

# Hietalahden ranta

Ympäristöhistoriallinen selvitys



## **Hietalahden ranta ympäristöhistoriallinen selvitys 2020**

<b>Tilaaja:</b>	HGR Property Partners Oy
<b>Tilaajan yhteyshenkilöt:</b>	Essi Tuomala ja Ilkka Mäkelä
<b>Ohjausryhmä:</b>	Sinikka Lahti, Anu Lamminpää, Sakari Mentu/ Helsingin kaupunkiympäristön toimiala Johanna Björkman / Helsingin kaupunginmuseo
<b>Tekijä:</b>	Studio Terra Oy
<b>Tekstit ja taitto:</b>	Studio Terra Oy / Anna Ryymin
<b>Asiantuntija:</b>	Julia Donner
<b>Kartat:</b>	Helsingin karttapalvelu
<b>Historialliset kartat ja valokuvat:</b>	katso lähdeluettelo
<b>Nykytilan valokuvat ja visualisoinnit:</b>	Studio Terra Oy / Anna Ryymin

*Etukannen kuva: Hietalahti talvella 1961, taustalla Jätkäsaari ja kaukaisuudessa siintää Pihlajasaari. Kuvaaja Volker von Bonin, HKM.  
Takakannen kuva: Näkymä Hietalahdenlaiturilta kohti Hietalahdentoria vuonna 1953. Kuvaaja Börje Dilén, HKM.*

# Sisällys

<b>1. Johdanto</b>	4
1.1. Työn tarkoitus ja työryhmä	6
1.2. Lähteet ja aineistot	6
<b>2. Selvitysalue</b>	7
2.1. Sijainti	8
2.2. Suunnittelutilanne	9
2.3. Suojelustatukset	13
<b>3. Historian vaiheita</b>	14
3.1. Ympäristö ennen 1800-lukua	15
3.2. 1800-luvun alkuvuosikymmenet ja Helsingin palon jälkeiset asemakaavat	16
3.3. Hietalahden alue teollistuu	21
3.4. Hietalahdentori 1900-luvun vaihteessa	29
3.5. Alueen muutokset toisen maailmansodan jälkeen	39
3.6. Toteutumattomia suunnitelmia	53
3.7. Alueen suunnitelmia 1980–2010 luvuilla	60
<b>4. Nykytilanne ja säilyneisyys</b>	64
4.1. Yleistä	65
4.2. Tilarakenne, sommitelma ja näkymät	67
4.3. Rakennukset	73
4.4. Ranta-alueet	75
4.5. Rakenteet ja pinnoitteet	78
4.6. Kasvillisuus	82
4.7. Kalusteet, varusteet ja valaistus	84
4.8. Julkinen taide	87
<b>5. Arvot ja vaalittavat ominaispiirteet</b>	88
5.1. Alueen arvot ja vaalittavat ominaispiirteet	89
5.2. Arvoja heikentäviä tekijöitä	93
<b>6. Yhteenveto</b>	95
<b>Lähteet</b>	97
<b>Viitteet</b>	101

# **1. Johdanto**

# Johdanto

Tämä selvitys käsittelee Kampin ja Punavuoren kaupunginosissa sijaitsevaa Hietalahden rannan aluetta. Selvitysalue sisältää ranta-alueen kadut, muut julkiset alueet sekä Bulevardin länsipään ja Hietalahdentorin.

Helsinginniemen länsirannalla sijaitseva Hietalahti on lukuisia historiallisia, kaupunkirakenteellisia ja kaupunkikuvallisia arvoja omaava alue. Hietalahdentori ja Bulevardi ovat osa Museoviraston inventoimaa Bulevardi-Esplanadin valtakunnallisesti arvokasta rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY). Kumpikin on määritelty Helsingin kaupungin arvoympäristökohteiksi sekä tori maisemakulttuurin kannalta tärkeäksi aukioksi ja Bulevardi maisemakulttuurin kannalta tärkeäksi puistokaduksi. Koko selvitysalue on osa maakunnallisesti arvokasta Helsingin empire-keskusta ja kivikaupunki kulttuuriympäristöä.

Alun perin syrjäisestä, lähinnä kalastajien mökkejä sisältäneestä kallioiden ympäröimästä ranta-alueesta on muodostunut nykyisenkaltainen historiallisia kerrostumia omaava tiiviiden korttelien rajaama alue useiden vaiheiden aikana. 1800-luvun alussa Helsingin uudelleenrakentamiseen yhteydessä laadittujen asemakaavojen jälkeen rantaan alkoi sijoittua teollisuutta ja Bulevardin sekä Hietalahden torin ympäristö rakentumaan. 1800- ja 1900-luvun vaihteessa rakennettiin rantaan altaan muodostanut satamarata ja torin ympäristö viimeisteltiin ensin entisen Teknillisen korkeakoulun ja sittemmin kauppahallin rakennuttua. Hietalahden alue on säilynyt pääpiirteissään siitä lähtien nykyisen kaltaisena. Suurimmat muutokset ovat tapahtuneet ranta-alueilla, kun teollisuuden tilalle rakennettiin asuinrakennuksia ja satamarata poistettiin käytöstä.

## 1.1. Työn tarkoitus ja työryhmä

Hietalahdenrannan ympäristöhistoriallisen selvityksen tarkoitus on toimia lähtöaineistona alueen kehittämisvarauksen puitteissa tehtävää suunnittelua ja siihen liittyvää asemakaavatyötä varten. Tavoitteena oli laatia raportti, joka sisältää selvityksen alueen ympäristöhistoriasta keskittyen eri vaiheisiin ja niiden aikana tapahtuneisiin kokonaisuuteen vaikuttaneisiin muutoksiin. Työ sisälsi myös selvityksen julkisten alueiden nykytilasta ja merkittävien ominaispiirteiden säilyneisyydestä. Raportin lopussa on kooste selvitysalueen arvoista ja vaalittavista ominaispiirteistä.

Selvityksen tilaaja on kiinteistökehitysyhtiö HGR Property Partners Oy, jonka työryhmään kuuluivat Essi Tuomala ja Ilkka Mäkelä. Työn on laatinut konsulttityönä Studio Terra Oy syksyllä 2020. Selvityksen tekstiosuudet ja visualisoinnit on tehnyt maisema-arkkitehti Anna Ryymin ja asiantuntijana toimi FT Julia Donner. Projektin hallinnasta vastasi maisema-arkkitehti Sarianne Silfverberg.

Ohjausryhmään kuului Helsingin kaupunkiympäristön toimialalta arkkitehti Sinikka Lahti, maisema-arkkitehti Anu Lamminpää sekä arkkitehti Sakari Mentu. Helsingin kaupunginmuseon osalta ohjausryhmään osallistui tutkija Johanna Björkman.

## 1.2. Lähteet ja aineistot

Selvitysalueelta ja sitä rajaavista rakennuksista on laadittu useita historiallisia selvityksiä, joita on hyödynnetty tässä selvityksessä. Bulevardista on valmistunut Helsingin kaupunkiympäristön toimialan tilaama ympäristöhistoriallinen selvitys vuonna 2019, joka on toiminut hyvänä lähteenä tässä työssä. Selvityksessä käsiteltiin myös Hietalahdentoria ja Hietalahden allasta osana Bulevardin kokonaisuutta.<sup>1</sup>

Useista selvitysalueelta rajaavista kiinteistöistä on laadittu rakennushistoriallisia selvityksiä. Erityisesti Kaartin lasaretin, Hietalahden kauppahallin ja entisen Teknillisen korkeakoulun rakennusten selvitykset ovat olleet hyödyllisiä<sup>2</sup>. Läheisistä rakennuksista ja toimijoista on laadittu myös runsaasti historiikkeja<sup>3</sup>.

Kaupunkiympäristön toimialan arkistosta sekä Helsingin kaupunginarkistosta on saatu käyttöön selvitysalueen suunnitelmia ja karttoja. Nämä sisältävät vanhoja asemakaavoja ja muita kaavallisia tarkasteluja sekä alueen julkisen tilan, kuten katu- ja ranta-alueiden ympäristö-, yleis- ja toteutussuunnitelmia. Selvityksessä käytetyt kartat ovat pääosin Helsingin kaupungin karttapalvelusta tai kaupungin avoimien rajapintojen kautta saatavilla olevia paikkatietoja.

Alueen aiempien vaiheiden ja suunnitelmien toteutuneisuuden selvittämisen apuna on käytetty vanhoja valokuvia, joita alueelta löytyy runsaasti aina 1800-luvulta saakka. Valokuvia on etsitty ensisijaisesti Helsingin kaupunginmuseon kokoelmista Finna-palvelun kautta. Samaan tarkoitukseen on hyödynnetty Helsingin kaupungin karttapalvelun digitaalisia aineistoja ja erityisesti kattavaa kokoelmaa ilmakuvia 1930-luvulta saakka.

## **2. Selvitysalue**

## 2.1. Sijainti

Hietalahdenrannan selvitysalue sijaitsee Helsingin eteläosassa, Helsinginniemen länsireunalla. Alue kuuluu Kampin ja Punavuoren kaupunginosiin, joiden raja kulkee Bulevardia pitkin halki Hietalahdenaltaan. Ympäristöhistoriallisessa selvityksessä käsiteltävä alue sisältää Hietalahdentorin ja Bulevardin länsipään sekä Hietalahdenaltaan ympäröivine katualueineen. Selvitysalue on rajattu noudattamaan kehittämisvarausta ja siihen kuuluvat alueet ovat Helsingin kaupungin omistuksessa. Selvitysalueen pinta-ala on noin 5,7 hehtaaria.



*Kuva 1. Selvitysalueen rajaus ja alueen nimitys. Hietalahdenranta-nimellä selvityksessä viitataan katualueeseen ja Hietalahden ranta kuuaa koko ranta-alueetta.*





*Kuva 2. Helsingin kaupungin vuonna 2016 hyväksymä ja 2018 voimaan tullut yleiskaava.*

## 2.2. Suunnittelutilanne

### **Yleiskaava**

Helsingin kaupungin yleiskaava on tullut voimaan vuonna 2018. Yleiskaavassa koko selvitysalue on vesialueita lukuun ottamatta merkitty kantakaupungiksi (C2). Julkisten ulkotilojen osalta merkinnän mukaan kyseessä on ”...Keskusta, jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena asumisen, kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena.” Lisäksi ”...Aluetta kehitetään kestävien kulkumuotojen, erityisesti kävelyn ja pyöräilyn, ehdoilla”. Yleiskaavassa on esitetty Bulevardia pitkin viheryhteys, joka päättyy Hietalahdenaltaaseen. Telakka-alue selvitysalueen eteläpuolella on merkitty toimitila-alueeksi.<sup>4</sup>

Yleiskaavatyön ohessa kaupunki laati teemakarttoja täydentämään yleiskaavakarttaa. Selvityksen kannalta oleellisia ovat merellinen Helsinki-, virkistys- ja viherverkosto 2050-, kantakaupunki- sekä kulttuuriympäristö -teemakartat. Jälkimmäisen sisältö on lähes vastaava suojelustatukset -kartan (kuva 8, s. 13) sisällön kanssa, mutta sisältää lisäksi vuoden 2002 Helsingin kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittävät alueet -rajauksen, johon selvitysalue myös kuuluu.<sup>5</sup>

*Kuva 3 ylhäällä. Ote merellinen Helsinki -teemakartasta, jossa alueen rantaa myöten on merkitty Helsingin rantaraitti ja vesiliikenteen yhteyspiste Hietalahdenrannan lounaiskulmaan.*

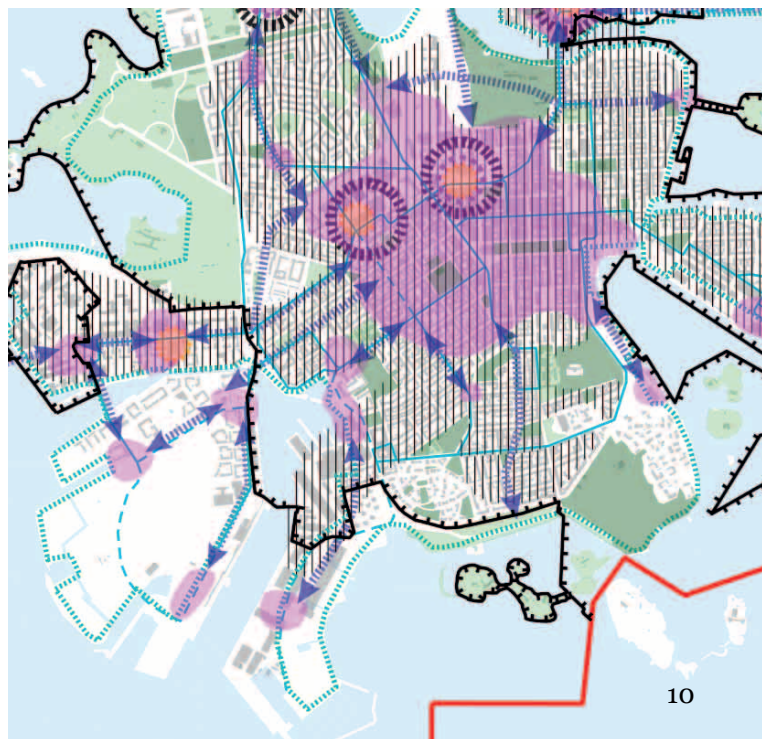


Helsingin maanalainen yleiskaava on tullut lainvoimaiseksi 2011. Suurin osa selvitysalueetta rajaavista kiinteistöistä on merkitty siinä kantakaupungin pintakallioalueiksi, joissa kallionpinta on syvyydellä 0-10 m. Kaavassa on esitetty myös Mallaskadun tunneli ja Sinebrychoffin panimoalueelle rakennetun asuinkorttelin maanalaiset tilat. Selvitysalueelle tai sen välittömään läheisyyteen ei ole esitetty uusia maanalaisia kohteita tai yhteyksiä.<sup>6</sup>

*Kuva 4 keskellä. Ote virkistys- ja viherverkosto 2050 -teemakartasta. Kartalla on myös merkintä rantaraitista. Bulevardi on esitetty yhdeksi keskustan vihreäksi akseliksi, eli merkittäväksi puistoakseliksi ja -yhteydeksi. Sinebrychoffin puisto on merkitty kaupunginosapuistoksi. Koko selvitysalue kuuluu keskustan historialliset puistot ja kaupunkitilat -alueeseen, jota tulisi kehittää kerrostuneen kulttuuriympäristön lähtökohdista.*



*Kuva 5 alhaalla. Ote kantakaupunki -teemakartasta. Kantakaupunki -teemakartalla on rantaraitin lisäksi merkitty Hietalahdentori ja Hietalahdenranta telakkaan saakka toiminnallisesti ja liikenteellisesti keskeiseksi, kävelypainotteiseksi solmukohtaksi reuna-alueineen sekä nykyisessä että tulevassa kaupunkirakenteessa. Näiden alueiden kävely- ja pyöräilyolosuhteita kehitetään ja selkeytetään. Kartalle on lisäksi merkitty nykyinen ja tuleva raitiovaunuverkosto sekä kaupunkirakenteelle ominaiset sisäpihoille tai katutilaan avautuvat liiketilat. Kartalla on huomioitu entisen Teknillisen korkeakoulun ja Aleksanterin teatterin kortteli sekä Sinebrychoffin puisto, joiden arvot ja ominaispiirteet tulee säilyttää ja huomioida asemakaavoituksessa ja muissa hankkeissa.*

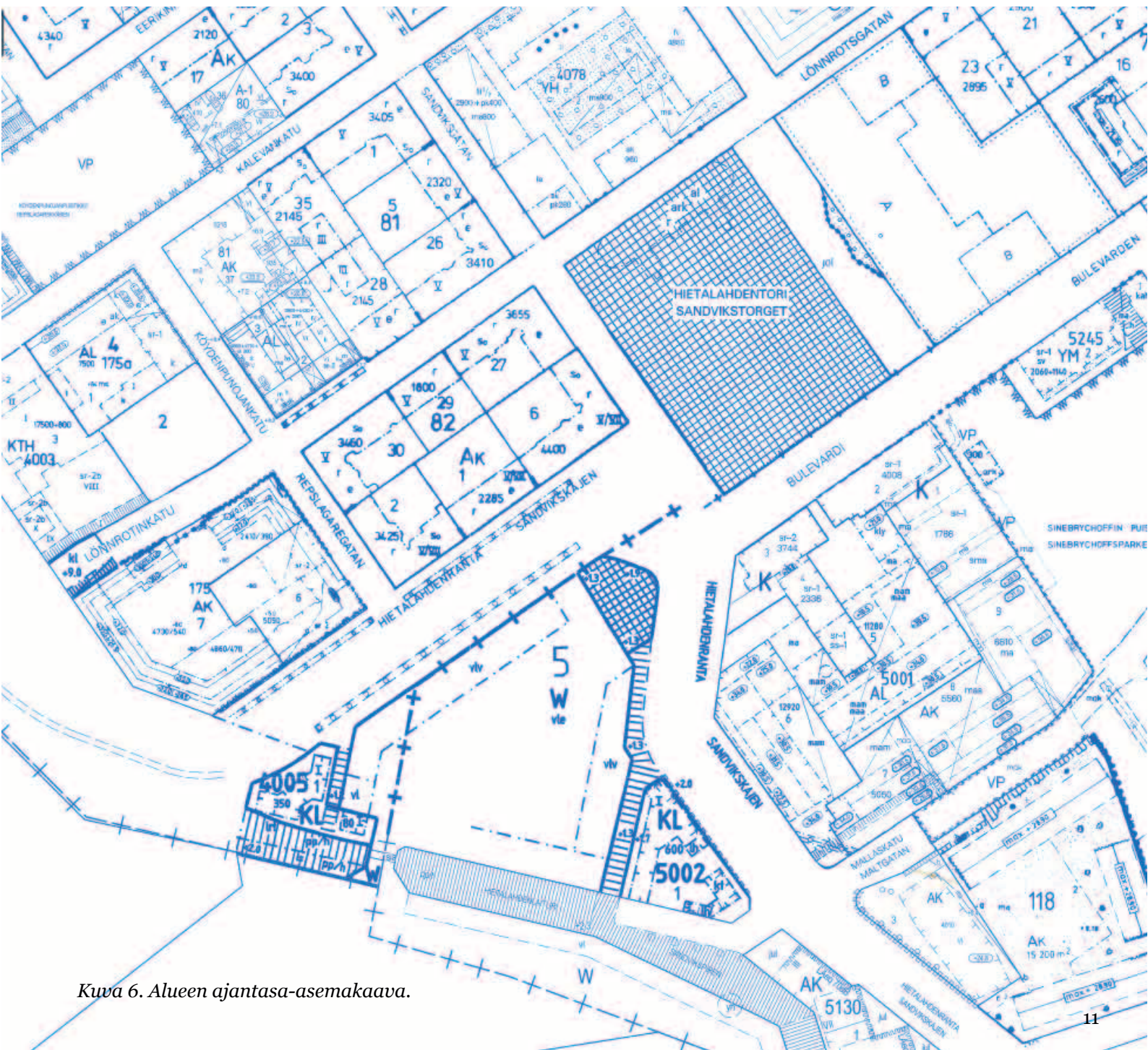


## Asemakaava

Selvitysalueella on voimassa lukuisia asemakaavoja, joista vanhin on vuodelta 1887 ja tuorein vuodelta 2014. Voimassa olevia kaavoja varsinaisella selvitysalueella on yhteensä kuusi kappaletta. Selvitysalueeseen rajautuvia asemakaavoja on kahdeksan, näistä valtaosa koskee aluetta ympäröiviä asuin- ja toimitiloja sekä yleisiä rakennuksia käsittäviä tontteja.

Suurin osa selvitysalueen julkisista tiloista on merkitty asemakaavassa katualueiksi, joista osa on varattu jalankululle ja pyöräilylle. Näitä ovat Hietalahdenlaituri ja Hietalahdenaltaan itäsivu. Hietalahdentori ja Bulevardin päätyalue Hietalahdenaltaan luona on merkitty toriksi tai katuaukioksi.

Istutettavaksi merkittyjä alueita on hyvin vähän; Hietalahdenlaiturin itäsivulle ja Hietalahdenrannan pohjois- ja länsisivuille on asemakaavoissa kuitenkin merkitty istutettavia puurivejä. Bulevardin osalta kaavoissa ei oteta kantaa tai anneta määräyksiä puuriveistä. Teknillisen korkeakoulun edustan istutukset Abrahaminkadulla ovat myös merkitty istutettavaksi alueeksi. Tämä alue on kiinteistökartan ja asemakaavan mukaan katualuetta. Asemakaavassa on annettu eritasoisia suojelumääräyksiä selvitysalueen rajaaville rakennuksille sekä Hietalahden kauppahallille.<sup>7</sup>



Kuva 6. Alueen ajantasa-asetmakaava.

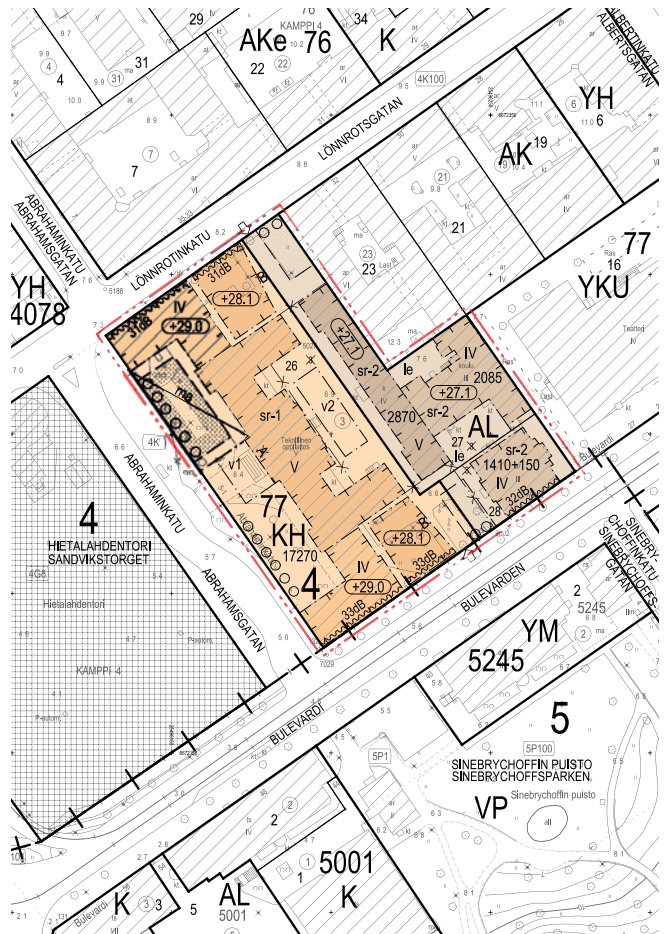
## Hanketilanne

Helsingin kaupunki on myöntänyt HGR Property Partnersille kehittämisvarauksen Hietalahdenrannan ja Hietalahdentorin alueelle. Tavoitteena on alueen kokonaisvaltainen kehittäminen suunnittelemalla rantaan toimitiloja ja Hietalahdentorin alle uusi yleinen pysäköintilaitos. Samalla kehitetään alueen liikennejärjestelyjä ja jalankulkuympäristöjä. Kehitysvarauksen saaja HGR Property Partners Oy on veloitettu laadittamaan kolme erilaista suunnitteluratkaisua alueelle.<sup>8</sup>

HGR Property Partners Oy on ostanut myös selvitysalueen pohjoisivulla sijaitsevan Kaartin lasaretin korttelin Senaatti-kiinteistöiltä kesällä 2020. Korttelin suojellut rakennukset on tarkoitus korjata ja sinne on suunnitteilla jonkin verran uudisrakentamista. Pääosin toimitiloiksi uudistettavaa korttelia tullaan tulevaisuudessa avaamaan myös kaupunkilaisille.<sup>9</sup>

Entisen Teknillisen korkeakoulun alueelle osoitteessa Bulevardi 29–31 on meneillään asemakaavan muutosprosessi. Tontti ja rakennukset on ostettu kaupungilta tarkoituksena muuttaa kohteen käyttötarkoitusta. Kaavamutoksen ehdotuksessa esitetään, että rakennukset suojeltaisiin, samoin esitetään määräyksiä rakennuksen edustapihan käsittelyyn. Entiselle päärakennukselle on tarkoitus antaa merkitä Sr-1, joka tarkoittaa rakennustaiteellisesti, historiallisesti tai kaupunkikuvallisesti erityisen arvokasta suojeltavaa rakennusta. Pääsisäänkäynnin edustalle voidaan kaavaehdotuksen mukaan rakentaa lasinen aulatila. Edustapihan toinen puolisko on merkitty istutettavaksi alueen osaksi ja koko pihaa reunustamaan on merkitty ”istutettava ja tarvittaessa uudistettava puurivi” ja ”Olevat puut tulee mahdollisuuksien mukaan säilyttää”. Lisäksi ”..eduspihaa tulee kehittää puistomaisena piha-alueena ja sen kulttuurihistoriallisia arvoja tulee vaalia. Istutuksia tulee täydentää puuttuvilta osin alkuperäisen suunnitelman hengen mukaisesti ja piha kunnostaa sen arvoja kunnioittavan asun mukaisesti.”<sup>10</sup>

Selvitysalueella on käynnissä kaupungin katuhankkeita Telakkakadun, Hietalahdenrannan ja Bulevardin länsipäädyn rajaamalla alueella sekä Abrahaminkadulla Hietalahdentorin kohdalla. Ranta-alueiden katuhankkeiden taustalla on Telakkarannan alueen rakentuminen. Samalla parannetaan pyöräilyn reittejä ja toteutetaan uudet raitiotieyhteydet. Näistä Telakkakadun ja Hietalahdenrannan eteläosa on jo toteutettu. Abrahaminkadulla on tarkoitus päivittää entisen Teknillisen korkeakoulun edustan liikenne- ja pysäköintijärjestelyjä.<sup>11</sup>



Kuva 7. Ehdotus Bulevardi 29–31 asemakaavan muutokseksi, ote ehdotusvaiheen asemakaavakartasta. Hietalahdentorin vieressä sijaitseva päärakennus on tarkoitus muuttaa hotelliksi ja muut alueen rakennukset asuin-, liike- ja toimitilakäyttöön. Lisäksi tutkitaan mahdollisuutta uudisrakentamiseen.

## 2.3. Suojelustatukset



Kuva 8. Selvitysalueen ja sen ympäristön suojelustatukset.

Suomenlinnan Unescon maailmanperintökohteen suoja-alueen rajaus ulottuu aivan selvitysalueen eteläreunaan saakka<sup>12</sup>. Museoviraston 2009 inventoimat RKY-kohteet on merkitty sinisellä pystyviivoituksella, Esplanadi – Bulevardi -alue ulottuu selvitysalueelle ja käsittää myös Hietalahdentorin, entisen Teknillisen korkeakoulun ja Aleksanterin teatterin alueet.<sup>13</sup> Tummansinisellä on merkitty kulttuurihistoriallisesti huomattavien rakennusten suojelusta annetun asetuksen (480/85) nojalla suojellut rakennukset, jotka sijaitsevat Kaartin lasarettin, Sinebrychoffin panimoalueen ja entisen Teknillisen korkeakoulun alueilla. Myös Aleksanterin teatteri kuuluu näihin kohteisiin. Osa asetuksen perusteella suojelluista rakennuksista on merkitty suojeltaviksi myös asemakaavoissa.<sup>14</sup>

Selvitysalue ympäristöineen kuuluu kokonaisuudessaan Helsingin maakunnallisesti arvokkaisiin kulttuuriympäristöihin, ollen osa Helsingin empire -keskusta ja kivikaupunki -kokonaisuutta. Maakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt selvitettiin Uudenmaan liiton toimesta vuonna 2012 osana maakuntakaavatyötä. Rajausta ei ole erikseen merkitty kartalle.<sup>15</sup>

Karttaan on merkitty asemakaavassa suojellut rakennukset vaaleansinisellä, rakennusten kohdalle on myös merkitty asemakaavoissa rakennuksiin kohdistuvat suojelumerkinnät. Sr-1 ja Sr-2 merkinnät viittaavat näihin, lisäksi vanhemmissa asemakaavoissa on käytetty myös muita merkintöjä (So ja ark) osoittamaan suojeltavia arvoja.

Sr-1 merkintä tarkoittaa rakennustaiteellisesti, historiallisesti tai kaupunkikuvallisesti erityisen arvokasta suojeltavaa rakennusta ja Sr-2 rakennustaiteellisesti, historiallisesti tai kaupunkikuvallisesti arvokasta suojeltavaa rakennusta. Ark -merkintä tarkoittaa rakennustaiteellisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden rakennusten rakennusala, So -merkintä tarkoittaa kaupunkikuvallisesti arvokkaiden rakennusten rakennusala. Bulevardi 29–31 kaavaehdotuksessa on esitetty, että Hietalahdentorin viereinen, entisen Teknillisen korkeakoulun päärakennus suojeltaisiin ja sille on ehdotettu Sr-1 merkintää.<sup>16</sup>

Vaaleansinisellä merkityt alueet ovat Helsingin kaupungin inventoimia yleisten alueiden arvoympäristökohteita. Selvitysalueella on kaksi erillistä kohdetta; Hietalahdentori ja Bulevardi. Myös Sinebrychoffin puisto on määritelty arvoympäristökohteeksi. Edellisten lisäksi selvitysalueella on useita Helsingin kaupungin maisemakulttuurin kannalta merkittäviä kohteita, joita ei ole erikseen merkitty kartalle. Näitä ovat Bulevardi, Hietalahdentori sekä selvitysalueen reunoilla Entisen Teknillisen korkeakoulun alue sekä Sinebrychoffin puisto. Bulevardi on määritelty maisemakulttuurin kannalta tärkeäksi puistokaduksi ja tori maisemakulttuurin kannalta tärkeäksi aukiksi. Sinebrychoffin puisto on määritelty aikakaudelleen tyypilliseksi puistoksi ja entisen Teknillisen korkeakoulun alue julkisten rakennusten alueeksi.<sup>17</sup>

# **3. Historian vaiheita**

## 3.1. Ympäristö ennen 1800-lukua

Hietalahti on ollut alun perin kahden kallioiden niemen välissä sijainnut hiekkainen lahdenpoukama. Alueen historiaa tunnetaan 1500-luvulta lähtien. Karu ja kalliainen alue mäntyineen ja pienine kuusineen oli pitkään rakentamatonta rantaa. Ensimmäiset kartat alueen läpi kulkevasta, nykyisen Bulevardin paikalla kulkevasta tiestä ovat 1700-luvun loppupuolelta. Laaksomaisessa painanteessa kulkevan tien molemmin puolin oli vuokrattavia peltoja, joilla viljeltiin muun muassa hamppua ja tupakkaa. Osalla pelloista olivat kasvuolosuhteet kuitenkin kallioiden maaperän vuoksi huonot. Peltojen lisäksi tien varrella sijaitsi hautausmaita, joita tarvittiin 1600-luvulla maalta saapuneiden hautaamiseen ja uudestaan 1700-luvulla ruttoepidemian vuoksi.<sup>18</sup>

Kuva 9. Ote Carl P. Hagströmin vuosina 1776–1777 laatimasta kartasta.<sup>19</sup>

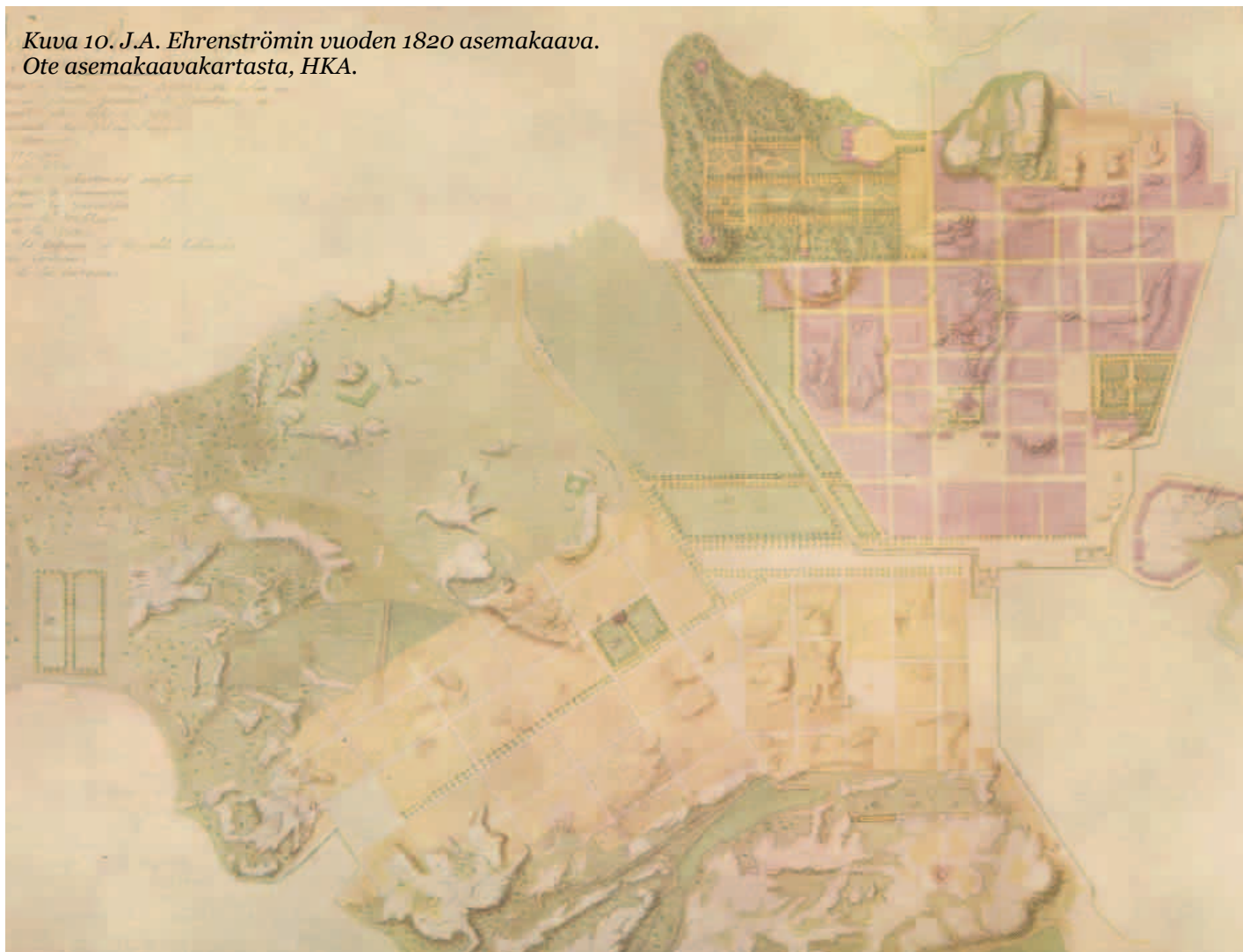


## 3.2. 1800-luvun alkuvuosikymmenet ja Helsingin palon jälkeiset asemakaavat

Helsingin kaupungin vuonna 1808 tuhonneen tulipalon jälkeen kaupungille laadittiin uusi asemakaava. Sen teki Anders Kocke, joka ryhtyi samalla myös laajentamaan kaavoitettavaa aluetta. Kocke pyrki oikaisemaan ja leventämään olevia katuja ja välttämään rakentamasta maastoltaan hankalimpia paikkoja. Kocken kaava jäi toteuttamatta, kun Helsingistä tuli Suomen pääkaupunki vuonna 1812. Asemakaavojen tarkistustyö annettiin jälleenrakennuskomitean puheenjohtajalle J.A. Ehrenströmille, jonka ehdotus hyväksyttiin lähes heti sen valmistuttua. Uuden asemakaavan tavoitteena oli olla tarkoituksenmukainen, monumentaalinen ja vastata Helsingin uutta asemaa pääkaupunkina. Ehrenström päivitti asemakaavaa vielä useita kertoja.<sup>20</sup>

Selvitysalueen osalta Ehrenströmin kaavan merkittävimmät ehdotukset koskevat Bulevardia, joka linjattiin kulkemaan laakson pohjalla vanhan tielinjan mukaisesti kohti Hietalahden rantaa. Ympäröivät korttelit olivat samassa koordinaatistossa Bulevardin kanssa ja nimensä mukaisesti katu esitettiin puurivein istutettavaksi. Ehrenströmin asemakaavassa Senaatintorin ympäristöstä luotiin kaupungin sydän ja Bulevardi kuului Esplanadista alkavaan, koko niemen halki kulkevaan puistokatuakseliin.

*Kuva 10. J.A. Ehrenströmin vuoden 1820 asemakaava. Ote asemakaavakartasta, HKA.*





## Sinebrychoffin panimo

Hietalahden luonnetta alueen rakentumisen alkuvaiheissa merkittävimmin muuttaneet rakennushankkeet toteutuivat 1800-luvun ensikymmenillä. Sinebrychoffit hankkivat julkisesta huutokaupasta alun perin Suomenlinnassa toiminutta panimoaan varten laajan maa-alueen rakentamattoman kaupunkialueen ulkopuolelta Hietalahden rannan alueelta Hanhen korttelista. Nikolai Sinebrychoff oli katsonut, että sijainti olisi panimolle sovelias; Hietalahdessa oli saatavilla sekä tilaa että puhdasta vettä. Sinebrychoff onnistuikin tekemään tuolloin kannattavia kauppoja tonttimaasta ja laajensi panimon tiluksia lopulta aina Punavuorenkadulle saakka.

Panimotoiminta oli Helsingissä luvanvaraista ja yksinoikeudet myytiin huutokaupalla. Sinebrychoffit onnistuivat säilyttämään näin hankitut yksinoikeutensa vuoteen 1853 saakka. Tänä aikana panimoalueesta muodostui laaja teollisuusalue, joka käsitti myös vuonna 1835 yleisölle avatun Sinebrychoffin puiston. 1870–1880 luvulla aluetta laajennettiin ja rakennettiin uusia tuotantolaitoksia ja rakennuksia, kuten mallastamo, tislamo, sekä varasto- ja käymiskellareita. Suunnitelmia rakennuksia varten laativat Theodor Höijer ja Sebastian Gripenberg.<sup>21</sup>



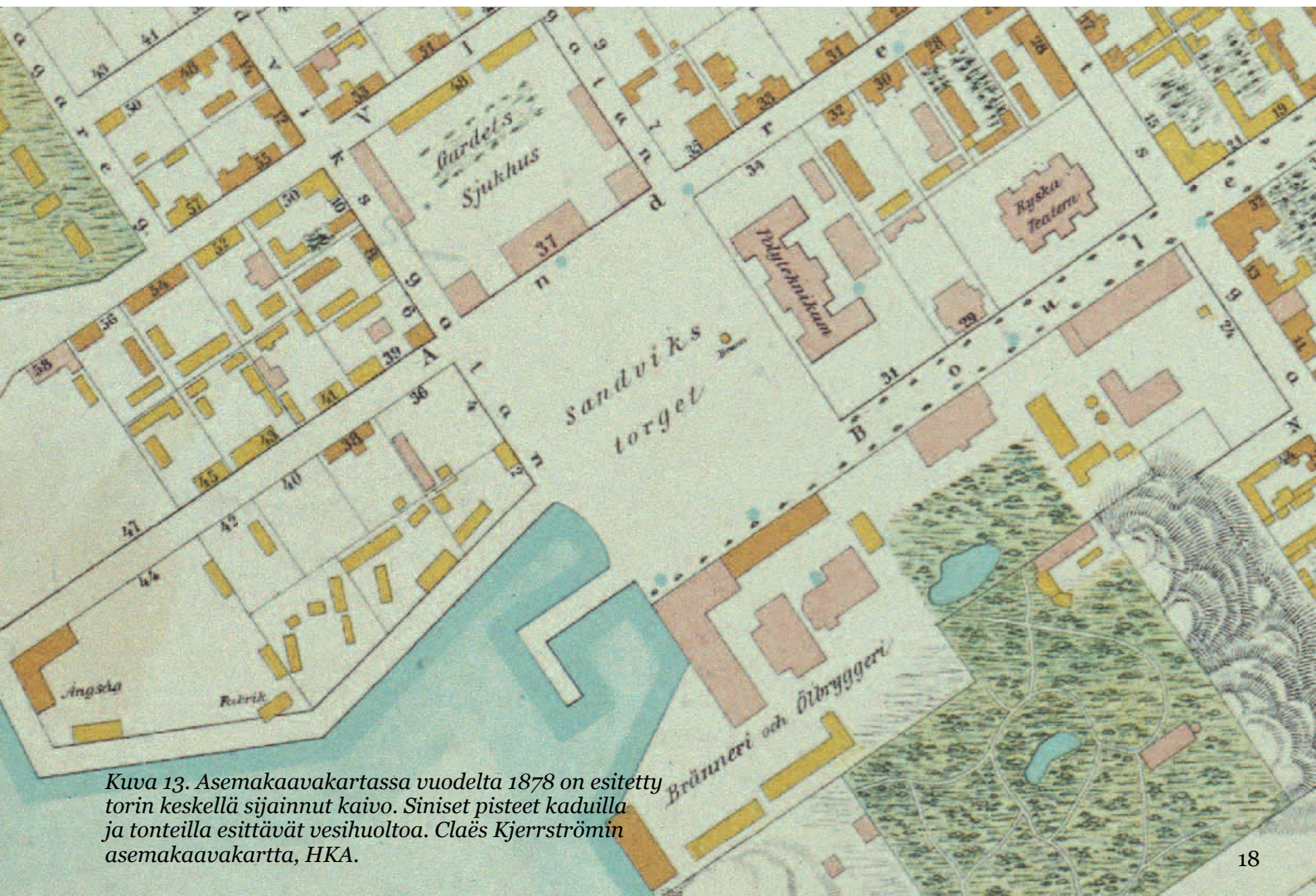
Kuva 11. Plan Charta öfver Helsingfors Stad År 1820. Kantakaupungin korttelit on numeroitu ja niille on annettu Tukholman mallin mukaan eläinten nimet. Hietalahden alue laskettiin esikaupunkialueeksi ja näiden kortteleiden nimet oli merkitty erikseen. Sinebrychoffin panimon ja Kaartin lasaretin korttelit on merkitty eri värillä erotukseksi asuinkortteleista. HKA.

Panimotoiminnan kannalta olennaista oli puhtaan veden saanti. Panimotontille on kartoissa merkitty 1820-luvulla kaivo, jota käytettiin aina 1800-luvun loppupuolelle saakka. Vuonna 1876 kaivon veden laatua selvitettiin ja nähtiin ilmeisen hyväksi, sillä sen vettä käytettiin jopa vesijohtojen vetämisen jälkeen. Kaupungin vesiputkista tullut vesi ei nimittäin soveltunut erityisen hyvin oluen panemiseen, siinä oli liikaa rautaa ja se oli ”sameraa”. Oma kaivo oli myös tarpeen, sillä vesipulien aikana, esimerkiksi vuonna 1875, toivottiin panimoiden käyttävän muita vedenlähteitä yleisten kaivojen sijaan.<sup>22</sup>

Hietalahdentorilla sijaitsi myös yleinen kaivo vuosina 1840–1880. 1800-luvulla kaupungin asukkaat käyttivät joko yksityisiä, omilla pihilla sijainneita kaivoja tai yleisiä, julkisilla paikoilla sijainneita kaupungin ylläpitämiä kaivoja. Vettä haettiin sekä juomavedeksi että ruoanlaittoon. Kaivorakennukset rakennettiin korkeatasoisesti ja ne olivat tärkeä osa katukuvaa. Vesijohtoja ei kaupungissa ollut ennen 1870-lukua. Yleisistä kaivoista tärkeimmät jouduttiin sulkemaan 1880–90-luvun taitteessa kaivojen saastuttua, jolloin vesi ei ollut enää käyttökelpoista.<sup>23</sup>



Kuva 12. Hietalahdentorin ja Sinebrychoffin panimon alueen kaava-suunnitelma. Carta öfver en del af Helsingfors Stad kallad Sandviken författad enligt af Hans Kejsersliga Majestät senast approperade Plan, laatija A. F. Granstedt 1820-luku, HKA.



Kuva 13. Asemakaavakartassa vuodelta 1878 on esitetty torin keskellä sijainnut kaivo. Siniset pisteet kaduilla ja tonteilla esittävät vesihuoltoa. Claës Kjerrströmin asemakaavakartta, HKA.



Kuva 14 ylhäällä. Hietalahdentori ja altaan pohjukka. Ranta-alueet korttelien ulkopuolella on esitetty pohjoisessa vielä rakentamattomina, etelässä tulevan telakan paikalla on jo rakennuksia. Ote kartasta Plan af Helsingfors, utgiven 1838 af C.W. Gylden, HKA.

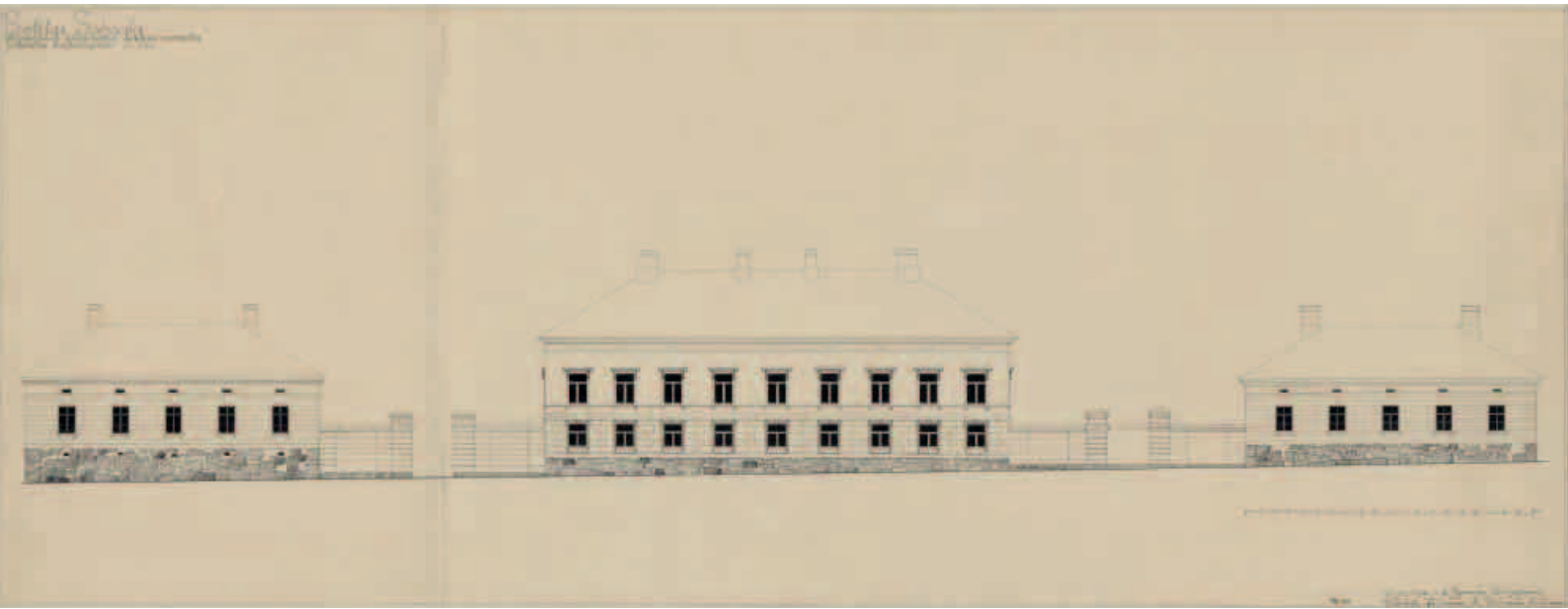
Kuva 15 alhaalla. Näkymä Sinebrychoffin tornista luoteeseen vuonna 1870. Kuvassa näkyy taustalla kaartin lasaretti, jonka edessä toistaiseksi kiveämätön Hietalahdentori kaivoineen. Kuvaaja Hoffers Eugen, HKM.



## Kaartin lasaretti

Kaartin lasaretin tontille oli alun perin tarkoitus sijoittaa Kaartin kasarmin alue ja C.L. Engel oli jo luonnostellut kokonaisuutta 1810-luvun loppupuolella. Kasarmi sijoitettiin kuitenkin Ehrenströmin ehdotuksesta nykyiselle Kasarmitorille. Syynä paikan vaihtoon oli se, että Hietalahtea pidettiin sijainniltaan syrjäisenä. Hietalahdentorin viereiselle tontille sijoitettiin kuitenkin 1822 sotaväelle tarkoitettu sairaalarakennus, joka paloi muutamaa vuotta myöhemmin. Palaneen sairaalan tilanne ryhdyttiin rakentamaan uutta sairaalarakennusta ja samalla alkoi rakentua 1830-luvun loppuun mennessä koko korttelin käsittävä sairaala-alue.<sup>24</sup>

*Kuva 16. Kaartin lasaretti, katujulkisivujen mittauspiirustus Lönnrotinkadulta. AYR.*



## 3.3. Hietalahden alue teollistuu

Hietalahden alueella teollistuminen jatkui voimakkaammin 1800-luvun puolivälin jälkeen. Sen mahdollistivat voimaan tullut elinkeinovapaus, työvoiman entistä vapaampi liikkuvuus sekä höyryvoiman käyttöönotto. Teollisuuden sijoittumista valvottiin kaupungin taholta ja sitä ohjailtiin sijoittumaan asemakaavoitettujen alueiden ulkopuolelle tai reunoille. Myös vesiteiden merkitys kuljetuksen kannalta ohjasi toimintaa sijoittumaan meren rannoille. Vuoden 1875 asemakaavassa varattiin Munkkisaaren ja Hietalahden alueet teollisuuden tarpeisiin, samaan aikaan myös Sinebrychoffin panimo laajeni ja panimoalueelle rakennettiin lukuisia uusia rakennuksia.<sup>25</sup>

Hietalahden pohjoisrannalle valmistui 1864 höyrypuusepäntehtas, joka valmistui mm. huonekaluja. Tuotantorakennuksia laajennettiin 1880-luvulla Theodor Höijerin suunnitelmien mukaan. Vuonna 1894 palanut saha ei saanut enää jäädä paikalle, sillä se nähtiin paloturvallisuusriskiksi. Tilalle kuitenkin toteutettiin tilat tiilistä rakennetulle puusepäntehtaalle. Muita alueen teollisuuslaitoksia 1800-luvun loppupuoliskolla olivat alueen luoteispuolella sijainneet vuonna 1878 perustettu G. E. Berggrenin konepaja, 1889 aloittanut Siltarakennusosakeyhtiö ja 1890-luvulla perustettu M. E. Fazerin sokeritehtas. Teollisuusalue ei päättynyt edellä mainittuihin, vaan jatkui pitkälle Ruoholahden puolelle. Hietalahden eteläpuolella teollisuus keskittyi Telakkakadun varteen ja siellä toimivat mm. Karl Fazerin makeistehdas ja Nymanin sementtitehtas.<sup>26</sup>

*Kuva 17. Höyryveturi vetämässä tavaravaunuja vasta valmistuneella satamaradalla vuonna 1890. Taustalla Sinebrychoffin panimo. HKM.*



## Hietalahden telakka

Helsingin ensimmäinen telakka, Helsingin laivaveistämö, oli aloittanut toimintansa jo 1760-luvulla Eteläsatamassa ja kaupungin telakoiden määrä kasvoi puolessa vuosisadassa neljään. Rautatieyhteyden avaaminen Helsingistä Hämeenlinnaan, Krimin sodan loppuminen sekä elinkeinovapaus tarjosivat mahdollisuuden teollisuuden kehittymiseen ja samalla merenkäynnin lisääntymiseen. Runsastunut merenkäynti tarkoitti myös enemmän rikkoutuneita aluksia. Niin Keisarilliselta Senaatilta saadun luvan myötä ryhdyttiin rakentamaan Hietalahteen uutta telakkaa vuonna 1865, nimeltään Helsingfors Skeppsdocka.<sup>27</sup>

Hietalahtea ”Punavuorien” luona pidettiin erinomaisena paikkana telakalle. Hietalahti oli syvä ja sijaitti avoimen meren lähellä. Näiden ominaisuuksien nähtiin palvelevan tarkoitusta ja mahdollista ”maailman liikennettä” kenties parhaiten Helsingin rannoista. Sijainti oli tosin syrjäinen, ”kaupungin äärellä”, mutta alue oli kuitenkin kaavoitettu jo ensin Ehrenströmin toimesta 1810-luvulla ja täydennetty Punavuoren osalta C.W. Gyllénin vuoden 1842 asemakaavassa. Hietalahti oli telakan perustamisen aikaan vielä rakentamatonta rantaa, siellä sijaitti lähinnä puisia mökkejä, vajoja ja rannassa oli lastauspaikka. Lahti itsessään oli etelään suuntautuva pieni kallioisten niemi rajaama rantakaistale. Telakan kohdalla oli myös kolme veden päällistä kallioluotoa. Varsinaista lahtea kuvailtiin matalaksi ja liejuiseksi, mutta kalliopohjaiseksi. Telakka louhittiin pääosin kalliopohjalle.<sup>28</sup>

Rakentaminen ei kuitenkaan sujunut odotusten mukaisesti ja rakentajan rahoitusvaikeuksien vuoksi se myytiin Tampereen Pellava- ja Rauta-Teollisuus Osakeyhtiölle. Telakan ja konepajan käsittävä kokonaisuus valmistui lopulta vuonna 1867. Siellä sekä rakennettiin, että korjattiin laivoja. Konepaja tuotti myös erilaisia työkoneita ja tuotteita, kuten höyrykattiloita. 1875 vuonna valmistuneen uuden konepajan ja vuonna 1877 valmistuneen höyrysahtaan avulla toiminnasta ei saatu kannattavaa ja telakka myytiin taas uudelle omistajalle 1880. Uusikaan omistaja ei saanut yhtiötä kannattamaan lukuisista investoinneista huolimatta ja seuraava omistaja, kauppias J.C. Burmeister, osti telakan konkurssihuutokaupasta vuonna 1894. Uuden yhtiön nimeksi tuli Osakeyhtiö Hietalahden Sulkutelakka ja Konepaja. Tästä alkoi alueen uusi kehitysvaihe ja yhtiö hankki lisää maata ostamalla ja vuokraamalla sitä kaupungilta sekä korjasi olevia rakennuksia.<sup>29</sup>



*Kuva 18. Venäläinen monitorialus Rusalka Hietalahden telakalla vuonna 1868. Kuvaaja tuntematon, SMM.*



Kuva 19. Selvitysalueen kaupunkirakenne oli pääosin muotoutunut 1870-luvun puolivälissä. Toria ympäröivät korttelit ja Hietalahden altaan muoto olivat valmiit. Bulevardille merkityt puurivit päättyivät torin laidalle ja Kaartin lasaretin rakennukset on merkitty erikseen. Kartta osoittaa rannan muotoillun vastaavalla tavalla, kuin Kauppatorin ja Eteläsataman alueella niemen itäpuolella. Muut Helsinginniemen rannat olivat edelleen pääosin luonnonrantoja, lukuun ottamatta Hietalahden telakka-alueetta. Ote kartasta Plan af Helsingfors vuodelta 1876. Kartan on laatinut C. H. Nummelin, HKA.

*Kuva 20. Näkymä Sinebrychoffin tornista länteen vuonna 1870. Kuvassa näkyy höyrysaha ja kalliainen luonnonranta. Kuvaaja Hoffers Eugen, HKM.*



*Kuva 21. Näkymä kohti Hietalahdentoria, Sinebrychoffin panimoaluetta ja rannan puisia laiturirakenteita. Kuva otettu ennen satamarataa ja Hietalahdenaltaan täyttöjä välillä 1880–1889. Kuvaaja tuntematon, HKM.*

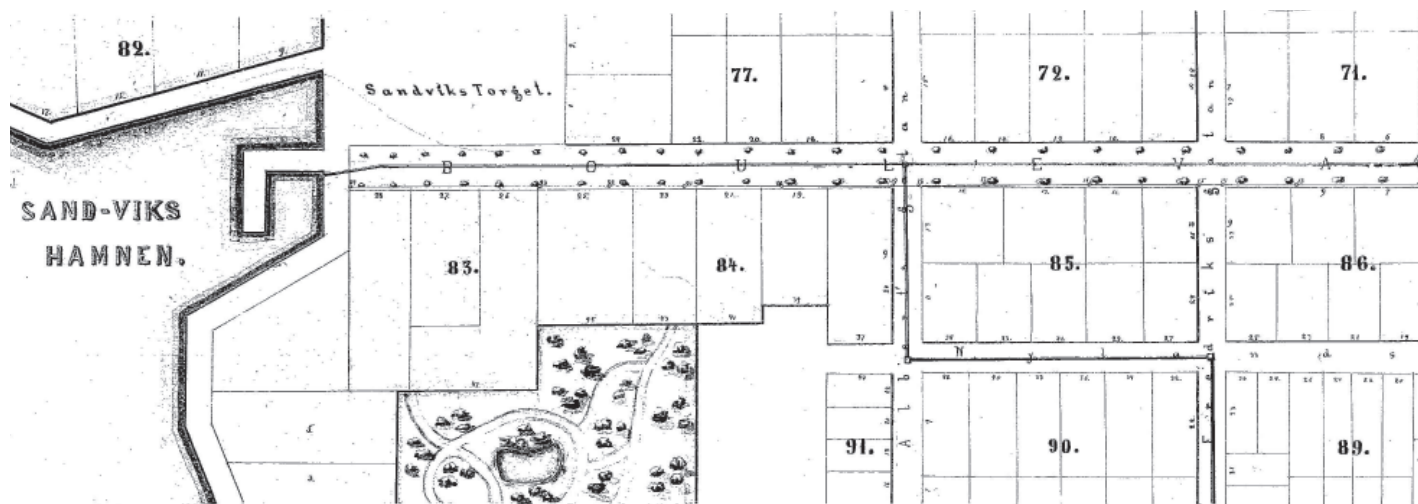




## Satamarata ja sen vaikutukset Hietalahden ympäristöön

Kaupungin satamien kehittämiseksi, erityisesti Helsinginniemen länsiosissa, nousi esiin tarve rautatieyhteyksistä. Niiden tarkoituksena oli yhdistää kaupungin satamat ja keskustan uusi päärautatieasema. Siten päätettiin rakentaa uusi satamarata ja töihin päästiin vuonna 1891, kun sopimus kaupungin ja valtion välillä saatiin aikaiseksi. Sen mukaan kaupunki teki rakennustyöt, mutta valtio omistaisi radan ja tästä hyvästä avusti rakentamiskustannuksissa. Sopimuksen mukaan rautatielaitos hoiti satamaradan liikennöinnin.

*Kuva 22. Suunnitelma Bulevardille vuodelta 1872. Kuvassa näkyy Hietalahdenaltaan tilanne ennen täyttöjä ja satamaradan rakentamisen yhteydessä tapahtunutta pistolaiturin poistamista. KAO\_22, KYMPARK.*

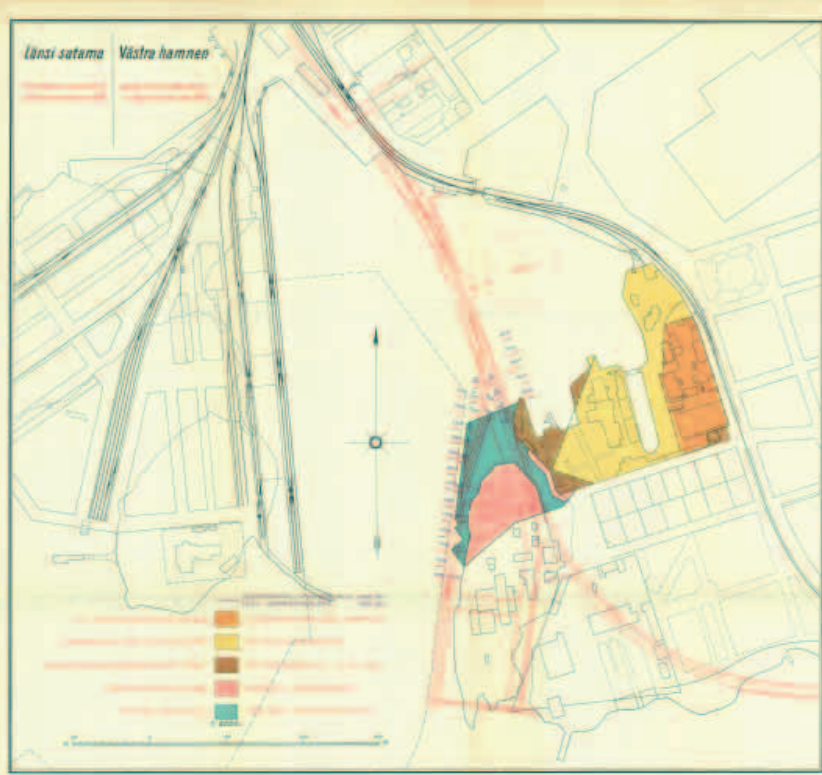


*Kuva 23. Satamaradan pengerrystöitä 1890-luvun alussa. Taustalla siintää Jätkäsaari. Kuvaaaja tuntematon, HKM.*



Kuva 24. Toteuttamatta jäänyt uusi linjausehdotus satamaradalle vuodelta 1928. Telakan laajentamissuunnitelmien yhteydessä ehdotettiin radan linjausta lännempää, lähes Hietalahden keskeltä. Tämä olisi muodostanut toisen altaan entisen lisäksi, etenkin jos aiempaa ratapenkerettä ei olisi samalla poistettu.<sup>31</sup>

Kuva 25. Kartassa vuodelta 1899 näkyy toteutunut satamarata, joka kiertää lähes koko niemen alueen yhdistyksen päärautatieasemaan lounaasta linjatun rataosuuden avulla. Helsingfors Stadsplan 1899, HKA.



## Jätkäsaari ja muut pikkusaaret

Satamaradan rakentuminen antoi alkusysäyksen teollisuuden ja satama-alueiden laajentamiseen Hietalahden ympärillä. Helsingin kaupungissa alkoi 1910-luvulla syntyä ymmärrys tarpeesta tavoitteellisempaan maankäytön suunnitteluun. Kaupungin organisaation uudistumisen myötä apulaisasemakaava-arkkitehdin virkaan nimetty Bertel Jung ryhtyi visioimaan tulevaisuuden maankäytön suuntaviivoja. Suur-Helsinki suunnitelmassa vuodelta 1911 Jung esitti lähes koko läntisen ja lounaisen Helsinginniemen varaamista teollisuus-, varasto- ja liikennealueeksi. Ajatuksena oli eriyttää kaupungin toiminnot eri vyöhykkeille.<sup>32</sup>

Jung jatkoi suunnittelua Eliel Saarisen kanssa, mutta Hietalahden alueen osalta käyttötarkoitus ei muuttunut; kaupungin läntinen suursatama oli esitetty myöhemmissäkin versioissa nykyisen Jätkäsaaren alueelle. Ajatus ei sinällään ollut mullistava, sillä Länsisataman perustamisesta oli päätetty kaupunginvaltuustossa jo vuonna 1910-luvun alussa.<sup>33</sup>

Päätösten perusteella pienistä luonnontilaisista saarista muokattiin maantäyttöjen ja ruoppausten avulla satamien, teollisuuden ja junaratojen tarvitsemaa tilaa. Hietalahden ympärillä eteläiset Munkkisaaren ja Hernesaaren alueet täytettiin laajaksi merelle ulottuvaksi teollisuusalueeksi ennen kaikkea telakan ja muun teollisuuden tarpeisiin. Hietalahden länsipuolella sijainneet Jätkäsaari, Saukko ja Hietasaari muodostivat pohjan uudelle Jätkäsaaren alueelle.<sup>34</sup>

Kuva 26. Vuodelle 1913 päivätty asemakaava Hietasaaren ja Jätkäsaaren alueille. HKA.



Nykyisen Jätkäsaaren alle jääneillä saarilla oli pysyvämpää asutusta ja niissä käytiin myös huviretkillä. Asutus keskittyi Jätkäsaareen, joka oli tuohon aikaan vielä varsin metsäinen. Siellä sijaitsi sekä huviloita että vaatimattomampaa asutusta. Hietasaari ja Saukko olivat taas huvittelua varten ja niihin soudettiin kesäisin lähialueilta eväsretkille ja uimaan. Talvisin hiihdettiin erityisesti Saukon korkeille kallioille, jotka toimivat hyppymäkinä. Myös Jätkäsaaren päätyyn rakennettiin uimalaitos 1916, mutta sen käyttö loppui jo muutamassa vuodessa satamatoimintojen laajentuessa.

Teollisuus alkoi vallata tilaa ensin huviretkien kohteina olleista saarista, joihin rakennettiin pienteollisuutta, satama ja laitureita. Vuonna 1911 tehtiin päätös saarien muodostaman kokonaisuuden käyttämisestä satama- ja varastoalueiksi ja rakentaminen alkoi vuonna 1913. Asutukset purettiin, metsät hakattiin ja Saukon hienot punaiset kalliot louhittiin kaupungissa käytettäväksi rakennusmateriaaliksi. Saarten ympäristöt täytettiin laajaksi ja tasaiseksi alueeksi ja yhdistettiin mantereeseen penkereellä.<sup>35</sup>



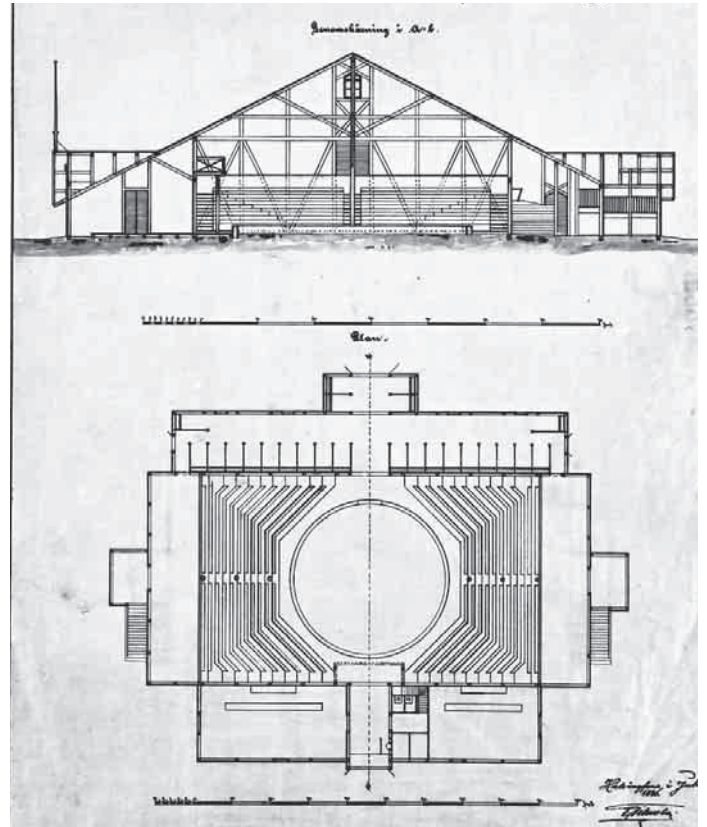
*Kuva 27. Munkkisaaren kalastajakojut saivat väistyä vuodesta 1875 lähtien, jolloin alue kaavoitettiin teollisuuden käyttöön. Silti edellisenä vuonna sinne oli rakennettu uimalaitos, jonka tarkoitus oli toimia nimenomaan terveyttä edistävänä kohteena. Saarella tuotettiin aluksi liimaa ja rasvaa saippuantekoa varten ja sittemmin luujauhoa lannoitteeksi. Myöhemmin alueella tuotettiin nahkaa ja satuloita. Hernesaarella oli alkujaan kalastajakojujen lisäksi myös laidunalueita ja asutusta. Saaret yhdistettiin toisiinsa ja mantereeseen 1920–1930-lukujen aikana ja lopullisesti saarten ympäristö täytettiin, kun Hernesaaresta muodostettiin satama-alue 1940-luvun alussa. Munkkisaaren salmi vuonna 1895. Kuvaaja E. Rundman, HKM.*

*Kuva 28. Jätkäsaaren uimalaitos vuonna 1919. Kuvaaja Eric Sundström, HKM.*



## 3.4. Hietalahdentori 1800- ja 1900-lukujen vaihteessa

Hietalahdentori ja sen suhde Bulevardiin perustuu Ehrensvärdin 1800-luvun alun asemakaavaan. Torin sommitelma ja ympärivät korttelit esitettiin asemakaavassa ja ympäristö myös rakentui pitkälti kaavan mukaan. Alkuaikoinaan tori oli kaavassa esitettyä laajempi, sillä Bulevardin varrella torin itäpuolella Abrahaminkadun ja Albertinkadun välissä oleva tontti rakentui varsin myöhään muuhun ympäristöön verrattuna. Vasta entisen Teknillisen korkeakoulun rakentaminen tontille viimeisteli Ehrensvärdin sommitelman ja torin muoto vakiintui.<sup>36</sup>



*Kuva 29. Hietalahdentorilla oli mahdollisesti sirkus 1800-luvun lopulla. Maistraatin rakennuspiirustuksista löytyvät rakennusmestari E. Sihvolan piirustukset sirkusrakennusta varten vuodelta 1886, mutta suunnitelmien toteutuksesta ei ole tietoa. Vanhojen kuvien perusteella tori oli tuohon aikaan vielä kiveämätön ja kaikin puolin viimeistelemätön. HKA.*

*Kuva 30. Torin ulkoasu muuttui olennaisesti ensin entisen Teknillisen korkeakoulun rakentumisen myötä ja sittemmin kauppahallin sekä torin kiveämisen myötä. Myös Bulevardi kivettiin ja sen varrelle istutettu lehmusrivi vehreytti katukuvaa. Kuva on otettu päärakennuksen lisäsiipien ja edustapuiston rakentamisen jälkeen vuosien 1904-1913 välillä. Kuvaaja tuntematon, HKM.*



1800-luvulla Hietalahdentori ja ranta olivat varsin viimeistelemättömiä alueita. Torin lisäksi kauppaa käytiin myös Hietalahden rannassa, jossa myytiin kalaa, maitoa ja muita tuoreita elintarvikkeita. Niitä tuotiin rantaan pienillä veneillä myytäväksi. Vesiliikenne oli sen verran vilkasta, että Hietalahden pohjoista laituria jouduttiin laajentamaan, koska torin ja kääntösillan välistä rata-alueetta käytettiin veneiden ja suurempien alusten kiinnitykseen paremman puutteessa.<sup>37</sup>

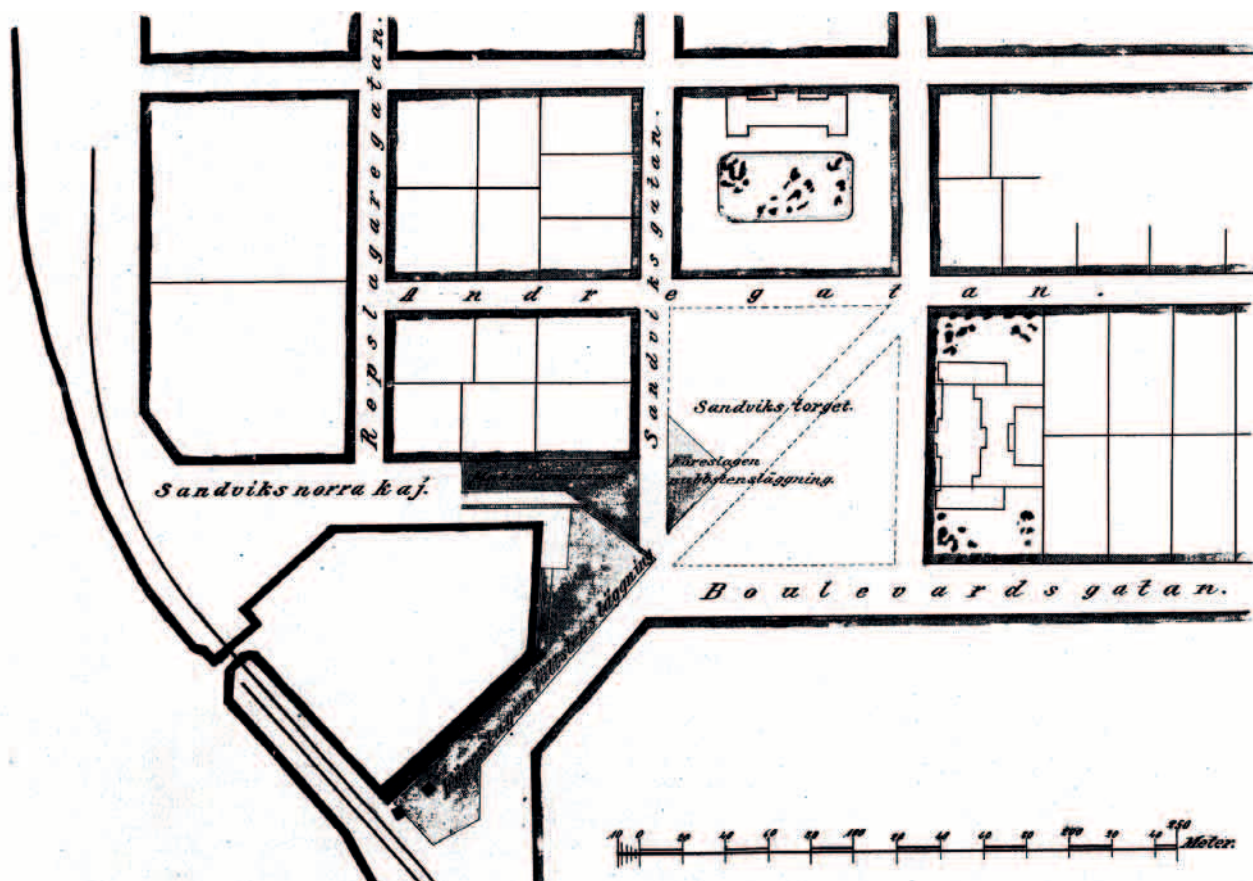
Satamaradan rakentamisen jälkeen 1890-luvulla ryhdyttiin vihdoin suunnittelemaan ranta-alueita ja toria. Ainakin suunnitelmia torin kiveämisestä tehtiin, tosin toria ei ollut ilmeisesti tarkoitus kivetä kokonaan. Samaan aikaan todettiin Hietalahdenrannan eteläisen osan tulleen suosituksia lastauspaikaksi, eikä ajorata ollut tarpeeksi kestävä raskaille kuormille. Kaupunki varasikin rahaa rannan liikenteen järjestämiseen ja kiveämiseen vuonna 1891.<sup>38</sup>

Taulu N:o 8. Helsingin kaupungin rantalaiturien pituus ja ala ynnä veden syvyys niiden luona vuonna 1903.

S a t a m a	Laiturin pituus j. m.	Laiturin ala m <sup>2</sup>	Veden syvyys m	S u m m a	
				Laiturin pituus j. m.	Laiturin ala m <sup>2</sup>
<b>Eteläsatomassa:</b>					
<i>isommille laivoille:</i>					
Linnanlaituri . . . . .	93	651	3 à 4,5		
Keisarinluodonlaituri . . . . .	120	2,000	3,0		
Pohjoinen laiturinhaara . . . . .	68	1,020	5 à 5,5		
" " . . . . .	30		4,5 à 5,0		
Eteläinen " . . . . .	90	900	4,5 à 5,3		
Pakkahuoneentorin rannassa . . . . .	106	1,950	4,5		
Makasiinilaituri . . . . .	288	5,000	6,0		
" " . . . . .	90	1,100	5,0		
Rahapajanlaituri . . . . .	700	57,600	7 à 8,0	1,535	70,221
<i>höyrypursille ja veneille:</i>					
Venesatama Linnan edustalla . . . . .	190	735	1 à 3,0		
Keisarinluodonlaituri . . . . .	25	500	2,5		
Pohjoisen venesataman ulkopuolella . . . . .	66	330	3 à 4,0		
Pohjoisessa venesatamassa . . . . .	104	520	1 à 3,0		
Eteläisessä " . . . . .	70	350	3 à 4,5		
" " . . . . .	35	140	1,5	490	2,575
<i>porraslaituri:</i>					
Kauppatorin rannassa . . . . .	37	—	1,5 à 2,0		
Pohjoisessa venesatamassa . . . . .	95	—	1,5 à 2,0		
Eteläisessä " . . . . .	91	—	2,0	223	—
<b>Hietalahdensatamassa:</b>					
<i>isommille laivoille:</i>					
Rautatien laiturinvarsi . . . . .	80	480	7,0		
Hietalahden eteläinen laitururi . . . . .	35	350	6,0		
" " " . . . . .	35	420	5,0		
" " " . . . . .	35	525	4,0	185	1,775
<i>pienemmille pursille ja veneille:</i>					
Hietalahden eteläinen laitururi . . . . .	93	1,470	4,0 à 5,0		
Porraslaituri . . . . .	43	—	3,0	141	1,470
Siirto	—	—	—	2,624	76,041

Kuva 31 alhaalla. Suunnitelma Hietalahdentorin kiveämiseksi vuodelta 1902. Kuvassa ei ole esitetty vielä Hietalahden kauppahallia, eikä entisen Teknillisen korkeakoulun edustan istutusalueita. KYMPARK.

Kuva 32 ylhäällä. Kertomuksessa Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1903 on taulukko satamien rantalaitureista ja niiden pituuksista. Hietalahdensatamassa oli tilaa sekä isommille laivoille, että pienemmille pursille ja veneille. HKA.

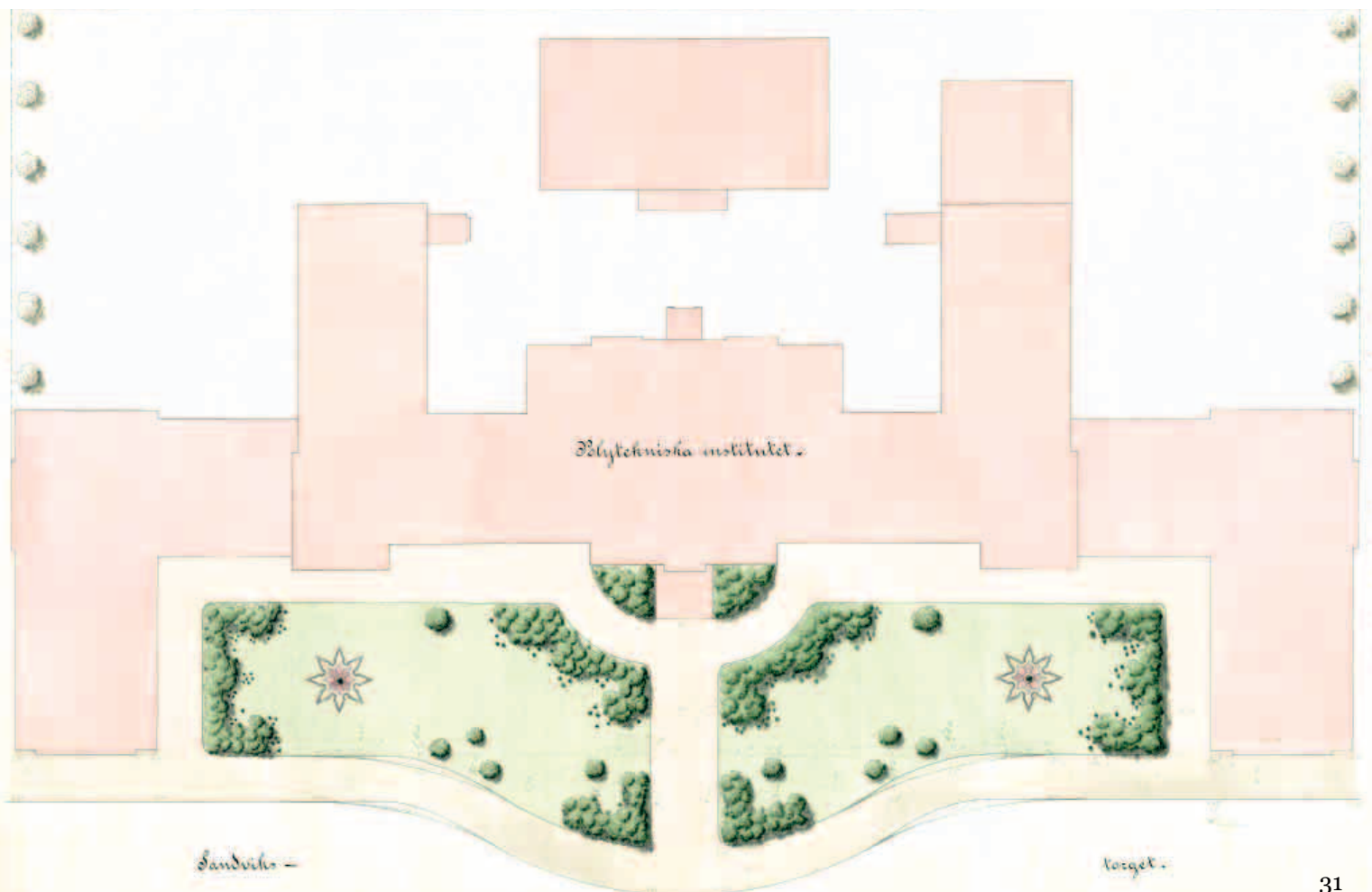
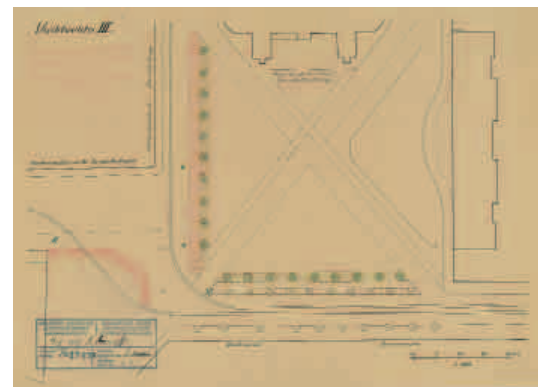
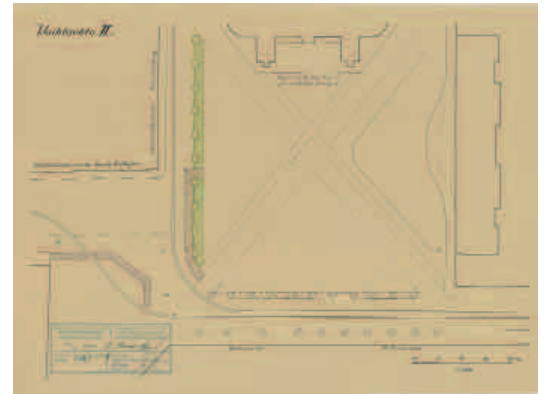
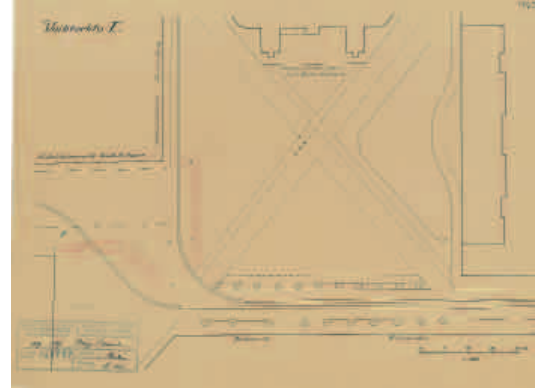


Torin ulkoasu muuttui olennaisesti ensin korkeakoulun rakentumisen myötä ja sittemmin kauppahallin rakentamisen sekä torin kiveämisen myötä 1800–1900-lukujen vaihteessa. Samoihin aikoihin myös Bulevardi kivettiin ja sen varrelle istutettu lehmusrivi vehreyttä katutilaa<sup>39</sup>.

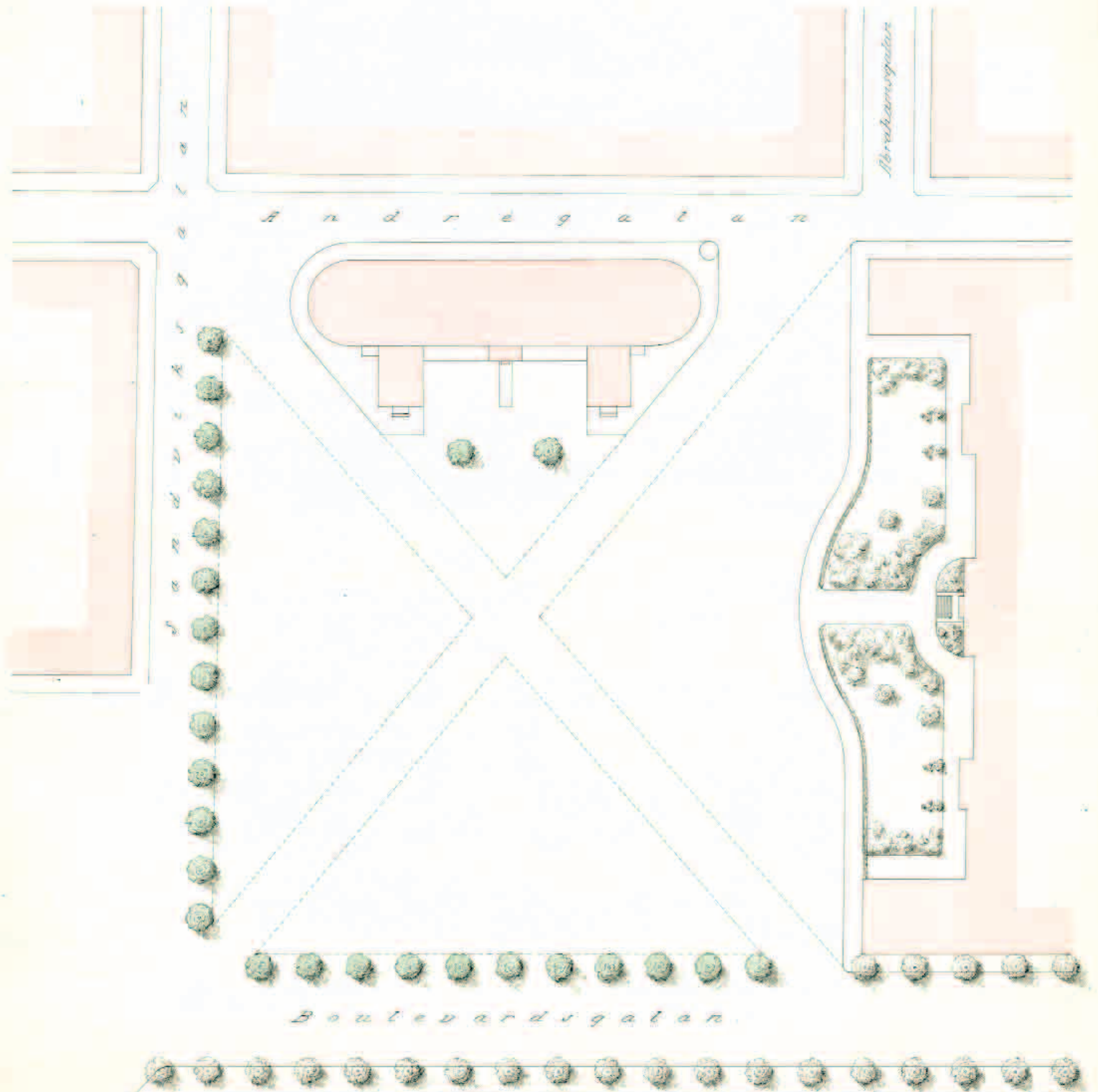
Bulevardin puurivit eivät ulottuneet ennen 1800-luvun loppua torille saakka. Aikaisimmissa asemakaavoissakaan niitä ei sinne esitetty. Ensimmäisen kerran puurivit esiintyvät vuonna 1872 suunnitelmakuvassa, joka käsittelee Bulevardin putkikanaalia. Kuvassa puurivit on esitetty kummallekin puolelle katua. Vuoden 1878 asemakaavakartassa puurivi on kuitenkin piirretty ainoastaan Sinebrychoffin vastaiselle puolelle katua. Vanhojen valokuvien ja karttojen perusteella puurivi Sinebrychoffin puoleiselle sivulle on istutettu todennäköisesti välillä 1875–1890. Torin puoleiselle laidalle puurivit istutettiin 1900-luvun alussa, ennen vuotta 1907.<sup>40</sup>

*Kuvat 33-35 oikealla. Kolme vaihtoehtoista suunnitelmaa Hietalahdentorin ja sen puurivien järjestelyksi vuodelta 1937. Puurivejä ei ikinä toteutettu. HKA.*

*Kuva 36. Svante Olssonin suunnitelma edustapihalle vuodelta 1902. HKA.*



# Förslag till plantering i Sandvikstorget.



Kuva 37. Rakennuskonttorin piirustus vuodelta 1902, jotka on todennäköisesti laatinut Svante Olsson. Ehdotuksessa Abrahaminkatu ei jatku Lönnrotin kadulta torin läpi Bulevardille, vaan entisen Teknillisen korkeakoulun edustapiha rajautuu suoraan torialueeseen. Puurivien on ehdotettu jatkuvan Bulevardin varrella myös Hietalahdenrantaan saakka. Lisäksi puuriviä on ehdotettu Hietalahdenkadun ja torin välille sekä yksittäispuut symmetrisesti kauppahallin torin puoleiselle edustalle. HKA.





## Entisen Teknillisen korkeakoulun alkuvaiheet torin laidalla

Helsingin teknillinen reaalikoulu oli aloittanut toimintansa vuonna 1845 vuokratiloissa Aleksanterinkadulla. Pian ryhdyttiin etsimään opetukselle parempia tiloja kaupungin alueelta ja vuonna 1874 Helsingin kaupunki luovutti kolme tonttia torin itälaidalta opiston rakentamista varten. Suunnitelmat laati arkkitehti F.A. Sjöström, joka kävi tehtävää varten tutustumassa ulkomaisiin esimerkkeihin. Rakennus poikkesi tavanomaisesta koulurakennuksesta ja sen edustava sijainti torin laidalla sekä monumentaalinen julkisivu korostivat asemaa korkeimpana teknillisenä oppilaitoksena.<sup>41</sup>

Vuonna 1877 tonteille valmistuivat torin laidalla sijaitseva päärakennus ja sen taakse ulkorakennus ja kemian laboratorio. Osoitteeseen Bulevardi 29 valmistui 1878 palvelurakennus ja pieni ulkorakennus. Koulun tiloja laajennettiin varsin pian, vuonna 1899 valmistui Onni Tarjanteen suunnittelema Kemian laboratorio ja Gustav Nyströmin suunnittelema päärakennuksen laajennukset toteutettiin vuonna 1905. Tätä varten muutettiin asemakaavaa, sillä tonttirajaa haluttiin ulottaa Hietalahdentorin puolelle.<sup>42</sup>

Päärakennuksen lisäosat laajenivat rakennuksen sivuille ja samalla niiden väliin muodostui edustapiha toria vasten. Kaupunginvaltuusto hyväksyi päärakennuksen edustan puiston perustamisen ja huolehti toteutuksesta sekä kunnossapidosta korvausta vastaan<sup>43</sup>.

Vuonna 1908 perustettiin uuden säännöksen perusteella Suomen teknillinen korkeakoulu, joka sai samalla virallisen korkeakoulun aseman.<sup>44</sup> Jatkuva tilanpuute kuitenkin varjosti koulun toimintaa ja koulualueen rakentuminen jatkui vielä 1920-luvun lopulle. Olli Tarjanne suunnitteli korotuksen ja laajennuksen kemian laboratoriolle 1920 ja Armas Lindgren päärakennuksen korotusosan. Myös muita pienempiä laajennuksia ja korotuksia toteutettiin, mm. observatorioon.<sup>45</sup>

*Kuva 38. Polyteknillinen opisto vaihtui Teknilliseksi korkeakouluksi vuonna 1908. Kuvassa näkyy hyvin uusi edustapiha ja Bulevardin puuistutukset. Kenttäkiveykset jatkuvat yhtenäisenä Bulevardilta torille ja hulevedet on ohjattu kiveyksestä muotoiltuihin kouruihin. 1900-luvun alussa sähköistyneen raitiovaunuliikenteen ajolangat on ripustettu valurautaisiin pylväisiin. Signe Branderin ottama kuva vuodelta 1908. HKM.*





*Kuva 39. Bulevardi ja Hietalahdentori, taustalla Hietalahden kauppahalli. Kuvassa erottuu hyvin alueen kiveykset ja torin halki kulkevat asfaltoidut reitit. Kuvaaja Eino Heinonen 1940–1949, HKM.*

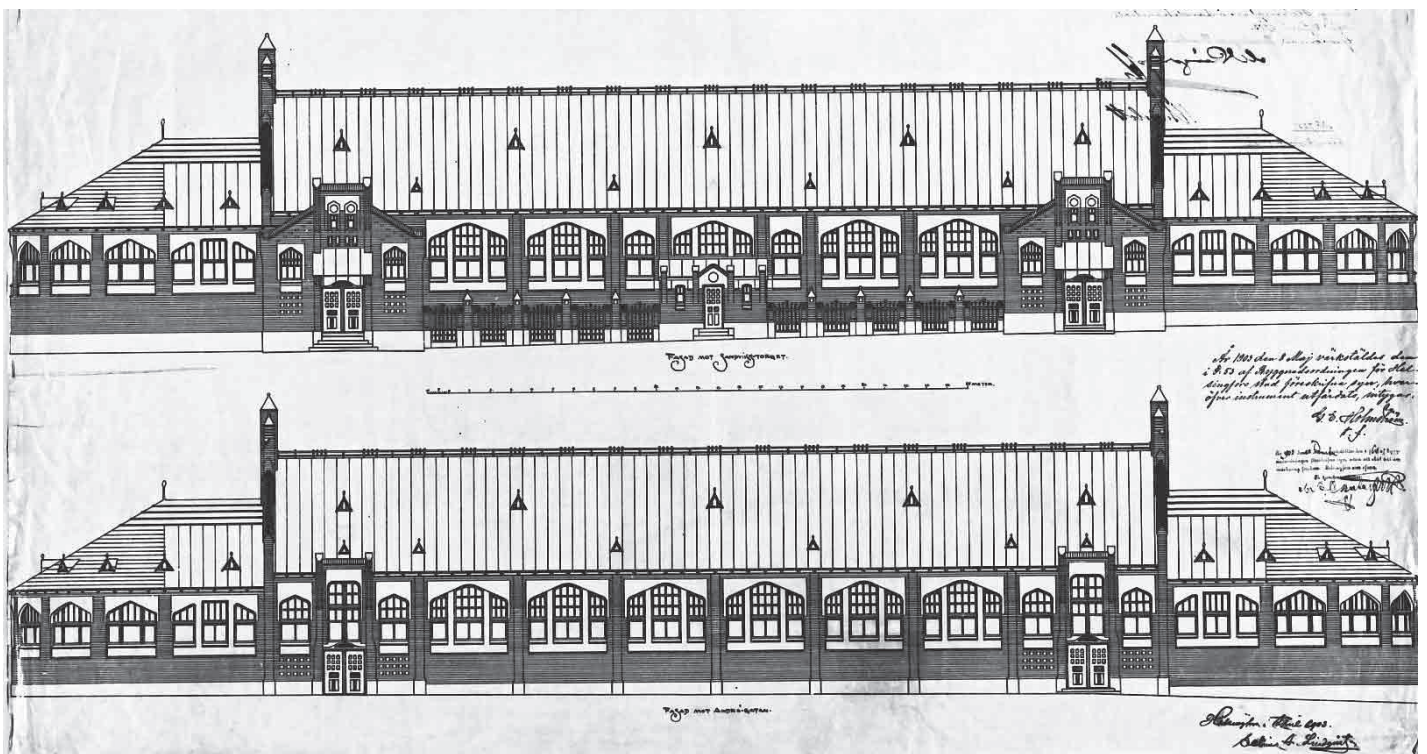
## Hietalahdentori ja Hietalahden kauppahalli

Hietalahdentorilla käytiin vilkkaasti kauppaa sen alkuajoista lähtien ja rantaan tuotiin elintarvikkeita myytäväksi veneellä. Kauppapaikkoja tarvittiin, sillä kaupunkiin oli tuotava elintarvikkeita maaseudulta. Torikauppa oli varsin säädeltyä ja kaupunki puuttui kaupan järjestelyihin määräämällä mm. missä mitäkin elintarviketta sai myydä ja ennen elinkeinovapautta myös siitä kuka sai käydä kauppaa. 1800-luvun lopulla nousi esiin tarve kauppahallien rakentamisesta, sillä torien hygienia oli huono ja elintarvikkeet pilaantuivat pölyisillä, tuolloin pääosin kiveämättömillä toreilla. Kaupunki katsoi parhaaksi rakennuttaa torien yhteyteen kauppahalleja, jotta edellä mainituista ongelmista päästäisiin. Eteläsatamaan rakentui Helsingin ensimmäinen kauppahalli Gustav Nyströmin suunnittelemana 1889. Seuraavaksi oli vuorossa Hietalahti, jonka hallin oli tarkoitus palvella myös työväenluokkaa. Vuoteen 1914 mennessä oli Helsinkiin rakennettu jo viisi kauppahallia, joista kauimmaiseksi keskustasta oli sijoitettu Hakaniemen kauppahalli.<sup>46</sup>

Gustav Nyströmille annettiin tehtäväksi suunnitella kauppahalli Hietalahteen vuonna 1889/47. Kauppahallista tuli järjestyksessään toinen Etelärannan kauppahallin jälkeen, joka oli myös Nyströmin suunnittelema. Rahoitusongelmien vuoksi toteutukseen saakka ei 1800-luvun puolella päästy ja uudet suunnitelmat laati Selim A. Lindqvist 1900-luvun alussa.<sup>48</sup>

Hietalahden kauppahalli valmistui vuonna 1903 Hietalahdentorin pohjoissivulle.<sup>49</sup> Samalla rakennettiin torille pisuaari ja rakennettiin Hietalahdenkatua<sup>50</sup>. Kauppahallin rakentumisen jälkeen torilla kiellettiin kaloja lukuun ottamatta kaikkien ruokatavaroiden myynti ja torikauppaa sai enää käydä astioista, luudista, harjoista ja vastaavista tavaroista<sup>51</sup>.

Kuva 40. Hietalahden kauppahallin piirustukset. HKA.



Hietalahden kauppahalli vaikutti olennaisesti torin ulkoasuun. Hallin rakentaminen muutti alueen maisemaa peittämällä suorat näkymät Hietalahdentorilta Kaartin lasaretille. Hallirakennus edusti valmistuessaan uutta jugend-henkistä arkkitehtuuria ja poikkesi selkeästi ympäristön rakennuskannasta. Kauppahallin rakentamisen yhteydessä tori viimeisteltiin kiveämällä se. Tämä oli varmasti myös koulun mieleen, kun päärakennuksen edusta ei ollut enää pölyävä kenttä, joka muuttui sateella mutaiseksi.<sup>52</sup>

Alun perin kauppahallin oli tarkoitus sijaita torin eteläpäädyssä Bulevardia vasten, mutta Rahatoimikamari ei katsonut paikkaa sopivaksi. Myöskään sijainti lähempänä rantaa ei olisi ollut hyvä maan rakennettavuuden vuoksi ja muissa paikoissa halli olisi kulkuväylien tiellä tai sijaitisi vinosti suhteessa niihin. Sijainti Polyteknillisen instituutin päärakennuksen edessä ei myöskään sopinut, sillä se vaikuttaisi epäedullisesti uuden kauniin päärakennuksen luomaan vaikutelmaan. Edellä mainituista syistä hallille parhaaksi paikaksi katsottiin torin luoteissivu silloisen Antreankadun, nykyisen

Lönrotinkadun varrella, Kaartin lasaretin kohdalla. Kaupungissa toimeenpanovaltaa käyttäneen Rahatoimikamarin näkemys oli siis ollut korostaa uuden ja kauniiksi koetun koulun päärakennuksen julkisivua. Vaikka Kaartin lasaretin rakennukset jäivät hallin taakse ja peittyivät torilta ja rannasta katsottuna, ei sitä nähty ilmeisesti ongelmaksi.<sup>53</sup>

Hietalahden kauppahallissa kävi kauppa hyvin 1970-luvulle saakka, mutta kaupankäynnin rakennemuutos hiljensi toimintaa siitä eteenpäin<sup>54</sup>. 1980-luvulla saatiin torille lisää eloa kirpputorin myötä. Kirpputori sai suuren suosion, muttei riittänyt kannattelemaan kauppahallia<sup>55</sup>. 1990-luvulla torista tuli ns. itäturistien suosima kauppapaikka. Alueen asukkaat toivoivat epämääräisen kaupanteon loppua ja poliisi takavarikoi alueen virolaisturisteilta väärennettyä rahaakin<sup>56</sup>. Kauppahallia remontoitiin 2000-luvulla ensin luomutoriksi ja uudelleen antiikkihalliksi, kumpikaan toiminta ei kuitenkaan virkistänyt hallin toimintaa toivotulla tavalla<sup>57</sup>. Nykyisin hallissa myydään pääosin ruokaa ja elintarvikkeita ja ravintolat ovat laajentuneet kesäisin rakennuksen edustan ulkotarjoilualueelle.

*Kuva 41. Valokuva kauppahallista ja torimyyjistä vuodelta 1950. Kuvaaja Constantin Grünberg, HKM.*



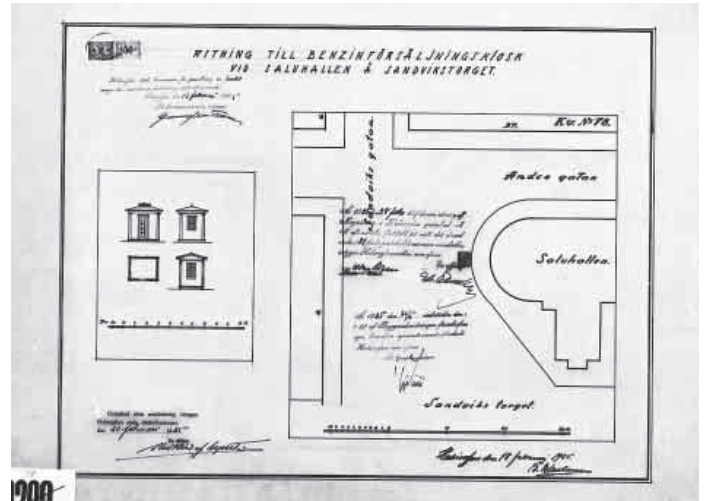
## Hietalahden muita rakennuksia

### Hietalahden bensiiniasemat

Hietalahden torille rakennettiin Nobel Standardin bensiiniasema vuonna 1921<sup>58</sup>. Bensiiniasema oli ensimmäisiä Helsingissä, sitä ennen bensiiniä myytiin tynnyreistä ja kanistereista. Bensiinipumput olivat kuitenkin turvallisempia, sillä säiliö voitiin sijoittaa maan alle. Bensiiniasemat edustivat aikakauden klassisistista arkkitehtuuria, näin myös Hietalahdentorilla.<sup>59</sup>

Sinebrychoffin panimoalueen reunalla osoitteessa Hietalahdenranta 7 sijaitsi toinenkin bensiiniasema, jonka Shell osti vuonna 1929. Asemaa laajennettiin vuonna 1934 ja se tuhoutui vuoden 1944 pommituksissa.<sup>60</sup>

Toisen maailmasodan jälkeen Helsingin keskustan alueelle tarvittiin lisää huoltoasemia, mutta niille sijoituspaikkojen löytäminen osoittautui vaikeaksi. Kaupunki luovutti Hietalahdenrannasta satama-altaan itäpuolelta paikan huolto- ja jakeluasemalle vuonna 1952. Perusteena käytettiin kohteen sijaintia teollisuus- ja satama-alueiden yhteydessä. Uuden aseman oli tarkoitus myös korvata sodassa tuhoutunutta Shellin huoltoasemaa ja toisaalta mahdollistaa torilla sijainneen jakeluaseman poistamisen, mitä Poliisilaitos oli toivonut liikenteellisistä syistä. Huoltoaseman sijoittamisen jatkossa torille nähtiin olevan huono ratkaisu myös esteettisistä syistä.<sup>61</sup>



Kuva 42. Bensiiniaseman suunnitelmat laati E. Kaalamo vuonna 1925. HKA.



Kuva 43. Nobel Standardin bensiiniasema Hietalahdentorin kulmassa vuonna 1926. Yksipumppuisen rakennuksen arkkitehtuurissa aikakauden klassismi tulee esille mm. kulmien pilastereissa. Kuvaaja Eric Sundström, HKM.

Kuva 44. Vuonna 1954 Hietalahteen valmistunut huoltoasema, joka rakennettiin vuonna 1952 paikalle toteutetun jakeluaseman tilalle. Hietalahden Unionin bensiiniasema sijaitsi rannassa vuoteen 1991, jolloin Neste osti kaikki Unionit. Alkuperäinen rakennus säilyi aina 2000-luvun alkuun saakka.<sup>62</sup>



## Lippakioski

Helsingin kaupunki oli ryhtynyt 1920-luvulla lunastamaan yksityisten omistamia keskeisillä paikoilla sijainneita virvoitusjuomakioskeja haltuunsa ja rakentamaan niitä uudelleen. Kioskien uudisrakennusten suunnittelijana toimi kaupunginarkkitehti Gunnar Taucher. Vielä 20-luvulla kioskit edustivat klassismia, mutta Taucherin vuonna 1928 suunnitteli uudenlaisen pyöreän kioskin. Se edusti kenties ensimmäisenä Helsingissä funktionalismia. Samaan aikaan Taucher luonnosteli myös ovaalia mallia, mutta tuolloin luonnoksia ei viety eteenpäin toteutukseen saakka<sup>63</sup>.

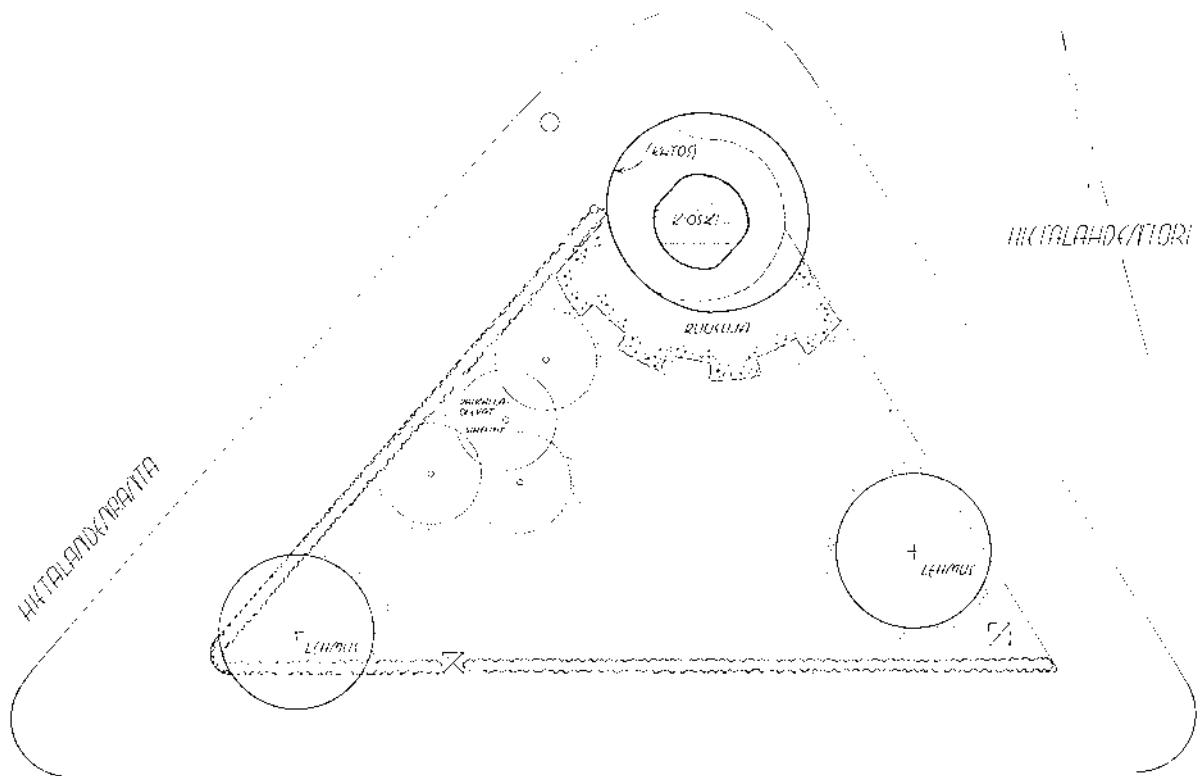
Taucherin suunnitelmat toimivat pohjana, kun Hietalahdenrannalle toteutettiin vuonna 1939 lippakioski. Sen suunnitteli silloinen apulaiskaupunginarkkitehti Väinö Määttä. Kioski on ovaalinmuotoinen ja ainoa tämän tyyppisen lippakioskimallin edustaja Helsingissä.<sup>64</sup> Kioskin vieressä sijaitsi 1980-luvulta lähtien elementti-WC, joka oli yhdistetty kioskiin ritiläkatoksella. Katos ja WC purettiin 2000-luvun alkupuolella.<sup>65</sup>

Kioskit olivat tärkeä osa helsinkiläistä katukuvaa ja niiden ulkoasuun vaikuttivat aina aikansa arkkitehtuurivirtaukset. Kaupungin kioskit oli tyypillisesti rakennettu pieniksi maamerkeiksi solmukohtiin, paikkoihin joissa ihmiset liikkuvat. Kioskit olivat merkittävä osa kaupunkielämää ja kaupunkikulttuuria.<sup>66</sup>



Kuva 45. Hietalahdentorin lippakioski on puurakententeinen, se on verhoiltu maalatulla kapealla rimalla ja sen lippa on rakennettu betonista. Kioski on säilynyt hyvin alkuperäisessä asussaan.

Kuva 46. Suunnitelma kioskin ympäristöstä. Alun perin kioskin saareke oli istutettu ja rajattu reunoiltaan leikatulla pensasaidalla. HKA.



Helsingin kaupunki  
Hietalahdentori  
1939

## 3.5. Alueen muutokset toisen maailmansodan jälkeen

### Toinen maailmasota ja helmikuun 1944 suurpommitukset

Jo talvisodan aikana entisen Teknillisen korkeakoulun rakennukset ja viereinen Lönnrotinkadun ja Abrahaminkadun risteyksessä sijainnut asuinrakennus kärsivät pommituksista.<sup>67</sup> Talvisodan pommitukset tapahtuivat sodan ensimmäisenä päivänä ja tulivat täytenä yllätyksenä koulun henkilökunnalle. Pommituksen myötä koulun toiminta keskeytettiin ja henkilöstö sekä oppilaat siirrettiin maanpuolustustehtäviin.<sup>68</sup>

Toisen kerran aluetta pommitettiin jatkosodan aikana, jolloin tuhot käsittivät lähes koko selvitysalueen. Pommituksia oli useita kertoja helmikuun 1944 aikana ja niistä kärsivät silloisen Teknillisen korkeakoulun rakennukset sekä muut Abrahaminkadun varren rakennukset, Hietalahden telakka-alue ja Sinebrychoffin panimoalue.<sup>69</sup>



*Kuva 47. Erityisesti Hietalahdentorin viereiset silloisen Teknillisen korkeakoulun rakennukset osoitteissa Bulevardi 29–31 kärsivät pommituksista. Taustalla näkyy Hietalahdenallas ja telakka. Kuvaaja Osvald Hedenström 1944, SM.*

*Kuva 48. Hietalahdentorilla säilytettiin sodan aikana suuria halkopinoja. Kuva on syksyiltä 1944 jolloin Teknillisen korkeakoulun vaurioita oli ryhdytty jo korjaamaan. Kuvaaja tuntematon, AYA.*



## Muutoksia alueen toiminnoissa ja rakennuksissa

### ***Teknillinen korkeakoulu muuttaa***

Koska silloisen Teknillisen korkeakoulun rakennukset kärsivät sodan aikana vakavia vaurioita, ryhdyttiin miettimään korkeakoulun sijaintia ja tilatarpeita uudelleen. Mietinnässä oli siirtää koulu kokonaisuudessaan uuteen paikkaan Helsingin ulkopuolelle tai hankkia lähistöltä lisätiloja. Lopulta päädyttiin jälkimmäiseen vaihtoehtoon ja tiloja hankittiin koulua ympäröiviltä alueita mm. Kaartin lasaretin ja Sinebrychoffin alueelta. Lisäksi vaurioituneet rakennukset korjattiin ja osin rakennettiin uudelleen.<sup>70</sup> J.S. Sirénin suunnittelema korttelin sisäosiin sijoitettu Uusi Kemia-rakennus korvasi osin tuhoutuneita rakennuksia ja auttoi tilan puutteeseen. Lisää tiloja todella tarvittiin, sillä opiskelijamäärä oli kaksinkertaistunut 1940-luvulla.<sup>71</sup>

Korkeakoulu järjesti vuonna 1944 aatekilpailun koulun tilojen laajentamisesta, mutta yksikään ehdotus ei sellaisenaan kelvannut palkintolautakunnalle. Opettajakollegio esitti kuitenkin Helsingin kaupungille Hietalahdentorin muuttamista opiskelijapuistoksi, jota rajaisivat opetus- ja tutkimusrakennukset.

Kaupunki ei halunnut aluetta kuitenkaan luovuttaa koulun käyttöön, ehdotus ei olisi jättänyt tilaa torille ja kauppahalli olisi pitänyt purkaa. Koska sopimukseen ei päästy, perustettiin komitea ratkaisemaan tilanpuutteeseen ja sijaintiin liittyviä kysymyksiä.<sup>72</sup>

Lopulta komiteamietinnöissä päädyttiin sijoittamaan korkeakoulu kaupungin ulkopuolelle. Otto-Iivari Meurmanin johtama komitea harkitsi muutamaa vaihtoehtoista sijaintia, kuten Puotinkylän kartanon aluetta Vartiokylässä. Otaniemi valikoitui lopulta parhaaksi, varsinkin kun siitä saatiin lopulta sovittua valtiolle soveltuva kauppasumma. Alueesta laadittu asemakaavaluonnos oli myös osoittanut sen sopivuuden korkeakoulukampukselle. Käytännön järjestelyjä varten perustettiin Otaniemen hoitokunta, joka järjesti alueen suunnittelusta asemakaavakilpailun vuonna 1949. Sen voitti arkkitehtuuritoimisto Aino ja Alvar Aalto, jotka jatkoivat voittoisan ehdotuksensa työstämistä asemakaavaksi. Muutto Otaniemeen alkoi pikkuhiljaa jo vuonna 1955 ja saatiin lopullisesti päätökseen vasta 1970-luvulla.<sup>73</sup> Bulevardi 29–31 sijaitsevien tilojen vapauduttua niihin muutti Helsingin teknillinen oppilaitos.<sup>74</sup>

*Kuva 49. Silloisen Teknillisen korkeakoulun päärakennus ja Hietalahdentori vuonna 1944. Sodan vaurioita on jo korjattu ja edustaistutukset ovat kunnossa. Kuvaaja tuntematon, AYR.*

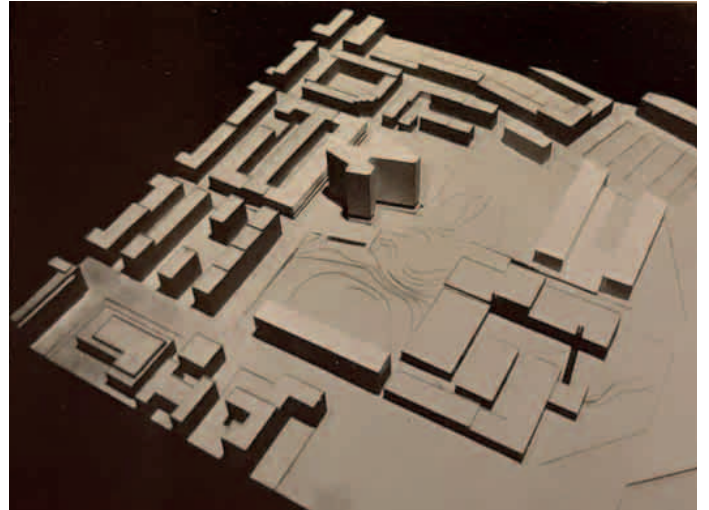




### ***Muutokset Sinebrychoffin panimoalueella***

Sinebrychoffin alueella 1960-luvun jälkeen tapahtuneet muutokset ovat todennäköisesti vaikuttaneet eniten alueen kaupunkirakenteeseen ja kaupunkikuvaan toisen maailmansodan jälkeen. Sinebrychoffin alueelle järjestettiin panimon toimesta asemakaavakilpailu, jonka Olli Kivisen voittamassa kilpailutyössä ehdotettiin puistoon tornitaloa. Suunnittelua jatkettiin Kivisen ja Woldemar Baeckmanin johdolla, mutta tornitaloajatuksesta luovuttiin lopulta 1969<sup>75</sup>.

Vanhoja rakennuksia, kuten panimorakennus vuodelta 1873 purettiin ja Bulevardin sekä Hietalahdenrannan kulmaan rakennettiin arkkitehti Baeckmanin suunnitteleva punatiilinen keittorakennus vuonna 1970.<sup>77</sup> Lähes monumentaalista rakennuksesta on tullut alueen maamerkki. Rakennuksen Hietalahdentorin puoleinen julkisivu on koko yläosastaan ikkunapintaa. Baeckman suunnitteli samoihin aikoihin myös muita rakennuksia alueelle, kuten uuden viisikerroksisen pullotushallin 1968<sup>78</sup>. Mallaskadun tunneli valmistui vuonna 1967 ja asuin- ja toimistorakennukset tunnelin ja Punavuorenkadun väliin vuosina 1972-1977<sup>79</sup>.



*Kuva 50. Kilpailun voittaneen ehdotuksen mukaan tornitalo olisi sijoittunut Sinebrychoffin puiston reunalle, ajatuksena oli säästää puistoa ja pitää muilta osin rakennusten korkeudet maltillisina.<sup>76</sup>*

*Kuva 51. Vuonna 1970 valmistunut keittorakennus toimii nykyään toimistotilana. Kuvaaja Eeva Rista 1975, HKM.*





*Kuva 52. Ilmakuva vuodelta 1973. Mallaskadun tunneli ja Bulevardin kulman uusi keittorakennus ovat valmistuneet. Hietalahdentori ja Hietalahdenaltaan päätyaukio toimivat pysäköintialueina. SKY-FOTO Möller, HKM.*

1990-luvun aikana Sinebrychoffin alue alkoi muuttua toden teolla, sillä panimotoiminnot siirrettiin Keravalle vuonna 1992. Alueen uusi kaava vahvistettiin 1995 ja se jakoi panimoalueen kahteen osaan; Hietalahdenrannan ja Mallaskadun varrelle sijoittuvaan uusia asuinrakennuksia käsittävään osioon ja vanhat panimorakennukset sisältävään, toimistorakennuksia käsittävään osaan.<sup>80</sup>



*Kuva 53. Vuonna 1972 valmistui selvitys, jossa selvitettiin säästetäänkö Sinebrychoffin puisto vai rakennetaanko sen alueelle, sillä sinne oli osoitettu rakennusoikeutta. Selvityksen mukaan puisto tuli kuitenkin säästää, perusteena alueen ”puistovajaus”. Kuvassa selvityksen kansilehti, KYMPARK.*

*Kuva 54. Havainnekuva Hietalahdenrannan varrelle suunnitellusta asuinrakennuksista vuodelta 1992. Niiden mittakaava skaalautuu ennen kaikkea entiseen keittohalliin. Suunnitelmat laati Arkkitehtitoimisto Jan Söderlund. HKA.*



Sinebryhoffin taidemuseon alkuaskeleet otettiin vuonna 1921, kun Paul ja Fanny Sinebryhoffin valtiolle lahjoittamat taidekokoelmat tulivat esille Bulevardi 40:n kolmeen ensimmäiseen huoneeseen. Sodan aikana teokset vietiin pois ja sotien jälkeen tiloihin sijoitettiin entisen Teknillisen korkeakoulun opetus- ja laboratoriotiloja. Koulun siirryttyä Otaniemeen avattiin taidekokoelma uudelleen vuonna 1960. Rakennus siirtyi valtion haltuun vuonna 1975 ja mittavan remontin jälkeen museo avautui vuonna 1980 sisältäen tällöin myös Ateneumin vanhan taiteen teoksia. Rakennus suojeltiin vuonna 1985 asetuksella.<sup>81</sup>

*Kuva 55. Sinebryhoffin taidemuseon sali vuonna 1981. Kuvaaja Volker von Bonin, HKM.*



## **Hietalahdenrannan lounaiskulman muutokset**

Hietalahden lounaiskulmaan rakennettiin höyrysaha ja puusepäntehdas 1880-luvulla, mutta rakennukset tuhoutuivat tulipalossa jo 1894. Tilalle rakennettiin kaksi uutta rakennusta; korttelin sisälle punatiilinen ja rannan varrelle julkisivultaan rapattu rakennus. Suunnittelijana oli arkkitehtitoimisto Grahn, Hedman & Wasastjerna. Otavan kirjapaino osti kiinteistön 1920-luvulla syväpainoaan varten ja rakensi alueelle vielä uuden kirjapainon vuonna 1931.<sup>82</sup>

Otavan kirjakustantamo oli perustettu vuonna 1890 ja ensimmäinen toimitalo, graniittinen jugendlinna, oli rakennettu Uudenmaankadulle 1906-83. Kun painosmäärät erityisesti suosituksi nousseen Suomen Kuvalehden osalta kasvoivat, ei Uudenmaankadulla sijainneen painon suorituskyky enää riittänyt. Hietalahdenrantaan, vanhaan höyrysaarakennukseen sijoitettiin Saksasta vuonna 1921 ostettu syväpainokone. Kustantamon johdossa tuolloin ollut Alvar Renqvist rakennutti painotalon viereen vielä asuinrakennuksen vuosien 1928–1929 aikana.<sup>84</sup>

Otava siirsi sittemmin painotoimintojaan kauemmas Helsingin keskustasta. Yhtiö oli rakennuttanut kirjapainon Keuruulle jo 1950-luvulla sekä uuden syväpainon Espoon Kivenlahteen 1980-luvun alussa korvaamaan Hietalahden vanhan ja ongelmista kärsineen painon. Hietalahden painorakennus myytiin tontteineen rakennusliike Puolimatkalle ja se purettiin 1984. Uusi asuinrakennus valmistui Sakari Halosen suunnittelemana neljä vuotta myöhemmin.<sup>85</sup>



*Kuva 56 ylhäällä oikealla. Hietalahdenranta 1890-luvun alussa. Edessä näkyy vasta valmistunut satamarata ja taustalla Helsingin Hietalahden Osakeyhtiön puusepäntehdas ennen tulipaloa. Tuntematon kuvaaja 1890–1893, HKM.*

*Kuva 57 oikealla. Otavan kirjapaino 1983, vuosi ennen purkua. Kuvassa näkyy myös satamarata ja Hietalahdenrannan uudet puuistutukset. Ranta on edelleen varsin viimeistelemätön ja nykyiset rantamuurit puuttuvat. Kuvaaja Kari Hakli, HKM*

*Kuvat 58 ja 59 seuraavalla sivulla. Otavan kirjapainon viereen osoitteeseen Hietalahdenranta 13 rakennettiin Yhtyneille kuvalehdille toimitalo, joka on edelleen säilynyt. Arkkitehti Matti Lampénin suunnittelemaa uutta ja modernia toimitaloa esiteltiin valmistuttuaan usean aukeaman verran Suomen Kuvalehdessä. Lehden kuvateksteissä mainitaan mainosvalojen olleen sinisiä, punaisia, keltaisia ja vihreitä neonvaloja. Kuvat otteita artikkelin kuvituksesta, Suomen kuvalehti N:o 36, 1957.*





## Liikenne

Erilaiset liikennemuodot ja liikennejärjestelyt ovat muokanneet voimakkaasti erityisesti selvitysalueen rantoja. Rantaan kulki aluksi tie Helsinginniemen länsipuolelta ja rantaa käyttivät alueella toimineet kalastajat. Asemakaavoituksen jälkeen 1800-luvulla muodostui alueen nykypäivään säilynyt katuverkko korttelirakenteen ohjaamana hevostalokuneuvojen ja jalankulkijoiden käyttöön. 1900-luvun alusta lähtien kaduille tuli joukkoliikenteen palveluja raitiovaunujen ja linja-autojen muodossa. Autoistuminen toi alueelle vilkkaan liikenteen 1960-luvulta lähtien.

Rannat säilyvät kuitenkin pitkään teollisuuden käytössä ja liikenteelliset ratkaisut palvelivat nimenomaan teollisuutta. Aluksi vesiliikenne on tärkein kuljetusmuoto, mutta satamaradan rakentaminen muutti tilanteen ja junaliikenne palveli alueen teollisuutta aina 2000-luvulle saakka. Teollisuuden pikku hiljaa poistuessa alueelta 1980-luvulta lähtien, rakennettiin jalankululle ja myöhemmin vielä pyöräilylle omia reittejään rantojen vapauduttua virkistyskäytölle.

### **Hietalahden vesiliikenne**

Helsingin meriliikenne oli vilkasta 1700-luvulta lähtien ja kaupungissa oli tuolloin jo telakkatoimintaa ja satamia. Meriteitse vietiin Helsingistä puutavaraa ja tuotiin viljaa sekä suolaa. Pääsatamia olivat Etelä- ja Pohjoissatama Helsinginniemen itäpuolella.<sup>86</sup> Meriliikennettä ja sitä palvelevia toimintoja, kuten telakoita on ollut Hietalahdenrannan alueella 1800-luvulta saakka.<sup>87</sup>

Ranta-alueita ja laitureita rakennettiin palvelemaan erikokoisten alusten liikennettä ja rantaa ruopattiin ja toisaalta reuna-alueita täytettiin laituriin ja rantarakenteiden vuoksi.<sup>88</sup>



*Kuva 60. Talvisen merenkäynnin mahdollistivat jäänmurtaajat. Jätkäsaaren edustalla sijaitsi vakituiset ankkuripaikat jäänsärkijöille, joiden nimet olivat Tarmo, Sampo ja Murtaja.<sup>89</sup> Kuva Signe Brander 1908, HKM.*



*Kuva 61. Ranta-alueita käyttivät alun perin kalastajat ennen alueen rakentumista<sup>90</sup>. Kuvassa kalastajien kotoja ja veneitä Hietalahden eteläpuolella Munkkisaarella vuonna 1911. Kuvaaja tuntematon, HKM.*

1900-luvulla Helsingin satamalaitosta kehitettiin ja Länsisatama oli yksi pääkohteista. Se oli jaettu kahteen osaan; Hietalahden satamaan ja Saukon hiilisatamaan. Lopulta vuoteen 1939 mennessä Helsingissä oli yhteensä 5 suurta sekä useita pienempiä satamia, joista kaikki palvelivat hieman eri tarkoitusta aina valtameriliikenteestä huviveneilyyn. Helsingin satamat olivat ensisijaisesti tuontisatamia, vuonna 1939 Helsingin satamat vastasivat 54,7 % osuudesta koko maan tuonnista ja vain 10,6 % osuudesta viennistä.<sup>91</sup>

Alusten ja kuljetusten kehittyessä muokattiin Länsisatamasta 1970-luvulla uusien vaatimusten mukainen tavaraliikenteen satama, jossa voitiin käsitellä myös konttiliikennettä. Sinne rakennettiin uusi laituri valtamerilaivoille ja terminaali kontteja varten. Länsisatamaa pystytettiin käyttämään tavaraliikenteeseen pidempään, verrattuna ahtaampiin Katajanokkaan ja Eteläsatamaan. Länsisataman käyttö loppui vasta Vuosaaren uuden sataman valmistuttua.<sup>92</sup>

*Kuva 63. Hietalahdesta on ollut myös matkustajaliikennettä. Kuvassa ihmiset odottavat Pihlajasaaren lautta Hietalahden laiturilla 1960-luvulla. Kuvaaja Uggl Rune, HKM.*



*Kuva 62. Saukon hiilisatama toimi vuosina 1925 -1977. Kuvassa hiililaivaa puretaan vuonna 1930. Kuvaaja Foto Roos, HKM.*



*Kuva 64. Länsisatama 1970-luvulla, taustalla näkyy Hietalahti ja Lönnrotinkadun silta. Kuvaaja Keijo Laajisto, HKM.*



## Julkinen liikenne

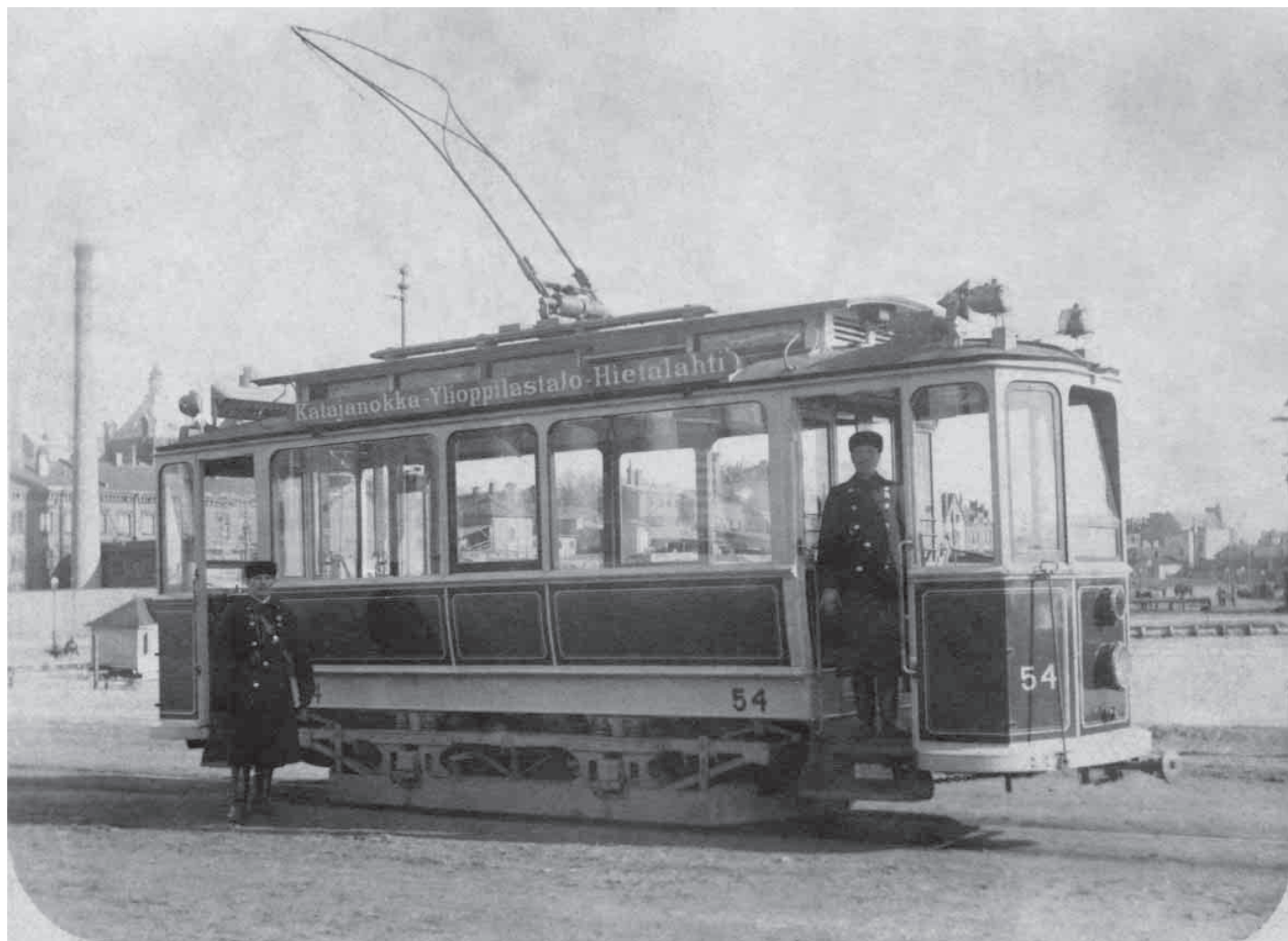
Helsinginniemen julkinen liikenne perustui 1800-luvulla vuokra-ajuriin hevoskärryihin, kunnes hevosten vetämät 10 hengen hevosomnibussit ryhtyivät kuljettamaan asiakkaita vakiintuneita reittejä ja aikatauluja noudattaen. Varsinaisia pysäkkejä niillä ei kuitenkaan ollut. Hevosvaunut olivat kuitenkin hitaita ja vaativat kivettyjä katuja, etteivät ne juuttuisi sateella mutaan. 1880-luvulla aloitti toimintansa ensimmäinen hevosraitiovaunu, jossa vaunu kulki raiteita pitkin hevosten vetämänä. Raiteiden käytön syynä oli vaunujen tasaisempi kulku, vaunuissa seisominen oli aiemmin kielletty turvallisuussyistä.<sup>93</sup>

Hevosten vetämät raitiovaunut vaihtuivat vuosisadan vaihteessa sähköisiksi ja samalla lanseerattiin uusia linjoja. Hietalahdessa varsinaisen joukkoliikenteen voidaan katsoa alkaneen vuonna 1900 sähköraitiotien aloitettua säännöllisen liikenteen. Linja 3 kulki Katajanokan ja Hietalahden väliä. Bulevardia pitkin Hietalahden torille kulkeva linja päättyi Köydenpunojankadun kohdalle.<sup>94</sup>



*Kuva 65. Raitiotien rakentamista Sinebryhoffin panimoalueen kohdalla. Sähköisen raitiovaunureitistön rakentaminen vaati investointeja sekä sähköistyksen, että raiteiden osalta. Kuvassa vuodelta 1930 rakennetaan kiskoja Sinebryhoffin panimon kohdalla Bulevardilla. Kuvaaja Foto Roos, HKM.*

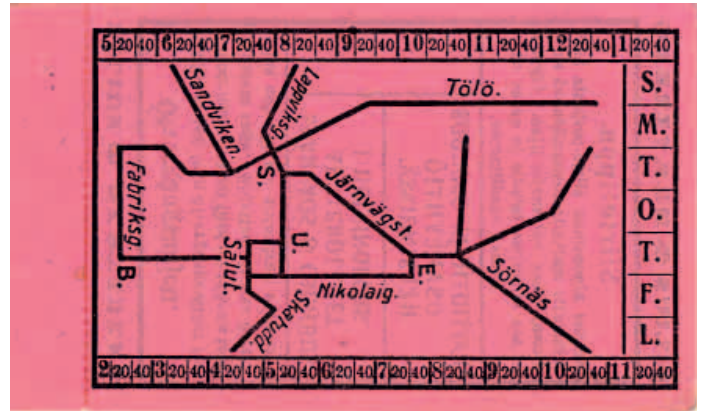
*Kuva 66. Varhaisimmat julkisen liikenteen muodot eivät olleet työväestön ulottuvissa. Vasta siirtyminen hevosvetoisista vaunuista sähköisiin raitiovaunuihin ja linja-autoihin laskivat hintoja sen verran, että matkustaminen niillä oli mahdollista laajemmalle kansanosalle. Lähtökohtaisesti työväestö asui tyypillisesti lähellä teollisuuslaitoksia, eikä työmatkaliikenteelle ollut siten suurta tarveakaan. Kuvassa Katajanokka-Hietalahti välillä liikennöinyt raitiovaunu kuljettajineen ja rahastajineen vuonna 1910. Kuvaaja tuntematon, HKM.*



Autojen yleisen kehittymisen myötä tuli mahdolliseksi harjoittaa raitiovaunujen lisäksi linja-autoliikennettä. Linja-autot palvelivat pääosin yhteyksiä kaupungin ulkopuolelle, mutta Helsingin keskustassa aloitti 1920-luvulla yksityinen linja-autoyhtiö Oy Omnibus Ab. Linja-autot pystyivät kuljettamaan ihmisiä raitiovaunuja nopeammin ja matka-ajat lyhenivät. Sota-aika kuitenkin hiljensi linja-autoliikennettä, kunnes 1950-luvulle tultaessa autojen ja teiden kunto parani ja linja-autojen suosio nousi jälleen.<sup>96</sup>

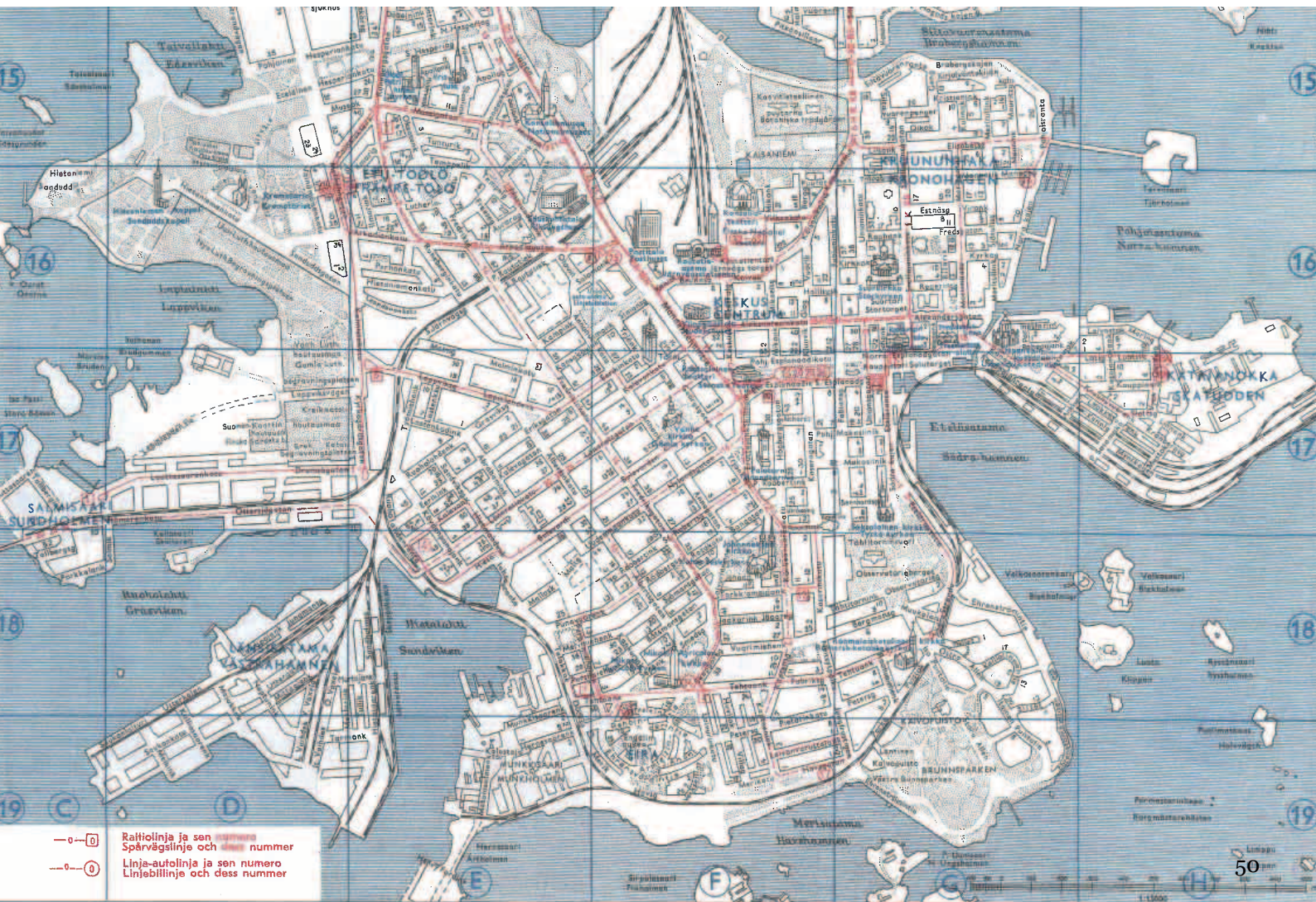
### Autoliikenne

Auto oli ohittanut hevoset kulku- ja kuljetusvälineenä Helsingissä 1920-luvulla. Yksityinen ajoneuvoliikenne oli silti vielä 1900-luvun alussa hyvin vähäistä ja ennen sotia suurin osa kaupungin autoista palveli taksiliikennettä. Autojen ostamista säännöstelltiin 1900-luvun puoliväliin saakka ja kaupan vapauduttua 1960-luvun alussa alkoi ajoneuvojen määrä kasvaa selvästi. Autojen määrän lisääntyminen aiheutti ongelmia; kaduille muodostui ruuhkia, pysäköinti valtasi tilaa ja liikenneonnettomuudet kasvoivat. Erityisesti jalankulkijoille autoistuminen aiheutti turvattomuutta. Liikennettä ja pysäköintiä Helsinginniemen alueella pyrittiin suitsimaan mm. muuttamalla katuja yksisuuntaisiksi ja rajoittamalla pysäköintiä. Autoliikenteen kasvu onnistuttiin pysäyttämään niemellä 1970-luvulla.<sup>98</sup>



Kuva 67. Raitiovaunulinjoja kuvaava matkalippu vuodelta 1911.<sup>95</sup>

Kuva 68. Raitiovaunujen ja linja-autojen reittikartta vuodelta 1950.<sup>97</sup>



Kuva 69. Alueen liikennemääriä vuonna 1968. Bulevardilla ajoneuvojen määrä vuorokaudessa oli 1960-luvun lopulla 10 300 ja nykyisin 6700. Hietalahdenranta ei ollut vielä osa varsinaista katuverkkoa ja Telakkakatukin huomattavasti pienemmällä käytöllä. Liikenne kulki Lönnrotinkatua ja sen päädyssä olevaa siltaa kohti Mechelininkatua ja kaupungin läntisiä osia. Lönnrotinkadun automääräksi on annettu 14400 ajoneuvoa vuorokaudessa. Nykyisin eteläisen Hietalahdenrannan liikennemäärä on yli 20 000 ajoneuvoa ja pohjoisen lähes 19 000 ajoneuvoa vuorokaudessa.<sup>99</sup>

Kuva 70. Pysäköinti valtasi merkittävän osan selvitysalueetta 1960-luvulta lähtien. Hietalahdentorin lisäksi suuri osa ranta-alueista toimi pysäköintialueina. Ilmakuva vuodelta 1965, kuvaaja SKY-FOTO Möller, HKM.



### ***Jalankulku ja pyöräily***

Hietalahdentori ja Bulevardi ovat toimineet alusta saakka jalankulkuympäristöinä, ranta-alueiden ollessa ennemmin teollisuuden ja sataman käytössä. Bulevardin jalkakäytäviä viehättävien puiden katveessa oli mahdollisuus kävellä rantaan laivoja ja telakkaa katselemaan jo 1800-luvulla, olihan Bulevardi myös yksi kantakaupungin puistokaduista. Rantojen kulkuyhteydet palvelivat varsin käytännönläheisesti teollisuutta. Muutos tapahtui 1970–1980-lukujen vaihteessa, kun teollisuus alkoi pikkuhiljaa siirtyä pois alueelta. Rantaan rakennettiin paremmat kulkuyhteydet heti 1980-luvun alkupuolella. 1980-luvun lopulla toteutettiin myös Bulevardille ensimmäiset pyörätiet. Kulkuyhteyksien parantaminen mahdollisti rannan monipuolisemman virkistyskäytön, jota kehitetään edelleen.<sup>100</sup>

*Kuva 71. Näkymä Ruoholahdenrannan suunnasta kohti Hietalahtea vuonna 1963. Rannat olivat edelleen teollisuuden käytössä, eivätkä jalankulku-yhteydet ulottuneet rannoille. Kuvaaja Constantin Grünberg, HKM.*



## 3.6. Toteutumattomia suunnitelmia

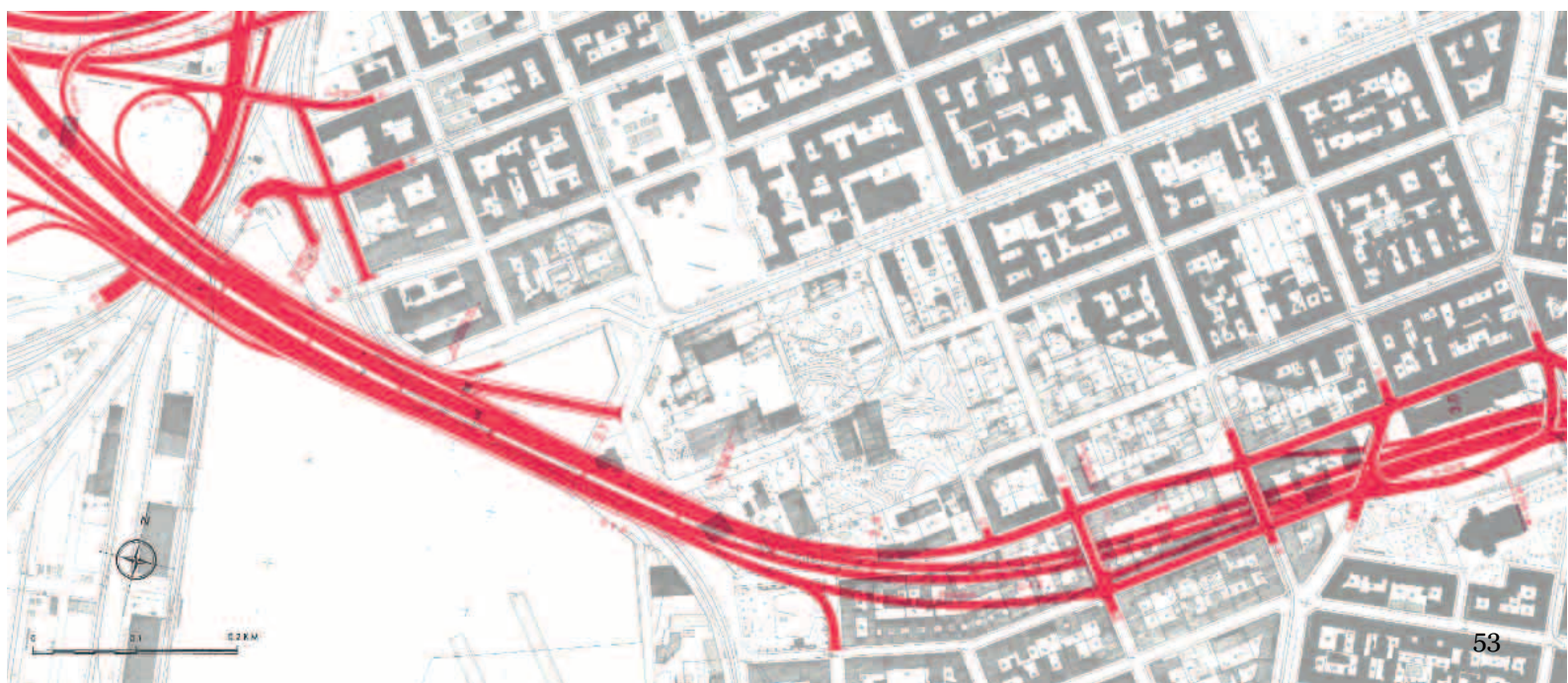
Selvitysalueelle toisen maailmasodan jälkeen laadittuja suunnitelmia yhdistää pyrkimys ratkaista ongelmia liikenteeseen ja pysäköintiin liittyen. Toinen alueen ongelmaksi koettu asia suunnitelmien taustalla on ollut alueen puutteet viihtyisyyden, kaupunkikuvan ja imagon osalta. Varsinkin ranta-alueen muuttuessa pikkuhiljaa teollisuusalueesta arvokkaaksi asuin- ja toimistoalueeksi, olivat intohimot kehittämiseen luonnollisesti syntyneet. Osassa suunnitelmista toteutus on jäänyt tekemättä, koska ne ovat olleet ristiriidassa alueen muun suunnittelun tai käyttötarkoituksen kanssa. Muut ovat vain jääneet odottamaan eteenpäin viemistä tai taloudellisen tilanteen paranemista.

### Smith & Polvinen -liikennesuunnitelma

Helsingin kaupunkiin perustettiin kaupunkisuunnitteluvirasto ja kaupunkisuunnittelulautakunta vuonna 1964. Tarkoituksena oli ratkaista kaupungin sisäiset suunnitteluongelmat, joita oli ilmennyt mm. aluerakentamiseen liittyen<sup>101</sup>. Lähes ensi töikseen virasto sai käsiteltäväkseen jatkosuunnittelua varten Alvar Aallon keskustasuunnitelman, joka oli juuri valmistunut<sup>102</sup>. Kaksi vuotta myöhemmin alkoi erityisen paljon huomiota ja huolestusta aiheuttanut Smith & Polvisen liikennetutkimus, jossa esitettiin useita vaihtoehtoja liikenteen järjestämisestä perustuen mm. työpaikkojen kehittymisen ennusteisiin eri toimialoittain. Suunnitelmassa esitetyt, autoliikenteen myötä moottoriteille ja niiden liittymille uhrattavat maa-alueet olisivat olleet liian massiivisia ja lopputuloksena kaupunki päättyi suunnittelemaan metron rakentamista vuonna 1969.<sup>103</sup>

Liikennesuunnitelma viestosi myös selvitysalueetta. Ruoholahteen oli suunniteltu laaja eritasoliittymä, joka oli osa reittiä Ruoholahti-Koskela. Ajouradat olisivat jatkuneet sieltä suunnilleen satamaradan linjausta hyödyntäen ja Hietalahdenaltaan vierestä olisi lähtenyt pari pienempää liittymää, joista toinen altaan läpi. Hietalahdesta väylä olisi kaartanut kohti itää ja jättänyt alleen huomattavan laajan alueen olevaa rakennuskantaa.

*Kuva 72. Kuvassa uudet moottoritiet siltoineen ja liittymineen punaisella merkittynä. Väylät olisivat sivunneet Hietalahdenallasta meren puolelta.<sup>104</sup>*



## Ruoholahden vaihtoehtosuunnitelma

Kampin asukasyhdistys laaditti Ruoholahden vaihtoehtoisen suunnitelman kaupungilta anomallaan kehittämisrahalla vuonna 1991. Suunnitelmat laati MA-arkkitehdit, jonka työryhmään kuuluivat maisema-arkkitehti Marja Mikkola sekä arkkitehdit Antti Karvonen ja Gareth Griffiths. Suunnitelmaan sisältyi laajempi ehdotus ja ns. minimisuunnitelma.<sup>105</sup>

Kaupungin laatiman lausunnon mukaan suunnitelmaa ei kuitenkaan ollut mahdollista toteuttaa, vaikka sinällään oltiinkin samaa mieltä alueen kehittämistarpeista. Ensimmäiseksi ongelmaksi muodostui lahden täyttö. Se olisi ollut ristiriidassa Hietalahden telakan toiminta edellytysten kanssa, etenkin kun telakka oli säilymässä paikallaan. Suunnitelmassa esitetyt laajat täytöt olisivat estäneet laivojen uittamisen pois telakalta, myös minimiehdotuksen mukaisessa ratkaisussa. Lisäksi ongelmaksi mainittiin Ruoholahden itäreunan korttelit, jonne suunnitelma ulottui. Kortteleiden suunnittelu oli jo pitkällä ja rakentaminen alkamassa seuraavana vuonna.<sup>106</sup>

*Kuva 73. Suunnitelmassa esitettiin lahden pohjukan täyttämistä ja mm. ruusutarhan, leikkipaikan, Ruoholahden kanavan jatkeen sekä laajat oleskelualueet käsittävän puiston rakentamista. Liikennejärjestelyillä pyrittiin helpottamaan alueelle muodostunutta "sumppua". Suunnitelman kokonaishinnaksi oli arvioitu noin 60 milj. markkaa. Suunnitelma kuva vaihtoehtosuunnitelmasta. MA-arkkitehdit, HKA.*



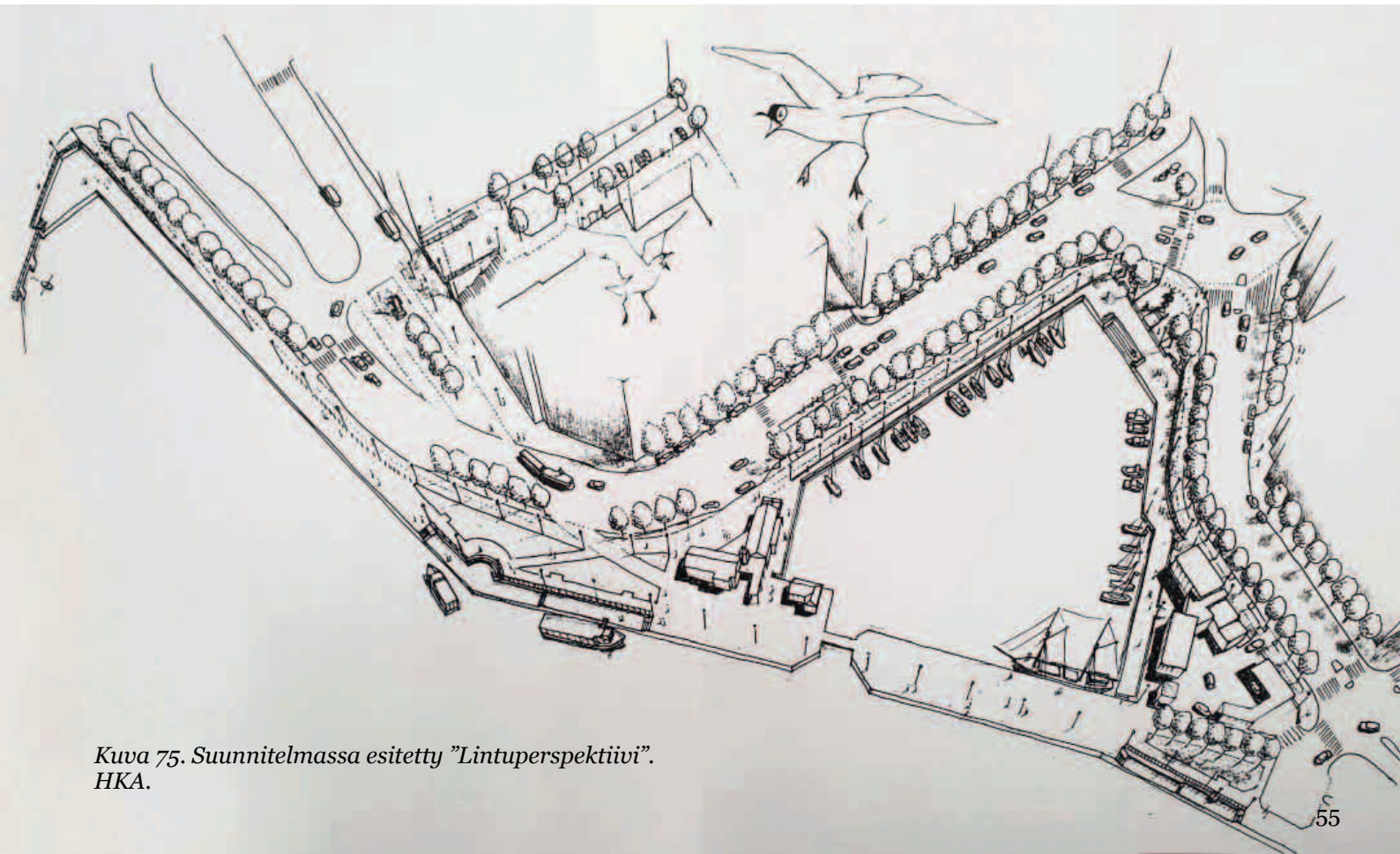
*Kuva 74. Havainnekuva vaihtoehtosuunnitelmasta. MA-arkkitehdit, HKA.*

### ***Hietalahden ympäristösuunnitelma vuodelta 1994***

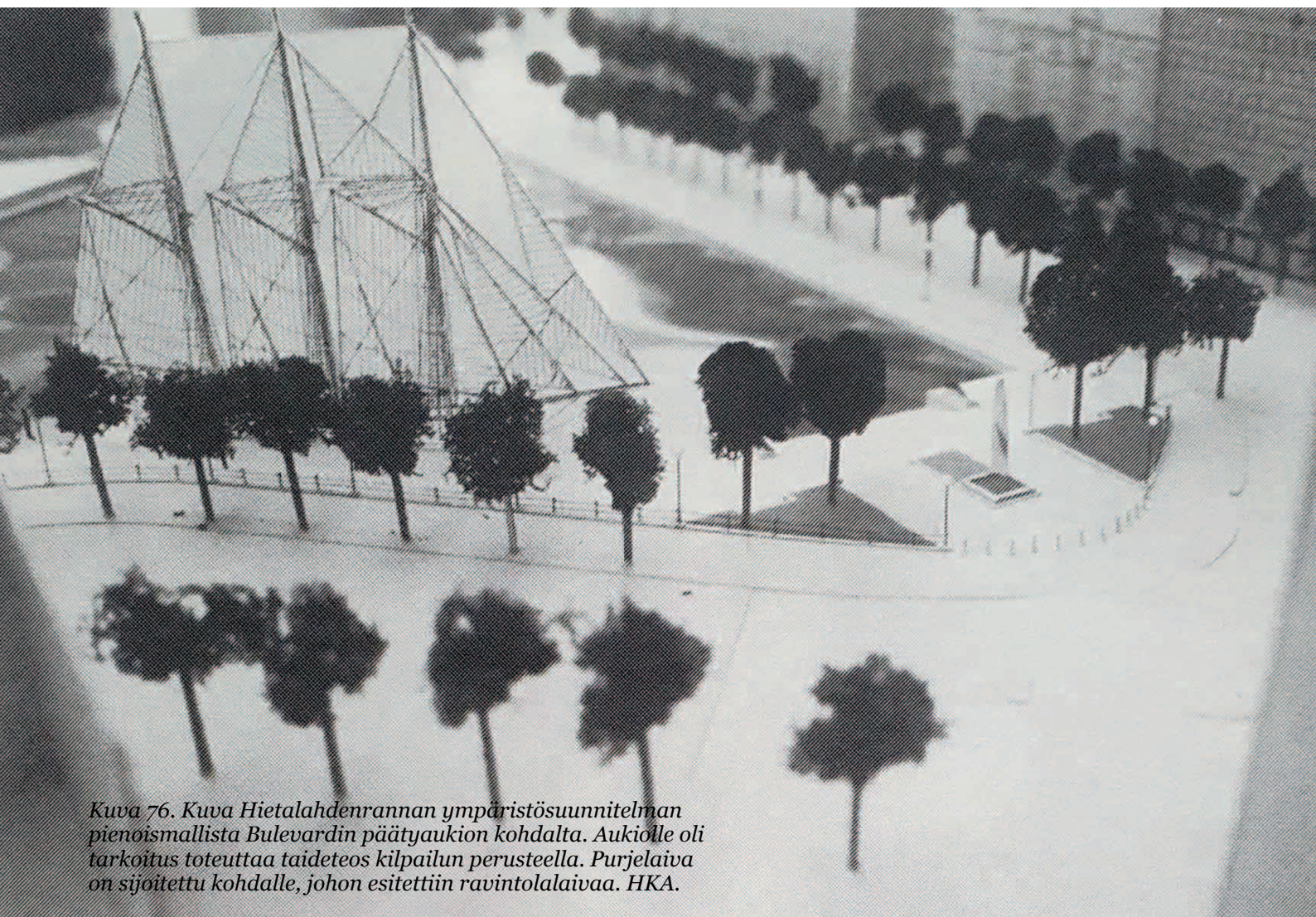
Hietalahden ranta-alueita ryhdyttiin kuitenkin kaupunkisuunnitteluviraston toimesta suunnittelemaan ja vuonna 1994 valmistui Hietalahdenrannan ympäristösuunnitelma. Sen tavoitteena oli kehittää ranta-alueen kevyen liikenteen reittejä ja kohottaa alueen kaupunkikuvaa ja koko alueen imagoa.<sup>107</sup>

Kaupunkisuunnittelulautakunta käsitteli rannan kaavamuutosta ja ympäristösuunnitelmaa maaliskuussa 1993, suunnitelmien toteutuksen arveltiin tuolloin valmistuvan vuonna 1997. Alueen suunnittelija arkkitehti Bosse Österberg kuvaili aluetta tuolloin seuraavasti ”Hietalahden ranta on jäänyt tylyksi kaupungin laidaksi”. Tarkoituksena oli kunnostaa alueen ympäristöä ja liikennettä ja tehdä Hietalahdesta ”urbaanin Helsingin merellinen pääte, johon Bulevardi loppuu”. Allas oli tarkoitus varata edelleen pienveneille ja rakentaa altaan pätyyn aukio, josta laskeutuisi portaat alas veden rajaan. Aukion keskelle oli ajatuksena pystyttää mahdollisesti myöhemmin patsas, jota varten voitaisiin järjestää suunnittelukilpailu.

Ranta-alueiden kiveykset ja puuistutukset sekä valaistus uusittaisiin, jolloin saataisiin aikaiseksi ”tunnelmallinen rantapromenadi”. Rannan palveluja oli tarkoitus kehittää siten, että Merimakasiini-ravintola voisi laajentua, rantaan voitaisiin sijoittaa ravintolalaiva ja huoltoaseman tontille uusi ravintolarakennus. Telakan toiminnan jatkuessa myös satamarata oli tarkoitus säilyttää toimintakelpoisena, sen ylittävä Lönnrotinkadun silta oli kuitenkin tarkoitus purkaa. Lönnrotinkadusta oli tarkoitus rakentaa umpikuja, joka päättyy näköalatasanteeseen. Liikenne siirrettäisiin kulkemaan pitkin Hietalahdenrantaa.<sup>108</sup>



*Kuva 75. Suunnitelmassa esitetty ”Lintuperspektiivi”.  
HKA.*



*Kuva 76. Kuva Hietalahdenrannan ympäristösuunnitelman pienoismallista Bulevardin päätyaukion kohdalta. Aukiolle oli tarkoitus toteuttaa taideteos kilpailun perusteella. Purjelaiva on sijoitettu kohdalle, johon esitettiin ravintolalaivaa. HKA.*



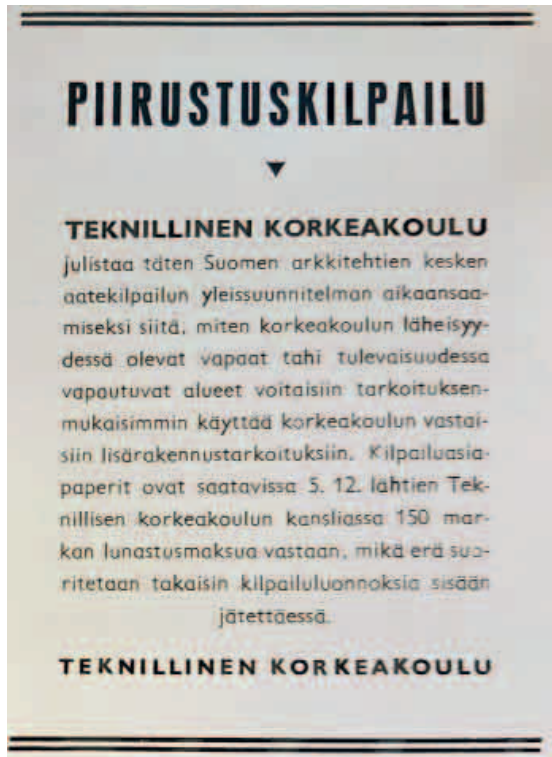
*Kuva 77. Kuva Hietalahdenrannan ympäristösuunnitelman pienoismallista mereltä päin katsottuna. HKA.*



## Hietalahdentorin suunnitelmat

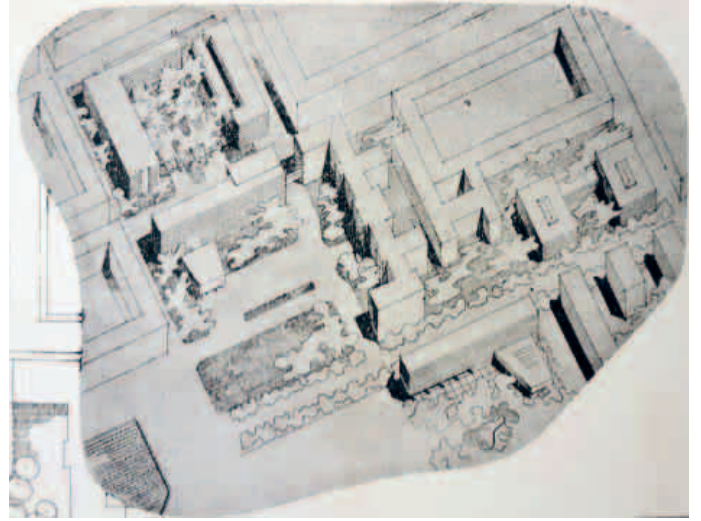
### *Teknillisen korkeakoulun kilpailu*

Vuonna 1944 järjestettiin kilpailu Teknillisen korkeakoulun laajennuksesta, jonka tulokset esiteltiin Arkkitehti-lehdessä seuraavana vuonna. Ensimmäistä palkintoa ei jaettu, mutta korkeimmalle arvostellut työt esittivät lisärakentamista Hietalahdentorille mm. kauppahallin paikalle. Samalla torista olisi ollut kummassakin ehdotuksessa tarkoitus muodostaa puistomainen alue.<sup>109</sup>

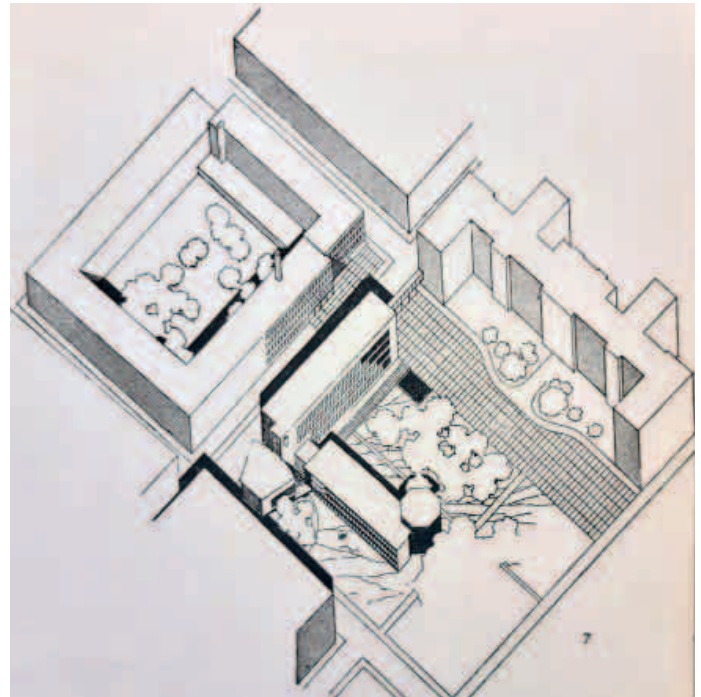


Kuva 78. Arkkitehti-lehden numerossa 10/1944 ilmoitettiin piirustuskilpailusta.

Kuva 81. Useimmat osallistujat ehdottivat torin muuttamista puistomaisemmaksi istutuksin. Palkintolautakunta katsoi useiden ehdotusten puutteeksi torin istutusten ”kovin vapaasti” tehdyn muotoilun, esitti arvostelussaan ”..että jossain määrin suurempi pidättyväisyys olisi tässä suhteessa paikallaan.” Kuva ehdotuksesta nimimerkillä ”arkkiteekkarin arkki satamassa”.<sup>110</sup>



Kuva 79. Toisen palkinnon saivat arkkitehdit Markus Tavio ja Helge Railo ehdotuksellaan ”STK”. Siinä lisärakentamista ehdotettiin torin pohjoislaudalle ja Kaartin lasaretin tontille. Torille on sijoitettu pysäköintiä ja istutusalueita. Kuva Arkkitehti-lehden numerosta 5-6/1945.



Kuva 80. Jaetulle kolmannelle sijalle tullut ehdotus Piazzetta, jonka laati arkkitehti Dag Englund. Toisen jaetulle kolmannelle sijalle tulleen ehdotuksen yksi laatija oli Woldemar Baeckman, joka sittemmin pääsi suunnittelemaan torin ympäristöä Sinebrychoffin panimoalueella. Baeckman on suunnitellut vuonna 1970 valmistuneen massiivisen keittorakennuksen Bulevardin ja Hietalahdenrannan risteykseen. Kuva Arkkitehti-lehden numerosta 5-6/1945.

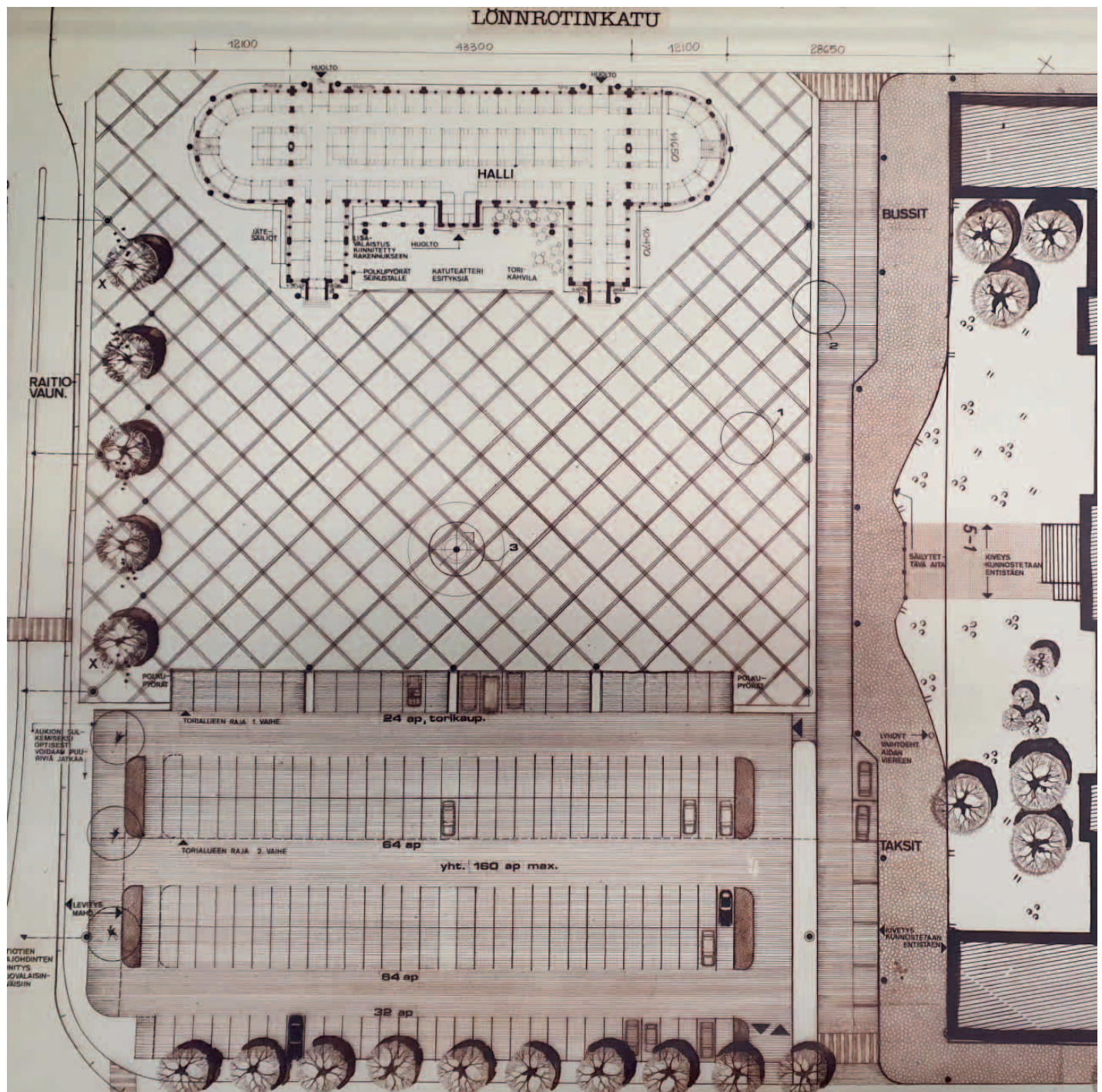


## 1980-luvun ympäristösuunnitelmat

Hietalahdentorille laadittiin ympäristösuunnitelma vuonna 1982, jota päivitettiin vielä 1987. Jyrki Tenhusen laatiman suunnitelman mukaan tori kivettäisiin betonikivillä ja sen keskelle asennettaisiin kiveykseen pohjoisnuoliaihe ja valaisinpollari. Hietalahdenkadun vastaiselle sivulle istutettaisiin puurivi ja eteläosa torista rakennettaisiin pysäköintialueeksi.

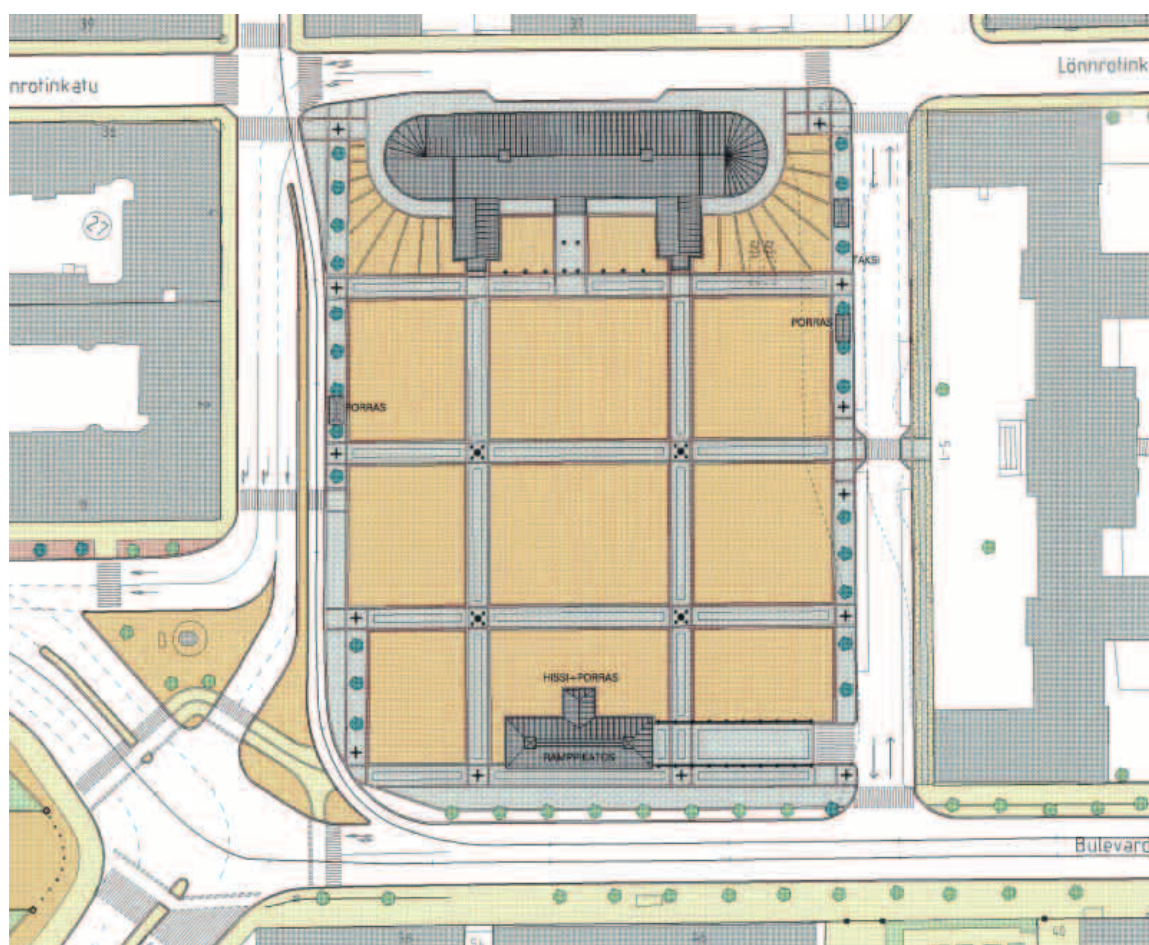
Vuoden 1987 versiossa oli huomioitu paremmin entisen Teknillisen korkeakoulun päärakennuksen edustapihan sommitelma ja muotoilu sekä lisätty torin kiveysaiheeseen näkymään risteävät diagonaaliset yhteydet. Kauppahallin edustalle oli tässä suunnitelmassa sijoitettu rivi katajia (Juniperus communis), edusta-alueen toiminnoiksi oli ehdotettu torikahvilaa ja katuteatteriesityksiä.<sup>111</sup>

*Kuva 82. Ote Hietalahdentorin suunnitelmasta vuodelta 1982. Torilla edelleenkin voimassa oleva asemakaava oli vahvistettu aiemmin samana vuonna. Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi Hietalahdentorin suunnitelman toisen version vuonna 1987 jatkotyön pohjaksi. HKA.*



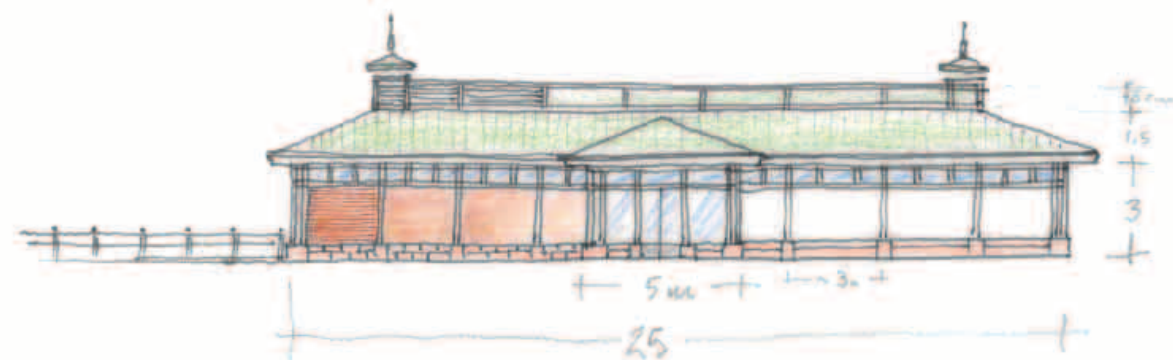
### ***Vuosituhannen vaihteen ympäristösuunnitelmat***

Seuraavan kerran Hietalahdentoria suunniteltiin asemakaavaosastolla 1990–2000-lukujen vaihteessa. Työn laatijana toimi Bosse Österberg. Suunnitelmista tehtiin muutama vaihtoehto ja niissä pyrittiin ratkaisemaan torin pysäköintiä sijoittamalla sitä torin eteläreunaan, mutta myös kokonaan maan alle. Maanalaisen pysäköinnin sisäänajo olisi tapahtunut torin eteläreunaan sijoittuneesta rakennuksesta. Torin kiveys olisi samalla uusittu ja valaisinpylväät oli tarkoitus toteuttaa päivitettynä versiona torilla vielä 1960-luvulle saakka olleista neljähaaraiset kaaret käsittäneistä valaisinpylväistä.<sup>112</sup>



*Kuva 83. Ote torin suunnitelmavaihtoehdosta, jossa pysäköinti olisi sijoitettu maan alle. KYMPARK.*

*Kuva 84. Bosse Österbergin käsivaraluonnos pysäköintilaitoksen ramppikatoksesta. KYMPARK.*



## 3.7. Alueen suunnitelmia 1980–2010 luvuilla

### 1980-luku

– 1980-luvun alussa rakennettiin Hietalahdenrannan pohjoisosa ja istutettiin kadun varrelle puurivi lehmuksista puistolehmuksista.<sup>113</sup> Samoihin aikoihin kunnostettiin Hietalahdenkadun viemärien ja päällysteiden uusinta sekä Hietalahdenrannan eteläosaa.<sup>114</sup>

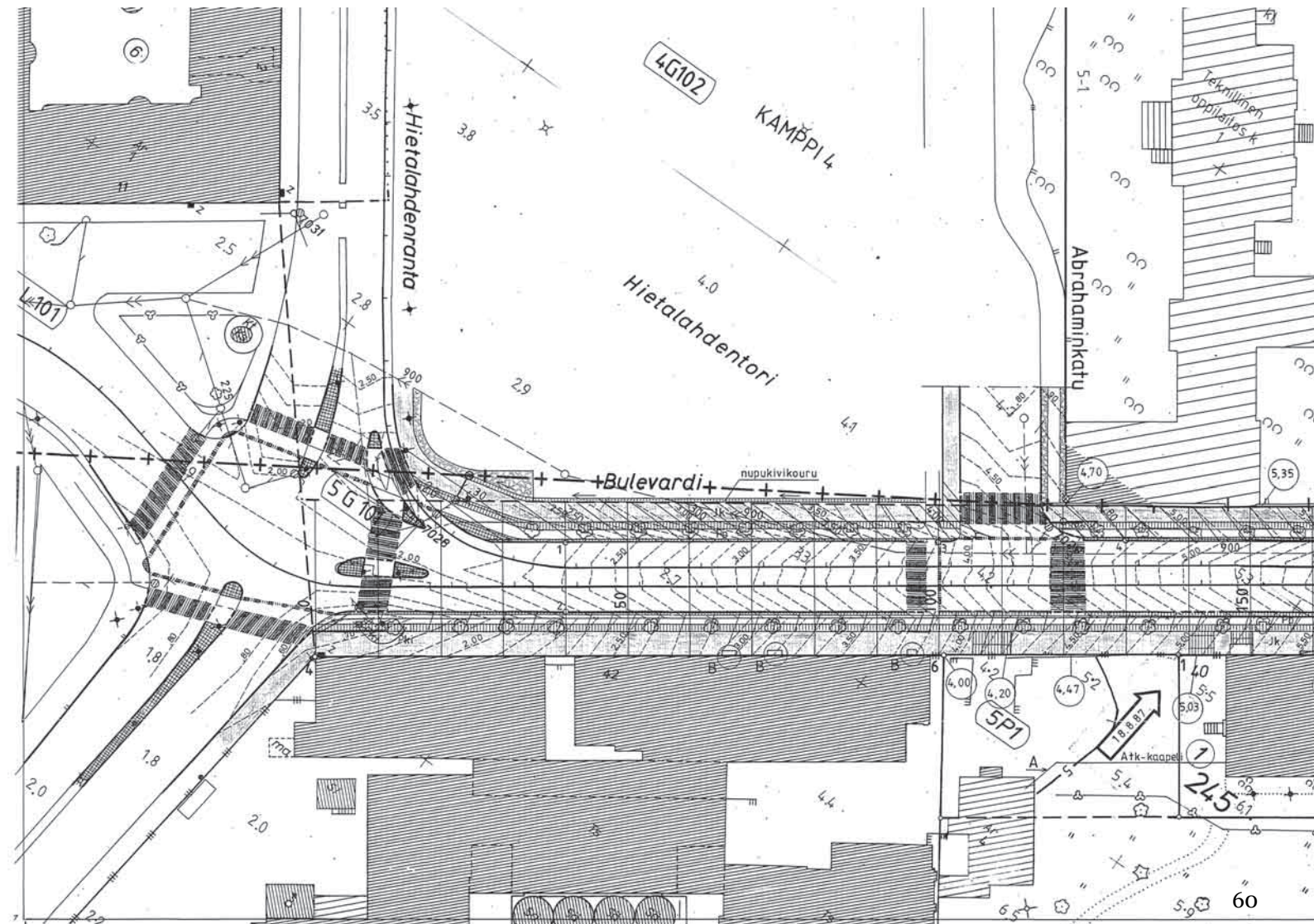
– 1986–87 suunniteltiin Bulevardille pyörätiejärjestelyt Bulevardille.<sup>115</sup>

– Cafe Rantahieta, nykyinen Merimakasiini toteutti pienen laajennuksen ravintolarakennukseen. Lupa sitä varten haettiin 1980-luvun puolivälissä<sup>116</sup>. Paikalla ollut alkuperäinen rakennuksenosa oli rakennettu jo 1960-luvulla.



Kuva 85. Rannalle istutetut puurivit vuonna 1983. Kuvaaja Johnny Korkman, HKM.

Kuva 86. Ote vuoden 1987 suunnitelmasta Bulevardin pyörätiejärjestelyistä. KYMPARK.



## 1990-luku

– 1990-luvun alkupuolella ranta-alueita siistittiin mm. nurmettamalla joutomaita<sup>117</sup>.

– Merimakasiini -ravintolalle toteutettiin laajennus, jonka suunnitelmat oli laadittu jo vuonna 1988<sup>118</sup>.

– Sinebrychoffin korttelin kaavamuutos sai lainvoiman 1995 ja mahdollisti asuinkorttelien rakentamisen<sup>119</sup>.

– Lönnrotinkadun silta, joka ylitti satamaradan, poistettiin huonokuntoisena vuosien 1996 ja 1997 aikana. Lönnrotinkadun liikenne oli siirretty Hietalahdenrantaan jo aiemmin.<sup>120</sup>

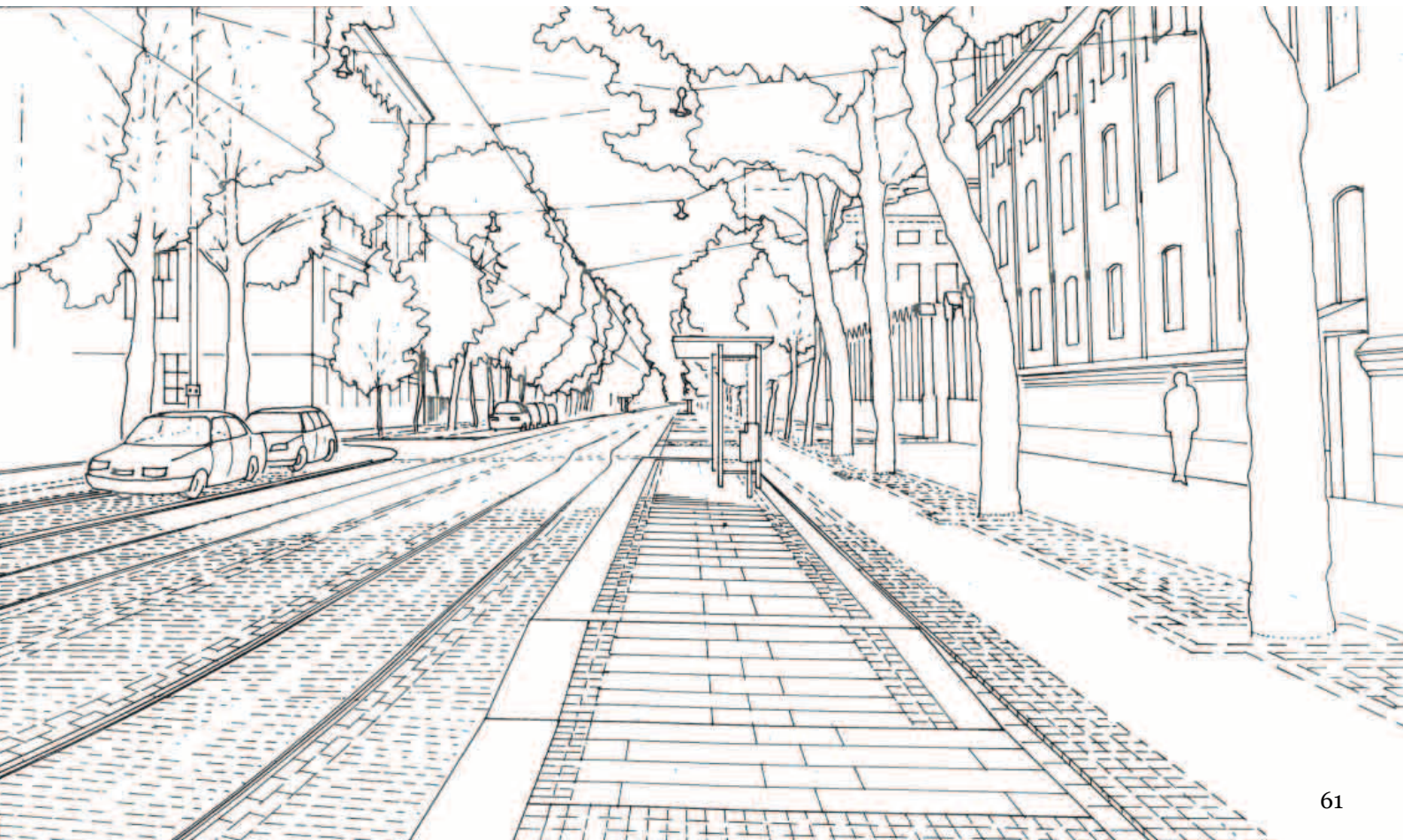
– Esisuunnittelijat Oy:n laatima Bulevardin pysäkkijärjestelyt ja ympäristösuunnitelma valmistui vuonna 1997.<sup>121</sup>

– Bulevardi 29–31 rakennukset siirtyivät Helsingin teknillisen oppilaitoksen käyttöön Teknillisen korkeakoulun muutettua Otaniemeen. Rakennusten peruskorjaukset toteutettiin vuosina 1986–1994. Oppilaitos siirtyi tämän jälkeen vuonna 1995 Helsingin kaupungille ja integroitiin lopullisesti Helsingin ammattikorkeakouluun vuonna 1998.<sup>122</sup>

– Ranta-alueen ja altaan rakenteita korjattiin 1990-luvun lopussa, altaan päädyssä olevaa oleskelualueutta ulotettiin altaan päälle porrastuksin. Samaan aikaan tehtiin myös muita pienempiä muutoksia katualueilla, mm. Hietalahdenkadulla. Suunnitelmat ja toteutukset perustuvat alueella edelleen voimassa olevaan asemakaavaan.<sup>123</sup>

– 1990-luvun lopulla alkoi Sinebrychoffin alueen asuinkorttelin rakentuminen Hietalahdenrannan varrelle. Työt aloitettiin vuonna 1997 autohallin louhimisella.<sup>124</sup>

*Kuva 87. Havainnekuva Hietalahdentorin pysäkistä. Esisuunnittelijat Oy:n vuonna 1997 laatima Bulevardin pysäkkijärjestelyt ja ympäristösuunnitelma. KYMPARK.*



## 2000-luku

– Hietalahdenlaituri ja Hietalahdenranta rakennettiin nykyiseen muotoonsa 2000-luvun alussa<sup>125</sup>. Pohjana toimi jo vuonna 1994 valmistunut ympäristösuunnitelma ja sen mukaan laadittu kaava<sup>126</sup>.

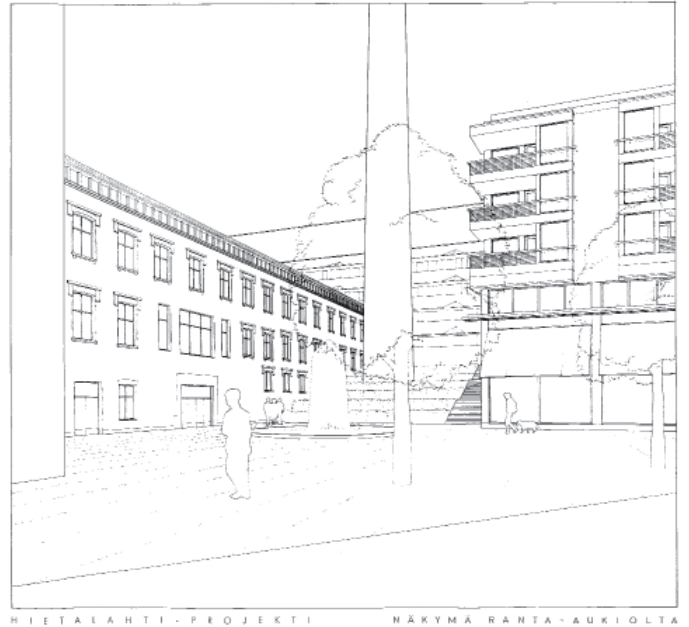
– Juha Ilosen suunnittelema huoltoaseman ja ravintolan yhdistävä rakennus valmistui entisen Nesteen huoltoaseman tilalle Hietalahden rantaan vuonna 2001. Neste järjesti rakennuksen suunnittelusta kutsukilpailun vuonna 1997, jonka Ilosen ehdotus voitti.<sup>127</sup> Ravintolana toimi alun perin Oasis, tällä hetkellä paikalla toimii Hampton Bay.

– Sinebrychoffin alueen uudet korttelit ja palvelut valmistuivat vuonna 2003.<sup>128</sup>

– Satamarata otettiin lopullisesti pois käytöstä vuonna 2008.

– 2000-luvun alussa uusittiin entisen Teknillisen korkeakoulun edustapihan noppakiveykset, porraskaiteet sekä lipputangot. Suunnitelmat laati Arkkitehtitoimisto Hormia Oy. Pihasuunnitelmakuvissa ei käsitelty kasvillisuutta, vaan esitettiin ainoastaan olevat puut.<sup>129</sup>

– Vuonna 2009 laadittiin suunnitelmat Bulevardin raitiovaunupysäkeistä.<sup>130</sup>



*Kuva 88. Havainnekuva Arkkitehtitoimisto Jan Söderlundin Hietalahdenrannan asuinkerrostaloista, jotka rakentuivat Sinebrychoffin panimoalueelle. HKA.*



*Kuva 89. Kuva satamaradasta vuodelta 2007. Taustalla siintää Hietalahden telakka. Kuvaaja Jyrki Längman.<sup>131</sup>*

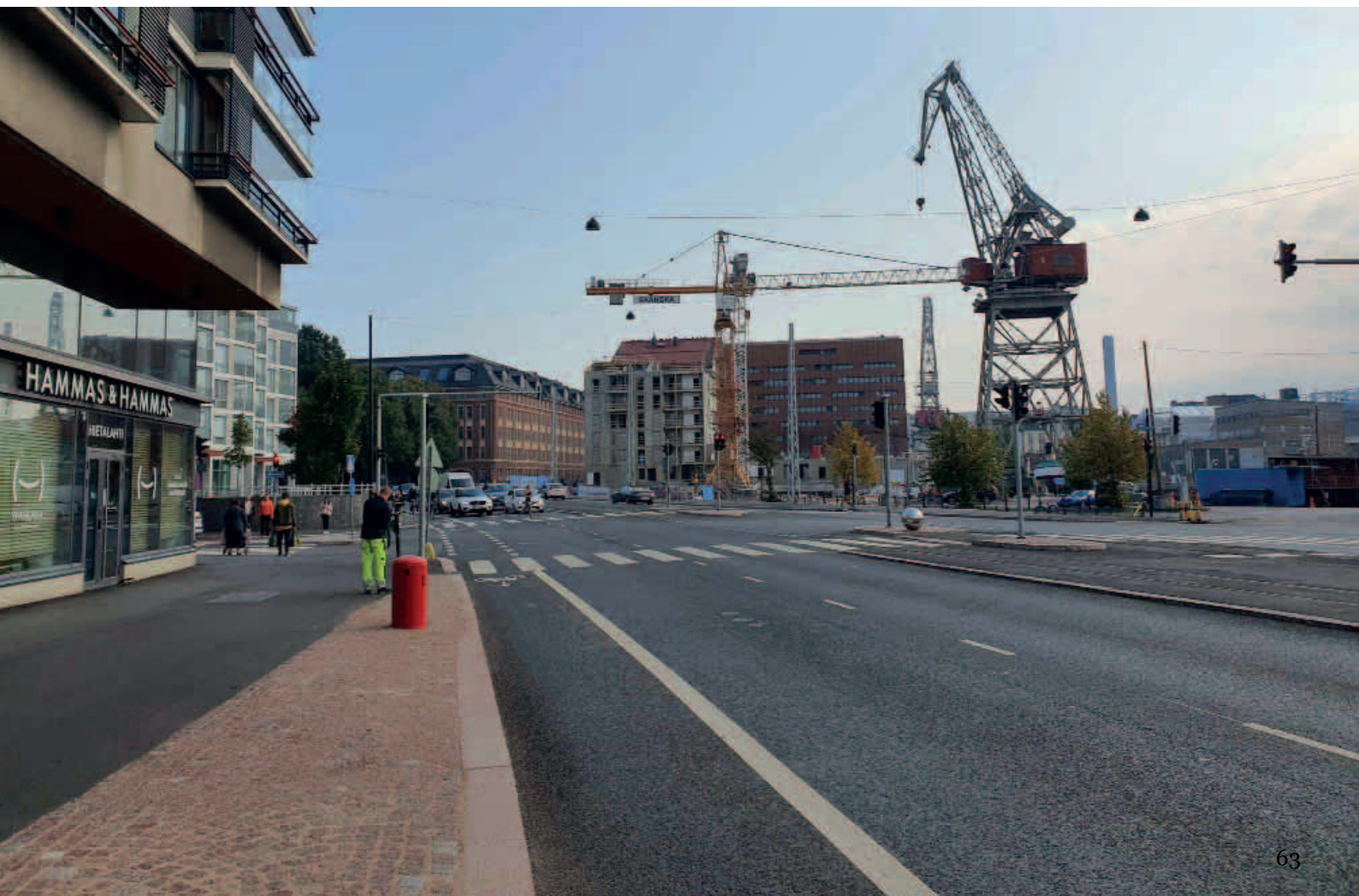
## 2010-luku

- 2010-luvun alussa valmistui Ruoholahden ja Kampin välinen Länsilinkin alue katuineen, aukioineen ja istutuksineen osin entisen satamaradan alueelle. Länsilinkin maamerkkinä toimii kuvanveistäjä Martti Aihon muotoilema silta.
- Jätkäsaaren rakentuminen alkoi 2010-luvun alkupuolelta ja jatkuu edelleen.
- Telakkaranta alkoi rakentua aivan vuosikymmenen lopulla, Euroopan kemikaaliviraston rakennus valmistui vuoden 2020 alussa.
- Telakkakadun ja Hietalahdenrannan muutostyöt 2010–2020 lukujen vaihteessa<sup>132</sup>. Rakennustyöt aloitettiin vuonna 2018 ja Telakkakadun osalta kadut valmistuivat vuonna 2020.

*Kuva 90 ylhäällä oikealla. Telakkarannan alue Hietalahdenlaiturilta nähtynä.*

*Kuva 91 oikealla. Länsilinkin alue.*

*Kuva 92. Valokuva Telakkarannasta ja Hietalahdenrannasta muutostöiden jälkeen.*



## **4. Nykytilanne ja säilyneisyys**



## 4.1. Yleistä

1800-luvun alusta lähtien Hietalahden alue on toiminut vastaparina Helsinginniemen itärannalla sijaitsevalle Kauppatorille Esplanadin ja Bulevardin muodostamien puistoakselien yhdistämänä. Kauppatorilla Bulevardi-Esplanadi -akselin toisessa päässä oli kaupungin ”pääsisäänkäynti” ja hallinnollinen keskusta. Näkymä mereltä Kauppatorille saavuttaessa oli yhtenäinen ja arvokas. Hietalahden rooli oli hieman erilainen, selvitysalueella ja koko Helsinginniemen länsirannalla oli pikemmin oma reuna-alueen identiteettinsä. Vaikka Bulevardi ja sen ympäristö olivat jo 1800-luvulla melko arvostettuja alueita, olivat rannat täysin teollisuuden käytössä. Sataman lastauslaiturit veneineen ja laivoineen palvelivat ennemmin käytännön, kuin huvittelun ja matkustelun tarpeita.

*Kuva 93. Kauppatori ja Esplanadit yhdistyvät Erottajan kautta Bulevardiin ja edelleen Hietalahdentoriin ja Hietalahdenaltaaseen. Näistä muodostuu toreihin ja rantaan päättyvien, Helsinginniemen itä- ja länsirannat yhdistävien puistokatujen kokonaisuus.*



Vaikka teollisuus hiljalleen siirtyi pois alueelta, vasta 1980- ja 1990-luvulla tapahtuneet muutokset Sinebrychoffin alueella ja Otavan vanhan painon korttelissa muokkasivat Hietalahdesta lopullisesti arvokkaan asumiseen ja toimitiloihin painottuvan ranta-alueen. Rannan muotoutuminen nykytilaansa vaati vielä satamaradan poistumisen vuonna 2008. Telakkakadun varren teollisuusrakennuksia, kuten Elmu ry:n käytössä viimeksi ollut Nosturi-rakennus on purettu ja tilalle rakentuu parhaillaan Telakkarannan alue. Hietalahden telakka pitää yllä alueella edelleen säilyneen teollisuustoimintojen jatkumoa.

Yhteys mereen on säilynyt alueella läpi sen käymien muutosten ja on yksi sen tärkeimmistä ominaispiirteistä. Rannoille on nykyään myös jalankulkijoilla vapaa pääsy koko rantaviivan pituudelta ja näkymät merenlahdelle sekä vastarannoille ovat säilyneet avoimina.



*Kuva 94. Hietalahden rantaa.*

*Kuva 95. Telakkarannan rakentumassa oleva alue on saanut jo uuden maamerkin uudesta Kemikaaliviraston rakennuksesta.*



## 4.2. Tilarakenne, sommitelma ja näkymät

### Tilarakenne ja sommitelma

Hietalahden alueen tilarakenne ja sommitelma ovat säilyneet hyvin pitkälti Ehrenströmin 1800-luvun alun asemakaavojen mukaisena. Bulevardin puistokatu ja sen päätyminen Hietalahden altaaseen, Bulevardiin liittyvä Hietalahdentori sekä kadun linjausta noudattavat säännölliset korttelit ja kadut ovat edelleen alueen tunnistettavissa olevia ominaispiirteitä. Teknillisen korkeakoulun rakentuminen torin laidalle julkisivu komeasti kohti merta ja kauppahallin toteutus torin pohjoissivulle tapahtuivat 1800–1900-luvun vaihteessa viimeistellen edelleen säilyneen tilarakenteen torilla.

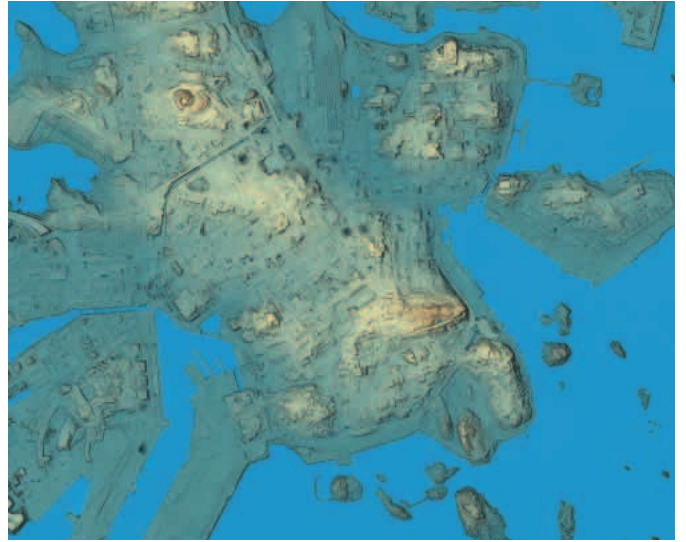
Kadut ja torit liittyvät edelleen alkuperäisen ajatuksen mukaisesti toisiinsa hyvin suoraviivaisesti ja selkeästi, sillä rakennusten julkisivut ovat kiinni kadussa. Tästä poikkeuksen tekee entinen Teknillisen korkeakoulun päärakennus, jonka alkuperäinen 1900-luvulla toteutettu edustapiha erottaa sen Abrahaminkadusta.

Hietalahden rannan päämuoto ja laajuus on säilynyt verrattain samankaltaisena aikojen saatossa, verrattuna ympäröiviin olennaisesti alkuperäisestä laajentuneisiin Jätkäsaaren ja Hietalahden telakan alueisiin. Ranta-alue on

muotoutunut nykyisenmukaiseksi useiden vaiheiden aikana; aluksi rannalla sijaitsi lastauslaitureita, kunnes satamarata muodosti lahdesta altaan. Radan rakentamisen jälkeen laitureita sekä rannan täyttöjä ja muotoiluja on tehty vielä 2000-luvulle saakka. Aiemmin satamaradan käytössä ollut Hietalahdenlaiturin alue on jäänyt kaupunkirakenteellisesti jäsentymättömämmäksi verrattuna muuhun selvitysalueeseen.

*Kuva 96. Bulevardin puistokatu päättyy edelleen mereen, joka on kantakaupungille tyypillinen piirre.*





*Kuva 97. Kuvassa Helsinginniemi rinnevarjostuksilla. Hietalahden rannan maastonmuotoilu on säilynyt lähellä alkuperäistä ja varsin tasaisena vaikka ranta-alueita onkin useissa vaiheissa täytetty. Pääosin maanpinnan korko on +2.2–2.7 mpy. Bulevardi nousee loivasti kohti länttä mennessä ollen entisen Teknillisen korkeakoulun kohdalla n. +5.5 mpy. Hietalahdentori nousee loivasti Bulevardilta kohti kauppahallia ja selvitysalueen korkein kohta on Abrahaminkadulla entisen Teknillisen korkeakoulun kulmassa +7.3 mpy. Kuva Helsingin karttapalvelu.*

*Kuva 98. Kuva vuodelta 1906, Atelier Apollo, HKM.*





*Kuva 99. Selvitysalueen kaupunkirakennetta. Ehrenströmin sommitelma ja tilarakenne Bulevardin ja torin osalta on säilynyt. Ranta on pysynyt avoimena ja sitä rajaa julkisivuista muodotuva muuri. Hietalahdenaltaan päätyyn on muodostunut kaupunkirakenteellinen solmukohta.*

## Näkymät

1800-luvulla alueella oli pääosin melko matalia puurakenteisia rakennuksia. Katualueet, ranta ja tori olivat huomattavasti nykyistä väljemmän oloisia. Puukaupungin muuttuessa kivikaupungiksi kasvoi rakennusten korkeus ja rajasi näkymiä voimakkaammin.

Bulevardi oli vielä 1800-luvulla olennaisesti leveämmän oloinen katu ja pitkä näkymälinja merelle oli huomattavasti avoimempi. Nykyisin katutila vaikuttaa kapeammalta rakennusten korkeuden ja puuston kasvettua. Sinebrychoffin panimon vuonna 1970 toteutettu massiivinen keittorakennus Bulevardin länsipäättyyn rajasi lopullisesti näkymälinjan kadun eteläpuolelta. Vaikutelma puistokadulla on edelleen viehättävän vehreä, vaikka näkymälinja onkin kaventunut ja rajautunut alkuperäisestä.

Entisen Teknillisen korkeakoulun ja kauppahallin rakentumisen jälkeen torin ympäristö on säilynyt hyvinkin samanlaisena. Myös näkymät torin suuntaan ja sieltä merelle ovat säilyneet.



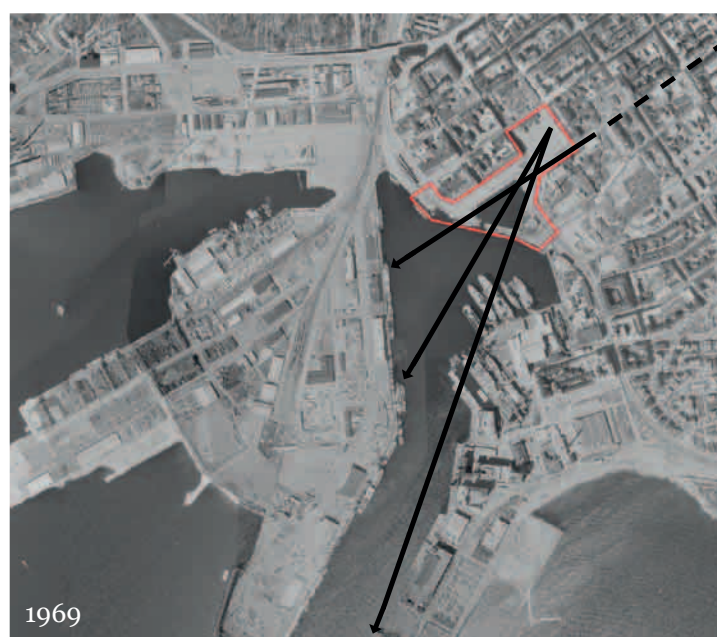
*Kuva 100. Bulevardi, Hietalahdentori ja ranta-alue taustallaan Sinebrychoffin panimo. Kuva vuodelta 1907, kuvaaja tuntematon, HKM.*



*Kuva 101. Näkymä Bulevardilta kohti Hietalahtea vuonna 1970. Kuvaaja Eeva Rista, HKM.*



*Kuva 102. Bulevardin näkymälinja nykyisin.*



Kuva 103. Alueen näkymiä eri aikakausina. Kuivissa on esitetty näkymälinja Bulevardia pitkin sekä näkymäsektori entisen Teknillisen korkeakoulun päärakennuksen edustalta Hietalahdentorilta kohti merta. Näkymät alueen sisältä ovat säilyneet avoimina, muutokset ovat tapahtuneet näkymien päätteissä.

Katuakselien päässä olevat näkymät alueelle saavuttaessa ovat hyvin erilaiset saapumissuunnasta riippuen. Rantojen kautta saavuttaessa näkymiä mantereen puolella rajaavat tiiviisti rakennukset ja rannan meren puoli on pääsääntöisesti avoin. Aivan Hietalahdenrannan lounaiskulmasta on säilynyt kapea näköyhteys telakka- ja satama-alueiden välistä kohti merta ja Pihlajasaarta, tosin rantaan ankkuroidut ravintolalaitavat peittävät osin jalankulkutason näkymiä merelle.

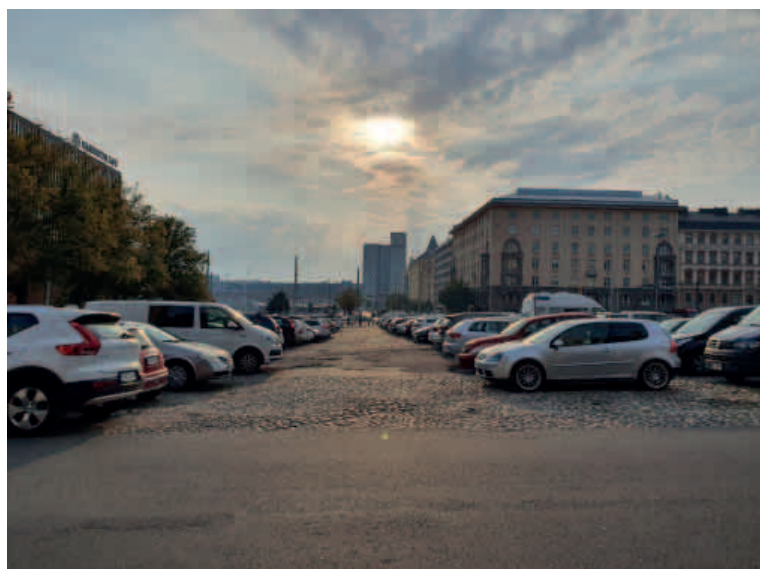
Bulevardilta näkymä rajautuu aluksi puiden lehvästön välistä kohti Jätkäsaaren makasiineja avautuen pikku hiljaa kohti Hietalahden allasta. Vaikutelma muuttuu allasta lähestyessä vesipeilin ja kesäaikaan veneiden tullessa näkyville. Sitä ennen aukeaa näkymä kohti massiivista telakkarakennusta nostureineen. Ennen Jätkäsaaren ja telakka-alueen rakentumista näkymät jatkuivat avoimena ympäröivään saaristoon. Jätkäsaaren satama-alueen rakentumisen jälkeen 1900-luvulla näkymän päätteeksi olivat vain melko matalat rantamakasiinit. Jätkäsaaren rakentaminen asuinalueeksi on muuttanut maisemaa. Rakennusten määrä ja korkeus on kasvanut ja Clarion-hotellista on muodostunut merkittävä maamerkki Hietalahden vastarannalle. Ennen hotellin rakentumista näkymän päätepiste Bulevardilta ei ollut niin selkeä, vaan katse liukui pitkin rantamakasiinien rantajulkisivuja.

Abrahaminkadulta saavuttaessa näkymä päättyy Teknillisen korkeakoulun kulmaan ja avautuu sitten kauppahallin ohitse torille ja telakalle päin. Näkymä torilta on säilynyt hyvin avoimena ja siten alkuperäisen mukaisena. Hietalahdenkadulta saavuttaessa näkymä päättyy entiseen Sinebryhoffin keittorakennukseen. Köydenpunojankadulla katse ohjautuu ensin Köydenpunojankatu 2 Otavan rakennuksen keltaiseen torniaiheeseen ja siitä eteenpäin uuteen Euroopan kemikaaliviraston rakennukseen Telakkarannalla.

Selvitysalueen julkisivu Hietalahden laiturilta ja vesiteitse saavuttaessa on selkeä. Rannan lähes muurimaisen vaikutelman luovat rakennusten julkisivut rantalaiturit jalustoinaan. Hietalahdenaltaan takaa aukeaa näkymä torille ja edelleen Teknillisen korkeakoulun monumentaaliseen julkisivuun, joka lähes hohtaa ilta-auringossa.



*Kuva 104. Näkymä kohti Hietalahtea Jätkäsaaren rannalta.*



*Kuva 105. Näkymä Hietalahdentorilta kohti Hietalahdenallasta, taustalla siintää Clarion-hotelli.*



*Kuva 106. Altaan vesipeili ja veneet, taustalla näkyy edelleen toiminnassa olevat telakka.*







## 4.3. Rakennukset

Alueen rakennuskanta on muotoutunut kerrokselliseksi ja siellä nykyisin sijaitsevat rakennukset on rakennettu 1800-luvun ja 2000-luvun välillä.

*Kuva 107. Selvitysalueen rakennuskanta ja rakennusvuodet.*



### MERKKIEN SELITYS

-  Selvitysalueen rajaus
-  Asuinrakennusten alue
-  Yleisten rakennusten alue
-  Liike- ja toimistorakennusten alue

Hietalahdentoria ympäröivät korttelit käsittävät itäpuolella 1800-luvun lopussa rakentuneen entisen Teknillisen korkeakoulun ja pohjoispuolella 1800-luvun alkupuolella perustetun Kaartin lasaretin. Muut toria rajaavat rakennukset ovat samaa ikäluokkaa, 1800-luvun lopulta ja 1900-luvun alusta, kuten vuonna 1903 rakennettu kauppahallikin. Bulevardin ja Hietalahdenrannan välinen entinen panimoalueen kortteli käsittää vanhaa 1800-luvulta peräisin olevaa rakennuskantaa, 1970-luvun keittorakennuksen ja 2000-luvun asuinkerrostalot. Hietalahdenrannan rakennukset altaan pohjoispuolella ovat 1800-luvun lopulta ja uusimmat 1980-luvulta. Ne ovat entistä Yhtyneiden kuvalehtien toimistorakennusta lukuun ottamatta asuinrakennuksia<sup>133</sup>.

Ranta-alueiden matalat rakennukset Hietalahdenlaiturin vieressä eivät yhtälailla liity ympäröivään kaupunkirakenteeseen. Huoltoasema on sijainnut paikallaan 1950-luvulta saakka ja nykyisin sen vieressä rannan puolella sijaitsee ravintolarakennus terasseineen. Merimakasiini-ravintolan ulkoasu altaan toisella puolella on pääosin 1980-luvulta.

*Kuva 109. Rakennusten julkisivujen muodostamaa muuria.*



Rakennukset ovat sijainneet alusta saakka kiinni katutilassa ja rajautumistapa on säilynyt alkuperäisen mukaisena. Poikkeuksena ainoastaan entisen Teknillisen korkeakoulun päärakennus edustapuistoineen. Asuinrakennusten katutasossa on runsaasti liiketiloja jotka elävöittävät katukuvaa vaihtelevine toimintoineen. Nykyiset rakennukset muodostavat korkeudeltaan melko yhtenäisen julkisivun merelle ja niistä muodostuu rantaa voimakkaasti rajaava kokonaisuus.

*Kuva 108. Merimakasiini.*



## 4.4. Ranta-alueet

Hietalahden ranta on alun perin ollut pieni avokallioiden ympäröimä hiekkainen lahdenpohjukka. Alueen rakentuessa 1800-luvun aikana rannan muodosta tuli täyttöjen myötä selväpiirteisempi. Aluksi rakentuivat Sinebrychoffin panimon puolella olevat ranta-alueet ja teollisuuden myötä myös lahden pohjoispuoliset rannat Ruoholahteen päin. Rannoilla sijaitsi laitureita, jotka palvelivat alusten kiinnityspaikkoina ja lastauslaitureina. Satamaradan rakentaminen muodosti satama-alueesta altaan ja radan pengerrykset ovat säilyneet näihin päiviin saakka.<sup>134</sup>

Myös rantojen selkeä ja käytännönläheinen muotokieli on säilynyt tähän päivään saakka. Mereltä katsottaessa rantamuuri näyttää muodostavan selkeän jalustan rannan rakennuksille. Sittemmin rakentuneet Jätkäsaaren ja telakka-alueen rannat toistavat Hietalahden rantojen selkeää muotokieltä. Ranta-alueille on myöhemmin tehty pieniä muutoksia, kuten porrastuksia veden äärelle ja venepaikoille pääsyn vuoksi.

*Kuva 110. Hietalahden rannat ovat olleet aina ensisijaisesti sataman ja alueen teollisuuden käytössä, niillä sijaitsi laitureita ja kulkuväyliä. Sittemmin autoistumisen myötä rannoilla ryhdyttiin myös pysäköimään autoja. Kuva vuodelta 1970 Hietalahdenaltaan laidalta kohti Sinebrychoffin panimoaluetta. Kuvaaja Eeva Rista, HKM.*



Kuva 111. Rantojen lajuus ja muoto eri vaiheissa sekä torialueen muodostuminen.



Lähtökohtaisesti ranta-alueita ja altaan muotoa ovat määrittelleet käytännön lähtökohdat. Vaikka ranta ja allas ovat toimineet Bulevardin akselin ja pitkän näkymälinjan päätepisteenä aina 1800-luvun alusta, ei ranta-alueita ole suunniteltu varsinaisesti osaksi Bulevardin sommitelmaa. Rannan, altaan ja laituriin muodot ovat olleet suorakulmaiset, kuten Kauppatorillakin, mutta rakentamiseen ja muotoiluun vaikuttivat ensisijaisesti niiden käyttötarkoitukset. Rannat rakennettiin nykyiseen, jalan ja pyörällä kuljettavaan muotoonsa vasta 2000-luvulla. Samalla tehtiin Hietalahdenaltaalle viimeisimmät täytöt.



Bulevardi ja siihen liittyvä Hietalahdentori sekä Hietalahdenaltaan satama ja teollisuusalueet laivoineen ovat aina houkuttelleet ihmettelijöitä. Hietalahdenrannan ja sen jatkona olevien nykyisten rantakatuojen osalta kävelyreitit merenrannalla ovat rakentuneet vasta satamaradan poistumisen myötä 2000-luvulla ja ovat siten varsin tuoreita alueen historiallisessa mittakaavassa. Nykyisin rantaa pitkin kulkevat reitit ovat pääosin korkeatasoisesti rakennettuja ja antavat kulkijoille mahdollisuuden nauttia merellisestä ympäristöstä. Hietalahdenlaituria ylittävää suunniteltua jalankulun ja pyöräilyn yhteyttä ei ole suunnitelmista huolimatta kuitenkaan toteutettu. Varsinaisia laajempia oleskelualueita ei rannalla tai altaan ympäristössä ole, mutta penkkejä sekä istuskeluun soveltuvia portaita on sijoitettu ranta-alueille. Nykyisin lukuisat ravintolalaivat ja terassit keräävät ruokailijoita ja illanviettäjiä alueelle. Hietalahdenlaiturin alue on jäänyt silti keskeneräisen oloiseksi ja vaikuttaa monin paikoin ensisijaisesti huoltoalueelta. Hietalahdenlaituri on suunniteltu ja rakennettu korkeatasoisesti, mutta ylläpito ja käyttö ei vastaa Hietalahden muiden alueiden laatutasoa.

*Kuva 112 vasemmalla. Hietalahdenlaiturin pääty.*



*Kuva 113. Hietalahdenaltaan rantamuuria ja venepaikkojen viereiset porrastukset.*

## 4.5. Rakenteet ja pinnoitteet

Selvitysalueella olevia rakenteita ovat Hietalahdenaltaan ja Hietalahdenlaiturin rantamuurit sekä laiturin kääntösilta. Hietalahdenallasta ympäröiviin rantamuureihin on rakennettu portaita helpottamaan veden äärelle ja veneisiin pääsyä. Korkeuseroa viereisiin katualueisiin on hoidettu matalilla muureilla. Myös Hietalahdenrannan pohjoissivun ja Hietalahdenlaiturin kulmauksessa on kaareva porrassaihe ja matalat tukimuurit. Tämä osa rantaa on toteutettu siten, että vesibussit voivat siihen rantautua ja ottaa kyytiin matkustajia. Kaikki alueella nykyisin olevat portaot ja muurit on rakennettu punaisesta luonnonkivistä.



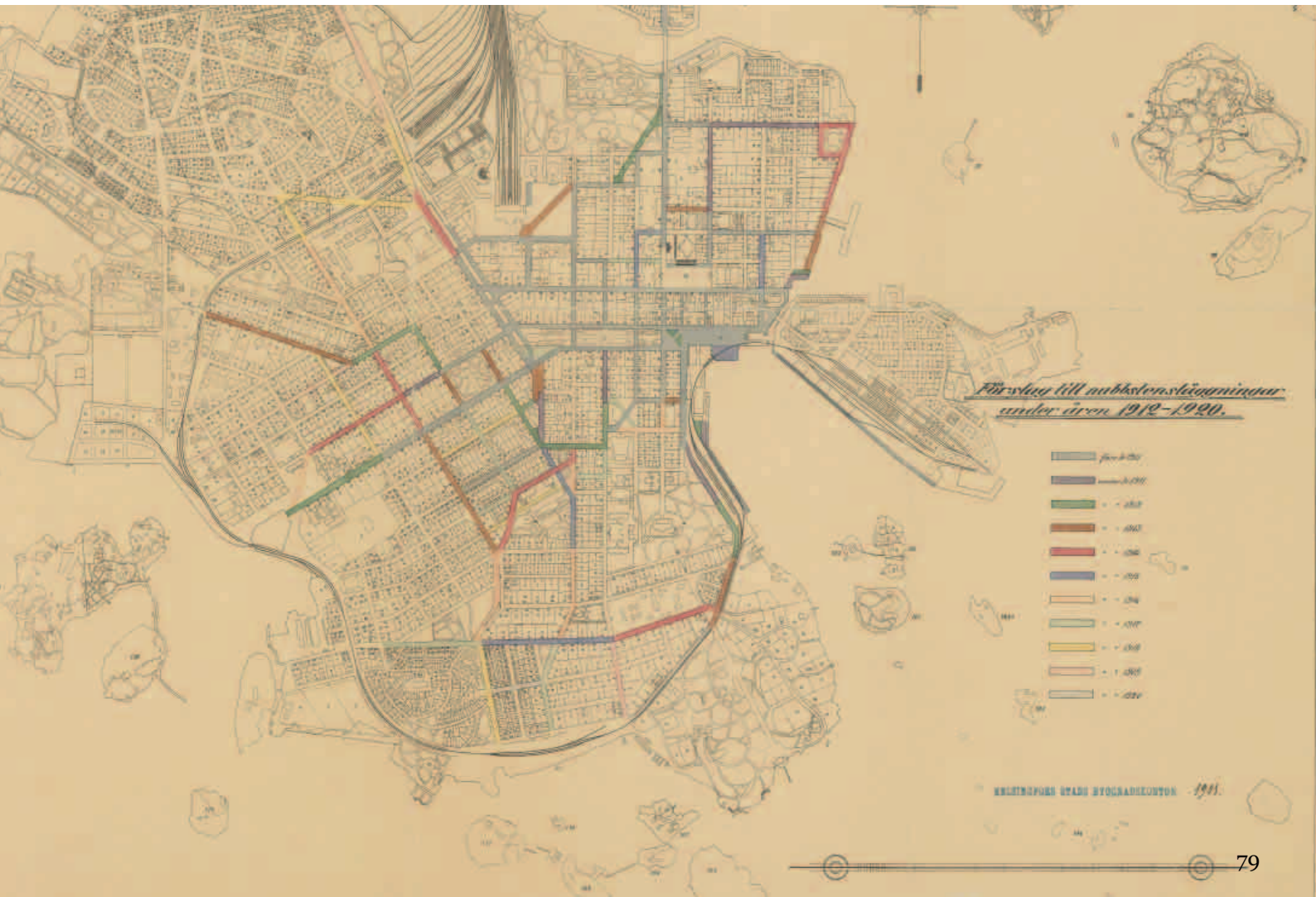
Kuva 114. Kääntösilta suljettuna.



Kuva 115. Rantamuuria ja ranta-alueen rakenteita.

Kadun saarekkeilla, puukaistoilla sekä rannan aukioilla ja osalla kävelyreiteistä on käytetty väriltään punaista luonnonkiveä. Pyörätiet ovat asfaltoitu, samoin suurin osa jalankulun reiteistä. Ajoradoilla on edelleen nupukiveystä Bulevardilla sekä Hietalahdenrannalla välillä Bulevardi-Lönnrotinkatu. Hietalahdenlaiturilla vanhan kääntösillan kummallakin puolella on joitakin kivituhkapintaisia alueita. Nämä alueet ovat entisen satamaradan linjalla ja toimivat pääosin ravintoloiden ja muiden rannan toimijoiden huoltopihoina. Vuosituhannen vaihteen suunnitelmissa esitettiin, että radan mahdollisesti poistuessa tulisi rata-alue kivetä ympäröiviä alueita vastaavalla tavalla. Nurmipintaisia alueita on Hietalahdenlaiturin itä- ja länsipäädyissä sekä Hietalahdenaltaan Bulevardin päädyssä olevan aukion reunoilla.

*Kuva 116. Kaupunki laati 1900-luvun alkuvuosikymmeninä suunnitelmia katujen päällystemateriaaleista, kartta esittää nupukiveysten olevaa tilannetta ja minne niitä on tarkoitus seuraavina vuosina rakentaa. Kartan mukaan Bulevardi oli päällystetty vuoteen 1911 mennessä itäosastaan Albertinkadulle saakka. Loppuosa Hietalahdenaltaalle saakka oli tarkoitus toteuttaa vuonna 1912. Lönnrotinkatu torille saakka oli ajatuksena kivetä 1914 ja diagonaalinen yhteys läpi torin Bulevardille 1916. Helsingin kaupungin rakennuskonttorin kartta vuodelta 1911, Förslag Till Nubbstensläggningar 1912–1920, HKA.*



Hietalahdentorin alue on asfaltoitu lukuun ottamatta eteläpäädyssä sijaitsevaa, nykyisin pysäköinnille varattua aluetta. Pysäköintialueella on edelleen kenttäkiveystä ja asfaltilla päällystetyt, aikoinaan torin kulmasta kulmaan linjatut ajoradat. Diagonaaliset linjat näkyvät parhaiten ilmakuvista, alueella kulkiessa ne eivät erotu erityisen hyvin<sup>135</sup>. Toria ympäröivät kadut on asfaltoitu Bulevardia lukuun ottamatta ja ajoratoja reunustaa luonnonkiviset reunakivet. Poikkeuksena tästä on Hietalahdentorin pysäköintialue, siellä kiveysalueet yhdistyvät samassa tasossa ajoradan asfalttiin. Vaikutelma ei ole erityisen laadukas. Abrahaminkadun varrella Teknillisen korkeakoulun edustapihan aitaa vasten oleva jalankulkureitti on päällystetty reunoiltaan kenttäkivillä ja keskellä on nupukivetty väylä. Reitti noudattaa pihan aidan mukaista pääsisäänkäynnin kohdalla kaarevasti laajenevaa linjaa.

*Kuva 117. Hietalahden vanhat säilyneet päällysteet. Bulevardilla ja Hietalahdenrannalla on säilynyt nupukiveyksiä (vaaleansiniset alueet) ja Hietalahdentorilla kenttäkiveyksiä (keltaiset alueet). Entisen Teknillisen korkeakoulun edustalla on myös vanhaa kenttä- ja nupukivistä koostuvaa päällystettä (oranssit alueet).*







*Kuva 118. Bulevardin nupukiveystä.*



*Kuva 121. Bulevardin risteysalueen vaihtelevat kiveykset ja asfaltti.*



*Kuva 119. Hietalahdentorin kiveystä ja asfalttia.*



*Kuva 122. Abrahaminkadun kiveys entisen Teknillisen korkeakoulun päärakennuksen edustalla.*



*Kuva 120. Hietalahdenrannan jalankulkureittien noppakiveys.*



*Kuva 123. Hietalahdenlaiturin kivituhkapintaisia alueita.*

## 4.6. Kasvillisuus

Hietalahden ranta-alueilla tai torin ympäristössä ei ollut alueen rakentumisen jälkeen kasvillisuutta Bulevardin katupuita ja entisen Teknillisen korkeakoulun rakennuksen edustapihaa lukuun ottamatta. Kasvillisuutta oli kuitenkin asuinrakennusten pihoidilla ja Kaartin lasaretin ja Sinebryhoffin panimoalueen sisällä. Lippakioskin ympäristö oli alun perin istutettu, mutta kasvillisuutta on sittemmin poistettu. Kioskin saarekkeella kasvaa tällä hetkellä ainoastaan yksi puu. Katupuita ja nurmialueita on toteutettu ranta-alueille vasta 1970–1980-lukujen vaihteessa. Hietalahdenaltaan pohjoissivulle Hietalahdenrannan jalankulkureittejä reunustamaan suunniteltiin puistolehmusrivi 1970-luvun lopussa. Hietalahdenrannan eteläosaan puita istutettiin vasta 2000-luvulla.

Selvitysalueen kasvillisuus on nykyäänkin varsin niukkaa, etenkin kun Bulevardiin rajautuva Sinebryhoffin puisto jää muuriensa taakse. Entisen Teknillisen korkeakoulun pääsisäänkäyntiä korostaa istutettu edustapiha, joka on selvitysalueen ainoa puistomainen alue. Istutukset ovat osa kiinteistöä ja alue vaatisi jonkin verran kunnostusta. Suuriksi kasvaneet puut vehreyttävät tehokkaasti ja samalla osin peittävät rakennuksen julkisivua. Muutamaa nurmipintaista aluetta ja Hietalahdenlaiturin paikalle kylvätynyt ruderattimaista kasvillisuutta lukuun ottamatta koostuu alueen kasvillisuus katupuista.

*Kuva 124. Kartalla on esitetty selvitysalueen ja lähiympäristön puistoalueet ja julkisten alueiden puustoa. Kasvillisuus alueella on niukkaa, ainoastaan muutama nurmipintainen alue Hietalahdenaltaan ympäristössä ja katupuita. Bulevardin puurivit ja entisen Teknillisen korkeakoulun päärakennuksen edustapihan puuvartinen kasvillisuus ovat vehreimpiä yksityiskohtia. Ranta-alueiden teollinen historia ja käyttö satama-alueena on vaikuttanut siihen, ettei kasvillisuutta ole alueella ollut. Lähellä on kuitenkin ollut puistoja; Sinebryhoffin puisto on avattu yleisölle jo 1835 ja Telakkapuistikkokin on ollut olemassa 1800-luvun loppupuoliskolta.*



Hietalahdenrannalla ajoratojen sekä pyöräilyn ja jalankulun reittien välille on toteutettu kiveyspintaiset istutuskaistat puuriveille. Lajeina on käytetty puistolehmusta ja puuistutukset on toteutettu vuosien 2005 ja 2013 välillä<sup>136</sup>. Juuristoalue on katettu soralla ja osalla puista on metalliset rungonsuojukset. Monet Hietalahdenaltaan vastaisella sivulla olevat puut ovat melko huonokuntoisia. Lisäksi Hietalahdenaltaan koilliskulman aukion ympärillä olevilla nurmialueilla kasvaa puistolehmuksia. Hietalahdenlaiturilla on neljän puistolehmuksen rivi nurmialueelle istutettuna. Hietalahdenlaiturilla kasvaa koivuja, jotka ovat todennäköisesti aikoinaan paikalle luontaisesti kylväytyneitä. Laiturin eteläpäässä on todennäköisesti tarkoituksella säästetty varsin kookas yksilö, joka on ympäröity siististi kiveyksellä.

Bulevardin lajisto selvitysalueella koostuu lehmuksista<sup>137</sup> ja yhdestä vaahterasta, joka kasvaa hieman kituliaasti lehmusrivin keskellä. Puurivit on merkitty Helsingin maisemakulttuurikartalla puistokaduksi tai puukujanteeksi. Katutila on melko kapea ja kookkaaksi kasvaneet puut muodostavat kujannemaisen, hyvin viehättävän ja vehreän vaikutelman.

Oppilaitoksen piha-alueille oli esitetty istutuksia jo F.A. Sjöströmin vuoden 1872 asemapiirroksessa ja istutuksia sekä nurmialueita oli myös toteutettu. Silloinen kaupunginpuutarhuri Svante Olsson laati päärakennuksen lisäosien rakentamisen yhteydessä suunnitelmat edustapihalle. Kaupunki myös toteutti istutukset.<sup>138</sup> Toisen maailmansodan aika rakennukset kärsivät pommituksista, eivätkä Olssonin aikaiset istutukset todennäköisesti ainakaan täysin säilyneet. Valokuvien perusteella pihan istutuksia oli uusittu kuitenkin jo 1950-luvulla. Alun perin istutuksia ja koko edustapihaa rajasi torista matala teräsaita<sup>139</sup>. Nykyisin paikalla oleva korkea aita on toteutettu 1970–1980-lukujen aikana. Aita on merkitty torilla voimassa olevassa asemakaavassa säilytettäväksi.

Olssonin suunnitelmasta on edelleen jäljellä periaatteet: nurmipinta, jota rajaa torista pensasaita ja pääsisäänkäynnin kummallakin puolella toistuvat symmetriset puuvartiset istutukset. Nykyisin pihalla kasvavat puut käsittävät hienoja puuyksilöitä, joista osa on erikoismuotoisia lajikkeita, mm. kartiojalavia ja riippasaarni.



*Kuva 125. Ilmakuva vuodelta 1970 osoittaa edustapihan noudattaneen tuolloin edelleen Olssonin periaatteita. Kuvaaja Simo Rista SER, HKM.*



*Kuva 126. Teknillisen korkeakoulun edustan kasvillisuutta nykyisin. Kasvillisuus koostuu lehmuksista ja jalavista, jotka ovat mahdollisesti kartiojalavia. Lisäksi pihalla kasvaa hieno riippasaarni, kaksi suurta marjaomenapensasta ja syreeni. Metallista aitaa vasten kasvaa pensasaita, joka on leikattu alas. Lisäksi rakennuksen lähellä on eri lajisista pensaista koostuva istutus, jossa kasvaa ainakin valkolumimarjaa. Kasvillisuus on istutettu symmetrisesti pääsisäänkäynnin ympärille nurmialueille.*

## 4.7. Kalusteet, varusteet ja valaistus

Selvitysalueella on runsaasti eri tarkoitusta palvelevia varusteita ja kadunkalusteita, joista suuri osa liittyy yhdyskuntatekniikkaan tai liikenteeseen. Kaduilla ja ravintolalaivojen yhteydessä on varsinkin kesäaikaan vaihtelevantasoisesti rakennettuja terasseja ja palveluja mainostavia A-telineitä. Kalusteita oleskelua varten on ainoastaan rannan kävelyreittien yhteydessä.

Hietalahdentorille on sijoitettu runsaasti kiinteitä ja siirrettäviä kalusteita. Osa, kuten City-käymälä, sähköautojen latauspisteet ja raitiovaunupysäkki ovat kiinteitä ja sijoittuvat Hietalahdenkadun varrelle. Kesäaikaan samalla alueella sijaitsee myös kaupunkipyörien telineet. Pysäköinti- ja torialuetta rajaamaan on sijoitettu punakeltaisiksi maalattuja betoniporsaita tiiviisiin riveihin, jotka antavat väliaikaisen ja hieman epäsiistin vaikutelman. Kokonaisuus on sekava, eikä toimi kaupunkikuvallisesti laadukkaana rajauksena torialueelle.<sup>140</sup> Bulevardin varrella olevat kaksi luonnonkivistä porttikiveä on määritelty säilytettäväksi Bulevardin ympäristöhistoriallisessa selvityksessä<sup>141</sup>.

Kun teollisuus siirtyi pois alueelta ja tilalle rakennettiin asuintaloja, poistui samalla suurin osa alueen aidoista. Aitoja alueella on kuitenkin entisen Teknillisen korkeakoulun ympärillä, tosin nykyinen versio on olennaisesti alkuperäistä korkeampi. Sinebrychoffin panimon vanhaa osaa rajaavat edelleen korkeat tiilimuurit portteineen. Kaiteita Hietalahdessa on käytetty varsin vähän, metallisia kaiteita on kuitenkin esimerkiksi Hietalahdenrannan ja altaan välissä.



Kuva 127. Raitiovaunupysäkki Bulevardilla.



Kuva 128. Bulevardin porttikivet.



Kuva 129. Teknillisen korkeakoulun aita ja erikoiskiveys.

Alueen valaistus jakautuu toiminnallisesti kolmeen kategoriaan; torialueen yleisvalaistukseen, ajoratojen riippuvalaisimiin perustuvaan valaistukseen sekä kävelyn ja pyöräilyreittien pylväisvalaisimiin. Hietalahdenaltaan sivuilla ravintoloiden kohdalla on lisäksi pollarivalaisimia. Katuihin rajautuvien rakennusten seiniä on valaistu vaihtelevin ratkaisuin ja entisen Teknillisen korkeakoulun päärakennuksen edustapiha on valaistu kahdella erimallisella pylväisvalaisintyyppillä. Torin alkuperäiset valaisimet ovat olleet pylväisvalaisimet, joissa oli neljä kaarevaa haaraa. Nämä valaisimet on poistettu 1960-luvun lopulla.

Viimeisimpien katu-urakoiden aikaan alueen valaistusta uusittiin, myös Hietalahdentorin laidalta. Samalla poistuivat vanhat valurautaiset pylväät, niitä on jäljellä enää yksi Sinebrychoffin alueen sisääntulon vieressä. Torin reunalla sijaitsevat ristikkopylväät kuitenkin säilytettiin ja torin keskellä sijaitsevat valaisimet jätettiin uusimatta.



*Kuva 130. Rannan pollarivalaisimet.*

*Kuva 131. Torin vanha valaisinmalli ja Hietalahdenkadun ristikkopylväät 1970-luvulla. Kuvassa näkyvät torin valaisimet on asennettu ennen vuotta 1943. Katso myös kuva 38, s. 34. Kuvaaja Eeva Rista, HKM.*





*Kuva 132. Bulevardilla säilynyt valurautainen pylväs.*

## 4.8. Julkinen taide

Selvitysalueella sijaitsee kaksi julkista taideteosta, toinen Teknillisen korkeakoulun edustapihalla ja toinen levittäytyneenä Hietalahdenaltaan ympäristöön. Ainoastaan jälkimmäinen teos, Olo n:o 22 kuuluu Helsingin taidemuseon kokoelmiin. Teoskokonaisuus koostuu viidestäkymmenestä teräspallosta, jotka ovat erikokoisia ja sijoitettu osin yllättäviinkin paikkoihin. Sen ovat suunnitelleet Pasi Karjula ja Marko Vuokola.<sup>142</sup>



*Kuva 133. Olo n:o 22 perustuu 1990-luvun lopulla järjestettyyn kutsukilpailuun, jonka työ voitti. Teoskokonaisuus julkistettiin vuonna 2000. Killoitettuja teräspalloja on sijoitettu laajalti ranta-alueelle, myös sisäpihoille ja liiketiloihin. Jo vuonna 1994 laaditussa Hietalahden rannan ympäristösuunnitelmassa oli ehdotettu kilpailua Bulevardin päätteeksi rakennettavan aukion patsaaksi.<sup>143</sup>*



*Kuva 134. Pro Teekkari-teos sijaitsee alun perin Paul Olssonin suunnittelemana edustapihalla Abrahaminkatua vasten. Se on arkkitehti Pekka Ojosen suunnittelema ja toteutettu muistuttamaan Teknillisen korkeakoulun sijainnista rakennuksessa ennen muuttoa Otaniemeen. Ratasta esittävä veistos on julkistettu vuonna 1966.<sup>144</sup>*

# **5. Arvot ja vaalittavat ominaispiirteet**



## 5.1. Alueen arvot ja vaalittavat ominaispiirteet

Selvitysalue on kokonaisuudessaan määritelty maakunnallisesti arvokkaaksi kulttuuriympäristöksi sekä Bulevardin ja Hietalahdentorin osalta valtakunnallisesti arvokkaaksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi (RKY). Aluetta rajaavia rakennuksia on suojeltu sekä kulttuurihistoriallisesti huomattavien rakennusten suojelusta annetun asetuksen (480/85) nojalla, että asemakaavoilla. Hietalahdentori ja Bulevardi ovat Helsingin kaupungin yleisten alueiden arvoympäristökohteita.

Alueen tärkeimpiä vaalittavia ominaispiirteitä ovat kaupunkirakenteelliset ja kaupunkikuvalliset ominaispiirteet. Näihin kuuluu Ehrensvärdin asemakaavaan pohjautuva perussommitelma, joka käsittää Bulevardin puistokadun ja sen päätteenä toimivan Hietalahdentorin ja rannan. Pääosin alkuperäisen mukaisen sommitelman säilyttäminen on olennaista, samoin alueen avoimet rannat sekä arvokkaat näkymälinjat Bulevardilta ja torilta merelle. Bulevardin akseli sekä siihen liittyvän altaan ja Hietalahdentorin alue on myös herkin alueella tapahtuville muutoksille.

Hietalahden historialliset ja kulttuurihistorialliset arvot ovat merkittävät. Hietalahdella toimineet teollisuuslaitokset, kuten telakat ja panimo sekä Kaartin lasaretti ja entinen Teknillinen korkeakoulu muovasivat ympäristöstä toiminnallisesti monipuolisen ja historiallisesti kerroksellisen kokonaisuuden. Alueella ja sen rakennuksissa tapahtuva toiminta on aikojen saatossa muuttunut ja entisiin teollisuusrakennuksiin on tullut toimitiloja sekä kulttuuripalveluja ja asumista. Teollinen historia on kuitenkin edelleen näkyvässä Sinebrychoffin panimoalueella ja Hietalahden telakka on edelleen toiminnassa. Myös Hietalahden torin ja kauppahallin sekä rannan veneilyn osalta toiminnot ovat säilyneet alkuperäisen mukaisina.



*Kuva 135. Näkymä Abrahaminkadun ja Lönnrotinkadun kulmasta kohti Hietalahdentoria ja merta. Oikealla Hietalahden kauppahalli ja vasemmalla entisen Teknillisen korkeakoulun päärakennus. Torin takana näkyy entinen Sinebrychoffin panimon keittorakennus, jonka takana siintää Hietalahden telakka.*

## Hietalahdentori ja Bulevardi

\* Bulevardi on jo Ehrenströmin 1800-luvun alun asemakaavassa esitetty puistokatu, joka päättyy Hietalahdentoriin ja edelleen Hietalahdenaltaaseen. Katu kuuluu historiallisen keskustan pääyhteyksiin ollen osa kantakaupungin halkovaa puistokatuakselia, joka jatkuu Bulevardilta Erottajan kautta Esplanadeja pitkin Kauppatorille. Bulevardi on pääpiirteissään säilynyt toiminnoiltaan, sommitelmaltaan ja osin ulkoasultaan alkuperäisen mukaisena puistokatuna. Myös arvokas näkymälinja Bulevardia pitkin yli Hietalahdenaltaan on säilynyt, vaikka näkymän päate onkin muuttunut alkuperäisestä saaristomaisemasta Jätkäsaaren uudeksi asuinalueeksi.

\* Bulevardin puurivit selvitysalueen osalta on toteutettu 1800- ja 1900-lukujen vaihteessa. Puurivien säilyttäminen on tärkeää, niillä on sekä historiallista, kaupunkikuvallista että maisemakulttuurillista arvoa.

\* Hietalahdentori on myös Ehrenströmin suunnitelmaa ja osa Bulevardin puistokatuakselia. Sen ominaispiirteet, kuten näkymät merelle, torin viereisten rakennusten avulla muodostettu tilarakenne ja kalteva pinta ovat säilyneet, samoin kuin torin pääasiallinen toiminta kauppapaikkana. 1900-luvun alussa torin reunalle Kaartin lasaretin edustalle rakennettiin Hietalahden kauppahalli, joka myös on säilynyt toiminnoiltaan ja ulkoasultaan alkuperäisen mukaisena.

\* Entisen Teknillisen korkeakoulun päärakennus toi 1800-luvun lopulla arvokkaan lisän torin reunustaviin rakennuksiin ja viimeisteli torin tilarakenteen Ehrensvärdin sommitelman mukaiseksi. Hietalahdentorin ylitse avautuvaa näkymää on vaalittu aina avoimena rakennuksen toteuttamisesta lähtien. Tämän vuoksi Hietalahden kauppahalli sijoitettiin alun perin torin pohjoislaidalle, ettei se peittäisi näkymiä kohti entisen Teknillisen korkeakoulun päärakennuksen julkisivua.

\* Päärakennuksen julkisivut ja edustapuisto ovat säilyttäneet alkuperäiset ominaispiirteensä. Edustapihan on suunnitellut Svante Olsson ja se on pääosin säilynyt alkuperäisen suunnitelman mukaisena symmetrisenä istutuksena. Osalla pihan puustosta on kasvilajistollista arvoa ja siellä kasvaa myös habitukseltaan hienoja puuyksilöitä. Abrahaminkatu muodostaa rakennuksen kohdalla edustapihan muotoja noudattelevan kaarevan linjan, joka korostaa pääsisäänkäyntiä. Muotoilu vastaa edelleen Olssonin suunnitelmaa ja jalkakäytävän vanhoista nupu- ja kenttäkivistä toteutetut kiveykset ovat suurimmalta osin säilyneet.

*Kuva 136. Näkymä Hietalahdenrannalta kohti Bulevardia ja Hietalahdentoria.*



## Hietalahdenranta ja -laituri

\* Hietalahdenrannan avoimuus merelle on säilynyt ja sitä tulee vaalia. Myös rakennusten rajautuminen katutilaan on säilynyt alkuperäisellä tavalla, vaikka entisten teollisuusrakennusten tilalle on toteutettu asuinrakennuksia. Alueen rakennuskanta on muotoutunut kerrokselliseksi, vanhimmat rakennukset ovat 1800-luvulta ja uusimmat 2000-luvulta. Osa rakennuksista tai niiden julkisivuista on asemakaavalla suojeltuja.

\* Ranta-alue on toiminut satamana sekä alusten lastausalueena ja satamaradan linjaus on kulkenut aivan rantaa myöten. Tämän vuoksi ranta-alue on ollut aina varsin avointa pieniä vahtitupia ja vastaavia satamaa palvelevia rakennuksia lukuun ottamatta. Ranta-alueiden teollisuus on ollut olennainen osa alueen pitkää historiaa ja siihen liittyvät ominaispiirteet tulisi säilyttää, samoin kuin näkymäyhteydet teollista historiaa ja nykypäivää edustaviin alueisiin.

\* Hietalahdenrannan lippakioski on säilynyt alkuperäisellä paikallaan ja muodossaan 1930-luvun lopulta saakka ja toimii edelleen alkuperäisessä käyttötarkoituksessaan. Se on myös Helsingin ainoa ovaalinmuotoinen lippakioski. Kioskia ympäröivä saareke on muuttunut alkuperäisestä asustaan sekä sijainniltaan liikennealueen keskellä. Muuttuneenakin saareke edelleen rajaa lippakioskin ympäröivästä liikenteestä ja on siten olennainen osa kokonaisuutta.

## Hietalahdenallas

\* Hietalahden ranta oli Bulevardin päätepiste jo Ehrenströmin asemakaavassa. Satamaradan rakentuminen muodosti lahteen altaan 1800-luvun lopulla ja samalla vakiintui altaan reunojen ja rannan selkeänä säilynyt muotokieli.

\* Alun perin satama toimi rannan teollisuuden ja torin lastausalueena, mutta veneilytoiminta on sittemmin muuttunut huvipainotteiseksi. Telakka Hietalahdenaltaan eteläpuolella on säilynyt ja toimii edelleen alkuperäisen käyttötarkoituksensa mukaisesti. Avoimia näkymiä altaalta kohti telakkaa tulee vaalia, jotta visuaalinen yhteys alueen teolliseen, edelleen elävään historiaan säilyy.

















*Kuva 137. Hietalahdenallas ja Hietalahdenlaituri. Taustalla näkyy Hietalahden telakka sekä Telakkarannan aluetta.*



Kuva 138. Kooste alueen arvoista ja ominaispiirteistä.



### MERKKIEN SELITYS

- |   |   |   |  |   |  |
|---|---|---|--|---|--|
|  | Selvitysalueen rajaus                                     |    | J.A. Ehrenströmin asemakaavan mukaisena säilynyt Hietalahdentorin ja Bulevardin käsittävä sommitelma |  | Kaupunkirakenteellinen solmukohta, jossa Bulevardi ja Hietalahdentori sekä Hietalahdenranta ja allas kohtaavat |
|  | RKY-alueen rajaus   |    | Tärkeimmät näkymälinjat  |    | Alueen sisäiset maamerkit  |
|  | Helsingin yleisten alueiden arvoympäristökohteiden rajaus |    | Kaupunkitilaa rajaavat julkisivut  |    | Kaupunkitilaa rajaavat arvokkaat julkisivut  |
|  | Asetuksella (480/85) suojellut rakennukset                |    | Rantaa rajaavat rantamuurit  |  | Yhteys telakkaan ja alueen teolliseen historiaan   |
|  | Asemakaavalla suojellut rakennukset                       |  |  |  | Avoin yhteys merelle   |
|   | Bulevardin puurivit                                       |    | Entisen Teknillisen korkeakoulun edustaistutus   |   |  |

## 5.2. Arvoja heikentäviä tekijöitä

Jalankulkijan ja pyöräilijän näkökulmasta runsas liikenne hankaloittaa kulkuyhteyksiä ja tekee alueesta myös meluisan. Tästä syystä jalankulkuympäristöt eivät ole erityisen viihtyisiä, eivätkä välttämättä houkuta pysähtymään alueelle pidemmäksi aikaa. Osana Helsinginniemen rantaraittia tulisi rannan saavutettavuuteen ja jalankulkuhyteyksiin kiinnittää erityistä huomiota.

Liikenne katkaisee toiminnalliset yhteydet torin ja ranta-alueen välillä. Hietalahdenrannan ja Bulevardin risteyskohta on hankala jalankulun ja pyöräilyn kannalta, vaikka yhteyksiä onkin lähivuosina parannettu. Ajoneuvoliikenteen lähtökohdista tehty suunnittelu katkaisee luontevat ja helposti hahmotettavat yhteydet Bulevardilta ja erityisesti Hietalahdentorilta Hietalahdenaltaalle ja muille ranta-alueille. Useat saarekkeet, jotka sinällään tekevät risteysalueesta turvallisemman, jakavat sitä tehden vaikutelmasta sekavan.

Ajoneuvojen pysäköinti Hietalahdentorin reunoilla ja Teknillisen korkeakoulun edessä vaikuttaa alueen kaupunkikuvaan, kulkureitteihin ja käyttöön. Avoin tori on jäänyt pysäköinnin alle, tosin tämä on tapahtunut jo autoistumisen myötä 1960-luvulla. Lähes puolet avoimesta toripinnasta on nykyisin pysäköinnin käytössä ja pysäköidyt autot häivyttävät jo Ehrenströmin kaavassa esitettyä Bulevardin ja torin muodostamaa sommitelmaa. Bulevardilta saavuttaessa autot peittävät näkymät torille ja kauppahallille. Myös etelästä saavuttaessa tori hahmottuu huonosti pysäköityjen autojen takaa. Kaupunkikuvallista laatua heikentävät alueen päällysteet, jotka vaihtelevat vanhoista nupu- ja kenttäkiveyksistä betonikiviin sekä asfalttiin. Alun perin alueen käytävät ja tori oli kivetty yhdenmukaisesti. Sittemmin alueen katujen toteutusten yhteydessä ei ole noudatettu yhtenäistä linjaa ja vaikutelma on osin sekava. Ulkoasun yhtenäisyys tekisi kaupunkikuvasta laadukkaamman ja miellyttävämmän.

Alueella käytetyt varusteet ja kalusteet, yhdyskuntatekniset laitteet ja liikennemerkkit antavat sekavan ja suunnittelemattoman vaikutelman, erityisesti Hietalahdentorilla. Yhtenäiset, kohteeseen sopivat sekä harkiten sijoitetut kalusteet ja varusteet parantaisivat selvitysalueen kaupunkikuvaa. Myös valaisinten tulisi noudattaa laatusoltaan kohteeseen sopivaa linjaa.

Koska alueen kasvillisuus on vähäistä, tulisi katupuihin ja niiden kuntoon kiinnittää erityistä huomiota. Hietalahdenrannalla sekä Bulevardilla on osa puista kehnossa kunnossa. Puilla käytetyt juuristo- ja rungonsuojat vaihtelevat alueella ja ovat osin rikkinäisiä ja monet juuristosuojista ovat kärsineet kolhuista.

Entisen Teknillisen korkeakoulun päärakennuksen edustapuisto Hietalahdentoria vasten ei ole kaikilta osin arvoisessaan kunnossa. Edustapuiston tulisi vastata paremmin rakennuksen ja ympäristön arvoja. Se tulisi kunnostaa kunnioittaen Svante Olssonin alkuperäissuunnitelmia. Puisto on nykyisin suljettu korkealla aidalla, joka ei ole alkuperäisen suunnitelman mukainen ratkaisu. Edustapuistoa voisi paremmin avata ympäristöönsä poistamalla korkea aita ja korvaamalla se alkuperäisen mukaisella matalalla teräsaidalla. Olisi hyvä, jos Abrahaminkadulta poistettaisiin pysäköintipaikat. Tällöin autot eivät peittäisi näkymiä pääsisäänkäynnille ja edustapuistoon.

Selvitysalueen rannoilla on itse allasta venepaikkoineen lukuun ottamatta alueita, joita voitaisiin kehittää toiminnallisesti ja kaupunkikuvallisesti. Ravintolalaidat ja rantaravintolat toisaalta elävöittävät aluetta ja erityisesti laivojen osalta ylläpitävät alueen merellistä luonnetta. Toisaalta ne peittävät näkymiä rannalta ja estävät pääsyä veden äärelle. Ravintoloiden huoltoalueet eivät ole kaikilta osin hyvin ylläpidettyjä ja tekevät ranta-alueista epäsiistejä erityisesti Hietalahdenlaiturilla. Vaikka rannat ovatkin olleet alun perin teollisuuden käytössä ja satamaradan reittinä, olisi niitä jäsenneltävä ja siistittävä ranta-alueiden viihtyisyyden ja kaupunkikuvallisen laadun takaamiseksi.



*Kuva 139. Hietalahdenlaiturin eteläpäättyä huoltoaseman takana.*



*Kuva 142. Hietalahdentorin pysäköintialue torin eteläreunalla Bulevardia vasten. Ajoneuvot peittävät torin näkyvistä.*



*Kuva 140. Bulevardin ja Hietalahdenrannan risteysalue.*



*Kuva 143. Selvitysalueen varusteita Hietalahdentorin reunalla.*



*Kuva 141. Hietalahdentorin ja Bulevardin välissä sijaitseva puuriivi on osin huonokuntoinen.*



*Kuva 144. Hietalahdenrannan lehmusrivi ei ole kaikilta osin elinvoimainen.*

# **6. Yhteenveto**

Hietalahden ranta on Helsinginniemen länsirannan arvokas ja tunnistettava, lukuisista historiallisia kerrostumista koostuva alue. Se sijaitsee kaupunkirakenteellisessa solmukohdassa, jossa yhdistyvät asemakaavalliseen sommitelmaan pohjautuva historiallisen toriaukion ja puistokadun yhdistelmä sekä alueella sijainneen teollisuuden ja sen liikennetarpeiden muokkaama ranta-alue. Ympäröivä rakennuskanta on kerroksellista ja sisältää useita historiallisesti, rakennustaiteellisesti sekä kaupunkikuvallisesti merkittäviä rakennuksia.

Alueen rakentuminen alkoi 1800-luvun alkupuolella Ehrenströmin asemakaavaan pohjautuen. Hietalahti sijaitsi tuohon aikaan vielä aivan kaupungin reunamalla. Syrjäinen sijainti meren rannalla ja käyttöveden saatavuus houkuttelivat alueelle teollisuutta ja ensimmäinen Hietalahden rannalle sijoittunut teollisuuslaitos oli Sinebrychoffin panimo. Myöhemmin rannoille perustettiin mm. telakka, höyrysaha, puusepänverstaas sekä painotalo. 1800-luvun aikana torin laiduille rakennettiin Kaartin lasaretti sekä asuinrakennuksia, mutta torin ympäristö oli edelleen viimeistelemätön. Rannat olivat tuohon aikaan täysin telakan ja satamatoimintojen käytössä lastauslaitureina sekä alusten kiinnityspaikkoina. 1890-luvun alussa rakennetun Hietalahden ylittäneen satamaradan vuoksi Hietalahden rantaan muodostui allas, joka on edelleen säilynyt.

Seuraava merkittävä vaihe alueen rakentumisessa oli 1800–1900-lukujen vaihteessa, jolloin Hietalahdentorin ympäristö alkoi kehittyä. Ensin rakentui entisen Teknillisen korkeakoulun päärakennus torin koillislaidalle ja hieman sen jälkeen kauppahalli luoteislaidalle. Samalla viimeisteltiin torin ja katualueiden ympäristöä puurivein ja kiveyksin. Pääosa 1900-luvun ja 2000-luvun aikana tapahtuneista muutoksista liittyivät teollisuuden siirtymiseen pois kantakaupungista. Otavan painotalon tilalle Hietalahdenrantaan sekä Sinebrychoffin panimoalueelle rakennettiin asuinrakennuksia 1980- ja 2000-luvuilla. Liikenteen loputtua satamaradalla oli mahdollista ottaa ranta-alueet entistä paremmin virkistyskäyttöön.

Nykytilassaan alueen kaupunki- ja tilarakenne muistuttaa varsin paljon alkuperäistä, vaikka rakennusten koko onkin kasvanut alun perin matalista puutaloista kohti korkeampia kerrostaloja. Ehrenströmin kaavan mukainen korttelirakenne sekä Bulevardin rantaan päättyvä puistokatuakseli Hietalahdentoriin yhdistettynä ovat edelleen säilyneet. Myös yhteydet ja näkymät merelle ovat säilyneet avoimina, näkymien päätteet ovat tosin muuttuneet Hietalahden telakan laajennuttua ja Jätkäsaaren rakennuttua.

Selvitysalue on arvokas lukuisilla perusteilla; sillä on kaupunkirakenteellisia ja kaupunkikuvallisia arvoja, alkuperäisarvoa hyvin säilyneiden ominaispiirteiden vuoksi sekä historiallisia arvoja erityisesti alueella sijainneeseen teollisuuteen liittyen. Hietalahden alueella on lukuisia suojelustatuksia; valtakunnallisia, maakunnallisia sekä Helsingin kaupungin asemakaavoissa määriteltyjä suojeluarvoja. Pääosin suojelustatukset kohdistuvat Hietalahdentorin ja Bulevardin alueille sekä selvitysalueen rajaaviin rakennuksiin.

Selvitysalueella on kuitenkin haasteita vilkkaasta liikenteestä johtuen. Eri liikennemuotojen väylien ja yhteyksien yhteensovittaminen ei ole ollut helppoa. Alueen laatutasoa ja kaupunkikuvaa sekä viihtyisyyttä ja virkistysarvoja voitaisiin kehittää erityisesti ranta-alueilla ja torin ympäristössä.

Tähän työhön ei kuulunut kehityssuositusten antaminen. Selvitysalueelle hyvin sopivia tavoitteita on kuitenkin kirjattu Helsingin yleiskaavatyön yhteydessä ja erityisesti sen eri teemakartoilla. Bulevardin tuoreessa, vuonna 2019 valmistuneessa ympäristöhistoriallisessa selvityksessä on myös annettu pätevät suositukset alueen kehittämiseen. Edellisten lisäksi kehitysehdotuksia on annettu Bulevardille ja Hietalahdentorille Helsingin yleisten alueiden arvoympäristöinventointien yhteydessä vuonna 2007. Selvitysalueen lukuisat suojelustatukset myös ohjaavat suunnittelua.<sup>145</sup>



# Lähteet

## Painamattomat lähteet

### *Internet-lähteet, tarkistettu 18.11.2020*

#### **Helsingin karttapalvelu.**

Saatavilla: <http://kartta.hel.fi/>

#### **Helsingin kaupunginmuseo 2004. Liikenteen historiaa Helsingissä.**

Saatavilla: <https://www.hel.fi/hel2/kaumuseo/arkisto/ratikkasivut/>

#### **Helsingin kaupunki 2020. Yleiskaava 2016.**

Saatavilla: <https://www.hel.fi/helsinki/fi/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus/ajankohtaiset-suunnitelmat/yleiskaava-2016>

#### **Helsingin taidemuseo 2020. Pro Teekkari.**

Saatavilla: <https://www.hamhelsinki.fi/sculpture/pro-teekkari-pekka-ojonen/>

#### **Helsingin taidemuseo 2020. Olo n:o 22.**

Saatavilla: <https://www.hamhelsinki.fi/sculpture/olo-no-22-pasi-karjula-marko-vuokola/>

#### **Hietaranta, Juhana 2003. Suuri satamarata-artikkeli 1: Helsingin eteläinen satamarata.**

Saatavilla: <http://seisake.net/satamarata/index.php>

#### **K-ryhmä 2017: Helsingin vanhin bensapumppu päivitettiin – legendaarinen Hietsun Neste K kuoriutui remontista.**

Saatavilla: <https://kesko.fi/media/uutiset-ja-tiedotteet/uutiset/2017/helsingin-vanhin-bensapumppu-paivitettiin--legendaarinen-hietsun-neste-k-kuoriutui-remontista/>

#### **Museovirasto 2009. Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY. Esplanadi-Bulevardi.**

Saatavilla: [http://www.rky.fi/read/asp/r\\_kohde\\_det.aspx?KOHDE\\_ID=4630](http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=4630)

#### **Museovirasto 2020. Rakennusperintörekisteri.**

Saatavilla: [https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/rapea/read/asp/r\\_default.aspx](https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/rapea/read/asp/r_default.aspx)

#### **Rettig Group Oy 2018. Rettig Group muuttaa takaisin Bulevardille.**

Saatavilla: <https://www.rettig.fi/fi/sijoittajat-media/uutiset/2018/rettig-group-muuttaa-takaisin-bulevardille/>

## Verkojulkaisut

#### **Liski, Matti; Ruoff, Eeva & Palmgren, Lilja 2019. Bulevardi, Ympäristöhistoriallinen selvitys ja kehittämissuosituksset. Helsingin kaupunki, Kaupunkiympäristön julkaisuja 2019:10.**

Saatavilla: <https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/julkaisut/julkaisut/julkaisu-10-19.pdf>

#### **Schalin, Mona & Schalin, Marica 2007. Kaartin lasaretin kortteli 1827–2007. Rakennushistorian selvitys. Senaatti-Kiinteistöt.**

Saatavilla: [https://www.senaatti.fi/app/uploads/2017/05/3133-2007\\_Schalin\\_Hki\\_Kaartin\\_lasaretti\\_RHS\\_web.pdf](https://www.senaatti.fi/app/uploads/2017/05/3133-2007_Schalin_Hki_Kaartin_lasaretti_RHS_web.pdf)

#### **Uudenmaan liitto 2012. Missä maat mainioimmat. Uudenmaan kulttuuriympäristöt. Uudenmaan liiton julkaisuja E 176 - 2016**

Saatavilla: [https://www.uudenmaanliitto.fi/files/18810/Missa\\_maat\\_on\\_mainiommat\\_-\\_Uudenmaan\\_kulttuuriymparistot.pdf](https://www.uudenmaanliitto.fi/files/18810/Missa_maat_on_mainiommat_-_Uudenmaan_kulttuuriymparistot.pdf)

## **Historialliset kartat ja suunnitelmat**

### **Helsingin kaupunginarkisto, HKA**

Sinetti-arkiston asemakaavat ja kartat  
Kaupunginhallituksen mietinnöt (KHM)  
Kertomukset Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta (KHKK)  
Helsingin kaupunginvaltuuston painetut asiakirjat (HKPA)  
Maistraatin rakennuspiirustukset  
Kaupunginosayhdistysten arkistoidut materiaalit  
Ympäristösuunnitelmat

### **Helsingin kaupunkiympäristön toimialan arkisto, KYMPARK**

Katu- ja puistosuunnitelmat (PUO-, VIO- ja KAO-sarjat)

### **Helsingin rakennusvalvontavirasto, RAKV**

Arska-palvelun rakennuspiirustukset

### **Kansallisarkisto, KA**

Digitaaliarkisto, sanomalehdet ja aikakauslehdet

## **Suunnitelmat ja selvitykset**

### *Rakennushistorialliset selvitykset*

**Bonsdorff**, Mikko & Winterhalter, Kati 2016. *Kauppatori. Kaupunkirakennehistorian selvitys*. Helsingin kaupunki 2016, Kaupunkisuunnitteluvirasto.

**Heikinheimo**, Marianna et al. 2015a. *Metropolia Osa I Päärakennus. Rakennushistoriaselvitys*. Helsingin kaupungin tilakeskus.

**Heikinheimo**, Marianna et al. 2015b. *Metropolia Osa II Bulevardi 29. Rakennushistoriaselvitys*. Helsingin kaupungin tilakeskus.

**Heikinheimo**, Marianna et al. 2015c. *Metropolia Osa III Vanha kemia. Rakennushistoriaselvitys*. Helsingin kaupungin tilakeskus.

**Heikinheimo**, Marianna et al. 2015d. *Metropolia Osa IV Uusi Kemia. Rakennushistoriaselvitys*. Helsingin kaupungin tilakeskus.

**Kati Salonen ja Mona Schalin Arkkitehdit Oy** 2012. *Torikorttelit. Katu- ja torialueiden päällysteet, rakennushistorian selvitys*. Helsingin kaupungin rakennusviraston julkaisu 2011:2 / Katu- ja puisto-osasto.

**Manninen**, Markus 2015. *Aleksanterin teatteri. Rakennushistoriaselvitys*. Arkkitehtitoimisto Schulman Oy.

**Schulman**, Sari; Loukusa, Kerttu & Vihanninjoki, Pyry 2012. *Hietalahden kauppahalli. Rakennushistoriallinen selvitys*. Helsingin kaupungin tilakeskus.

### *Muut selvitykset ja suunnitelmat*

**Arkkitehtitoimisto Jan Söderlund**. *Hietalahti-projekti. Käyttösuunnitelma 24.4.1992*.

**Kampin kaupunginosayhdistys ry ja MA-arkkitehdit** 1991. *Ruoholahdenranta. Vaihtoehtosuunnitelma 10.1.1991*.

**Mustiala**, Virpi 2002. *Helsingin lehmukset-inventointi*. Taulukko.

**Österberg**, Bosse; Niemelä, Raili; Oasmaa, Kyösti & Junntila, Ulla-Kirsti 1994. *Hietalahdenrannan ympäristösuunnitelma*. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 4:1994.

## **Sanoma- ja aikakauslehdet**

Arkkitehti  
Helsingin Sanomat (HS)  
Suomen kuvalehti  
Tekniska föreningens i Finland förhandlingar

## **Opinnäytteet**

**Norppa**, Miika 2019. *Helsingin kantakaupungin kehittyminen 1550–2018 – historialliset kaupunkiroolit, kaupunkisuunnittelu ja arkkitehtuuri*. Väitöskirja, Helsingin yliopisto.

## **Valokuvat**

*Historialliset valokuvat*

**Helsingin kaupunginmuseo**, HKM

**Aalto-yliopiston arkisto**, AYA

**Aalto-yliopiston kuvatietokanta Raami**, AYR.

**Sotamuseo**, SM

**Suomen merimuseo**, SMM

Muiden historiallisten valokuvien yhteydessä on kerrottu lähde erikseen.

*Nykytilan valokuvat*

**Studio Terra Oy**, kuvaaja Anna Ryymin

## **Haastattelut ja muut tiedonannot**

**Björkman**, Johanna. Tutkija, Helsingin kaupunginmuseo.

**Mäkelä**, Ilkka. Kiinteistökehitysjohtaja, HGR Property Partners Oy.

## **Painetut lähteet ja kirjallisuus**

**Alanco**, Jan & Pakarinen, Riitta 2009. *Foto Signe Brander. Valokuvia Helsingistä ja helsinkiläisistä vuosilta 1907–1913*. Jyväskylä: Helsingin kaupunginmuseo.

**Carpelan**, Anna 1998. *Yleiset kaivot Helsingissä 1800-luvulla*. Helsingin kaupunginmuseon tutkimuksia ja raportteja 1/1998. Helsinki: Helsingin kaupunginmuseo.

**Hakkarainen**, Helena & Putkonen, Lauri 1995. *Helsingin kantakaupungin teollisuusympäristöt: teollisuusrakennusten inventointiraportti*. Helsinki: Helsingin kaupunginmuseo.

**Helminen**, Martti & Lukander, Aslak 2004. *Helsingin suurpommitukset helmikuussa 1944*. Porvoo: Werner Söderström Oy.

**Herranen**, Timo 1988. *Hevosomnibusseista metroon. Vuosista Helsingin joukkoliikennettä*. Helsinki: Helsingin kaupungin liikennelaitos.

**Hietala**, Marjatta; Helminen, Martti & Lahtinen, Merja (toim.) 2009. *Helsinki - Helsingfors. Historiallinen kaupunkikartasto*. Hämeenlinna: Helsingin kaupungin tietokeskus.

**Junttila**, Ulla-Kirsti 1986. *Muuttuvat kadunkalusteet*. Jyväskylä: Rakennuskirja Oy.

**Kervanto-Nevanlinna**, Anja 2002. *Kadonneen kaupungin jäljillä. Teollisuusyhteiskunnan muutoksia Helsingin historiallisessa ytimessä*. Hämeenlinna: Suomalaisen kirjallisuuden seura.

**Koski**, Torsti 1994. *Hietalahden telakkatyöväen historia 1865–1965*. Hietalahden telakkatyöväen ammattiosasto 41.

- Kunnas**, Veikko 1985. *Bensiiniasema-arkkitehtuuria 1920- ja 1930-luvun Helsingissä*. Julkaisussa Lampinen, Marja-Liisa (toim.) 1982. *Narinkka 1985*. Helsinki: Helsingin kaupunginmuseo.
- Liesto**, Matti 1998. *Teknillinen korkeakoulu 1908–1988*. Hämeenlinna: Teknillinen Korkeakoulu.
- Maaniitty**, Elina 2017. *Telakan ja torin kulmassa. 90 vuotta elämää Hietalan talossa*. Helsinki: As Oy Hietala Bostads.
- Manninen**, Antti 2004. *Puretut talot - 100 tarinaa Helsingistä*. Hämeenlinna: Helsingin Sanomat.
- Manninen**, Jussi & Halonen, Tero 2014. *AsOy Bulevardinpuisto. 75-vuotias lamellitalo kantakaupungissa*. Helsinki: AsOy Bulevardinpuisto.
- Mårtenson**, Gunnar & Lindström, Aune 1969. *Sinebrychoff 1819–1969*. Helsinki: Oy Sinebrychoff Ab.
- Michelsen**, Karl-Erik 1993. *Valtio, teknologia, tutkimus. VTT ja kansallisen tutkimusjärjestelmän kehitys*. Helsinki: VTT.
- Mäkelä-Alitalo**, Anneli; Heikkinen, Sakari; Keltanen, Minerva 2009. *Sinebrychoffit*. Hämeenlinna: Sinebrychoffin taidemuseo/Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Mäkinen**, Anne 2003. *Kioski, kipari, kiska, snagari: Helsingin kioskeja 1800- ja 1900-luvulla*. Helsingin kaupunginmuseon tutkimuksia ja raportteja 1/2003. Jyväskylä: Helsingin kaupunginmuseo.
- Nykänen**, Panu 2007. *Kortteli sataman laidalla. Suomen teknillinen korkeakoulu 1908–1941*. Porvoo: WSOY.
- Ollila**, Kaija & Toppari, Kirsti 1977. *Puhvelista Punatulkkuun. Helsingin vanhoja kortteleita*. Helsinki: Helsingin sanomat.
- Osakeyhtiö Hietalahden sulkutelakka ja konepaja 1935**. *Osakeyhtiö Hietalahden sulkutelakka ja konepaja, aikaisemmin Helsingfors Skeppsdocka 1865–1935*. Helsinki: Osakeyhtiö Hietalahden sulkutelakka ja konepaja, Helsingfors skeppsdockas aktiebolag.
- Salokannel**, Juhani 2015. *Hengen paloa & painettua sanaa. Renqvist-Reenpääit kustantajina 1815–2015*. Keuruu: Otava.
- Sandberg**, Timo 2011. *Telakka: Helsingin Hietalahden telakan ja Hietalahden Telakkatyöväen ammattiosaston historia*. Helsinki: Hietalahden Telakkatyöväen ammattiosasto nro 41.
- Schulman**, Harry 2000. *Helsingin suunnittelu ja rakentuminen*. Julkaisussa Aalto, Seppo; Pulma, Panu & Schulman, Harry 2000. *Helsingin historia vuodesta 1945. 2, Suunnittelu ja rakentuminen, Sosiaaliset ongelmat, Urheilu*. Helsinki: Helsingin kaupunki.
- Stenius**, Olof (toim.) 1969. *Helsingin asemakaavahistoriallinen kartasto*. Helsinki: Pro Helsingfors säätiö.
- Sundman**, Mikael 1983. *Kaupungin rakentumisen vaiheet. Tutkielma Helsingin kaupunkirakenteen muodostumisesta ja väestörakenteen vaiheista*. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisu YB 1 / 83.
- Tikkanen**, Sallamaria 1999. *Paratiisit ja niiden varjot*. Julkaisussa Laakkonen, Simo; Laurila, Sari & Rahikainen, Marjatta (toim.) 1999. *Nokea ja Pilvenhattaroita*. Jyväskylä: Helsingin kaupunginmuseo.
- Toppari**, Kirsti 1979. *Vanha kauppahalli*. Helsinki: Sanoma Osakeyhtiö.
- Vihervaara**, J.E. 1983. *Helsingin raitiotieliikenteen alkuvaiheita*. Julkaisussa Helsingin kaupunginmuseo 1982. *Narinkka 1982*. Helsinki: Helsingin kaupunginmuseo.

# Viitteet

1 Liski ym. 2019.

2 Schalin & Schalin 2007; Schulman ym. 2012 ja Heikinheimo ym. 2015a-d. Alun perin Polyteknillisen koulun, sittemmin Polyteknillisen opiston ja lopulta Teknillisen korkeakoulun rakennuksista käytetään eri selvityksissä vaihtelevia nimityksiä. Bulevardin ympäristöhistoriallisessa selvityksessä käytetään nimitystä Polyteknillinen instituutti, Liski ym. 2019. Metropolian nimen alla tehdyt rakennushistorialliset selvitykset käyttävät nimityksenä eri vaiheista kerrottaessa rakennuksista ja kouluista kulloinkin voimassa ollutta nimeä, Heikinheimo ym. 2015a. Uudessa, ei vielä hyväksytyssä, asemakaavassa rakennuksiin viitataan joko Teknillisen korkeakoulun entisiin rakennuksina tai osoitteella Bulevardi 29–31.

3 Historiikkeja, selvityksiä ja inventointeja on olemassa Sinebrychoffin suvusta ja panimosta, Hietalahden telakasta ja alueen muusta teollisuudesta sekä useista asuinrakennuksista. Esim. Sinebrychoffeista Mäkelä-Alitalo ym. 2009; Mårtensson & Lindström 1969. Teknillisestä korkeakoulusta Liesto 1998; Nykänen 2007. Telakasta mm. Koski 1994; Sandberg 2011; Osakeyhtiö Hietalahden sulkutelakka ja konepaja 1935. Asunto-osakeyhtiöistä Maaniitty 2017; Manninen & Halonen 2014. Lisäksi hyviä lähteitä ovat olleet Bonsdorff & Winterhalter 2016 Kauppatorin kaupunkirakennehistorian selvitys sekä Kati Salonen ja Mona Schalin Arkkitehdit Oy 2012 Torikortteleiden katu- ja torialueiden päällysteet -selvitys.

4 Helsingin karttapalvelu, Yleiskaava 2016.

5 Helsingin karttapalvelu, Yleiskaava 2016.

6 Helsingin karttapalvelu, Maanalainen yleiskaava. Helsingin kaupunki laatii parhaillaan uutta maanalaisista yleiskaavaa vastaamaan paremmin vuonna 2018 voimaan tullutta yleiskaavaa. Uudessakaan maanalaisessa yleiskaavassa ei ole esitetty uusia maanalaisia toimintoja tai yhteyksiä selvitysalueelle.

7 Helsingin karttapalvelu, Ajantasa-asemakaava. Kts. myös kappale Hanketilanne. Bulevardin puurivejä on selvitysalueen ulkopuolella esitetty vuonna 1981 vahvistetussa asemakaavassa välillä Sinebrychoffinkatu ja Yrjönkatu. Selvitysalueella Bulevardin asemakaavat ovat vuosilta 1887 ja 1976. Vanhemmassa asemakaavassa ei katupuita ole ylipäättään esitetty ja myöhemmässä käsitellään ensisijaisesti Sinebrychoffin puistoa.

8 Helsingin karttapalvelu; KYMP lautakunnan pöytäkirjat.

9 Ilkka Mäkelän haastattelu, HS 30.6.2020 ”Kokonainen kortteli myytiin 11,5 miljoonalla eurolla Helsingin kantakaupungissa”.

10 KYMP lautakunta: ”Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallitukselle, Bulevardi 29–31 (Kamppi) tarkistettu asemakaavan muutosehdotus (nro 12627); Helsingin karttapalvelu, Bulevardi 29–31 ehdotusvaiheen kaavakartta. Kaavaehdotuksen selostus ja kartta. Kaavaselostuksessa s. 13 on kerrottu lisäksi seuraavaa: ”Kaavaproessin edetessä arvioidaan, riittääkö asemakaavassa määriteltävä suojele vai onko tarve käyttää rakennusperintölakia. Museovirasto on tähän asti pitänyt tavoitteena rakennusperintölakiin perustuvaa suojeleua.” Myös HS 20.10.2020 ”Entinen Metropolian linna halutaan muuttaa hotelliksi Hietalahdessa”.

11 Helsingin karttapalvelu, Katu- ja puistohankkeet.

12 Helsingin karttapalvelu, Maailmanperintökohteet.

13 Museovirasto 2009.

14 Museovirasto, Rakennusperintörekisteri.

15 Uudenmaan liitto 2012: 98.

16 Helsingin karttapalvelu, Ajantasa-asemakaava ja Bulevardi 29–31 ehdotusvaiheen kaavakartta.

17 Helsingin karttapalvelu, Yleisten alueiden arvoympäristöt ja Maisemakulttuuri.

18 Liski ym. 2019: 17, 19; Sundman 1983:14-17.

19 Kartta Maanmittauslaitoksen arkisto, kuva julkaisusta Hietala et al. 2009: 50. Helsingin kaupungin karttapalvelun kallioperäkartan perusteella Bulevardin kohdalla sijaitsee kallioperän heikkousvyöhyke, joka kulkee nykyiselle Esplanadille saakka varsin samassa linjassa. Maaperäkartassa Hietalahden ranta-alueet ovat nykyisiä täyttöjä lukuun ottamatta hiekkaa ja silttiä, alue on siten hyvinkin nimensä veroinen.

20 Stenius 1969. Kaavoituskatsauksen on julkaisuun kirjoittanut Otto-Iivari Meurman.

21 Hakkarainen & Putkonen 1995: 36; Mäkelä-Alitalo ym. 2009: 29, 32, 90–94; Mårtensson & Lindström 1969: 5-12; Ollila & Toppari 1975: 214–215. Sinebrychoffit vaikuttivat Hietalahden alueeseen rakennuttamalla asuinrakennuksia panimoalueen ulkopuolelle. Nikolai Sinebrychoff rakennutti myös muita rakennuksia kaupunkiin, kuten Kampissa sijainneen Turun kasarmin. Parhaiten hänet tunnetaan kuitenkin vuonna 1840 valmistuneesta panimon päärakennuksesta, joka toimii nykyään Sinebrychoffin taidemuseona. Hakkarainen & Putkonen 1995: 26–29; Mårtensson & Lindström 1969: 25–26, Sinebrychoffin panimoalue käsitti laajan rakennuskannan ja sitä voidaan verrata edustavuudessaan maaseudun ruukkikartanoihin. Panimoalueella ja sen välittömässä läheisyydessä oli asuntoja työvälle perheineen. Työntekijöistä ja heidän leskistään huolehdittiin ja alueella sijaitsi myös sairaala ja koulu työntekijöiden lapsille.

22 Carpelan 1998: 53, 71, 124.

23 Carpelan 1998: 8, 68–72.

24 Schalin & Schalin 2007: 5.

25 Hakkarainen & Putkonen 1995: 12–13, 17, 35–36. Sinebrychoffin panimo oli vielä 1800-luvun puoliväliin saakka yksi Helsingin suurimmista tuotantolaitoksista.

26 Osakeyhtiö Hietalahden sulkutelakka ja konepaja 1935: 5, 10–14; Hakkarainen & Putkonen 1995: 36–40.

27 Osakeyhtiö Hietalahden sulkutelakka ja konepaja 1935: 5, 10–14; Hakkarainen & Putkonen 1995: 36–40.

28 Osakeyhtiö Hietalahden sulkutelakka ja konepaja 1935: 14–18.

29 Koski 1994: 8-16; myös Sandberg 2011: 8-10.

30 Kervanto-Nevalinna 2002: 76–82; KH mietinnöt 1890: 6. Utlåtande i fråga om ästadkommande af en hamnbana för Helsingfors. Rakentamiselle ja ratojen linjauksille esitettiin useita vaihtoehtoja. Hietalahdessa jo olevan runsaan teollisuuden vuoksi rata haluttiin ulottaa myös niemen länsireunalle, samalla saatiin ”rengasyhteys”, joka yhdisti Hietalahden sekä rautatieasemaan että Eteläsatamaan.

31 KH mietinnöt no 3, 1928 Esitys Munkkisaaren pohjoisosan sekä sitä ympäröivän vesialueen vuokraamisesta Hietalahden Sulkutelakka ja Konepaja Osakeyhtiölle.

32 Hakkarainen & Putkonen 1995: 86–89.

33 Hakkarainen & Putkonen 1995: 86–89.

34 Tikkanen 1999: 31–34. Helsingin rakennusjärjestyksessä vuodelta 1925 myös määrättiin, että teollisuustoiminnot tulee sijoittaa rannoille tulipalovaaran vuoksi.

35 Tikkanen 1999: 50–52.

36 Schalin & Schalin 2007: 5; Ollila & Toppari 1977: 160. Entisen Teknillisen korkeakoulun tontille oli esitetty suunnitelmia pitkin 1800-lukua. Aluksi paikalle oltiin sijoittamassa 1810-luvulla Kaartin kasarmia C.L. Engelin suunnitelmien mukaan, mutta sille löydettiin parempi paikka muualta. C. L. Engel laati vielä vuosina 1821–1826 hyvin pitkälle viedyt suunnitelmat rakentaa tontille koko maata palveleva kuritushuone, eli vankila. Kummallekin rakennushankkeelle tontin sijainti nähtiin liian syrjäiseksi.

- 37** KHKK vuonna 1903 kerrotaan, että satama oli vilkkaassa käytössä ja sinne saapui saaristoliiKENNETTÄ välittäviä höyrypursia, pieniä lastialuksia sekä purjeverneitä. Myös Hietalahdenrannan pohjoisosa oli tarkoitettu kivetä, eikä Rakennuskonttorin mukaan se oikein onnistuisi ilman laiturin laajentamista, sillä ”...kaikille tonteille Hietalahden pohjoisrannassa on kalliit talot...”. Edellisenä vuonna tapahtuneiden höyrylaivaonnettomuuksien vuoksi vahingoittuneita laiturirakenteita jouduttiin myös korjaamaan. Samana vuonna Vesitehtailija E.V. Salonius vuokrasi kioskinpaikan Hietalahden pohjoiselta rantakadulta. KHM 1890: 29. Samana vuonna todettiin mietinnössä, että ranta tulisi ruopata sinne kertyneestä lietteestä, jotta pienveneiden olisi mahdollista saapua rantaan. HKPA 1888 numerossa 8 ehdotettiin Hietalahdentorin päällystystä ja käyttöä elintarvikkeiden myyntiin sekä kalastussataman perustamista Hietalahden satamaan. Ajatuksena oli päällystää kolmasosa torin alueesta, mutta näin pienen alueen päällystämisen ei nähty olevan järkevää. Rahaa varattiin samana vuonna Hietalahdentorin ja sekä torin läpi kulkevan, eniten käytetyn ajoradan suunnitteluun ja rakentamiseen sekä sataman aallonmurtajaan.
- 38** KH mietinnöt 1890: 33, 39; KH mietinnöt 1891: 118. Jo aiemmin oli Hietalahdensatamaan rakennettu väliaikainen lastauslaituri, joka oli todettu erittäin hyödylliseksi ja kustannustehokkaaksi ratkaisuksi. KH mietinnöt 1891: 287 kerrotaan vanhaan kulmikkaaseen laituriin lisätyn jatkeen laiturin pohjoispuolelle. KH mietinnöt 1886:14, 20, 22–23 Hietalahdentorin putkilinjoja, Hietalahdenkatua sekä rannan laitureita suunniteltiin vuonna 1886.
- 39** Liski ym. 2019: 23–25. HKPA 1876: 1-2, Vuonna 1876 esitettiin Bulevardin ja muiden lähikatujen, kuten silloisen Antreankadun, nykyisen Lönnrotinkadun kiveämistä Hietalahdentorille saakka. Samana vuonna esitettiin myös kaasuväläistystä alueen katujen varsille ja varattiin rahaa Hietalahdentorin täyttötöille.
- 40** HKM valokuvat; Bulevardin kanaalisuunnitelma KAO 22, KYMPARK; Helsingin karttapalvelu, Asemakaavakartta 1820, 1838, 1878. Kts. myös kuva 37, s. 33 ja kuva 29, s. 29.
- 41** Heikinheimo ym. 2015a: 12–13. Koulun nimi oli muutettu Polyteknilliseksi kouluksi vuonna 1872 ja nimi otettiin virallisesti käyttöön rakennuksen valmistuttua.
- 42** Heikinheimo ym. 2015a: 8-11, 23, 29; KHKK vuonna 1903: 3.
- 43** KHKK vuonna 1903: 25. Valtuusto oli esittänyt kaksi summaa: suuremmalla 23 000 markan summalla varustettaisiin puistikko kukkaiskasveilla ja pienemmällä, 19 200 markalla ainoastaan puilla ja pensaila. Loppujen lopuksi pihalle istutettiin puita ja pensaita. Myös Liski ym. 2019: 53, jonka mukaan istutusten suunnitelmassa on esitetty etupäässä tuolloin Suomessa vielä melko tuntemattomia kukkivia puuvartisista kasveja. Selvityksessä käytetty alkuperäislähde: HKA, rakennuskonttori Bn: 1 ”Teknillisen korkeakoulun istutukset”. Kyseisessä suunnitelmassa ei ilmeisesti esitetty istutettavien puiden lajeja.
- 44** Heikinheimo ym. 2015a: 8-9, 13.
- 45** Arkkitehti-lehti 3/1929: s. 33–40; Heikinheimo ym. 2015a: 10–11, 13.
- 46** Hietala ym. 2009: 101–105; Toppari 1979: 7-8, 19–21, 23, 51, 61. Eteläsataman kauppahallia kuvattiin 1900-luvun alussa Helsingin hienoimmaksi kauppapaikaksi ja sieltä ostivat herkkuja hienostoperheet ja hotellit. KHM 1890: 29. Kasarmitorilla oli ollut pikkuruinen, viisi myyntipaikkaa käsittävä kauppahalli jo 1800-luvun alussa.
- 47** KHM 1890: 15; KHM 1891: 6
- 48** Schulman ym. 2012: 10.
- 49** Schulman ym. 2012: 10.
- 50** KHM 1902:32, 373. Vuonna 1902 varauduttiin torin uuden pisaarin, Hietalahdenkadun rakennuksen ja Hietalahdentorin päällysteiden rakentamiseen. Kadun rakentamisella tavoiteltiin parempia yhteyksiä Hietalahdentorin ja uusien rakennusalueiden välille. Myös Hietalahdenrannan laiturialueen länsiosa kivetettiin. Samaan aikaan varauduttiin rakentamaan Hietalahdenrannan laiturille vahtitupa ja valaistus, sekä aiempaa suurempia vesijohtoja Hietalahdenrannalle pitkin Bulevardia palvelemaan alueen vesiposteja ja Sinebrychoffin panimoa. KHKK 1903, kauppahalli varustettiin vielä normaalikellolla vuonna 1903, se tuli asentaa keskioven yläpuolelle.
- 51** Schulman ym. 2012: 12; Toppari 1979: 62; KHKK 1903: 42–46. Ruoan myynti haluttiin siirtää Tokantorille, eli nykyiseen Telakkapuistoon. Alueen työväestön kannalta sijainnin katsottiin olevan hyvä. Aasukkaat toivoivat kuitenkin Tokantorista puistoa ja ruokamyynti sai aikaa vain vuoden 1904 loppuun.
- 52** Schulman ym. 2012: 15; KHKK 1903 kerrotaan Hietalahdentorin pohjoisen osan kiveämisestä, mutta päällystemateriaalia ei ole kerrottu. Mahdollisesti mukulakivillä tai kivimurskalla ja sementillä vrt. suunnitelmakuva vuodelta 1902, s. xxx. Vuonna 1903 oli Hietalahdenkatu sekä Hietalahdenrantakatu eteläiseltä ja pohjoiselta osaltaan kivetty. Myös Bulevardille oli tehty kiveykset. Hietalahdentoria oli kivetty kokonaisuudessaan mukulakivillä, yhteensä 8,201 m<sup>2</sup>.
- KHM 1902: 33, Alueen katujen kiveämistä varten annettiin määrärahoja vuonna 1902 15 metriä leveälle ajoradalle nykyisen Telakkapuiston ja Hietalahdenrannan eteläosasta Merimiehenkadulle. KHM vuosilta 1890 ja 1891 mukaan toria oli suunniteltu ja kivetty.
- 53** KH mietinnöt 1891: 358-359. ”..Hallens förläggande utanför Polytekniska institutets hus skulle åter utan tvifvel verka störande på intrycket af denna vackra byggnad.” Kaupungissa toimeenpanovaltaa käyttäneen Rahatoimikamarin näkemys on siis ollut korostaa uuden ja kauniiksi koetun koulun päärakennuksen julkisivua.
- 54** Schulman ym. 2012: 3; Hietala ym. 2009: 105. Kaupan muutos tapahtui sekä yleisen elintarvikkeiden myyntiin liittyvän, että sota-ajan säätelyn vähennyttä. Kivijalkaliikkeet, sittemmin osuuskuntakaupat kuten Elanto saivat aluksi luvan myydä elintarvikkeita. Lopulta itsepalvelumyymälät 1950-luvulta ja ostoskeskukset 1960-luvulta alkaen muuttivat kaupassakäyntiä lopullisesti.
- 55** Schulman ym. 2012: 3.
- 56** HS 14.8.1992; HS 31.5.1992; HS 26.9.1995, Hietalahdentorin muut kauppiat vastustivat kaupungin suunnitelmia muun toritoiminnan, kuin kirpputorin kieltämisestä. Vihannes- ja hedelmäkauppiat valittivat kirpputorin näivettävän jo tuolloin toimintaa, paikalliset asukkaatkin toivoivat normaalin torikaupan säilyttämistä.
- 57** Schulman ym. 2012: 3.
- 58** Kunnas 1985: 129. Kirjassa mainitaan rakentamisvuodeksi 1921, lähteenä Nobel Standard 30 år, Nobel-Standardin henkilöstölehti. Helsinki 1950. Toisaalta rakennuspiirustukset ovat vasta vuodelta 1925 ja kuva kohteesta vuodelta 1926.
- 59** Kunnas 1985: 126–129.
- 60** Kunnas 1985: 131. Bensiiniasemaa ei kyseiselle paikalle rakennettu uudestaan. Kauppahallin kulmalla sijaitse myöhemmin vielä BK:n, eli Bensiini-kuluttajain Oy:n bensiniasema. Hietalahden BK-asema oli ensimmäinen asema, jonka paikan Helsingin kaupunki vuokrasi suoraan BK:lle.
- 61** KH mietinnöt 1952:225,227,234. Huoltoasemalle suunniteltu tontti oli tuolloin satamalaetakunnan hallinnassa.
- 62** K-ryhmä 2017.
- 63** Mäkinen 2003: 35–38, 90.
- 64** Mäkinen 2003: 42, 90.
- 65** Mäkinen 2003: 90; käymälän poistosuunnitelma VIO\_5453 vuodelta 2007.
- 66** Mäkinen 2003: 9-10; myös Junttila 1986: 116–117, 122–123.
- 67** Helminen & Lukander 2004: 91, 95.

- 68** Liesto 1988: 123–126.
- 69** Helminen & Lukander 2004: 88–96, 245–246.
- 70** Liesto 1988: 126; Michelsen 1993: 129.
- 71** Heikinheimo ym. 2015a: 11, 13.
- 72** Arkkitehti-lehti 5-6/1945; Michelsen 1993: 129–133. Kts. myös kpl 3.6.
- 73** Liesto 1988: 127–139; Michelsen 1993: 129–133.
- 74** Heikinheimo ym. 2015a:15.
- 75** Norppa 2019: 391; Arkkitehti-lehti 10–11/1965 ”Tornitaloja Helsinkiin?”.
- 76** Arkkitehti-lehti 10–11/1965.
- 77** Arkkitehti-lehti 8/1970 ”Oy Sinebrychoff Ab”; Hakkarainen & Putkonen 1995:140; Mårtensson & Lindström 1969:60. Keskioluen vapautuminen tammikuussa 1969 lisäsi oluen kulutusta, joka oli taustalla panimon laajennukselle.
- 78** Hakkarainen & Putkonen 1995:140.
- 79** Norppa 2019:391–392.
- 80** Hakkarainen & Putkonen 1995:138; Helsingin karttapalvelu, Ajantasa-asemakaava.
- 81** Mäkelä-Alitalo ym. 2009: 122–125. Paul Ja Fanny Sinebrychoff olivat antaneet taidekokoelman lahjoituksena Suomen valtiolle vuonna 1921. Aluksi kokoelmia hoiti silloinen Suomen Taideyhdistys. Alkuaikoina taidekokoelma oli esillä muutaman tunnin ajan päivittäin ja sisälle pääsi niihin tutustumaan vain 35 ihmistä kerrallaan, jotta lattiat eivät kuluisi. Samaan aikaan rakennuksessa toimi vielä yrityksen pääkonttori ja rakennuksessa myös asui suvun jäseniä.
- 82** Hakkarainen & Putkonen 1995:37; Manninen 2004: 75. Myös Ollila & Toppari 1977: 203. Saha oli perustettu 1864 luujauhotehtaan yhteyteen ja oli Helsingin ensimmäinen höyrysaha. Tukit tuotiin sinne lauttoina läheisiltä saarilta. 1880-luvulla luujauhotehtaasta ja sahasta muodostettiin Helsingin Hietalahden Osakeyhtiö. Luujauhotehdas ja mylly ehditvä vaihtua puusepäntehtaaksi, ennen vuoden 1894 tulipaloa.
- 83** Salokannel 2015: 55.
- 84** Salokannel 2015: 55, 98–99; Ollila & Toppari 1975: 202. Myös Salokannel 2015: 139, vapaamielisessä kulttuurikodissa järjestettiin runsaasti juhlia ja ns. Sikarihuoneessa tavattiin kaksi kertaa kuussa keskustelun ja sikarinpolton merkeissä herraseurueen kesken. Perheen naiset taas kunnostautuivat järjestämällä päivällis- ja teekutsuja sekä ns. ”syföreningen”, eli ompeluseuroja, joissa ohjelmaan kuului kaikkea muuta kuin ompelu.
- 85** Salokannel 2015: 128–130, 295; Manninen 2004: 75. Keuruun tehdas perustettiin sotien jälkeen Haapamäki-Pieksamäki-radnan varteen. Hietalahdenrannan varasto- ja painorakennukset olivat vanhoja, niitä jouduttiin korjaamaan ja muuttamaan.
- 86** Hietala ym. 2009: 109–113, Hakkarainen & Putkonen 1995: 14; myös Norppa 2019:77. Helsingin vanhimmat satamat ovat Pohjoissatama (1640), joka toimi alun perin tervasatamana sekä Eteläsatama (1813). Kyseiset satamat eivät mm. ympäröivän rakennuskannan vuoksi soveltuneet teollisuudelle tai suurille satamille, joten nämä toiminnot sijoitettiin kaupungin reunoille.
- 87** Hakkarainen & Putkonen 1995:35.
- 88** Kts. kappaleet 3.3. ja 3.4.
- 89** Alanco & Pakarinen 2009:160. HKPA 1894 no 7. Jo vuonna 1894 ehdotettiin jäänmurtaja Murtajan käyttämistä Helsingin satamien pitämiseen talviaikaan avoimena. Tarkoitus oli sijoittaa Murtaja Hietalahden satamaan.
- 90** Alanco & Pakarinen 2009:1104–106. Mm. Signe Brander kuvasi rannan kalastajien mökkejä ja veneitä 1900-luvun alussa.
- 91** Hietala ym. 2009: 117.
- 92** Hietala ym. 2009: 124.
- 93** Herranen 1988: 13, 26–31; Hietala ym. 2009: 114–116. HS 17.5.2009, Heikki A. Reenpää kertoi haastattelussa liikenteestä Hietalahdessa 1930-luvulla: ”Minun lapsuudessani 1930-luvulla täällä oli hiljaista. Autoja oli harvassa. Rantaa kiersi hiekkatie ja Hietalahdentorilla oli izvossikka-asema. Siellä päivysti aina monta hevosta ajureineen odottamassa asiakkaita. Täältä kaksi daamia, isoäitini Elisabeth Renqvist ja naapurin rouva, markiisitar Elna de Prado lähtivät vielä ennen sotia ostoksille izvossikan kyydissä”.
- 94** Herranen 1988: 15; Vihervaara 1983: 169–170; Helsingin kaupunginmuseo 2004. Sähköinen raideliikenne mukavoitti matkatekoa, kulku oli nopeampaa ja tasaisempaa, vaunuja voitiin laittaa myös useita peräkkäin, eikä ylämaissa tarvittu apuveosia.
- 95** Helsingin kaupunginmuseo 2004.
- 96** Herranen 1988: 26–31, 140–147, 155–156; Hietala ym. 2009: 116–117. Myös Herranen 1988: 180–182, Helsingin kaupungin liikennelaitos HKL perustettiin vuonna 1945, sitä ennen julkisesta liikenteestä vastasivat yksityiset toimijat.
- 97** Kuva julkaisusta Hietala ym. 2009: 118.
- 98** Herranen 1988: 171–173, 241–244; Hietala ym. 2009: 116, 122. Kts. myös kpl 3.6. Smith & Polvinen liikennesuunnitelma.
- 99** Helsingin karttapalvelu, liikennemäärät; kuva Arkkitehti-lehti 4/1970 ”Helsingin niemen kehittämissuunnitelma”. Hietalahdenranta, Hietalahdenkatu ja Lönnrotinkatu ovat nykyisin alueellisia kokoojakatuja ja Bulevardi paikallinen kokoojakatu.
- 100** Kts. kpl Muutoksia alueen toiminnoissa ja rakennuksissa sekä kpl 3.7.
- 101** Schulman 2000: 51.
- 102** Schulman 2000: 52; KHM 1966, N:o 18.
- 103** Schulman 2000: 53; Herranen 1988: 245–247.
- 104** Kuva osoitteesta [http://aulis.sange.fi/~otso/stuff/smith-polvinen/Smith-Polvinen-II\\_M1-Ruoholahti-Koskela.pdf](http://aulis.sange.fi/~otso/stuff/smith-polvinen/Smith-Polvinen-II_M1-Ruoholahti-Koskela.pdf)
- 105** Kampin kaupunginosayhdistys ja MA-arkkitehdit 1991; HS 11.1.1991.
- 106** Kaupungilta saatu vastine, HKA; myös HS 7.2.1992.
- 107** Österberg ym.1994.
- 108** Österberg ym.1994; HS 11.3.1994; HS 6.10.1995, Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi uuden virkistyskäyttöä paremmin palvelevan asemakaavan vuonna 1995, asukasyhdistykset eivät olleet suunnitelmista valittaneet ja kaava oli menossa valtuuston ja sittemmin ympäristöministeriön vahvistettavaksi. Kaava vahvistettiin vuonna 1997 ja on edelleen voimassa.
- 109** Heikinheimo ym. 2015a:14–15; Arkkitehti-lehti 5-6/1945 ”Teknillisen korkeakoulun kilpailu”. Palkintolautakunnan mielestä mikään ehdotus ei ollut täysin tyydyttävä. Se kuitenkin katsoi, että ”...kilpailun osoittaneen, että Hietalahden toria varsin edullisesti voidaan käyttää Teknillisen korkeakoulun laajentamistarkoituksiin ilman, että tämän kaupunginosan rakennustiheys sanottavasti lisääntyisi.” Kts. myös kpl Teknillinen korkeakoulu muuttaa.
- 110** Arkkitehti-lehti 5-6/1945.
- 111** Hietalahdentorin ympäristösuunnitelma 1982 ja 1987, HKA; Ylipormestarin asukasilta 19.11.1984: 15, HKA. Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi ympäristösuunnitelman jo vuonna 1983 ja jatkosuunnittelun tuli alkaa vuonna 1984. Keskustassa oli tuohon aikaan käynnissä muitakin hankkeita, kuten Rautatien kunnostaminen. Hietalahden luvattiin olevan sen jälkeen vuorossa.

- 112** KSV:n kollegio käsitteli ehdotuksia ja 29.1.2002 päivätyssä tekstissä todetaan maanalaisen pysäköinnin rakentamisen olevan mahdollista, vaikkakin kallista. Kiinteistövirasto ei nähnyt rakentamiselle edellytyksiä, ellei alueelle tulisi selvästi enemmän työpaikkoja. Lopuksi todetaan, että ”Kaupungin yleisen talouskehityksen valossa torin pintatyö itsenäisenä hankkeena ei näytä kiireelliseltä.” Myös Schulman ym. 2012: 31. Kauppahallin peruskorjausta suunniteltiin 2000-luvun alussa ja torin suunnitelmat laadittiin asemakaavavuorokauden pohjaksi. Schulman ym. mukaan ”Sekä Museovirasto että kaupunginmuseo vastustivat lausunnoissaan aiottuja toimenpiteitä eikä uutta asemakaavaa ole vielä laadittu.” Alkuperäislähteenä Museoviraston ja kaupunginmuseon lausunnot ja muistiot ympäristösuunnitelman periaatteista. HS 30.6.1997, Helsingin kaupungin rakennusviraston insinööri Reijo Järvisen mukaan rakennusviraston taloussuunnitelmaehdotuksessa oli varattu rahaa torin perusparannukseen ja toteutus oli ajoitettu vuodelle 2002.
- 113** Hietalahdenrannan puuistutukset VIO\_2697 ja kadun suunnitelmat KAO\_21991, KYMPARK. Tätä ennen rannoilla ei ollut istutuksia.
- 114** Suunnitelmat Hietalahdenkatu KAO\_24513 ja Hietalahdenranta KAO\_24659, KYMPARK.
- 115** KAO\_25915, KYMPARK.
- 116** Rakennuslupatunnus: 4-0695-85-C, RAKV.
- 117** HS 7.2.1992. ”Lönkan” sillan aika loppuu Liikenne ohjataan Hietalahdenrannan kautta; rojuista ympäristöä kunnostetaan jo kesällä”
- 118** Rakennuslupatunnus: 4-1764-88-B, RAKV. Merimakasiini-ravintolan yhteyteen kääntösillan viereen on suunniteltu vuonna 2015 vielä uusi terassirakennus, mutta sitä ei ole toistaiseksi toteutettu. Rakennuslupatunnus: 4-1591-15-A, RAKV.
- 119** Helsingin karttapalvelu, Ajantasa-asemakaava.
- 120** HS 11.12.1996; Asemakaavan muutospiirustus käsittävä Lönnrotinkadun jatkoa yli Helsingin kaupungin IV kaupunginosassa”, HKA. Lönnrotinkadun silta oli rakennettu 1930-luvulla, sillan ramppia pitkin pääsi ajamaan Mechelininkadulle. Silta ja yhteys kaavoitettiin vuonna 1930, ”
- 121** HS 13.8.1997, Bulevardilla pyöräilijät, jalankulkijat ja rullaluistelijat ”kinaavat elintilasta”.
- 122** Heikinheimo ym. 2015a: 15.
- 123** KAO\_24659 ja KAO\_27982, Hietalahdenkatu KAO\_24781, KYMPARK.
- 124** HS 14.8.2003.
- 125** Mm. KAO\_27982, KYMPARK. Kts. myös kpl 3.6.
- 126** Kts. kpl 3.6.
- 127** Arkkitehti-lehti 2/2001 ”Terästä telakan laidalla”; HS 6.9.1997 ”Neste tekee ravintolan Hietalahden ranta-alueelle”. Neste kutsui arkkitehtitoimistot Kaipainen & Laitinen, MK 2 Oy, Juho Ilonen Oy ja Parviainen Arkkitehdit Oy kilpailemaan liikenneasema- ja ravintolarakennuksen suunnittelusta paikalla vuodesta 1953 olleen huoltoaseman tilalle Hietalahden rantaan.
- 128** HS 14.8.2003.
- 129** Toimenpidelupa 4-2089-00-C, RAKV.
- 130** KAO\_29562, KYMPARK.
- 131** Kuvan lähde vaunut.org-sivusto. <http://vaunut.org/kuva/72417?s=1>
- 132** KAO\_30294 Hietalahden laiturin, KAO\_30289 Hietalahdenranta, KAO\_30290 Telakkakatu, KAO\_30311 Bulevardi.
- 133** Kaupunginmuseon Johanna Björkmanin mukaan toimistorakennukselle on haettu poikkeamispäätöstä sen muuttamiseksi asuinkäyttöön, alimmat kerrokset säilyisivät liike- ja toimitilana.
- 134** HS 17.5.2009, Ranta oli alun perin hiekkaranta, jossa lapset kävivät uimassa vielä ainakin 1930-luvulla. Myös KHKK 1939: 335; KHKK 1940: s.380, Hietalahdenaltaassa oli myös kaupungin ylläpitämä luistinrata ainakin 1930–1940-luvuilla.
- 135** Torin diagonaalit ajoradat ja kulkuväylät olivat tyypillisiä kantakaupungin muillekin aukioille ja toreille. Diagonaalinen yhteys on mainittu jo 1800-luvun lopulla torin kiveämisestä käytyjen keskustelujen yhteydessä, kts. kpl 3.4. Kun tori alun perin kivetettiin, ei diagonaaleja kivetetty erillisiksi ajoradoiksi. Vanhojen kuvien perusteella toria kuitenkin ajeltiin kulmasta kulmaan. Sittenmin diagonaalit asfaltoitiin, tarkka ajankohta ei ole tiedossa mutta ainakin 1930–1940-luvun valokuvissa asfaltointi on näkyvissä. 1970-luvulle saakka diagonaalit ryhmittivät myös toritoimintoja katualueen sijoituksessa niiden reunoille. Myyntipaikkojen ruudutus muutettiin 1980-luvulla, eikä diagonaaleja enää tuotu esille. Helsingin karttapalvelu, Ilmakuvat.
- 136** Helsingin kaupungin puurekisterin mukaan.
- 137** Mustiala 2002. Lehmuskartoituksen perusteella yhtä metsälehmusta (*Tilia cordata*) lukuun ottamatta ovat lehmukset todennäköisesti puustolehmuksia (*Tilia x vulgaris* ”Töölö”). Bulevardin ja Teknillisen korkeakoulun edustan puustoa on käsitelty myös Bulevardin ympäristöhistoriallisessa selvityksessä vuodelta 2019, Liski ym. 2019.
- 138** Kts. kpl 3.4.
- 139** Heikinheimo ym. 2015a: 22–23.
- 140** Kts. kpl 3.3 ja 3.4. Hietalahdentorilla ja kauppahallin yhteydessä on aina ollut erinäisiä rakennuksia ja varusteita. 1800-luvulla siellä sijaitsi kaivo ja 1900-luvun alussa mm. pisuaari, käymälä ja bensiinin jakeluasema 1950-luvulle saakka. Myöhemmin torille on ollut jäätelökioskeja, päivitettyjä käymälöitä sekä hallin huoltoon liittyviä varusteita. Vielä 1900-luvun alussa varusteet suunniteltiin nykyistä korkeatasoisemmin, vrt. esim. ensimmäinen bensiinin jakeluasema.
- 141** Liski ym. 2019: 113.
- 142** Helsingin taidemuseo 2020. Julkisia taideteoksia on Helsinginniemen länsiosassa vähän, erityisesti kun vertailee muita lähialueita niemen keski- ja länsiosissa. Teosten vähäisyys kertoo myös tavallaan selvitysalueen luonteesta, se on ollut teollisuuden käytössä pitkään ollut kaupungin reuna-alue. Ensimmäinen julkinen taideteos on sinne tullut vasta 2000-luvun alussa, jolloin pääosa teollisuudesta oli jo siirtynyt pois kantakaupungista.
- 143** Helsingin taidemuseo 2020; kts. myös kpl 3.6.
- 144** Helsingin taidemuseo 2020.
- 145** Kts. kpl 2.2.





**Hietalahden ranta ympäristöhistoriallinen selvitys**

Studio Terra Oy 2020