

#### KENEN KAUPUNKI?

HELSINGIN KAUPUNKISUUNNITTELU  
JA KULTTUURIYMPÄRISTÖ TÖRMÄYSKURSSILLA

#### TOIMITTAJAT

Harri Hautajärvi, Juhana Heikonen, Petteri Kummala, Timo Tuomi

#### TOIMITUSAVUSTAJA

Linda Leskinen

#### GRAAFINEN SUUNNITTELU

Päivi Häikiö

#### JULKAISIJAT JA KUSTANTAJAT

Docomomo Suomi Finland ry  
ICOMOSin Suomen osasto ry.  
Rakennustaiteen Seura ry  
Rakennusperintö-SAFA

Helsinki 2021

Painopaikka: Printon AS, Viro

© Kirjoittajat ja julkaisijat

Teoksessa oleva kuva-aineisto on julkaistu tekijänoikeuslain (404/61) pykälien 22, 25 ja 25a nojalla.  
ISBN 978-952-69679-0-5

TOIM.  
HARRI HAUTAJÄRVI  
JUHANA HEIKONEN  
PETTERI KUMMALA  
TIMO TUOMI

# KENEN KAUPUNKI?

HELSINGIN KAUPUNKISUUNNITTELU  
JA KULTTUURIYMPÄRISTÖ TÖRMÄYSKURSSILLA

DOCOMOMO SUOMI FINLAND RY – ICOMOSIN SUOMEN OSASTO RY  
RAKENNUSTAITEEN SEURA RY – RAKENNUSPERINTÖ-SAFA

## SISÄLLYSLUETTELO

### HELSINGIN KULTTUURIYMPÄRISTÖ MYYTÄVÄNÄ. 6

Harri Hautajärvi, Juhana Heikonen ja Timo Tuomi

### HELSINGIN UHANALAISIA KULTTUURIYMPÄRISTÖJÄ. 9

Harri Hautajärvi, Juhana Heikonen ja Timo Tuomi



#### JALOSTUVAT ARVOT, IKUISET ONGELMAT.

Sata vuotta rakennussuojelua Helsingissä.

**Timo Tuomi**

12



#### LAPINLAHDEN SAIRAALAN MILJÖÖ UHATTUNA.

**Kirsi Saarikangas, Gretel Hemgård, Julia Donner**

56

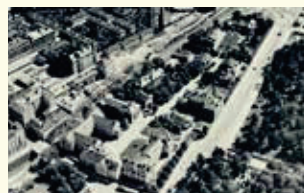


#### TIIVIIMMIN, KORKEAMMALLE, TEHOKKAAMMIN?

Sijoittajavetoisen tehostamisen sijaan tarvitaan inhimillistä ja ilmasto-kestävää kaupunkia.

**Harri Hautajärvi**

20



#### MARIAN SAIRAALA-ALUEESTA KASVUYRITYSKAMPUS.

Kylmää bisnestä kulttuuriarvoista piittaamatta.

**Jukka-Pekka Flander**

66



#### ETELÄSATAMA JA KAUPUNKISUUNNITTELU-POLITIIKAN KÄÄNNE.

**Anja Kervanto Nevanlinna Maunu Häyrynen**

44



#### BAANASTA URBAANA?

Rautatiekatujen rakentaminen tuhoaisi teollista historiaa ja suositun pyöräilyväylän.

**Krista Muurinen, Teresa Rönkä**

76



#### HIETALAHDENRANTA SIJOITUSKOHTENA.

**Ulla Blomberg**

84



#### PUUHEVONEN ELÄINTARHASSA.

Helsinki Garden kuorittuna.

**Tommy Lindgren**

110



#### KANSALLISTEATTERIN KORTTELI - VOIKO HISTORIAALLISIA ARVOJA NOLLATA RETORIIKALLA JA LAKIA VENYTTÄMÄLLÄ?

**Timo Tuomi, Tuula Pöyhä**

136



#### YHTEISESTÄ YKSITYISTÄ.

Kouluista koteja ja rakennus-perinnöstä bisnestä.

**Miia Perkkiö**

92



#### KRUUNUNHAAN KASARMI-KORTTELI HALUTAAN TUKKIA.

**Elli Maalismaa, Jussi Heinämies**

118



#### HELSINGIN HALLINNON RAPAUTTAMINEN JA UHAT KULTTUURIYMPÄRISTÖLLE.

**Juhana Heikonen**

144



#### KIINTEISTÖSIJOITTAJAN VALTAUS TORKKELINMÄELLÄ.

Arvorakennus turmellaan samalla kun suojeluluokitusta nostetaan.

**Harri Hautajärvi**

102



#### KAUPUNKILAISTEN ETUPIHAT.

Elielinaukio ja Asema-aukio kauppatavarana.

**Kristina Karlsson, Mona Schalin,**

**Timo Tuomi**

126

KIRJOITTAJAT 164  
JULKAISIJAT 166

# KAUPUNKILAISTEN ETUPIHAT

## ELIELINAUKIO JA ASEMA-AUKIO KAUPPATAVARANA

KRISTINA KARLSSON  
MONA SCHALIN  
TIMO TUOMI

Suunnitteluvaraus on Helsingissä yleistynyt käytäntö, joka uhkaa tuottaa varsin ristiriitaisia tuloksia etenkin silloin, kun on kysymys kaupungin omistamien yhteisten, keskeisten alueiden maankäytöstä. Kaupunki tarjoaa auliisti uutta rakennusmaata aloitteellisille sijoittajille, ja asemakaavoja muutetaan palvelemaan toimitilahankkeita muodostamalla tontteja yleisiltä alueilta. Hankkeiden toteutuksen helpottamiseksi pyritään haastamaan kaavoitusprosessin vakiintuneita käytäntöjä tai ainakin oikomaan mutkia. Ajankohtainen esimerkki tästä on Elielin-aukion ja Asema-aukion kehittämishanke.

Rautatieaseman ja Postitalon välissä sijaitsevan tori- ja katualueen muuttaminen toimitilarakentamisen tonteiksi on ollut vireillä vuodesta 2017. Tuolloin kaupunginhallitus<sup>1</sup> myönsi suunnitteluvarauksen ideasuunnitelman laatimista varten. Varausehtoihin kirjattiin muun muassa, että rakentamisen määrästä tulee tehdä vaihtoehtoisia tarkasteluja. Varauksensaajan tuli lisäksi selvittää yhteistyössä kaupungin ja Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän kanssa edellytykset Elielinaukion bussiterminaalin lakkauttamiselle tai uudelleenjärjestelylle. Näiden selvitysten tuloksia, ideasuunnitelmia tai kerrosalatutkielmia ei ole esitetty julkisuudessa. Määräajan umpeuduttua varausta jatkettiin kaupunginhallituksen elinkeinojaoston päätöksellä vuoden 2023 loppuun.<sup>2</sup> Varauksensaajina olivat Evata Partners Oy, kiinteistönomistajat Ilmarinen, OP-Vuokratuotto, VR ja SOK sekä Elielinaukion pohjoisreunalla sijaitsevan, vuonna 2003 valmistuneen Holiday Inn -hotellin omistaja Exilion Real Estate. Varausehtoihin liitettiin velvoite arkkitehtuuri- ja maisema-arkkitehtuurikilpailun järjestämisestä.<sup>3</sup>

Kun Talouselämä-lehden haastattelussa kysyttiin pormestari Jan Vapaavuorelta, miltä keskusta-alueen toimijoiden investointihalukkuus näyttää, vastaus kuului ”Hyvältä. Elielinaukion kiinteistöjen omistajilla on selkeä usko siihen, että kannattaa miettiä suuruusuntaisia asioita.”<sup>4</sup>

Koska Elielinaukion ja Asema-aukion nykyiset asemakaavat eivät salli katu- ja torialueille uutta maanpäällistä rakentamista, on ryhdytty asemakaavan muutokseen. Kaavoittajat, kiinteistösijoittajat ja arkkitehtikonsultit ovat jo vuosia kehittäneet suuntaviivoja uudisrakennuksille, mutta siitä on tihkunut varsin vähän tietoja julkisuuteen. Elokuussa 2020 hanketta uutisoitiin näkyvästi ja kiinteistösijoittajien edustaja hehkutti torialueelle sijoitettavaa suurta rakennusta, joka jättäisi jopa Rautatieaseman varjoonsa.<sup>5</sup> Kaupunki julkaisi verkkosivuillaan asemakaavamuutoksen suunnitteluperiaatteiden luonnoksen sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelman. Hanke ei olisi välttämättä herättänyt julkista keskustelua ilman kiinteistösijoittajien mainospuheita.



## HISTORIAA JA NYKYAIKAA RAUTATIEASEMAN YMPÄRILLÄ

Eliel Saarisen suunnittelema Helsingin rautatieasemasta tuli maailmankuulu heti valmistuttuaan 1919. Ympäristö on muuttunut moneen otteeseen, ja vuoden 1996 asemakaava varmisti vihdoinkin, että asemarakennuksen kaikki julkisivut ja niiden edessä olevat aukiot pystytään kehittämään yhteisesti nautittavaksi ympäristöksi.<sup>6</sup> Nyt Helsingin kaupunki on itse valmis luopumaan tästä periaatteesta tiivistämisen ja kaupunkituottavuuden nimissä.

Asemarakennuksen läntisen sisäänkäynnin edessä sijaitseva Asema-aukio on osa historiallista kaupunkitilasarjaa, johon kuuluvat Rautatien-tori, Kaivokatu sekä Asema-aukio. Nykyisen muotonsa aukio on saanut 1900-luvun alussa. Elielinaukio on saanut nykyisen muotonsa 1996 vahvistetussa asemakaavassa, joka myös määritteli räystäskorkeudet suunnitteilla olevalle Sanomatalolle (+39,5), ja länsisiiven kylkeen rakennettavalle hotellille (+33). Aukiolle sijoitettiin linja-autoliikenteen terminaali, jonka sirot, ryhdikkäät katokset suunnitteli arkkitehti Juhani Pallasmaa. Tori- ja katualueiden alle sijoitettiin yksikerroksinen pysäköintihalli.

Rakennusperintölailla suojeltu asemarakennus sekä Rautatien-tori siihen rajautuvine rakennuksineen muodostavat valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön.<sup>7</sup> Siihen rajautuvia, asemakaavassa sr-1-merkinnällä suojeltuja rakennuksia ovat lisäksi Sokos-talo ja hotelli Seurahuone. Vltava-rakennuksen Asema-aukion puoleisia julkisivuja ja vesikattomuotoa on suojeltu sr-2-merkinnällä.

Asema-aukio ja Elielinaukio muodostavat suuren potentiaalin käsitteävän, eri-ikäisten rakennusten rajaavan aukioparin, jota inhimillistä pienemmän mittakaavan Vltavan rakennus vuodelta 1910 – fragmentti entistä ratapiha-alueetta rajanneesta rakennuksesta.<sup>8</sup> Asema-aukio ja Elielinaukio ovat nykyisin osa kaikkein vilkkaimmin sekä ajoneuvoin että jalan liikennöityä Helsingin ydinkeskustaa. Jalankulkijoiden määrä on vielä kasvanut huomattavasti keskustakirjasto Oodin valmistuttua.<sup>9</sup>

## KAUPUNGIN SUUNNITTELUPERIAATTEET SALLIVAT MASSIIVISEN RAKENTAMISEN

Asemakaavaprosessin tulee noudattaa maankäyttö- ja rakennuslain antamia suuntaviivoja. Siihen liittyy olennaisesti osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS). Kaupunki on julkaissut OAS:n, asemakaavaa ohjaavat suunnitteluperiaatteet, järjestänyt yleisöwebinaarin ja vastaanottanut osallisten mielipiteitä.

Kaupunkiympäristölautakunnan pöytäkirjassa 1.9.2020 hanketta kuvataan seuraavasti:

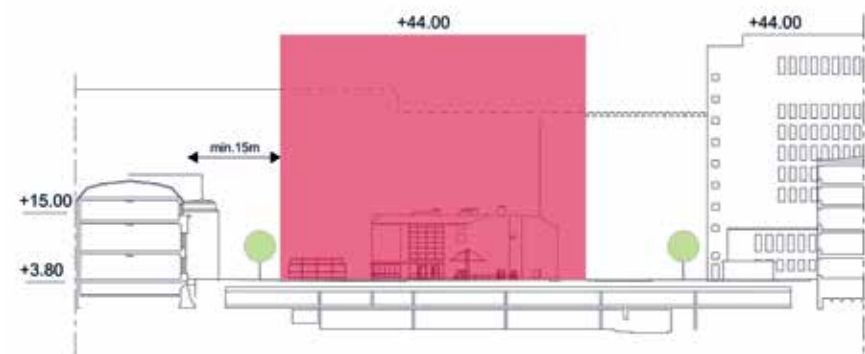
*Elielinaukion kehittämishankkeella on tarkoitus tiivistää Elielin- ja Asema-aukioiden alueen kaupunkirakennetta ja synnyttää täyden- nysrakentamalla vetovoimainen ja monipuolisesti elävä osa keskustaa, johon sijoittuu työpaikkoja, majoituspalveluita, kauppaa, vapaa-ajan toimintoja sekä kohtaamispaikkoja. Hankkeen myötä keskustan toimintatilarjontaa on mahdollista lisätä merkittävästi kestäviin kulkumuotoihin nojaten ja näin kasvattaa kaupunkituottavuutta erityisen kestäväällä tavalla. Hankkeella parannetaan alueen jalankulkuympäristön laatua ja turvallisuutta.*

Suunnitteluperiaatteet on hyväksytty lautakunnassa 17.11.2020 sillä muutoksella, että Vltavan rakennus säilytetään. Ehdotus uudisrakennusten enimmäisräystäskorkeuden alentamiseksi äänestettiin nurin.<sup>10</sup> Suunnitteluperiaatteissa Elielinaukion lisärakentamiselle määriteltiin ylimmäksi räystäskorkeudeksi +44 metriä, joka ulottuu Postitalon torniosan tasolle ja jää metrin Eduskuntatalon räystäskorkeuden alle. Uudisrakennuksen viereen on jätettävä nykyinen, 15 metrin levyinen kulkureitti rautatieaseman länsisiiven eteen. Asema-aukiolta pysäköintihalliin johtava ajoramppi esitetään purettavaksi, ja tilalle saa rakentaa liiketiloja yhdistettynä maanalaisiin metroasema- ja jalankulkuysteihin. Vanha metropaviljonki puretaan.

Näitä reunaehtoja noudattaen voidaan Elielinaukiolle rakentaa kymmenen kerrosta uutta liike- ja toimitilaa tämän artikkelin havainnekuvan osoittamalla tavalla. Asema-aukiolle sallittaisiin jonkin verran pienempi rakennus, joka väistämättä asettuisi tulpaksi asemaa kohti avautuville näkymille.

Hanke etenee arkkitehtuurikilpailun tulosten arvioimisella ja sen pohjalta laadittavan asemakaavan luonnos- ja ehdotusvaiheilla lausuntoineen ja kannanottoineen. Jo nyt kaupunginmuseon, Helsingin seudun liikenteen ja Väyläviraston kriittiset lausunnot osoittavat, että suunnitteluperiaatteisiin liittyy suuria ristiriitoja ja avoimia kysymyksiä kuten muun muassa linja-autoliikenteen järjestely ja aseman saattoliikenteen toimivuus.

Helsingille erityisen tunnusomainen näkymä avautuu Kaivokadulta Asema-aukiolle - rautatieaseman länsi- ja etelä- julkisivut muodostavat arkkitehtonisesti ehjän ja monumentaalisen kokonaisuuden. Tähän näkymään ei tule sijoittaa uudisrakennuksia. Kuva Jan Alanco 1983, Helsingin kaupunginmuseo.



Havainnekuva osoittaa, kuinka mittavaa ja ympäristöään dominoivaa rakentamista Helsingin Elielinaukiolle ja Asemakiolle on mahdollista esittää asemakaavan hyväksytyjen suunnitteluperiaatteiden puitteissa. Kuva ei esitä tulevien rakennusten arkkitehtuuria. Havainnekuva Kristina Karlsson ja Mona Schalin.

Leikkaus rautatieaseman länsisiiven, Elielinaukion ja Postitalon läpi, taustalla Vltavan talo ja Kaivokadun varren rakennukset. Kaavio osoittaa asemakaavan suunnitteluperiaatteiden salliman ylisuuren uudisrakennuksen äärirajat. Havainnekuva Kristina Karlsson ja Mona Schalin.

## MUTKAT SUORIKSI ARKKITEHTUURIKILPAILULLA

Varauksensaajat ovat järjestäneet kutsukilpailun viidelle suunnitteluryhmälle. Tarkoituksena on löytää ehdotus, jonka pohjalta syntyisi toimitilarakentamisen mahdollistava asemakaava. Kun kutsukilpailu julkistettiin, sen tavoitteista syntyi lehtikirjoitusten<sup>11</sup> perusteella vaikutelma, että kaikki on samaan aikaan mahdollista; mittavasta rakennusoikeudesta huolimatta alueelle voitaisiin rakentaa laadukkaita katu- ja aukiotiloja, uudisrakentamisessa otettaisiin huomioon paikan arvokas historiallinen luonne ja rakentaminen sovitettaisiin korkeusasemiltaan ympäröivään rakennuskantaan.<sup>12</sup>

Kilpailun järjestäjän ja Suomen Arkkitehtiliitto SAFAn näkemykset eivät kohdanneet kilpailuohjelman osalta. SAFAn ehdotukset siitä, että Vltavan rakennuksen säilyminen varmistettaisiin ja määrälliset tavoitteet saataisiin kohtuulliselle tasolle, törmäsivät lopulta seinään ja osapuolet vetäytyivät yhteistyöstä.<sup>13</sup>

Arkkitehtuurikilpailuja on toisinaan hyödynnetty tasoittamaan tietä hankkeille, joiden lähtökohdat ovat ristiriidassa rakennetun kulttuuriympäristön arvojen kanssa. Kun kaavaprosessiin integroidaan arkkitehtuurikilpailu, kuten Elielinaukion tapauksessa, keskeiset osapuolet sitoutuvat varhaisessa vaiheessa kilpailun tavoitteisiin eikä muista vaihtoehdoista välttämättä edes keskustella. Elielinaukion suunnitteluperiaatteita käsitellessään luottamusmiehet ovat esimerkiksi etukäteen päättäneet tulevan rakennuksen enimmäiskorkeudesta ilman, että on esitetty erilaisia vaihtoehtoja saatikka arvioita niiden vaikutuksista kaupunkikuvaan.

On valitettavaa, että kutsukilpailun tunnetusti taitaville, ansioituneille osallistujille ei ole haluttu antaa vapautta ideoida alueen kehittämistä ilman suuren rakentamisen velvoittavia ohjeita. Kilpailijalta vaaditaan poikkeuksellista rohkeutta ja taloudellista riskinottoa, jos hän päättää esittää ratkaisua, joka haastaa kilpailun määrällisiä tavoitteita ja tulkitsee suunnittelutehtävää esimerkiksi parhaiden kaupunkitilojen näkökulmasta.

131

## TIIVISTÄMISTAVOITTEET JA KAUPUNKITUOTTAVUUS

Pormestari Jan Vapaavuori ja kaupunkiympäristön apulaispormestari Anni Sinnemäki ovat pyrkineet näkyvästi tasoittamaan tietä Elielinaukion rakentamiselle. Kaupungin ydinkeskustaa pitäisi tiivistää, lausuu Vapaavuori Talouselämän haastattelussa. Nykyisessä keskustassa hän kertoo näkevänsä tyhjää tilaa ”melkein kaikkialla”. Esimerkiksi Elielinaukio, Rautatientori ja Eteläsatama.<sup>14</sup> Anni Sinnemäen näkemys löytyy kiinteistö-hankkeen verkkosivuilta:

*Helsingin ydinkeskustan yksi keskeisimmistä paikoista muuttuu – ennen kaikkea viihtyisämmäksi kävelijöille. Jo nyt Elielinaukiolla on n. 38 000 jalankulkijaa joka päivä, tulevaisuudessa vielä enemmän.*



*On hienoa, että paikalle haetaan kehittämisideoita korkeatasoisen kansainvälisen arkkitehtuurikilpailun avulla – ja on ilo toimia kilpailun tuomariston puheenjohtajana.*<sup>15</sup>

Jos pormestareiden ja kiinteistökehittäjien puheisiin on uskomista, suunnittelualue on tulevaisuudessa kehittynyt sekä viihtyisän kävely- ja pyöräilykeskustan huipentumaksi että kaupunkituottavuuden moottoriksi, kansainvälisten huippuosaajien yritysten suosimaksi osoitteeksi. Elielinaukion alla on hämmästyttävä monikäyttötila: henkilöautojen lomassa aukiolta poistetut linja-autot poimivat matkustajiaan ja junalla saapuneet matkustajat hakevat sieltä itselleen sopivaa taksia. Hallin ainoa ajoramppi nousee pintaan Oodin itäisvulla ja ohjaa lisää ajoliikennettä puistoalueen läpi.

Elielinaukion ja Asema-aukion rakentamisen perusteluiksi on poimittu hankkeen kannalta sopivia tiivistämistavoitteita yleiskaavan 2016 ja se ”tarkentavaksi tulevaisuuskuvaksi” laaditun Helsingin keskustavision moninaisista tavoitteista. Keskeinen niistä liittyy niin sanottuun kaupunkituottavuuteen, joka on yleiskaavaselostuksen taikasanaja.<sup>16</sup>

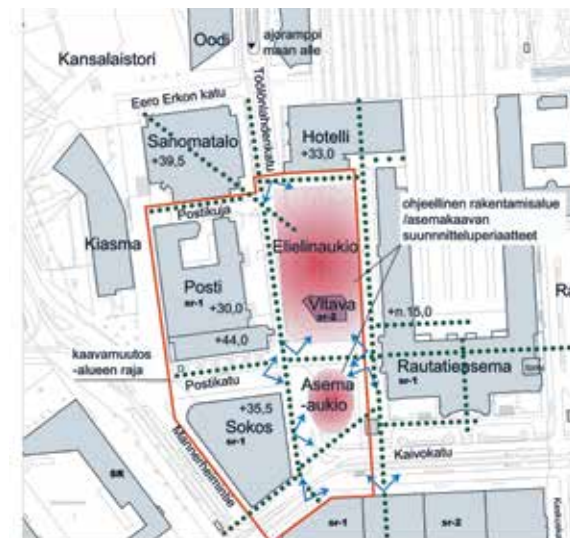
## JULKINEN Keskustelu Elielinaukion tulevaisuudesta

Useat tunnetut asiantuntijat ovat ilmaisseet kriittisiä näkemyksiään Elielinaukion suunnittelusta Helsingin Sanomissa. Yhteistä kaikille niille on ollut selkeä lähtökohta avoimen kaupunkitilan välttämättömyydestä valtakunnan ja helsinkiläisten tärkeimmällä etupihalla.<sup>17</sup> Ainoa tästä poikkeava näkemys on ollut hankkeen kiinteistökehityksessä kiinteästi mukana olleen professorin kirjoitus, joka päättyi lauseeseen: ”Paikka ja viihtyvyys vaativat modernismin sijaan Helsingin perinteistä tiheyttä.”<sup>18</sup> Ikään kuin Helsingin perinteiseen kaupunkikuvaan eivät olisi kuuluneet myös aukiot, torit ja avarat näkymät. Perinteinen tiheys umpikortteleineen on aina tarvinnut parikseen perinteisen avaruuden.

## OSALLISTAVAN PROSESSIN HARHA

Maankäyttö- ja rakennuslaki edellyttää kansalaisten osallistamista osana suunnitteluprosessia. Tähänastiset kokemukset Elielinaukion ja Asema-aukion asemakaavahankkeen alkuvaiheesta eivät ole rohkaisevia. Lausuntoja ja mielipideviestejä on kuitattu kaavoittajan laatimassa yhteenvedossa lähinnä olankohautuksella.<sup>19</sup>

Tähän yhteyteen sopii hyvin Mikko Vesterisen analyysi siitä, että vaikka nykyistä suunnitteluprosessia yleisesti pidetään eri osapuolia osallistavana, se ei ole poistanut suunnitteluun liittyviä valtakysymyksiä. Mihairi Aitkenin mielestä suunnitteluprosessin monimutkaisilla ja hitailla



133



Punaisella merkitty alue on asemakaavan suunnitteluperiaatteissa osoitettu ohjeellinen rakentamisala. Se käsittää koko Elielinaukion Vltavan talon mukaan lukien sekä keskeisen osan Asema-aukiosta. Kuva kertoo, ettei jalankulkijoiden ja kaupunkilaisten ulkotilojen määrä tule laajenemaan tässä yhtälössä. Uudisrakennukset tulevat peittämään tärkeitä näkymiä (siniset nuolet) muun muassa Rautatieaseman ja muiden merkkirakennusten suuntaan sekä merkittävästi häiritsemään jalankulkuhyteyksiä (mustat pisteiviivat). Havainnekuva pohjakartalle Kristina Karlsson ja Mona Schalin.

Rautatieaseman länsisivu Iltavalaistuksessa, edessä Elielinaukio. Kuva Mona Schalin 2020.



rakenteilla pystytään jopa ehkäisemään kansalaisten mielipiteitä, jolloin todellinen valta suunnittelun lopputuloksesta on edelleen viranhaltijoilla ja poliittisilla päättäjillä.<sup>20</sup>

### KENEN EHDOLLA KAUPUNKIA KEHITETÄÄN?

Jos Elielinaukiolle ja Asema-aukiolle kaavailun rakentamisen määrä toteutuu, se tulee estämään avoimen tilan kehittämistä jalankulkijoiden ja monien julkisten liikennevälineiden käyttäjien edun mukaisesti. Julkisen liikenteen tärkeimpänä solmukohtana paikalla olisi hieno potentiaali uudenlaisina, laadukkaasti suunniteltuina kaupunkiaukioina, joilla olisi houkuttelevia ravintolaterasseja, aurinkoisia ulkotiloja ja hyvin suunniteltuja kevyitä paviljonkeja modernin eurooppalaisen kaupunkikulttuurin parhaiden esimerkkien hengessä.

Suunnitteluperiaatteiden mahdollistama rakentaminen varjostaisi ja peittäisi näkymiä kansallisiin monumentteihin. Se tuottaisi kuulumaisia ja pimeitä, sivukadun oloisia tiloja paikkaan, jossa ihmisvirrat ovat Helsingin suurimpia.<sup>21</sup> Aluetta tulisi suunnitella aivan muista lähtökohdista: kaupunkilaisten, jalankulkijoiden ja joukkoliikenteen käyttäjien sekä taksien ja saattoliikenteen näkökulmasta, ottamalla huomioon alueen merkittävät arvot ja potentiaalin.

Kysymys on siitä, että Helsingin kaupunki aikoo luovuttaa omistamansa, pääkaupunkimme keskeisimpiin kuuluvan, eri liikennemuotojen solmukohtaan sijoittuvan aukiotilan yksityisen toimitilarakentamisen tonttimaaksi, ilman että on edes avattu keskustelua alueen todellisista mahdollisuuksista ja tulevaisuuden tarpeista.

Bruno Granholmin Valtion Rautateille suunnittelema varastomakasiini, nykyinen Vltavan talo, rajaa kauniisti Asema-aukiota muodostaen tasapainoisen kokonaisuuden rautatieaseman kanssa. Vltavan talon säilyminen on epävarmaa. Kuva Harri Hautajärvi 2020.

### VIITTEET

- <sup>1</sup> Kaupunginhallitus 29.5.2017 §634
- <sup>2</sup> Kaupunginhallituksen elinkeinojaoston päätös 23.3.2020. Jaostolla on merkittävä ohjausrooli kaupungin elinkeinopolitiikassa. Puheenjohtajana toimii pormestari. Ks. kaupunginkanslian tiedotteet 2020.
- <sup>3</sup> Elielinaukion hankkeen erityiset varausehdot: ”Varauksensaaja on velvollinen järjestämään kustannuksellaan arkkitehtuuri- ja maisema-arkkitehtuurikilpailun.” Kaupunginhallituksen elinkeinojaosto 23.03.2020 § 8, Liite 2 Varausehdot.
- <sup>4</sup> Heiskanen, Mirva. Helsingin ydinkeskustaa pitää tiivistää. *Talouselämä* 34/2020.
- <sup>5</sup> Bäckgren, Noona. Helsingin Elielinaukio aiotaan myllätä täysin uusiksi – Sijoittaja kertoo nyt suunnitelmista, jotka saattavat jättää Rautatieasemankin varjoonsa. *Helsingin Sanomat* 15.8.2020.
- <sup>6</sup> Töölönlahden aloitusalue. Asemakaavan muutosselostus 1996.
- <sup>7</sup> RKY-kohde Helsingin Rautatienori. *Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY*. Museovirasto 22.12.2009. rky.fi; Helsingin rautatieasema. Kulttuuriympäristön palveluikkuna. Museovirasto. *kyppi.fi*.
- <sup>8</sup> Arkkitehtitoimisto R Schnitzler, Vilhelm Helander, Juha Leiviskä, arkkitehdit SAFA 2020. *Asema-aukio ja Elielinaukio. Osa I. Ympäristöhistoriallinen selvitys*. Tilaaaja: Ilmarinen, OP-Vuokratuotto, SOK, VR-Yhtymä Oy, Exilion Real Estate I Ky, Evata Partners Oy.
- <sup>9</sup> Sitowise 20.4.2020. *Elielinaukio. Suunnittelun lähtökohdat, Liikennetekniikka, geotekniikka, kalliotekniikka ja kunnallistekniikka*.
- <sup>10</sup> Kaupunkiympäristölautakunnan pöytäkirja 17.11.2020.
- <sup>11</sup> Paananen, Noora, Bäckgren, Noona. Helsingin keskustasta saatetaan sulkea autoilta kokonainen katu – Helsingin valtapuolueet erimielisiä suunnitelman todennäköisyydestä. *Helsingin Sanomat* 18.11.2020.
- <sup>12</sup> Elielinaukion ja Asema-aukion arkkitehtuurikilpailu käynnistyy – mukana viisi kansainvälistä suunnitteluryhmää. *Hel.fi* 20.11.2020.
- <sup>13</sup> SAFAn hallituksen pöytäkirja 18.11.2020.
- <sup>14</sup> Heiskanen 2020.
- <sup>15</sup> Helsingin kaupunkiympäristön apulaispormestari Anni Sinnemäki. *Uusieliel.fi*.
- <sup>16</sup> Ks. Mikko Vesterisen analyysia yleiskaavaselosteesta: Kitkaa vai kasvua? Poliittisten puolueiden vaikutus Helsingin kaupunkisuunnitteluun, pro gradu -työ. Tampereen yliopisto 2019.
- <sup>17</sup> Helsingin Sanomien mielipidekirjoitukset: arkkitehti Kari Järvinen, *Helsingin Sanomat* 25.8.2020; professorit Markku Komonen, Tuomo Siitonen ja Jan Söderlund, *Helsingin Sanomat* 9.9.2020; professori Kaj Nyman, *Helsingin Sanomat* 14.9.2020; arkkitehti Erkki Mäkiö, *Helsingin Sanomat* 9.9.2020.
- <sup>18</sup> Wartainen, Kai. Elielinaukio ei ole ollut arvokasta kaupunkitilaa. *Helsingin Sanomat* 8.9.2020; Kai Wartaisen sähköposti Mona Schalinille 22.9.2020.
- <sup>19</sup> *Vuorovaikutusraportti. Elielin- ja Asema-aukion alueen asemakaavanmuutos*. Helsinki: Kaupunkiympäristön toimiala, asemakaavoitus 3.11.2020.
- <sup>20</sup> Vesterinen 2019, 16. Vesterinen viittaa Mihairi Aitkenin artikkeliin: A three-dimensional view of public participation in Scottish land-use planning: Empowerment or social control? *Planning Theory* 9, 3/2010, 248–249.
- <sup>21</sup> Elielin- ja Asema-aukiolla noin 39 000 jalankulkijaa päivisin klo 6–20. Sitowise 2015, päiv. 2020.