

Rautatientorin metroasema

ARK — BYROO





Arkkitehtitoimisto Ark—byroo oy

Työpajankatu 10 A 49, 7. kerros
00580 Helsinki

info@arkbyroo.fi

www.arkbyroo.fi

+358 50 574 8710

Tilaaaja:

Helsingin kaupungin liikenneliikelaitos HKL

Tilaaajan edustaja:

Susanna Saloranta, projektipäällikkö

Työryhmä:

Marianna Heikinheimo, TkT, arkkitehti, projektin johtaja

Jenni Jousi, arkkitehti, tutkija

Sanni Kähkönen, arkkitehti, tutkija

Nimeke: Rautatientorin metroaseman
rakennushistoriaselvitys

Osa 1

Julkaisija: Ark—byroo oy

Julkaisupaikka: Helsinki

Julkaisuajankohta: 28.2.2025

Avustajat:

Sami Heikinheimo, valokuvaaja

ISBN:

978-952-7595-23-7 (pdf)

978-952-7595-24-4 (nide)

Etukannen kuva: Metroaseman avajaiset 2.8.1982. Jan Alanco, Helsingin kaupunginmuseo.

Painopaikka: Grano Helsinki.



Sisällys

1. JOHDANTO	6
1.1 Kohde	6
1.2 Tehtävä	8
1.3 Perustiedot	9
2. METROHANKKEEN VALMISTELU	13
2.1 Metrohankkeen organisaatio ja päätöksenteko	13
2.2 Vaihtoehtoiset suunnitelmat	16
2.3 Vaikutteet	17
3. KAUPUNKITILA	19
3.1 Kaavoitus ja ympäröivien kortteleiden kehittyminen	19
3.2 Asematunneli	24
4. KAIVOKADUN METROASEMA	28
4.1 Suunnittelijat	28
4.2 Viisi luonnosvaihtoehtoa	31
4.3 Suunnitteluratkaisu	35
4.4 Muotoilu	45
4.5 OPI Opastus- ja informaatiojärjestelmä	52
5. RAKENTAMINEN	55
5.1 Toteutunut metroverkko 1972–1982	55
5.2 Rakentajat	56
5.3 Metroaseman rakentaminen ja valmis asema	57
6. MYÖHEMMÄT VAIHEET	63
6.1 Muutoshistoria	63
7. NYKYTILA	70
7.1 Sisäänkäynnit	70
7.2 Sisätilat	76
8. JOHTOPÄÄTÖKSET	99
LÄHTEET	101
RAKENNUSLUVAT	103

Asiasanat:

Asematunneli, autoistuminen, Pentti Ahola, Rolf Björkstam, Reino Castrén, City-Center, Erkki Heino, Helsinki, Kaivokatu, Kompassitori, Eero Kostiainen, Yrjö Kukkapuro, metro, OPI- opastus- ja informaatiojärjestelmä, Rautatientori, Unto Valtanen, 1970-luku, 1980-luku

1. Johdanto

1.1 Kohde

Tämän rakennushistoriaselvityksen kohteena on vuonna 1982 valmistunut Rautatientorin metroasema Helsingissä. Metroasemasta käytettiin suunnitteluvaiheessa nimeä Kaivokadun metroasema, mutta nimi muutettiin Rautatientorin metroasemaksi rakennusvaiheessa. Aseman rakentaminen oli ennennäkemätön rakennushanke paitsi Helsingin, myös koko Suomen mittakaavassa. Metroaseman lippuhalli on yksi Helsingin kaupungin keskeisimmistä sisätiloista, ja sen halki kulkee päivittäin jopa 54 000 ihmistä.¹ Rautatientorin metroasema yhdistää eri joukkoliikenteen järjestelmät ja toimii niiden solmukohtana.

Metroaseman arkkitehtisuunnittelu käynnistyi arkkitehti Pentti Aholan toimistossa vuonna 1972, kunnes Aholan kuoltua suunnittelua jatkoivat toimistossa työskennelleet Eero Kostiainen ja Erkki Heino yhdessä kollegansa Rolf Björkstamin kanssa. Hankkeen koosta johtuen sen toteutusta varten perustettiin monialainen konsulttitoimisto Oy Cityconsult Ab, jossa Pentti Ahola ja Kumppanit ky oli osakastoomistona. Cityconsult Ab:ssa toteutettiin hankkeen arkkitehti-, rakenne-, lvi-, palo- ja sähkösuunnittelu. Metron tunnetun opastinjärjestelmän suunnitteli Suunnittelutoimisto G4. Metroaseman sisustussuunnittelusta vastasi hankkeessa muotoilun erityisasiantuntijana toiminut Yrjö Kukkapuro yhdessä Simo Heikkilän kanssa.

Metroverkon rakentamistarve tuli ajankohtaiseksi henkilö- ja linja-autoliikenteen liikennemäärien kasvettua kestävämmiksi Helsingin keskustassa. Esikaupunkiliikenteen suunnittelukomitea puolsi vuonna 1959 metron rakentamista Helsinkiin: metron tehtävänä oli sujuvoittaa liikennettä kaupungin keskeisissä osissa ja



↑ Metroaseman lippuhallin pääporras kuvattuna tammikuussa 2025.

pääväylillä, laajentaa kaupungin ulottuma-aluetta ja sekä lyhentää pitkiä työmatkoja.² Esikuvia kaupunkiliikenteen järjestämiselle ja metrolle haettiin etenkin Tukholmasta ja Saksasta,³ sillä kyseessä oli valtakunnallisesti ennenkokematon hanke.

Alun perin metroverkko suunniteltiin hajautumaan huomattavasti laajemmalle, mutta kustannussyistä toteutus ulotettiin vain Kampista Puotinharjuun. Metro suunniteltiin osaksi

kokonaisjärjestelmää, jossa linja-autot ja raitiovaunut täydensivät lähijunien ja metron muodostamaa raideliikenteen perusverkkoa.⁴

Metron kokonaissuunnitelma sovitettiin osaksi kaupunkikuva. Metroasemien yleisiä suunnitteluperiaatteita haettiin vuonna 1971 järjestetyllä yleisellä metroasemakilpailulla, jonka voittivat arkkitehdit Eero Hyvämäki, Jukka Karhunen ja Risto Parkkinen. Kampin asemaa käytettiin kilpailussa soveltamisasemana, sillä kilpailuvaiheessa Kamppi toimi kahden metrolinjan

1 Kaupunkiliikenne 2023.

2 Ketolainen 2000, 44–46.

3 Pääkkönen 2021.

4 Ketolainen 2000, 44–46, 52.

risteysasemana, ja siitä syystä verkoston pääasemana. Suunnittelun edetessä metron linjaus vahvistettiin yksilinjaiseksi, ja metrolinjan pääasemaksi tuli Kampin sijaan Rautatientorin metroasema, keskeisen sijaintinsa ja joukkoliikennetyhteyksiensä ansiosta. Metroasemakilpailun voittanutta suunnitelmaa ei ole voitu hyödyntää tämän rakennushistoriaselvityksen laatimisessa. Lippuhallien ja laitureiden sisustus ja varustelu suunniteltiin vuonna 1974 valmistuneessa sisustuskomponenttien yleissuunnitelmassa kaikille metroasemille, mutta kunkin aseman arkkitehtipiirustukset laadittiin yksityisissä konsulttitoimistoissa. Riittävät asemakohtaiset tunnuspiirteet varmistettiin jakamalla keskustan viiden tunneliaseman suunnittelu eri arkkitehdeille.

Rautatientorin metroasemaan kuuluvat metron maanpäälliset sisäänkäynnit ja metron maanalaiset tilat. Metroaseman maanalaiset tilat jakautuvat neljään kerrokseen ja koostuvat metron kaksikerroksisesta lippuhallista liiketiloineen, lippuhallin alle sijoittuvista teknisistä tiloista ja metron laituritasosta. Metroaseman lippuhallin tilat liittyvät vuonna 1967 valmistuneeseen City-Centeriin yhdistyvään Asematunneliin, joka kulkee Kaivokadun alitse.

Rautatientorin metroasema sijoittuu keskeiselle paikalle Helsingin liikekeskustan ytimeen. Metroasema sijaitsee Rautatieaseman edessä, Kaivokadun alla ja sen pääsisäänkäyntipaviljonki on Asema-aukiolla. Kaivokatua pohjoisessa rajaa Rautatieasema, etelässä Makkaratalona tunnettu City-Center ja Kaivotalo ja luoteessa Sokoksen tavaratalo. Rautatieaseman ympäristö on vilkas julkisen liikenteen solmukohta. Alueella on runsaasti liiketiloja ja toimistoja.



↑ Metrojuna lähdössä Rautatientorin metroasemalta kohti länttä.

1.2 Tehtävä

Rakennushistoriaselvitys on laadittu Rautatien metroaseman peruskorjauksen suunnittelun tueksi. Selvitys rajautuu metroaseman maanpäällisiin ulkotiloihin sekä maanalaisiin julkisiin sisätiloihin, joita ovat kaksikerroksinen lippuhalli parveketasoihin ja metron laituritaso. Selvityksessä ei oteta kantaa näiden tilojen ulkopuolelle rajautuviin teknisiin tiloihin, liiketiloihin, viereisiin kiinteistöihin johtaviin tiloihin tai henkilökunnan tiloihin. Metroaseman sisä- ja ulkotiloissa on suoritettu katselmukset marras- ja joulukuussa 2024 sekä tammikuussa 2025. Katselmuksissa tehdyt huomiot on kirjattu raporttiin tilakohtaisesti. Rakennuksen sisä- ja ulkotilat on dokumentoitu valokuvaamalla.

Työhön on sisällytetty arkisto- ja kirjallisuustutkimusta, kenttätöitä ja eri lähteistä peräisin olevan tiedon yhdistämistä ja analysointia. Merkittävimpiä arkistolähteitä ovat olleet Helsingin kaupunginarkiston kokoelmat ja tilaajan toimittama rakennuslupa-aineisto. Kohteen alkuperäisiä piirustuksia säilytetään Helsingin rakennusvalvonnan arkistossa ja niihin sisältyy runsaasti pää- ja toteutusvaiheen piirustuksia. Opastus- ja informaatiojärjestelmän sekä sisustuskomponenttien yleissuunnitelmat kuuluvat Pasilan kirjastossa säilytettävään Helsinki-kokoelmaan. Vanhojen valokuvien osalta tärkein lähde on ollut Helsingin kaupunginmuuseon valokuvakokoelma.

Merkittävimpiä kirjallisia lähteitä ovat olleet Kansalliskirjaston digiarkiston lehtiartikkelit sekä Tapio Tolmosen teos *Tunnelijunasta suosikiksi. Helsingin metro 25 vuotta* (2007), Leena Louhivuoren teos *Metro 25 vuotta 2007. Jublat* (2007) sekä Laura Kolben ja Heikki Helinin artikkeli ”Kunnallishallinto ja politiikka. Kunnallistalous” teoksessa *Helsingin historia vuodesta 1945 osa 3* (2002). Käytetyt lähteet käyvät ilmi lähdeluettelosta ja tekstissä on käytetty alaviitteitä.

Selvitys on jaettu kahdeksaan lukuun. Ensimmäisessä luvussa on esitelty kohde, tehtävä ja rakennuksen perustiedot. Toinen luku taustoittaa metrohankkeen valmistelua, siihen liittyvää



organisaatiota, päätöksentekoa ja vaihtoehtoisia suunnitelmia. Kolmas luku käsittelee metroasemaa ympäröivää kaupunkitilaa ja sen kaavoitushistoriaa. Neljännessä luvussa esitellään metroaseman suunnittelijat ja alkuperäinen suunnitteluratkaisu. Viides luku käsittelee metroaseman rakentamista. Kuudennessa luvussa käydään läpi metroaseman käyttö- ja muutoshistoria ja havainnollistetaan muutokset kaavioiden avulla. Seitsemäs luku esittelee aseman nykytilan sisä- ja ulkotilojen osalta. Lukua on havainnollistettu inventoinnin yhteydessä otetuilla valokuvilla ja kuvateksteillä. Valokuvauspaikat on merkitty pohja- ja asemapiirustuksiin. Kahdeksas luku on yhteenvetoluku johtopäätöksineen.

↑ Metroaseman avajaishumua vuonna 1982. Kuva Jan Alanco, 1982, HKM.

1.3 Perustiedot

Rautatien metroasema

Valmistunut: 1982

Rakennuttaja: Helsingin kaupungin metrotoimisto

Pääurakoitsija: Otto Wuorio Oy

Arkkitehti: luonnosvaihe 1971–1972 Arkkitehtuuritoimisto Pentti Ahola ja Kumppanit Ky, suunnittelu- ja toteutusvaihe 1972–1982 Arkkitehtuuritoimisto Björkstam-Heino-Kostiainen Ky (Rolf Björkstam, Erkki Heino ja Eero Kostiainen). Arkkitehti-, rakenne-, lvi-, palo- ja sähkösuunnittelu Oy Cityconsult Ab.

Osoite: Asema-aukio, Kaivokatu, 00100 Helsinki

Kiinteistötunnus: 91-2-9902-3

Kaupunginosa: 02 Kluuvi

Kortteli: 9902

Tontti: 3

LAAJUUSTIETOJA⁵

Kokonaisala: 18590 m²

Kerroksia: 5

TÄRKEIMMÄT MUUTOSVAIHEET

2006–2010 liiketilan laajennukset Kompassitasolla, tilahahmon muutos

KÄYTTÖHISTORIA

1982 alkaen metroasema

OMISTUS

1982 alkaen Helsingin kaupunki

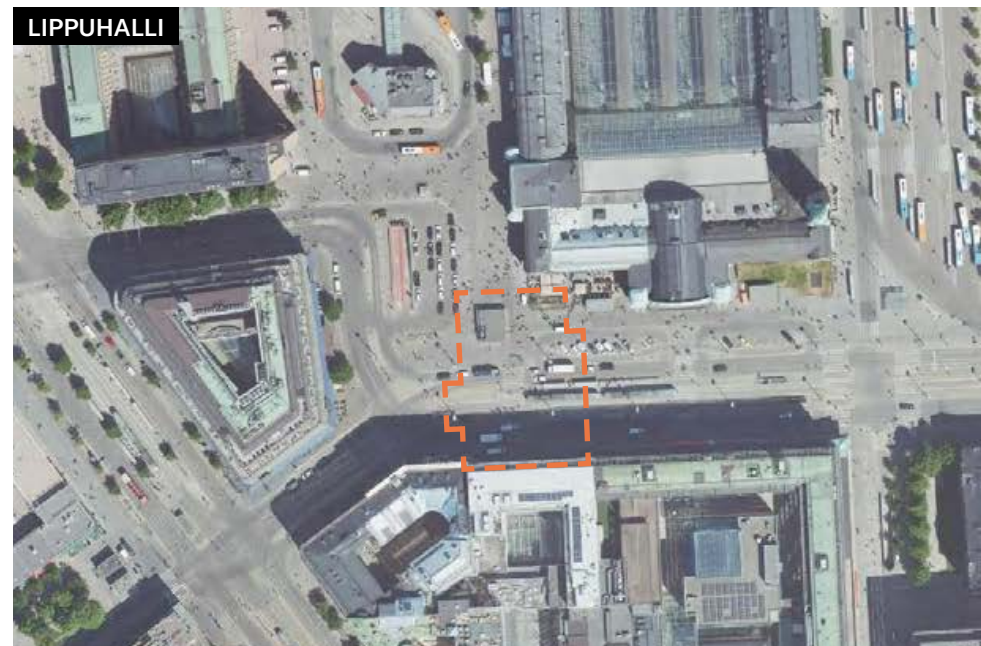


↑ Kaivokatu ympäristöineen ilmakuvassa vuodelta 2023. Ilmakuvaan on merkitty alueen keskeiset kadut, rakennukset ja aukiot. HKP.

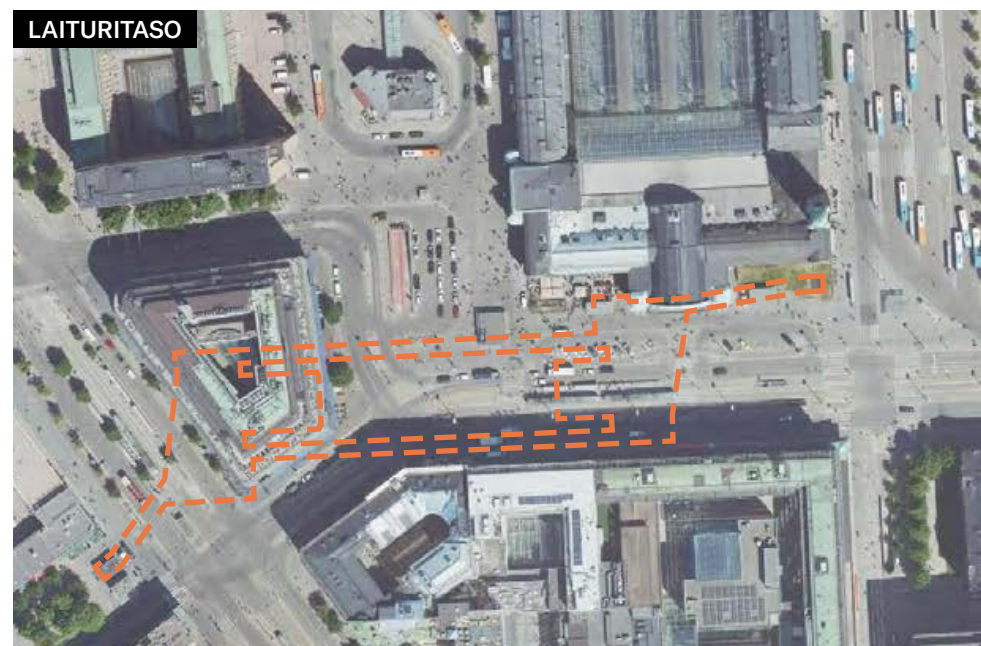


→ Metroaseman sijainti on merkitty kantakarttaotteeseen punaisella ympyrällä. Kantakartta, 2025, HKP.

⁵ Laajuustiedot Helsingin kaupungin karttapalvelun mukaan.



↑ ↗ → Selvityksen tarkastelualueiden sijainti kerroksittain. Kaavion pohjana vuoden 2023 ortoilmakuva. HKP.



RAKENNUSSUOJELU¹⁰

Alue kuuluu kokonaisuudessaan maakunnallisesti arvokkaaseen kulttuuriympäristöön *Helsingin empirekeskusta ja kivikaupunki*. Rautatieaseman edusaukio ja Kaivokatu kuuluvat valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön *Helsingin Rautatientori*.¹¹ RKY-alue koskee pääosin Rautatientoriin rajautuvia rakennuksia. RKY-alueeseen kuuluvaksi on merkitty koko asemakaavassa 11982 oleva kaava-alue, jota rajaavat Päärautatieasema, Sokos ja Kaivokadun eteläpuolinen liikerakennusten kortteli.¹²

Läheiset Rautatientori ja Keskuskatu kuuluvat Helsingin yleisten alueiden historiallisesti arvokkaisiin arvoympäristöihin. Rautatieaseman edusaukio ja sen edustalla oleva Kaivokadun osa on suojeltu asemakaavassa kaupunkikuvallisesti, rakennustaiteellisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaana ympäristökokonaisuutena. Kaikki metroaseman yläpuolista katutilaa rajaavista rakennuksista on suojeltu asemakaavalla.



↑ Kaikki metroaseman yläpuolista Kaivokadun katutilaa rajaavat rakennukset on suojeltu asemakaavalla. Kuva Kari Hakli, 1972, HKM.

¹⁰ Suojelutiedot Helsingin kaupungin karttapalvelun mukaan.

¹¹ Museovirasto 2009.

¹² Museovirasto 2009.

2. Metrohankkeen valmistelu

2.1 Metrohankkeen organisaatio ja päätöksenteko

Metro nousi ensimmäistä kertaa Helsingin kaupunginvaltuuston kokouksen aiheeksi vuonna 1955, kun kaupunginvaltuutettu Janne Hakulinen teki aloitteen metron rakentamisesta. Kaupunginhallitus perusti syyskuussa 1955 esikaupunkiliikenteen suunnittelukomitean, jonka tehtävä oli suunnitella ja tutkia liikenteen mahdollista järjestämistä osittain maanalaisena toteutettavaksi. Hallitus vei Hakulisen aloitteen suunnittelukomitean tietoon, ja metron suunnitteluvaihtoehtojen tutkiminen alkoi.¹³ Komitean suunnittelupäällikkönä toimi vuodesta 1956 alkaen tekniikan tohtori Reino Castrén. Ensimmäisessä mietinnössään vuodelta 1959 komitea totesi selkeästi, että Helsinki tarvitsee metron. Metro -nimityksellä viitattiin suurkaupunkien maanalaisiin: Pariisin Métropolitain -järjestelmä sekä Lontoon, Leningradin, Madridin ja Moskovan metrot toimivat kaikki tietynlaisina esikuvina Helsingin metrolle. Metron mallia haettiin Euroopasta, Pohjois-Amerikasta ja Neuvostoliitosta. Esikaupunkiliikenteen suunnittelukomitean nimi muutettiin vuonna 1959 metrotoimikunnaksi, ja toimikunnan puheenjohtajana toimi apulaiskaupunginjohtaja Juho Armas Kivistö.¹⁴

Esikaupunkien asukasluvun ja liikenne-ennusteen laskeminen, kallioperäkartoitus, julkisen liikenneverkoston suunnittelu sekä kustannusten laskeminen vei kokonaisuudessaan kahdeksan vuotta. Kyseessä oli ponnistus, jota Helsingin historiaa tutkinut dosentti Laura Kolbe pitää Helsingin kaupungin ensimmäisen järjestelmällisen suunnitteluprojektin toteutuksena.¹⁵

Esikaupunkiliikenteen suunnittelukomitean toinen mietintö valmistui vuonna 1963, ja se sisälsi tarkan selostuksen selvityksestä ja suunnittelutyöstä sekä kannanottoja ja ehdotuksia. Metro nousi ensi kertaa kunnallisvaalien aiheeksi syksyllä 1964, ja etenkin sosialidemokraattinen puolue asettui metrohankkeen taakse muiden puolueiden vielä pohtiessa kantaansa.¹⁶

Metrosuunnittelutoimikunta ja metrosuunnittelutoimisto

Metrotoimikunta korvattiin toukokuussa 1965 metrosuunnittelutoimikunnalla, jonka alaisuuteen perustettiin metrosuunnittelutoimisto. Kaupunginhallitus nimitti metrosuunnittelutoimikunnan jäseniksi viisihenkisen kokoonpanon, jossa pääpuolueet olivat edustettuina: puheenjohtajaksi määrättiin apulaiskaupunginjohtaja Veikko O. Järvinen (sd) ja jäseniksi Uuden Suomen päätoimittaja Pentti Poukka (kok), kauppatieteiden lisensiaatti Ingvar S. Melin (r), diplomi-insinööri Henrik Kalliala (lib) ja autoilija Juho Mehto (Skp).¹⁷

Metrosuunnittelutoimikunnan alaisuudessa toimivan metrosuunnittelutoimiston puheenjohtajaksi määrättiin kaupungininsinööri, tohtori Reino Castrén ja jäseniksi kaupunkisuunnitteluviraston päällikkö arkkitehti Aarne Ervi, kiinteistöviraston päällikkö, liikennelaitoksen toimitusjohtaja, sähkölaitoksen uudisrakennusosaston osastopäällikkö ja talousarviopäällikkö.¹⁸ Vuonna 1968 Castrénin tilalle metrosuunnittelutoimiston johtoon valittiin kaupunginkansliassa työskennellyt diplomi-insinööri Unto Valtanen.¹⁹

Helsingin kaupunginvaltuusto päätti 7. toukokuuta 1969 hyväksyä Kamppi-Puotinharju välisen metroradan rakentamisesta kaupunginhallituksen laatiman esityksen mukaisesti.²⁰ Päätös saatiin aikaan virallisesti 8. toukokuuta 1969, sillä pitkäläistä keskustelua seuranneen äänestyksen tulos oli selvillä vasta aamukolmen aikaan.²¹

Metrotoimikunta

Kun kaupunginhallitus oli hyväksynyt metron rakentamispäätöksen keväällä 1969, lyhensi se metrosuunnittelutoimikunnan nimen metrotoimikunnaksi ja metrosuunnittelutoimiston metrotoimistoksi.²² Metron rakennuttaminen tuli kaupunginhallituksen asettaman metrotoimikunnan päätehtäväksi. Metrotoimikunnan puheenjohtajana jatkoi vuonna 1965 tehtävään nimitetty Helsingin apulaiskaupunginjohtaja Veikko O. Järvinen. Toimikunta kokoontui viikoittain vuodesta 1969 vuoteen 1982.²³

Metrotoimisto

Metrotoimikunnan alaisuudessa toimi metrotoimisto, jonka toimitusjohtajana toimi diplomi-insinööri Unto Valtanen vuodesta 1967 vuoteen 1982.²⁴ Toimisto jakautui eri osastoihin, joita johtivat alakohtaiset osastopäälliköt. Osastopäälliköt osallistuivat toimitusjohtaja Valtasen ohella metrotoimikunnan kokouksiin.²⁵ Varsinainen suunnittelutyö tehtiin metrotoimistossa, jossa työskenteli parhaimmillaan yli sata työntekijää.

13 KHKKH 1955 1, 96. HKA.

14 Kolbe, Helin 2002, 223–224.

15 Kolbe, Helin 2002, 224.

16 Kolbe, Helin 2002, 225.

17 Kaupunginhallituksen kokouspöytäkirja 20.5.1965. HKA.

18 Kaupunginhallituksen kokouspöytäkirja 20.5.1965. HKA.

19 Kolbe, Helin 2002, 236.

20 KHKKH 1969, 111. HKA.

21 Kaupunkiliikenne 2025.

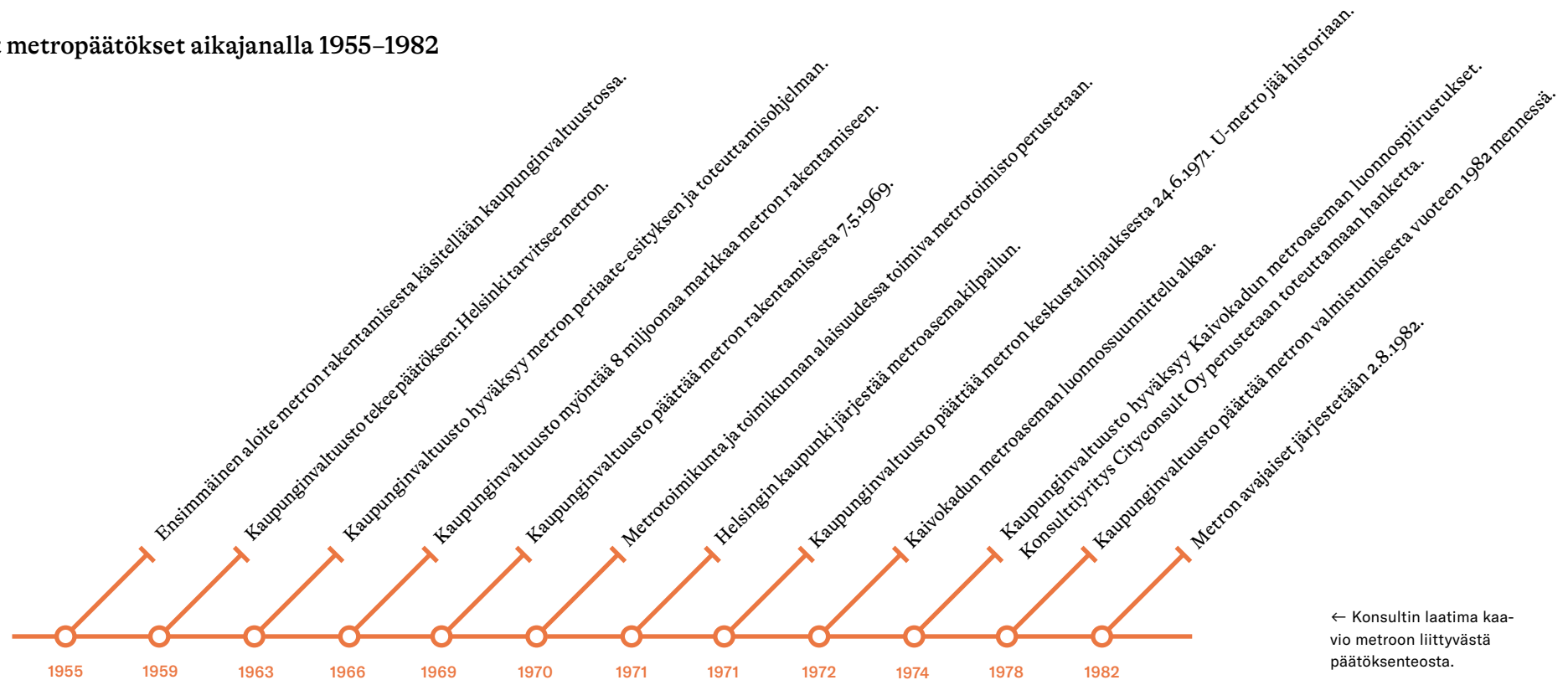
22 Louhivuori 2007, 8.

23 Helsingin Sanomat 6.5.1978, 13.

24 Kolbe, Helin 2002, 243–244; Louhivuori 2007, 8.

25 Metrotoimiston pöytäkirjat 1974. HKA.

Keskeiset metropäätökset aikajanalla 1955–1982



Valtasen ohella eräs keskeisistä metrotoimiston jäsenistä oli suunnitteluosaston päällikkö, arkkitehti Timo Niini, joka oli työskennellyt aiemmin arkkitehti Aarne Ervin toimistossa. Niini oli saanut tutustua Ervin toimistossa laadittuihin Tapiolan metroaseman suunnitelmiin, ja kun Helsingissä päätettiin metron rakentamisesta vuonna 1969, hakeutui Niini metron pariin töihin.²⁶ Niini toimi useissa metrotoimikunnan kokouksissa suunnitteluasioiden esittelijänä.

Metrotoimistosta muodostui viraston kaltainen yksikkö, joka sai pitkälti itsenäisesti suunnitella ja toteuttaa metron rakentamista toimikunnan sille antamalla reunaehdoilla.

Koska metrotoimikunta ja -toimisto olivat irrallaan muusta liikenne- ja kaupunkisuunnittelusta, niiden jäsenistö ei vaihtunut vaalikausittain.²⁷

Metron suunnittelua varten perustettu metrotoimisto lakautettiin vuonna 1982 metron avauduttua liikenteelle. Metro siirtyi liikennelaitoksen vastuulle, ja rakennusvirasto viimeisteli rakennustyöt virkатыönä.²⁸

Pitkään samana pysynyt metrotoimiston organisaatio tarjosi mahdollisuudet korruptiolle. Vuonna 1981 paljastui ”Metrojupakaksi” kutsuttu lahjusskandaali. Metrotoimikunta oli

laiminlyönyt kilpailutuksia ja tehnyt hankintoja kaupunginvaltuuston ohitse. Lukuisat kaupunginhallituksen jäsenet saivat syytteet virkavirheestä, mutta suuri osa syytteistä hylättiin lopulta vanhentuneina.²⁹

Metron rahoitus

Metrotoimikunta laati metron rahoittamiseksi useita rahoitusmahdollisuuksia, joita kaupunginhallitus pohti mietinnössään vuonna 1969. Kaupunginvaltuusto oli esittänyt toiveen, ettei rahoitus perustuisi liiaksi verovaroihin, vaan pitäisi sisällään myös lainaosuuden.

²⁷ Kolbe, Helin 2002, 243.

²⁸ Louhivuori 2007, 76.

²⁹ Oksanen 2016.

²⁶ Louhivuori 2007, 75.



↑ Metrotoimiston kokous Kalliossa Toinen Linja 7:ssä 1970-luvulla.
Kuvaaja tuntematon, HKM.

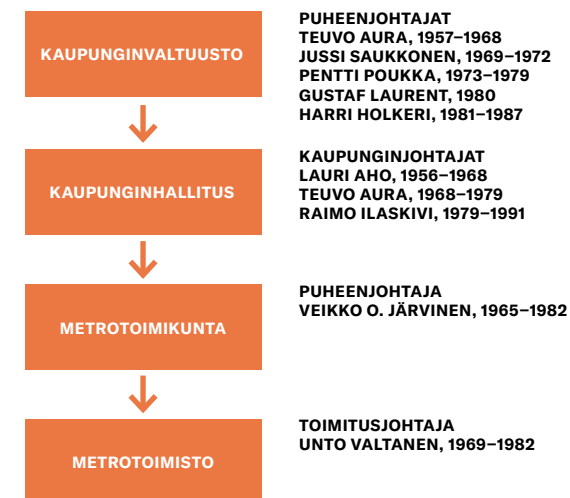
Toimikunnan esityksen mukaan myös valtion ja Helsingin naapurikuntien tulisi osallistua metron rahoitukseen, sillä sen mukaan metro palvelisi valmistuttuaan myös naapurikuntia. Perusteena toimikunta käytti vastaavasti rahoitettuja Suur-Tukholman ja Länsi-Saksan kaupunkien metrohankkeita. Toisaalta suurten lainaosuuksien käyttäminen rahoituksen perusteena nähtiin myös toimimattomana vaihtoehtona vallitsevan korkean korkotason ja tiukkojen lainaehtojen vuoksi. Keväällä 1969 metron kokonaiskustannuksiksi arvioitiin noin 283 miljoonaa markkaa vuoden 1968 hintatasossa.³⁰

Vuosina 1971–1973 eduskunnassa tehtiin aloitteita valtion osallistamiseksi hankkeeseen; perusteiksi annettiin esimerkkejä

nimenomaan Tukholmasta, jossa valtio oli osallistunut metron rakentamiseen.³¹ Yleisen taloustilanteen heiketessä 1970-luvulla metron rahoitus alkoi kiinnostaa kaupunkilaisia laajemminkin. Vuoteen 1974 mennessä metron rakentaminen vei jo viidesosan kaupungin verotuloista, ja kun valtion rahoitusta ei kuulunut, oli metron valmistumista viivästytettävä. Metrotoimistossa työstettiin metroa valmistuvaksi vuonna 1979, kun kaupunginkanslian rahoituksella hanke valmistuisi vasta vuonna 1983. Keväällä 1975 taloustilanteen yhä tiukentuessa päätettiin Kluuvin metroaseman supistamisesta yksilippuhalliseksi, ja Kampin metroaseman rakentamisen viivästyttämisestä. Vuoteen 1977 mennessä tilanne oli muodostunut kestävämmäksi, sillä metrotoimisto oli tehnyt

31 Kolbe, Helin 2002. 247.

METROHANKKEEN ORGANISAATORAKENNE



↑ Metrohankkeeseen liittyvät organisaatiot ja niiden keskinäinen hierarkia kuvattuna kaavion avulla.

maksusitoumuksia, joihin se ei leikatuilla määrärahoilla voinut vastata. Kaupunginvaltuusto hyväksyi lopulta tammikuussa 1978 toivomusponnen, jonka mukaan metrohanke tuli toteuttaa valmiiksi kuntasuunnitelmassa 1978–1982 hyväksytyn aikataulun puitteissa.³² Valtiota tai Helsingin naapurikuntia ei lopulta saatu rahoittajiksi metrohankkeeseen, mikä vaikutti metron valmistumisen lykkääntymiseen paljon aiottua myöhemmäksi.³³ Valtiovarainministeri Esko Rekola totesi Helsingin Sanomissa keuhällä 1977, että kysymys valtion mukaan tulosta oli heitetty liian myöhään, ja että valtio oli tehnyt oman osuutensa raideliikenteen hyväksi lähijunaliikenteen kehittämisen muodossa.³⁴

32 Kolbe, Helin 2002, 253–255.

33 Herranen 1988, 307–311.

34 Helsingin Sanomat 23.10.1977, 15–16.

30 Kaupunginhallituksen mietintö 1/1969, 20–24. HKA.

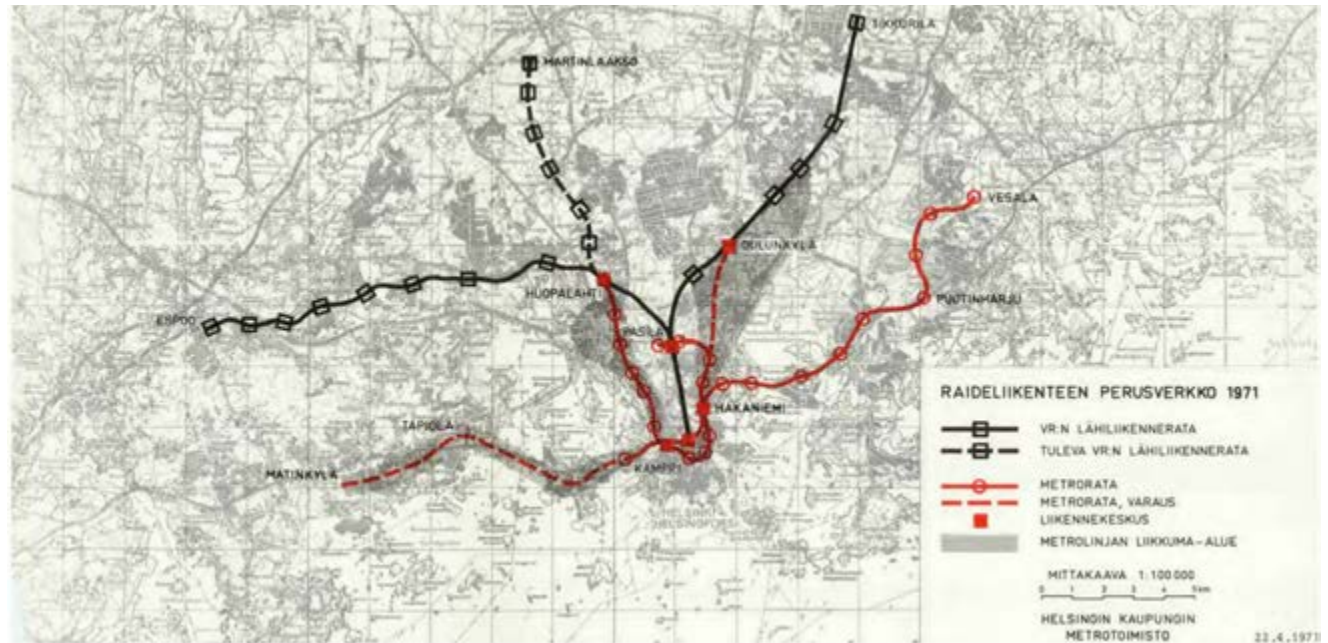
2.2 Vaihtoehtoiset suunnitelmat

Castrénin metrosta kalliotunneliin

Esikaupunkisuunnittelukomitean johtoon vuonna 1956 nimitetyllä Reino Castrénilla oli vahva näkemys metrohankkeen toteutuksesta.³⁵ Niin kutsutussa Castrénin mallissa metroväylien verkko levittäytyi laajalle alueelle hämähäkkimäisesti, metrolinjan kulkiessa lähempänä maanpintaa, korkeintaan 14 metrin syvyydessä.³⁶ Metrolinjat mukailivat katulinjoja, mikä teki ratasuunnitelmasta mutkikkaan. Vaunujen tuli olla lyhyempiä, jotta ne mahtuivat kulkemaan mutkissa. Matkanteko oli hidasta verrattuna suoraa rataa pitkin kulkevaan meteroon, ja toteutukseen sisältyi erittäin laajojen katuavausten tekemistä. Nykykielellä Castrénin metro tarkoitti katujen alla kulkevaa pikaraitiotietä.³⁷

Castrénin suunnitelman mukaisen metroverkon asemille ehdittiin tehdä tilavarauksia. Helsingin ensimmäinen metroasema rakennettiin Munkkivuoren ostoskeskuksen alle ostoskeskuksen laajennustöiden yhteydessä vuonna 1964. Aseman rakennustyöt jäivät kuitenkin kesken.³⁸ Castrénin metrolle tehtiin asemavaraus myös Asematunnelin rakentamisen yhteydessä. Tila louhittiin valmiiksi metron rakentamista ajatellen, mutta se jäi tarpeettomaksi metrotunnelin siirtyessä syvemmälle kalliooperään.³⁹

Teuvo Aura ja Unto Valtanen saivat tehtäväkseen ratkaista metron toteutuksen siten, että se kajoaisi mahdollisimman vähän katualueisiin ja synnyttäisi näin mahdollisimman vähän työmaita kaupungin keskustassa.⁴⁰ Arkkitehti Timo Niinin mukaan laajasta katualueiden avaamisesta oli paljon esimerkkejä ulkomailta, joten oletettavasti se oli aikanaan vaihtoehtona yleisempi.⁴¹ Oletettavasti Castrénin metrossa asemalaitureita ja lippuhalleja ei olisi



louhittu kallioon, vaan ne olisi rakennettu lähemmäs maanpintaa avaamalla maaperä ylhäältä päin. Näin ollen myös rakenteelliset ja arkkitehtoniset ratkaisut olisivat olleet erilaisia. Castrénin metromalli katsottiin kuitenkin vanhanaikaiseksi, ja sen suunnitelmat korvattiin syvälle kallioon louhittavalla tunnelimetrolla. Castrénin metrosta luopumisen yhteydessä vuonna 1968 metrosuunnittelutoimiston johtoon Reino Castrénin tilalle siirtyi Unto Valtanen.

Rantametro ja U-metro

Metron linjavetojen osalta suunniteltiin sekä rantametroksi kutsutun peruslinjan että niin sanotun U-metron rakentamista. Rantametro vastasi Kamppi-Puotinharju- linjaa, johon sisältyi tulevaisuuden varaus länsimetrolle. U-metro puolestaan linjattiin kulkemaan suuren U-kirjaimen muotoisena aina Huopalahdesta Munkkivuoren kautta etelään, Kampin kautta Erottajalle

↑ Raitieliikenteen perusverkko vuonna 1971. Kartassa on esitetty sekä rantametro Matinkylästä Vesalaan, että U-metro Huopalahdesta Esplanadin kautta Oulunkylään. Metrotoimiston linjausehdotus 1971, HKA.

ja Kauppatorille, Hakaniemeen ja edelleen Vallilan ja Pasilan suuntaan. Kaupunkisuunnitteluvirasto ja metrotoimisto kävivät pitkään neuvottelua metron keskustalinjauksesta. Kaupunkisuunnitteluvirasto puolsi Esplanadin ja Kauppatorin kautta kulkevaa U-metroa, joka oli myös kokoomuspuolueen suosima linja. Kustannukset Esplanadin kauttakulkuun olivat kuitenkin liian korkeat Kaivokadun kautta kulkevaan peruslinjaan verrattuna. Metroverkko asettui lopulliseen muotoonsa keskusta-alueella vuonna 1971, kun kaupunginvaltuusto päätti toteuttaa niin kutsutun peruslinjan Hakaniemestä Rautatientorin kautta Kamppiin. Kluvin aseman rakentamisesta päätettiin samassa yhteydessä.⁴²

35 Tolmunen 2007, 22.

36 Nykyinen metrolinja kulkee syvimmillään 30 metrin syvyydessä.

37 Tolmunen 2007, 22–23; Louhivuori 2007, 75.

38 Tolmunen 2007, 23.

39 Maisema-arkkitehtitoimisto Näkö Oy, Arkkitehtitoimisto Okulus Oy, 2020, 100.

40 Tolmunen 2007, 24.

41 Louhivuori 2007, 76.

42 Herranen 1988, 311; Tolmunen 2007, 29.

2.3 Vaikutteet

Metrohanke oli laaja ja sen suunnittelu vaati monen eri osa-alueen asiantuntemusta ja syvällistä taustatutkimusta. Esikaupunkiliikenteen suunnittelukomitean ja myöhemmin metrotoimikunnan ja metrotoimiston edustajat hakivat maailmalta tietoa muun muassa julkisen liikenteen käytännön järjestämisestä, metrosuunnittelusta ja teknillisistä ratkaisuksista. Väestönkasvun ja kaupunkirakenteen kehittymisen tutkimisessa sekä julkisen liikenteen ja sen väylien suunnittelussa katsottiin olevan mahdollisesti paikallisista olosuhteista riippumattomia yhteisiä tekijöitä.⁴³

Ensimmäiset opintomatkat

Esikaupunkiliikenteen suunnittelukomitea lähetti suunnittelu-päällikkö Reino Castrénin, apulaissuunnittelupäällikkö Heikki Kailan ja tilastotutkija Stig Gustafssonin opintomatkalle Osloon ja Tukholmaan kesällä 1957. Castrén ja Kaila osallistuivat kaupunginhallituksen määrääminä myös Hampurissa ja Berliinissä elo-syyskuussa 1957 järjestettyyn kansainvälisen julkisen liikenteen unionin (Union International des Transports Publics) kongressiin. Kongressissa käsiteltiin muun muassa katujen ruuhkautumista ja julkisen liikenteen uusia kuljetusvälineratkaisuja. Kongressin jälkeen syyskuussa 1957 Castrén ja Kaila jatkoivat matkaa Amsterdamiin, Rotterdamiin, Brüsseliin, Kölniin, Düsseldorfiin, Müncheniin, Wieniin ja Hampuriin. Lisäksi komitea myönsi diplomi-insinööri Antero Aarvalalle apurahan opintomatkkaan Tukholmaan, Osloon, Lontooseen, Brüsseliin ja Hampuriin kesällä 1958.⁴⁴

Opintomatkojen yhteydessä hankittiin myös kirjallisuutta ja aikakauslehtiä. Aineiston ja kirjeenvaihdon avulla pyrittiin seuraamaan julkisen liikenteen suunnittelun nopeasti kehittyviä

suuntia. Lisäksi toisista kaupungeista ja niiden vastaavista, toteutuneista ja suunnitteilla olevista metrojärjestelyistä pyrittiin saamaan vertailutietoja. Opintomatoilla, kongresseissa ja kirjeitse saatiin yhteys eri maiden liikennelaitoksiin, kaupunkien ja valtioiden suunnitteluvirastoihin sekä tieteellisiin laitoksiin.⁴⁵

Tietoja pyrittiin hankkimaan sellaisista maista, joiden olosuhteet vastasivat Suomea. Tällaisissa maissa liikennetutkimuksia oli julkaistu kuitenkin niukasti, joten suunnittelijoiden oli turvaututtava etupäässä amerikkalaisiin tutkimuksiin.⁴⁶ Raidemetrille oli tarjolla lukuisia, toisistaan poikkeavia esikuvia. Minkään kaupungin metroa ei voitu sellaisenaan omaksua esikuvaksi: metrot oli rakennettu eri aikoina, kaupunkien maaperässä oli suuriakin eroja ja liikenteen järjestelyn tavoitteet erosivat toisistaan.⁴⁷ Metrosuunnittelusta ja teknillisistä ratkaisuksista hankittiin runsaasti tietoa etenkin Pohjoismaista, Keski-Euroopasta ja Neuvostoliitosta.⁴⁸ Hyödyllisimpiä olivat tuoreet metrosuunnitelmat kaupungeista, joissa ei vielä ollut metroa: Basel, Bremen, Bryssel, Hannover, Köln, Montreal, München, Oslo, San Francisco, Stuttgart, Toronto ja Zürich. Lähellä olevista kaupungeista erityisen tarkkaan tutkittiin Tukholman, Oslon, Göteborgin ja Hampurin metrosuunnitelmia, sillä Helsingin sijainti ja ilmasto loivat suunnittelulle erityispiirteitä. Helsinkiin tuli saada sään vaikutuksilta ja liikenteen häiriöiltä suojattu julkinen liikenne.⁴⁹

Ulkomaisten asiantuntijoiden lausunnot

Helsingin kaupunginhallitus pyysi asiantuntijalausunnot kolmelta ulkomaiselta asiantuntijalta Helsingin metron tarpeellisuudesta vuonna 1963. Lausuntojen asiantuntijat olivat Kööpenhaminan

teknillisen korkeakoulun kaupunkisuunnittelun ja rautatierakentamisen professori P.H. Bendtsen, Hampurin kaupungin ylläpidon johtaja ja professori Otto Sill ja Tukholman liikennelaitoksen liikennejohtaja Erik Tengblad.⁵⁰ Kaupunginhallitus sai asiantuntijoilta lausunnon, joka tuki metrotoimikunnan ehdotusta. Asiantuntijat ehdottivat lisäksi, että Valtionrautatiet kehittäisi nopeasti paikallisliikennettä, mikä poistaisi tarpeen metron esikaupunkiratojen rakentamisesta. Valmistelut metroradan rakentamiseksi saivat alkaa.⁵¹

Metrotoimikunnan ja -toimiston virkamatkat

Metrotoimikunnan toinen mietintö oli valmistunut vuonna 1963 ja ulkomaisten asiantuntijoidenkin kanta oli selvä: Helsinki tarvitsi metron. Metrotoimikunnan ja -toimiston edustajat tekivät virkamatkojaan vuodesta 1965 alkaen lähes neljäänkymmeneen eri metrokaupunkiin, joissa kohteina olivat metroasemat, tutkimuslaitokset ja alan teollisuus. Vierailujen kohteena olivat useimmiten jo komitean ajoilta tutut Hampuri, Tukholma, Lontoo ja Moskova. Eri rakennusvaiheet haluttiin nähdä paikan päällä. Henkilökohtaisin kontaktein, eri metrojen tutustumiskäynneillä ja asiantuntija-apua koskevilla konsulttisopimuksilla pyrittiin välttämään muualla tehtyjä virheitä ja poimimaan muualta Suomen oloihin soveltuvia käyttökelpoisia ideoita. Asemasuunnitteluun liittyvissä asiantuntijatehtävissä huomattavin yhteistyökumppani oli kanadalainen De Leuw, Cather and Company of Canada Ltd. Kluuvin ruhjeen läpäsäisen sekä Kaivokadun ja Kluuvin asemien suunnitteluryhmän kallioperäasiantuntijana toimi ruotsalainen Hagconsult Ab, joka toimi kumppanina myös toteutusvaiheessa.⁵²

43 Metrotoimikunnan mietintö 1/1959, 63. HKA.

44 Metrotoimikunnan mietintö 1/1959, 63. HKA.

45 Metrotoimikunnan mietintö 1/1959, 63–64. HKA.

46 Metrotoimikunnan mietintö 1/1959, 64. HKA.

47 Ketolainen 2000, 49.

48 Metrotoimikunnan mietintö 1/1959, 64. HKA.

49 Ketolainen 2000, 49.

50 Pääkkönen 2021.

51 Louhivuori 2007, 7.

52 Helsingin Sanomat 29.9.1973, 24.



↑ Moskovan Mayakovskayan metroasema on syväpilariasema. Kuva Andrey Kruchenko, 2013, Wikimedia Commons.



↑ Hakaniemen yksiholvinen metroasema kuvattuna avajaisia edeltävänä vuonna. Hannu Lindroos, 1981, Museovirasto.



↑ Tukholman Rådhusetin metroasema on upea esimerkki luola-asemamallista. Kuva Julian Herzog, 2016, Wikimedia Commons.

Metrorakentamisen typologiat

Kaksi maailmalla käytössä ollutta metrorakentamistyyppiä olivat lähelle maan pintaa rakennettu raitiotiemäinen ”cut and cover”-rakennustapa ja syvälle maahan louhimalla rakennettu rautatiemäinen rakennustapa. Rakentamistyyppiä käytettiin myös rinnakkain maaperästä ja rakennuspaikasta riippuen.

ASEMAMALLIT

Metroasemat voidaan jakaa karkeasti maanalaisiin ja maanpäällisiin asemiin. Maanalaisia asematyyppiä on ainakin viisi: matalapilariasema, syväpilariasema, pylväsasema, yksiholvi-asema ja luola-asema. Alaluvun tiedot perustuvat konsultin kääntämään venäjänkieliseen tieteelliseen artikkeliin metron rakentamistavoista.⁵³

Matalapilariasema rakentuu nimensä mukaisesti matalien, tiheästi sijoitettujen pilareiden varaan. Rakentamistapana on ”cut and cover”. Asema voi palvella kahta tai useampaa rinnakkaista metrotunnelia. Tyypillisesti laiturin molemmissa päissä on lippuhalli. Asematyyppi on yleinen esimerkiksi New Yorkin metrossa.

Syväpilariasema sijaitsee matalapilariasemaa syvemmällä, vaatii jyrkemmät kantavat rakenteet. Asemamalli vastaa muilta osin pitkälti matalapilariasemaa, mutta syväpilariaseman pilarit ovat kookkaammat ja niiden välillä olevan keskihallin katossa on holvirakenne. Asematyyppi on yleinen esimerkiksi Moskovassa.

Pylväsasemaa käytetään tilanteissa, jossa asema täytyy rakentaa todella syvälle ja jossa geologiset olosuhteet ovat haastavat. Pylväsasemalla keskihallin ja laiturialueen välimatka toisistaan on suurempi, jolloin alueiden välille voi muodostua lyhyehköjä käytäviä tiloja. Keskihallin ja laiturialueen välinen näköyhteys

on vähäinen. Asematyyppi on vanha ja siten yleinen esimerkiksi Lontoossa, Moskovassa ja Pietarissa.

Yksiholviasemalla on nimensä mukaisesti yksi pitkä tunneliholvi, jossa sekä raiteet että laiturialue sijaitsevat. Asemamalli on peräisin 1970-luvulta, ja sitä voidaan soveltaa eri rakentamisympäristöissä. Hakaniemen metroasema on kotimainen esimerkki yksiholviasemasta.

Luola-asema on louhittu suoraan kallioperään, jolloin kallion pinta jää näkyviin. Asematyyppi on helsinkiläisille tutuin, sillä luola-asemia ovat muun muassa Kampin, Rautatientorin, Helsingin yliopiston ja Sörnäisten metroasemat. Aseman keskellä on yksi asemalaituri, joka palvelee laiturin molemmin puolin kulkevia raiteita. Tukholman Rådhusetin metroasema on erittäin näyttävä esimerkki luola-asemasta.

53 Frolov, Golitsinsky, Ledyaev 2001, 158–161.

3. Kaupunkitila

3.1 Kaavoitus ja ympäröivien kortteleiden kehittyminen

Rautatien metroaseman läheiset korttelit ovat City-Centerin ja Kaivotalon kortteli 96, Ateneumin taidemuseon kortteli 97, Rautatien kortteli 98, Sokoksen tavaratalon kortteli 99 ja Postitalon kortteli 103.

Asemakaavahistoria

Ensimmäinen päärautatieasemarakennus ja Rautatien kaa-voitettiin paikalleen vuonna 1863 G. A. Kajanuksen laatimassa asemakaavassa. Rautatien ei ole kaavassa saavuttanut vielä nykymuotoaan.⁵⁴ Rautatien lopullinen koko muodostettiin vuonna 1870 kaupungininsinööri C. Reuterin laatimassa asemakaavassa.⁵⁵

Helsingin kasvaessa vanha päärautatieaseman rakennus jäi pieneksi. Uusi suurempi rautatieasemarakennus hallintorakennuksineen on piirretty vuoden 1909 asemakaavaan: hallintorakennuksen siivet on jo rakennettu, mutta itse asemarakennus on vasta hahmoteltu paikalleen katkoviivalla.⁵⁶ Suur-Helsingin asemakaavassa vuodelta 1918 uusi päärautatieasema sitä ympäröivine aukioineen ja katutiloineen on muodostunut pitkälti nykytilanteen kaltaiseksi. Asema-aukion pohjois- ja länsipuolelle on kaavassa merkitty rautatieaseman toimintaa tukevia rakennuksia.⁵⁷ Postitalon kortteli 103 kaavoitettiin nykymuotoonsa vasta vuonna 1935, jolloin myös Sokoksen korttelia 99 tarkennettiin.⁵⁸



↑ Uusi päärautatieaseman hallintorakennus on rakennettu. Asemarakennus näkyy katkoviivalla Helsingin asemakaavakartassa vuodelta 1909. Asemakaava W. O. Lille, 1909, HKA.

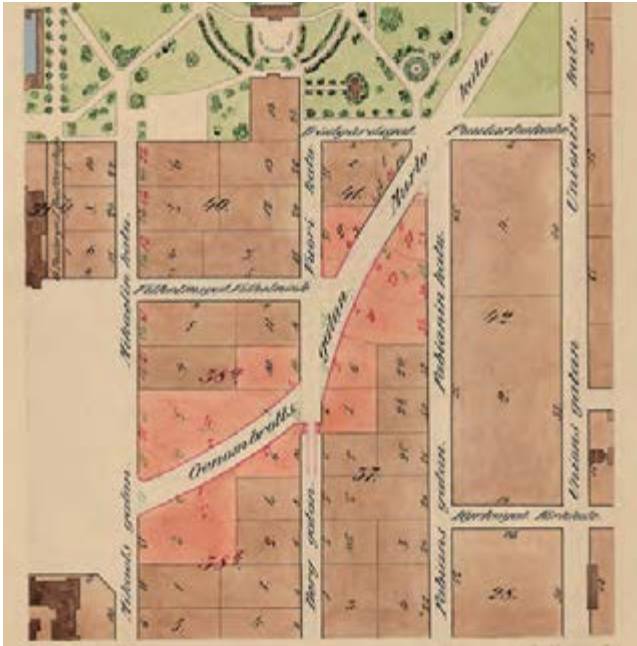
⁵⁴ Asemakaava 1863, Timo Meriluodon vanhat kartat.

⁵⁵ Asemakaava 1870, HKA.

⁵⁶ Asemakaava 1909, HKA.

⁵⁷ Suur-Helsingin asemakaava 1918, HKA.

⁵⁸ Asemakaavan muutosehdotus nro 1545, 1935, HKA.



↑ Päärautatieaseman yhteydet itään paranivat huomattavasti Murtokadun, nykyisen Kaisaniemenkadun rakentamisen myötä. Asemakaavamuutos Bertel Jung, 1914, HKA.

Kaivokadun ympäristön liikennejärjestelyt muuttuivat merkittävästi 1910-luvulla. Yhteydet päärautatieasemalta itään olivat heikot, sillä Rautatien torin itäpuoliset suurtontit 37 ja 38 pakottivat asemalta poistuvan liikenteen kulkemaan niiden pohjois- tai eteläpuolelta. Eliel Saarisen suunnittelema Rautatien torin ja Unioninkadun yhdistävä katu kulki ensin Murtokadun nimellä.⁵⁹ Bertel Jungin piirtämä asemakaavamuutos hyväksyttiin vuonna 1914⁶⁰, ja Kaisaniemenkaduksi nimetty katu rakennettiin vuosina 1916–1920.

Uusi katulinja avattiin myös Aleksanterinkadun ja Pohjoisesplanadin välille. Hakasalmenkadun jatkaminen etelään hyväksyttiin vuonna 1917⁶¹, mutta katu siirrettiin Kaivokadun ja

Aleksanterinkadun välisen osan kanssa samaan linjaan vuonna 1920.⁶² Kaivokadun ja Aleksanterinkadun välistä osaa Hakasalmenkadusta levennettiin itään tontti kerrallaan 6,5 metrin verran. Kadun levennys vaati kolme tonttikohtaista asemakaavamuutosta, joista viimeisessä vuodelta 1929 kadun nimi muutettiin Keskuskaduksi.⁶³

Päärautatieaseman valmistuttua liikenne aseman edustalla oli joitakin vuosia sekaisin, sillä saattoliikenteen ohjausta ei ollut suunniteltu lainkaan. Vuonna 1927 Kaivokadulle rautatieaseman edusaukiolle suunniteltiin korokkeet, jotka pakottivat autot kulkemaan tiettyä reittiä aseman pääoville ja sieltä takaisin Kaivokadulle. Suunnitelmassa ei kuitenkaan huomioitu raitoliikenteen vaatimaa tilaa, vaikka raiteiden siirto Keskuskadulta Kaivokadulle oli jo suunnitteilla.⁶⁴

Asema-aukio järjesteltiin uudelleen 1930-luvulla Sokoksen ja Postitalon tulevien kortteleiden kaavamuutoksen yhteydessä. Vuonna 1936 hyväksyttyyn Asema-aukion liikennejärjestelyyn sisältyi kaksi pysäköintialuetta sisään- ja ulosajosuuntineen. Rautatieaseman edusaukiolle Kaivokadun puolelle varattiin kaksi pienempää pysäköintialuetta.⁶⁵

Vuonna 1938 kortteli 99 pienennettiin ja se varattiin Sokos-tavaratalon uudisrakennusta varten. Kortteli 103 puolestaan sai uuden, päärautatieaseman kanssa linjassa kulkevan muodon, kun kortteli kaavoitettiin Postitaloa varten.⁶⁶ Postitalo valmistui vuonna 1938, mutta Sokoksen rakennustyöt viivästyivät sodan vuoksi, ja rakennus valmistui vasta vuonna 1950.

Rautatien torilla toteutettiin pitkään kaivattu uudelleenjärjestely vuodelle 1940 suunniteltujen olympialaisten alla vuonna 1938. Torin järjestelystä järjestettiin kilpailu, johon saatiin 38 ehdotusta. Ehdotuksista yhtäkään ei pidetty sellaisenaan toteutamiskelpoisena, joten asemakaavaosasto laati kaava-arkkitehti

Birger Brunilan johdolla suunnitelman yhdistellen kilpailussa menestyneitä suunnitelmia. Raitiovaunuliikenne siirrettiin torin itä laidalle. Samalla Keskuskadun haara poistettiin ja raitiovaunuliikenne siirrettiin kulkemaan pitkin Kaivokatua. Torin itä laidalle Mikonkadun varteen sijoitettiin linja-autojen päätepysäkit ja länsilaidalle aseman sisäänkäynnin läheisyyteen pysäköintipaikkoja. Torin keskiosa jätettiin avaraksi aukioksi, jonka pohjoisreunaan sijoitettiin Aleksis Kiven muistopatsas.⁶⁷

Kaivokadun eteläpuolisen korttelin 96 rakennuskanta uusiutui perusteellisesti 1950–60-luvuilla. Asemakaavamuutoksessa kolme korttelin rinnakkaista tonttia yhdistettiin,⁶⁸ tonttien rakennukset purettiin ja paikalle rakennettiin Kaivotalon liikerakennus, joka valmistui vuonna 1955. Kaivokadun ja Keskuskadun kulkemassa sijainneen Skohan talon tilalle kaavoitettiin Viljo Revellin ja Heikki Castrenin suunnittelema Makkaratalon liikerakennus osana suurempaa, koko korttelin itäosan käsittävää City-Center-suunnitelmaa. Kaavamuutos hyväksyttiin vuonna 1963. Kaavamuutoksessa kaavoitettiin myös maanalaista tilaa Kaivokadun alle tulevaa Asematunnelia varten.⁶⁹ Vuonna 1964 kaavaa muutettiin laajentamalla maanalaista tilaa päärautatieaseman perustuksiin saakka. Samalla maanalaisen tilan kaavamerkintään lisättiin vähintään 40 prosentin pinta-alavaatimus jalankulkualueille, ja sallittiin tarpeenmukaisten kulkuaukkojen rakentaminen.⁷⁰

Metron tulon valmistauduttiin kaavatasolla 1970-luvun alussa. Alueelle laaditut kaksi maanalaista kaavaa⁷¹ ovat yhä voimassa kaava-alueella. Kaava 6981 on voimassa Asematunnelista itään ja kaava 7283 Asematunnelista länteen ulottuvalla alueella. Metroasema on merkitty maanalaisiin kaavoihin merkinnällä *mama*: maanalaista tilaa metrotunneleita ja metroaseman laituritasoja varten.⁷²

59 Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy, Arkkitehtitoimisto Okulus Oy 2020, 53.

60 Asemakaavamuutos 209, 21.7.1914, HKA.

61 Asemakaavamuutos 222, 15.5.1917, HKA.

62 Asemakaavamuutos 220, 26.4.1920, HKA.

63 Asemakaavamuutos 1115, 10.5.1929, HKA.

64 Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy, Arkkitehtitoimisto Okulus Oy 2020, 59.

65 Asema-aukion järjestely 1634, 16.3.1936, HKA.

66 Asemakaavamuutos 1710, 12.12.1936, HKA.

67 Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy, Arkkitehtitoimisto Okulus Oy 2020, 73.

68 Asemakaavamuutos 3372, 9.2.1953, HKA.

69 Asemakaavamuutos 5428, 9.9.1963, HKA.

70 Asemakaavamuutos 5622, 16.2.1964, HKA.

71 Maanalaiset asemakaavat 6981 (hyväksytty 29.3.1973) ja 7283 (hyväksytty 26.9.1975).

72 Maanalaista tilaa asemakaava 6981, 1973, HKP.



↑ 1932. Raitiovaunu kulkee Rautatientorin länsilaitaa pohjoiseen. Asema-aukiota, Sokosta tai Postitaloa ei ole rakennettu. HKP.



↑ 1964. Makkaratalo on rakennettu, Rautatientori on linja-autojen käytössä. Raitiovaunut kulkevat Kaivokatua pitkin. HKP.



↑ 1988. Metro on valmistunut. Linja-autojen paikka Rautatientorilla on vakiintunut. Asema-aukiosta yhä suurempi osa on varattu jalankululle. HKP.

Yleiskaavahistoria

Helsinkiin oli laadittu yleiskaava- ja yleisasemakaavaehdotuksia jo 1910-luvulta lähtien, mutta suunnitelmat olivat jääneet ehdotuksen tasolle. Ensimmäisen maankäytön yleissuunnitelman laati asemakaava-arkkitehti Bertel Jung vuonna 1911. Suunnitelman pohjalta Jung ja Eliel Saarinen jalostivat yhä laajemmalle ulottuneen, vuonna 1918 valmistuneen Pro Helsingfors- suunnitelman. Suunnitelmaa ei sellaisenaan toteutettu, mutta sen periaatteita toteutettiin vuosien 1921 ja 1923 yleisasemakaavoissa.⁷³

Yleispiirteinen maankäytön suunnittelu tuli rakennuslakiin vuonna 1958, jonka jälkeen Helsinkiin ryhdyttiin laatimaan ensimmäistä yleiskaavaa. Esikaupunkialueisiin painottunutta Yleiskaava 60:tä laadittiin vuosina 1953–1960; suunnitelmassa sijoiteltiin asutusta metroa ennakoivan raideliikennejärjestelmän mukaisesti, vaikka itse metrolinjausta ei vielä ollut olemassa.⁷⁴

Keskustan ruuhkautuminen ja metron rakentamispäätös johtivat uuden yleiskaavan laatimiseen jo seuraavalla vuosikymmenellä. Yleiskaavaa 70 laadittiin suuritöisesti 1960-luvun lopulla ja 1970-luvun alussa. Kaavan liikennesuunnittelun lähtökohdaksi otettiin metro- ja rautatiejärjestelmä, joka toimi runkona muulle joukkoliikenteelle.⁷⁵ Yleiskaava hyväksyttiin lopulta marraskuussa 1972, ja se sai nimen Yleiskaava 72.⁷⁶ Metrorata on linjattu uudessa yleiskaavassa Kampista Puotinharjun kautta Vesalaan: asemava-rauksia on lisäksi Etu- ja Taka-Töölössä sekä Meilahdessa. Vaikka Espooseen suuntautuva länsimetro oli jo suunnitteilla, se ei päätyntynyt osaksi yleiskaavaa.⁷⁷

Seuraavasta vuoden 1992 yleiskaavasta Töölöön suuntautunut metrolinjaus jätettiin pois: sen sijaan länsimetro on linjattu kyseiseen yleiskaavaan jatkamaan olemassa olevaa itä-länsisuuntaista metroverkkoa.⁷⁸

⁷³ Hietala, Helminen, Lahtinen 2009, 61–62.

⁷⁴ Hietala, Helminen, Lahtinen 2009, 67.

⁷⁵ Schulman, Pulma, Aalto 2000, 57.

⁷⁶ Kolbe, Helin 2002, 276.

⁷⁷ Yleiskaava 1972.

⁷⁸ Yleiskaava 1992.



Vuoden 2002 yleiskaavassa on esitetty Pisara-rata, joka kulkee Pasilasta Hakaniemen kautta päärautatieaseman tuntumaan ja Töölöntorin kautta takaisin Pasilaan. Yleiskaavassa on lisäksi esitetty uusi metrolinjaus Pasilasta Töölön kautta Kamppiin, ja edelleen Erottajan, Esplanadin ja Katajanokan kautta Laajasaloon.⁷⁹ Linjauksessa on useita yhtymäkohtia 1960–70-lukujen toteutumattomaan U-metrosuunnitelmaan Töölön, Erottajan ja Esplanadin asemien myötä.

⁷⁹ Yleiskaava 2002.

↑ Metro esiintyy ensimmäisen kerran vuoden 1972 yleiskaavassa. Tummanharmaat ympyrät ja katkoviiva kuvastavat metroverkkoa asemineen. Töölöön on esitetty kolme metroasemavarausta tummanharmaina renkaina. Yleiskaava 72, 1972. HKP.

Vuoden 2016 yleiskaavassa näkyvät Pisara-rata ja Laajasalon raideyhteys. Metron jatkaminen Vuosaaren sataman kautta Östersundomiin mahdollistetaan yleiskaavassa. Metroyhteys Länsisataman suuntaan sekä raitiotieyhteyden jatkaminen päärautatieasemalta kohti Tallinnaa ovat osana yleiskaavaa.⁸⁰

⁸⁰ Yleiskaava 2016.

Nykytilanne

Rautatien metroasema sijaitsee Helsingin liikekeskustan ytimessä, vilkkaasti liikennöidyssä kohdassa. Metroaseman ympäristössä on runsaasti liike- ja toimistotiloja, kauppia, kaupallisia palveluita, ravintoloita, kulttuuri- ja vapaa-ajan palveluita, terveyspalveluita ja työpaikkoja.

Rautatien metroasema liittyy osaksi Rautatien ympäristöä. Ympäristö koostuu nykyisin useista, toisiinsa limittyvistä aukioista. Aukioita rajaava rakennuskanta on muotoutunut vaihteittain eri aikakausina. Rautatien metroaseman pääsisäänkäynti sijaitsee Asema-aukiolla, Rautatieaseman länsipuolella.⁸¹

Pohjoisessa Kaivokata rajaa kortteliin 20011 sijoittuva Helsingin päärautatieasema. Rakennuksen suunnitteli Eliel Saarinen ja se valmistui vuonna 1919. Rautatieasema toimii nykyisin yhdysliikenteen solmukohtana.

Kaivokadun eteläpuolella korttelissa 96 sijaitsee Makkaratalo tunnettu liikerakennus (1967). Rakennuksen suunnittelivat Viljo Revell ja Heikki Castrén. Korttelissa sijaitsee Citykäytävä-niminen puolilämmin kauppakatu, joka yhdistää Aleksanterinkadun ja Kaivokadun toisiinsa. Citykäytävän juuret korttelissa ulottuvat 1910-luvulle, jolloin kauppakatu tunnettiin nimellä Citypasaasi.

Citycenterin naapuritalona korttelissa 96 on vuonna 1955 valmistunut Pauli Salomaan suunnittelema Kaivotalo. Kaivotalon korttelin keskellä sijaitsee vuonna 1979 valmistunut arkkitehti Kosti Kurosen suunnittelema Kaivopihan aukio suihkulähteen. Arkkitehti Erkki Huttusen suunnittelema, vuonna 1952 kortteliin 99 valmistunut Sokoksen tavaratalo rajaa Kaivokata ja Asema-aukiota lännessä. Sokoksen pohjoispuolella korttelissa 103 sijaitsee Postitalo, joka valmistui vuonna 1938. Rakennuksen ovat suunnitelleet arkkitehdit Kaarlo Borg, Jorma Järvi ja Erik Lindroos. Kaikki edellä luetellut rakennukset toimivat nykyisin toimisto- ja liikerakennuksina.



Vanhempaa rakennuskantaa Kaivokadun metroaseman ympäristössä edustaa vuonna 1887 valmistunut Theodor Höijerin suunnittelema Ateneumin taidemuseo korttelissa 97. Alkuperäiseltä käyttötarkoitukseltaan rakennus on Suomen Taideyhdistyksen piirustuskoulu. Rautatieaseman sivulla, Ateneumin edessä sijaitseva Rautatien tori on alueen varhaisimpia aukioita. Nykyisin Rautatien tori toimii erilaisten tapahtumien järjestyspaikkana.

↑ Heikki Castrénin ja Viljo Revellin suunnittelema Makkaratalo on Helsingin keskustan keskeisimpiä rakennuksia. Makkaratalon rakentaminen Asematunneleineen oli alkusysäys maanlaiselle rakentamiselle Helsingissä. Kuva Kari Hakli, 1975, HKM.

81 Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy, Arkkitehtitoimisto Okulus Oy 2020, 111.

3.2 Asematunneli

Metroon liittyvä innostus sai huomion kiinnittymään maanalaiseen rakentamiseen laajemminkin. Kulkureittien sujuvoittamiseksi Helsingin keskustaan suunniteltiin toisiinsa kytkeytyviä tunneliteitä, jotka vähentäisivät katukuormitusta. Tunnelihankkeita ajoi kolme yksityistä yhtiötä: Suojakäytävä Oy, Kolmen Sepän tunneli Oy ja Kaivokadun tunneli Oy, jotka kaikki linkittyivät rakennusliike Otto Wuorio Oy:n johtohahmo Lauri Reunalaan.⁸² Kaupunginhallitus suhtautui tunnelihankkeisiin myönteisesti ja osallistui yhtiöiden laatimien tunnelitutkimusten edistämiseen. Kesäkuun 1966 kokouksessaan Helsingin kaupunginhallitus hyväksyi Kaivokadun tunneli Oy:n suunnitelmat Kaivokadun alittavan tunnelin rakentamiseksi.⁸³ Muut tunnelihankkeet jäivät odottamaan metrosuunnitelmien valmistumista. Asematunneli oli Helsingin keskustan ensimmäinen tunnelihanke, ja se rakennettiin osana arkkitehti Viljo Revellin ja Heikki Castrénin suunnittelemaa City-Centerin liikerakennusta. Rakennus ja sen kellarikerrokseen yhdistyvä Asematunneli valmistuivat vuonna 1967.

Asematunneli oli uudennainen hanke, jonka kohdalla tehdyt virheet pyrittiin välttämään myöhemmin metroasemia suunniteltaessa. Maanalaisten metroasemien suunnittelussa pyrittiin selkeyteen, ja hankalasti valvottavia käytäviä ja katvealueita pyrittiin välttämään. Tukholmasta saatujen kokemusten perusteella järjestyksenvalvontakysymykseen tuli kiinnittää huomiota jo suunnitteluvaiheessa. Valvontatehtävissä suunniteltiin hyödynnettävän poliisin ja asemahenkilökunnan rinnalla laituri- ja lippuhallitasoille sijoitettavien kioskien henkilökuntaa. Helposti valvottavien tilaratkaisujen tiedettiin lisäävän matkustajien turvallisuuden tunnetta.⁸⁴

→ Asematunneliin sijoitettiin monipuolisia liiketiloja. Matti Honkavaara, 1970, HKM.



→ Asematunneli korvasi Kaivokadun suojatiet, ja jalankulkijat ohjattiin maan alle. Kuva Urpo Rouhiainen, 1968, HKM.

⁸² Kolbe, Helin 2002, 252.

⁸³ Kaupunginhallituksen kokouspöytäkirja 16.6.1966. HKA.

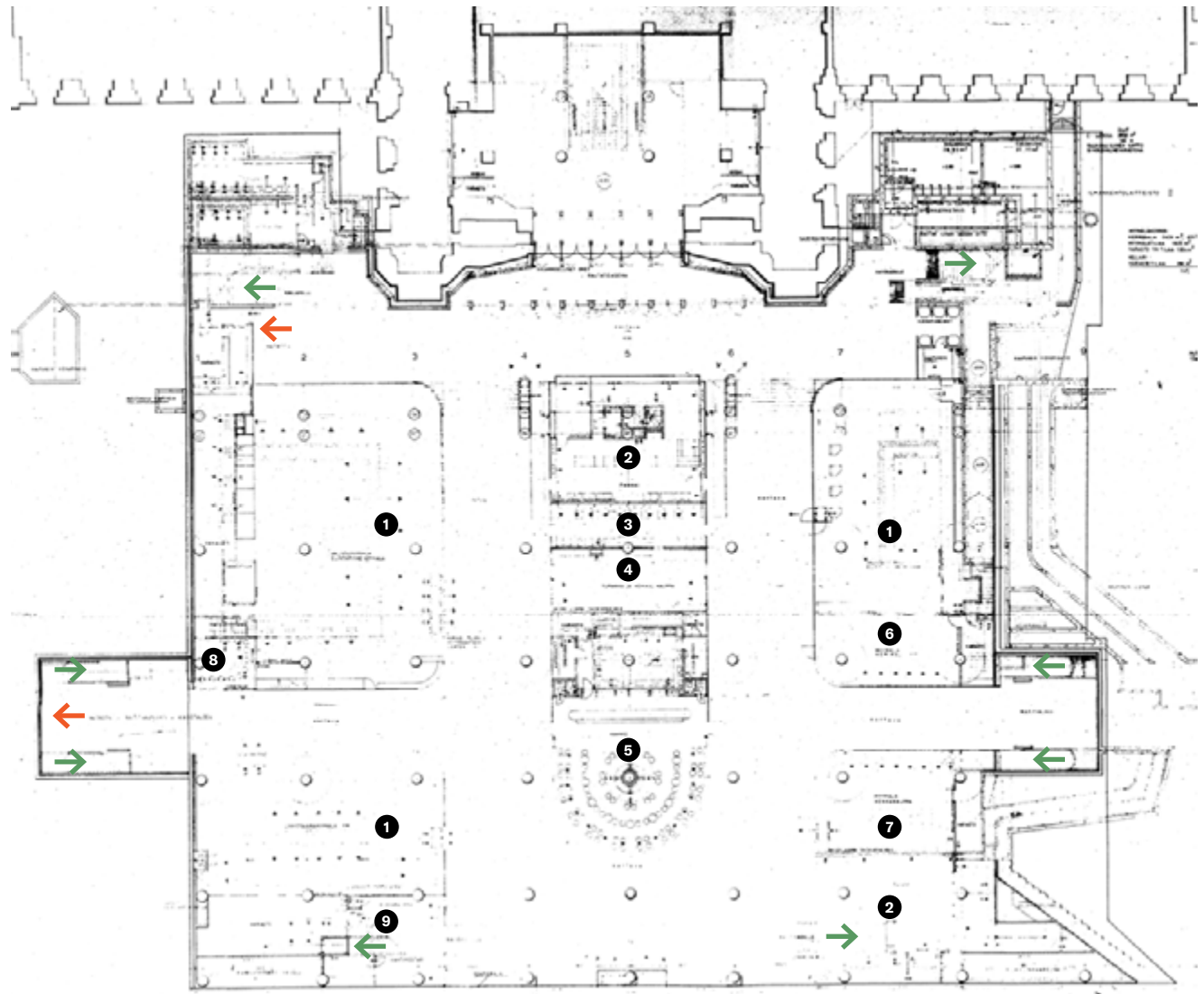
⁸⁴ Helsingin Sanomat 29.9.1973, 22.

Asematunnelin alkuperäinen suunnitteluratkaisu

Asematunneli rakennettiin Rautatieaseman ja City-Centerin yhdistäväksi maanalaiseksi liikekeskukseksi, joka sijoitettiin rakennusten välisen katuosuuden alle. Asematunneli rakennettiin kaivamalla yläpuolinen Kaivokatu auki ja valamalla tunneliin betonikansi. Asematunnelin sisäänkäyntipaviljongit sijoitettiin Rautatieaseman pääsisäänkäynnin molemmiin puolin. Kaivokadun keskellä sijainneille saarekemaisille raitiovaunupysäkeille rakennettiin kaksi Asematunneliin johtavaa kattamatonta sisäänkäyntiä. Tunnelin eteläpääty yhdistyi City-Centerin liikerakennuksen kellarikerrokseen.

Asematunnelin pohjaratkaisu perustuu symmetriaan, ja tunnelin tilat sijoittuvat Rautatieaseman keskeisakselle. Tilassa on modulaarinen kantava pilariverkko, joka on mahdollistanut liiketilojen rajaamisen lasiseinillä. Tunnelia kannattelevat sienipilarit, joiden leveän yläosan ansiosta rakenne ei tarvitse palkkeja kantaakseen. Pilarien alaosia kiertävät messinkirenkaat. Liiketilat on jaettu kolmeen pitkittäissuuntaiseen vyöhykkeeseen, joiden välissä kulkee kaksi noin 10 metriä leveää jalankulkuväylää. Keskimmäisen vyöhykkeen eteläpäädyn muodostaa puolikaaren muotoinen lasiseinä, joka ohjaa liikennettä City-Centeristä tullessa. Reunoille sijoittuvien liiketilojen kulmat on pyöristetty. Liiketiloja rajaavat lasiseinät ja ovet ovat messinkipuitteisia. Käytäväosuuksilla ja osassa liiketiloista on betonilaattalattia. Osassa liiketiloista on parketti. Katto on verhoiltu puusäleiköllä, johon on upotettu valonauhat.

Asematunnelin pohjoispääty on muuta tunnelia korkeammalla. Liiketilat ovat keskenään samassa tasossa. Tasot on yhdistetty portailla ja luiskalla. Talotekniset tilat on sijoitettu Asematunnelin pohjoispäätyyn, Rautatieaseman sisäänkäynnin länsipuolelle.



1 Elintarvike- tai lyhyttavaramyymälä

2 Pankki

3 Parturi

4 Tupakka- ja kemikalikauppa

5 Kahvio

6 Kemikalio

7 Kenkäkauppa

8 Baari

9 Kukkakauppa Kaivokukka

← Portaat uloskäynnille

← Suunniteltu kulkureitti metroon

↗ Asematunnelin pohjapiirustus vuodelta 1966. Piirustukseen on numeroitu siihen merkityt liiketilat. Viljo Revell ja Heikki Castrén Arkkitehdit. RakVV.

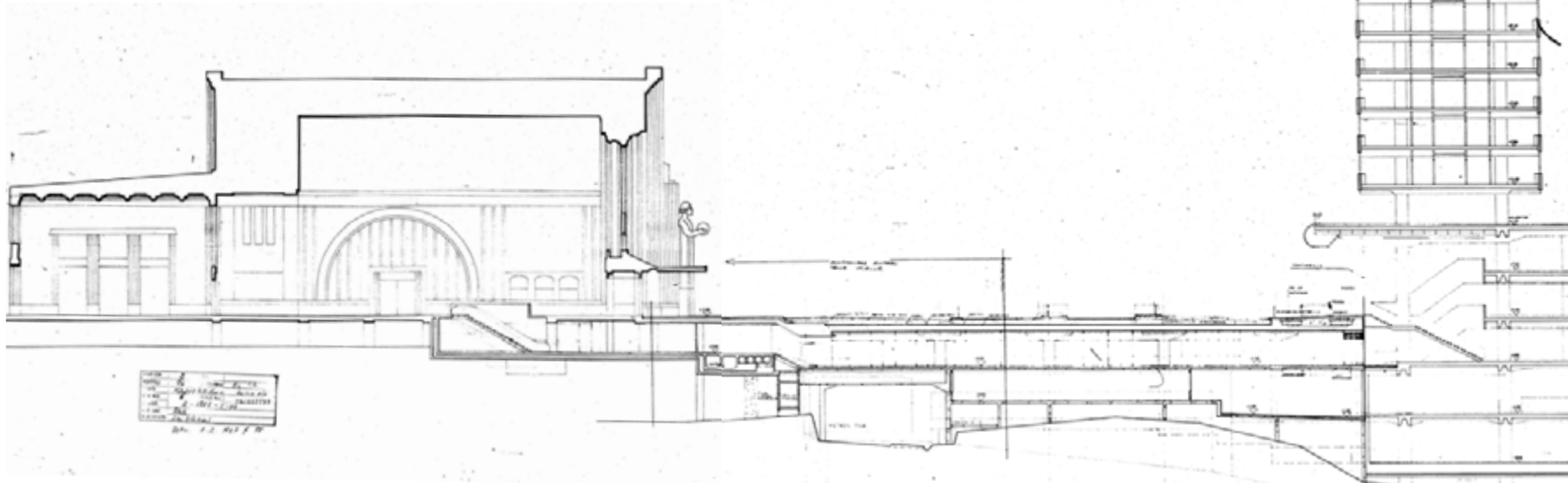


↑ City-Center ja Asematunneli yhdistyivät saumattomasti toisiinsa. Kuva Matti Honkavaara, 1970, HKM.

↗ Päärautatieaseman ja City-Centerin välillä oli yhteys sekä maan päällä että maan alla. Kuva Kari Hakli, 1970-73, HKM.



→ Asematunneli oli valmistuessaan vilkas kauppapaikka. Kuva Simo Rista, 1970, HKM.



Alkuperäispiirustusten mukaan liikekeskuksen keskivöhykkeen läpikuljettavissa liiketiloissa toimivat pankki, parturi, tupakka- ja kemikaalikauppa sekä kahvila. Reunavyöhykkeiden liiketilat olivat sen sijaan varattu erilaisten elintarvikemyymälöiden liiketiloiksi. Asematunnelin alkuperäisistä toimijoista on jäljellä enää Kaivokukka, joka toimii nykyisin metroaseman parveketasolla.

Asematunneliin tehtiin varaus pintametrolle, vaikka päätöstä metron rakentamisesta ei ollut vielä tehty. Vuoden 1967 leikkauspiirustuksessa näkyvät metroille varatut tilat, ja Asematunnelin länsiosassa sijaitsevan liiketilan yhteyteen on esitetty varaus tulevaa metrokäytävää varten. Lisäksi suunnitelmissa huomioitiin lippuhallin rakentaminen.

Asematunnelista tuli ainut mahdollisuus päästä Kaivokadun toiselle puolelle, kun Kaivokadun ylittävä suojatie poistettiin. Vuosien 1967–1972 välisenä aikana Kaivokadun saarekemaisille raitiovaunupysäkeillekin kuljettiin ainoastaan Asematunnelin kautta.⁸⁵ Ihmiset ohjattiin kulkemaan kaupallisen tilan läpi ja pois maanpäälliseltä katuosalta kuormittamasta liikennettä. Ratkaisu koettiin kuitenkin toimimattomaksi ja suojatiet palautettiin Kaivokadulle 1970-luvulla.

↑ Asematunnelin pääpiirustusvaiheen leikkauspiirustukseen on merkitty metron tila: vuonna 1966 suunniteltiin vielä lähellä maanpintaa kulkevaa Castrénin metroa. Viljo Revell ja Heikki Castrén Arkkitehdit. RakVV.

85 Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy, Arkkitehtitoimisto Okulus Oy 2020, 109.

4. Kaivokadun metroasema

4.1 Suunnittelijat

Metron rakentaminen oli pitkälinen hanke, jonka toteuttaminen työllisti paitsi kymmeniä olemassa olevia yrityksiä, edellytti myös uusien, laaja-alaisempien suunnittelutoimistojen perustamista.

Arkkitehtuuritoimisto Pentti Ahola ja Kumppanit ky oli laatinut Helsingin kaupungille selvityksen metron rakentamisesta vuonna 1969.⁸⁶ Jatkumona selvitystyölle Ahola sai toimeksiannon Kaivokadun metroaseman luonnossuunnittelusta. Ahola kuoli lokakuussa 1972, jonka jälkeen luonnossuunnittelua jatkoivat Aholan toimistossa työskennelleet Eero Kostiainen ja Erkki Heino, yhdessä Rolf Björkstamin kanssa. He jatkoivat suunnittelutyötä ensin Pentti Aholan toimistossa vuoteen 1974, jolloin he perustivat yhdessä nimiään kantaneen Arkkitehtitoimisto Björkstam-Heino-Kostiainen Oy:n.⁸⁷

Helsingin kaupungin tavoitteena oli muodostaa metroasemille yleiset suunnitteluperiaatteet. Kaupunki järjesti yleisen Metroasemakilpailun, jonka kilpailuaika oli 6.5.-6.9.1971. Metroliikenteen suunniteltiin tuolloin alkavan vuoden 1977 alussa.⁸⁸ Kampin asemaa käytettiin kilpailussa suunnitelman soveltamisasemana, mutta samalla haettiin aseman yleisiä suunnitteluperiaatteita.⁸⁹ Kilpailualueen sijainnista todetaan kilpailuohjelmassa seuraavaa: ”Kilpailun tarkoituksena on löytää ensisijaisesti metroaseman yleinen idea ja soveltaa se Kampin alueen olosuhteisiin.”⁹⁰ Kilpailun voitti nuori arkkitehtikolmikko Eero Hyvämäki, Jukka Karhunen ja Risto Parkkinen, joiden työpöydälle Kampin metroaseman suunnittelu päättyi.⁹¹ Kilpailun voittanutta suunnitelmaa ei ole

voitu hyödyntää selvitystä laadittaessa, eikä siinä annettujen suunnitteluohjeiden toteutuneisuutta Rautatientorin metroasemalla näin ollen voida arvioida.

Metrotoimikunta päätti tammikuussa 1974 oikeuttaa metrotoimiston solmimaan sopimuksen Kaivokadun metroaseman pääpiirustus- ja urakkavaiheiden suunnittelusta tarkoitusta varten perustettavan osakeyhtiön kanssa, jonka osakastoimistoja olivat Arkkitehtuuritoimisto Pentti Ahola ja Kumppanit ky, Insinööritoimisto Kimmo Kaitila, Pohjatutkimus Oy, Hagconsult Ab, Ekono Oy, Insinööritoimisto Risto Mäenpää, Insinööritoimisto Pentti Polvinen Ky sekä Liikennetekniikka Oy Pentti Murolen johdolla. Monialaisen osakeyhtiön nimeksi tuli Oy Cityconsult Ab, ja hankinnan kattohinnaksi asetettiin 2,3 miljoonaa markkaa.⁹² Oy Cityconsult Ab toteutti hankkeeseen liittyvät arkkitehti-, rakenne-, lvi-, palo- ja sähkösuunnitelmat saman katon alla. Hankkeen rakennuslupadokumentit on allekirjoittanut arkkitehti Erkki Heino Oy Cityconsult Ab:n puolesta.

Metrotoimikunta tilasi Kaivokadun metroaseman työpiirustukset Oy Cityconsult Ab:ltä tammikuussa 1976.⁹³ Pääpiirustukset puolestaan päätettiin esittää kaupunginhallituksen hyväksyttäväksi 1. syyskuuta 1976.⁹⁴ Työpiirustusten laatimisesta, työnalkaisesta suunnittelusta ja suunnittelijan asiantuntijavalvonnasta päästiin sopimaan marraskuussa 1978; sopimus oli voimassa lokakuulle 1979 saakka.⁹⁵ Uusi suunnittelusopimus marraskuun 1979 alusta lokakuulle 1980 solmittiin marraskuussa 1979.⁹⁶



↑ Metroaseman rakennustyömaataulussa näkyvät pääurakoitsijan, pohjarakentajan ja suunnittelutoimiston nimet. Kuva Osmo Aittapelto, 1979, HKM.

86 Jetsonen 2002.

87 Suomen raitiotiesuora 2024.

88 Metroasemakilpailu, Helsingin kaupunki. HKA.

89 Helsingin Kaupungin Metrotoimisto 1982, 13-14.

90 Metroasemakilpailu 6.5.-6.9.1971. HKA.

91 Kartastenpää 2023.

92 Metrotoimikunnan pöytäkirjat 1974, kokous 16.1.1974. HKA.

93 Metrotoimikunnan pöytäkirjat 1976, kokous 14.1.1976. HKA.

94 Metrotoimikunnan pöytäkirjat 1976, kokous 1.9.1976. HKA.

95 Metrotoimikunnan pöytäkirjat 1978, kokous 8.11.1978. HKA.

96 Metrotoimikunnan pöytäkirjat 1979, kokous 28.11.1979. HKA.

Arkkitehtisuunnittelu

PENTTI AHOLA 1919–1972

Pentti Ahola syntyi Helsingissä 12. heinäkuuta 1919. Hän työskenteli opiskeluaikanaan Aarne Ervin arkkitehtitoimistossa vuosina 1944–46, ja valmistui arkkitehdiksi Teknillisestä korkeakoulusta vuonna 1947. Ahola teki lukuisia opintomatkoja Ruotsiin, Tanskaan, Ranskaan, Marokkoon, Italiaan, Länsi-Saksaan ja Hollantiin.⁹⁷ Ahola perusti oman arkkitehtitoimistonsa heti valmistuttuaan vuonna 1947.⁹⁸

Pentti Ahola teki mittavan ja monipuolisen uran alue- ja kaupunkisuunnittelun sekä niiden kehittämisen parissa. Hän voitti Pohjois-Tapiolan asemakaavan kutsukilpailun vuonna 1958 ja osallistui alueen toteutukseen. Tapiolan eteläpuolelle toteutettu Hakalehdon asuinalue on yksi Aholan tunnetuimmista rakennuskokonaisuuksista. Lukuisien Itä-Helsingin lähiöiden, kuten Puotinharjun, Myllypuron, Kontulan ja Vesalan, asemakaavat on laadittu Aholan toimistossa. Siltamäen asuinalue ja alueen rakennukset ovat myös Aholan suunnittelemia. Ahola osallistui tiiviisti Helsingin kaupungin kehittämiseen 1960-luvulla ja kannatti satelliittikaupunkimallia. Kaupungin teettämä metron rakentamisselvitys jäi yhdeksi Aholan viimeisistä töistä, Kaivokadun metroaseman luonnossuunnitelmien ohella.⁹⁹

Ahola toimi uransa aikana useissa luottamustehtävissä, muun muassa Rakennustaiteellisen seuran sihteerinä vuosina 1956–64, Suomen Arkkitehtiliiton standardisoimislaitoksen johtokunnan puheenjohtajana 1954–57 ja Espoon asemakaavalautakunnan puheenjohtajana 1959–60.¹⁰⁰ Pentti Ahola kuoli 5. lokakuuta 1972.¹⁰¹

BJÖRKSTAM-HEINO-KOSTIAINEN KY

Rolf Björkstam, Erkki Heino ja Rolf Björkstam perustivat nimeään kantaneen arkkitehtitoimiston vuonna 1974.¹⁰² Arkkitehteistä on saatavilla vain vähän tietoja.

Rolf Björkstam syntyi 14.1.1934 ja valmistui arkkitehdiksi 1967.¹⁰³ Yritys- ja yhteisötietojärjestelmän tietojen mukaan hänellä oli omaa nimeään kantanut arkkitehtitoimisto vuodesta 1999 vuoteen 2016.¹⁰⁴

Erkki Heino syntyi 23.5.1938 ja valmistui arkkitehdiksi 1967.¹⁰⁵ Heino työskenteli Pentti Aholan arkkitehtitoimistossa oman arkkitehtitoimiston perustamiseen saakka.

Rakennusarkkitehti Eero Kostiainen työskenteli Pentti Aholan toimistossa, ja suunnitteli siellä työskennellessään muun muassa Myyrinpuhoksen liikekeskuksen.



↑ Metroaseman luonnosvaiheen arkkitehti Pentti Ahola. Kuva Arkkitehtuurimuseo.

97 Arkkitehtuurimuseo 2025.

98 STS, TFIF 1965, 21.

99 Jetsonen 2002.

100 Jetsonen 2002.

101 Arkkitehtuurimuseo 2025.

102 Suomen raitiotiesseura 2024.

103 STS, TFIF 1982, 70.

104 Kauppalehti 2025.

105 STS, TFIF 1982, 184.

Sisustussuunnittelu ja opasteet

Metrotoimikunta päätti helmikuussa 1974 oikeuttaa metrotoimiston tilaamaan metroasemien, mukaan lukien Kaivokadun metroaseman sisustussuunnittelun yhteisvastuullisesti toimivilta yrityksiltä, joita olivat Oy Kaupunkisuunnittelu Ab, Sisustustoimisto Yrjö Kukkapuro ja Simo Heikkilä, Suunnittelutoimisto G4 ja Suunnitteluryhmä Viisio Oy. Suunnitteluryhmä Viisio Oy oli yhtiö, joka koostui nimensä mukaisesti viidestä osakastoimistosta. Toimistot olivat Arkkitehtitoimisto Castrén-Jauhiainen-Nuuttila, Insinööritoimisto Lauri Mehto, Insinööritoimisto Saanio & Laine, Insinööritoimisto Olof Granlund - Antti Oksanen ja Sähköinsinööritoimisto Eino Ranta-aho Ky. Hakaniemen metroaseman suunnittelu uskottiin Viisio Oy:n harteille samaisessa metrotoimikunnan kokouksessa.¹⁰⁶

Yrjö Kukkapuron ja Simo Heikkilän kanssa allekirjoitettiin suora suunnittelusopimus Kaivokadun metroaseman sisustussuunnittelusta marraskuussa 1977.¹⁰⁷ Kukkapuro suunnitteli metroasemien penkit yhdessä Heikkilän kanssa, kun taas jäteastiat ovat yksinomaan Heikkilän käsialaa.¹⁰⁸ Sveitsiläinen puuseppä Rudi Merz osallistui Kukkapuron ja Heikkilän rinnalla sisustuskomponenttien, oletettavasti penkkien suunnitteluun.

YRJÖ KUKKAPURO 1933-2025

Yrjö Kukkapuro syntyi 6.4.1933 Viipurin maalaiskunnassa. Hän valmistui sisustusarkkitehdiksi Taideteollisesta oppilaitoksesta vuonna 1958. Opintoja edeltävän väluvuoden Kukkapuro vietti harjoittelussa tyylihuonekaluihin erikoistuneella valmistajalla, missä hän pääsi kerryttämään kokemusta tuoleista ja niiden mitoituksesta. Suuren yleisön tietoisuuteen Kukkapuro nousi vuonna 1957, kun sisustusarkkitehti Antti Nurmesniemi – metrojunan suunnittelija - poimi Kukkapuron Moderno-tuolin suunnittelemaan näyttelyosastolle Helsingissä pidettyyn Tulevaisuuden koti- näyttelyyn. Modernosta heräsi Kukkapuron kiinnostus tuolien ergonomiaan kohtaan, mihin hän urallaan keskittyi. Kukkapuro toimi Taideteollisen korkeakoulun professorina, rehtorina sekä taiteilijaprofessorina.¹⁰⁹ Uransa alussa Kukkapuron istuinhuonekalujen hallitsevana materiaalina toiminut muovi vaihtui 1970-luvulla öljykriisin myötä puuhun ja metalliin.

1980-luvulta alkaen Kukkapuro toimi pääsuunnittelijana huonekaluliike Avarte Oy:ssä, jossa myös Simo Heikkilä toimi suunnittelijana. Yrjö Kukkapuro kuoli 8. helmikuuta 2025.

SIMO HEIKKILÄ 1943-

Simo Heikkilä valmistui sisustusarkkitehdiksi Taideteollisesta korkeakoulusta vuonna 1967. Uransa alkuvaiheessa hän suunnitteli myymäläsisustuksia ja näyttelyitä Marimekolle. Vuonna 1971 Heikkilä perusti oman suunnittelustudion Helsinkiin ja työskenteli myymälätilojen, toimistojen ja pienen mittakaavan julkisten tilojen parissa. 1980-luvulla Heikkilän studio erikoistui näyttelyarkkitehtuuriin ja huonekalusuunnitteluun.¹¹⁰

SUUNNITTELUTOIMISTO G4

Metron opastinjärjestelmän suunnitteli vuonna 1970 perustettu Suunnittelutoimisto G4.¹¹¹ Toimiston neljä arkkitehtijäsentä olivat Ola Laiho (s. 1934), Esko ”Eko” Miettinen (1940–2024), Juhani Pallasmaa (s. 1936) ja Esa Piironen (s. 1943). Pallasmaata lukuun ottamatta muut kolme arkkitehtia olivat opastinjärjestelmän pääsuunnittelijoita. Toimiston tavoitteena oli huolehtia graafisen suunnittelun tasosta Suomessa ja nostaa se kansainvälisen avantgardismin huipulle. Helsingin kaupungin liikennelaitoksen (HKL) ja Helsingin metron tilaama opastin- ja informaatiojärjestelmä oli toimiston ensimmäinen suuri työkokonaisuus.

Metron opastinjärjestelmän kehittäminen käynnistyi vuonna 1970. HKL tilasi toimistolta tunnistettavuusohjelman, ja HKL-liikemerkki hyväksyttiin vuonna 1974. Opastinjärjestelmää kehitettiin edelleen kattamaan raitiovaunu-, bussi-, metro- ja vesiliikenteen informaatio, ajoneuvojen väritystä myöten.¹¹² Helsingin metron opastus- ja informaatiojärjestelmä valmistui vuonna 1975, jonka jälkeen Esko Miettinen aloitti HKL:n yrityskuvan suunnittelun. Miettinen loi yhä Helsingin metron asematunnusk-sena olevan M-kirjaimen vuonna 1988.

106 Metrotoimikunnan pöytäkirjat 1974, kokous 13.2.1974. HKA.

107 Metrotoimikunnan pöytäkirjat 1977, kokous 16.11.1977. HKA.

108 Pöppönen 1999.

109 Salakari 2012, 97.

110 Periferiadesign 2024.

111 Helsingin kaupungin metrotoimisto 1982, 13. HKA.

112 Murole 2016.

4.2 Viisi luonnosvaihtoehtoa

Kaivokadun metroaseman luonnossuunnittelu alkoi 11.1.1972. Aseman suunnitteluun käytettiin huomattava määrä aikaa ja resursseja johtuen sen keskeisestä asemasta koko metrohankkeessa. Suunnittelusta vastasi Arkkitehtuuritoimisto Pentti Ahola ja Kumppanit ky yhdessä Insinööritoimisto Kimmo Kaitilan sekä diplomi-insinööri Pentti Murolen luotsaaman Liikennetekniikka Oy:n kanssa.¹¹³

Metrotoimisto ja kaupunkisuunnitteluvirasto olivat erimielisiä Kaivokadun metroaseman lippuhallin suunnitteluratkaisusta ja kaupallisten palveluiden järjestämisestä sen yhteyteen. Metrotoimisto ajoi Kaivokadun metroasemaksi yksilippuhallista, kahteen kerrokseen sijoitettavaa ratkaisua, joka olisi yhteydessä lippuhallin itäpuolella Asematunneliin. Tämän lisäksi se esitti rakennettavaksi liukuportain varustettua Kaivotunnelia, joka johtaisi metroasemalta citykorttelin halki etelään.¹¹⁴ Metrotoimisto perusteli tunnelia sillä, että se helpottaisi kävelyvaivoista kärsivien liikkumista keskustassa. Kaupunkisuunnitteluviraston mukaan metroasemaan ei tullut kytkeä uusia jalankulkutunnelia, vaan jalankulku tulisi keskittää maan päälle. Viraston mukaan asema tuli toteuttaa kaksilippuhallisena, yhteen tasoon sijoitettuna asemana. Virasto piti Asematunnelia epäonnistuneena ja vaikeasti orientoitavana, eikä halunnut liittää metron liikennöintiä siihen.¹¹⁵ Viraston mukaan oli tärkeää parantaa palvelujen saatavuutta esikaupunkialueilla: keskustaan esitetyt tunneli-myymlät hidastaisivat kaupallisten palveluiden syntymistä metron vaikutusalueen toiseen päähän esikaupunkialueille.¹¹⁶ Myös korjaustarpeisiin liittyvä riski olisi hajautettavissa kahden lippuhallin avulla.¹¹⁷

Konsulttiryhmä laati metroasemasta viisi vaihtoehtoista luonnosta kevään 1972 aikana. Vaihtoehdot esiteltiin metrotoimikunnalle, joka päätti jatkaa suunnittelua asemamallin H3A pohjalta.¹¹⁸ Kaupunkisuunnittelulautakunta esitti kuitenkin, että ennen lopullisen valinnan tekoa olisi vaihtoehtoja tutkittava vielä perusteellisemmin. Seurauksena metrotoimikunta käynnisti aseman suunnittelusta lisäselvitystyön, laaditutti luonnosvaihtoehtoista inventointiselvityksen ja asetti yhdessä kaupunkisuunnittelulautakunnan kanssa tilapäisiä jaostoja vaihtoehtojen vertailemiseksi ja valinnan valmistelemiseksi. Jaostot päätyivät niin ikään suosittelemaan suunnittelun jatkamista vaihtoehdon H3A pohjalta. Kaupunginvaltuusto toivoi toimikunnan edistävän vaihtoehdon H3A rinnalla myös vaihtoehtoa S5.¹¹⁹

Pitkällisen vertailun tuloksena metrotoimikunta päätyi edelleen suosittelemaan asemamallia H3A. Asemamallia pidettiin vaihtoehtoista toimivimpana, ja se oli luonnoksista toteutuskustannuksiltaan edullisin: H3A arvioitiin joulukuun 1973 hinnatasolla 11 miljoonaa markkaa edullisemmaksi vaihtoehtoon S5 verrattuna.¹²⁰

Luonnosvaihtoehdot kulkivat nimillä H3A, H3C, H3E, S4 ja S5. Vaihtoehtoista vain H3A oli yksilippuhallinen, loput neljä olivat kaksilippuhallisia. Vaihtoehdot H3A, H3C ja H3E perustuivat Asematunneliin yhdistyvään lippuhalliin. Vaihtoehdossa H3C oli toinen lippuhalli Keskuskadun ja Kaivokadun risteuksen alla, kun vaihtoehdossa H3E toinen lippuhalli oli sijoitettu Lasipalatsin ja Sokoksen väliin Mannerheimintien alle. Vaihtoehtoissa S4 ja S5 oli kaksi lippuhallia, joista kumpikaan ei liittynyt Asematunnelin tiloihin. Vaihtoehdon S4 lippuhallit sijaitsivat Mannerheimintien

ja Kaivokadun sekä Keskuskadun ja Kaivokadun risteysten alla. Vaihtoehdossa S5 lippuhallit sijaitsivat Sokoksen itäpuolella Asema-aukion alla sekä Keskuskadun ja Kaivokadun risteuksen alla, hiukan supistettuna verrattuna vaihtoehtoon S4.¹²¹

Kluuvin ja Kampin suuntaan lyhyiden asemavälien vuoksi todettiin kuitenkin, ettei olisi perusteltua toteuttaa Kaivokadulle kaksilippuhallista asemaa. Täten asemamalli H3A ainoana yksilippuhallisena vaihtoehtona valikoitui voittajaksi. Kaupunginhallitus katsoi, että H3A ei kuitenkaan sulje pois mahdollisuutta laajentaa asemaa tulevaisuudessa joko Mannerheimintien tai Keskuskadun alle sijoittuvalla lippuhallilla.¹²²

Kaivokadun metroaseman suunnittelu liittyi tiiviisti myös Kluuvin metroaseman suunnitteluratkaisuun. Kaupunkisuunnitteluvirasto katsoi, että Kaivokadun itäinen lippuhalli palvelisi paremmin Rautatientorilta kaakkoon suuntautuvaa aluetta, kuin Kluuvin metroasema. Metrotoimiston näkemys puolestaan oli se, että oli järkevämpää ohjata osa matkustajista suoraan Kluuvin metroasemalle, ja näin olla ylikuormittamatta Kaivokadun asemaa.¹²³

113 Kaivokadun metroasema. Asemavaihtoehtojen inventointi 1973. Lars Hedmanin kokoelma, HKA.

114 Helsingin Sanomat 28.07.1972, 12.

115 Helsingin Sanomat 06.08.1972, 15.

116 Helsingin Sanomat 28.07.1972, 12.

117 Helsingin Sanomat 06.08.1972, 15.

118 Kaupunginhallituksen mietinnöt 1/1974, 3. HKA.

119 Kaupunginhallituksen mietinnöt 1/1974, 3. HKA.

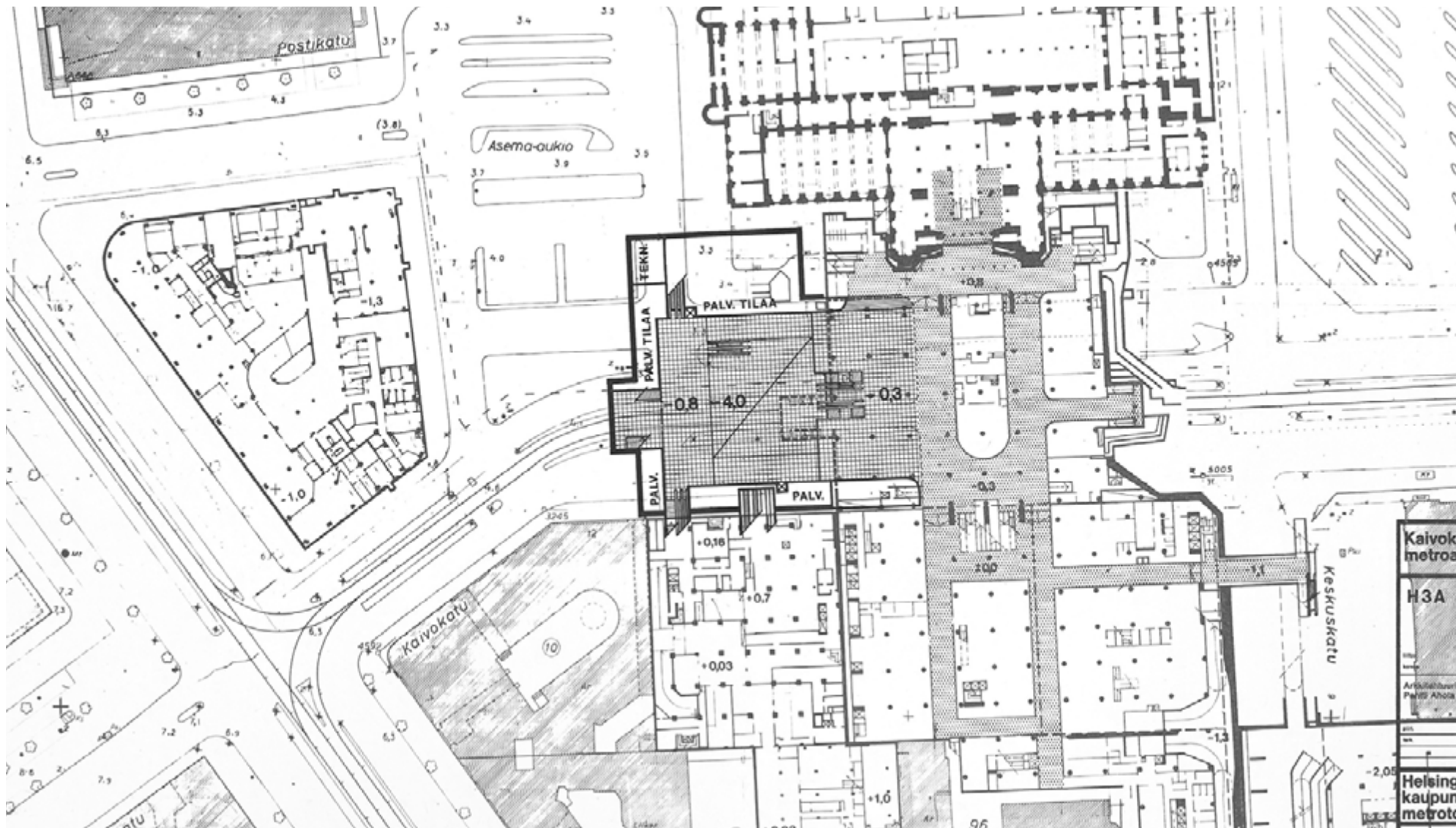
120 Kaupunginhallituksen mietinnöt 1/1974, 6. HKA.

121 Kaivokadun metroasema. Asemavaihtoehtojen inventointi. 31.1.1973. HKA.

122 Kaupunginhallituksen mietinnöt 1/1974, 6–7. HKA.

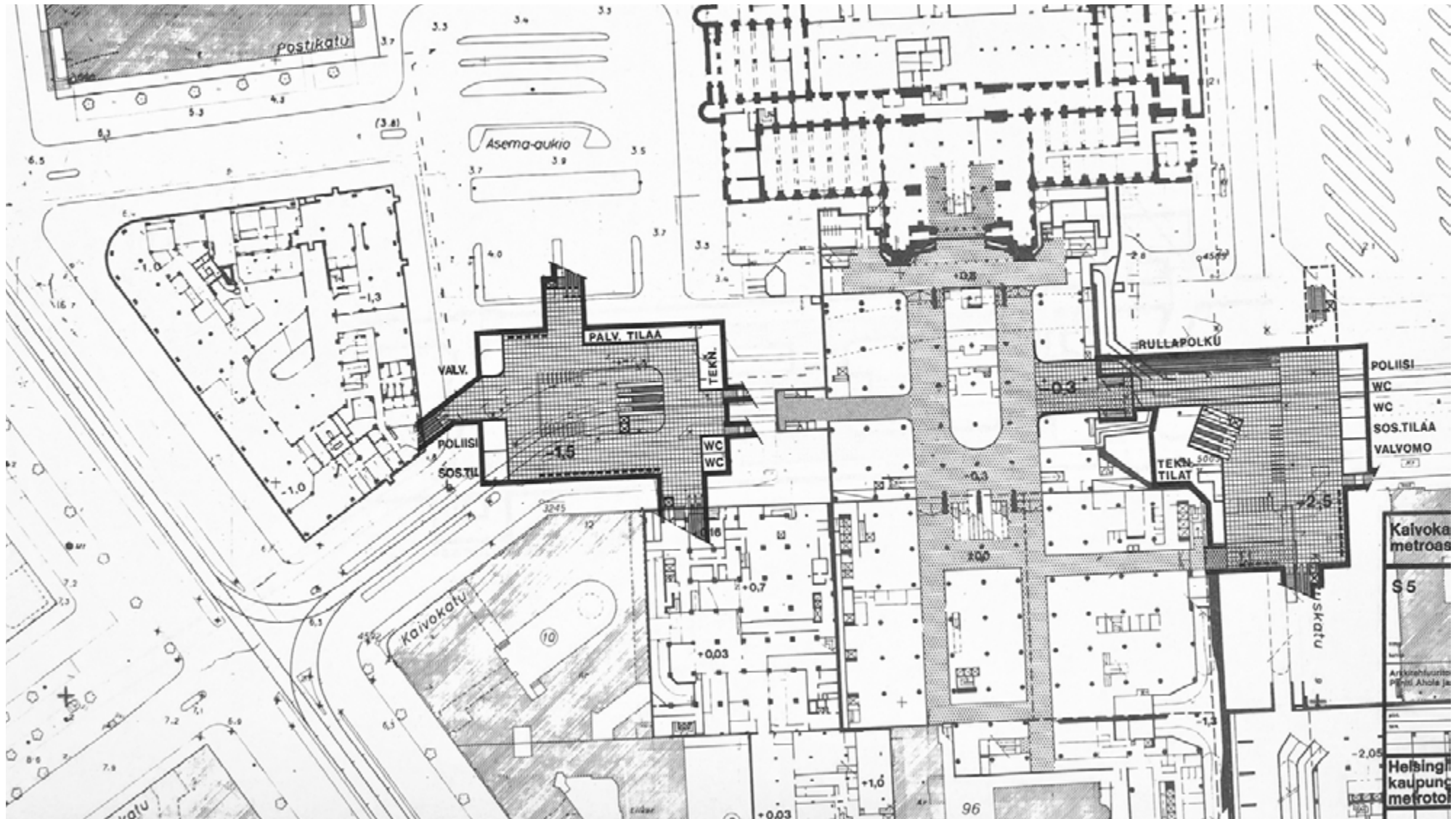
123 Helsingin Sanomat 06.08.1972, 15.

VAIHTOEHTO H3A



↑ Luonnosvaihtoehdot julkaisusta Kaivokadun metroasema. Asemavaihtoehtojen inventointi. 31.1.1973. HKA.

VAIHTOEHTO S5



↑ Luonnosvaihtoehdot julkaisusta Kaivokadun metroasema. Asemavaihtoehtojen inventointi. 31.1.1973. HKA.



↑ Luonnosvaiheen havainnekuva Asema-aukion sisäänkäyntipaviljongista. Kaivokadun metroaseman luonnosvaihtoehtojen inventointi. Arkkitehtuuritoimisto Pentti Ahola ja Kumppanit Ky, 1972. Lars Hedmanin kokoelma, HKA.

↗ Lippuhallin havainnekuvasa on käytetty kirkkaita värejä. Kaivokadun metroaseman luonnosvaihtoehtojen inventointi. Arkkitehtuuritoimisto Pentti Ahola ja Kumppanit Ky, 1972. Lars Hedmanin kokoelma, HKA.



→ Luonnosvaiheen havainnekuva laituritasolta. Kaivokadun metroaseman luonnosvaihtoehtojen inventointi. Arkkitehtuuritoimisto Pentti Ahola ja Kumppanit Ky, 1972. Lars Hedmanin kokoelma, HKA.

4.3 Suunnitteluratkaisu

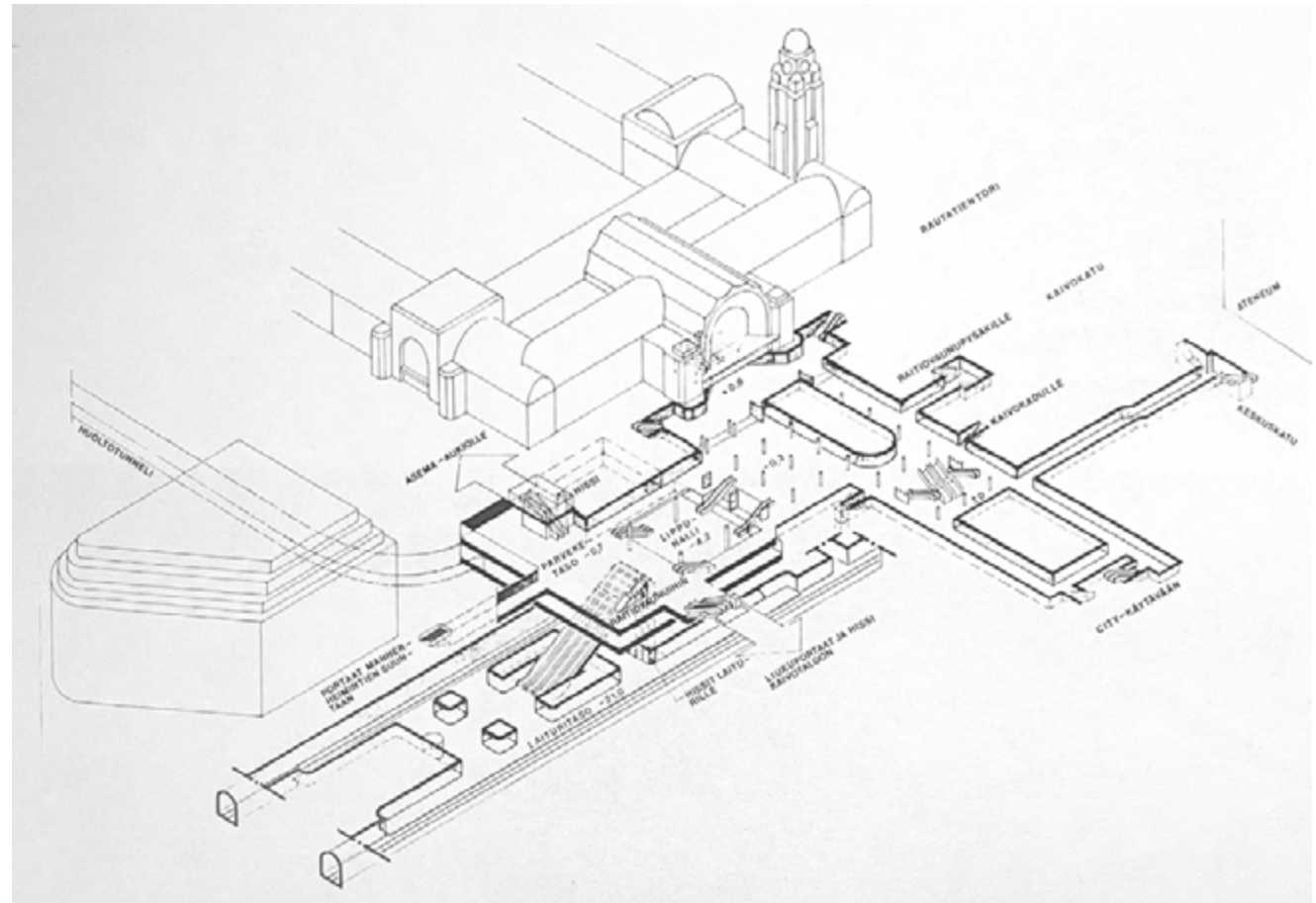
Metron laaja-alainen kokonaissuunnitelma sovitettiin ulkonäöllisesti osaksi kaupunkikuvaa. Suunnittelu tapahtui matkustajien mahdollisimman nopeaa vaihtumista silmällä pitäen ulottuen aina vaunujen sisäjärjestelyjen, ovien ja asemalaitureiden suunnitteluun saakka.¹²⁴

Tilaratkaisu

Kaivokadun metroasema päädyttiin toteuttamaan yksilippuhallisena. Metroasema rakennettiin Asematunnelin länsipuolelle siten, että Asematunnelin läntiset osat purettiin ja tilat yhdistettiin toisiinsa. Asematunnelin lippuhallin puoleisten liiketilojen purkamisen myötä tilalle muodostui metroon johtava laaja jalankulkualaue. Tilaratkaisuihin ja mitoittukseen vaikutti myös metroaseman suunnittelu väestönsuojaksi.

Metroaseman tilat sijaitsevat neljässä kerroksessa. Ensimmäinen kerros on parveketaso, joka alkaa Asematunnelista, levittäytyy länteen ja kiertää alemmassa kerroksessa sijaitsevan kaksikerroksisen lippuhallin ympäri. Parveketason sivuilla käytävän varrella on liiketiloja, joiden varastotilat sijaitsevat liiketilojen takana, tai alemmassa kerroksessa niiden alla.

Alempi kerros on metron lippuhallitaso, joka on nimetty kompassitasoksi lippuhallin lattian keskelle laatoitetun kompassikuvion mukaan. Lippuhalli on kaksi kerrosta korkea, pohjaratkaisultaan neliönmuotoinen, avoin ja aulamainen tila. Kerroksen pohjois- ja eteläsivuilla on liiketiloja, jotka sijaitsevat sisempänä parvekekerroksen muodostaman katoksen alla. Kerroksessa sijaitsee liikennöitsijän ja liiketilojen henkilökunnan sosiaalitiloja. Kompassitaso yhdistyy parveketasoon itä- ja länsipuolilla

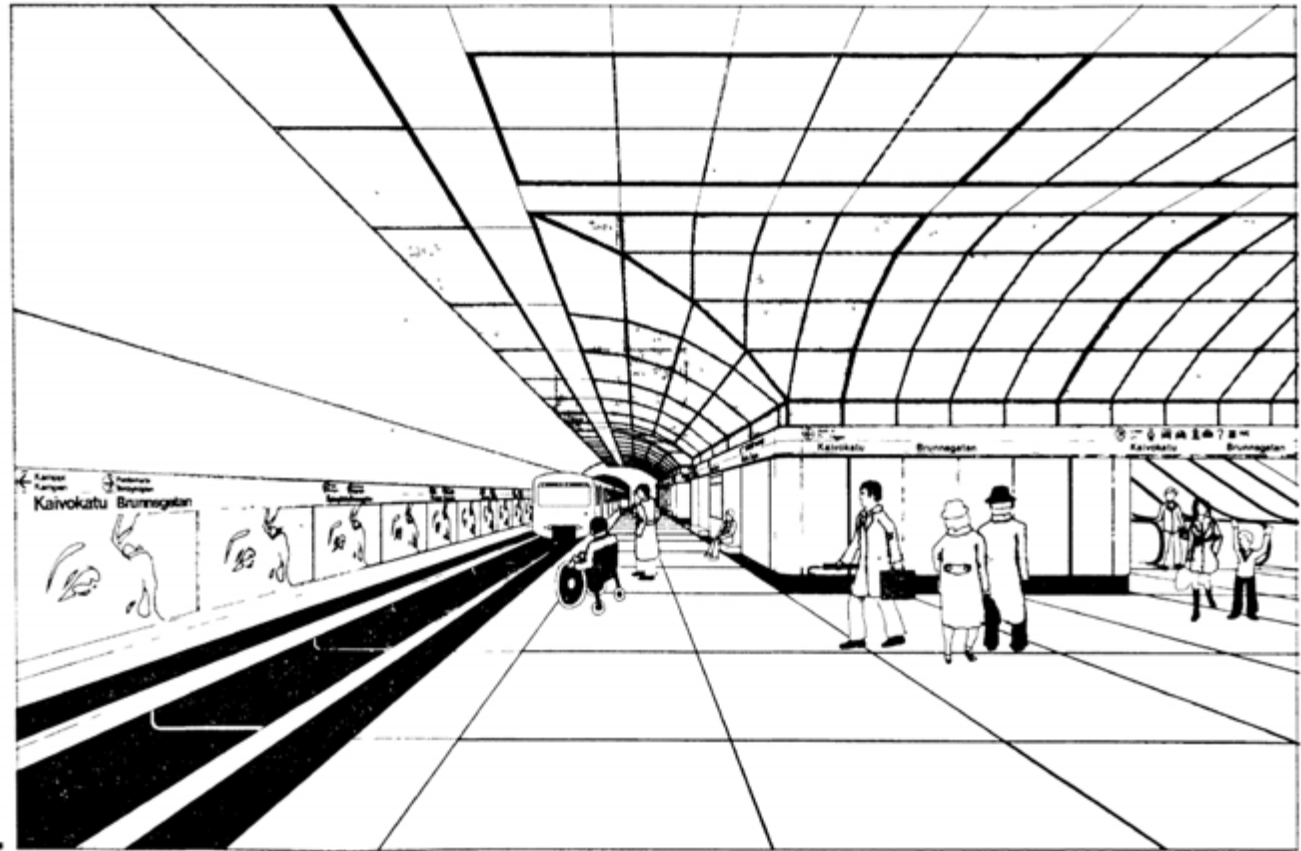


↑ Aksonometria toteutuneesta ratkaisusta. Kuva teoksesta Helsingin metro 1982, Helsingin Kaupungin Metrotoimisto, 1982.

portaiden ja liukuportaiden avulla. Lippuhallin itäisivun portaiden yhteydessä on talvipuutarha, jonne on sijoitettu tilan ilmettä pehmentäviä huonekasveja. Lippuhallin länsisivulta on käynti laiturialueelle johtavan liukuporraskuilun suulle. Metroaseman erikoisuutena on vinohissi, joka kulkee diagonaalisuunnassa Kaivotalosta kompassitasolle. Elielinaukiolta alkava huoltotunneli johtaa maan alle kompassitason länsipuolelle ja palvelee siten muun muassa parveketason päivittäistavarakaupan varastoa.

Kompassitason alla oleva kolmas kerros on tekninen taso, jossa sijaitsevat lämmönjakohuone, poistoilmakeskus, vesipumppaamot, ilmanvaihtokanavatilat, sähköhuone ja liukuportaisiin liittyviä apu- ja konetiloja. Erikoisuutena ovat Asematunnelin alemmassa kerroksessa lippuhallin itäpuolella sijaitsevat viisi squashkenttää, jotka toimivat osittain väestönsuojatiloina. Alun perin tila oli varaus pintametron asemaa varten.

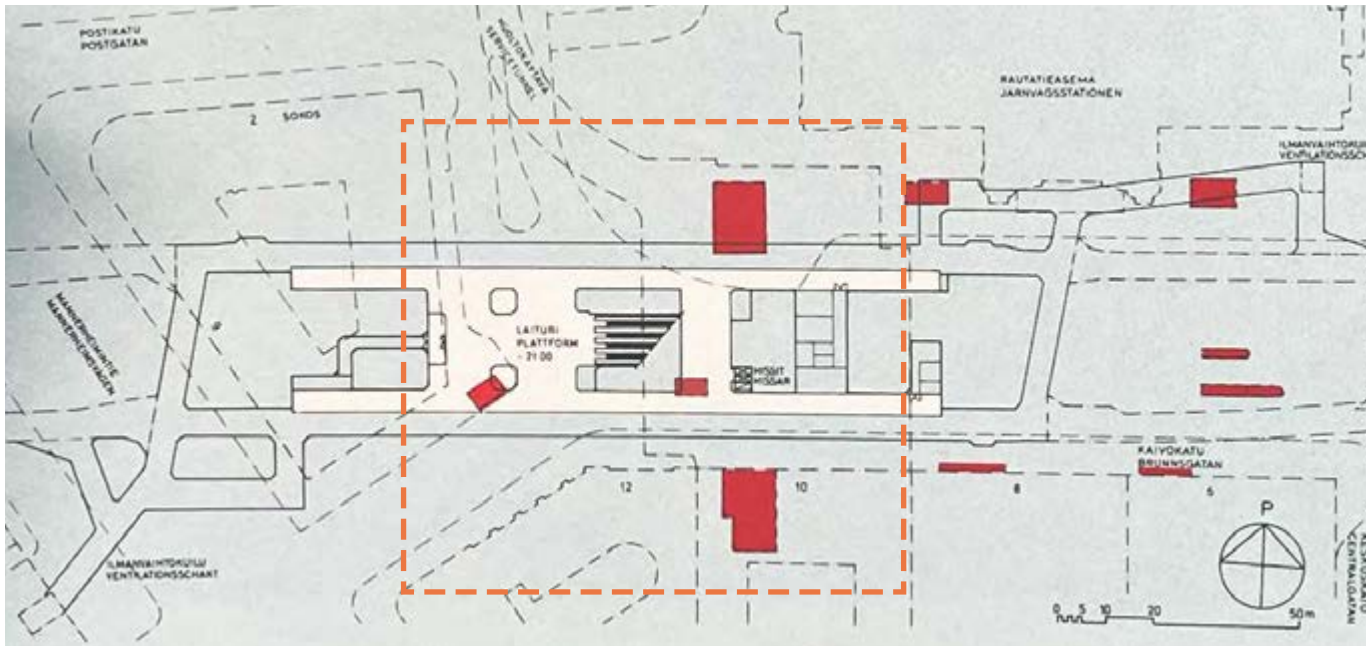
Metron laituritaso on aseman neljäs kerros. Laituritason keskihalliin laskeudutaan liukuportaita pitkin. Keskihallin kummallakin puolella sijaitsevat laiturit ovat 4,7 metriä leveitä ja 135 metriä pitkiä.¹²⁵ Laituritasolla sijaitsevat valvomo, muuntamo, pienjännitekeskus, öljysäiliötila ja varastoja. Taso toimii myös väestönsuojana. Aseman väestönsuojakapasiteetti on 3000 henkilöä.¹²⁶ Laituritason alla kulkee viides kerrostaso, raidetaso, jossa sijaitsevat johtokanavatila, liukuportaan tekninen tila, rauhanaikana varastokäytössä toimivat väestönsuojan kuivakäymälät, jotka ovat rauhanaikana varastokäytössä sekä muita sähkötekniisiä tiloja. Laituritason lattiapinta sijaitsee 24 metriä Kaivokadun katutasen alapuolella.



↑ Perspektiiviluonnos Kaivokadun metroaseman asemalaiturilta. Kuva julkaistu Helsingin Sanomissa 23.10.1977, 15.

¹²⁵ Helsingin Kaupungin Metrotoimisto 1982, 16–17.

¹²⁶ Helsingin Kaupungin Metrotoimisto 1982, 34.



↑ Metroaseman ja Asematunnelin sisäänkäynnit merkitty punaisella aseman tiloja kuvaavaan kaavioon. Metron sisäänkäynnit on rajattu oranssilla katkoviivalla. Kaavion väritystä täydennetty konsultin toimesta. Kuva teoksesta Helsingin metro 1982, Helsingin Kaupungin Metrotoimisto, 1982.

SISÄÄNKÄYNNIT JA KULKUYHTEYDET

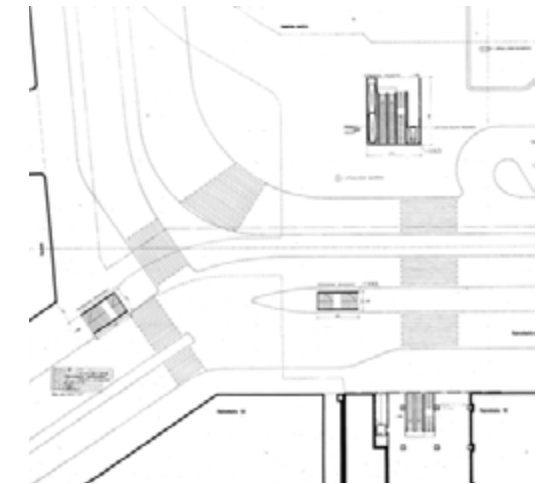
Metroasemalla on neljä virallista sisäänkäyntiä. Rautatientorin metroasemalta on kattavat vaihtoyhteydet lähijunaliikenteeseen ja keskustan linja-auto- ja raitiovaunulinjoihin, mikä on osaltaan ohjannut sisäänkäyntien sijoittelua.¹²⁷

Aseman pääsisäänkäynti sijaitsee Asema-aukiolle sijoitetussa paviiljongissa, josta on liukuporras- ja porrasyhteys parveketasolle sekä hissiyhteys parveke- ja kompassitasolle. Toinen sisäänkäynti on kattamaton ja se sijaitsee Sokos- tavaratalon itänurkalla Kaivokadun jalkakäytävällä. Sisäänkäynniltä on porrasyhteys parveketasolle johtavaan alikulkukäytävään. Kolmas sisäänkäynti on kattamaton ja se sijaitsee raitiovaunuseisakkeella keskellä

Kaivokatua. Sisäänkäynniltä on porrasyhteys parveketasolle. Neljäs sisäänkäynti sijaitsee Kaivotalossa. Sisäänkäynniltä on liukuporras- ja porrasyhteys parveketasolle sekä vinohissiyhteys parveke- ja kompassitasolle.

Metroasemien sisustuskomponenttien yleissuunnitelmassa määriteltiin yleisperiaatteet katettujen ja kattamattomien sisäänkäyntien arkkitehtonisille ratkaisuille ja materiaaleille. Asema-aukion sisäänkäyntipaviiljongin sokkeli on punaista graniittia. Seinät ovat laminoitua lasia ja ikkunalasien puitteet ja ovikehykset pronssia. Seinien yläosassa kiertää alumiinisäle.

Asematunnelia varten rakennettuja sisäänkäyntejä hyödynnetään myös metron sisäänkäynteinä. Alkuperäisistä kahdeksasta



↑ Neljä metroaseman virallista sisäänkäyntiä näkyvät vuoden 1977 katu-
tason pohjapiirustuksessa. Erkki Heino, Oy Cityconsult Ab, 1977, RakVV.

sisäänkäynnistä kuusi on käytössä: kaksi raitiovaunuseisakkeelle johtanut sisäänkäynti purettiin metroaseman rakentamisen yhteydessä. Rautatieaseman pääsisäänkäynnin molemmin puolin sijaitsevat lisäksi kaksi sisäänkäyntipaviiljongia, kaksi kattamatonta raitiovaunuseisakkeelle johtavaa porrasyhteyttä sekä kaksi vastaavanlaista kattamatonta porrasyhteyttä Kaivokadun eteläpuolisella jalkakäytävällä. Metroasemalta on maanalainen kulkuyhteys Asematunnelin kautta viereisiin kiinteistöihin Rautatieasemalle ja City-Centeriin.

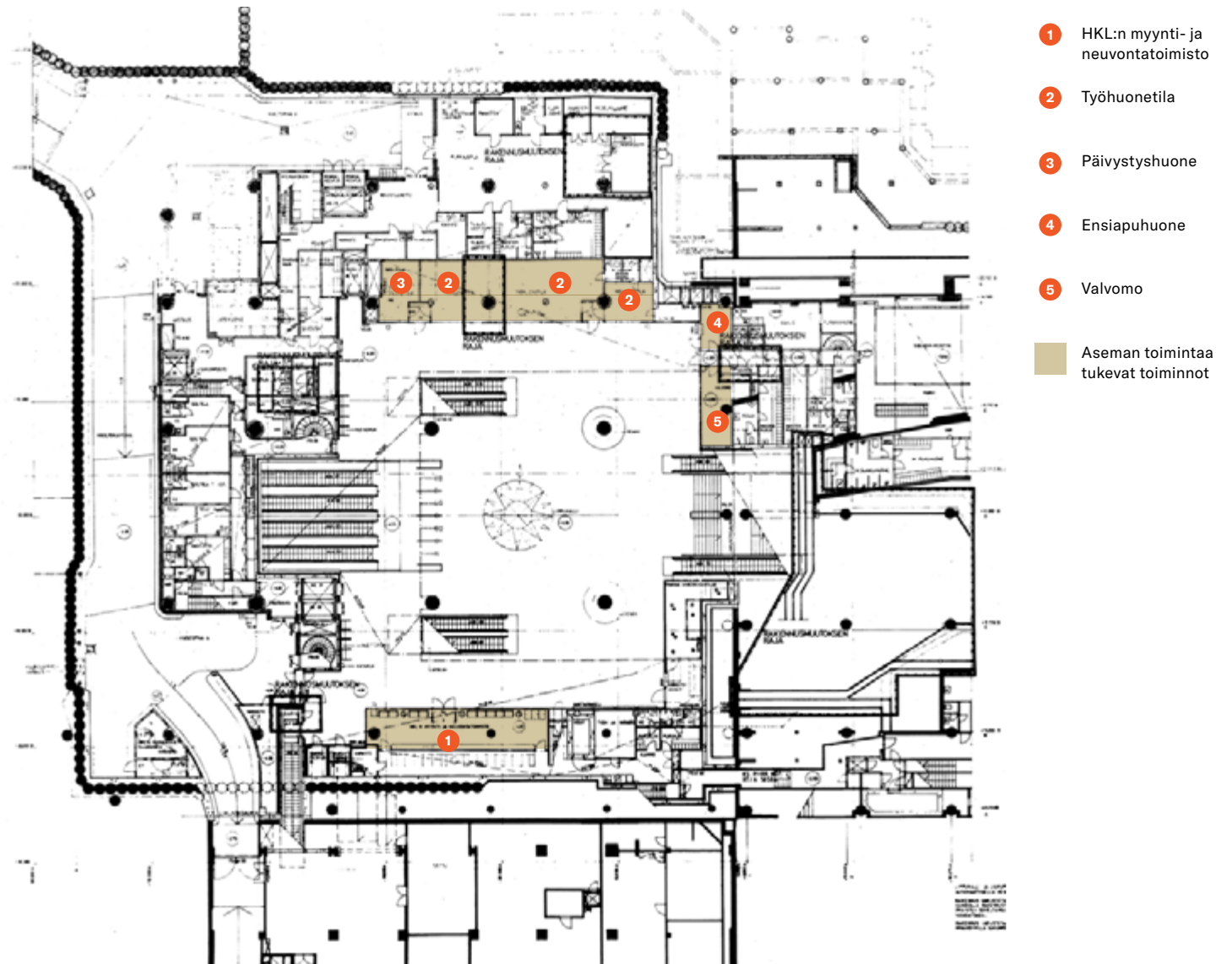
Huoltoliikenne kulkee tunnelissa, jonka suuaukko sijaitsee Asema-aukiolla. Tunneli johtaa kompassitasolle, jossa sijaitsevat liiketilöiden taustatilat ja lastauslaiturit.

PARVEKETASO 1982

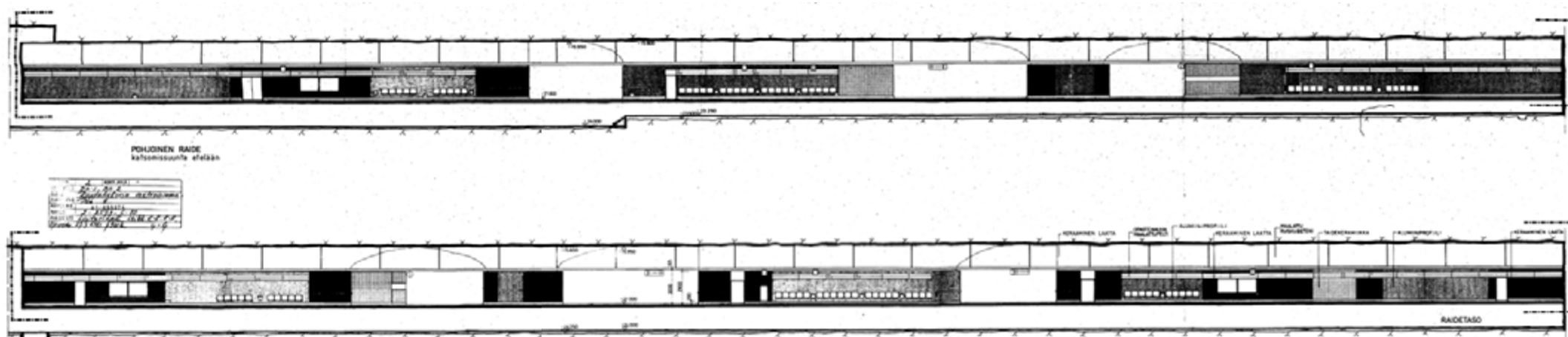


← Parveketason pohjapiirustus vuodelta 1982. Kaavioon on merkitty tilojen käyttötarkoitukset. Erkki Heino, Oy Cityconsult Ab. RakVV.

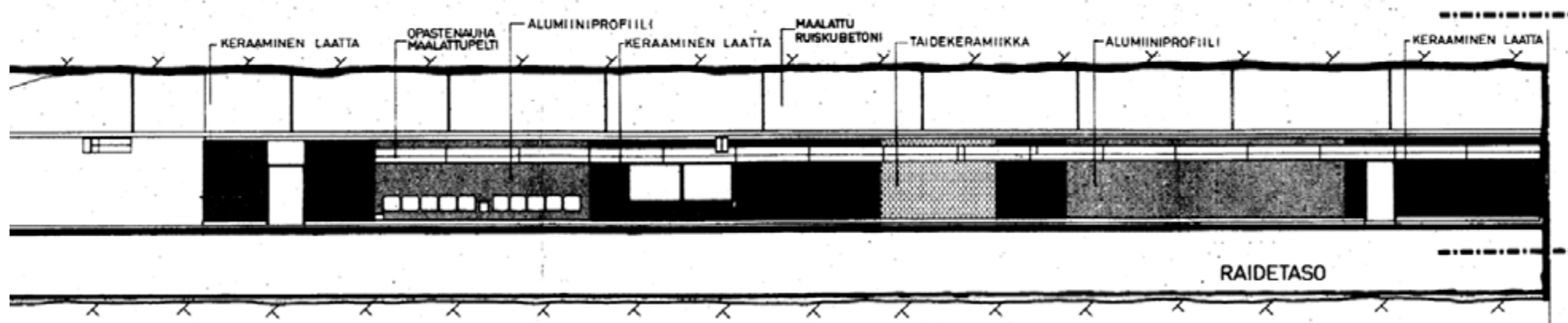
KOMPASSITASO 1982



→ Kompassitason pohjapiirustus vuodelta 1982. Kaavioon on merkitty tilojen käyttötarkoitukset. Erkki Heino, Oy Cityconsult Ab. RakVV.



↑ Laituritason seinäprojektiot pohjois- ja etelälaitureista.
Erkki Heino, Oy Cityconsult Ab, 1980. RakVV.



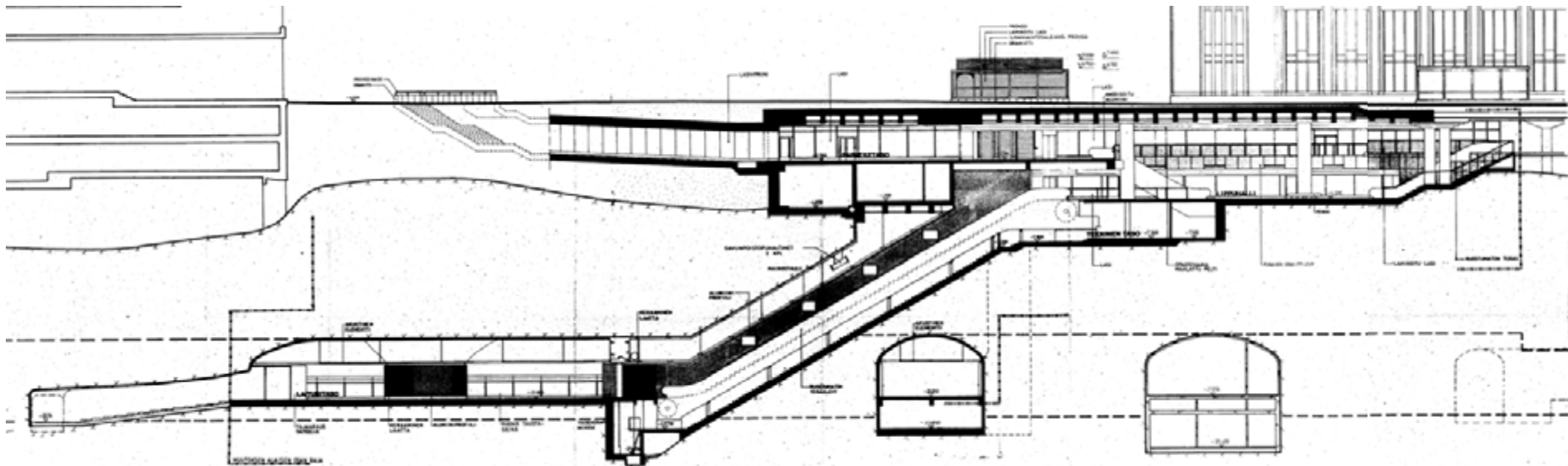
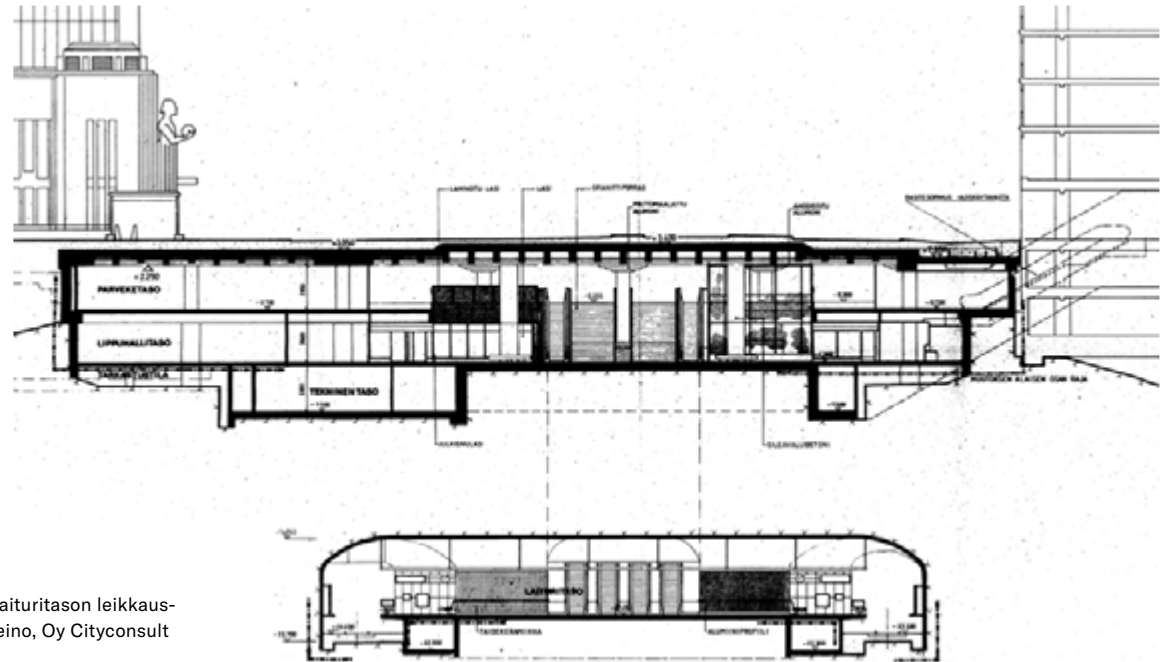
↑ Lähiote etelälaiturin seinäprojektiosta, johon on
merkitty keskeiset pintamateriaalit ja opasteet.
Erkki Heino, Oy Cityconsult Ab, 1980. RakVV.

Rakenteellinen ratkaisu

Kaivokadun metroaseman lippuhalli ja sen parvitaso rakennettiin avaamalla katualue. Lippuhallin tilojen osalta sovellettiin niin sanottua ”cut and cover”-rakennustapaa, kun taas metrotunneli laiturialueineen on rakenteeltaan kallioon louhittu luola-asema. Lippuhallissa ja parvitasolla massiiviset betonivaletut pilarit kannattelevat paikallavalettua, teräsbetonista kennolaattakattoa. Laattarakenteen päällä on kansirakenne, jonka yllä Kaivokatu kulkee. Pilarien ja kennolaattojen muodostama kantava, modulaarinen rakennejärjestelmä on hallitseva tilan arkkitehtonisen kokonaisilmeen kannalta. Rakennejärjestelmääjattelu ja sen korostaminen tilassa ilmentävät konstruktivismin perusperiaatteita. Pilarijärjestelmä jatkuu tiheämpänä ja matalampana Asematunnelin tiloissa.

↓ Metroaseman leikkauspiirustus. Erkki Heino, Oy Cityconsult Ab, 1981, RakVV.

→ Lippuhallin ja laituritason leikkauspiirustus. Erkki Heino, Oy Cityconsult Ab, 1981, RakVV.



Lippuhalli on erotettu ympäröivästä maa-aineksesta teräsbe-tonisin patoseinin. Metrotunneleiden pinnat on käsitelty kaut-taaltaan ruiskuteräsbetonilla. Seinissä niiden alla on yleensä yksi kerros teräsverkkoa, kun taas katoissa on paikoin kolmekin verkkokerrosta päällekkäin.¹²⁸

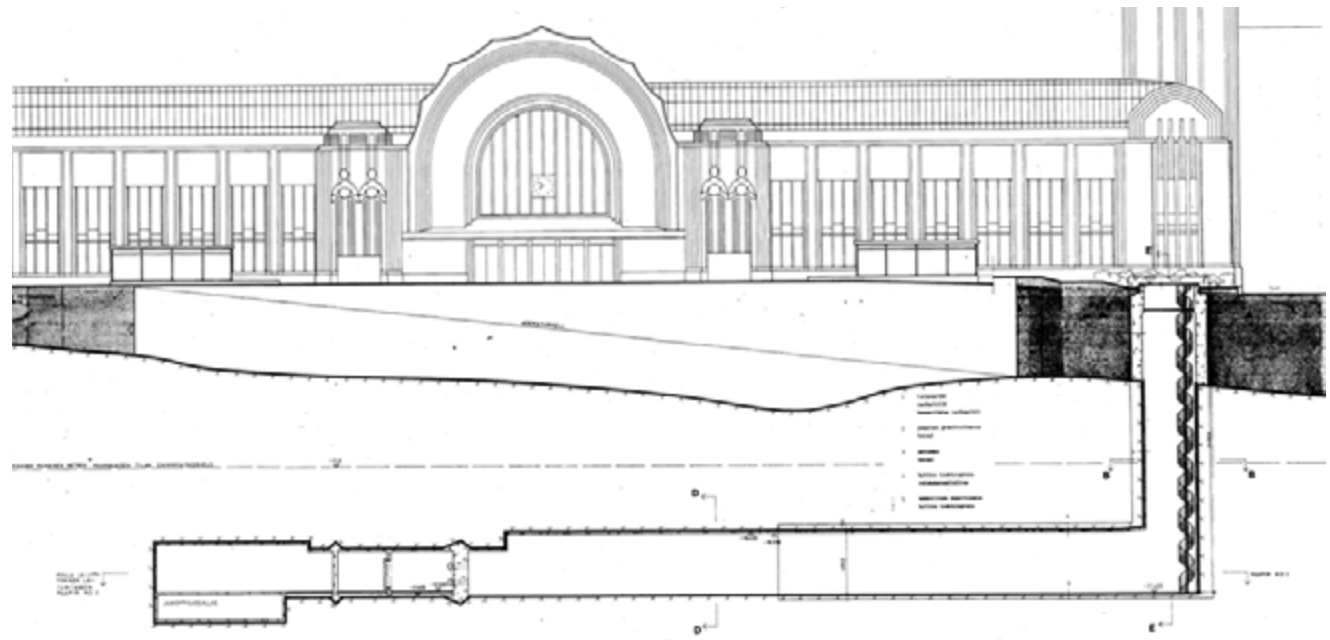
Talotekniikka

TEKNISET TILAT

Rakennuksen tekniset tilat sijoittuvat maantasosta lukien kol-manteen kerrokseen kompassitasen alapuolelle. Teknisiin tiloihin sisältyvät tulo- ja poistoilmakeskus, sähköhuone, lämmönjako-huone, jäähdytystorni, perus- ja jätevesipumppaamot sekä run-saasti tarkastustilaa. Teknisen tilan kerroksen pohjapiirustuksissa mainitaan myös kaukolämpövaraus, joten voidaan olettaa, että aseman taustatilat lämpiävät kaukolämmöllä. Aseman julkiset tilat olivat alun perin lämmittämättömiä. Osa aseman teknisistä tiloista sijaitsee laituritasolla. Laituritason teknisiä tiloja ovat pienjännitekeskus, muuntamo, öljysäiliötilallinen varavoimako-nehuone ja generaattorin ohjauskeskushuone.

ILMANVAIHTO

Metroaseman ilmanvaihto perustuu junien kulkuun. Junat kier-rättävät laitureiden, tunneleiden ja lippuhallien ilmaa junien liikkeestä syntyvällä mäntävaikutuksella. Mäntävaikutuksessa metro luo ilmavirtauksen kulkusuuntaansa nähden, kun se työntää edessä olevaa ilmaa edellään ja vetää takana olevaa ilmaa mukaansa.¹²⁹ Ratkaisu lainattiin Helsinkiin ulkomailta.¹³⁰ Metroasemaa palvelee kaksi ilmanvaihtokuilua, joista itäinen sijaitsee Rautatie-aseman kaakkoisnurkalla ja läntinen Lasipalatsin eteläpuolella. Kuilut liittyvät metrotunnelin suuntaisiin ilmanvaihtotunneleihin,



↑ Itäisen ilmanvaihtokanavan leikkauspiirustus. Kuilussa kulkee myös poistumistieporras. Erkki Heino, Oy Cityconsult Ab, 1977, RakVV.

jotka yhdistyvät metrotunneliin poikittaisten yhdystunneleiden avulla. Kuilut toimivat myös savunpoistokanavina ja paineenta-saajina. Ilmanvaihtokuilut suunniteltiin ja rakennettiin ensim-mäisten rakenteiden joukossa. Kuilujen yhteyteen on rakennettu poistumistieportaat.

Junien aikaansaaman mäntävaikutuksen ansiosta koneellista ilmanvaihtoa ei tarvita. Metro on kuitenkin varustettu väestön-suojakäytön vuoksi painesuoja- ja ilmanvaihtolaitteistolla.¹³¹

128 Helsingin Sanomat 29.9.1973, 22.

129 Airola 2012, 3.

130 Tolmunen 2007, 42.

131 Helsingin Kaupungin Metrotoimisto 1982, 34.

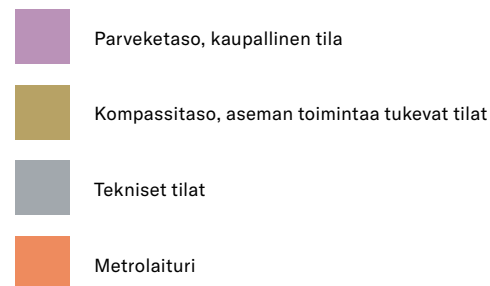
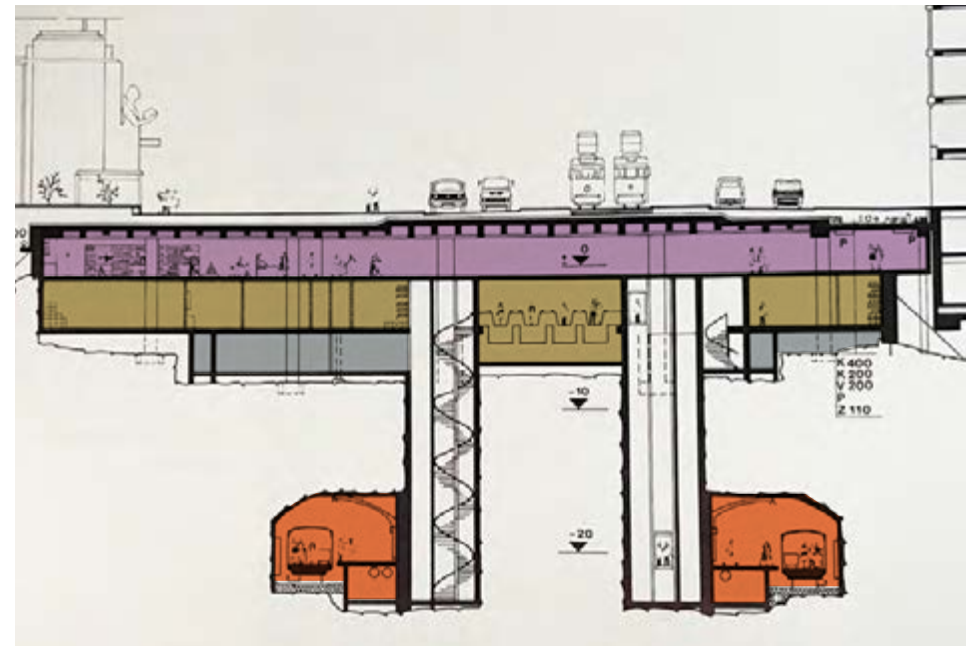
Kaupallinen konsepti

Kaivokadun metroasemaa edeltänyt Asematunneli-hanke oli Suomessa ennennäkemätön yhdistelmä jalankulkutunnelia ja kaupallisia liiketiloja, jossa Helsinki sai maan alle sijoittuvan puolijulkisen tilan.¹³² Asematunnelin liiketilat olivat hyvin tuottoisia, sillä niiden aukioloaikoja ei rajoitettu maanpäällisten liiketilojen tapaan. Asematunnelin liiketilat saivat olla auki pidempään arki-iltoina ja viikonloppuisin.¹³³ Kun Kaivokadun metroasema rakennettiin, Asematunnelin läntiset liiketilat purettiin. Osa Asematunnelin liiketiloista siirrettiin metroaseman lippuhallia kiertävälle parveketasolle uusiin tiloihin, jotta Asematunnelista metroom johtavista jalankulkuväylistä saatiin väljempää.¹³⁴

Rautatientorin metroaseman kaupalliset liiketilat sijaitsevat parveketasolla. Alkuperäisiin pohjapiirustuksiin ei ole merkitty pohjoispuolella sijaitsevan päivittäistavarakaupan lisäksi muiden liiketilojen toimijoita. Keskeistä on ohjata ihmiset kaupallisen tilan läpi heidän kulkiessaan metroom. Yleisökäymälät on sijoitettu suunnitelmassa parveketasolle.

Metroaseman ja julkisen liikenteen toimintaan liittyvät, toimintaa tukevat tilat sijaitsevat kompassitasolla lippuhallin alemmassa kerroksessa. Kompassitasolla on työhuoneita, valvomo, ensiapuhuone, päivystys huone sekä lippuhallin eteläpuolella HKL:n myynti- ja neuvontatoimisto.

→ Konsultin laatima kaavio metroaseman toiminnoista kerroksittain. Pohjalla oleva kuva Helsingin Kaupungin Metrotoimisto, Helsingin metro 1982.



¹³² Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy, Arkkitehtitoimisto Okulus Oy 2020, 111, 113.

¹³³ Helsingin Sanomat 28.07.1972, 12.

¹³⁴ Helsingin Kaupungin Metrotoimisto 1982, 21.

4.4 Muotoilu

Metroasemien pintamateriaalien, kalusteiden ja varusteiden suunnittelu muodosti oman projektikokonaisuutensa. Vuonna 1974 valmistuneen *Metroasemien sisustuskomponentit*- yleissuunnitelman laatimiseen osallistuivat konsulttitoimistot Oy Kaupunkisuunnittelu Ab, Sisustustoimisto Kukkapuro & Heikkilä, Suunnittelutoimisto G4 ja Suunnitteluryhmä Viisio Oy. Suunnitelmalla haluttiin taata edellytykset sille, että metroasemien sisustus muodostui toimivaksi, viihtyisäksi ja visuaalisesti hallituksi kokonaisuudeksi. Suunnitelman tavoitteena oli luoda yhtenäinen muotoilu eri metroasemilla toistuville kalusteille, varusteille ja muille sisustuskomponenteille. Tavoitteen saavuttaminen edellytti suunnittelijoiden välistä koordinoitua eri komponenttien ja opastegrafiikan muotoilusta, materiaaleista ja väreistä, mikä oli mahdollista yhtenäisen projektikokonaisuuden puitteissa.¹³⁵ Asemien suunnittelijat kävivät vuoropuhelua metrojunan suunnittelijoiden Antti Nurmesniemen ja Börje Rajalinin kanssa. Metrosta ja sen asemista muodostettiin ehjä kokonaisuus niin, että kullakin asemalla olisi oma tunnistettava ilmeensä.¹³⁶

Metrojuna

Metrojunan suunnittelivat sisustusarkkitehti Antti Nurmesniemi ja teollinen muotoilija Börje Rajalin. Junat olivat ensimmäisissä suunnitelmissa alumiinivärisiä, mutta suunnittelijat päätyivät oranssiin tuomaan ”aurinkoa Helsinkiin”.¹³⁷ 1960-luvulla suosittu oranssin värin katsottiin olevan aina iloinen ja saavan ihmiset hyvälle tuulelle. Lisäksi se toimii signaalivärinä tehden metrosta helposti havaittavan. Oranssi väri jatkuu myös metron sisätiloissa. Metron sisällä oranssien penkkien ja harmaisiin sekä mustiin pukeutuneiden ihmisten välisen kontrastin katsottiin helpottavan



vapaiden paikkojen hahmottamista.¹³⁸ Metron oranssi väri liittyy osaksi kokonaisuutta, jonka muita osatekijöitä ovat sisustuskomponentit ja opaste- ja informaatiojärjestelmä eli OPI-järjestelmä.

Jo valmistuessaan metrojuna toimi tietokoneiden antamien ohjeiden mukaan. Kuljettaja istui paikallaan lähinnä matkustajien mielenrauhaksi, puuttumatta junan ajoon lainkaan. Näin taattiin junan turvallisuus vailla inhimillisiä virheitä.¹³⁹

↑ Metrojunan punaoranssi väri on tunnistettava.. HKL, 1982, HKM.

¹³⁵ Oy Kaupunkisuunnittelu Ab, Sisustustoimisto Kukkapuro & Heikkilä, Suunnittelutoimisto G4, Suunnitteluryhmä Viisio Oy 1974, 3–4.

¹³⁶ Simpanen 2009, 1, 53.

¹³⁷ Yle 2009.

¹³⁸ Simpanen 2009, 27.

¹³⁹ Helsingin Sanomat 29.9.1973, 22.

Tiivistelmä Metroasemien sisustuskomponentit 1974- yleissuunnitelman pintamateriaaleista ja väreistä

Metroasemien pintamateriaalit ovat rauhallisia ja kontrastiltaan vähäisiä, sillä niiden tehtävä on toimia neutraalina taustana opaste- ja informaatiojärjestelmälle. Tiloissa olevat kirkkaat värit on säästetty signaaliväreiksi, joita käytetään viestinnässä. Symboliset värit auttavat ihmisiä orientoitumaan tilassa siellä, missä arkkitehtoninen muotokieli ei ohjaa ihmistä. Yleisötilojen pintamateriaalien valintaperusteina ulkonäkövaatimusten lisäksi ovat olleet funktionaalisuus, kestävyys ja paloturvallisuus. Sisustuskomponenttien yleissuunnitelman mukaan erillisiä pintamateriaaleja on käytetty niissä kohdissa, missä konstruktivististen materiaalien oma pinta ei ole täyttänyt asetettuja vaatimuksia.¹⁴⁰

KATTO

Kattojen ja seinien materiaalivalinnoissa määrääviä tekijöitä ovat olleet akustiset ja esteettiset vaatimukset.¹⁴¹ Asemalaiturilla kalliokattoa peittää alumiinisäleikkö, joka vaimentaa metrojunan ääntä. Valaisimet on upotettu säleikköön. Liukuporraskuilussa katon pintamateriaalina on levyverkko ja mineraalivilla tai mineraalivillatäytteinen metallisäle. Mikäli katon tai liukuporraskuilun pintarakenteita käsitellään, suositusväri on valkoinen tai vaaleat sävyt.¹⁴²

Suunnitteluperiaate toteutuu osittain Rautatientorin metroasemalla. Asemalaiturin kohdalla on alumiinirakenteinen alakattojärjestelmä, mutta kalliokatto on muilta osin näkyvissä. Liukuporraskuilun katossa on ohjeen vastaisesti maalattu ruiskubetonipinta.

SEINÄT

Sisustuskomponenttien yleissuunnitelmassa seinien pintamateriaaleiksi suositellaan teräslevyä ja lasia. Molemmat materiaalit ovat monipuolisia: teräslevy voi olla ruostumatonta, sileää tai profiloitua, kun taas lasi voi olla rautalankalasia, värjättyä tai pellitettyä. Yleisötilojen seinät on verhoiltu pääasiassa eri tavoin käsitellyllä teräslevyllä tai keraamisilla laatoilla. Mikäli seinien pintarakenteita, poissulkien keramiikkaa käsitellään, suositusväri on valkoinen tai vaaleat sävyt.¹⁴³

Suunnitteluperiaate toteutuu osittain Rautatientorin metroasemalla. Aseman lippuhallin seinien pintamateriaalina on pääosin tummanruskeaksi eloksoitu alumiinilevy. Lasia ja ruostumatonta terästä on käytetty runsaasti. Aseman laiturialueilla on seinäkeramiikkaa, jonka ovat suunnitelleet Terhi Juurinen ja Riitta Pensanen Seenat Oy:stä.¹⁴⁴ Tiilenvärisellä keramiikalla on pyritty toistamaan punagraniittisen päärautatieaseman julkisivun sävyjä.¹⁴⁵

LATTIA

Lattiamateriaalin valinnalla on tähdätty tarkoituksenmukaisuuteen ja pyritty välttämään monumentaalisuutta.¹⁴⁶ Laiturialueen reunoilla, portaissa, sokkelissa ja muissa kulutukselle ja kosteudelle alttiissa pinnoissa pintamateriaalina on graniitti. Mikäli lattian pintarakenteita käsitellään, suositusväri on tummanharmaa turvallisuuskaitaan ollessa vaalea.¹⁴⁷

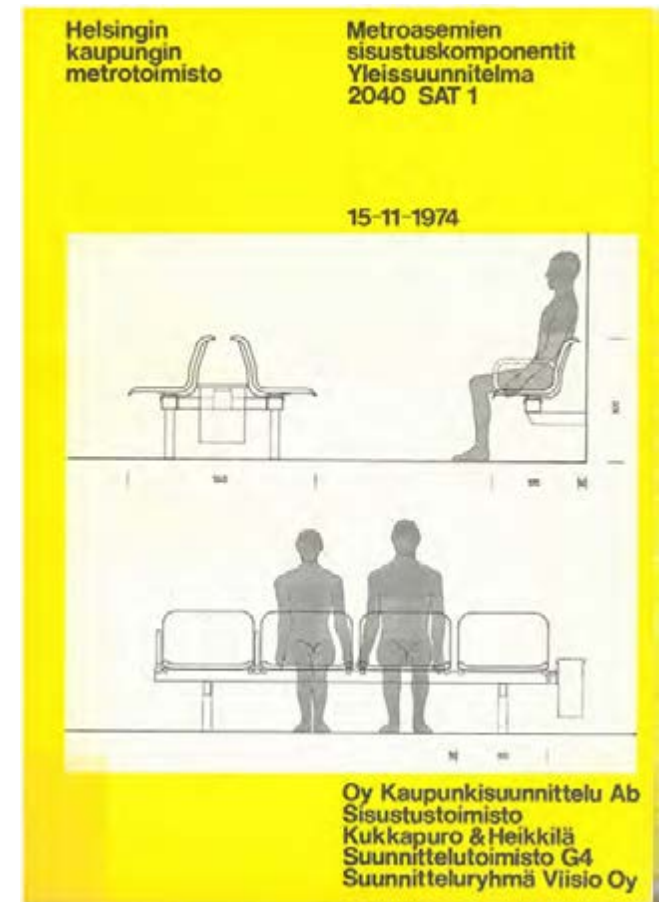
143 Oy Kaupunkisuunnittelu Ab, et al., 1974, 72.

144 Yli-Ojanperä 2012.

145 Helsingin Sanomat 29.5.1982, 24.

146 Oy Kaupunkisuunnittelu Ab, et al., 1974, 68–69.

147 Oy Kaupunkisuunnittelu Ab, et al., 1974, 72.



↑ Pintamateriaalien ja värien suuntaviivat määriteltiin Metroasemien sisustuskomponenttien yleissuunnitelmassa, joka julkaistiin 15.11.1974. Pasilan kirjaston Helsinki-kokoelma.

140 Oy Kaupunkisuunnittelu Ab, et al., 1974, 68.

141 Oy Kaupunkisuunnittelu Ab, et al., 1974, 68–69.

142 Oy Kaupunkisuunnittelu Ab, et al., 1974, 72.

Suunnitteluperiaate toteutuu Rautatientorin metroasemalla. Aseman lattiassa on harmaa mosaiikkibetonilaatta.¹⁴⁸ Laituri-alueen reunassa on kontrastinen graniittivyöhyke, joka palvelee myös opasteena näkörajoitteiset matkustajat huomioiden.

VÄRIT JA VALAISTUS

Yleisvärrien osalta suositellaan käyttämään mustavalkosävyjä, harmaan eri asteita sekä alumiinin ja ruostumattoman teräksen materiaalin värejä. Korkeasti kromaattisten värien käyttöä tulee välttää. Kromaattisten värien käyttö tulisi rajoittaa opastukseen. Joidenkin sisustuskomponenttien voidaan katsoa liittyvän opastukseen tai olevan kooltaan pieniä, jolloin kirkkaiden värien käyttö voidaan sallia.

Asemien sisätiloissa periaate on, että värikontrastia käytetään valotiheyskontrastin sijaan, sillä valotiheyskontrasti rasittaa silmiä. Asemilla valaistustehon tulee olla 300–360 luxia ja paikoin 600 luxia. Valaisinten värilämpötila vaihtelee 3500 ja 4300 Kelvinin välillä. Pintamateriaalien valonheijastuskyvyn tulee olla samaa suuruusluokkaa, seinäpinnoilla noin 30–50 % ja lattiapinnoilla 10–20 %. Kattopinnoissa valonheijastavuus on riippuvainen valitusta valaisinjärjestelmästä.¹⁴⁹

Väriyksen osalta suunnitteluperiaate toteutuu hyvin Rautatientorin metroasemalla, jossa materiaali-paletin värisävyt ovat hillittyjä. Selvitystä laadittaessa valaistustehoa tai värisävyä ei ole tutkittu, eikä suunnitelman toteutuneisuutta siltä osin kommentoida.



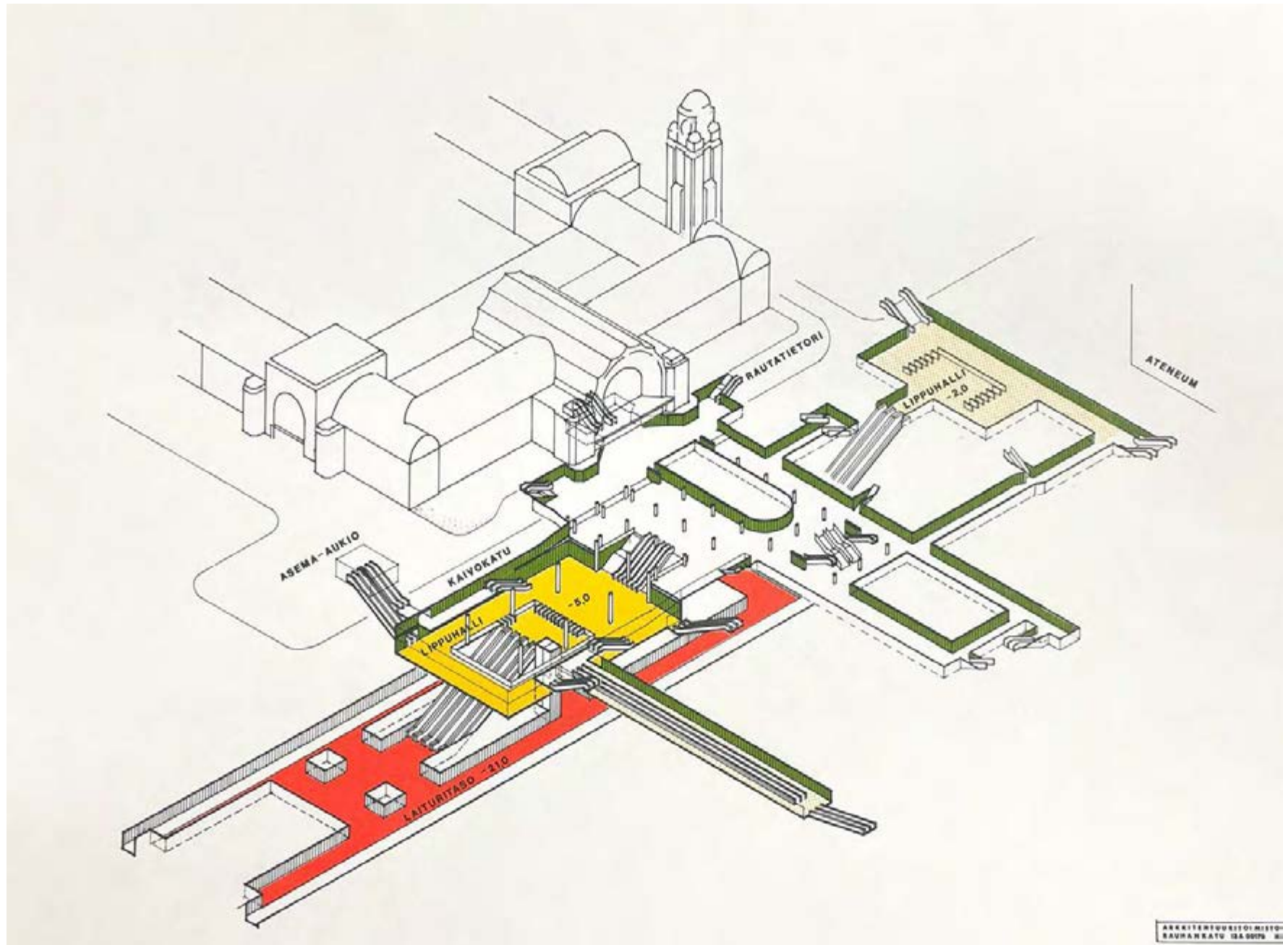
↑ Teräskaide kiinnitettynä lautamuottibetonipintaiseen seinään. Asemilla pintamateriaalien käyttö on tarkoituksella vähäistä. Kuva julkaistu teoksessa Helsingin Kaupungin Metrotoimisto, Helsingin metro 1982.



↑ Puhelinsuojat valmistettiin ruostumattomasta teräksestä, ja niiden nurkat pyöristettiin. Muotoilun ja materiaalivalintojen keskiössä olivat käytännöllisyys ja selkeys. Kuva julkaistu teoksessa Helsingin Kaupungin Metrotoimisto, Helsingin metro 1982.

148 Helsingin Kaupungin Metrotoimisto 1982, 18.

149 Oy Kaupunkisuunnittelu Ab, et al., 1974, 70-71.



→ Toimintoja kuvaavia värikoodeja hyödyntävä aksonometria. Arkkitehtuuritoimisto Pentti Ahola ja Kumppanit Ky, 1972. Lars Hedmanin kokoelma, HKA.

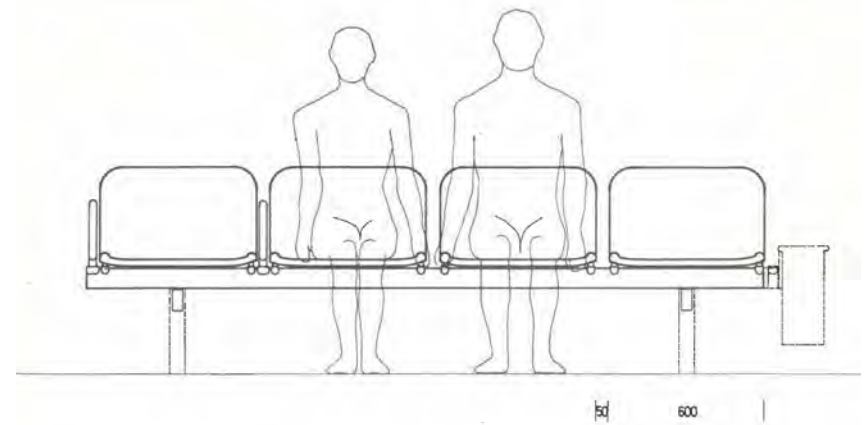
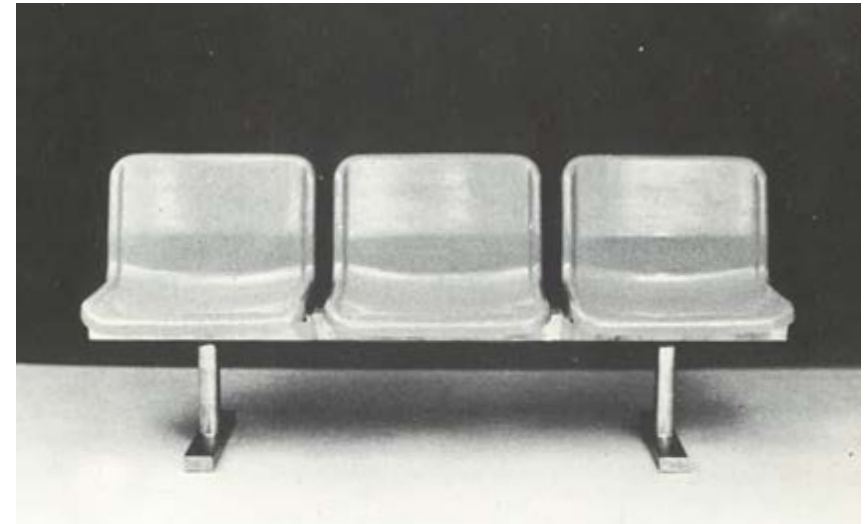
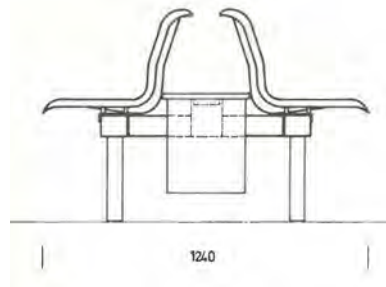
Tiivistelmä Metroasemien sisustuskomponentit 1974- yleissuunnitelman kalusteista ja varusteista

Sisustuskomponenttien yleissuunnitelma sisältää pintamateriaalien ja värien yli 30 eri kalusteen ja varusteen yksityiskohtaiset suunnitelmat. Kokonaisuus komponentteineen on poikkeuksellisen huolellisesti ja kokonaisvaltaisesti suunniteltu. Sisustuskomponenttien muotoiluun lähtökohtana on ollut tiukka toiminnallisuus, joka takaa niiden taloudellisuuden ja ajattomuuden. Toiminnallisuuteen pyrkimällä saavutetaan selkeä muotokieli ja ergonomisesti oikeanlainen mitoitus. Elementtirakenteen on katsottu olevan luonteva ratkaisu useiden komponenttien kohdalla. Suunnittelun tärkeänä lähtökohtana on ollut eri käyttäjäryhmien, kuten lasten ja liikuntarajoitteisten, huomioiminen. Myös palotekninen turvallisuus ja vahingon riski on huomioitu suunnittelussa.¹⁵⁰

ISTUIN

Aseman istuimen muotoilusta vastasi Yrjö Kukkapuro. Rivi-istuin on neljästä vierekkäisestä istuimesta koostuva selkänojallinen penkki, jonka tukirakenne on ruostumatonta terästä ja alumiinivalua, ja istuinosa lakattua koivua.¹⁵¹ Sisustuskomponenttien yleissuunnitelmassa istuimen runkomateriaaliksi on kirjattu maalattu tai sinkitty teräs ja istuimen materiaaliksi lasikuituvahvisteinen, itsestään sammuva polyesteri, toisin sanoen muovi. Istuimen väriä ei ole määritelty. Materiaalin muuttuminen muovista puuksi liittyy öljykriisiin ja sitä seuranneeseen ympäristötietoisuuden lisääntymiseen.

Rautatientorin metroasemalla on yksinomaan Kukkapuron suunnittelema penkkejä. Kompassitasolla on lisäksi kaksi mosaiikkibetonista rengaspenkkiä kantavien pilareiden ympärillä.



↑ Yrjö Kukkapuron suunnitteleman metroaseman istuimen luonnospii-rustuksia ja valokuva prototyypistä. Metroasemien sisustuskomponentit - Yleissuunnitelma 1974. Oy Kaupunkisuunnittelu Ab, Sisustustoimisto Kukkapuro & Heikkilä, Suunnittelutoimisto G4, Suunnittelutoimisto Viisio Oy.

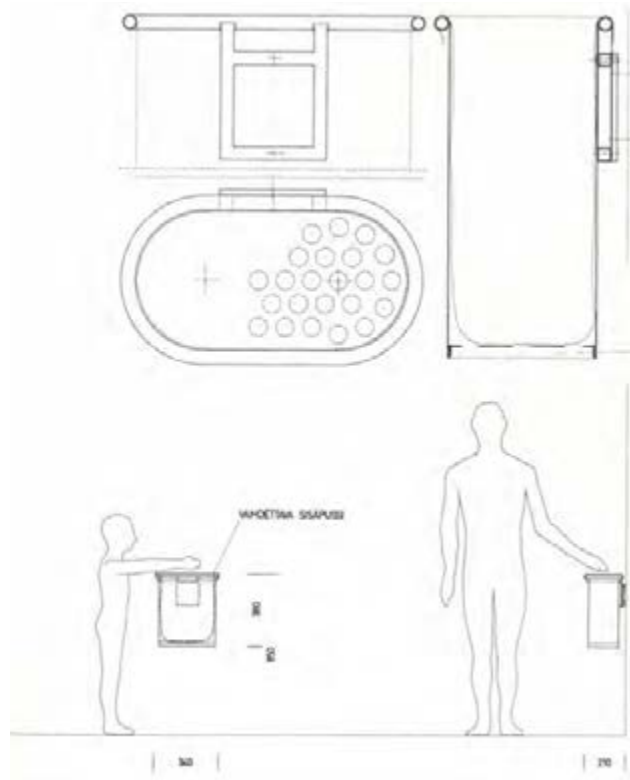
150 Oy Kaupunkisuunnittelu Ab, et al., 1974, 4.

151 Helsingin Kaupungin Metrotoimisto 1982, 30.

JÄTEASTIA

Jäteastian suunnittelusta vastasi Simo Heikkilä. Jäteastia on valmistettu ruostumattomasta teräksestä. Pyöristetyn astian teräsvaipan yläreunaan on suunniteltu kiinnitettävän kertakäyttöinen muovipussi, mikä lisää hygieenisyyttä ja helpottaa siivousta. Astian pohjalla oleva teräsverkko estää pussin putoamisen lattialle. Jäteastia on tarkoitettu kiinnitettäväksi esimerkiksi seinäpintoihin tai istuinelementteihin.¹⁵²

Heikkilän suunnittelemaa jäteastioita esiintyy kaikissa Rautatientorin metroaseman kerroksissa.

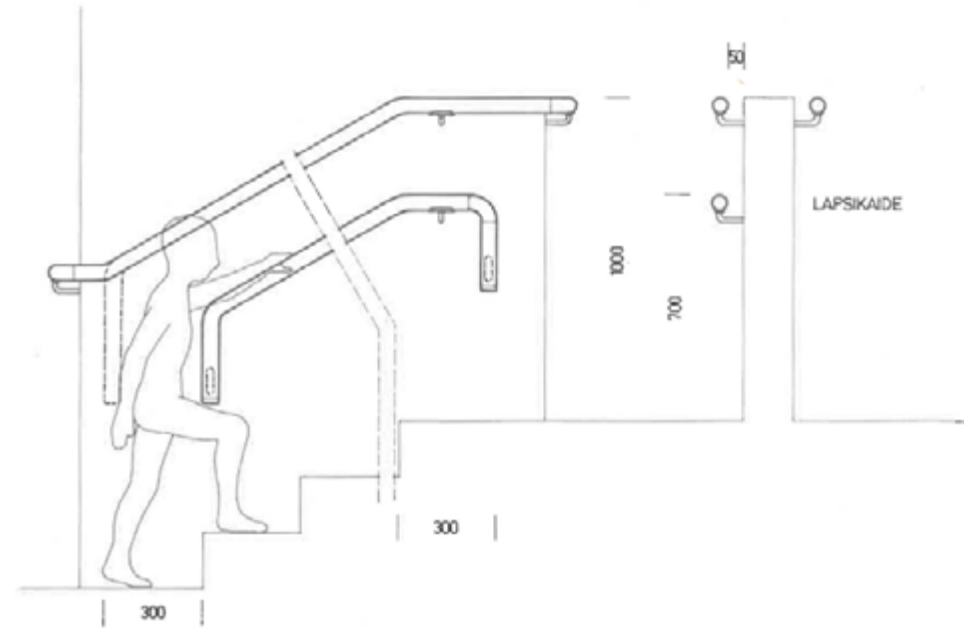


↑ Simo Heikkilän suunnitteleman jäteastian piirustus. Metroasemien sisustuskomponentit - Yleissuunnitelma 1974. Oy Kaupunkisuunnittelu Ab, Sisustustoimisto Kukkapuro & Heikkilä, Suunnittelutoimisto G4, Suunnittelutoimisto Viisio Oy.



↑ Jäteastian prototyyppi. Metroasemien sisustuskomponentit - Yleissuunnitelma 1974. Oy Kaupunkisuunnittelu Ab, Sisustustoimisto Kukkapuro & Heikkilä, Suunnittelutoimisto G4, Suunnittelutoimisto Viisio Oy.

152 Oy Kaupunkisuunnittelu Ab, et al., 1974, 13.

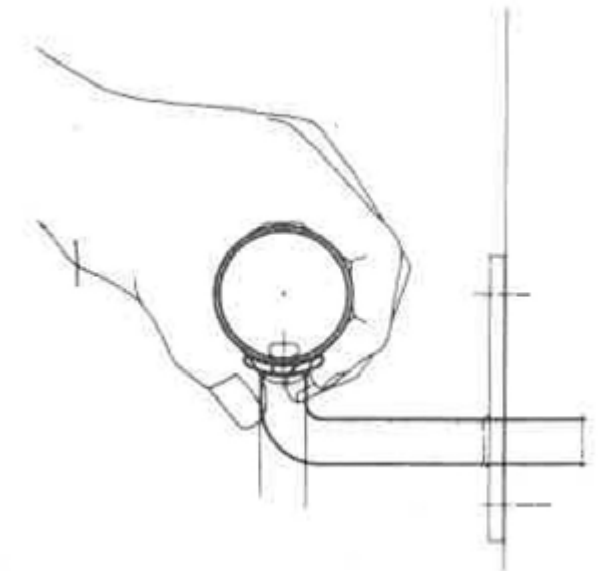


TERÄSKAIDE

Asematiloissa käytettävän kaiteen käsijohde ja seinäkiinnityshelat on tehty ruostumattomasta teräsputkesta. Kaiteen käyttökohteita ovat tukikaiteet portaissa, jonotus- tai ohjauskaide sekä turvakaide yhdistettynä verkko- tai lasirakenteisiin. Lapsille ja aikuisille on suunniteltu omat kaiteet 100 cm ja 70 cm korkeuksille. Kaideratkaisu perustuu monikäyttöisyyteen, kestävyyteen sekä kädelle ystävälliseen ja turvalliseen muotokieleen. Rikkoutuneiden osien vaihtamista helpottavat yleissuunnitelman mukaan mekaaniset liitokset ja kiinnitykset.¹⁵³

Suunnitelmien mukaisia teräskaiteita esiintyy erityisesti Rautatientorin metroaseman laituritason seinissä sekä parveketason teräslasikaiteeseen kiinnitettynä.

↑ ↗ Teräskaide toistuu metroasemien tiloissa. Metroasemien sisustuskomponentit - Yleissuunnitelma 1974. Oy Kaupunkisuunnittelu Ab, Sisustustoimisto Kukkapuro & Heikkilä, Suunnittelutoimisto G4, Suunnittelutoimisto Viisio Oy.

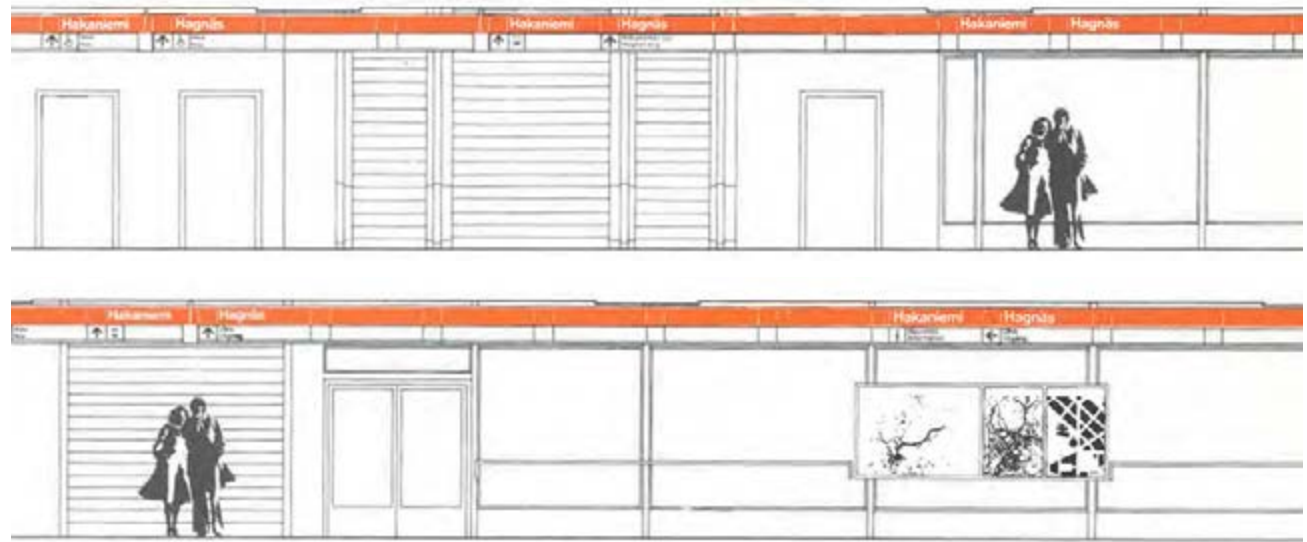


¹⁵³ Oy Kaupunkisuunnittelu Ab, et al., 1974, 58.

4.5 OPI Opastus- ja informaatiojärjestelmä

Metroasemien opastus- ja informaatiojärjestelmä muodostaa oma projektikokonaisuutensa. Vuonna 1975 valmistuneen *Opastus- ja informaatiojärjestelmä*- yleissuunnitelman on laatinut Suunnittelutoimisto G4.¹⁵⁴ Opastus- ja informaatiojärjestelmä muodostaa keskeisesti metron ilmeeseen vaikuttavan ja suureen yleisöön kohdistuvan kokonaisuuden, jonka keskeisenä tavoitteena on välittää informaatiota asemien sijainneista, helpottaa asematiloissa orientoitumista ja välittää tietoa metroaseman liittymisestä ympäröivään kaupunkiympäristöön. Yhtenäisellä OPI-järjestelmällä poistetaan visuaalista hälyä. Metroympäristöstä pyritään luomaan visuaalisesti hallittu, metron eri toimintoja korostava ja turvallinen matkustusympäristö, joka erottuu omana kokonaisuutenaan kaupunkiympäristössä.¹⁵⁵

Opastusjärjestelmä koostuu opastenuhoista, kohdeopasteista ja karttapaneeleista. Kohdeopasteet ja karttapaneelit sekä tärkeimmissä kohteissa opastenuhat ovat valaistu sisältä. Opastuksessa käytetyt perusosat ovat kartat, reittikaaviot, valokuvallinen tunnistuspaneli ja käsitesymboli. Katutason opasteisiin on sijoitettu metroaseman tunnus, aseman nimi, kauttakulkuinformaatio, palvelumerkinnät, aseman aukioloajat, karttapaneelit ja liityntäliikenneopastus. Lippuhallitason opasteisiin on sijoitettu opastus metrojuniin, opastus ulos, opastus muihin liikennevälineisiin, palvelumerkinnät, karttapaneelit, ennakotieto seuraavan junan saapumisesta asemalle, informaatio lipunmyynnistä ja rahastuksesta.¹⁵⁶ Lippuhalliin ja laituritasolle sijoitetaan tunnistuspaneelia, joissa käytetään valokuvaa metroaseman yläpuolisesta fyysisestä ympäristöstä. Valokuvassa esiintyy tunnistettava rakennus tai katutila, ja kullakin asemalla on käytössä yksi valokuva asemaa kohden.¹⁵⁷ Liikennelaitoksen linja-autojen ja raitiovaunujen, Valtionrautateiden junaliikenteen



↑ OPI-nauhan sijoittelu Opastus- ja informaatiojärjestelmän yleissuunnitelmassa vuodelta 1975. Suunnittelutoimisto G4. Helsinki- kokoelma, Pasilan kirjasto.

yleisöopasteissa noudatetaan samoja opastejärjestelmän grafiikan pääperiaatteita kuin metrossa.

Opastus- ja informaatiojärjestelmässä metron eri toimintoille on määritelty omat värit. Yleissuunnitelmassa metron punaoranssiksi tunnusväriksi on määritelty Hesselgren YR 20-12-22. Turvallisuusväreinä on käytetty Suomen Standardisoimisliiton standardin Z.V.1. mukaisia värejä, jotka ovat keltainen (huomio, varoitus tai vaara), punainen (palontorjunta, hätäkatkaisin tai hätäjarru) ja vihreä (ensiapu, suojavarusteet tai hätätie).¹⁵⁸

Kamppi-Puotinharju metrolinjan väri on punaoranssi. Myöhemmin 1980-luvun lopulla rakennettavaksi kaavaillun, toteutumattoman U-linjan tunnistevärien oli tarkoitus olla keltainen ja vihreä.¹⁵⁹

OPASTENAUHA

Asematiloissa opastusinformaatio on sijoitettuna pääasiassa kattoon ripustettuun opastenuhaan. Opastenuhoja on sijoitettu metroaseman pääyleisötiloihin, lippuhallitasolle, laituritasolle ja välitasanteille. Opastenuha on toiminnallisesti kaksijakoinen. Ylemmässä nauhassa on oranssilla pohjalla valkoisella kirjoitettu informaatio, joka ohjaa matkustajaa kohti metroa. Laituritasolla ylempään nauhaan on merkitty metroaseman nimi, lippuhallitassa ja välitasolla puolestaan se tieto, mitä matkustaja tarvitsee metroon mennessään. Alemmassa nauhassa valkoisella pohjalla on mustalla kirjoitettu informaatio, joka ohjaa matkustajan uloskäynnille. Nauhassa on lisäksi muuta informaatiota, kuten tietoa palveluista tai kielloista. Opastenuhat ovat 500 mm korkeita ja 1600 mm pitkiä. Monin paikoin opastenuha kiertää tilaa jatkuvana opasteena. Opastenuhojen kehikko on terästä ja nauhat emaljoitua teräslevyä. Opastenuhoja ei ole valaistu takaa.¹⁶⁰

¹⁵⁴ Suunnittelutoimisto G4 1975.

¹⁵⁵ Helsingin Kaupungin Metrotoimisto 1982, 26.

¹⁵⁶ Helsingin Kaupungin Metrotoimisto 1982, 18, 28.

¹⁵⁷ Suunnittelutoimisto G4 1975, 25.

¹⁵⁸ Suunnittelutoimisto G4 1975, 17, 20.

¹⁵⁹ Helsingin Sanomat 29.9.1973, 22.

¹⁶⁰ Suunnittelutoimisto G4 1975, 33.

Kohdeopasteilla on korostettu esimerkiksi uloskäyntejä ja liityntäliikennettä. Opasteet on sijoitettu kohtisuoraan kulkusuuntaan nähdessä. Kohdeopasteissa väriperiaate on sama kuin edellä kuvatuissa opastenuhoissa, ja ne ovat aina takaa valaistuja.¹⁶¹

KIRJASINTYYPPI JA KUVASYMBOLIT

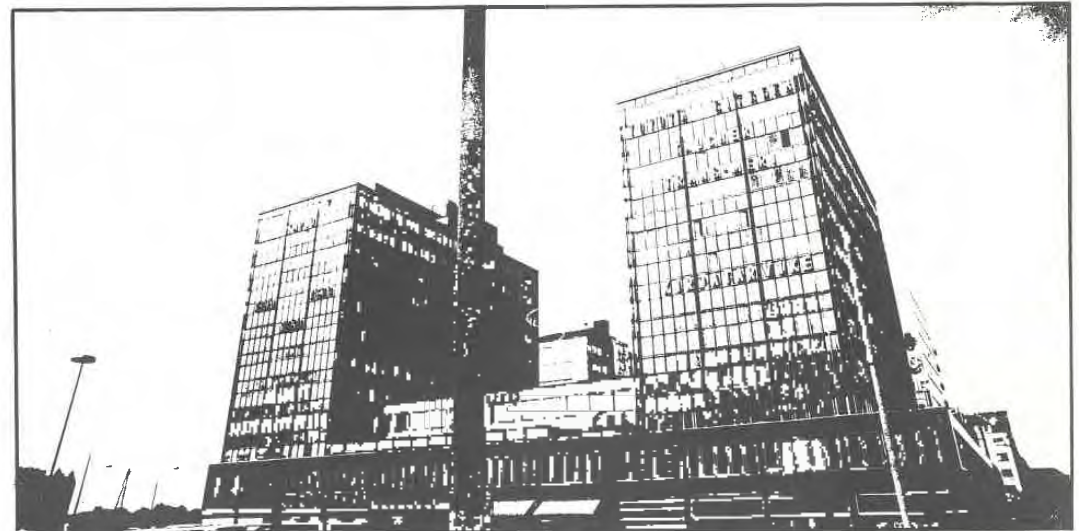
Metron opastus- ja informaatiojärjestelmän teksti-informaation kirjasintyyppi on Haas Helvetica puolilihava. Tekstiä on käytetty sekä positiivi- että negatiivimuodossa.¹⁶²

Kuva- ja käsitesymboleita on käytetty teksti-informaation yhteydessä ilmaisemaan esimerkiksi suuntaa ja kulkuvälineitä.¹⁶³

MAINONTA

Metron informaatiota ja asematilojen ulkonäköä selkeytetään ohjaamalla mainontaa metron asematiloissa. Lisäksi yleissuunnitelmassa on annettu suositus mainosten yhtenäisestä koosta.¹⁶⁴ Mainonta keskitetään laituritasoille ja sijoitetaan siellä radan taustaseinään. Mainonta ei saa sijoitukseltaan ja muodoltaan muodostua visuaalisen hälyn aiheuttajaksi metroympäristössä. Metron oman informaation tulee olla hierarkkisesti mainontaa korostetumpaa.¹⁶⁵

Mainoksen standardikoko on 4200x2000 mm, eli kolme seinäelementtiä. Seinäelementit ovat levyverkosta taivutettavia yksiköitä, jotka ovat vaihdettavissa mainospintoihin.¹⁶⁶ Asemalaiturilla radan taustaseinä koostuu yhtenäisestä OPI-nauhasta, seinäelementeistä tai seinäelementtiin kiinnitettävistä mainoselementeistä.



↑ Metroasemille sijoitettiin tunnistuspaneileita, joissa esiintyi asemien läheisyydessä maan päällä sijaitsevia rakennuksia. Tunnistuspaneelien tarkoituksena oli antaa mielikuvia aseman yläpuolella olevasta katu-tilasta. Kuvassa Kampin ja Rautatientorin tunnistuspaneelit. Opastus- ja informaatiojärjestelmän yleissuunnitelma 1975. Suunnittelutoimisto G4. Helsinki- kokoelma, Pasilan kirjasto.

161 Suunnittelutoimisto G4 1975, 35.

162 Suunnittelutoimisto G4 1975, 8.

163 Suunnittelutoimisto G4 1975, 21.

164 Suunnittelutoimisto G4 1975, 3–4.

165 Suunnittelutoimisto G4 1975, 28.

166 Oy Kaupunkisuunnittelu Ab, et al., 1974, 78.



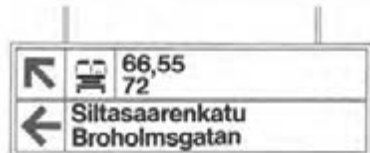
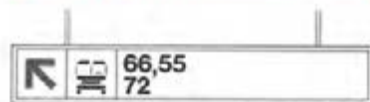
Huomio
Varoitus
Vaara



Palontorjunta
Hätäkatkain
Hätäjarru



Ensiaapu
Suojavarusteet
Hätätie



↖ OPI-järjestelmä hyödyntää kirkkaita signaali-
värejä. Opastus- ja informaatiojärjestelmän
yleissuunnitelma 1975. Suunnittelutoimisto G4.
Helsinki- kokoelma, Pasilan kirjasto.

↑ OPI-nauhan ja mainosten sijoittelu metro-
asemalla. Opastus- ja informaatiojärjestelmän
yleissuunnitelma 1975. Suunnittelutoimisto G4.
Helsinki- kokoelma, Pasilan kirjasto.

← Opasteissa on käytetty värejä viestin sel-
keyttämiseksi. Opastus- ja informaatiojärjestel-
män yleissuunnitelma 1975. Suunnittelutoimisto
G4. Helsinki- kokoelma, Pasilan kirjasto.

→ OPI-nauhassa olevien opasteiden informa-
tiosisältö eri kerroksissa. Opastus- ja informa-
tiojärjestelmän yleissuunnitelma 1975. Suun-
nittelutoimisto G4. Helsinki- kokoelma, Pasilan
kirjasto.

Katutaso

Hakaniemi		Hagnäs	
↻	Avoimna Öppen	05.30-01.30 05.30-01.30	WC

Lippuhallitaso

→ Metroon Till metron	→ Metroon Till metron
← Siitasaarenkatu Broholmmsgatan	WC

Isituritaso

Hakaniemi		Hagnäs	
← Ulos Utgång		← Ulos Utgång	

5. Rakentaminen

5.1 Toteutunut metroverkko 1972–1982

Metron rakennustyöt alkoivat virallisesti 11.9.1970, kun kaupunginjohtaja Teuvo Aura iski kaivinkoneen kauhan maahan Siili-tiellä.¹⁶⁷ Koeradon rakentaminen oli aloitettu vuonna 1969 ja se valmistui vuonna 1971.¹⁶⁸

Metron työtunnelin louhinta alkoi Hakaniemessä kesäkuussa 1971, ja Hakaniemen ja Sörnäisten välisen tunneliosuuden louhinta seuraavana vuonna. Louhintaa suoritettiin Hakaniemestä ja Sörnäisten Junatieltä käsin, toisiaan kohti edeten. Kallioon louhittua metrotunnelia syntyi kymmenen metriä päivässä kahdessa vuorossa tehtynä.¹⁶⁹ Koko Kampin ja Sörnäisten välinen tunneliosuus valmistui vuoden 1976 loppuun mennessä Kluuvin ruhjetta lukuun ottamatta.

Metrorata rakennettiin kulkemaan Rautatientorin ja Kaisaniemen asemien välillä niin kutsutun Kluuvin ruhjeen halki. Kluuvin ruhje on Rautatientorin itä laidalla sijaitseva kohta, jossa peruskallio on syvemmällä kuin muualla Helsingin keskustassa. Tilalla on pehmeämpää maaperää, johon metrotunnelia ei voitu louhia. Maaperä täytyi jäädyttää, jotta tunnelien louhiminen ruhjeeseen oli mahdollista. Jäädytettyä maaperää irrotettiin varovasti räjäytyksin. Louhimisen jälkeen tunneli verhottiin maan ja pohjaveden paineen kestävillä valurautaelementeillä, sillä Kluuvin ruhjeen kohdalla kalliokattoa ei ole. Tunnelin rakentaminen ruhjeen halki oli yksi metron rakentamisen suurimpia haasteita, ja apuna käytettiin ruotsalaista, englantilaista ja venäläistä asiantuntemusta.¹⁷⁰ Kluuvin ruhjeen alueen rakennustyöt kestivät elokuusta

→ Metroasemat kuvattuna Hakaniemen metroaseman laiturilla metron avajaisvuonna 1982. Unto Laitila 1982, HKM.



1976 marraskuuhun 1977.¹⁷¹ Lehdistö nimitti työmaata Helsingin suurimmaksi ja kalleimmaksi pakastimeksi.¹⁷²

Ensimmäisessä vaiheessa rakennettiin Kaivokadun ja Puotinharjun (nykyinen Itäkeskus) välinen rataosuus, joka valmistui Kluuvin ruhjeen myötä vuonna 1977. Helsingin kaupunginvaltuusto oli vuonna 1975 päättänyt siirtää taloudellisten vaikeuksien vuoksi Kampin metroaseman rakentamisen myöhempään ajankohtaan.¹⁷³

Metron liikennöinti aloitettiin vuonna 1982 kuuden aseman voimin. Valmiita asemia olivat Rautatientori, Hakaniemi, Kulo-saari, Herttoniemi, Siili ja Puotinharju. Kampin metroasema valmistui vuonna 1983, Sörnäisten metroasema vuonna 1984 ja Kluuvin eli Kaisaniemen asema vuonna 1995.¹⁷⁴ Rautatientorin metroasemasta suunnitteluvaiheessa käytetty nimi Kaivokadun metroasema jäi pois rakennusvaiheen aikana, marraskuussa 1979. Kaupunginhallitus katsoi, ettei nimi viittannut riittävän vahvasti Helsingin rautatieaseman läheisyyteen.¹⁷⁵

167 Kolbe, Helin 2002, 243–244.

168 Louhivuori 2007, 8.

169 Helsingin Sanomat 29.9.1973, 22.

170 Helsingin Sanomat 29.9.1973, 22.

171 Tolmunen 2007, 29, 33, 37.

172 Tolmunen 2007, 37.

173 Louhivuori 2007, 8–9.

174 Louhivuori 2007, 43, 48, 53.

175 Helsingin Sanomat 27.11.1979.

5.2 Rakentajat

Asemahankkeen pääurakoitsijana toimi rakennusliike Otto Wuorio Oy. Tammikuussa 1976 urakka jaettiin suuntaa antavasti neljään osaan, joita olivat 1) rakennusvaiheet I ja II, 2) rakennusvaiheet III, 3) Laiturihalli ja 4) rakennusvaiheet IV ja V. Metrotoimikunta oikeutti solmittavaksi metroaseman I- ja II- vaiheiden rakentamista koskevan urakkasopimuksen Otto Wuorio Oy:n kanssa kokouksessaan 23. kesäkuuta 1976.¹⁷⁶ Marraskuussa 1976 toimikunta päätti esittää kaupunginhallitukselle, että toimikunta saisi kilpailuttamatta tilata rakennusvaiheen III urakan Otto Wuorio Oy:ltä.

Yksi metron suurimmista rakentajista oli Lemminkäinen Oy. Lisäksi rakennustöitä olivat jakamassa lukuiset rakennusalan yritykset kuten Polar-rakennus, Rakennuskunta Haka, Rakennus Oy Hartela, Perusyhtymä, Yleinen Insinööritoimisto YIT, Kone, Hankkija, Onninen, Hedengren, Mercantile ja monet muut.¹⁷⁷

176 Metrotoimikunnan pöytäkirjat 1976, kokous 23.6.1976. HKA.

177 Helsingin Sanomat 29.5.1982, 24.

→ Lemminkäisen rakennustyöntekijä Kluuvien ruhjeen kohdalla metrotunnelissa. Kuvaaja tuntematon, kuvausajankohta 1976-1977. HKM.



5.3 Metroaseman rakentaminen ja valmis asema

Kallioulouhinta

Rautatien metroaseman rakennustyöt alkoivat ratatunnelien louhimisella vuonna 1974. Laiturihallin ja siihen liittyvän läntisen ilmanvaihtokuilun louhinta käynnistyivät toukokuussa 1975.¹⁷⁸ Kantakaupungin halki kulkeva metroasema ja -tunneli louhittiin peruskallioon. Louhimalla metro syväälle maan sisään välttyttiin laajojen katualueiden avaamiselta. Helsingin maaperä on lujaa peruskalliota, mikä helpotti louhintaa. Syvimmillään metrotunneli louhittiin ulottumaan lähes kolmekymmentä metriä maan pinnan alapuolelle. Metron kallioon louhitulla osuudella kalliokatto kaartuu lujana tunnelien ylle.¹⁷⁹ Rata itsessään sijaitsee keskimäärin kaksikymmentä metriä maan pinnan alapuolella ja metrotunnelin päällä on kymmenen metriä paksu kalliokatto.¹⁸⁰

Louhinnan osalta Rautatien seutu osoittautui haasteelliseksi. Louhintatöiden yhteydessä tuli huomioida, ettei töiden aiheuttama tärinä vaurioittaisi alueen taloja. Myös pohjavedet aiheuttivat päänvaivaa. Rautatien ympäristön rakennukset oli perustettu savessa seisovien puupaalujen varaan, ja vaarana oli, että pohjavesien laskeminen olisi synnyttänyt puupaalujen kuivumisen ja siten lahoamisen. Pohjavesien tarkkailemiseksi Rautatien rakennettiin 30 kaivoa.¹⁸¹ Pohjavedestä aiheutuva vedenpaine vaati aseman rakentamisessa käytettäväksi patoseiniä ja paine-eristystä.¹⁸²

Lippuhallin keskeinen sijainti oli haastava louhintaolojen lisäksi myös kunnallisteknisesti ja liikennejärjestelyjen kannalta.

→ Lippuhallin kaivaukset ovat käynnissä. Huoltotunnelin kaarevat teräsrakenteet erottuvat kuvan vasemmassa laidassa. Kuva Osmo Aittapelto, 1977, HKM.



→ Raitiovaunujen reitti kiertää metroaseman työmaan vieressä. Kuvaaja tuntematon, 1976, HKM.



Metroaseman kohdalla sijaitsi runsaasti kunnallistekniikkaa sekä tietoliikenteen johtoja ja kaapeleita, jotka tuli siirtää rakennustyön tieltä uusiin paikkoihin. Samaan aikaan rakennustöiden tuli häiritä Kaivokadun auto- ja raitioliikennettä, jalankulkua, kiinteistöhuoltoa ja liiketilojen liiketoimintaa mahdollisimman vähän. Melu- ja pölyhaitta tuli niin ikään minimoida. Rakentamismenetelmäksi valikoitui täyskansiratkaisu, joka tarjosi parhaat edellytykset ympäristöön aiheutuvien häiriöiden välttämiseksi.¹⁸³

178 Helsingin kaupungin metrotoimisto 1982, 46-57.

179 Tolmunen 2007, 33, 37.

180 Louhivuori 2007, 8.

181 Tolmunen 2007, 33.

182 Helsingin Sanomat 29.9.1973, 22.

183 Helsingin Kaupungin Metrotoimisto 1982, 46.

Urakointi

Metroaseman rakentaminen jaettiin osaurakoihin, joiden kesto oli vuodesta puoleentoista vuoteen. Kussakin osaurakassa toteutukseen valittiin paitsi edullisin urakoitsija myös edullisin urakkamuoto. Laiturihallin louhinnassa ja runkourakassa urakkamuotona oli yksikköhintaurakka, sillä kallion laadusta johtuen louhintamassan laatu oli epämääräistä. Lippuhallin poikkeuksellisen vaativien rakennustöiden toteuttamisessa päädyttiin yhdistettyyn kokonais- ja tavoitehintaurakkaan. Urakkasopimuksen tavoitehintamuodostui kiinteästä osasta, yksikköhinnoin määriin sidotusta osasta sekä palkkakustannuksista. Palkkakustannuksiin sisältyi liukuma, jonka ylittävästä osasta osan maksoi urakoitsija ja vastaavasti alittavasta osasta urakoitsija sai lisäpalkkion. Runko- ja sisävalmistusurakat toteutettiin kokonaishintaurakoina, koska työosuuksien sisältämä riski oli pienempi.¹⁸⁴

Metroaseman rakennustyöt jaettiin yhdeksään urakkaan, jotka olivat raidetunneleiden lävistyslouhinta, laiturihallin avaruslouhinta, läntinen ilmanvaihtokuilu, lippuhallin patoseinät, kansirakenne ja pilarit, laiturihallin runkotyöt, lippuhallin kaivu, louhinta ja injektointi, lippuhallin sisärunko, laiturihallin ja lippuhallin sisävalmistustyöt ja läntinen sisäänkäynti. Lippuhallin patoseinien, kansirakenteen ja pilareiden rakennusurakka oli urakoista pisin, kestäen vuoden 1976 lopusta vuoden 1979 alkuun saakka.¹⁸⁵

RAKENNUSVUOSI

URAKKA	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
Raidetunneleiden lävistyslouhinta	● ● ● ● ● ●								
Laiturihallin avaruslouhinta		● ● ● ● ● ● ● ●							
Läntinen ilmanvaihtokuilu			● ● ● ●						
Lippuhallin patoseinät, kansirakenne ja pilarit			● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●						
Laiturihallin runkotyöt				● ● ● ● ● ● ● ●					
Lippuhallin kaivu, louhinta ja injektointi						● ● ● ● ● ● ● ●			
Lippuhallin sisärunko							● ● ● ● ● ● ● ● ● ●		
Laiturihallin ja lippuhallin sisävalmistustyöt								● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●	
Läntinen sisäänkäynti									● ● ● ● ● ● ● ● ● ●

↑ Kaavio aseman rakennusurakoiden etenemisestä. Konsultin laatiman kaavion malli lainattu kirjasta Helsingin metro 1982.

¹⁸⁴ Helsingin Kaupungin Metrotoimisto 1982, 48.

¹⁸⁵ Helsingin Kaupungin Metrotoimisto 1982, 51.



← Kennobetonilaatan valutöiden valmistelua Kaivokadulla vuonna 1978. Osmo Aittapelto, 1978, HKM.

→ Laiturihallin louhintatyö on käynnissä. Kuvaaja tuntematon, 1977-1978, HKM.



→ Työmiehiä metroaseman laituritasolla 1970-luvun lopussa. Kuvaaja tuntematon, 1977-1978, HKM.



↑ Rautatien metroaseman lippuhallin louhintatyöt.
Kuva Allan Pyykkö nuorempi, 1970-luku, HKM.

↗ Lippuhallin liukuportaiden asennustyö on käynnissä.
Kuva Allan Pyykkö, 1980, HKM.



→ Lippuhallin sisustusurakka on loppusuoralla.
Kuva kirjasta Helsingin metro 1982.



↑ Metroaseman avajaiset 2.8.1982. Kuvan yläoikealla näkyy talvipuutarha. Kuva Jan Alanco, 1982, HKM.

↗ Presidentti Mauno Koivisto leikkaamassa nauhaa metron liukuportaiden edustalla metron avajaisissa. Parveketasolla näkyy juhlassa soittava orkesteri. Kuva Jan Alanco, 1982, HKM.



→ Metron liukuportaiden ylläoleva Jouko Christianssonin teos Metrolinjat ripustettiin vuonna 1986. Kuvaa rajattu. Kuva Matti Karjanoja, 1986, HKM.



← Matkustajia metrolaiturilla aseman ensimmäisinä vuosina. Kuva Teuvo Kanerva 1982-86, MV.



→ Tyylikkäästi pukeutuneet avajaisvieraat nousemassa metron kyytiin. Kuva Jan Alanco, 1982, HKM.



← Metrolaiturin lattian huomionauha ja virtaviivainen valonauha luovat yhdessä tehokkaan efektin. Kuva Teuvo Kanerva 1982-86, MV.



→ Sokoksen nurkalla sijaitseva läntinen sisäänkäynti johtaa lippuhallin länsiosaan. Kuva Jan Alanco, 1983, HKM.

6. Myöhemmät vaiheet

6.1 Muutoshistoria

Metroasema on toiminut samassa käytössä valmistumisestaan saakka. Lippuhallitasolla ja parveketasolla tehdyt muutokset koskevat pääosin tiloissa toimineiden liiketilojen vaatimia tilamuutoksia ja niiden laajentamista. Joitakin maantasolle johtavia kulkureittejä ja sisäänkäyntejä on muutettu tai poistettu käytöstä. Luvussa esitellyt muutokset perustuvat kohteen rakennuslupa-aineistoon.

1984

Kaivokadulla Sokoksen edustalla sijainnut läntinen sisäänkäynti katettiin Asema-aukion sisäänkäyntiä mukaillen vuonna 1984. Paviljongin suunnitteli metroaseman pääsuunnittelija Erkki Heino Oy Cityconsult Ab:sta. Sisäänkäyntipaviljonki oli noppamainen rakennus, jonka julkisivumateriaaleja olivat lasi ja pronssi. Paviljongin sokkeli verhoiltiin punagraniitilla.

1985

Alun perin metroaseman julkiset tilat olivat lämmittämätöntä tilaa, eikä sisä- ja ulkotilojen välillä ollut ovia. Vuonna 1985 metroasemalle lisättiin ovet neljälle sisäänkäynnille: Asema-aukiolle, Kaivotaloon, läntiselle sisäänkäynnille sekä Kaivokadun raitiovaunupysäkillä johtavien portaiden juureen. Ovimuutokset suunnitteli Erkki Heino Oy Cityconsult Ab:n nimissä.

Kaivotalon ja raitiovaunupysäkin uloskäynnille rakennettiin kolme samansuuntaista ovilehteä, Asema-aukion ja läntisen sisäänkäynnin yhteyteen viisi ovilehteä. Kaikki ovet avautuivat ulospäin. Ovien lisäämisen myötä metroaseman luonne alkoi hiljalleen muuttua avoimesta katutilasta kauppakeskuksen kaltaiseksi tilaksi.

Samana vuonna parveketason eteläpuolella kaksi liiketilaa yhdistettiin toisiinsa, niiden sisäänkäynnit purettiin ja uusi sisäänkäynti avattiin liiketilan luoteisnurkkaan. Muutokset suunnitteli niin ikään Erkki Heino, mutta tällä kertaa omaa nimeään kantaneen Arkkitehtitoimisto Björkstam-Heino-Kostiainen Ky:n nimissä.

1991

Parveketasolla olevaan liiketilaan tehtiin muutoksia ravintola Forum Döneria varten. Tilasta poistettiin tuulikaappi ja sen perälle rakennettiin apukeittiö. Muutokset suunnitteli Arkkitehtitoimisto Jouni Ijäs Ky.

1992

Parveketasolla sijainneen kioskin paikalle rakennettiin yleisö-wc, jossa oli esteetön wc ja erillinen pisoaari. Muutokset suunnitteli Studio Esko Miettinen Arkkitehdit Oy.

1993

Vuonna 1993 parveketasolla ja kompassitasolla toteutettiin liiketilojen käyttömuutoksia. Muutokset suunnitteli Erkki Heino Arkkitehtitoimisto Björkstam-Heino-Kostiainen Ky:stä.

Parveketasolla Kaivokadun raitiovaunupysäkin uloskäynnin yhteydessä sijaitsivat alkuperäiset yleisö-wc-tilat. Vuonna 1993 myymälätila muutettiin varastotiloiksi. Tilat oli muutettu myymälätilaksi aikavälillä 1985–1993, mutta kyseinen lupa-aineisto ei ole ollut käytettävissä. Parveketason länsipuolella sijainnut viestilaitekorjaamo aputiloineen muutettiin lipunmyyntitilaksi.

Korjaamon sisäisiä väliseiniä purettiin muutosvaiheessa. Tila oli muutettu liiketilasta viestilaitekorjaamoksi aikavälillä 1985–1993, mutta lupa-aineisto ei ole ollut käytettävissä.

Kompassitason liiketiloissa toteutettiin myös tilamuutoksia. Pohjoisseinällä sijainneet työhuonetilat muutettiin myymälätiloiksi. Eteläseinällä sijainnut HKL:n palvelupiste siirtyi ylemmäs parveketasolle ja tila muutettiin myymälätilaksi. Palvelupisteen käytössä ollut kassaholvi purettiin.

1994

Asema-aukion sisäänkäyntirakennuksen länsijulkisivulle lisättiin yleisöpuhelimet puhelinsuojineen ja katoksineen. Länsijulkisivun edustalle lisättiin loiva luiska, jotta yleisöpuhelimet olisivat esteettömiä. Länsijulkisivun seinälle lisättiin informaatiotauluja. Muutokset suunnitteli Erkki Heino Arkkitehtitoimisto Björkstam-Heino-Kostiainen Ky:ssä.

Samana vuonna kompassitason pohjoispuolella sijaitseva liiketila muutettiin erillisessä luvassa grilliravintolaksi, jonka asiakaspaikat levittäytyivät torimaisesti Kompassitorin puolelle, parveketason muodostaman katoksen alle. Parveketasolle lisättiin muutosvaiheessa uusia opasteita, joita sijoitettiin uloskäyntien läheisyyteen. Opasteet ripustettiin katosta. Muutokset suunnitteli Studio Telivuo Oy.

Vuonna 1994 kolmannessa erillisessä rakennusluvassa parveketason eteläpuolella sijainneet kaksi liiketilaa yhdistettiin toisiinsa, jolloin aikaansaatiin suurempi ravintolatila. Muutokset suunnitteli Arkkitehtitoimisto Juha Kokko Oy.

1995

Sokoksen tavaratalosta avattiin sisäänkäynti metroasemalle vuonna 1995. Läntinen, Kaivokadulla sijainnut sisäänkäyntipaiviljonki purettiin ja sen sisäänkäyntiaukko ummistettiin. Katutasolle johtavat portaat purettiin ja maanalaista yhdyskäytävää jatkettiin kohti Mannerheimintietä. Muutokset suunnitteli Arkkitehtitoimisto Juhani Pallasmaa Ky.

2002

Metroaseman parveketasolta avattiin yhteys Elielinaukion alla olevaan pysäköintihalliin vuonna 2002. HKL:n palvelupisteen tiloja pienennettiin, jotta parveketason yleisistä tiloista voitiin rakentaa käytävä kerroksen pohjoispuolelle pysäköintihalliin. Samassa yhteydessä palvelupisteen viereiset liiketilat purettiin, ja tilalle rakennettiin yksi liiketila takatiloineen. Muutokset suunnitteli arkkitehti Olli Rouhiainen Arkkitehtitoimisto CJN Oy:stä.

2005

Aseman sisäänkäynneillä ja yleisö-wc-tiloissa toteutettiin muutoksia vuonna 2005. Muutokset suunnitteli Arkkitehtitoimisto Mirja ja Pekka Koskilammi Oy. Asema-aukion sisäänkäyntirakennukseen myöhemmin lisätyt yleisöpuhelimet puhesuojineen poistettiin ja julkisivu palautettiin siltä osin alkuperäistä vastaavaksi. Julkisivulle lisättiin uudet informaatiotaulut ja huolto-ovi. Liukuportaiden yhteyteen huoltotason rajalle lisättiin uusi kaide.

Kaivokadun raitiovaunupysäkin uloskäynnillä toteutettiin muutoksia. Uloskäynnin tuntumaan rakennettiin kolme uutta yleisö-wc:tä, ja uloskäynnin ulkoseinälinja siirrettiin sisemmäs, wc-tilojen kanssa samaan linjaan. Ulko-ovet uusittiin.

Kaivotalon uloskäynnin yhteydessä oleva yleisö-wc purettiin ja tilalle rakennettiin uusi esteetön yleisö-wc. WC:n eteen rakennettiin luiska.

2006

Kompassitasolla toteutettiin tilamuutoksia, jotka vaikuttivat merkittävästi keskusaukion tilahahmoon ja liikennevirtojen ohjautuvuuteen. Muutokset suunnitteli Arkkitehtitoimisto Mirja ja Pekka Koskilammi Oy. Tason pohjoispuolella oleva ravintola muutettiin hampurilaisravintolaksi, jota laajennettiin kohti Kompassitorin keskiosaa parveketason otsapintaan saakka. Liukuportaiden pohjoispuolelle jäävä tila kapeni huomattavasti alkuperäiseen verrattuna. Liiketilän lasiseinät uusittiin, ja niiden yläosaan asennettiin valomainokset.

2010

Kompassi- ja parveketasoilla toteutettiin merkittäviä tilahahmoon ja yleisilmeeseen vaikuttavia tilamuutoksia. Muutokset suunnitteli arkkitehti Olli Rouhiainen Arkkitehtitoimisto CJN Oy:stä.

Kompassitorin kaakkoiskulmassa sijaitseva lasiseinäinen talvipuutarha purettiin. Parveketasolla sijaitseva ravintola jaettiin kahtia: pienempi tila muutettiin myymälätilaksi, ja suurempaan muutti hampurilaisravintola McDonald's.

Kompassitason eteläpuolisia liiketiloja kasvatettiin vastamaan pohjoispuolen liiketilojen kokoa. Myymälätila kasvoi vastaavalla tavalla kohti Kompassitorin keskiosaa. Myymälää varten rakennettiin uusi taukotila tason kaakkoiskulmaan. Myymälätilojen seinät toteutettiin lasisina, mutta taukotilan seinät muurattiin tiilestä. Umpiseinän rakentaminen parveketason otsalinjaan muutti keskusaukion ilmettä merkittävästi.

Kompassitasolle laskeutuvien liukuportaiden alle jäävät tilat olivat alun perin vitriinejä. Tila näkyy pohjapiirustuksessa umpiseinäisenä ensimmäisen kerran vuoden 2010 rakennuslupapiirustuksissa, mutta muutos on mahdollisesti toteutettu jo aiemmin.

2012

Kompassitason ja kauppakeskus Citycenterin välille avattiin yhdyskäytävä vuonna 2012. Muutokset suunnitteli arkkitehti Olli Rouhiainen Arkkitehtitoimisto CJN Oy:stä.

Käytävän suuaukko sijoitettiin Kompassitorin kaakkoiskulmaan, entisen talvipuutarhan paikalle. Käytävä suunniteltiin kulkemaan viistosti kaakkoon. Käytävän varrella oli liiketiloja, ja sen päässä oli Citycenterissä sijaitsevan liiketilän sisäänkäynti. Käytävä erotettiin Kompassitorista teräs-lasiseinällä, jossa oli neljä teräs-lasiovea.

Vuonna 2013 käytävän eteläpuolelle avattiin uusi myymälätila.

2015

Kaivotalon kivijalassa sijaitseva sisäänkäynti muutettiin kauttaaltaan vuonna 2015. Muutoksen suunnitteli arkkitehti Ilkka-Antti Hyvärinen Trium Arkkitehdit Oy:stä. Sisäänkäynnillä olevaa porrasyhteyttä siirrettiin muutamalla metrillä etelään kohti Kaivopihaa. Liukuportaat ja vinohissi pysyivät entisellään. Kulkuyhteys Kaivopihan ja Kaivokadun väliltä katkaistiin sisäänkäynnin länsipuolelta, kun paikalle rakennettiin liiketila. Sisäänkäynnin ja Kaivopihan välille rakennettiin lasiliukuovi, jonka yläpuolelle asennettiin OPI-nauha.

2024

Vuonna 2024 metroaseman laituritasolla toteutettiin paloturvallisuuden parantamishanke. Muutokset suunnitteli arkkitehti Mikko Summanen Arkkitehtitoimisto K2S Oy:stä.

Laituritasolle vievien liukuportaiden edustalle rakennettiin teräs-lasiseinät teräs-lasiovineen. Metrotunnelin ja laituritason väliin katon rajaan lisättiin savuotsat. Hankkeessa laituritason alkuperäinen alakatto valaisimineen purettiin ja korvattiin kehikkorakenteella.

MUUTOKSET KATUTASON SISÄÄNKÄYNNISSÄ

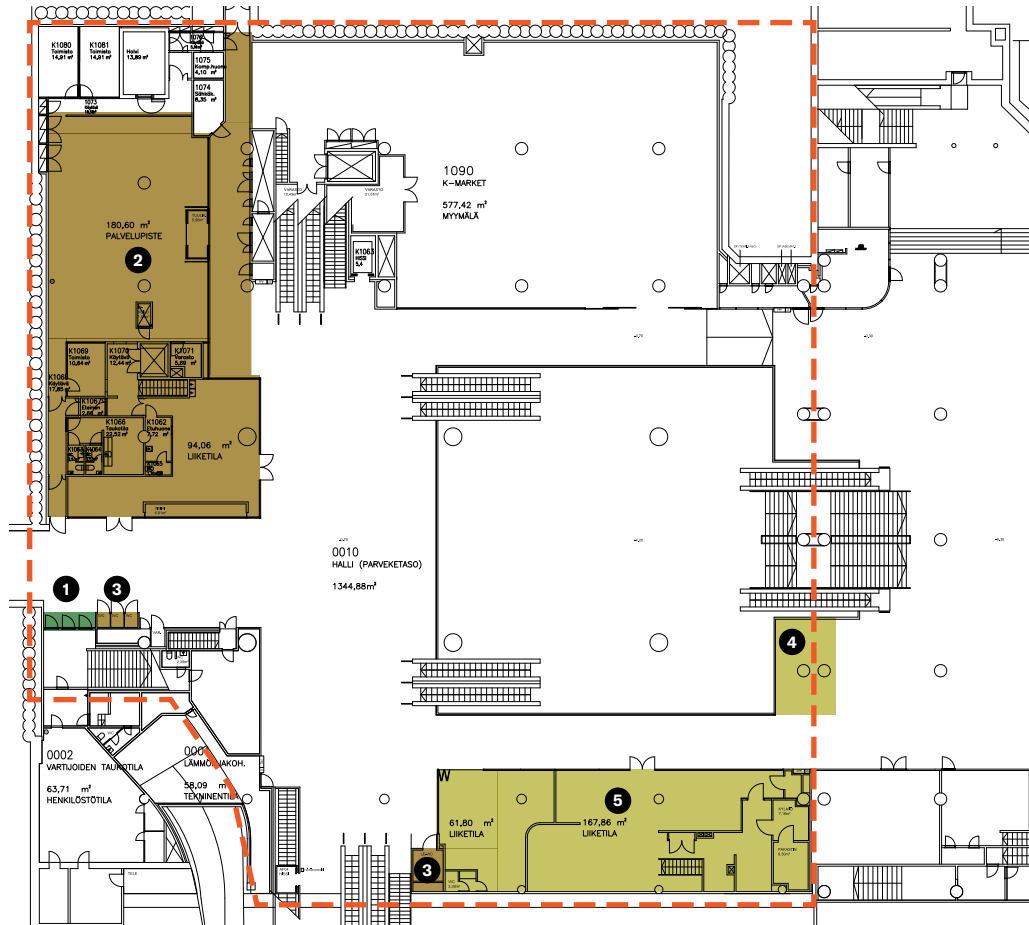


RAKENNUSAIKA

- 1960-luku
Asematunnelin alkuperäiset sisäänkäynnit 8 kpl, joista kaksi purettu metron myötä 1970-luvulla
- 1980-luku
Metroaseman alkuperäiset sisäänkäynnit 4 kpl, joista yksi purettu 1995
- 1990-luku
Mannerheimintien, Simonkadun ja Sokoksen sisäänkäynnin 3 kpl

↑ Kaavio muutoksista sisäänkäynneissä. Kaavion pohjana kantakarttaote, 2025, HKP.

MUUTOKSET PARVEKETASOLLA



MUUTOSAJANKOHTA

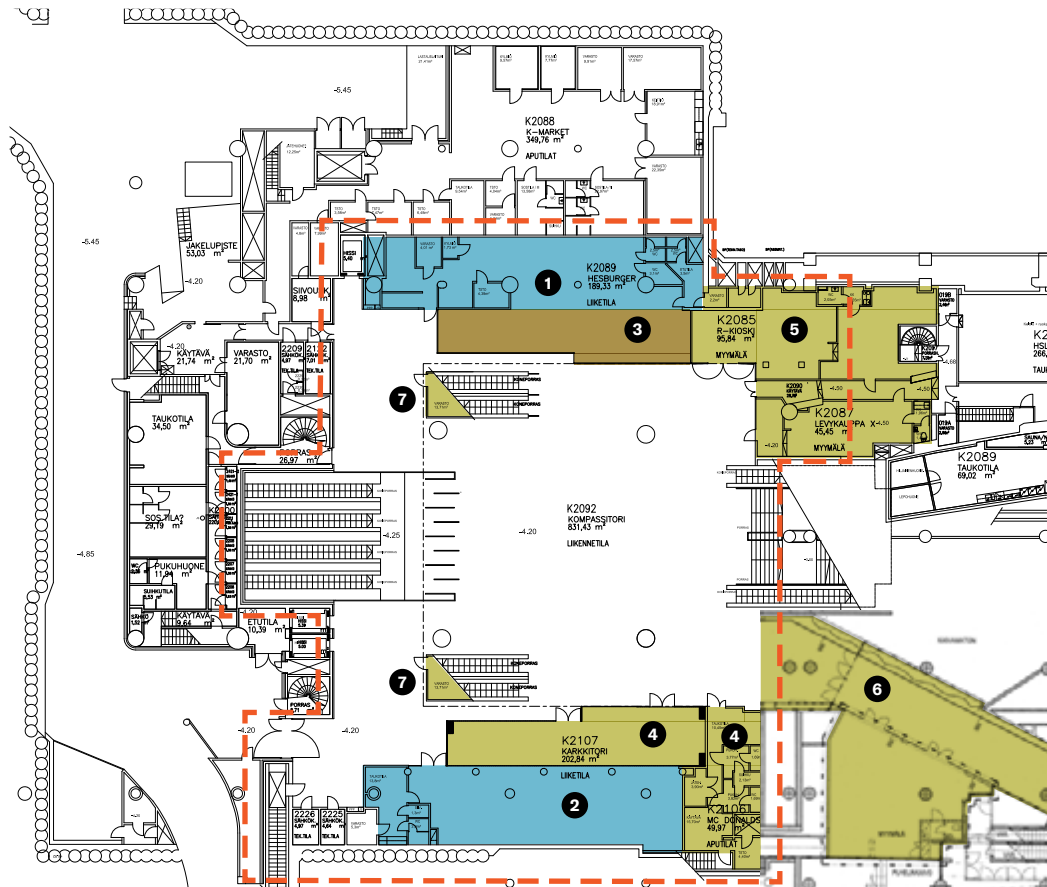
- 1980-luku
- 1990-luku
- 2000-luku
- 2010-luku
- - - Tarkastelualueen raja

MUUTOSTOIMENPIDE

- 1** Aseman uloskäynneille asennettiin ulko-ovet vuonna 1985.
- 2** Parveketason ja Europark- pysäköintihallin välille rakennettiin käytävä vuonna 2002. Viereiset liiketilat ja palvelupiste järjesteltiin uudelleen. Nykyisin palvelupisteen tiloissa toimii Cybershop.
- 3** Uudet yleisö-wc-tilat rakennettiin vuonna 2005.
- 4** Lasiseinäinen talvipuutarha purettiin vuonna 2010.
- 5** Liiketila jaettiin kahdeksi myymäläksi vuonna 2010.

↑ Kaavio parveketasolla toteutetuista muutoksista. Kaavion pohjana vuoden 2015 pohjapiirustus. Arkkitehtitoimisto Arknova Oy.

MUUTOKSET KOMPASSITASOLLA

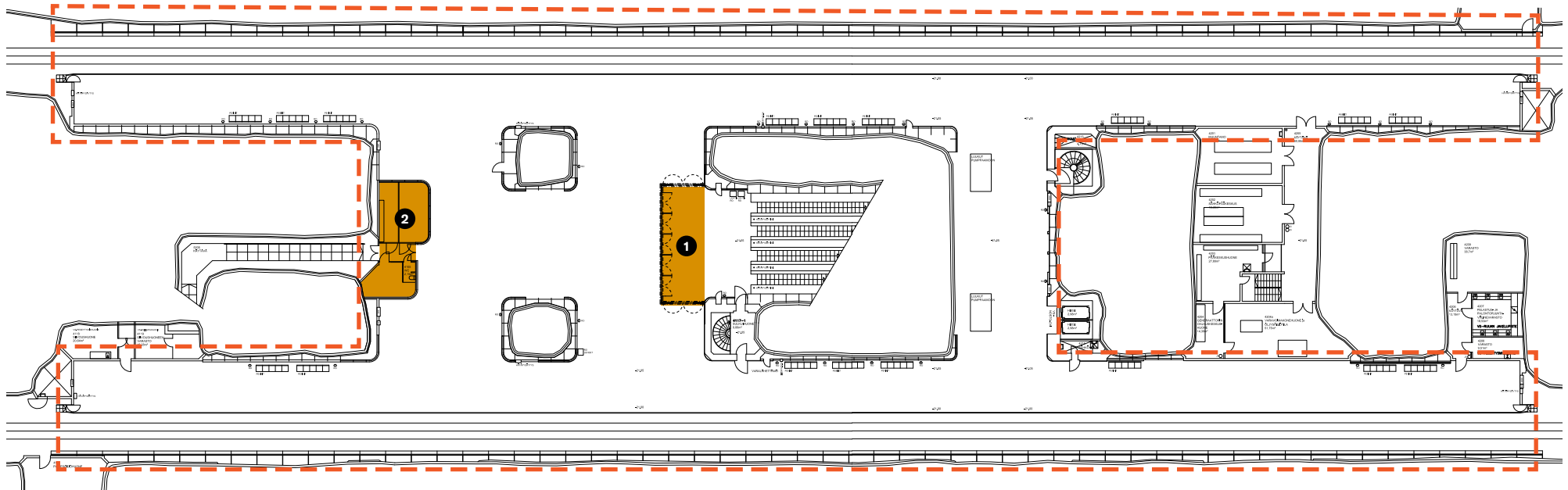


MUUTOSAJANKOHTA

- 1980-luku
- 1990-luku
- 2000-luku
- 2010-luku
- Tarkastelualueen raja

MUUTOSTOIMENPIDE

- 1 Työhuoneet purettiin ja tilat muutettiin grilliravintolaksi vuonna 1994.
- 2 HKL:n palvelupiste muutti parveketasolle ja tila muutettiin liiketilaksi vuonna 1994.
- 3 Ravintolatilaa laajennettiin kohti Kompassitoria vuonna 2006.
- 4 Liiketilaa laajennettiin kohti Kompassitoria vuonna 2010. Uudet tauko- ja aputilat rakennettiin parveketason ravintolatiloja varten.
- 5 Työhuoneet muutettiin liiketiloiksi ja olemassaolevia liiketiloja laajennettiin vuonna 2011.
- 6 Kompassitason ja Citycenterin välille rakennettiin yhdyskäytävä vuonna 2012.
- 7 Liukuportaiden alatilat muutettiin lasiseinäisistä vitriineistä umpiseinäisiksi varastoiksi.

LAITURITASO**MUUTOSAJANKOHTA**

● 2020-luku

□ Tarkastelualan raja

MUUTOSTOIMENPIDE

- 1 Teräs-lasiseinäisen liukuportaan etutilan rakentaminen vuonna 2024.
- 2 Valvomon muutos laitetilaksi, wc-tilan purkaminen ja varaston muutos sähkökeskukseksi vuonna 2024.

↑ Kaavio laituritasolla toteutetuista muutoksista. Kaavion pohjana vuoden 2015 pohjapiirustus, Arkkitehtitoimisto Arknova Oy ja vuoden 2024 pohjapiirustus, Arkkitehtitoimisto K2S Oy. RakVV.

Muutokset opastinjärjestelmässä

Metron opastinjärjestelmä uusittiin Länsimetron valmistumisen myötä vuonna 2017. Uuden opastekonseptin suunnittelusta vastasivat suunnittelutoimistot Ramboll Finland Oy ja Roban Konna Oy.

HSL perusteli järjestelmän uudistamista tavoitteenaan yhdistää HSL:n, metron ja Valtionrautateiden opasteet eheäksi kokonaisuudeksi.¹⁷³ Uudistamisen tavoitteena oli selkeyttää ja yksinkertaistaa matkustajille tarjottavaa informaatiota. Mallia haettiin ulkomailta Singaporesta ja Hongkongista, joiden opastejärjestelmät perustuvat kirjaintunnuksiin. Kirjaintunnukset herättivät varsinkin alkuvaiheessa kritiikkiä, sillä ne koettiin epäjohtonmukaisiksi ja sekaviksi.¹⁷⁴ Opasteissa käytetty Haas Helvetica- kirjasin vaihdettiin HSL:n käyttämään Gotham Rounded-fonttiin ja HSL:n ilmeen mukaisiin piktogrammeihin eli kuvasymboleihin.¹⁷⁵ Opasteet vaihdettiin ja opastekotelot uusittiin. Valaistuihin opasteisiin vaihdettiin led-valot.¹⁷⁶ Metron virallinen väri on uudistuksesta lähtien ollut RAL 2002, punaoranssi.¹⁷⁷

Alkuperäisten suunnittelijoiden mukaan opastusjärjestelmään tehdyn uudistuksen suurimmat heikennykset olivat kirjaisintyyppin muuttaminen pyöristetyksi ja kansanomaisemmaksi, ruotsinkielisen tekstin muuttaminen ohuemmaksi kirjaisintyyppiksi, englanninkielisen tekstin kirjoittaminen kursivilla, piktogrammien muutokset ja metron punaoranssivalkoisten opastenuhohen värihierarkian muuttaminen. Suunnittelijat olivat huolissaan siitä, että joukko opastusjärjestelmän alkuperäisiä perusosia aiottiin modernisoida, ja he peräänkuuluttivat yksityiskohtien merkitystä.¹⁷⁸

Asemien opastetaulut uusittiin kertaalleen vuonna 2022 Länsimetron jatkeen valmistumisen myötä, mutta tyyli pysyi ennallaan.¹⁷⁹



↑ Metron alkuperäinen punaoranssi väri oli Hesselgren YR-12-20-22. Opastus- ja informaatiojärjestelmän yleissuunnitelma 1975. Suunnittelu-toimisto G4. Helsinki- kokoelma, Pasilan kirjasto.



↑ Metron ja OPI-nauhan virallinen väri on RAL 2002, punaoranssi. Metron staattinen matkustajainformaatio- suunnitteluohje. 31.3.2024. Kaupunkiliikenne.

173 Murole 2016.
174 Jokinen 2017.
175 Murole 2016.
176 Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy 2017.
177 Kaupunkiliikenne 2024, 12.
178 Murole 2016.
179 Kaupunkiliikenne 2022.

7. Nykytila

7.1 Sisäänkäynnit

Metroasemalla on tulkintatavasta riippuen nykytilassa jopa kuu-
sitoista sisäänkäyntiä. Suurin osa näistä sisäänkäynneistä johtaa
metroasemalle muiden kiinteistöjen kautta. Alkuperäisiä säilyn-
eitä sisäänkäyntejä ovat Asema-aukion sisäänkäynti (A), Kai-
votalon sisäänkäynti (B) ja raitiovaunuseisakkeen sisäänkäynti
Kaivokadulla (O). Tässä luvussa käsitellään alkuperäisten sisään-
käyntien nykytila. Asematunnelin sisäänkäynnit ja metroaseman
myöhemmin rakennetut sisäänkäynnit esitellään valokuvin.



↑ Valokuvauspaikkakaavioon on merkitty valokuvauspaikat, alkuperäiset
sisäänkäynnit kirjaintunnuksin ja täydentävät sisäänkäynnit mustavalkoi-
sin ympyröin. Kaavion pohjana ortoilmakuva vuodelta 2023, HKP.

Asema-aukion sisäänkäynti (A)

Asema-aukion sisäänkäynti on metroaseman ainoa alkuperäinen, katettu sisäänkäynti. Noppamainen paviljonki sijaitsee nimensä mukaisesti Asema-aukiolla. Sisäänkäynti paviljonkiin tapahtuu pohjoisesta. Paviljongista on liukuporras- ja porrasyhteys parveketasolle ja hissiyhteys sekä parveke- että kompassitasolle.

Paviljongin lattiapinta on punagraniittia. Liukuportaan ja ovien edustalla on kuramattosyvennykset. Tilan itäreunalla punagraniittisokkeli muodostaa jalustan, josta nousee tilan kattoa kannattelevia pronssiverhoiltuja pilareita. Jalustan reuna on verhoiltu pronssilevyllä. Paviljongin kaakkoiskulmassa on hissi, jonka pielet on verhoiltu vastaavalla pronssilevyllä. Hissin ovimateriaali on ruostumaton teräs. Tilassa on valkoinen alumiiniprofiilialakatto, johon on upotettu valaisimia.

Sisäänkäynnillä on yksisyöksyinen punagraniittinen porttas, jossa on lepotaso. Portaan vierellä kulkee kaksi liukuporrasta. Portaan viereinen seinä on verhoiltu punagraniittilaatalla. Portaan kummallekin puolelle on kiinnitetty teräsputkikaide.

Paviljongissa on pronssikehyksiset lasiseinät ja matala punagraniittisokkeli. Sisäänkäynnin länsiseinään on kiinnitetty mainostauluja. Rakennuksessa on tasakatto. Katolla on ilmanvaihtosäleiköin verhoiltu, kaikilta julkisivuilta sisäänvedetty tekninen tila. Paviljongin lounaiskulmalla oleva teknisen tilan korotus on vuodelta 2010. Rakennuksen länsijulkisivulla on lyhyt katos, joka on rakennettu vuonna 1994. Katoksen rakentamisen yhteydessä julkisivulle lisätyt puhelinsuojat on sittemmin purettu.

Pohjoisjulkisivulla olevalla sisäänkäynnillä on kolme liukuovea ja kaksi saranoitua työntöovea. Ovet ovat pronssikehyksisiä lasiovia, joiden sävy on vaaleampi kuin rakennuksen muiden pronssiosien. Ovet on uusittu. Ovien yläpuolella on koko paviljongin levyinen OPI-nauha. Paviljongin katon luoteisnurkkaan on kiinnitetty pylväsmäinen metrotunnus.

→ Asema-aukion sisäänkäyntipaviljonki on metron pääsisäänkäynti.

→ Paviljongin päämateriaalit ovat pronssi, lasi ja punagraniitti.

1



2



Kaivotalon sisäänkäynti (B)

Kaivotalon sisäänkäynti sijaitsee Kaivokadun eteläpuolella Kaivotalon kivijalassa. Sisäänkäynniltä on liukuporras- ja porrasyhteys parveketasolle ja vinohissiyhteys parveke- ja kompassitasolle.

Sisäänkäynnillä on yksisyöksyinen lepotasollinen porras. Portaan pinta on verhoiltu harmaalla graniittilankulla. Portaan seinät on verhoiltu ruostumattomalla teräslevyllä. Seiniin on kiinnitetty teräsputkikaiteet. Portaan vierellä kulkee kaksi liukuporrasta. Sisäänkäynnillä on uusi rei'itetty, valkoinen alakatto, johon on upotettu led-valaisimia.

Raitiovaunuseisakkeen sisäänkäynti (O)

Raitiovaunuseisakkeen sisäänkäynti sijaitsee Kaivokadun raitiovaunuseisakkeen länsipäädystä, samassa linjassa sisäänkäyntien A ja B kanssa. Sisäänkäynti on kattamaton, pohjaratkaisultaan suorakaiteen muotoinen aukko, jossa on porrasyhteys parveketasolle. Porrasaukkoa kiertää punagraniittilaatalla verhoiltu umpikaide. Kaiteen päällä kulkee jyrkää pronssinen putkikaide, jossa on suorakaiteen muotoinen profiili.

Porras ympäröivine seinineen on punagraniittia. Seiniin portaan molemmille puolille on kiinnitetty teräsputkikaiteet. Portaiden alatasanteella sisäänkäynnin edustalla on alakatto, johon on upotettu valaisimia. Sisäänkäynnillä on kolme ulospäin aukeavaa samansuuntaista saranaovea. Ovet ovat teräs-lasiovia, joiden puitemateriaali on tummanruskeaksi eloksoitua alumiinia. Sisäänkäyntiä vastapäätä olevalla seinällä on tummanruskeaksi eloksoitu umpiovi, jossa on kehysrakenne. Ovi johtaa taukotiloihin.

→ Kaivotalon sisäänkäynti sijaitsee Kaivotalon kivijalassa. Sisäänkäyntiä on muutettu alkuperäisestä.



→ Raitiovaunuseisakkeella sijaitseva sisäänkäynti on kattamaton.



↑ Asematunneliin johtava sisäänkäyntipaviljonki on toinen kahdesta, rautatieasemaa molemmin puolin sijaitsevasta paviljongista, jotka rakennettiin Asematunnelia varten vuonna 1967.

↗ Raitiovaunuseisakkeella sijaitsee kaksi sisäänkäyntiaukkoa, jotka ovat peräisin Asematunnelin rakentamiskäytöstä.



→ Makkaratalon edustalla sijaitsee kaksi graniittiverhoilluin kaitein rajattua porrasyhteyttä Asematunneliin. Sisäänkäynnit on rakennettu Asematunnelin rakentamisen yhteydessä vuonna 1967.



↑ Mannerheimintieellä sijaitseva metron sisäänkäynti F on rakennettu vuonna 1997.

→ Lasipalatsin kaakkoispuolella sijaitsevat vierekkäin vuonna 1997 rakennettu sisäänkäyntipaviljonki sekä metroaseman läntisen ilmanvaihtokuilun huippu. Kuilussa sijaitsee poistumistieporras, joka johta katutasosta laituritasolle.



→ Sokos- tavaratalon kulmassa sijaitseva metron sisäänkäynti on rakennettu vuonna 1996.

11



↑ Kuvan vasemmassa laidassa sijaitsevan sisäänkäyntipaviljongin nurkkaan kiinnitetty oranssi M-tunnus korostuu maanläheisten väristen rakennusmateriaalien dominoimassa katukuvassa.

↗ Päärautatieasema muodostaa keskeisen arkkitehtonisen elementin Kaivokadun kaupunkikuvassa. Asematunnelin sisäänkäynnit maastoutuvat materiaaliensa ansiosta katukuvaan.

12



13



→ Makkaratalo ja Kaivotalo Kaivokadun eteläpuolella muodostavat modernistisen vastaparin päärautatieasemalle.

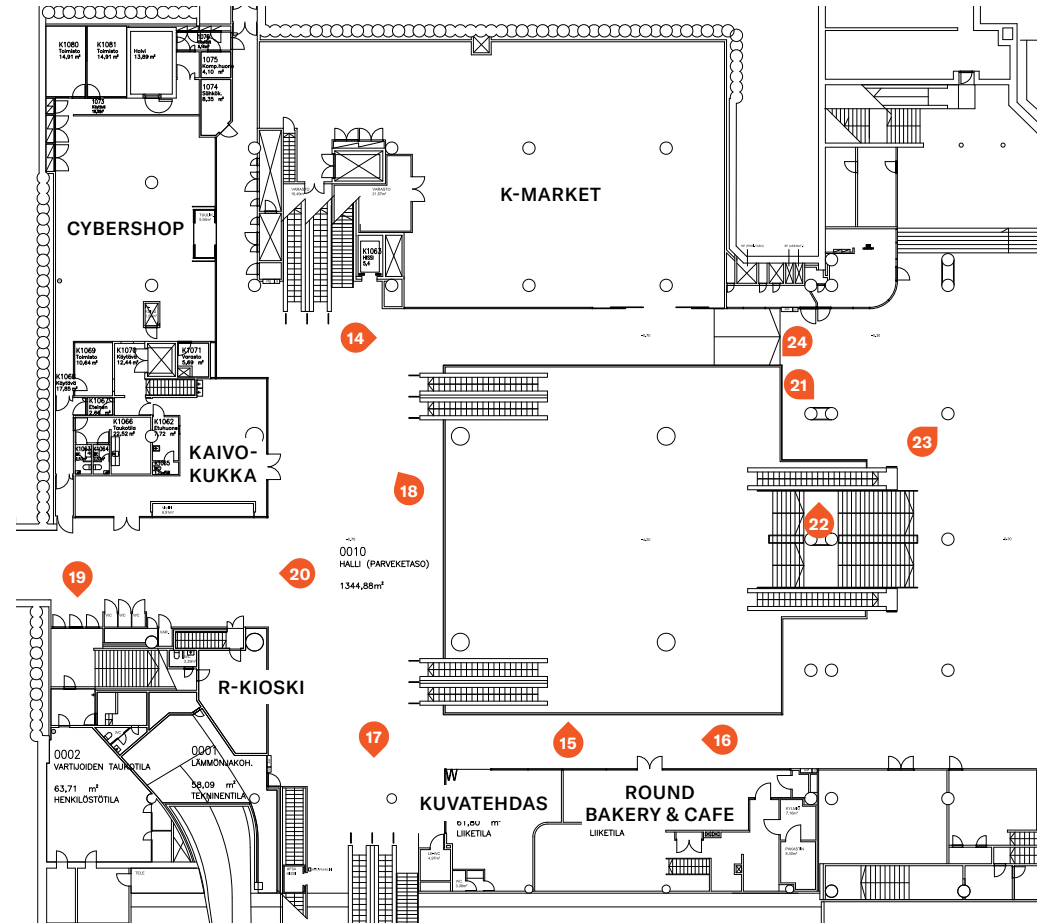
7.2 Sisätilat

Parveketaso

TILAAHMO JA TOIMIJAT

Parveketaso on metroaseman ensimmäinen maanalainen kerros. Kerros sijaitsee samassa tasossa sen itäpuolella kulkevan Asematunnelin kanssa. Parveketaso kiertää alemmassa kerroksessa sijaitsevaa kompassitasoa neljältä puolelta. Parveketaso rajautuu idässä Asematunneliin. Kerroksen pohjoispuolelta on yhteys Asema-aukion uloskäynnille, jossa on portaat, liukuportaat ja hissi. Kerroksen eteläpuolelta on yhteys Kaivotalon uloskäynnille, jossa on liukuportaat ja vinohissi. Kerroksen länsipuolelta alkaa alikulkutunneli, joka yhdistää metroaseman viereisiin tavarataloihin. Kerros jakautuu julkisiin liikennetiloihin ja ulosvuokrattuihin liiketiloihin.

Parveketason liiketilojen toimijat Asema-aukion A-uloskäynniltä myötapäivään lukien ovat K-Market Kotikontu, Round Bakery & Cafe, Kuvatehdas, R-kioski, Kaivokukka ja Cybershop. Cybershopin edustalta on kulkuyhteys maanalaiseen pysäköintihalli Europarkiin.



↑ Kaavio parveketason valokuvauspaikoista. Kaavion pohjana vuoden 2015 pohjapiirustus. Arkkitehtitoimisto Arknova Oy.

KATTO

Tilan katossa on paikallavalettu betonipalkkien muodostama kennosto, joka on maalattu vaaleaksi. Kennoston primääripalkit muodostavat yhdeksänruutuisia kenttiä, joissa on metalliset ristikot. Kattoa kannattelee neljä kahden kerroksen korkuista betonipylvästä, jotka sijaitsevat Kompassitorilla. Pylväiden kohdalla katon primääripalkkien väli on valettu tasaiseksi. Pylväät on maalattu vaalean harmaanruskeiksi.

Tilassa on useita erilaisia ja eri ikäisiä alakattoja. Uloskäynnin B lähetyvillä on alumiininen, sivuiltaan rei'itetty lankkuprofiilialakatto, joka on maalattu valkoiseksi. Kaivotalon kiinteistön puolella on valkoinen, perforoitu alumiinialakatto. Kaivokukan kohdalla ja liiketilan ympärillä on myöhemmin lisätty kotelokatto, johon on upotettu pyöreitä valaisimia.

Europark -pysäköintihalliin johtavan käytävän kohdalla alakatossa on uusittu alumiiniprofiili, jonka alapinta on reititetty.

→ Parveketasolla sijaitsee liiketiloja, kuten päivittäistavarakauppa K-Market.

SEINÄT

Liiketilojen seinät ovat pääosin alkuperäisiä, anodisoituja alumiinikehyssseinä. Kaivokukan ja K-Marketin seinät ovat uusittuja, kehyksettömiä lasiseiniä. Kerroksessa on uusia yleisö-wc-tiloja, joiden seinät ovat ruostumatonta teräslevyä. Kerroksessa on betonisia sienipilareita, jotka on maalattu valkoiseksi.

Uloskäyntien yhteydessä seinäpinnoissa on käytetty punagraniittia. Asema-aukion A-uloskäynnille johtavien portaiden ja hissin seinät on verhottu punagraniittilaatalla. Hissin ovet ja hissikori ovat ruostumatonta terästä. Hissin ja portaan kokonaisuus on yksityiskohdiltaan erittäin edustava.

Cybershopin edustalla olevan käytävän seinät ovat valkoiseksi maalattuja puolen kiven tiiliväliseiniä, joissa on juoksulimitys. Käytävällä on valkoiseksi maalattuja teknisten tilojen teräslaakavia. Käytävän päässä on uusittu lasikehysovi, jonka metalliosat ovat anodisoitua alumiinia.

Pohjois- ja eteläseinillä sijaitsevien myymälätilojen sekä R-kioskin seinien yläpuolella kiertää oranssivalkoinen opastenuha.

→ Parveketaso kiertää Kompassitorin ympärillä, muodostaen lippuhalliin pohjaratkaisultaan neliön muotoisen, kaksikerroksisen tilan.



Kompassitoria kiertää teräsrakenteinen lasikaide, jonka alaosassa on matala sokkeli. Sokkeli on verhottu mosaiikkibetonilaatalla. Teräskaide kiinnittyy sokkelin yläpintaan. Teräskaitteen tolppiin on kiinnitetty sirot kannakkeet, joiden varaan on asennettu teräsputkikäsijohde. Tolppiin on kiinnitetty myös alkupe-
räisiä teräksisiä jäteastioita.

LATTIA JA JALKALISTA

Parvekekerroksen lattia on pääosin samassa tasossa, mutta se nousee luiskana kohti Asematunnelia noin neljän metrin matkalla sekä K-Marketin että Round Bakery & Cafen edessä. Kerroksen lattiamateriaalina on pääosin vaalea mosaiikkibetonilaatta, jonka koko on 30x30 cm. Mosaiikkibetonissa on harmaakivinen runko-aines ja vaaleanharmaa massa. K-Marketin edustalla ja sisäänkäynnin kohdalla laatoitus on uusittu. Uusi laatta on hieman vaaleampaa kuin vanha laatta. Itäisten liukuportaiden edustalla lattiassa on punagraniittilaattaa ja teräslevy.

Cybershopin liiketilassa on tilan keskellä tummempi mosaiikkibetonilaatta. Laatan kiviaines on mustaa ja massa keskiharmaa. Liiketilän lattiassa on myös saman kokoista harmaata vinyylilaattaa.

Asematunnelissa lattia muuttuu massalattiaksi. Lattia on mosaiikkibetonina, jossa on harmaa massa ja mustavalkoinen kiviaines.

Asematunnelin ja metroaseman rajalla olevassa neljässä pylväässä on korkea jalkalista, joka on tehty lattian värisistä mosaiikkibetonikappaleista. Yhden pylväsparin ympärille on asennettu kaksoisteräsputkikaide. Asematunnelissa olevien sienipilareiden ympärille on asennettu kaksoisteräsputkikaiteet ja messinkisiä rengasmaisia suojalevyjä.

→ Asematunnelin ja metroaseman lippuhallin välillä on tasoero, joka on ratkaistu kuvan etualalla näkyvällä luiskalla.



→ Kaivotalon kivijalassa sijaitsevalle B-uloskäynnille johtavat liukuportaat sijaitsevat lippuhallin etelälaidalla.

KIINTOKALUSTEET JA VARUSTEET

Parvekekerroksessa ei ole juurikaan kiinteitä kalusteita tai varusteita. Simo Heikkilän suunnittelemat, ruostumattomasta teräksestä valmistetut jäteastiat ovat ainoat tiloissa olevat alkuperäiset varusteet. Kerroksen katosta on ripustettu uusittuja, valaistuja opastekylttejä, jotka mukailevat alkuperäistä tyyliä ja sijaitsevat pitkälti alkuperäisillä paikoilla. Liukuportaiden läheisyydessä on Metro-lehden lehtitelineitä, joiden materiaaleja ovat puu ja ruostumaton teräs.

VALAISIMET

Betonikennokatossa on useita rinnakkaisia valaisinjärjestelmiä. Kennoihin on upotettu loisteputkivalaisimia pohjois-eteläsuunnaisesti. Kompassitorin kohdalla kattoon on upotettu suurempia, pyöreitä valaisimia, joiden valonlämpötila on kylmempi kuin kerroksen muissa valaisimissa. Harvakseltaan kennojen ritoihin on kiinnitetty pyöreitä, valkoisia plafondivalaisimia, jotka eivät ole käytössä. Asematunnelin rajalla olevien sienipilareiden tunnustuksessa on kuution muotoisia, valkoisia valaisimia, jotka eivät ole käytössä. Alkuperäisiin kuviin verraten vaikuttaa siltä, että kaikki valaisintyypit ovat alkuperäisiä.

ULOSKÄYNNIT

Kerroksessa on yksi uloskäynti, joka sijaitsee yhdyskäytävän kohdalla. Uloskäynti johtaa Kaivokadun eteläiselle raitiovaunupysäkille vieviin portaisiin. Uloskäynnillä on tummanruskea teräslasiseinä, jossa on kolme ovilehteä. Ovilehdet ovat tummanruskeita anodisoituja alumiiniovia, joissa on lasi-ikkuna. Uloskäynnin ulkopuoliset seinät ja portaan sivut on verhoiltu punagraniittilevyillä.

→ Asema-aukion sisäänkäynnille johtavat liukuporras ja porras sijaitsevat lippuhallin pohjoislaidalla.



→ Raitiovaunuseisakkeelle vievällä O-uloskäynnillä on kolme lasi-alumiiniovea, joiden kehysmateriaalina on eloksoitu alumiini.

YHDYSKÄYTÄVÄ

Parveketason länsilaidalta alkaa maanalainen yhdyskäytävä, joka johtaa läheisiin liikerakennuksiin. Alikulkukäytävä nousee luiskana länteen kohti Mannerheimintietä. Yhdyskäytävän katossa on alkuperäistä alumiiniprofiilia. Kattoon on upotettu loisteputkivalaisimia, jotka on peitetty läpinäkyvällä akryylilevyllä. Levyn pinnassa on kalansuomua muistuttava kuvio, jossa on prismaattisia leikkauksia. Loisteputkivalaisinten lisäksi käytävässä on katon alapintaan kiinnitettyjä sylinterin muotoisia lasikupuvalaisimia.

Käytävällä on alkuperäisiä kevytrakenteisia seinä. Seinien alaosat ovat levytettyjä, ja keskiosissa ikkunoiden tasolla seinä on kehysrakenteinen. Kehykset ovat tummanruskeaksi anodisoitua alumiiniprofiilia. Umpinaiset kentät on verhoiltu tummanruskeaksi anodisoidulla levyllä. Yhdyskäytävän eteläseinä on verhottu punagraniittilaatalla. Laatoitus jatkuu viereisen O-uloskäynnin ulkopuolella raitiovaunupysäkillä vievän portaan seinässä.

Yhdyskäytävän lattiassa on 30x30 cm mosaiikkibetonilaatta, kuten muualla kerroksessa. Käytävä nousee länteen luiskana, jonka alkupisteessä on teräsraila.

→ Lippuhalli yhdistyy lännessä yhdyskäytävään, joka johtaa Sokoksen tavarataloon ja muihin ympäröiviin kiinteistöihin.

→ Parveketasolla on säilynyt alkuperäisiä valaisimia.

20



21





↑ Pääportaat ja niiden molemmin puolin kulkevat liukuportaat on erotettu toisistaan systemaattisella graniittikaiteella.

↗ Simo Heikkilän suunnittelemat jätteastiat ovat säilyneet lippuhallin tiloissa.

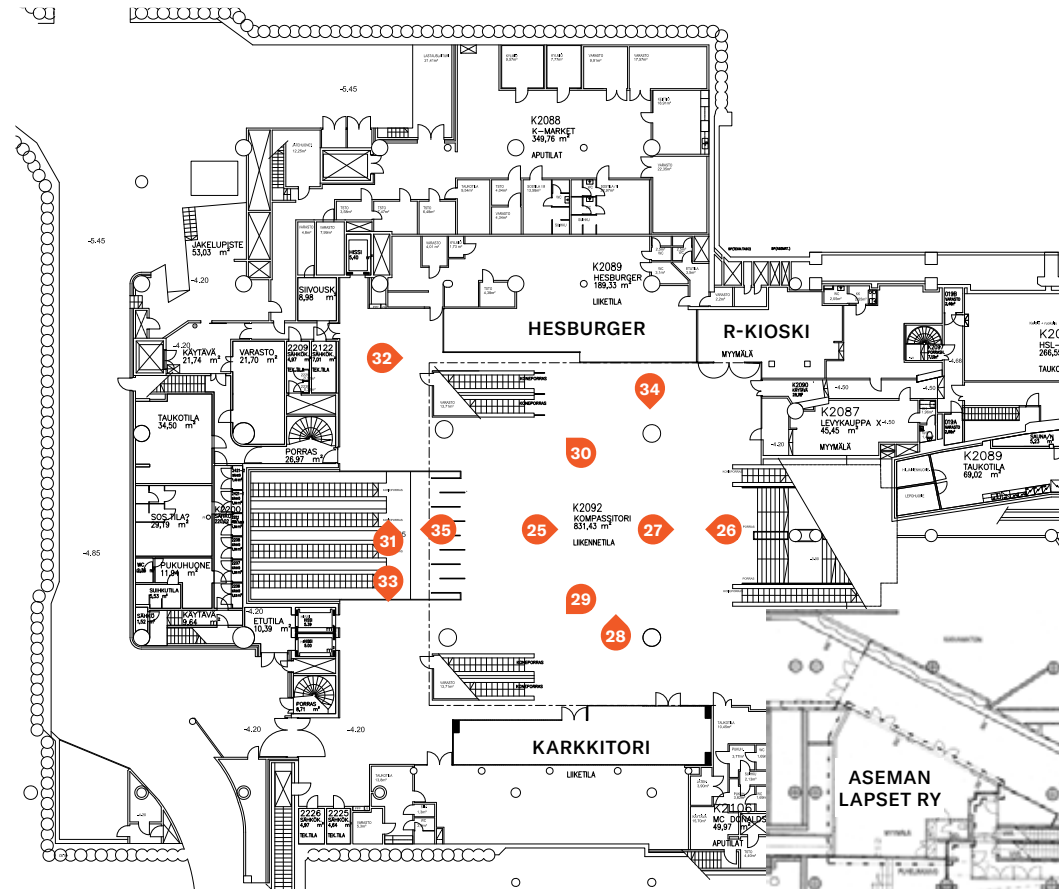


→ Teräs-lasikaiteeseen liittyvä pyöreä, teräksinen käsijohde sisältyy aseman alkuperäisiin sisustuskomponentteihin,

Kompassitaso

TILAHAHMO JA TOIMIJAT

Kompassitaso sijaitsee parveketason alapuolella, ja on metroaseman toinen maanalainen kerros katutasosta lukien. Kompassitaso saa nimensä mosaiikkibetonisesta kompassikuvioista, joka sijaitsee Kompassitorin lattiassa tilan keskellä. Pääosin kompassitaso muodostaa kahden kerroksen korkuisen, pohjaratkaisultaan neliönmuotoisen tilan, jonka ympäri parveketaso kiertää. Kompassitasolta parveketasolle johtavat kahdet liukuportaat länsipuolella, kaksi erillistä liukuporrasta itäpuolella sekä leveä graniittiporrastus itäpuolisten liukuportaiden välissä. Kerroksen luoteiskulmassa on hissi uloskäynnille A, Asema-aukio ja lounaiskulmassa vinohissi uloskäynnille B, Kaivotalo. Kompassitasolta laiturialueelle johtaa neljä liukuporrasta, joiden eteläpuolella on kaksi laiturialueelle vievää hissiä. Kompassitason toimijoita ovat Hesburger, R-kioski ja Karkkitori. Citycenteriin johtavassa kauppakäytävässä toimii Aseman lapset ry, ja käytävän päässä on Tokmannin sisäänkäynti.



↑ Kaavio kompassitason valokuvauspaikoista. Kaavion pohjana vuoden 2015 pohjapiirustus, Arkkitehtitoimisto Arknova Oy ja vuoden 2012 pohjapiirustus, Arkkitehtitoimisto CJN Oy. RakVV.

KATTO

Kompassitason yksikerroksisissa osissa on käytetty erilaisia alakattotyyppejä. B-uloskäynnille johtavassa hissiaulassa on säilynyt todennäköisesti alkuperäistä alumiiniritiläalakattoa, jossa ruutukoko on säännönmukainen neliö. Ritilän yläpuolelle on kiinnitetty loisteputkivalaisimia, joiden valo siivilöityy ritilän läpi mielenkiintoisella tavalla. A-uloskäynnin hissiaulassa on vastaavanlaista alumiiniritiläalakattoa, mutta profiili poikkeaa hieman alkuperäisestä.

Laituritasolle vievien hissien kohdalla alakatto on uusittu. Uusi alakatto on vaalean harmaata kapeahkoa alumiiniprofiilia, jonka sivut on rei'itetty. Profiiliväleihin on asennettu uusia led-valaisimia.

SEINÄT

Kompassitason pohjoisten ja eteläisten liiketilojen seinälinjoja on muutettu suhteessa alkuperäiseen. Tiloja on laajennettu aukion suuntaan.

Kompassitorin seinissä on käytetty punagraniittilaattoja. Kerroksen itäpuolella sijaitsevan graniittiportaan sivuseinät ja niihin liittyvät Kompassitorin itäseinät on verhoiltu punagraniittilaatoilla. Punagraniittia on käytetty tehokeinona ainoastaan Kompassitoria rajaavien seinien otsapinnan verhoiluun, jolloin Kompassitorin ympärille muodostuu ehjä punagraniittinauha. Otsapinnassa on alkuperäisiä teräksisiä raitisilmasäleikköjä. Pohjoisseinän graniittipintaan on kiinnitetty HSL:n palvelupisteiden opaste, mutta muuten graniittipinnat on pyritty pitämään ehjinä opasteista.

Kerroksen länsipuolella parveketason alla sijaitsevien hissiaulojen seinät ovat tummanruskeaksi anodisoituja alumiinikehysseiniä, kuten ylemmässä kerroksessa. A-sisääkäynnille vievän hissien ympäristössä seinät ovat osittain umpinaisia ja osittain lasi-ikkunallisia alumiinikehysseiniä, joiden alaosa on alumiininen umpisokkeli. Kerroksessa on neljä hissiä. Hissit etupaneelinaan ovat pinnoiltaan ruostumatonta terästä.

→ Neljästä eri väristä koostuva mosaiikkibetoninen kompassi on lippuhallin tunnus.

→ Keskeiset arkkitehtoniset elementit, kuten kennobetonikatto ja mosaiikkibetonilattia ovat säilyneet. Liukuportaiden yläpuolelle on lisätty suurikokoinen valomainos, joka rikkoo punagraniittipinnan jatkuvuuden tilan ympäri.



Parveketasolle vievien liukuportaiden alla on varastotila, jonka seinät ovat ruostumatonta teräslevyä.

Pohjois- ja eteläpuolilla sijaitsevien liiketilojen seinät ovat uusia teräs-lasiseiniä, joissa on liukuovimekanismeja. Liiketilöiden lasiseinissä on runsaasti mainosteippauksia. Eteläseinällä liiketilan itäpuolella on pätkä puolen kiven tiiliseiniä, jossa on juoksulimitys.

LATTIA JA JALKALISTA

Kerroksen lattiamateriaalina on kauttaaltaan mosaiikkibetonilaatta, joka on vastaava kuin parveketasolla. Lattian keskellä on mosaiikkibetoninen kompassikuvio, jossa on käytetty neljää eri harmaan sävyä. Kuvion keskellä on pyöreä, metallinen sinetti, jossa on Lemminkäisen logo.

Graniittiportaan edustalla lattiamateriaalina on porrasaskelmaa vastaava harmaagraniitti. Itäisten liukuportaiden edustalla on ruostumaton teräslevy, jossa on kohokuviointia. Pohjoisemman liukuportaan edustalla on syvennykseen upotettu kumimatto. Länsipuolisten liukuportaiden edustalla lattiassa on ruostumatomat teräslevyt, joissa on matala uritus.

Laiturialueelle vievien liukuportaiden edustalla lattia on muutamien senttimetrin matalammalla muuhun lattiatasoon verrattuna, ja lattiassa on loiva luiska, joka nousee kohti kerroksen keskiosaa. Luiskan ja tasaisen lattian välissä on kapea teräslista. Liukuportaiden edustalle on upotettu ruostumaton teräslevy, jossa on kohokuviointi.

KIINTOKALUSTEET JA VARUSTEET

Kompassitorilla on neljä vapaasti seisovaa teräs betonipilaria, joista kahta kiertää mosaiikkibetoninen, rengasmaisen penkki. Neljälkaisen penkin istuinpinnassa on kaareva profiili. Pilarin ympärille noin metrin korkeudelle on kiinnitetty kaksinkertainen, pyöreä teräsputkikäsijohde, johon on kiinnitetty teräksiset jäteastiat.

→ Lippuhallin pääporras on symmetrinen ja monumentaalinen.



→ Kompassitasolla sijaitsevien liiketilojen raja on tuotu alkuperäistä lähemmäs, ylläolevan parveketason kanssa samaan pintaan.

Laituritasolle vievien liukuportaiden edustalla on viisi pyöreää terästolppaa, joista neljässä on hätäpysäyttimet. Tolppien kohdalla oleva lattialaatta on tummempi, mikä viittaa siihen, että tolpat on lisätty myöhemmin. Liukuportaiden edustalla on kulkusuunnan mukaisesti asennetut, kulkua ohjaavat teräsputkikaiteet. Metron maksullisen vyöhykkeen rajakohdassa liukuportaiden edustalla on lippujen lukulaitteet.

Muita kerroksen kiinteitä varusteita ovat jätteastiat, Metro-lehden lehtitelineet sekä HSL:n lippuautomaatit. Länsiseinällä metroon johtavien liukuportaiden yläpuolella on suurikokoinen valomainosnäyttö.

VALAISIMET

Kompassitasolla olevat valaisimet on sijoitettu alakattoon. Ritiälalakaton yläpuolelle on asennettu loisteputkivalaisimia, joiden valo siivilöityy ritalän välistä. Uuteen alakattoon on asennettu pitkiä, kapeita led-valaisimia profiilien väliin jääviin rakoihin.

CITYCENTERIN KAUPPAKÄYTÄVÄ

Citycenteriin johtava kauppakäytävä alkaa Kompassitorin kaakoisnurkalta ja johtaa Citycenterissä sijaitsevaan Tokmannin liikkeeseen. Käytävän varrella sijaitsevat Aseman lapset ry:n ja Tokmannin toimitilat. Käytävä on rakennettu vuonna 2011.

Käytävässä on 60x60 cm puristekivilaattalattia, jossa on käytetty tumman ja vaalean harmaita laattoja. Liikuntasauamassa on teräslista.

Eteläseinissä on 40x80 cm tummanvihreä vaakasuuntainen puristekivilaatta. Käytävän pohjoispuolella on lasiseinä, jossa on teippauksia. Pohjoisseinä jatkuu kohti Kompassitoria lasilankkuseinänä, jonka alaosassa on korkea lista ruostumattomasta teräksestä. Käytävän Kompassitorin puoleisen päädyn seinät on verhoiltu punagraniittilaatoilla, joiden laattakoko on pienempi kuin muualla aseman tiloissa. Käytävässä on yksi pyöreä pylvä keskellä ja toinen liittyneenä seinärakenteeseen. Kompassitorin tuntumassa käytävän päädyssä on kaksi pyöreää

→ Kompassitason ja parveketason välillä on yhteensä kuusi liukuporrasta, joista kaksi sijaitsee hallin lounaiskulmassa. Liiketilän ja liukuportaan väliin jäävä kulkureitti on kapea ja vaikeasti hahmotettava.

→ Luoteiskulmassa sijaitsevat liukuportaat johdattavat metro-matkustajan Asema-aukion pääuloskäynnille.





↑ Liukuportaiden tuntumassa sijaitsevien hissi-
aulojen alakatto on uusittu vuonna 2024.

↗ Liiketilojen leventämisen vuoksi kulkureitti
liukuportaan ja liiketilan välillä on hyvin kapea.



→ B-uloskäynnille johtavan vinohissin hissiaula
on muita tiloja heikommin valaistu.

34



← Kompassitasolla sijaitsevien pilareiden juurella on mosaiikkibetoninen penkki.

teräsbetonipilaria, joissa on korkea jalkalista ruostumattomasta teräksestä Kompassitorin ja käytävän välissä on teräslasiseinä, jonka kehysmateriaalina on ruostumaton teräslevy. Lasiseinässä on kaksi teräslasipariovea, joiden yläpuolella on vaakasuuntaiset yläikkunat.

Käytävässä on levykatto. Katon molemmilla pitkillä sivuilla ja päädyissä on alas laskettu osuus siten, että katto on keskeltä korkeammalla. Käytävän puolella teräslasiseinän edustalla katossa on ilmanvaihtosäleikkö. Teräslasiseinän ja Kompassitorin välisellä käytäväosalla on alumiinirakenteinen lasikatto, jossa on neliömuotoiset opaalipintaiset akryylilevyt.

✓ Liukuportaiden yläpuolella on Jouko Christianssonin teos Metro-linjat, joka kuuluu Helsingin taide-museon kokoelmiin.

↓ Aseman päärakentajan Lemminkäisen logo löytyy kompassitason lattiasta, kompassikuvion keskeltä.

35



36



LIPPUHALLIN KESKEISET MATERIAALIT

Vaalea mosaiikkibetoni



Tummanruskeaksi eloksoitu alumiini



Tasaiseksi hakattu punagraniitti



Kiiltävä ruostumaton teräs



Vaaleaksi maalattu teräsbetoni



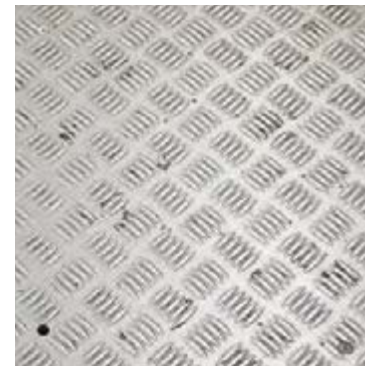
Valkoinen alumiiniprofiili



Harmaagraniitti



Alumiiniritalä



Ruostumaton teräslevy



Kirkas lasi

↑ Materiaalipaletti keskeisistä materiaaleista.

SÄILYNEITÄ OMINAISPIIRTEITÄ**MATERIAALIT JA
ELEMENTIT**

Kattopalkisto.

Profiilialakatot.

Opastenuha on
uusittu alkuperäisen
kaltaisena.

Alkuperäiset
materiaalit, kuten
ruostumaton teräs,
punagraniitti ja
mosaiikkibetoni.

Mosaiikkibetoniset
penkit.

**VALAISIMET**

Erilaisista valaisimista
koostuva valaisinjärjes-
telmä.

Ripustettu opastekyltti.

Opastevalot.

↑ Säilyneet ominaispiirteet merkittynä nykytila-
valokuvaan vuodelta 2025.

HEIKENTÄVIÄ MUUTOKSIA

Mainos- ja informaatiotaulu on korkea ja estää läpinäkyvyyden kerrosten välillä. Mainostaulu katkaisee ehjän punagraniittivyöhykkeen, joka kiertää kompassitoria.

Graniittipintaan on kiinnitetty opastekylttejä ja näyttöjä, mikä heikentää yhtenäisen vyöhykkeen arkkitehtonista ilmaisuvoimaa.



Liiketilöiden mainosteip-paukset heikentävät tilöiden välisiä näkymiä. Alakatto- ja lattiamateriaalien jatkuvuus tilasta toiseen ei ole havaittavissa teippausten vuoksi. Liiketilöiden logot ulottuvat paikoin graniitin päälle.

Liiketilöja on laajennettu kohti Kompassitoria. Kerrosten välinen hierarkia on hämärtynyt ja kulkureitit Kompassitorilla ovat paikoin ahtaita.

↑ Heikentävä muutokset merkittynä nykytilava-
lokuvaan vuodelta 2025.

RINNASTUSVALOKUVAT



↑ Parvekekerroksen etureunassa kiertävä punagraniitti rauhoittaa tilaa. Teräs-lasi-kaide mahdollistaa näkymät kerrosten välillä. Jan Alanco, 1982, HKM.



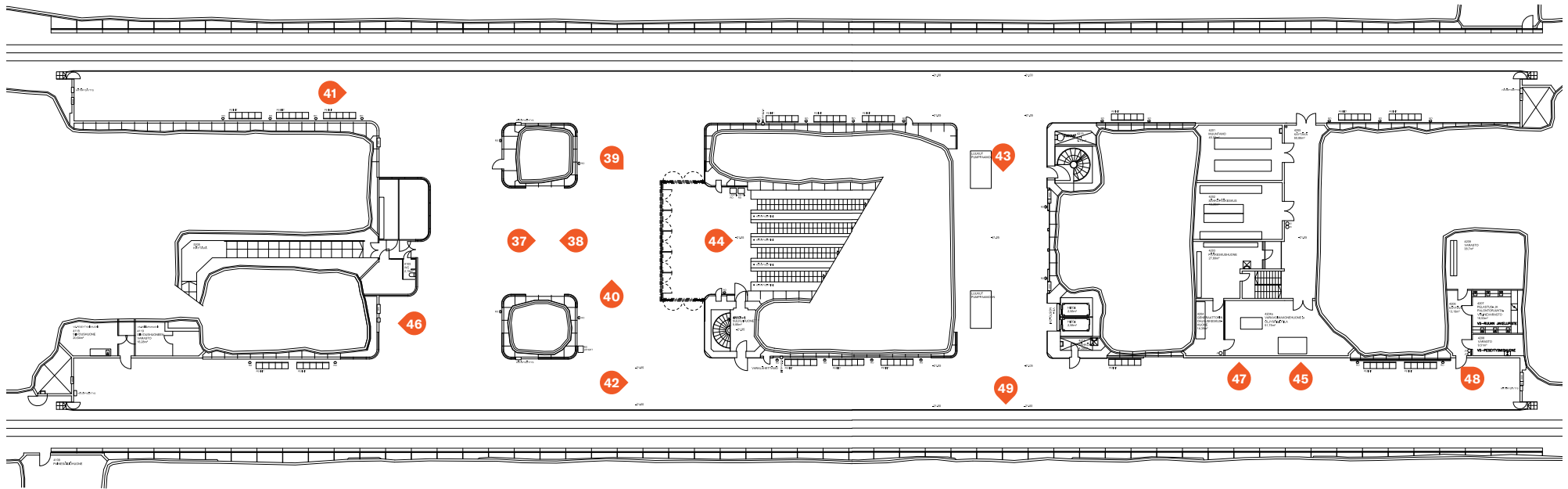
↑ Valomainos peittää alleen punagraniittivyöhykkeen ja teräs-lasi-kai-teen. Tilan ilme ja valaistusolosuhteet ovat muuttuneet, kun valomainos muodostuu valaistusjärjestelmää tehokkaammaksi elementiksi.



↑ Liukuportaiden molemmilla sivuilla on hyvin tilaa kulkea. Parveke muodostaa alleen katoksen. Jan Alanco, 1982, HKM.



↑ Liiketilaa on laajennettu niin, että tila liukuportaan vierellä on muodostunut pimeäksi, ahtaaksi ja vaikeasti hahmotettavaksi.



Laituritaso

TILAHAHMO JA TOIMIJAT

Laituritaso kompassitason ja teknisen tason alapuolella, ollen metroaseman neljäs maanalainen kerros katutasosta lukien. Laituritaso muodostuu kahdesta pitkästä metrolaiturista, joiden keskellä sijaitsee keskihalli. Kompassitasolta laskeutuvat neljä liukuporrasta johtavat keskihalliin. Keskihallin lisäksi laituritason itäpäädyssä on toinen pienempi metrolaiturit yhdistävä tila, joka toimii hissiaulana. Hissit nousevat ylös kompassitasolle. Laituritasolla ei ole kaupallista toimintaa. Tasolla sijaitsee julkisten tilojen lisäksi teknisiä tiloja.

↑ Kaavio kompassitason valokuvauspaikoista. Kaavion pohjana vuoden 2015 pohjapiirustus, Arkkitehtitoimisto Arknova Oy ja vuoden 2024 pohjapiirustus, Arkkitehtitoimisto K2S Oy. RakVV.

KATTO

Laituritasolla kalliioholvikatto on verkotettu ja ruiskubetonoitu. Alakattoja ei ole. Katossa on vaaleanruskean sävyinen alumiini-kehikko, jossa kulkee pääasiassa sähköjohtoja. Kehikon risteyskohtiin on kiinnitetty pystysuuntaisia vaaleita akustiikkalevyjä.

SEINÄT

Laituritasolla seinäpinnassa on pääosin joko vaaleanruskea pystysuuntainen alumiiniprofiili tai taideseinä, joka on verhoiltu pienillä keraamisilla laatoilla. Metroraiteen taustaseinässä sekä hissiaulan seinässä pintamateriaali on ruiskubetoni. Laiturialueiden päätyseinät on verhoiltu kiiltävällä punagraniittilaatalla.

Paloturvallisuuden parantamishankkeen yhteydessä vuonna 2024 laiturialueen ja metrotunnelin yläosa on erotettu toisistaan savuotsarakenteella. Otsa on laiturialueen puolella verhoiltu vaaleanruskealla alumiinilevyllä. Savuotsan alareunaan on asennettu takaa valaistu opastenuha.

LATTIA JA JALKALISTA

Kerroksen lattiamateriaalina on kauttaaltaan harmaa mosaiikkibetonilaatta, joka on vastaava kuin muilla tasoilla. Laiturin reunan tuntumassa on musta betonilaattaraita, jonka rinnalla kulkee keltainen, mahdollisesti kuminen kohonauha. Huomioraita tuo turvallisuutta näköesteisille matkustajille. Kompassitasolle vievien liukuportaiden edustalla lattiassa on ruostumaton teräslevy.

Tiloissa on korkeahko jalkalista, jonka materiaalina on lattiassa käytetty mosaiikkibetonilaatta. Seinän ja lattian rajakohdassa on profiililtaan kolmion muotoinen mosaiikkibetonilista, joka helpottaa puhtaanapitoa.

→ Paloturvallisuuden parantamishankkeessa laituritasolle rakennettiin teräs-lasiseinäinen etutila, jonka avulla laituritaso on mahdollista sulkea tehokkaammin palon sattuessa.



→ Keskihallin perällä olevien tilojen seinät on verhoiltu Seenat Oy:n keraamisilla seinälaatoilla.



↑ Paloturvallisuuden parantamishankkeessa laituritasolle rakennettiin teräs-lasiseinäinen etutila, jonka avulla laituritaso on mahdollista sulkea tehokkaammin palon sattuessa.

↗ Laituritason valaistusta on uusittu vuonna 2024. Alakattokohikoissa kulkevat poikkisuuntaiset led-valonauhat.



→ Laituritason materiaalimaailma on säilynyt alkuperäisenä.

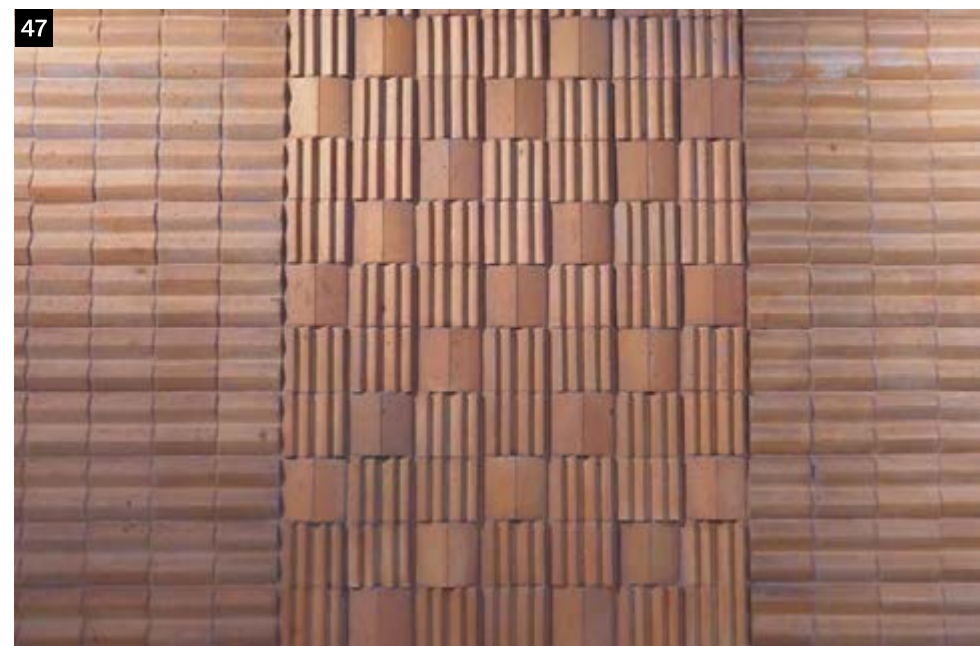
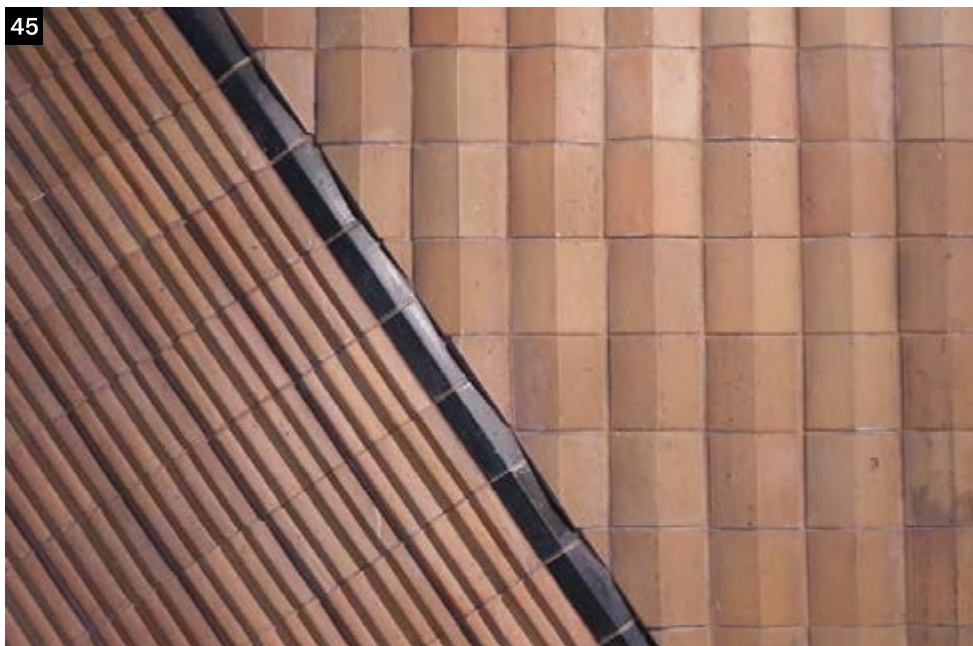


↑ Itään vievä eteläpuolinen metrolaituri on saanut uuden ilmeen paloturvallisuuden parantamiskassa syksyllä 2024.

↗ Hissiaulaa koristaa Sanna Karlsson-Sutisnän veistossarja "Metron kasvoja perjantai iltana" vuodelta 2007. Lattialla olevien luukkujen alla sijaitsevat kuivakäymälät, joita voidaan käyttää, jos asema tarvitaan väestönsuojaksi.

→ Neljän liukuportaan ryhmä johdtaa kompassitasolta laituritasolle.





↑ ↗ → Laituritasolla olevat keramiikkaseinät ovat suunnitelleet ja toteuttaneet Riitta Pensanen ja Terhi Juurinen, Seenat Oy.

KIINTOKALUSTEET JA VARUSTEET

Laituritason keskeisin kiintokaluste on Yrjö Kukkapuron suunnittelema penkki. Penkkejä on molemmilla metrolaitureilla seinän vierustalla. Penkit ovat alkuperäisiä ja ne ovat säilyneet hyvin. Penkkien yhteydessä on muista kerroksista tuttuja, seiiniin kiinnitettyjä teräksisiä jätteastioita. Seiniin on kiinnitetty teräsputkikaiteita.

Metroraitteen taustaseinään on kiinnitetty koko matkalta teräskehikko, johon on sijoitettu taidetta ja mainoksia. Kehikon yläpuolella kulkee OPI-nauha. Kehikko on alkuperäinen. Kummankin raitteen taustaseinään on lisäksi kiinnitetty suurikokoinen valomainosnäyttö.

VALAISIMET

Alakattokehikkoon on kiinnitetty pitkiä, kapeita led-valaisimia sekä kohdevalaisimia, jotka valaisevat keramiikkaseiniä. Kerroksessa ei ole säilynyt alkuperäisiä valaisimia.

→ Laituritasolla on alkuperäisiä Yrjö Kukkapuron suunnittelema puupenkkejä.



→ Raidetilan taustaseinässä on teräskehikko, jonka yläpuolella kulkee OPI-nauha.

8. Johtopäätökset

RAUTATIENTORIN METROASEMAN HISTORIA

Helsingin metro sai alkunsa valtuustoaloitteesta 1955, rakentamispäätös tehtiin vuonna 1969 ja metron avajaisia vietettiin 1982. Metro vastasi kasvavan pääkaupungin tarpeisiin ja yhdisti eri liikennemuotoja. Päärautatieaseman yhteyteen rakennettu Rautatientorin metroasema on alusta alkaen ollut Helsingin metrojärjestelmän pääasema. Asema on myös yksi kuudesta käynnistysvaiheen asemasta.

Helsingin kaupunki perusti metron toteutusta varten metrosuunnittelutoimikunnan 1959, ja sen alaisuuteen metrosuunnittelutoimiston. Metron suunnittelua johti aluksi kaupungininsinööri Reino Castrén ja vuodesta 1968 alkaen diplomi-insinööri Unto Valtanen. Rakennuttajan edustajat ja johtavat suunnittelijat hankkivat tietoa muualla Euroopassa, Pohjois-Amerikassa ja Neuvostoliitossa toteutetuista metrojärjestelmistä. Helsingin kaupunki rahoitti metron yksin ilman valtion tai naapurikuntien osuutta. Suuren hankkeen toteutus oli kaupungille raskas taakka 1970-luvulla ja hankkeen toteutus viivästyi rahoituksen niukkuuden seurauksena.

Castrén oli ehdottanut lähellä maanpintaa kulkevaa ja olemassa olevia katulinjoja mukailevaa metrojärjestelmää. Vuonna 1968 päädyttiin toteuttamaan syvemmälle louhittava metrojärjestelmä. Metroradan linjauksen osalta vaihtoehtoja olivat niin kutsuttu rantametro Kampista Puotinharjuun ja U-metro Munkivuoresta etelään ja Kauppatorin kautta Vallilaan ja sieltä edelleen Pasilaan. Kun metroverkoston linjaus oli tehty rantametron hyväksi, vertailtiin Rautatientorin metroaseman eri luonnosvaihtoehtoja useamman vuoden ajan. Vaihtoehtoina yksi- ja kaksilippuhalliset asemavaihtoehdot tarjosivat erilaisia mahdollisuuksia yhdistää maanpäällinen ja maanalainen liikenne. Kustannussyistä päädyttiin rakentamaan yhden lippuhallin metroasema vuonna 1967 valmistuneen Asematunnelin länsipuolelle.

Arkkitehti Pentti Aholan arkkitehtitoimisto laati kaupungille selvityksen metron rakentamisesta 1969 ja häneltä tilattiin toimeksiannon jatkona Rautatientorin metroaseman luonnossuunnitelma. Luonnossuunnitelmassa on jo olemassa toteutuneen metroaseman arkkitehtuurin keskeiset ratkaisut. Kun Ahola kuoli kesken suunnittelutyön vuonna 1972, hänen toimistossaan työskennelleet Erkki Heino ja Eero Kostiainen jatkoivat työtä kollegansa Rolf Björkstamin kanssa. Vuonna 1974 kaupunki laati sopimuksen Rautatientorin metroaseman toteutussuunnittelusta hanketta varten perustetun monialaisen konsulttiyrityksen Oy Cityconsult Ab:n kanssa. Konsulttiyhtiön voimin toteutettiin rakennushankkeen arkkitehti-, rakenne-, lvi-, palo- ja sähkösuunnitelmat.

Metroasemien yhtenäistä ilmettä tavoiteltiin vuonna 1971 järjestetyllä Metroasemakilpailulla, jonka sovellusasemana toimi Kampin metroasema. Kilpailun voittaneet arkkitehdit Eero Hyvämäki, Jukka Karhunen ja Risto Parkkinen suunnittelivat metroasemien yhtenäisen ilmeen. Asemien sisustussuunnittelusta vastasi puolestaan yhteenliittymä, johon kuuluivat Oy Kaupunkisuunnittelu Ab, Sisustustoimisto Yrjö Kukkapuro ja Simo Heikkilä, Suunnittelutoimisto G4 ja Suunnitteluryhmä Viisio Oy. Näin ollen aseman ominaispiirteisiin pitkälti vaikuttavat asiat, kuten pintamateriaali- ja värivalinnat, sisustuskomponentit, valaistus ja opastusjärjestelmä toistuivat jossain määrin kaikilla metroasemilla.

Metroaseman rakennustyöt käynnistyivät vuonna 1974. Valmis asema käsitti kaksikerroksisen lippuhallin ja sen alapuoliset teknisen ja laituritason. Asemalla oli neljä sisäänkäyntiä katutasossa, joiden lisäksi hyödynnettiin Asematunnelin sisäänkäyntejä. Metroasema liitettiin Asematunneliin. Lippuhallin parveketasossa oli liiketiloja ja Kompassitorin tasossa muun muassa henkilökunnan tiloja.

OMINAISPIIRTEET

Rautatieaseman metroaseman keskeinen tila on kaksikerroksinen lippuhalli, jolle ovat ominaisia suuret pelkistetyt aiheet. Lippuhallin katon betonivalettu kennosto on voimakas arkkitehtoninen elementti, jota kannattelee neljä massiivista betonipilaria. Keskeistilaa kiertää punagraniitilla verhottu parveke. Parvekkeen lasikaiteiden keveys ja ruostumattomasta teräksestä toteutetut rullaportaat ja detaljit tuovat vaaleansävyiseen tilaan keveyttä ja ripauksen high-tech-tunnelmaa. Materiaalin käytöllä on saatu aikaan kontrasteja. Lippuhalli on perusluonteeltaan rauhallinen, symmetrinen ja geometrisesti jäsennelty.

Rautatientorin metroasemalla on sekä yksilöllisiä että kaikille asemille yhteisiä tunnuspiirteitä.

Yksilöllisiin ominaispiirteisiin kuuluu Eliel Saarisen suunnittelemaan Helsingin päärautatieasemaan viittaava runsas punagraniitin käyttö. Laituritasolla paikkasidonnaisuutta on toteutettu niin ikään punertavien, Riitta Pensasen ja Terhi Juurisen suunnitelmien ja toteuttamien keraamisten seinälaatoitettujen pintojen avulla. Vaalea mosaiikkibetonilattia on materiaalina määritelty asemien yleisessä suunnitteluohjeessa, ja Rautatientorin asemalla se sointuu hyvin yhteen viereisen Asematunnelin mosaiikkibetonilattian kanssa.

Symmetrinen suunnitteluote jatkuu laituritasolla, missä laiturit ja keskiahallit on erotettu toisistaan kahden kookkaan kalliopilarin avulla. Laituritason luolamaisuus on asemalle ominainen piirre, sillä metroasema edustaa typologisesti luola-asemaa.

Metroaseman materiaalit ovat kestäviä ja tarkoituksenmukaisia, eikä tiloissa ole käytetty juurikaan pintamateriaaleja. Keskeisiä materiaaleja ovat punagraniitti, ruisku- ja mosaiikkibetoni sekä maalattu betoni, ruskeaksi eloksoitu alumiini, lasi ja

teräs. Pelkistetyn materiaali- ja väripaletin tarkoituksena on ollut toimia tehokkaan ja informatiivisen, kirkkain värein varustetun OPI-opastusjärjestelmän taustana.

SÄILYNEISYYS

Katutason alkuperäisistä neljästä sisäänkäynnistä kolme on säilynyt. Sokoksen edustalla Kaivokadun jalkakäytävällä sijainnut läntinen sisäänkäynti purettiin vuonna 1995, kun Sokokselle ja Forumiin johtava yhdyskäytävä rakennettiin. Asema-aukion sisäänkäynti A ja raitiovaunuseisakkeen sisäänkäynti O ovat säilyneet hyvin. Kaivotalossa oleva sisäänkäynti B on muutettu pitkälti kokonaan 2010-luvulla.

Lippuhallin tilahahmo on parveketasolla muuttunut vain hiukan alkuperäisestä. Tilan materiaalit ovat pääsääntöisesti säilyneet hyvin. Kerroksessa toimivien liiketilojen luonne on säilynyt. Tilassa on alkuperäisiä sisustuskomponentteja, kuten jätteastioita, teräskaitteita ja opastenuhoja. Osia eri valaisimista koostuneesta valaisinjärjestelmästä on säilynyt, mutta kaikki alkuperäiset valaisimet eivät ole enää käytössä. Tila on visuaalisesti levoton runsaan liiketilojen mainospinnan vuoksi.

Kompassitasolla tilahahmo on muuttunut, kun tilan pohjois- ja etelälaidoilla olevia liiketiloja on laajennettu kohti tilan keskiosaa siten, että parvekekerros ei ole enää ulokkeellinen. Laajennusten seurauksena kulkureitit rullaportaiden sivustoilla ovat muuttuneet ahtaiksi. Kompassitason kaakkoisnurkalta on purettu kaksikerroksinen, lasiseinäinen talvipuutarha, ja sen kohdalta on avattu uusi maanalainen kulkuyhteys viereiseen kiinteistöön. Uuden kulkureitin avaaminen on heikentänyt symmetriasta ammentaneen

tilan arkkitehtonista ideaa. Kerroksessa toimivien tilojen luonne ei ole säilynyt. Alkuperäisessä suunnitteluratkaisussa kerroksessa toimi myynti- ja neuvontapiste ja työhuonetiloja, mutta nykytilassa kaikki kerroksen toimijat ovat kaupallisia. Keskeiset materiaalit ovat säilyneet. Tilassa on alkuperäisiä sisustuskomponentteja, kuten opastevaloja, jätteastioita ja mosaiikkibetoniset rengaspenkit pilareiden juurella. Liukuportaiden läheisyydessä ja hissiauloissa oleva alakatto ja valaistus on uusittu. Alakaton ja valaisinten tyyli mukailee alkuperäistä. Tila on visuaalisesti levoton runsaan liiketilojen mainospinnan vuoksi. Liukuportaiden yläpuolella on todella suurikokoinen valomainostaulu, joka ulottuu kokonaisuudessaan sekä punagraniittivyöhykkeen että teräs-lasikaiteen päälle. Valotaulu hallitsee tilaa ja estää näkymiä lippuhallin kerrosten välillä. Myös mainosteippaukset estävät paikoin keskeisten materiaalien näkymisen tilojen välillä, mikä heikentää arkkitehtonisen kokonaisidean hahmottumista. Paikoin liiketilojen mainoslaitteet ulottuvat punagraniittivyöhykkeen päälle, mitä voidaan pitää tilan yhtenäistä ilmettä heikentävänä tekijänä. Alkuperäisessä suunnitteluratkaisussa punagraniittipintaa korostettiin ja sen pintaan toteutettiin vain välttämättömät asennukset.

Laituritason tilahahmo on säilynyt hyvin. Tilamuutoksia ovat uudet savuotsat, uusi teräslasiseinäinen etutila sekä yksittäiset väliseinät taustatiloissa. Tilassa toteutetut alakattomuutokset muuttavat asemalaitureiden ilmettä, mutta eivät heikennä sitä liikaa. Tilan käyttötarkoitus ja materiaalit ovat säilyneet. Kerroksessa on säilynyt keskeisiä sisustuskomponentteja, kuten keraamiset seinälaatat, Kukkapuron suunnittelemaat penkit ja jätteastiat.

Metroradan taustaseinässä olevat teräskehikot ja niiden yläpuolella kulkeva OPI-nauha ovat säilyneet, vaikkakin kummallakin raiteella kehikkonauhan eteen on asennettu valomainostaulut. Alkuperäisiä valaisimia ei ole säilynyt.

Alkuperäinen opastusjärjestelmä on poistettu suurelta osin käytöstä vuoden 2017 opasteuudistuksessa. Värihierarkiaa ja opasteiden kirjaintyyppiä on muutettu, ja aseman opasteisiin on lisätty kirjaintunnuksia.

ARVOT

Rautatientorin metroasema on yksi pääkaupungin keskeisimmistä sisätiloista, jonka läpi kulkee yli 50 tuhatta ihmistä päivittäin. Kovalla kulutuksella oleva sisätila on säilyttänyt perusluonteensa hyvin, huolimatta erityisesti liiketilojen laajentumisesta ja mainoslaitteiden alkuperäistä suuremmasta koosta. Rautatientorin metroasema on myös 1982 valmistuneen metron keskeisin julkinen tila ja tärkein asema. Asematunneli ja Rautatientorin metroasema yhdessä avasivat maan alle uudenlaista kasvavan kaupungin kaupunkitilaa ja kulutusyhteiskunnan liikenneympäristöä.

Metroasema on tärkeä osa usean aseman sarjaa, jonka osissa toistuvat laajempaan kokonaisvaltaiseen asemasuunnitelmaan kuuluvat pintamateriaalit, värit, sisustuselementit ja opastusjärjestelmä. Toisaalta asemalla on yksilöllinen, omaleimainen ilme, joka on tunnistettava muun muassa runsaan punagraniitin ja laituritason keraamisten laattojen ansiosta. Rautatientorin metroaseman huolellisesti muotoiltu ympäristö on pääosin säilynyt hyvin.

Lähteet

ARKISTOLÄHTEET

Helsingin kaupunginarkisto HKA.

Arkistovalokuvia.

Historiallisia asemakaavoja.

Kaupunginhallituksen mietinnöt ja kokouspöytäkirjat 1965–1974.
Kertomukset Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta (KHKKH) 1955–1969.

Kaivokadun metroasema. Asemavaihtoehtojen inventointi 31.1.1973.

Lars Hedmanin kokoelma, julkaisuja ja suunnitelmia.

Metrosuunnittelukilpailu.

Metrotoimikunnan mietinnöt ja pöytäkirjat.

Metrotoimiston pöytäkirjat.

Helsingin kaupungin karttapalvelu HKP.

Asemakaavat ja yleiskaavat.

Ortoilmakuvat.

Helsingin kaupungin museo HKM.

Arkistovalokuvia.

Helsingin Sanomat. Aikakone.

Helsingin Sanomat- lehtiartikkelit 1972–1982.

Pasilan kirjasto – Helsinki-kokoelma.

Oy Kaupunkisuunnittelu Ab, Sisustustoimisto Kukkapuro & Heikkilä, Suunnittelutoimisto G4, Suunnitteluryhmä Viisio Oy.
Metroasemien sisustuskomponentit – Yleissuunnitelma 15.11.1974.
Helsingin kaupungin metrotoimisto.
Suunnittelutoimisto G4. Opastus- ja informaatiojärjestelmä – Yleissuunnitelma 10.10.1975. Helsingin kaupungin metrotoimisto.

Helsingin kaupungin metrotoimikunta 1959. *Helsingin kaupungin metrotoimikunnan mietintö I osa – Tarvitseeko Helsinki metroäylyä.* Helsinki 1959.

Rakennusvalvontaviraston arkisto RakVV.

Rakennuslupapiirustukset.

Timo Meriluodon vanhat kartat. Internet-arkisto.

Historiallisia asemakaavoja.

KIRJALLISUUSLUETTELO

Airola, Erno 2012. *Maantietunneleiden ilmanvaihto.*

Opinnäytetyö, talotekniikka. Mikkelin ammattikorkeakoulu.

Toukokuu 2012. Saatavilla: https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/43283/Airola_Erno.pdf [Haettu 16.12.2024].

Arkkitehtuurimuseo 2025. *Pentti Aholan*. [internet-lähde] Saatavilla: <https://www.mfa.fi/kokoelmat/arkkitehdit/pentti-ahola/> [Haettu 7.2.2025].

Designarkisto 2023. *Heikkilä Simo*. *Arkistoluettelo 30.1.2023*. Saatavilla: https://designarkisto.fi/wp-content/uploads/Heikkila-Simo_Arkistoluettelo.pdf [Haettu 1.11.2024].

Frolov, Yu. S., Golitsinsky, D. M., Ledyayev, A. P. 2001. *Metropoliten*. Метрополитены. Translitteroitu. Venäjänkielinen tieteellinen artikkeli. Moskova. ISBN-numero: 5-94069-016-5. Dokumentti on käännetty englanniksi Google Lens- ohjelman avulla.

HAM Helsinki 2024. *Metrolinjat*. Julkisen taiteen kokoelma. [internet-lähde] Saatavilla: <https://www.hamhelsinki.fi/veistos/metrolinjat/> [Haettu 5.12.2024].

Helsingin Kaupungin Metrotoimisto 1982. *Helsingin metro. Helsingfors metro*. 1982. [nide] Helsinki: Helsingin kaupungin metrotoimisto.

Herranen, Timo 1988. *Hevosomnibusseista metroon. Vuosisata Helsingin joukkoliikennettä*. Helsingin kaupungin julkaisuja n:o 39. Helsingin kaupungin liikennelaitos. Painokaari Oy.

Hietala, Marjatta, Helminen, Martti, Lahtinen, Merja (toim.) 2009. *Helsinki. Historiallinen kaupunkikartasto. Historic Towns Atlas*. Helsingin kaupungin Tietokeskus. Kariston Kirjapaino Oy. Hämeenlinna 2009.

Jetsonen, Sirkkaliisa 2002. Pentti Aholan 1919–1972. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Kansallisbiografia-antologia. Saatavilla: <http://urn.fi/urn:nbn:fi:sks-kbg-007860> [Haettu 25.10.2024].

Jokinen, Riikka 2017. Nyt se selvisi: Metron kohuttuihin opasteisiin otettiin mallia muun muassa Hongkongista. *Helsingin Uutiset*, [internet-artikkeli] 30.8.2017. Saatavilla: <https://www.helsinginuutiset.fi/paikalliset/1441383> [Haettu 4.2.2025].

Kartastenpää, Tero 2023. Arkkitehti kertoo, miksi jyrättävä Kampin metroaseman sisäänkäynti on poikkeuksellinen. *Helsingin Sanomat*, [internet-artikkeli] 2.12.2023. Saatavilla: <https://www.hs.fi/kulttuuri/art-2000010020188.html> [Haettu 25.10.2024].

Kauppalehti 2025. Arkkitehtitoimisto Rolf Björkstam. Yrityshaku. [internet-lähde] Saatavilla: <https://www.kauppalehti.fi/yritykset/yritys/arkkitehtitoimisto+rolf+bjorkstam/15655229> [Haettu 10.2.2025].

Kaupunkiliikenne, 2022. *Metroasemien opastetaulut uusitaan*. [internet-lähde] Saatavilla: <https://kaupunkiliikenne.fi/metroasemat/metroasemien-opastetaulut-uusitaan/> [Haettu 17.12.2024].

Kaupunkiliikenne 2023. *Metron kävijämäärät asemittain vuonna 2023*. [internet-lähde] Saatavilla: <https://kaupunkiliikenne.fi/liikennointi/metrolla/metroasemien-kayttajamaarat/> [Haettu 10.2.2025].

Kaupunkiliikenne 2024. *Metron staattinen matkustajainformaatio -suunnitteluohje. 1 Yleinen osa*. [internet-lähde] Saatavilla: <https://kaupunkiliikenne.fi/liikennointi/metrolla/> [Haettu 27.2.2025].

Kaupunkiliikenne 2025. *Metro 40 vuotta*. [internet-lähde] Saatavilla: <https://kaupunkiliikenne.fi/paakaupunkiseudun-kaupunkiliikenne-oy/historia/metro-40-vuotta/> [Haettu 7.2.2025].

Ketolainen, Terhi 2000. Helsingin metro. Varhaiset suunnitelmat ja todellisuus vuonna 2000. *Tekniikan Waiheita*, nro 18 vol 2, sivut 44–54 [internet-artikkeli] 1.6.2000. Saatavilla: <https://journal.fi/tekniikanwaiheita/article/view/154362/99749> [Haettu 17.12.2024].

Koho, Timo 1994. *Suomalaisen arkkitehtuurin 60-luku – Konstruktivismi ja järjestelmääjattelu*. Rakennustieto Oy, Helsinki 1994.

Kolbe, Laura, Helin, Heikki 2002. *Helsingin historia vuodesta 1945. Osa 3. Kunnallishallinto ja -politiikka. Kunnallistalous*. Helsingin kaupunki ja Edita Publishing Oy. Edita Prima Oy. Helsinki 2002.

Laiho, Ola, Lummaa, Matti, Piironen, Esa 2024. Monipuolinen arkkitehti ja graafikko. *Helsingin Sanomat* [internet-artikkeli] 12.10.2024. Saatavilla: <https://www.hs.fi/muistot/art-2000010746528.html> [Haettu 1.11.2024].

Louhivuori, Leena 2007. *Metro 25 vuotta 2007. Juhlat*. Helsingin kaupungin liikennelaitos. WS Bookwell Oy. Porvoo 2007.

Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy, Arkkitehtitoimisto Okulus Oy 2020. *Rautatien asema-aukio. Kaupunkirakenne- ja ympäristöhistoriaselvitys*. Kaupunkiympäristön julkaisuja 2020:18. Syyskuu 2020. Helsingin kaupunki. Kaupunkiympäristön toimiala.

Murola, Pentti 2016. Vanhat grafiikan maestrot – opastusta etsimässä? *Kuntatekniikka.fi*. Blogikirjoitus. [internet-artikkeli] 6.11.2016. Saatavilla: <https://kuntatekniikka.fi/penan-blogi/2016/11/06/vanhat-grafiikan-maestrot-opastusta-etsimassa/> [Haettu 31.10.2024].

Museovirasto 2009. *Helsingin Rautatien asema-aukio. Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY*. [internet-lähde] 22.12.2009. Saatavilla: https://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=4629 [Haettu 3.12.2024].

Oksanen, Kimmo 2016. Osattiin sitä ennenkin – Suomalaisen korruption historia on korutonta kertomaa. *Helsingin Sanomat* [internet-artikkeli] 28.8.2016. Saatavilla: <https://www.hs.fi/pkseutu/art-2000002918214.html> [Haettu 28.1.2025].

Periferiadesign 2024. *Simo Heikkilä*. [internet-lähde] Saatavilla: <https://www.periferiadesign.fi/simo-heikkila/> [Haettu 1.11.2024].

Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy 2017. *Metron opasteet uusitut*. STT-info. [internet-tiedote] 23.8.2017. Saatavilla: <https://www.sttinfo.fi/tiedote/62805770/metron-opasteet-uusitut> [Haettu 31.10.2024].

Pääkkönen, Leo 2021. *Metro*. Historia Helsinki. Helsingin kaupunki. [internet-lähde] 16.9.2021. Saatavilla: <https://historia.hel.fi/fi/ilmiot/liikenteen-solmukohta/metro> [Haettu 18.12.2024].

Pöppönen Hannu, 1999. Simo Heikkilä on puurakenteisten huonekalujen palkittu pioneeri. *Helsingin Sanomat* [internet-artikkeli] 11.9.1999. Saatavilla: <https://www.hs.fi/kulttuuri/art-2000003826511.html> [Haettu 1.11.2024].

Salakari, Tuula 2012. *Muotoilun aarteet. Suomalaisia tuoleja*. WSOY. Helsinki 2012.

Schulman, Harry, Pulma, Panu, Aalto, Seppo 2000. *Helsingin historia vuodesta 1945. Osa 2. Suunnittelu ja rakentuminen. Sosiaaliset ongelmat. Urheilu*. Helsingin kaupunki. Oy Edita Ab. Helsinki 2000.

Simpanen, Päivi 2009. *Helsingin metro muotoilun näkökulmasta*. Opinnäytetyö, muotoilun koulutusohjelma, teollinen muotoilu. Metropolia-ammattikorkeakoulu. 29.5.2009. Saatavilla: <https://urn.fi/URN:NBN:fi:amk-200905142820> [Haettu 29.10.2024].

STS, TFIF 1965. *Diplomi-insinöörit ja arkkitehdit*. Insinöörijärjestöjen Kustannus Oy. Sanoma Osakeyhtiö Helsinki 1965.

STS, TFIF 1982. *Diplomi-insinöörit ja arkkitehdit*. K. J. Gummerus
Osakeyhtiön kirjapaino. Jyväskylä 1982.

Suomen raitiotieseura ry 2024. *Helsingin metro: perustietoja*.
[internet-lähde] Saatavilla: <https://www.raitio.org/metro/helsinki/perustietoja/> [Haettu 8.10.2024].

Tolmunen, Tapio 2007. *Tunnelijunasta suosikiksi – Helsingin metro 25 vuotta*. Helsingin kaupungin liikennelaitos, Helsinki 2007.

Yle 2009. Helsingin metrosta piti tulla hopeinen. *Yle Uutiset*
[internet-artikkeli] 29.6.2009. Saatavilla: <https://yle.fi/a/3-5274496> [Haettu 21.10.2024].

Yli-Ojanperä, Elina 2012. Kiitetty keramiikkaopettaja löysi savesta sielun ja kannusti eteenpäin. *Yle. Elävä arkisto*. [internet-artikkeli] 9.11.2012, päivitetty 29.7.2016. Saatavilla: <https://yle.fi/aihe/artikkeli/2012/11/09/kiitetty-keramiikkaopettaja-loysi-savesta-sielun-ja-kannusti-eteenpain> [Haettu 7.10.2024].

Rakennusluvut

Rakennusvalvonnan arkistossa on rakennuslupa-asiakirjoja ja piirustuksia vuoteen 2017 saakka. Osa luvista on saatavilla sähköisessä Lupapiste Kauppa- palvelussa. Luvat on alla esitetty kronologisessa järjestyksessä.

1976

Rakennuslupatunnus: 2-317-A-76

Toimenpide: metroaseman lippuhallin patoseinien rakentaminen

Lupa myönnettiin: 1.4.1976

Suunnittelija: Erkki Heino, Oy Cityconsult Ab

Piirustukset: Asemapiirros (1 kpl), pohjapiirustukset (4 kpl) ja leikkaukset (2 kpl)

Rakennuslupatunnus: 2-1069-C-76

Toimenpide: itäisen ilmanvaih Tokuilun rakentaminen

Lupa myönnettiin: 9.7.1976

Suunnittelija: Erkki Heino, Oy Cityconsult Ab

Piirustukset: Asemapiirros (2 kpl), pohjapiirustukset (2 kpl), leikkaukset (3 kpl) ja julkisivut (2 kpl)

Rakennuslupatunnus: 2-1848-A-76

Toimenpide: metrotyömaan huoltorakennusten rakentaminen

Lupa myönnettiin: 4.1.1977

Suunnittelija: Lasse Leinonen

Piirustukset: Asemapiirros, jäähdytinsuojan, kompressorisuoja ja sosiaalirakennuksen piirustukset

Rakennuslupatunnus: 2-1884-C-76

Toimenpide: patoseinien päämittojen ja jalkakäytävän sijainnin muutos

Lupa myönnettiin: 30.12.1976

Suunnittelija: Oy Cityconsult Ab

Piirustukset: Asemapiirros, leikkaus ja pohjapiirustus

1977

Rakennuslupatunnus: 2-910-A-77

Toimenpide: metroaseman maanpäälliset sisäänkäynnit

Lupa myönnettiin: 26.8.1977

Suunnittelija: Erkki Heino, Oy Cityconsult Ab

Piirustukset: pohjapiirustus

1978

Rakennuslupatunnus: 2-321-C-78

Toimenpide: metroaseman huoltotunnelin rakentaminen

Lupa myönnettiin: 9.3.1978

Suunnittelija: Erkki Heino, Oy Cityconsult Ab

Piirustukset: Asemapiirros, pohjapiirustukset (2 kpl), leikkaus ja julkisivupiirustus

Rakennuslupatunnus: 2-1952-C-78

Toimenpide: metroaseman huoltotunnelin rakentaminen

Lupa myönnettiin: 18.12.1978

Suunnittelija: Erkki Heino, Oy Cityconsult Ab

Piirustukset: Asemapiirros, pohjapiirustukset (2 kpl), leikkaus, julkisivupiirustus, leikkaus

1979

Rakennuslupatunnus: 2-2285-C-79

Toimenpide: metroaseman rakennustyöt

Lupa myönnettiin: 14.5.1980

Suunnittelija: Oy Cityconsult Ab

Piirustukset: Asemapiirros, pohjapiirustukset (4 kpl), leikkaukset (2 kpl)

1980**Rakennuslupatunnus:** 2-686-B-80**Toimenpide:** metroaseman rakennustyöt, väestönsuojan tekniset muutostyöt**Lupa myönnettiin:** 21.3.1980**Suunnittelija:** Erkki Heino, Oy Cityconsult Ab**Piirustukset:** Asemapiirros, pohjapiirustukset (3 kpl) ja leikkaukset**Rakennuslupatunnus:** 2-2579-C-80**Toimenpide:** vesisprinklereiden, savunpoistolaitteiden ja koneellisen ilmanvaihdon lisääminen**Lupa myönnettiin:** 18.8.1980**Suunnittelija:** Erkki Heino, Oy Cityconsult Ab**Piirustukset:** Asemapiirros, pohjapiirustukset (6 kpl), leikkaukset (4 kpl) seinäprojektiot (2 kpl)**1981****Rakennuslupatunnus:** 2-1432-C-81**Toimenpide:** läntisen sisäänkäynnin rakentaminen**Lupa myönnettiin:** 3.8.1981**Suunnittelija:** Erkki Heino, Oy Cityconsult Ab**Piirustukset:** Asemapiirros, pohjapiirustukset (2 kpl), julkisivupiirustus ja leikkaus**Rakennuslupatunnus:** 2-2219-C-81**Toimenpide:** metroaseman rakennustyöt, väestönsuojan sisävalmistusurakka**Lupa myönnettiin:** 11.1.1982**Suunnittelija:** Erkki Heino, Oy Cityconsult Ab**Piirustukset:** Asemapiirros, pohjapiirustus ja leikkaukset (2 kpl)**1982****Rakennuslupatunnus:** 2-894-C-82**Toimenpide:** metroaseman rakennustyöt, työnaikaiset tilamuutokset**Lupa myönnettiin:** 19.4.1982**Suunnittelija:** Erkki Heino, Oy Cityconsult Ab**Piirustukset:** Asemapiirros, pohjapiirustukset (6 kpl)**1984****Rakennuslupatunnus:** 2-1042-C-84**Toimenpide:** läntisen sisäänkäynnin kattaminen**Lupa myönnettiin:** 9.7.1984**Suunnittelija:** Erkki Heino, Oy Cityconsult Ab**Piirustukset:** Asemapiirros, pohjapiirustus ja julkisivupiirustus**1985****Rakennuslupatunnus:** 2-2734-C-85**Toimenpide:** myymälän tilamuutokset parvitasolla**Lupa myönnettiin:** 3.1.1986**Suunnittelija:** Erkki Heino, Arkkitehtitoimisto Björkstam-Heino-Kostiainen Ky**Piirustukset:** Asemapiirros, pohjapiirustus ja seinäprojektiot**Rakennuslupatunnus:** 2-3120-C-85**Toimenpide:** ovimuutoksia kolmella sisäänkäynnillä**Lupa myönnettiin:** 29.11.1985**Suunnittelija:** Erkki Heino, Oy Cityconsult Ab**Piirustukset:** Asemapiirros, pohjapiirustus, pohjapiirustus- ja julkisivuotteet**1991****Rakennuslupatunnus:** 2-1991-C-91**Toimenpide:** säleikköoven lisääminen läntiselle sisäänkäynnille**Lupa myönnettiin:** 13.8.1991**Suunnittelija:** Erkki Heino, Oy Cityconsult Ab**Piirustukset:** Asemapiirros, pohjapiirustus- ja julkisivuotteet**Rakennuslupatunnus:** 2-2309-C-91**Toimenpide:** myymälän tilamuutokset Forum Dönerille**Lupa myönnettiin:** 27.8.1991**Suunnittelija:** Arkkitehtitoimisto Jouni Ijäs Ky**Piirustukset:** Asemapiirros, pohjapiirustukset**1992****Rakennuslupatunnus:** 2-2500-C-92**Toimenpide:** pisoaarin rakentaminen parvitasolle inva-wc:n yhteyteen**Lupa myönnettiin:** 15.9.1992**Suunnittelija:** Esko Miettinen, Studio Esko Miettinen Arkkitehdit Oy**Piirustukset:** Asemapiirros ja pohjapiirustus**1993****Rakennuslupatunnus:** 2-3139-C-93**Toimenpide:** tilamuutos lipunmyyntitiloiksi**Lupa myönnettiin:** 12.11.1993**Suunnittelija:** Erkki Heino, Arkkitehtitoimisto Björkstam-Heino-Kostiainen Ky**Piirustukset:** Asemapiirros ja pohjapiirustukset (2 kpl)**1994****Rakennuslupatunnus:** 2-3152-C-94**Toimenpide:** julkisivumuutoksia Asema-aukion sisäänkäynnillä, puhesuojien rakentaminen**Lupa myönnettiin:** 26.9.1994**Suunnittelija:** Erkki Heino, Arkkitehtitoimisto Björkstam-Heino-Kostiainen Ky**Piirustukset:** Asemapiirros, pohjapiirustus ja julkisivut

Rakennuslupatunnus: 2-3156-C-94

Toimenpide: ravintolamuutos kompassitasolla, uusi poistoilmapuhallin ja valomainokset

Lupa myönnettiin: 25.10.1994

Suunnittelija: Heikki Telivuo, Studio Telivuo Oy

Piirustukset: Asemapiirros, pohjapiirustukset (6 kpl), leikkaus, julkisivupiirustus, valomainsoprojektiot

Rakennuslupatunnus: 2-3796-C-94

Toimenpide: ravintolamuutokset parvitasolla

Lupa myönnettiin: 24.1.1995

Suunnittelija: Arkkitehtitoimisto Juha Kokko Oy

Piirustukset: Asemapiirros, pohjapiirustukset (2 kpl)

1995

Rakennuslupatunnus: 2-3332-B-95

Toimenpide: yhdyskäytävän rakentaminen Sokokselta metroon, läntisen sisäänkäynnin ummistaminen

Lupa myönnettiin: 30.1.1996

Suunnittelija: Arkkitehtitoimisto Juhani Pallasmaa Ky

Piirustukset: Asemapiirros, pohjapiirustukset (2 kpl) ja leikkaus

1996

Rakennuslupatunnus: 2-983-C-96

Toimenpide: lastaustilan muutos

Lupa myönnettiin: 23.4.1996

Suunnittelija: Erkki Heino, Arkkitehtitoimisto Björkstam-Heino-Kostiainen Ky

Piirustukset: Asemapiirros, pohjapiirustus

2002

Rakennuslupatunnus: 2-1832-02-D

Toimenpide: tilamuutos HKL:n palvelupistettä varten

Lupa myönnettiin: 30.7.2002

Suunnittelija: Olli Rouhiainen, Arkkitehtitoimisto CJN Oy

Piirustukset: Asemapiirros, pohjapiirustus, leikkaus

2003

Rakennuslupatunnus: 2-88-03-RAM

Toimenpide: tilamuutos HKL:n palvelupistettä varten, rakennusaikainen muutos

Lupa myönnettiin: 13.1.2003

Suunnittelija: Olli Rouhiainen, Arkkitehtitoimisto CJN Oy

Piirustukset: Asemapiirros

2005

Rakennuslupatunnus: 2-491-05-D

Toimenpide: Asema-aukion sisäänkäynnin julkisivumuutokset ja parvitasen inva-wc:n muutokset

Lupa myönnettiin: 15.3.2005

Suunnittelija: Arkkitehtitoimisto Mirja ja Pekka Koski-Lammi Oy

Piirustukset: Pohjapiirustus, ikkunadetaljit, asema-aukion sisäänkäynnin pohjapiirustus- ja julkisivuote

2006

Rakennuslupatunnus: 2-3240-06-D

Toimenpide: myymälän tilamuutos kompassitasolla

Lupa myönnettiin: 31.10.2006

Suunnittelija: Arkkitehtitoimisto Mirja ja Pekka Koski-Lammi Oy

Piirustukset: Asemapiirros ja seinäprojektiot

2010

Rakennuslupatunnus: 2-3598-10-D

Toimenpide: talvipuutarhan purku, McDonalds- ravintolan uusi tilajärjestely, Asema-aukion sisäänkäynnin katolle uusi ilmanhajotin ja näkösuojasäleiköt

Lupa myönnettiin: 3.5.2011

Suunnittelija: Olli Rouhiainen, Arkkitehtitoimisto CJN Oy

Piirustukset: Asemapiirros, pohjapiirustukset (2 kpl), leikkaukset (2 kpl) ja Asema-aukion sisäänkäynnin piirustus

2011

Rakennuslupatunnus: 2-2126-11-D

Toimenpide: tunneliyhteyden avaaminen kompassitasolta Citycenteriin

Lupa myönnettiin: 4.10.2011

Suunnittelija: Olli Rouhiainen, Arkkitehtitoimisto CJN Oy

Piirustukset: Asemapiirros, pohjapiirustukset (2 kpl), julkisivupiirustus ja leikkaus

Rakennuslupatunnus: 2-2283-11-D

Toimenpide: tilamuutoksia kompassitasolla, uusia myymälä- ja taukotiloja

Lupa myönnettiin: 6.9.2011

Suunnittelija: Olli Rouhiainen, Arkkitehtitoimisto CJN Oy

Piirustukset: Asemapiirros, pohjapiirustus ja leikkaus

2012

Rakennuslupatunnus: 2-3877-12-RAM

Toimenpide: tunnelin tilajärjestely ja sisäänkäynnin mainoslaitteet kompassitasolla, rakennusaikainen muutos

Lupa myönnettiin: 20.12.2012

Suunnittelija: Olli Rouhiainen, Arkkitehtitoimisto CJN Oy

Piirustukset: Julkisivupiirustus ja pohjapiirustus

2013

Rakennuslupatunnus: 2-1956-13-B

Toimenpide: uusi myymälätila kompassitason ja Citycenterin väliseen käytävään

Lupa myönnettiin: 30.7.2013

Suunnittelija: Olli Rouhiainen, Arkkitehtitoimisto CJN Oy

Piirustukset: Asemapiirros, pohjapiirustus

Tekijästä

Arkkitehtitoimisto Ark-byroon erikoisalaa ovat rakennushistoria- ja kulttuuriympäristöselvitykset sekä vanhojen kiinteistöjen korjaus- ja muutoshankkeet. Palvelumme kattavat kehittämiss-hankkeissa rakennushistorialliset tutkimukset ja arkkitehti- ja sisustussuunnittelun. Suoritamme myös laserkeilausta ja fotogrammetrista mittausta. Lisäksi konsultoimme asiakkaitamme rakennussuojelun asiantuntijoina.

Ark-byroo työskentelee asiantuntijana sekä pää- ja arkkitehtisuunnittelijana Suomen kulttuurihistoriallisesti merkittävimpien kiinteistöjen parissa. Tuomme hankkeisiin tutkittuun tietoon ja laajamittaiseen kokemukseen perustuvaa strategista ymmärrystä kohteiden nykytilasta, jonka pohjalta suunnittelemme uusia, kestäviä ratkaisuja. Asiakkaisiimme lukeutuu maamme suurimpia julkisia ja yksityisiä kiinteistöjen omistajia ja kehittäjiä.

Ark-byroo tutkii mennyttä ja suunnittelee tulevaa.