

Helsinki

Kaupunkiympäristön julkaisuja 2020:18

# Rautatientori ja Asema-aukio

Kaupunkirakenne- ja  
ympäristöhistoriaselvitys







Kaupunkiympäristön julkaisuja 2020:18

# **RAUTATIENTORI JA ASEMA-AUKIO**

**Kaupunkirakenne- ja ympäristöhistoriaselvitys**

Etukannen kuva | Aarne Pietinen 1949  
Takakannen kuva | Maanmittauslaitos 1943  
Julkaisija | Helsingin kaupunki / Kaupunkiympäristön toimiala  
ISBN | 978-952-331-796-3 (verkkojulkaisu), ISBN 978-952-331-795-6 (painettu julkaisu)  
ISSN | 2489-4230 (verkkojulkaisu), ISSN 2489-4222 (painettu julkaisu)

# Sisällysluettelo

Saatteeksi .....	7
1 Alueen sijainti ja suunnittelutilanne.....	9
2a Rautatien torin ja Kaivokadun historian vaiheet.....	15
2b Asema-aukion historian vaiheet.....	131
2c Alueen osatekijät.....	165
3 Alueen nykytila ja säilyneisyys.....	197
4 Arvoja ja haasteita.....	243
Lähteet ja kirjallisuus.....	262
Viitteet.....	264



# Saatteeksi

Tämä selvitys koskee Helsingissä Kluuvin kaupunginosassa sijaitsevaa kohdealuetta, johon kuuluvat Rautatientori, Asema-aukio, Elielinaukio, Ateneumin ympäristö, rautatieaseman edustalla olevat puistikot sekä alueen aukioihin liittyviä katualueita.

Rautatieasemaa ympäröivä avoin kaupunkitilakokonaisuus alkoi rakentua 1860-luvulla, kun alueella aiemmin ollut asemarakennus ja sen viereen tasattu Rautatientori rakennettiin. Nykyään useista, toisiinsa limittyvistä aukioista koostuva kokonaisuus on muotoutunut vaihteittain tarkastelualueen ja sen ympäristön kehittyessä Suomen kaupallisen ja liikenteellisen kehityksen symboliksi. Alueen nykyasu on peräisin sen historian eri aikakausilta.

Rautatientorin ja Asema-aukion kaupunkirakenne- ja ympäristöhistoriaselvityksen tavoitteena on ollut dokumentoida alueen historiallisia kehitysvaiheita, kartoittaa sen nykytilaa sekä määrittää sen arvot.

Selvitys on laadittu Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön toimialan kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu -palvelun toimeksiannosta vuoden 2019 ja alkuvuoden 2020 aikana. Työn historiaselvityksen on tehnyt Arkkitehtitoimisto Okulus Oy ja nykytilan osuuden on laatinut Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy. Alueen arvoja ja haasteita käsittelevä osuus on työryhmän yhteistyössä kokoama. Työryhmään on kuulunut maisema-arkkitehdit Matti Liski, Lilja Palmgren ja Elina Renkonen, arkkitehdit Mikko Bonsdorff ja Kati Winterhalter sekä maisema-arkkitehtiopilas Juhana Havas. Työtä on valvonut ohjausryhmä, jonka jäseniä ovat olleet Jouni Heinänen, Anu Lamminpää ja Minna Terho kaupunkitila- ja maisemasuunnitteluosastolta, Sakari Mentu ja Perttu Pulkka asemakaavoitusosastolta, Pekka Nikulainen liikennesuunnitteluosastolta sekä Johanna Björkman Helsingin kaupunginmuseosta.



# 1

## Alueen sijainti ja suunnittelutilanne

Suojelutilanne

Yleiskaavat

Asemakaavat



TÖÖLÖNLAHTI

FINLANDIA-TALO

TÖÖLÖNLAHDEN  
PUISTO

MAKASIINI-  
PUISTO

MUSIIKKI-  
TALO

OODI

KANSALAI-  
TORI

SANOMA-  
TALO

KIASMA

EDUSKUNTA-  
TALO

Arkadiankatu

LÄSI-  
PALATSI

Simonkatu

Postikujat

POSTI-  
TALO

Postikatu

SOKOS

ELIELIN-  
AUKIO

ASEMA-  
AUKIO

Kaivokatu

RAUTATIE-  
ASEMA

RAUTATIE-  
TORI

ATENEUM

Ateneumit-  
kuja

Aleksanterinkatu

ESPLANADI

EROTTAJA

KAISANIEMENPUISTO

Teatterikuja

Teatterikuja

KANSALLIS-  
TEATTERI

Mikkonkatu

Viihonkatu

Kaisaniemen-  
katu

Kiuuskatu

Yliopistonkatu

SENAATIN-  
TORI

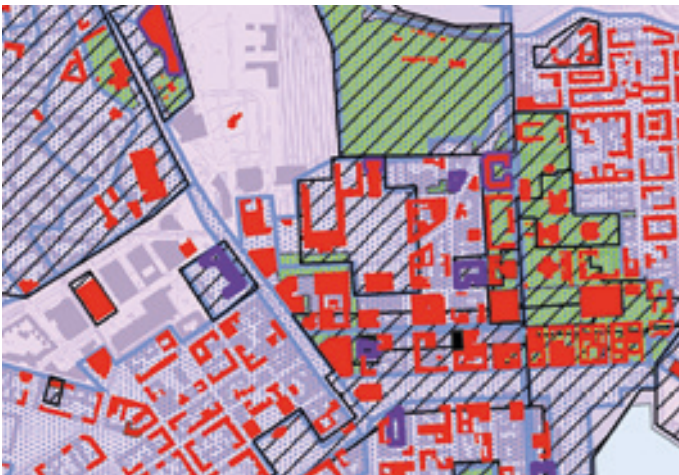
KAUPPA-  
TORI



0 250 m



# Alueen sijainti ja suunnittelutilanne



-  RKY 2009-alue
-  Maakuntainventoinnin kohteet, Uudenmaan kulttuuriympäristöt selvitys 2013
-  Helsingin kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittävä alue (2002)
-  Rakennussuojelulailta suojeltu rakennus
-  Asemakaavassa suojeltu rakennus
-  Asemakaavassa suojeltu tai säilytettävä alue
-  Docomomo-kohteet

Helsingiläiset kulttuuriympäristöt, arvotihentymäkarta, 7/2013. KPOA.

Ympäristöhistoriallisen selvityksen kohdealueena on Rautatientori ympäristöineen. Alue kuuluu kokonaisuudessaan Kluuvin kaupunginosaan. Tarkastelualueeseen kuuluvat kokonaisuudessaan Rautatientori, Asema-aukio, Elielinaukio, Ateneumin kyljessä olevat puistikot ja Ateneuminkuja, jonka lisäksi liittymistä Kaivokadulle, Mikonkadulle, Vilhonkadulle, Postikadulle, Postikujalle sekä Keskuskadulle tarkastellaan. Alue rajautuu ympäristössä oleviin kiinteistöihin ja katualueisiin. Suurin osa selvitysalueesta on Helsingin kaupungin omistuksessa. Osa on valtion omistuksessa (Senaatti-kiinteistöt) ja osa VR-yhtymän omistuksessa. Selvitysalue on pinta-alaltaan n. 7,2 hehtaaria.

## Suojelutilanne

Alue on kokonaisuudessaan maakunnallisesti arvokasta kulttuuriympäristöä. Rautatieasema edusaukioineen ja -puistikkoineen, Rautatientori sitä rajaavine rakennuksineen ja Ateneum sivupuistikkoineen muodostavat yhdessä valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön "Helsingin Rautatientori". Rautatientori ja Keskuskatu kuuluvat Helsingin yleisten alueiden historiallisesti arvokkaihin arvoympäristöihin. Rautatieaseman edusaukio ja sen edustalla oleva Kaivokatu on suojeltu asemakaavassa kaupunkikuvan kannalta rakennustaiteellisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaana ympäristökokonaisuutena. Suurin osa alueella olevista ja aluetta rajaavista rakennuksista on suojeltu asemakaavalla. Sokoksen tavaratalon itäpuolella oleva puurivi on suojeltu asemakaavassa.

## Yleiskaavat

Helsingin uudessa yleiskaavassa (Kaupunkikaava) aluekokonaisuus on merkitty liike- ja palvelukeskustaksi C1. Se tarkoittaa, että aluetta kehitetään kävelypainotteisena ja keskustamaisena eli toiminnallisesti sekoittuneena ja monipuolisena. Rakennusten maantasokerrosten ja kadulle avautuvien tilojen tulee olla pääsääntöisesti liiketiloja.

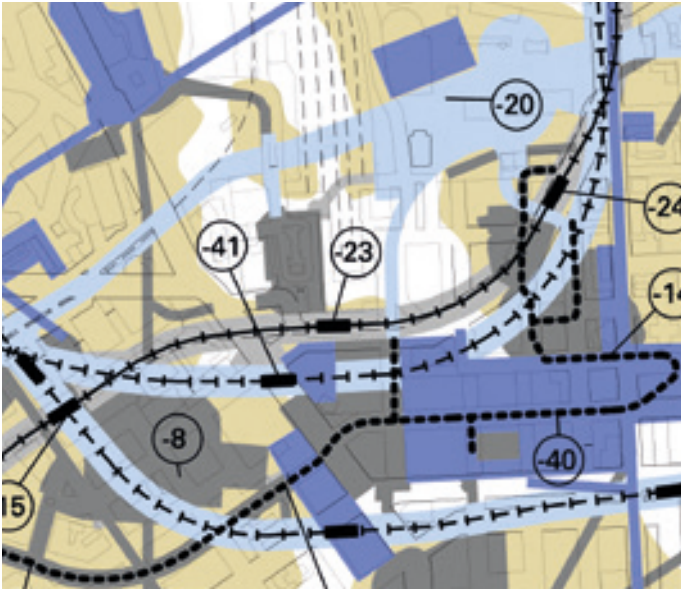
Sijainti keskellä yleiskaavan liike- ja palvelukeskustaa, jota ympäröi kanta-kaupunki ja puistot. Helsingin kaupunki, 2015.











Ote Helsingin maanalaisesta yleiskaavasta, joka on tullut osittain voimaan vuonna 2011. Helsingin kaupunki.

Viereisellä sivulla ajantasa-asemakaava. Tarkastelualue mustalla katkoviivalla. Kartta-aineisto, KMO.

Asemakaava 10275 vuodelta 1996 kattaa edelleen rautatieaseman ja Elielinaukion. Edusaukion ja Asema-aukion kaavat ovat täydentyneet 2000-luvulla. Helsingin kaupunki.

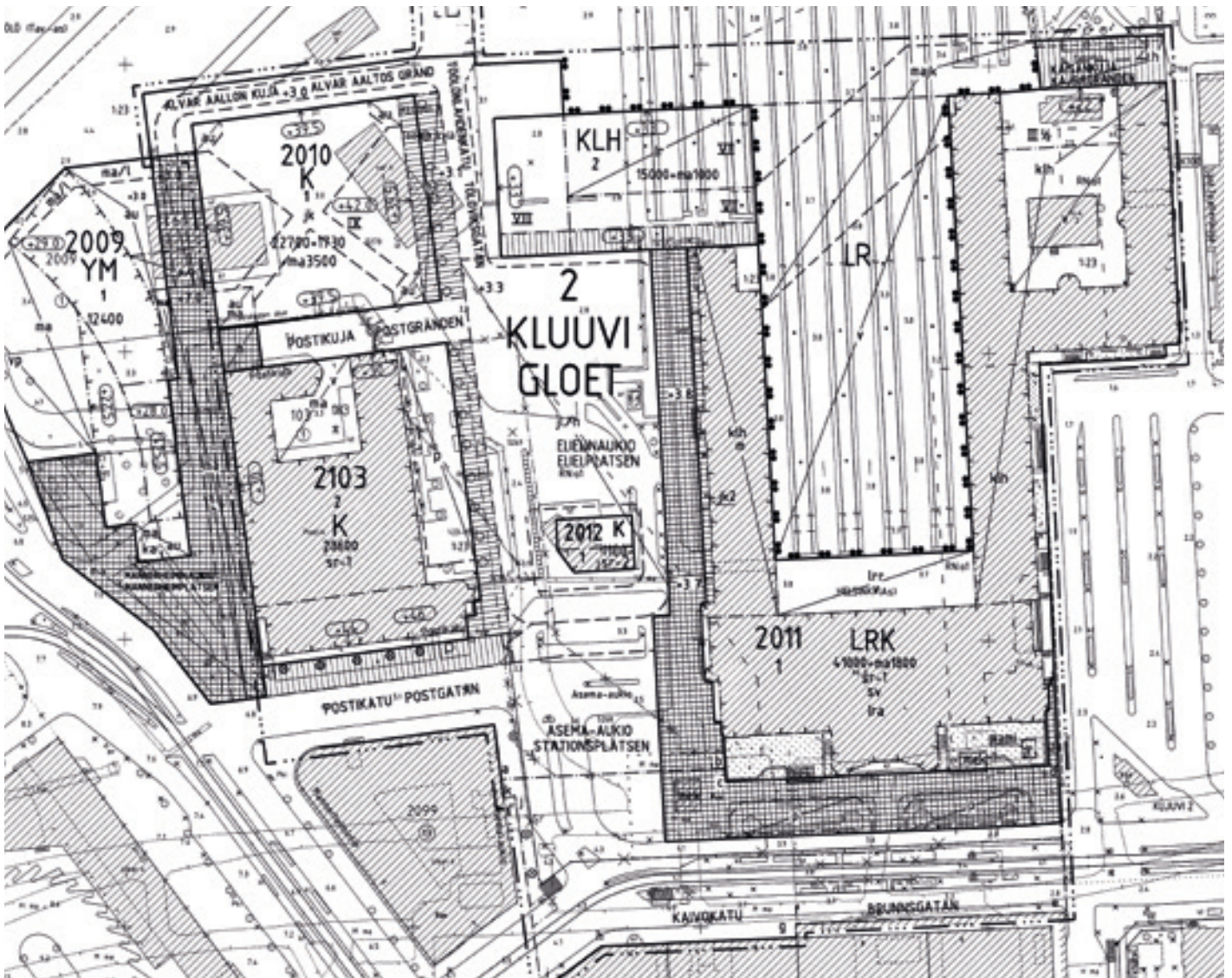
Maanalaisen yleiskaavan kartassa 11830/2, joka on tullut osittain voimaan vuonna 2011, alueelle on merkitty nykyisten maanalaisten tilojen lisäksi suunniteltu liikennetunneli, joka on linjattu kulkemaan Rautatien torin länsiosan alla.<sup>1</sup>

## Asemakaavat

Alueella on yhteensä 10 kpl voimassa olevaa asemakaavaa ja 3 kpl maanalaista asemakaavaa. Vanhimmat voimassa olevat asemakaavat ovat vuosilta 1836, 1875 ja 1914 ja uusimmat 2010-luvulta. Maanalaisista asemakaavoista metrotunnelia koskevat ovat vuodelta 1975 ja pisararataa koskeva maanlainen asemakaava on vuodelta 2015.

Suurin osa selvitysalueesta on asemakaavassa katualuetta. Osa siitä on merkitty katuaukioksi ja osa yleiselle jalankululle varatuksi alueeksi. Rautatieaseman edustalla olevat puistikot on merkitty istutettaviksi alueiksi, kuten myös rakennuksen itäseinustalla olevat istutusalueet.

Ateneumin kummankin puolin olevat puistikot on merkitty asemakaavaan (nro 9972 vuodelta 1992) merkinnällä ymp. Merkinnällä vaaditaan, että alueelle sijoitetaan istutuksia. Kyseisessä kaavassa ei ole merkitty puistikkoa reunustavia puurivejä suojeltaviksi.





# 2a Rautatientorin ja Kaivokadun historian vaiheet

## **Torin hahmottuminen**

1808...1859: Kluuvinlahti

1860...1899: Torin hahmottuminen

## **Kivikaupungin rakentumisen kiihkeät vuodet**

1900...1929: Murtokatu, uusi asema, torikaupan päätyminen

## **Liikennesuunitelmien aikakausi**

1930-luku: Kauppapaikasta liikennetoriksi

1940-luku: Poikkeusaikojen pysähtyneisyyttä ja järjestyksenpitoa

1950-luku: Hyvinvointiyhteiskunnan ensiaskeleita

1960-luku: Autokaupungin aika

1970-luku: Joukkoliikenne ja ydinkeskustan renessanssi

## **Kävelykeskustan ja kaupunkikulttuurin esiinmarssi**

1980-luku: Kaupunkikulttuurin murros ja julkisen tilan uusi luonne

1990-luku: Kävelykatuja, kauppakujia ja uusi aukio





Kartta: "Belägenheten af Helsingfors och Sveaborg, Utgifven 1808". KK, Doria.



Kartta, joka kuvaa Helsinkiä 1750. Kartta on vuonna 1922 tehty kopio originaalista. HKM.

# 1808..1859

Voidaksemme aloittaa tämän kertomuksen Rautatientorin ja Asema-aukion seudun muodostumisesta nykyiseen asuunsa, on meidän kahlattava Kluuvinlahden mudassa ja huuruissa läpi ajan ja paikan, aina keskiajalle saakka. Viivähdys on kuitenkin lyhyt ja ylimalkainen, sillä kohdealueen nykyisten ydinkysymysten kannalta alueen menneillä luonnonolosuhteilla ja rantaviivoilla on vain vähän merkitystä. Kiinnostus on lähinnä akateemista, mutta kuivan tiedon lisäksi tarjolla on muutama mehukas lausahdus. Tekstiosan lähteenä on käytetty oivallista Helsingin kaupunginmuseon 1987 Narinkka -sarjassa julkaistua selvitystä *Kluuvi – sadan vuoden työmaa*, kirjoittajat Marja Pehkonen, Marja-Liisa Tuomi ja Riitta Pakarinen.

Jääkauden kylmällä kädellä muovailema Helsingin niemi oli rantaviivoiltaan lähes luonnonmukaisessa asussa vielä 1800-luvun alussa. Suuret ponnistukset empirekaupungin rakentamiseksi ja sen rantaviivojen suorimiseksi odottivat vielä tuloaan. Kluuvinlahti ja Töölönlahti muodostivat luoteesta kaakkoon suuntaavan laakson, jota idässä reunustivat kallioiset Kruununhaan kukkulat ja lännessä, Töölön puolella oli vastassa vastaava muhkurainen maasto. Geologisesti tarkasteltuna kyseessä on *ruhjelaakso*, murtuma kallioperässä. Kluuvinlahti oli vielä keskiajalla vesiyhteydessä eteläsatamaan, mutta kasvoi sekä luonnollisesti että ihmisen avustamana vaihteittain umpeen. Pieni, lahden ylittävä kannas laajeni muutamassa sadassa vuodessa neliökilomeren mittaiseksi täyttömaaksi, muodostaen suuren osan siitä maa-alasta, jonka päällä Rautatientori, rautatieasema, ratapihat ja Töölönlahden nuorin rakennuskanta nykyisin seisovat – tosin syvällä kahlaavien paalujen varassa.

Nimi *Kluuvi* eli ruotsiksi *Gloet* perustuu ruotsalaismurteeseen sanaan *glo*, tarkoittaen *mataloituvaa merenlahtea, soista paikkaa*. Joissain vanhoissa kartoissa vesialueesta käytetään myös nimitystä *Giöl wiken*, tarkoittaen kuvainnollisesti lahdenpohjan syvennettä *göl*. Mielikuva suippenevasta lahdesta eteläaurinon hyväilemänä, kalliolle sommitellun pikkukaupungin kupeessa vois olla elähdyttävä, mutta pohjukka sai toimia kaupungin kaatopaikkana ja rannalla oli kaupungin yleinen käymälä. Matala lahti, jossa vedenpinnan taso vaihteli, paljasti helposti mutaisen pohjansa ja sinne kuormattujen jätteiden odööri tupsahti tuon tuosta pintaan. Vuonna 1775 Helsingin maistraatti toivoi Kustaa III:lle osoitetussa kirjeessä lahden sulkemista padolla ja sen täyttämistä tontti- ja puutarhamaaksi, *”sitäkin mielummin, kun Kluuvista nousee paha ja epäterveellinen löyhkä”*. Parannusta ei kuitenkaan kuulunut ja venäläinen kirjailija Tadeus Bulgarin muistelee vielä 1838 pelon sekaisin tuntein Suomen sodan aikaista Helsinkiä ja Kluuvinlahtea: *”sulkupuomiin asti ulottui liejuinen lätäkö myrkyttäen ilmaa huuruillaan”*. Mainittu sulkupuomi oli Espoon tulli Kluuvinlahden lätäkön länsirannan puolella. Ja surullisia olivat Bulgarinin muutkin muistot Helsingistä: *”Kaikkein vähäpätöisin pikkukaupunki, miltei vain kylä, muutama harva katu ja punaiseksi maalattu puutaloja kallioiden ja läpipääsemättömän loan ja lian keskellä”*.



Ote Anders Kocken asemakaavasta 1810. Harmaat korttelirakenteet ovat palossa 1808 tuhoutuneita. KA, Rakh-kokoelma.

*"Luutantin arvoon yltänyt Anders Kocke erosi armeijasta Suomen sodan jälkeen ja antautui uudelle uralle kaupunkisuunnittelijana. Helsinki oli osittain tuhoutunut tulipalossa sotavuonna 1808, ja sodan jälkeen muodostettiin uudelleenrakennuskomitea, jonka arkkitehdiksi nimitettiin luutnantti Kocke. Hän sai tehtäväkseen piirtää Helsingille uuden asemakaavan.*

*Kocken asemakaavaehdotuksessa Helsingin keskustan vanha sokkeloinen korttelijako oli jätetty ennalleen, ja sen länsipuolella oli melko kaavamaisella shakkilauta-asetmalla piirretty esikaupunki. Ehdotus sai nopeasti arvovaltaisia vastustajia. Suomen asiain komitean johtaja Gustaf Mauritz Armfelt, joka kaavaili Helsingistä uutta pääkaupunkia, tilasi ystävältään Johan Albrecht Ehrenströmiltä lausunnon Kocken asemakaavasta. Ehrenströmin mielestä ehdotus oli "vailla aistia" ja "useissa kohdin mahdoton", eikä sitä missään nimessä voitaisi käyttää jos Helsingistä tehtäisiin pääkaupunki. Kun Helsingistä sitten tehtiin pääkaupunki vuonna 1812, asemakaavan piirtäminen annettiin Ehrenströmin tehtäväksi ja Kocke alennettiin uudelleenrakennuskomitean asiamieheksi. Kocke ei ollut koulukseltaan arkkitehti vaan laivaston upseeri, joten ei ole varsinainen ihme, jos hänen suunnitelmansa eivät miellyttäneet kriittisiä tarkastelijoita."*

FM Juha-Matti Granqvist

J. A. Ehrenströmin johdolla tehty asemapiirustus, jonka keisari on hyväksynyt kirjauksen mukaan toukokuussa 1820 kaupungin torien, katujen, laitureiden ja kortteleiden toteutuksen pohjaksi. Marraskuussa Ehrenström ja Fabian Steinheil ovat signeerauksillaan tämän vahvistaneet. Kluuvinlahtea on tässä suunniteltu jo täytettäväksi siten, että vain kanaali Kluuvinlahdelta Kauppatorille jäisi muistoksi matalasta ja liejuisesta lahdesta. Piirtäjän signeerauksena Anders Kocke, "Plan Charta öfver Helsingfors Stad År 1820". KA.





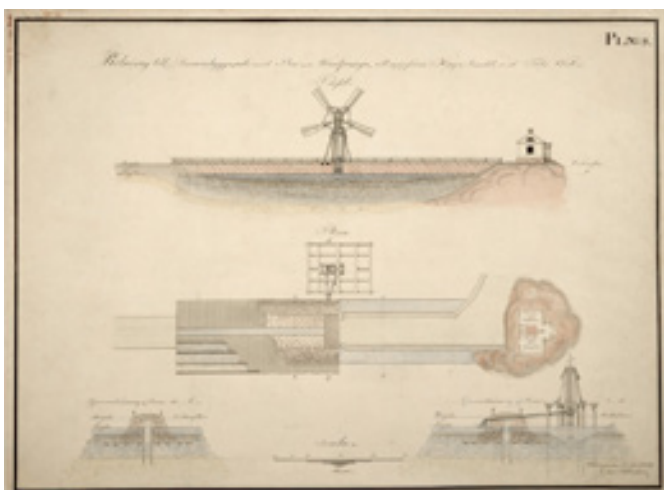
C. L. Engelin suunnitelma ~1830. KA.

Helsingin nimittäminen suuruhtinaskunnan pääkaupungiksi 1812 yhdistettynä muutamaa vuotta aiemmin riehuneeseen tuhoisaan paloon 1808 antoi lähtölaukauksen uuden, edustuksellisen kaupungin suunnittelulle. Marraskuussa 1808 riehunut suuri tulipalo oli myös vertauskuvallinen, sillä Ruotsin vallan ajan huomattavimmat kruununrakennukset paloivat tai niistä jäivät vain rauniot jäljelle. Venäläiset joukot olivat maassa ja uusi aika odotti kaupunkia. Linnoitusupseerit alkoivat sovittaa uutta ruutukaava-asua lähes luonnontilaisen Helsingin päälle, huomioiden olemassa olevista rakenteista Aleksanterinkadun linjauksen ja sen viereiset korttelirakenteet. Monien vaiheiden jälkeen J. A. Ehrenströmin johdolla laaditut asemakaavat saivat keisarin vahvistuksen 1816. Kluuvinlahden alueen Ehrenström oli esittänyt täytettäväksi sekä varustettavaksi kanavalla. Kaunistuksen lisäksi Ehrenström perusteli kanavaa mm. terveellisyysnäkökohdilla. Kanavan synnyttämät ilmavirtaukset olisivat tuulettaneet haitalliset höyryt pois Kluuvinlahdelta. Suomen Koskenperkaus- ja kanavatöitten tarkastaja majuri Carl Rosenkampffin johdolla asian taloudellista toteutusta ryhdyttiin selvittämään ja 1823 vaaka kallistui kanavasuunnitelmasta luopumisen puolelle. C.L. Engelkään ei ollut kanavalle lämmennyt ja suunnitelmissa ruutukaava-alue jatkoi levittäytymistään koko Kluuvinlahden täyttöalueen päälle.

Hienoista suunnitelmista ja kauniisti piirretyistä kartoista huolimatta todelliset toimet Kluuvinlahden täyttämiseksi olivat hitaita ja tuskaisia. Kuten Z. Topelius asian kuvaili: *"Kluuvin täyttäminen, mikä kaupungin varojen hauta"*. Lahden pohjaan, kallioisen ruhjelaakson päälle, oli vuosituhantisesti kerääntynyt lietettä, joka muodosti vaihdellen 5...20 metrin paksuisen, rakentamiseen kelpaamattoman löyhän maannoksen. Ja tätä piti vielä lihasvoimin korottaa ja täyttää. Täyttötyön alkuvaiheita kuvailtiin seuraavasti: *"Kluuvinlahden pohjukkaa alettiin täyttää 1810-luvulla nykyisen Kappellesplanadin tienoilta, työntämällä lahteen hirssiä, risukimppuja, hiekkaa, rakennusten purkujätettä ja uutta kaupunkikeskustaa raivattaessa syntyynyttä maastojätettä"*. Karulla ja kallioisella keskusta-alueella mikä tahansa täytteeseen kelpaava löysi sijansa Kluuvinlahden pohjukasta. Valmista vain ei tullut, ja esimerkiksi varhaiset katupohjat – tai kulkuväylät – tehtiin eräänlaisina laiturimaisina rakennelmina puutukkien varaan. Vasta 1844, monien suunnitelmien jälkeen, alettiin Kluuvinlahden täyttöä tehdä määrätietoisen suunnitelman mukaan.



Magnus von Wright, 1858. Näkymä likimain Mikonkadun suuntaisesti kohti Kaisaniemeä. HKM.



Insinöörimajuri Johan Oldenburgin suunnitelma Töölön ja Kaisaniemen välille rakennetusta padosta ja tuulimyllykäyttöisestä pumpusta Kluuvinlahden kuivatusta varten, 1844. HKM.





Insinöörimajuri Johan Oldenburgin suunnittelemana lahden poikki, Töölöstä Kaisaniemeen, rakennettiin kivipato ja sen keskivaiheille tuulivoimalla toiminut suuri vesipumpulaitos. Mylly lappoi patoaltaaseen kahlitun veden Töölönlahden puolelle silloin kun tuuli. Näin lahdenpohja kuivui hiljalleen, ja patoja ja kuivatuskanavia rakennettiin ja täydennettiin vuodesta toiseen. Viimeisin tukirakenne syntyi 1849. Pohjattomalta tuntunutta mutakuoppaa täytettiin sitten vuosikymmenten ajan hevoskuormilla tuodulla täyttömaalla. Rakennettiinpa pieni rilliratakin, jolla maa-aineksia kuskattiin täyttöalueen sisällä. Lietettä oli myös pakko poistaa patoaltaasta, jota varten Fiskarsin Mekaanisesta Konepajasta tilattiin ruoppausproomu 1851.

Maatäyttöjä tarvittiin muutoinkin asemakaavan mukaisen katuverkoston rakentamiseksi. Täyttöjen edettyä päästiin käsiksi leveiden promenadikatujen istutuksiin. Lyypekistä oli laivattu lehmuksia ja vaahteroita, joita istutettiin Henrikin Esplanadille eli nykyiselle Mannerheimintielle 1846...1848 puutarhurimestari J.E. Wennströmin johdolla. Kaikesta huolimatta, sopivien sääolojen saattamana, merivesi lainehti Kluuvin täyttöalueen päälle ja luikerteli aina Aleksanterin kadulle saakka, niin 1850-luvulla, kuin 1900-luvun auto liikenteen kaudellakin.

Kun kaupunkilaisia vuosisataisesti piinanneesta Kluuvinlahdesta oli viimein saatu niskalenkki, oli siirryttävä saman tien eteenpäin. Suomenvierailunsa yhteydessä 1856 Keisari Aleksanteri II esitteli talouselämän edistämishojelman, johon kuului sisämaan liikenteellinen yhdistäminen pääkaupunkiin ja meriliikenteeseen. 1857 käynnistyi Kluuvin kaavoittaminen rautatieasemaa ja rataverkkoa varten. Kaupungin ytimeen tulevan radan linjauksessa oli kaksi vaihtoehtoa - Töölönlahti tuli kiertää idän tai lännen puolelta. Läntisissä linjauksissa rata olisi jättänyt alleen tontteja ja viljelyksiä, itäisessä taas radan oli lävistettävä Eläintarhan kalliot ja ylittävä pitkä pätkä Töölönlahtea. Kustannukset puolsivat kuitenkin asumattoman itäisen linjauksen käyttöä, sillä hyvä tonttimaa oli Helsingissä arvokasta.<sup>2</sup> Suunnittelusta vastannut rautatieyhtiön tekninen johtaja Knut Stjernvall on ehkä joutunut myös hoitamaan perhesuhteitaan ratkaisuja perustellessaan, sillä Töölönlahden rannan komein huvila, Hakasalmen huvila oli hänen isäpuolensa, valtioneuvos Carl Johan Walleenin omistuksessa.<sup>3</sup> Näillä ratkaisuilla luotiin perusta Rautatientorin ja asemanseudun muodostumiselle.

Plan af Helsingfors år 1859. Kuten karttaan on kirjattu rautatiepenger Töölönlahden yli oli jo rakenteilla, mutta ratkaisu Rautatietorin alueesta, aseman ja ratapihojen sijoittelusta oli vailla vahvistettua muotoa. KK, Doria.



Magnus von Wright, 1862. HKM.



1892, tunteaton. HKM.



# 1860...1899

## Torin hahmottuminen

**Saapuminen Helsinkiin:** Rautateitse saavutaan kaupungin luoteisosassa sijaitsevalle rautatieasemalle. Asemalla palvelujaan tarjoavat useat hotellit. Mikäli valitsee huoneen näistä, voi suoraan käydä jättämässä matkatavaransa hotelliin. Societetshus ja Hotelli Kämp tarjoavat mukavia omnibusseja. Mikäli haluaa valita vuokrauskin (niin kutsuttu isvoschtsschik), pyydetään ensin poliisikonstaapelilta poletti. Poliisi päivystää asemarakennuksen portilla. Poletti annetaan vuokratiskille ennen matkan alkua. Kantajia löytyy asemalta, hinta on 10 penniä kollilta... Hotelleja ja huoneita matkustajille löytyy myös rautatieaseman läheisyydestä: Wilhelmsbad, joka tarjoaa myös kylpyläpalveluja, Rautatientorin pohjoislaidassa, Kaisaniemen puiston reunalla, taso vaatimaton, huoneet alkaen 2 markkaa. Rautatiehotelli, Kaivokatu 7, rautatieaseman vieressä, hyvin vaatimaton, huoneet alkaen 1,5 markkaa. Kaikissa näissä maksetaan ylimääräistä valaistuksesta. Juomarahat kuuluvat asiaan.

Rautatieaseman edustalle levittäytyvä Rautatientori tulee kerran olemaan uljas ja mahtava, mutta nykyisellään on se kaupungin ja rautatieverkon nopean kasvun seurauksena vaatimaton, ahtaiden ja ajastaan jälkeen jääneiden rakennusten reunustama, lukuun ottamatta eteläisestä reunaa, jossa sijaitsee yksi kaupungin merkille pantavimmista rakennuksista, Ateneum. Arkkitehti Höijerin renessanssityyliin piirtämä rakennus on luotu yhteiseksi kodiksi Suomen taiteelle ja taideteollisuudelle.

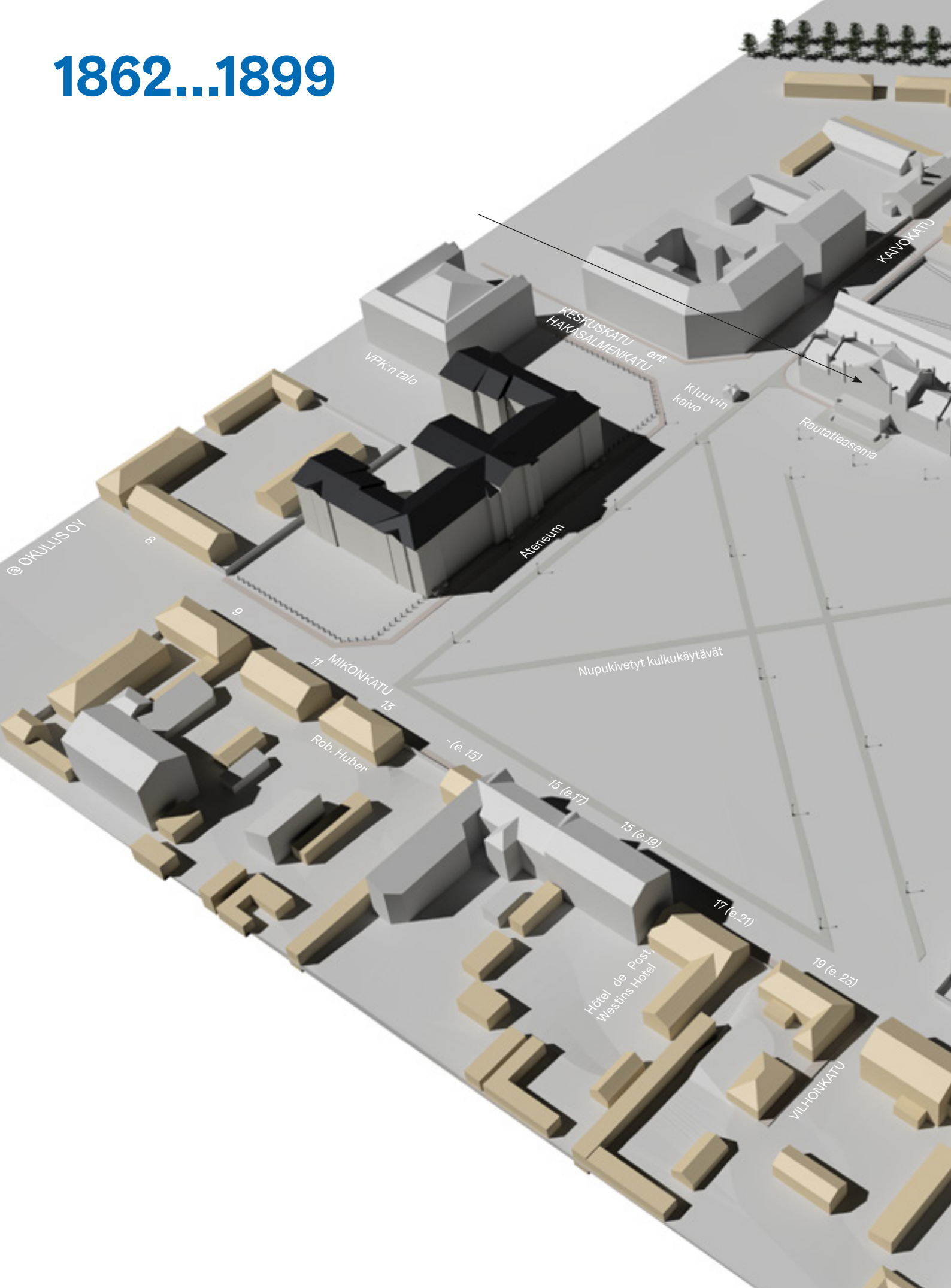
Vägvisare i Finland - praktisk resehandbok, Dr August Ramsay 1895. Turistföreningen i Finland. Vapaasti suomennetut otteet.

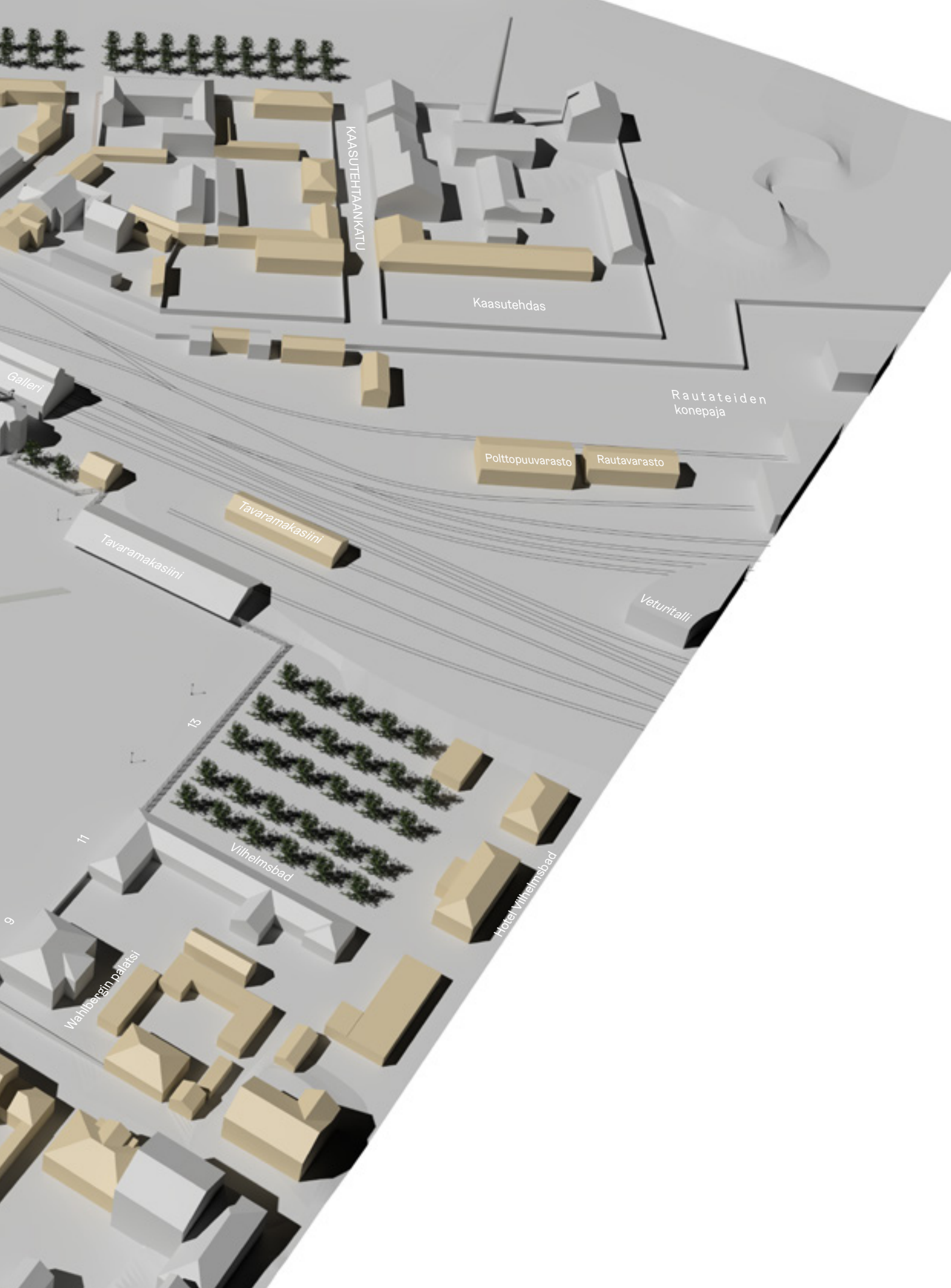


1896, Mitterhausen, Karl. HKM.



# 1862...1899









## Helsingfors-Lawastehus Jernväg.

Öppnaden af steden och med den 17 Mars 1862 tilläts vidare:

	Måndagar, Onsdagar och Fredagar	Tisdagar, Torsdagar och Lördagar
<b>Upp:</b>	<b>Stoden.</b>	<b>Stoden.</b>
Utgår från Helsingfors	8, 0' f. m.	—
" " Didaröby	8, 45' "	—
" " Träskända	9, 35' "	—
" " Örnings	10, 45' "	—
" " Näsby	11, 20' "	—
" " Laxmo	12, 10' "	—
Ankom. till Lawastehus	12, 40' "	—
<b>Ned:</b>		
Utgår från Lawastehus	—	7, 0' f. m.
" " Laxmo	—	7, 35' "
" " Näsby	—	8, 25' "
" " Örnings	—	9, 10' "
" " Träskända	—	10, 5' "
" " Didaröby	—	10, 55' "
Ankom. till Helsingfors	—	11, 30' "

Helsingfors den 11 Mars 1862.





# 1860...1899

## Rautatie ja rakentaminen

1860-luvun alussa Helsingin kaupunkikehityksessä otettiin ratkaisevat askeleet, kun pienkaupunki alkoi kehittyä kohti pientä suurkaupunkia. Teollistuvaan kaupunkiin perustettiin tehtaita ja tuotantolaitoksia. Ammattinimikkeistöön käsityöläisten ja kauppiaiden rinnalle nousivat tehtailijat, tuotantolaitosten johtajat ja konemestarit, fabriköörit, fabrikantit ja maskinistit, sekä se paisuva työväen ammattikunta, joita ilman tehtaajat ja niitä palvelevat toiminnot eivät pyörineet. Taloudellisesti suotuisa ja itseään ruokkiva kehitys johti Helsingin väkiluvun räjähdysmäiseen kasvuun. Kun 1860-luvun alussa kaupungin väestömäärä oli 22.000 henkeä, nousi se vuoteen 1880 mennessä 43.000 henkeen, ja vuosisadan vaihteessa väkiluku oli seitsenkertainen, 136.000. Tämä ei selittyneet pelkällä syntyvyyden kasvulla, vaan 1860-luvun alussa alkoi voimakas muuttoliike maaseudulta kaupunkiin. Perinteisistä agraariyhteisöistä siirryttiin uusien elinkeinojen ja monipuolistuvan kaupunkikulttuurin pariin. Ensimmäinen pieni askel uuteen elämäntilanteeseen otettiin rautatieaseman ulkoportailta. Muuttoliike, asuntopula ja vuonna 1873 perustettu lainarahasto kivitalojen rakennuttamiseksi pääkaupunkiin synnyttivät keinottelijoille ja rakennuttajien markkinat.<sup>4</sup> 1870-luvun lopulla rakennustoiminta lamaantui, mutta 1880-luvulla se virisi ennen kokemattomaan vauhtiin. Rakennuksia kuin kivitatteja syysmetsässä alkoi putkاهدella tonteille ja vuosikymmenessä kivitalojen määrä lisääntyi yli kahdella sadalla. Muutos pikkukaupungista urbaaniksi ympäristöksi oli Helsingin kaupunkikuvassa osin nykyä, osin kiivastahtinen.

Helsingin kaupunkirakenteessa teollistumisen aikakauden muutokset näkyvät erityisesti Rautatientorin ympäristössä tapahtuneena kehityksenä. Ensimmäinen ja suurin mullistus oli Suomen ensimmäisen rautatieyhteyden valmistuminen Helsingin ja Hämeenlinnan välille 1862. Varsin pian pääkaupunki oli liitetty puumaisena haarottuvan rataverkoston ytimeen, joka syötti kaupunkiin niin raaka-aineita kuin matkustajia, ja toisaalta mahdollisti teollisuustuotteiden tehokkaan jakelun kohti Suomen sisäosia. Rautatieasema nousi raskaasti paalutettuna täyttömaalle, Kluuvilahden entiseen pohjukkaan, josta kapea yksiparinen rata ylitti pengervallia myöden Töölön lahden ja jatkoi matkaansa kohti pohjoista. Rataverkon ja pääteaseman rakentaminen tarkoitti samalla laajan maa-alueen haltuunottoa. Loivasti kaartuvat ja haarottuvat kiskoparit valtasivat alleen ~15 hehtaarin ratapiha-alueen, johon kuuluivat laiturit, tavaramakasiinit, veturien ja vaunujen varastohallit, kääntöpöydät, suuri konepaja ja erinäinen määrä apurakennuksia.

Signe Branderin kuva vuodelta 1907 tarjoaa herkullisen näkymän helsinkiläisiin 100 vuoden takaa. HKM.







Foto: Signe Brander  
Helsingfors 1907

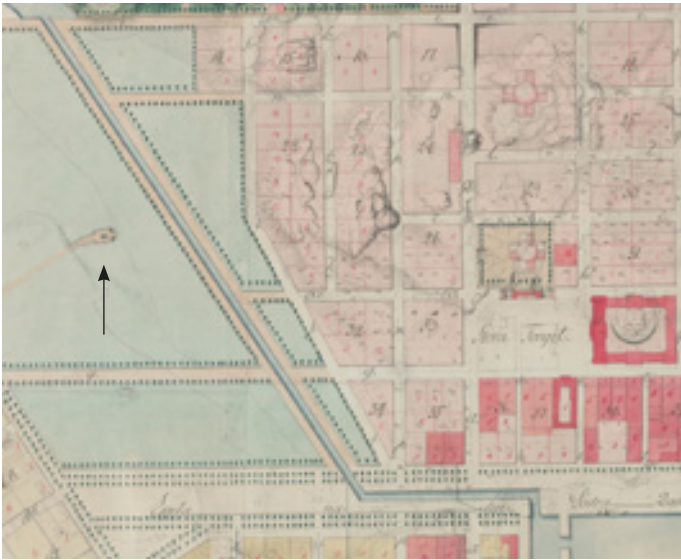
## Helsingin asemarakennus

Rakennuksista keskeisin oli luonnollisesti asemarakennus, joka määritteli paitsi muotoutumassa olevaa Rautatientoria myös kaupunkilaisten suhdetta uuteen liikkumismuotoon. Lääninarkkitehti Carl Albert Edelfeltin suunnitteleman asemarakennuksen asemakäyttö alkoi 17.3. 1862, kun ensimmäinen juna ryhtyi liikennöimään Helsingin ja Hämeenlinnan välillä. Asemarakennuksen suuntautuminen kohti itää, kaupungin keskustaa, oli itsestään selvää. Aseman asettuminen radan suuntaisesti, tarjoten rakennuksen pitkää kylkeä laiturin puolelle, oli normiratkaisu radanvarren asemassa.

Aseman arkkitehtuuria eivät jälkipolvet ole suuresti arvostaneet. Arkkitehtuurin historian professori Carolus Lindberg kuvaili rakennusta ja sen tyyliä Helsingin kaupungin historiassa vuonna 1950 seuraavasti: *"Arkkitehtoonisen sommittelun päämääränä 1860-luvulla oli irtautuminen vuosisadan alkupuolen klassillisperäisestä muotokielestä. Vaikuttavan todistuksen tämänkaltaisista tarkoituseristä antavat aikakauden julkiset rakennukset, joissa ajankohdalle tutunomaiset, tyylihistoriasta lainatut piirteet ovat silmiinpistäviä. Rautatieasemassa käytetty goottilaissävyinen muotoilu näköjään tehostaa sen liikennetekniikkaan liittyvää luonnetta. Toisine pitkine julkisivuineen se avautui Rautatientorille päin, toisen antaessa rakennuksen takana oleville asemalaitureille. Sen osaksi kaksi-, osaksi kolmi-kerroksinen rakennusmassa oli äärioviiltaan romanttisen katkonainen, muistuttaen kulmaturelleineen ja päättävine kaarifiiseineen sekä anglosaksilais-goottilaisine ikkuna-kaarineen jotakin brittiläistä linnaa tai manorhousea. Rautatieaseman suunnitteli arkkitehti Carl Albert Edelfelt, kuuluisan maalarimme isä."*<sup>5</sup>



Helsingin asemakaava 1874, Senaatin vahvistus toukokuussa 1875. HKA.



"Plan Charta öfver Helsingfors Stad År 1820". KA.



Gyldenin asemakaava 1837. KA.



C. L. Engelin suunnitelma ~1830. KA.



Suunnitelma kanaalien rakentamiseksi 1857. HKM.



Kluuvin kaivo

1862...1873, Eugen Hoffers. HKM.





1878 Kjerrströmin kartta. KMO.



Helsingin kartta vuodelta 1892. KA.

### Kluuvin kaivo – Globrunnen

Kun asemarakennus valmistui, sen eteläpuolella, tulevan Rautatientorin lounaisnurkassa, sijaitsi yksi Helsingin tärkeimmistä vedenottoaikoista. Kluuvin kaivo tai *Globrunnen*, kuten aikalaiskirjoituksissa mainitaan<sup>6</sup>, oli itse asiassa alueen oletettavasti vanhin rakenne. Vuoden 1820 Ehrenströmin ja Kocken asemakaavassa keskellä täyttömaata näkyy pieni rakennus, jota ei tarkemmin määritellä. Sijaintinsa perusteella kyseessä on samainen Kluuvin kaivo. Engelin 1830-luvulla laatima asemakaava osoittaa Töölönlahden rantaviivan linjan ja vahvistaa kaivon sijainnin hyvin lähellä vesirajaa. Kun Kluuvin alueen kortteleita kaavoitettiin, tämä kaivo on ollut keskeinen katulinjoja määrittävä tekijä. Kaivolle osoitettiin suorastaan pieni aukio viistämällä kortteleiden rakennusaloja Kaivokadun ja Hakasalmenkadun (Keskuskatu) risteyksessä, kuten Gyldenin vuoden 1837 kaavassa ja vuoden 1857 kanaalisuunnitelmassa näkyy. Vuonna 1860 mainittiin, että jopa puolet helsinkiläisistä oli Kluuvin kaivon varassa.<sup>7</sup> Kaupunkilaisten näkökulmasta kyse oli siis mitä tärkeimmästä toiminnallisesta pisteestä. Pieni empiretyylinen kaivuhuone oli myös kaikille tuttu maamerkki ja käsite: ”höyrypanimosta Kluuvin kaivon läheltä, saa erinomaisen hyvää Bagerst olutta”, kuten esimerkiksi sanomalehdessä mainostettiin 1864.<sup>8</sup> Kuuden metrin syvyydestä ja pumpuin varustetusta kaivosta kaupunkilaiset hakivat raakavettä, tai tilasivat sitä hevoskyydillä tynnyreittein toimitettuna.

Kun asemarakennus sitten löysi paikkansa kaivon luoteispuolelta, oli aseman jätettävä tilaa tälle kaupunkilaisille tärkeälle vesipisteelle. Aseman itäpuolella oleva kortteli oli määritelty Stjernvallin rataratkaisussa 1859 rakentamattomaksi aukioksi. Tämän kortteliaukion lounaisnurkan ”kaivoaukio” ja itsenäisenä seisova rautatieasema tuntuvat olevan väljässä keskusteluyhteydessä, mutta ne eivät muodosta kaupunkirakenteellisesti harkittua kokonaisuutta. Varhaisissa kartoissa esiintyvä Rautatientori onkin hahmoltaan epämääräinen: asemarakennuksen pääjulkisivu katsoo itään ja muodostaa eteensä itä-länsisuuntaista toriaukeaa, mutta korttelitori kokonaisuudessaan pyrkii olemaan pikemminkin pohjois-eteläsuuntainen. Tämä käytännöllisistä ja vaihteellisista ratkaisuista johtuva epämääräisyys voidaan osin nähdä nykyisenkin toriasetelman haasteiden taustalla.

Kaupungin vesiverkoston rakentaminen käynnistyi vuonna 1879 ja yleisten kaivojen merkitys vähitellen väheni. Kluuvin kaivo poistui katukuvasta ja kartoista 1800-luvun lopulla, mutta kaivon määrittelemät katulinjaukset ovat edelleen Rautatientorin länsilaidan ja etelälaidan perustana.

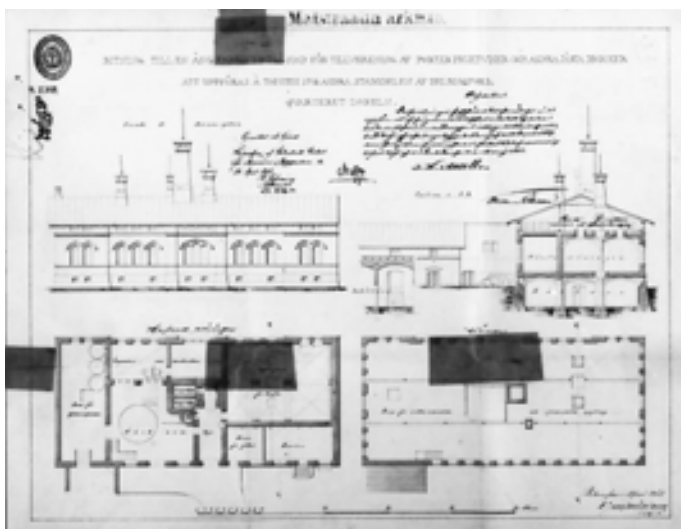
Rautatien kerrannaisvaikutuksena koko Kluuvilahden alueen painoarvo Helsingin kaupunkirakenteessa muuttui nopeasti. Enää kyseessä ei ollut vain epämääräinen paljaaksi kaluttu maa-alue kaupungin luoteisreunalla, jossa Espoon tulli sijaitsi osoituksena rakennetun ja rakentamattoman kaupungin rajasta, ja jota oli pitkään dominoinut valtava venäläisen sotaväen kasarmirakennus, nk. Turun kasarmi, vaan liiketaloudellisen rakentamisen uusi ydinalue. Yksi näkyvimmistä teollisuusrakennuksista oli ratapihan länsireunalle 1860-67 rakennettu Helsingin kaasutehdas. Kaasua valmistettiin valaistusta ja ensi sijassa katuvalaistusta varten. Yksityisesti rakennetun kaasulaitoksen vel-



Wilhelmsbad



Nupukivikäytävä



Höyrypanimo, tms. alkoholituotteiden tehdas. Kaivokatu 10. C.j. Von Heideken 1861. HKA, Maistraatin arkisto.



Vasemmalla höyrypanimo, Kaivokatu 10, oikealla vanha rautatieasema. 1866, Eugen Hoffers. HKM.



voitteena oli tuottaa kaasua valaistuslaitteisiin lokakuusta maaliskuuhun. Pohjolan suurkaupunki ei voinut kehittyä ja elää pimeydessä. Kaasulaitos tarvitsi puolestaan raaka-ainetta kaasun valmistukseen. Rautateitse tuotiin maaseudulta kaasulaitoksen varastoon polttopuuta, josta puukaasua valmistettiin monivaiheisella prosessilla. Vuodesta 1882 alkaen valmistuksessa siirryttiin kivihiileen käyttöön, jota tuotiin rautateitse Sörnäisten satamasta. Kaasulaitokselta jakeluverkko laajeni vaiheittain koko Helsingin rakennetulle alueelle ja kaasua alettiin käyttää myös rakennusten sisävalaistukseen. Tehdas siirtyi 1900 kaupungin omistukseen, jolloin se tiedettiin jo liian pieneksi ja uuden kaasulaitoksen rakentaminen aloitettiin Suvilahdessa.

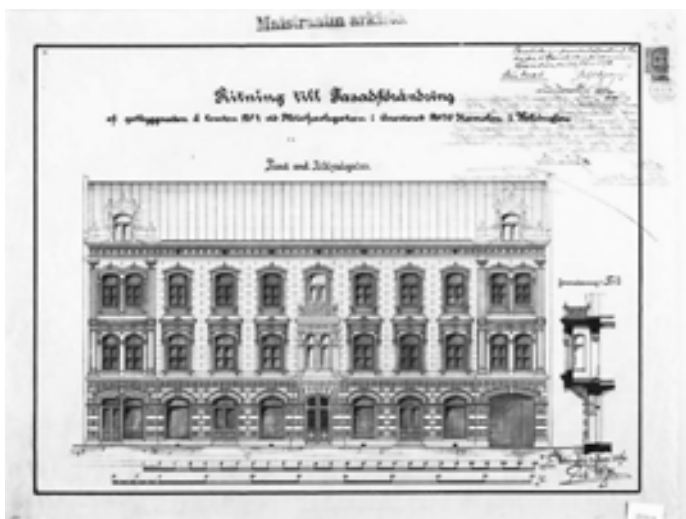
Toinen merkille pantava teollisuusrakennus tämän tutkimuksen kohdealueella oli Kaivokatu 10:ssä toiminut alkoholituotteiden valmistamo. Tieto tehtaan tuotannosta ja omistuksesta jää lähdetietojen puuttuessa vallinaiseksi, mutta kuten moniin 1800-luvun lopun karttoihin on piirretty, kulki Kaivokadun yli kiskopari tehtaan pihalle. Rakennussuunnitelmiin 1861 otsikoitu ”*Portteri, hedelmäviinien ja muiden käyntjuomien höyrytehdas*” ei liene ollut mikään vähäpätöinen laitos. Ylipäätään Kaivokadun ja Mikonkadun varren kortteleiden elämä ja liiketoiminta kukoisti, mikä näkyi ensinnä kortteleiden sisäpihoille nousseina apurakennuksina ja sangen heterogeeniseksi muodostuneena kaupunkikuvana. Puisia katuvarsirakennuksia laajennettiin ja linjakkaita empirejulkisivuja uudistettiin raskaallakin kädellä vastaamaan uusrenessanssin monipolvisempää muotokieltä. Väijäämätön kehitys puutalojen korvaamisesta kivitaloilla oli kuitenkin alkanut, vaikka Kluuvinlahden alue oli maaperältään pehmeää ja edellytti kivitaloilta jyvän paaluperustuksen tekemistä. Jos intendentti E.B. Lohrmannin vuoden 1841 suunnitelmien mukaan rakennettu kaksikerroksinen kivinen palatsirakennus Mikonkadun päässä jätetään laskuista, nousivat ensimmäiset kivrakenteiset kerrostalot Rautatien torin ympäristöön 1870-luvun lopulla. 1875 annettu rakennusjärjestys ei rajoittanut rakennusten korkeutta, kunhan kaksikerroksinen tai sitä korkeampi rakennus toteutettiin kivistä, siis tiilirakenteisena.



1898, A.E. Rosenbröjer. HKM.

Rautatientorin ja tämän tutkimuksen kohdealueen varhaiset kivitalot olivat kolmi- tai nelikerroksisia, suunnitteli joina mm. Sebastian Gripenberg ja etenkin Theodor Höijer. Hänen lähes ekspressiivinen tyylinsä ja klassisen arkkitehtuurin variointitaitonsa puhuttelivat Helsingin äkkirikkaiden kapitalistien uutuudenviehätystä. 1890-luvun alun taloudellinen taantuma pysäytti väliaikaisesti rakennustoiminnan, mikä tarkoitti, että Rautatientoria rajaavat rakennusrintamat olivat pitkään rikkonaisia, kuten August Ramsaykin edellä mainitussa sitaatissa luonnehtii. Yksikerroksisten empirepuutalojen rakennusrintamasta ponnahtivat ylös kolmi-neli-kerroksiset kivitalot, tai aidan takaa nosti ihmetelevää päätään sekava keitos piharakennuksia vailla edustavaa julkisivua.

Rautatientorin prominentein rakennus oli sen eteläiseen reunaan vuonna 1887 valmistunut Höijerin suunnittelema Ateneum. Jyvävä ja julkisivuiltaan runsas rakennus toriaukion keskiakselissa määräitelli tulevan kaupunkikehityksen suunnan ja mittakaavan. Korkea rakentaminen vyöryi Aleksanterinkadun ja Esplanadin varren liikepalatsien mittakaavassa kohti pohjoista. Ateneum oli sommitelmaltaan sikäli poikkeuksellinen, että rakennus asettui vapaasti kortteli-



Mikonkatu 15, ent. 17, kohdalla sijaitsi Theodor Höijerin 1877 piirtämä kivitaho, johon hän 1896 suunnitteli pihasiipien laajennuksen ja oheisen piirustuksen mukaisesti julkisivumuutoksen; kaksi sivurisalilittien räystäslinjan yläpuolista päätettä sekä keskiakselin erkkerin, joka tosin jäi toteutumatta, kuten oheinen valokuva osoittaa. HKA, Maistraatin arkisto.



1930-luku. Kuvaaja tuntematon HKM.



kaavioon ja sen molemmille sivustoille jätettiin ilmavat puistotaskut. Monumentaalirakennuksella tuli olla tilaa hengittää ja edustaa kaupunkirakenteessa. Renessanssityylinen julkisivu notkui taiteelle omistetuista symboli- ja koristeveistoksista.<sup>9</sup>

Nykyään huonosti tunnettua on, että Ateneumin naapuriksi, hiukan Ateneumin varjoon, valmistui komea Vapaapalokunnan rakennus, joka oli niin ikään Höijerin suunnittelema. Sen suunnittelu oli alkanut kilpailuvoitosta jo 1883, ja vuonna 1889 Hakasalmenkatu 3:n, eli nykyisen Keskuskatu 7:n, kohdalle valmistui aistikas rundbogenstil'stä tai venetsialaisesta arkkitehtuurista voimansa ammentanut rakennus. Sen sivujulkisivu muodosti samalla osan Rautatientoria päättelevästä harkitusta kaupunkimaisemasta. VPK:lla ja Ateneumilla oli myös tyylillinen vuoropuhelu, millä Höijer osoitti niiden toisistaan poikkeavat funktiot, mutta kaupunkivullisena periaattina oli muodostaa monumentaalinen avaus Rautatientorin rakentumisen suunnaksi, niin edustavuudeltaan kuin mittakaavaltaan. Kuten niin moni Höijerin rakennus, myös VPK, jota aikanaan pidettiin yhtenä Helsingin kauneimmista rakennuksista ja joka aikanaan toimi yksikamarisen eduskuntamme ensimmäisenä kokoontumissalina, ensin modernisoitiin raskaalla kädellä ja jyrättiin lopulta maan tasalle vuonna 1967.

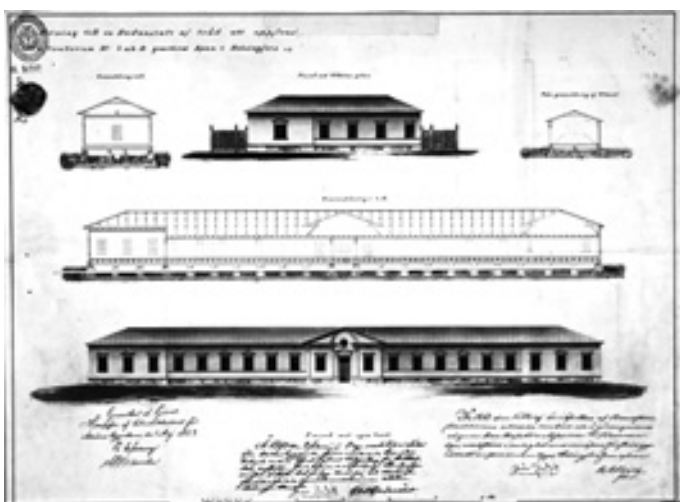
Rautatientorin pohjoisella reunalla toimi vuodesta 1871 alkaen kylpylä, joka oli tiettävästi myös suurin Helsingissä 1800-luvulla toimineista kylpylaitoksista.<sup>10</sup> Hotel Vilhelmsbad oli nimensä mukaisesti yhdistelmä majoitus- ja kylpylaitosta, sijoittuneena otolliseen paikkaan kauniin Kaisaniemenpuiston lammen ja liikennevirtoja kuhisevan Rautatientorin väliin. Suomenkieliseksi nimekseen se sai Villensauna. Tontilla oli aiemmin sijainnut kaakelitehdas ja venäläisten kasakoiden kasarmi.<sup>11</sup> Pitkänomaisessa rakennuksessa oli keskikäytävien varrella kymmenittäin kylpyhuoneita, joissa tarjottiin erinäisiä hoitoja mm. höyrykaapeissa. Vilhelmsbadin pitkäikäisenä kylpylämestarina toimi



Kuvat 1880-...1890-luvun taitteesta. Ateneumin alkuperäinen väritys perustui hiekkakiven vaalean ruskeaan sävyä ilmaan ja ornamenteissa oli käytetty mm. harmaanruskeaa, kuten Ateneumin peruskorjauksesta 1980-luvulla vastannut arkkitehti Ola Laiho kirjoittaa (Ateneum: peruskorjaus- ja laajennustyö 1991, s.39). Melko pian vuosisadan vaihteessa rakennus sai uuden vaalean harmaan väriyksen, joka näkyi Rautatientorin kaupunkikuvassa aina 1980-luvulle saakka. Harmaa sai hiljaksen patinoitua ja likaantua vuosikymmenestä toiseen. 1989 valmistuneessa peruskorjauksessa Ateneum paljastui jälleen hiekkakivisenä, ruskeasävyisenä ja alkuperäisratkaisua ihannoitena. Pinnossa käytettiin mm. laseraustekniikkaa ja yksityiskohtia korostettiin lehti- ja mosaiikkikultausien. Kuvassa Ateneumin oikealla puolella näkyy venetsialais-tyylinen Vapaapalokunnan talo. Kuvaaaja tuntematon. HKM.



Kuva 1890-luvulta. Kuvaaja tuntematon. HKM.



Vilhelmsbad-kylpylän suunnitelma 1864. Ei suunnittelijätietoa. HKA, Maistraatin arkisto.

**Sammanträden.**  
**Helsingfors** ➔  
**Velocipedklubb**  
 den 11 dennes inhyrde sammanträde  
 afhålls **torsdagen den 19:de kl.**  
**9 e. m.** å Hotel Vilhelmsbad.  
**Styrelsen.**

HBL 17.10.1899





C. Reuterin kartta Helsingistä 1866. KA.

aikansa kuuluisuus, vesi- ja luontaislääkäri saksalainen tohtori F. Ewerth.<sup>12</sup> Rautatientorin suuntaan kylpylä näytti vaatimattomalta ja rakennuksen pääsisäänkäynti tapahtui kylpylän länsipuolella sijainneesta puurivi-istutusten rytmittämästä puutarhasta. Edustava rakennus Rautatientorin pohjoisreunalla oli sen sijaan valtioneuvos ja ylilääkäri C.F. Wahlbergin rakennuttama kivinen palatsirakennus Vilhonkatu 9:ssä. Palatsimaisen yksityistalon rakentaminen keskusta-alueelle oli jo sinällään kuriositeetti, harvojen hyvävarasten mahdollisuus, mutta myös rakennuksen suunnitelleen Theodor Höijerin tuotannossa se oli ainoa lajissaan.<sup>13</sup>

Mikonkadun varren rakennusrintamasta voidaan nostaa esiin muutama historiallisesti kiinnostava kohde Helsingin teollistumisen alkuvuosikymmeniltä. Osoitteessa Mikonkatu 21, eli nykyisen nro 17 (Fennia) kohdalla, toimi suuressa puutalossa hotelli ja kestikievari, ensin Hôtel de Post ja vuodesta 1887 P. O. Westinin hotelli. Rakennuksen oli suunnitellut Alfred Rosenbröijer 1862. Kaksi korkeaa kivitaloa kohosi korttelin keskivaiheille, osoitteisiin Mikonkatu 17 ja 19 (nykyinen yhdistetty nro 15), joista 17 oli Höijerin suunnittelema 1877. Myös Mikonkatu 13 työllisti Höijeriä. Tontille oli ensin vuokralaiseksi 1880 ja sittemmin omistajaksi tullut Robert Huberin Helsingin Vesijohtokonttori, joka osti samalla myös naapuritontin (Mikonkatu 15). Pihalle rakennettiin Höijerin suunnittelemana 1885 kolmikerroksinen kivitalo, joka varustettiin täydellisesti maan johtavan vesilaiteliikkeen vaatimuksia vastaten. Katuvarressa Huberin myymälänä sai palvelua ~1842 rakennettu puutalo vielä 1910-luvulle saakka.



1891 näkymä Kaisaniemen joutsenlammen suunnasta kohti etelää. Yksikerroksinen puurakennus oikealla oli Vilhelmsbadin hotelli. Paikalla on nykyisin Kansallisteatteri. Kuva Hugo Simberg. KG, arkistokokoelmat.





# 1860..1899

## Tori- ja katupinnat

Rautatientorin kaupunkirakenteellisen muodostumisen monipolvisuuden rinnalla itse tori- tai aukioalueella tapahtuneet toimet olivat 1800-luvun lopulla vähäisemmät, tai ainakin sangen kaksiolotteiset. Suurin muutos tapahtui asemakaavoituksen tasolla. Rautatieaseman itäpuoleisen korttelin nro 98 rakentamisesta luovuttiin ja tila jäi vapaaksi Rautatientorin muodostamiselle. Aihetta pyöriteltiin pitkään erinäisten suunnitelmien muodossa 1850-luvun lopulta lähtien, kunnes 1872 päästiin yhteisymmärrykseen torin muodosta. Tästä insinööri Reuter teki lopullisen suunnitelman.<sup>14</sup> Samalla pyyhkäistiin pois ajatus Kaisaniemen puistoon aseman editse johtaneesta esplanadista.

Rautatieaseman valmistumisen jälkeen seurasi kymmenvuotisjakso, jonka aikana alueella sijainneet muutamat puurakennukset ja suuri ruohokenttä siivottiin pois. Klavinlahden vuosikymmeniä kestäneiden täyttötöiden jäljiltä kenttä oli tuon tuostakin märkä ja painanteinen, kuten Maila Talvio muistelee: ”Lumen sulaessa täytyi Rautatientori varustaa lankkukäytävillä ja lankkusilloilla, jotka sitten välittivät pääsyn yli väkivaltaisesti kuivatetun aukion”.<sup>15</sup> Merenpintaan nähden matala kenttä sai myös kohdata ajoittaiset Suomenlahden tulvat. Tilanteen korjaamiseksi torin pinnan rakentaminen käynnistyi 1870-luvulla ja työ jatkui ja täydentyi vaiheittain aina 1800-luvun loppuun saakka, kunnes seuraavalla vuosisadalla autoistumisen tarpeet alkoivat määrittää torin käyttöä ja pintarakenteita.

Helsingin kaupungin vuoden 1878 budjettiin varattiin 41.706.- markan määräraha Rautatientorin kiveämiseen.<sup>16</sup> Päätöksenä kerrotaan, että Rautatientorin kiveämisen tuli olla valmis syksyllä 1878.<sup>17</sup> Keväällä 1878 lehtikirjoituksessa harmitellaan kuinka suuret hiekka- ja katukivikasat vaikeuttavat kaupunkilaisten liikkumista torilla.<sup>18</sup> Pääosa torin kiveyksestä oli kenttäkivetä eli tehty pyörämuotoisilla luonnonkivillä tai kenttäkivillä (ruots. kullersten/bullersten), kuten Helsingin katukiveykset yleensäkin.<sup>19</sup> Vanhat valokuvat osoittavat, että mukulakiveyksen lisäksi torin poikki oli muodostettu diagonaaliset kulkukäytävät ja myös torin ja katualueen raja hahmottui kapeilla kulkukäytävillä. Käytävien ja mukulakiveyksen välillä ei ollut reunakiveä tai tasoeroa, vaan kyse oli ennen kaikkea funktionaalisesta tarpeesta ja pintamateriaalin erosta. Diagonaalikäytävät rakennettiin myös Senaatintorille 1900-luvun taitteessa.<sup>20</sup> Käytävät oli kivetty uudenaikaisilla suorakulmaisilla nupukivillä (ruots. tuktad sten). Muotoon hakatuilla kivillä saatiin tiiviit, sileät ja tasaisemmin kuljettavat kävely- ja ajoväylät. Ylipäätään nupukiveyksiä alettiin toteuttaa Helsinkiin laajemmin 1890-luvun alussa. Ulkomaisia esimerkkejä seurattiin ja julkaistiin kotimaisessa ammattilehdessä 1880-luvulla, mutta tietävästi vasta Tukholmasta 1888-1889 saatujen oppien ja esimerkkien perusteella ryhdyttiin toimiin.<sup>21</sup>



C. Reuterin kartta 1872. KA.

Ivan Timiriasewin ottama kuva Mikonkadun kohdalla on vuodelta 1910, mutta tuo esiin Rautatientorin kaksi varhaisinta kiveystyyppiä: nupukiveyksen kulkuväylillä ja mukulakiveyksen kenttäalueella. HKM.



Sähköpylväs

Kaasulyhty

Nupukivi

Asfaltti

Kanttikivi

Mikonkatu. Brander 1907. HKM.



Kaasulyhty

Sadevesikouru

Asfaltti

Mukulakivi

Reunakivi

1898. A.E. Rosenbröjer. HKM.



Vielä nupukiveäkin edustavampi ja tasaisempi kiveys syntyi suurilla kivilaatoilla. Näitä käytettiin tärkeiden rakennusten ja arvokkaiden katujen kulkuväylillä, etenkin Senaatintorin ympäristössä. Myös rautatieasema sai Kaivokadun suuntaan johtavan kapean kivilaattakäytävän ja kivilaatoilla oli päällystetty myös Hakasalmenkadun läntinen jalkakäytävä. Kaikkein silein pinta oli kuitenkin asfalttipäällyste, joita Helsinkiin alettiin toteuttaa 1880-luvun lopulla. Vuonna 1892 metodi oli siinä määrin yleistynyt, että asfalttipäällysteistä jalkakäytävää löytyi kaupungista kymmenisen kilometriä.<sup>22</sup> Ateneumia ja Mikonkatua reunustaneet alkuperäiset jalkakäytävät olivat valokuvista päätelleen sileitä ja tiettävästi siis asfalttipäällysteisiä. Mukulakivetyn katualueen ja jalkakäytävän rajana oli reunakivistä tehty yhtämittäinen reunus, joka myös nosti jalkakäytävän sittemmin yleisratkaisuksi muodostuneella tavalla kadun ja sadevesikourujen yläpuolelle.

### Valaistus

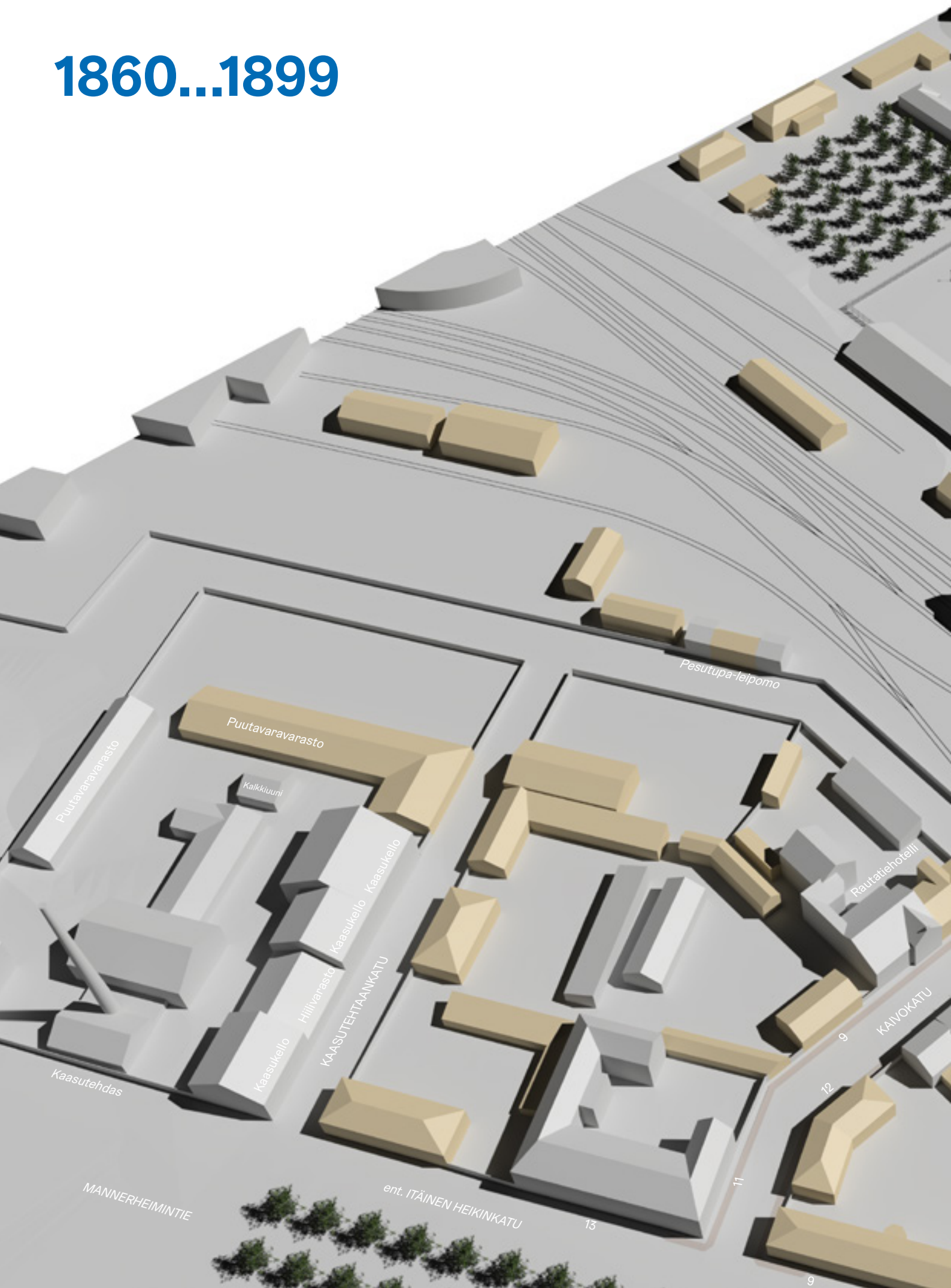
Rautatientorin alueen kaasuväläistuksen rakentaminen ei kuulunut uuden kaasulaitoksen ensisijaisiin velvoitteisiin, mistä seurasi, että toriympäristössä saatiin tulla toimeen öljylyhtyjen varassa aina 1880-luvun alkuun saakka. Nämä niin kutsutut sudensilmät olivat harvakseltaan aseteltuja, ja ollen enemmänkin linjamerkkejä kaupungin yöllisessä meressä navigoivalle, kuin varteen otettavia valaistuslaitteita. Tilanne muuttui uusien kaasulyhtyjen asentamisen myötä. Rautatientorille tiheään pystytetyt valurautaiset kaasulyhdyt oli varustettu ns. regeneratiivipolttimilla, saksalaisen Siemensin kehittämällä menetelmällä, ja kaasuvälöjen valoteho oli noin 30 normaalikynttilää eli ~350 lumenia.<sup>23</sup> 1882 tehdyllä kaupungin päätöksellä näitä uutuuspolttimilla varustettuja lyhtyjä asennettiin kaupungin edustavimmille aukioille, Rautatientorille, Kauppatorille ja Senaatintorille.

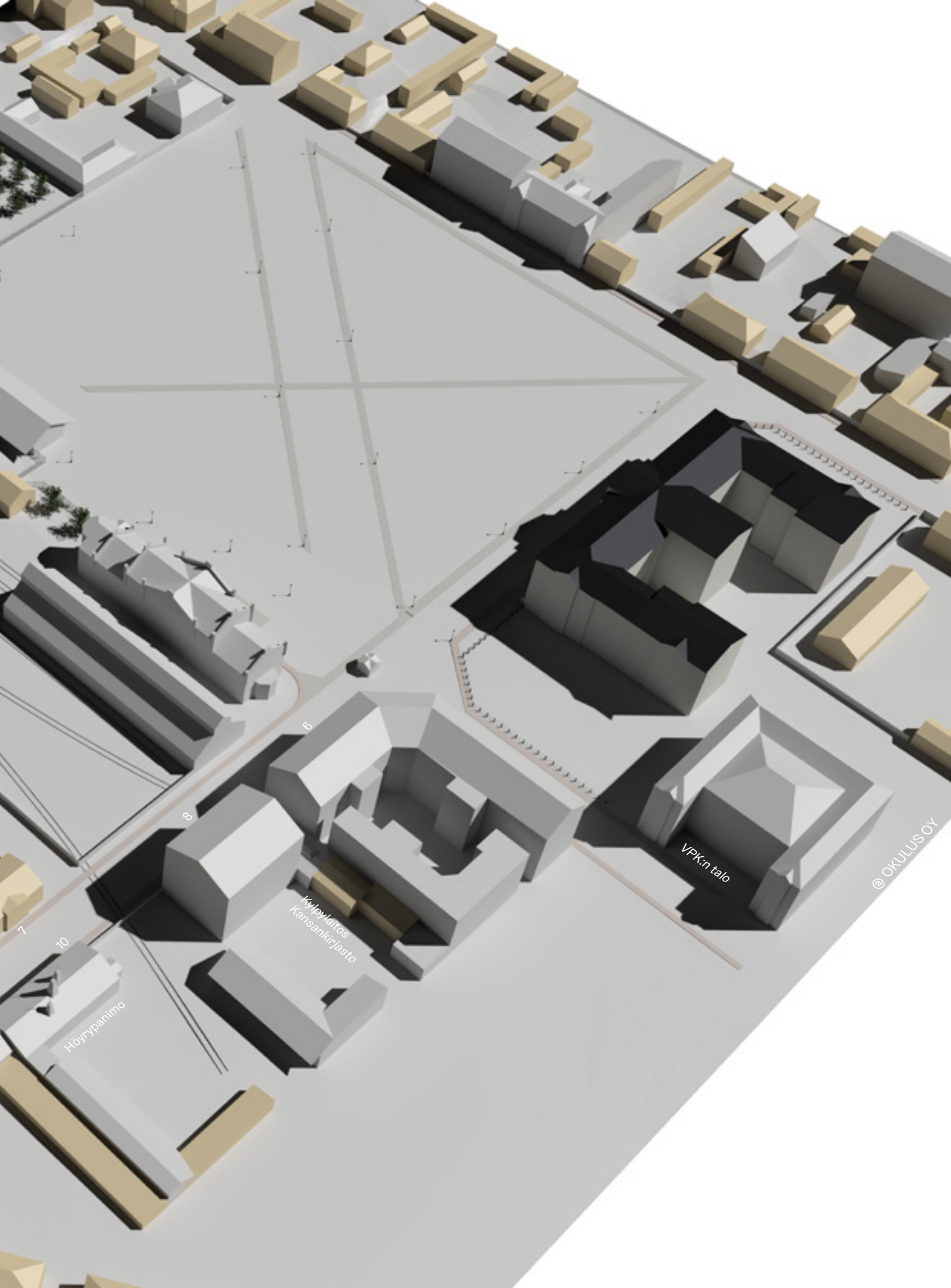


1892, tuntematon. HKM.



# 1860...1899





© OKULLUS OY



### Uusi rautatieasema

Uuden rautatieaseman valmistuminen vuonna 1919 muutti perusteellisesti Kaivokadun luonteen. Aiempaa asemaa pohjoisemmaksi valmistunut rakennus loi puitteet kadun liikenneinfrastruktuurin kehittämiseksi. Yhdessä Kaisaniemenkadun uuden liikenneväylän kanssa 1910-luvulla toteutetut suuret muutoshankkeet siirsivät liikenteen painopisteen Rautatien pohjoislaivalta etelämmäksi. Vielä vuoteen 1935 saakka raitioliikenne kulki Keskuskadulta Rautatien länsipuolise Vilhonkadulle. Raitiovaunuverkko sähköistettiin vuosien 1900-1901 välillä, ja vuoteen 1909 mennessä koko rataverkon osuudelle oli saatu asennettua kaksoisraiteet aiemman määrävällein asennettuihin sivuutusraiteisiin perustuneen yksiraidejärjestelmän sijasta. Kuvassa olevat raiteet johtivat eteläsuunnassa silloisen Hakasalmenkadun (nyk. Keskuskatu) kautta Pohjoisesplanadille ja edelleen Läntiselle Viertotielle. Raitiovaunuliikenne Kaivokadulla alkoi vuonna 1935. N. 1919, Eric Sundström, HKM.

Liikennekäytössä olevia autoja vuoteen 1922 mennessä

**2500**





# 1900..1929

## Uusi asema, Murtokatu ja torikaupan päättyminen

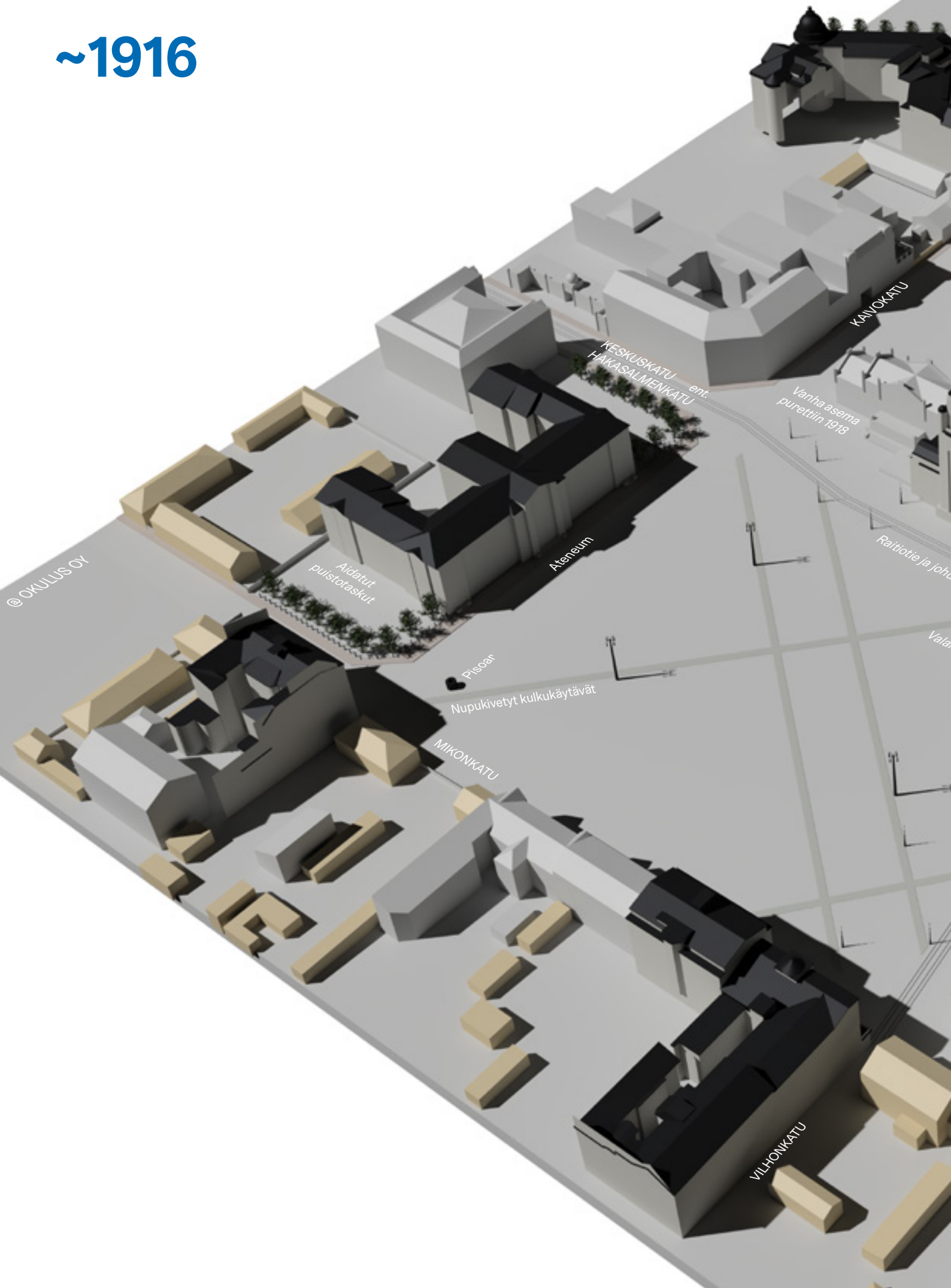
Helsingistä muodostui 1900-luvulle tultaessa eurooppalainen suurkaupunki. 1870-luvulla alkaneen kaupungistumiskehityksen myötä kiihtynyt väestönkasvu oli nopeaa etenkin vuosien 1870-1910 välisenä aikana. Vuoteen 1905 mennessä kaupungin väkiluku ylitti 100 000 asukkaan rajan. Vuoden 1900 uuden kieliasetuksen myötä suomi kohotettiin tasavertoiseksi virkakieleksi ruotsin ja venäjän rinnalle. Sääty-yhteiskunnan vedellessä viimeisiään vahvistuivat jakolinjat porvariston ja työväestön välillä. Kummallekin sosiaaliryhmälle ominaiset symbolimiljööt etäännyivät myös maantieteellisesti toisistaan; herrasväen kaavoitettu kivikaupunki kasvoi suunnitelmallisesti, työväestön asuttaman laitakaupungin osana oli spontaani, hallitsematon laajentuminen. Suomen itsenäistymisen jälkeisellä 1920-luvulla konfliktit väistyivät taka-alalle ja usko suurkaupunki-ideologiaan vahvistui. Unelmat pilvenpiirtäjistä elivät vahvasti suunnittelijoiden piirustuspöydillä. Vuosikymmenen suuria toteutumattomia suunnitelmia edusti myös Suur-Helsingin esikaupunkiyhteyksien yleisohjelma, jonka myötä kaavailtiin kiskoliikenteen ja linja-autojen yhteistyöhön perustuvaa joukkoliikennetähtäystä ja uuden kaupunkikeskuksen sijoittamista Pasilaan. Vuosikymmenen lopulla valmistellun, vuonna 1932 voimaan tulleen asemakavalain myötä sidottiin kaupungin kehitys vakaaseen virkamiesharkintaan.

1900-luvun ensimmäisten vuosikymmenten aikana Rautatieatorin asema kulttuurilaitosten ympäröimänä arvoympäristönä vahvistui. Ateneumia vastapäätä torin pohjoispäätyyn kohosi vuonna 1902 hirsiarinan päälle perustettu Onni Targanteen suunnittelema Kansallisteatteri.<sup>24</sup> Muutamaa vuotta aikaisemmin Mikonkadun varteen valmistuneen mannermaisen loistohotelli Fennian ravintolasta puolestaan muodostui suosittu teatterinäytäntöjen jälkeinen kohtaamispaikka.

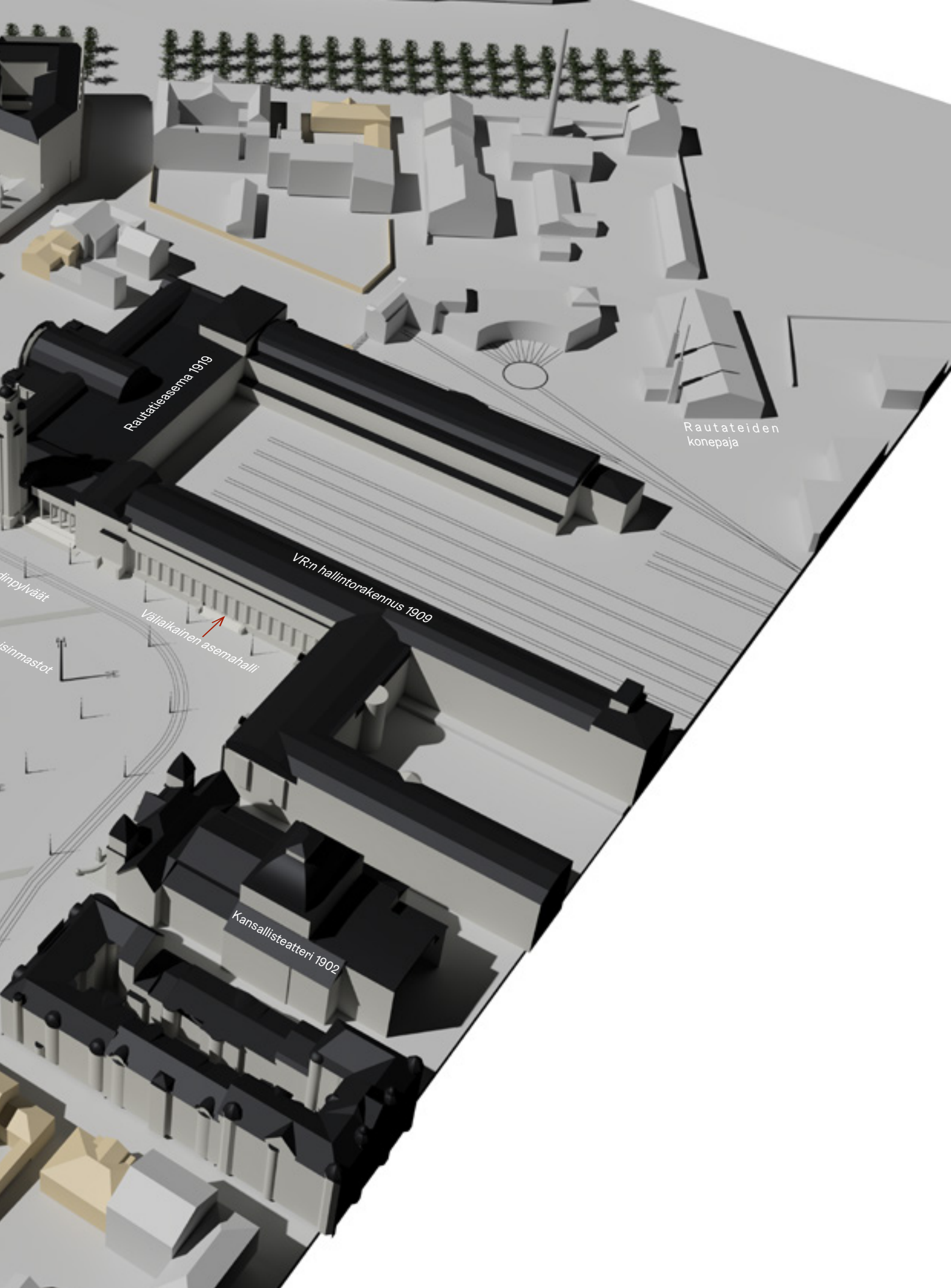
Suotuisan taloudellisen kehityksen myötä valmistui 1900-luvun alkupuolella Rautatieatorin pohjois- ja itälaidalle myös lukuisia muita kivitaloja. Kansallisteatterin itäpuolinen Apinan kortteli rakennettiin täyteen; kiviset jugendtyyliset rakennukset korvasivat matalat puutalot. Koko kortteli valmistui vuoteen 1908 mennessä. Fennian pohjoispuolelle Mikonkadun ja Vilhonkadun kulmaan puolestaan valmistui vuonna 1912 konekauppa Aatran rakennuttama liiketalo. Eliel Saarisen uusi rautatieasema viimeisteli miljöön 1920-luvulle tultaessa.

Vielä vuosisadan alkupuolella oli työväenliike järjestänyt kokoontumisiaan Rautatieatorilla.<sup>25</sup> Kivikaupungin ulottuminen entisen liejumaan paikalle kohotti alueen porvarillista charmia siinä määrin, että pääasiassa maalaisväestön harjoittama torikauppa alettiin nähdä nuoren pääkaupungin arvoa alentavana toimintana.<sup>26</sup> Kaupankäynti päättyikin 1920-luvun lopulla, mutta syyt liittyivät osaltaan myös tarpeeseen saada entistä suurempi osa torista kasvavan linja-auto liikenteen käyttöön.

~1916







Rautatiasema 1919

Rautateiden  
konopaja

VR:n hallintorakennus 1909

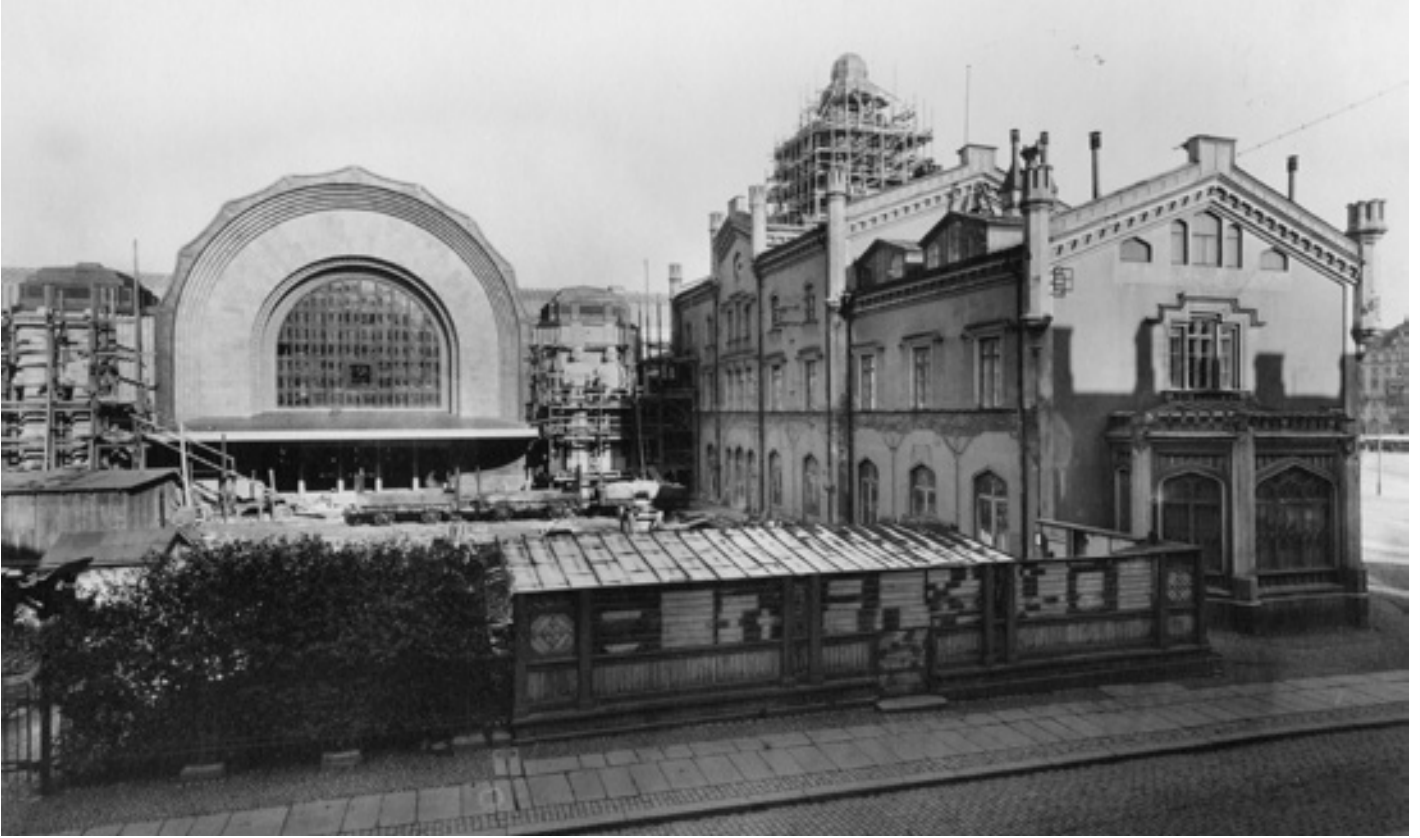
Väliaikainen asemahalli

Kansallisteatteri 1902

siipyt  
sinmastot



# Rautatietori ja Kaivokatu



## Kaivokatu

Kaivokadun ilme oli vielä vuonna 1914 kovin toisenlainen kuin se tuli olemaan vain muutamaa vuotta myöhemmin. Tässä kuvassa rinnakkain uusi, rakenteilla ollut rautatieasema yhdessä vanhan aseman kanssa, joka purettiin joulukuussa 1918. Väliaikainen asemahalli oli vuodesta 1909 hallintorakennuksessa, Rautatietorin puolella, kun odotettiin Saarisen aseman valmistumista ja vanhan purkua, joita sota viivytti. Jalkakäytävän kiveys koostui reunakiveystä, nupukiviraidasta ja 1870-luvulla käyttöön otetuista suurista graniittisista kivilaatoista. Tontinpuoleisessa päässä käytössä oli vielä mukulakiveystä. Ratakaisu on tyypillinen Helsingin empire-keskustassa, jossa vastaavalla periaatteella toteutettua kiveystä on säilynyt mm. Unioninkadulla. Eric Sundström, 1914, HKM.



Ilmakuva vuodelta 1920 helpottaa hahmottamaan Kaivokadun uuden asemarakennuksen valmistumista seurannutta suurta muutosta. Kuvassa asemarakennuksesta katsottuna oikealla sekä keskellä alhaalla Hillerin kortteliin kuuluneita taloja (Kaivokatu 9 ja 7), jotka kaikki purettiin 1920-luvun lopulla. Vanhan aseman haamukuva näkyy uuden aseman edustan kiveyksessä. Rautatietorin länsilaitaan siirretty kaksiraiteinen raitiotie valmistui 1910. Tuntematon, 1920, HKM.



Katujen päällystekartta vuodelta 1927. Vihreällä värillä merkitty kenttä- eli mukulakiveytyt alueet. Punaiset alueet ovat nupukivettyjä. HKA, Sinetti.

## 1900...1920

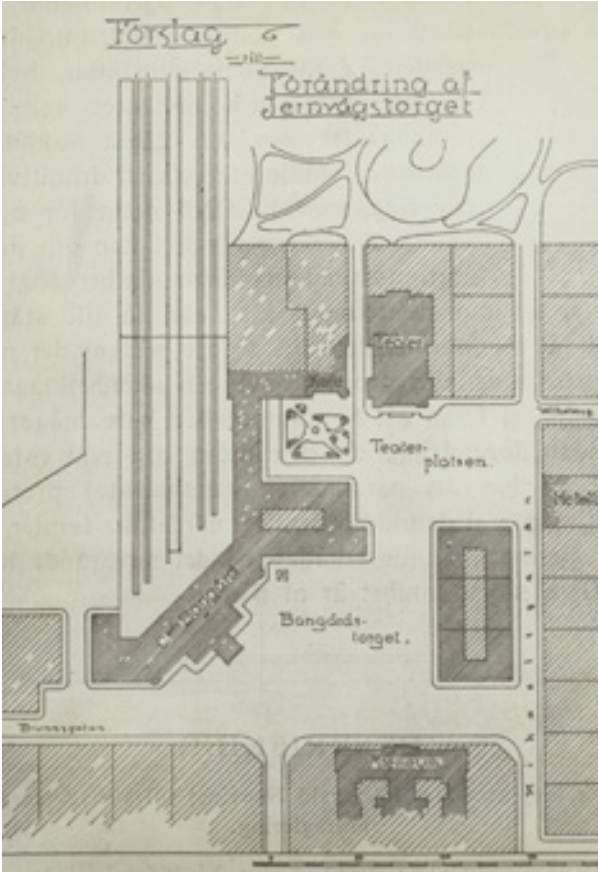
Raitioliikenteen ja valaistuksen sähköistyminen  
1900-1910

Helsingin raitiovaunuverkon sähköistämisen periaatepäätös tehtiin vuonna 1898, ja ensimmäisellä sähköistetyllä rataosuudella liikenne alkoi syyskuussa 1900.<sup>27</sup> Hevosraitioteiden peruja ollut yksiraidejärjestelmä eli vielä muutamana vuoden, kunnes vuoteen 1909 mennessä koko 13 kilometriä pitkä rataverkko oli varustettu kaksoisraitein. Alueen ensimmäinen raitiotielinjaus rakennettiin Rautatientorin vanhojen kivettyjen linjojen mukaisesti eli diagonaalisti torin poikki. 1880-luvun kivettyt jalkakäytävät ja torin halkaiseva kulkureitti sai raitiotien myötä aiempaa vahvemman merkityksen. Järjestely ei kestänyt kuitenkaan pitkään. Vuonna 1910 tehtiin uusi sijoittelu. Kiskot siirrettiin kulkemaan uudelle reitille Kansallisteatterin editse uuden asemarakennuksen länsipuolta Hakasalmenkadulle.

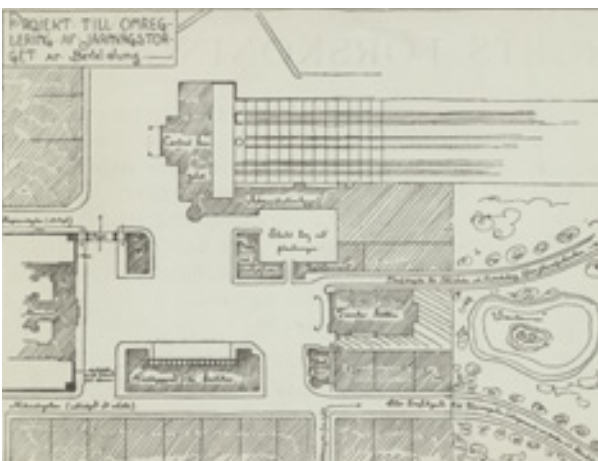
Mikonkadun Rautatientoriin rajautuva osuus sai vuoden 1906 aikana uuden "Priima noppakivillä" ladotun kiveyksen.<sup>28</sup> Torille oli sijoitettu myös yksi "alati juokseva vedenheittäjä" eli vesiposti. Rautatientorin pohjoisosan korottaminen ja nupukivillä päällystäminen toteutettiin vuosien 1909-1910 aikana. Uuden asemarakennuksen edustan kiveykset toteutettiin Rautatiehallituksen päätöksellä "paraslaatusesta noppakivestä", josta aiheutui lisätyötä.<sup>29</sup> Tori sai myös sähkövalaistuksen vuonna 1910, kun sinne koeluontoisesti asennettiin suuriin pylväsmastoihin kiinnitettyjä 600-kynttiläisiä metallilankalamppuja. Rautatientorille tuotiin myös ensimmäinen puhelinkioski vuonna 1916.<sup>30</sup>

Rautatientorin suunnittelukilpailu  
ja uusi päärautatieasema  
1902-1919

Nopean väestönkasvun myötä oli Helsingin vanha, 20 000 asukkaalle mitoitettu päärautatieasema käynyt ahtaaksi jo vuosisadan alkupuolella. Uutta rautatieasemaa ryhdyttiin suunnittelemaan Rautatiehallituksen omana työnä. Arkkitehtiklubi otti asiaan kantaa vuonna 1902 ja vaati suunnittelutehtävän merkittävyyteen vedoten avoimen arkkitehtikilpailun julistamista.<sup>31</sup> Samalla se päätti järjestää jäsenistönsä keskuudessa Rautatientorin ympäristön järjestämistä koskevan kilpailun, jonka tuloksia esiteltiinkin Teknikern-lehdessä jo 15.2.1902. Useammassa ehdotuksessa tori oli jaettu pienempiin aukiomaisiin tiloihin; myös kauppahallin rakentamista torin laitaan ehdotettiin. Torikilpailu ei johtanut toimenpiteisiin, mutta käyty keskustelu ehkä myötävaikutti siihen, että uudesta asemarakennuksesta päätettiin järjestää suunnittelukilpailu. Aseman toiminnallinen pohjaratkaisu oli kuitenkin laadittu ja hyväksytty jo Rautatiehallituksen toimesta ja kilpailu käytiin julkisivujen suunnittelusta. Kansainvälisten esikuvien mukaisesti annettu pohjaratkaisu noudatti pääteaseman luonteelle hyvin soveltuvaa U-muotoa. Kilpailijoiden tuli myös huomioida varsin pitkälle suunniteltu hallintosiipi, joka oli Rautatiehallituksen arkkitehdin Bruno F. Granholmin kädenjälkeä. Kilpailuun jätettiin 19 hyväksyttyä ehdotusta, joista parhaaksi arvioitiin Eliel Saarisen ehdotus *Bevingadt hjul på en jordglob - Maapallolla seisova siipipyörä*<sup>32</sup>, joka tyyllisesti jatkoi Kansallismuseon voitokkaan kilpailun kansallisromanttisella linjalla.<sup>33</sup>

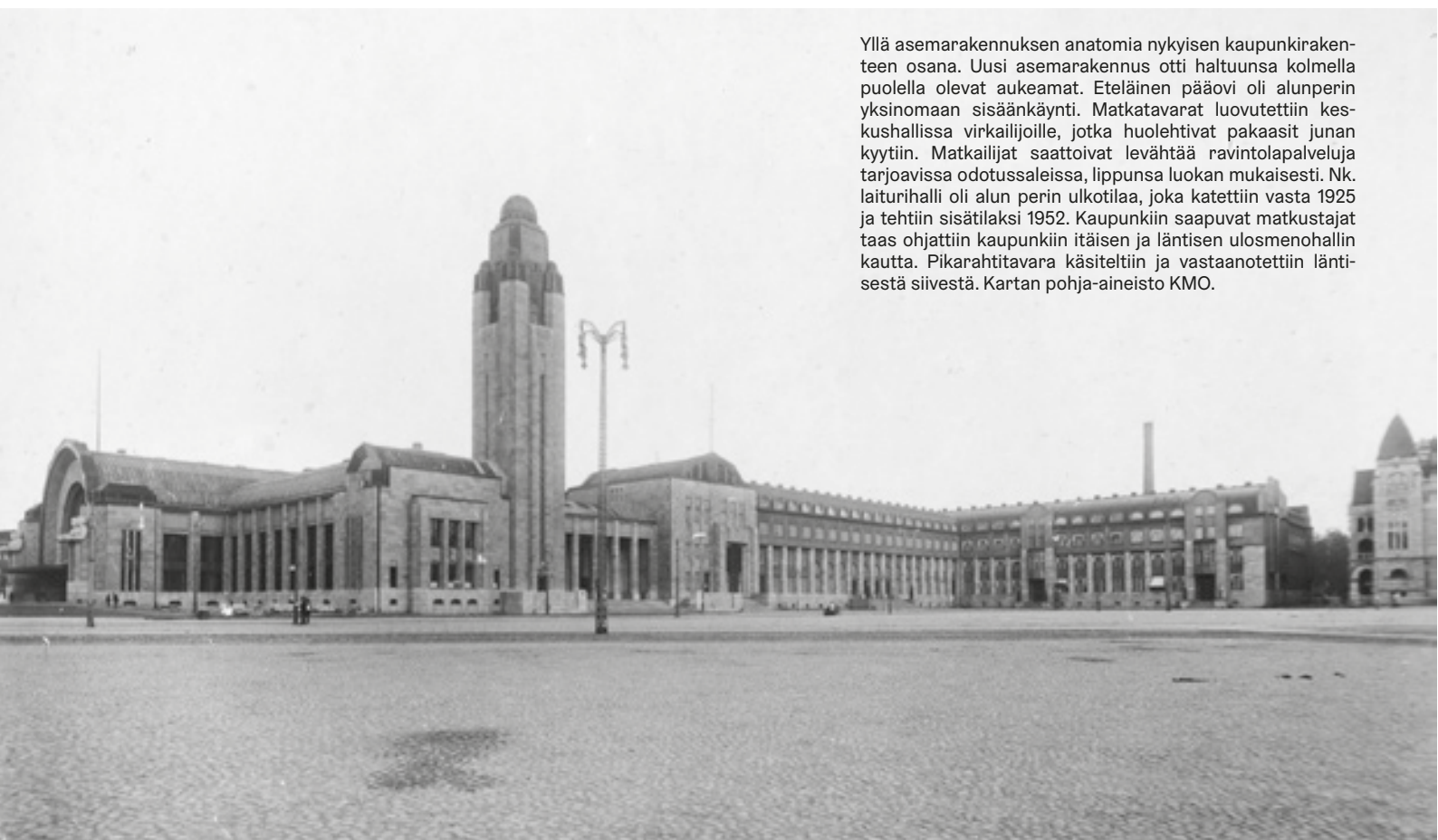
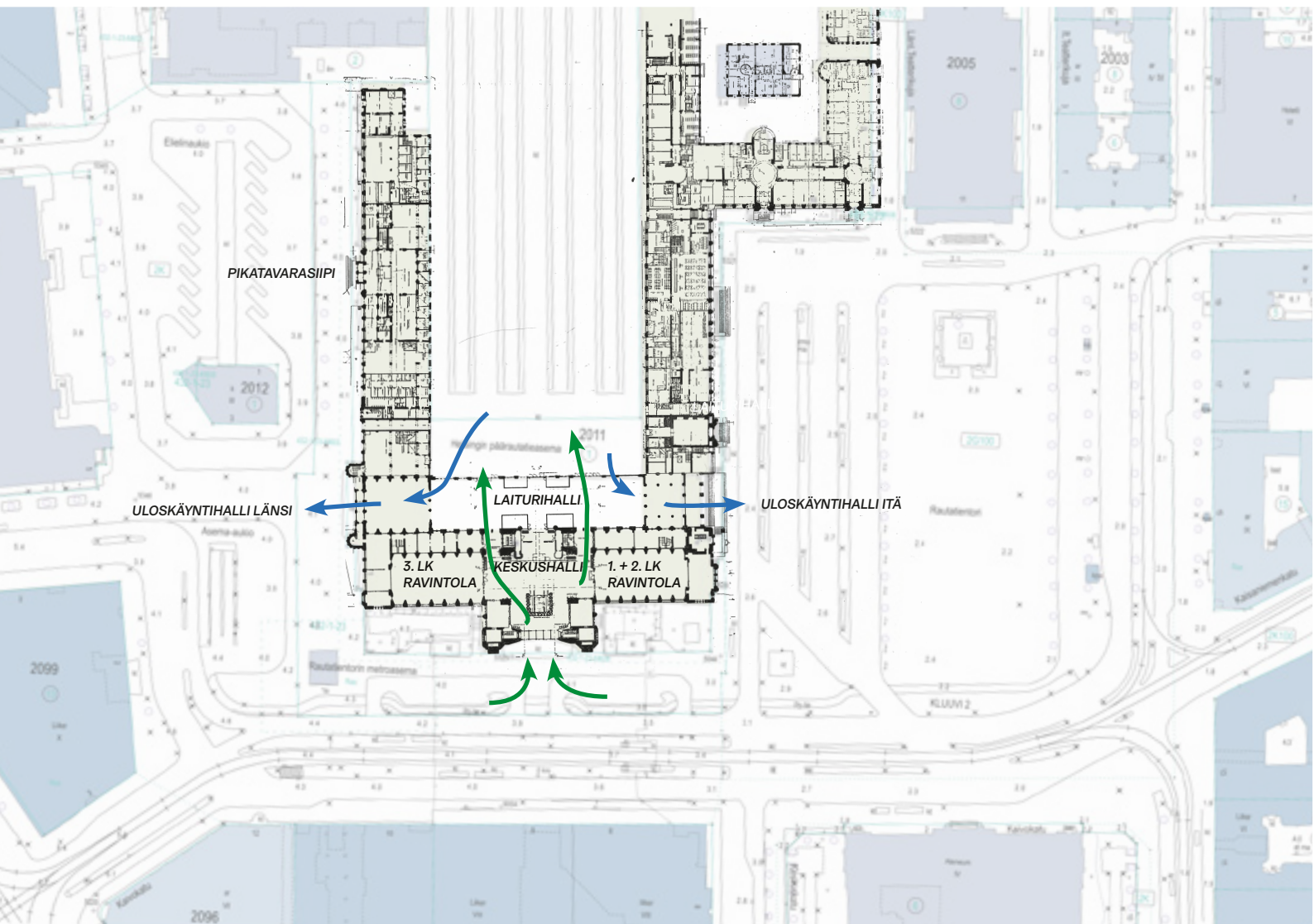


Vuonna 1902 Arkkitehtiklubin järjestämässä Rautatientorin järjestelykilpailussa parhaiten menestyi Harald Neovuoksen ehdotus, jossa torialue jakautui selkeästi kahteen erilliseen aukiotilaan. Rautatieasema on ehdotuksessa sijoitettu viistosti muodostuvaan toriin nähden. Idässä torialuetta rajaa asuinkortteli. Kansallisteatterin edustalle on muodostettu aukiomainen tila, jonka länsipuolella sijaitsee pohjoispäästä aseman hallintorakennuksen rajaama puutarhamainen tila. Teknikern 15.2.1902.



Arkkitehti Bertel Jungin ehdotus Rautatientorin järjestelmiseksi. Mikonkadun puolelle on sijoitettu kauppahalli, länsireunaan puolestaan aseman hallintorakennus ja pienimuotoinen suljettu torialue. Teknikern 15.2.1902.





Yllä asemarakennuksen anatomia nykyisen kaupunkirakenteen osana. Uusi asemarakennus otti haltuunsa kolmella puolella olevat aukeamat. Eteläinen pääovi oli alunperin yksinomaan sisäänkäynti. Matkatavarat luovutettiin keskushallissa virkailijoille, jotka huolehtivat pakaasit junan kyytiin. Matkailijat saattoivat levähtää ravintolapalveluja tarjoavissa odotussaleissa, lippunsa luokan mukaisesti. Nk. laiturihalli oli alun perin ulkotilaa, joka katettiin vasta 1925 ja tehtiin sisätilaksi 1952. Kaupunkiin saapuvat matkustajat taas ohjattiin kaupunkiin itäisen ja läntisen ulosmenohallin kautta. Pikarahtitavara käsiteltiin ja vastaanotettiin läntisestä siivestä. Kartan pohja-aineisto KMO.





Kilpailuasetelma sai aikaan sen, että julkinen keskustelu painottui ymmärrettävästi nimenomaan julisivuratkaisuihin ja tyyllisiin kysymyksiin. Rautatiehallituksen laatima pohjaratkaisu toteutui tulevien vuosien aikana pääpiirteissään. Eliel Saarinen otti suunnittelutehtävän haltuunsa määrätietoisesti ja muokkasi interiöörien keskinäisiä suhteita ehjäksi ja monumentaaliseksi kokonaisuudeksi. Aseman toteutuneesta arkkitehtuurista voi yleisellä tasolla todeta, että Kansallismuseon rouheaan luonnonkiviseen muodonantoon verrattuna Rautatieaseman ratkaisut edustavat rationaalisempaa ja pidättyvämpää kieltä. Kilpailuehdotuksen äänekkäimmät kritisoijat peräänkuuluttivat uuden ajan ilmaisua, jolla Helsingin uusi asema liittyisi kansainväliseen kehitykseen. Vahvan kansallistunteen innoittama ekspressiivinen luonnonkiviarkkitehtuuri karhuineen ja käpyineen oli vuonna 1904 saanut jo täyttymyksensä ja siihen oli jo epäilemättä ehditty kyllästyä. Aseman kellotorni oli kilpailuohjelmaan kuulumaton elementti, jonka useampi kilpailijoista lisäsi ehdotukseensa. Saarisen ehdotuksessa torni muistutti suuresti Kansallismuseon terävähuippuista tornia, mutta suunnittelun edetessä tornin päätte sai vähitellen oman leimallisen hahmonsaa.



Aseman rakentaminen oli valtava ja pitkäkestoinen urakka. Vuonna 1905 teatteritalon länsipuolella, osittain entisen patoaltaan päällä, käynnistyivät maan siihenastisen historian suurimmat paalutustyöt, kun Saarisen suunnitteleman Rautatiehallituksen hallintorakennuksen rakennustyöt alkoivat. Paalut upposivat parhaimmillaan 25 metrin syvyyteen.<sup>34</sup> Hallintorakennus valmistui 1909 ja se otettiin väliaikaisesti asemarakennuskäyttöön. Asemarakennuksen työt olivat jo varsin pitkällä kun sota-aika keskeytti rakennustyöt vuonna 1914 ja keskeneräinen asema määrättiin venäläisten sotilaiden sairaalakäyttöön. Sotavuodet katkaisivat myös rahoituksen ja kun rauha vihdoinkin saatiin, oli Suomi itsenäinen mutta varsin vähävarainen maa. Aseman loppuun saattaminen tehtiin vaiheittain. Juhlallisia avajaisia vietettiin 1919, mutta sisustustyötä tehtiin vielä 1923 ja laiturihalli katettiin vasta 1925. Saarisen komeiden interiöörien detaljoinnit toteutuivat vain osittain, johtuen sekä varojen vähyydestä että muuttuneista kauneusihanteista.



Uusi asema ja sen ympärille rakentuva uusi kaupunkitila valmistuivat hitaasti, lähes kahdenkymmenen vuoden aikana. 1920-luvun kuvissa asemaa ympäröi kolmelta sivulta laajat, kivettyt peruspinnat: asema on keskellä valtavaa kaupunkiaukiota. Rautatientori muuttui pikkukaupungin kortteliaukiosta osaksi laajempaa aukiosarjaa, jonka osien suhde määrittyi nimenomaan Rautatieaseman ja sen kolmen sisäänkäynnin kautta. Eteläinen monumentaaliovi oli aseman sisäänkäynti, siis ovi itään, länteen ja pohjoiseen Helsingistä. Helsinkiin saapujat taas ohjattiin astumaan kaupunkiin itäisen tai läntisen ulosmenohallin kautta. Itäisen pylväshallin läpi kulkiessaan saapuja astui kohti vanhaa keskustaa ja laskeutui asemalta leveitä portaita myöten noin puolitoista metriä Rautatientorille. Läntisen hallin kautta tuli noutaa matkatavarat ja uloskäynti johti kohti uutta kasvavaa kaupunginosaa.

## Kaisaniemenkatu



Mikonkadun rakennuksia Rautatientorilta kuvattuna tiettävästi vuonna 1914 hieman ennen Murtokadun rakennustöiden aloittamista. Etualalla vasemmalla näkyvä puutalo purettiin kadun rakennustöiden alta; hieman myöhemmin saivat lähteä Huberin vesijohtoliikkeelle kuuluneet talot joiden tilalle paikalle valmistui vuonna W. G. Palmqvistin suunnittelema liike- ja toimistorakennus (Lackmanin talo), joka rakennettiin neljässä vaiheessa vuosien 1924-1931 välillä. Eric Sundström, n. 1914, HKM.



Postikorttikuvat uuden rautatieaseman tornista ennen ja jälkeen Kaisaniemenkadun rakentamisen. Kaupunginvaltuusto päätti vuonna 1914 rakennuttaa korttelin 38 läpi murtokadun Rautatientorilta Vuorikadulle. Vasemmanpuoleinen kuva n. 1910, oikealla n. vuoden 1916 tilanne.





### Eiel Saarisen Murtokatu 1914-1920

*"Waltuuston kokouksessa viime tiistaina hyväksytty murtokatuhanke tulee aiwan täydellisesti muuttamaan Rautatientorin seudun luonteen. Mainitun torin siwulla kummittelevat puuhökkelit ja osa kivirakennuksiakin revitään armotta maahan ja niiden paikalle aukeavan murtokadun molemmille vierille kohoaa kivipalitseja, joiden julkisivuluonnoksista viime syksynä julkaistut kuvat antavat osapuilleen sattuvan käsityksen siitä komeasta ja monumenttaalisesta vaikutuksesta, minkä torin itäinen sivu walmistuttuaan tulee tekemään."*

Helsingin Sanomat 05.04.1914

Samoihin aikoihin uuden rautatieaseman valmistumisen kanssa oli liikenteellisten olojen järjestäminen kaupungin keskustan ja Pitkäsillan pohjoispuolisten kaupunginosien välillä käynyt yhä ajankohtaisemmaksi. Pääasiassa työläisväestön asuttamat pohjoiset kaupunginosat kasvoivat vauhdilla, ja samanaikaisesti kaupungin ydinkeskustan painopiste oli siirtynyt länteen päin. Rautatientorin koillisnurkasta Vilhonkatua pitkin jyrkähkön alamäkeen torille vyörynyt liikenne koetteli kapean väylän välityskykyä samalla kun Rautatientorin itäreunaa rajannut Kameelin korttelin rakennusrivistö muodosti liikenteellisen tulpan ydinkeskustan ja itäisten kaupunginosien välille. Tilanteen ratkaisemiseksi Eiel Saarinen ehdotti Murtokadun puhkaisemista Rautatientorilta kohti Siltasaarta aina Pitkälle sillalle saakka.<sup>35</sup> Uuden liikenneväylän katsottiin mahdollistavan myös Rautatientorin uudelleenjärjestelyn kun valtaosa liikenteestä saataisiin ohjattua pois torialueelta. Kaupunginvaltuusto hyväksyi suunnitelmat vuonna 1914, ja katu toteutettiin vuosien 1916-1920 välisenä aikana.<sup>36</sup> Alkujaan Murtokaduksi kutsuttu katu sai jo vuonna 1915 uuden nimen Kaisaniemenkatu. Suunnitelman yhteydessä Saarinen oli ehdottanut myös Murtokadun ja Mikonkadun koilliskulmaan rakennettavaksi vanhaan Hotelli Fennian rakennukseen yhdistettävää konsertti- ja liiketaloa. Myös Rautatientorin järjestäminen puistomaiseksi aukioksi kuului suunnitelmiin, joista lopulta ainoastaan liikenneväylä toteutui.

Kadun murtamiseen korttelin lävitse olivat hyvät edellytykset. Näiltä osin Mikonkadun varsi oli tehottomasti rakennettua, ainakin kasvuliidossa olevan kaupunkikehityksen näkökulmasta. Vanhojen puutalojen ja sekalaiseksi muodostuneen piharakennuskannan jyrääminen nähtiin luonnollisena ja tervetulleena muutoksena. Rautatientorin itäpuolelta purettiin kadunvarsirakennusten ohella mm. Theodor Höijerin Huberin vesijohtoliikkeelle suunnittelema Mikonkatu 15:n pihalla sijainnut kolmikerroksinen kivitalo. Kaisaniemenkadun valmistuminen siirsi liikenteellisen painopisteen Rautatientorin koillislaidalta Vilhonkadulta uudelle reitille vaikuttaen näin voimakkaasti itse torialueenkin tuleviin kehityssuuntiin.



Ylemmässä vuoden 1909 kartassa näkyvät vielä Rautatientorin ympäristön vanhan aseman aikaiset järjestelyt. Uuden aseman sijoittaminen pohjoisemmaksi mahdollisti Kaivokadun huomattavan leventämisen. Alemmassa kartassa vuodelta 1924 näkyy jo itäiset kaupunginosat keskustaan yhdistänyt Kaisaniemenkatu sekä Aleksanterinkadulta Pohjoisesplanadille avattu Keskuskatu. Kartassa nimi on vielä Hakasalmenkatu – koko osuus Kaivokadulta Pohjoisesplanadille nimettiin Keskuskaduksi vuonna 1928. Punaiset viivat osoittavat raitiotien linjauksen. KMO.



# Keskuskatu



## Keskuskatu

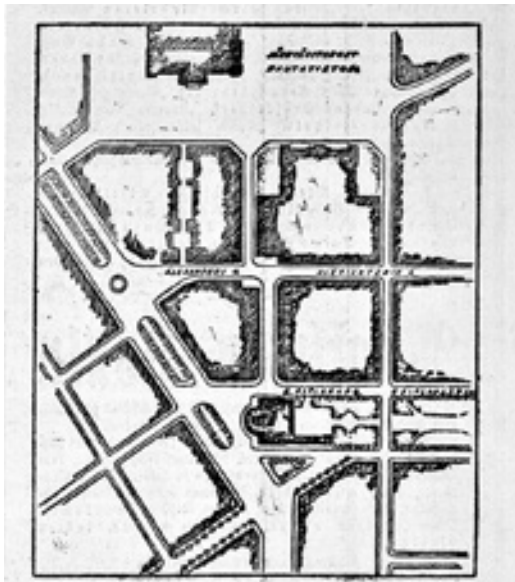
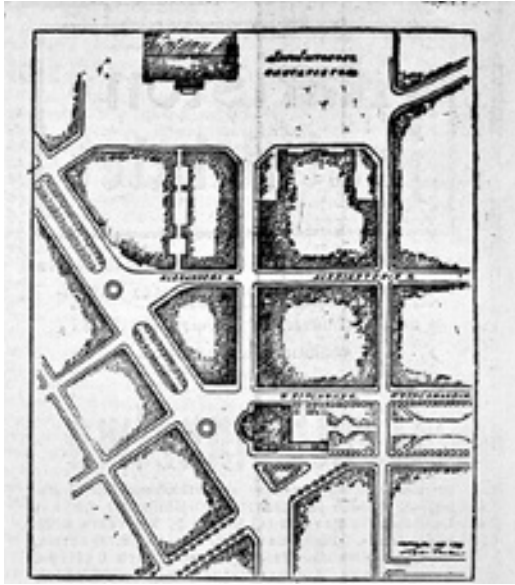
Keskuskadun avaaminen Pohjoisesplanadilta Aleksanterinkadulle ja siitä vanhaa Hakasalmenkadun linjausta aina Kaivokadulle saakka muodosti keskustaan uuden näkömääkselin. Kadun varren tonteille unelmoitiin 1920-luvun pilvenpiirtäjäännostuksen aikana Helsingin inhimillistä siluettia uhmanneita tornitaloja. Suurkaupunkiunelmat ja vuosikymmenen ajan vallinnut tulevaisuusko kiteytyivät lopulta Aleksanterinkadun ja Keskuskadun kulmatontille vuonna 1929 valmistuneessa Liittopankin talossa. Keskuskadun rakennetussa ympäristössä sekoittuvatkin ainutlaatuisesti eri aikakausien kirkkaimmat, tulevaisuususkon sävyttämät ihanteet 1920-luvun suurkaupunkikaipuusta 1960-luvun autoromantiikan kautta viime vuosikymmenten kävelykeskustaihanteeseen. Tuntematon, n. 1921, HKM.



*"Yhdistämällä tontit uudessa, Keskuskadun länsipuoleisessa neliössä 95 A, tehtävä, mikä kadun alkupe-  
räistä asemaa vuonna 1916 suunniteltaessa oli mah-  
doton ratkaista, luotiin vuonna 1920 mahdollisuus  
siirtää katu länttä kohden sen verran, että se, kaikkien  
asianosaisten alkuperäisiä toivomuksia tyydyttäen  
tuli muodostamaan Hakasalmenkadun suoraviivaisen  
jatkon. Täten oli saatu hyvä liikenneyhteys Rautatien-  
rin ja kaupungin lounaisten osien välille, joskin eräät  
toisarvoiset tehtävät kuten: vanhan Hakasalmenka-  
dun leventäminen ja epämukava mutka ruotsalaisen  
teatterin kohdalla, vielä odottavat ratkaisuaan. Kadun  
suunnan muutoksesta johtui, että sen uusi nimi tuli  
tarpeettomaksi; sen sijaan sai tämä Citymme kautta  
murrettu valtavylyä vanhan historiallisen nimen, mikä  
kuvastaa pääkaupunkimme mennyttä pienkaupunki-  
vaihetta."*

Arkkitehti 6/1922

### Keskuskatu – Saarisen ja Tallbergin suurkaupunkivisiot 1916-1920



Keskuskadun toteutunut (yllä) ja toteutumaton linjaus. Tonttien omistussuhteissa tapahtuneiden muutosten myötä voitiin kadun linjaus suoristaa. Pohjoispäässä Hakasalmenkatu sai kuusi metriä lisää leveyttä, joka samalla leikkasi osan Ateneumin länsipuolen puustikosta. HS 2.11.1919.

Päärautatieaseman ja Murtokadun ohella Eliel Saarisen kädenjälki näkyy muissakin kohdealueen 1910-luvun aikana toteutuneissa suurissa muutoshankkeissa. Näihin lukeutuvat Kaivokadun Aleksanterinkatuun yhdistänyt Tallbergin kauppakuja ("City-pasaasi") sekä vuonna 1916 esitellyn Keskuskatusuunnitelman toteutus.

Kohdealuetta etelässä rajaava Keskuskatu tunnettiin vielä 1920-luvun lopulle saakka Hakasalmenkatuna. Sen linjaus rajoittui pohjoisessa Rautatientoriin, ja eteläisenä päätteenä Aleksanterinkadulla sijaitsi Ekbergin kivitalo. Vuonna 1917 kaupunginvaltuustossa hyväksyttiin insinööri Allan Hjeltin ja Eliel Saarisen perustaman Ab Centralgatan Oy:n ehdotus uuden kadun avaamista korttelin läpi Pohjoisesplanadilta Aleksanterinkadulle.<sup>37</sup> Alun perin katu linjattiin kulkemaan n. 15 metrin verran Hakasalmenkadusta itään, mutta tonttien omistussuhteiden muutosten myötä kävi mahdolliseksi toteuttaa hanke suoraan Hakasalmenkadun linjaa jatkaen.<sup>38</sup> Työt alkoivat keväällä 1917 Turun insinööri-toimiston suorittamina. Levottomien aikojen vuoksi rakentaminen edistyi hitaasti, ja liikenteelle katu saatiin avattua vasta 2.11.1921.

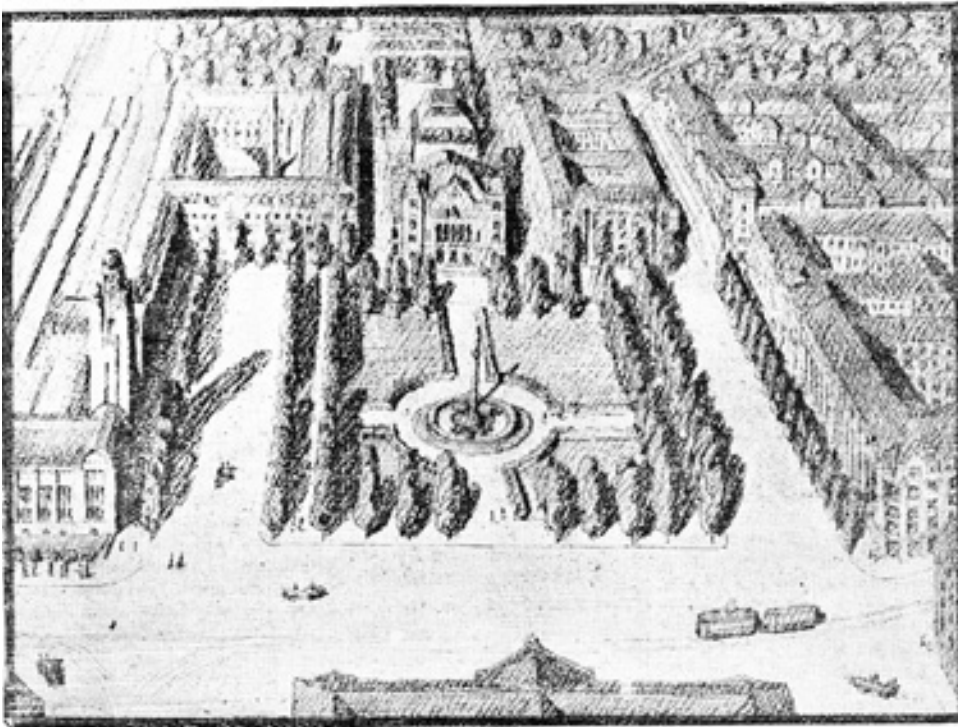
Kaivokadun ja Aleksanterinkadun välille sijoitettunutta Hakasalmenkadun osuutta levennettiin 1920-luvun alussa, jolloin Ateneumin länsipuolisesta puustikosta lohkaistiin katualueelle kuuden ja puolen metrin siivu.<sup>39</sup> Muistoksi tästä kadulle jäi lehmusrivi, joka kuitenkin kaadettiin kadun muutostöiden yhteydessä 1960-luvulla. Kadun levennyksen vuoksi osasta tonttinsa alaa luopumaan joutunut Liittopankki sai korvaukseksi rakennuttaa kadun eteläiseen pätyyn liiketalonsa kahdeksan kerroksen korkuisena.<sup>40</sup> Pilvenpiirtäjäunelmat näkyvät rakennuksen Louis Sullivanin arkkitehtuurin hengessä vertikaalisuutta korostaneessa julkisivussa. Levennystyöt johtivat muiltakin osin kadun ilmeen muodinmukaistamiseen, kun niiden vuoksi jouduttiin myös Theodor Höijerin Vapaapalokunnan talosta poistamaan sivurisasiitit ja basaariosa. Rakennuksen julkisivu pelkistyi liittopankin ilmettä mukailien klassistiseksi arkkitehti Runar Fennilän suunnitelmiin perustuen. Hakasalmenkatu säilyi sekä vanhan että uuden katuosuuden nimenä aina vuoteen 1928 saakka, jolloin Oy Stockmann Ab:n ehdotuksesta muutettiin nimi Keskuskaduksi.<sup>41</sup> Kadun reunamille sijoittuneet korttelit olivat 1920-luvun ajan pilvenpiirtäjähaaveiden kohteena. Seuraavan vuosikymmenen alussa iskeneen lamakauden vuoksi toteutumatta kuitenkin jäivät niin Stockmanin tavaratalolle kaavailtu torniosa kuin Keskuskadun ja Pohjoisesplanadin kulmassa sijainneen Kinopalatsin pilvenpiirtäjäkin.



Pauli E. Blomstedtin suunnittelemana Liittopankki valmistui Keskuskadun ja Aleksanterinkadun kulmaan vuonna 1929. Ajanmukaisten tornitaloihanteiden mukaisesti vertikaalisuutta korostaneen julkisivun nousu kuitenkin päättyi helsinkiläiseen tyyliin jo kahdeksanteen kerrokseen. Rakennusmääräysten mukaan sallittu enimmäiskorkeus olisi ollut seitsemän kerrosta, mutta korvauksena kadun levennämistä aiheutuneesta tonttialan menetyksestä sai pankki rakentaa talonsa kerrosta korkeammaksi. Taka-alalla näkyvä Theodor Höijerin Vapaapalokunnan talo sai myös hieman myöhemmin uuden julkisivun joka luonnollisesti mukaili Liittopankin asettamia uusia ihanteita. Olof Sundström, 1929, HKM.



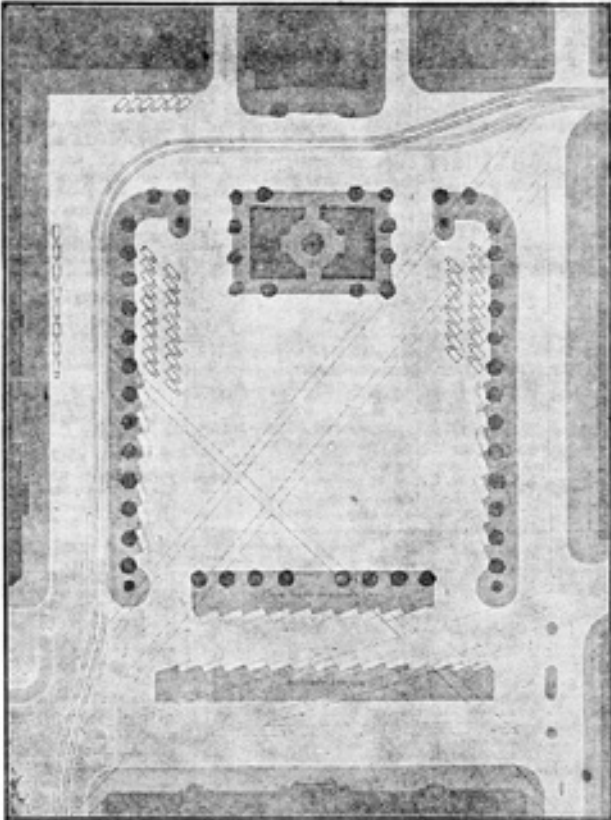
## Rautatientori, 1920-luvun suunnitelmat



1923

### Rakennuskonttorin suunnitelmia

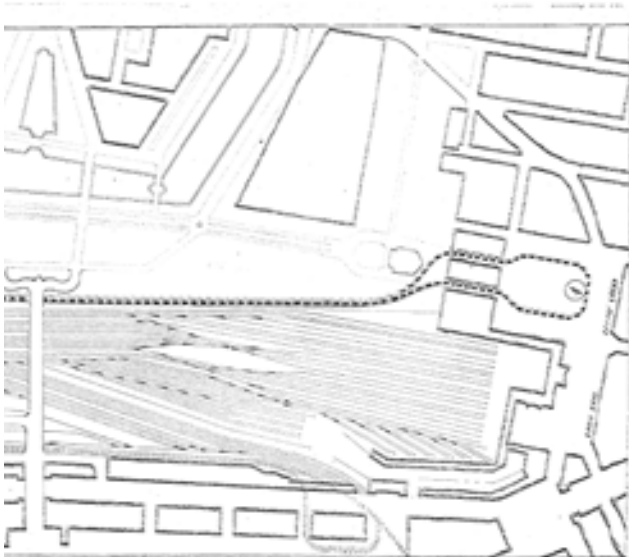
Rakennuskonttorissa laadittiin 1920-luvulla lukuisia suunnitelmia Rautatientorin uudelleenjärjestelystä. Oheisten suunnitelmien laadintaan osallistui keskeisesti asemakaava-arkkitehti Birger Brunila. Ylimpänä olevan ehdotuksen torialueelle sijoitettu arkadikäytävän varusteltu rakennus olisi palvellut kauppahallina. Alemmassa ehdotuksessa tori olisi järjestelty puistoksi. HKA, HBL 7.10.1923.



1928

### Liikennejärjestelysuunnitelma

Birger Brunilan vuoden 1928 liikennejärjestelyihin ja istutuksiin keskiytynyt toteutumaton suunnitelma. HBL 26.5.1928.



### 1920-luvun pikaraitiotiesuunnitelma

"Keskustassa oleva lähtökohta ajatellaan sijoitetuksi Rautatientorille, jonne järjestetään silmukka. Torilta johdettaisiin lähtevä linja pitkin Itäistä Teatterikujaa ja tuleva pitkin Läntistä Teatterikujaa. Heti Teatterikujien pohjoispuolella linjat yhdistetään ja kulkevat sen jälkeen pitkin ratapiha-alueen rajaa. Kaisaniemenlahden luona rata kulki suunnitellun Hesperia-alueen vieraan katusillan alitse ja jatkuu Diakonissalaitoksen viereen ehdotetulle asemalle. Helsinginkadun yli johdetaan rata siltaa myöten aivan rautatiealueen rajaa pitkin ja jatkuu se melkein samassa tasossa kuin nykyiset rautatieraitteet."

### 1920-luvun pikaraitiotiesuunnitelma

Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmien kehittämiseen tähtäävät pyrkimykset johtivat 1920-luvulla selvitykseen esikaupunkiliikenteen järjestämisestä pikaraitiotien avulla.<sup>42</sup> Rahoituskamariin vuonna 1923 asettaman komitean tehtäväksi asetettiin selvittää kysymys kaupungin ja sen ulkoasutusalueitten välisistä liikenneyhteyksistä. Suunnitelma-asteelle jääneiden kaavailujen parhaana pidetyssä vaihtoehdossa Rautatientorista olisi muodostunut uuden pikaraitiotielinjan pääteasema, josta rata olisi johtanut rautatieverkoston itäpuolitse Pasilan kautta 6-10 kilometrin säteellä saavutettavalle nk. toiselle esikaupunkivyöhykkeelle. Jo 1930-luvulla kaupunginhallituksen mietinnöissä päädyttiin kuitenkin pitämään mielekkäämpänä vaihtoehtona raitiovaunu- ja bussiliikenteen ulottamista kattamaan tällaiset alueet – kuten esimerkiksi Tukholmassa oli jo tehty.<sup>43</sup>

### Toriympäristön 1920-luvun järjestelysuunnitelmat

1920-luvun kuluessa kaupungin asemakaava-arkkitehti Birger Brunilan toimesta tehtiin Rakennuskonttorissa useita vaihtoehtoisia suunnitelmia Rautatientorin järjestelmiseksi. Vuonna 1923 Hufvudstadsbladetissa julkaistuissa ehdotuksissa tori olisi muuttunut kauppahallirakennuksen ympäröimäksi pienimittakaavaisemmaksi aukioksi tai runsain istutuksin koristelluksi puistoksi. Vireille oli tullut myös ajatus Aleksis Kiven patsaan sijoittamisesta torialueelle. Vuonna 1926 kaupunginvaltuusto päätti hyväksyä muistopatsaan pystyttämistä varten Helsinkiin asetetun toimikunnan anomuksen varata patsaalle paikka Rautatientorilta Kansallisteatterin edustalta.<sup>44</sup> Tarkempi sijoituspaikka jätettiin myöhemmin ratkaistavaksi torin uudelleenjärjestelysuunnitelman toteutuksen yhteydessä.

Vuonna 1928 Brunila esitteli yksityiskohtaisen ehdotuksensa torin liikennejärjestelyistä.<sup>45</sup> Suunnitelman keskeisenä ajatuksena oli liikennevirtojen hallittavuuden parantaminen rakentamalla lisää korokkeita Kaivokadulle ja torin sivustoille. Korokekäytävien vierustoille olisi tullut puuistutuksia; Aleksis Kiven patsaan ympäristöön olisi muodostettu niin ikään puuistutusten reunustama alue. Suuremmat muutokset antoivat kuitenkin vielä odottaa itseään, ja vasta vuonna 1939 toteutettiin torin mittava uudelleenjärjestely.

### Kaivokadun liikennekorokkeiden toteutus 1926

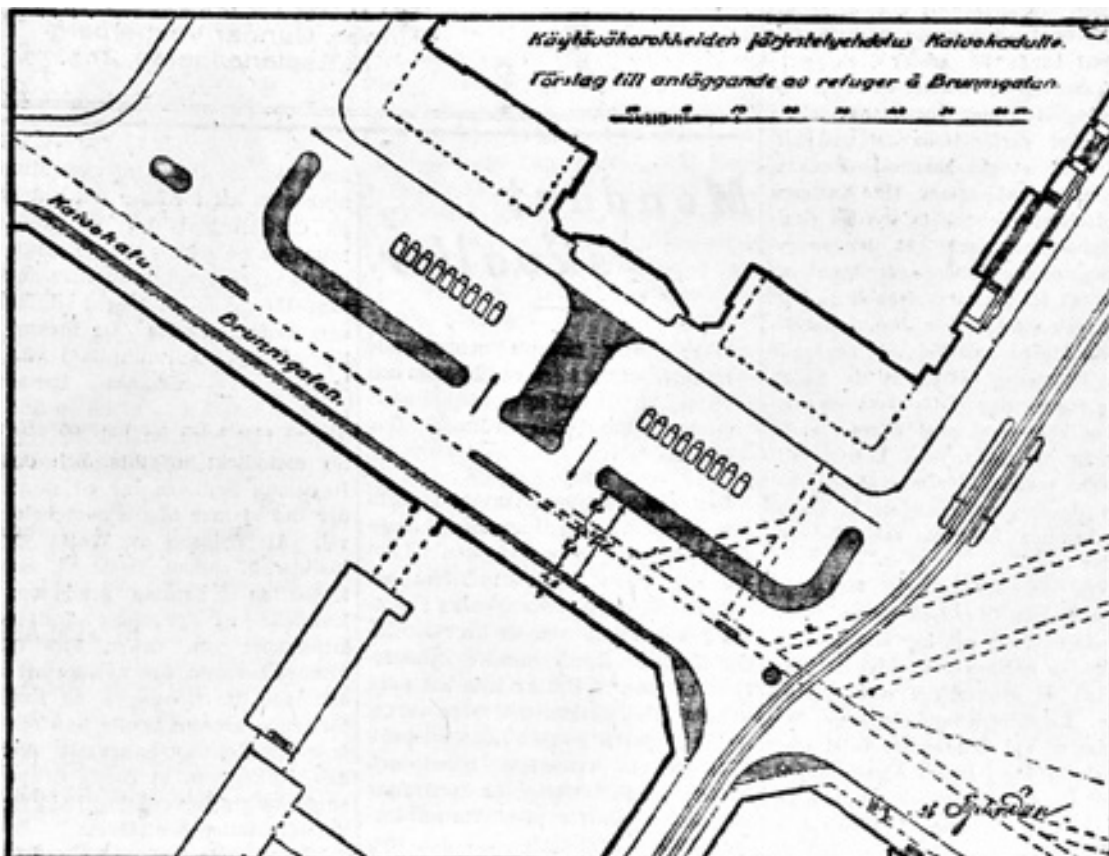
Aseman valmistumiseen ja siitä seuranneisiin toiminnallisiin vaikutuksiin ei ollut täysin varauduttu, ja toisaalta yleishistoriallinen sekasorto oli estänyt ympäristön suunnittelun. Rautatiehallitus oli joulukuussa 1918 pyytänyt kaupungin viranomaisia ratkaisemaan aseman edustan kuntoon saattamisen. Ja olihan tilanne sikälikin dramaattinen, että kun yli puoli vuosisataa paikallaan jökötänyt vanha asema purettiin, paljastui uuden aseman edusta kuin teatterin esi-ripun takaa. Tarvittiin edes "hätäratkaisu"<sup>46</sup> liikenneväylien järjestyksestä. Näin ollen kaupunginarkkitehti Birger Brunila laati oheisen ratkaisun ja sitä selostavassa kirjeessä<sup>47</sup> kerrotaan suunnitelman sisällöstä.



## Kaivokatu, 1920-luvun suunnitelmat

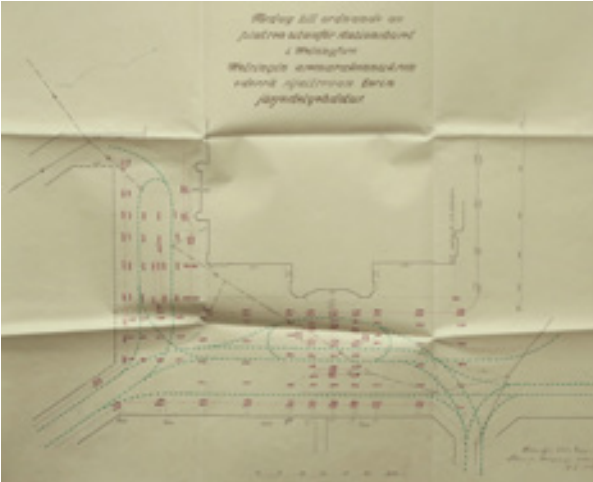


Kaivokadulle toteutettiin liikenneturvallisuuden parantamiseksi liikennekorokkeita. Levein koroke muodostettiin rautatieaseman pääsisäänkäynnin edustalle. Veljekset Karhumäki, 1939, HKM.



HBL 22.12.1926.

## 1900...1920



Helsingin kaupungin rakennuskonttori 7.2.1919.



Vuoden 1919 kustannusarviossa aseman eteläisen sivun istutusalueet oli otsikoitu kuluina lakoonisesti ”pääsisäänkäynnin sivustojen ruohokentät”. Alueet kuuluivat ja kuuluvat rautatieaseman tontille. Työ kuitenkin viivästyi. Vuoden 1922 kustannusselonteossa niistä käytetään asiallisempaa muotoa ”puutarhaterasit”. Istutusalueen parterrin pohjan muodosti tuki ruohokenttä ja aseman päägeometrian mukaisesti alueet oli rajattu graniittisin aitarakentein. Kuva Anton Rönnberg, 1927, HKM.

”Ehdotuksessa aseman eteläjulkisivun suuntaisena on tilava käytäväkoroke<sup>48</sup> (refuge), joka on 32 metriä pitkä ja enimmillään 8 metriä leveä, jonka tehtävänä on pakottaa kaikki pääsisäänkäynnille tulevat kulkuneuvot ja autot saapumaan itä- ja länsisuuntaisesti, jotka piirustuksessa on osoitettu liikennelinjoina. Läntisen julkisivun suuntaisena on 32 metriä pitkä ja 3 metriä leveä käytäväkoroke, joka tulee palvelemaan aseman ulostuloliikennettä ja lisäämään jalankulkijoiden turvallisuutta. Pienempi käytäväkoroke, mitoiltaan 16×2,5 metriä, on ehdotettu sijoitettavan City-pasaasin suuaukon edustalle, jonka lisäksi jalkakäytävä Kaivokadun eteläreunalla levennetään 6 metriin”.

Kirjeessä Brunila tekee selkoa myös raitiotielinjoja koskevista tulevaisuuden suunnitelmista. Linja joka kulki Rautatientorin reunoja myötäillen Vilhonkadulle tultaisiin pian muuttamaan. Uusi reitti kulkisi Kaivokadun suuntaisena ja jatkaisi uutta Kaisaniemenkatua myöden kohti Kruununhaaka. Nykyinen raitiotielinjaus on siis tämän ajattelun perintöä. Näin olleen ehdotetut aseman edusalueen järjestelyt jouduttaisiin mahdollisesti uusimaan kahden kiskoparin ja niille tarvittavien seisakkeiden rakentamiseksi. Ratkaisun toteuttaminen, tai minkä tahansa siedettävän ratkaisun toteuttaminen, viivästyi Kaivokatu 7:ssä sijainneiden rakennusten johdosta. Rakennukset olivat rautatiehallituksen omistuksessa, mutta niitä ei voitu purkaa vallitsevan asuntopulan seurauksena, kuten rautatiehallitus kirjeessään<sup>49</sup> 1.6.1921 totesi. Purku tapahtui tietävästi 1922...1923. Liikenteen *hätäratkaisu* jäi samalla toteuttamatta.

Edelleen jalostettu mutta liikennehallintokomitean (trafikregleringskommittén) 1926 laatima suunnitelma eteni vihdoinkin toteutukseen. Suunnitelma julkaistiin sanomalehdessä 22.12.1926 saatesanoin ”Rautatiehallitus on osoittanut suurta avomielisyyttä”. Kirjoittajan mukaan aseman edustasta oli jo tuolloin muodostunut yksi kaupungin vaarallisimmista liikennepisteistä.

”Komitean projekti, jonka yksityiskohdat näkyvät kuvassamme, on lyhykäisyydessään sellainen, että aseman pääsisäänkäynniltä on vedetty leveä käytäväkoroke kohti Kaivokatua, samalla kun sen molemmiin puolin on asetettu kaksi jääkiekkomailan muotoista käytäväkoroketta. Leveän ja pienten korokkeiden sekä aseman katuikäytävän<sup>50</sup> väliin jäävät pienet aukot... Aseman edustan aukio jakautuu näin ollen kahdeksi ’satamaksi’. Läntinen satama on ajateltu Töölöstä tulevalle liikenteelle, itäinen Hakasalmenkadulta ja Rautatientorilta suuntautuvalla liikenteelle.”<sup>51</sup>

Suunnitelmaan ei ollut kuitenkaan osoitettu tilavaruuksia Kaivokadun rautatielinjojen vetämiselle.



## Kaivokadun ympäristön uudet rakennukset



1899

### Hotelli Fennia

Tuntematon, n. 1900, HKM.



1902

### Kansallisteatteri

Nils Wasastjerna, n. 1902-1907, HKM.



1909

### Rautatiehallituksen hallintorakennus

Tuntematon, 1908, HKM.



1907

### Wilholan talo

Ote Signe Branderin kuvasta, 1909, HKM.



1909

### Keskuskadun basaarirakennus "Centralin talo"

Näkymä Keskuskadulta länteen. Julius Tallbergin rakennuttama ja Selim A. Lindqvistin suunnittelema yksikerroksinen basaarirakennus, joka tunnettiin erityisesti ravintola Centralin talona. Wieniläisjugend-tyylinen rakennus purettiin 1964 kun City Center-suunnitelmaa alettiin toteuttaa. Taustalla Eliel Saarisen suunnitelmiin perustuen v. 1909 Citypääsin toteutuksen yhteydessä rakennettu ns. "rautabetonirakennus", jossa kaksi kauppakujalle johtanutta porttikäytävää. Foto Roos, n. 1910, HKM.



1912

### Aatran talo

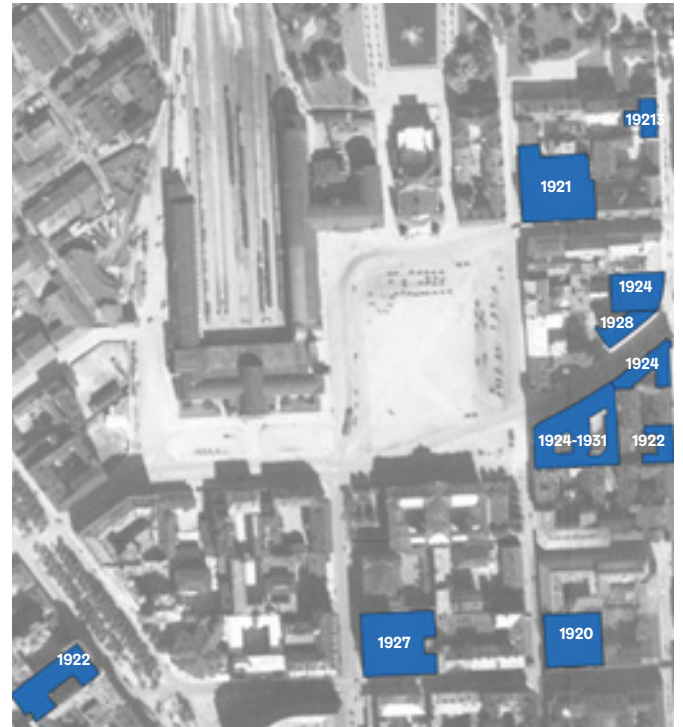
Konekauppa Aatra rakennutti Mikonkadulle viisikerroksisen liiketalon vuonna 1912. Talo on ollut myös Autoliike Nikolajeffin omistuksessa. Kivijalassa on sijainnut mm. ravintola, autoliike ja valintamyymälä. Tällä hetkellä rakennuksen keskeisenä toimijana on Grand Casino Helsinki. Eric Sundström, 1920, HKM.

## 1900...1920



## 1899-1919

Torin ympäristöön valmistunut, nykyisin olemassa oleva rakennuskanta.



## 1920-1929



## 1912-1931

**Lackmanin talo ja Mikonlinna**

Oikealla vuonna 1912 valmistunut W. G. Palmqvistin suunnittelema Lackmanin liiketalo. Kaisaniemenkadun kulmatontille puolestaan valmistui vuosien 1924-1931 välisenä aikana neljässä vaiheessa rakennettu, niin ikään Palmqvistin suunnittelema Mikonlinnana tunnettu liiketalo. Julkisivun jäsentely jatkoi Lackmanin talon linjaa. Kuvassa toisen rakennusvaiheen yhteydessä toteutettu Mikonkadun puoleinen kadunvarsitalo ja kulmatorni. Talon ensimmäinen kerros oli varattu liiketiloille; 2. ja 3. kerroksessa oli toimistotiloja. Asunnot sijaitsivat ylemmissä kerroksissa. Foto Roos, 1927, HKM.



## 1919

**Rautatieasema**

Uuden asemarakennuksen valmistuminen vanhaa asemaa pohjoisemmaksi vaikutti voimakkaasti Kaivokadun luonteeseen ja mahdollisti sen kehittymisen kaupungin keskeiseksi liikenneväyläksi. Kadun tieltä purettiin kuvasta taka-alalla suunnilleen nykyisen Asema-aukion eteläpuolella sijainneita Hillerin korttelin rakennuksia. 1921, Eric Sundström, HKM.



## City-pasaasi



### Kaivokatu

Kuva vasemalla. Kaivokatua noin 1920-luvun alkupuolella. City-käytävän historia alkoi v. 1909 kun kauppaneuvos Julius Tallberg osti Kaivokatu 8:ssä sijainneen talon. Eliel Saarisen suunnittelema City-käytävä valmistui osittain jo vuonna 1910. Niin ikään Saarisen suunnittelema Kaivokadun alun perin 1890-luvulla valmistuneeseen (arkkit. Waldemar Aspelin ja Helge Ranken) kadunvarsirakennukseen lisätty mansardikerros ja yksikerroksiset sivusiivet. Sivusiipien toiset kerrokset olivat alun perin kattoterasseja; vasemmanpuoleinen muutettiin lasikupolikattoiseksi sisätilaksi v. 1913 jälkeen Saarisen suunnitelmiin perustuen. Vasemmalta lukien huonekalukauppa, kemikalio, ravintola, lihakauppa ja kahvila. City-käytävässä sijaitsi myös kaksi hotellia; Untola ja Patria. Eric Sundström, 1919, HKM.

## Soopelin korttelin kauppakujat 1904-1910

*"Päivä päivältä kehittyi Helsinki yhä enemmän suurkaupungiksi. Uusia rakennuksia syntyy ja kaupunki ulottaa aluettaan joka suuntaan. Viimeisten suurten rakennusyritysten joukkoon kuuluu City-pasaasi, joka oikeastaan muodostaa erityisen kaupungin kaupungin sydämessä. Valppaalla liikemiehen silmällä aina asioita tarkkaileva kauppias Julius Tallberg hankki aikoinaan itselleen laajan alueen, joka ulottuu läpi kokonaisen korttelin Kaivokadun kahdeksasta Aleksanterinkadulle saakka, ja muodosti siitä pasaasin, jonka Kaivokadun puoleinen käytävä on sillä kohdalla, johon aikoinaan valmistuvan uuden asematalon pääkäytävä tulee."*

Kodin kuvasto 14.10.1911 s. 107

Ajatukset kortteliläpäisyyden perustuvista kauppakujista rantautuivat Helsinkiin Euroopan suurista metropoleista, joissa lasi- ja teräsrakentein katettuja pasaaseja oli alettu rakentaa 1800-luvun lopulla. Helsingin ensimmäinen kortteliläpäisyyden perustuvista kauppakujista oli vuonna 1888 valmistunut eurooppalaisten kaupunkisuunnitteluvirtausten inspiroima, Aleksanterinkadun ja Pohjoisesplanadin yhdistänyt Wreden pasaasi.<sup>52</sup> Pariisin ja Brysselin pasaaseista poiketen Helsingin varhaisia kauppakujia ei kuitenkaan alkuvaiheessa varustettu lasikatteilla. Soopelin korttelissa kauppakujien historia ajoittuu 1900-luvun alkuun, jolloin korttelista useampia tontteja omistukseensa hankkinut liikemies Julius Tallberg alkoi yhdessä Eliel Saarisen kanssa kehittää suunnitelmaa Aleksanterinkadun, Kaivokadun ja Hakasalmenkadun (Keskuskatu) yhdistävästä kauppakäytävästä.<sup>53</sup> Tallbergin varhaiset suunnitelmat olivat ulottuneet laajemminkin korttelin alueelle: hän oli jo vuonna 1904 ehdottanut korttelin läpäisevää kauppakujaa Mannerheimintieltä Keskuskadulle, mutta Ylioppilaskunnan vastustuksen vuoksi tämä suunnitelma ei toteutunut.<sup>54</sup>

City-pasaasiksi (Citypassagen) nimetyt kauppakujan alkuperäisenä ajatuksena oli kulkuväylän luominen kahden merkittävän liikenneterminaalin välille: raitiovaunulinjojen pääteasemat sijaitsivat tuolloin Kolmen sepän aukiolla, ja uusi rautatieasema oli valmistumassa. Saarinen piirsi kauppakujasta useammankin vaihtoehtoisen suunnitelman, joista laajempi "vaihtoehto A" esiteltiin Arkitekten-lehdessä vuonna 1909.<sup>55</sup> Toteutumattomassa suunnitelmassa kauppakuja olisi kulkenut ramppijärjestelyjen avulla kahdessa kerroksessa. Kaksitasoista kaupunkirakennetta hyödynnettiin myöhemmin uudelleen tulkittuna vuonna 1967 valmistuneessa City Centerissä. Pasaasin osalta toteutettavaksi päättyi kuitenkin suunnitelman toinen vaihtoehto, jossa olemassa olleita rakennuksia ja pihoja muokattiin ja täydennettiin lisäosilla, eikä kaksitasoista rakennetta toteutettu.



### Kaivokatu

Kuva yllä. City-pasaasia 1910-luvulla Kaivokadun suunnasta Aleksanterinkadulle päin kuvattuna. Vasemmanpuoleisen rakennuksen yksikerroksinen, puu- ja metallirakenteinen näyteikkunaseinä toteutettiin Eliel Saarisen piirustusten mukaan, samoin etualalla näkyvä kaariaukkoinen portaalirakennus. Portin takana näkyy Aleksanterinkatu 21:n katurakennuksen pihajulkisivua, jonka ensimmäinen kerros sai kauppakujan rakennustöiden yhteydessä uudet, rautarakentein toteutetut myymälätilat ja suuret näyteikkunat. Etuoikealla portaikko, joka johti kellarikerroksen "Manalaksi" kutsuttuun täysihoitolaan, jossa oli suihkutilojen ja mukavuuksilaitoksen ohella tarjolla lukusali sekä parturi- ja käheryssalongit. Saarisen suunnitelmiin perustuen sisustetut tilat olivat ylelliset; kullalistoin silatuissa seinissä oli käytetty marmoria ja peililasia. Tuntematon, n. 1910, HKM.





## 1900...1920



## Kaivokatu

City-pasaasia 1960-luvun alkupuolella, taustalla rautatieaseman pääsisäänkäynti. Alkuperäiset, ulkonäöltään yhtenäiset mainoskonsolit ovat väistyneet uudenaikaisten neonvaloputkiin perustuvien valaisinten tieltä. Edellisen aukeaman kuvaan verrattessa näkyy myös mainoslaitteiden ja erilaatuisten, sinänsä sympaatisten valaistusratkaisujen lisääntyminen. Hauskana yksityiskohdana katumaista tunnelmaa luovat ripustusvalaisimet. Constantin Grünberg, 1963, HKM.



City-pasaasin katutasan alapuolella sijainneen "Manalan" vastaanottotiloja. Sisustuksen suunnitteli Eliel Saarinen. Kodin kuvasto 14.10.1911.

City-pasaasin vuonna 1909 alkaneiden rakennustöiden yhteydessä Kaivokatu 8:n kadunvarsirakennusta (Tallbergin talo) korotettiin mansardikerroksella ja siihen rakennettiin yksikerroksiset myymäläsiivet kummallekin sivulle.<sup>56</sup> Hakasalmenkadun varrelle (Keskuskatu 6) valmistui Selim A. Lindqvistin suunnittelema yksikerroksinen basaarirakennus ja tontin keskiosaan kolmi-, osin nelikerroksinen uudisrakennus jonka pohjakerrokseen muodostettiin kaksi kauppakujalle johtavaa porttikäytävää.

City-pasaasi valmistui vuoden 1910 kesäkuussa, jolloin ensimmäiset liikkeet aloittivat toimintansa. Myymälöihin tehtiin kiillotetuin messinkipronssikehyksin varustetut peililasi-ikkunat.<sup>57</sup> Helsingin Sanomissa 18.12.1910 julkaistussa laajassa, hengeltään kaupallisessa katsauksessa esitellään vasta-avatus pasaasin monipuolista tarjontaa. Tarjolla oli mm. matkakapineita, "high fashionia" edustaneita turkkisia, aistikkaita hattuja ja hyvin lajiteltuja paperosseja. Eksotiikkaa edusti japanilaisiin tuotteisiin erikoistunut Fujiyama. Nousevan automobiiliteollisuuden innoittamana käytävässä sijaitsi kumituotteisiin erikoistunut liike, jossa kaupattiin "nykyään niin välttämättömiä kumitarpeita" kalosseista kumipalloihin.

Kiinnostava yksityiskohta oli Eliel Saarisen suunnitelmiin perustuen sisustettu kellarikerrokseen sijoittunut täysihoitola, jota lehtikirjoituksissa kutsuttiin "Manalaksi":

*"No niin. Me astumme sisälle pasaasin Kaivokadun puoleisesta päästä ja huomaamme pasaasin ensi osassa kaksi lyhyellä varustettua punaisen ja valkean kirjavaa patsasta. Näiden välistä johtaa muutaman askeleen portaat alakerrokseen, jonka katon läpi virtaa runsaasti valoa – illalla on runsas sähkövalaistus ja saavumme laajaan halliin. Vastassamme on kassaneiti kojussaan ja hänelle ilmoitamme me asiamme. Me saamme avaimen ja meille osoitetaan pieni huone, jossa on tarpeellinen tila ja kalusto pukeutumista ja peseytymistä varten. Pesemme itsemme marmorialtaassa ja pyyhimme kasvomme ja kätemme häikäisevän valkealla pyyheliinalla."*

Jokamiehen viikkolehti 6.4.1912 s. 14

*"Varmasti on paljon helpompi mainita, mitä City-Pasaasista ei voida saada, kuin luetella kaikki ne tuhannet esineet, mitä siellä pidetään kaupan. Ajateltavissa on, että siellä voi hyvin elää ja asua viikkokausia tarvitsematta liikkua rakennuksen ulkopuolelle. Yksinkertaisinta siinä tapauksessa olisi asua täysihoitolassa tai matkustajakodissa – kummatkin on talossa – ja syödä ravintolassa, jollainen on myöskin olemassa. Nousette aamulla ylös; jos saippua tai hammaspasta sattuu olemaan lopussa, niin lähetätte ostamaan ne porttikäytävän kulkumuksessa olevasta rohdoskaupasta. Aamukahvinne voitte juoda kahvilassa, josta on näköala rautatielle, tai, jos teillä on kunnon palvelijatar, joka osaa keittää kahvia valitsette hankkijaksenne erityisen kahviliikkeen ja tällöin ostatte kahvileipänne Elannon leipuriliikkeestä."*

Helsingin Sanomat 18.12.1910





### **Keskuskatu**

Nykyisen Makkaratalon kohdalla vuoteen 1904 asti sijainnut puutalo oli korttelissa lajinsa viimeinen. Tollanderin talona toimineessa rakennuksessa hrajoitettiin tiettävästi majoitustoimintaa. Idyliseltä pihamaalta näkymä Theidor Höijerin suunnittelema Vapaapalokunnan talolle. Daniel Nyblin, 1897, HKM.



# 1900...1920 tiiviisti

## Yleinen kehitys

- Rakennustoiminta vilkastuu ja hidastuu uudelleen vasta 1930-luvun laman alkaessa
- Eliel Saarisen suuret kaupunkivisiot: Munkkiniemi-Haaga ja Suur-Helsinki
- Visioita liikennejärjestelmistä ja pilvenpiirtäjistä
- Linja-autoliikenne vakiinnuttaa asemansa 1920-luvulla

## Muutokset kohdealueella

- Uuden rautatieaseman valmistuminen vanhaa asemaa pohjoisemmaksi mahdollistaa Kaivokadun leventämisen
- Kivitalot korvaavat puurakennukset toria ympäröivissä kortteleissa
- City-pasaasin kauppakäytävä yhdistää Aleksanterinkadun ja Kaivokadun
- Kansallisteatteri valmistuu 1902
- Kaisaniemenkadun avaaminen Kameelin korttelin lävitse rauhoittaa torin poikittaisliikenteeltä
- Keskuskadun avaaminen Pohjoisesplanadille ja Hakasalmenkadun levennys 1921
- Kaupankäynti torilla päättyy vuonna 1928

## KARTTA 1924







## Liikennekäytössä oleva autokanta 1930-luvun lopulla **29000**

Rautatien torin Mikonkadun puoleista laitaa vuoden 1939 uudelleenjärjestelyn jälkeen. Kadut saivat uuden nupukivetyn pinnan, torialueella käytettiin noppakiveä. Raitiotien linjaus muutettiin kulkemaan Mikonkadun myötäisesti Vilhonkadulle. Kaupunginarkkitehti Gunnar Taucherin suunnittelema kioskki valmistui vuonna 1939. Rafael Roos, n. 1940, HKM.

# 1930-luku

## Kauppapaikasta liikennetoriksi

*”Torikaupan satu on loppunut. Rautatientori on nyt erämaa, täynnä kaikenkarvaisia erämaan junia, nykyajan tyyppillisimpiä ilmiöitä.”*

Helsingin Sanomat 1.6.1928

1930-luvun alkaessa Rautatientorin luonne kaupankäyntiin ja kahvitteluun soveliaana pysähdyspaikkana oli muuttumassa kasvavien liikennevirtojen myötä. Asemanseudun kiireinen tunnelma kietoi otteeseensa mukulakivierämaaksikin tituleeratun, vielä hetki sitten markkinavilinästä täytyneen aukion. Lähtemisten ja saapumisten vaatima infrastruktuuri alkoi määrittää kaupunkitilan luonnetta aiempaa voimallisemmin. Haikailu torialueen kokonaisvaltaisen kehittämisen puolesta hiipui vuosikymmenen lopussa, kun 1938 järjestetyn aatekilpailun tuloksena toteutui ehdotusten parhaista ajatuksista koottu, liikennesuunnittelun näkökulmia korostava kollaasi.

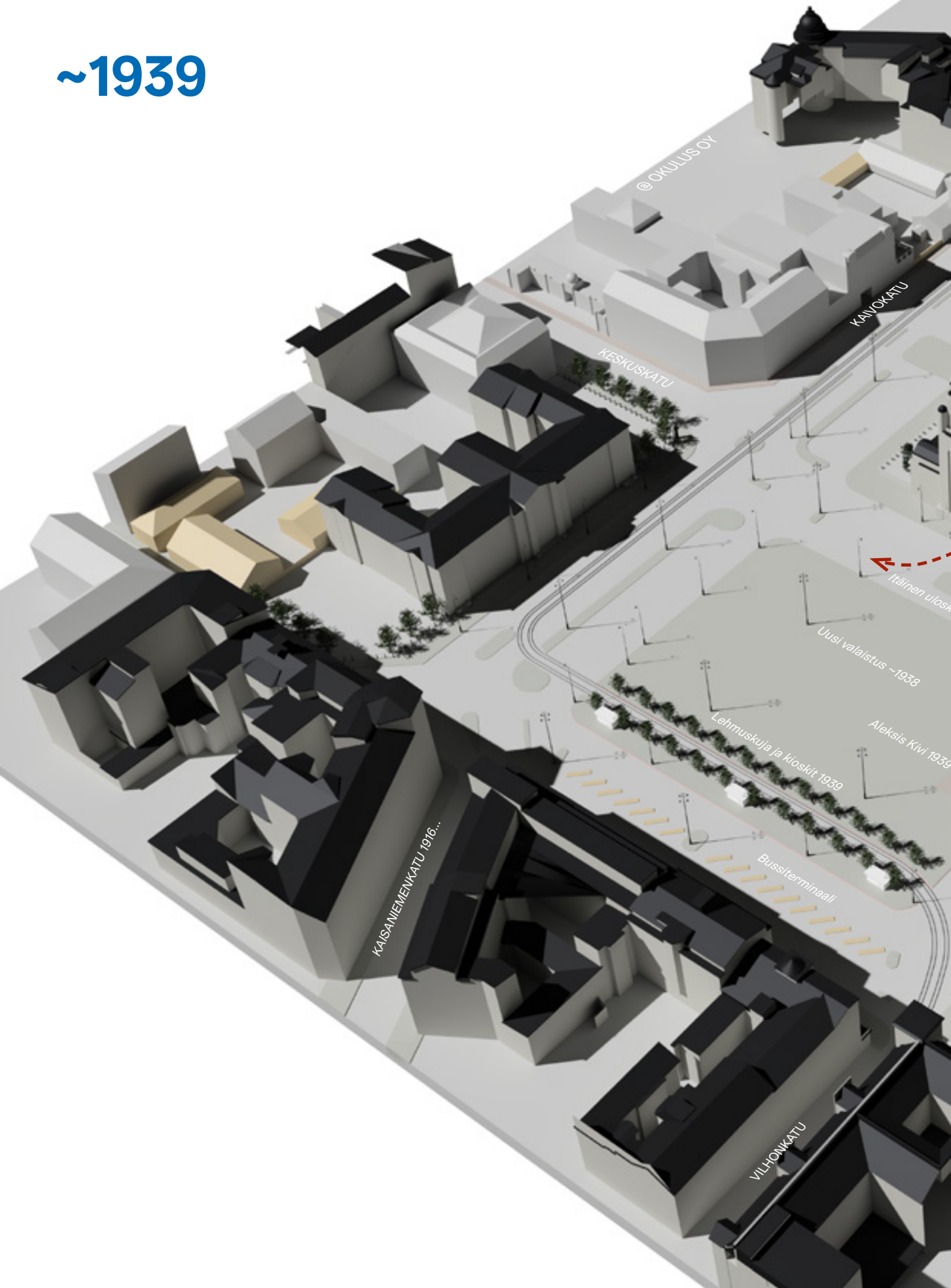
Vuosikymmenen alussa säännöllinen linja-autoliikenne vakiinnutti asemansa pääkaupunkiseudulla. Vuonna 1928 perustettu Oy Omnibus Ab alkoi kilpailla punaisilla busseillaan Helsingin kantakaupungissa kaupunginyhtiön raitiovaunujen kanssa. 1920-luvulla Suomessa oli yhteensä parisentoista tuhatta autoa, mutta 1930-luvulla pelkästään Helsingin autokanta oli noussut jo yli 9000 autoon.<sup>58</sup> Rautatientorin diagonaaliset noppakivikäytävät saivat seurakseen olympialaisia silmällä pitäen perustetut parkkipaikat. Vuonna 1935 muutettiin Mannerheimintielle sijainnut Turun kasarmien talousrakennus linja-autoterminaaliksi.<sup>59</sup>

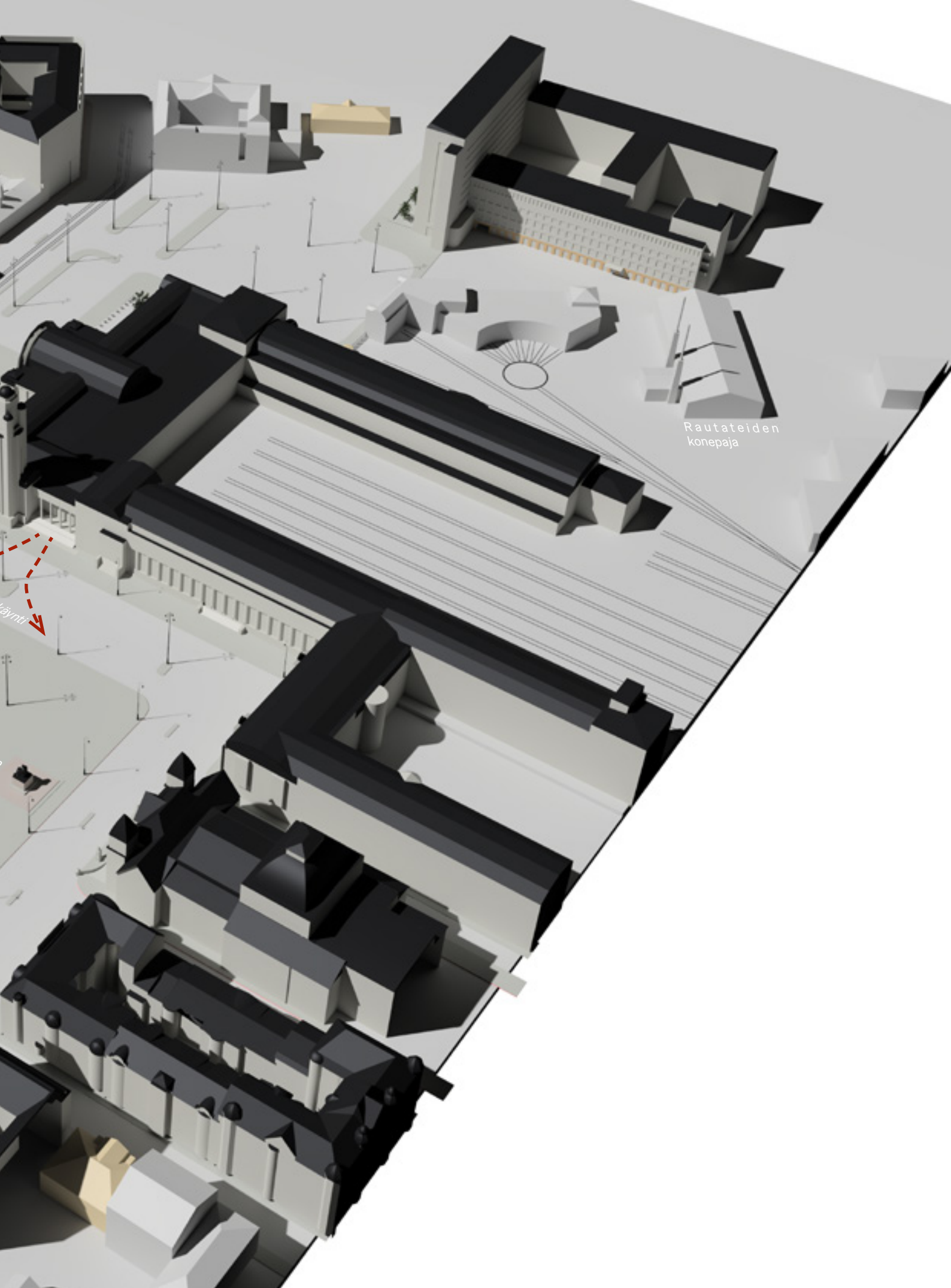
Sodan kynnyksellä kaupunki valmistautui myös alun perin vuonna 1940 pidettäviksi tarkoitettuja kesäolympialaisia varten. Sittemmin vuoteen 1952 siirtyneitä kisoja varten suunniteltiin kaupunkiin tyyppiirustuksiin perustuen vuoden 1939 keväällä lukuisia kioski-, kahvila- ja käymälärakennuksia. Kaupunginarkkitehti Gunnar Taucher suunnitteli Rautatientorin Mikonkadun puoleiselle sivustalle kaksi klinkkeripintaista kioskia ja vedenheittolaitoksen, jotka valmistuivat vuonna 1939.<sup>60</sup> Näistä ainoana on säilynyt ”Pystygrillinä” tunnettu, alunperin makeiskioskiksi valmistunut rakennus torin etelälaidassa.

Rautatientorin itälaitaa reunustava rakennusrivistö vakiinnut nykyasuunsa syksyllä 1941, kun silloisen Suomen Gummitehdas Oy:n rakennuttama kahdeksankerroksinen liiketalo valmistui Mikonkadun ja Kaisaniemenkadun kulmaukseen kahden matalamman kivitalon paikalle. Arkkitehtitoimisto Jung & Jungin suunnittelema liiketalo suunniteltiin funktionalististen ihanteiden mukaisesti. Uutta aikaa henkivät taloon suunnitellut mainoskilpikonsolit, johon neonvalomainokset voitiin kiinnittää helposti julkisivua vahingoittamatta.<sup>61</sup>



~1939





Rautateiden  
konepaja

käynti





### Rautatienori, Mikonkatu

Rautatienori n. vuonna 1940 uudelleenjärjestelyn jälkeen. Raitiotielinjaus siirrettiin aseman edustalta torin itälaitaan. Tori kivettiin noppakivillä ja sitä reunustavat kadut saivat nupukiveyksen. Etualalla olevalle jalankulkukaistaleelle valmistui kaupunginarkkitehti Gunnar Taucherin suunnittelemat kaksi klinkkeripintaista kioskia ja vedenheittolaitos, jonka ympäristöstä muodostui tulevana vuosikymmeninä viinan salakaupan keskus. (Stadin mestat 2, s. 717). Viljo Pietinen, n. 1940, HKM.



SA-kuva 11.1.1939.

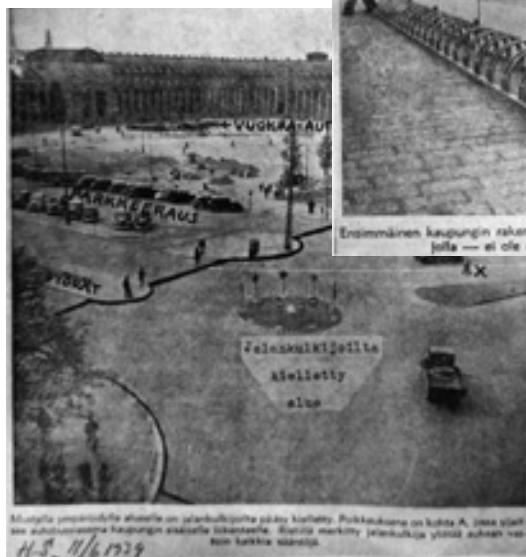
### Rautatienorin järjestely.

*Kaisaniemenkadun suulla kaupungin vilkkain liikenne.*

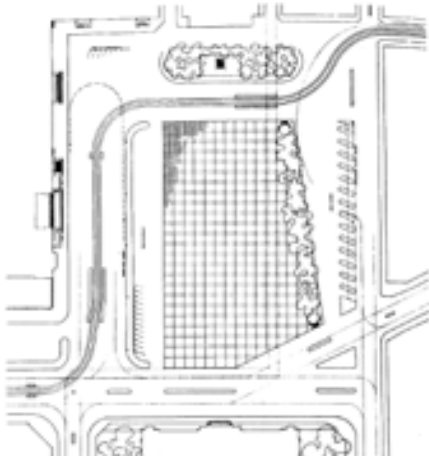
*Kaksi laajaa aluetta puhdistettava jalankulkijoista.*

*Helsinki-ilta-aikojen opittuna ajamaan rinnakkain.*

Autojen lisääntymisen myötä alkaneen "Jalankulkijoiden puhdistusoperaation" ensivuosisikymmen toi mukanaan myös myönnytyksiä kevyelle liikenteelle: ensimmäinen kaupungin rakentama polkupyöräteline asennettiin Rautatienorille. HS 11.6.1939.



Ensimmäinen kaupungin rakentama polkupyöräteline, jolla — ei ole aiokaan polkupyörää.



### Vuoden 1938 järjestelykilpailu ja toteutuneet muutokset

Rautatientorin uudelleenjärjestämistä oli suunniteltu ainakin vuosikymmenen puolivälistä saakka. Vilkasta julkista keskustelua oli lähes koko vuosikymmenen ajan herättänyt myös Aleksis Kiven muistopatsashanke. Veistoksen sijoituspaikkaa torin pohjoislaidalla Kansallisteatterin harkittiin perusteellisesti; sopivan sijainnin määrittämiseksi Rautatientorille pystytettiin monumentin pahvinen malli vuonna 1933 ja vielä uudelleen 1938.<sup>62</sup> Suunnittelukilpailun julistamiseen päädyttiin vuonna 1937, kun kiinteistölautakunnan aikaisemmin laadittamaa Rautatientorin järjestelyehdotusta vastaan oli tehty ”varsin huomattavia muistutuksia”.<sup>63</sup> Kaupunginvaltuusto hyväksyi kilpailuohjelman ja päätti merkitä palkintolautakunnan käytettäväksi vuoden 1938 talousarvioon 50 000 markkaa. Aatekilpailua varten nimettiin viisi henkilöä käsittävä palkintolautakunta, jossa oli mukana mm. asemakaava-arkkitehti Birger Brunila.<sup>64</sup>

Kilpailun tavoitteena oli löytää ratkaisu, jossa torin ulkonäkö suunniteltaisiin mahdollisimman arvokkaaksi, kuitenkin huomioiden kasvavan liikenteen vaatimukset. Liikennejärjestelyiden osalta tuli erityisesti huomioida kasvavan liikenteen vaatimukset. Linja-autojen lähtölaiturit torin itälaidalla piti säilyttää, mutta keskiosa oli suotavaa rauhoittaa liikenteeltä. Aleksis Kiven muistopatsaan sijoituspaikka tuli myös osallistujien ratkaistavaksi. Kilpailuun saatiin 38 ehdotusta. Ohjeistus jätti tilaa mielikuvitukselle, ja ehdotukset olivatkin keskenään hyvin erilaisia: torille ehdotettiin mm. luonnonpuistoa ja suihkukaivoa, mutta toisaalta osassa aukio oli jätetty tyystin vaille istutuksia. Yhtäkään ehdotuksista ei katsottu ensimmäisen palkinnon arvoiseksi; sen sijaan päätettiin jakaa kolme 2. palkintoa.<sup>65</sup> Yksi ehdotus lunastettiin. Kilpailun tuloksia esiteltiin tuoreeltaan Arkkitehti-lehdessä (2/1938) sekä Uudessa Suomessa (19.1.1938). Torin uudelleenjärjestely päätettiin toteuttaa kiinteistölautakunnan suunnitelman mukaan, jossa yhdisteltiin kilpailun parasta satoa.

Useista vaihtoehtoisista ehdotuksista toteutettiin lopulta piirustuksen nro 1850 mukainen järjestely. Raitiotie siirrettiin Mikonkadulle, jossa se johdettiin torin itälaitaan suunniteltujen puuistutusten välitse. Torin varrella olevat kadut ja liikennekorokkeet saivat nupukiveyksen, torin keskiosa puolestaan päällystettiin harmaanpunertavalla noppakivellä.<sup>66</sup> Mikonkadun toria reunustavan osuuden kiveys on valokuvien perusteella vaihtunut nupukiveksi jo vuonna 1930. Uudelleenjärjestelyn yhteydessä uusittiin myös kunnallistekniikkaa, kun pääviemäri johdettiin rakennustoimiston katurakennusosaston laatiman suunnitelman mukaisesti pitkin Kaivokatua Ateneumin ohi kääntyen sitten suorakulmaisesti pohjoiseen ja jatkuen suorana Läntistä Teatterikujaa pitkin. Kaivokatu sai samalla raitiovaunukiskot, ja liikenne niitä pitkin alkoi elokuussa 1938. Wäinö Aaltonen suunnittelema Aleksis Kiven patsas paljastettiin sodan kynnyksellä Kiven syntymäpäivänä 10. lokakuuta 1939. Pian patsas joudutiinkin suojaamaan pommituksilta lauta-aidoituksin.

Ylimpänä Martta Martikainen-Ypyän ja Ragnar Ypyän ehdotus ”Kiiltävä nappi ja valkoinen hansikas”, jossa liikenteen järjestelyillä pyrittiin rauhoittamaan teatterin ja aseman puoleista torialuetta. Palkintolautakunta kritisoi ehdotusta Ateneumin edustan tarpeettoman leveistä jalkakäytävistä. Keskellä Hugo Harmian laatima lunastettu ehdotus ”ferrovia”, jossa koko tori on järjestetty puistoksi. Tästä ehdotuksesta toteutetui torin itälaitaan siirretty raitiotielinjaus, mutta kokonaisuutena aukion järjestämistä puistoksi ei pidetty ”käytännöllisistä syistä” mahdollisena. Alimpana kilpailusta kerättyjen ajatusten pohjalta kiinteistötoimiston asemakaavaosastolla laadittu Rautatientorin järjestelyehdotus. Toteutus 1938-1939. Laati Birger Brunila. KAO 5337, KPOA.





### Keskuskatu

#### Urbaanin kadun modernimpi ilme

Keskuskadun pohjoisosaa levennettiin 1920-luvun lopulla. Samoihin aikoihin myös kadun vanha nimi (Hakasalmenkatu) jäi historiaan. Oikealla näkyvä Liittopankin talo rakennettiin kerrosta korkeammaksi kuin rakennusjärjestys salli: vastalahjaksi kaupunki sai lunastaa tontista 6,5 metrin kaistaleen kadun leventämiseksi. Tämä puolestaan johti etuoikealla näkyvän VPK:n talon julkisivun täydelliseen modernisointiin. Ateneumin puistikosta hävisi samalla kaistale. Etualan lehmusrivi kuului alun perin puistikon sommitelmaan. Constantin Grünberg, 1930-luku, HKM.



### Rautatien tori

#### Torin kiveystöitä 1930

Toria ympäröivistä kaduista ainakin Mikonkatu sai nupukiveyksen jo vuonna 1930. Itse torialueen mukulakiveys vaihtui noppakiveksi vasta vuoden 1939 uudelleenjärjestelyn yhteydessä. Yläkulmassa 1930-luvun uutta suunnittelua edustava ns. Y-valaisin. Sakari Pälsi, 1930, HKM.



### Rautatien tori, Mikonkatu

#### Mikonkatua ja toria 1930-luvun asussaan

Mikonkadun ja Kaisaniemenkadun kulmaan valmistui kahden oikeanpuoleisimman rakennuksen paikalle vuonna 1941 Suomen Gummitehdas Oy:n liiketalo. Tässä vanhat, pienipiirteisemmät rakennukset vielä paikoillaan. Vasemmalla vuonna 1899 valmistunut Hotelli Fennian talo sekä vuonna 1912 valmistunut arkkitehtitoimisto Palmqvist & Sjöströmin suunnittelema ja konekauppa Aatran rakennuttama talo. Torialueen reunamilla käytettiin 1930-luvulla Helsingille tunnusomaisia koivunjalkapenkkejä. Signe Brander, 1930-luku, HKM.



### Keskuskatu

Vapaapalokunnan talo uudistetussa asussaan. Julkisivun muutokset tehtiin vuonna 1930, kun Keskuskatua levennettiin kuudella ja puolella metrillä. Muutospiirustukset laati arkkitehti Runar Finnilä. Oikealla Liittopankin talo, jonka mittakaava viittaa jo suurkaupunkimaiseen rakentamiseen. Keskuskadulle omaleimaista ilmettä loivat useammassa rakennuksessa käyetyt seinään kiinnitetyt pallovalaisimet; sellaisia käytettiin myös kadun Pohjoisesplanadin puoleisesta päädyistä vuonna 1965 puretussa Kinopalatsin talossa. VPK:n talossa toimi vuosien 1946-1967 välillä Suomen Kalevalaisten naisten liiton pitämä suosittu Kestikartano-ravintola, jonka hirsitupamaisen sisustuksen oli suunnitellut arkkitehti Aarne Ervi. VPK:n talo purettiin 1960-luvun lopussa. Olof Sundström, 1931, HKM.



### Keskuskatu

#### VPK:n talo vanhassa asussaan

Yllä olevaan kuvaan verratessa käy hyvin ilmeiseksi VPK:n talon julkisivumuutosten dramaattisuus. Höijerin alkuperäisestä uusrenessanssin ihanteita jäsentelyssä noudatelleesta julkisivusta ei jäänyt käytännössä jäljelle juuri mitään. Eric Sundström, 1921, HKM.





### **Kaivokatu**

#### **Aseman edustan puistikko, taustalla Kaivokatu 10 ja 12**

Rautatieaseman edustan puistikoiden istutukset olivat verraten hyvin hoidettuja. Kaivokatu sai raitiovaunukiskot vasta vuonna 1938. Eric Sundström, 1927, HKM.

# 1930-luku tiiviisti

## Yleinen kehitys

- Sähkö korvaa kaasun katuväläistuksessa
- Asfaltin käyttö pintamateriaalina yleistyy
- Säännöllinen linja-autoliikenne vakiintuu
- Olympialaisia varten kaupunkiin valmistuu lukuisia kioski- ja käymälärakennuksia

## Muutokset kohdealueella

- Rautatien torin uudelleenjärjestelykilpailu v. 1938; järjestelyjen toteutus 1939 kilpailutöiden ajatuksia yhdistelleen suunnitelman pohjalta
- Raitiovaunuliikenne Kaivokadulla alkaa vuonna 1938
- Aleksis Kiven patsas paljastetaan 1939
- Keskuskatua levennetään pohjoisosastaan

## ORTOKUVA 1932





Aleksis Kiven patsas laudoitettavana maaliskuussa 1940 ilmapommitusten varalta. SA-kuva.

Liikennekäytössä olevan autokannan kehitys

**27 161**



# 1940-luku

## Poikkeusaikojen pysähtyneisyyttä järjestyksenpitoa

*”Voitonjuhlat Rautatientorilla. Suomen kansa on suhtautunut sodan loppumiseen tapansa mukaan vakaasti ja asiallisesti. Nyt sitä on yritetty saada voitonhumuun mukaan, viimeksi käyttämällä conga-tanssia houkuttimena. Uteliaita tuleekin kymmeniätuhansia, vaikka hurraus onkin pidättyväistä. [– –] Tällä leveysasteella todistaa toritanssien järjestäminen melkoista mauttomuutta”.*

Suomen Kuvalehti 19.5.1945

Sota-aikana himmennettyjen katulyhtyjen alla uinuva Rautatien-tori odotteli valoisampia aikoja. Vuoden 1939 lopulla valmiiksi saadun uudelleenjärjestelyn myötä tori oli saanut uuden koristeellisen ja aiempaa mukavakulkuisemman noppakiveyksen, joka jäi toistaiseksi vaille arvoistaan käyttöä. 1940-luvulla torilla tapahtui vain pieniä konkreettisia muutoksia. Kaupunkikuvasta erottuivat lauta-aidoituksin pommituksilta suojatut patsaat ja tyhjentyneet näyteikkunat. Rakennustoiminta oli käytännössä pysähdyksissä vuosikymmenen puoliväliin saakka.

Sotien jälkeen kaikesta oli pulaa. Aukiot täytyivät halkopinoista, kun vähäinen saatavilla oleva kivihiili tarvittiin teollisuuden tarpeisiin. Kalustopulan vuoksi harvennetuin vuorovälein kolisteleviin raitiovaunuihin jonotettiin. Samoin joulun alla 1945 jonotettiin junalippuja asemanseudulla yön yli, ja Rautatientorilla loimusivat Kansallisteatterin halkopinosta ”lainatuista” puista lämmikkeeksi kootut nuotiot.<sup>67</sup>

Rauhan palattua kaupungin kadut täytyivät häikäpönttöautoista, hevosista ja raitiovaunuista. Evakuoidut patsaat palasivat toukokuussa 1945 jalustoilleen ihmettelemään maailmanpalon päättymistä seurannutta vilkastuvaa kaupunkielämää. Rautatientorilla järjestettiin helatorstaina 10.5.1945 suuret tanssiaiset sodan päättymisen juhlistamiseksi. Ilta-Sanomissa julkaistu Ilmoitus lupasi ”ratkirie-mullista ilonpitoa rauhantulon johdosta, nuorille swingiä, congaa, vanhoille valssia ja polkkaa.” Yli 30 000 osallistujaa keränneessä tapahtumassa vallitsikin aikalaislähteiden mukaan iloinen mutta sangen tiivis tunnelma.<sup>68</sup>





### Rautatientori

Tori vuonna 1942. Kuvassa näkyvät vuoden 1939 muutostöiden yhteydessä asennetut uudet ns. Y-valaisimet, jotka olivat edeltävää mallia huomattavasti sirompia. Aleksis Kiven patsaan ympäristöön ei alun perin kuulunut istutuksia; ne tulivat vasta 1950-luvulla kun lisääntyneen liikenteen vuoksi alettiin torille kaivata rauhoitettua aluetta. Fred Runeberg, 1942, HKM.



### Rautatientori

Vuonna 1941, SA-kuva.



### Rautatientori

Vuonna 1945 järjestettiin sodan päättymisen juhlistamiseksi Rautatientorilla suuret tanssiaiset. Kioskin tasakatto on houkutelut ilmaperspektiiville persoja kaupunkilaisia seuraamaan katutasolla tanssahtelevaa väkeä. Väinö Kannisto, HKM.

### Rautatientorin muutokset 1940-luvulla

Sodan aikana väliaikaisesti Rautatientorille sijoitettu paikallislinja-autoliikenteen päätekohta palautettiin takaisin linja-autoasemalle huhtikuussa 1940.<sup>69</sup> Torille sijoitettiin myös teräsrakenteinen puhelinkioski Mikonkadun varren linja-autopysäkkien ja raitiovaunukiskojen välissä olleen jalankulkualueen varrelle. Uusi, tiettävästi vihreäksi maalattu kioskimalli oli kehitetty 1930-luvulla.<sup>70</sup> Valurautainen vedenheittolaitos puolestaan poistettiin torilta ilmeisesti vuoden 1943 jälkeen.

Vuoden 1944 joulukuussa Helsingin Raitiotie- ja Omnibus Osakeyhtiö päätti yhtiökokouksessaan myydä omaisuutensa kaupungille ja samalla purkaa yhtiön. Vuonna 1945 liikennettä alkoi hoitaa Helsingin kaupungin liikennelaitos HKL. Itäisten linja-autolinjojen pääteasema päätettiin siirtää Rautatientorille vuonna 1946. Linjojen tulo- ja lähtöpaiikat järjestettiin väliaikaisesti Ateneumin ja rautatieasemaa vastapäätä olevan torin keskiosaa rajoittavan reunan kivetykseen ilman varsinaisia korokkeita.<sup>71</sup> Vuonna 1947 Rautatientorille rakennettiin puusta 12 linja-autokoroketta, jotka kuvien perusteella tulivat torin länsilaitaan. Liikennelaitoksen liikennekoju valmistui linja-autokorokkeiden itäpuolelle vuodeksi 1948.<sup>72</sup>

### Julkisen tilan kontrolli näkyväksi: Uusi poliisijärjestys

Asuntopulan, yleisen puutteen ja kaupunkiin kohdentuvan muuttoliikkeen yhteisvaikutuksesta Rautatieasemanseudusta muodostui vuoden 1945 aikana ”epäjärjestyksen ja rikollisuuden pesäke”,<sup>73</sup> kun rintamilta palaava, vailla vakiuista asuinpaikkaa ollut väki kansoitti ympäristöä.

Vapautunut aika toi tullessaan myös uudenlaisen mielenosoitus- ja yleistötapahtumakulttuurin, kun aiemmin näkyttömässä toimineet poliittiset liikkeet ja uskonnolliset yhteisöt alkoivat järjestää omia tapahtumiaan kaupunkitilassa.<sup>74</sup> Etenkin erilaiset hyväntekeiväisyystapahtumat olivat ajalle tyypillisiä.

Vilkastuneen katuelämän aikaansaamiin lieveilmiöihin pyrittiin puuttumaan vuonna 1945 kaupunginvaltuustossa hyväksytyllä poliisijärjestyksellä.<sup>75</sup> Julkisen tilan käyttöä yksityiskohtaisesti säätelevällä asetuskokoelmalla luotiin pohja nykyisenkaltaiselle kontrolli- ja lupamenettelylle.

*2 §. Kadulle, torille tai muulle yleiselle paikalle älköön väkeä kokoontuko siten, että epäjärjestystä syntyy tai liikenne estyy. Poliisimiehen kehoituksesta on väkijoukon heti hajaannuttava. Henkilöt, jotka ilman pätevää syytä oleskelevat rautatie- tai linja-autoasemilla, satama-alueilla, lentoasemilla tai muilla näihin verrattavilla yleisillä paikoilla, ovat velvolliset poliisimiehen käskystä poistumaan.*

*14 §. Tarpeeton höyryviheltimen, merkkitorven, pillin tai muun räikkeen käyttäminen on kielletty.*

Helsingin kunnallinen asetuskokoelma 1945







### Rautatietori

#### Aleksis Kiven patsas

Aleksis Kiven patsas kuvattuna vuoden 1941 aikana. Patsaan ympärille toteutettiin nurmi-alueet vasta 1950-luvun puolivälissä. Alun perin patsaan jalustaosan laatoitus oli toteutettu liuskekivin, materiaali vaihtui nupukiveen ilmeisesti vuoden 1969 uudelleenjärjestelyn aikana. 1941, SA-kuva.



### Rautatietori

#### Linja-autoja torin eteläpäädyssä

Vuoden 1947 jälkeen otetussa kuvassa liikenne on jo vilkastumaan päin; linja-autojen pysäköintialue sijaitsi vielä tässä vaiheessa torin eteläpäädyssä. Puiset linja-autokorokkeet rakennettiin torin länsilaitaan vuonna 1947. Ylävasemmalla vielä keskeneräinen Sokoksen tavaratalo, joka valmistui vuonna 1952. Aarne Pietinen, n. 1947, G17005.



### Rautatietori, Mikonkatu

#### Suomen Gummitehdas Oy:n toimitalo vastavalmistuneena

Mikonkatu 15 n. 1941. Suomen Gummitehdas Oy:n rakennuttama kahdeksan kerroksinen liiketalo valmistui Mikonkadun ja Kaisaniemenkadun kulmaukseen matalampien kivitalojen paikalle. 1940-43, Aarne Pietinen, MV.



### Rautatienori

#### Rautatieaseman edustaa 1940-luvulla

Liikennettä torin länsilaidalla vuonna 1948. Yksityisautojen määrä on vielä tässä vaiheessa maltillinen. Foto Roos, 1948, HKM.



### Kaivokatu

#### Rautatieaseman edustaa 1940-luvulla

Katukalusteita oli vielä niukasti, mutta niiden määrä alkoi 1950-luvulla kasvaa voimakkaasti. Suojatiemerkintöjä alettiin maalata katuun vasta 1950-luvun puolella. Etualalla oleva ristikkomasto kannattalee raitiovaunujen ajonlankoja. Tuntematon, 1940-luku, HKM.





### **Torin katukalusteita**

Vuoden 1939 uudelleenjärestlyn yhteydessä toteutettu jalankulku-kaistale ja lehmusrivi. Kuvassa näkyvän kaltaisia penkkejä alettiin käyttää puistoissa 1910-luvulla. Samankaltaisia vaaleiksi maalattuja, tukevia puupenkkejä on ollut esimerkiksi Lontoon Hyde Parkissa. Taustalla vuonna 1939 valmistunut Gunnar Taucherin kioskirakennus, joka on yhä jäljellä. Kaarlo Lindberg, 1950-luku, HKM G29392.



# 1940-luku tiiviisti

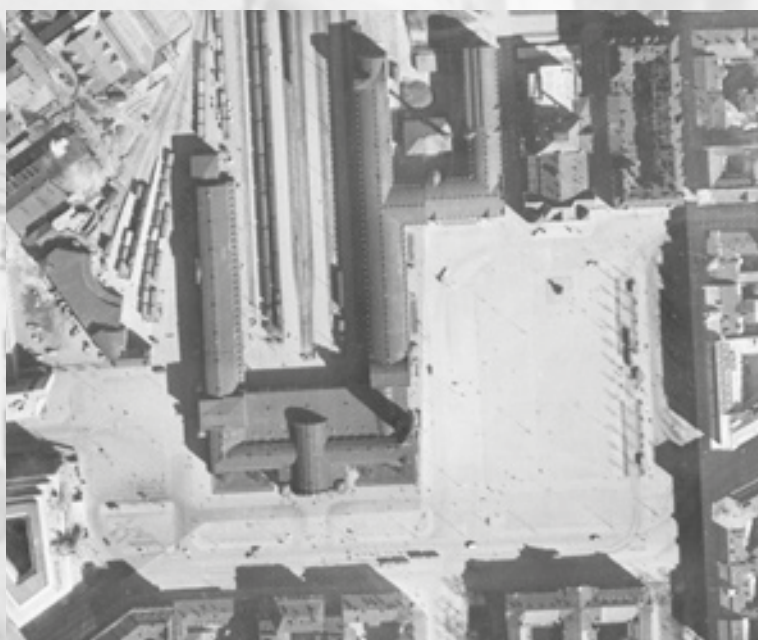
## Yleinen kehitys

- Sota-aikana kaupunkiympäristön kehitys pääosin pysähdyksissä
- Kaupunkikuvassa näkyvät halkopinot ja häkäpönttöautot

## Muutokset kohdealueella

- Suomen Gummitehdas Oy:n kahdeksankerroksinen toimitalo valmistuu Kaisaniemenkadun ja Mikonkadun kulmaan
- Rautatientorin luonne tapahtumapaikkana alkaa muuttua, kehitys liikenteen solmukohdaksi ja pysäköintikentäksi alkaa

ORTOKUVA 1943





Helsingin olympialaisia varten varattiin Rautatienorilta pysäköintitilaa yksityisautoille. Alun perin tilapäiseksi tarkoitettu ratkaisu jäi kuitenkin pysyväksi heijastellen näin yleisen kehityksen suuntaa. 1955, Bertel Okkola, HKM.

Liikennekäytössä olevan autokannan kehitys

**60 164**



# 1950-luku

## Hyvinvointiyhteiskunnan ensiaskeleita

*”1950-luvun autoistumisen huumassa ja yleisessä elintason nousuhuumassa oli Wilholan talon torin puoleinen paraatisivu koristettu katutasosta katonharjaan mitä erilaisimmilla räikeillä, väriään muuttavilla neonvalomainoksilla kuin missäkin Amerikan Manhattanilla. Oli valaistuja Pirelli-autonrenkaita, Helkaman televisioita ja Nivea-ihovoidetta auto- ja moottoripyörämainosvalojen lisäksi. Ihmetellä täytyy, että silloiset kaupungin julkisivulautakunnat sallivat moisen markkinajoulukuusen Helsingin arvokkaimmassa ympäristössä Kansallisteatterin vieressä.”*

Heikki Nevanlinna lapsuudestaan Mikonkatu 18:ssa

1950-luvun alun Suomessa elettiin vielä pula-aikaa, joka oli kuitenkin jo väistymässä taka-alalle. Helsingissä vuonna 1952 pidetyt Olympialaiset piristivät yleistä mielialaa ja rakennustoimintaa. Kahden seuraavan vuosikymmenen aikana Suomi muuttui moderniksi kulutusyhteiskunnaksi. Muutokset alkoivat näkyä ydinkeskustan katukuvassa etenkin vuosikymmenen puolivälin jälkeen, kun uudenaikaisia liiketaloja valmistui ja vapaa-ajan aktiviteetit lisääntyivät.

Väestönkasvun ja suotuisan taloudellisen kehityksen myötä kaupunki alkoi panostaa liikennesuunnitteluun. Kehityskulkuun oli vaikuttanut etenkin vuoden 1946 suuri alueliitos, jonka myötä ratkaistaviksi nousivat myös esikaupunkialueiden liikennekysymykset.<sup>76</sup> 1950-luvulla kantakaupungista oli muodostumassa laajenevan työssäkäyntialueen keskus asumisen levittäytyessä kaupungin reuna-alueille. Myös päärautatieaseman ympäristöä alettiin kehittää yhä enemmän liikenteen sujuvuuden ehdoilla. Katukuvaan ilmestyivät suojakaiteet erottamaan jalankulkijat liikenneväylistä; nopeusrajoituksista ei vielä ollut tietoaakaan.

### Uusi valoisa liikekaupunki: Sokos ja Kaivotalo

Rautatieaseman edustan katukuva muuttui huomattavasti vuonna 1955, kun Kaivokatu 10:een valmistui Helsingin yliopiston ylioppilaskunnan (HYY) rakennuttama Kaivotalo. Arkkitehti Pauli Salomaan suunnittelema uudenaikainen, kahdeksankerroksinen liiketalo oli huomattavasti silloisia naapureitaan korkeampi. Se myös poikkesi standardisoidulla rasterijulkisivullaan edeltävän kauden funktionalistisista rakennuksista. Rakennustaiteellisten tyyli-suuntien jatkumoon Kaivotalon liitti kuitenkin sen vaalea ja valoisa yleisilme, joka oli ja on ympäristössään edelleen poikkeuksellinen.<sup>77</sup> Katutason yhtenäiset, kaksi kerrosta korkeat näyteikkunaseinät toivat valoa ja avaruuden tuntua myös katutilaan. Taloon toteutettiin vuonna 1959 valmistunut Van-





### Kaivokatu

Vuonna 1955 Kaivokatu 10:een valmistunut Kaivotalo toi dramaattisen muutoksen katuympäristöön. Yhdessä aiemmin valmistuneen Sokoksen tavaratalon kanssa rakennukset toivat katutilaan suuret, useamman kerroksen korkeiset näyteikkunapinnat. Kahden kerroksen korkeudelta katulinjasta sisäänvedystä julkisivusta tuli Kaivokadun 1960-luvun suurprojektin, City-Centerin (Makkaratalon) myötä jalankulkijan tilakokemukseen leimallisesti vaikuttanut piirre. Heikki Havas, 1956, SRM.



### Kaivokatu

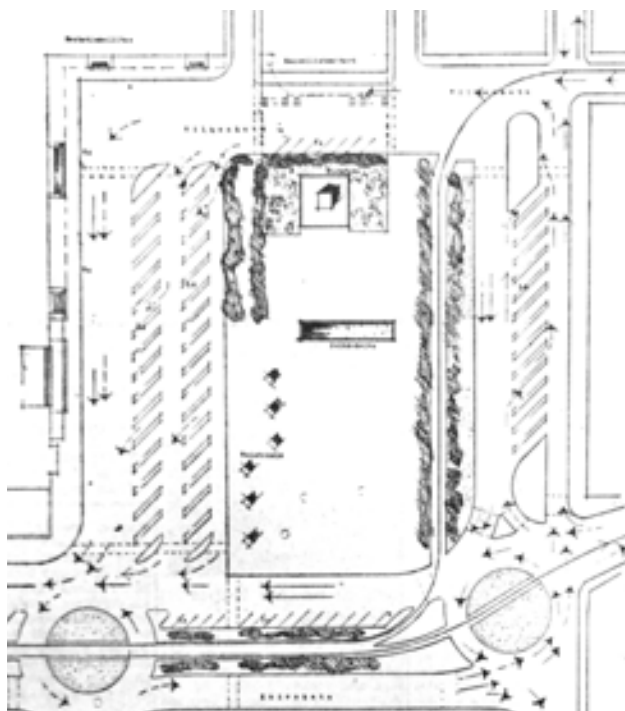
Kaivotaloon toteutettiin Helsingin tiettävästi ensimmäiset ulkoliukuportaat, jotka näkyvät kuvassa vasemmalla. Kahden kerroksen korkeuteen ulottuvat näyteikkunaseinät edustavat uutta aikaa. Kaivokadun katutasoon toteutettiin myös kortteliläpäisy, josta muodostui suosittu reitti Uuden ja Vanhan ylioppilastalon väliselle aukiolle. Heikki Havas, 1956, SRM.



### Postikatu

Sokos ja Kaivotalo toivat valoa ja läpinäkyvyyttä pääkaupungin sydämeen. Sokoksen talon muutokielessä häivähtävät vielä funktionalismin haamut: pyörästetty kulma luo keskusteluhytteen Mannerheimintien vastapuolella sijaitsevan Lasipalatsin kanssa. Asser Kantola, 1960-luku, HKM.

## 1950-luku



Wäinö Aaltosen laatima suunnitelma Rautatientorin uudelleenjärjestelemiseksi. Torille olisi tullut suihkukaivo sekä uudet lehmusrivit länsilaitaan. Ehdotuksesta toteutui tällaisenaan ainoastaan patsaan ympäristön nurmialue ja kukkaistutukset. 1956, HS.

halta ylioppilastalolta Kaivokadulle johtanut kauppakuja, johon rakennettiin Helsingin ensimmäiset ulkoliukuportaat. Myös asema-aukion ympäristö nykyaikaistui, kun jo sotien aikana alkaneet Sokoksen tavaratalon rakennustyöt saatiin päätökseen vuonna 1952.<sup>78</sup>

1950-luvulla Rautatientorista oli muodostumassa yhä selkeämmin linja-autoliikenteen keskus. Lisäksi kiihtyvää vauhtia kasvanut yksityisautojen määrä alkoi näkyä kaupungin aukioilla, kun niiltä enenevässä määrin varattiin tilaa paikoitukselle. Myös Rautatientorin etelälaita varattiin pysäköintikäyttöön.<sup>79</sup> Alun perin olympialaisia varten tilapäiseksi tarkoitettu järjestely jäi kuitenkin pysyväksi.

Syksyllä 1956 nähtiin eri puolilla kaupunkia maaperätutkijoita kairoineen, kun esikaupunkiliikenteen suunnittelukomitea selvitti tunneleihin sijoitettavan pikarataliikenteen mahdollisuutta Helsingissä. Kesäkuussa 1959 komitean suunnittelupäällikkönä toiminut tekniikan tohtori Reino Castrén esitteli ensimmäisen mietinnön kaupunginhallitukselle.<sup>80</sup> Lopullinen päätös metron rakentamisesta kaupunkiin tehtiin kuitenkin vasta kymmenen vuotta myöhemmin.

### Rautatientorin kaunistamiskysymys

Vuonna 1950 kaupunginhallitus hyväksyi Kiinteistöviraston asemakaavaosaston suunnitelman raitioteiden ja liikenteen uudelleenjärjestämisestä Vilhonkadulla, Kaisaniemenkadulla ja Rautatientorilla.<sup>81</sup> Toinen Vilhonkadulla sijainneista raiteista siirrettiin Kaisaniemenkadulle ja samalla rakennettiin Vuorikadun ja Vilhonkadun sekä Mikonkadun ja Kaisaniemenkadun risteyskohdaksi yhdysvaihteet.

Rautatientorin liikennejärjestelyjen ohella huolta herätti myös Aleksis Kiven patsaan ympäristö, joka oli muodostunut "joutoväen ja matkustavaisten kohtaus- ja ajanviettopaikaksi".<sup>82</sup> Kaupunginvaltuuston aloitteesta päätettiinkin pyytää patsaan suunnittelija Wäinö Aaltonen laatimaan ehdotus patsaan ympäristön kohentamiseksi. Vuonna 1956 valmistuneen suunnitelman mukaan torille olisi tullut itä-länsisuuntainen, suorakaiteen muotoinen graniittinen suihkukaivo. Lounaislaitaan puolestaan olisi sijoitettu kahteen riviin pylväiden päälle aseteltuja muotokuvaveistoksia näytelmäkirjallisuuden ja näyttämötaiteen merkkihenkilöistä. Suunnitelmassa uudet lehmusrivit koristaisivat torin länsilaitaa.<sup>83</sup>

Aaltosen ehdotuksesta päätettiin toteuttaa aluksi patsasta kiertävä nurmialue ja kukkaistutukset, jotka näkyvätkin vuonna 1957 otetuissa valokuvissa. Yhä avoimeksi jääneiden liikennejärjestelykysymysten vuoksi muut suunnitelmassa esitetyt ajatukset jäivät kuitenkin toteutumatta.



### Rautatientori

Aleksis Kiven patsaan ympärille Wäinö Aaltosen ehdotuksen pohjalta toteutettu nurmialue. Arvo Kajantie, 1957, HKM.





## Rautatientori

### Tori uuden ajan kynnyksellä

Talvista tunnelmaa Rautatientorilla 1950-luvun alkupuolelta. Kaivokadun matalat rakennukset ovat vielä jäljellä, mutta Sokoksen tavaratalo on jo valmistunut. Vuosikymmenen puolivälissä alkava Kaivokadun laajamittainen modernisointi on vielä edessä; samoin autoliikenteen voimakas kasvu. Foto Roos, 1950-luku, HKM.



## Rautatientori, Kaivokatu

### Valoisa ja moderni suurkaupunki

Vuonna 1957 ympäristö on jo muuttunut dramaattisesti. Rautatientorin muodonmuutos kauppa- ja tapahtumapaikasta liikennetoriksi vauhdittui toden teolla 1950-luvun lopulla. Kaivokatu 10:een valmistui 1955 Pauli Salomaan suunnittelemana Helsingin yliopiston ylioppilaskunnan rakennuttama Kaivotalo, johon tehtiin Sokoksen tavoin useamman kerroksen korkeiset näyteikkunaseinät. Uusien rakennusten valoisa yleisilme mainoskilpieneen luo voimakkaan kontrastin vanhempaan rakennuskantaan. Jorma Harju, 1957, HKM.



## Rautatientori, Mikonkatu

### Puiset linja-autolaiturit

Kuvassa näkyy vuoden 1939 muutostöiden jälkeisiä linja-autolaitureita. Vielä tässä vaiheessa korokkeet oli tehty puusta. Jalankulkukaistaleelle sijoittuneet, Gunnar Taucherin suunnittelemat kioski- ja käymälärakennukset valmistuivat alun perin vuonna 1940 pidettäväksi tarkoitettuja Olympialaisia varten. Foto Roos, 1952, HKM.



### Keskuskatu

#### Keskuskadun kadonnut lehmusrivi

Keskuskadun ilme muuttui totaalisesti, kun vasemmalla näkyvän Skohan talon paikalle valmistui City-Centerin liiketalokokonaisuus 1960-luvun lopulla. Tässä kuvassa nähtävissä ovat vielä alun perin Ateneumin läntisen sivupuistikon sommitelmaan kuuluneet lehmukset. Ne kaadettiin Asematunnelin sisäänkäyntiportaikon tieltä seuraavalla vuosikymmenellä. Iiro Nurminen, 1959, HKM.







# 1950-luku tiiviisti

## Yleinen kehitys

- Liikenteen vaatima infrastruktuuri alkaa näkyä: liikennemerkkit, suojamaalaukset
- Kalustus alkoi muuttua entistä enemmän puhtaasti tekniseksi varustukseksi – esteettinen suunnittelu ja kaupunkikuvan huomiointi vähentyi

## Muutokset kohdealueella

- Aleksis Kiven patsaan ympäristön kaunistamiskysymys: nurmialue ja istutuslaatikot
- Ydinkeskustan modernisointi alkaa: Kaivotalo ja Sokos valmistuvat
- Metron rakentamista aletaan suunnitella
- Olympialaiset 1952 tuovat katukuvaan eloa

## ORTOKUVA 1956



## Rautatienatori Suojatie ja kioskeja

Ateneumin itäpuolelta Rautatienatorille johtava suojatie saattaa olla ensimmäisiä, joilla kokeiltiin myöhemmin vakiintunutta tapaa maalata raidat katuun. Valokuvien perusteella käytäntö yleistyi kohdealueella vasta 1970-luvun alussa. Vasemmalla etualalla on myös tyyppiesimerkki 1950-luvun irtokioskista, josta sittemmin kehittyivät 1960-luvulla yleistyneet, laatiko-maiset ja standardoidut kioskimallit. Varhaista liikenneturvalisuuskulttuuria edustavat myös reunakiviin maalatut punakeltaiset raidoitukset. Tuntematon, 1950-luku, HKM.



*"Helsinki on nyt siirtynyt niiden maailman kaupunkien joukkoon, joissa yleisö voi saada viimeiset tiedot myös valouutisten välityksellä. Helsingin Sanomien uutispalvelu välittää kaikkialta maailmasta tuoreet tiedot maamme ensimmäiselle valouutistaululle, joka sijaitsee Helsingissä Sokoksen talon katolla. Valouutiset toimivat toistaiseksi iltaisin syttyen hämärän tullessa ja sammuen n. klo 23.15 aikaan. Vuorotellen puolentoista metrin korkuisina valokirjaimina liikkuvien uutisten kanssa esitetään Rautatientorille päin näkyvällä 24 metrin pituisella taululla nelivärisiä mainoksia."*

Helsingin Sanomat 18.4.1961



Torialuetta ja Ateneumin läntistä puistikkoa etelästä nähtynä. Tässä vaiheessa torin etelälaitaa käytettiin vielä henkilöautojen pysäköintiin. Vuonna 1969 toteutetun uudelleenjärjestelyn myötä tilan valtasivat linja-autot. Ateneumin sivustan puistikon kasvillisuus näyttäyty nykytilanteeseen nähden tuuheana. Onpa sinne mahtunut oleskelun mahdollistavia penkkejäkin. Constantin Grünberg, 1964, HKM.



# 1960-luku

## Autokaupungin aika

Kaupunkiympäristön kehityksessä 1960-lukua leimasi vahva usko teknologiseen kehitykseen. Ajalle ominaisen optimismin kannattelemana kaupunkikuva nykyaikaistui vauhdikkaasti. Ydinkeskustan vanhoja, epäkäytännöllisiä ja tehottomina pidettyjä rakennuksia purettiin uusien liiketalojen tieltä. Niitä valmistuikin 1960-luvulla ydinkeskustaan enemmän kuin minään muuna vuosikymmenenä sotien jälkeen. Samalla kantakaupungin asukasluku laski väestön muuttaessa esikaupunkialueille väljempien asumisolosuhteiden perässä. Kehitys johti niin sanotun city-alueen syntyyn, jossa kaupunkielämän selkärangan muodosti ydinkeskustaan aamuisin sukkuloiva työvoima. Konttoristunut kaupunki rauhoittui öisin valmistautuakseen aamun liikennekoitokseen.

Kantakaupungissa hyvinvointiyhteiskunnan nousu johti aiempaa moniäänisemmän ja visuaalisesti epäjohdonmukaisemman kaupunkitilan syntyyn katumainonnan ja kioski-toiminnan lisääntyessä. Katukalusteiden ulkonäön alkoivat sanella ensisijaisesti niiden vaatimat tekniset ratkaisut; esteettiseen laatuun tai kaupunkikuvalliseen yhteensopivuuteen ei enää juuri kiinnitetty huomiota.<sup>84</sup> Autoilun rajattoman kasvun vuosikymmen päättyi mielenilmauksiin. On arvioitu, että Helsingin ilmanlaatu oli huonoimmillaan 1960-luvun lopulla.<sup>85</sup> Huhtikuussa 1969 Helsingissä vietettiin Eläinlääketieteellisen kandidaattiyhdistyksen järjestämää saasteviikkoa. Teemaviikon tapahtumat keskittyivät Rautatientorille, jonne pystytettiin kolme metriä korkeat ”reagenssikeuhkot”. Liisterillä käsitelty teos keräsi ilmasta nokea ja pölyä osoittaen näin ohikulkijoille Helsingin keskustan ilman saastuneisuutta. Lisäksi torilla järjestettiin kielteistäkin huomiota herättänyt auton murskaaminen.<sup>86</sup>

### Rautatientorin uudelleenjärjestely 1969

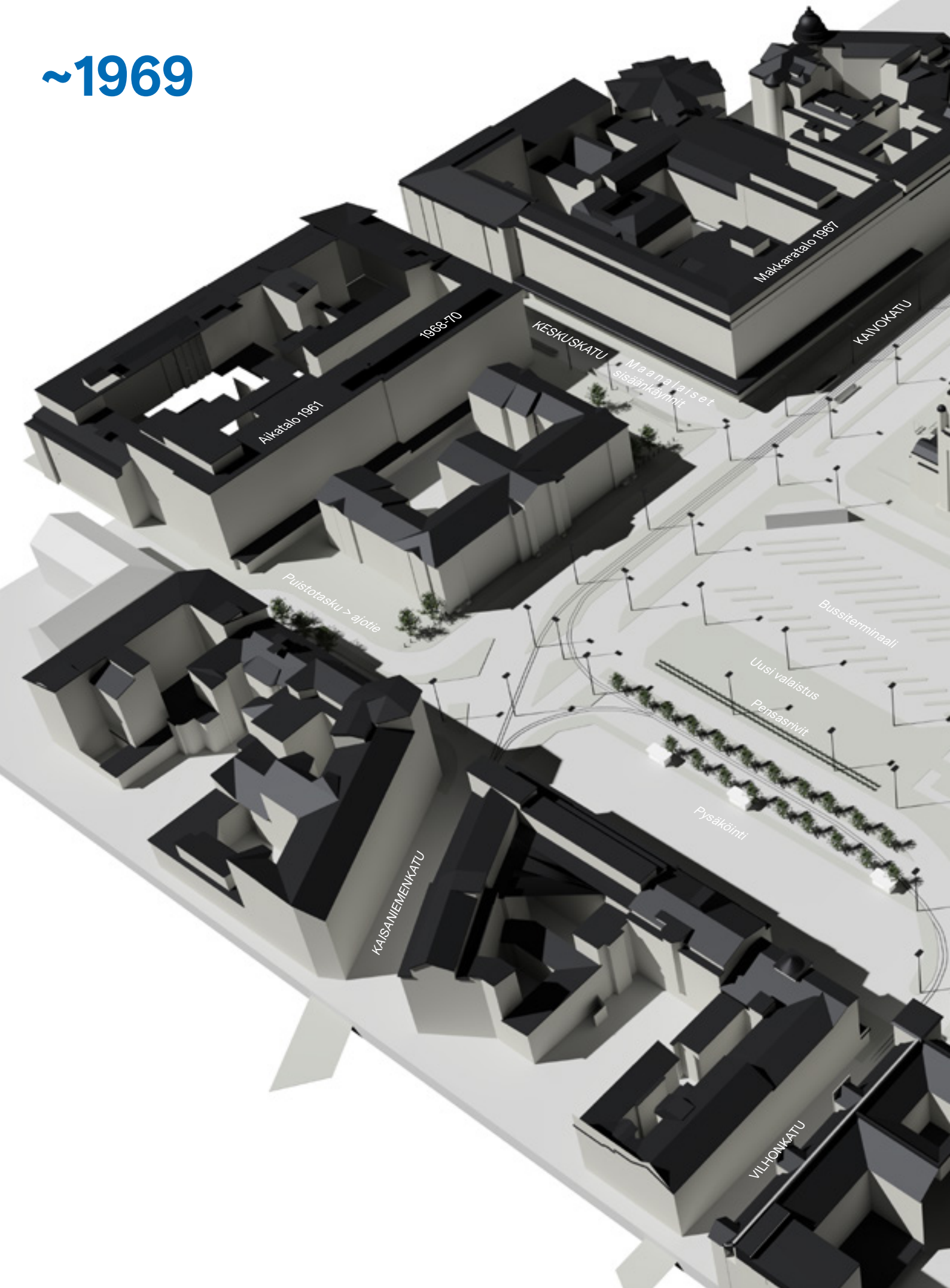
Rautatientorin tilanne oli muodostunut liikenteen sujuvuuden ja jalankulkijoiden turvallisuuden kannalta kestäväksi. Pitkällisten pohdintojen jälkeen uudistustoimiin päästiin vuoden 1969 aikana, jolloin toteutettiin liikennesuunnitteluosaston ja asemakaavaosaston suunnitelmien pohjalta mittava uudelleenjärjestely.<sup>87</sup>

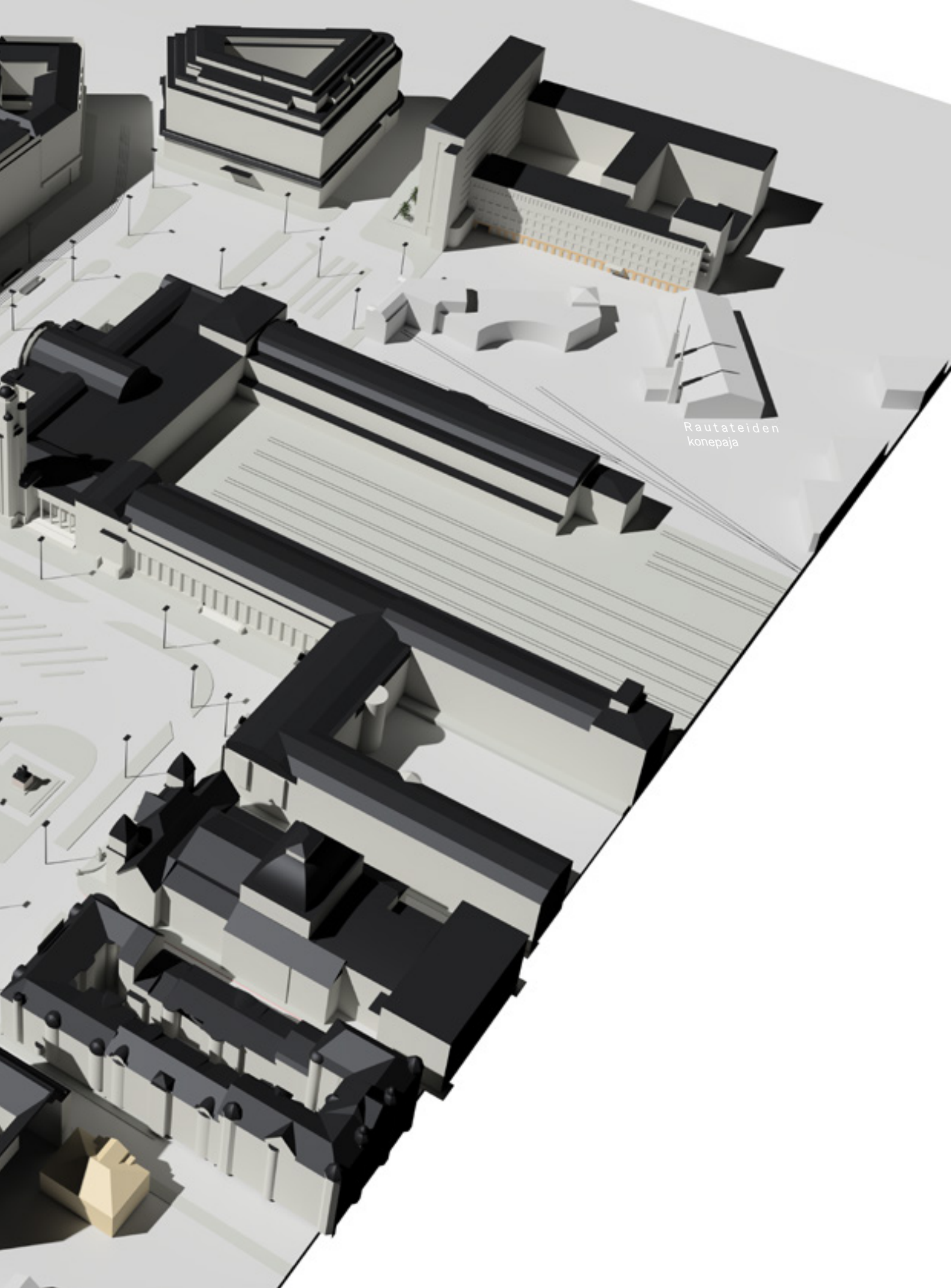
Työt aloitettiin torialueen kiveyksen poistolla. Vanha kiveys oli aikojen saatossa painunut siten, että pohjaa päätettiin korottaa noin kymmenellä senttimetrillä. Myös Kaivokadun ja Keskuskadun risteysaluetta nostettiin kadun ”ajo-ominaisuuksien parantamiseksi”.<sup>88</sup> Torin etelälaidan pysäköintipaikat siirrettiin itäpuolelle muodostetulle asfaltoidulle kentälle, joka erotettiin Mikonkadun jalkakäytävästä uudella lehmusrivillä.





~1969





Rautateiden  
konepaja

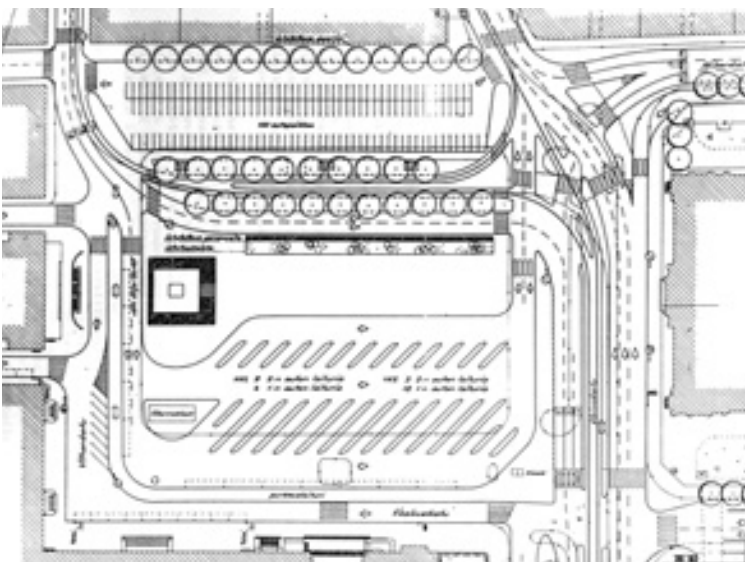




## Rautatientori

### Autoistuvaa toria 1960-luvun puolivälissä

Ennen torin uudelleenjärjestelyä linja-autojen pysäköintialueita sijoitui myös Ateneumin edustalle torin etelälaitaan. Henkilöautojen pysäköintitilan tarve oli myös käymässä ilmeiseksi. Torista vain pieni patsaan ympärille sijoittunut alue oli jalankulkijoiden käytössä. Nurmikaistale Aleksis Kiven patsaan ympärille istutettiin 1950-luvun puolivälissä kuvanveistäjä Wainö Aaltosen ehdotuksen pohjalta. Etualalla on nähtävissä myös suoja- ja maalausten varhaisempi sovellutus, jossa suoja- ja maalausten merkittiin vain kahdella poikkiraidalla suoja-alueen kumpaankin reunaan. Käytännöstä luovuttiin 1970-luvun alussa. Aarne Pietinen, 1964, HKM.



## Rautatientori

### Uusi istutuspenkki

Kuva yllä: Torin vuonna 1969 valmistuneen uudelleenjärjestelyn myötä itälaidalle saatiin vehreyttä. Istutuspenkissä taaempana oli pensasaita ja etualalla perennoja. Eeva Rista, 1970, HKM.

Kuva vasemmalla: Rautatientorin uudet liikennejärjestelyt suoritettiin liikennesuunniteluosaston piirustuksen 226/A mukaisina. Parkkipaikat siirrettiin torin eteläosasta itäisivulle muodostetulle parkkikentälle. Samalla Mikonkadun jalkakäytävän reunaan istutettiin lehmusrivi. Torin kaunistamiskysymys ratkaistiin Aleksis Kiven patsaan itäpuolelle istutetulla pensasaidalla. Samalla toria kiertävät kadut saivat asfalttipinnoitteen. 1967, HKA.



### Rautatientori

#### Pysäköintialue torin etelälaidassa

Ennen vuoden 1969 uudelleenjärjestelyä henkilöautojen pysäköinti-alue sijoittui torin eteläpäättyyn. Kaupunkikuvassa yleistyivät myös tyyppiirrostuksiin perustuneet, siirrettävät kioskirakennukset. Tuntematon, 1960-luku, HKM.



### Rautatientori

#### Uudelleenjärjestely 1969

Torin uudelleenjärjestelysuunnitelman yhteydessä koko torialueen kiveys uusittiin, koska vanha kiveys oli aikojen saatossa painunut. Kari Hakli, 1969, HKM.



### Rautatientori

#### Autovastaisuus nostaa päätään

Helsingissä alkoi loppusyksystä 1968 viitisen vuotta vilkkaana jatkunut kansalaisaktivismi autottoman ydinkeskustan puolesta. Osana liikehdintää järjesti Eläinlääketieteellinen kandidaattiyhdistys vuonna 1969 vajaan viikon mittaisen ”saasteviikoksi” nimetyn tempauksen, jolla haluttiin kiinnittää kaupunkilaisten huomio ilman saastumisen aiheuttamiin vaaroihin. Tapahtuma huipentui Rautatientorilla järjestettyyn auton murskaamiseen. Autoalan edustajat paheksuivat aggressiiviseksi ja väkivaltaa lietsovaksi kuvailtua tempausta. Kari Hakli, 1969, HKM.

Torin kaunistamiskysymys ratkaistiin Aleksis Kiven patsaan länsipuolelle järjestetyllä pensasaidan ja perennapenkien yhdistelmällä, johon tehtiin neljä syvennystä penkkejä varten. Toria kiertävien katujen nupukivipäällyste vaihtui asfalttipinnoitteeksi ja patsaan jalustaosan liuskekivi nupukiveen. Lopputuloksena torialue kaventui huomattavasti Aleksis Kiven patsaan eteläpuolisen kapean kaistaleen jäädessä jalankulkuliikenteelle rauhoitetuksi tilaksi.

#### Citykorttelisuunnitelma muuttaa Kaivokadun ilmeen perusteellisesti

1950-luvun lopulla rautatieaseman vastapäisen Soopelin korttelin rakennukset havaittiin teknisesti ja toiminnallisesti vanhentuneiksi, ja vuonna 1958 aloitettiin korttelin laajamittaisen kehityssuunnitelman (nk. Citykorttelisuunnitelma) laatiminen. Arkkitehtitoimisto Viljo Rewell & Co:n suunnitelmien tuloksena syntyi huhtikuussa 1967 valmistunut kolmen korttelin laajuudelle levittäytynyt, sittemmin Makkaratalona tunnetuksi tullut City-Center. Ulkomuodoltaan massiivinen rakennus konkretisoi jyhkeillä katutilaan laskeutuvilla autorampeillaan ajan hengen. Suunnitelman periaatteellisenä ratkaisuna oli ulkoisesti yhtenäinen, kuitenkin eri taloyhtiöistä koostuva kokonaisuus, jonka alimmat kerrokset varattiin kauppaliikkeitä varten. Kolmanteen kerrokseen sijoittui nk. välikerros, josta tuli pysäköintitaso. Sen yläpuolelle sijoittuvat kerrokset toimistotiloja varten.

City-Centerin myötä korttelin ulkoympäristö muuttui ratkaisevasti. Kadonneiden yksityiskohtien joukkoon lukeutui Keskuskadun ja Kaivokadun kulmassa sijainneen Skohan talon viistetty kulma. Se oli ainoa jäänne vuoden 1838 asemakaavan aukiosommitelmasta, jonka keskeiselementtinä oli kadulle nimensä antanut Kluuvin kaivo. Makkaratalon myötä historialliset viisteet saivat väistyä rationaalisella otteella suorakulmaiseksi venytetyn asemakaavan tultua hyväksytyksi. Mutkien suoristumista kenties pahoitellen suunnittelijat piirsivät Keskuskadulle avautuneet, kadun luonnetta ratkaisevasti muuttaneet veistokselliset autorampit.

Korttelin läpäisseen perinteikkään kauppakujan City-pasasin olemassaolo jatkui uuden kuoren alle kätkeytyneenä, vaikkakin suuria muutoksia tapahtui. Kauppakujan Kaivokadun puoleiselta tontilta purettiin City-Centerin alta kaikki rakennukset vuonna 1964. Uuden korttelisuunnitelman selkärangaksi suunniteltiin kuitenkin City-pasasin uusi tulkinta, kolmessa tasossa korttelin halki kulkeva City-käytävä. Kaivokadun katutasoon liittyvältä osuudelta siirryttiin etelään Aleksanterinkadulle päin kulkiessa ylemmälle myymäläterassitasolle. Kulku Kaivokadun pohjoispuolelle rautatieasemalle tapahtui kadun alittavan, uuden jalankulkutunnelin kautta. Tunnelihankkeen johdosta arkkitehdit järjestivät tiedotustilaisuuden, jossa sitä perusteltiin jalankulkijoiden turvallisuuden parantamisella. Tulevan City-Centerin liikekeskuksen odotettiin myös merkittävästi lisäävän rautatieasemalta keskukseen suuntautuvan jalankulkuliikenteen määrää.





## Kaivokatu

### City-käytävän sisäänkäynti Kaivokadulla

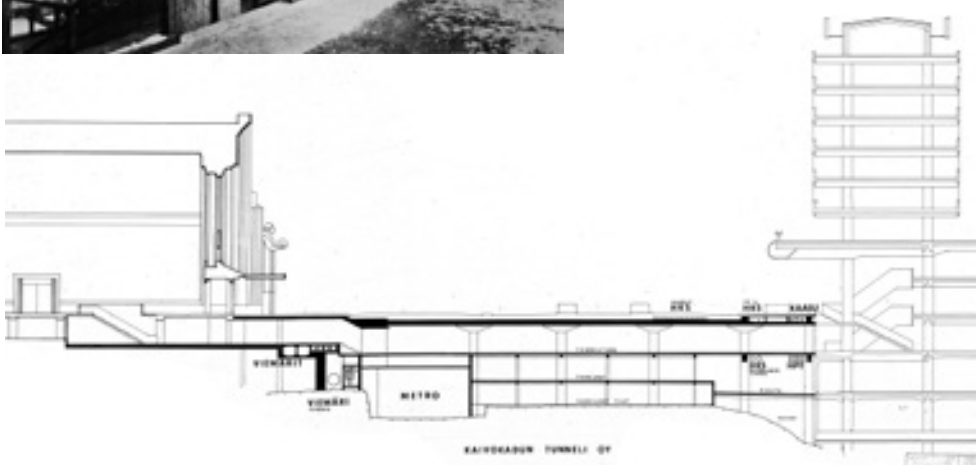
City-Centerin ja Asematunnelin valmistuminen vuonna 1967 jatkoi korttelin kauppakujaperinnettä maan alle ja liitti käytävän rautatieasemaan. Kaivokadun puoleiselle tontille jäänyt osuus vanhasta City-pasaasista muutti radikaalisti muotoaan uuden rakennuksen myötä. Kuva Kaivokadun katutasoisen käytäväosuudelta, josta oli porrasyhteys asematunnelin tasolle. Simo Rista, 1970, HKM.



## Kaivokatu

### Kauppakuja kolmessa tasossa

City-Centeriin toteutettu kauppakuja "City-käytävä" jatkoi korttelin kauppakujaperinnettä. Nyt kuja kulki kolmessa tasossa jatkuen Asematunnelina Kaivokadun ali rautatieasemalle. Kuva: City-Center RHS.



Leikkauspiirustus rautatieaseman ja City-Centerin yhdistävästä Asematunnelista havainnollistaa tunnelirakenteen liittymisen uuteen City-käytävään. Jo Eliel Saarisen v. 1909 kaavilema kaksitasoinen ratkaisu toteutettiin, ja käytävä kulki kolmessa tasossa. Reino Cástrenin johtaman Metrosuunnittelutoimiston alkujaan kaavileman ns. pintametron asemavaraus näkyy myös piirustuksessa. Tilat louhittiin valmiiksi odottamaan metron rakentamista; linjaus päätettiin kuitenkin myöhemmin toteuttaa ns. syvämetrona. Tiloissa on sittemmin toiminut mm. squash-halli 1980-luvulla. KPOA.

## 1960-luku

**Kaivokatu**

Näkymä rautatieasemalta City-käytävän sisäänkäynnille. N. 1969, Simo Rista, HKM.

**Kaivokatu**

Rautatientorin metroaseman rakennustyöt käynnistyivät 1974. Kuvassa Asema-aukion puoleista työmaata Sokoksen talosta kuvattuna vuodelta 1977. Etualalla uusi metron sisäänkäyntipilijonki rakennusvaiheessaan; ylempänä näkyvät sisäänkäynnit olivat valmistuneet jo 1967 Asematunnelia varten. Osmo Aittapelto, 1977, HKM.

Liikenteen soljuvuutta korostaneet suunnitteluihanteet näkyivät myös rautatieaseman edustan uusissa järjestelyissä. Kaivokadulla jalankulkijat ohjattiin autojen tieltä maan alle asematunneliin. Ratkaisu herätti jo aikalaisissa kritiikkiä, puhuttiin ”kävelyliikenteen viemäröinnistä”.<sup>89</sup> Aseman pääovien edustalla sijainnut suojatie poistettiin, ja kulku Kaivokadun keskellä sijainneille raitiovaunupysäkeille onnistui ainoastaan alikäytävän kautta. Putkikaitein ajoradoista eristetty raitiovaunupysäkki muodosti näin klaustrofobisen saarekkeen keskelle pahenevista ilmansaasteongelmista kärsivää liikekeskustaa.

**Jalankulkutunneli Kaivokadun alitse – Asematunnelin synty**

Ajatus Kaivokadun alittavasta jalankulkutunnelista oli syntynyt citykorttelisuunnitelman sivutuotteena. Elettiin voimistuvan yksityisautoilun aikakautta, ja tunnelia ajateltiin ratkaisuksi suurten jalankulkijavirtojen hallitsemiseksi ja toisaalta liikenteen sujuvan kulun turvaamiseksi. Samoihin aikoihin tunnelisuunnitelmien kanssa kaavailtiin kaupungin liikennesuunniteluosaston laatimassa ehdotuksessa Kaivokadun ajokaistojen määrän lisäämistä.

Suunniteltu tunneli johti Rautatieasemalta Kaivokadun alitse liittyen City-käytävään. Oli myös kaavailtu, että Asematunneli olisi jatkunut korttelin koko pituudelta Aleksanterinkadulle saakka.<sup>90</sup> Suunnitelmissa huomioitiin myös metron lippuhallin rakentaminen. Kulku asematunneliin tapahtuisi kaikkiaan kahdeksan alasmenoaukon kautta; näistä kaksi johtaisi raitiovaunupysäkeille keskelle Kaivokatua, ja samalla poistuisi kokonaan mahdollisuus ylittää katu maanpinnan tasossa. Rautatieaseman pääsisäänkäynnin sivupuistikoita kavennettiin ja kummallekin puolelle rakennettiin Asematunneliin johtavat sisäänkäyntipilijongit. Alun perin liukuportaat suunniteltiin rautatieaseman keskushallin ja City-käytävän pohjoispään porraskäytävöihin. Myymälätilaa suunnitelmiin merkittiin 1500 m<sup>2</sup>. Tunnelimyymlöiden huoltoliikennettä varten rakennettiin Keskuskadulle kellaritasoon johtava ramppi. Siellä sjaitsivat myös myymälöiden varasto- ja huoltotilat sekä väestönsuoja. Rakennustöiden yhteydessä Keskuskadulta kaadettiin alun perin Ateneumin läntisen puistikon sommitelmaan kuulunut lehmusrivi.

Kiinteistölautakunta hyväksyi hankkeen 8.10.1962. Suunnitelman toteuttamiseksi perustettiin vuoden 1963 marraskuussa Kaivokadun Tunneli Oy. Perustajaosakkaina olivat Kesko Oy, Osuusliike Elanto, Osuuskassojen Keskus Oy ja Otto Wuorio Oy. Laajuudessaan Suomessa ennenkokemattoman hankkeen rakennustyöt alkoivat maaliskuussa 1965. Kokonaisuudessaan 65 metriä leveän tunnelin kansirakenteiden lisäksi työstä huomattavan osan muodosti alueella tehty padotustyö, joka paikoin ulottui 15 metrin syvyyteen kadun pinnasta.<sup>91</sup> Rakennustyöt toteutettiin kerrallaan pari metriä leveillä kaistoilla, mikä mahdollisti liikenteen jatkumisen Kaivokadulla. Kesäkuussa 1966 aloitettiin varsinaiset maansiirtotyöt, joita tehtäessä jouduttiin Kaivokadun alla suorittamaan myös kalliion räjäytystöitä. Tunnelin harjannostajaisia vietettiin marraskuussa 1966. Projektin vuoksi toteutettiin myös kunnallisteknisiä töitä, mm. puhelin- ja sähkökaapeleiden siirtoja. Näistä merkittävimpiä muutoksia oli Kaivokadun raitiotien siirtäminen noin 220 metrin matkalta 6 metriä asemarakennukseen päin.





## 1960-luku



Asematunneli valmistui vuoden 1967 joulukuuksi. Symmetriaan perustuneessa pohjaratkaisussa keskeisen myymälävyöhykkeen molemmin puolin kulkivat n. 10 m leveät jalankulkuväylät, jotka johtivat Makkaratuloon. Pyöreäkulmaiset liiketilat reunustivat väyliä molemmin puolin. Jalankulkutunnelin ja kaupallisten tilojen yhdistelmä oli Suomessa jotakin ennenkokematonta. Sisäasiainministeriöltä jouduttiin anomaan erivapautta myymälätilojen sijoittamiseksi maan alle. Myös myöhäisistä aukioloajoista syntyi lainsäädännön tulkintaan liittyneitä erimielisyyksiä.<sup>92</sup>

Alkujaan ympärivuorokautisesti avoinna pidetystä asematunnelin alamaailmasta muodostuikin varsinkin alkuaikoinaan ei-toivotun ja epämääräisen sosiaalisen toiminnan näyttämö. Erityisesti alkoholiliikkeen läsnäolo hankalasti valvottavissa maanalaisissa tiloissa herätti runsaasti keskustelua 1970-luvun alkupuolelle saakka.<sup>93</sup>

Loppuvuodesta 1968 Kaivokadun Tunneli Oy anoi kaupunginhallitukselta lupaa sulkea Asematunneli järjestyksen ylläpitovaikeuksien vuoksi klo 1.30-5.00 väliseksi ajaksi. Anomus hylättiin.<sup>94</sup> Samana vuonna tehtiin päätös asentaa asematunneliin kymmenisen valvontakameraa. Rautatieaseman asemahalliin aiemmin asennetut kaksi valvontakameraa olivat poliisin mukaan ehkäisseet tehokkaasti ongelmakäyttäytymisen ilmenemistä. Jatkuvan partioinnin ja kameravalvonnan myötä järjestyshäiriöt vähenivätkin. Vaikka uusimmat tekniset ratkaisut olikin valjastettu suitsimaan ennenkokemattoman kaupunkitilan mukavuuksista riehaantuneita kansalaisia, oli meno Asematunnelissa vielä 1970-luvulla hurjanpuoleista:

*"Hietaniemen vartiopiirillä on riesanaan juopuneiden lähde, asematunneli. Piirin päällikkö Matti Vanne on juuri laskenut, että tämän vuoden marraskuun loppuun mennessä on kuskattu Hietaniemen putkiin 12 401 juopunutta. -- Asemalla on 19 televisiokameraa ja vastaanotinta ja poliisilla on 4 kantoradiolaitetta, 19 televisiokameraa, joilla "televisionmiehiin" ollaan yhteydessä. Nämä helpottavat tuntuvasti tilanteen hallintaa."*

**Asematunneli**

Asematunnelin ilmettä 1970-luvun alussa. Aina vuoteen 1972 saakka Kaivokadun keskellä olleille raitiovaunupysäkeille pääsi ainostaan tunnelin kautta; tämän vuoksi tunneli pidettiin alkuaikoina avoinna ympärivuorokautisesti. Matti Honkavaara, 1970, HKM.

**Asematunneli**

Suomen rautateiden kilometrisijaintien nollapiste sijaitsee Kaivokadulla. Vanhan rautatieaseman aikana raiteet sijoituivat nykyisen Kaivokadun raitiovaunupysäkin kohdille; asematunnelissa nollakohta oli 1970-luvulla huomioitu näyttävästi osana kahvilan sisustusta. Kari Hakli, 1975, HKM.



Liikennekäytössä olevan autokannan kehitys

254 777





# 1960-luku tiiviisti

## Yleinen kehitys

- Kaupunkikuva nykyaikaistuu, tehottomina pidettyjä rakennuksia puretaan ja korvataan uusilla
- Autoistumisen ehdoilla tapahtuva suunnittelu, painoarvo liikennesuunnittelulla
- Kansalaisaktivismi yksityisautoilusta aiheutuvia haittoja vastaan
- Liiketaloja valmistuu keskusta-alueelle 1960-luvulla ennätysmäärä

## Muutokset kohdealueella

- Katukalusteiden määrä alueella lisääntyy voimakkaasti: liikennemerkit, kioskit, jakokaapit, mainostelineet...
- Rautatien torin uudelleenjärjestely 1969: torin länsiosa linja-autoille ja itäosa parkkikentäksi
- City-Center eli Makkaratalo valmistuu vuonna 1967 ja vaikuttaa perusteellisesti Keskuskadun ja Kaivokadun ympäristöön
- City-käytävää jatketaan Kaivokadun alitse rautatieasemalle: Asematunneli avataan

## ORTOKUVA 1969



### Liikenteen valtaama tori

Rautatien tori kuvattuna vuonna 1965 ennen uudelleenjärjestelyä. Joukkoliikenne ja yksityisautot hallitsevat koko aluetta; ainoastaan Aleksis Kiven patsaan ympärille on jäänyt hieman tilaa jalankulkuliikenteelle. Unto Laitila, 1960-luvun puoliväli, HKM.



*"Miksi suostutte viemäritäviksi?, kysyivät sadat jalan ja polku-pyörällä liikkuneet mielenosoittajat helsinkiläisiltä maanantaina. Henkilöautoja ja jalankulkutunneleita vastaan tähdätty mielen-osoitus järjestettiin liikennepoliittisen yhdistyksen Enemmistö ry:n aloitteesta. Kaivokadulle asematunnelin päälle – paikkaan jossa ennen oli suojatie – kulkue järjesti keinotekoisen suojatien levittäytymällä ajoratojen yli. Raitiovaunut päästettiin läpi suosionsoitusten saattamina."*

Helsingin Sanomat 6.10.1970



1970-luvulla jalankulkijoiden mitta täyttyi. Henkilöautojen määrän räjähdysmäinen kasvu ydinkeskustan rajoitetun kapasiteetin katuverkossa sai aikaan protesteja. Etualalla Kaivokadulle vuonna 1972 toteutettu suojatie oli ensimmäisiä myönnytyksiä siitä, että jalankulkuliikenteen ohjaaminen kadun toiselle puolelle asematunnelin kautta ei ollutkaan paras mahdollinen ratkaisu. Ote kuvasta 1972, Kari Hakli, HKM.



# 1970-luku

## Joukkoliikenne ja ydinkeskustan renessanssi

Edeltävän vuosikymmenen hyvinvointiyhteiskunnan kehittämiseen ja tehokkuuden lisäämiseen tähdänneet pyrkimykset alkoivat konkretisoitua 1970-luvulla. Lähiörakentamisen kaudella syntyivät myös paikalliset ostoskeskukset ja automarketit. Auton käyttö arkipäiväistyi entisestään. Seurauksena olivat yhä pahenevat liikenneongelmat etenkin Helsingin niemellä; etenkin vuosikymmenen alkupuolella tilanne herätti runsaasti keskustelua. Puheenpuorojen teemojen joukossa olivat mm. keskusta-alueen rappio ja rajusti heikentynyt ilmanlaatu. Ydinkeskustan toimialarakenne yksipuolistui, ja kohonneet vuokrat saivat auto- ja huonekalukaupat siirtymään muualle.<sup>95</sup> Seitsemänkymmentäluvun Rautatientoria ympäröivät valintamyymälät, vaatekaupat ja ravintola Fennian paheellinen kabaree.

Kaupunkisuunnittelussa puhalsivat uudet tuulet. Aiemmin hallitsematonta kehitystä pyrittiin nyt saamaan otteeseen. Vuoden 1976 keskusta-alueetta koskeneen osayleiskaavan tavoitteena oli ydinkeskustan konttoristumisen estäminen. Samalla linjattiin, että kantakaupunkia pyritään kehittämään ”historiallisia arvoja säilyttäen ja liikenteen haittoja vähentäen”.<sup>96</sup> Painopistettä päätettiin siirtää teknisestä liikennesuunnittelusta katuympäristön kaikki liikennemuodot huomioivaan kehittämiseen. Alettiin pohtia koko Helsingin kattavaa, yhtenäistä jalankulku- ja pyörätieverkostoa. Ensimmäiset joukkoliikennekaistat otettiin käyttöön vuosikymmenen alkupuolella, ja ne osoittautuivat hyvin toimiviksi.<sup>97</sup> Samoin kehiteltiin ajatusta keskusta-alueen yhtenäisestä kävelyalueesta.<sup>98</sup> Olemassa olevan rakennuskannan purkamisen vähentyi, ja uutena ilmiönä lisääntyi uudisrakentamiseen verrattavissa oleva peruskorjaaminen ja rakennusten laajentaminen.

Rautatientorin uudet liikennejärjestelyt saatiin valmiiksi vuoden 1969 aikana. Uudistusten seurauksena tori menetti aukiomaisen luonteensa, kun sekä joukkoliikennevälineiden että yksityisautojen kasvanut tilantarve haukkasi siitä merkittävän siivun. Tilanpuutteen vuoksi linja-autojen pysäköinti ulottui myös alun perin kävelyllä rauhoitetulle alueelle. Vuoden 1971 marraskuussa valmistui torin lounaiskulmaan Rautatientorin tarkastusasema, jonka yhteydessä ovat myös yksityisten liikenteenharjoittajien odotustilat sekä kukkakioski.<sup>99</sup> Vuonna 1973 päädyttiin siirtämään ruuhkavuorojen päätepysäkkejä Kasarmitorille.<sup>100</sup>

### Kävelykeskustan kehittäminen

Jo 1960-luvun lopulla helsinkiläiset olivat alkaneet kyllästyä autoilun kaupunkiympäristölle aiheuttamiin haittoihin. Kehitys johti kansalaisaktiivisuuden esiin nousuun. Vuonna 1968 perustettu liikennepoliittinen yhdistys Enemmistö Ry asetti tavoitteekseen kävelykeskustan ajamisen ja kes-

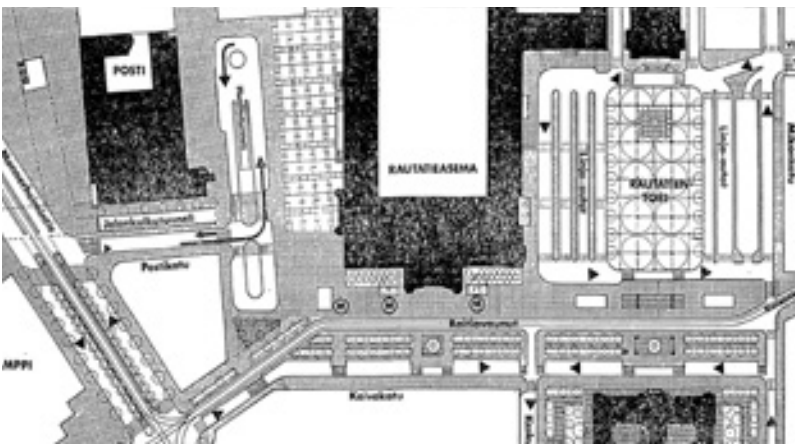






### Kaivokatu

1970-luvun aikana kaupunkikuvaan ilmestyivät umpinaiset raitiovaunupysäkkien sadekatokset. Uusissa kaupunkikalusteissa keskeisenä ominaisuutena olivat mainosjulisteiden kiinnittämisen mahdollistaneet pinnat. Pylväisiin kiinnitetyt roskakalatit edustivat samankaltaista estetiikkaa. Kuvassa vasemmalla vuonna 1972 valtuustoaloitteen perusteella palautettu suojaite; aiemmin Kaivokadun ylittäminen oli onnistunut ainoastaan asematunnelin kautta. Osmo Aittapelto, 1979, HKM.



### Kaivokatu

Keskustaprojektityöryhmän toteutumaton liikennejärjestelysuunnitelma vuodelta 1978. Ydinkeskustan kaavailtu laaja jalankulkualue olisi mahdollistanut katkeamattoman jalankulun Mannerheimintien itäpuolelta aina Mikonkadun ja Kaisaniemenkadun risteykseen saakka. KSV, Keskustaprojekti / KP 17.4.1978.



### Kaivokatu

Liikenneturvallisuuden parantaminen muodostui erääksi 1970-luvun kaupunkisuunnittelun johtavista päämääristä. Rautatieaseman ympäristö sai uudet suojaitemaalaukset heti vuosikymmenen alussa. Matti Honkavaara, 1971, HKM.

## 1970-luku



kustaan kaavailtujen autoliikenneväylien vastustamisen. Kaupunkisuunnitteluviraston keskustaprojektityöryhmä esitteli suunnitelmiaan kantakaupungin uudelleen järjestettävästä liikenneverkosta vuonna 1978.<sup>101</sup> Suunnitelmat perustuivat ajatukseen yleiskaavassa esitellystä keskustan kehäväylästä, joka olisi kulkenut Ruoholahdesta satamaradan sivuitse Kamppiin ja tunnelissa Mannerheimintien, ratapihan, Kaisaniemen puistoalueen ja Siltavuorensalmen ali Hakaniemeen.

Uusien väylien toteutus yhdessä lukuisten rakennettavien pysäköintilaitoisten kanssa olisi suunnitelmien mukaan mahdollistanut Rautatieaseman seudun kehittämisen ”Euroopan hienoimmaksi”: Mannerheimintieltä Rautatieaseman editse aina Mikonkadun paikkeille saakka olisi päässyt ylittämättä katua kertaakaan. Kaivokadun keskelle ehdotettiin istutuksin koristettavaa jalankulkualetta. Ydinkeskustan rauhoittaminen autoliikenteeltä olisi suunnitelmien mukaan ollut mahdollista sillä ehdolla, että keskustan kehäväylä olisi toteutettu. Osaltaan juuri suurelliset liikennesuunnitelmat saivat yleisen mielipideilmaston kääntymään joukkoliikenteen aktiivisen kehittämisen ja jalankulkuystävällisemmän keskustan kannalle. Näin ollen jäivät myös Kaivokatua ja asema-aukiota koskeneet suunnitelmat toteutumatta.

### Metron rakennustyöt Kaivokadulla

Rautatieaseman ympäristön suurimmat muutokset liittyivät vuosikymmenen jälkipuoliskolla alkaneisiin metron rakennustöihin. Hakaniemen ja Kampin välille rakennettavasta peruslinjasta päätettiin vuonna 1971, ja rakennustyöt Rautatien torin tunneliosuudella alkoivat 1974.<sup>102</sup> Niin kutsutun Kluuvun ruhjeen saviperäinen maa-aines edellytti metrotunnelin rakennustöiden toteuttamista nk. jäädytysmenetelmää käyttäen: maa-aines sekä kallio-osuudet jäädytettiin vaakasuorasti maahan porattujen jäädytysputkien ja niissä kiertävän kylmäaineen avulla. Jäädytetty maa kuljetettiin pois ja paikalle rakennettiin noin 40 metrin pituinen valu- rautatunneli, jota pitkin junat nykyisinkin alittavat torin noin 27 metriä katutasen alapuolella.



Kaivokadun liikennejärjestelyissä pyrittiin löytämään jalankulkijoiden asemaa parantavia ratkaisuja. Vuoden 1972 aikana valmistui valtuustoaloitteen ansiosta toteutunut liikennevaloin varustettu suojatie Kaivokadun raitiovaunupysäkin länsipuolelle.<sup>103</sup> Samalla etelänpuoleista pysäkki- aluetta levennettiin. Aiemmin virallinen kulku pysäkeille oli onnistunut ainoastaan asematunnelin kautta. Uusi ratkaisu oli liikenneturvallisuuden kannalta perusteltu, sillä paikalla oli sattunut useampia kuolemaan johtaneita onnettomuuksia jalankulkijoiden jäädessä porrassyöksyä ympäröivän betonikaiteen ja raitiovaunun väliin.<sup>104</sup> Kaivokadun ja Keskuskadun risteys oli muutenkin kaupungin vaarallisin; vuonna 1975 kuoli Helsingin liikenteessä 36 jalankulkijaa.<sup>105</sup>

### Kaivokatu

Kaivokadun raitiovaunupysäkeille pääsi vuosien 1967-1972 välillä ainoastaan asematunnelin kautta. Jalankulkijoiden ”viemäröinti” aiheutti voimakasta vastustusta, seurauksena pysäkkien länsipuolelle saatiin uusi suojatie vuonna 1972. Unto Laitila, 1971, HKM.





### Rautatientori

**Torin arkea ennen metron liityntäliikenteen alkamista 1970-luvulla**

Eeva Rista, 1971, HKM.



### Kaivokatu

**Rautatientorin metroaseman avajaistilaisuus 2.8.1982**

Lippuhalli oli avajaistilaisuutta varten somistettu kasvein. Lattian kompassikuvio ja tilaan toteutetut pilareita ympäröivät penkit olivat suunnittelijoiden keino luoda tilasta inhimillisempi. Jan Alanco, 1982, HKM.



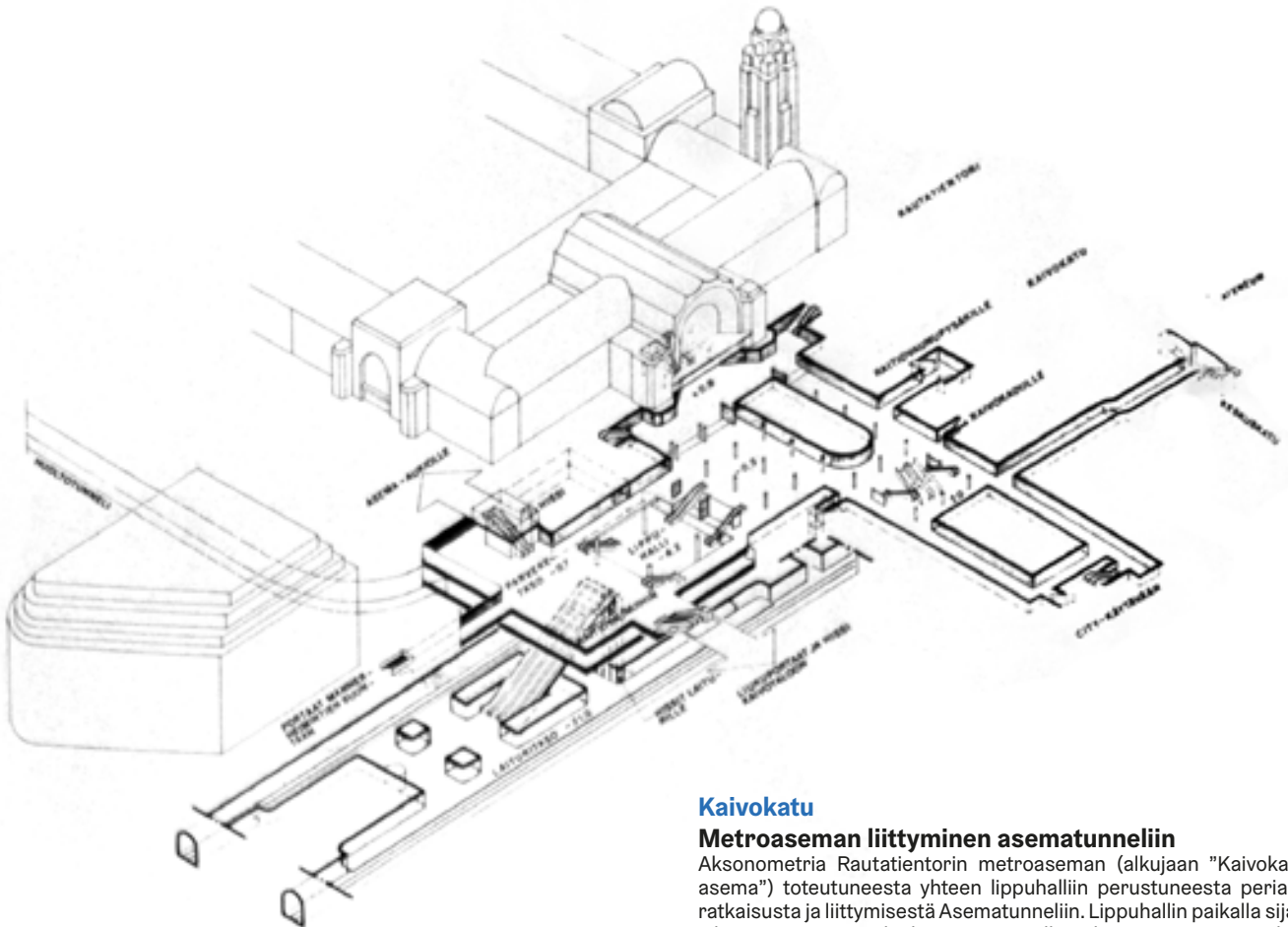
### Kaivokatu

#### Rautatientorin metroaseman lippuhalli

Lippuhalli rakennusvaiheessaan. Oikealla olevaan tilaan toteutettiin lasiseinän taakse talvipuutarha aseman ilmettä pehmentämään. Helsingin Metro, 1982.

Vuosikymmenen lopulla Rautatientorin metroaseman rakennustyöt aiheuttivat mittavia väliaikaisjärjestelyjä Kaivokadulla. Töiden valmistuttua raitiovaunujen pysäkki-alueita levennettiin ja ne saivat katokset, jotka tarjosivat paitsi suojaa, myös kiinnityspintoja alati lisääntyneille mainosjulisteille. Metron innoittamina käynnistyivät muutostyöt vuonna 1979 myös Kaivotalossa, johon tehtiin yksi metron sisäänkäynneistä. Alimmat kerrokset saneerattiin ja pihasiipi purettiin. Arkkitehti Kosti Kurosen suunnittelemana valmistui korttelin keskelle Kaivopihaksi kutsuttu uusi aukio suihkulähteineen.<sup>106</sup>

Rautatientorin metroasemasuunnitelma perustui yhteen kaksikerroksiseen lippuhalliin. Maanpäälliset sisäänkäynnit sijoituivat rautatieaseman sivupuistikoiden ääriin kummallakin puolella jo vuonna 1967 Asematunnelia varten rakennettuihin paviljonkeihin. Lisäksi Asema-aukiolle sijoittui yksi paviljonki sekä lippuhalliin johtanut huoltotunneli. Kaksiholvinen laituritaso sijoittui 25 metriä katutason alapuolelle. Rautatientorin metroasema avattiin yleisölle vuonna 1982, ja siitä muodostui Helsingin vilkkain metroasema. Kun metroaseman lippuhalli rakennettiin vuonna 1982, lippuhallin puoleiset liiketilat purettiin pois ja tilalle muodostui laaja metron portaisiin johtava jalankulkualue.



### Kaivokatu

#### Metroaseman liittyminen asematunneliin

Aksonometria Rautatientorin metroaseman (alkujaan "Kaivokadun asema") toteutuneesta yhteen lippuhalliin perustuneesta periaateratkaisusta ja liittymisestä Asematunneliin. Lippuhallin paikalla sijaitsi aikaisemmin myymälätiloja. Vasemmalla näkyy myös Asema-aukiolle nousseen huoltotunnelin periaateratkaisu. Suunnitelmissa kaavailtiin myös toteutumatta jäänyttä maanalaista liukukäytävyyhteyttä VR:n läntisen paikallisliikenteen lähtölaitureille. Helsingin Metro, 1982.





### **Mikonkatu**

#### **Ateneumin itäinen puistikko ja**

#### **Aikatalo**

Eliel Muoniovaaran suunnittelema Aikatalo valmistui Ateneumin taakse vuonna 1961. Simo Rista, 1970, HKM.



### **Kaivokatu**

#### **City-Center ja suojatieraidoitukset**

Makkaratalo kuvattuna Rautatienoriilta. Helsingin suojateitä alettiin suojamaalata raidoituksella 1960-luvun lopussa. Liikennevalot ja kuvan pylväsvalaisimet asennettiin kadulle kuvien perusteella vuosien 1969-1970 välillä. Kari Hakli, 1975, HKM.



### **Keskuskatu**

#### **Kioskeja, jakokaappeja, puhelin-kioskeja...**

Ateneumin puistiksoon alkoi kerääntyä 1960-luvulla mitä moninaisimpia katukalusteita jakokaapeista siirrettäviin kioskeihin. Aikakauden mentaliteettiin kuului piittamaattomuus kaupunkikuvallisesta koherenssista. Eeva Rista, 1972, HKM.



### Rautatientori

#### Suojakaiteita Mikonkadulla

1940-luvun lopulla alettiin liikenneturvan lisäämiseksi asentaa suojakaiteita erottamaan jalkakäytävät ajoradoista. 1970-luvulla kaiteet saivat keltaisen huomiövärin. Vasemmalla näkyy myös torin vuoden 1969 lopulla toteutetun uudelleenjärjestelyn myötä istuettua pensasaitaa. Taustalla näkyvät linja-autot kertovat siitä, kuinka niukasti jalankululle oli jäänyt tilaa. Kari Hakli, 1970, HKM.



### Keskuskatu

#### Ateneumin puistikon alennustila

Keskuskadun ilme muuttui ratkaisevasti City-Centerin rakentamisen jälkeen. Etualalla näkyvän Asematunnelin sisäänkäyntiportaikon ja parkkihallin ajoluiskan alta kaadettiin lehmusrivi, joka oli alun perin osa Ateneumin sivustan puistikkoa. Keskuskadun levennyksen yhteydessä 1920-luvulla puurivi jäi puistikkoalueen ulkopuolelle. Simo Rista, 1970, HKM.



### Keskuskatu

#### Asematunnelin sisäänkäyntiportaikko

Asematunnelin valmistumisen myötä Helsinki sai täysin uudenlaisen, maan alle sijoittuneen puolijulkisen tilan. Suojaiset, paikoin katveessa olevat portaikat kannustivat aika ajoin myös ei-toivottuun, epämääräiseen käyttäytymiseen. Matti Honkavaara, 1970, HKM.





Liikennekäytössä olevan autokannan kehitys

817 412

#### Rautatientori

#### Liikennetorin arkea 1970-luvun alussa

Tori kuvattuna vuoden 1969 uudelleenjärjestelyn jälkeen. Periaatteena oli keskittää linja-autojen lähtölaiturit länsipuolelle ja henkilöautojen paikoitus Mikonkadun edustalle. Näin oli tarkoitus vahvistaa Ateneumin ja Kansallisteatterin välistä akselia. Tilanpuutteen vuoksi autot kuitenkin levittäytyivät myös Aleksi Kiven patsaan edustan jalankulkualueelle. Kuvassa näkyy myös torin itäpuolen uusi istutuskaista. Sky-Foto Möller, 1972, HKM.



# 1970-luku tiiviisti

## Yleinen kehitys

- Kaupunkisuunnittelun kritiikki herää: haaveet kävelykeskustasta ja yksityisautoilun vähentämisestä
- Paradigman muutos kaupunkisuunnittelussa, tähtäin joukkoliikenteeseen panostamisessa ja yksityisautoilun haittojen vähentämisessä
- Työ liikenneturvallisuuden edistämiseksi saa vauhtia

## Muutokset kohdealueella

- Kiiotavaraterminaalin toiminta Asema-aukiolla päättyy
- Katuväläistystä uusitaan: uudet katukalusteet entistä pelkistetympiä
- Kaivokadun raitiovaunupysäkkejä levennetään
- Uusia suoja- ja maalauskäytäntöjä aletaan käyttää
- Kioskitoiminta lisääntyy, katukuvassa yleistyvät etenkin pienet irtokioskit
- Metron rakennustyöt alkavat vuosikymmenen puolivälissä
- Kaivotalon korttelin uudistamishankkeen toteutus alkaa, muutoksia korttelin sisäosissa

## ORTOKUVA 1976





"Vielä 80-luvun puolivälissä kahvila tarkoitti Suomessa Esson baaria ja eilistä viineriä, ravintolaruoka puoliksi palanutta wieninleikettä, viina taskulämmintä kossua, matka Kanarian saaria ja asiakaspalvelu tiuskimista. Vapaa-aika oli sitä, että mentiin pilkkomaan halkoja mökille. Sitten tuli City. Yhtäkkiä kaupunki oli jotain muutakin kuin rivi asuntoja ja työpaikkoja. Se oli elämän pienten ja suurten ilojen, mahdollisuuksien ja seikkailujen keidas."

Nimimerkki "zzz-top", City.fi-keskustelupalsta



Öistä Kaivokatua 1980-luvun alussa. Volker von Bonin, HKM.



# 1980-luku

## Kaupunkikulttuurin murros ja julkisen tilan uusi luonne

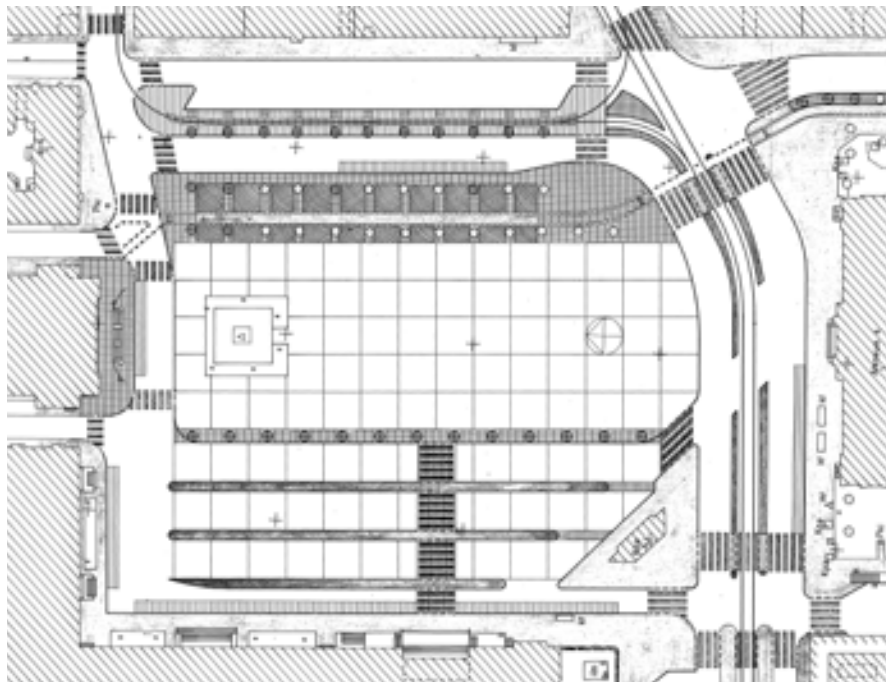
1980-luvun nousukauden myötä vauraus ja hyvinvointi lisääntyi, mikä näkyi myös vilkastuneessa rakennustoiminnassa. Helsingin väkiluku alkoi taas kasvaa 1980-luvun alussa. Rakennuksista tuli yrityksille pääomaa, jolle asetettiin tuottotavoitteita. Kiinteistöjen omistuksen keskittyessä harvoille ja valituille keskustan toimialarakenne yksipuolistui entisestään. Ajan henkeä kuvastaen kasvoi city-alueen kaupallisessa tarjonnassa suhteellisesti eniten kultasepäliikkeiden ja kellojen vähittäiskauppa.<sup>107</sup> Myös ravitsemustoiminta oli nousemassa suurimpien toimialojen joukkoon. Metron ensimmäisen vaiheen valmistuminen vuonna 1982 toi kaivattua helpotusta Rautatientorin liikennekaakseen.

Kunnallinen päätöksenteko tuotiin juhlavasti näkyväksi helsinkiläisille vuonna 1985, kun Kaupunkisuunnitteluviraston jo 1970-luvulla toimintansa aloittanut näyttelytila muutti Kasarmintorin reunalta Sofiankadulle Sonckin saliin. Avausnäyttelyn teemana oli ihmisen kaupunki. Näyttelyn tunnukseksi oli valittu päivänvarjo kuvasti ”viihtyisää kaupunkia, jossa ihmisellä on tilaa olla ja elää”.<sup>108</sup> Näyttelyssä kadut, pihat ja torit unelmoitiin uusiksi eri-ikäisten jalankulkijoiden näkökulmista. Kasinotalouden aikakauden juppikulttuurin rinnalla pehmeiden arvojen kaupunkisuunnittelu sai uudenlaista jalansijaa. Aiemmin ihanteelliseksi nähdyn tiiviin ja tehokkaan ydinkeskustan sijaan tavoitteeksi asetettiin kansainvälisten mallien mukainen viihtyisä ja käveltävä kaupunki.

Maailma avartui vuosikymmenen puolivälin jälkeen, ja kansainväliset vaikutteet alkoivat näkyä ydinkeskustan katukuvassa. Vuoteen 1986 mennessä Helsingissä oli jo kuusi kiinalaista ravintolaa.<sup>109</sup> Lisääntyneen ulkomaanmatkailun ja paikallisten kaupallisten medioiden syntyminen myötä vauhdittunut kaupunkikulttuurin murros toi julkiseen tilaan vaihtoehtoiset, yhtenäiskulttuurin normeista poikenneet alakulttuurit. Kaupunkitilaa alettiin käyttää virallisten tapahtumien ohella enenevässä määrin omaehtoisten performanssien näyttämönä.<sup>110</sup> Rautatientorilla järjestettiin vuonna 1980 mielenilmaus keskioluen myynnin sallimiseksi kioskeissa.<sup>111</sup>

Läntiset tuulet puhalsivat torin poikki, kun Mikonkadulla hotelli Fennian talossa avasi ovensa elokuussa 1985 Café Metropol, josta muodostui uudenlaisen ravintolakulttuurin airut.<sup>112</sup> 1980-luvun Helsingin Cityyn kuuluivat omaleimaisena ilmiönä myös edulliset, matalan kynnyksen kirjakahvilat sekä varhaiseen aamuun asti auki olleet yökahvilat.<sup>113</sup>





Kuva yllä. Rautatien aseman ilme muuttui vuosien 1987-1988 välisenä aikana. Kiveys vaihdettiin, itälaitaan tehtiin pyörätie ja länsilaita sai uuden lehmusrivin. Asema-aukio säilyi parkkikenttänä koko 1980-luvun ajan. Jussi Virmajoki, n. 1988-1990, SRM.

Kuva vasemmalla. Rautatien aseman uudelleenjärjestely 1987-1988: Päällyste-/yleissuunnitelma. Muutoksessa linja-autolaiturit muutettiin pitkittäissuuntaisiksi. Aukiomainen jalankulkutila kasvoi kolminkertaiseksi aiempaan verrattuna. Torialueen kiveys uusittiin kokonaan. Toteutunut. KAO 25747/6.



## 1980-luku



### Rautatien tori

Öinen kaupunki pohjoisesta etelään katsottaessa. Vasemmalla Erottajan paloaseman torni, etualalla keskellä Helsingin päärautatieaseman torni ja oikealla Johanneksen kirkon tornit. Pankkien neonvalot loistavat alempana. Unto Säilä, 1980-luku, HKM.



### Rautatien tori

Aleksis Kiven patsaan jalustaosan kiveys vaihtui liuskekivistä nupukiveksi torin vuoden 1969 uudelleenjärjestelyn yhteydessä. Kuvassa patsaan ympäristöä vuodelta 1980. Volker von Bonin, 1980, HKM N213307.



### Keskuskatu

Makkaratalon Keskuskatuun rajautunut puoli näytti 1980-luvulla vielä tältä. Ajourampit ja hämärä jalankulkuympäristö katosivat 2000-luvun uudistusten myötä. Tuntematon, 1980-luku, HKM.

### Liikekeskusta laajenee korttelien sisäosiin

1950-luvulla alkaneen keskusta-alueen konttoristumisen myötä olivat pienet, paikallisten asukkaiden tarpeita palvelleet liikkeet kadonneet katukuvasta. Keskusta oli muodostumassa yhä selkeämmin suurten kaupallisten yritysten toiminta-alueeksi. Toimistorakentamisen kiihkeät vuosikymmenet näkyivät selkeästi tilastoissa: 1950-luvun alussa Klauvin alueella oli vielä 3000 asukasta, vuonna 1987 enää 500.

Asemaa ympäröivien korttelien ulkoinen olemus jäähmettyi suurelta osin nykyasuunsa jo 1970-luvun taitteessa. Tästä ajankohdasta eteenpäin keskustakorttelien muutokset alkoivat keskittyä niiden sisäosiin, joihin toteutettiin 1980-luvun aikana uusia kauppakujia ja muutostöitä. Kaivotalon 1970-luvun lopussa alkaneen uudistamishankkeen myötä rakennuksen pihasiipi purettiin ja alimmat kerrokset saneerattiin täysin. Korttelin sisäosiin valmistuivat arkkitehti Kosti Kurosen suunnittelemat nelikerroksiset City- ja Hansatalot.

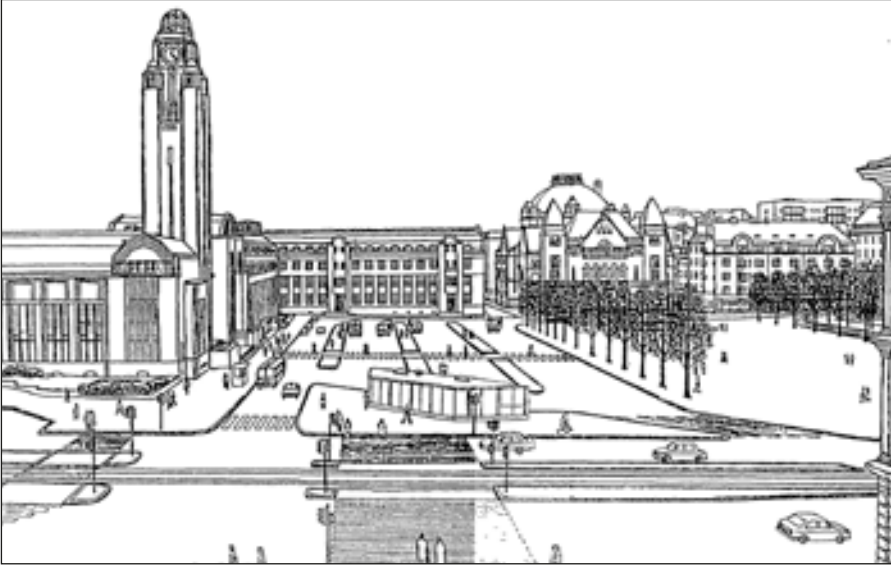
### Metro rauhoittaa Rautatien toria

Helsingin keskustan ilmeeseen 1980-luvulla suuresti vaikuttanut tekijä oli metron ensimmäisen vaiheen valmistuminen vuonna 1982. Rautatien torin metroaseman avajaisissa lippuhalli oli koristettu lukuisin kasvein; tehtiinpä asemalle myös pysyväksi ajateltu talvipuutarha tervehtimään esikauptungin vehreydestä kiverämaahan saapuvia matkustajia.<sup>114</sup>

Uusi joukkoliikenneväline mahdollisti keskustaan suuntautuvien linja-autolinjojen karsimisen. Samalla heräsivät toiveet Rautatien torin valtaamisesta takaisin jalankulkijoille. Vuonna 1984 Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi Rautatien torin uudelleenjärjestelysuunnitelman<sup>115</sup>, jonka tarkoituksena oli ennen kaikkea parantaa jalankulkijoiden viihtyvyyttä ja turvallisuutta. Jalankulkijoille rauhoitettu aukio kasvoi muutosten myötä kolminkertaiseksi. Linja-autolaiturit keskitettiin torin länsipuolelle ja järjestettiin pitkittäin pohjois-eteläsuuntaisiksi. Samalla Kaivokadun, Mikonkadun ja Kaisaniemenkadun liittymää supistettiin, Ateneumin edustan jalkakäytävää puolestaan levennettiin. Kaivokadulla keskikorokkeet poistettiin ja suojatiet rakennettiin yhtenäisiksi. Raitiotielinjaus Kaivokadulta Vilhonkadulle muutettiin yksiraiteiseksi, ja samalla raidetta siirrettiin itään päin. Entisen raidelinjauksen alueelle muodostettiin viuhkaladotuin noppakiviruuduin koristeltu jalankulkuväylä. Raitiliikenne siirtyi Kaisaniemenkadulle.

Torin länsireunaan istutettiin samanlainen lehmusrivi kuin itälaidalla; myös Mikonkadun jalkakäytävän reuna sai puurivin. Torialue kivettiin 10×10 metrin kokoisilla nupukivin rajatuilla noppakiviruudukoilla. Eteläreunaan tehtiin koristeaiheeksi nupu- ja noppakivistä pohjoisnuolikuivio. Suunnitelman päämääränä oli myös palauttaa torialueen symmetrinen juhlavuus korostamalla Kansallisteatterin ja Ateneumin välistä akselia. Uudelleenjärjestely toteutettiin vuosina 1987-1988 töiden edetessä lännenpuoleisilta pysäkkilaitureilta kohti itää. Viimeisessä vaiheessa Aleksis Kiven patsaan ja Kaivokadun välillä oleva kiveys uusittiin kokonaan.





### Rautatienori

#### Vuosien 1987-1988 uudelleenjärjestely

Helsingin Sanomissa julkaistu havainnekuva Rautatienorin vuosien 1987-1988 aikana toteutuneesta uudelleenjärjestelystä. HS.



### Rautatienori

#### Keskiolut kioskeihin -mielenosoitus

Vuonna 1980 Rautatienorilla järjestettiin mielenilmaus vapaamman anniskelukulttuurin puolesta. Keskiolut R-kioskeihin -kampanjan takana oli musiikki- ja mielipidelehti Uusi Laulu. Huumorimielissä järjestetyn mielenilmauksen tavoite toteutui vasta vuonna 1995. Senaatintorilla järjestetyssä mielenosoituksessa syyskuussa 1980 puolestaan vaadittiin keskioluen myynnin siirtämistä takaisin Alkoon. Harri Ahola, 1980, HKM.



### Rautatienori

#### Uusi pyörätie

Uudelleenjärjestelyn yhteydessä pyöräilyn infrastruktuuria parannettiin. Kuvassa uusi pohjois-eteläsuuntainen pyörätie. Raitiovaunu kulki aiemmin tältä kohdalta, järjestelyn yhteydessä se siirrettiin lähemmäs Mikonkadun sivustaa. Volker von Bonin, 1990-luku, HKM.





### Asema-aukio

#### Ratapihakäytöstä vapautunutta Asema-aukiota 1980

Asema-aukiolla alkoi 1980-luvulla tapahtua. Alue oli vapautunut ratapihakäytöstä hieman aiemmin, ja tilalle oli muodostettu pysäköintialue. Tässä käytössä se olikin koko 1980-luvun ajan. Vanhoista kiitotavara-asemaan liittyvistä rakennuksista säilyi etulalla näkyvä konttorisiipi. Yläoikealla ovat käynnissä Rautatientorin metroaseman sisäänkäyntipaviljongin rakennustyöt; alhaalla näkyy niin ikään metroaseman huoltoliikennettä varten rakennettu ajoramppi. A. Pyykkö, 1980, HKM.



## Kaivokatu

### Metron sisäänkäyntipaviljonki valmistuu Asema-aukiolle

Kaivokatua Makkaratulosta kuvattuna vuonna 1981. Vasemmalla näkyvä Rautatien metroaseman sisäänkäyntipaviljonki on juuri valmistunut. Raitiovaunupysäkit uusittiin vuosien 1973-1975 välisenä aikana. Uusi malli tarjosi sateensuojaa ja tilaa mainoksille. Harri Ahola, 1981, HKM.





# 1980-luku tiiviisti

## Yleinen kehitys

- Kaupunkikulttuurin murros: vapaa-ajan palvelut lisääntyvät ydinkeskustassa
- Ravintolatoiminta virkistyy ja kansainvälistyy
- Terrassien määrä katukuvassa alkaa nousta vuosikymmenen puolivälin jälkeen
- Liikekeskustan kehitys keskittyy korttelien sisäosiin

## Kohdealueen muutokset

- Metron avautuminen vuonna 1982 rauhoittaa ydinkeskustan liikennettä
- Kävelykeskustan suunnittelu jatkuu
- Rautatien tontti järjestetään uudelleen 1987-1988, lisää tilaa jalankulkijoille, linja-autolaiturit muutetaan pitkittäissuuntaisiksi
- Kaivotalon korttelin uudistamishanke valmistuu: Metron sisäänkäynti, Citytalo ja Hansatalo valmistuvat. Korttelin keskelle uusi aukio Kaivopiha

## ORTOKUVA 1988







## Rautatien asema

### Uudet linja-autolaiturijärjestelyt

1990-luvun puolivälin tienoille ajoittuvassa ilmakuvassa näkyy vielä Elielinaukion paikalla 1980-luvun alusta saakka sijainnutta pysäköintialuetta. Sanomatolokin on vielä piirustuspöydällä. Finnairin lipputoimiston rakennus Postitalon edessä oli osa paikalla 1970-luvun loppuun saakka sijainneen kiitotavara-aseman konttori- ja varastorakennusta. Etualalla näkyy myös 1987-1988 toteutetun Rautatien aseman uudelleenjärjestelyn myötä istuettu lehmusrivi. SRM.



# 1990-luku

## Kävelykatuja, kauppakujia ja uusi aukio

*”Aivan aluksi selkäpiissä karmi. Ympärillä oli pizzoja, coca-colaa, popcornoja, käristettyjä makkaroita, ilmapalloja ja ruman näköinen pikkuvolvo. Sitä kaupattiin yhdessä teltassa kohtuuhintaan. Pitikö Rautatientorilla olla joulukarnevaalit? Tunnelma muistutti kulahtaneita vappujuhlia, joissa muutamalle oli jäänyt joulupipo päähän. Taivas työnsi räntää, ja jalvoja paleli. Vielä enemmän alkoi viluttaa, kun katseli punaisia muovikaloja vesialtaassa. ”Siitä vaan onkimaan, aina tulee jotain”, myyjä sanoi.”*

*Helsingin Sanomat 28.11.1993*

Vuosikymmenen vaihtuessa 1980-luvulla alkanut kaupunkikulttuurin vapautuminen jatkui, ja juppikulttuurin marginaaliset ilmiöt kävivät tutuiksi rahvaallekin. Kahvilat ja ruokabaarit väistyivät lähiöihin, tilalle ilmaantuivat mannermaiset cafét ja kansainvälisiä vaikutteita ennakkoluulottomasti yhdistelleet entistä rennommat ravintolat. 1970-luvulta saakka haikailtu kävelykeskusta jatkoi verkkaista konkretisoitumistaan samalla kun katu ympäristö sai tapahtumakulttuurin kehityksen myötä uudenlaisen roolin kaupunkilaisten jaettuna olohuoneena. Erityisesti vuonna 1989 ensimmäisen kerran järjestetty Taiteiden yö lavensi käsityksiä kaupunkitilan käyttömahdollisuuksista.<sup>116</sup> Katutapahtumien myötä Helsingin rationaaliset ruutukaavakorttelit ja edustusaukiot alkoivat aiempaa useammin hajota tilapäisten rakennelmien muodostamiksi, näkymä kerrallaan avutuvisi labyrinteiksi. Keskieurooppalaishenkistä käyttäjäkokemusta ihannoiva aika oli suotuista kaupungin symbolisille, luonnonkivillä päällystetyille aukioille joissa eletyn ajan tuntu ja tämän hetken tapahtumat yhdistyivät juuri helsinkiläiseksi urbaaniksi kokemukseksi. Erityisesti vuoden 1993 kesäkuussa Senaatintorilla järjestetyn 70 000 katsojaa keränneen Total Balalaika Show:n katsotaan olleen käännekohta kaupunkitilan käytössä. Saman vuoden elo-syyskuun vaihteessa valmistui Helsingin ensimmäinen ”oikea” kävelykatu Mikonkadulle, Pohjoisesplanadin ja Hallituskadun väliselle osuudelle. Marraskuussa tuotiin Rautatientorille joulukylä ja tivoli.<sup>117</sup> Kaupunki ei ollut enää entisensä.

Julkisen ulkotilan esteettiseen laatuun alettiin 1980-luvulla alkaneen myönteisen kehityksen viitoittamana kiinnittää aiempaa enemmän huomiota. Katukalusteet pysäkkikatoksista roskakoreihin ja valaisimiin alettiin nähdä osana kaupungille identiteettiä luovaa kuvastoa. Vuonna 1991 alettiin Helsinkiin asentaa uusia, arkkitehti Juha Leiviskän suunnittelemaa lasisia pysäkkikatoksia jotka läpikuultavuudessaan heijastelivat kivi-jalkaliiketilojenkin läpikäymää muutosta.<sup>118</sup> Verhojen taakse kätkeytyvistä arvoituksista oltiin siirtymässä näkemisen ja nähdäksi tulemisen aikakauteen.





### Rautatienori

#### Toria Ateneumilta katsottuna

1980-luvun lopun uudelleenjärjestelyn myötä torille saatiin taas tilaa, mikä mahdollisti suurempienkin tapahtumien järjestämisen. Tapahtumatoiminta alkoikin elpyä 1990-luvun kuluessa. Sonja Siltala 1999, HKM.



### Kaivokatu

#### Kaivokadun arkea 1990-luvulla

Sonja Siltala, 1999, HKM.

## 1990-luku

**Rautatientori****Helsingin kaupungin liikennelaitoksen uusi katos ja kioski**

Marja Valtonen, 1999, HKM.

**Rautatientori****Uusi lehmusrivi**

Rautatientorin länsilaidan lehmusrivi toteutettiin vuosien 1987-1988 uudelleenjärjestelyn yhteydessä. Volker von Bonin, n. 1990, HKM.

Puolijulkisen kaupunkitilan keskeiseksi ominaisuudeksi nousi 1990-luvulla julkisen tilan jatkaminen sisätiloihin. Valopihhat, kauppakujat ja sisäkadut puhkoivat ydinkeskustan kortteleita. Vuonna 1999 kohdealueen luoteiskulmaan valmistunut Sanomatalo perustui kokonaisuudessaan ostoskeskuksistakin tuttuun läpinäkyvyyden ja läpikäveltävyyden ideaaliin. Kohdealueen ulkoisesti edellisiä vuosikymmeniä jäähmettyneempi fasadien rivistö kätki siis sisuksiinsa jalankulkijavirtoihinkin runsaasti vaikuttaneita toiminnallisia muutoksia.

1990-luvulla Rautatientorin ulkoinen olemus vakiintui suurelta osin siihen, millainen se on tänäkin päivänä. Liikenteen vaatima infrastruktuuri oli edelleen voimakkaasti läsnä torin länsipuolella, mutta se ei enää määritellyt koko aukion käyttömahdollisuuksia. Toria oli jälleen vuosikymmenten tauon jälkeen mahdollista käyttää suurempienkin tapahtumien järjestämiseen. Vuonna 1999 valmistui Rautatientorin lounaiskulmaan aiemman lehtikioskin paikalle Arkkitehtitoimisto Juhani Pallasmaa Ky:n suunnitelmien mukaan uusi Helsingin kaupungin liikennelaitoksen katos ja lipunmyyntikioski, jonka julkisivumateriaalina käytettiin patinoitua kuparilevyä.

Vaikka itse torialueella ei tapahtunutkaan suuria konkreettisia muutoksia, vaikuttivat ympäristön hankkeet merkittävästi alueen jalankulkijavirtoihin. Ydinkeskustan korttelien sisäosissa ja maan alla tapahtui paljon. Torin itälaidan Fennia-kortteliin suunniteltiin ”mannermainen, ympärivuorokautinen liike- ja toimintakeskus”, jossa amerikkalaistyyppinen viihdekeskus yhdistyi eurooppalaisen urbanismin perinteitä edustavaan lasikatteiseen kortteliläpikulkuun.<sup>119</sup> Vuonna 2004 valmistunut Fennia-kortteli yhdisti Rautatientorin Kaisaniemen metroasemaan, joka avattiin vuonna 1995.<sup>120</sup> Katetun sisäkadun varrelle kaavalti ravintoloita ja liikkeitä kahteen kerrokseen. Korttelissa aloitti vuonna 1998 toimintansa Helsingin ensimmäinen suuri, 10-salinen multiplex-elokuvateatteri Kinopalatsi. Fennia-korttelin valmistuminen vilkastutti myös Rautatientorin poikki itä-länsi-suunnassa kulkevaa jalankulkuliikennettä.





1990-luku, L. Rosnell, SRM.



# 1990-luku tiiviisti

## Yleinen kehitys

- Kaupunkikulttuuri kehittyi: suuret massatapahtumat yleistyivät vuosikymmenen puolivälistä lähtien
- 1980-luvulla alkanut korttelien sisäosien muokkaaminen kaupallisiksi tiloiksi jatkuu

## Muutokset kohdealueella

- Rautatien laajentunut jalankulkualue mahdollistaa taas suurempien tapahtumien järjestämisen
- Asema-aukiolle suunnitellaan uusi maanpäällinen linja-autoterminaali Elielinaukio
- Kaisaniemen metroasema avataan 1995

ORTOKUVA 1997







MERILAMPI

Terveystalo



# 2000-luku tiiviisti

## Yleinen kehitys

- Digitalisaatio muokkaa elämäntapaa
- Kaupunkikulttuuri kehittyi ja kansainvälistyy
- Ostoskeskusten yleistymisen
- Vuosituhannen alun esikaupunki-innostus vaihtuu hiljalleen takaisin urbaanin, tiiviin ja korkean rakentamisen suosimiseen

## Muutokset kohdealueella

- Fennia-korttelin liikekeskuksen avautuminen 2000-luvun alussa vilkastuttaa Rautatien ja Mikonkadun ympäristöä
- Linja-autoterminaali Elielinaukion kokonaisuus valmistuu
- Asema-aukion kunnostustyöt valmistuvat ja pysäköintilaitos P-Eliel rakennetaan
- Keskuskatu muutetaan kävelykaduksi
- Korjausten yhteydessä useita betonikiveyksiä korvataan luonnonkiveyksillä mm. Töölönlahdenkadulla, Mikonkadulla, Kaivokadulla Sokoksen edustalla, Elielinaukiolla ja Asema-aukiolla
- Elielinaukion, Keskuskadun ja Ateneumin kohdalla olevan Mikonkadun osuuden lehmusrivit istutetaan

ORTOKUVA 2019







# 2b Asema-aukion historian vaiheet

## Asema-aukion hahmottuminen

1900...1929

## Asema-aukion muodostuminen

1930-luku

1950-luku

1950-...70-luku

1980-luku

1990-luku





Eliel Saarinen, Suur-Helsinki-suunnitelma. 1917. Kuva lainattu kirjasta Eliel Saarinen, Suomen aika, 1990, s. 215.



# 1900..1929

## Asema-aukion hahmottuminen

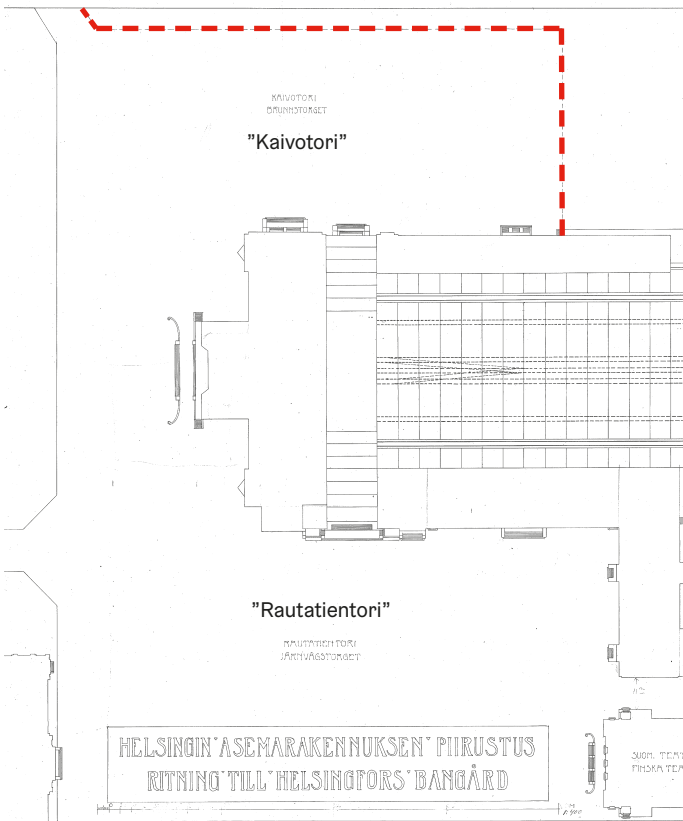
*"Selvähän on etten voinut löytää ratkaisua kysymyksessä olevaan keskustan laatimiseen muutoin kuin, että käsittelin asiata kaikessa laajuudessaan."*

Elie Saari, 1931.

Yhtäältä asema-aukion muodostuminen lähti liikkeelle konkreettisista rakennustoimista suurimman eli uuden asemarakennuksen valmistumisesta. Toisaalta yleishistorialliset tapahtumat ja sangen käytännönläheiset rautateiden tavara- ja huoltologistiikkaan liittyneet tekijät pitivät aukion muodostumista otteessaan vuosikymmeniä. Kolmanneksi aukion haparoivan muodon takaa voidaan nostaa esiin vuosisadan alun kaupunkisuunnittelun visioita, jotka olivat usein liian suuria toteutettaviksi, mutta jäivät kuitenkin vaikuttamaan.

Jos jarruttavana voimana oli rautatiehallinto, oli eteenpäin puskevana Elie Saari. Suur-Helsinki-suunnitelma oli Julius Tallbergin ajatuksesta alkunsa saanut prosessi, jonka Saari puki metropolimaiseen muotoon 1917. Suunnitelma nivelsi ja liitti Saarin aiemmin laatiman Munkkiniemi-Haaga-alueen suunnitelman Helsingin vanhaan keskustaan. Saarin näkemyksen mukaan Helsingin keskustaa ei voinut kehittää kuin käsittelemällä sitä kaikessa laajuudessaan.<sup>121</sup> Lintuperspektiivistä katsottuna Saarin Helsinki näytti jatkuvan kaukaiseen horisonttiin, ja sen yli.

Vaikka uusi rautatieasema oli häidin tuskin valmis, ja odotti vielä käyttöönottoaan, oli se Tallbergin ja Saarin jakamassa suuressa kuvassa aivan liian pieni ja väärin sijoittunut. Uusi oikean mittaluokan asema tuli sijoittaa kolmisen kilometriä pohjoisemmaksi, Pasilaan. Töölönlahti tuli täyttää ja lävistää 90 metriä leveällä Kuningasavenyella, Saarin mainitsemalla kaupunkirakenteen "keskiviivalla".<sup>122</sup> Koko muu korttelisto järjestyisi tämän varteen. Suunnitelman utopian astetta kuvaa idea anvenyn keskelle viilletystä kaksikerroksisesta liikennejärjestelystä, missä alatasolla olisivat kulkeneet raitiovaunut, tavarajunat, läpiajoliikenne ja kortteleiden huoltoliikenne, ja ylätasolla tavanomaisempi katuverkko. Avenyen keskikanjoniin sijoitettu pikaliikennetaso olisi ylitetty katutasossa silloilla. Sommitelman pohjoispäässä olisi sijainnut uusi asema ja eteläpään vanha asema olisi jäänyt "venytetyn liikekeskustan" ytimeen ja tullut muokattavaksi uuteen käyttöön. Asema-aukion kohdalle olisi muodostunut avoimehko kaupunkitila, monien liikenneväylien ja -muotojen lävistämä kenttä. Suunnitelman yleisotteeseen nähden tämä kaupunkirakenteen keskeinen piste ja nivelvyöhyke Heikinkadun (Mannerheimintien) ja Kuningasavenyen välillä osoittaa hahmottomuudessaan jonkinasteista haparointia. Kaksi puustikon tapaista istutusaluetta, keskellä matalahko paviljonkimainen rakennus, mahdollisesti jokin paikallisliikenteen solmukohtan terminaali, liikenteen syöttöä joka laidalta, Kuningasavenyn alkupiste...; sommitelma vaikuttaa kollaasilta ja symboloi enemmänkin ydinkeskustan liikenteen virittyneisyysastetta, kuin osoittaa kaupunkirakenteellisesti loppuun kehiteltyä ratkaisua.

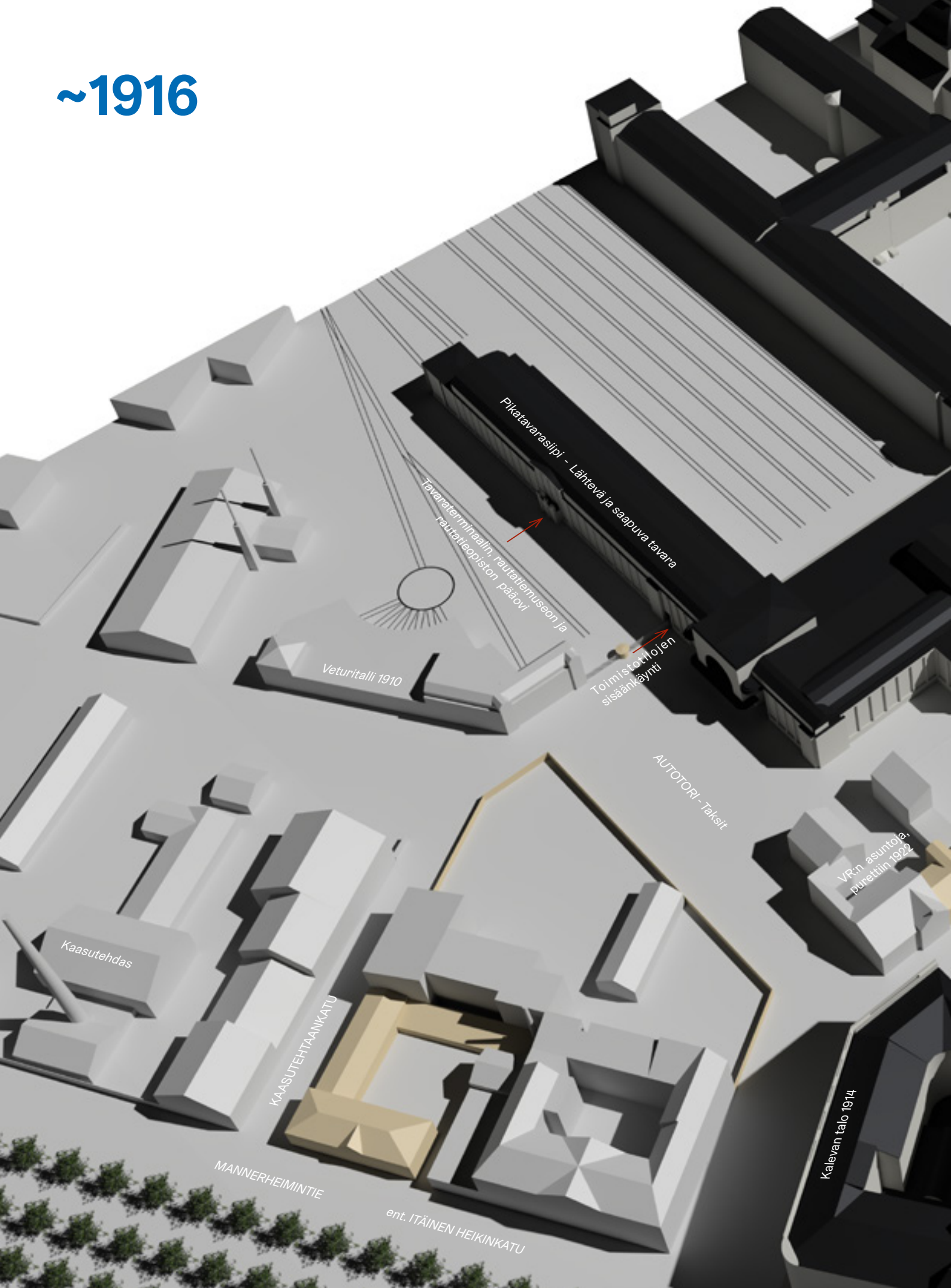


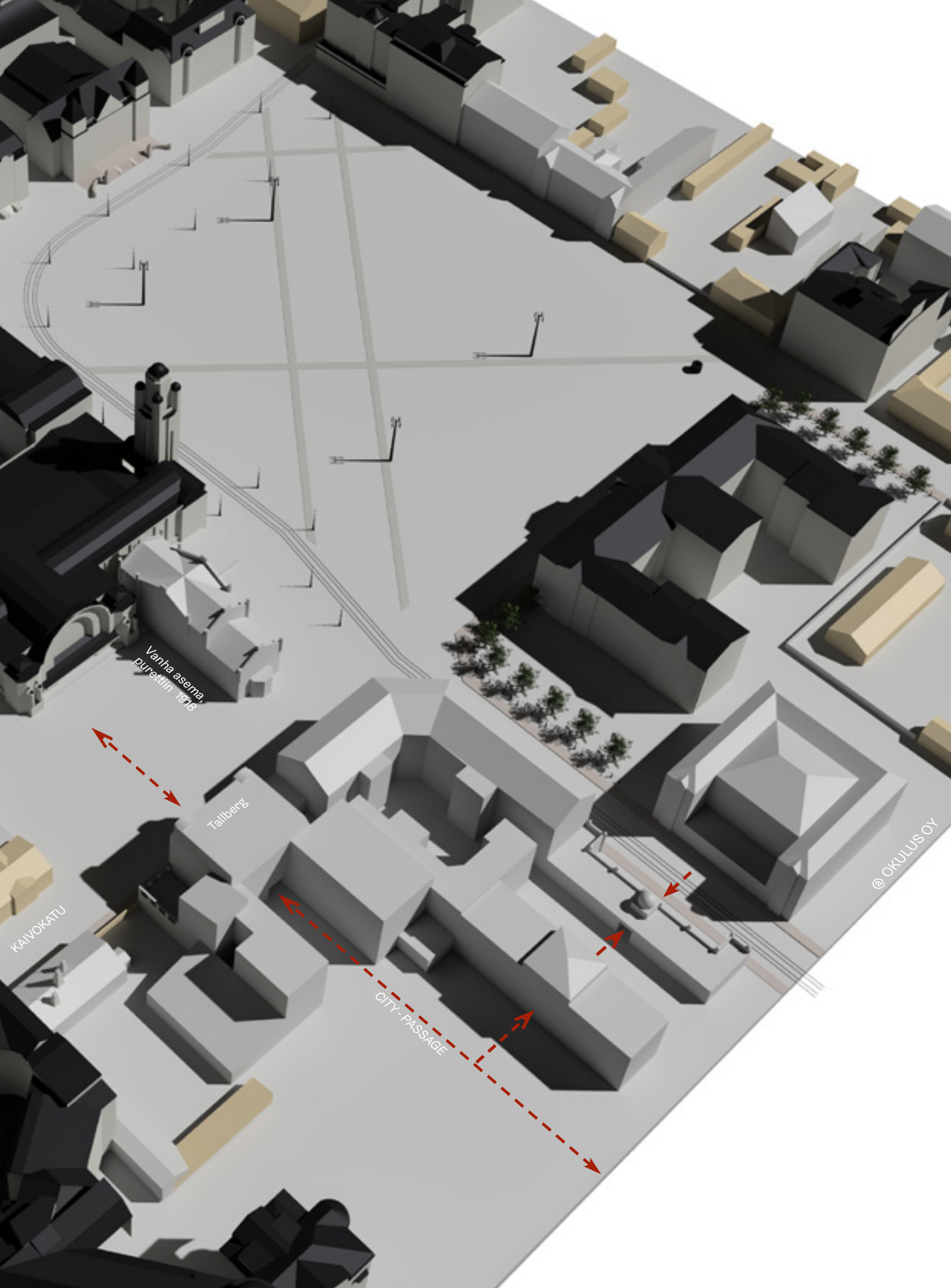
Päivämätön (olet. 1905...1909) ja vailla suunnittelijatietoja oleva asema-piirustus VR:n piirustusarkistosta kertoo osaltaan niistä tavoitteista, joita Rautatiehallituksella oli asemaa ympäröivän korttelirakenteen suhteen. Käsilan perusteella piirustus saattaa olla Saarin tekemä. Etenkin länsipuolen järjestelyssä on vahva intentio lähes Rautatientorin mittaisen "Kaivotorin" muodostamiseksi. Torin pohjoinen reunalinja olisi asetettu aseman länsipuolen keskisaliitin pohjoispuolelle. Aukiota rajaavan pohjoiskorttelin sijoittuminen on melko identtinen Saarin Suur-Helsinki-suunnitelmassa luonnostellun rakenteen kanssa. Viime mainitussa tori kuitenkin avautuu laajemmaksi aukiokokonaisuudeksi Heikinkadun eli Mannerheimintien suuntaan. VR.





~1916





Vanha asema  
purettiin 1918

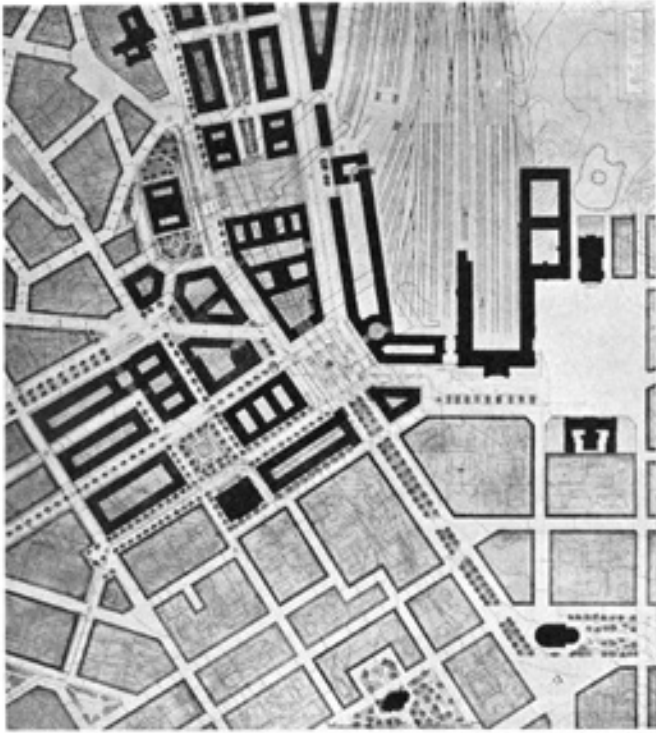
Tallberg

KAIVOKATU

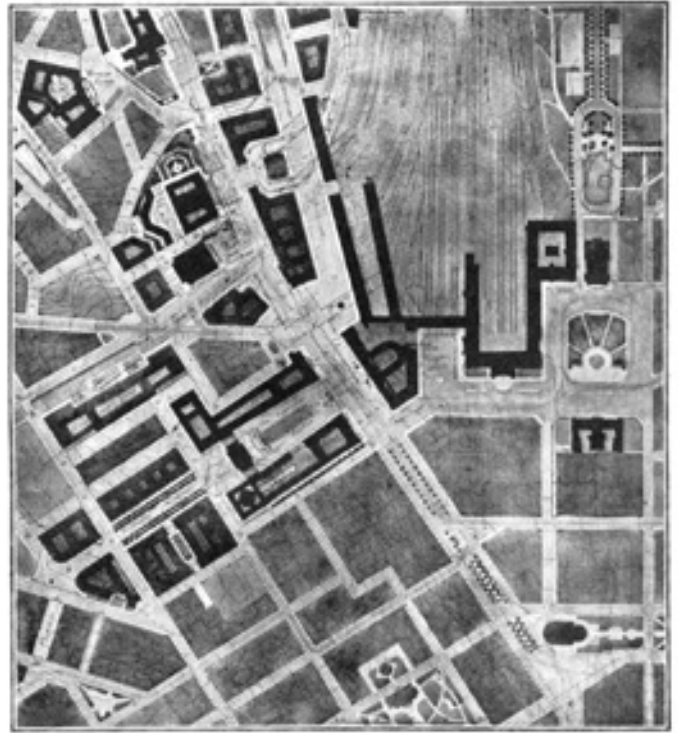
CITY-PASSAGE

© OKULLUS OY

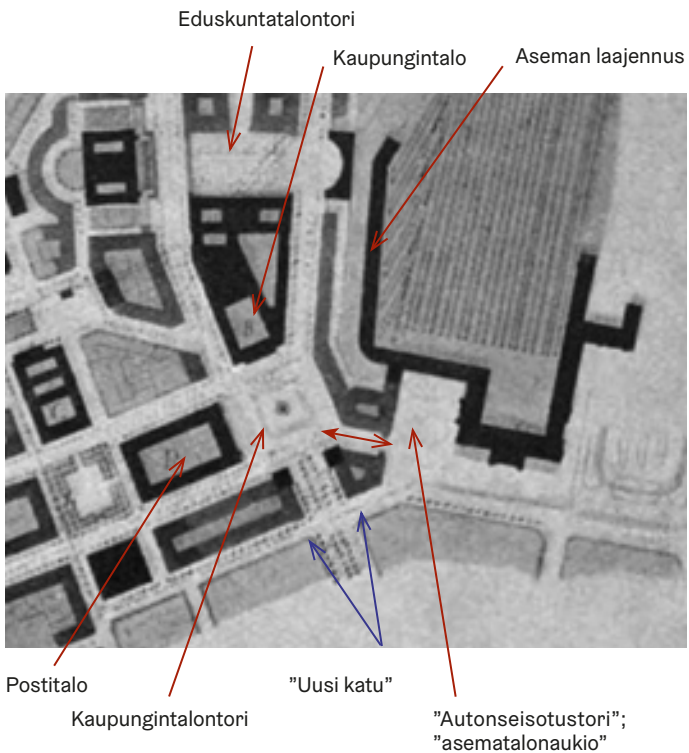




Oiva Kallio, 1. palkinto 1925. Arkkitehti 2/1925.



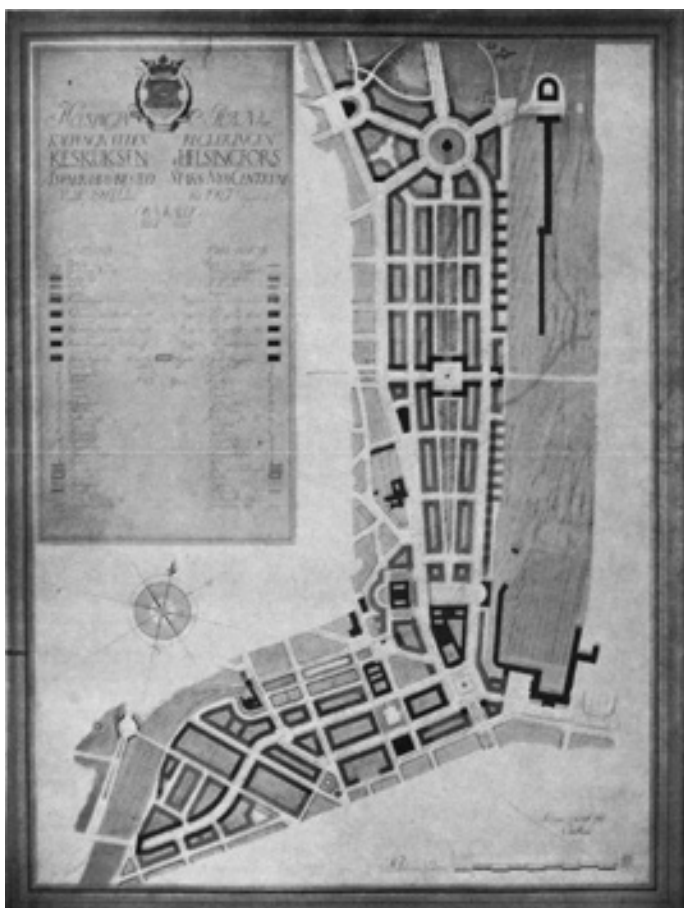
Birger Brunila ja Sigurd Frosterus, 2. palkinto 1925. Arkkitehti 2/1925.



Näkymä Heikinkatua eli Mannerheimintietä pitkin kohti pohjoista, missä kadun päätteenä kohoaa 16-kerroksinen kaupungintalo. Kaupungintalontorilta johtaa aseman suuntaan lyhyt katu, näkymässä oikealla olevan korttelirakenteen läpi. Kuten selostuksessa todetaan: "koillisessa on jono liiketalojen paikoiksi tarkoitettuja tontteja, jotka on rakennettu yhteen asematalon kanssa ja jotka alkuaan oli suunniteltu postitaloksi." Asematalon laajennus olisi luikerrellut matalampana, 3-kerroksisena L-muotoisena rakennuksena kohti pohjoista ja rajannut ratapihan toiminnot selkeästi pois muusta kaupunkirakenteesta. Kuva ja sitaatti Arkkitehti 11/1927.

”...meillä on edessämme paksu muuri, jonka läpi meidän on ehdotuksemme tunnettava. Tämä muuri on yleisen katsantokannan vitkaus ymmärtää kaupungin kehityksestä johtuvia asemakaavallisia välttämättömyksiä. Ja tätä vitkautta pöngitsee hyvinkin usein vanhoihin olosuhteisiin nukahtanut virallisuuden mahti.”

Eliel Saarinen 1931 tuotuneena siitä, ettei Rautatiehallitus ymmärtänyt Suur-Helsinki-suunnitelman tarjoamia mahdollisuuksia.



”Helsingin kaupungin uuden KESKUKSEN asema-kaavajärjestely 1927”, Oiva Kallio. Arkkitehti 11/1927.

”Kaupungille jo kuuluvain, ratapihan viereisten alueiden sekä valtionrautateiden kaupungille luovutettavien alueiden järjestelyn on arkkitehti Kallio keskittänyt kolmen uuden paikan ympärille: asematalon länsipuolella olevaan, edellä mainittuun Autonseisostoriin, Heikinkadun päätekohdassa olevaan Kaupungintalontoriin sekä eduskuntatalon ja uudestaan järjestettävän ratapihan välillä sijaitsevaan Eduskuntatalontoriin. Samalla kun nämä torit on muodostettu maaston taso-olojen ja ympäröivien rakennusten luonteen ja tarkoituksen vaatimalla rakennustaiteellisella tavalla, ovat näiden tärkeiden osain muodostamisessa olleet määräävinä sikkäläisen liikenteen antamat suuret vaatimukset. Tämän alueen poikki on nimittäin kuljettava kaiken liikenteen Kaisaniemenkadulta, Rautatientorilta ja asemalta pohjoiseen, länteen ja lounaaseen, kaiken liikenteen Aleksanterin- ja Esplanaadinkaduilta pohjoiseen ja länteen sekä liikenteen Itämerentieltä pohjoiseen ja itään ynnä asemalle. Kaikki tämä liikenne on koottu ns. Kaupungintalontorille, jota sentähden on pidettävä liikenteen risteyspaikkana. Täältä lähtevät: itään uusi lyhyt, asematalonaukiolle johtava katu...”. Arkkitehti 11/1927.

Saarinen oli jo alusta alkaen pitänyt pääteaseman ja ratapihan sijoittumista keskustaan lyhytnäköisenä ja ahtaana ratkaisuna. Jo aseman kilpailusta 1904 lähtien ja kirjoittaapa Saarinen 1932, että aseman länsisiipi oli jo valmistuttuaan ”onnettomasti sijoitettu, ja nyt se on tuomittu revittäväksi”<sup>123</sup>, mistä päästäänkin kysymykseen kuinka ja missä muodossa Suur-Helsinki-suunnitelman rautatieasemaa lähinnä olleet kaupunkirakenteelliset piirteet toteutuivat.

Vastaanotto ehdotettua aseman siirtoa kohtaan oli tyrmävä, vaikka mielipiteissä Töölönlahden täyttämiseen ja pohjoisen kasvuakselin varaan rakentamista olisikin kannatettu. Etenkin rautatiehallinto vastusti ajatusta, siinä missä professori Carolus Lindberg esitellessään *Pro Helsingfors* nimellä kulkenutta ehdotusta Arkkitehti-lehdessä 1918.<sup>124</sup> Suur-Helsinki-suunnitelma ei edennyt juuri alkua pidemmälle, mutta poiki vuonna 1924 järjestetyn *Töölön asemakaavakilpailun*.<sup>125</sup> Kilpailun olivat järjestäneet yhdessä Helsingin kaupunki ja Rautatiehallitus. Saarisen vaikutus ruokki kuitenkin kilpailijoiden mentaalista lähestymiskulmaa. Töölönlahden asemakaavan ratkaiseminen tarkoitti kilpailijoille lähtökohtaisesti Töölönlahden täyttämistä ja keskittymistä täyttöalueen kaupunkirakenteelliseen muodonantoon. Saarinen oli vuonna 1923 muuttanut Yhdysvaltoihin eikä osallistunut kilpailuun. Suurarkkitehdin vaikutus tulee ilmi kuitenkin myöhemmin, kun kahteen otteeseen (1927 ja 1931)<sup>126</sup> Saariselta tilataan asiantuntijalausunnot keskusta-alueen asemakaavoista.

Käymättä laajemmin läpi Töölönlahden asemakaavakilpailun satoa voidaan keskittyä ainoastan aseman länsipuolisen alueen kaupunkirakenteelliseen ratkaisuun. Kilpailun järjestäjät ja arvovaltaisten jäsenten muodostama palkintolautakunta lausui, että onnistuneen ratkaisun lähtökohtana oli ”sopivan ja riittävän aukean luominen saapuvia rautatiematkustajia odottavia autoja varten”.<sup>127</sup> Ja sekä rautatieliikenteen järjestelyjen johdosta että aseman tulevaa laajennusvaraa ajatellen aukio tuli sijoittaa aseman läntiselle puolelle. Vaikka Oiva Kallion ehdotus asetettiin kilpailun 1. sijalle, oli Kallio sivuuttanut aukion muodostamisen lähes tulkoon täysin. Sen sijaan Kallio oli täydentänyt asemarakennusta länteen suuntautuvalla L-muotoisella suurkortteilla, johon olisivat sijoittuneet pikatavara-asema ja postitalo toisiinsa liitettynä. Korttelin pitkä varsi suuntasi pohjoiseen ja rajasi ratapiha-alueen pois näkyvistä. Idea ilahdutti palkintolautakuntaa. Ratkaisun etuna oli tavara-aseman laajeneminen ja puskeminen entistä etelämmäs, mikä viehätti etenkin Rautatiehallintoa. Kilpailun 2. sijalle tuullut Birger Brunilan ja Sigurd Frosteruksen ehdotus muodosti aseman länsipuolelle kyllä aukion, mutta postitalon etäinen sijoitus asemalaitureihin nähden katsottiin heikommin ratkaistuksi. Yhtäältä vaakakupissa painoivat siis henkilöliikenteen järjestelyt (taksit, raitiotiet, kadut) aseman välitömässä läheisyydessä, toisaalta niin rautatien kuin postin tavaraliikenteen suuret kaupunkirakenteelliset tilatarpeet. Hieman yllättäen asemakaavan jatkokehittämissä postitalo siirrettiin täysin erilleen ja etäälle asemarakennuksesta.





Vuokra-autot eli pirssit tulivat käyttöön Helsingissä vuosisadan alussa, vuodesta 1906 alkaen. Pirssi tulee venäjän sanasta birzha, joka tarkoittaa viljan tai halkojen lastauspaikkaa ja odotus- tai seisontapaikkaa. Tällaisia seisontapaikkoja olivat pohjoisessa rautatieaseman tienoo ja etelässä Kauppatorin alue, joka oli samalla Helsingin henkilölaivaliikenteen keskeisin satama.

Kalle Havas, 1930. HKM.

*"Vuonna 1910 kaupungissa oli jo 64 vuokra-autoa. Vuonna 1924 perustettiin pirssi-yhtiö Hoppapuulaaki, jonka autot olivat Ford-merkkisiä. Seuraavana vuonna aloitti Sitruunapuulaaki, joka ajoi Citroën-autoilla. Vuokra-autoilijat käyttivät yhtenäistä ajopukua."* HKM, Ratikkasivut, vuokra-autot.



Autoistumisen myötä kapunkikuvaan ilmaantui myös uusi rakennustyyppi tai palvelupiste eli huoltoasema. Kyseinen "bensinikeskus" näkyy ylemmässä kuvassa Shell-liikemerkin alla. Kuvaaja tuntematon, 1920-luvulta, HKM.



kenttäkivi eli mukulakivi

nupukivi  
reunakivi

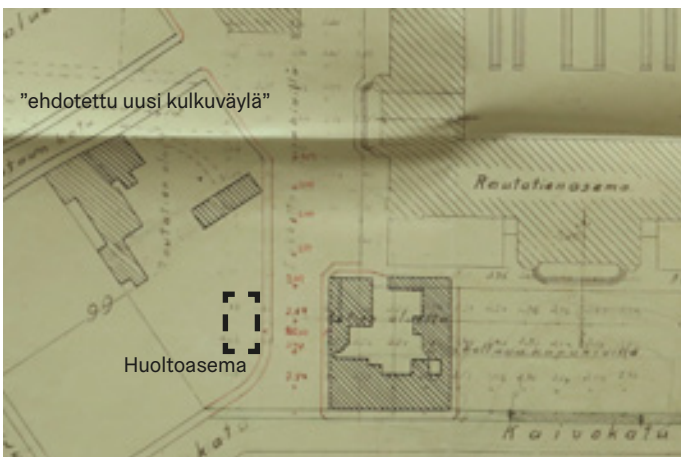
Kuva Eric Sundström, 1927. HKM.



Eric Sundström, 1919. N26776. HKM.



Kuvaaja tuntematon, 1920-luvulta. HKM.



Rautatiehallituksen kartta 29.11.1918 kertoo tilanteesta aseman läntisellä puolella. Vaikka aseman länsijulkisivusta saattoi ottaa edullisesti rajatun kuvan, olivat näkyvät muihin suuntiin sangen arkisia. Kaivakadun (7) varrella sinnitteli puutalokortteli joka näkyy niin kartassa kuin valokuvassa, missä perheen pyykkipäivä on samalla tullut ikuistetuksi. Kartta VR, Rautatiehallituksen arkisto.

Kartta todentaa samalla pintarakenteita, jotka käyvät myös valokuvista ilmi. Asemaa kiersivät asfaltoidut kulkukäytävät, mutta pääoven ja läntisen oven edusta oli nupukivetty. Suunnitelman mukaisesti nupukivettyä aluetta tuli kuitenkin laajentaa aseman eteläpuolella ja loppuosa peittää kenttäkivellä. Jako näkyy vuoden 1927 päälystekartassa.

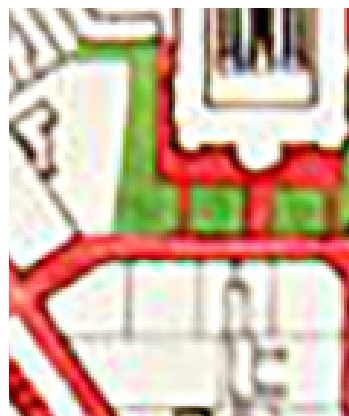
Kartta 1918 tuo esiin myös niitä pyrkimyksiä mitä Rautatiehallituksella oli aseman läntisen puolen kehittämistä. Aseman läntisen uloskäynnin suuntaiseksi on ehdotettu uuden kadun muodostamista läpi kaasulaitoksen korttelirakenteen. Tämä toteutui vasta 1938, ja välissä ehti olla monen monta ehdotusta toisenlaisesta järjestelystä. VR.

## Autotori

Oiva Kallio jatkoi suunnitelman kehittelyä asemakaavaehdotukseksi 1927. Aseman länsipuolen osalta Kallio oli muodostanut omasta ja Brunila-Frosterus-ehdotuksesta kompromissin ja raivannut aiemmin esittämäänsä L-muotoiseen suurkortteliin taskun. Kuten suunnitelman esittelyssä todetaan: ”toisen palkinnonsaajan ehdotuksesta on suunnitelmaan otettu asematalon pidentämistä länteen päin tarkoittama järjestely, sen viereinen **autotori**...”<sup>128</sup>. Siemen Asema-aukion muodostamiseksi ja sen toiminnalliseksi luonteeksi oli kylvetty.

Saarinen osallistuu keskusteluun keskustan asemakaavasta, Yhdysvalloista käsin. Pyydettyssä lausunnossa Saarinen kritisoi Kallion asemakaavaehdotusta mm. sen dekoratiivisista lähtökohdista. Samalla Saarinen esitti oman parannellun versionsa<sup>129</sup>. Suunnitelmasta julkaistiin myös ote sanomalehdissä, koskien Turun kasarmin alueen uudelleenjärjestämistä ja kaupungintalon sijoittamisesta sen paikalle.<sup>130</sup> Julkaiseminen tapahtui joltisellakin viiveellä, sillä Saarisen Yhdysvalloissa maaliskuussa 1927 tekemä ehdotus saapuu asemakaavaosastolle huhtikuussa, mutta löysi tiensä lehtiin vasta tammikuussa 1928.

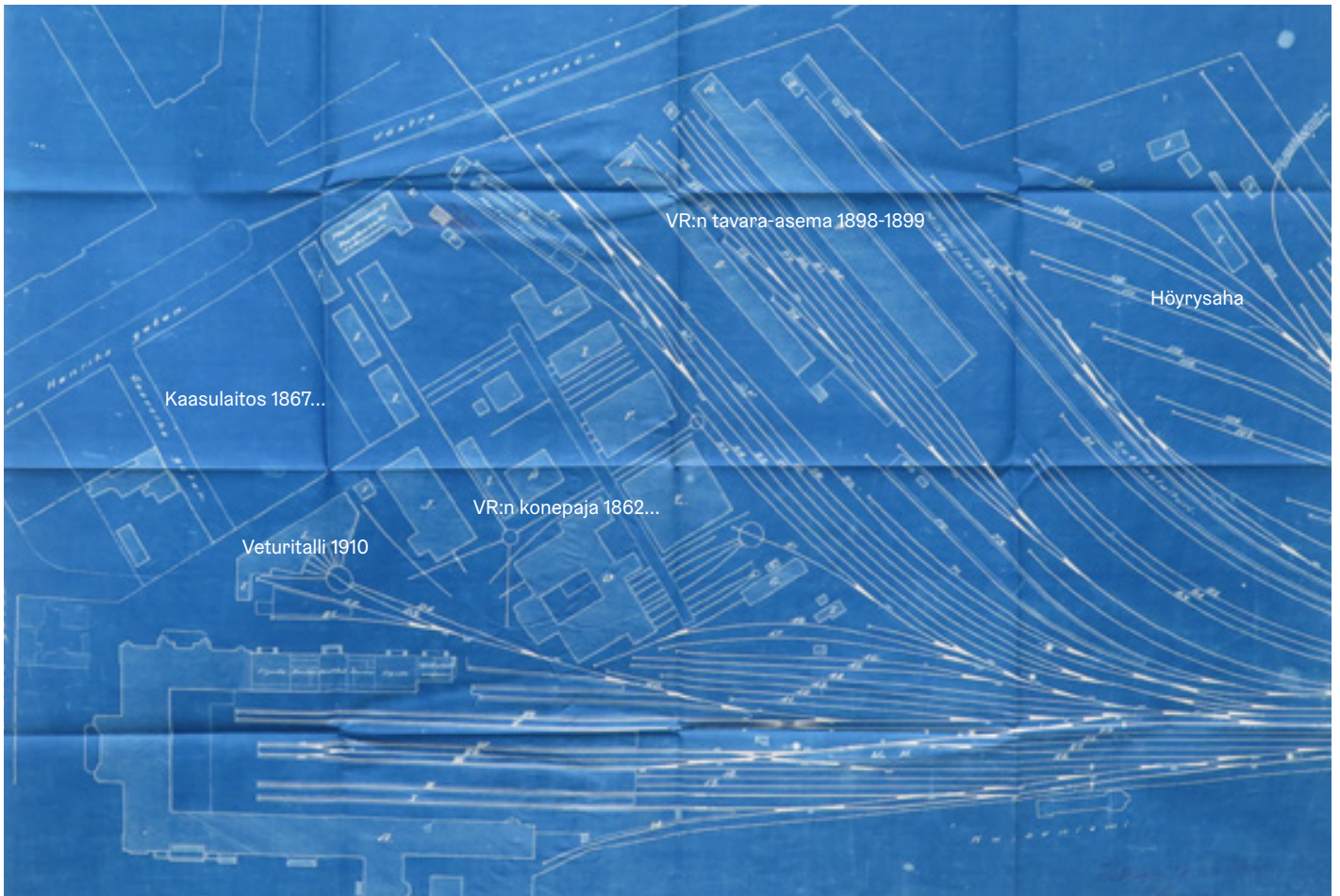
Aseman läntisestä sisäänkäynnistä ja sen edusalueesta muodostui vuokra-autojen palvelupiste heti aseman tultua käyttöön 1919. Tämä käytännöllinen perinne on jatkunut jo 100 vuotta, tosin eri tavoin paikalleen sommiteltuna. Autoistuminen käynnistyi Suomessa 1900-luvun alussa ja ennen kansalaissotaa Suomen autokanta käsitti ~1000 yksityisautoa, joista kolmannes oli pääkaupungissa. 1925 määrä oli noussut ~6000 autoon ja 1930-luvun lopulla autoja olikin jo ~50 000. Autoistumisen vaikutukset alkoivat siis väijäämättömästi näkyä kaupunkikuvassa ja ajoradat ja pysäköinti alkoivat entistä enemmän määrätä avoimen kaupunkitilan suunnittelua, niin tilavarauksina kuin pintarakenteina. Kuten Rautatieatorin alueella yleensäkin, aukiomaiset pinnat olivat 1930-luvulle saakka kenttäkivettyjä, ajoradat ja kulkuväylät puolestaan suurta nupukiveä.



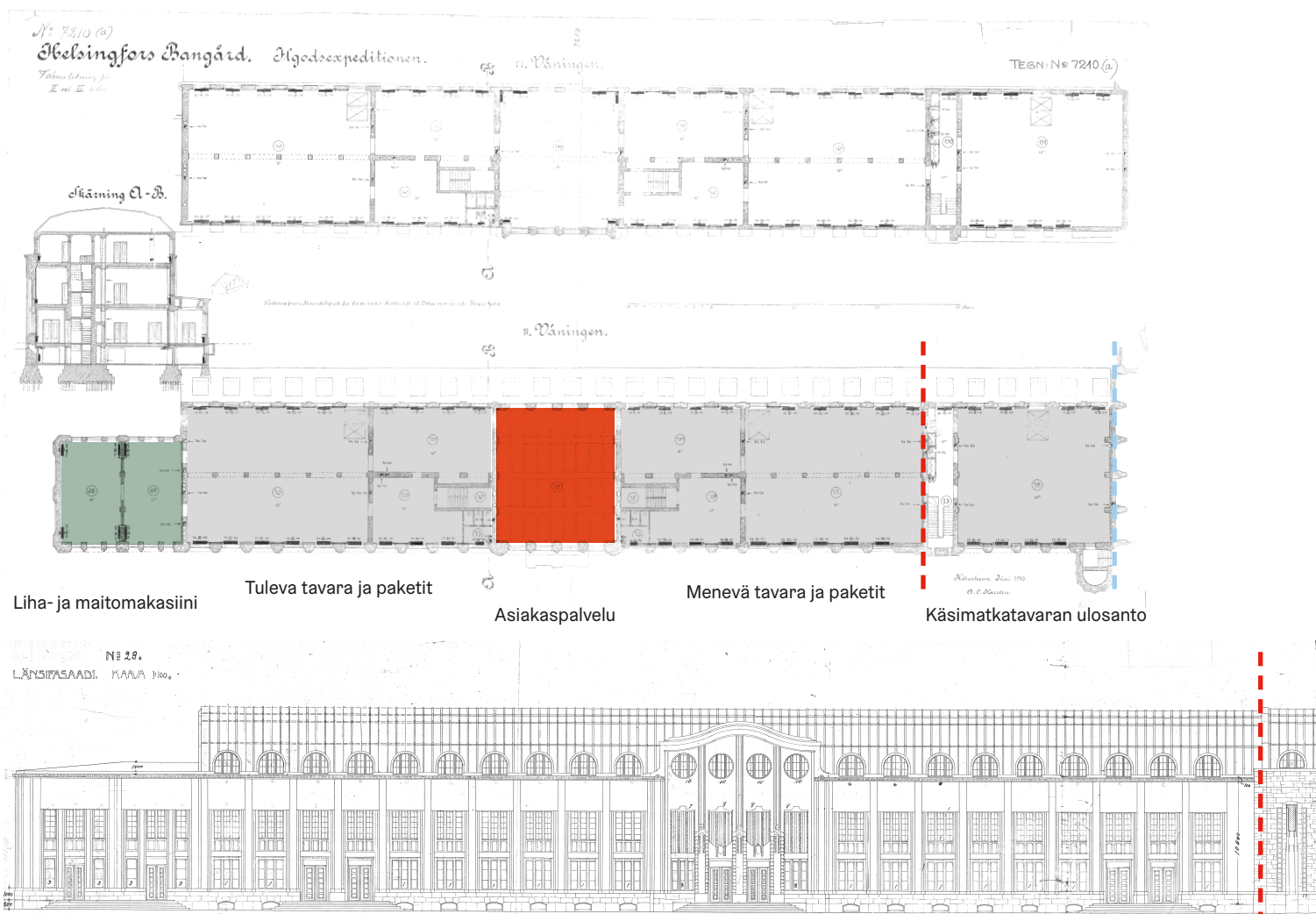
Vihreä = kenttä- eli mukulakivi  
Punainen = nupukivi

Päälystekartta 1927. HKA.





Kartta 8.10.1921. VR, Rautatiehallituksen arkisto.







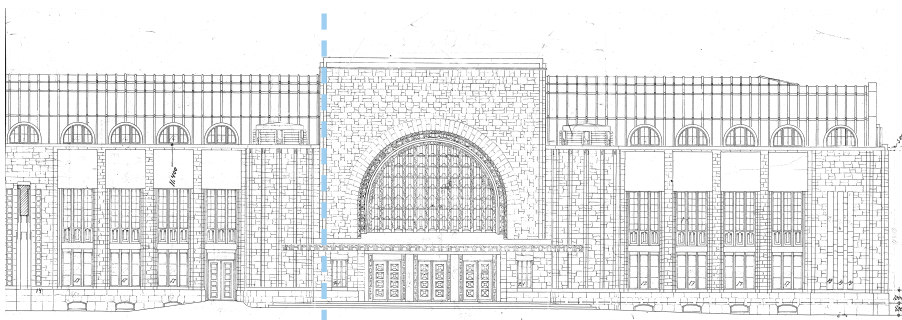
Kuvaaja tuntematon, 1922. HKM.



Foto Roos, ~1933. SRM.



Kuvaaja tuntematon, 1920-luvulta. SRM.



Jos Asema-aukio etsikin muotoaan Töölön asemakaavakilpailun ja asemakaavaehdotusten virrassa, voidaan aihetta lähestyä myös konkreettisemmin, tarkastellen alueen todellista rakennetta ja muutoksia 1900 alkuvuosikymmeninä. Edellä todettujen kiveämisten ja vuokra-autotoiminnan keskittymisen lisäksi aseman länsipuolen kaupunkirakenne oli elinvoimaa puhkuva teollisuusalue. 1860-luvulla perustettu Valtion Rautateiden konepaja-alue, veturitalleineen ja satojen metrien pituisine tavaramakasiineineen peitti alleen koko Töölönlahden pohjukan. Pohjoisimpana oli vielä höyrysaha ja sen suuret varastoalueet. Heikinkadun ja aseman välissä kaasulaitos toimi vuosisadan alkuun saakka, kunnes tuotanto siirtyi Sörnäisiin. Kaasulaitoksen tilat säilyivät kuitenkin muussa käytössä aina vuoteen 1935, kunnes niiden purkaminen Postitalon tieltä alkoi. Vuodesta 1913 kaupunkilaisten huvivalikoimaan kuului rullaluistelu entisessä kaasukellossa.<sup>131</sup>

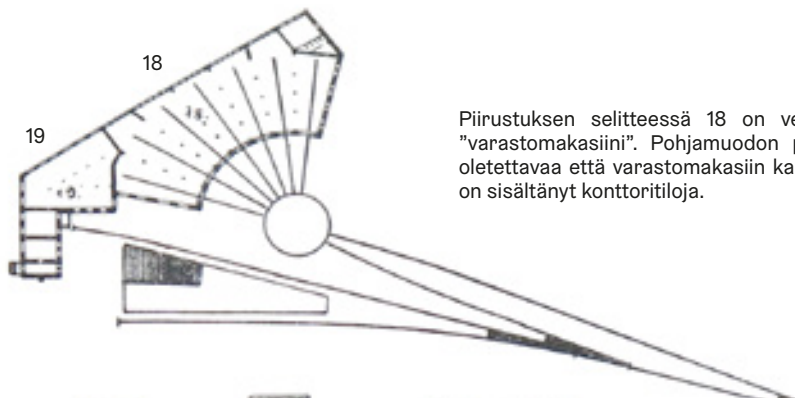
Suurin muutoksen aiheuttaja oli luonnollisesti uuden asemarakennuksen rakentaminen (1904...) ja käyttöönotto 1919. Taustalla oli hampurilaisen insinööri C.O. Gleimin vuonna 1904 valmiiksi saama ehdotus U-mallisesta asemasta saksalaisia esikuvia seuraten sekä ratapiha-alueen yleissuunnitelma<sup>132</sup>. Tämä rautatiehallinnon toimeksiantona tehty ratkaisu muodosti aseman rungon, jonka Eliel Saarinen kilpailuvoiton perusteella puki rakennuksen hahmoon. Gleimin ideoima oli mm. länsisiiven viereisen veturitalin liian likeinen sijoitus ja kaikkinaisen matkustajalaiturien ahtaus luettiin myöhemmin hänen syykseen<sup>133</sup>.

Uuden aseman logistiikassa länsipuoli varattu pakaasien ulosannolle eli matkatavarat kädessä astuttiin ulos läntisestä ovesta aukion tapaiselle, missä pirssit odottivat rivissä. Pohjoiseen suuntaava länsisiipi eli pikatavarasiipi sisälsi puolestaan rautateiden huolintaan liittyviä toimintoja. Siiven keskellä sijaitti paraatisisäänkäynnin osoittamana yleisöaula, missä hoidettiin niin lähtevän kuin saapuvan tavaran ja pakettien asiakaspalvelu. Siiven pohjoisimmassa päässä olivat elintarvikkeiden rahtauksen varastot eli liha- ja maitomakasiinit. Näitä palveli erityinen pikatavarajuna.

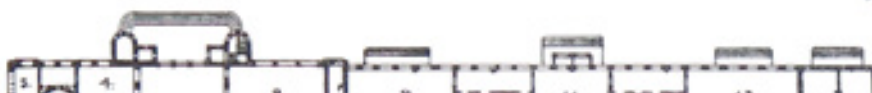
Länsisiipi puski voimalla ratapihan ja konepaja-alueen reviihin sisään. Yhtäällä alueella vyöryivät tonnin painoiset tavaraunot, veturit puksuttivat käänköpöydän saattelemana suureen talliin, ja näiden lomassa kapunkilaiset asioivat länsisiivessä. Ensimmäisen kerroksen tavarahuolinnan lisäksi länsisiivessä oli monia muita toimintoja, joista aiheutui suurehko ihmisvirta. Toinen kerros oli pääsääntöisesti varattu opetustoimelle, Rautatieopistolle. Kolmannessa sijaitivat Rautatiemuseon laajat näyttelytilat, suuri määrä toimistotiloja ja mm. suojeluskuntasali. Ehkä Saarisen julkilausumaan 1932 länsisiiven onnettomasta sijainnista on helppo yhtyä aikalaiskuviin eläytyen.

Pohjapiirustus on vuodelta 1913 ja laadittu Kööpenhaminassa lämmitysverkkoa suunnitelleessa A.C. Karstenin insinööritoimistossa. Piirustus esittää länsisiiven tilat samalla yksinkertaisen havainnollisesti. Julkisivupiirustukset ovat Saarisen laatimia. Määritelmä länsisiiven rajauksesta suhteessa muuhun asemarakennukseen on toiminnallisesti lomittuva. Käsimatkatavaran ulosanto 1. kerroksessa kuuluu aseman toimintoihin, mutta 2. ja 3. kerroksen toimistotilat jatkuvat koko länsisiiven mitalla, eikä niihin ole myöskään kulkuyhteyttä aseman suunnasta. Länsisiiven keskirisaliitti sijoittuu yllättäen hieman epäsymmetrisesti. Vasemmalla on 10 ikkuna-akselia, oikealla 9. VR:n piirustusarkisto.





Piirustuksen selitteessä 18 on veturitalli ja 19 "varastomakasiini". Pohjamuodon perusteella on oletettavaa että varastomakasiin kapeampi sakara on sisältänyt konttoritiloja.



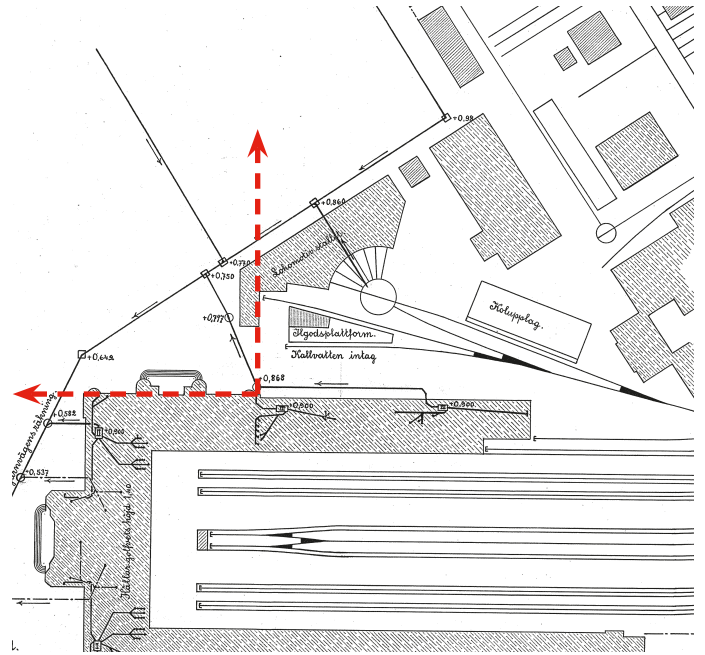
Finska Statsjärnvägarne 1862-1912, II. 1912, s 331.





Ilmavoimat, 1934. SRM.

Se rakennuskanta joka seisoi nykyisen Elielin aukion kohdalla koostui 1800-luvun lopussa ja 1900-luvun alussa pystytetyistä kivrakennuksista. Lähimpänä asemaa oli 1910 rakennettu veturitalli, jonka leimallinen kaarimuoto ja edustalla sijainnut kääntöpöytä näkyvät kartassa. Veturitallin eteläisin sakara, joka toiminnallisesti oli tiettävästi veturitallin varasto<sup>134</sup>, pyrki muodostaamaan kaupunkitilallisen jatkeen asemalle ja rajaamaan näkymää konepaja-alueen suuntaan. Ratkaisu oli toiminnallisesti ristiriitainen ja saarilaisen aiheiston viljely hallintorakennuksesta valikoituine teemoineen, mutta miniatyyriksi kutistettuna, on tuskin vastannut Saarisen kaupunkirakenteellisia tavoitteita ja laatuvaatimuksia. Ja kuten 1924 järjestetty kilpailukin osoitti, rakennus oli ajateltu lyhytaikaiseksi. Mutta toisin kävi.



Ote insinööri Fagerholmin viemäriverkostoa koskevasta asemapiirustuksesta 19.7.1913. VR, piirustusarkisto.

Punaisin nuolin on osoitettu se jakso joka muodostaa asemarakennuksen länsisivun edustavan osan. Tällä osalla julkisivuverhoiluissa käytettiin graniittia. Muu osa läntistä julkisivua on edullisempaa rapattua rakennetta, ja poikkeaa myös muodonannoiltaan edellisestä. Kuten nähdään, ei veturitallin varaston julkisivulinja osu aseman edustavan osan luontevaksi jatkeeksi, vaan työntyy rivistä mittansa verran etualalle. Tosiasiallisesti aihetta tulee katsoa ajallisessa järjestyksessä. Veturitalli oli sijoitettu ja rakennettu rautatiehallituksen suunnitelmien mukaan 1910, kun taas Saarinen laati aseman toteutussuunnitelmia 1910-luvun alussa. Määräävänä johtoteemana olivat aseman sisäinen toiminnallisuus ja tila- ja julkisivusommittelun ehjyys, joka useimmiten tarkoitti tiukan symmetristen ratkaisujen aikaansaamista. Näin katsottuna veturitallin varasto-osan julkisivulinja tai sen muoto tuskin suuremmin on puhutellut Saarista.



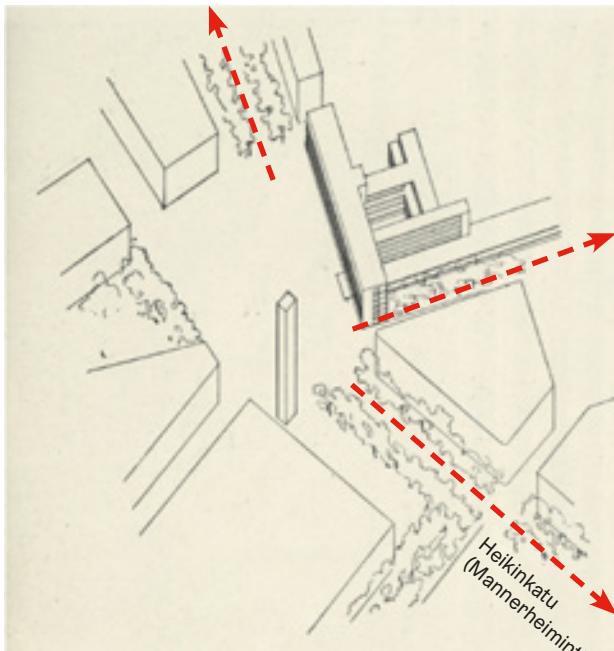
Constantin Grünberg, 1967, km000m2iq, HKM.





Kuvaaja tuntematon, 1940-luvulta. SRM 1\_767.

"Valtakatu"



Postikatu



HKMS000005\_000000ms



"Tekijä on käsitellyt rakennuksen sijoitusta hyvin vapaasti ulottaen rakennusneliön rajojen yli pohjoiseen, itään ja länteen päin, kuitenkin ylittämättä tontin kokonaispinta-alaa. Itään päin suuntautuva rakennussiipi ulottuu noin 16 metriä yli tontin rajan ja on sijoitettu asematalon suunnitellun lisärakennuksen paikalle. Tämä ei tule esteeksi ratapiha-alueen laajennukselle, mutta voi kylläkin sitoa asematalon suunniteltua lisärakennusta. Rakennuksen eteläiselle sivustalle on suunniteltu 18 metriä leveä tila, jonka voi edullisesti järjestää autojen pysäköimispaikaksi." Arkkitehti 11/1934.

Tie kilpailuvoitosta toteutukseen oli pitkä ja Järvi ja Lindroos joutuivat jokseenkin pakotettuina palkkaamaan vahemman arkkitehtikollegan mukaan suunnitteluun. Kaarlo Borgin käsittelyssä massoitteilu muuttui ja kireä moderni bauhaushenki muuttui klassistissävyytteiseksi monumentaalisuudeksi. Korkein massa siirtyi "Valtakadun" puolelta uuden Postikadun puolelle. Aseman länsisivun rooli uuden kadun päätteenä ja kiintopisteenä oli olennainen, kuten Borgin 6.4.1935 piirtämä perspektiivikin paljastaa. Rakennus oli viimeistelytyötä vaille valmis vuoden 1938 lopussa. Postitalon RHS 2017, Livady, s. 53.

Yläkuvan tähtäyslinja nuolee Postitalon länsisivua osoittaen samalla "Valtakadun" alkupisteen. Rakennuksen mittakaava on jokseenkin prominentti. Kuva Constantin Grünberg, 1937.

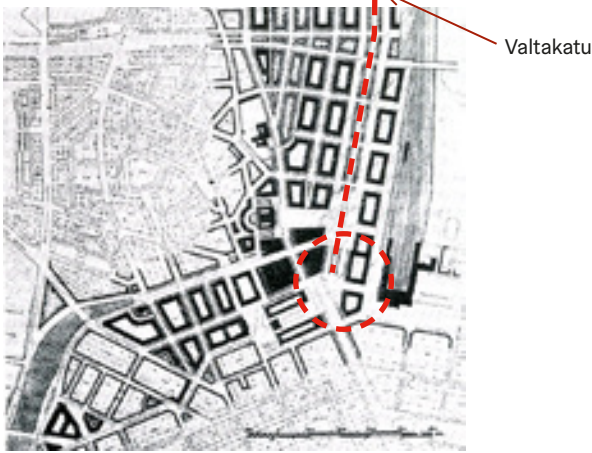
# 1930-luku

## Asema-aukion muodostuminen

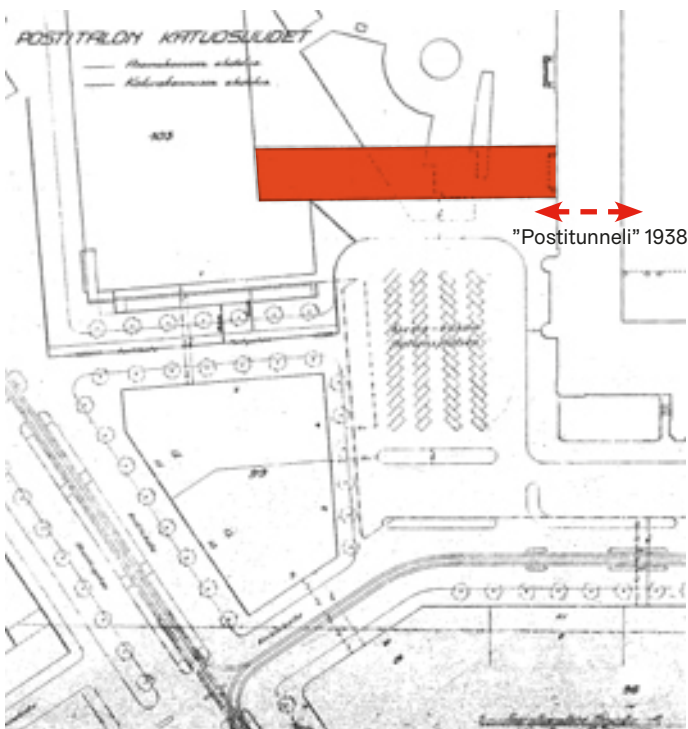
Eduskuntatalon rakennuspaikka oli ratkaistu, mutta muutoin Oiva Kallion 1927 asemakaavaehdotus ei poikanut juuri hedelmää. Helsingin kaupungin asemakaavaosasto rakenteli Kallion ehdotuksen pohjalta uuden asemakaavaehdotuksen 1932, joka perustui edelleen ajatukseen Töölönlahden täyttämisestä ja pääradan suuntaisen korttelimaton levittämisestä kohti pohjoista. 30-luvulla mielipideilmasto oli kuitenkin muuttumassa radikaalisti. Kaupungin ehdotus sai aikaan arkkitehtikunnassa kiihkeän mielipiteiden vaihdon ja arvostelijoiden eturintamassa oli yksi kaupunkisuunnittelun johtavista teoreetikoista, Pauli Blomstedt.<sup>135</sup> Töölönlahti nähtiin korvaamattomana virkistysalueena jota ei saanut uhrata ja ”taistelu Töölönlahdesta” jatkui 30-luvun ajan. Kun kokonaisratkaisu Töölönlahden alueesta kohtasi vastustusta, muuttui asemakaavan saaminen ajassa nykiväksi poukkoiluksi. Ratkaisua haettiin erinäisten kilpailujen ja suunnitelmien avulla 1949, 1954, 1961, 1964, 1972, 1985, mutta mikään ei kantanut hedelmää. Aihe oli liian sensitiivinen ja iso ja, kuten myöhemmin nähdään, kokonaisuus ratkesi erinäisten osatoteutusten siivittämänä.

Konkreettisimpänä asema-aukion muodostumiseen vaikuttaneena osatoteutuksena voidaan pitää postitalon suunnittelusta 1934 järjestettyä kilpailua. Kilpailijoille oli annettu ohjeeksi, että postirakennus tuli sijoittaa kaasulaitoksen tontille ja Heikinkadun varteen. Toisaalta annettiin mahdollisuus poiketa sijoituksesta jossain määrin ja kilpailupöytäkirjassa mainittiin, että ”eräissä ehdotuksissa rakennus on suunniteltu sijoitettavaksi osaksi länsipuoleisen uuden valtakaadun alueelle. Tällainen sijoitus ei palkintolautakunnan mielestä kohdanne estettä...”<sup>136</sup> Valtakatu, tuo Saariselta peritty Kuningasaveny, oli nostettu uudestaan esiin, ja kilpailijat tutkivat postitalon sijoittelumahdollisuuksia sen mukaisesti. Arkkitehtien Jorma Järvi ja Erik Lindroos voittanut ehdotus asettui Valtakadun alkupisteeseen ajatellun kaupunkiaukion läntiseksi reunusrakennukseksi. Oiva Kallion aiemmin esittämälle teemalle ”kaupungintalontorista”, jota yhdeltä sivulta oli rajannut postitalo, oli näin luotu uusi ja ajanmukaisempi järjestys. Varsinainen tori jäi muodostumatta, siinä missä Valtakadun virkaa hoitaa nykyisin pieni kadunpätkä Kiasman ja Postitalon välissä.

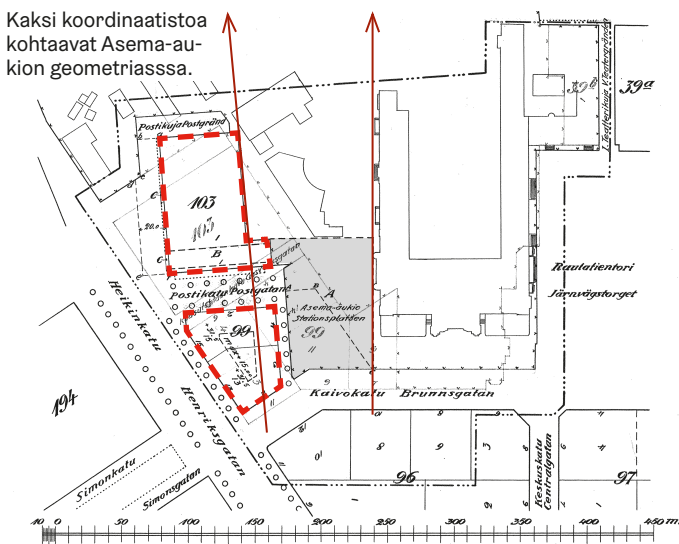
Kuten sommitelmasta nähdään, postitalon suunnittelua ohjasivat kaupunkikuvalliset suunnat lännessä ja etelässä. Rakennuksen itään ja pohjoiseen suuntaavien julkisivujen painoarvo oli jokseenkin alisteinen ja varattu postiliikenteelle ja huollolle. Järven ja Lindroosin kilpailussa ehdotama asemaa kohti suunnattu siipi olisi samalla muodostanut asema-aukion pohjoisen rajauksen. Jatkotyössä tämä niistettiin pois. Asemakaavassa, joka reflektoi kilpailun tulosta, asema-aukiolle oli annettu korttelimääritelmä ja väljästi hahmotettava kaupunkitila. Postitalon, Postikadun ja Sokoksen tavaratalon paikat oli näin lyöty lukkoon. Odotusarvona oli, että kaupunkirakenne tulisi kasvamaan kohti pohjoista.



Helsingin kaupungin asemakaavaehdotus 1932. Kuva lainattu kirjasta Eliel Saarinen, Suomen aika, 1990, s. 217.



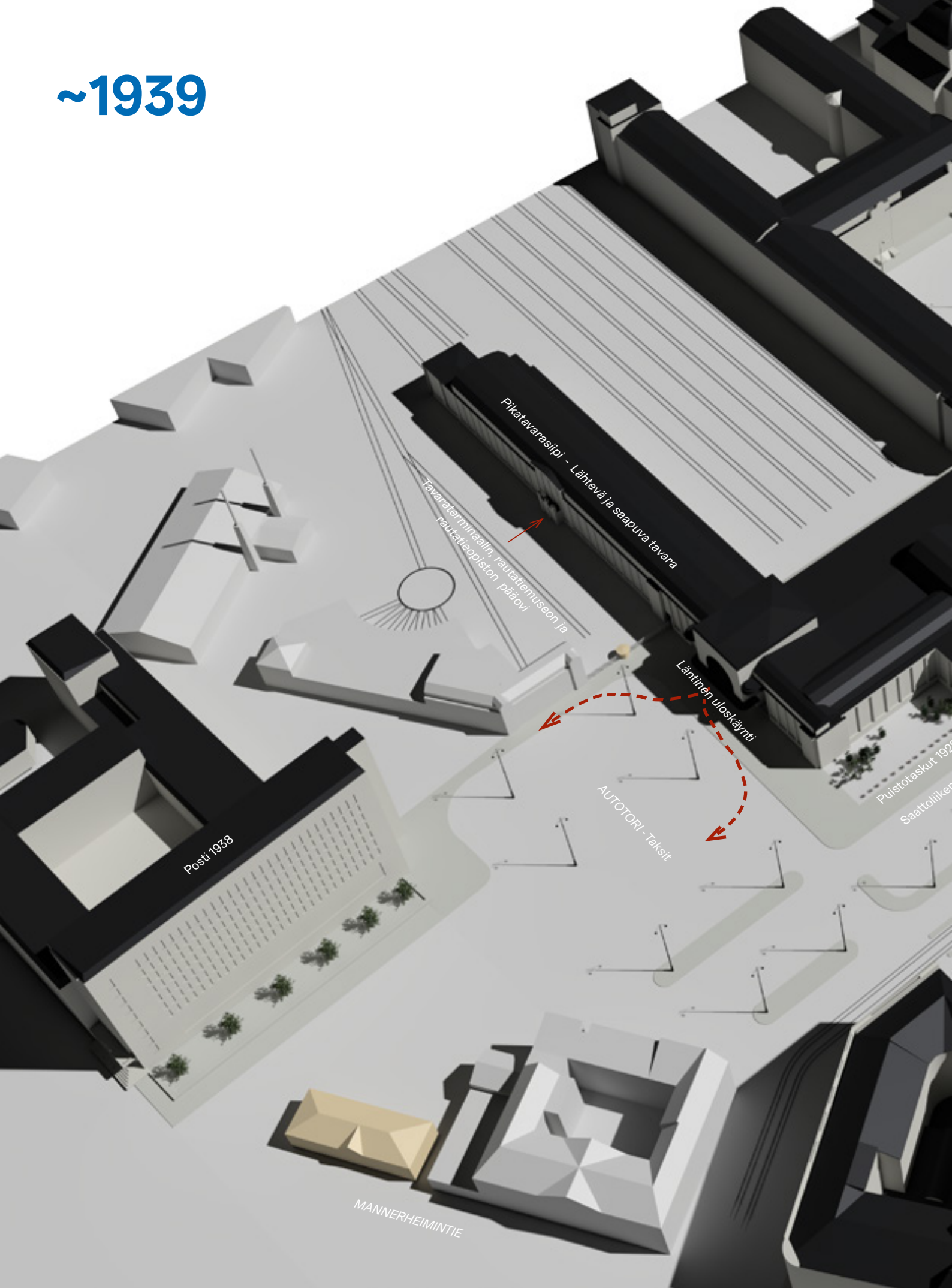
”Asema-aukean lopullinen järjestely” N4611, Helsingin kaupungin rakennuskonttori, 12.10.1936, KAO. Asema-aukio muodon lisäksi kartta tuo kiinnostavasti esiin ratkaisun aseman ja Postitalon välisestä yhdysosasta ja samalla asema-aukion päättelämisestä harkitulla tavalla. Alla olevaan asemakaavaan ratkaisua ei kuitenkaan sisällytetty. KPOA.

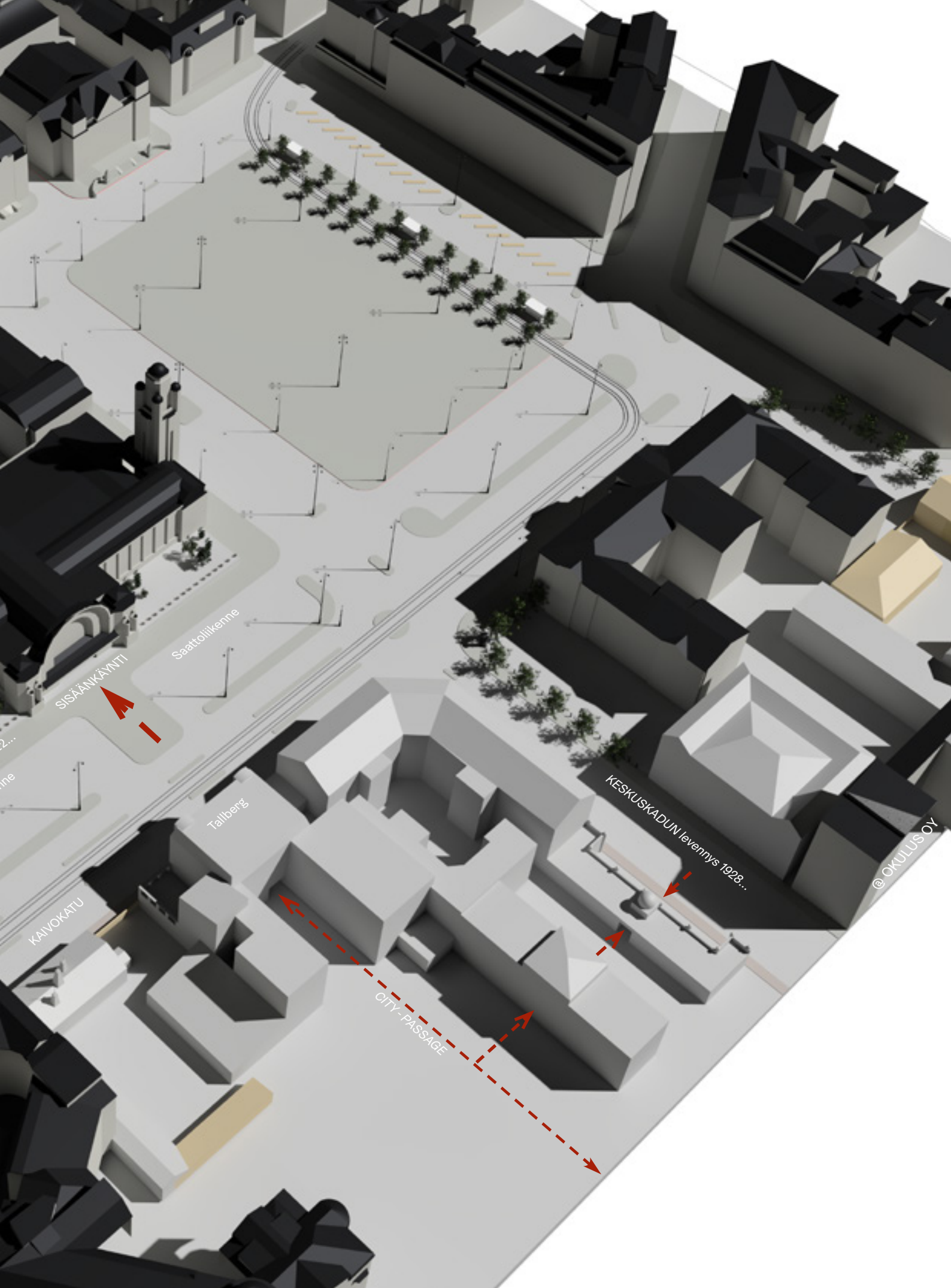


Asemakaava 1938, Birger Brunila. KPOA.



~1939

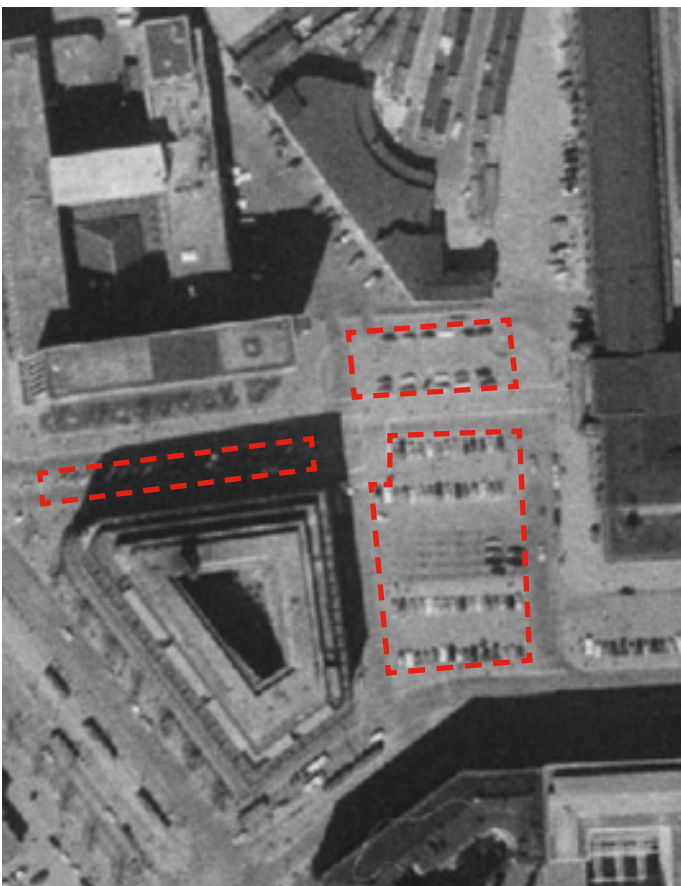








Kuva Arvo Kajantie 1957. HKM.

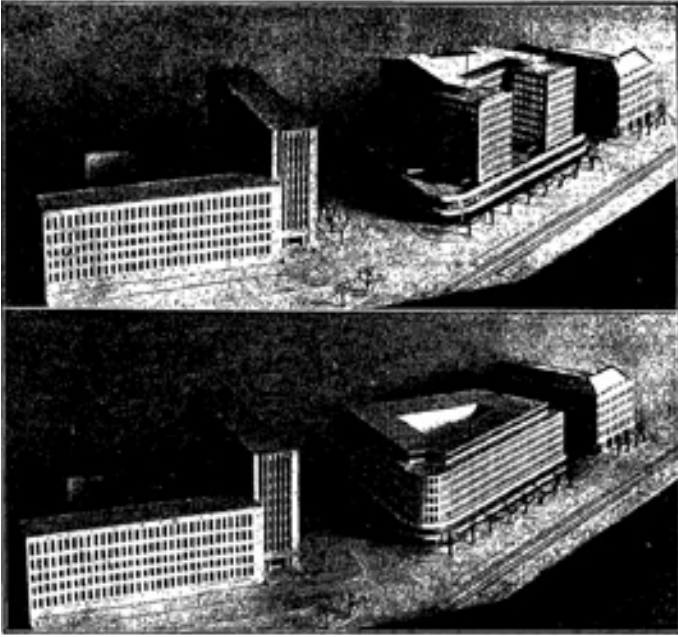


Ilmakuussa 1950...1960-luvulla näkyvät räjähdysmäisen autokannan kasvun ja autoistumisen mukana tulevat piirteet. Kaikki avoin tila varataan pysäköintiin, jopa Postikadun keskialue. Ilmakuva 1956. KMO.



Kuva Börje Dilén, ~1952. HKM.

# 1950-luku



Yllä Huttusen ensimmäinen vaihtoehto "SOK:n hotellirakennukseksi", joka tuntuu ammentaneen teemoja niin Lasipalatsin matalasta linjakkuudesta kuin toisaalta Postitalon vertikaalimassoittelusta. Sen uutisoitiin olleen rakennusjärjestyksen vastainen, josta seuraten SOK:lta oli edellytetty uuden version tekemistä. Ehkä Kaivokadun suunnalta katsottuna ensimmäinen vaihtoehto olisi rakentanut Sokokselle rikkonaisemman hahmon, jossa olisi ollut enemmän sukulaisuutta Postitalon kanssa. 30.8.1938, HS.

SOK oli hankkinut omistukseensa vuoden 1938 asemakaavassa muodostetun tontin nro 99 ja Erkki Huttunen aloitti suuren liikerakennuksen suunnittelun samana vuonna. 1939 alkoi rakentaminen joka kuitenkin pysähtyi sotavuosiin ja vasta 1946 ensimmäiset myymälät saatiin avattua käyttöön. Rakennuksen viimeistely ajoittui Olympiavuoteen 1952, jolloin kokonaisuus käsitti Sokoksen tavaratalon, Hotelli Vaakunan ja Hehtaari-Hokki nimisen ravintolan. Nauhaikkunat, tumma graniitti ja suuret lasipinnat olivat kuin vuosikymmenen harppaus kohti uutta, postitaloon verrattuna. Rautatieaseman ympäristössä Sokos myös toimii eräänlaisena avainkohteena sille kehitykselle ja tyyliuunnalle, joka näkyy niin Kaivotalossa, Makkaratalossa kuin Aikatalossa seuraavalla vuosikymmenellä.

Asema-aukion muoto oli vakiintunut Postitalon ja Sokoksen rakentamisen myötä, ja sellaisena se myös säilyi aina 1970-luvulle saakka. "Autotori", jonka perään 1920-luvulta alkaen oli haikailtu, oli valmiiksi rakennettu. Suuri kivetty kenttä oli rajattu muutamin liikenteenjakajin, mutta yleisesti autot saattoivat vapaahkosti kiertää aukiota. Pysähtymis- ja pysäköimistarvetta oli jokaisen kolmen päärakennuksen varrella. Ajoväylät oli päällystetty nupukivellä kun taas pysäköintialue osoitettiin neliömäisellä noppakivellä ja kaariladonnalla. Tasoeroja oli ainoastaan jalkakäytävän ja korokkeiden rajapinnoissa, suojatiejärjestelyjä tuskin lainkaan.



Kuva Sakari Laipio, 1940-luvulta. VR1-425. SRM.





Kuva Constantin Grünberg, 1967, HKM.



Kuva Osmo Aittapelto 1977, HKM.



Kuva Osmo Aittapelto 1978, HKM.

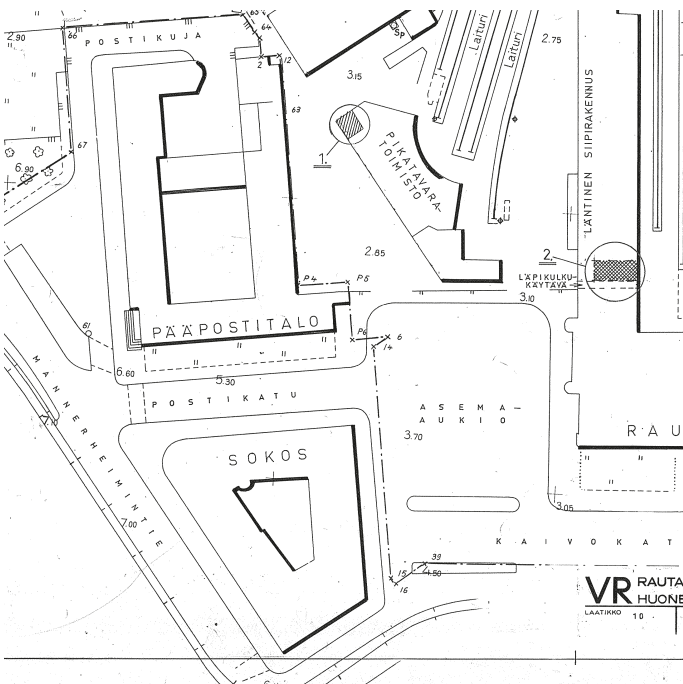
# 1960-...70-luku



Eräskin toteuttamatta jäänyt visio asema-aukion pohjoisen reunan järjestyistä. Vasemmalla "luonnos posti- ja lennätin sekä rautatiehallituksen laajentamismahdollisuuksista". 24.3.1959, VR, Rytöhonka. VR piirustusarkisto. Oikealla Helsingin Sanomissa julkaistu metron rakentamisen uuti-sointiin liittyvä kuva, tiettävästi Metrotoimikunnan mietintöön sisältyvä luonnossuunnitelma. HS 17.1.1974.



Kuva Juhani Katajisto, 1977. Muistojeni Helsinki.



Asemapiirustus 5.12.1968. VR, piirustusarkisto.

1920-luvun asemakaavavisioiden jäätyä piirustuslaattikkoon, valtionrautatiet jatkoivat toimintaansa konepaja- ja rata-piha-alueella tavaraterminaaleineen ja suurine varastokenttineen, koska parempaakaan ratkaisua ei ollut tarjolla. Toki rautatiehallituksessa laadittiin monia suunnitelmia ja ratkaisukaavoja tavaraliikenteen uudelleensijoittamisesta, esimerkiksi sen jakamisesta kaupungin eri osiin, yhden keskusaseman sijaan. Ylitirehtööri Jalmar Castrén toteaa mietinnössä 1939, että *"vanha tavara-asema oli ahdas eikä sen laajentaminen ollut tarkoituksenmukaista, kun se joka tapauksessa tulisi purettavaksi"*<sup>137</sup>. 1940-luvulla toimintoja alettiin muuttaa Hyvinkäälle väljempiin tiloihin. 1962 lopetti Helsingin valimo. Ilmalan varikkoalueen rakentaminen käynnistyi 1967, jonka jälkeisinä vuosikymmeninä vaunuhoolto siirtyi pois keskustasta. 1960-luvulla höyryvetureita korvaamaan tulivat dieselveturit, eikä junia ajettu enää veturitalliin. Viimeistään tässä yhteydessä aseman länsisiiven pikatavaratoimisto laajeni veturitalliin, niin että rakennusta kutsuttiin lopuksi kiitotavara-asemaksi.<sup>138</sup>

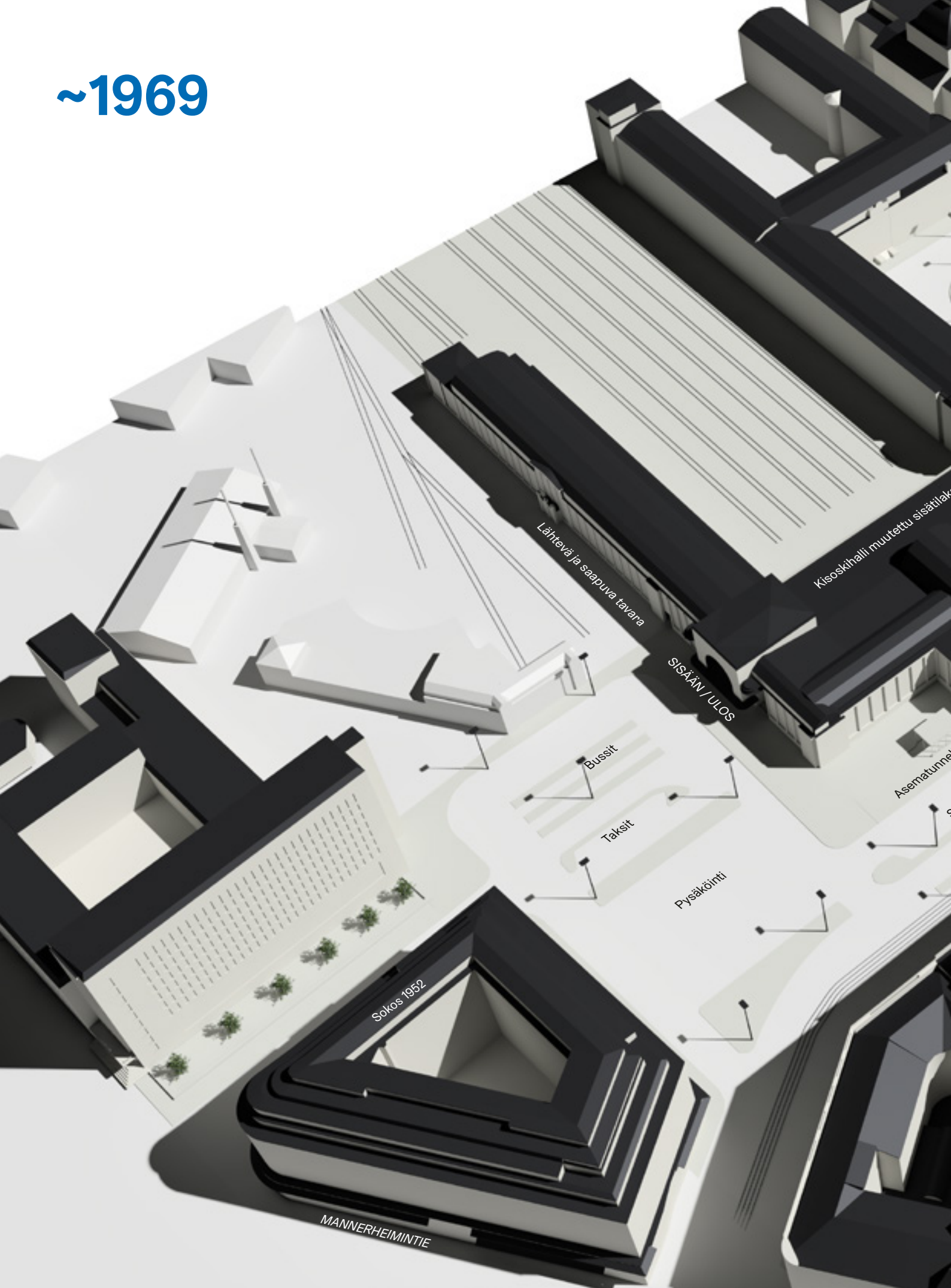
Vaiheittain toiminnallinen paine hellitti ja avasi viimein mahdollisuuksia ratapiha-alueen uudelleenarviontiin. Toisaalta samalla rouhea punatiilirakennusten ja Helsingin teollisen kehityksen varhaisvaiheeseen liittynyt rakennuskerrostuma jyrättiin pala palalta maan tasalle, viimeisimpänä VR:n makasiinit-nimen saaneet pitkät lähtevän ja saapuvan tavararakennekset Musiikkitalon tieltä 2000-luvulla.

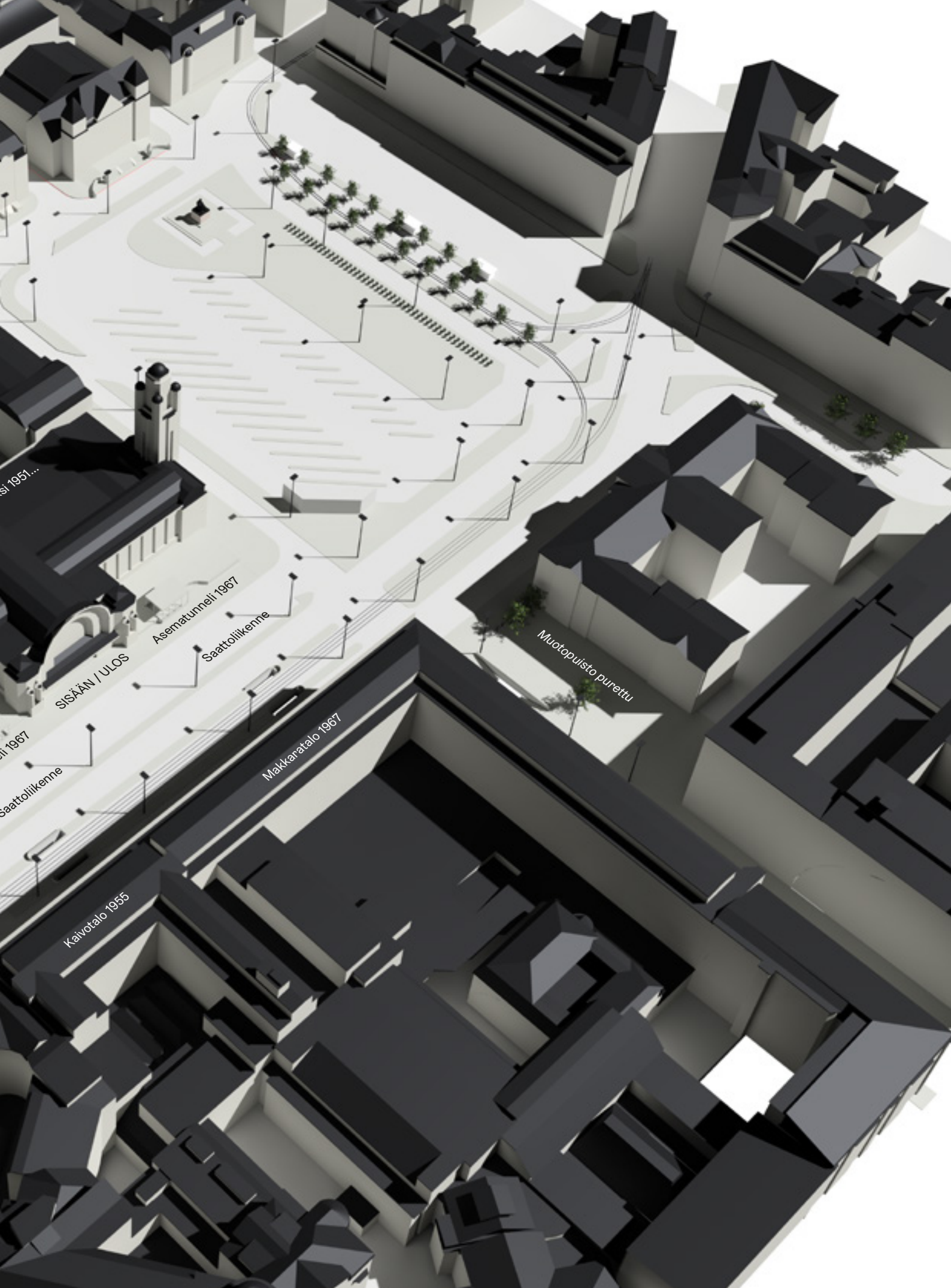
Kaupungin suunnasta purkupainetta aiheutti metron rakentaminen 1976 alkaen. Rakennustyötä varten tehty ajotunnelin luiska osui veturitallin kohdalle. Veturitallin eteläinen varasto- ja konttorisiipi säilytettiin ja kunnostettiin. Sen käyttötarkoitus muuttui matkakeskukseen toimistotiloiksi<sup>139</sup>. Kuin sattuman kautta rakennus, joka useaan otteeseen oli tarkoitus purkaa ja korvata kaupunkirakenteellisesti ja toiminnallisesti perustellulla ratkaisulla, jäi torsona paikoilleen. Ja niistä kymmenistä verevistä ja ainutlaatuisista konepajarakennuksista juuri tämä sakaran omainen lisuke sai kunnian edustaa niin kadonnutta aikaa kuin nauraa jähkaaville suunnitelmille. Vuoden 1987 VR:n historiikissa tosin heitettiin epäily, että rakennus olisi vaarassa joutua purettavaksi Helsingin keskustasuunnitelmien toteuttamisen myötä.

Kolmas asema-aukionkin hieman vaikuttanut tekijä oli 1966-67 rakennettu Asematunneli. Aihetta on käsitelty tarkemmin Kaivokadun muutosten yhteydessä; kun Kaivokadun liikennejärjestelyjä uudistettiin, muutettiin nupukivettyjä ajoalueita osittain asfalttipäällysteisiksi. Mutta nämäkin tulivat uusittaviksi metron rakentamisen yhteydessä. Lähes-tulkoon koko asema-aukio avattiin ja rakennettiin uuden sommitelman mukaan 1978-1982.



~1969





si 1951...

SISÄIN / ULOS

Asematunneli 1967

Saattoliikenne

1967

Saattoliikenne

Makkaratalo 1967

Muotopuisto purettu

Kaivotalo 1955





Kuva Jan Alanco, 1983, HKM.



Ortokuva 1988, KMO.



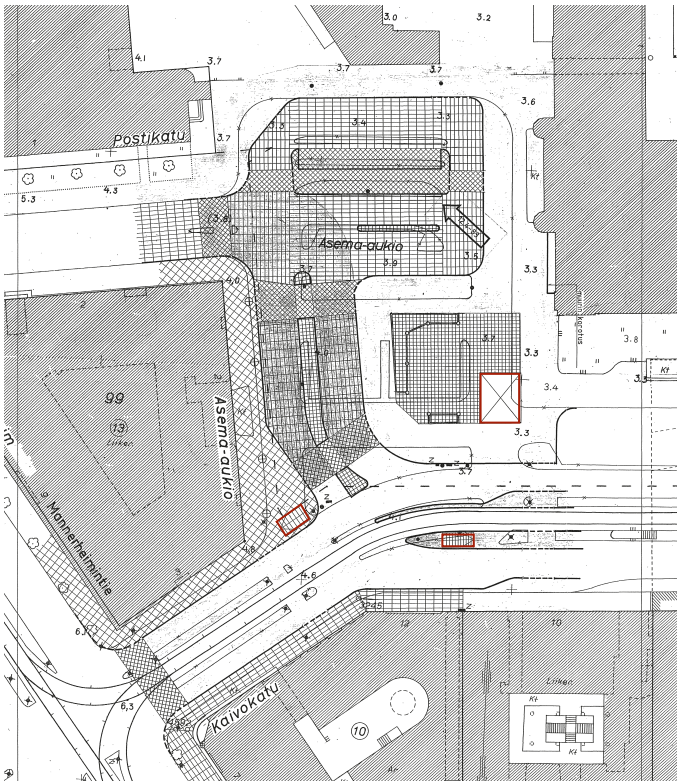
# 1980-luku




Kun vanha rakennuskanta länsisiiven ja Postitalon väiltä oli saatu puretuksi, tulivat tilalle luonnollisesti autot. Kenttä asfaltoitiin ja aidattiin 1981 ja avattiin pysäköintiin.<sup>140</sup> Myöhemmin matkakeskuksen rakennus alkoi toimia Finnairin lentokenttäbussien terminaalina. Maankäytöllinen ratkaisu oli väliaikainen mutta, kuten aiemminkin, lopullista ratkaisua saatiin odottaa.





1977 aloitettu metron rakentaminen aseman editse saatiin valmiiksi 1982. Tämä toi mukanaan muutoksia katukuvaan. Kaivokadun näkymän päätteeseen töpsähti metron sisäänkäyntiä osoittava rakennelma. Suunnitelman oli laatinut Oy Cityconsult Ab -niminen yritys.<sup>141</sup> Sisäänkäyntikatokas muodostui graniittiverhoillusta jalustasta, laminoidusta lasista ja metallirakenteista, joista lupapiirustukseen on kirjattu komeasti "pronssi". Tumma yläosa muodostui ilmanvaihtosäleiköstä. Strukturalistinen ja jokseenkin mittakaavaton olemus osoitti rakennuksen anonyymiyttä, ja ehkä tarkoituksena oli jatkaa Revellin asematunnelisuojarakenteiden hengessä. 70-luku oli yleisestikin mittajärjestelmien kulta-aikaa. Arkkitehti levitti työpöydälleen 3M-ruudukon ja kaikki suunnittelutehtävät ratkesivat sitä noudattaen. Ruudukosta muodostui samalla arkkitehtuurin universaali visuaalinen kieli; mitäpä muutakaan olisi osattu kaivata kuin hyvää järjestystä. Kuva Kaivokadun asemahallista kertoo paikkaa enemmän suunnittelijansa sisäisestä sielunmaisesta.

Strukturalistisessa suojarakennuksessa on eräänlainen sisäänrakennettu ja sovittamaton ristiriita. Mitänsanomaton arkkitehtuuri pyrkii väistämään sille asetettua tehtävää. Liikennarakennuksena ja kaupunkirakenteellisesti erittäin keskeisesti sijoittuneena siltä edellyttäisi niin palveluallttiutta kuin puhuttelevuutta. Metron myötä myös Sokoksen kulmalle puhkaistiin maan alle johtava sisäänkäynti, joka ensi vuodet sai olla taivasalla, mutta suojattiin pian katoksella. Toinen porraskäytävä sijoitettiin liikennejakajaan Kaivokadulle, raitiotielinjan ja ajoradan väliseen kapeikkoon.

Katualueiden uudelleenrakentaminen tarkoitti niin katulinjojen uutta geometrista järjestämistä kuin uusia katupinnoitteita. Ajoteiden liityntälinjat olivat aiempaa sujuvampaa ja nopeampaa liikennevirtaa varten loivin kaarimuodoin vedettyjä. Ajoratat päällystettiin pääsääntöisesti asfaltilla. Aseman läntisen sisäänkäynnin eteen muodostettiin uusi jättöliikennealue, alue takseille ja lyhytaikaiseen pysäköintiin. Aiempien vuosikymmenten asetelmaan nähden autojen reviiiri kaventui merkittävästi. Metrosisäänkäynnin kohdalle muodostui laaja korokekäytävä, edusalue metron suuntaaville. Toisaalta oheinen ilmakuva paljastaa parin autonkin löytäneen tiensä jalankulkualueelle - kuinkas muuten. Uutena pintamateriaalina valikoimaan tuli betonikivi, jota suunnitelman mukaan asennettiin Sokoksen kortteliin. Sitä käytettiin myös suojateiden rakentamiseen ja aseman edustan pysäköintialueen korokekäytävän. Perinteiset 1920-...30-luvulla käyttöön tulleet kaaripääteiset ja Y-valaisimin varustetut valopylväät korvataan uusilla, tehokkailla ja paikkaan epäsopivilla.



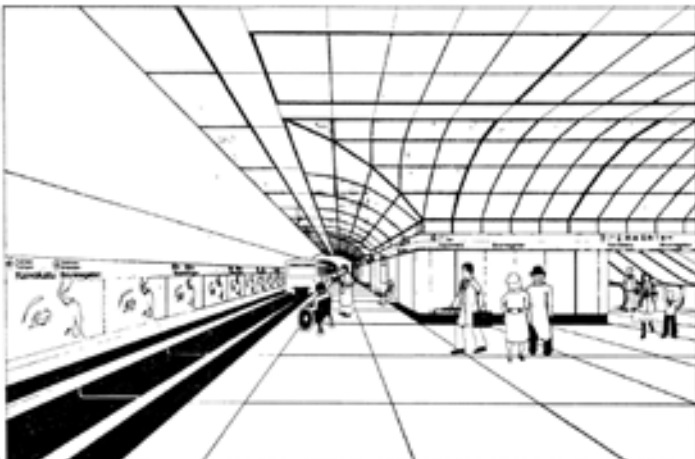
-  nupukivi tummennetulla alueella nupukiven alla Bs 30/240
-  noppakivi
-  betonikivi

-  graniittimuuri enkoispiirustuksen mukaan
-  kivipylväs, jossa valaisin
-  istutettava puu
-  asfaltti

"Asema-aukion päällystesuunnitelma". KAO 24945/4. 14.4.1982 / hyväksytty 25.5.1982. KPOA.



Vertailun vuoksi asema-aukiolla ja Kaivokadulla aiemmin käytössä ollut valaisintyyppi. Kuva (ote) Constantin Grünberg, 1967, HKM.



HS 23.10.1977. Kaivokadun aseman havainnekuva.





1997. KMO.



2005. KMO.



# MITÄ TAPAHTUU HELSINGIN SYDÄMELLE

Suomen kallisarvoisin maapohja ja ilmatila halutaan hyödyntää äärimmilleen. Kamppi on vaarassa kaavoittua ja kivettyä raskaiden rakennusmassojen louhikoksi, jota halkovat kylmät katukuilut. Töölönlahden suunnalla postin ja rautateiden edut estävät pääkaupungin selkeän suunnittelun.

HS 4.4.1980.



Yksi toteutumaton visio muiden joukossa, joka kuitenkin ennakoimonia niistä ratkaisuista joista Töölönlahden alueelle lopultakin toteutettiin. Jan Söderlundin 1985 Kamppi-Töölönlahti aatekilpailun ehdotus "Avoin sydän II". Aalto-yliopisto / Arkkitehtuurin laitos. finna.fi



Postitalo - Kiasma - Sanomatalo. Kolme erilaista arkkitehtuurikäsitystä kohtaavat. Materiaalisuus, massoittelu ja toisto - viestoksellisuus, filosofia ja tulkinta - läpinäkyvyys, rajattomuus ja konstruktivisuus.

## 1990-luku...

Alvar Aallon 1961 tekemän keskustasuunnitelma jälkeen ratkaisua Töölönlahden alueelle haettiin vuosikymmenestä toiseen. Idea bussiterminaalin rakentamisesta johonkin kohtaan rautatieaseman läntiselle puolelle tuotiin esiin viimeistään 1969 Kaupunkisuunnitteluviraston laatimassa omissa keskustasuunnitelmassa.<sup>142</sup> Mutta koska kokonaisratkaisua Töölönlahdenalueesta ei saatu aikaan, sai aseman länsipuoli odottaa sen mukana kohtaloaan.

Tavoitteet ja keinot olivat tuomitut ikuiseen piiloleikkiin. Kun Alvar Aalto esitti 8-kaistaisten autotien rakentamista pilarien varaan Töölönlahden päälle, nyökytteli arvovaltainen juhlaväki suurarkkitehdille kohteliaasti, mutta aito halu toteutukseen puuttui. Postitalolta olisi avautunut pohjoiseen viuhkana levittyvä terassitori. Kuten Seija Sartti purevasti myöhemmin kirjoitti: "1960-luvun alussa uskottiin uuteen uljaaseen maailmaan ja jatkuvaan kasvuun yhtä varauksettomasti kuin Aallon suunnitelmia kehuttiin. Aallon maailmanmaine riitti osoitukseksi suunnitelman erinomaisuudesta. Hänen nerouttaan, luovuuttaan ja kaukokatseisuuttaan ylistettiin".<sup>143</sup> Sama syndrooma joka suurarkkitehti Saarisen kanssa oli koettu, toistui seuraavan suurarkkitehdin visioita ihmetellessä. Muuta lopputulosta Töölönlahden ja asemanseudun kannalta Aallon keskustasuunnitelmalla ei ollut, kuin toimia eräänlaisena henkisenä tulppana. Päätäjät eivät uskaltaneet toteuttaa, arkkitehtikunta ei uskaltanut arvostella. 70-luvulla voitiin seurata sivusta myös Tukholman keskustan kaupunkikehitystä<sup>144</sup>, ja konkreettisella tavalla osoittaa kuinka epäinhimillisiä kansirakenteet olivat koettuna ympäristönä. Vasta Aallon kuoleman jälkeen Töölön 'kissa' nostettiin pöydälle ja keskustelu Helsingin keskustan rakentamisperiaatteista kävi muutoinkin lämpimänä. Kamppia rakennettiin pala palalta, ja pelättiin että "sama rakennusmassojen louhikko kylmine katukuiluineen"<sup>145</sup> saattaisi vailla kokonaiskuvaava vallata myös Töölönlahden alueen.

1985 kysymys Töölönlahdesta yritettiin ratkaista, taas kerran. Suuristöinen ja suosittu pohjoismainen arkkitehtuurikilpailu Kamppi-Töölönlahdesta päättyi kuitenkin vailla toteutuskelpoista ratkaisua. Tulos osoitti kuinka vaikea, suorastaan mahdoton, oli yhden hermeettisen ja toimivan ratkaisun aikaansaaminen. Jatkosuunnittelua tilattiin 1986 kolmelta voittaneeksi julistetulta, tavara-asema (VR:n makasiineista) siirtyi Pasilaan 1989 ja vuonna oli 1991 hyväksytty Kamppi-Töölönlahden osayleiskaava. Isot linjat oli saatu paperille. Vuonna 1996 oltiin vaiheessa, että alueelle saatiin asemakaavaluonnos.

Konkreettisiin rakennustoimiin aseman länsipuolella, sitten 1938 postitalon rakentamisen, päästiin 1990 alkaneen prosessin myötä. Vuosikymmeniä vellonut kohtalo Töölönlahden rakentamisen tavasta ja muodosta oli kuin esteratauskilpailu, missä pitkälle harjoitetut orit esittelivät toinen toistaan hienompina kuvioita, yleisö vuoroin kohahteli, vuoroin nukahteli, kunnes kaksi pillastunutta hevosta karkasi radalle. Ensin järjestettiin kilpailu nykytaiteenmuseosta ja saadun tuloksen mukaan tehtiin rakennuksen mukainen 'postimerkkiasemakaava'. Arkkitehti Steven Holl oli sisällyttänyt suunnitelmaansa ajatuksen Töölönlahden jatkumisesta rakennuksen läpi aina Mannerheimin patsaalta alkavaan vesialtaaseen saakka.<sup>146</sup> Tämä jäi täysin torsoiksi, mutta rakennuspeli Töölönlahden alueella oli avattu.





Arkkitehti 1/2000. Kuva Jussi Tiainen.



Kuva Voitto Niemelä, 2003.

Sanomatalo valmistui 1999. Työn edetessä rakennus sai lisää kerroskorkeutta, mitä arkkitehtikunta piti kannanotoissaan valitettavana. Jos Kiasman rakentamisen, muodonannon, sijoittelun yms. kysymysten pohdiskeluun oli annettu runsaasti palstatilaa, tapahtui johtavan mediatalon korotus huomattavassa hiljaisuudessa. Mutta keskustelua aiheesta ei avattu - ainoastaan jälkeisarvioita voitiin lausua. Juhani Pallasmaata siteeraten: *"Sanomatalo on komeaa ja suurpiirteistä arkkitehtuuria. Se heijastaa tämän hetken lasirakentamisen kansainvälistä muoti-minimalismia, mutta sillä on myös oma luonteensa. Talo herättää kuitenkin myös kysymyksiä. Eniten vastaväitteitä aiheuttaa rakennuksen korkeus ja suhde kaupunkikuvaan. Räystäskorkeuden korottaminen kaksi kerrosta Postitalon päämassaa korkeammaksi tekee volyyymista ympäristön mittakaavasta irrallisen ja massasuhteiltaan kömpelön... Muuten varmallalla suhde-, materiaali- ja detaljiotteella toteutetussa projektissa huomio kiinnittyy avoimien nurkkien keskeneräisyyden vaikutelmaan - nurkkatila ei määrity riittävän selkeästi..."* Tai Juha Leiviskän sanomaa kuunnellen: *"Vaikka Sanomatalo itsessään edustaa nykyarkkitehtuuria puhtaasti, johdonmukaisesti ja kauniisti, eivät siihen asetetut toiveet ole kaupunkikuvan osalta täysin toteutuneet... Valitettavasti talo on rakennettu 6,5 metriä alkuperäistä suunnitelmaa korkeampana. Nyt se pursuaa joka suuntaan yli äyräidensä... Sanomatalo ei enää kuulu kiinteästi kaupunkirakenteeseen, muttei myöskään ole itsenäinen, ympäristössään vapaasti seisova tai puistoon sulautuva rakennus. Toisin sanoen, se ie ole kaupunkikuvassa sitä eikä tätä... Kun nyt saavumme keskusta Mannerheimintietä Kansallismuseon suunnasta, avautuu etuvasemmalla näky, jota ei voi pitää harmonisena. Kolme toisiaan hylkivää rakennusvolyyymia taistelee elintilasta, tyrkkii terävine kyynerpäine toisiaan."*

Siteeraukset Arkkitehti 1/2000; Sanomatalon arkkitehtuurikritiikki osiosta.

VR oli sisäisten järjestelyjen kautta luovuttanut tontin VR:n Eläkesäätiölle, joka toimi jo pitkään haaveissa olleen hotellin rakennuttajana. Asemakaavan kirjatun ehdon mukaisesti ratkaisu haettiin arkkitehtikilpailulla, jonka voittajaksi valikoitui Arkkitehtityöhuone Artto-Palo-Rossi-Tikka Oy, pääsuunnittelijana Hannu Tikka. Rakennus valmistui 2003.

Hannu Tikka on kuvaillut suunnitelmaa mm. seuraavasti:

*"Rakennuksen suunnittelu keskeiselle paikalle Eliel Saarisen rautatieaseman läheisyyteen on haastava tehtävä. Junien dynamiikka ja merkkirakennusten läsnäolo muodostavat mielikuvitusta ruokkivan lähtökohdan.*

*Rakennus muodostuu kahdesta rakennusosasta, joista molemmilla on tärkeä kaupunkikuvallinen tehtävä. Rata-alueen yläpuolelle rakentuva massa rajaa ja täydentää Kaisaniemestä alkavan kaupunkikuvallisen reunavivan. Matala rakennusosa liittyy samalla Saarisen rautatieaseman mitakaavaan. Toimisto-osan käyttäjäksi valikoitui maineikas Ernst & Young.*

*Levyäinen rakennusosa muodostaa rauhallisen päätteen linja-autoaseman torialueelle, sekä antaa tilaa rautatieaseman läntiselle siipirakennukselle. Rakennuksen matalampi taustaosa liittyy korkeudeltaan tulevaan Töölönlahden rakennusrivistöön. Hotelliryttäjä on kansainvälinen Holiday Inn-ketju.*

*Rakennuksen avoin ensimmäinen kerros mahdollistaa kitkattoman yleisöliikenteen ratahallista linja-auto-aseman suuntaan. Ensimmäinen kerros on varattu ratapihan yleisöliikenteelle sekä hotellin sisäkäynnille. Lobbybaari muodostaa rauhallisen svannon, josta voi tarkastella ohikiitäviä ihmisiä.*

*Hotellilamellin rakenteet muodostuvat teräsbetonimastoista, jotka mahdollistavat vaativatkin ulokerakenteet. Rakenne on kevyt ja mahdollistaa riittävän rakenteellisen ulottuvuuden, jolloin rakennuksen ensimmäisen kerroksen "jalanjälki" on mahdollisimman pieni. Maantasokerroksen avoimuus estää jalankulkuliikenteen tukkeutumisen ratapihalla.*

*Elielin aukion päättävän hotellilamellin julkisivut ovat pääasiassa lasia, päädyt verhoillaan esipatinoidulla kuparilla. Taustaosan julkisivumateriaalina on kiillotettu sinivihreä graniitti. Sisäpihan julkisivut verhoillaan pääasiassa vaalealla alumiinilla."*

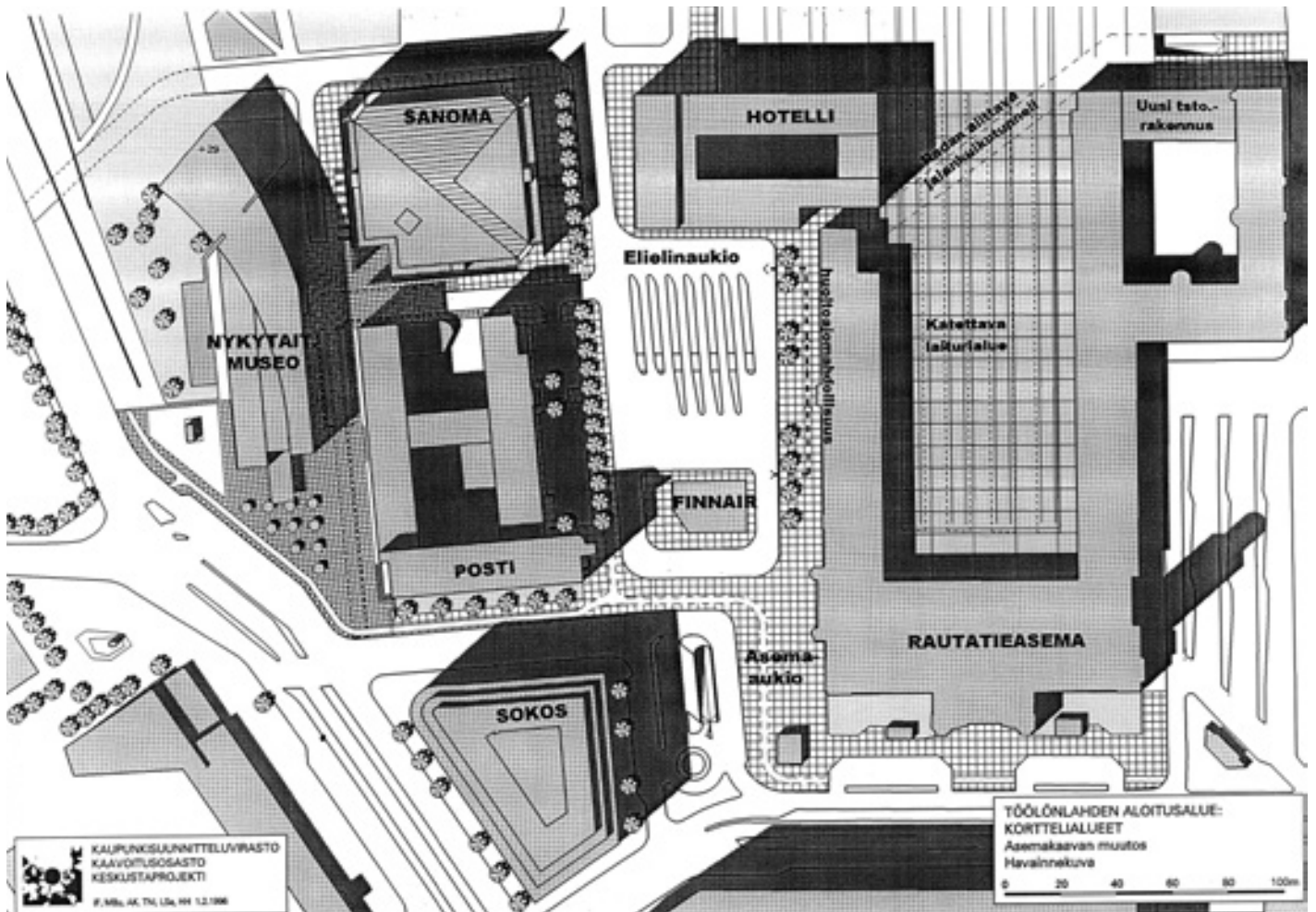
Hannu Tikka 10.12.2019, APRT Oy.

Nykytaiteen museo siivitti Töölönlahden seuraavan kehitysvaiheen liikkeelle. Sanoma Osakeyhtiön 1995 järjestämän kutsukilpailun tuloksena metallivaippainen museo sai naapurikseen sananvapauden läpinäkyvyyttä symboloivan lasilla verhoillun viestintätalon. Suomen 90-luvun arkkitehtuurissa uskaliaat teräslasirakenteet olivat ennen näkemättömät ja ajatus julkisivusta erillisenä kylmänä kuorirakenteena sai myöhemmin monia seuraajia, ja kaksoisjulkisivu oli jo 90-luvun lopussa standardiratkaisu. Rakennuksen vaikutus niin rautatieaseman kattamisen tapaan kuin hotellin julkisivujen materiaalivalinnalle oli ilmeinen. Sanomatalosta alkanut metalli-lasi-arkkitehtuuri jakui myös rautatieaseman sisällä 2000-luvulla tehtyjen uudistusten muodossa. Anti-Matti Siikalan suunnitteleman viestintätalon läpi johti kaksi diagonaalista yleisen jalankulkukulun reittiä ja sisätilaan syntyi 35 metriä korkea lasihalli, mediator, joita pidettiin talon suurimpina vahvuuksina.

Apulaiskaupunginjohtaja Pekka Korpisen, joka oli myös sanomatalopalkintolautakunnan jäsen, repliikki kuvannee sitä ilon kyynelten sumentamaa yli-innokuttua millä päättäjät lopulta Töölönlahden rakentamiseen kävivät käsiksi: *"Kaupunkisuunnittelusta vastaava Korpinen toivoo, että pohjoisesta lasijulkisivusta tulee valosoihtu, jonka junalla Helsingin sydämeen saapuva ensiksi näkevät."* Junamatkailijoiden näkymä viehättävään lasiseinään oli tarjolla vain ajassa ohikiitävän hetken. Vuoden 1996 asemakaavaluonnos laski radanvarren täyteen kortteleita. Voi kysyä kuinka hallittu kokonaisvisio alueen toteuttamista lopultakin ohjasi. Kun tämä Töölönlahden keskeisin osuus vuonna 2002 eteni vahvistetuksi asemakaavaksi, rakentui Töölönlahden tulevana vuosikymmeninä valmiiksi ja näkymät ratapihan yli suljetuiksi. Rakennusten vastapainoksi Töölönlahden pohjukka pysyi avoimen puistomaisena alueena, jonka muodonannosta järjestettiin oma kilpailunsa<sup>147</sup> 1997. Suurisuuntaiset vesiallassuunnitelmat löysivät tiensä 2002 asemakaavaan<sup>148</sup>, mutta eivät toteutukseen.

Mitä vuoden 1985 Kamppi-Töölönlahti kilpailun sadosta oli vuosikymmenen pyörytyksen ja pesun jäljiltä päätyneet 1996 asemakaavaan, olisi oma tutkimuksensa. Tässä yhteydessä todettakoon vain, että arkkitehti Ilmo Valjakka työryhmiin oli osoittanut rautatieaseman länsipuolelle paikan hotellirakennukselle, jonka rakentamisesta Liikeravintolat Oy oli teettänyt konseptisuunnitelmia jo 80-luvun alussa. Ajatus seurasi 90-luvulle. Asemakaavan mukaan Elielinaukion päätteeksi tuli VR:n hotellirakennus, joka samalla toimi päätteenä kaupunkiradan uusille läntisille kiskopareille. Asemakaavaselvityksessä paikan todettiin olevan kaupunkikuvallisesti siinä määrin keskeinen - tulihan rakennus sovitaa asemarakennuksen välittömään läheisyyteen - että aiheesta tuli järjestää suunnittelukilpailu. Visuaalisten haasteiden lisäksi rakennusala sijoitettiin osittain raiteiden päälle. Konseptiin kuului hotellin lisäksi toimisto-osa, ja mikäli voittanut ehdotus olisi toteutettu kilpailuehdotuksen mukaisesti, olisi *toimisto* muodostanut Elielinaukion päätteen ja *hotelli* sijoittunut pohjoisen puolelle. Tämä kääntyi työn edetessä kuitenkin pääläelleen ja asetti arkkitehtuurin uusien haasteiden eteen. Hotellin valmistuttua moni arkkitehti oli valmis esittämään kriittisiä mielipiteitä etenkin hotelliosan julkisivusta<sup>149</sup>. Esimerkiksi historian professori Tore Tallqvist näki hotelliosan liiallisen koskiskelevuuden Sanomatalon suuntaan, kun samalla aukiota rajaava muu rakennuskanta jäi vähemmälle huomiolle materiaalipaletilla haettaessa.





Asemakaavan muutos 1996, 10275, kosketeli melko laajaa aluetta, olemassa olleita keskeisiä rakennuksia ja kahta tulevaa rakennuspaikkaa. Yllä asemakaavaselostuksen liitteenä oleva havainnekuva, alla voimassa oleva asemakaava.

K = liike- ja toimistorakennusten korttelialue. Kortteliin 2012 (nyk. Vltava) oli annettu mahdollisuus laajentaa ja samalla osittain purkaa olemassa olevaa rakennusta.

KLH = hotelli-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue, jossa tuli olla yleinen jalankuluyhteys Elielinaukiolta pohjoiseen, laiturialueelle.

LRK = Rautatieasema-, toimisto- ja liikerrakennusten korttelialue, jossa länsisiiven alueelle (klh) sai sijoittaa myös majoitusaloja.

mek = metroaseman sisäänkäynnin rakennusala

Elielinaukiota ja Asema-aukiota reunustamaan määrättiin kaavakartassa ruudutettuna näkyvä alue rautatieasemaa ympäröivänä kranssina, jonka määritelmä on "katuaukio". Määritelmällisesti aukion reunassa olevan alueen määrittäminen *katuaukioksi*, on kaupunkikuvallisesti epäselvä, vaikka juridisesti ymmärrettävä.

Postitaloa, Sanomataloa ja hotellia reunustamaan määrättiin (viivoitetut) alueet yleiselle jalankululle. Postitalon suuntaisena tuli olla istutettu puurivi.

”Julkinen kaupunkitila”

”Rautatieasema, Pääposti ja uudet korttelit rajaavat Elielinaukion. Elielinaukion ja Asema-aukion rajalla oleva rakennus (Finnair) erottaa aukiotilat toisistaan, mutta samalla on mahdollista hahmottaa aukioiden muodostama kokonaisuus.

Elielinaukio on merkitty katutilaksi, jossa on joukkoliikenne- ja huoltoajo sallittu. Jalankulkualueiden ja pohjoiseen johtavan jalankulku- ja polkupyöräraitin lisäksi sillä on Mannerheimintien suunnan lähiliikenteen ja Finnairin bussien laiturit. Laiturien osittaista kattamista pidetään suotavana.

Rautatieaseman länsisiiven edustalle muodostetaan kävelykadunomainen pääasiassa terminaalijalankulkua palveleva edustatila.

Elielinaukiolle Sanoman ja Postin kortteleiden viereen sijoituu keskustasta tasossa Töölönlahdelle johtava yleisen jalankulun ja kevyen liikenteen pääyhteys.

Aseman länsiovelta Postikadun suuntaan johtaa poikittaisen terminaalijalankulun vilkkaat yhteydet. Aseman jalankulkutunneli ja uudet lähiliikenteen laiturialueet ohjaavat jalankulkua myös Postikajalta Mannerheiminaukiolle.”

Töölönlahden aloitusalueen asemakaavamuutoksen selostus, 1996/10275.



2019



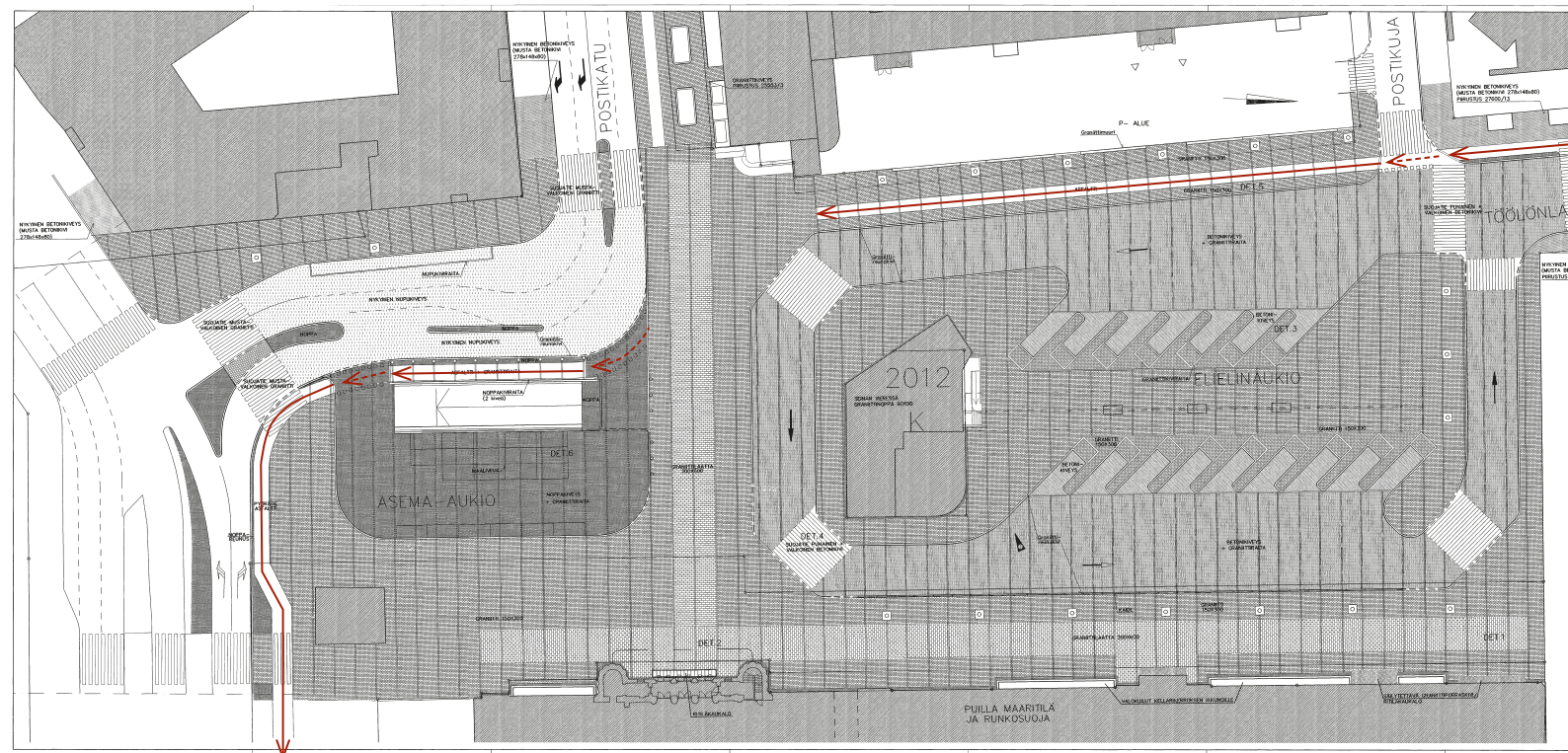
2019

Elielinaukion muoto annettiin vuoden 1996 asemakaavassa<sup>150</sup>. Aukiota sitä tangeeravine rakennuksineen kutsuttiin ”Töölönlahden aloitusalueeksi”<sup>151</sup> - pitihän nyt viimein päästä osayleiskaavan toteutukseen käsiksi. Kun *aloitusalueen* kaava oli juuri tulossa vahvistetuksi ja lainvoimaiseksi, tuotiin julkisuuteen ehdotus siitä, miten rakentaminen radanvarrtta pitkin tulisi jatkumaan. Asemakaavaselostukseen oli muotoiltu, ”*Töölönlahden eteläosa on Helsingin keskustan viimeinen rakentamaton alue...*”<sup>152</sup>. Kaupunkirakenteelliseksi tavoitteeksi oli kirjattu, että ”*aloituskortteli täydentää keskustassa Kluuvin kaupunginosan ruutukaava-alueita ja eheyttää samalla keskustan pohjoisreunan kaupunkirakennetta. Töölönlahden jatkorakentamisen vaihtoehdot säilyvät näin mahdollisimman vapaina*”. Kiinnostavalla tavalla asetelma Töölönlahden kohtalosta oli tehnyt täyskäännöksen. Jos aseman länsipuoli oli aiemmat vuosikymmenet saanut odottaa jonkin suuren vision mukanaan tuomaa osaratkaisua, edettiin nyt päinvastaisessa järjestyksessä. Aseman länsipuoli päätettiin ruutukaavalla, omana asemakaavallisena ratkaisuna, ja Töölönlahden alueen kohtalo suljettiin sen ulkopuolelle. Ja ylipäätään halu liittää ja rajata aseman länsipuoli osaksi ruutukaavaa toistuu asemakaavaselostuksessa: ”*uudet korttelit, aseman täydennysrakentaminen ja uusi laiturialueen katos muodostavat pohjoisesta katsoen ruutukaava-alueen uuden julkisivun*”<sup>153</sup>. Tulkinta aseman länsipuolen rakennuskollaisista Kluuvin ruutukaava-alueen päätteenä on historiallisesti ontuva. Postitalo ja Sokos ovat ruutukaavaa uudemman kaupunkikehityksen myötä syntyneitä ja vahvin osoitus tästä on rautatieasemasta poikkeava koordinaatisto, Oiva Kallion 1925/27 kaupunkivision perintönä.

Vuoden 1996 kaavassa Asema-aukiota oli laajennettu merkittävästi ja aukio oli muuttunut kaksiosaiseksi; etelässä Asema-aukio, pohjoisessa uusi Elielinaukio, joka tulisi palvelemaan bussiterminaalina. Bussiterminaalina aseman länsipuolelle oli odotettu aina 60-luvulta lähtien. ”*Keskeisenä tavoitteena on uuden julkisen kaupunkitilan, Elielinaukion, muodostaminen Aseman ja Postin väliin. Aukiotilan julkisivut muodostuvat näiden kahden lisäksi kahden uuden rakennuksen julkisivuista. Lisäksi Finnairin terminaalikäytössä oleva rakennus jäsentää Elielinaukion ja Asema-aukion muodostamaa tilaa*”. Kaavan myötä 1910 rakennettu veturitallin varastosiiven jäljelle jäänyt osanen sai suojelumerkinnän. Asemakaavaselostuksessa lausutun mukaan ”*asema- ja Elielinaukoita rajaava rakennus on mittakaavallisesti tärkeä jäsentävä tekijä pitkällä aukiokokonaisuudella*.” Ehkä ajatukseen on helppo yhtyä, kun rakennus rinnastuu etelästä katsottuna Sanomatalon ja hotellin lasijulkisivuihin, vaikka rakennus outo jääne onkin.

Asema-aukion puolella suuri muutos oli vuonna 1997 tehty Elielin pysäköintilaitoksen rakentaminen. Pysäköintilaitos palveli niin aseman matkustajia kuin viereisten rakennusten (Posti, asema, hotelli, Sanomatalo) vieraspysäköintiä ja huoltoajoa. Uusi ajoramppi avattiin etelästä syöttävänä ja taksipaikat uudelleenjärjestyivät sen ympärille. Maanalaisen järjestelyjen uudistuksiin sisältyi uuden kulkuyhteyden rakentaminen asematunnelista Mannerheimin tien ali Forumin kortteliin saakka. Toinen uusi maanalainen kulku oli Kaisaniemen tunnelin rakentaminen ratapihan alitse, rautatieaseman länsisiiven pohjoispäähän liitettynä, joka valmistui 2002.





Pyöräilyreitti osoitettu punaisella

Viatek Oy, Asema-aukion ja Elielinaukion kiveyspiirustus 1998...2000. 27688/2. KPOA.









# 2c Alueen osatekijät

Kioskit ja rakennukset

Valaisimet

Kulttuuria ja kaupankäyntiä

Torilla tapahtunutta



Ensimmäiset pisaarit otettiin käyttöön 1900-luvun alussa. Valurautainen, koristeellinen vedenheittolaitos Mikonkatu 10:n kohdalla. Purettu 1920-luvulla. Eric Sundström, 1912, HKM.





# Alueen osatekijät

## Kioskit ja rakennukset

1800-luvun Helsingissä katukauppa oli tapahtunut vielä pääasiassa kevyistä kärryistä tai vaunuista. Tyypillisiä myyntiartikkeleita olivat virvoitusjuomat, hedelmät, makeiset ja jäätelö.<sup>154</sup> Kaupungin kasvaessa ja väestötiheyden noustessa alettiin hygieniaan kiinnittää aiempaa enemmän huomiota. Katukaupan sääntelyn ensiaskeleet otettiin 27.11.1899, jolloin annettiin säädös ohjaamaan liha- ja ruokatavaran kauppaa.<sup>155</sup> Katu- ja kioskikauppaa säätelevät määräykset annettiin vuonna 1919.<sup>156</sup> Niissä määriteltiin yksityiskohtaisesti, muun muassa se, minkälaisista rakennelmista myynnin tuli tapahtua. Sääntelyllä pyrittiin puuttamaan myyntipaikkojen esteettiseen laatuun – myös sijoituspaikat määrättiin ennalta.

Rautatien ja Asema-aukion ympäristön kioskit toiminta vilkastui sotien jälkeen, ja etenkin 1960-luvulta eteenpäin. Valokuvien perusteella kauppapaikkojen kirjo on ollut monimuotoisimmillaan 1960-1970-lukujen aikana. Tällöin etenkin Ateneumin sivustoilla ja Keskuskadulla oli rivissä ns. irtokioskeja<sup>157</sup>, jotka erosivat sekä arkkitehtuuriltaan että sijoittelultaan perinteisistä kiinteistä kioskeista.

Kiinteiden kioskien arkkitehtuuri pyrittiin aina 1900-luvun puolivälin saakka sovittamaan rakennettuun ympäristöön, ja kioskit sijoitettiin useimmiten aukoiden kulmiin katualueiden ulkopuolelle. Kevytrakenteisemmat irtokioskit sen sijaan valtasivat tilaa suoraan katualueelta, ja tyyppiratkaisuna ne jäivät usein kaupunkikuvallisesti irrallisiksi. Tavallisimpia myyntiartikkeleita olivat makeiset ja virvokkeet etenkin 1950-luvulla; tarjonta monipuolistui 1960-70-luvulla ”hampurilaiskulttuurin” nousun myötä.<sup>158</sup> Kohdealueella suosittuja myyntipaikkoja ovat valokuvien perusteella olleet Rautatien itälaidan raitiovaunupysäkkien ympäristö sekä Ateneumin puistikoiden Kaivokadulle avautuvat päädyt.

Ydinkeskustan kioskitoiminnalle on ollut luonteenomaista jatkuva muutos ja ajan trendeissä mukana eläminen. Suuren ihmisvirtojen polttopisteessä sijaitsevat katualueet ovat luonnollisestikin houkutelleet kaupallisen toiminnan harjoittajia. Katukuvasta ovat sittemmin kokonaan kadonneet lehti- ja kukkakioskit. Myöskään yksinomaan makeisiin ja virvokkeisiin erikoistuneita myyntikojuja ei enää asemanseudulla juuri tapaa.



# Puhelinkioskit



## Rautatientori

### 1910-luvun ensimmäiset puhelinkioskit

1910-luvulla Helsingissä otettiin käyttöön ensimmäiset puhelinkioskit. Ne olivat alhaalta avoimia, tornimaisia rakennuksia. Seinät olivat puuta. Eric Sundström, 1919, HKM.



## Kaivokatu, Keskuskatu

### 1930-luvun puhelinkioski

1930-luvulla suunniteltu muototeräsrakenteinen kioskimalli, jolle tunnusomaista oli selvästi erottuva aumakatto. Kioskit maalattiin Helsingissä vihreiksi. Kuvan kioski Kaivokadun ja Keskuskadun risteyksessä. 1950-luku, HKM.



## Kaivokatu, Keskuskatu

### 1960-luvun alumiiniprofiilinen kioski

1960-luvulla alettiin käyttää uutta, alumiiniprofiilirakenteista kioskimallia. Katukalusteiden ulkonäköä ei enää aktiivisesti pyritty sovitamaan kaupunkikuvaan, vaan ne jäivät usein irrallisiksi elementteiksi. Kuvassa Keskuskadulla, Ateneumin länsipuolella sijainnut kaksoiskioski. Eeva Rista, 1972, HKM.

## 1910-1970-luku



Irtokioskien koko on kasvanut aikojen saatossa mm. työergonomiaan liittyvien vaatimusten vuoksi. Myyntiartikkelien laatumielikuva on 2010-luvulla noussut tärkeäksi kaupalliseksi vetovoimatekijäksi kun kaupunkilaiskuluttajat ovat tulleet entistä vaativammiksi. Itse kioskirakennusten ja myyntikärrijen estetiikkaan on alettu kiinnittää enemmän huomiota. Usein kuitenkin visuaalisuus perustuu yrityksen brändistrategian toteuttamiseen, ei niinkään kaupunkikuvalliseen yhteensovittamiseen.

### Puhelinkioskit

#### 1910-1990-luku

Rautatienvarsin varhaisimmat puhelinkioskit ajoittuvat 1910-luvun alkupuolelle. Ensimmäiset kioskit olivat koristeellisia, alhaalta avoimia tornimaisia rakennuksia puurakenteisin seinin.<sup>159</sup> 1930-luvulla käyttöön otettu uusi malli oli huomattavasti pelkistetympi. Muototeräsrakenteiselle kioskille oli tunnusomaista muusta rakenteesta selvästi erottuva aumakatto. Helsingissä teräskioskit oli maalattu vihreäksi. Rautatienvarsin tällaisia kioskeja on sijainnut kuvien perusteella ainakin Mikonkadun puoleisella reunalla kaupunginarkkitehti Gunnar Taucherin suunnitteleman kioskirakennuksen vierustalla. Helsingissä oli tyypillistä, että puhelinkioskien ympärille istutettiin pensasaita. Katualueilla kioskit sijoitettiin usein puuriviin, kuten Rautatienvarsinilla.

1960-luvulla tulivat uudet, alumiiniprofiilirakenteiset kioskit. Ulkonäöltään kioskimalli oli yksinkertainen ja edellisestä mallista poiketen varustettu vain aavistuksen seinälinjasta ulkonevalla tasakatolla. 1990-luvun viimeiset puhelinkioskit palasivat 1930-luvun muotokieleen ja Helsingin katukalusteille tunnusomaiseen vihreään väritykseen.



### Rautatienvarsin

#### 1960-luvun puhelinkioski

#### Vilhonkadulla

Simo Rista, 1970, HKM.



## Kiinteät rakennukset ja irtokioskit



### Rautatientori

#### Kioskirakennus vuonna 1914

Torin varhaisimpia kioskirakennuksia kuvattuna 1914-1915 välisenä aikana. Eric Sundström, n. 1914, HKM.



### Rautatientori

#### Klinkkeripintaiset kioskit 1939

Kaupunginarkkitehti Gunnar Taucherin suunnittelemat kioskit ja vedenheittolaitos toteutettiin alun perin vuonna 1940 pidettäviksi tarkoitettuja Olympialaisia varten. Kioskeista yksi on säilynyt. Vastaavan kaltainen klinkkeripintainen kioski löytyy vielä myös Hakaniemen torilta. Foto Roos, 1952, HKM.



### Rautatientori

#### Vedenheittolaitos 1909

Ensimmäiset pisaarit otettiin käyttöön 1900-luvun alussa. Valuraudasta valmistettu koristeellinen laitos oli suunnattu ilmeisesti lähinnä miespuolisia kaupunkilaisia varten. Purettu 1920-luvun lopulla. Ote kuvasta Signe Brander, 1909, HKM.



### Rautatientori

#### Lankarullakioski n. 1938

Kaupunginarkkitehti Gunnar Taucherin suunnittelema ns. "lankarullakioski". Kioskin ensimmäiset luonnokset ovat vuodelta 1928, ja se edustaa Helsingin ensimmäisiä funktionalistisia rakennuksia. Muoto oli rationaalinen, materiaali kestävää betonia eikä helposti irtoavia koristeosia käytetty. Torin uudelleenjärjestelyn myötä kioski siirrettiin muualle. Kuvaote: Aarne Pietinen, n. 1938, HKM.

## 1900-1930-luku

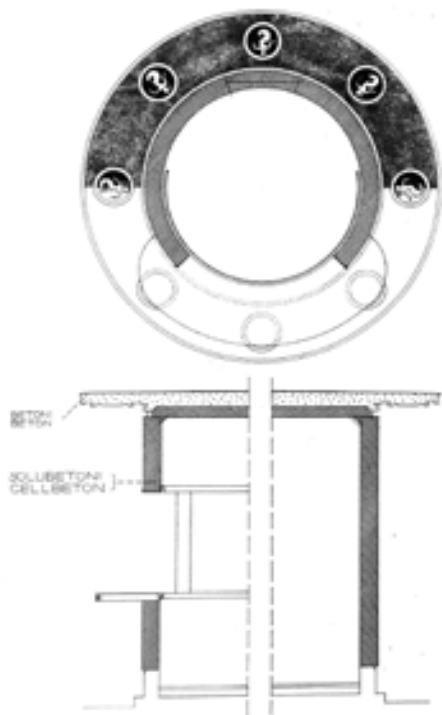


### Gunnar Taucherin kioskit 1920-1940-luku

Kaupunkikuvasta huolehtimisen ja tiukentuneiden hygieniamääräysten vuoksi Helsinki lunasti vuosina 1927-1929 lukuisia vanhoja kioskirakennuksia, joiden hallinta siirtyi kaupungille.<sup>160</sup> Kioskeja alettiin suunnitella keskitetysti. Merkittävä rooli oli kaupunginarkkitehti Gunnar Taucherilla, joka laati suunnitelmat lukuisiin tyyppikioskeihin. Taucherin ensimmäisissä luonnoksissa kioskirakennuksissa oli vielä klassistisia piirteitä, mutta toteutuneissa kioskeissa koristeaiheita oli lopulta enää vähän.<sup>161</sup> Rautatientorilla on sijainnut 1920-luvun lopulta 1940-luvun lopulle Taucherin suunnittelema pyöreä, ns. ”lankarullakioski”. Kioski edusti modernia muutokieltä, ja sen seinät ja katto oli toteutettu solubetonista. Kioski on ilmeisesti siirretty muualle 1930-luvun lopun uudelleenjärjestelytöiden yhteydessä. 1930-luvun lopulla torin itäreunaan toteutettiin Taucherin piirustuksiin perustuen kahden kioskin ja yhden vedenheittolaitoksen kokonaisuus.<sup>162</sup> Alun perin vuoden 1940 Olympialaisia varten suunnitelluista klinkkeripintaisista rakennuksista on säilynyt eteläisin, ”pystygrillinä” tunnettu kioski. Se toimi alun perin makeiskioskina.

### Irtokioskit 1950-1980-luku

Kioskitoiminnan vilkastuttua 1960–70-luvuilla otettiin käyttöön uudenlaisia, kevyitä kioskirakennuksia. Nämä irtokioskeiksi kutsutut rakennukset korvasivat aiemmilta vuosikymmeniltä tutut vieläkin kevytrakenteisemmat kioskikärryt. Helsingissä irtokioskit perustuivat 1960-luvulta lähtien yleensä tyyppiipiirustuksiin.<sup>163</sup> Irtokioskeilla ei ollut kiinteille kioskeille tyypillisiä sokkeli- ja kattorakenteita, vaan ne seisivat useimmiten vapaasti maassa jalkojen, jalasten tai vastaavien rakennelmien varassa. Tyypillistä kioskirakennuksille oli myös niiden sijoittelu: irtokioskit oli useimmiten sijoitettu suoraan jalkakäytävälle, kun taas kiinteät kioskirakennukset on perinteisesti sijoitettu varsinaisen katutilan ulkopuolelle. Tyyppikioskien koko kasvoi 1980-luvulla kioskityöntekijöiden sosiaalilavaatimusten myötä. Aiemmin kärryistä myydyt tuotteet, mm. sanomalehdet ja jäätelö, siirtyivät myytäväksi tällaisiin kioskeihin.



### Rautatientori

#### Lankarullakioskin luonnos 1928

Kioskin luonnospirustuksissa oli mukana vielä klassistisia koristeaiheita. KPOA.

Rautatientorin ja Kaivokadun ympäristössä irtokioskeja oli runsaasti etenkin 1970-luvulla. Valokuvista on todennettavissa, että aikoinaan suosittuja sijoituspaikkoja olivat etenkin Ateneumin sivustan puistikoiden pohjoispäädyt sekä Keskuskadun ja Kaivokadun kulmaus. Rautatientorilla irtokioskeja oli ainakin torin itäpuolella silloisen raitiovaunuympäristön lähistöllä.



## Kiinteät rakennukset ja irtokioskit



### Rautatietori

#### Liikennekioski 1960-luku

Jalmari Aarnio, 1970, HKM.



### Rautatietori, Kaivokatu

#### Liikennekioski 1970-luku

Jalmari Aarnio, 1970, HKM.



## 1950-1980-luku



### Kaivokatu

#### 1950-luvun irtokioski

Constantin Grünberg, 1966, HKM.



### Kaivokatu

#### 1960-luvun irtokioski

Constantin Grünberg, 1966, HKM.



### Kaivokatu, Keskuskatu

#### 1970-luvun lehtikioski

Eeva Rista, 1971, HKM.



## Kiinteät rakennukset ja irtokioskit



### Kaivokatu

#### Ateneumin edustan kioskikirjoja 1970-luvulla

Jalmari Aarnio, 1970, HKM.



### Kaivokatu

#### Kevytrakenteisia kioskeja Kaivokadulla

Erkki Salmela, 1976. HKM.

## 1970-1980-luku

**Rautatientori****Irtokioskeja 1970-luvun alussa**

Paahdetut makkarat ja ranskalaiset olivat tulleet Suomeen vuonna 1959, kun Helsingissä Ylioppilastalojen välisellä aukiolla alettiin myydä näitä tuotteita kioskeista. Taustalla Gunnar Taucherin 1939 valmistunut klinkkeripintainen kioskirakennus. Matti Honkavaara, 1971. HKM.

**Kaivokatu, Keskuskatu**

**Lehtikioski Kaivokadun ja Keskuskadun kulmassa**  
Kari Hakli, 1971, HKM.

**Kaivokatu**

**Kioskeja Atenuemin edustalla, oikealla bussipysäkki**  
Kari Hakli, 1971, HKM.



*"Astuttaessa ulos asemahuoneen avarasta ovesta, näytti Helsinki ottavan tulijoita vastaan kuin kunniavieraita. Oli kuin olisi ollut juhla tulossa. Rautatietori oli ympäröity tulitettuna. Korkeissa, moninkertaisissa rakennuksissa oli ikkuna ikkunan viereissä valaistuna. Ylinnä muita loisti Ateneum sähkötulien vallassa ja toisella puolen toria jonkun hotellin portin päällä liekehti suuri pyöreä sähkölamppu, himmentäen ympärillään kaikki muut valot. Asemahuoneen edustalla oli pitkässä mustassa jonossa odottavia ajurien rattaita ja suurten ravintolain komeita vaunuja, joiden edessä ja takana istui merkkipukuihin puettuja palvelijoita."*

Juhani Aho, Helsinkiin, s. 117



## Valaisimet

Vielä 1800-luvun alkupuolella katuvalaistus oli Helsingissä toteutettu rakennuksiin kiinnitetyin hamppuöljylyhdyin, joiden valaisuteho oli hyvin vaatimaton. Kaasukäyttöiset katulyhdyt ilmestyivät katukuvaan vuonna 1860 kaupunkikaasun valmistuksen alettua. Ensimmäiset viisi kaasuväloa syttyivät Heikinkadulla (nyk. Mannerheimintie) 14. marraskuuta 1860.<sup>164</sup> Kaasuvalaistuksen aikana lyhtypylväiden mallit ja sijoituspaikat määräsi maistraatti, joka myös vaati lyhtyjen olevan ulkomuodoltaan ja materiaaleiltaan korkeatasoisia.<sup>165</sup> Pylväslyhtyjä käytettiin aluksi ainoastaan aukioilla ja leveillä kaduilla.

1890-luvulla valaistuksen teho parani, kun käyttöön otettiin uudet kaasuhehkulamput (ns. Auer-polttimot). Uusien polttimoiden tuottama valo oli kirkkaan valkoista ja tuotti samalla kaasumäärällä kuusinkertaisen valomäärän. Uutta keksintöä pidettiin aikanaan vaarallisena kilpailijana sähkövalolle.<sup>166</sup> Vuonna 1910 otettiin käyttöön ns. kauko-ohjatut kaasulamput, jotka yleistyivät Helsingissä erityisesti 1920-luvun alussa kun kaupungin valaistusta uusittiin. Sähkövalaistus vakiintui kuitenkin tulevaisuuden ratkaisuksi, ja Helsingissä julkinen kaasuvalaistus lakkautettiin vuonna 1941.<sup>167</sup>

Kaasuvalaistusta alettiin korvata Helsingissä 1920-luvulta lähtien Helsingin sähkölaitoksella suunnitelluilla ns. Y-valaisimilla, joissa oli kuparinen varjostinosa ja opaalilasi lampun häikäisysojana. Sähkövalaistukseen siirtyminen myös muutti valaisinten sijoitustapaa ja valaisuperiaatetta merkittävästi. Valonlähteet siirtyivät aiempia valaisimia huomattavasti ylemmäs. Muutoksen mahdollisti valonlähteiden kasvanut teho, jonka myötä pistemäinen valo muuttui laajemmalle leviäväksi yleisvaloksi.<sup>168</sup> Sähkövalaistuksessa käytettiin 1930-40-luvuilla aluksi 60 W:n hehkulamppuja, myöhemmin siirryttiin 100 W:n lamppuihin.<sup>169</sup> Heikkotehoisten polttimoiden vuoksi aukiovalaisimet koostuivat yleensä useasta valaisinpäätteestä.

1950-luvulla alettiin hehkulampuista siirtyä purkauslamppuihin, ja aiemmat Y-malliset varjostinosat korvattiin pylväsvalaisinten osalta pyöreämmällä ns. KPV-mallilla. 1960-luvun lopulta eteenpäin valaisimet teknistyivät entisestään, eikä niiden kaupunkikuvallista vaikutusta enää juuri pohdittu.





## Valaisimet



Kaasuvalaisimia alettiin asentaa Helsinkiin vuoden 1861 jälkeen, jolloin kaupunkikaasun toimitus alkoi. Pistemäistä valoa tuottaneet pylväsvalaisimet olivat muotokieleltään koristeellisia ja niiden sijoituspaikat maistraatin tarkan ohjeistuksen

mukaan määriteltyjä. Rautatien torin valaisimet oli asennettu torin diagonaalisesti halkaisevien nupukivikäytävien varrelle. 1905-1910, Gustav Sandberg, SLSF.



Kaasukäyttöisiä pylväsvalaisimia käytettiin aluksi ainoastaan leveillä kaduilla ja aukioilla, muuten käytössä olivat suoraan rakennusten seiniin kiinnitetyt lyhdet. Kuvassa vasemmalla Kaivokadun pohjoispuolella sijainnut kaasuvalaisin. Sähkövalaisinten aikakausi oli jo alkamassa, josta merkinä Rautatien torille koeluontoisesti asennettu uudenlainen, laajaa yleisvaloa tuottanut valaisin. 1911, A. E. Rosenbröijer, HKM.

## 1890-1910-luku

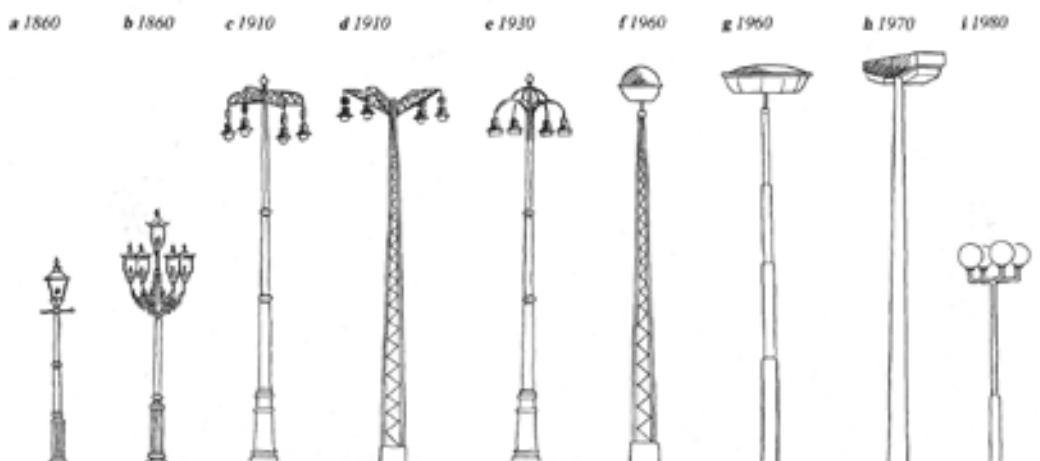


## Rautatien torin, Kaivokadun ja asema-aukion valaistus

Kaasuvalaistuksen aikakaudella 1860-luvulta eteenpäin pylväsmallisia kaasuvalaisimia sijaitsi torin diagonaalisesti halkaisevan nupukivikäytävän laidoilla. Vuonna 1910 sähkölaitoksen hallitus antoi luvan kokeiluluontoisen sähkövalaistuksen asentamiseen Rautatien torille. Tori valaistiin suurilla, 600-kynttiläisillä metallilankalampuilla.<sup>170</sup> Valaisimet koostuivat korkeaan ristikkomastoon asennetuista neljästä valaisinpäätteestä. Rautatien torille tämän tyyppisiä valaisimia asennettiin yhteensä neljä kappaletta, ja ne sijaitsivat torin keskiosassa. Torialueen sommitelmassa uudentyypiset valaisimet muodostivat melko hallitsevan elementin. Toria reunustavien katujen osalta käytettiin Rautatieaseman edustalla koristeellisiin valurautapylväisiin asennettuja sähkövalaisimia.

Vuonna 1922 päätettiin parantaa rautatieaseman edustan valaistusta asentamalla viisi sähkökaarilamppua Kaivokadulle.<sup>171</sup> Rautatien torin valaisimet puolestaan uusittiin vuoden 1938 uudelleenjärjestelyn yhteydessä. Uudet valaisimet olivat aiempaa sirompiin ja yksinkertaisempiin kaaripylväisiin kiinnitettynä ns. Y-valaisimia. Ainakin Rautatieasemaa reunustavalla Keskuskadun osuudella käytettiin yksipäätteistä mallia, torialueen reunamilla käytössä oli pidempi pylväs kahdella valaisinpäätteellä. Torin keskialueen aukiovalaisimet olivat aiemman mallin mukaan varustettu neljällä valaisinpäätteellä. Varjostinosa vaihtui ilmeisesti vuoden 1959 aikana pyöreämpään KPV-malliin. Kaivokadun valaisimet olivat Y-valaisimeen perustuvaa kaksipäätteistä mallia. Samanlaisia valaisimia oli käytössä myös Asema-aukiolla. Näidenkin valainten varjostinosa vaihtui 1960-luvun alkuun mennessä KPV-malliseksi.

Seuraava merkittävä uudistus tapahtui vuoden 1969 uudelleenjärjestelyn yhteydessä, kun aiemmat sirot valaisimet korvattiin tehokkaammilla purkauslampuilla, jolloin valaisinpäätteiden määrää voitiin vähentää. Uusissa aukiovalaisimissa oli suuri, laatikkomainen valaisinpäätte. Uudentyypiset valaisimet olivat mittakaavaltaan aiempaa massiivisempia, ja niiden suunnittelu oli teknisten ratkaisujen sanelemaa.



Aukiovalaisinten kehitys 1860-luvulta 1980-luvulle. Ote Ulla-Kirsti Junttilan teoksesta *Muuttuvat kadunkalusteet*.



## Valaisimet



### 1910-luku

Erityisesti toreja ja aukioita varten suunnitellut suuret ristikkomastoiset valaisimet olivat käytössä 1910-1938. Myös valaisimien ripustusvarret olivat ristikkorakenteisia. Valaisinpääteitä Rautatien aseman valaisinpylväessä oli neljä kappaletta. Kuvien perusteella Rautatien aseman tällaisia valaisinpylväitä oli neljä kappaletta. N. 1914, Eric Sundström, HKM.

## 1910-1940-luku



## 1940-luku

Kuvat alla ja oikealla. 1930-luvulla käyttöön tulivat Helsingin sähkölaitoksella suunnitellut ns. Y-valaisimet. Kaaripylvääseen asennettun valaisimen varjostinosa oli valmistettu kuparista. Samanlaisia valaisimia tuli myös Asema-aukiolle ja Rautatien torille. Torin keskiösiin asennetuissa valaisimissa oli neljä valaisinpäätettä; torin laidoilla käytettiin yhdellä päätteellä varustettua mallia. Tuntematon, 1942, HKM, ja Foto Roos, 1948, HKM.



# Valaisimet



Kirkastuva hyvinvointiyhteiskunta. Uudenaikaiset, vanhoja rakennuksia näyttävämmiin valaistut liiketaloit muuttivat asemanseudun mittakaavaa. Taka-alalla vasemmalta lukien vuonna 1955 valmistunut Kaivokatu 10 ("Kaivotalo") sekä Sokoksen vuonna 1952 valmistunut tavaratalo. Vuosikymmenen lopulla alkoi myös yksityisautoilun nopea kasvu konkretisoitua Rautatien etelälaidan täyttyessä pysäköidyistä autoista. Jorma Harju, 1957, HKM.



Ote kuvasta vuodelta 1967. Constantin Grünberg, HKM.



Yksipäätteinen Y-valaisin Kaivokadulla. Volker von Bonin, 1958, HKM.

## 1960-1980-luku



Vuosien 1965-67 välillä katukuvaan ilmestyneitä väliakaisia pylväsvalaisimia. HKM.



Ote kuvasta vuodelta 1967. Constantin Grünberg, HKM.



1969 asennetut uudet laatikkomaiset pylväsvalaisimet. Mittakaavaltaan raskaista valaisimista tuli maisemaa hallitseva elementti. Osittain samat valaisinrungot ovat edelleen käytössä Kaivokadulla. Eeva Rista, HKM.



*"Tasavallan ensimmäisinä vuosina saattoi kaupungissamme silloin tällöin aistia entisaikojen – l'ancien régime – tuulahduksen tiettyinä aikoina tietyissä paikoissa. Sellainen tilaisuus tarjoutui, kun Rautatientorilla oli syysmarkkinat, missä myytiin kaikenlaista tavaraa. Jo itse tori mukulakiveyksineen, jossa helposti kompastui, antoi vaikutelman pimeimmästä keskiajasta – puuttui vain häpeäpaalu. Mutta markkinavilinässä sai kosketuksen lähihistoriaamme, elämäämme suurruhtinaskunnan Venäjän tsaarin alaisuudessa; hän tosin oli saanut lähtöpasseit mutta eli edelleen kansan muistoissa."*

*Sirkka Sundroos, Helsinki sillä silmällä, s. 149*



## Kaupankäyntiä ja kulttuuria

Vielä pitkään Kluuvinlahden täyttämisen jälkeenkin Rautatien alue säilyi vetelänä suomaana, jonka länsilaitaan muodostuneet lammikot toimivat syksyisin epävirallisena luistelukenttänä. Ympyrä sulkeutui vuonna 2006, kun torille avattiin talvikaudeksi tekojäärata josta sittemmin muodostui alueelle jokavuotinen perinne. Vuosikymmenten aikana torilla on tapahtunut kaikkea mahdollista rauhantansseista olutfestivaaleihin. 1870-luvulla italialaisen tirehtöörin johtamassa Cinisellin sirkusteltassa esiintyivät Kalevalasta tutut hahmot; arkisin torilla käytiin halkokauppaa.<sup>172</sup> Vuonna 1905 suurlakon aikana valittiin Rautatien torilla huutoäänessä väliaikainen hallitus. Tanssiaiset torilla järjestettiin ensimmäisen kerran tiettävästi vuonna 1917 Venäjän vallankumouksen kunniaksi.

Lähikortteleissa harjoitettu liiketoiminta on sekin heijastellut yleistä kaupungistumiskehitystä. Tukkukaupan ja sekatarvaliikkeiden valtakauden jälkeen tulivat keskustaan autokaupat ja erikoisliikkeet. Konttoristumisen myötä katosivat asukkaiden päivittäistarpeita myyvät pikkukaupat tarjonnan keskittyessä erikoisliikkeisiin ja suurempiin valintamyymälöihin. 1980-luvulta lähtien erityisesti ravintolatoiminta vilkastui. Rautatien Mikonkadun puoleisen parkkialueen tilalle ilmaantuivat vapautuneen kaupunkikulttuurin myötä yleistyneet kesäterassit.

### Kaupankäyntiä torilla

1880-luvulle tultaessa tori oli tasoitettu ja torikauppa vakiinnuttanut paikkansa. Alun alkaen torilla sallittiin myytäväksi ainoastaan käsiteollisuustavaroita; Väinö Tanner muistelee torilla kaupatun maalaisten sinne tuomia lankku- ja lautakuormia.<sup>173</sup> Puutavaraa kävivät ostamassa etenkin rakennustarpeita etsivät rakennusmestarit. Kangaskattoisista myyntikojuista kaupattiin keittiötarvikkeita, koreja sekä läkkipeltisiä astioita. Tarvikemyynnin lisäksi torilla oli lähiseudun työmiesten suosiossa olleita kangasseinäisiä ruokakojuja. Kieltoain aikaan vuodesta 1919 eteenpäin olivat erityisessä suosiossa taskuun sopivat peltikanisterit.

Lokakuussa järjestettävillä syysmarkkinoilla torille tuotiin monenlaisia herkkuja, mm. markkinarinkeleitä Viipurista asti. Sunnuntaisin kansainvälistä tunnelmaa loivat italialaiset hedelmäkauppiat ja venäläiset jäätelönmyyjät. Tarjolla oli vaniljan, suklaan, mansikan ja sitruunanmakuista jäätelöä. Kaupungin kauppiaskunta oli muutoinkin sangen kansainvälistä; vuonna 1850 jopa 40% kaupungin kauppiasta oli venäläisiä.<sup>174</sup> Joulukuusikauppaa torilla käytiin 1800-luvun lopulta lähtien. Torikaupan kohtalosta oli keskusteltu päivälehtien palstoilla ahkerasti jo 1920-luvun alusta lähtien. Synä kaupustelijoiden häätämiseen olivat sekä liikenteelle varattavan tilan kasvaneet tarpeet että maisemalliset syyt. Aikalaiskirjoituksista selviää, että kaupankäyntiä torilla oli joidenkin silmäätekevien tahojen toimesta pidetty turhan maakuntahenkisenä, maisemaa rumentavana. Hotelli Fen-



## Kulttuuria ja kaupankäyntiä



**Torikauppaa n. vuonna 1915.**

Oskari Lehtonen, n. 1915, HKM.



**Torikaupan viimeinen vuosi**

Suomen Kuvalehti 30.6.1928.

*"Niin, että nyt me tiedämme, missä Suomen maanviljelijät tyydyttävät tarpeensa, ja nyt me tiedämme, missä on Suomen kotiteollisuuden keskus ja mistä sen olemassaolo riippuu. Rautatientorin kirjavista, resuisista, kanonisista myyntikojuista. Emme tahdo lähemmin kuvailla oloja, elämää ja varastoja tässä tärkeässä kauppakeskuksessa. Maamme maanviljelijäin tarpeet ja kukoistava kotiteollisuutemme joutuisivat hieman omituiseen, lievimminkin sanoen sekavaan valoon. Isänmaamme onnen ja taloudellisen olemassaolon nimessä säilytetäköön siis Rautatientorin hökötykset. Niillä on omat korkeat sisäiset arvonsa, joiden rinnalla niiden ulkonaiset puutteellisuudet ja kaupunkikuvamme epäesteettinen siivottomuus kalpenevat."*

Iltalehti 17.3.1920

## 1860-1960-luku



## 1920-luku

Astiakauppaa Rautatientorilla. Pirtukanisterit, etenkin taskuun sopivat mallit, olivat suosiossa kieltolain aikana. Torikauppa Rautatientorilla päättyi vuonna 1928. Rihkamakaupan epäesteettistä vaikutusta paheksuttiin mm. hotelli Fennian omistajan toimesta. Timiriasev Ivan, 1924, HKM.



## Torikaupan sijaintikaavio

Torikojut sijoituivat etenkin kaupankäynnin viimeisinä vuosikymmeninä torin itäpuoliselle alueelle. Valokuviin tallentunut yleisin järjestys näytti olevan kajuojen jakautuminen 3-4 riviin.

**H. Leander**  
Rautatientorilla, Kappas-, Va-  
misten, vaatteiden, Lakki- ja  
Hattukauppaa Yhtäläse-  
töissä.

**SALLI TUOMISEN**  
Kangas- ja Lyhylläverakauppa  
Vaasankatu 13

**Myytävänä tukussa.**  
Riisi ja Seylonin kahvia.  
Puuhiitä ja Ruokaliivä.  
Häilytyneitä useita lajeja.  
Häilytyneitä useita lajeja.  
Sikareja ja paperosia.  
Rommia 47 %, & 60 %, eri-  
omaisen hyvää,  
myyppi helpolla hinnalla ja eh-  
dolla

**V. JOHANSSON & Co**  
Rautatientorilla.

**H**yvät Nojan ravaatit, leija si-  
lia ja pieniä silviä myyppi hel-  
pota hinnasta takaisin  
**V. Johansson & Co.**  
Rautatientorilla.

**H. R. Helenius**  
Rautatientorilla  
Kang. Valmisteen vaatteiden ja  
Lakki- ja Hattukauppa  
Ark. Yht. Suomalais.

**W. Ivin**  
Rautatientorilla  
Alusvaate- ja Lakki- ym. kaup-  
pa Yht. Suomalais.

**A. SALORANNAN**  
VOIMYNNÄ Hatananpuu-  
H 20 Suositellaan

nian isäntä Edvard Jonsson oli lehtikirjoituksessaan tiukasti sitä mieltä, että ulkomaisten flanöörien mielenrauhan takaa-  
miseksi joutaisi heinä- ja rihkamakauppioiden siirtyä aina-  
kin hotellin edestä sivummalle.<sup>175</sup> Lopullisesti torikauppa  
Rautatientorilla päättyi vuoden 1928 kesäkuussa. Merkinä  
kansakunnan kehittyvästä itsetunnosta sai 1930-luvulla  
niin ikään maaseudulla elävää kansaa aikalaiskriittikin  
mukaan ”rumasti” kuvannut Aleksis Kivi torille patsaan.

Torilla on harjoitettu aikojen saatossa myös vähemmän lail-  
lista kauppaa. 1960-luvulla viinatrokarit säilyttivät pullojaan  
aseman tallelokeroissa, josta oli kätevää noutaa täyden-  
nystä torin laidassa sijainneelle kauppapaikalle. Valvonnan  
lisääntyessä alkoivatkin pullojen sijasta tallelokeroiden  
avaimet vaihtaa omistajaa.<sup>176</sup>

## Matkustajakoteja ja sotienjälkeistä ravintolakulttuuria

Vuosien 1860 ja 1899 välille Helsinkiin avattiin ainakin kah-  
deksan hotellia. Rautatientorin itälaidalla Mikonkadulla  
aloitti toimintansa yksikerroksisessa puutalossa vuonna  
1863 ravintola ja majatalo Hôtel de Post puutarhoineen.<sup>177</sup>  
Muutamasta hotellihuoneesta ja ravintolasta muodostu-  
neen pimeän ja savuisen majatalon vetonaulana toimi puu-  
tarhamainen sisäpiha, jossa kauniina kesäiltoina pidettiin  
musiikkiesityksiä. Majatalossa aloitti toimintansa vuonna  
1871 myös Helsingin ensimmäinen varieteeteatteri:

*”Talon isäntä, herra Blomqvist keksi kiinnittää palve-  
lukseensa kolme iäkstä tanskalaista n.k. laulajatarta.  
Heidän impressaarionsa säesti trio loppuunkuluneella  
klarinetillaan. Saliin mahtui 40–50 henkeä. Ohjelmaa ei  
ehkä hyvällä tahdollakaan voisi nykyään nimittää varie-  
teeksi tai kabareeksi. Mutta siitä se alkoi.”*

Sirkusteltoa: Kuvia sirkus- ja tivoli maailmasta  
<https://sirkusteltoa.blogspot.com>

Korttelin kulttuuriperinteet jalostuivat vuonna 1899, kun  
arkkitehtien Grahn, Hedman & Wasastjerna suunnittelema  
”uusi suurenmoinen varieteehuoneisto”<sup>178</sup>, Hotelli Fennia,  
valmistui Hôtel de Postin tontille. Projektin taustalla vai-  
kutti Euroopassa 1800-luvun lopulla alkanut loistohotellien  
rakennusbuumi. Kluuvilahden mutainen maaperä hanka-  
loitti rakennustöitä, eikä hotelli suhdanteista ja heikosta  
johtamisesta johtuen aluksi menestynyt taoudellisestikaan  
hyvin. Vararikkojen ja omistajanvaihdosten jälkeen Fennia  
avattiin vuonna 1910 uudistettuna ja entistä loistokkaam-  
pana nimellä Grand Hôtel Fennia. Ravintolaan entisen keit-  
tiön paikalle rakennettiin arkkitehti Jarl Eklundin suunni-  
telmiin perustuen kukin ja palmuin koristeltu talvipuutarha  
värillisin lampuin valaistuine suihkukaivoineen. Ohjelmis-  
tossa oli muun muassa argentiinalaista tangoa; kansainvä-  
liseen tapaan järjestettiin perjantaisin klo 13-15 kahvikon-  
sertteja.<sup>179</sup>

Fennian neljännen kerroksen parveketasanteella kuvattiin  
heinäkuussa 1911 myös tiettävästi ensimmäinen suomalai-  
nen elokuva, Minna Canthin näytelmätekstiin perustunut  
Sylvi. Varhaisen nitraattifilmin puutteellisen valoherkkyy-



## Kulttuuria ja kaupankäyntiä



### 1880-luku

Nykyisen Hotelli Fennian tontilla 1860-luvulta vuosisadan vaihteeseen sijainnut Hotel de Postin uusrenessanssienkinen puurakennus katki sisäpihalleen luonnonläheisen keitaan suihkulähteineen. Sunnuntailounaalle kokoontuivat kokonaiset perhekunnat. Elävää musiikkiakin kuultiin. Sisätiloissa puolestaan oli aikalaiskuvausten mukaan vallinnut iltaisin viinanhöyryinen ja tupakansavuinen tunnelma jossa kaikuivat ”kehnoimmat tanskalaiset renkutukset”. Tuntematon, n. 1880-luku, HKM.



### 1900-luku

Hotelli Fennian talo vastavalmistuneena n. vuonna 1900. Rakennusprojekti oli valmisteltu pitkään ja huolellisesti. Projektin rahoittajat kävivät rakennuspiirustuksien kanssa Hampurissa, Berliinissä ja Wienissä hakemassa tuoreimpia vaikutteita. Seurauksena julkisivuun saatiinkin wieniläisbarokille tyypillisiä aiheita. Tuntematon, n. 1900, HKM.

*”Tuttavalta, joka ennen oli käynyt Helsingissä kuulin kyllä, että wastapäätä asemahuonetta, toisella puolella toria on pienempi ravintola, Hotel de Poste, mutta se ei ole niin mukava kuin seurahuone, muun muassa kuuluu siellä käytettävän siltä barbarista tapaa, joka muutoin lienee yleinen koko Suomessa, että eräs tarpeellinen huone on toisella puolella pihaa, niin että jos yöllä esim. sattuu joku tarve, niin täytyy juosta ulos, vaikka olisi sydäntalwella. Hotel de Postissa kuuluu tämä huone vielä lisäksi olevan niin kummallisella paikalla, että täytyy kiilvetä tikapuita ylös ennenkuin sinne pääsee.”*

Weitikka 4.11.1871 no 18

## 1860-1960-luku

## 1870-1900

## Kylpylätoimintaa ja torikokouksia



## 1900-1930

## Kulttuurilaitoksia ja tukkukauppaa



1899



1969



1915



1915



1923



den vuoksi elokuvan interiöörikohtaukset kuvattiin parvekkeelle rakennettujen, tuulessa dramaattisesti liikhahdelleiden lavasteiden suojissa.<sup>180</sup> Hotellitoiminta rakennuksessa päättyi 1942, mutta ravintolatoiminnot jäivät. Rautatieaseman välittömässä läheisyydessä sijaitsi 1910-luvulla myös vähemmän prameilevien matkustajakotien keskittymä. Lackmanin talossa osoitteessa Mikonkatu 11 sijaitsi pihan perällä matkustajakoti Finlandia, jonka ”lattiat kiiltävät kuin pianonkansi, eikä missään ole tomuhiukkastakaan huomattavissa”.<sup>181</sup> Saman korttelin alueella toimi lehti-ilmoitusten perusteella puolisen tusinaa tasoltaan ilmeisen vaihtelevaa matkustajakotia. Sodan jälkeen syntyneiden synkkien kapakoiden kavalkadiin lukeutui Vilhonkadulla sijainut kellarikapakka Kuoppa, joka nimensä mukaisesti sijaitsi katutatason alapuolella. Vakioasiakkaisiin kuuluivat vakavaimet sotaveteraanit.<sup>182</sup> Yläkerrassa majoituspalveluita tarjosi matkustajakoti Pilvilinna.

## Vesiparannusta ja luontokonsertteja

Torin pohjoislaidalla Apinan korttelissa sijaitsi ennen Kansallisteatterin vuonna 1900 alkanutta rakentamista aikalaisen hyvin tuntema vesiparantola Villensauna hotelleineen ja ravintoloineen. Laitos aloitti toimintansa 1860-luvulla vuosikymmenen puolivälissä valmistuneissa kasakoiden kasarmi- ja tallirakennuksissa. Parantolan hotelli- ja ravintolarakennukset sijaitsivat aivan Kaisaniemen Idyllisen joutsenlammen vierustalla, suunnilleen nykyisen Kansallisteatterin lisärakennuksen kohdalla. Kuuluisassa laitoksessa viihtyi usein kaupunkimatkailijain mm. Zacharias Topelius. Kylpylän vesi otettiin suoraan Kaisaniemen lammikosta, tosin seitsenkertaisen suodatuksen läpikäymänä. Veden pumppaus ja lämmitys hoidettiin höyrykoneella.<sup>183</sup> Kylpylämukavuuksien ohella palveli vieraita kolmihanainen samo-vaari, josta saattoi valuttaa lasiinsa kirkasta, laimennettua tai maustettua viinaa. Kaivokadun eteläpuolella, suunnilleen nykyisen Makkaratalon paikkeilla sijaitsi samoihin aikoihin puutalokorttelin sisäpihan suojissa virkamiesten suosima ravintola ja revyyteatteri Haga.<sup>184</sup>

Rautatien ympäristön tarjoamista kulttuurielämyksistä vastasivat ennen Ateneumia ja Kansallisteatteria myös paikalliset eläimet. Kaisaniemen puistoon kokoonnuttiin vuonna 1872 sankoin joukoin kuuntelemaan tuolloin perin harvinaisen vieraan, satakielen, laulua:

”Kun tulimme puistoon, emme löytäneet yhtä, vaan monta sataa laulajaa. Kaisaniemen puisto oli silloin vähemmän »hoidettu», tuuheampi ja luonnonihanampi kuin miksi ihmiskäsi sen sittemmin on tehnyt, eikä mikään Sahara levittänyt hiekkaerämaataan sen keskellä. Joka oksalla kiikkui laululintuja, ja kaikki nämä yhtyivät konsertin pitoon, jota hyvin saattoi verrata parhaimpaan orkesteriin, mitä siihen aikaan kuuli Helsingissä. [...] Hän alkoi yksitoikkosilla huiluaanillä, joita hän sitten alkoi vaihdella, kunnes vihdoinkin liverryksen jälestä tipahteli kuin helmisade yli puitten ja oksain.”

Sylvia: Eläinsuojeluslehti lapsille ja nuorisolle, 1.5. 1897





## 1910-1960-luku

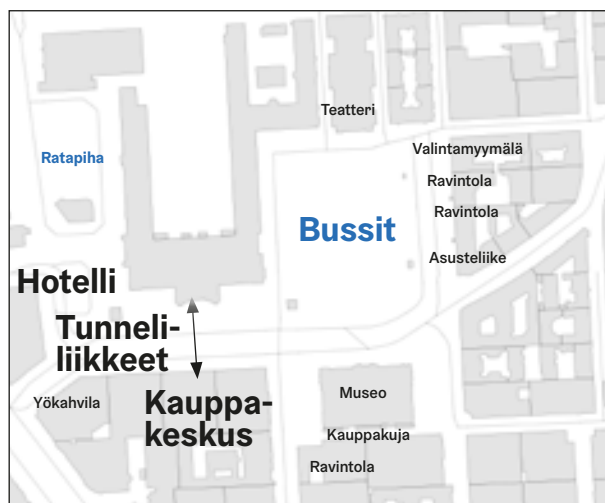
## 1930-1950-luku

## Autoliikkeitä ja matkustajakoteja



## 1950-1970-luku

## Asematunneli ja City-kortteli



## 1980-2000-luku

## Kaupunkikulttuuria ja kauppakeskuksia



## Kivijalkaliikkeitä

Vuosisadan alkupuolelta kohdealueella sijaitsi vielä tukku-  
liikkeitä, jotka olivat ydinkeskustalle tyypillistä liiketoimintaa  
aina 1970-luvulle saakka.<sup>185</sup> 1950-luvulla alkaneen autoistu-  
misen huuman myötä tulivat autokaupat ydinkeskustaan.  
Rautatien pohjoislaidalla, Mikonkatu 18:ssa sijaitse-  
vassa Wilholan talossa toimi Suomen Kone -liikkeen kodin-  
kone- ja autoliike. Autokauppaa käytiin myös vastapäisen  
Vilhonkadun kulman talon kivijalassa; kuvien perusteella  
toiminta päättyi vasta 1970-luvulla. Autoliikkeen jälkeen Vil-  
honkadun kulmassa aloitti vuonna 1970 toimintansa suuri  
Valintatalon myymälä. Pienet sekatarvakaupat alkoivat  
samoihin aikoihin kadota katukuvasta. Kehityskulkua vauh-  
ditti todennäköisesti myös Kluuvin alueen konttoristumis-  
kehitystä seurannut asukasmäärän vähentyminen. Pienten  
kauppojen tilalle alkoi ilmaantua aiempaa erikoistuneempia  
liikkeitä.

## Tapahtumia Rautatien torilla

Rautatien toimi työväenliikkeen järjestämien tapahtu-  
mien keskeisenä näyttämönä 1890-luvulta lähtien. Touko-  
kuun 1. päivä vuonna 1898 liike marssi ensimmäistä kertaa  
punalippujen kanssa Rautatien torilta Mäntymäelle.<sup>186</sup> Mer-  
kittävä tapahtuma oli myös vuoden 1905 suurlakko, jonka  
aikana torilla pidettiin joukkokokouksia lähes päivittäin.  
Vielä tällöin Pitkäsilta ei ollut muodostunut poliittiseksi raja-  
linjaksi porvariston ja työväen välille; merkittävä määrä työ-  
västää asutti kaupungin eteläisiä ja läntisiä reuna-alueita,  
ja keskeisellä paikalla sijainnut aukio toimi siten luontevana  
kokoontumispaikkana. Joukkokokouksia ja lakkokulkueita  
järjestettiin aina 1920-luvulle saakka. Lapuan liikkeen vah-  
vistuessa 1920-luvun lopussa kävi työväenliikkeen julkinen  
toiminta hankalaksi, ja tapahtumat siirtyivät syrjäisempiin  
sijanteihin.

Työväenliikkeen keskusta-alueella tapahtuneen näkyvän  
toiminnan hiivuttua ei toria enää 1940-luvulle tultaessa  
pidetty poliittisesti leimautuneena alueena. Toukokuun 10.  
päivä vuonna 1945 järjestetty toisen maailmansodan päät-  
tymistä juhlistanut rauhanjuhla jäi useamman vuosikymmen-  
en ajaksi viimeiseksi suureksi Rautatien torilla järjestetyksi  
joukkotapahtumaksi. Luonteeltaan tilaisuus oli karnevaali-  
henkinen, eikä isänmaallisesta päätöksestä ollut tietoaakaan.  
Väki täytti paitsi torialueen, myös Kaivokadun. Tilanahtaus  
kävi niin suureksi, että ihmiset myös kiipeilivät paremman  
näköalan toivossa toria ympäröivien rakennusten katoille.  
Tanssiorkesterit soittivat kuorma-autojen lavoilta käsin.<sup>187</sup>  
Sodan jälkeen torin tapahtumakäyttö käytännössä lakkasi  
usean vuosikymmenen ajaksi. Tilalle tulivat linja-autot ja  
pysäköintipaikat.

Rautatien torilla tapahtui Suomen tiettävästi ensimmäisiä  
auto-onnettomuuksia. Tapahtuma sijoittuu vuoteen 1907,  
jolloin ylikonstaapeli Sandströmin omistamalla automobiililla  
törmättiin lyhytolppaan sillä seurauksella, että se  
kaatui. Henkilövahingoilta vältyttiin. Autoa kuljetti A. A. Kur-  
kela, ja tapahtuman syyksi kirjattiin kuljettajan päihtymys.<sup>188</sup>



# Torilla tapahtunutta

**1899**

## Joulukuusikauppaa

Kyläkirjaston kuvalehti 12.1.1899

*"Kun ei Helsinki voi mennä joulumetsään, tulee joulumetsä Helsinkiin. Monta päivää joulun edellä on avara Rautatientori yhtenä suurena kuusimetsänä, jossa jokaisella puulla tulee olemaan eri joulutehtävänsä. Hauskempaa katseltavaa ei ole kuin kuusimarkkinat talvisen aamun hämärässä. Torille kulkee riemuiten kokonaisia perheitä, isät, äidit, lapset kelkkoineen."*

Kyläkirjaston kuvalehti 1.12.1899



**1913**

## Kotimaisen työn juhla

Helsingin Kaiku 10.4.1913



**1922**

## Sotaväen ja suojeluskuntain paraati

Koti 1.4.1923



Sotaväen ja suojeluskuntain yhteinen paraati Rautatientorilla Helsingissä, toukokuun 16 p. 1922. (Suojelusk. oikealla.)

## 1900-1940-luku



**1940**

**Presidentti Kyösti Kallion  
hautajaiset**

SA-Kuva, 1940.



**1945**

Vuonna 1945 Rautatieaseman edustalla seurattiin ilmeisesti auringonpimennystä. Taustalla Milkonkadun ja Kaisaniemenkadun kulmaan vuonna 1941 valmistunut Suomen Gummitehdas Oy:n rakennus. 1945, SRM.



## Torilla tapahtunutta



**1945**

Vuoden 1945 rauhanjuhlaan kokoontui suuri väkijoukko. Moni oli kiivennyt myös läheisten rakennusten katoille ihmettelemään näkymiä. Väinö Kannisto, 1945, HKM.



**1971**

1960-luvulta aina 1980-luvulle saakka päivittäisen jännitysnäytelmän järjestivät torille pakkautuneet linja-autot. Kaivokadun ja Keskuskadun risteys oli jalankulkijoille kaupungin vaarallisimpia. Eeva Rista, 1971, HKM.



**1980**

Rautatientorilla järjestettiin mielenilmaus vapaamman anniskelukulttuurin puolesta. Keskiolut R-kioskeihin -kampanjan takana oli musiikki- ja mielipidelehti Uusi Laulu. Senaatintorilla järjestetyssä mielenosoituksessa syyskuussa 1980 puolestaan vaadittiin keskioluen myynnin siirtämistä takaisin Alkoon. Harri Ahola, 1980, HKM.

## 1940-2000-luku



## 2015

Rautatien torin jääpuisto avattiin ensimmäistä kertaa vuonna 2006. Sen jälkeen puisto onkin nähty torilla joka talvi. Markus Trienke.



## 2017

Tenting in Solidarity -telttainstallaatio mielenosoituksessa maailman pakolaispäivänä 20. kesäkuuta 2017. Installaatio osoitti tukensa kaduilla eläville turvapaikanhakijoille, pakolaisille ja paperittomille. Kuva Wikipedia.





# 3

## Alueen nykytila ja säilyneisyys

### Alueen liittyminen ympäristöön

### Tilasommitelman yleispiirteet ja säilyneisyys

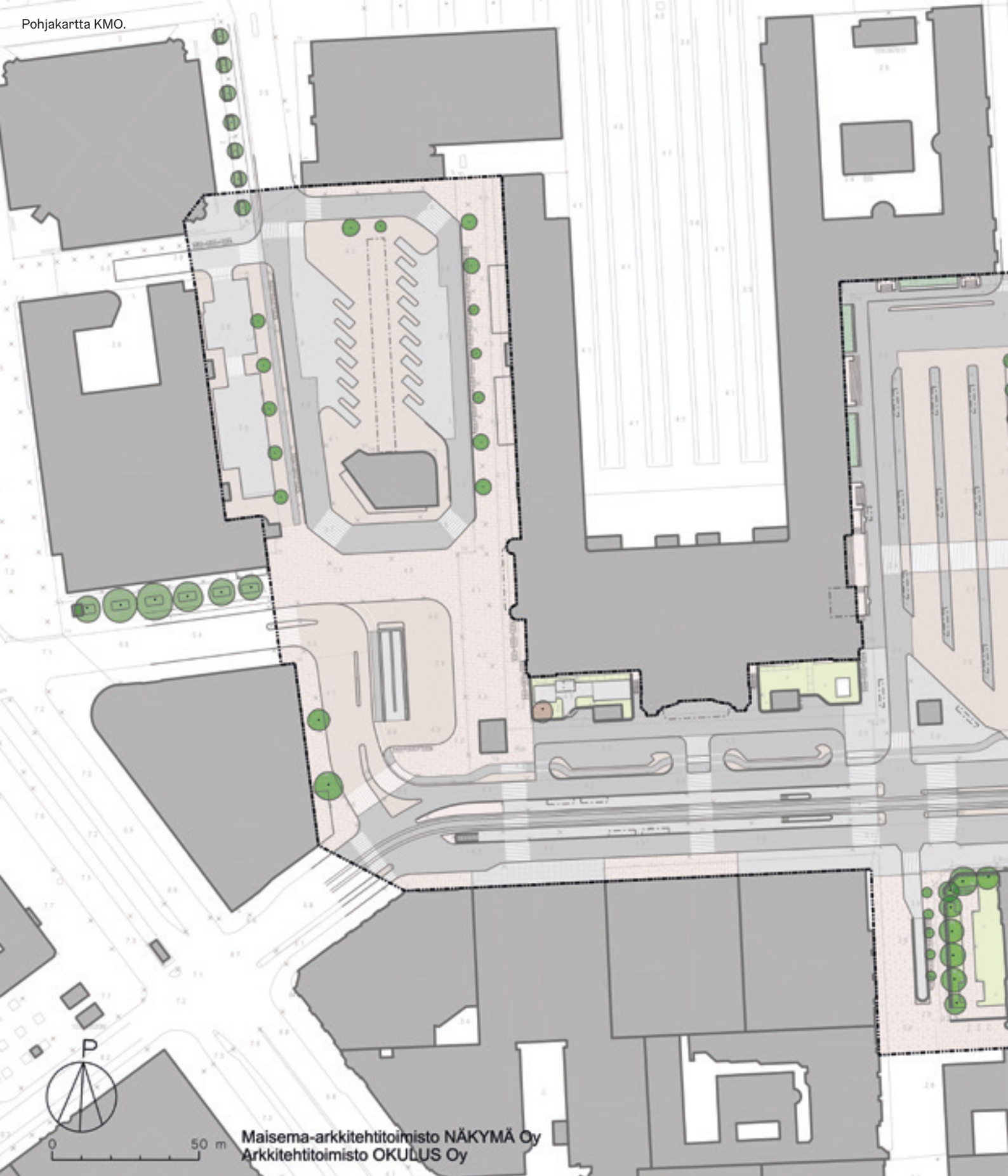
- Rautatientori
- Edusaukio ja Asema-aukio
- Elielinaukio
- Ateneumin ympäristö
- Katualueet

### Maanalaiset tilat

### Liikenne

### Kiintopisteet ja näkymät





Maisema-arkkitehtitoimisto NÄKYMÄ Oy  
 Arkkitehtitoimisto OKULUS Oy

## ALUEEN NYKYTILA

### MERKKIEN SELITTEET

	Lehmus		Asfaltti		Reunakivi		Raitiovaunu- tai bussipysäkin katos
	Hopeasalava		Luonnonkiveys		Päälystealueen reuna		Pyörätelineet
	Omenapuu		Betonikiveys		Muuri		Rakennus
	Nurmi		Maalattu suojatie		Aita		Selvitysalueen raja
	Pensasistutus		Betonikivetty suojatie		Portaat		
	Kausi-istutus		Luonnonkivinen suojatie		Raitiovaunukiskot		

# Alueen nykytila ja säilyneisyys

## Alueen liittyminen ympäristöön

Alue on osa entistä Kluuvinlahtea, minkä takia selvitysalue sijaitsee keskimäärin hiukan ympäristöönsä matalammalla. Kaivokatu laskee noin kolme metriä siirryttäessä Mannerheimintien risteyksestä kohdealueen reunalle, ja lähtee taas nousuun kohdealueen reunasta Mikonkadun risteyksestä siirryttäessä itään kohti Kaisaniemeä. Yleisesti ottaen Elielinaukio ja Asema-aukio sijaitsevat noin neljän metrin korkeudessa merenpinnasta, Rautatientori noin kahden metrin korkeudessa, ja niitä yhdistävä Kaivokatu laskee loivasti läpi alueen aukoiden korkojen mukaisesti. Kohdealueen korkein kohta sijaitsee Asema-aukion lounaisnurkassa Kaivokadun kupeessa, jossa maanpinta on 4,6 m merenpinnan yllä. Kohdealueen matalin kohta löytyy sen kaakkoisnurkasta, Mikonkadulta Ateneumin vierestä 1,6 m merenpinnan yläpuolella.<sup>189</sup>

## Tilasommitelman yleispiirteet ja säilyneisyys

Avointa kaupunkitilaa oleva selvitysalue rajautuu historiallisiin, monumentaalisiin rakennuksiin 1800- ja 1900-luvulta. Liikenne sekä sitä tukeva infrastruktuuri ovat lisääntyneet selvitysalueella huomattavasti, ja peittäneet osin alkuperäiseen asetelmaan kuluuneen rautatieasemaa ympäröineen avoimen tilan, etenkin aseman edustalla ja Rautatientorilla.

Ateneumin sivujen ja Rautatientorin edustan puistikot ovat kuuluneet tilasommitelmaan sen perustamisajalta lähtien, mutta ne ovat pelkistyneet istutuksiltaan sekä niiden vihreä pinta on kutistunut rakenteiden tieltä. Lehmusrivejä on sen sijaan istutettu lisää. Pääosin kävelyalueita peittävät betoni- ja luonnonkiveykset, ja ajokaistoja sekä pyöräteitä asfaltti. Rautatientorin pinnoitteet ovat peräisin 1989 uudelleenjärjestelystä. Suurelta osin selvitysalueen pinnoitteet ovat tätäkin uudempia.





Rautatientori



Toria peittää noppakiveys vuodelta 1989.



Pohjoisnuoli ei osoita aivan pohjoiseen.



Kiveys on ladottu ympyrän muotoon kuten edeltänytkin kiveys 1939 uudistuksesta, joka korvasi aukiota alkujaan peittäneen kenttäkiveyksen.



Kiveyksen yksityiskohtia aukion reunalla.

## Rautatientori

Rautatientorin varsinaiseksi torialueeksi hahmottuu nykyisin torin keskellä noin 45 x 100 m kokoinen alue. Torin alkuperäisessä sommitelmassa torialue hahmottui yli kaksi kertaa niin suurena avoimena tilana kuin nykyinen. Nykyisen torialueen kokoa ovat kutistaneet bussilaiturialue torin länsiosassa ja torin eteläpuolella vuosien saatossa omaksi kokonaisuudekseen kehittynyt Kaivokatu vilkkaine liikenteineen. Idässä alue rajautuu alkuperäiseen sommitelmaan kuuluvaan lehmusriviin, ja pohjoisessa Aleksis Kiven patsaaseen. Kansallisteatterin ja Ateneumin välinen akseli on edelleen näkyvissä ja tärkeä osa tilasommitelmaa, joskin Kansallisteatterin edustalle pysähtyvät bussit tukkivat näkymän. Myös Aleksis Kiven patsaan yhteydessä oleva hopeapaju peittää näkymää.

Rautatientorin käyttö on muuttunut torikaupan paikasta satunnaiseksi tapahtuma-aukioksi. Talvisin aukioita peittää tekojää luistelua varten.

### Päällysteet

Rautatientori sekä siihen liittyvä bussilaiturialue on päällystetty ympyrän muotoon ladotuilla punaisilla noppakivillä 10x10 m nupukivireunoin ja -keskustoin. Kiveys on asennettu 1980-luvulla lopulla torin uudelleenjärjestelysuunnitelman mukaan.<sup>190</sup> Noppakiveys kuitenkin muistuttaa huomattavasti edeltäjänsä, vuoden 1939 uudelleenjärjestelyssä rakennettua harmaanpunertavaa noppakiveystä.<sup>191</sup> Rautatientorilla ei ole säilynyt alkuperäistä kenttäkiveystä, eikä sitä halkovia diagonaalisia nupukivikäytäviä tai torin ja katualueen rajaa hahmottavia kapeita kulkukäytäviä. Aukiota Kaivokadun ja Mikonkadun reunalla ympäröivät asfalttipäällysteiset pyörätiet ovat suunniteltu ja toteutettu 1990-luvun puolivälissä, kuin myös niiden ja katualueiden välinen betonikiveyskaistale.<sup>192</sup>



Paikoin rakenteet ovat huonokuntoisia. Tässä näkyy painunut ja haljennut juurisuoja.





Istumapaikkoja Rautatientorilla.



Pylväsvalaisimia Rautatientorilla.



Rautatientorin etelälaita on rajattu ruukuilla, joihin on istutettu kesäkukkia.

#### Kalusteet ja rakenteet

Torin reunalla olevat kukkaruukut ovat tärkeitä torin viihtyisyyden kannalta, koska ne rajaavat tilallisesti torin kadusta. Aleksis Kiven patsasta rajaavan pensasaidan itä laidalle on jätetty ryhmä kivipaaseja, joita käytetään istumiseen. Patsasta ympäröivien istutusten edustalla on kaksi n.k. koivunjalkapenkkiä. Penkkien vieressä on kaksi metallista roska-astiaa, jotka pensasaidan rajaaman alueen suussa korostuvat asetelmassa. Läntisimmän lehmusrivin väleissä on useita lipputankoja, jotka ovat kiinni punaisissa graniittipaaseissa, jotka toimivat myös istuimina. Osa aukion ritiläkaivoista on huonokuntoisia.

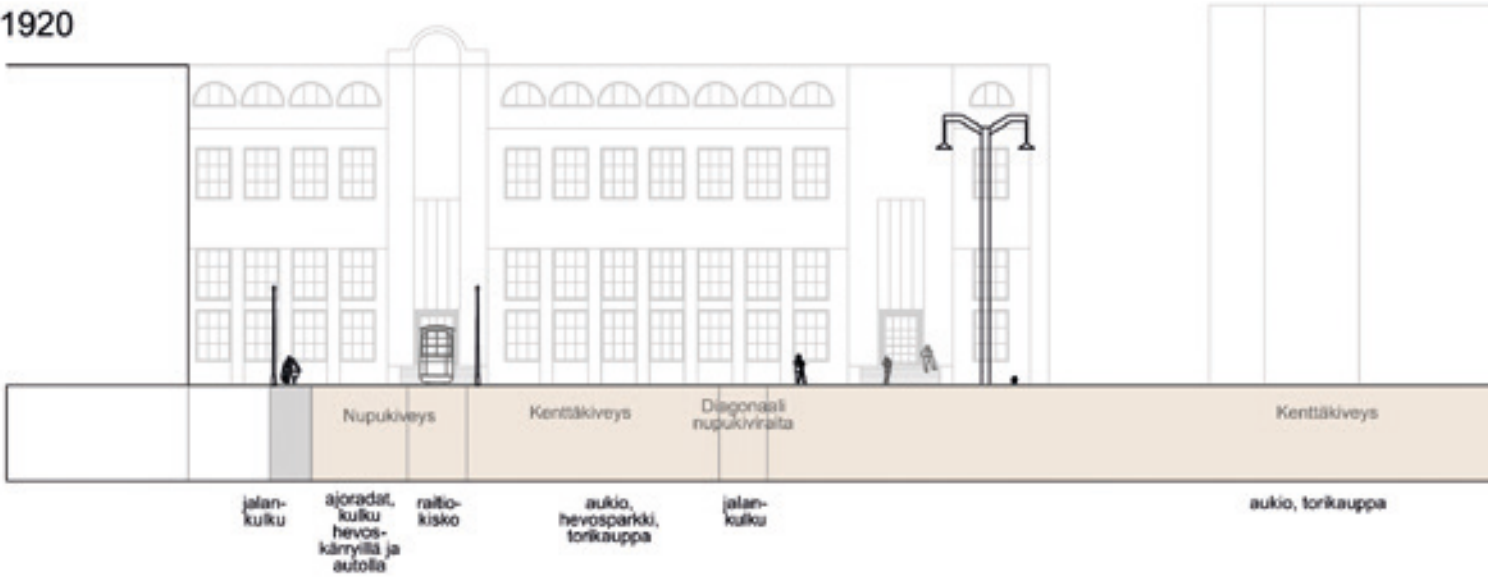
Aleksis Kiven patsaan ympäristössä on nurmialue ja kukkaistutuksia, jotka noudattelevat 1950-luvulla kuvanveistäjä Väinö Aaltosen esittämää suunnitelmaa. 1969 istutuksia uudistettiin, ja kokonaisuuteen liittyivät pensasaidanteet. Nykyisin pensasaidanne on päässyt niin korkeaksi, että se voi aiheuttaa turvattomuuden tunteita.

#### Valaistus

Rautatientorin valaisimet ovat osin uusittu 2000-luvulla. Itse torilla sijaitsevat valaisimet ovat samalla paikalla kuin edeltäjänsä, mutta niitä on vähemmän.<sup>193</sup> Kaivokatu torin vieressä on valaistu osittain valaisinpylväin, jotka ovat 1969 uudelleenjärjestelyn peruja. Näitä edeltäneitä pylväsvalaisimia ei ole torilla säilynyt.



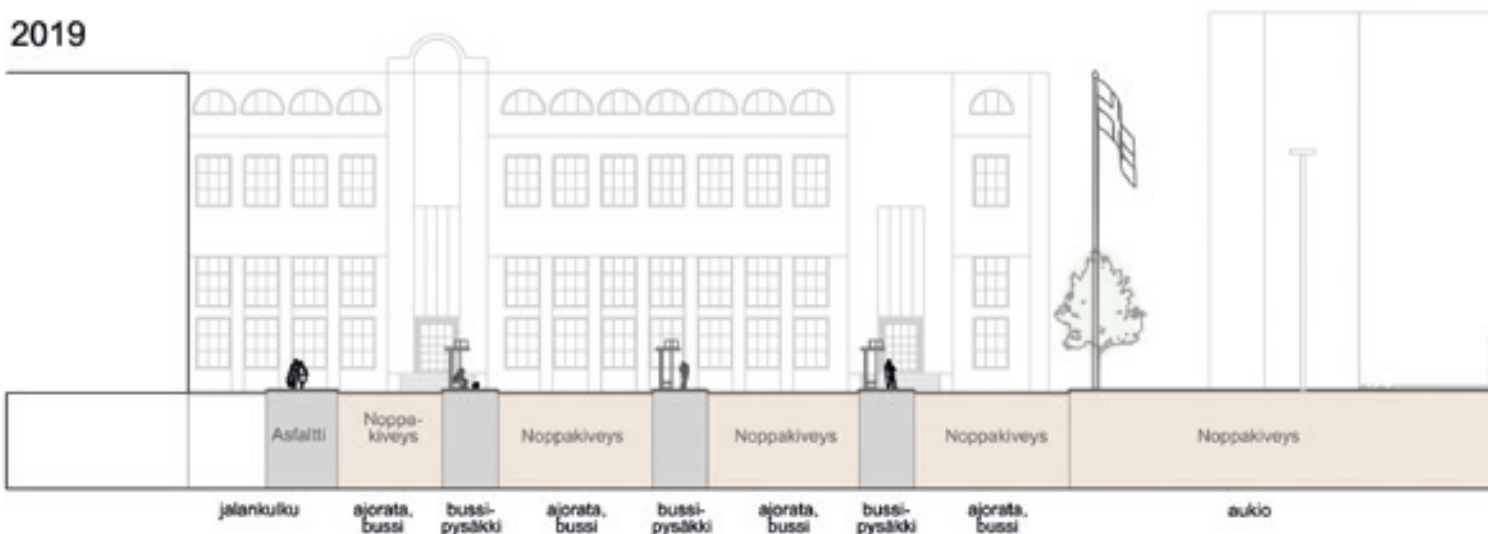
1920



1940

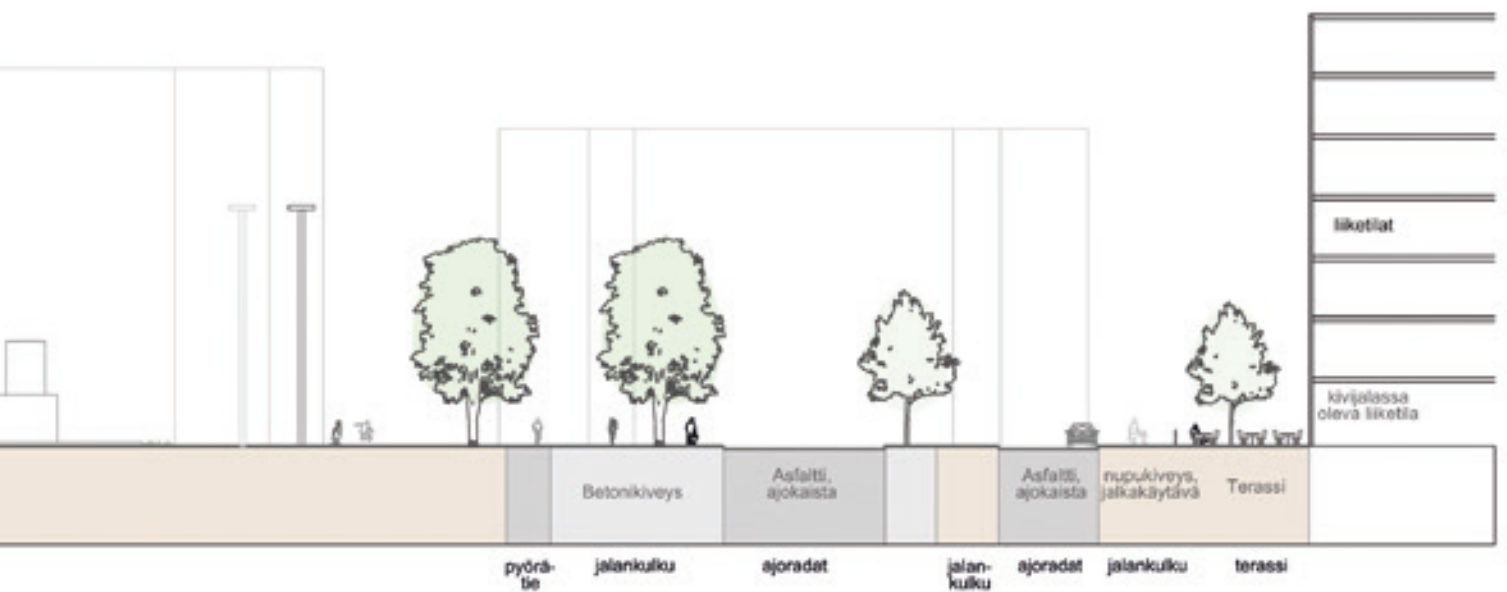
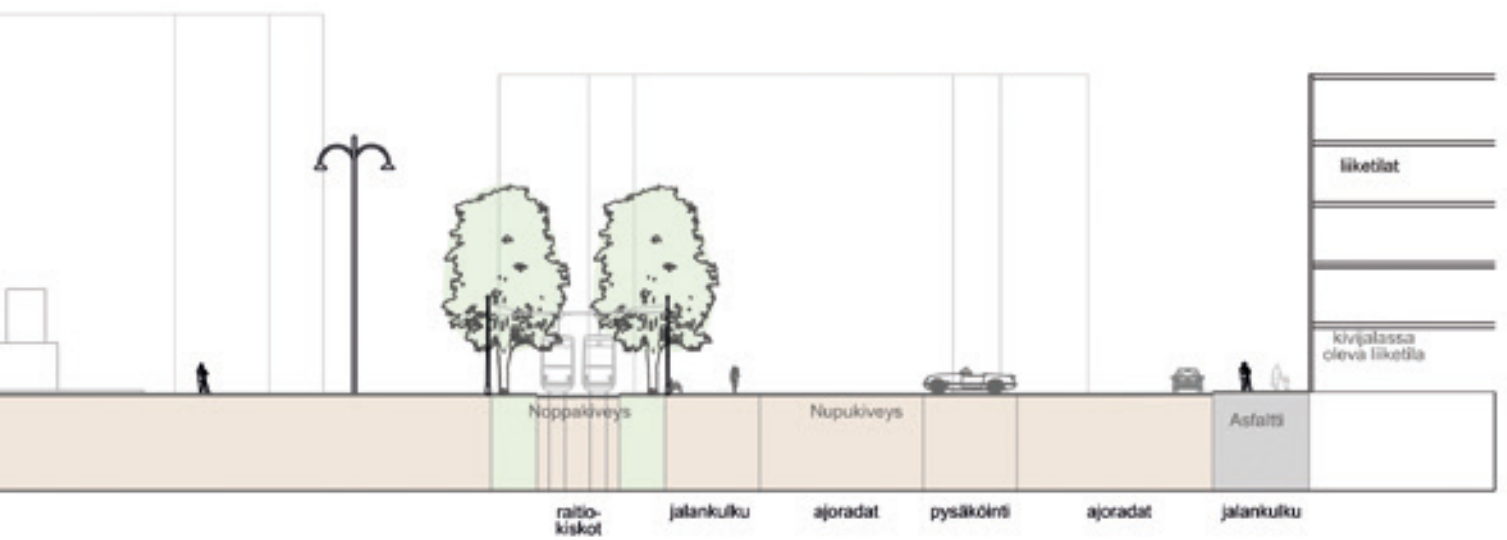
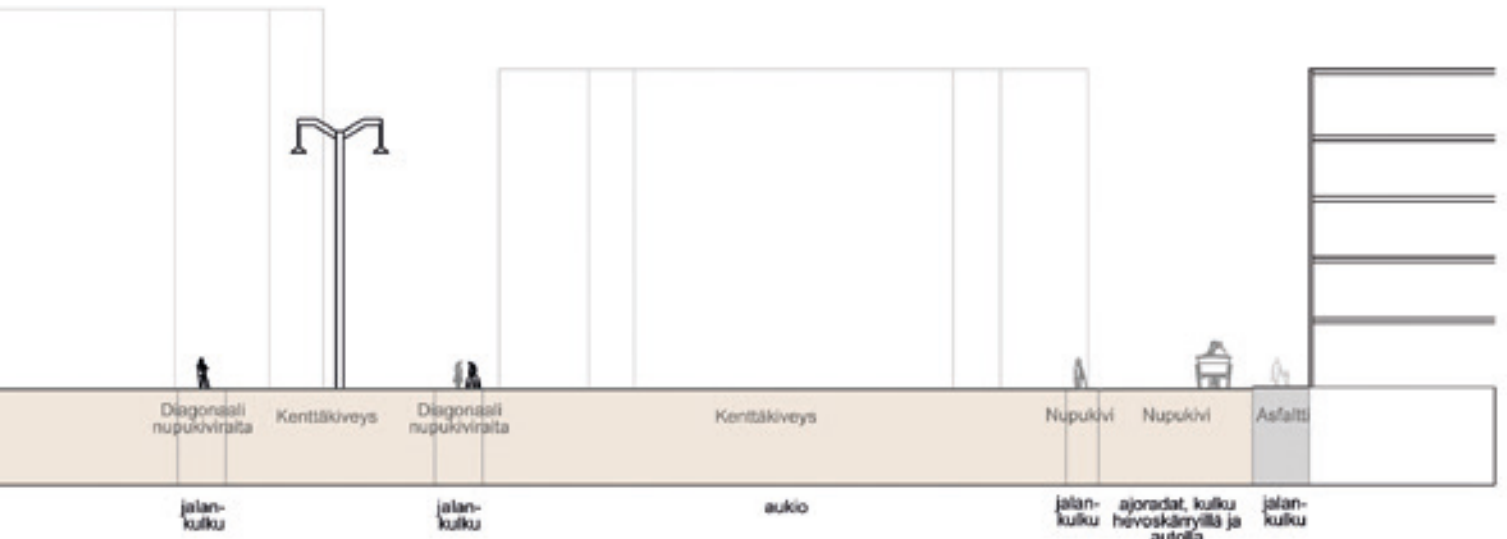


2019

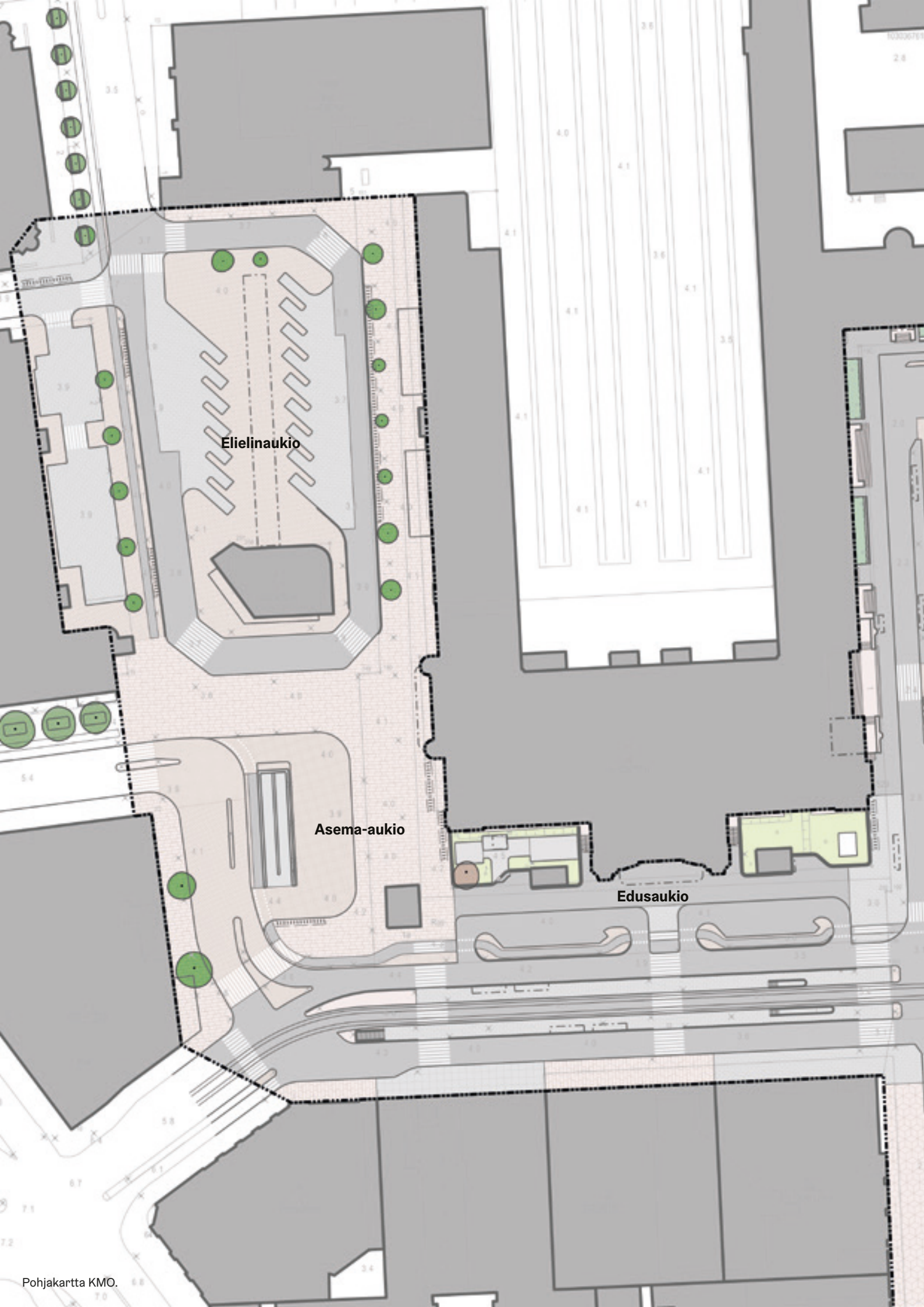


## RAUTATIENTORI

Leikkaukset Rautatientorilta kuvastavat torin vuosien 1920, 1940 ja 2019 järjestyttä.







Elielinaukio

Asema-aukio

Edusaukio



Edusaukiolla oli nupukiveystä. Aarne Pietinen, 1949. HKM.



Vuonna 1970 katualueella oli päällysteenä asfaltti kuten nykyisinkin. Sky-foto Möller, 1970. HKM.



Asema-aukion graniittipäällysteet vuosituhatosen alusta.

## Edusaukio ja Asema-aukio

Rautatieaseman edusaukion kokonaisuuteen kuuluvat aseman edustan puistikot, jalankulkureitti, pyörätie, ja niiden väliin sijoittuvat pysäköintipaikat. Alkuperäisessä sommitelmassa edusaukio oli laajempi avoin tila, mutta 1960-luvusta alkaen se on ollut suurelta osin liikenneinfran ja pysäköinnin käytössä.

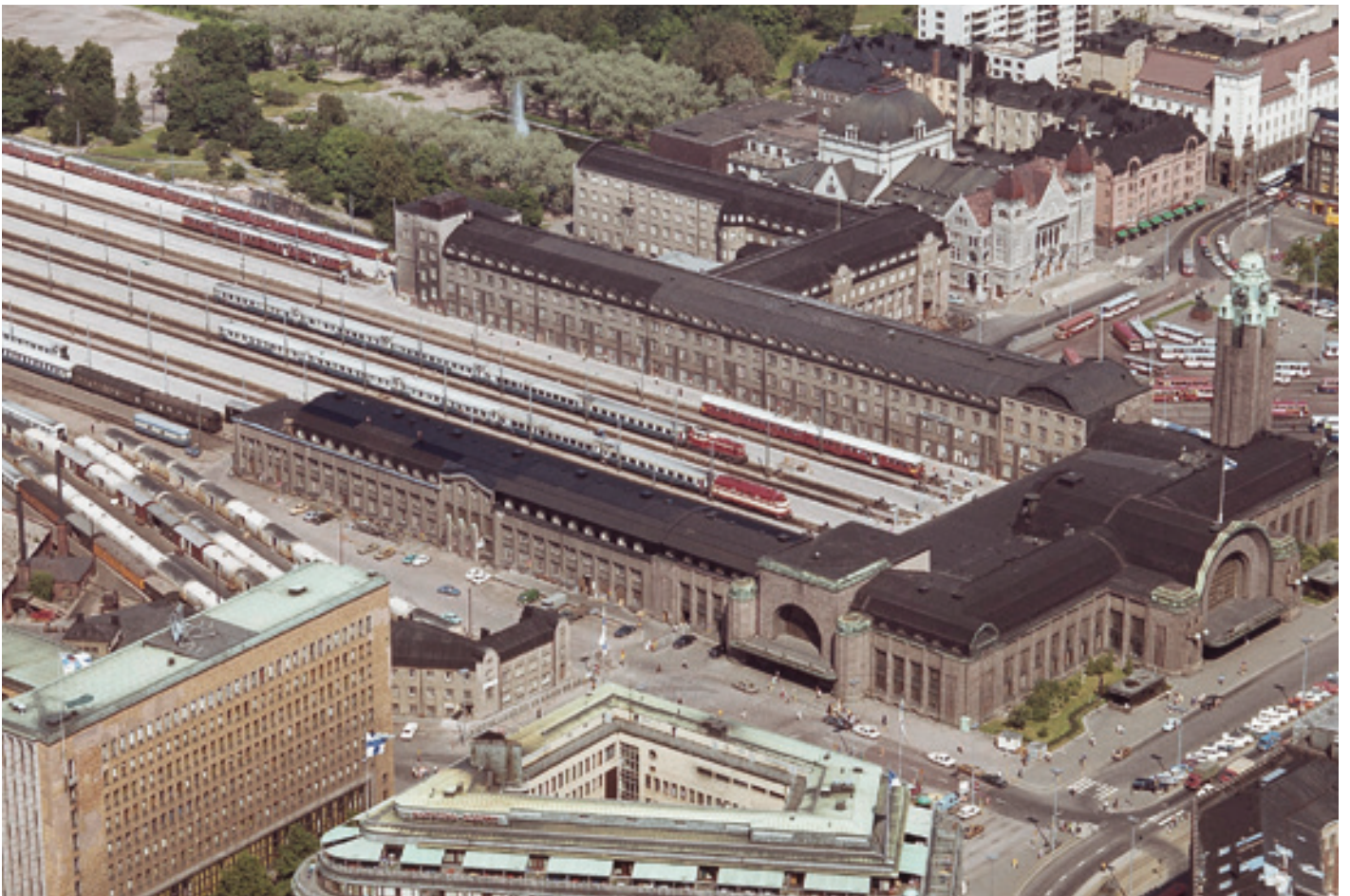
Asema-aukiolla suuren osan tilasta vievät aukion alapuoliseen pysäköintilaitokseen johtava ramppi sekä taksiasema. Varsinaista Asema-aukiota aukiomaisemmaksi tilaksi nousee siitä ja Elielinaukiosta pollarein rajautuva monumentaalinen kulku Postitalon kulmalta rautatieaseman länsiosalle.

### Päällysteet

Rautatieaseman edusaukio on päällystetty asfaltilla. Alkuaan aukiota peittänyttä kenttäkiveystä tai sitä korvannutta noppakiveystä ei ole säilynyt.

Asema-aukio on päällystetty punaisilla graniittikivillä 1990-luvun lopun uudistuksessa.<sup>194</sup> Saman kivilajin varioiminen eri koin, ladonnoin ja käsittelyin tuo eloa aukiolle tekemättä siitä sekavaa. Suurta osaa aukioista peittää viuhkaladottu noppakiveys, jonka läpi kulkevat nupukiviraidat kahden kokonaisen kaaren ja molemmin puolin puolikkaan kaaren välein. Viuhkaladonta ja noppa- ja nupukiveyksen variointi muistuttavat edeltäneitä kiveyksiä 1980-luvulta ja 1950-luvun alusta.<sup>195</sup> Aukiota myötäilevä asfalttipäällysteinen pyörätie on kiveyksen tapaan rakennettu vuosituhatosen vaihteen uudistuksen yhteydessä.





Viistoilmakuva rautatieasemasta vuodelta 1973. Asematunnelin kulkuyhteydet oli jo rakennettu ja puistikot järjestetty uudelleen. Sky-foto Möller. HKM.



Asema-aukiolla ei ole istuskelumahdollisuuksia.





Kesäkukkaistutukset koristavat Asema-aukiota kesäisin.

### Kalusteet ja rakenteet

Asema-aukiolla ei ole penkkejä tai muita oleskeluun kutsuvia rakenteita. Aukio on myös luonteeltaan liian vilkas kutsukseen pysähtymään. Aukiota rajaavat pollarit usealta reunalta. Metron sisäänkäynti tekee tärkeästä jalankuluväylästä ahtaan. Taksiaseman etelälaidalla on kaupunkipyöräasema. Kesäisin valaisinpylväihin kiinnitetyissä astioissa on kukkaistutuksia.

### Valaistus

Asema-aukio on pääosin valaistu tummiksi maalatuin metallisin pylväsvalaisimin, jotka on asennettu 2010-luvulla. Valaisimet ovat huomattavasti edeltäjiään, vuosituhannen vaihteen korjauksessa kohteeseen suunniteltuja ja asennettuja valaisimia korkeampia ja yksinkertaisempia.<sup>196</sup>

### Puistikot

Rautatieaseman edustan puistikot ovat kuuluneet somitelmaan aseman rakentamisesta lähtien. Nykyisin niitä peittää kasvillisuuden osalta vain nurmi ja läntisessä puistikossa kasvava sateenvarjon muotoon vartettu rautatieomenapuu (*Malus 'Hyvingiensis'*). Aiemmin puistikoissa on ollut monipuolisia puuvartisia istutuksia ja kausikasvi-istutuksia. Puistikoita pienennettiin vuonna 1969, kun kumpaankin puistikoon rakennettiin kulkurakennukset Asematunneliin. Länsipuoliseen puistikoon on lisäksi 1980-90-lukujen taitteessa rakennettu ulkotarjoilualue.<sup>197</sup> Puistikoita rajavat matalat, istuttavan korkuiset graniittimuurit, joiden päällä on maalattu valuraita-aita.



Rautatieaseman edusaukioita peittää nurmi.





Kiitotavaraliikenteen terminaali toimi paikalla 70-luvulle asti.  
Kuva Sky-foto Möller, 1972. HKM.



Eielinaukion bussiterminaali kesällä 2019.



Luonnonkiveystä asemarakennuksen edustalla.



Kirjava luonnonkiveys peittää Elielinaukion Asemanpuoleista reunaa.



Elielinaukio koillisesta päin katsottuna.

## Elielinaukio

Nimestä huolimattaan Elielinaukio hahmottuu enemmän bussiterminaalina kuin aukiona. Aukion ulkoasu on pääosin 1990-luvun lopun uudistuksen mukainen, jolloin myös aukion alla oleva pysäköintilaitos P-Eliel rakennettiin.

### Päällysteet

Elielinaukion keskellä oleva jalankulkualue on päällystetty punertavalla graniittikiveyksellä. Bussien lähtöalueilla on säilynyt edellisestä kunnostuksesta peräisin oleva betonikiveys. Ajoradat ovat pääosin asfalttia, jolla on paikattu aiemmin ajoradoillekin ulottunutta betonikiveystä.<sup>198</sup> Aukiota reunustavat asfalttipäällysteiset pyörätiet ovat myös rakennettu 1990-luvun lopun uudistuksen yhteydessä.

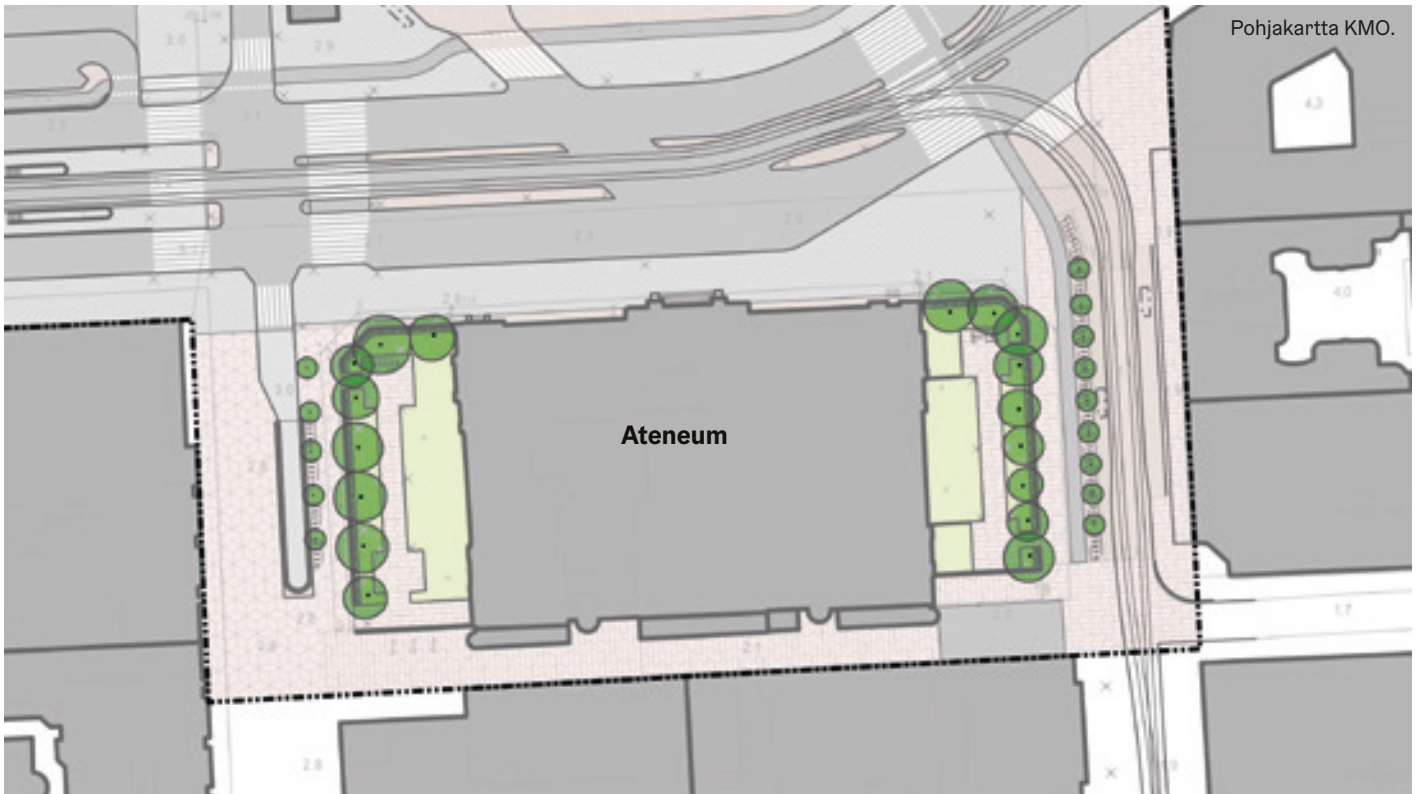
### Kalusteet ja rakenteet

Aukio sijaitsee pysäköintikannen päällä, minkä vuoksi alueen puut on istutettu altaisiin. Postitalon yhteydessä oleva pysäköintialue ja sen itäpuolella oleva kevyen liikenteen väylä on erotettu toisistaan graniittimuurilla. Aukion kustomoidut kalusteratkaisut sekä katos on suunniteltu ja toteutettu aukion viimeisimmässä uudistuksessa. Katoksen alla olevat penkit kuuluvat alueen harvoihin penkkeihin.

### Valaistus

Samoin kuin Asema-aukio, Elielinaukio on pääosin valaistu tummiksi maalatuin metallisin pylväsvalaisimin, jotka 2010-luvulla korvasivat matalammat ja yksityiskohtaisemmat, vuosituhannen vaihteen korjauksessa kohteeseen suunnitellut ja asennettut valaisinpylväät.





Läntinen puistikko 1950-luvulla.  
 Kuva: Väinö Kannisto, 1955. HKM.



Puistikko alennustilassa.  
 Kuva: Simo Rista, 1970. HKM.

## Ateneumin ympäristö

### Päällysteet

Ateneumin edustan betonikiveys on mahdollisesti 1990-2000-luvulta. Ateneuminkuja on päällystetty luonnonkivilaatoilla, mutta laatat ovat liian ohuita ja päällystettä on paikoin jouduttu paikkaamaan asfaltilla.

### Kalusteet, varusteet ja valaistus

Ateneumin puistikkoja rajaavat matalat, mahdollisesti alkuperäiset valurauta-aidat rakennuksen ajalta. Puistikoissa on modernit valaisimet ja roska-astiat.

### Puistikot

Ateneumin puistikot ovat olleet osa Rautatien koonnaisuutta jo aseman valmistuessa. Ateneumin puistikkoja hallitsevat nurmikko sekä luonnonkivetyt leveät puistokäytävät, joita rajaavat kourut. Kohdissa, joissa kiveysalue levenee neliön malliseksi, on pyörätelineitä. Kiveysalueet ovat rakennettu 1980-90-luvun vaihteessa, museon remontin yhteydessä.<sup>199</sup> Puistoa ympäröivät lehmusrivit ja matala pensasaita, kuten alkuperäisessäkin tilasommitelmassa. Muita pensaita tai kasvillisuutta puistossa ei ole säilytetty.

Ateneumin puistikkoa ympäröivät lehmusrivit ovat kuuluneet alkuperäiseen tilasommitelmaan nykyisen rautatieaseman valmistuessa, mutta ne ovat uusittu vuosien kuluessa ja läntinen puurivi on liikkunut lähemmäs Ateneumia Keskuskadun infrastruktuureineen levennyttyä. Nykyiset lehmukset ovat istutettu todennäköisesti vasta 1980-90-luvulla, museon remontin yhteydessä.<sup>200</sup>



Ateneumin puistikkoja rajaavat pensasaidanteet sekä valurautaiset aidat.



Ateneumin puistikkojen luonnonkivettyjen kulkuväylien reunoissa on luonnonkiviset hulevesikourut.



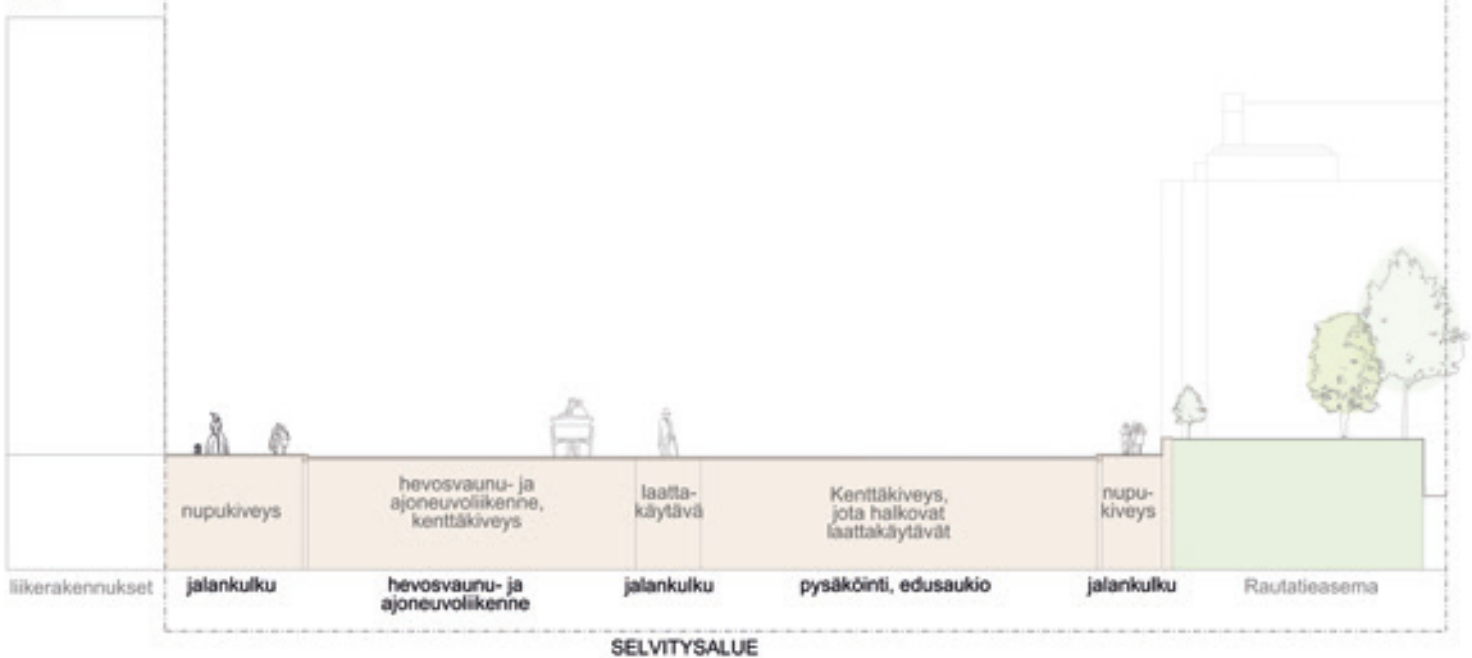
Ateneumia reunustavissa puistikoissa on pyörätelineitä. Myös puistikkoja reunustaviin valurauta-aitoihin kiinnitetään pyöriä.



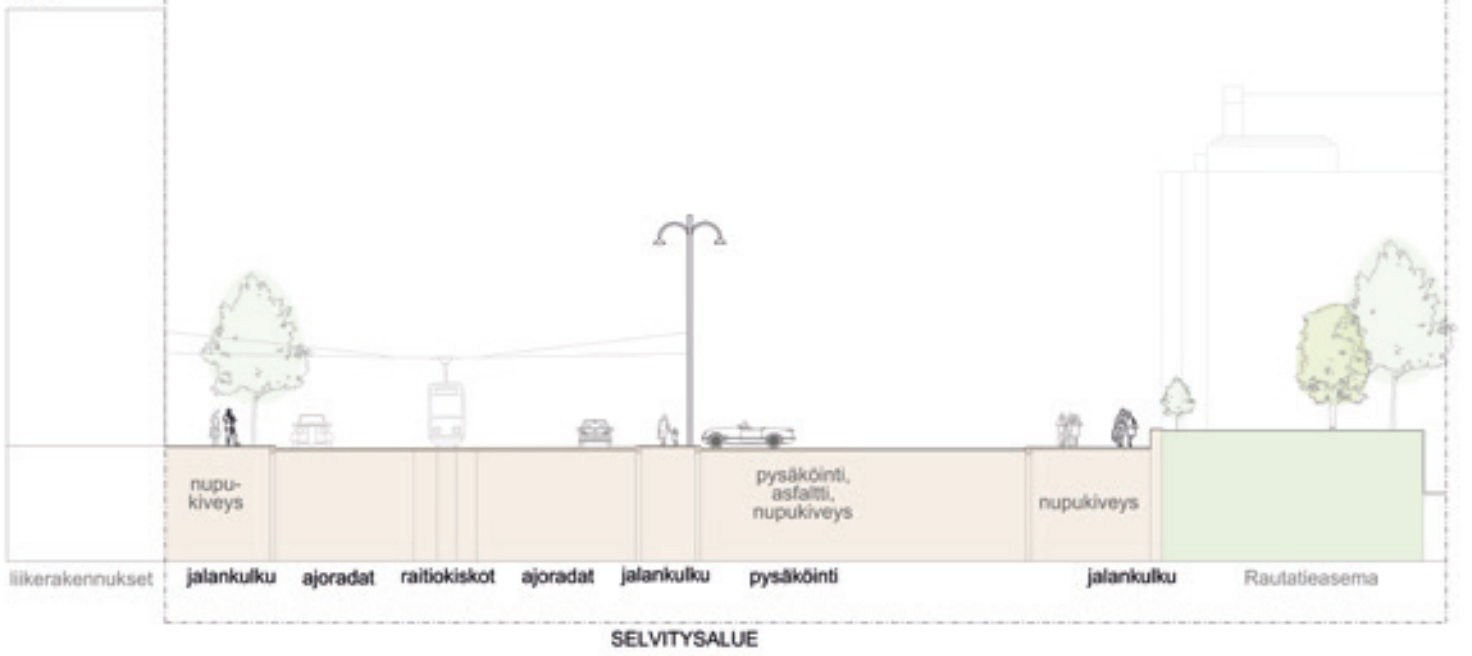
Ateneumin länsipuoleinen puistikko alkuperäisessä laajuudessaan. Aidan vieressä oli vielä puurivi, yhden lehmuksen lehvästö pilkottaa kuvan oikeassa laidassa. Olof Sundström, 1931, HKM.



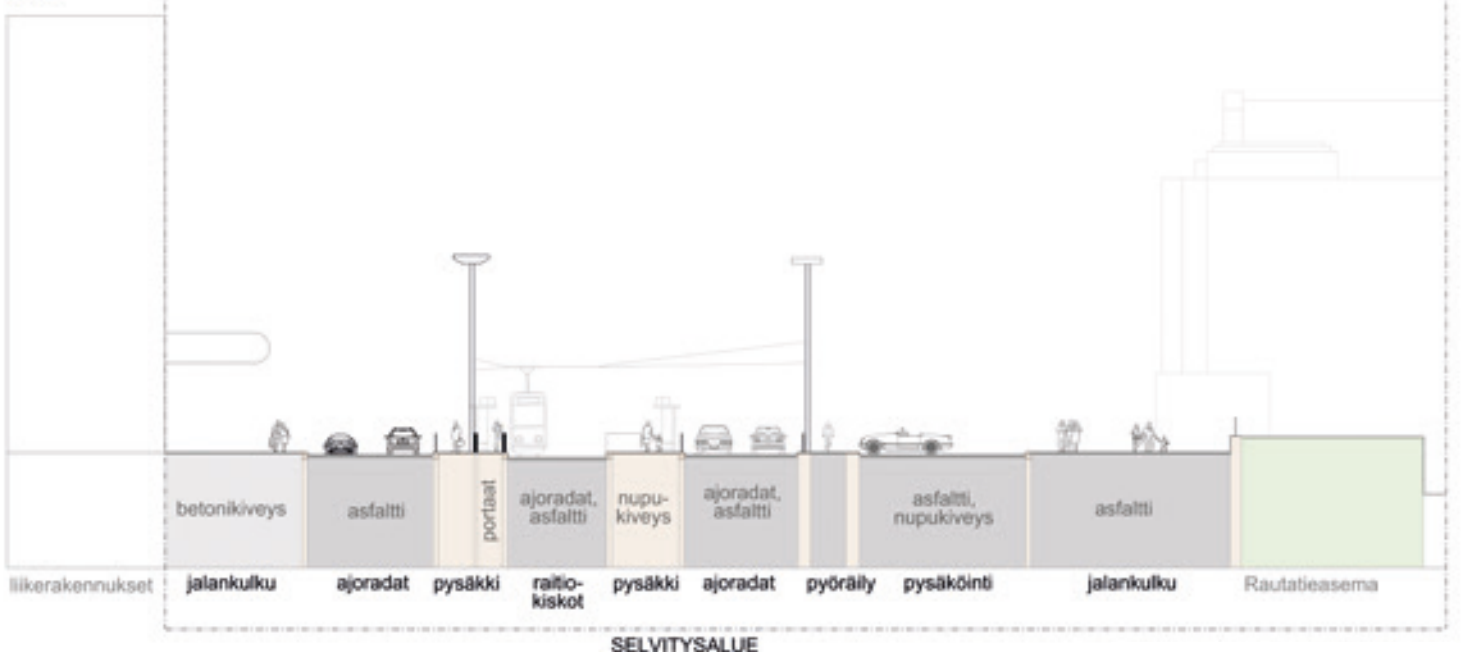
1920



1940



2019



# KAIVOKATU

Leikkaukset Kaivokadulta kuvastavat sen järjestelyitä vuosilta 1920, 1940 ja 2019.





Ajokaistoja peittää pääosin asfalttipäällyste.



Jalkakäytäviä peittävät pääosin erilaiset kiveykset. Viimeaikaisten uudistusten yhteydessä alkuperäisen nupukiveyksen korvanneita betonikiveyksiä on vaihdettu takaisin luonnonkiveyksiksi.



Selvitysalueen ainut, mahdollisesti alkuperäinen 1930-luvulta säilynyt nupukiveys.



Mahdollisesti 1960-luvulta säilynyt pinnoite.

## Katualueet

### Päällysteet

Rautatientorin varrella olevien katujen ajokaistoja peittää pääosin asfalttipinnoite, jota käytettiin ajoratojen päällystämiseen alueella jo 1960-luvun lopussa. Myös suojaiteiden nykyisenkaltainen raidoitusmaalaus juontaa juurensa 1960-luvun loppuun.<sup>201</sup> Katujen alkuperäistä mukulakiveystä ja sitä seurannutta 1939 nupukiveystä ei ole säilynyt – paitsi mahdollisesti Kaivokadun lounaisosassa, kiinteistön edustalla. Nupukiveys on ladottu uudelleen alkuperäsillä kivillä samaan muotoon 2000-luvulla.<sup>202</sup>

Selvitysalueen jalkakäytäviä peittää vaihdellen luonnonkiveys ja betonikiveys, lukuun ottamatta Rautatieaseman edustoja etelässä ja idässä, joita peittää asfalttipinnoite. Monet luonnonkiveykset alueella ovat suhteellisen uusia, ja niillä on korvattu betonikiveys, joka puolestaan korvasi alkuperäisen nupukiveyksen alueella. Mikonkadun kävelyreittejä peittää punainen graniittilaatoitus, joka on asennettu 2000-luvulla.<sup>203</sup> Selvitysalueen katualueiden uusinta kiveystä edustaa Keskuskadun Penrose-laatoitus ja Töölönlahden kadun luonnonkivilaatoitukset 2010-luvulta, jotka asennettiin alueella aiemmin olleen betonikiveyksen tilalle.<sup>204</sup> Kaivokadun länsiosassa jalkakäytävien musta luonnonkivilaatoitus on ladottu 2000-luvulla, jolloin graniittilaatat korvasivat 1980-luvun mustat betonikivet.<sup>205</sup> Korotetut raitiovaunupysäkit ja asfaltoidut pyörätiet ovat 1990-luvulta.<sup>206</sup> Kaivotalon edustalla oleva asfalttipäällyste saattaa olla 1960-luvulta säilynyt.





Osa Kaivokadun valaisin pylväistä on säilynyt 1960-luvulta.



Muuri rajaa rautatieaseman eduspuistikkoa.



Kivijalassa olevien ravintoloiden ja liikkeiden toimintaa Asema-aukiolla.

### Kalusteet ja rakenteet

Kivijalassa olevien ravintoloiden tai muiden liikkeiden toimintaan liittyviä kalusteita sijaitsee Asema-aukion reunamalla Vltavan rakennuksen sekä Mikonkadun, Kaisaniemenkadun ja Keskuskadun varrella. Kesäkaudella ja pitkälle syksyynkin niihin liittyy ulkotarjoilualueita, joista usean yhteydessä on ruukuissa olevia kausi-istutuksia. Monet liikkeet sijoittavat kadulle lisäksi mainoskylttejä. Keskuskadun varrella, Ateneumin vieressä on suuri valomainostaulu.

Kaivokadulla metalliputkesta valmistetut yksinkertaiset turvakaiteet rajaavat raitiovaunupysäkkejä, keski-kaistaa ja pyörätien reunustaa. Kaiteet alettiin asentaa katualueille 1950-luvulla. Selvitysaluella on raitiovaunupysäkkejä Kaivokadun lisäksi Mikonkadulla. Raitiovaunujen ilmajohdot on kiinnitetty jyhkeisiin 1960-luvun valaisinpylväisiin sekä rakennusten julkisivuihin. Mikonkadun ja Kaisaniemenkadun risteyksissä sekä Kaivokadulla kauttaaltaan on liikennevalot niihin liittyvine pylväineen. Kaduilla on myös muita liikennemerkkejä, kuten bussipysäkkien kylttejä.

Valaistus Aukiutilojen reunoilla myös kadut on valaistu pylväsvalaisimin, mutta aukion yhteydestä poistuttaessa katujen valaistus vaihtuu pylväsvalaisimista vaijerista riippuviin valaisimiin Kaivokadun, Mikonkadun, Vilhonkadun, Postikadun, sekä Keskuskadun kohdilla. Mikonkadun etelästä ja Vilhonkadun liittyessä aukioon on kummassakin yksi riippuva valaisin, joka on toisesta päästä kiinnitetty rakennuksen julkisivuun, toisesta päästä teräksiseen pylvääseen. Mikonkadun valaistus jatkuu tällaisena kohdealueen eteläreunaan asti. Muuten riippuvat valaisimet ovat kiinnitetty rakennusten julkisivuihin. Ateneuminkujalla valaisimet eivät ole riippuvia, mutta kuten vaijerien varassa olevat valaisimet, ne on kiinnitetty julkisivuihin. Töölönlahdenkatua sen sijaan valaisevat uudet pylväsvalaisimet 2010-luvulta. Sen lisäksi alueen rakennuksista osa on kohdevalaistu.





Postikadun lehmusrivi vuonna 1952. Volker von Bonin. HKM.

### Katupuut

Selvitysalueella lehmus on hallitseva puulaji. Puusto alueella koostuu läpeensä lehmuksista lukuunottamatta huomion kiinnittävinä aksentteina toimivia yksittäispuita, hopeasalavaa Aleksis Kiven patsaan yhteydessä sekä rautatieomenapua Rautatien edustan puistikossa. Selvitysalueen puuston ikärakenne on vaihteleva.

Rautatien itälaidan vuoden 1939 uudelleenjärjestelyssä istutetuista lehmuksista osa on säilynyt tähän päivään.<sup>207</sup> Ne ovat alueen vanhimpia katupuuta. Postikadun lehmusrivi on valokuvien perusteella istutettu 1940-luvulla. Alueen puustoa ovat täydentäneet myöhemmissä vaiheissa istutetut lehmusrivit. 1980-luvun torin uudelleenjärjestelyn yhteydessä Rautatien länsireuna, Mikonkadun itäreunan jalkakäytävä ja Mikonkadun keskikaista saivat omat lehmusrivinsä.<sup>208</sup> Keskuskadun, Asema-aukion ja Kaivokadun eteläpuolisen Mikonkadun eteläosan lehmukset ovat istutettu 2000-luvulla.<sup>209</sup> Alueen yksittäispuista omenapuu on istutettu arviolta 1970- tai 1980-luvulla, hopeasalava 1990-luvulla.

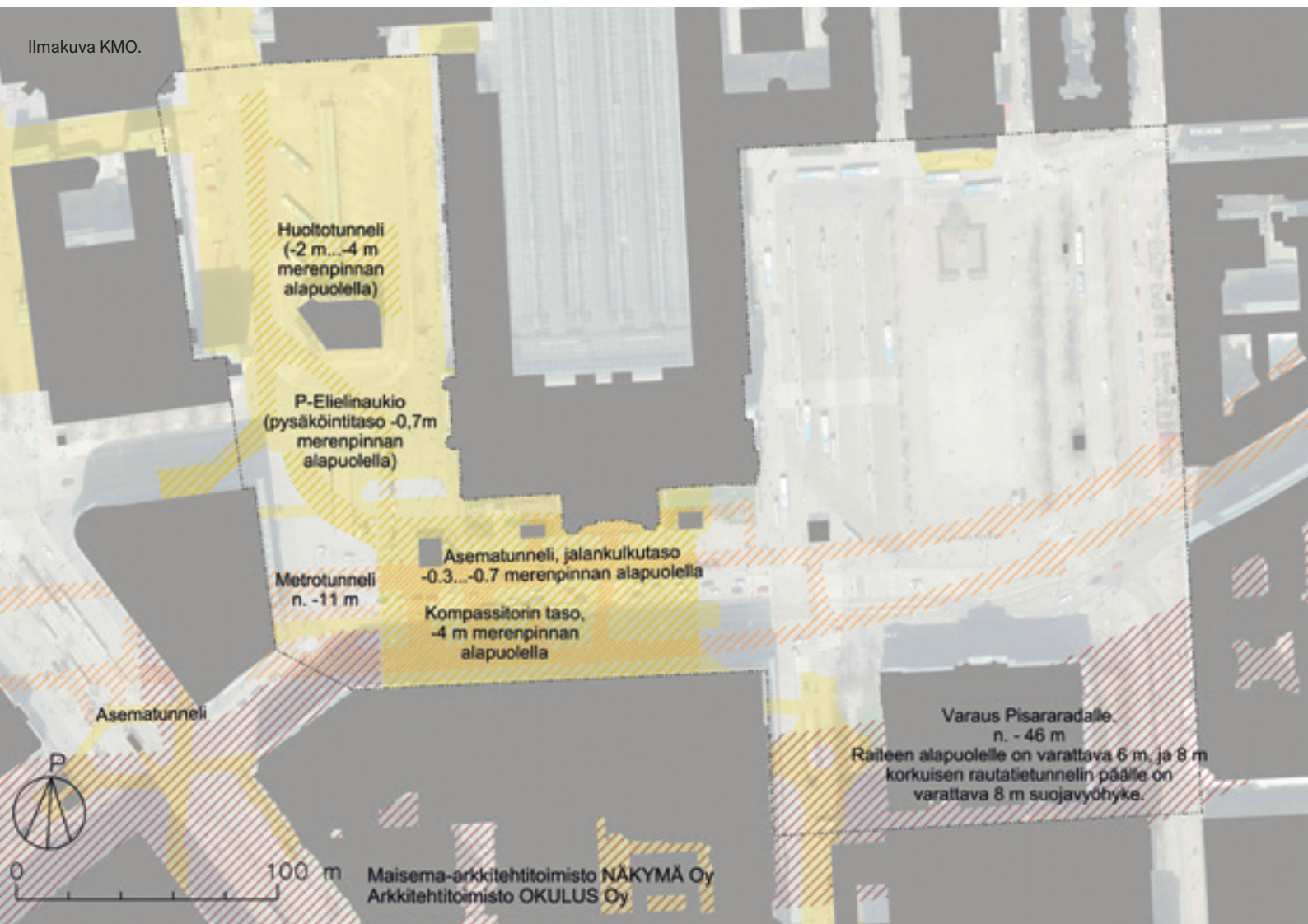


Rautatien eri-ikäisiä lehmusrivejä.



Postikadulla kasvavat lehmukset ovat suurikokoisia.





**MERKKIEN SELITTEET**

- |  |  |
|--|--|
|  n. -1 krs maan alla   |  Rakennukset<br>(myös maanalaisia tiloja) |
|  n. -2 krs maan alla   |  Selvitysalueen raja                      |
|  n. -3 krs maan alla   |  |
|  Varaus pissararadalle |  |

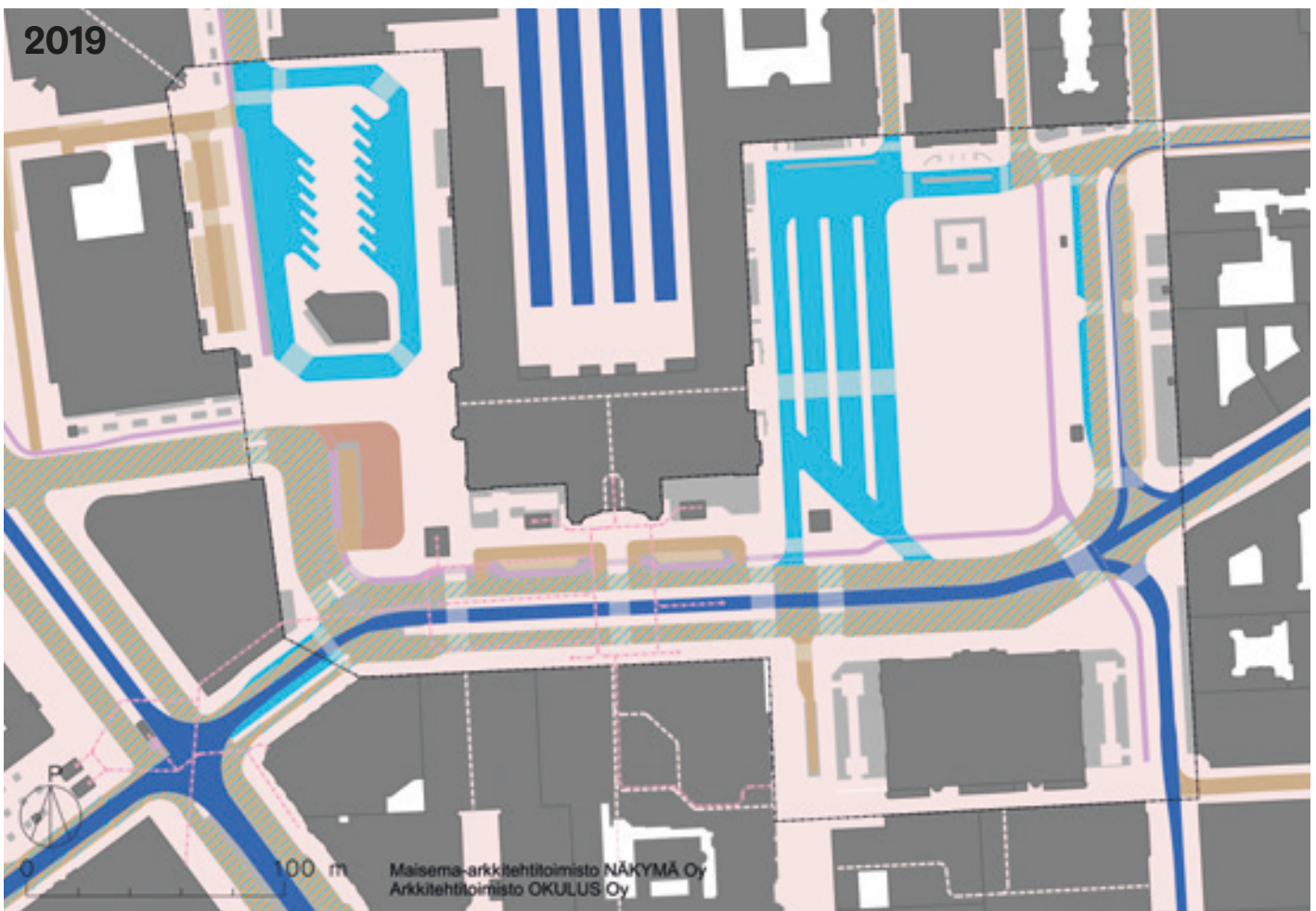
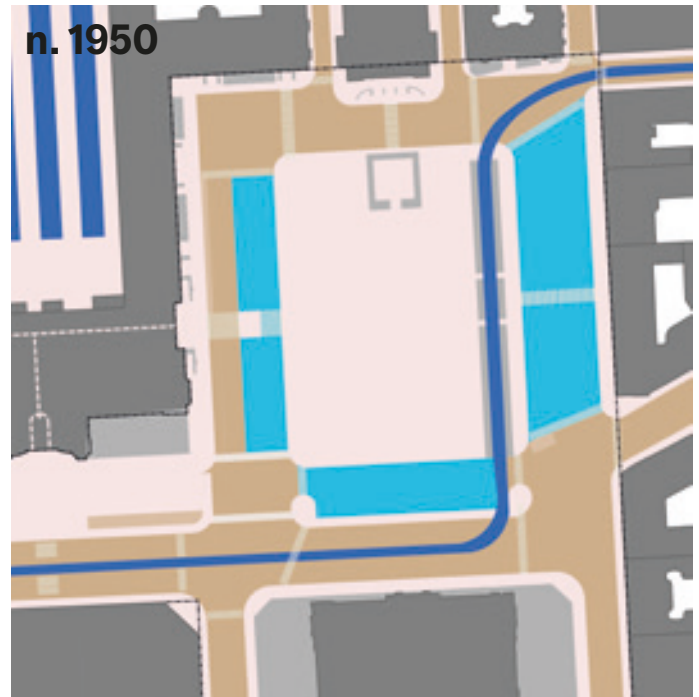
# Maanalaiset tilat

Alueella on voimassa kolme maanalaista asemakaavaa, joista metrotunnelia koskevat kaavat 6981 ja 7283 ovat 1970-luvulta. Kaavassa vuodelta 2015 Pissararadalle on esitetty varaus. Kaavassa Pissararata sijaitsisi huomattavasti muita maanalaisia tiloja alempana.

Alueella kulkee Asematunneli, joka toimii julkisena maanalaisena kulkureittinä monesta alueen rakennuksesta toiseen. Asematunneli johdattaa metroasemalle, jonka kohdalla julkisia maanalaisia tiloja on useassa kerroksessa. Asematunnelissa on myös paljon liikkeitä.

Julkisten kulkureittien ja liiketilojen lisäksi suuri osa maanalaisista tiloista liittyy liikenteeseen ja huoltoon. Metron edellyttämä tunneli ja metropysäkki sijaitsevat kohdealueella noin 11 metriä merenpinnan alapuolella. Pysäköintilaitos P-ElieI sijaitsee noin metrin merenpinnan alapuolella.





## LIKENNEMUODOT

Jalankulkureitti sisällä	Taksit
Jalankulkureitti maan alla	Yksityisautot ja muut ajoneuvot
Jalankulku	Pysäköinti
Pyöräily	Ei liikennettä
Bussiliikenne	Rakennus
Raideliikenne	Selvitysalueen raja

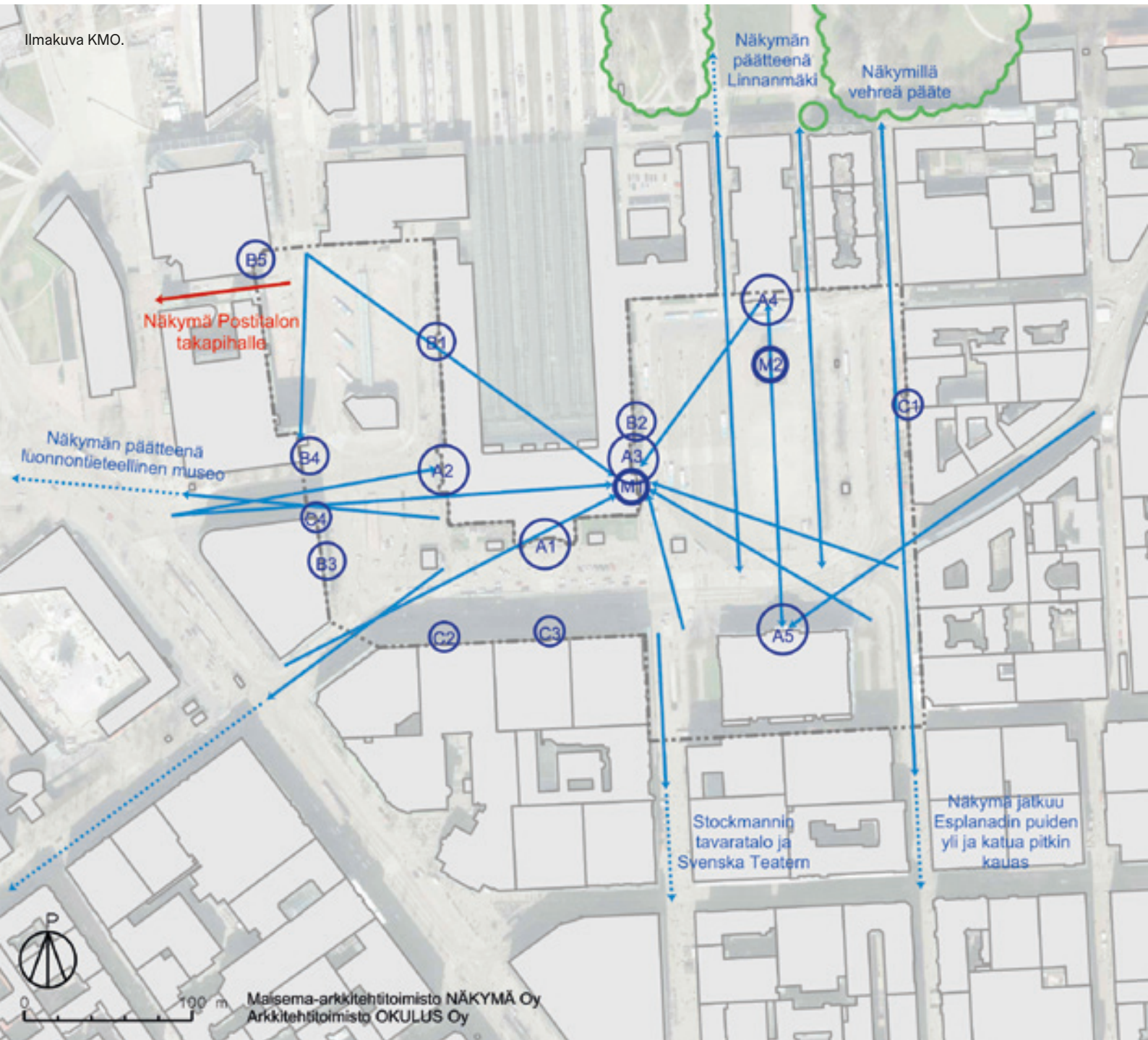
# Liikenne

Selvitysalueella kulkeva Kaivokatu on vilkas kaksisuuntainen katu, jonka neljää kaistaa kulkevat bussit, yksityisautot ja muut ajoneuvot. Lisäksi kadun keskellä kulkee myös raitiotie molempiin suuntiin. Kohdealueen itäosassa raitiovaunut kääntyvät Mikonkadulle ja Kaisaniemenkadulle. Raitioliikenne Vilhonkadulle lakkasi 1980-luvulla.

Alueella on kaksi bussilaiturialuetta. Elielinaukiolta lähtevät ja saapuvat bussit suuntaavat pohjoiseen. Rautatientorilta liikennöivät bussit lähtevät liikkeelle Kaivokatua pitkin.

Kävelykatuja alueella ovat Keskuskatu sekä Mikonkatu Kaivokadusta etelään, joskin sitä pitkin kulkee myös raitiovaunu. Selvitysalueella jalankulun kannalta merkittävässä asemassa ovat myös korttelien sisäiset reitit, sekä maan alla kulkeva Asematunneli. Erillisiä pyöräteitä on Kaivokadulla, Mikonkadulla, Töölönlahdenkadulla ja Postikadulla. Alueella on kaksi kaupunkipyöräasemaa, Asema-aukiolla liikennöivän taksiaseman reunalla sekä asemarakennuksen kaakkoiskulman edustalla.





## KIINTOPISTEET JA NÄKYMÄT

### MERKKIEN SELITTEET

- Merkittävä näkymälinja
- ⋯→ Pitkälle jatkuva, merkittävä näkymälinja ja sen pääte
- Epämielittävää näkymä
- B5 Kiintopisteet / sisäänkäynnit
- M1 Maamerkit / maisemadominantit
- - - Selvitysalueen raja

# Näkymät ja kiintopisteet

Merkittäviä maisemadominantteja, jotka erottuvat kaupunkikuvasta ja kiinnittävät huomion, ovat rautatieaseman torni ja Aleksis Kiven patsas. Rautatieaseman torni näkyy miltei kaikkialta selvitysalueelta, vain Elielinaukio ja Asema-aukion pohjoisosa jäävät katvealueeseen, jolta torni ei näy. Tornilla on tärkeä rooli katunäkymien päätteenä ja Helsingin keskustaa-alueen, rakennuskannan ylle nousevana maamerkinä.

Myös suuri osa selvitysalueen rakennuksista on kaupunkikuvallisesti merkittäviä ja toimii katunäkymien päätteenä. Rakennusten julkisivuissa erityisiä kiintopisteitä ovat niiden sisäänkäynnit.

Merkittävimpiä tällaisia kiintopisteitä katunäkymien kannalta ovat keskeiset monumentaaliset sisäänkäynnit. Niitä ovat rautatieaseman pääsisäänkäynti, läntinen ja itäinen sisäänkäynti, sekä Ateneumin ja Kansallisteatterin pääsisäänkäynnit.

Alueella on myös muita ilmaisuvoimaisia sisäänkäyntejä, joilla on merkittävä rooli kaupunkitilassa, muun muassa rautatieaseman luoteinen ja koillinen sisäänkäynti, Sanomatalon kaakkoinen sisäänkäynti, Postitalon kaakkoinen sisäänkäynti, sekä Sokoksen itäinen sisäänkäynti.

Kaupunkitilassa on myös muutamia vähemmän huomiota herättäviä, mutta toiminnallisesti merkittäviä sisäänkäyntejä. Niitä ovat Sokoksen koillinen sisäänkäynti, Makkaratalon sisäänkäynti, Kaivotalon pääsisäänkäynti sekä Fennian talon pääsisäänkäynti.



## M) Maamerkit



### M1) Rautatieaseman torni 1920 & 2019

Rautatien tornin torni on selvitysalueen hallitseva maamerkki, ja se näkyy melkein kaikkialta selvitysalueelta. Kuva n. 1914, Eric Sundstöm. HKM.



**M2) Aleksis Kiven patsas****1939 & 2019**

Aleksis Kiven patsas on Rautatien torin merkittävä maamerkki. Kuva 1939, SA-kuva.

**1964 & 2019**

Patsas Kansallisteatterin suunnasta. Kuva ~1964, Aarne Pietinen. HKM.





## N) Katunäkymät



### Kaivokato ja asema

1920-luku & 2019

Rautatieasema torneineen toimii näkymän kiintopisteenä usealta ympäröivältä kadulta. Kuva 1920-luku, Kalle Havas, HKM.



### Ateneumin ja Kansallisteatterin akseli

1909 & 2019

Monumentaaliset rakennukset toimivat näkymien päätteinä. Kuva 1909, HKM.



### Ateneumin ja Kansallisteatterin akseli

n.1964 & 2019

Monumentaaliset rakennukset toimivat näkymien päätteinä. Kuva n. 1964, Aarne Pietinen. HKM.

## N) Katunäkymät



### Postikuja

2019

Näkymä päättyy nopeasti Kiasman takaseinään.



### Töölönlahdenkatu

2019

Näkymän päätteessä keskustakirjasto Oodi ja uudet toimistorakennukset.



### Postikatu

2019

Näkymän päätteessä rautatieasema.



## N) Katunäkymät



### Keskuskatu

2019

Näkymän päätteenä Stockmannin tavaratalo ja Svenska Teatern.



### Postikatu

2019



### Postikatu

2019

Näkymän päätteenä rautatieasema.

## N) Katunäkymät



**N6) Läntinen Teatterikuja**

**2019**

Näkymän pääteenä Ateneum.



**N6) Läntinen Teatterikuja**

**2019**

Näkymän pääteenä Linnanmäki



**N7) Mikonkatu**

**2019**

Näkymällä vihreä pääte, Kaisaniemenpuisto.



## N) Katunäkymät



**Mikonkatu**  
**2019**



**Läntinen Teatterikuja**  
**2019**  
Näkymän päättänä Kaisaniemenpuisto.



**Mikonkatu**  
**2019**  
Näkymän päättänä Rautatien torin lehmukset.

## N) Katunäkymät



### Ateneuminkuja

2019

Näkymän päättänä Makkaratalo.



### Itäinen Teatterikuja

2019

Näkymän päättänä Kaisaniemenpuisto.



### Itäinen Teatterikuja

2019

Näkymän päättänä Ateneum.



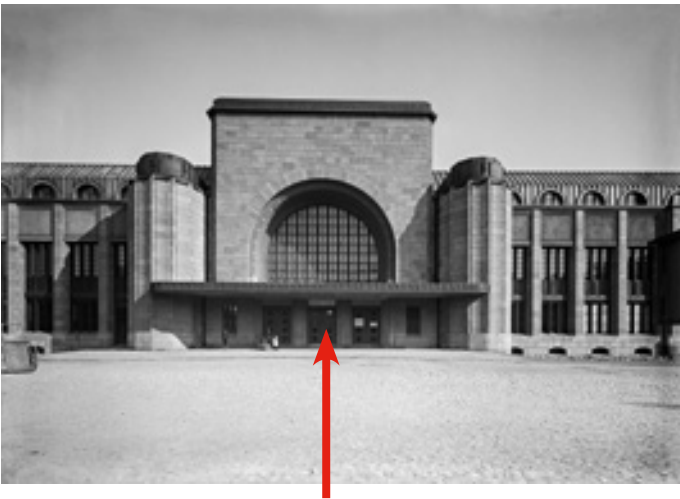
## A) Kaupunkitilallisesti keskeiset monumentaaliset sisäänkäynnit



### A1) Rautatieaseman pääsisäänkäynti

1930-luku & 2019

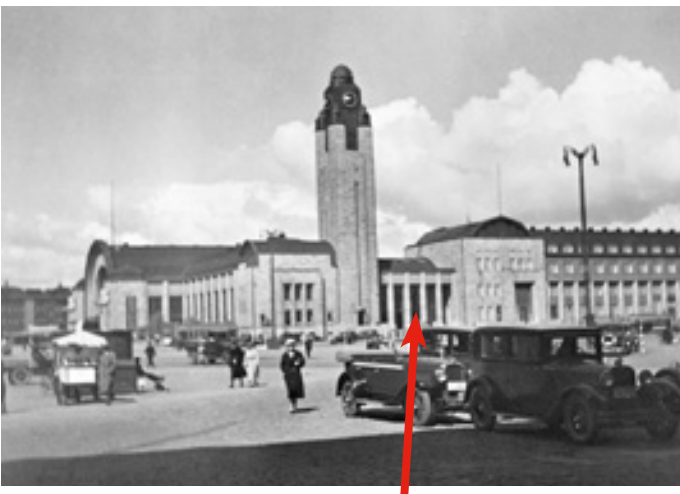
Rautatieaseman sisäänkäynti on monumentaalisin ja kaupunkikuvallisesti merkittävin sisäänkäynti selvitysalueella. Kuva 1930-luku, tuntematon postikortti. Vaunut.org.



### A2) Rautatieaseman läntinen sisäänkäynti

1918 & 2019

Läntinen sisäänkäynti on edelleen monumentaalisin sisäänkäynti Asema-aukiolta ja Elielinaukiolta. Sitä edustava, nykyisin pollarein rajattu tila muodostaa erillisen enemmän aukiomaisen tilan kuin Elielinaukio ja Asema-aukio muuten. Kuva 1918, Eric Sundström. HKM.



### A3) Rautatieaseman itäinen sisäänkäynti, "Ulosmenohalli"

1930-luku & 2019

Ulosmenohallin sisäänkäynti on ilmaisuvoimallinen ja liikenteellisesti merkittävä sisäänkäynti, vaikka nykyisin se jää hiukan edessä olevan bussilaiturialueen taakse piiloon. Kuva 1930-luku, Sakari Päläsi. HKM.

## A) Kaupunkitilallisesti keskeiset monumentaaliset sisäänkäynnit



### A4) Kansallisteatterin pääsisäänkäynti

1909 & 2019

Kansallisteatteri muodostaa vastaparin torin toisella puolella olevalle Ateneumille. Kuva 1909, HKM.



### A5) Ateneumin pääsisäänkäynti

1952 & 2019

Ateneum näkymän päätteenä on edelleen tärkeä osa tilasommitelmaa. Kaivokadun liikenteen ja siihen liittyvän infrastruktuurin lisääntyä torin tilavaikutelman kannalta tärkeään roolin ovat saaneet sitä rajaavat kukkaruukut. Kuva 1952, HKM.



## B) Ilmaisuvoimaiset sisäänkäynnit



### B1) Rautatieaseman luoteinen sisäänkäynti

1967 & 2019

Kohtalainen liikenteellinen merkitys. Kuva 1967, Constantin Grünberg. HKM.



### B2) Rautatieaseman koillinen sisäänkäynti - Keisarin ja sittemmin presidentin odotussalin sisäänkäynti

1920 & 2019

Nykyisin sisäänkäynti on liikenteelliseltä merkitykseltään passiivinen. Kuva 1920, Hugo Sundström. HKM.

## B) Ilmaisuvoimaiset sisäänkäynnit



### B3) Sokoksen sisäänkäynti

**1960-luku**

Sisäänkäynnillä on rajattu liikenteellinen merkitys, koska se ei ole varsinainen läpimenoite. 1960-luku, Kuultokuva, HKM.



### B4) Postitalon sisäänkäynti

**1930-luku**

Postitalon sisäänkäynnillä on kohtalainen liikenteellinen merkitys. Kuva 1930-luku, SRM.



### B5) Sanomatalon sisäänkäynti

**2019**

Sanomatalon sisäänkäynnin liikenteellinen merkitys suuri. Siitä kulkemalla pystyy oikaisemaan diagonaalisti rakennuksen läpi.



## C) Muut toiminnallisesti merkittävät sisäänkäynnit



**C1) Fennian talon sisäänkäynti**

1922 & 2019  
Kuva 1922, HKM.



**C2) Kaivotalon sisäänkäynti**

1956 & 2019  
Sisäänkäynnillä on suuri liikenteellinen merkitys. Se tarjoaa läpimeno-reitin City-käytävään ja Kaivopihalle. Kuva 1955, HYY Kiinteistöjen Kaivotalo 50 vuotta -julkaisusta.



**C3) Nykyinen Makkaratalon sisäänkäynti**

1963 & 2019  
Sisäänkäynnillä on suuri liikenteellinen merkitys, sen läpi pääsee oikaisemaan keskuskadulle sekä Aleksanterinkadulle. Kuva 1963, Constantin Grünberg. HKM.





#### C4) Sokoksen kulma

2019

Sisäänkäynnillä on kohtalainen liikenteellinen merkitys.





# 4

## Arvoja ja haasteita

Aluekokonaisuuden keskeisiä ominaispiirteitä ja arvoja

Rautatientori

Rautatieaseman edusaukio

Asema-aukio ja Elielinaukio

Yhteenveto alueen keskeisistä ominaispiirteistä ja arvoista

Yhteenveto alueen arvoja heikentävistä tekijöistä ja haasteista





Rautatien tori vuonna 1942. Torilla on vain vähäisiä rakenteita. Aleksis Kiven patsaan ympärillä on liuskekivetty alue. Rautatieaseman taustalla näkyy Postitalo sekä Sokoksen tavaratalon rakennustyöt. HKM.

# Arvoja ja haasteita

Kohdealue kuuluu Suomen tärkeimpiin saapumisen ja lähtemisen miljöisiin, josta on muotoutunut erityisesti maamme itsenäisyyden ajan kaupallisen ja liikenteellisen kehityksen symboli. Alueen rakennetun ympäristön kerrostumat heijastelevat kulloisenkin aikakauden kirkkaimpia ideaaleja; tarkastelualuetta rajaa moni Helsingille tunnusomainen arvorakennus.

Aseman seudun alueen merkitys liittyy olennaisesti sen sijaintiin rautateiden päätepisteenä – se on keskeisen sijaintinsa vuoksi luonteeltaan alati muuttuva erilaisten intressien polttopiste. Alue on kehittynyt liikenteelliseksi solmukohdaksi, joka yhdistää keskustan kauempana sijaitseviin asutuskeskuksiin. Rautatientorin ja sen ympäristön liikenteellinen selkäranka periytyy 1920-luvulla toteutetuista järjestelyistä. Niistä merkittävimpiin kuuluvat nykyisen asemarakennuksen sijoittaminen väljien aukoiden kylkeen, Kaisaniemenkadun rakentaminen sekä Kaivokadun leventäminen.

Yksityisautoilun yleistymisen myötä liikennejärjestelyjen kasvavia tilatarpeita ratkaisseet jalankulkutunnelit muodostivat Helsingille ominaisen kaupallisen maanalaisen ympäristön, joka on Suomen kaupunkien mittakaavassa omaleimainen. Metron ja maanalaisten pysäköintihallien rakentaminen vilkastivat maan alla liikkumista entisestään. Maanalainen keskusta syntyi 1960-luvulla ja kasvoi 1980-luvulla.

Tärkeä käännekohta alueen kehittämisessä on 1980-luvulta alkanut kaupunkikulttuurin vapautuminen ja tilan ottaminen autoilta jalankulkijoille. Silti ajoneuvoliikenteen ehdoilla tapahtuneen kehityksen perintö on vahvasti läsnä – suuri osa tämän selvityksen tarkastelualueesta palvelee edelleen liikkumisen eri muotoja.

## Aluekokonaisuuden keskeisiä ominaispiirteitä ja arvoja

Rautatientori, rautatieasema edusaukioineen, Kansallisteatteri, Ateneum sivupuistikoineen sekä Rautatientoria pohjoisessa ja idässä rajaavat julkisivut kuuluvat valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön kokoelmaan (RKY 2009). Tarkastelualue kuuluu kokonaisuudessaan Helsingin empirekeskustan ja kivikaupungin maakunnallisesti arvokkaaseen kulttuuriympäristöön. Suuri osa alueesta rajautuu asemakaavassa, rakennussuojelulailla ja erityislailla suojeltuihin rakennuksiin. Osa katualueista on suojeltu asemakaavalla.

Rautatientori, Asema-aukio ja rautatieaseman edusaukio muodostavat ainutlaatuisen kaupunkitilakokonaisuuden Helsingin keskustassa. Paikka on Helsingin tärkein liikenteen, kaupan ja kulttuurin keskustori ja yksi kaupungin tärkeimmistä aukiokokonaisuuksista. Paikka on myös Helsingin liikennevirtojen ja eri liikennemuotojen kaupunkirakenteellinen tiivistymä ja merkittävin solmukohta. Historiallisesti sitä dominoi asemarakennus, terminaali, joka jäsentää liikennevirtojen suunnat ja volyymit. Avoin tila on kuulunut olennaisesti aseman ympäristöön jo 1860-luvulla, joskin nykyisin liikenne ja sen vaatima infrastruktuuri ovat valloittaneet merkittävän osan avoimesta kaupunkitilasta.

Kohdealueen avoin luonne mahdollistaa merkittävien näkymälinjojen syntyminen alueelle ja alueelta ympäristöön. Näkymien tärkeimpiin päätepisteisiin kuuluvat alueen monumentaalirakennukset katseenvangitsijoihin, joista erityiseksi maisemadominantiksi nousee rautatieaseman kellotorni. Osaa näkymistä reunustavat komeat katupuurit. Kivikaupungissa erityisen arvokkaiksi nousevat alueella säilyneet, joskin kutistuneet puistikot rautatieaseman edustalla sekä Ateneumin sivuilla. Kohteesta on lyhyet kävelymatkat ympäristössä oleville merkittävälle viheralueille: Töölönlahdelle, Esplanadille sekä Kaisaniemenpuistoon.



# Rautatientori

## Ominaispiirteitä ja arvoja

### Suojelualueet ja arvoympäristöt:

- Rautatientori ympäristöineen on osa Museoviraston inventoimaa valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY 2009) ”Helsingin Rautatientori”
- Lähes kaikki Rautatientoria rajaavat rakennukset on suojeltu asemakaavalla, joiden lisäksi Eliel Saarisen suunnittelema rautatieasemarakennus on suojeltu rakennussuojelulailla, kuten myös Theodor Höijerin suunnittelema Ateneum
- Rautatientori ja Keskuskatu kuuluvat Helsingin kaupungin yleisten alueiden historiallisesti arvokkaisiin arvoympäristökohteisiin

### Historialliset arvot:

- Rautatientori, joka alkoi rakentua 1860-luvun alussa, perustettiin Suomen pääkaupungin julkisen liikenneverkon suurtoriksi
- Rautatientoria rajaa Helsingin empirekeskustan ruutukaavarakenne sekä kansallisesti ja kansainvälisesti merkittävät monumentaalirakennukset

### Kaupunkikuvalliset arvot:

- Rautatientorin tilarakenne on säilynyt suhteellisen hyvin
- Rautatientorin poikki, Ateneumin ja Kansallisteatterin väliin, muodostuu yksi tarkastelun alueen merkittävimmistä näkymäakseleista
- Rautatientorin muodostama avoin tila tuo väljyyttä sitä reunustaville lukuisille arvorakennuksille ja turvaa niiden näkymisen yhdessä Helsingin kulttuurihistoriallisesti arvokkaimmassa avoimessa kaupunkitilassa
- Yksi Helsingin keskustan tärkeimmistä maamerkeistä, Eliel Saarisen suunnitteleman rautatieaseman kello-

torni, sijoittuu Rautatientorin laidalle ja näkyy koko eteläisen kantakaupungin laajuudella, aina Töölönlahden pohjukasta asti. Torni näkyy myös osana Helsingin siluettia katsottaessa mereltä Eteläsataman edustalta.

- Tontillaan vapaasti seisova Ateneumin taidemuseo muodostaa sivupuistikkoinen kaupunkikuvallisen poikkeuksen umpikorttelirakenteessa ja tunnistettavan kokonaisuuden. Sivupuistikkoja kehystävät lehmusrivit ovat kaupunkikuvallisesti hyvin merkittävät

### Kaupunkirakenteelliset arvot:

- Alue on portti pääkaupunkiin – paikka, jossa junalla saapuvat ja lähtevät jatkavat matkaansa jalan tai vaihtavat liikennevälinettä busseihin, raitiovaunuihin ja metroon.
- Yksi Helsingin keskustan tärkeimmistä liikenneväylistä on Kaivokatu, torin etelälaidassa, joka yhdistää ydinkeskustan läntisen ja itäisen puolen toisiinsa
- Rautatientori palvelee tärkeitä jalankulun ja pyöräilyn läpikulkuliikennevirtoja ja toimii bussiliikenteen terminaali-alueena.

### Sosiaaliset ja nähtävyyesarvot:

- Suuri avoin torialue pääkaupunkimme keskeisellä paikalla on arvo itsessään ja luo joustavan tilan kaupunkilaisten käyttöön ja tapahtumia varten
- Torilla olevat puurivit lisäävät alueen viihtyisyyttä
- Kansalliskirjailijamme Aleksis Kiven muistolle pystytetty patsas sijaitsee Rautatientorilla
- Toria reunustaa moni Helsingille ikoninen arvorakennus
- Torin kautta pääsee kulkemaan Kaisaniemenpuistoon, joka on yksi Helsingin keskustan tärkeimmistä laajoista viheralueista



Yllä. Rautatientori on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö. Rautatientori luo väljyyttä sitä ympäröiville arvorakennuksille ja luo joustavan tilan kaupukilaisille. Kuva: Kuvakeskus, 1928.

Tori on edelleen merkittävä avoin tila Suomen pääkaupungin ydinkeskustassa.



## Arvoja heikentäviä tekijöitä ja haasteita

- Suuri osa alun perin avoimesta toripinnasta on nykyisin erilaisten liikennemuotojen käytössä ja vain murto-osa alkuperäisestä aukion laajuudesta hahmottuu toripintana
- Tori jää vilkkaiden liikenneväylien saartamaksi ja liikenteen läheisyys ja melu heikentävät alueen viihtyisyyttä
- Kansallisteatterin edustalla olevalla linja-autojen pysähdyspaikalla pysähtyvät ajoneuvot peittävät toistuvasti merkittävän näkymäakselin teatterin edustalta Ateneumia kohti
- Kaivokadun vilkas liikenne erottaa Ateneumin edustan Rautatientorista
- Keskuskadulta Rautatientorille kulkevan on ylitettävä useampi suoja tie katujen yli sekä pyörätien poikki, mikä heikentää Keskuskadun ja Rautatientorin toiminnallista yhteyttä
- Aleksis Kiven patsaan ympäristön istutukset ovat päässeet kasvamaan liian korkeiksi ja patsaan ympäristö houkuttelee häiriökäyttäytymistä
- Rautatientorilla on istuskelupaikkoja niukasti, mikä vaikeuttaa alueella oleskelua ja voimistaa torin luonnetta läpikulkualueena
- Osaa tapahtumakäytöstä leimaa suljettu luonne, sillä jotkut torialueella järjestettävistä tapahtumista rajataan sisäänpääsystään maksaville.
- Ateneumin sivupuistikot ovat edustavassa kunnossa mutta oleskeluun houkuttelevat puistikot eivät tarjoa paikkoja istuskeluun, ja osassa itäistä puistikkoa pysäköidään luvatta – potentiaalia käytön kehittämiseen olisi nykyistä enemmän
- Torin ja ympäröivien katujen pinnoitteet luovat kirjavan kokonaisuuden eikä osa päällysteistä, kuten kulunut asfaltti ja betonikiveys, kunnioita alueen historiallisia arvoja – vielä 1900-luvun alkupuolella tori oli pinnoitettu yhtenäisesti kenttä- ja nupukivillä
- Ateneuminkujan pinnoitteet ovat osin huonokuntoiset
- Itäinen ja Läntinen Teatterikuja sekä Mikonkatu yhdistävät torialueen Kaisaniemen puistoon, mutta kapeiden käytävien huoltoväylänomainen luonne luo turvottomuuden tunnetta
- Mikonkadun Rautatientoria reunustavien rakennusten edustalla on suotuisa ilmasto ulkotarjoilua varten, mutta Mikonkadun monikaistainen liikenneväylä ja puurivit jakavat eloisaksi muodostuneen ulkotarjoilualueen varsinaisesta torina hahmottuvasta alueesta
- Ulkotarjoilualueiden kalusteiden ja varusteiden monenkirjaisuus luo levottoman vaikutelman



Arvorakennusten rajaama luoma majesteettinen Rautatientori todennäköisesti 1910-luvulla. Kuva: HKM, Eric Sundström.



Suuri osa alun perin avoimesta toripinnasta on nykyisin erilaisten liikennemuotojen käytössä. Rakenteet ja ajoneuvot vievät huomiota alueen tärkeiltä maamerkeiltä.



Näkymä rautatieasemalta Rautatien torin pohjoisosaa kohti. Toripinta ei näy lainkaan värikkäiden linja-autojen takaa. Ne, pysäkkien katokset ja muut rakenteet vievät huomiota torin avoimelta tilalta ja sitä ympäröivältä arvokkaalta rakennuskannalta.



Ateneumin edusta on päällystetty betonikivin. Betonikivi ei ole sopiva materiaali historialliseen ympäristöön.



Mikonkadun monikaistainen liikenneväylä ja pysäköinti erottavat eroisaksi muodostuneen terassialueen varsinaisesta Rautatien torista.



Ulkotarjoilualueiden muovikasvikoristelut eivät sovi historialliseen ympäristöön. Taustalla näkyy kunnostettavan rautatieaseman itäsiiven peitteet, joissa on mainoksia.



Osaa Ateneumin puistikosta käytetään pysäköintiin. Etenkin kuumina kesäpäivinä lehmusten varjostama puistikko tuntuisi houkuttelevalta oleskelupaikalta, mutta alueella ei ole penkejä.



Ylikorkeaksi kasvanut pensasaidanne peittää näkymiä ja houkuttelee häiriökäyttäytymistä Aleksis Kiven patsaan ympärille.



# Rautatieaseman edusaukio

## Ominaispiirteitä ja arvoja

### Suojelualueet ja arvoympäristöt:

- Rautatieaseman eteläpuolella oleva edusaukio sekä asemarakennuksen edustalla olevat sivupuistikot ovat osa valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY 2009) ”Helsingin Rautatientori”
- Edusaukio ja Kaivokatu edusaukion kohdalla ovat asemakaavalla suojeltuja
- Alueeseen rajautuva Makkaratalo ja sen Kaivokadun ylle työntyvä uloke ovat asemakaavalla suojeltuja
- Aluetta rajaava asemarakennus on suojeltu rakennus-suojelulailla
- Helsingille tunnusomaisen rautatieasemarakennuksen pääsisäänkäynti avautuu aukiolle ja sisäänkäynti, kivi-miehet sekä kellotorni ovat tärkeitä maamerkkejä kaupungissa suunnistavalle
- Rautatieaseman eduspuistikot ovat kuuluneet tilasomitelmaan alusta lähtien.

### Kaupunkirakenteelliset arvot:

- Edusaukion tilankäyttö on säilynyt samantyyppisenä 1930-luvun loppupuolen muutoksien jälkeen, vaikka eri liikkumismuotojen keskinäiset suhteet ovat muuttuneet ja liikennemäärät ovat lisääntyneet
- Edusaukion merkittävyys liittyy aukion asemaan Helsingin tärkeimpiin kuuluvien liikenteellisten solmukohtien ytimessä
- Alueen läpi kulkeva Kaivokatu toimii Helsingin katuverkossa alueellisena kokoojakatuna. Se on kaupungin osa-alueen sisäistä liikennettä ja alueen yhteyksiä pääverkkoon palveleva katu.

### Historialliset arvot:

- Rautatieaseman edusaukiota reunustaa Eliel Saarisen suunnitteleman Helsingin rautatieaseman eteläseinusta, jonka ikonisuutta lisäävät Emil Wikströmin punagraniitista veistämät mieshahmot

### Kaupunkikuvalliset arvot:

- Rautatientorin edusaukion tilarakenne on alueelle pysytettyjä runsasmääräisiä pylväitä, katoksia ja muita rakennelmia lukuun ottamatta pysynyt kohtalaisen samankaltaisena



Rautatieaseman edusaukio ympäristöineen vuonna 1949. Asemarakennuksen eduspuistikoissa on puita, kukkivia pensaita sekä nauhamainen kausi-istutus puistikoita rajaavan tukimuurin takana. Kuva: Aarne Pietinen. HKM.



### Arvoja heikentäviä tekijöitä ja haasteita

- Aiemmin aukiotilana hahmottunut rautatieaseman eteläpuolen edusaukio on nykyään Kaivokadun erilaisten liikennemuotojen väylien ja pysäköintialueiden lähes kokonaisuudessaan valtaama pienialainen levennys asemarakennuksen pääsisäänkäynnin edustalla
- Rautatieaseman sivupuistikoiden kunnianhimoiset koristeistutukset on purettu ja korvattu uusien järjestyin 1960-1970-luvulla, maanalaisia keskustunnelistoa rakennettaessa. Uudistettu järjestely ei ole kaupunkikuvallisesti vakiintunut eikä yllä historiallisen esikuvansa tasolle. Se ei vastaa sitä eleganssia ja arvokkuutta, mitä asemarakennuksen eduspuistikolta tulisi edellyttää.
- Metron sisäänkäyntirakennuksen sijainti rautatieasemarakennuksen lounaisnurkalla on ongelmallinen, sillä se peittää näkymiä ja tekee kulkuväylistä ahtaita. Lisäksi rakennus on arkkitehtonisesti heikkolaatuinen.
- Kaivokadun leveä, eri liikennemuotoja palveleva liikenneväylä luo lukuisine rakenteineen monimuotoisen kokonaisuuden. Rakenteet häiritsevät asemarakennuksen eteläisen pääjulkisivun monumentaalisuutta ja sen levollista näkymistä kaupunkirakenteessa.
- Edusaukion kulunut ilme ja epäedustavat materiaalit, kuten paikkainen asfaltti sekä sekalaisten rakenteiden kirjo, heikentävät huomattavasti alueen historiallisia ja kaupunkikuvallisia arvoja



Rautatieaseman edustan puistikot 1950-luvulla, kun niitä koristivat vielä kunnianhimoiset istutukset. Monimuotoisia istutuksia rajasi matala luonnonkivireuna sekä istutusten suoja-aidat. Rautatieaseman edusaukio oli päällystetty nupukivin. Constantin Grünberg. HKM.



Ennen takanaan olevan monumentaalirakennuksen arvoa nostanut rautatieaseman eduspuistikko hahmottuu tuskin puistikkona. Suuri osa puistikon istutetusta alueesta on hävinnyt, sillä alueelle on rakennettu kulku Asematunneliin sekä perustettu kesäisin alueella toimiva ulkotarjoilualue. Mainokset, aurinkovarjot, värikkäät kalusteet, erinäiset huoltorakenteet sekä alueelle jääneet roskat tekevät alueesta hyvin sekavan. Lisäksi alue houkuttelee häiriökäyttäytymistä.



Kaivokatu talviasussaan vuonna 1929. Kaivokadun kalustus ja varustus oli niukkaa; katu reunusti ainoastaan valaisinpylväät. Olof Sundström. HKM.



Kaivokadulle on vuosien saatossa asennettu runsaasti rakenteita ja pystytetty erinäisiä pylväitä. Asfalttipinnoite ja maalatut suojatiet ovat kuluneita. Yleisilme on sekava ja epäsiisti.



# Asema-aukio ja Elielinaukio

## Ominaispiirteitä ja arvoja

### Suojelualueet ja arvoympäristöt:

- Alue kuuluu kokonaisuudessaan Helsingin kaupungin kivikaupungin maakunnallisesti arvokkaaseen rakennettuun kulttuuriympäristöön
- Osa Asema-aukiosta on suojeltu asemakaavalla
- Asema-aukiota ja Elielinaukiota rajaavista rakennuksista suurin osa on suojeltu asemakaavalla. Alueeseen rajautuva Helsingin rautatieaseman rakennus on suojeltu rakennussuojelulailla (2018)
- Postikadulla kasvava lehmusrivi on peräisin 1900-luvun puolivälin tienoilta ja sen kaupunkikuvallista merkitystä lisää se, että se kehystää yhtä alueen tärkeimmistä näkymälinjoista Mannerheimintieltä rautatieasemalle.
- Asema-aukio on pinnoitettu tyylikkäästi punagraniitilla, jonka erilaiset kivikoot, ladonnat ja pintakäsittelytavat sekä hienovaraiset tasoerot osoittavat eri toimintojen sijoittumisen aukiotilassa suhteellisen toimivasti

### Historialliset arvot:

- Rautatieaseman eri käyttötarkoitukseen suunniteltujen osien julkisivun materiaalien raja on säilynyt, mikä on rakennustaidehistoriallisesti merkittävää
- Vuonna 1919 valmistunut, nykyään nimellä Vltava tunnettu rakennus, liittyi vanhaan veturitalliin ja on säilynyt fragmentti rautatieaseman yhteydessä olleesta laajalle levittäytyneestä tavaralogistiikkaan ja rautatietoiminnan huoltoon keskittyneestä toiminnasta

### Kaupunkikuvalliset arvot:

- Rautatieasemalle Kaivokatua ja Postikatua pitkin avautuvat näkymälinjat ovat kaupunkikuvallisesti hyvin merkittäviä ja Helsingille tunnusomaisia

### Kaupunkirakenteelliset arvot:

- Vaikka Asema-aukion ja Elielinaukion tilarakenteet ja julkinen käyttöaste ovat vuosien varrella muuttuneet, ovat alueiden roolit kaupunkirakenteessa pysyneet samankaltaisina
- Asema-aukion liikennejärjestelyjen pääperiaatteet ovat peräisin 1900-luvun alkupuolen muutoksista kaupunkirakenteesta. Postikatu toimii Helsingin katuverkossa alueellisena kokoojakatuna ja sen rooli on välittää kaupungin osa-alueiden sisäistä liikennettä.
- Alue liittyy Töölönlahden alueelle, joka on Helsingin keskustan merkittävimpiä laajoja viheraluekokonaisuuksia
- Aukion läpi kulkee tärkeä pyörätie, joka johtaa Baanan ja Töölönlahden merkittävälle pyöräilyn pääreiteille



Asema-aukion punaiset graniittikiveykset sopivat sävyltään rautatieaseman punaiseen julkisivuun.



Asema-aukiolla on käytetty punaista graniittia monipuolisesti.



Postikadulla säilynyt lehmusrivi kehystää yhtä alueen kaupunkikuvallisesti merkittävimmistä näköalainjoista.



Asema-aukion ja Elielinaukion välissä on Vltavan talo, joka on alueella ennen sijainneeseen veturitalliin liittynyt rakennusosa.



## Arvoja heikentäviä tekijöitä ja haasteita

- Harkiten pinnoitetun Asema-aukion suhteellisen toimivaa ja selkeää tilanjakoa häiritsee etenkin aukiolle sijoitetun ajoluiskan muurit sekä paikkaan sopimaton ja kyseenalaiselle paikalle sijoitettu rakennus, josta kuljetaan Asematunneliin. Rakennus sijaitsee yhden Helsingin tärkeimpiin kuuluvan näkymäakselin keskellä ja hankaloittaa vilkkaalla alueella jalan ja pyöräillen liikumista. Rakennuksen seinustalle sijoitettu kioskiauto tukkii ahdasta väylää entisestään.
- Sokoksen edustalla olleesta neljän lehmuksen rivistä on jäljellä vain kaksi keskenään hyvin erikokoista puuta, jotka luovat epätasapainoisen parin puurivin sijaan
- Elielinaukiolla näkyy sen historia logistiikan ja liikennejärjestelyjen ympäristönä – aukiolle avautuu useamman rakennuksen takaseinät, mm. Postitalon ja Vltavan rakennusten takaseinät, jotka aikoinaan suunniteltiin

yleiseltä kululta suljettua ratapiha-aluetta päin. Myös Kiasman taidemuseorakennus näyttää selkäänsä Postikujalle, jonka suuntaan avautuu rujo näkymä Elielinaukiolta. Alvar Aallon katua pitkin näkyy Elielinaukiolle Helsingin keskustakirjasto Oodin takaseinä.

- Elielinaukion 1900- ja 2000-lukujen vaihteesta peräisin oleva yleisilme on epäsiisti. Kulunutta betonikiveystä on ajoradoilla paikattu asfaltilla, joka on painunut vilkkaan linja-autoliikenteen alla kuoppaiseksi. Elielinaukion kuluneen ilmeen sekä aukiolle että aukiolta ympäristöön avautuvien sekavien näkymien muodostama yleisvaikutelma ja tunnelma eivät luo Suomen pääkaupunkiin saapuvalla miellyttävää kokemusta. Elielinaukio on kaikesta huolimatta yksi Helsingin toiminnallisesti tärkeimmistä alueista, jonka läpi kulkee päivittäin tuhansia matkustavia.



Rakennukset kääntävät Elielinaukiolle selkäänsä, kuvassa vasemmalla Postitalon takaseiniä sekä Postikujan näkymän päätteessä Kiasman takaseiniä.



Asema-aukiolta Elielinaukiolle ja Töölönlahdenkadulle avautuvaa näkymää reunustaa monen eri aikakauden arkkitehtuuri, vasemmalta oikealle Postitalo, Sanomatalo, keskustakirjasto Oodi ja sen takana UPM-Kymmenen toimistorakennus. Oikealla ravintola Vltavan rakennus ja sen takana Holiday Inn -hotelli.



Elielinaukion laidalla on tärkeä pyörätie. Aukion kuluneista päällysteistä kuoppaisin on Postikujan punainen betonikiveys. Betonikiveys ei ole vanhaan keskustaan sopiva materiaali. Postitalon edessä oleva nuori lehmusrivi vehreyttää aukiota.



# YHTEENVETO ALUEEN KESKEISISTÄ OMINAISPIIRTEISTÄ JA ARVOISTA

Alueen arvotus perustuu tätä työtä varten tehtyyn kaupunkirakenne- ja ympäristöhistoriaselvitykseen sekä nykytilan inventointiin.

## SUOJELUALUEET JA ARVOYMPÄRISTÖT

- Rautatientori on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY).  
Alue kuuluu kokonaisuudessaan Helsingin empire-keskustan ja kivikaupungin maakunnallisesti arvokkaaseen kulttuuriympäristöön.
- Asemakaavassa suojeltuja alueita ovat Kaivokatu Aseman edustalla, joka on on todettu kaupunkikuvan kannalta rakennustaiteellisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaaksi (asemakaava nro 11982, 2012) kuten myös Keskuskatu rajaavine julkisivuineen, joka suojeltiin samassa kaavassa, jossa päätettiin sen kehittämistä kävelykaduksi (asemakaava nro 11390, 2005).
- Helsingin yleisten alueiden historiallisesti arvokkaat arvoympäristöt: Rautatientori ja Keskuskatu

## TILASARJA

- Arvokas avoin kaupunkitilakokonaisuus, jossa Rautatientori, Asema-aukio ja Rautatieaseman edusaukio muodostavat toisiinsa limittyvät omat kokonaisuutensa ja yhdessä koko aseman ympäristön.
- Asema-aukio on kuulunut aseman harkittuun liikennelogistikkaan. Monumentaalinen aseman läntinen uloskäynti määrittelee Asema-aukion toimintaa ja näkyviä. Aukiotia liittyy Postitalon ja Sokoksen tavaratalon rajaamaan urbaaniin kaupunkitilaan.
- Arvokas monumentaalisen aseman edellyttämä avoin tila, johon on sen rakentamisajasta lähtien olennaisesti kuuluneet rakennuksen edustalla olevat puistikot.
- Kaupunkirakenteellisesti yksi Helsingin tärkeimmistä aukioista. Avoin kaupunkitila, jota rajaavat niin empirekeskustan ruutukaavarakenne kuin kansallisesti ja kansainvälisestikin merkittävät monumentaalirakennukset. Aukion käyttöä määrittävät kaupungin sisäiset liikennevirrat ja aukion tehtävä Rautatieaseman itäisenä edusaukiona.

➔ Kaivokatu kulkee alueen läpi

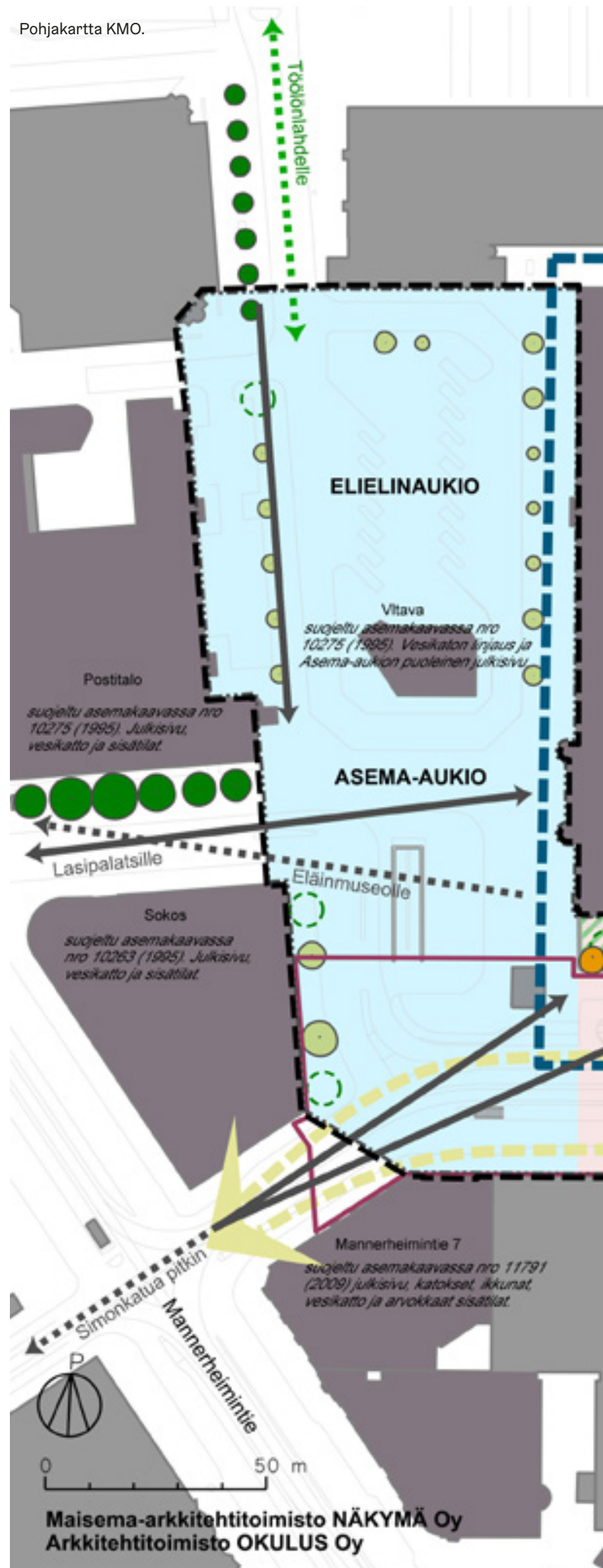
## ARVOKKAAT NÄKYMÄT JA NIIDEN RAJAUTUMINEN

- ➔ Keskeinen näkymälinja, -suunta tai -akseli
- ➔ Pitkälle jatkuva, merkittävä näkymälinja
- Korttelirakenne kehystää kaupunkitilaa ja rajaa tärkeitä näkyviä. Asemakaavassa suojeltu rakennus / muu rakennus
- Merkittävä julkinen veistos
- ⊗ Maisemadominantti (Rautatieaseman torni)

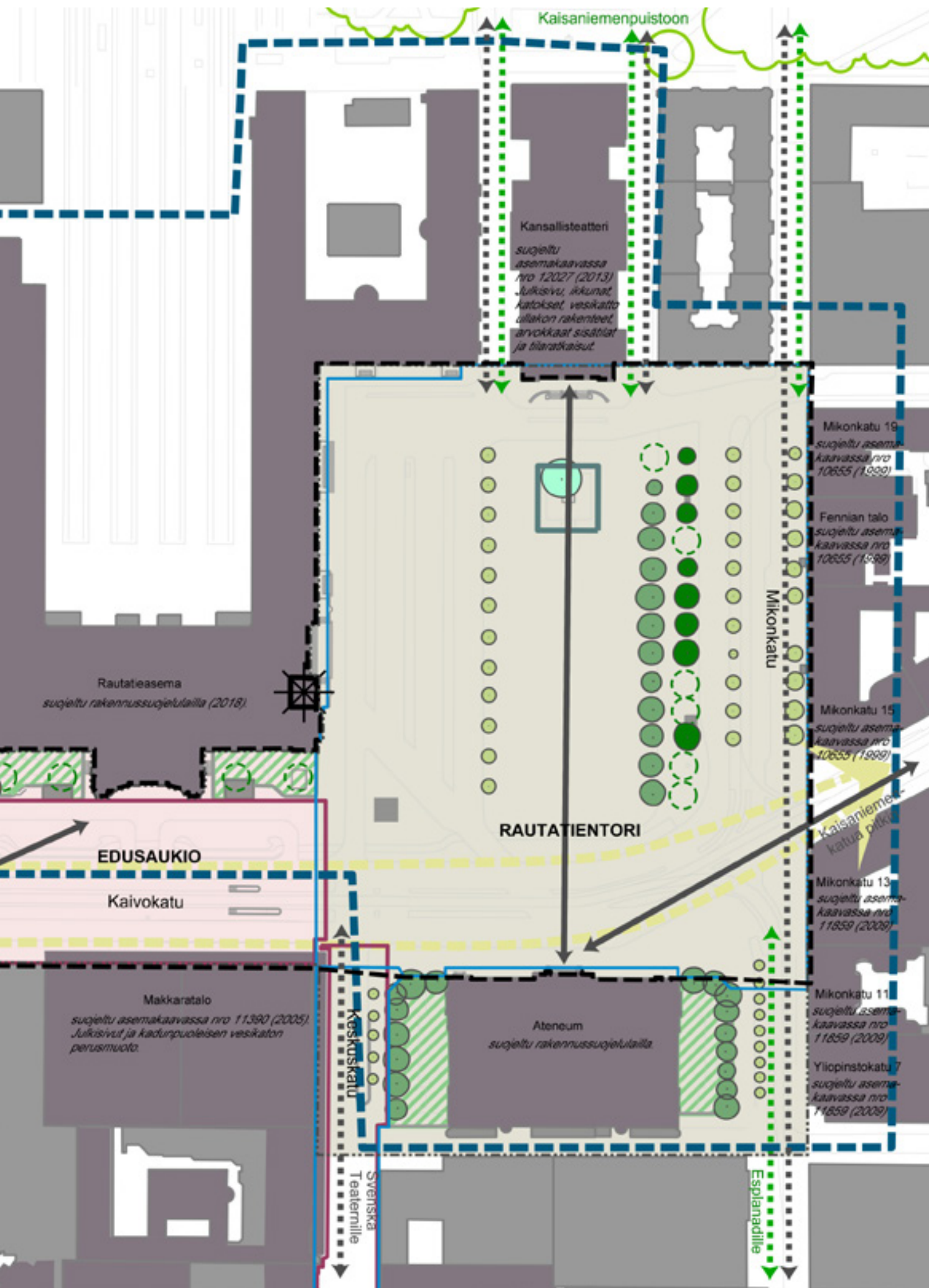
## KAUPUNKIKUVALLISESTI ARVOKAS VIHERRAKENNE

- ▨ Kaupunkikuvallisesti merkittävä rakennukseen liittyvä eduspuistikko
- Sommitelman alkuperäisellä paikalla kasvava lehmusrivi
- Alkuperäistä sommitelmaa jäljittelevällä paikalla kasvava lehmusrivi
- 1960-luvun jälkeinen lehmusrivi
- Sommitelmaan kuulunut, hävinnyt lehtipuu
- Hopeasalava
- Rautatieomenapuu
- ↔ Toiminnallinen ja visuaalinen viheryhteys
- Tarkastelualueen raja

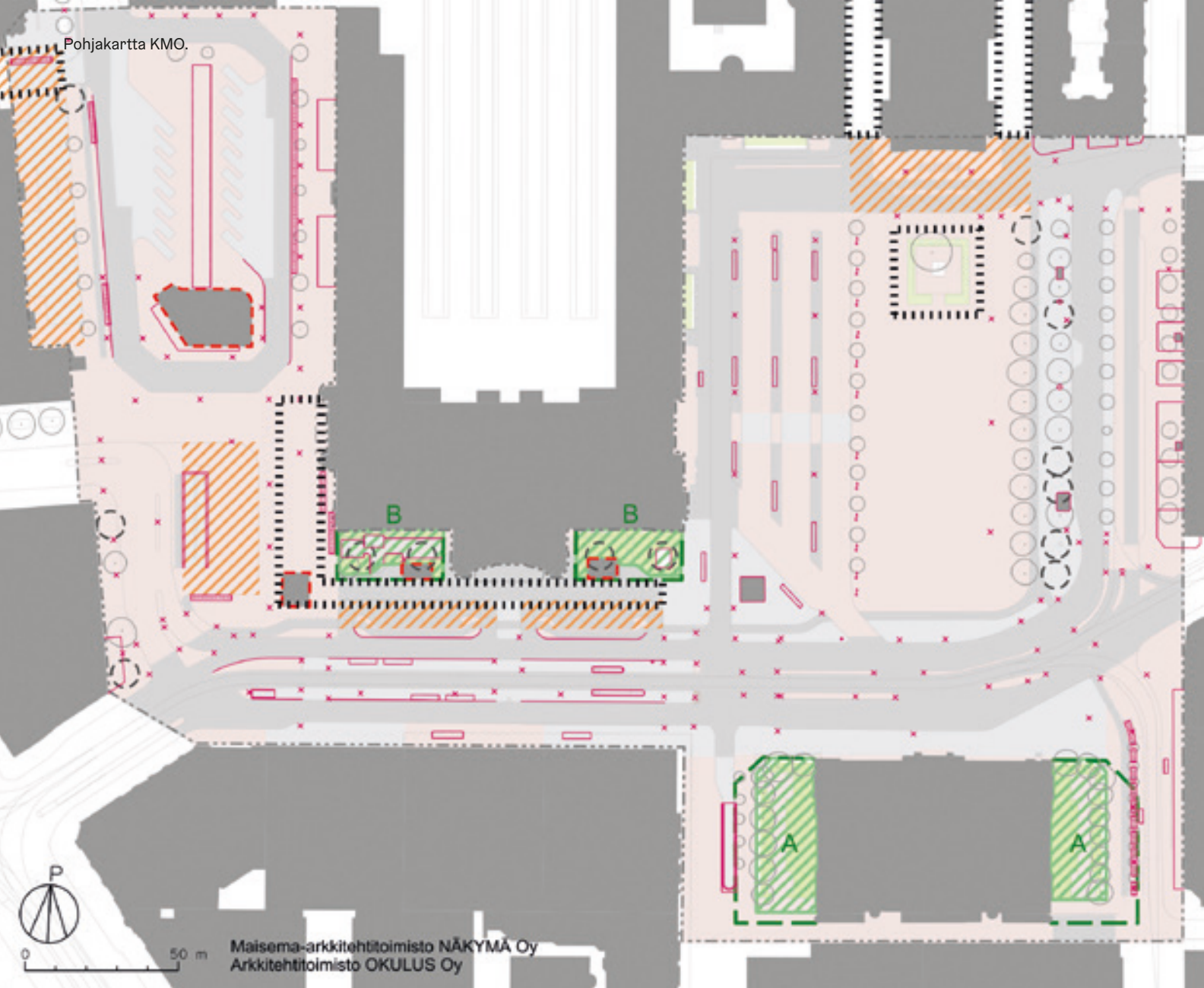
Pohjakartta KMO.



Maisema-arkkitehtitoimisto NÄKYMÄ Oy  
Arkkitehtitoimisto OKULUS Oy

















## YHTEENVETO ALUEEN ARVOJA HEIKENTÄVISTÄ TEKIJÖISTÄ JA HAASTEISTA

Alueen arvotus perustuu tätä työtä varten tehtyyn kaupunkirakenne- ja ympäristöhistoriaselvitykseen sekä nykytilan inventointiin.

-  Alue, jossa liikennejärjestelyt heikentävät merkittävästi alueen viihtyisyyttä, tukkivat näkymiä tai vievät tilaa jalankulkijoilta tai tapahtumakäytöltä. Yleisesti koko alueella ongelmana on jalankulun ja ajoneuvoliikenteen yhteensovittaminen.
-  Häiriökäyttäytymistä erityisesti keräävä paikka tai alue, jota leimaa turvattomuuden tunne
-  Rakennus, joka tyyliinsä, sijoittelunsa tai mittakaavansa vuoksi herättää ristiriitoja ympäristönsä kanssa
-  Vuosikymmenten saatossa pystytettyjen lukuisten rakenteiden, kuten aitojen, muurien, katosten, pyörätelineiden, valaisinpylväiden, liikennemerkkien, mainoslaitteiden ja kioskien luoma kirjo tekee alueesta sekavan oloisen ja peittää merkittäviä näkymiä katuja pitkin ja vievät huomiota tärkeitä katseenvangitsijoilta
-  Alueella on monenlaisia erilaisia päällysteitä (vaaleanpunaisella luonnonkivi, tummemmalla vaaleanharmaalla asfaltti, vaaleamman harmaalla betonikivi). Osa alueen päällysteistä ei laadultaan tai tyyliältään ole alueen kaupunkikuvallisia arvoja kunnioittavia eivätkä sovi historialliseen ympäristöön; suuri osa katualueesta on kulunutta asfalttia ja suuri osa jalankulkuympäristöjen päällysteistä on asfalttia tai historialliseen ympäristöön epäsopivaa betonikiveystä.
-  Kaupunkikuvallisesti hyvin merkittävien puistikkojen aiheet ovat säilyneet, mutta ne ovat pienentyneet (nykyiset laajuudet merkitty karttaan vihreällä viivoituksella ja alkuperäiset laajuudet tummanvihreällä katkoviivalla)
-  Ateneumin puistikot olivat alun perin nykyisiä puistikkoita suuremmat, ja niissä oli puistokäytävien, lehmusrivien ja nurmialueiden lisäksi koristekasveja ja istuskelupaikkoja
-  Rautatieaseman rakentamisen yhteydessä rakennuksen eteläpuolelle perustetuille eduspuistikkoille istutettiin koristekasveja, kuten kukkivia puita, pensaita sekä kausikasveja, mutta viherpinta-ala on vuosisadan aikana pienentynyt erinäisten rakenteiden sekä maanalaisten tilojen rakentamisen myötä
-  Alueen puuriveistä hävinneitä puita ei ole korvattu uusilla taimilla
-  Tarkastelualueen raja





Kaivokadun ajorata on päällystetty asfaltilla ja suojatiet ovat maalattuja. Korokkeiden reunoista kasvaa rikkakasveja. Kansallisteatteri näkyy huonosti pylväiden, katosten ja linja-autojen takaa.



Mikonkadun ajorata ja jalkakäytävät on päällystetty kokonaisuudessaan luonnonkivellä, myös raitiovaunupysäkkien huomioraidat on ladottu valkoisesta luonnonkivestä. Päällysteiden yhtenäisyys edesauttaa viimeistellyn vaikutelman syntyä. Harmillisesti kalusteiden ja varusteiden kirjo peittää näkymiä kadulta Rautatien suuntaan.



# Lähteet ja kirjallisuus

## Nykytilan valokuvat

Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy / Arkkitehtitoimisto Okulus Oy ellei muuta mainita.

## Lyhennykset

HBL = Hufvudstadsbladet, HS = Helsingin Sanomat. Lisää lyhennyksiä, ks. alla.

## Arkistolähteet

**Helsingin kaupunginmuseon kuva-arkisto (HKM)**

**Helsingin kaupunginarkisto (HKA)**

Maistraatin pöytäkirjat  
Maistraatin rakennuspiirustukset  
Kaupunginhallituksen mietinnöt  
Rakennuskonttori / Rakennusvirasto, puisto-osaston istutusluettelot  
Sinetti-arkisto

**Helsingin kaupunkiympäristön katu- ja puisto-osaston arkisto (KPOA)**

Arvoympäristökortit  
Suunnitelmapiirroksset (KAO-, PUO- ja VIO-sarjat)

**Kansallisarkisto (KA)**

Digitaaliarkisto  
Kaupunginhallituksen mietinnöt  
Rakennushistorian kokoelma

**Kansallisgalleria (KG)**

Arkistokokoelmat

**Kansalliskirjasto (KK)**

Doria-arkisto

**Kaupunkimittausosasto (KMO)**

Asemakaavakooste  
Ilmakuvat  
Kantakartat

**Maanmittauslaitoksen arkisto (MMLA)**

**Svenska Litteratursällskapet i Finland (SLSF), arkiv**

**VR (VR)**

Piirustusarkisto  
Rautatiehallituksen arkisto

## Internet-lähteet

**Helsingin kaupungin karttapalvelu.** <http://kartta.hel.fi/>

**Helsingin kaupunginmuseo.** <https://www.hel.fi/hel2/kaumuseo/arkisto/ratikkasivut/vuokraautot.htm>

**Juha-Matti Granqvist.** <https://blogs.helsinki.fi/sveaborg-project/2013/04/28/viikon-vainaja-kollegioasessori-anders-kocke/>

**Museovirasto.** Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY. [www.rky.fi](http://www.rky.fi).

## Painetut lähteet ja kirjallisuus

*Huom. Tässä luettelossa ei ole mukana sanomalehtiartikkeleita eikä sanomalehtitiedoituksia, jotka on mainittu alaviitteissä.*

**Alho, Asmo ja Ruanheimo, Uljas.** Helsinki ennen meitä. Otava. 1962.

**Aminoff, Berndt.** Helsingfors i forna tider: årsbok för Föreningen för Helsingfors stads historia. Helsinki 1938.

**Arkio-Laine, Leena, Päivikki Kallio, Sinikka Vainio.** Narinkka 1996. Helsingin kaupunginmuseo. Helsinki 1997.

**Brunila, Birger ja af Schultén, Marius.** 1955. Asemakaava ja rakennustaide. Julkaisussa Helsingin kaupungin historia, IV osa, 1955.

**Brunila, Birger.** Asemakaavoitus 1918-1945. Julkaisussa Helsingin kaupungin historia, V osa, 1962.

**Cantell, Timo & Sampo Ruoppila.** URBS. kirja Helsingin kaupunkikulttuurista. Toimittanut Stadipiiri. Helsinki 2000.

**Carpelan, Anna.** Yleiset kaivot Helsingissä 1800-luvulla. Helsinki: Helsingin kaupunginmuseo 1998.

**Hausen, Marika & Kirmo Mikkola, Anna-Lisa Amberg ja Tytti Valto.** Eliel Saarinen, Suomen aika. Helsinki 1990.

**Heinonen, Jouko.** Lahden historia. Hämeenlinna 1980.

**Hirn, Sven.** Huvia ja herkkuja. Helsinkiläistä hotelli- ja ravintolaelämää ennen itsenäisyyden aikaa. Hämeenlinna 2007.

**Ingegärd, Lundén**, Cronström. Helsingin opas. WSOY. 1963.

**Isokangas, Antti, Kaappo Karvala ja Markus von Reiche**. City on sinun: kuinka uusi kaupunkikulttuuri tuli Helsinkiin. Helsinki 2000.

**Junttila, Ulla-Kirsti**. Muuttuvat kadunkalusteet. Jyväskylä 1986.

**Kervanto Nevanlinna, Anja**. Näköaloja kadunkulmalta. Kaupunkihistorian kirjoituksia. SKS. 2005.

**Kervanto Nevanlinna, Anja**. Voimat jotka rakensivat Helsinkiä 1945-2010. 4, Helsingin historia vuodesta 1945. SKS. 2012.

**Kivilaakso, Aura**. Kun Helsinkiin rakennettiin city: keskustan vuosina 1945-1990 valmistuneet liikerakennukset. Helsinki 2014.

**Kolbe, Laura, Samu Nyström ja Jyrki Vesikansa**. Helsinki 1945 – pääkaupunki ja rauha. Helsinki 2015.

**Laakkonen, Simo (toim.)**. Näkökulmia Helsingin ympäristöhistoriaan: kaupungin ja ympäristön muutos 1800- ja 1900-luvuilla. Helsinki 2001.

**Laurila, Aarne**. Oi, sä sulo Helsinki. Porvoo 1995.

**Lindberg, Carolus**. Asemakaavoittelu ja rakennustoiminta. Julkaisussa Helsingin kaupungin historia, III osa. 1950.

**Lindgren, Liisa**. Monumentum. Muistomerkkien aatteita ja aikaa. SKS. 2000.

**Mustonen, Pertti**. Kaupungin sielua etsimässä – Kertomus Helsingin kaupunkisuunnittelusta Bertel Jungista nykyaikaan. Tampere 2010.

**Mäenpää, Pasi**. Narkissos kaupungissa. Tutkimus kuluttajakaupunkilaisesta ja julkisesta tilasta. Helsinki 2006.

**Mäkinen, Anne**. Kioski, kipari, kiska, snagari: Helsingin kioskeja 1800- ja 1900-luvulla. Helsinki 2003.

**Mäkinen, Anne**. Rakennuksia helsinkiläisille: Gunnar Taucher kaupungin arkkitehtina 1924-1941. Keuruu 2016.

**Narinkka**. Kluuvi - sadan vuoden työmaa. Helsingin kaupunginmuseum. 1987.

**Rönkkö, Marja-Liisa & Kaisu Tikkala**. Narinkka. 1986-1987. Helsingin kaupunginmuseum. Helsinki 1987.

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

**Schönach, Paula**. Kaupungin savut ja käryt. Helsingin ilmansuojelu 1945-1982. Helsinki 2008.

**Sundroos, Sirkka**. Helsinki sillä silmällä. Jyväskylä 1992.

**Suolahti, Eino E**. Helsingin neljä vuosisataa. Otava. 1949.

**Talvio, Maila**. Rukkaset ja kukkaset: muistinäkyjä. Porvoo 1947.

**Tammelinen, Väinö J**. Helsingin ratapihakysymysten edelleen kehittelyä asemakaavallisia näkökohtia silmällä pitäen. Teknillinen auka-kausilehti. 1928.

**Tolmunen, Tapio**. Viisi minuuttia seuraavaan lähtöön: HSL-alueen joukkoliikenteen historia. Helsinki 2016.

**Turpeinen, Oiva, Herranen, Timo ja Hoffman, Kai**. 1, Helsingin historia vuodesta 1945. SKS. 1997.

**Silde, Marja**. Poseeraamisia ja itsensä ylittämisiä. Habituksen esteettinen muokkaaminen 1980-luvun Helsingin kaupunkikulttuurin murroksessa. Helsinki 2018.

**Paunonen, Heikki**. Stadin mestat. Osa 2: ikkunoita Helsingin ja sen asukkaiden historiaan ja nykyisyyteen. Helsinki 2010.

**Pulla, Armas J**. Helsinkiä Kustaa Vaasasta Kekkoseen. Helsinki 1962.

**Viitamies, Janne**. Kenen Alekski, sen Helsinki: Kluuvin kävelykatutaistelut 1968 - 2003. Helsinki 2016.

**Viljo, Eeva Maija**. Theodor Höijer 1843-1910: arkkitehti. Helsinki 1987.

**Åström, Ann-Maria ja Kolbe, Laura**. Kaupunkilaisten Helsinki. 5, Helsingin historia vuodesta 1945. SKS. 2016.

**Åström, Anna-Maria, Pia Olsson ja Jorma Kivistö**. Elämää kaupungissa: muistikuvia asumisesta Helsingin keskustassa: lapsuuden- ja nuoruudenkuvauksia sotienjälkeiseltä ajalta Helsingin keskustasta, Kaartinkaupungista ja osasta Kampia. Helsinki 1998.

## Muut raportit ja selvitykset

**Heikinheimo, Marianna**. Kaivotalo 50 vuotta. Helsinki 2005: HYY Kiinteistöt, Kaivopiha Oy.

**Helsingin kaupungin rakennusvirasto**: Helsingin perinteiset katuvalaisimet: selvitys y- ja kpv-valaisimien nykyisestä ja tulevaisuuden käytöstä. Helsinki 2005.

**Livady Oy. Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarinen**. Postitalo, rakennushistoriaselvitys, 2017.

**Keskuskadun katu ympäristön historian selvitys**: Arkkitehtiryhmä Forma urbis. 2003. Tilaaja: Helsingin KSV.

**Schalin, Mona & Kati Salonen**. Torikorttelit, Katu- ja torialueiden päällysteet, rakennushistorian selvitys. Helsingin kaupungin rakennusvirasto. Helsinki 2011.



# Viitteet

1. Helsingin maanalainen yleiskaava, kartta 2, on tullut osittain voimaan vuonna 2011. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.
2. Finlands Allmänna Tidning 24.5.1860
3. Narinkka 1987, s.26.
4. Viljo s. 8.
5. Lindberg, 1950.
6. Esim. Helsingfors Tidningar 19.5.1841
7. Carpelan 1998
8. Helsingfors Tidningar 25.2.1864
9. Viljo s. 12.
10. Vikingen no 39, 25.9.1871, s. 314; HBL 3.2.1900, s.4.
11. HBL 3.2.1900, s.4.
12. HBL 11.12.1894.
13. Viljo s. 10
14. Aminoff s. 60
15. Talvio s. 122
16. Finland Allmänna Tidning 5.1.1878
17. HBL 17.2.1877
18. Dagen Nyheter 15.4.1878
19. Schalin s. 6
20. Schalin s. 7
21. Tekniska Föreningens i Finland förhandlingar, 1-2/1884; 1/1889
22. Schalin s. 6
23. Herranen, Timo, 1985, s. 60, 126; [https://en.wikipedia.org/wiki/Lumen\\_\(unit\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Lumen_(unit))
24. Rönkkö s. 101.
25. Paunonen s. 718
26. Kauppias 1.3.1923, s. 11.
27. Suomen raitiotiesuora: Rataverkon historiaa. <https://www.raitio.org/suomen-raitiotiet-ja-raitiovaunut/helsingin-raitiotiet/rataverkko/historiaa/> [Tarkistettu 28.11.2019].
28. Kertomus Helsingin kunnallishallinnosta 1906, s. 19.
29. Kertomus Helsingin kunnallishallinnosta 1909.
30. Kertomus Helsingin kunnallishallinnosta 1916, s. 25.
31. Rakentaja 1902 01.03.1902 no 1 s. 8.
32. Hausen. s. 163
33. Kilpailuun liittyvistä työllillisistä kysymyksistä kehkeytyi kiinnostava yleinen keskustelu, jota käytiin erityisesti Gustaf Srengellin ja Sigurd Frossteruksen propagoimina. Näistä mm. M Hausen on kirjoittanut kiinnostavasti.
34. Ibid. Hausen s. 286., s. 214.
35. Uusi Suometar 21.09.1913 no 220 s. 7
36. Kertomus Helsingin kunnallishallinnosta 1914, s. 5.
37. Kertomus Helsingin kunnallishallinnosta 1917, s. 5.
38. Hausen s. 324.
39. Keskuskadun katuympariston historian selvitys s. 21.
40. Keskuskadun katuympariston historian selvitys s. 6.
41. Kertomus Helsingin kunnallishallinnosta 1915, s. 43.
42. Helsingin Kaupunginvaltuusto: Komiteamietintö kaupungin ja sen ulkoasutusalueitten välisistä liikenneyhteyksistä.
43. Helsingin Kaupunginvaltuusto: Helsingin kaupungin keskiosien yleisemasemakaavaehdotus s. 46.
44. Kertomus Helsingin kunnallishallinnosta 1926, s. 18.
45. Suomen Sosialidemokraatti 26.04.1928 no 114.
46. Kirjeenvaihto Rautatiehallituksen ja Helsingin kaupungin yleisten töiden hallituksen välillä 1918, 1919. VR, Rakennushallituksen arkisto, Fb778, KAmik.
47. Ibid. / Birger Brunila 7.2.1919, kirje Helsingin kaupungin yleisten töiden hallitukselle.
48. Vuoden 1926 kartassa refuge=käytäväkoroke. HBL, 22.12.1926.
49. Ibid. / Rautatiehallituksen kirje Helsingin kaupungin yleisten töiden hallitukselle 21.6.1921.
50. Trottoar, eli ransk. trottoir, eli jalkakäytävä.
51. HBL 22.12.1926.
52. Norppa s. 87.
53. Hausen s. 301.
54. Heikinheimo s. 21
55. Arkitekten IV/1909, s. 62-64, 70-71
56. Hausen s. 302
57. Jokamiehen viikkolehti 6.4.1912 s. 14.
58. Mustonen s. 229.
59. Mäkinen s. 71.
60. Mäkinen s. 44.
61. Arkkitehti 6/1942, s. 78.
62. HS 25.7.1990.
63. Kertomus Helsingin kunnallishallinnosta 1937, s. 71.
64. Arkkitehti 2/1938, s. 19.
65. Uusi Suomi 19.1.1938.
66. Kertomus Helsingin kunnallishallinnosta 1938, s. 87.
67. Nyström s. 124.
68. Iltä-Sanomat, 10.5.2015.
69. Kertomus Helsingin kunnallishallinnosta 1940, s. 130.
70. Junttila s. 124.
71. Kertomus Helsingin kunnallishallinnosta 1946, s. 266.
72. Kertomus Helsingin kunnallishallinnosta 1947, s. 217.
73. Nyström s. 118.
74. Nyström s. 106.
75. Helsingin kaupungin kunnallinen asetuskokoelma 1945, s. 99.
76. Mustonen s. 39.
77. Heikinheimo s. 85.
78. Kivilaakso s. 219.
79. Kertomus Helsingin kunnallishallinnosta 1951.
80. Tolmunen s. 528.
81. HKA Rautatietorin suunnitteluhistoriaa.
82. Kertomus Helsingin kunnallishallinnosta 1955, s. 92.
83. Uusi Suomi 6.2.1955. Kirjoituksessa esitellään yksityiskohtaisesti professori Wäinö aaltosen ehdotus Rautatietorin kaunistamiseksi.
84. Junttila s. 82.
85. Schönach s. 253. Merkittävimmät ilmanlaatu kohentavat toimenpiteet, erityisesti kaukolämmitys ja talokohtaisen roskanpolton lopettaminen, eivät tuolloin vielä kattaneet tarpeeksi laajoja alueita kaupungilla ja samaan aikaan liikenteen haitat olivat kasvaneet jo merkittäviksi.
86. Schönach s. 179.
87. HS 6.12.1967. Asematunnelin avajaispäivänä jouduttiin liikkeen sulkemaan jo klo 17 suunnitellun klo 22 sijasta. Epäselvyydet johtuivat uudenlaisen kaupunkitilan laillisesta asemasta kauppapaikkana.
88. HS 25.5.1967.
89. HS 6.10.1970.
90. City-Center RHS s. 7.
91. HS 12.11.1966.
92. HS 8.12.1967.
93. HS 28.2.1982.
94. HS 11.3.1968.
95. Kaupunkisuunnitteluviraston yleiskaavaosasto. Keskustan toiminnallinen selvitys 1987, s. 8.
96. Kantakaupungin yleiskaava 1976.
97. Mustonen s. 248.
98. HS 16.4.1972.
99. Kertomus Helsingin kunnallishallinnosta 1971, s. 414.
100. Helsingin kaupungin virastot ja laitokset 9. 1973, s. 148.
101. HS 28.5.1978.
102. HS 16.9.1976.
103. Viitamies s. 101.
104. HS 14.9.1973.
105. Viitamies s. 164. Kuolleet jalankulkijat olivat 1970-luvulla Helsingin liikenteen suurin kuolleiden ryhmä. Vuonna 1970 Helsingissä menehtyi auton yliajamana 28 henkilöä, heistä neljä oli alle 15-vuotiaita.
106. Heikinheimo s. 70.
107. Kaupunkisuunnitteluviraston yleiskaavaosasto. Keskustan toiminnallinen selvitys 1987, s. 10.
108. Mustonen s. 111.
109. Isokangas s. 108.
110. Silde s. 43.
111. HS 11.12.2015.
112. Isokangas s. 10.
113. Silde s. 43.
114. Pentti Murolen blogi: <http://penttimurole.blogspot.com/2014/11/tanssit-kompassitorilla.html> [Tarkistettu 28.11.2019]
115. HS 28.5.1978.
116. Cantell s. 107.
117. HS 28.11.1993.
118. Norppa s. 468.
119. Norppa s. 541.
120. Norppa s. 457.

121. Mikkola, Kirmo, 1990, s. 214.
122. Mikkola, Kirmo, 1990, s. 214.
123. Mikkola, Kirmo, 1990, s. 214.
124. Arkkitehtien 4-5/1918.
125. Arkkitehti, 2/1925.
126. Eliel Saarinen - Suomen aika. 1990, s. 337, 338.
127. Arkkitehti, 2/1925.
128. Arkkitehti 11/1927. Birger Brunila, "Helsingin keskustan asema-kaava".
129. Kts. Eliel Saarinen, Suomen aika, 1990, s. 337.
130. Saarisen ehdotus kaupungintalon rakentamisesta Turun kasarmin paikalle julkaistu Hbl ja HS 1.8.1928.
131. Aamulehti, 5.11.1913; Työläisnaisten urheilulehti 11/1923.
132. Tammelin, 1928 s. 315-317
133. Tammelin, 1928 s. 315-317
134. Rautatiemiljö Helsingin alueella 1981. VR kamerakerho. s. 9.
135. Mikkola, Kirmo, 1990, s. 217.
136. Arkkitehti 11/1934.
137. Rautatiehallituksen arkisto, FB780, KAmik. "Kertomus vuoden 1939 Helsingin tavara-asemakomitean työstä ja tuloksista".
138. Valtionrautatiet 1987, s.340.
139. Valtionrautatiet 1987, s.340.
140. Rautatiemiljö Helsingin alueella 1981. VR kamerakerho. s. 9.
141. HRakvv, 81-055271. 18.8.1980.
142. HS 13.5.1978.
143. HS 4.4.1980, Seija Sartti.
144. HS 4.4.1980, Carl Henning.
145. HS 4.4.1980, Simopekka Nortamo.
146. Steven Holl, Chiasma - Ajatuksia suunnitelmasta. Arkkitehti 4/1993.
147. Voittanut ehdotus Hannu Tikka ja Kimmo Lintula.
148. Töölönlahti, asemakaavan muutoksen selostus, 2002/10920
149. HS 3.4.2003. "Arkkitehdit moittivat uutta hotellia", Merja Salmela.
150. 10275, KH hyväksymä 18.3.1996, YM vahvistama 1.4.1996.
151. Töölönlahden aloitusalueen asemakaavamuutoksen selostus, 1996/10275.
152. Töölönlahden aloitusalueen asemakaavamuutoksen selostus, 1996/10275.
153. Töölönlahden aloitusalueen asemakaavamuutoksen selostus, 1996/10275. s. 19.
154. Mäkinen 2003 s. 14.
155. Ibid.
156. Mäkinen 2003 s. 16.
157. Mäkinen 2003 s. 49. Kioskirakennukset jakautuivat 1950-luvulta lähtien ns. kiinteisiin kioskeihin ja irtokioskeihin. Vuonna 1960 Rakennusvirastossa laadittiin tyyppipiirustukset, jotka oli tarkoitettu makkara- ja jäätelökioskia varten. Alun perin puurunkoinen, minerit-levyillä päällystetty, siltemmin metallirunkoinen. Sovellettiin myös lehtikioskiksi.
158. Junttila s. 118. Kiinteät kioskit sijoitettiin tavallisesti yhä punitien tai aukoiden laidolle myyntiaukon avautuessa jalkakäytävälle tai aukiolle päin. Irtokioskeille oli tyyppillistä myös niiden yksisuuntaisuus: myyntiaukot avautuvat jalkakäytävälle, kioskien taakse on sijoitettu sisäänkäyntiovi, sähköliitäntälaitteet ja jätesäiliöt.
159. Junttila s. 124. Helsingissä ja Turussa oli käytössä puhelinkioskeja, joissa oli koristeelliset, hieman sipulimaiset katot. Tämän kioskityyppin edustaja on nykyisin nähtävissä ainoastaan Seurasaaressa ulkomuseossa.
160. Mäkinen 2016 s. 100.
161. Mäkinen 2003 s. 47. Lankarullakioskeissa on klassistisia koristeaiheita myyntiluukun ympärillä ja ovessa.
162. Mäkinen 2003 s. 91.
163. Junttila s. 121. Helsingissä irtokioskien ulkoasua pyrittiin yhtenäistämään. Muissa kaupungeissa ei ollut vastaavia pyrkimyksiä samassa laajuudessa.
164. Helsingin Energia: Helsingissä katuvalaistus siirtyy älyaikaan. [https://www.motiva.fi/files/7984/Helsingin\\_Energia\\_Helsingissa\\_katuvalaistus\\_siirtyy\\_alyaikaan.pdf](https://www.motiva.fi/files/7984/Helsingin_Energia_Helsingissa_katuvalaistus_siirtyy_alyaikaan.pdf) [Tarkistettu 28.11.2019]
165. Junttila s. 91.
166. Suomen Teollisuuslehti No 1, 1.1.1908.
167. HKR: Helsingin perinteiset katuvalaisimet: selvitys y- ja kpv-valaisimien nykyisestä ja tulevaisuuden käytöstä.
168. Junttila s. 97.
169. Heironen s. 394.
170. Kertomus Helsingin kunnallishallinnosta 1910, s 376.
171. Kertomus Helsingin kunnallishallinnosta 1922, s. 228.
172. Pulla s. 140. Sirkustelttaan mahtui kerrallaan jopa 3000 katsojaa. Lehtiarvostelussa moitittiin Kalevalasta inspiroitunutta esitystä "älyttömäksi sekamelskäksi".
173. Paunonen s. 718.
174. Norppa s. 89.
175. Uusi Suometar 2.7.1913 no 150.
176. Paunonen s. 719.
177. Norppa s. 87.
178. Uusi Suometar 18.10.1894 no 243.
179. Hirn s. 135.
180. Kulttuurihistoria nyt! Kadonneen näytelmäelokuvan jäljillä – Sylvin rekonstruktio saa ensi-illan. Elokuvan filmiaineisto oli pitkään kateissa, mutta löytyi vuodenvaihteessa 1933-34 helsinkiläisestä romukaupasta. Heiki Aho ja Björn Soldan toteuttivat neljä kelaa käsittäneestä säilyneestä materiaalista lyhytelokuvan, joka sai ensi-iltansa vuonna 1934. Koosteeseen valikoitui ilmeisesti tarkoituksellisesti pahiten epäonnistuneita kohtauksia, vaikka myöhemmin selvisi, että materiaalia oli säilynyt enemmänkin. Suomalaisen elokuvan festivaalia varten vuonna 2016 Hannu Salmen toteuttamassa rekonstruktiossa pyrittiin olemassa olevan materiaalin mahdollistamissa rajoissa välittämään Canthin alkuperäisen näytelmätekstin mukainen lopputulos. <https://kulttuurihistoria.wordpress.com/2016/04/02/kadonneen-naytelmaelokuvan-jaljilla-sylvin-rekonstruktio-saa-ensi-illan/>
181. Naisten ääni 12.05.1923 no 9.
182. Åström s. 62.
183. Rönkkö s. 98.
184. Pulla s. 144.
185. Kaupunkisuunnitteluviraston yleiskaavaosasto. Keskustan toiminnallinen selvitys 1987, s. 8.
186. Paunonen s. 718-719.
187. Arkio-Laine s. 98-99.
188. Työmies 5.9.1907 no 204.
189. Helsingin kaupungin karttapalvelu, 2019.
190. KPOA, Helsingin Kaupungin Rakennusvirasto, 1987. KAO 25747/6. Rautatien uudellenjärjestelysuunnitelma 1987-88. Toteutunut.
191. KPOA, Brunila, Birger. 1938. Rautatien järjestelyehdotus. KAO5337.
192. Helsingin Kaupungin Rakennusvirasto, 1995. KAO 24958\_9. Pyörätiejärjestelyt Asema-aukiolta Mikonkadulle ja korotetut rv-pysäkit. Toteutunut.
193. Helsingin karttapalvelu, Ilmakuvat. (1980-2010)
194. KPOA, Viatak, Rakennusvirasto, 2000. KAO 27688/9. Katusuunnitelma. Toteutunut.
195. Helsingin kaupungin museo; Dilén, Börje, 1952. Valokuva.
196. Helsingin kaupungin karttapalvelu. Ilmakuvat, 2000-luku.
197. Helsingin karttapalvelu. Ilmakuvat, 80-90-luku.
198. Google Maps, 2009.
199. HS, 1990/24/7, Juurus Kati. Ateneumin remontti valmistuu joulukuussa
200. Helsingin kaupungin karttapalvelu. Ilmakuva, 80-90-luku.
201. KPOA, 11226, 1967, HKA
202. Helsingin Kaupungin Rakennusvirasto, 2008. KAO 29277/1/b. Kaivokatu, länsiosa, päällysteet.
203. KPOA/Mikonkatu/KAO\_29697\_1, KPOA/Mikonkatu/KAO\_29697\_1 ja KAO\_24669\_10\_c
204. KPOA, Sito oy, APRT, Näkymä Oy, Helsingin Kaupungin Rakennusvirasto, 1995. KAO/29360/121. Töölönlahdenkatu, asemapiirustus. Toteutunut.
205. KPOA, Helsingin Kaupungin Rakennusvirasto, 2008. KAO 29277/1/b. Kaivokatu, länsiosa, päällysteet.
206. KPOA, Helsingin Kaupungin Rakennusvirasto, 1995. KAO 24958\_9. Pyörätiejärjestelyt Asema-aukiolta Mikonkadulle ja korotetut rv-pysäkit. Toteutunut.
207. KPOA, Brunila, Birger. 1938. Rautatien järjestelyehdotus. KAO5337 KPOA.
208. KPOA, Helsingin Kaupungin Rakennusvirasto, 1987. KAO 25747/6. Rautatien uudellenjärjestelysuunnitelma 1987-88. Toteutunut.
209. KPOA, Ramboll. 2008. KAO/29269/1





# Kuvailulehti

Tekijä	Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy / Arkkitehtitoimisto Okulus Oy
Nimike	Rautatietori ja Asema-aukio. Kaupunkirakenne- ja ympäristöhistoriaselvitys
Sarjan nimike	Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön julkaisuja
Sarjanumero	2020:18
Julkaisuaika	09:2020
Sivuja	261
ISBN	ISBN 978-952-331-796-3 (verkkojulkaisu), ISBN 978-952-331-795-6 (painettu julkaisu)
ISSN	ISSN 2489-4230 (verkkojulkaisu), ISSN 2489-4222 (painettu julkaisu)
Kieli, koko teos	Suomi
Kieli, yhteenveto	Suomi, ruotsi
Tiivistelmä:	

Helsingin rautatieasemaa ympäröivä avoin kaupunkitilakokonaisuus alkoi rakentua 1860-luvulla, kun alueella aiemmin ollut asemarakennus ja sen viereen tasattu Rautatietori rakennettiin. Nykyään useista, toisiinsa limittyvistä aukioista koostuva kokonaisuus on muotoutunut vaihteittain tarkastelualueen ja sen ympäristön kehittyessä Suomen kaupallisen ja liikenteellisen kehityksen symboliksi, tärkeäksi saapumisen ja lähtemisen miljööksi. Tarkastelualueeseen kuuluvat Rautatietori, Asema-aukio, Elielinaukio, Ateneumin ympäristö, rautatieaseman edustalla olevat puistikot sekä alueen aukioihin liittyviä katualueita. Osa alueesta on valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY 2009), alue on kokonaisuudessaan maakunnallisesti arvokasta Helsingin kivikaupunkia ja aluetta rajaa moni Helsingille tunnusomainen arvorakennus.

Rautatietorin ja Asema-aukion kaupunkirakenne- ja ympäristöhistoriaselvityksen tavoitteena on ollut dokumentoida alueen ja sen osien historiallisia kehitysvaiheita, kartoittaa alueen nykytilaa sekä määrittää sen arvot.

## Sammanfattning:

Den öppna stadsmiljöhelheten som formas kring Helsingfors järnvägsstation började byggas på 1860-talet, då den tidigare stationsbyggnaden och Järnvägstorget brevid stationen byggdes. Den sammanflätade helheten, som i dag består av torg och skväarer, har formats i faser i och med att området och dess omgivning utvecklats till en symbol för Finlands handels-, transport- och trafikutveckling, till en viktig miljö för ankomst och avfärd. Utredningsområdet består av Järnvägstorget, Stationsplatsen, Elielplatsen, Ateneums omgivning, de planterade skväarerna söderom järnvägsstationen samt gatuområden som gränsar till torgområdena. En del av området har status som byggd kulturmiljö av riksintresse (RKY 2009), området är i sin helhet en del av Helsingfors landskapsmässigt värdefulla stenstad och gränsar till många för Helsingfors kännetecknande värdebyggnader.

Järnvägstorgets och Stationsplatsens stadsstruktur- och miljöhistorieutrednings mål har varit att dokumentera områdets och dess delars historiska utvecklingsskeden, kartlägga dess nuläge och definiera dess värden.

Avainsanat: Rautatietori, Asema-aukio, Elielinaukio, Kaivokatu, Mikonkatu, Keskuskatu, Vilhonkatu, Helsingin päärautatieasema, ympäristöhistoriaselvitys, kaupunkirakenneselvitys



# Helsinki

Kaupunkiympäristön toimiala huolehtii Helsingin kaupunkiympäristön suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta, rakennusvalvonnasta sekä ympäristöön liittyvistä palveluista.

