



'ELIEL'

Kaupunkikonteksti

Rautatieaseman alue on keskustan julkisen liikenteen ja liike-elämän keskuspaiste. Se on saapumispaiste ja sisäinkäynti kaupunkin ja keskeisten julkisten tilojen risteyskohilla. Rautatieasema on rakennuksena Helsingin symboli ja siihen liittyvä ”Helsingin Rautatieori” on valtakunnallisesti merkittäväksi määritelty kulttuuriympäristö, joka kokoa ympärileen Suomen keskeisiä kulttuurin ja liike-elämän instituutioita. Kilpailualue kattaa merkittävän osan tästä ympäristöstä. Sen uudelleensuunnittelu mahdollistaa tämän julkisen tilan jäsentämistä miellyttävänä, turvallisena, avoimena ja toimivana tilana, joka yhdistää toisiinsa kaikki Helsingin keskustan merkittävimmät julkiset tilat toimivan välittäjänä Toölonlahdella Keskuskadun kävelyalueelle ja Eplanadille, sekä Kaisaniemen suuntaan.

Rautatieaseman rakennus luo aktiivisesti ympärilleen julkista tilaa kolmeen ilmansuuntaan aukeavilla monumentaalisilla sisästäkäynnillä ja julkisivuillaan. Suunnittelulaje jakautuu kahteen eri vyöhykkeeseen: Elielinaukion ja Asema-aukioon, jotka ovat aseman länsi puolella mutta lähtökohdiltaan ja reunaehdoiltaan erilaiset. Elielinaukion uudisrakentamisella ei tule uusia näkymäkselleitä sen länsijulkisivuun, vaan luoda ja aktivoida ympärilleen uutta, parempaa julkista tilaa, jossa asemarakennus säilyttää arvonsa ja luonteensa. Linja-autoliikenteen tukeutuminen Elielinaukion vapauttama mahdollisuus kehittää Postitalon ja Rautatieaseman välillä vyöhykettä viihtyisämmäksi ja toimivammaksi kaupunkiympäristöksi: rakentaa uutta kaupunkikeskustaa ja luoda uutta, avointa ja käytettävää, julkista kaupunkitilaa paikkaan, jossa sellaista ei aiemmin ollut. Uusi Eliel-liiketalo jäsentää rautatieaseman ympäristön tilaan Toölonlahdenkadun suuntaisella uudisrakentamisella. Se luo uuden, kaupunkimaisen liike-elämän keskittymän kaupungin keskuspaisteeseen ja solmukohtaan sekä jäsentää ympärilleen uutta julkista tilaa. Se ei tuki Asema-aukion näkymäkselleitä linjalla uudisrakentamisella vaan matalana ja pinta-alaan mallittaisena parantaa tilan jäsentämistä nykyisestä. Asema-aukion suunnitelma luo avoimen, luontevan ja toimivan aukion Helsingin radeliikenteen ja julkisen kävelykeskustan keskeisimpään solmukohtaan. Uudistetut Asema-aukio muodostaa arvokkaan ja toimivan saapumis- ja läpikulutilan kaupungin ytimeen.

Uutta Julkista Tilaa

Tämä suunnitelma ei vähennä julkista tilaa kilpailualueella vaan luo sitä lisää – jäsentää jo olemassa olevaa ja luo uutta, miellyttävämpää, turvallisempaa ja toimivampaa tilaa kaupunkilaisten päivittäiseen käyttöön. Se jättää auki asemarakennuksen länsiosien edustan ja aktivoi uuden julkisen tilan Elielinaukion sekä jäsentää ja parantaa Asema-aukion julkisen liikenteen solmukohtana antaan sille luonteen keskeisenä avoimena tilana. Auto- ja bussiliikenteen siirtymistä pois siirtymisen mahdollista suunnitelman, joka tuo enemmän tilaa ihmisille kaupungin kiireisimpään ja kuljetimpaan kohtaan. Tärkeimmäksi risteykseen liikenneverkko muodostuu aukiota etelä-pohjoissuuntaisesti sivuva pyörävyäly, joka selkeästi aukioipainasta eroteluna muodostaa myös tärkeän saapumisunnan alueelle. Ehdotuksen myötä, koko alue ja sen lähiympäristö muuttuu kävelykatumaiseksi kevyenliikenteen ympäristöksi yhdistäen Esplanadin-Keskuskadun saattomasti Kansalaistorille ja Toölonlahdelle.

Kaupunkia Kaupungin Ehdolla

Uusi Eliel-liiketalo jatkaa Postitalon, Sokoksen talon ja Kaivokadun liikerakennusten luomaa yhtenäistä ja esinekköistä julkisten palveluiden ja liikeliöjen arkkitehtuuria. Se seloiso harmonisesti niiden joukossa samalla edustaa meidän aikamme ihanteita ja katsoen kohti tulevaisuutta. Rautatieaseman julkisten ja monumentaalisten tilojen kontekstissa, uusi rakennus kaupallisenä toimintona ei nouse kaupunkikuvalliseksi huomioarvokkenukseksi, vaan täydentää ympäristönsä erityispiirteitä ja liittyy linjauksiltaan sekä materiaaliltaan ympäröivien rakennuksiin käyttäen julkisivuissaan graniittia, kuparia ja lasia ja peilaten Rautatieaseman länsiosien sekä Postitalon rystyskorkeuksia. Rakennuksen korkein osa on haluttu pitää riittävästi kaapeina jotta se rinnastuu kaupunkikuvallisesti pariksi Postitalon päädille. Rakennusmassan sisäänveto tuo myös rakennuksen lähimpiin miellyttävämpää mittakaavaa, valoisuutta ja avaruutta sekä jäsentää uuden Elielin-aukion yhteneväisessä mittakaavassa aseman länsiosien kanssa. Rakennus liittyy saumattomasti ympäristönsä myös katutasossa, missä sen julkiset käytävät ja ympäröivälle kantakaupungille tyypilliset porrastilat liittävät sen ympäristönsä samalla luoden myös omaa vahvaa identiteettiä. VR:n vanha varastomakasiini jakaa aukiotiloja. Rakennus on viimeinen säilynyt maistuma ratapihan koordinaatista eikä suojelun rakennusta tule purkaa. Sitä ei myöskään ole luontevaa liittää laajempaa uudisrakentamisen osaan vaan kaupunkirakenteellisesti ja myös rakennushistoriallisesti luontevampi ratkaisu on jättää rakennus omaksi kokonaisuudekseen rajamaan aukiotiloja. Siihen tehty aiempi laajennus voidaan tarvittaessa korvata uudella lasiosalla, joka entisestään lisää sen uuteen ympäristönsä.

Asema-aukion paviljoonin on haluttu pitää pelkistettynä ja arkkitehtuuriltaan ajattomana. Materiaalillaan se on lasia ja graniittia. Asema-aukio halutaan säilyttää luontevaan julkisena aukiotilana johon ei tuoda kaupallisia toimintoja. Kaupungin linjaukseen mukaisesti Elielinaukion ja/tai Asema-aukionle voidaan kuitenkin osoittaa väliaikaisen kioskin sijoituspaikoja. Liikenneatkaissa noudatetaan kilpailuohjelmassa esittettyjä periaatteita.

Näin toimien uudet rakennukset tuovat esiin ja vahvistavat ympäristönsä ominaispiirteitä ja tarpeita jäsentäen niitä entistäkin sekä samalla rakentaa uusia liike- ja toimintotiloja osana toimivaa ydinkeskustaa.

Muoto ja ohjelma

Uudisrakennuksen arkkitehtuurissa on tavoiteltu ajatonta ja varmatoistetta mutta samalla persoonallista ja vetovoimaista ilmettä. Se on yhtäaika saumaton ja keskeiselevä osa historiallisia ympäristöään, että edustaa ja ilmaisee oman aikakautensa ihanteita. Liiketalon eri valo-olosuhteissa vaihtelevasti näkyvät puurakenteet tuovat läsi-graniitti-julkisivun rinnalle kolmannen materiaalin ja uuden elementin antien rakennukselle oman persoonallisen luonteen. Rakennus luo Helsingin ytimeen uusia, yleviä ja uudenkaikaista liike- ja toimintotiloja kaupunkimaisessa ympäristössä. Rakennuksen kaksi alinta kerrosta ovat liike-, ravintola- ja myymälätiloja. Kerrokset 3–4 voivat olla vaihtelevasti toimintotiloja, kulttuuritoimintoja tai ravintolatiloja. Rakennusmassan perusmuoto mahdollistaa monenlaisia toiminnallisia variaatioita sekä vertikaali

yhäyksien ratkaisuja ohjelmallisen konseptin tarpeiden mukaan. Liiketalon maanpäällinen listarakentaminen on laajuudeltaan 11400 brm². Katutasossa on länsiosien sisästäkäynnin kanssa linjassa kaupparehailmaimen läpikulku, jonka molemmilla puolella on myymälätiloja ja josta on yhteys maanalaisten yhdyskäytävien ja metron. Se toimii ulkona olevan julkisen tilan jatkeen ja yhdistäjänä sekä ylvään tilana Helsingin keskustan tiloille tyypillisiten kauniiden porraskäytävien ja aulaotien tapaan. Muut liiketilat toimivat omilla sisästäkäynnilläään suoraan kadulta. Liiketilat luovat kaupunkimaisia ostostiloja passasien, kaupparehailun ja torien hengessä. Rakennuksen matalan osan päällä on terassi joka avautuu uudelle Elielinaukion. Vanha mukasinrakennus voi tulevaisuudessa toimia Helsinki-Tallinna-tunnelin maanpäällisenä terminaalirakennuksena.

Tekninen toteutus ja kestävyys

Uusi Eliel-liiketalo on vähähiilinen, kiertotaloustavoitteet huomioiva massiivipuurakenteinen rakennus, jonka tekniset, tilalliset ja käytettävyydelliset ominaisuudet tukevat rakennuksen pitkää elinkaarta. Sen yksinkertaisen rakentamistapa perustuu massiivirakenteisiin ja jättää rakenteet – CLT-välipohja, pilari ja palkit – päätös näkyviin. Rakennusjärjestelmä ja sen mitotus mahdollistaa joustavan jatkokäytön liike, hotelli- ja toimitiloina. Rakennus on pitkäikäinen, helposti korjattavissa ja huollettavissa ja kaikki sen materiaalit ovat mahdollisimman pitkälle uusiutuvia- ja luonnonmateriaaleja. Sen energiatehokkuutta lisää paikalla tuotetun uusiutuvan energian hyödyntäminen. Rakennuksen ylimmälle katolle sijoitetaan aurinkopaneelileta ja lämpösaarekkelimöitä hillitsevä viherkatua. IV-konehuone ja muut tekniset- ja apuolot on sijoitettu kellariin.

Kaupunkimaisema: Istutukset, kiveys, valaistus

Aseman aukiotilojen sarja yhdistyy kokonaisuudeksi yhtenäisellä mutta hienovaraisesti varioidulla kiveyksellä. Sen sävyamaillina lähtee asemarakennuksen ja nykyisen kiveksen sävyistä, Helsingin kallioperän värsistä. Jalankulkuvirrat ja oleskelualueet määrittelevät kiveksen pintakäsittelyn ja mittakaavan muutokset, muodostan vartioiden mutta samalla rauhallisen kokonaisuuden. Pantoa alleiviiva kaupunkitilojen hierarkia ja tuo toisen mittakaavan ja horisontaalisen vastapainon suurten avointen tilojen ja korkeiden rakennusten keskelle. Istutukset luovat vehreitä kaupunkitilaa ja tukevat ollessa olevien ja uusien rakennusten muodostamia rajauksia, erottaen uuden asema-aukion hienovaraisesti Kaivokadun muodostamasta hyvin vilkkaasta liikennealueesta. Istutukset, kiveys ja valaistus tukevat tärkeitä näköakseleita ja etelä-pohjoissuuntaista jalankulua- ja virkistysreitillä Toölonlahden suunnalta Esplanadille.

'ELIEL'

Urban Context

The Helsinki Central Railway Station area is the centre for the city's public and commercial life and the most important hub and crossing point for its public transport. It is a point of entry and arrival into the city and it is here, where the central public spaces of the city meet. The station building by Eliel Saarinen is a symbol of the city and the interconnecting area of the "Helsinki Railway Square" is dedicated as a nationally important cultural landscape by the Finnish National Board of Antiquities. It is surrounded by some of Finland's foremost cultural and corporate institutions. The competition area covers a significant part of this area. Its redesign allows to shape and reorganize a key public area of the city as a safe, open and well-functioning public space that links and unifies all of the most important public spaces of the city centre from the hub of civic buildings, spaces and parks of the Toölonlahi area to the walkable streets of the city centre along Keskuskatu and Esplanadi, as well as towards Kaisaniemi.

Eliel Saarinen's station building actively creates open, public space around it with its three monumental facades and porticoes. The competition area consists of two different zones on the western side of the station: Elielinaukio and Asema-aukio, both with their own distinct characteristics and requirements. The new buildings should not block the axial views to the station's west-facing facade, but create and activate a better functioning public space, in which the station retains its prominence and character. As the current bus traffic moves away from Elielinaukio, the zone in between the station and Postitalo is freed for redevelopment and a new building, while also allowing to shape it into a new pleasant and open urban space in a place where such didn't exist before. The volume of the new commercial building Eliel is placed here, along Toölonlahdenkatu. It creates a new hub for business and retail with a distinctly urban character in the very centre of the city while also creating and activating public space around it. It does not block the visual axes of the area but subtly improves the spaces around it. The plan for the Asema-aukio creates a well-functioning central square and transport hub in the middle of the walkable city centre and at the most important crossroad of its public transport. This new square forms a dignified and well-functioning point of entry and transit in the centre of the city.

New Public Space

This plan does not diminish public space within the competition area, but makes more of it – it better organizes the existing spaces, and creates new, pleasant, safe and well-functioning space. It leaves open the western front of the station building creating a new and better Elielinaukio and it improves the Asema-aukio as a hub for public transport giving it a distinct character as a central open space of the city. Moving away cars and buses allows a redesign that creates more and better functioning space for people on the city's busiest spot. The south-north bicycle route introduces a new, important cross-traffic axis an important entrypoint to the area. The plan shapes the whole area into a more walkable and bicycle friendly environment that also forms a seamless and effortless link and continuation from the walkable axes of the centre from Esplanadi-Keskuskatu to Kansalaistori and Toölonlahi area.

City in its own Terms

This proposal continues the dignified and exemplary architecture of public and corporate services of the surrounding Postitalo, Sokos and the buildings along Kaivokatu. It stands among them in harmony while also representing our times and looking towards the future. In the context of the public and monumental spaces of the Railway station area, the new commercial building does not aim to make a monumental or symbolic gesture, but compliments and accentuates the characteristics of its surroundings with its material choices – granite, glass, copper – as well as its roof heights and their alignments on the levels of Postitalo and the station's west wing. The highest part of the building has been kept narrow, so that it forms a pair for the gable of Postitalo. Pulling in the volume also creates a better sense of scale around the building as well as allows more light. The building creates openness and organizes the space in harmony with the scale of its surroundings. It connects seamlessly with its surroundings also on the ground level, where its public pathways and stepped spaces typical for its urban surroundings connect with them while also giving it its own character.

Form and Programme

The architecture of the new building aims to be timeless and firm in a personal and attractive way. It is at once seamless and resonant with its historic surroundings and represents the ideals of our time. The wooden structure of the building that is variably visible in different light conditions adds a third material element alongside glass and granite giving the building a personal look and character.

The building creates new distinguished and modern retail and office space in a distinctly urban setting. Its two first floors are retail and restaurant space and floors 3–4 can be flexibly used as offices, for cultural functions or restaurants. The scale of the building volume and structure allows many different kinds of functional variations and vertical connections depending on the demands. Its above ground floor area is 11400 brm².

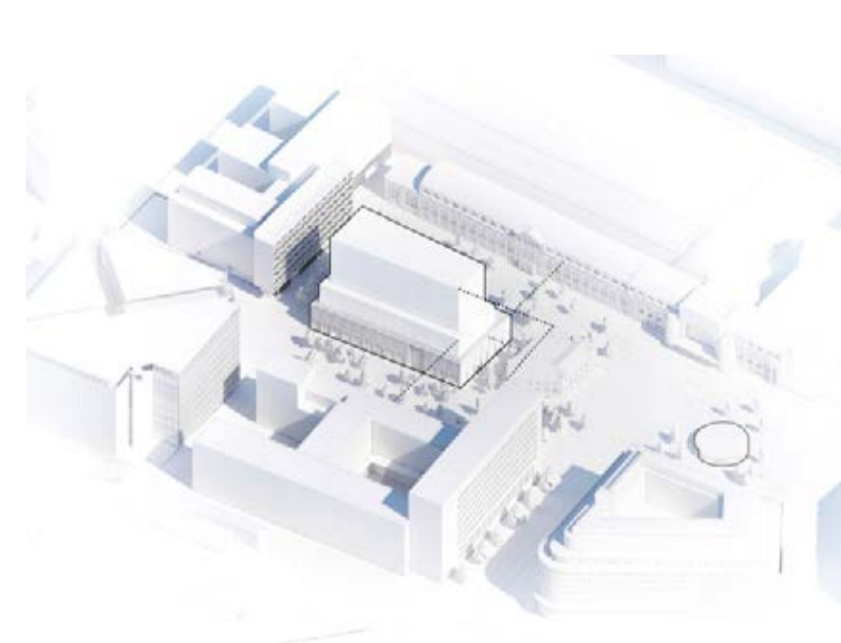
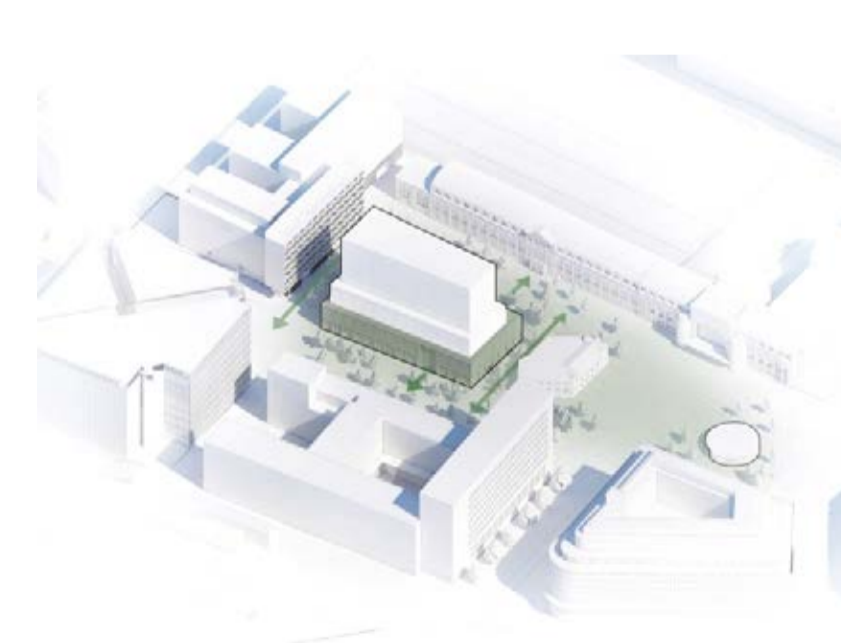
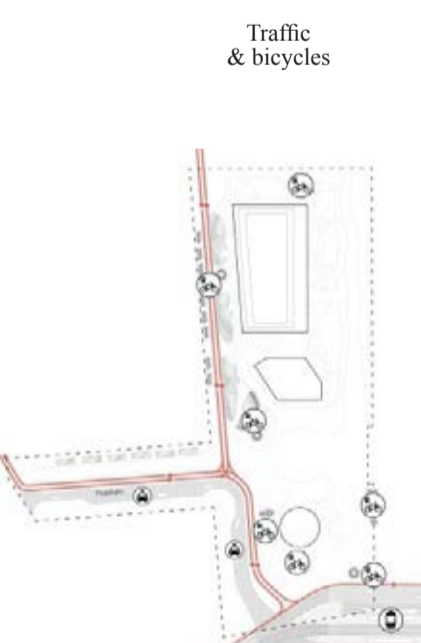
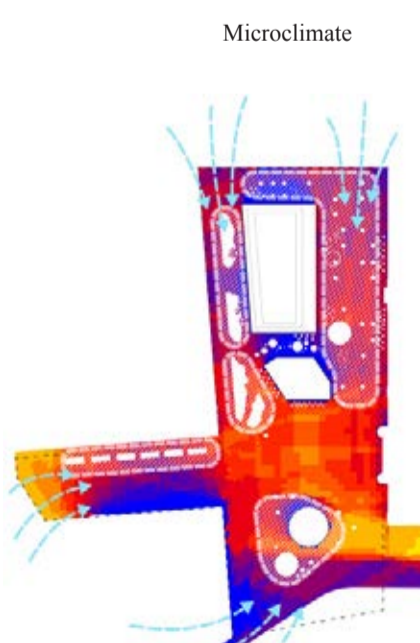
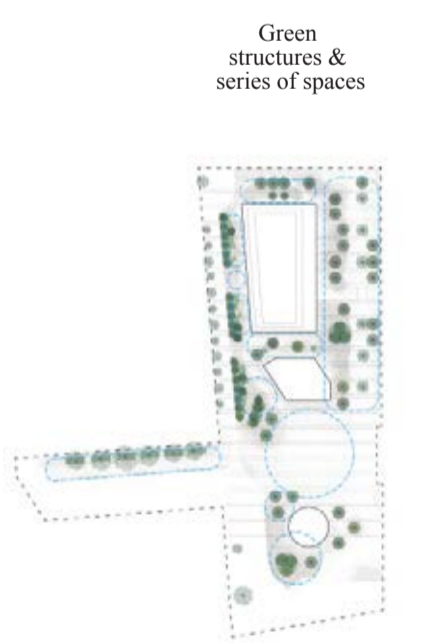
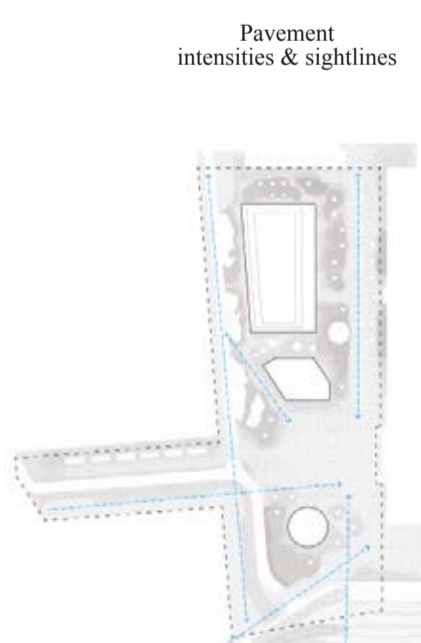
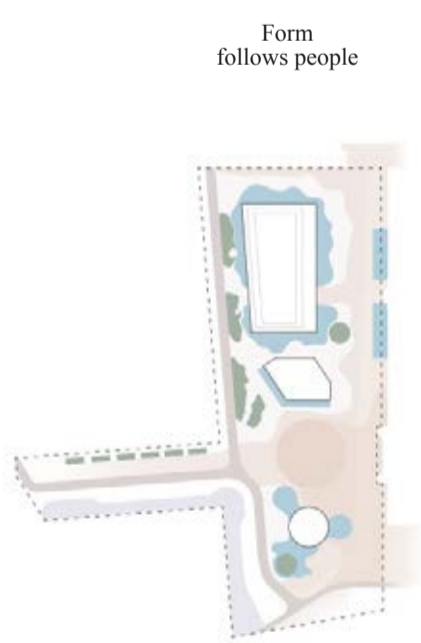
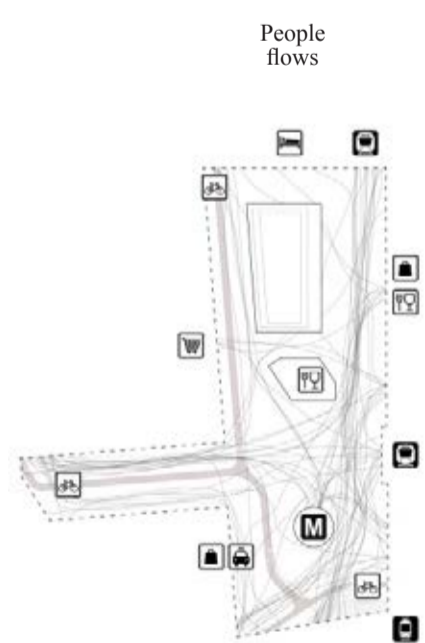
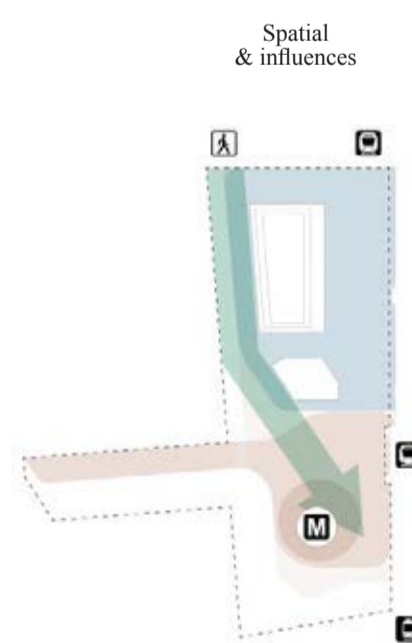
On ground level, aligned with the central entrance of the Railway station's west wing, is a street-like open passage with retail space and connection to the belowground spaces of the city centre and the metro. The passage acts as a continuation of the public space outside, and reflects the dignified architecture of entryways typical to the old buildings of central Helsinki. Other retail spaces are accessed directly from the street. The retail spaces are distinctly urban reflecting the spirit of urban passages, shopping streets and markets. On top of the lower part of the building there is a terrace opening towards the new Elielinaukio. The old magazine building can in the future act as the on-ground terminal for a Helsinki-Tallinn rail link.

Technical Solutions and Sustainability

The building's massive timber structure together with its technical, spatial and functional solutions support a long and flexible life cycle and offer a low-carbon solution that follows the principles of circular economy. Its simple structure is based on massive elements left visible: CLT-intermediate floor structure, pillars and beams. The scale of the construction system allows a flexibility in the long run in retail, office or hotel use. The building has a long life span. It is easily serviced and renovated and nearly all of its materials are natural and renewable. The roof of the building will feature solar panels and a green roof to diminish the urban heat island effect. AC and other technical and supporting spaces are placed in the basement.

Urban Landscape: Plantings, Pavements, Lighting

The series of open spaces will be interconnected with delicate variations of the pavements. Their tones reflect the colours and materials of the existing pavements and surrounding buildings, as well as the natural colours of typical Helsinki bedrock. Pedestrian streams and their varying intensities in different areas guide the treatment and scale of the paving stones that as a whole form a variable and lively overall appearance. Trees are planted to highlight and underline hierarchies between the different urban spaces and also to introduce a second scale and horizontal balance in the urban space dominated by large squares and high buildings. Plantings create a green urban space that supports the distinctions and features of the existing buildings and subtly separate the new Asema-aukio from the busy Kaivokatu traffic area. As a whole, the pavements, plantings and lighting support and enhance the important axes of the area, including the south-north bicycle and pedestrian thoroughfare from Toölonlahi towards Esplanadi.



There are three important influencers that affect the spatial division.

1. The station entrances area
2. The new building area of Etelä square
3. The recreational connection from north with the direction towards the Esplanadi Asema-aukio creates a well-functioning central square and transport hub in the middle of the walkable city centre and at the most important crossroad of its public transport. As the current bus traffic moves away from Eteläaukio, the zone in between the station and Postitalo is freed for redevelopment and a new building, while also allowing to shape it into a pleasant and open urban space in a place where such didn't exist before.

The directions and amounts of people passing the area create a strong starting point for the development.

Moving away cars and buses allows a redesign that creates more and better functioning space for people on the city's busiest spot. The plan shapes the whole area into a more walkable and bicycle friendly environment.

The south-north bicycle route introduces a new, important cross-traffic axis an important entrypoint to the area.

The shapes and functions of the new square areas adapt to the demands of the physical surroundings and the logic of the people flow.

Areas for stay and serving are connected to the functions of the facades whereas the busiest areas are kept more open. This plan does not diminish public space within the competition area, but makes more of it – it better organizes the existing spaces, and creates new, pleasant, safe and well-functioning space. It leaves open the western front of the station building creating a new and better Eteläaukio and it improves the Asema-aukio as a hub for public transport giving it a distinct character as a central open space of the city.

The square area has the possibility to become a place of significance. Not only a space of passage and transition but also an attractive place to meet and stay. To achieve this the future square needs a strong unity which comes from the general composition of the ground pavement.

One large composition that reveals the user flows through the varied intensities of its pattern. The pavement variations in size, texture and density of the else homogeneous granite stones generate both a robust, elegant and versatile space of high quality. The pavement principle also allows the existing spaces to be partly re-used. Not only for sustainability purposes, but also ensuring the harmonious integration of the sites with its surroundings. The most important sightlines are kept open, which is through the spatial division and functions also reflected on the pavement pattern.

The planting principle strengthens the identity of the various areas within the site, creating a series of spaces in the overall square space.

The central area of Asema-aukio is framed by tree planting, existing and new buildings to one larger open space. To the western side, the vegetation acts as a buffer along the bicycle lane. On the eastern side, it is used to guide the flow of commuters while creating urban rooms for terraces and slow uses. The trees are placed in between the beam spans of the deck structure to avoid lifted vegetation. An urban but lush environment is created that adapts to the human scale and changing over the seasons. The tree planting are framing important views and bringing a subtle balance with the paved floor.

The proposal unfolds simple adaptations to the existing climate conditions while limiting negative impacts. Locally improving comfort helped for example by tree planting areas for wind protection created by the surrounding high buildings and the open street spaces.

Or fewer planting on the east, oriented southward to benefit the most during sunny hours. Also benefiting from the seasonal changes of the tree foliage, letting more natural light in winter while offering gentle shade during summer months. Car and bicycle traffic is limited to the western side, mostly the south-west corner, the most shaded area, while the pedestrian space is the sunniest. The new building, thanks to its stepping volume only have a small impact on the adjacent public space.

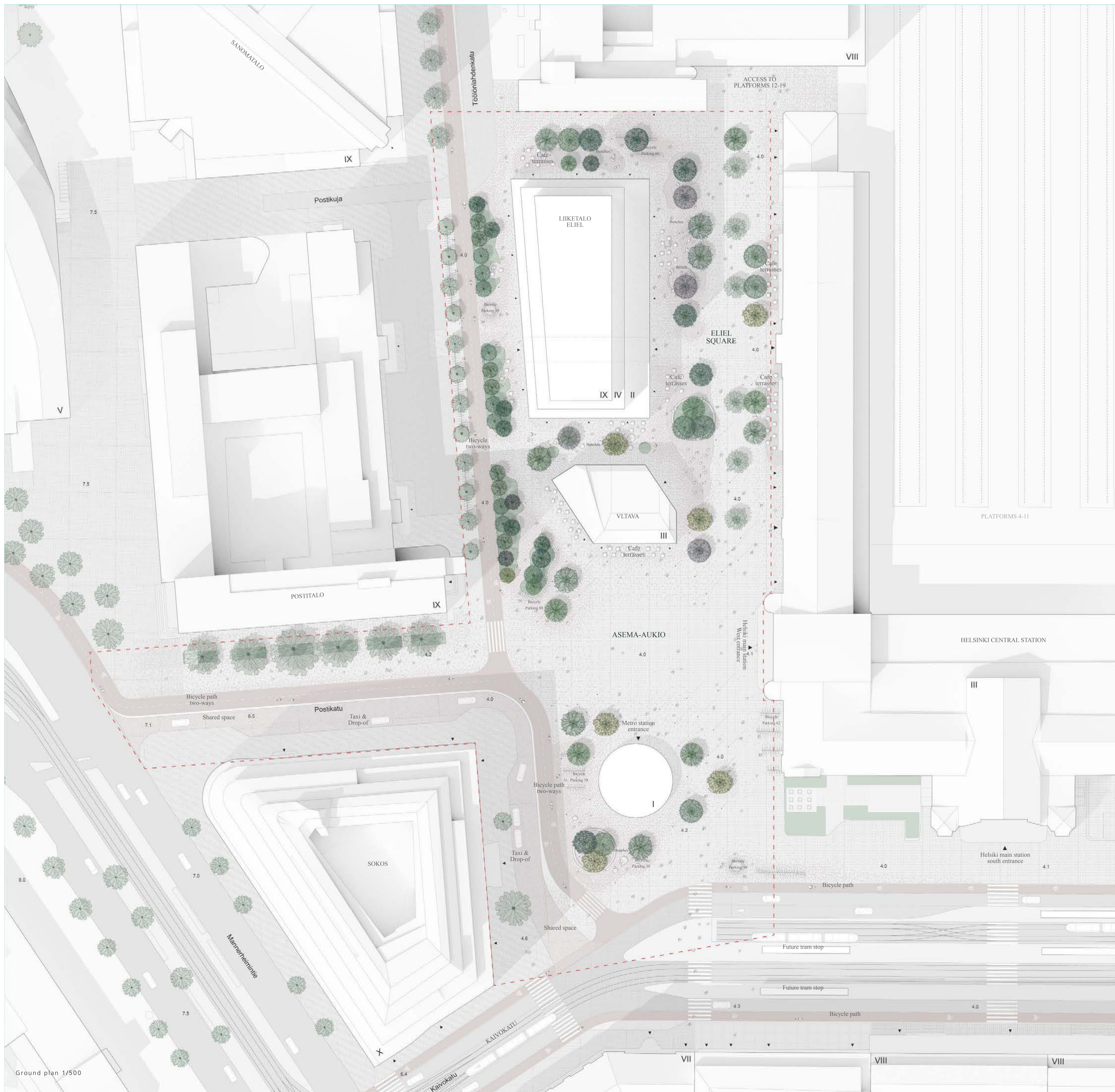
A clear crossing bicycle path is introduced and separated by pavement changes from pedestrian areas and car traffic.

The bicycle path is a two-way lane, in order to reduce the number of interactions with other users, with well-defined zones for pedestrian crossing. 500 bicycle parking are established on site (200 required for the new building) located in proximity to the new bicycle path in strategic locations. The Postitalo-Asema-aukio road is converted in a shared space street for Taxi and deliveries, re-using the existing cobble stones with integrated drop off zones.

On ground level, aligned with the central entrance of the Railway station's west wing, it is a street-like open passage with retail space and connection to the below-ground spaces of the city centre and the metro.

The passage acts as a continuation of the public space outside, and reflects the dignified architecture of entryways typical to the old buildings of central Helsinki. Other retail spaces are accessed directly from the street. The retail spaces are distinctly urban reflecting the spirit of urban passages, shopping streets and markets.

In the context of the public and monumental spaces of the Railway station area, the new commercial building does not aim to make a monumental or symbolic gesture, but compliments and accentuates the characteristics of its surroundings with its material choices – granite, glass, copper – as well as its roof heights and their alignments on the levels of Postitalo and the station's west wing. The highest part of the building has been kept narrow, so that it forms a pair for the gable of Postitalo.



Ground plan 1/500



Zoom-in plan 1/50

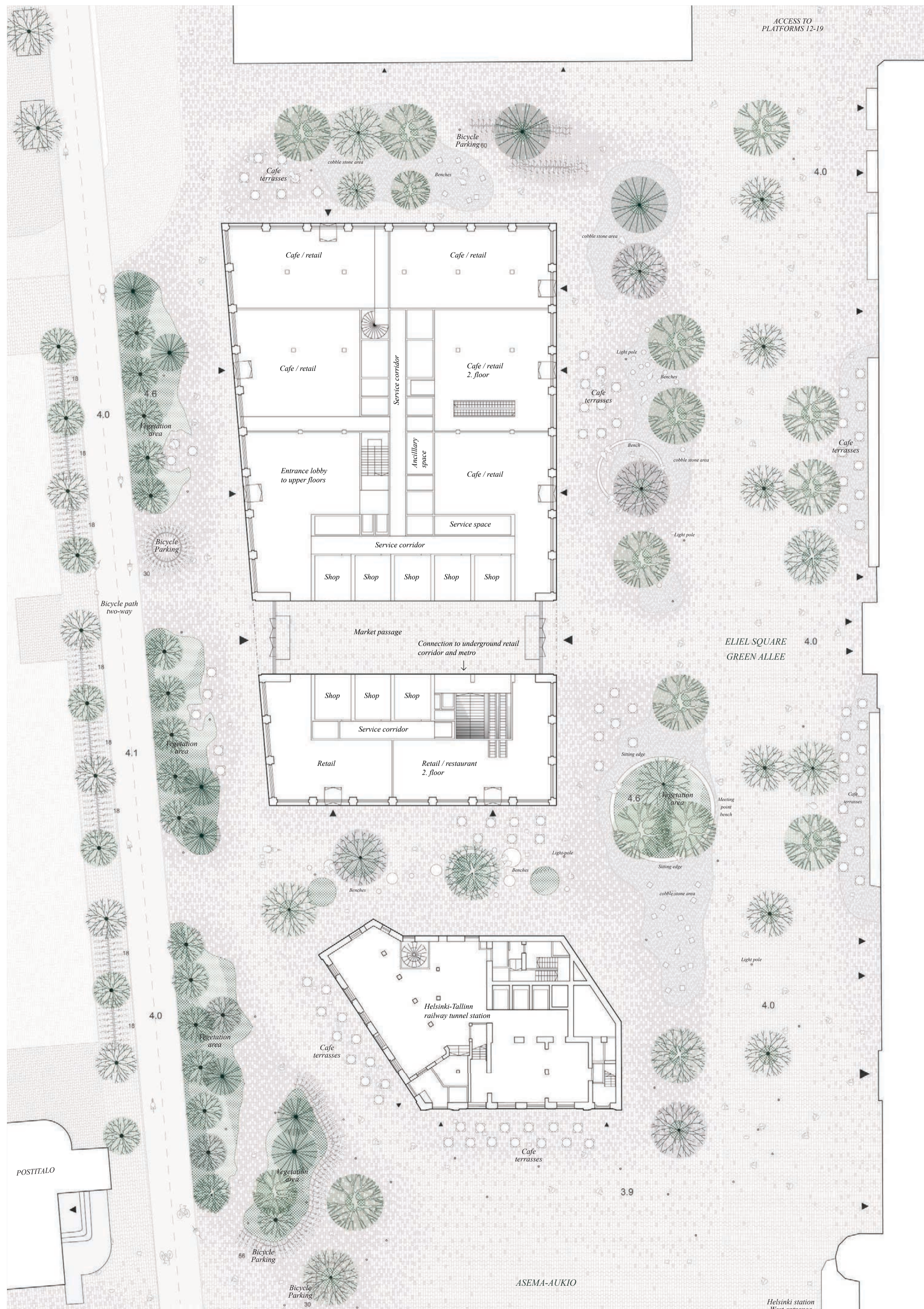
The pavement principle ensures a harmonious integration of the square areas with the surrounding. Variations in size, texture and density of the fine homogeneous granite stones mark out in elegant ornamentation principle pedestrian flow areas and more calm stay areas. Along with the free-standing trees, simple furniture in robust materials is placed out as an integrated part of the square areas.



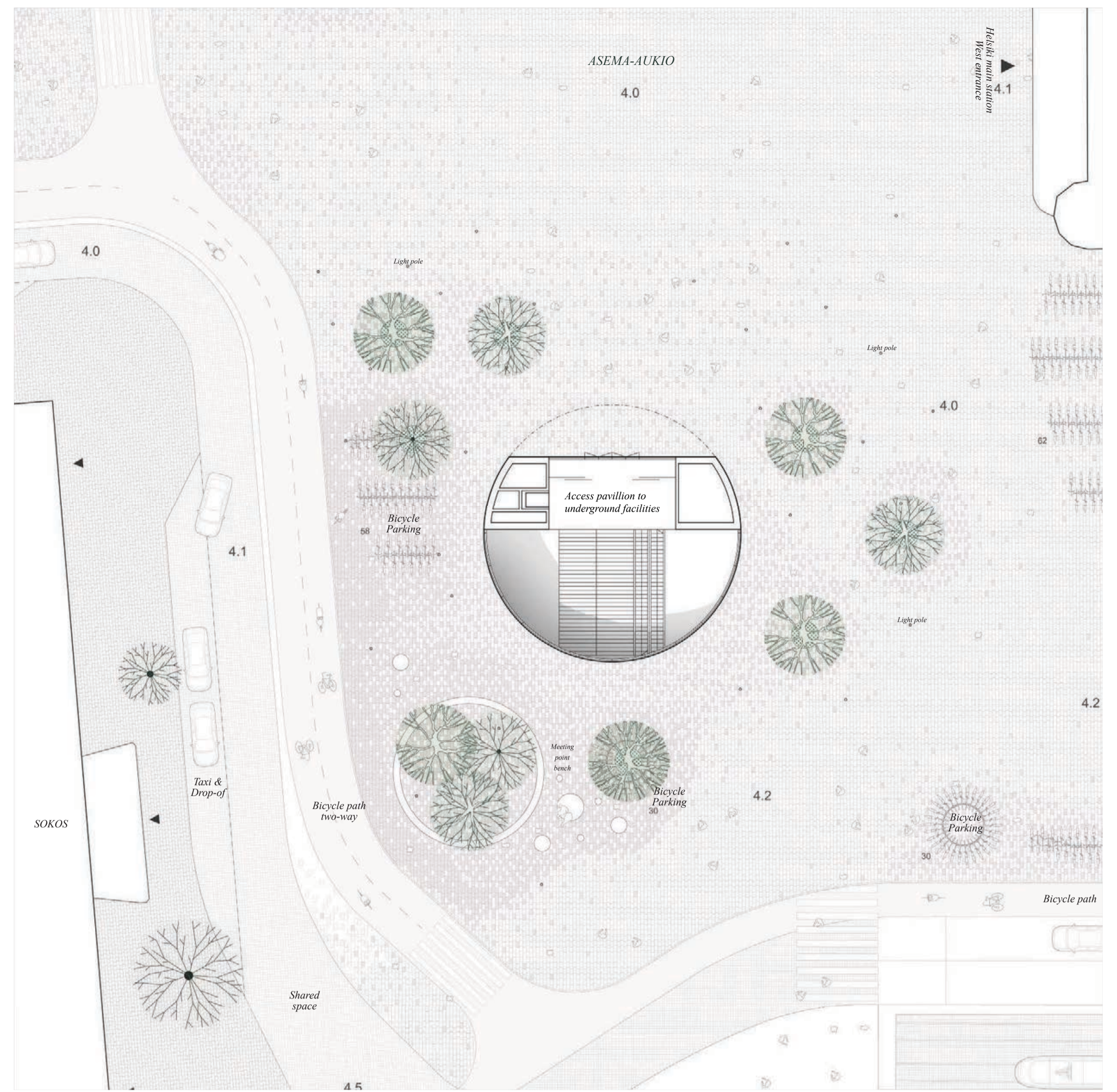
Viewpoint 3

The volume of the new commercial building Eliel is placed here, along Tobönlahdenkatu. It creates a new hub for business and retail with a distinctly urban character in the very centre of the city while also creating and activating public space around it. It does not block the visual axes of the area but subtly improves the spaces around it.





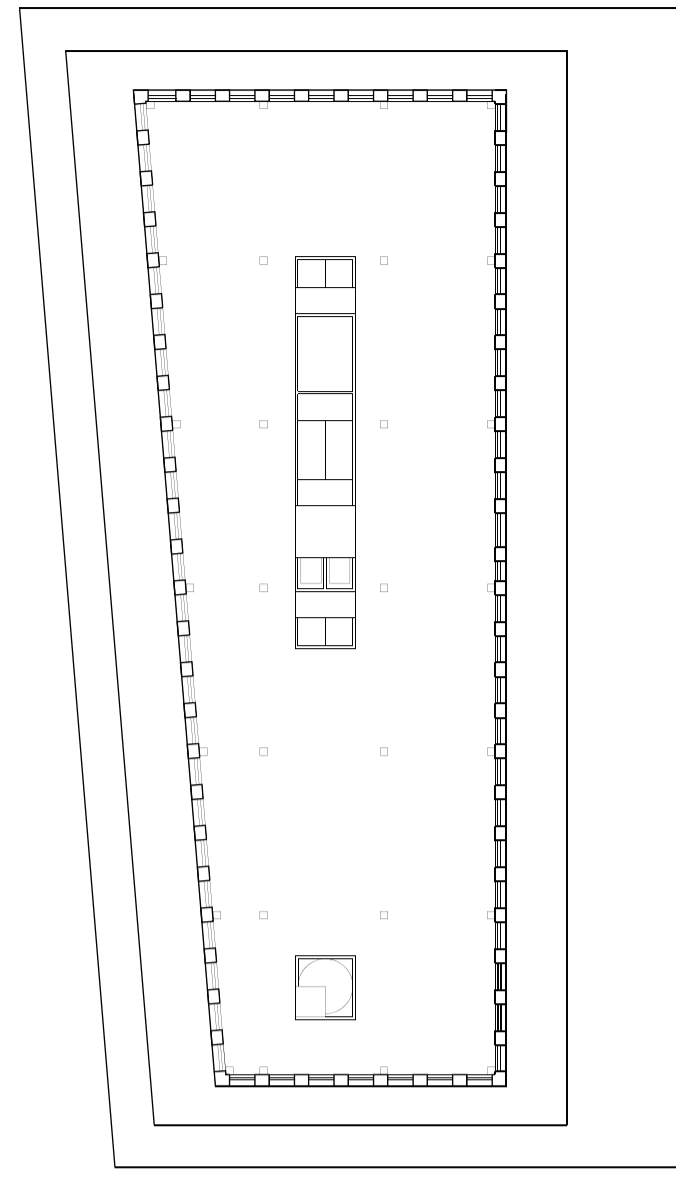
Groundfloor plan 1/250



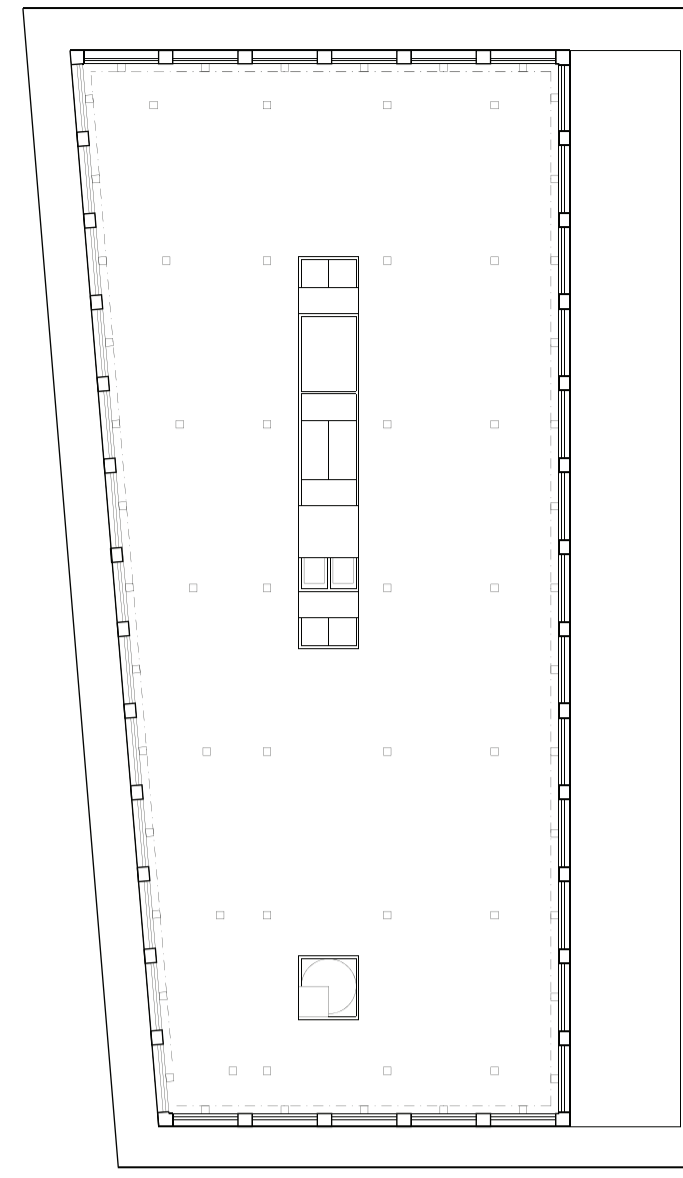
Groundfloor plan 1/250



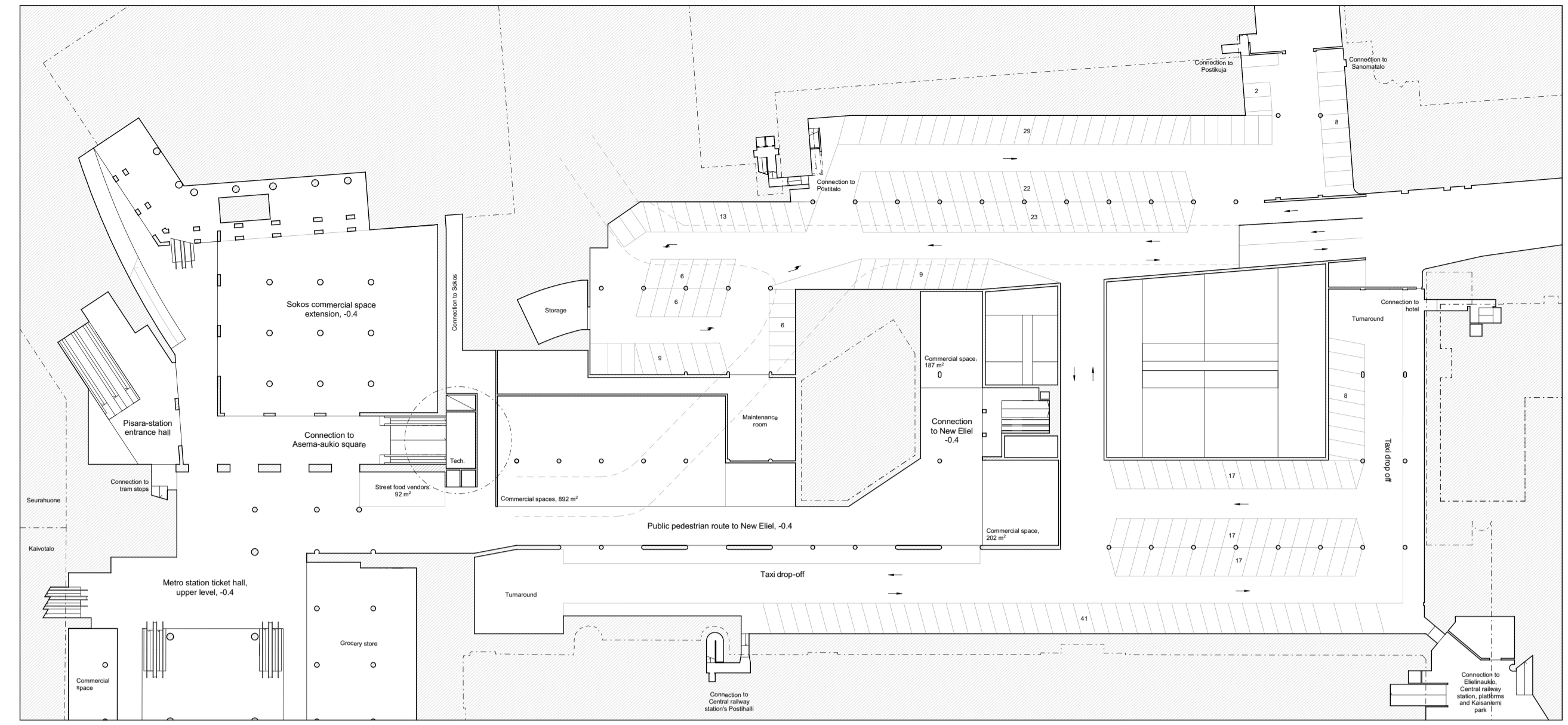
Viewpoint 2



Floor plan 5-9 1/400



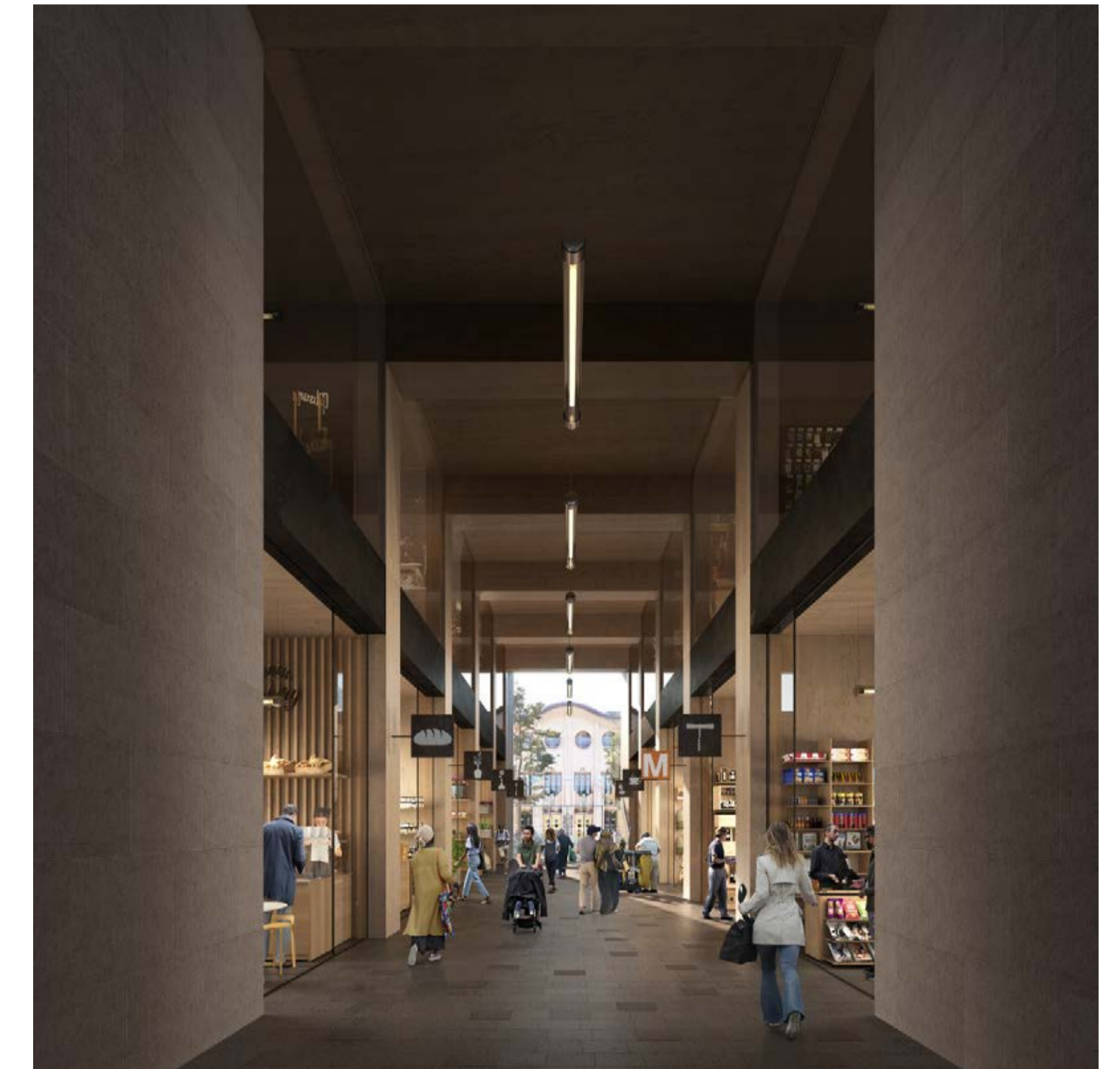
Floor plan 3-4 1/400



Basement plan 1/800



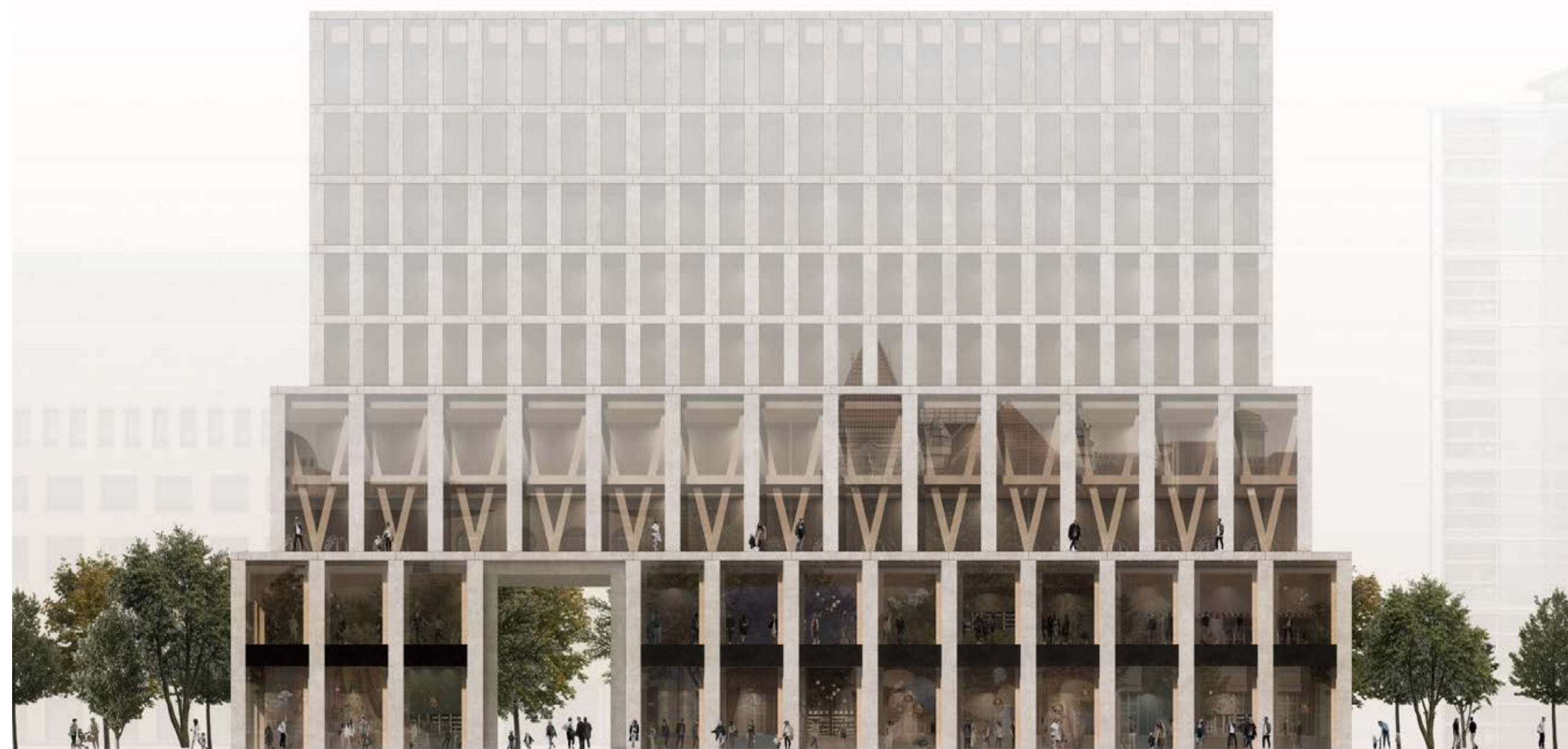
Viewpoint 1



Elevation to the east 1/500



Section A-A 1/250



Elevation to the west 1/250



Elevation to the north 1/500