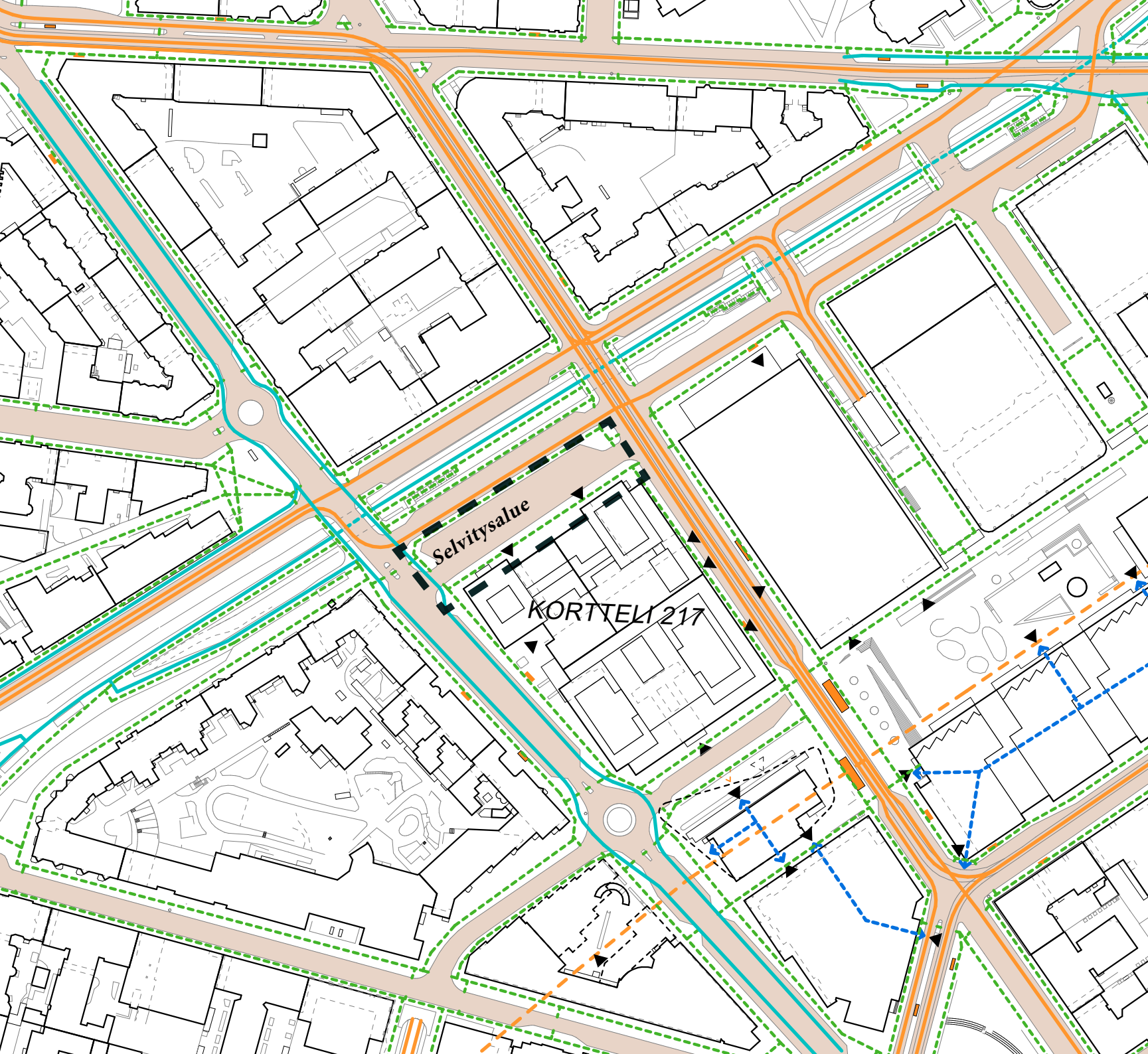


Kävelykeskustan periaatesuunnitelma - kävely- ja katuverkko

- Kävely
- Kävelypainotteinen
- Kävely, huolto- ja tontilleajo sallittu
- Joukkoliikenne
- Autoliikenteen kaista ja ajosuunta



Kuvalähde:bingmaps



Liikennekaavio havainnollistaa alueen tärkeimpiä kaupunkitilallisia ja toiminnallisia tekijöitä: olevia reittejä, liikennettä, rakennusten sisäänkäyntejä ja läpikulkupaikkoja

-  julkisen liikenteen reitti
-  ajotie
-  jalankulku
-  läpikulkuyhteys
-  kävelykadut ja kevyen liikenteen pääväylät
-  pyörätie
-  metro
-  tuleva rakennus

# JOHTOPÄÄTÖKSIÄ

## Alueen ominaispiirteet, identiteetti ja arvot

• *Mistä tekijöistä alueen identiteetit ja arvot muodostuvat?*

Selvitysalue sijaitsee **kerroksellisessa kohdassa kaupunkia**, joka liittyy **moniin kaupungin keskeisiin vaiheisiin ja merkkirakennuksiin**. Selvitysalueen lähialueella on havaittavissa erityisesti modernisoituvan Helsingin vaiheita, mutta se liittyy myös kaupungin teollistumisen ja tiivistymisen vaiheisiin. Eri vaiheiden tuomaa kerroksellisuutta ja ominaispiirteitä tulee myös tulevaisuudessa vahvistaa.

### Lähialueen kaupunkikuvalliset arvot:

Selvitysalueen ja sen lähialueiden korttelirakenne on määrittynyt pääosin **modernin ajan suunnitelmien pohjalta**. Sotien jälkeen ihailtiin modernin ajan kasvua ja arkkitehtuuria. Tämän ajan ihanteet on arvokasta säilyttää omana kerrostumanaan kaupungissa. Kampin pohjoispuolelle haettiin ns. **City -tunnelmaa** jo Bertel Jungin ajoista, 1900-luvun alusta lähtien. Tätä suuntaa edustaa erityisesti kortteli 217, jonka eteläosa fragmenttimaisesti toteutti Lindegren-Kråkströmin asemakaavaluonnosta vuodelta 1954. Tämä suunnitelma ei kuitenkaan kokonaisuudessaan koskaan toteutunut. Osittain tästä syystä selvitysalue jäi jäsentymättömäksi katutilaksi. Kortteli erkani Eteläisen Rautatiekadun linjasta 1950-luvulla ja jätti väljyyttä

kohtaan, joka aikaisemmin oli ollut kortteliä. Korttelin pohjoispuolen uudelleenarviointi on siten perusteltua.

Selvitysalue kiinnittyy hennosti myös Helsingin **ruutukortteli aikaan** Fredrikinkadun suuntaisen katulinjan kautta. Runeberginkadun suunta määrittyi korttelin 217 alkuvaiheissa ja on omanlaisensa jääne 1900-luvun alun korttelirakenteesta. Nämä rajaukset ovat näistä syistä arvokkaita.

**Selvitysalue sijaitsee aivan Kampin kaupunginosan ja Etu-Töölön (RKY-alue) saumakohdassa**. Satamaradan uoman ja sen molemminpuolin asettuneiden Rautatiekatujen johdosta Kampin kaupungiosa ja kantakaupunki päättyy selvästi avoimeen tilaan, jonka jälkeen alkaa rakenteeltaan täysin toisenlainen kaupunginosa, Etu-Töölö. Tämä avoin tila on tästä syystä arvokas, se kertoo kaupungin teollistumisesta, satamaradan ja toisaalta eri kaupunginosien kehitysvaiheista. **Kaupunginosien kortteleiden julkisivut ja baanan suuntaiset pitkät näkymät ja (sitien avoin tila) kuuluvat tämän kaupunkikohdan tunnusomaiseen rakenteeseen.**

Katutilan eri tasot ovat myös osa selvitysalueen ja sen lähialueen identiteettiä. Teollistumisen aikainen satamaradan jääne, nykyinen baanan uoma korostaa

paikan kaupunkimaista ja urbaania tunnelmaa. Liikenne kulkee eri tasoissa. **Myös korttelin 217 tornien ja matalamman jalustan arkkitehtuuri osittain vahvistaa katujen tasoleikkiä.**

Selvitysalue sijaitsee lähellä viime vuosikymmeninä kehittyntä kattavaa kaupallisten, julkisten palvelujen ja liikenteen verkostoa.

### Alueen rakennusten arvot:

Selvitysalueen yhteydessä olevan korttelin 217 ja sen lähikortteleiden rakennusten modernin ajan ihanteiden mukainen arkkitehtuuri on arvokasta. Rakennukset erottuvat omanlaisina fragmentteina myös toisistaan: **Tennispalatsi funktionalismin ajan esimerkkinä, selvitysalueen yhteydessä oleva Autotalokortteli oman aikansa "city"- unelmana tornisommitelmineen ja Kampin kolmio esimerkkinä 1980- ja 1990-luvun umpikorttelista**. Näiden aikojen ominaispiirteitä ja maamerkkimäisyyttä tulisi korostaa. Rakennukset ulkoisesti hyvin säilyneitä ja arvokkaita. Myös baanan muurit ovat tärkeitä säilytettäviä rakenteita.

Kampintornin ja Pohjantalon arkkitehtuurin ominaisuuksista ja arvoista tulisi laatia omat rakennushistorialliset selvitykset.



*Rautatiekatujen suuntaiset kaupunginosien korttelirivit ovat tärkeä osa alueen identiteettiä. Selvitys alue on osa avointa siirtymäaluetta erivaiheissa rakentuneiden kaupunginosien välillä.*



*Selvitysalueen välittömässä läheisyydessä sijaitsee paljon palveluita: mm. Kampin kauppakeskus, elokuvateatteri, ravintoloita ja julkista liikennettä. Nämä osaltaan toteuttavat alueen luonteen tavoitteita jo kohta sadan vuoden takaa.*



*Selvitysalueeseen liittyy vahvasti eri katutasot ja siten tiivis kaupunkimainen tunnelma. Baanan muuri on tärkeä rakenne paikan identiteetin kannalta.*

### Selvitysalue ja alueen arvoja heikentäviä tekijöitä:

Vaikka selvitysalue sijaitsee tärkeässä kohdassa kaupunkia, itse selvitysalueen luonne on **takapihamainen**. Koska korttelin 217 asemakaavoitukseen vaikuttaneet kokonaisuunnitelmat eivät toteutuneet kokonaisuudessaan, on selvitysalueen korttelirajaus-ta on **mahdollista arvioida uudestaan**. Nyt kaupunkikeskustan tuntumassa oleva **alue toimii paikoitusalueena eikä muodosta jalankulkijaystävällistä kaupunki-ympäristöä**.

Selvitysalue voisi liittyä luontevammin osaksi **Kampin palveluita ja jalankulku-keskustaa**. Useat selvitysalueen epämääräiset kohdat, kuten päätyvät jalkakäytävä-osuudet, aidat yms. katkaisevat jalankulun, mm. Leppäsuon suunnalta lähestyttäessä.

Kevyt liikenne baanalla ohittaa selvitysalueen vaikka korttelin kohdalle on rakennettu portaikko uomasta kadulle. **Eri katutasot voisivat luontevammin kytkeytyä osaksi aktiivista kaupunkitilaa**.

Paikka on **tuulinen ja viheryhteys, joka voisi ulottua Kampin kolmiolta tai jopa Hietaniemen hautausmaalta aina Töölönlahden tuntumaan, katkeaa selvitysalueen kohdalla**.

Selvitysalue sijaitsee korttelin pohjoispuolella ja **on pääosin varjoisa**, siten se ei ole oivallinen paikka viipyilevälle flaneeraukselle, vaan tilan jäsentymättömyyden voisi hyvinkin poistaa kaupunkirakennetta varoen täydentävällä rakentamisella.

Huoltoajo Runeberginkadun puolella tekee myös korttelin itäpuolesta jalankulkijan kannalta vähemmän houkuttelevan.



Selvitysalue määrittää katkeileva jalankulku ja varjoisuus. Lisäksi pienet viheralueiden tapaiset katkeavat selvitysalueen kohdalla. Kuvallähde:bingmaps



Runeberginkadun puoleinen huoltoajojärjestely  
Kuvallähde: Google streetview 2011



Kun selvitysalueetta lähestyy pohjoisesta voi havaita liikenteen eri tason. Pääsy korttelille on kuitenkin hankala.  
Kuvälähde: Google Streetview 2011



Kun selvitysalueetta lähestyy idästä viheryhteys ja jalankulun selkeä jatko katkeaa.  
Kuvälähde: Google Streetview 2011



Selvitysalue on ollut viime vuodet bussien paikoitusalue, Kuvälähde: Google Streetview 2011



Selvitysalue Eteläisen Rautatiekadun yli. Sinänsä komea tornisommitelma ja katutasen toiminta voisi houkutella käyttäjiä ja aktivoida tätä kohtaa kaupungissa. Yhteydet alueelle eivät kuitenkaan ole kovin luontevia. Nykyinen paikoitusalue, varjoisuus, paikoitusalueen aita sekä epämääräiset jalankulkureitit tekevät paikasta epäviihtyisän epäpaikan..



Kun selvitysalueetta lähestyy lännen suunnalta viheryhteys ja jalankulun selkeä jatko katkeaa.

## Kaupunkikuvalliset tila-analyysikaaviot

Tila-analyysikaavioissa esitetään huomioita selvitysalueen kaupunkikuvasta ja sen ominaispiirteistä tulevan arkkitehtuurikilpailun kannalta, niin että kilpailuehdotuksissa voitaisiin huomioida ja korostaa näitä alueen kaupunkitilallisia ja historiallisia arvoja. Selvitysalue on ahdas, mutta rakentamalla on mahdollista selkeyttää tätä erityisesti toiminnallisesti epämääräiseksi jäänyttä kohtaa kaupunkirakenteessa.

### Kaupunkikuvalliset lähtökohdat:

**Korttelin 217 voisi tulevaisuudessa ajatella rajautuvan jälleen Eteläisen Rautatiekadun korttelilinjaan. Nykyinen rakennusrintama polveilee epämääräisesti Eteläisen Rautatiekadun varrella ja rakennusten etäisyys katuun on vaihteleva. Selvitysalue itsessään sijaitsee varjon puolella eikä siten ole otollinen esimerkiksi puistoalueena, joten korttelin laajentaminen rakentamalla tuntuu mahdolliselta nykyisen kaupunkitilan moninaisia arvoja ja kerrostumia korostaen.**

**Korttelin 217 arkkitehtonisen luonteen ja tornisommitelman säilyminen on keskeistä selvitysalueen jatkosuunnittelussa.** Korttelin 217 pohjoisen puoleiset tornit ovat osa maamme liikerakentamisen historiaa ja ne kertovat Kampin alueen rakentumisesta. Tornit on huolellisesti suunniteltu ja on toteutettu laadukkaista materiaaleista. Tornien välinen vapaa tila, jonka ansiosta muodostuu kiinnostavia vinottaisnäkyymiä, on hyvin tärkeä sommitelman kannalta ja siten varjeltava ominaisuus. Samoin kuin Helsingin teollisuusperintöön liittyvä. Baanan ja rautatiekatujen avoin tila.

**Tennispalatsin ja autotalokorttelin tornien ja korttelin maamerkkimäisyyden säilyminen on arvokasta.** Tennispalatsi on niin tunnusomaisen muotoinen, että sen kaarikaton säilyttäminen näkymissä lienee riittävä.

**Jalankulkuyhteyksien parantaminen korostaisi selvitysalueen keskustamaista luonnetta ja korostaisi kaupungin tavoitetta laajentuvasta kävelykeskustasta.**

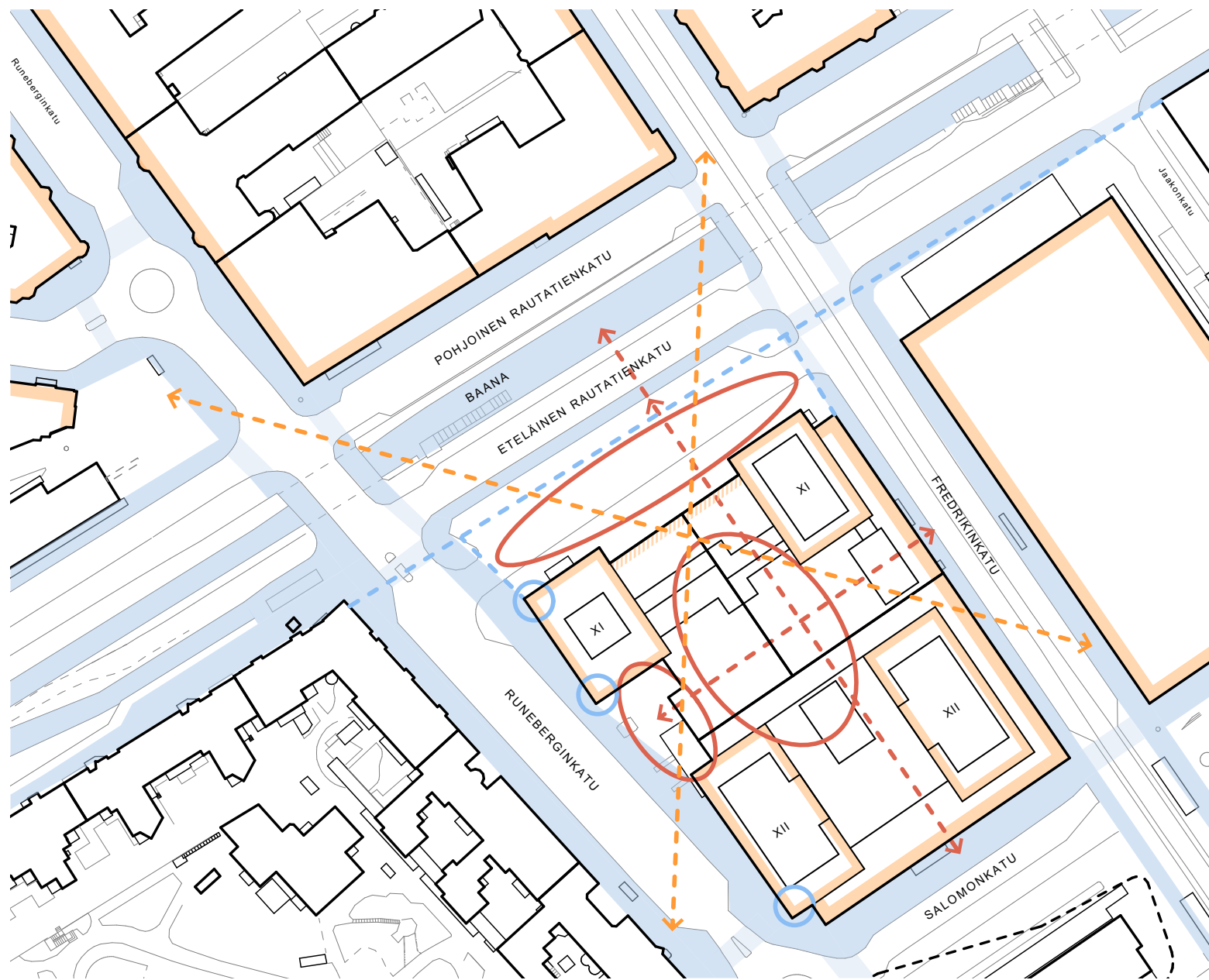
### **Huom.**

Mahdollisten laajennusten vaikutus rakennusten arkkitehtoniseen arvoon tulee arvioida erikseen rakennushistoriallisten selvitysten avulla.

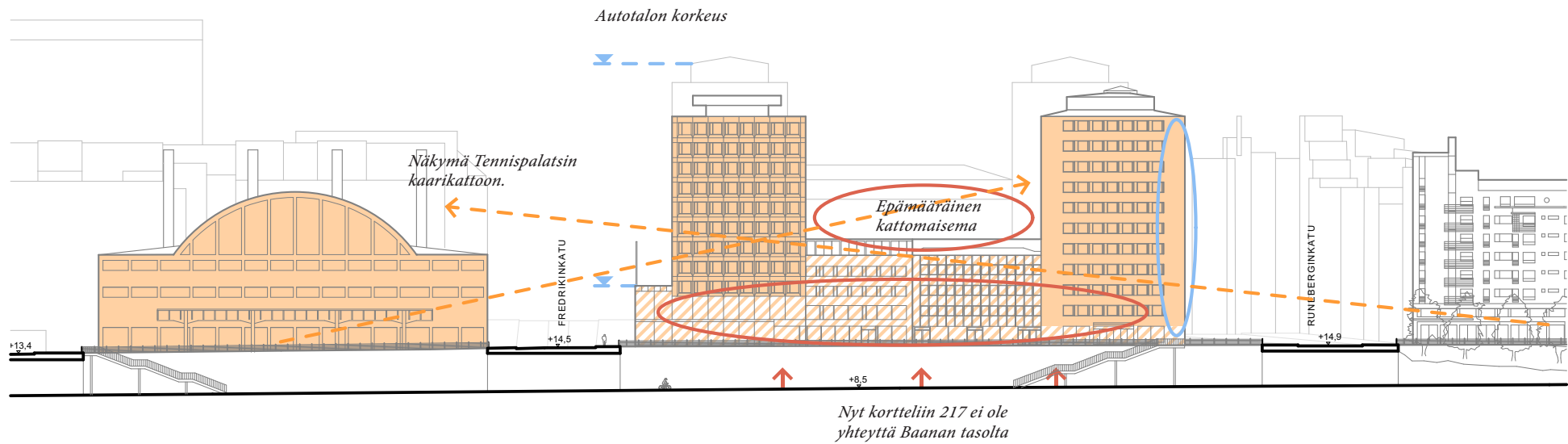
Täten Kampintornista ja Pohjantalosta tulee tehdä rakennushistorialliset selvitykset arkkitehtonisesta ja sisätilojen arvoista, ennen kuin tässä mahdollisiksi arvioituja muutoksia rakennuksiin tai niiden lähiympäristöön voidaan suunnitella tai toteuttaa.



-  merkittävä jalankulkureitti
-  merkittävä julkisivu
-  merkittävä korttelinosa
-  kaupunkitilallinen rajautuminen
-  tärkeä näkymälinja
-  kehitettävä paikka
-  mahdollinen läpikulkuyhteys

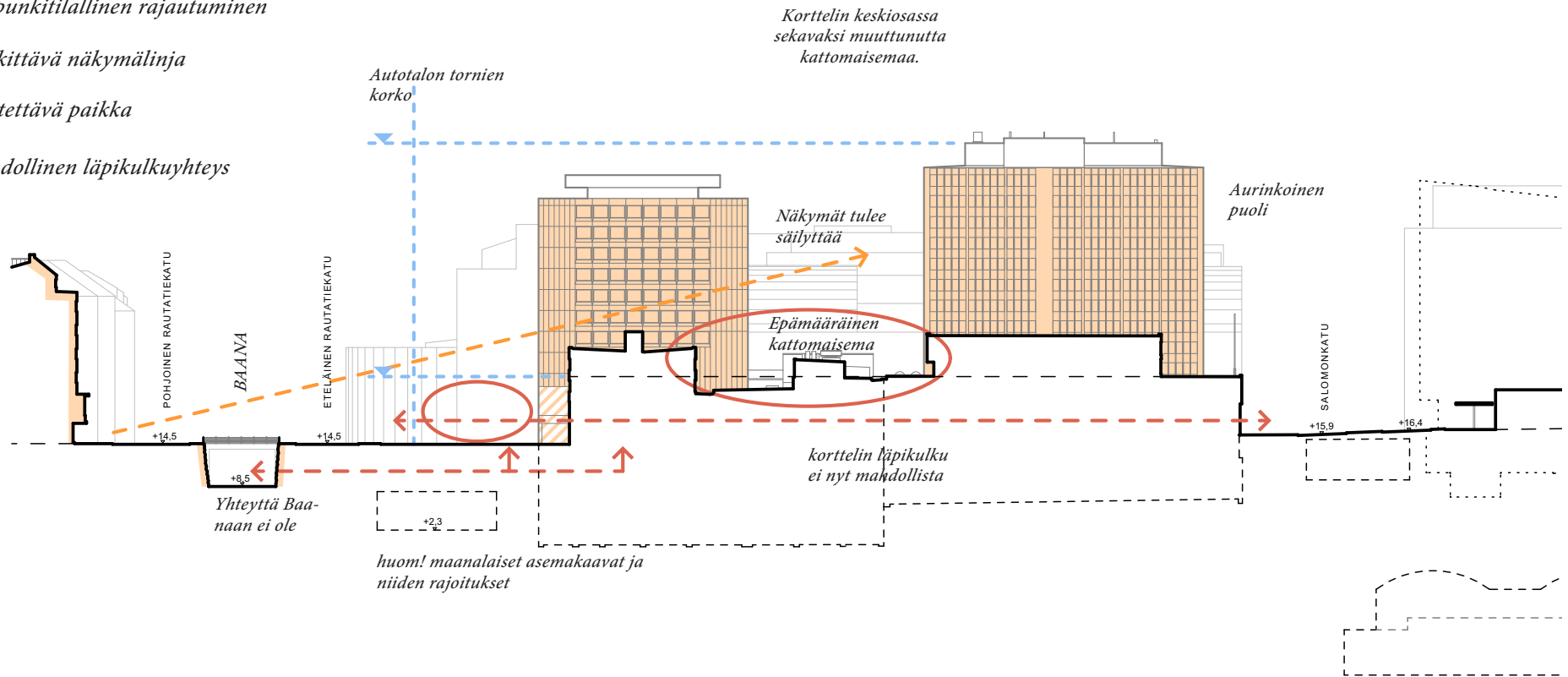


# Leikkaus pitkin baanaa, julkisivu kohti luodetta



# Leikkaus korttelin 217 läpi Etu-Töölöstä Kampin metroasemalle

- merkittävä julkisivu
- merkittävä korttelinosa
- kaupunkitilallinen rajautuminen
- merkittävä näkymälinja
- kehitettävä paikka
- mahdollinen läpikulkuyhteys



## Lopuksi

Alueen kehittämisen tavoitteena on sen **monien arvojen säilyttäminen – näitä ovat historialliset, kaupunkikuvalliset, kaupunkirakenteelliset, arkkitehtoniset ja toiminnalliset arvot**. Alueeseen tulevaisuudessa liittyvien toimenpiteiden yhtenä johtoajatuksena tulisi olla alueen kulttuurihistoriallisten kerrostumien, alueen identiteetin, ominaisuuksien sekä kävelykeskustan vahvistaminen.

Selvitysalue on tällä hetkellä viimeistelemätön, mutta sitä voisi jäsenellä, aktivoida ja sitoa paremmin yhteen korttelin 217 kokonaisuuteen, korttelin maamerkkimäisyyttä ja nykyistä tornimaailmaa korostaen. Kortteli on ainoa toteutunut, fragmentiksi jäänyt osa Lindegren-Kråkströmin asemakaavaluonnosta vuodelta 1954.

Historialliset vaiheiden tunnistettavuus on tärkeä arvo ja niiden olisi hyvä säilyä osana alueen kaupunkitilaa myös jatkossa..

Tästä näkökulmasta nykyisiä korttelirajoja voisi korostaa muilla sivuilla, mutta **korttelilinjan suhde Eteläisen Rautatiekatuun nähden ei ole selvä** ja tämän linjauksen uudelleen arvioiminen voi selkeyttää nykyistä tilannetta.

Rakennukset näyttäytyvät Rautatiekatujen molemmin puolin pitkinä rintamina, joiden välissä kulkee Baana, eli entinen satamarata, joka on tärkeä jäännös. Kuitenkin Eteläisen Rautatiekadun varrella kukin kortteli on vaihtelevalla etäisyydellä katulinjasta ja **leveitä vapaa-alueita on täällä vaikea hyödyntää**, sillä ne ovat varjon puolella ja katu sijaitsee vallitsevien tuulien kannalta suotuisasti eli viihtyvyyden kannalta epäsuotuisasti. Siten sen varrelle lienee vaikea aikaansaada "flaneeraavien" kaupunkilaisten keidasta.

**Selvitysalue** on Eteläisen Rautatiekadun varrella korttelin pohjoispuolelle on muodostunut kapaeahko tyhjä tila, jota tällä hetkellä käytetään paikoitukseen. Tämän alueen **jäsentelyä täydennysrakentamalla siten, että suunnittelussa otetaan huomioon eri näkymälinjat ja historialliset rakenteet (Ks. tämän selvityksen tila-analyysikaaviot) on perusteltua harkita. On tietenkin selvää, että näiden modernismin alueina säilyneiden rakennusten rakennushistoriallisista arvot tulee laatia rakennushistorialliset selvitykset jatkosuunnittelun yhteydessä.**

Täydennysrakentaminen tontilla saattaa vaarantaa alueelle luonteenomaisia pitkiä näkymiä ja vähentää maamerkkimäisten rakennusten ja vanhan radan

paikan merkitystä kaupunkirakenteessa. Tämän vuoksi näkymäakseleihin kannattaa kiinnittää erityistä huomiota, ja niiden pitäminen mahdollisimman avoimina kannattaa tavoitella.

Katutason yhteydet ja palvelut ovat osa paikan luonnetta. Niitä voisi parantaa ja lisätä. Esimerkiksi läpikulun järjestäminen Autotalokorttelin läpi sekä sen liittäminen katutilaan aukion tms. välityksellä olisi mielenkiintoinen ratkaisu. Myös yhteys Baanalta kellarikerrokseen ja sieltä tälle läpikulkukureitille olisi kiinnostava uusi mahdollisuus.

*KESKUSTAVISIO: "Yleiskaavassa tavoitteena on laajentaa keskustaa ja kantakaupunkia. Kantakaupungille ominaisen, toiminnallisesti monipuolisen ja sekoittuneen rakenteen säilyminen sekä liike- ja toimitilojen riittävä määrä turvataan. Rakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on osoitettava ensisijaisesti liike- tai muuksi toimitilaksi. Alueen kulttuurihistoriallisia arvoja ja eri aikakausien kerrostumia tulee vaalia, ja maankäyttö on sovittava yhteen maisema- ja kulttuuriympäristöarvojen kanssa. Aluetta kehitetään kestävien kulkumuo-  
tojen, erityisesti kävelyn ja pyöräilyn, ehdoilla."*

# Lähteet

## Painetut lähteet:

Moorhouse, J. & Carapetian, M. & Ahtola-Moorhouse, L. 1987. Helsingin jugendarkkitehtuuri 1895–1915. Helsinki: Otava.

Helsingin kaupungin historia V:1. 1955. Helsinki

Hackzell, K. 1988. Viertotietä itään ja länteen. Helsingin vanhoja kortteleita 3. Helsinki: Helsingin Sanomat.

Hornborg, E. & al. 1950. Helsingin kaupungin historia. Osat 1-6. Helsinki: Helsingin kaupunki.

Ilonen, J. 2013. Kolmas Helsinki. Helsinki: AtlasArt.

Kervanto Nevanlinna, A. 2012. Voimat jotka rakensivat Helsinkiä. Keuruu: Otava.

Kivilaakso, A. 2014. Kun Helsinkiin rakennettiin city – Keskustan vuosina 1945–1990 valmistuneet liikerakennukset. Helsinki: Helsingin kaupunginmuseo.

Lahti, J. 2006. Arkkitehti Aarne Ervin moderni kaupunkisuunnittelu pääkaupunkiseudulla – Taidehistoriallisia tutkimuksia 34. Helsinki: Taidehistorian seura.

Ollila, K. & Toppari, K. 1986. Puhvelista Punatulkkuun – Helsingin vanhoja kortteleita (6), s. 208–209. Helsinki: Helsingin Sanomat.

Sundman, M. 1980. Helsingin rakentumisen vaiheet. Helsinki: Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.

Meurman, Otto-I. 1969. Piirteitä Helsingin asemakaavan historiasta. Helsingin asemakaavahistoriallinen kartasto, toim. Olof Stenius, Pro Helsingfors –säätio.

## Painamattomat lähteet

Lindh, T. 1993. Tennispalatsi, Rakennushistoria sekä korjaus- ja käyttösuunnitelma. Arkkitehtiosasto. TKK. Diplomityö.

Arkkitehtitoimisto Ark-Byroo. 2011. Autotalo – Rakennushistoriallinen selvitys. Helsinki.

## Verkkolähteet:

Järvenpää, E. 2009. Satamarata mullisti Kampin laitamat. Helsingin Sanomat. Haettu 10.02.2022 osoitteesta <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000004631289.html>

Helsingin Sanomat. 1966. Kaasunjakelusäiliö pois linja-autoaseman tieltä. Haettu 14.02.2022 osoitteesta <https://www.hs.fi/ihmiset/art-2000002877641.html>

## Kartta-aineisto:

Helsingin kaupungin kartta-palvelu. <https://kartta.hel.fi>

Helsinki Region Infoshare. <https://hri.fi>

Helsingin kaupungin sähköinen Sinetti-arkisto. <https://yksa.disec.fi/Yksa4/public/HELKA/>

## Kuvalähteet

Helsingin kaupunginmuseon kuva-arkisto. <https://hkm.finna.fi/>

Museoviraston kuva-arkisto. <https://museovirasto.finna.fi/>

## Muut lähteet

Helsingin kaupunginmuseon City-inventointi. [https://www.hel.fi/static/hkm/pdf/helsinki\\_city.pdf](https://www.hel.fi/static/hkm/pdf/helsinki_city.pdf)  
Tonttihakemisto HKA

**Autotalon lähialue - kaupunkirakenteellinen ja ympäristöhistoriallinen selvitys**  
**Arkkitehtitoimisto R Schnitzler**