

# Helsinki Koskelan varikon rakennushistoriaselvitys

arkkitehti Sanna Ihatsu - CasaCo Studio Oy

20.4.2022

Tilaaaja: Helsingin kaupunki  
Kaupunkiympäristö

Tilaaajan edustaja: Arkkitehti Sari Ollila

Tekijä: arkkitehti Sanna Ihatsu  
CasaCo Studio Oy

Etukannen kuva: B-halli sisäpuolelta, HKM, reprokuva Sanna Ihatsu.

Takakannen kuva: B-halli ulkopuolelta, H. Havas, HKM, reprokuva Sanna Ihatsu.

# Sisältö

## Perustiedot

### Johdanto

### Selvityksen tarkoitus ja lähteet

Käytetyt lähteet

### Helsingin joukkoliikenteen kehitys

Kaupungin kasvu loi tarpeen joukkoliikenteelle

Hevosvetoisista sähkövaunuihin

Kaupungissa aloitetaan bussiliikenne

HKL syntyy sotavuosien lopulla

Hejuli-sopimus ja YTV

Esteettömyyttä ja vähemmän päästöjä

### Kaavallinen tarkastelu

Alue ennen varikon rakentamista

Kaavoitus ja joukkoliikennesuunnitelmat

Siirtolaisten asuttaminen ja esikaupunkiliitos

Varikon sijoittamisen taustat

Varikkoa ympäröivä alue nykyisin

### Suunnittelun vaiheet

Rakennusten suunnittelijat

Arkkitehti Hugo Harmia 30.6.1907–9.3.1952

Arkkitehti Woldemar Baeckman 1.3.1911–11.4.1994

Arkkitehtitoimisto Harmia & Baeckman 1940–1952

A. Raivion ensimmäinen luonnos

Varsinainen suunnitelma

Mallia Pohjoismaista

<b>4</b>	<b>Rakentamisen vaiheet</b>	<b>38</b>
6	Rakentajat	38
7	Rakentamisen valmistelu	39
7	Rakennustarvikkeiden hankinta	39
9	Rakennustöiden eteneminen	40
9	Annalan kentän vaiheet	42
9	<b>Käytön historiaa</b>	<b>45</b>
11	Rakennukset käyttöön vaiheittain	45
13	1960–70-luvut	47
15	1980–90-luvut	49
17	2000-luku	49
<b>19</b>	<b>Alkuperäinen arkkitehtuuri</b>	<b>51</b>
19	A-halli, raitiovaunujen huoltorakennus	52
22	B-halli, raitiovaunujen säilytys	53
24	C-halli, linja-autojen säilytys ja huolto	54
25	Keskusrakennus D	55
29	E-rakennus (purettu)	56
<b>32</b>	<b>F Tankkausasema</b>	<b>56</b>
32	G Portinvartijan huoneet (2kpl, toinen purettu)	57
33	H Tuhkansiirtolaite	57
33	K Saha- ja taivutuskoneet	58
33	Rakenteet	58
34	Pintamateriaalit	63
35	Kalusteet ja varusteet	65
35	Tekniikka	66

<b>Säilyneisyys</b>	<b>68</b>
Myöhemmät muutostyöt	68
Toimintojen säilyneisyys	75
Julkisivujen säilyneisyys	87
Rakennusosien säilyneisyys	97
Aluerakenteiden säilyneisyys	102
<b>Yhteenveto</b>	<b>108</b>
<b>Lähteet</b>	<b>110</b>
Kirjallisuus	110
Raportit	110
Arkistolähteet	110
Kaavat, ehdotukset, selvitykset	111
Piirustukset	111
Sähköiset lähteet	111
Henkilölähteet	112

# Perustiedot

**Kohde:** Koskelan varikko sekä Annalan kenttä

A-halli: raitiovaunujen huolto- ja korjaus (valmistui 1953)

B-halli: raitiovaunujen säilytys halli, koulutustilat, kuljettajien sosiaalilat (valmistui 1953)

C-halli: bussien säilytys- ja huolto, kellaritiloissa ratakorjaamon ja rata-sähkön tiloja (valmistui 1953)

D-rakennus: asuinrakennus, henkilökunnan ruokasali keittiöineen, konttoritiloja (valmistui 1954)

E-rakennus: Linja-autojen alustanpesu (valmistui 1954, purettu n.2002)

F-rakennus: Tankkausasema (valmistui 1954, suunnitelman mukaista katoa ei ilmeisesti koskaan toteutettu)

G-rakennukset: Portinvartijan rakennukset 2kpl, (eteläinen purettu n.1998, luoteinen toimii nyk. sprinkler-huoneena)

H-rakennus: Tuhkanerotuslaittehuone (valmistui 1954)

K-rakennus: Saha- ja taivutuskoneet, (valmistui 1954)

L-rakennukset 2kpl: Bussien ulkosäilytyslämmittimet (valmistui 1955, purettu 1976)

M-rakennus: Bussien ulkosäilytyslämmittimet (valmistui 1955, purettu 1976)

N-rakennus: bussivaja, konekorjaamo (valmistui 1958)

Väliaikainen raitiovaunujen säilytys halli polyesteri-kankaasta (2017)

Annalan kentän rakennus (n. 1932, muutettu myöhemmin)

**Sijainti:** Valtimontie 10, Kumpulan kaupunginosa, Helsinki

**Kiinteistönumero:** Varikko: 91-24-954-1; Kenttä: 24-957

**Nykyinen omistaja:** Helsingin kaupunki

**Alkuperäinen omistaja:** Helsingin kaupunki

**Alkuperäinen käyttötarkoitus:** Liikennelaitoksen raitiovaunu- ja linja-autovarikko, urheilukenttä

**Nykyinen käyttötarkoitus:** Liikennelaitoksen raitiovaunuvarikko

**Koko:** Varikkoalueen koko n. 8ha.

**Kaavatilanne:** Asemakaava vuodelta 1951, asemakaavan muutostyö käynnissä.

**Alkup. rakennuttaja:** Helsingin kaupunki

**Alkup. suunnittelijat:** Arkkitehdit Hugo Harmia ja Woldemar Baeckman, Arkkitehtitoimisto Harmia & Baeckman

**Alkup. urakoitsijat:** Maanrakennustyöt: Pellonraivaus Oy, A ja B-hallit: Silta ja Satama Oy, C-halli, D, E ja G rakennukset: Oy Constructor Ab

**Rakennusaika:** Varikkoalueen rakentaminen 1950-1954, urheilukenttä rakennettu n. 1932.

**Merkittävät muutokset:**

N-rakennuksen (bussivaja, konekorjaamo) rakentaminen 1958, arkkitehti Woldemar Baeckman.

C-rakennuksen linja-autojen katsastussiipi purettiin ja tilalle rakennettiin linja-autojen vuorokausihuoltohalli vuonna 1992, suunnittelija Juha Larkas, Parkatti & Salonen Oy Uniplan.

A-hallin laajennus koillispäässä vuonna 1994, arkkitehti Markku Annila, Arkkitehtitoimisto Markku Annila Ky

Bussihalli muutettiin karting-halliksi vuonna 2000, suunnittelija Aaro Virkkunen, arkkitehtitoimisto Aaro Virkkunen & Co Oy.

B-hallin lounaispäätyyn tehtiin merkittävä laajennus vuonna 2003. Suunnittelija Kari Linkala, Arkkitehtitoimisto Arknova Oy, suunnitelmaa kehitettiin arkkitehti Markku Annilan ohjauksessa.

Väliaikainen raitovaunujen säilytyshalli polyester-kankaasta 2017, suunnittelija Veli-Markku Kukkanen, Arkkitehtitoimisto CJNI Oy

Ilmakuvat n. vuodelta 1970, Unto Laitila, HKM.



# Johdanto

Vielä 1920-luvun alussa esikaupunkiväestö oli keskittynyt rautateiden varsilla oleviin asutuksiin. Kaupungin maapolitiikka ja liitosalueiden yhdistäminen ja näiden myötä tapahtunut esikaupunkiasutuksen lisääntyminen ja laajeneminen asettivat uusia vaatimuksia liikenteelle.<sup>1</sup> Huonokuntoiset tiet ja kehittymättömät bussit tekivät raideliikenteestä yliver-taisen bussiliikenteeseen nähden aina 1940-luvulle saakka, kunnes tiet ja bussit kehittyivät. Sota-aika hidasti bussiliikenteen kehitystä, mutta sodan jälkeen bussiliikenteestä tuli varteenotettava vaihtoehto raideliikenteen rinnalle.

1940-luvulla Helsingissä vallitsi vaikea asuntopula. Voimakas muuttoliike maalta kaupunkiin sekä sotaveteraanien että luovutettujen alueiden siirtolaisten asuttaminen vaativat pikaisesti rakennettavia asuntoja. Vanhan kaupunkialueen rakennuskelpoinen maa oli loppumassa, minkä vuoksi Helsinki halusi sijoittaa asukkaita ympäristökuntiin, kaupungin omistamille maille.<sup>2</sup> Vuonna 1946 tehtiin suuri esikaupunkiliitos, jossa Helsingin kaupungin pinta-ala viisinkertaistui ja se sai 51 000 uutta asukasta.<sup>3</sup> Uudet asuinalueet lisäsivät joukkoliikenteen tarpeita.

Kun varikon rakentaminen tuli ajankohtaiseksi, eivät selkeät liikennesuunnitelmat tai yleiskaava olleet määrittämässä varikon tarkkaa paikkaa, vaikka tehdyt selvitykset ja yleiskaavat antoivatkin suuntausta sille, miten liikennejärjestelmiä kehitettäisiin. Koskelan varikkoa sijoitettaessa pyrittiin huomioimaan kaupungin silloinen kasvu sekä tulevaisuuden kasvuodotukset.

Myös sopivankokoisen, kaupungin omistuksessa olevan ja perustusolosuhteiltaan suotuisan tontin löytyminen silloisen raitiotieverkon läheisyydestä määritti sijoitusta. Tulevaisuudessa siintävä esikaupunkiliitos oli myös mielessä, samoin kuin nykyiset asuinalueet sekä olemassa oleva junanradan verkko.

Myös akuutti tilanpuute sekä lähestyvät olympialaiset vaikuttivat omalta osaltaan. Ruskeasuon ratsastushallit oli otettu raitiovaunujen väliaikaiseen käyttöön säilytystilaputteen vuoksi ja tiedossa oli alun alkaen, että ratsastushalli joudutaan luovuttamaan pois, sodan vuoksi vuoteen 1952 siirtyneisiin olympialaisiin mennessä. Tämä osaltaan vauhditti Koskelan suunnittelu- ja rakentamisvaihetta.

Nykyisin Koskelan varikko on suurin Helsingin raitiovaunuvarikoista ja siellä säilytetään kaksi kolmasosaa raitiovaunuista.<sup>4</sup> Hallialue on pääosin valmistunut vuosina 1952–53. Alue koostuu nykyisin yhdestä tornimaisesta asuinrakennuksesta, jossa on myös huolto- ja toimistotiloja, neljästä halli-rakennuksesta, väliaikaisesta kangashallista sekä pienemmistä oheisrakennuksista.

1 Jutikkala ym. 1967, 84.

2 Sädevirta 2004, 6.

3 Sädevirta 2004, 6.

4 [www.raitio.org](http://www.raitio.org), viitattu 10.1.2022

# Selvityksen tarkoitus ja lähteet

Koskelan varikon alueen rakennushistoriaselvitys liittyy valmisteilla olevaan asemakaavamuutokseen.

Kaupunki omistaa varikon korttelin ja siihen liittyvän katualueen. Voimassa olevassa asemakaavassa vuodelta 1951 varikon tontti on yleisten rakennusten korttelialue, jolle saadaan rakentaa liikennelaitoksen haljeja ja huoltorakennuksia sekä asuntoja liikennelaitoksen henkilökuntaa varten. Varikon kahdessa hallissa on raitiovaunujen säilytyshallitilat. Alueella on myös ratakorjaamo. Valtimontien puolella asemakaavassa on puisto- ja urheilualue.<sup>5</sup>

Kortteliin tulee uusi raitiotievarikko ja siitä suunnitellaan kiertotalouskorttelia. Kaarihalli eli entinen bussivarikko, on tarkoitus säilyttää, samoin kuin keskellä korttelia oleva asuintalo. Korttelin länsiosaan Valtimontien varteen suunnitellaan kantakaupunkiin liittyvää laadukasta asuntorakentamista ja kivijalkaliiketilaa.<sup>6</sup>

## Käytetyt lähteet

Kirjallisista lähteistä Timo Herrasen teos Hevosomnibusseista metron kertonut hyvin joukkoliikennevälineiden käytön kehitystä Helsingissä. HKL:n eri vaiheista kertoo Tapio Tolmusen teos Viisi minuuttia seuraavaan lähtöön, HSL-alueen joukkoliikenteen historia.

Suomen Raitiotieseura ry:n sivut [www.raitio.org](http://www.raitio.org) kertoo seikkaperäisesti raitioteiden ja raitiovaunujen kehittymisestä. Bussien ja bussiliikenteen kehityksestä kertoo Kimmo Nylanderin sivusto [kooen202.com](http://kooen202.com).

Liikennelaitoksen toimintakertomukset sekä lautakunnan pöytäkirjat liitteineen antavat hyvää tietoa rakennushankkeen valmistelusta ja sen taustoista. Toimintakertomuksista löytyy tietoja myös myöhemmistä muutosvaiheista sekä käytön historiasta. Toimintakertomukset ja lautakunnan pöytäkirjat liitteineen löytyvät vuoteen 1977 saakka kaupunginarkistosta. Uudemmat löytyvät HKL:n arkistosta.

Rakennusten alkuperäisestä arkkitehtuurista kertoo parhaiten Arkkitehti-lehti 11/1953.

Rakennustoimikunnan asiakirjat kertovat rakennushankkeen vaiheista. Aineistosta löytyy myös työselostuksia sekä pohjatutkimuksia. Nämä kaikki löytyvät kaupunginarkistosta.

Rakennusten lupapiirustuksia paperisina löytyy vuoteen 1977 saakka kaupunginarkistosta. Aineisto ei löydy Sinetin kautta, vaan sitä pitää pyytää erikseen. Sähköisessä muodossa lupapiirustukset löytyvät ns. virka-Arskasta, paperisina niitä on tallennettu HKL:n arkistoon. Virka-Arskan ja kaupunginarkiston aineisto ei ole täysin yhteneväinen, osa piirustuksista saattaa löytyä vain toisesta arkistosta. Piirustusaineiston laatu on toisinaan huono. Rakennusvalvontaviraston arkistosta löytyvät paperisina asiakirjat, kuten lupahakemukset ja lopputarkastuspöytäkirjat. Erityisesti muutosvaiheiden tarkastelussa nämä aineistot ovat toimineet päälähteinä.



Alueen vaiheista ennen varikkoa antaa hyvän kuvan Helsingin kaupunginmuseon arkeologisten tutkimusten koontiraportti, jonka ovat laatineet Markku Heikkinen ja Heini Hämäläinen vuonna 2017.

Hyvänä apuna alueen vaiheiden tarkastelussa ovat olleet Helsinki Region Infosharen kartat ja ilmakuvat.

Valokuva-aineistoa löytyy Helsingin kaupunginmuseon kuva-arkistosta. Aineistossa kuvataan rakennusvaiheita, valmista rakennusta, sen käyttöä sekä liikennevälineitä. HSL:n kaupunginmuseolle luovuttama kuva-aineisto on vielä luetteloimatta. Tässä raportissa rerokuvatut valokuvat ovat kaupunginmuseon paperisesta kuva-arkistosta. Osa aineistosta löytyy sähköisen helsinkikuvia.fi-palvelun kautta. Valokuva-aineistoa on runsaasti ja se on laadukasta.

Suomen Raitiotieseuran Jaakko Pertilä on antanut arvokasta tietoa ja ohjannut oikeille arkistolähteille. Hän on myös auttanut tulkitsemaan arkistotietoa ja korjaamaan virhekäsityksiä. Varikoiden teknisenä isännöitsijänä toiminut Mari Hyvärinen on esitellyt Koskelan varikkoa ja työntekijöitä, joilta on tullut paljon arvokasta tietoa. Bussiliikenteen harrastaja Pentti Leinomäki on auttanut myös bussiliikenteeseen liittyvien kysymysten pohtimisessa.

Kuvassa työtauko Koskelan varikolla, kuva Bertel Okkola 1962, HKM.

5 Koskelan varikko, Valtimotie 10, Rakennushistoriaselvitys työohjelma, Tarjouspyyntöaineisto.

6 17.12.2021 esitys, RHS aloituskokouksessa



# Helsingin joukkoliikenteen kehitys

## Kaupungin kasvu loi tarpeen joukkoliikenteelle

1800-luvun lopulla Helsingistä tuli rautateiden ja sataman ansiosta valtakunnallinen teollisuuden, kaupan ja merenkulun keskus. Lisäksi se oli hallinnon keskus. Teollisuuden monipuolistuminen ja asutuksen eriytyminen teollisuudesta synnyttivät tarpeen joukkoliikenteelle.<sup>7</sup> Helsingin seudun paikallisjunaliikenne käynnistyi kesäkuussa 1886 ja asutus keskittyi laajenemaan aluksi radan varsille.<sup>8</sup>

Helsingin väkiluku kasvoi 1880–1920-lukujen välissä lähes nelinkertaiseksi 43 000 hengestä 160 000 henkeen. Väestömäärää lisäsi teollistuminen, minkä myötä maalta muutettiin kaupunkiin. Kaupungin reuna-alueille sijoitettujen teollisuuslaitosten läheisyyteen muodostui työväestöjen asuinalueita. Tehtaat sijoittuivat Ruoholahteen sekä Pitkäsillan pohjoispuolelle Itäisen Viertotien (nyk. Hämeentie) ja meren väliin. Asunnot rakennettiin tien länsipuolelle. Myös Pasilaan syntyi työväestön asuttama esikaupunki Bölen tilan maille. Silloisen kaupunkikäsityksen mukaan työpaikan ja asunnon väli tuli olla mahdollisimman lyhyt, sillä työmatkat taitettiin jalan.<sup>9</sup>

## Hevosvetoisista sähkövaunuihin

Suomen ja Helsingin raitioliikenne aloitettiin 1890-luvulla ensin koeajoilla ja 21.6.1891 säännöllisillä vuoroilla, kun Helsingin Raitiotie- ja Omnibusosakeyhtiö (HRO) aloitti liikennöinnin hevosvetoisilla raitiovaunuilla, jotka liikkuvat kapearaiteisilla kiskoilla. Linjoja oli kaksi: Töölö-Kaivopuisto

ja Sörnäinen-Lapinlahti. Hevosia liikenteen hoitamiseen tarvittiin yli sata ja vaunuja 19.<sup>10</sup>

Helsingiläinen teki tuolloin keskimäärin alle kaksi raitiotievaunumatkaa kuukaudessa. Tosin käyttö jakautui siten, että varakkaampi väki käytti joukkoliikennettä useammin, kun taas vähävaraisemmilla ei ollut varaa eikä tarvettakaan, koska heidän asunnot sijaitsivat lähellä työpaikkaa.<sup>11</sup>



Hevosraitiovaunu Töölö - Kaivopuisto. Vaunu n:o 5 päätepysäkillä Tehtaankadun alkupäässä, HKM.

Vuonna 1897 tuli mukaan toinenkin toimija, Kiertoratayhtiö, joka sai luvan uusille linjoille hevosraitiotielinjojen ympärille, käyttövoimana oli toimiluvan mukaan sähkö- tai paineilma. Samoihin aikoihin myös HRO jätti anomuksen siirtymisestä ilmajohtojärjestelmään.<sup>12</sup>

Kiertoratayhtiö ei ehtinyt aloittaa liikennettä. Jo parin vuoden päästä HRO osti Kiertoratayhtiön osakkeet ja toimiluvan ja vähän myöhemmin Kehäratayhtiön linjasto yhdistettiin HRO:n rakentamaan verkostoon. Sähköistetty liikenne aloitettiin vaiheittain 4.9.1900 ja vuotta myöhemmin hevosvetoinen liikenne päättyi kokonaan. Lisäksi yksiraiteista verkkoa alettiin muuttaa kaksiraiteiseksi siten, että vuoden 1909 lopulla kaksiraiteinen rataverkko oli lähes 13 km pitkä. Ajojohdinjärjestelmä muutettiin trolleytankokäytöstä nykyisenkaltaisille virroittimille sopivaksi. Liikennettä pystyttiin hoitamaan viiden minuutin vuorovälein ensi alkuun noin 55 moottorivaunun ja 17 perävaunun voimin.<sup>13</sup>

Vuonna 1913 Helsingin kaupunki osti enemmistön Helsingin Raitiotie- ja Omnibusosakeyhtiöstä.<sup>14</sup> Seuraavana vuonna HRO:n oman voima-aseman käyttö Hakaniemessä päättyi ja sähkövirran ilmajohtoihin toimitti kaupungin sähkölaitos.<sup>15</sup>

Raitioteiden sähköistäminen lisäsi vaunujen käyttöä siten, että vuonna 1910 helsinkiläiset matkustivat raitiovaunulla keskimäärin yhden matkan viikossa. Käyttö kasvoi siten, että vuosikymmenen lopussa helsinkiläinen matkusti raitiovaunulla viitenä päivänä viikossa. Edelleen käyttö oli tavallisille helsinkiläisille ennemmin juhlallinen merkkitapaus kuin arkista matkantekoa.<sup>16</sup>

Raitiovaunujen suosio kasvoi, kun HRO ryhtyi ennen ensimmäistä maailmansotaa kasvattamaan rataverkkoa työväestön asuttamalle alueelle, Kallioon. 1920-luvulla rataverkko laajeni uusien asuinalueiden myötä mm. Käpylään.<sup>17</sup>

Säännöllinen linja-autoliikenne käynnistyi pääkaupunkiseudulla, ja muuallakin Suomessa 1920-luvulla. Aluksi bussit liikennöivät keskustasta lähimaaseudulle, mutta vuonna 1928 perustettiin Oy Omnibus Ab liikennöimään kantakaupungissa kaupunginyhtiön raitiovaunujen kilpailijana.<sup>18</sup>



Raitiovaunu Hippodromin edustalla Läntisellä Viertotielä (nyk. Mannerheimintie 19, Töölön kisahalli), kuvaaja Eric Sundström 1922, HKM. 1920-luvulla HRO vastaanotti amerikkalaisen Brill-tehtaan raitiovaunusarjan. Niiden vaunuissa oli uutuutena mm. poikittain järjestetyt istuimet, jotka saattoi kääntää aina kulloiseenkin kulkusuuntaan, kun vaunut olivat kahteen suuntaan ajettavia, eli ajokytkimet sijaitsivat vaunun kummassakin päässä ja ovet kummallakin sivulla. Tämä raitiovaunumalli oli käytössä aina 1950-luvulle saakka toimitetuissa uusissa moottorivaunuissa.<sup>19</sup>



Yläkuvassa linja-auto Helsinki-Nurmijärvi 1920-luvulta, HKM. Aluksi bussit liikennöivät keskustasta lähimaaseudulle. Bussit olivat nokkamallisia ja ikkunat olivat vain pressuilla peitettäviä aukkoja.

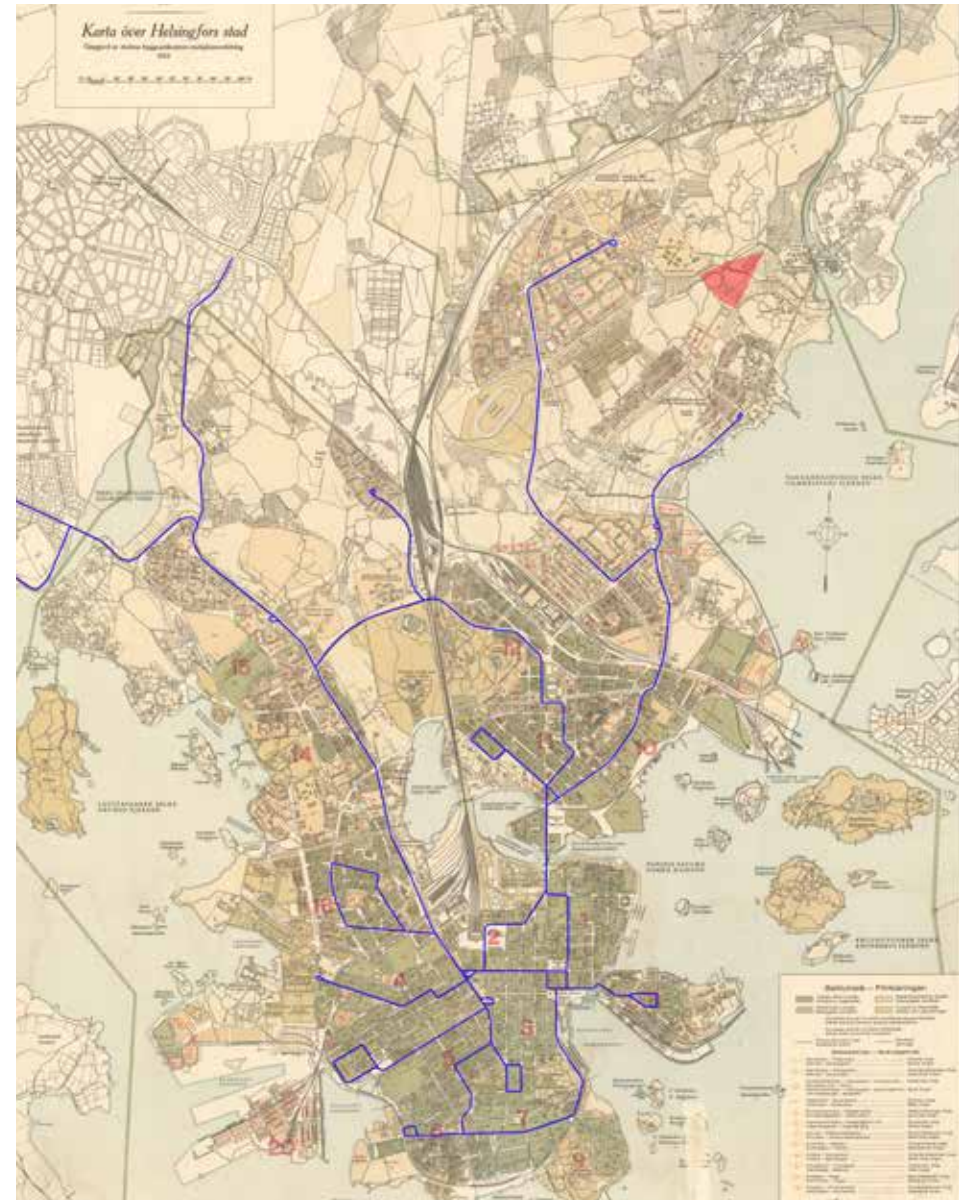
Alakuvassa Büssing Nag LD6 TV 400 ja kuljettaja, 1938, HKM. Vuonna 1933 kantakaupungissa liikennöivä Oy Omnibus Ab hankki uudentyyppisiä loivanokkaisia bulldog-alustalla varustettuja kaupunkibusseja. Loivanokkaisissa buldogeissa moottori oli vedetty sisään etuakselin päälle, kuljettajan viereen. Ohjaus siirtyi keskeltä kulmaan, jolloin toinen etukulma jäi avoimeksi matkustajien liikkumista varten.<sup>20</sup>

1930-luvulle saakka raitioteitä pidettiin pääliikennevälineenä. Sitä ennen kehnot tiet ja heikkorakenteiset autot olivat lopettaneet pääkaupunkiseudun ensimmäiset bussiliikennekokeilut lyhyeen.<sup>21</sup> Ennen sotaa linja-autot alkoivat vallata alaa raitoliikenteeltä, mutta sotavuosina raitioliikenne taas kasvoi, kun linja-autoja tarvittiin rintamalla. Sodan päätyessä raitiotieyhtiön vaunukanta oli lähes loppuun kulutettu ja huoltoa sekä uudishankintoja piti tehdä.<sup>22</sup>

### Kaupungissa aloitetaan bussiliikenne

1930-lukuun mennessä kaupunki oli hankkinut omistukseensa lähes kaikki Helsingin Raitiotie- ja Omnibus Osakeyhtiön (HRO) osakkeet.<sup>23</sup> Nimestään huolimatta HRO liikennöi 1900-luvun puolella vuoteen 1936 saakka vain raitiovaunuilla, kunnes Oy Omnibus Ab fuusioitiin kaupunginyhtiöön. Pian se alkoi laajentaa liikennettä Helsingin lähiympäristöön ostimalla kilpailevien bussiyhtiöiden liikennelupia ja kalustoa.<sup>24</sup>

1930-luvun lopulla bussit miellettiin ”paremman väen” joukkoliikennevälineiksi, kuin raitiovaunut: ”Lehtien yleisönosastolla jotkut ihmettelivät, miksi matka bussissa maksaa 25 penniä enemmän kuin raitiovaunussa ja toiset vastasivat, että niinhän pitääkin olla. Muutenhan busseissa matkustaisi kuka tahansa, tungettaisiin joukkoon vaikka likaiset haalarit päällä, niin kuin raitiovaunuissa jo nyt on tullut pahaksi tavaksi.”<sup>25</sup>



Vasemmalla Helsingin kartta vuodelta 1909. Oikealla kartta vuodelta 1925. Sinisellä on kartasta korostettu raitiovaunureitit, kaupunkibussireittejä ei vielä ollut. Koskelan varikkoalue on merkitty karttoihin punaisella. Kartat HRI, muokaus Sanna Ihatsu.

## HKL synty sotavuosien lopulla

Sodan syttyminen hankaloitti erityisesti bussiliikennettä. Polttoainetta piti säännöstellä, busseja käytettiin evakuoitukuljetuksiin, osa autoita muutettiin väestönsuojelun ensiaputarpeisiin ja tavarankuljetuksiin sopiviksi. Erityisesti esikaupunkilinjoja jouduttiin lopettamaan. Busseja alettiin muuttaa hiili- ja puukaasulla toimiviksi ”hikäpyttyautoiksi”. Nuorten miesten lähdettyä rintamalle henkilöstöpula vaivasi ja vaikutti raitiovaunuliikenteeseen. Sodan alettua raitioliikenne pimeinä vuorokauden aikoina lopetettiin. Linja-autoja ja ilmajohtoja vaurioitui pommituksissa. Rahastajille ei ollut riittävästi töitä ja yhtiö osti heille 3 220 vyyhtiä villalankaa. Niistä toimeettomat työntekijät kutoivat kypäräsuojuksia, sukkaa ja lapasia rintamalle. Osa naistyöntekijöistä koulutettiin korjaamon tehtäviin ja myös naiskuljettajia koulutettiin.<sup>26</sup>

1940-luvun Helsingin Olympialaiset vauhditti raitiovaunujen kalustotilauksia, mutta toinen maailmansota siirsi Olympialaisia yli vuosikymmenellä ja kalustotoimituksiinkin tuli viivästyksiä.<sup>27</sup> Myös uusien bussien toimitukset ja mallien kehitys seisautuivat.<sup>28</sup>

Jatkosodan myötä bussikalusto kuljettajineen joutui taas suurelta osin puolustusvoimien käyttöön. Linjaliikenne oli vähäistä. Sähköäkin alettiin säännöstellä, mikä vaikutti vaunuliikenteeseen. Lisäksi vaunujen lämmitäminen kiellettiin kokonaan.<sup>29</sup>

Vaikka sotavuosina 1941–1943 polttoaine, kalusto ja henkilöstöpula rajoittivat liikennettä, matkustajamäärät kuitenkin kasvoivat tuona aikana lähes 15 miljoonalla matkustajalla vuodessa.<sup>30</sup>

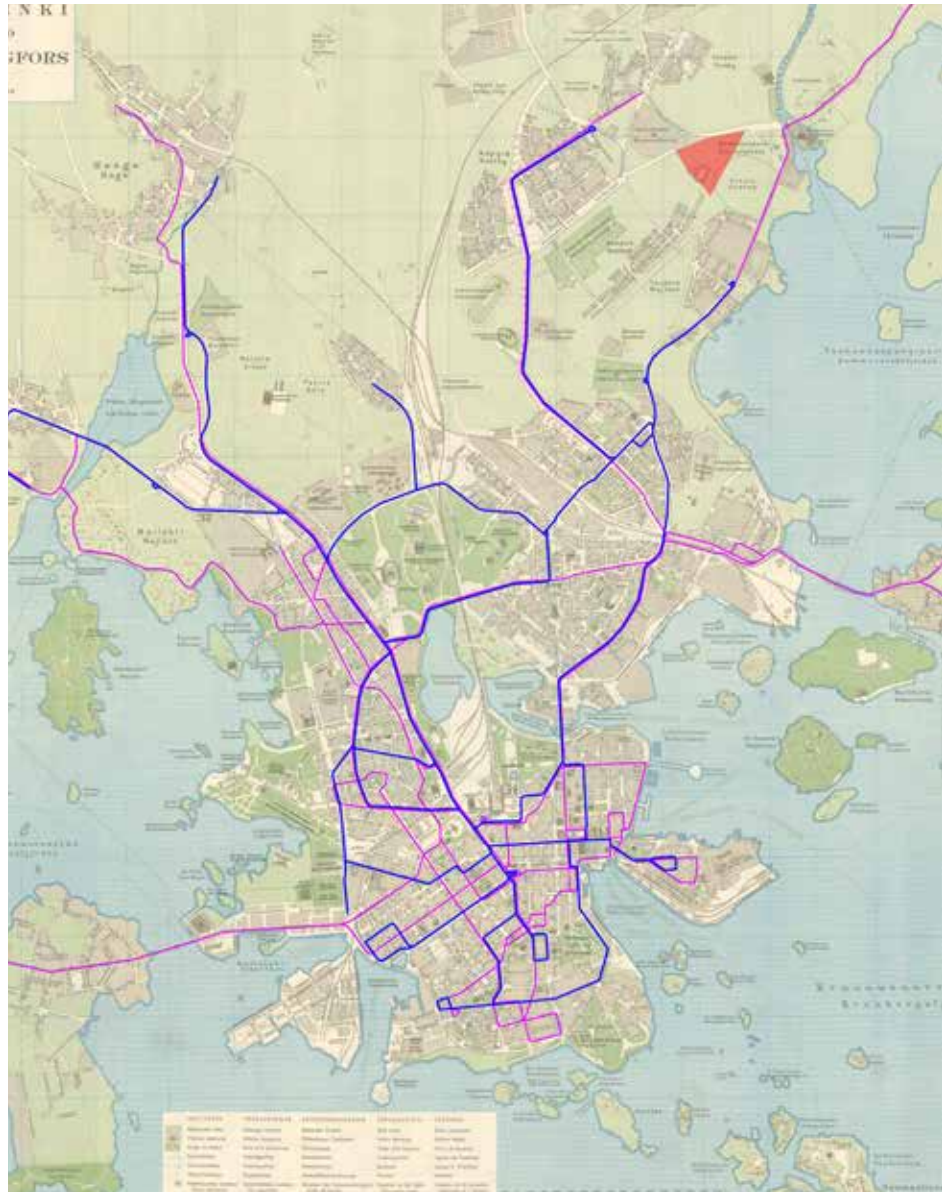
Jatkosodan jälkeen, 28.12.1944, Helsingin kaupunki osti Raitiotie- ja Omnibusosakeyhtiön koko omaisuuden. Sen myötä syntyi Helsingin kaupungin liikennelaitos (HKL), joka asetettiin kaupunginvaltuuston valitseman lautakunnan hallinnon alaiseksi. Liikennelaitoksen ensimmäisenä toimintavuonna kalusto oli päättyneen sodan jäljiltä puutteellisempi ja kurjemmassa kunnossa kuin koskaan ennen, ja sillä kalustolla piti kul-

jettaa enemmän matkustajia kuin koskaan aikaisemmin. Kokonaismäärä oli 157 603 742 matkustajaa, joista valtaosa eli 150 046 620 kuljetettiin raitiovaunuilla.<sup>31</sup>

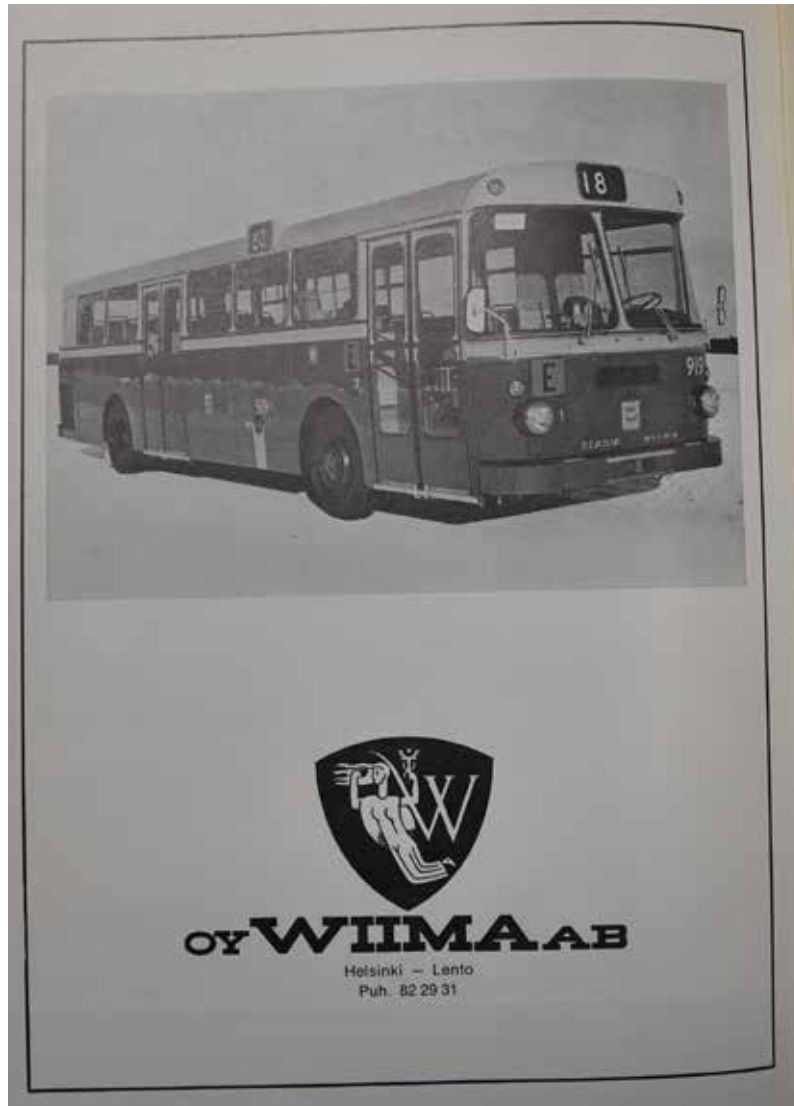
HKL alkoi siirtyä liikkuvista rahastajista kiinteästi paikallaan istuvaan rahastajaan. Uudet bussit ja raitiovaunut varustettiin kiinteillä rahastajainaitioilla ja vanhempaan kalustoon niitä alettiin vähitellen lisäillä. Vuonna 1949 HKL aloitti johdinautoliikenteen linjalla 14. Bussien moottoreissa dieselöljy alkoi syrjäyttää bensiiniä.<sup>32</sup>



Ensimmäinen Helsinkiin toimitettu kotimainen moottorivaunu. 1940-luvun alkuun mennessä kaikki kaupunkiraitioliinjojen päätepysäkit oli muutettu silmukkaraitteiksi ja siksi siitä lähtien hankituissa uusissa perävaunuissa ovet olivat vain toisella puolen eikä istuimien tarvinnut enää olla käännettäviä. Ensimmäiset kotimaiset moottorivaunut valmistuivat Suomen Autoteollisuudelta 1940-luvun alussa ja umpiperävaunut Kaipion tehtailta 1940-luvun puolivälissä. Kuva vuodelta 1941, HKM.<sup>33</sup>



Vasemmalla Helsingin kartta vuodelta 1940. Oikealla kartta vuodelta 1962. Sinisellä on kartasta korostettu raitiovaunureitit ja violetillä bussireitit. Koskelan varikko-alue on merkitty karttoihin punaisella. Kartat HRI, muokkaus Sanna Ihatsu.



Helsingin maalaiskuntaan perustettiin myös Oy Uusi Autokoriteollisuus Ab:n koritehdas, myöhemmin Oy Wiima Ab ja siitä tuli Helsingin seudun merkittävin bussien koritoimittaja ja pohjoismaiden suurin koritehdas.<sup>34</sup> Kuva Liikennepeili 2/1970.

1960-luvun loppupuolella bussien alustarakenteissa "bulldogit" vaihtuivat keskimoottorillisiin "mahureihin", joissa moottori sijaitsi akseleiden välissä tai takamoottorillisiin "takatuuppareihin", yksityispuolen bussit olivat usein myös etumoottorillisia "hetkuja", joissa moottori ja ovi olivat etupyörän etupuolella. Keppivaihteet vaihtuivat ensin puoliautomaattivaihteisiin ja sitten kaksiportaisiin automaattivaihteisiin. Nivelbusseja alkoi tulla 1960-70-lukujen vaihteessa.<sup>35</sup>

1950-luvun puolivälissä raitiovaunuissa tuli käyttöön ensimmäinen uusi neliakselinen moottorivaunutyyppi. Ne tilattiin pääosin kotimaisilta valmistajilta, Suomen Autoteollisuuden tytäryhtiö Karialta ja Valmetilta. Vuosikymmenen lopulla saatiin vielä kolme sarjaa telimoottori-vaunuja ja yksi teliperävaunusarja. Uutta kalustoa oli yhteensä 105 moottorivaunua ja 30 perävaunua. Tungosaikoina käytettiin lisäksi vanhempaa, kaksiakselista kalustoa. Vuonna 1955 moottorivaunujen lukumäärä oli suurimmillaan, ja niitä oli silloin 253 kpl. Perävaunuja taas oli enimmillään vuosina 1949-50 yhteensä 252 kpl.<sup>36</sup>

### Hejuli-sopimus ja YTV

1970-luvulle tultaessa oli tunnustettava tosiasia, ettei joukkoliikennettä enää pystytty hoitamaan liiketaloudellisten kannattavuusperiaatteiden mukaan. 1.1.1970 alkaen liikennelaitos julistettiin palvelulaitokseksi. Sama ongelma vaivasi myös yksityisiä liikenteenharjoittajia ja siten eri osapuolet hakeutuivat tiiviimpään yhteistyöhön.<sup>37</sup>

Helsingin joukkoliikenteen Hejuli-sopimus (lyhenne sanoista Helsingin julkinen liikenne) seitsemän bussiyhtiön kanssa astui voimaan keväällä 1971. HKL otti tuolloin hallintaansa koko Helsingin sisäisen joukkoliikenteen suunnittelun ja järjestämisen.<sup>38</sup> Samoihin aikoihin perustettiin myös Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta (YTV), jonka liikenneosasto alkoi yhtenäistää joukkoliikenteen käytäntöjä koko pääkaupunkiseudulla. Helsinki-Maaseutu-Liikenne Oy ja Suomen Turistiauto Oy siirtyivät Helsingin kaupungin omistukseen vuonna 1973.<sup>39</sup>



Raitiovaunuissa 1950-luvun kalustolla pärjättiin aina 1970-luvulle saakka. 1960-luvulla käynnistettiin uudenlaisen kaksivaunuisen, kolmitelisen nivelvaunun hankinnat. Uusissa vaunuissa oli suurempi matkustajakapasiteetti kuin aiemmin. Vaunuparin sisäpäädyt oli yhdistetty nivelöidyllä ylikulkukäytävällä toisiinsa. Tämä mahdollisti vain yhden rahastajan käytön siinä missä saman matkustajakapasiteetin tarjoavassa moottori-perävaunuyhdistelmässä tarvittiin kaksi rahastajaa. Hankinnat tehtiin Valmetilta 1970- ja -80-luvuilla. Myös uusia ratoja rakennettiin. Uusien vaunujen kohdalla kokeiltiin raitiovaunujen uutta puna-harmaata ulkoväriä, mutta runsaan kansalaisvastustuksen vuoksi vuodesta 1986 lähtien palattiin perinteiseen viher-keltaiseen värikyseen.<sup>40</sup>

Rahastajien käyttö busseissa loppui vuoden 1975 lopussa. 1970-luvulla yleisty tapa kulkea lastenvaunuilla joukkoliikenteessä. Hejuli-busseissa tämä oli huomioitu, kun taas naapurikuntien ns. puolituristiautoissa ei ollut lastenvaunutilaa. Toisaalta Espoon ja Vantaan busseissa sekä pitkänmatkan busseissa oli mukavat, korkeaselkäiset plyyshipenkit, hattuhyllyt ja verhot, kun taas Helsingin bussit olivat sisustukseltaan askeettisempia ja penkit olivat matalaselkänojaiset.<sup>41</sup>

1970-luvun lopussa Espoo ja Vantaa saivat myös kunnalliset liikenneyhtiöt, kun Vantaan kaupunki osti 1975 Vantaan Liikenne Oy:n ja Espoon kaupunki vuonna 1978 Paikallislinjat Oy:n.<sup>42</sup>

1980-luvulla luovuttiin vähitellen kokonaan hetku-mallisten uusien busien tilauksista. Puoliautomaattivaihteistot muuttuivat automaateiksi ja puolituristibussit alkoivat vähentyä. Nivelautoja hankittiin suurempia määriä. 1990-luvun jälkeen nivelbusseja ei enää vuosikymmeniin hankittu, vaan ne korvautuivat kolmiakselisilla teliautoilla.<sup>43</sup>

Joukkoliikenneyhteistyö laajeni vuonna 1986 käsittämään koko pääkaupunkiseudun. Rahastuksessa otettiin käyttöön seututariffi.<sup>44</sup>



Linja-autolinja 92 siirtyi viimeisenä esikaupunkilinjana kuljettajarahastukseen 1.4.1974. Kuva, Unto Laitila, HKM.

## Esteettömyyttä ja vähemmän päästöjä

1990 tuotiin ensimmäinen matalalattiabussi Helsingin liikenteeseen. Aluksi suosittiin puolimatalia autoja, joissa keskirunko oli madallettu, mutta vuosikymmenen lopulla täysmatalat bussit yleistyivät ja keski-moottorilliset mahurit jäivät historiaan. 1990-luvun lopussa alkoi kilpailutus ensin seutulinjoilla ja myöhemmin myös kuntien sisäisillä reiteillä. Kilpailutus vauhditti matalalattiabussien yleistymistä. Keppivaihteista luovuttiin ja lähes jokaisessa uudessa bussissa oli automaattivaihteisto. Dieselöljyille alettiin hakea vaihtoehtoja ja Euro-päästörajat otettiin käyttöön. Päästörajat tiukentuivat asteittain aina muutaman vuoden välein. Vuosikymmenen lopulla tulivat ensimmäiset maakaasubussit.<sup>45</sup>

2000-luvun alkupuolella edestä matalasta matalalattiabussista tuli valtatyyppi. Telibusseissa yleistyi kääntyvät telipyörät. Rahastussysteemisä vanhat pahliliput korvattiin ladattavilla matkakorteilla. 2000-luvun lopulla maakaasubussit vähenevät, kun uudet verotuskäytännöt eivät suosineetkaan niitä. Sähköbussuja alettiin kokeilla 2010-luvun loppupuolella. Matkustamoihin tuli ilmastoinnit vakiovarusteeksi.<sup>46</sup>

Raitiovaunuihin matalalattiatekniikka tuli hieman myöhemmin. Koekäytössä kokeiltiin vuosina 1994–95 ensin saksalaista ja sveitsiläistä vaunua, jonka jälkeen tilattiin moniniveliset ja viisiosaiset saksalaisvaunut, jotka koottiin Rautaruukin / Talgo-Transtechin tehtailla. Nämä vaunut eivät kuitenkaan soveltuneet Helsingin rataverkolle, minkä vuoksi vaunujen käytöstä Helsingissä luovuttiin vuoden 2018 loppuun mennessä.<sup>47</sup>

Vuoden 2003 alussa moottorivaunuja oli 115 kpl. Rataverkon pituus on yksiraiteisena ilmaistuna 104 km ja linjaraitteita siitä on 83,5 km.<sup>48</sup>

2010 pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen suunnittelun ja organisoinnin kahtiajako päättyi ja HKL:n suunnitteluyksikkö ja YTV:n liikenneosasto yhdistettiin Helsingin Seudun Liikenteeksi (HSL). Busseihin tuli yhtenäisen sinivalkoinen väritys liikennöitsijästä riippumatta.<sup>49</sup>

Vuonna 2013 Helsinkiin saapui uusi raitiovaunutyyppi, kotimainen Trans-tech Oy:n valmistama Artic-vaunu, joka on suunniteltu erityisesti Helsingin tarpeisiin ja kestävään pohjoista ilmastoja. Vaunu on kääntyvätelinen ja kokonaan matalalattiainen. Se on LED-valaistu ja lämmityksessä hyödynnetään jarrutusenergian talteenottoa. Kuljettajilla on käytössä LCD-näytöt ja taustapeilit on korvattu kameroilla.<sup>50</sup>

Nykyisin Helsingin raitioteilla on matkustajaliikennekäytössä 52 1970–80-luvuilla hankittua vaunua, joissa on myöhemmin lisätty matalalattiainen väliosa, sekä 70 täysmatalaa Artic-vaunua.<sup>51</sup>

Julkisomisteinen yhtiö, Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy, jatkaa Helsingin kaupungin liikennelaitoksen toimintaa 1.2.2022 alkaen. Toimintaa johtaa yhtiön hallitus. Yhtiön eri yksiköt vastaavat eri toiminnoista: Liikennöintiyksikkö vastaa laadukkaasta ja turvallisesta metro- ja raitioliikenteestä sekä niitä tukevasta liikenteenohjaus- ja valvomotoiminnasta. Omaisuuksienhallintayksikkö vastaa Helsingin joukkoliikenneinfrastruktuurin sekä raitiovaunu- ja metrojunakaluston omaisuuden hallinnasta ja kehittämisestä sekä kaluston uushankinnoista. Kunnossapitoyksikkö huolehtii metro- ja raitiovaunukaluston, ratojen sekä pysäkkien, asemien ja kiinteistöjen huollosta ja kunnossapidosta. Uudet kaupunkiraidehankkeet -yksikön tehtävä on varmistaa, että Kaupunkiliikenne Oy:llä on mahdollisimman hyvät edellytykset vastata kaupungin kasvuhaasteisiin taloudellisesti ja laadullisesti tehokkaalla tavalla. Talous ja toiminnanohjaus -yksikkö ohjaa toimintaa ja tarjoaa talousohjausta pidemmän aikavälin tavoitteiden ja kustannustehokkuuden saavuttamiseksi. Henkilöstö ja liiketoiminnan tuki -yksikkö tuottaa palveluja, jotka koskevat henkilöstöä, hallintoa, viestintää ja hankintoja. Suomenlinnan Liikenne Oy (SLL), joka on Kaupunkiliikenne Oy:n tytäryhtiö, huolehtii lauttaliikenteestä Helsingin ja Suomenlinnan merellisen kaupunginosan välillä.<sup>52</sup>

- 7 HLK toimintakertomus 1988, 32.  
8 Tolmunen 2016, 588.  
9 Herranen 1988, 23-24.  
10 www.raitio.org, viitattu 11.1.2022  
11 Herranen 1988, 90-91  
12 www.raitio.org, viitattu 11.1.2022; Jaakko Pertilä s-posti 31.3.2022.  
13 www.raitio.org, viitattu 11.1.2022; Jaakko Pertilä s-posti 31.3.2022.  
14 Tolmunen 2016, 14  
15 www.raitio.org, viitattu 11.1.2022  
16 Herranen 1988, 90-91  
17 Tolmunen 2016, 591-592  
18 <https://www.kooen202.com/41560>  
19 www.raitio.org, viitattu 11.1.2022  
20 <https://www.kooen202.com/41560>; Kimmo Nylander s-posti 20.1.2022.  
21 Tolmunen 2016, 205  
22 Jutikkala ym. 1967, 86, 97, 98; Tolmunen 2016, 244-246; Hannikainen ym. 2007, 9  
23 HLK toimintakertomus 1988, 33.  
24 Tolmunen 2016, 236; Jaakko Pertilä s-posti 31.3.2022.  
25 Liikennepeili 3/1966, 12, HKL.  
26 Liikennepeili 3/1966, 12-16; 4/1966, 12-13; 5/1966, 13; 2/1967, 10-11, HKL;  
27 www.raitio.org, viitattu 11.1.2022  
28 <https://www.kooen202.com/41560>  
29 <https://www.kooen202.com/41560>; Liikennepeili 4/1968, 10, HKL.  
30 Liikennepeili 4/1968, 10, HKL.  
31 Tolmunen 2016, 253; Liikennepeili 4/1968, 26, HKL.  
32 <https://www.kooen202.com/41560>; Jaakko Pertilä s-posti 31.3.2022.  
33 www.raitio.org, viitattu 11.1.2022, S-posti Jaakko Pertilä 22.3.2022  
34 <https://www.kooen202.com/41560>  
35 <https://www.kooen202.com/41560>; Hannikainen 1988, 19.  
36 www.raitio.org, viitattu 11.1.2022; Jaakko Pertilä s-posti 31.3.2022.  
37 HLK toimintakertomus 1988, 33.  
38 Tolmunen 2016, 314  
39 <https://www.kooen202.com/41560>  
40 www.raitio.org, viitattu 11.1.2022  
41 <https://www.kooen202.com/41560>  
42 <https://www.kooen202.com/41560>  
43 <https://www.kooen202.com/41560>; Jaakko Pertilä s-posti 31.3.2022.  
44 HLK toimintakertomus 1988, 33.
- 45 <https://www.kooen202.com/41560>  
46 <https://www.kooen202.com/41560>  
47 HKL osavuositarkastukset 1/21; 2/21; 3/21.  
48 www.raitio.org, viitattu 11.1.2022  
49 <https://www.kooen202.com/41560>  
50 <https://www.hel.fi/hkl/fi/tama-on-hkl/hkl-n-historiaa/>, viitattu 11.1.2022  
51 Pertilä, s-posti 31.3.2022  
52 <https://kaupunkiliikenne.fi/organisaatio/>, viitattu 13.4.2022

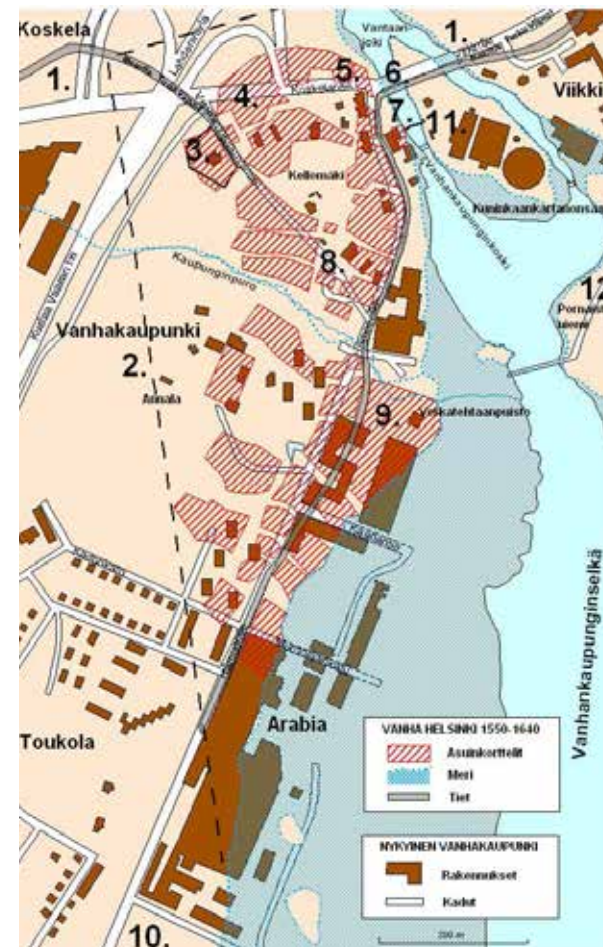
# Kaavallinen tarkastelu

Koskelan varikko ei sijaitse nimestään huolimatta Koskelan kaupunginosassa vaan se kuuluu Kumpulan 24. kaupunginosan koilliskärkeen Vanhankaupungin ja Koskelan kaupunginosien rajalla. Helsingin piirijaossa se lasketaan osaksi Vanhankaupungin peruspiiriä.<sup>53</sup> Kaupunginosien väliset rajat ja alueiden nimitykset eivät ole olleet asukkaille selvärajaisia ja osat ovat olleet läheisesti toisiinsa sidoksissa.

Voimassa olevassa asemakaavassa vuodelta 1951 varikon tontti on yleisten rakennusten korttelialue, jolle saadaan rakentaa liikennelaitoksen halleja ja huoltorakennuksia sekä asuntoja liikennelaitoksen henkilökuntaa varten. Valtimontien puolella asemakaavassa on puisto- ja urheilualue.

## Alue ennen varikon rakentamista

Koskelan nykyisen varikkoalueen koillispuolella sijaitsi Kustaa Vaasan perustama Helsinki 1550-1640-luvuilla. Varikkoalueen tontin koilliskärjen itäpuolella sijaitsi kaupungin kirkko ja kirkkomaa. Kirkon pohjoispuolella oli hospitaali ja sen vieressä koulu. Nykyisen Viikintien tienoilla oli silta ja Vanhankaupunginkosken kohdalla kaupungin mylly. Kaupunkia jakoi kahtia sen keskellä itä-länsi suunnassa kulkeva Kaupunginpuro (eli Annalanpuro), joka virtasi myös nykyisen Koskelan vaunuhallien tontin läpi. Puron eteläpuolella oli kaupungin päätori ja raatihuone. Torin eteläpuolella oli satamatoimintoja. On huomattava, että rantaviiva oli tuolloin paljon lähempänä nykyistä varikkoaluetta, aivan nykyisen Hämeentien tuntumassa.<sup>54</sup>



Vanhan Helsingin rekonstruktio vuoden 1645 kartan mukaan ja kaupungin eri toimintojen sijainnit.

1. Tulliaita
2. Kirkko
3. Hospitaali
4. Koulu
5. Silta
6. Kaupungin mylly
7. Päätori ja raatihuone
8. Satama
9. Rangaistuspaikka
10. Kuninkaankartano
11. Laivanveistämö
- 12.

Nykyinen Koskelan varikko näkyy osittain (A-halli ja osa B-hallia) kartan vasemmassa yläkulmassa.

Kuva: Markku Heikkinen/HKM. Heikkinen & Hämäläinen 2017, 12.

Uusi Helsinki päätettiin perustaa vuonna 1640 kallioiselle niemelle, nykyisen Senaatintorin läheisyyteen ja suurin osa porvareista siirtyi vähitellen sinne. Vanhalle kaupunkialueelle jäivät vain hospitaali, krouvit ja myllyt asukkaineen ja hoitajineen.<sup>55</sup> Hospitaali siirrettiin vuonna 1643 tai 1644 kaupunkialueen ulkopuolelle, nykyisten Koskelan vaunuhallien luoteisosan kohdalle. Siirtoon vaikutti spitaalisten lisääntymisen ja heidän eristämisen tarve sekä aiempien hospitaalirakennusten huono kunto. Hospitaali toimi vaunuhallien tontin paikalla vuoteen 1765 asti, jolloin se siirrettiin kaupunkiin.<sup>56</sup>

Koskelan raitiovaunuhallia rakennettaessa alueelta löydettiin kuparirahoja vuosilta 1731–1748. Osa rahoista oli nahkapussissa. Rahojen on epäilty liittyneen hospitaalin toimintaan.<sup>57</sup>

Vanhaan Helsinkiin kulkenutta Suurta Rantatietä jatkettiin kaupungin siirron myötä uuteen Helsinkiin. Tieyhteydet sekä Vantaanjoen ja meren mahdollisuudet liikenneväylinä tekivät alueesta liikenteen solmukohtan. Lisäksi Vantaanjoki oli merkittävä voimanlähde teollisuudelle. 1700-luvun loppupuolella Vanhankaupungin alueella oli myllyjä, saha, värjäämö, viinanpolttimo-mallastamo-panimo, tiilitehdas ja vaatetehdas.<sup>58</sup>

Kaupungin siirron jälkeen Vanhankaupungin ja Forsbyn aluetta käytettiin Uuden Helsingin laidun- ja heinäalueena. Yhteen Koskelan kylän taloon kaupungin maistraatti otti 1700-luvun alussa viljelijän vuokralle. Kaupungin vuokratilan, Forsbyn vuokraajat saivat 1700-luvun kuluessa vähitellen haltuunsa kaikki Koskelan kylän maat.<sup>59</sup>

1800-luvun kuluessa Forsbyn tila alkoi hajota kaupungin vuokratesa alueita muille. Annalanmäelle rakennettiin Villa Annebergin huvila 1830-luvun alussa laajoine muotopuutarhoineen ja puistoineen. Sen vuokraaja kauppaneuvos G. O Wasenius vuokrasi ajoittain kaupungilta myös Forsbytä ja Viikkiä.<sup>60</sup>

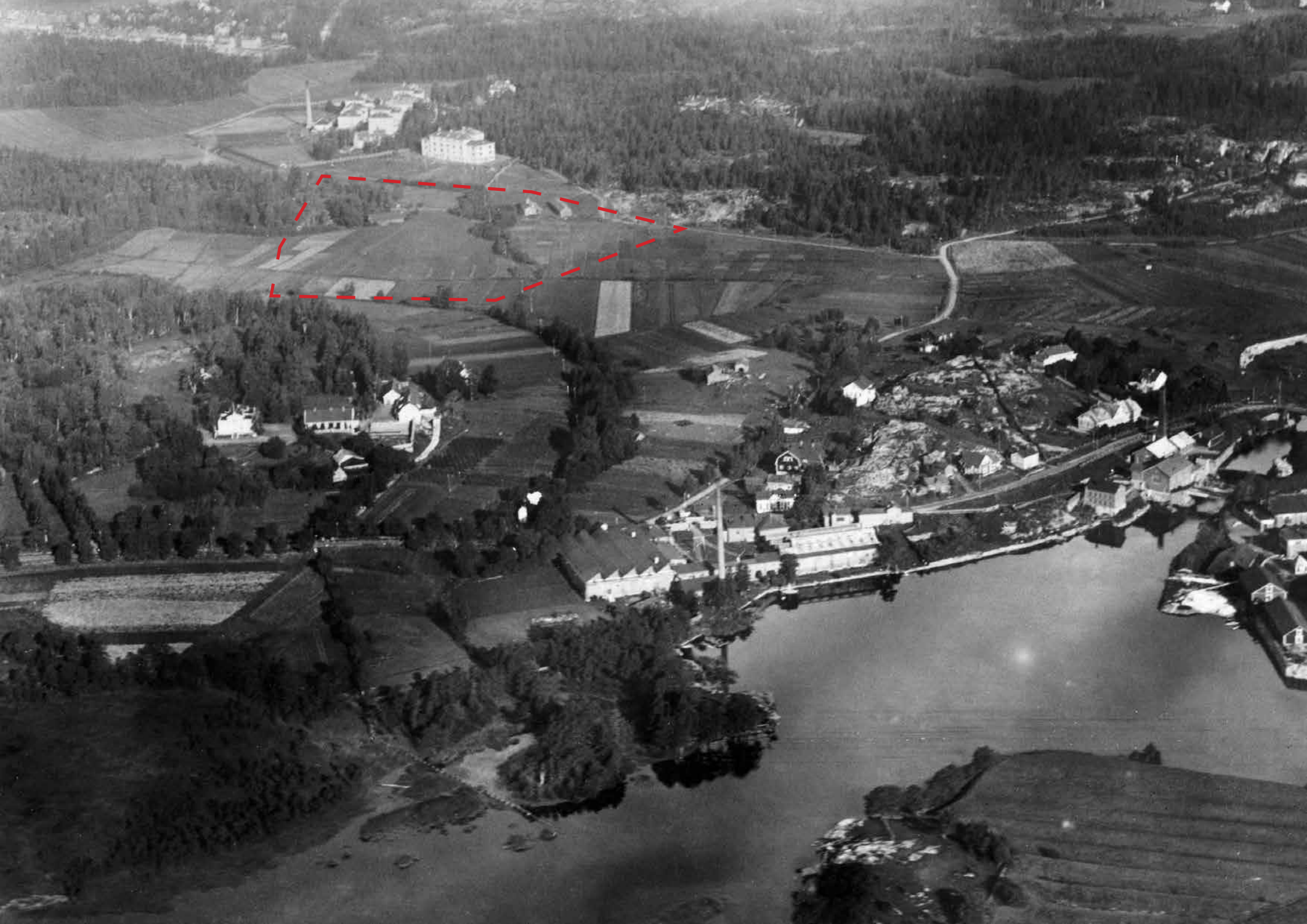
Uutta teollisuutta tuli alueelle 1800-luvun lopussa: 1872 kaupungin vedenpuhdistuslaitos Kuninkaankartanonsaarelle, vuosisadan vaihteessa Mekaaninen villakutomoa (nyk. Metropolian rakennus) värjäämön paikalle ja 1873 Arabian posliinitehdasta työväen asuntoalueineen nykyiseen Toukolaan.

Vanhankaupungintien varteen rakennettiin asuinrakennuksia ja Kellomäen rinteelle, lähelle siltaa Hämeentien varteen, vesilaitoksen työväelle asuntoja 1800–1900-lukujen vaihteessa. Toukolan pientaloalue rakennettiin 1920-luvulla. Kumpulän alueelle alettiin rakentaa pientaloaluetta hieman Toukolan jälkeen.<sup>61</sup>

Köyhien ja sairaiden hoito nykyisellä Koskelan sairaalana tunnetulla alueella alkoi, kun Helsingin kaupunginvaltuusto päätti vuonna 1905 siirtää pois Kivelän sairaalan alueella toimineet huoltolaitokset ja erottaa köyhäinhoidon sairaalasta. Koskelan työ- ja vaivaistaloa varten varattiin 43 hehtaarin maa-alue, josta osa erotettiin myöhemmin Koskelan varikkoa varten. Laitos aloitti toimintansa 1912. Sen ympärille toteutettiin laajat piha-alueet puutarhoineen ja kasvihuoneineen. Vaivaistalo, myöhemmältä nimeltään kunnalliskoti, huolehti köyhistä, sairaista ja vanhuudenheikoista. Työlaitokseen saattoi joutua juoppouden, irtolaisuuden, työttömyyden tai irstaan elämäntavan vuoksi. Työlaitoksen toiminta päättyi vuonna 1946.<sup>62</sup>

Koskelan ja Vanhankaupungin alue pysyi Helsingistä erillisenä teollisuusalueena, joka teollisuudesta huolimatta oli maaseutumaista aluetta aina toiseen maailmansotaan asti.<sup>63</sup>

Seuraavan sivun kuva: Vanhakaupunki ja Vanhankaupunginlahti. Nykyinen varikkoalue merkitty karttaan punaisella katkoviivalla. Kuva arviolta vuoden 1926 tienoilta, HKM.



## Kaavoitus ja joukkoliikennesuunnitelmat

Teollistumisen edetessä Helsingin kaupunkirakenne jakautui tehokkaaseen kantakaupunkiin ja sen ympärillä oleviin esikaupunkiyhdyskuntiin. Nopea ja hallitsematon kehitys vaati kaupunkisuunnittelun kehittämistä. Helsingissä aloitti vuonna 1908 kaupungin asemakaavatoimikunta, joka oli nykyisen kaupunkisuunnittelulautakunnan edeltäjä. Sen asemakaava-arkkitehtinä toimi Bertel Jung. Arkkitehdit Bertel Jung ja Eliel Saarinen laativat vuosina 1911–1918 kolme Suur-Helsingin yleisasemakaavallista suunnitelmaa, joista tuli esikuvia pitkäksi aikaa.<sup>64</sup>

Ensimmäisen Helsinkiä koskevan yleissuunnitelman, Suur-Helsingin kaavan, laati Bertel Jung vuonna 1911. Kaavassa oli otettu kantaa Kantakaupungin lisäksi huvilayhdyskuntiin Munkkiniemi-Haaga, Pukinmäki, Pakila ja Kulosaari. Ehdotus perustui kaupungin kasvun jäsentelyyn viheralueiden ja raideliikenteen avulla.<sup>65</sup>



Eliel Saarisen Liikennekaava vuodelta 1915, Munkkiniemi-Haaga suunnitelma.

Eliel Saarisen ehdotus vuonna 1915 perustui Jungin luonnokseen. Suunnitelma sisälsi Munkkiniemi-Haagan suunnitelman lisäksi myös kokonaissuunnitelman, joka käsitteli suunnilleen samaa aluetta kuin Jungin aiemmin laatima suunnitelma. Suunnitelmassa oli selvitykset väestökehityksestä 30 vuodelle. Suunnitelmassa keskustan ja esikaupunkien väliset yhteydet hoidettiin osin esikaupunkijunilla ja osin raitiovaunuilla.<sup>66</sup>

Saarinen ja Jung laativat yhteistyönä Suur-Helsingin asemakaavaehdotuksen (Pro Helsingfors) vuonna 1918. Siinä kaupungin kasvu pyrittiin suuntaamaan pois keskusalueelta kaupunkia ympäröivälle puutarhakaupunkien tai lähiöiden kehälle, jota yhdisti julkinen raideliikenne. Suunnitelmassa keskusta siirrettiin Pasilaan ja Töölönlahti täytettiin. Kun kaupungin painopiste siirrettiin syvemmälle mantereelle, voitiin kaupunkiseutu jäsentää kehämäisesti uuden keskustan ympärille. Liikennejärjestelyt perustuivat rautatie- ja esikaupunkirataverkostoon, jonka keskipisteenä oli Pasilan keskusasema. Säteittäisiä rautateitä suunnitelmassa oli kuusi ja ne yhdistivät esikaupunkiyhdyskunnat kantakaupunkiin. Pysäkkiväli oli noin kilometri. Keskustan liikenne perustui raitiovaunuihin. Autoliikenteeseen ei otettu suunnitelmassa kantaa.<sup>67</sup>

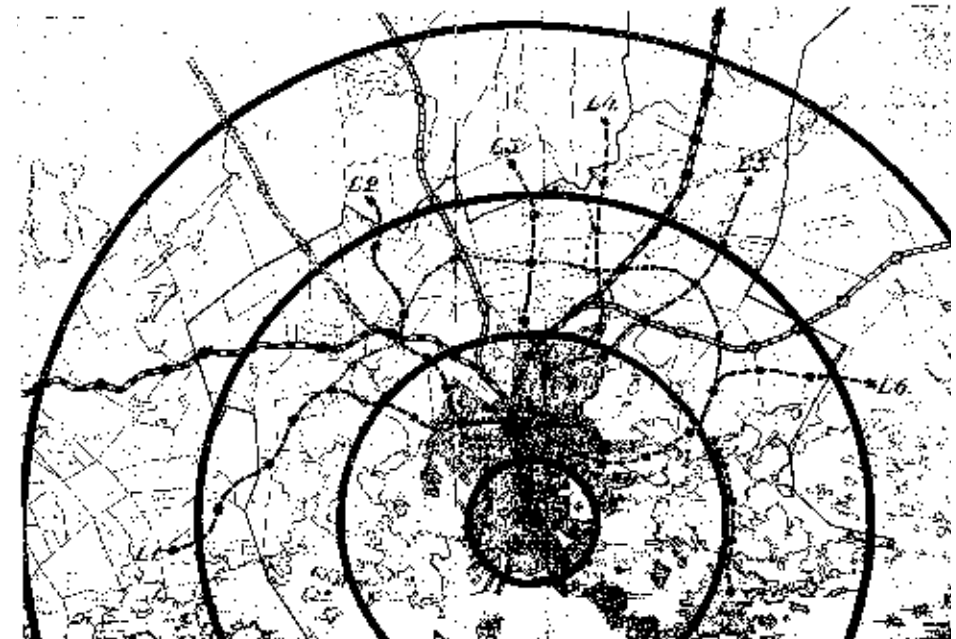
Vuoden 1921/1923 yleisasemakaavassa Helsingin kaupunki virallisti osan Suur-Helsingin asemakaavaehdotuksen periaatteista. Vuoden 1932 yleiskaavassa Töölönlahti oli täytetty ja rautatieasema siirretty Pasilaan. Tämä herätti kuitenkin niin paljon yleistä vastustusta, että kaavan toteuttaminen jäi siltä osin tekemättä.<sup>68</sup> Vaikka Saarisen ja Jungin suunnitelmat eivät toteutuneet, niillä oli suuri merkitys myöhempisiin suunnitelmiin ideoiden tasolla. Esimerkiksi Pasilan asemaa on kehitetty vielä aivan viime vuosina, kun sinne on avattu uusi joukkoliikennekeskus ja Pasila osana Pissararataa sekä metroverkkoa ovat tulevaisuuden kaavailuissa.<sup>69</sup>



Kuva ylhäällä Suur-Helsingin asemakaavaehdotus Saarinen, Sjöström, Jung 1918 s. 23. Uusi keskusasemapiha on sijoitettu Pasilaan, jonne tulevat vihreällä merkityt kaukoradat. Kaukoratojen asemia yhdistää rengasrata. Lisäksi esikaupunkialueita palvelee punaisella merkityt esikaupunkiradat, jotka kaupunkialueilla oli ajateltu kulkevan joko tunnelissa tai ilmaratoina. Esikaupunkilinjat on yhdistetty rataosaan, jonka ajateltiin kulkevan Kuningasavenytä pitkin nykyiselle rautatieasemalle. Tavallisia raitiotieitä ei ehdotukseen ollut otettu.

Kuva oikealla Suur-Helsingin esikaupunkiliikenneyhteyksien yleisohjelmasta 1926. Koskelan suuntaan oli ajateltu Paakankadun pikaraitiotieyhteys: "Koskelan Viertotien luona jakautuisi pikaraitiotie kahteen haaraan. Pohjoinen (L 3) kulkisi läpi Käpylän, Pakinkylän, Tuomarinkylän ja Nackbölen. Toinen luoteinen haara haarautuisi Vanhankaupungin luona vielä kahteen linjaan, pohjoiseen (L 4), joka kulkisi läpi Oulunkylän, Pukinmäen, Tapaninkylän, Suutarilan sekä Helsinginpitäjän kirkonkylän, sekä koilliseen, joka kulkisi Vanhankaupungin, Viikin ja Tapaninkylän kautta."

Rakennustoimiston asemakaavaosasto laati Suur-Helsingin esikaupunkiliikenneyhteyksien yleisohjelman, joka valmistui 1926. Sen perusteella liikennealue jaettiin neljään vyöhykkeeseen: 2 km:n säteellä toimivaan liikennekeskustavyöhykkeeseen, 2-6 km säteellä toimivaan ensimmäiseen esikaupunkivyöhykkeeseen, 6-10,5 km säteellä toimivaan toiseen esikaupunkivyöhykkeeseen ja 10,5-16 km säteellä toimivaan kolmanteen esikaupunkivyöhykkeeseen. Näistä kaksi ensimmäistä hoidettiin raitiovaunuilla ja linja-autoilla, kolmas pikaraitiovaunuilla, junilla ja linja-autoilla ja neljäs junilla ja linja-autoilla. Suurin osa liikenteestä ajateltiin hoidettavan raitiovaunuilla. Uutta ajattelua edusti pikaraitiotie, jonka ajateltiin kulkevan omalla tasollaan olevalla radalla ja jolla oli vähintään 500 m pysäkkivälit ja suurempi matkanopeus kuin raitiovaunulla.<sup>70</sup>





Esikaupunkialueiden liittäminen Helsinkiin tuli ajankohtaiseksi ja sitä kautta myös uuden yleiskaavan laatiminen. Vuonna 1936 valmistui Yrjö Harvian perusteellinen selvitys Helsingin esikaupunkiliitoksesta. Sota kuitenkin lykkäsi yleiskaavatyötä.<sup>71</sup>

Vuonna 1946 Harvian selvitystyön ja siihen liittyneiden lausuntojen pohjalta toteutettu suuri alueliitos antoi yleiskaavatyölle uuden pohjan. Peräti 6000 ha liitokseen kuuluvista maa-alueesta oli kaupungin omistuksessa ja sitä kautta kaupungilla oli mahdollisuus vaikuttaa esikaupunkialueiden suunnitteluun jo ennen kuin alueliitos tapahtui.<sup>72</sup>

Yleiskaava 60 laadittiin Helsingin asemakaavaosastolla vuosina 1953–1960. Se kohdistui ensisijassa esikaupunkialueiden suunnitteluun. Periaatteena oli asutuksen sijoittelu lähiliikenteen ratoja ja metroa ennakoivan raideliikennejärjestelmän mukaisesti. Tehokas asutus pyrittiin sijoittamaan liikennepaikkojen läheisyyteen. Uudet asuinalueet jaettiin toisistaan erillisiksi asumalähiöiksi, jotka ryhmiteltiin viheralueiden avulla.<sup>73</sup>

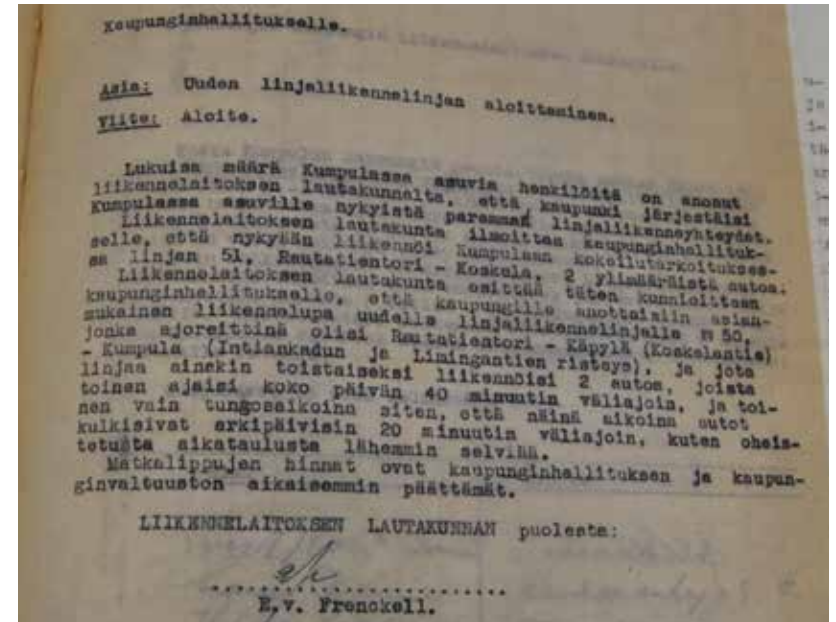
## Siirtolaisten asuttaminen ja esikaupunkiliitos

Ennen sotia Helsingin esikaupunkialueet kuuluivat Helsingin maalaiskuntaan tai olivat itsenäisiä taajaväkisiä yhdyskuntia. Ne olivat maaseutumaisia omakoti- tai huvila-alueita. Vähäistä kerrostaloasutusta oli lähinnä vain Lauttasaassa ja Munkkiniemessä.<sup>74</sup>

Helsingissä vallitsi vaikea asuntopula. Voimakas muuttoliike maalta kaupunkiin sekä sotaveteraanien että luovutettujen alueiden siirtolaisten asuttaminen vaativat 1940-luvulla pikaisesti rakennettavia asuntoja. Vanhan kaupunkialueen rakennuskelpoinen maa oli loppumassa, minkä vuoksi Helsinki halusi sijoittaa asukkaita ympäristökuntiin, kaupungin omistamille maille.<sup>75</sup>

Jatkosodan jälkeen vuonna 1946 tehtiin suuri esikaupunkiliitos, jossa Helsingin kaupungin pinta-ala viisinkertaistui ja se sai 51 000 uutta asukasta.<sup>76</sup>

Vaikka rakennustarvikepula vaikeutti rakentamista, Helsingin väestö kasvoi vuosina 1940–1950 116 000 asukkaalla. Asuntotuotannon pikalokohteita rakennettiin nykyisen Koskelan varikon läheisyyteen Toukolaan, Kumpulaan, Käpylään sekä Maunulaan.<sup>77</sup>



Joukkoliikenteen tarpeen paineista Koskelan suunnalla kertoo mm. 1949 tehty aloite lukuisine allekirjoituksineen uuden linjaliikenteen aloittamisesta Kumpulan suunnalla. Kuva HKA Llk ptk liitteet 1949.

Maanhankintalaki vauhditti omakotirakentamista ja myös maansaantiin oikeutettuja kerrostaloja, joita rakennettiin mm. Pohjois-Haagaan, Roihuvuoreen ja Oulunkylään. Verohuojennuslaki edisti vuokra-asuntorakentamista sekä omistusasuntotuotantoa. Vuonna 1949 perustettu ARA-VA järjestelmä ja lainsäädäntö vauhdittivat ratkaisevasti asuntotuotantoa ja erityisesti kerrostalorakentamista.<sup>78</sup>

Helsingin esikaupunkialueille rakennettiin 1940–1950-luvuilla kerrostaloalueita Munkkivuoreen, Munkkiniemeen, Pohjois- ja Etelä-Haagaan, Ruskeasuolle, Riihivuoreen, Lauttasaareen, Kannelmäkeen, Maunulaan sekä Käpylään Olympiakylä ja Kisakylä. Uusia omakotialueita valmistui mm. Pakilaan, Pirkkolaan, Reimarlaan, Marttilaan, Hakuninmaalle, Koskelaan, Tapanilaan ja Puistolaan. 1950-luvulla valmistui peräti yli 5000 asuntoa vuosittain.<sup>79</sup>

Uudet asuinalueet lisäsivät joukkoliikenteen tarpeita. Vielä 1940–50-luvuilla esikaupunkien joukkoliikenne suunniteltiin hoidettavaksi pikaraitioteiden avulla. Pikaraitiotielle oli varattu vyöhykkeet ja kerrostaloalueet sekä liikepaikat pyrittiin sijoittamaan tehokkaasti asemien läheisyyteen. Pikaraitiotien ja sen asemansetujen rakentaminen eivät kuitenkaan toteutuneet suunnitelmien mukaisesti.<sup>80</sup> Bussiliikenne kuitenkin kehittyi sotien jälkeen palvelemaan uusien asuinalueiden ihmisiä.

Uusien esikaupunkialueiden suunnittelu ja kaavoitus etenivät nopeasti, tosin monet kaavat laadittiin vasta pääosin 1950-luvun jälkeen, jolloin ne vain vahvistivat vallitsevan tilanteen.<sup>81</sup> Myös Koskelan hallien alueen asemakaava laadittiin vasta sitten kun halleille oli löytynyt paikka.

Koskelan hallialueen 2. rakennusvaiheen harjannostajaisissa 26.1.1952 kutsuvieraat kiipesivät bussihallin katolle, ”josta saa käsityksen koko hallialueen ja sen rakennusten suuruusluokasta. Lyhyessä ajassa on luonnontilassa oleva metsämaasto vallattu yhä laajenevan suurkaupungin tarvitsemia rakennelmia varten.”<sup>82</sup>

## Varikon sijoittamisen taustat

Kun varikon rakentaminen tuli ajankohtaiseksi, eivät selkeät liikennesuunnitelmat tai yleiskaava olleet määrittämässä varikon tarkkaa paikkaa, vaikka tehdyt selvitykset ja yleiskaavat antoivatkin suuntausta sille, miten liikennejärjestelmiä kehitettäisiin. Myös sopivankokoisen, kaupungin omistuksessa olevan ja perustusolosuhteiltaan suotuisan tontin löytäminen silloisen raitiotieverkon läheisyydestä määrittä sijoitusta. Tule-

vaisuudessa siintävä esikaupunkiliitos oli myös mielessä samoin nykyiset asuinalueet sekä olemassa oleva junanradan verkko.

1940-luvulla HRO:n /HKL:n vaunuhallit korjauspajoineen sijaitsivat Töölössä ja Vallilassa. Niissä säilytettiin ja korjattiin raitiovaunuja, busseja ja kuorma-autoja. Hallitilaa oli noin 60 bussille. Lisäksi Runeberginkadun ja Eteläisen Rautatiekadun kulmassa sijaitsi pienempi 20 bussin halli. Korjauspajat olivat ylikuormitettuja sota-ajasta alkaen.<sup>83</sup>

Jo vuonna 1941 Helsingin Raitiotie- ja Omnibus Osakeyhtiön johtokunta oli tehnyt periaatepäätöksen, että yhtiön tarpeita varten oli rakennettava uusi konepaja ja uudet hallirakennukset. Sodan vuoksi asia ei kuitenkaan ollut edennyt. Myöskään laitokselle tarjottu Uuspellon alue, joka sijaitsi Pohjois-Haagassa Turuntien varressa, ei miellyttänyt. Se sijaitsi verrattain kaukana silloisesta liikenneverkosta ja lisäksi alueen korkeuserot olivat epäedulliset, niiden ollessa peräti 15 metriä. Alueen kaavoituskin oli pahasti kesken.<sup>84</sup>



Kartta Uuspellon alueesta Turuntien varrelta. Kuva HKA Llk ptk liitteet 1949.

Keskustelu uudesta vaunuhallista ja konepajasta alkoi uudelleen keväällä 1945. Silloin oli löydetty tarkoitukseen paremmin soveltuva 12 ha tontti, joka sijaitsi Mäkelänkadun itäpuolella, välittömästi Sofianlehdon eteläpuolella, Velodromia vastapäätä. Alue sijaitsi välittömästi Käpylän radan varrella ja lähellä Hämeentien raitiorataa. Lisäksi esikaupunkiliitos oli tulossa ja sen jälkeen alue olisi sijainnut keskeisesti uutta kaupunkialuetta ajatellen. Maaston muotojen puolestakin alue olisi ollut hyvä.<sup>85</sup>

Tarve raitiovaunujen säilytyshalleille oli kesällä 1945 todella akuutti. Säilytyskysymys oli ratkaistava ennen talvea, sillä Suomen ilmastossa ei voinut pitää liikenteessä olevia vaunuja öisin ulkona talvella. Jo kesällä puuttui tila 41 vaunulta ja uusia vaunuja oli tulossa vielä 94 kpl.<sup>86</sup> Ruskeasuolla oli liikennelaitoksella kaksi tilapäistä hallirakennusta ja sinne esitettiin rakennettavan uusi hallirakennus. Myös Ruskeasuon ratsastusmaneesin muuttamista vaunuhalliksi mietittiin.<sup>87</sup>

Väliaikaisratkaisuilla selvittiin vuosi, kunnes vuoden 1946 lokakuussa Ruskeasuon ratsastusmaneesista luovutettiin lähes puolet liikennelaitokselle vaunuhalliksi. Maneesille johtavien raiteiden rakennustyöt aloitettiin ja halli saatiin käyttöön seuraavana vuonna.<sup>88</sup> Ratsastusmaneesi oli rakennettu vuoden 1940 Olympiakisoja varten, jotka sodan vuoksi siirtyivät.<sup>89</sup> Ruskeasuolla tehdyt ratkaisut olivat kuitenkin vain tilapäisiä ja riittämättömiä. Tiedossa oli myös, että ratsastushalli joudutaan luovuttamaan pois vuodelle 1952 siirtyneisiin olympialaisiin mennessä, mikä osaltaan vauhditti hanketta.<sup>90</sup>

Ensimmäiset suunnitelmat täysin uusista vaunuhalleista laati insinööri A. Raivio 6.3.1946. Tuolloin oli vielä epäselvää mihin hallit rakennettaisiin, mutta oletuksena oli, että hallit rakennettaisiin Koskelantien varteen ja toinen samanlainen hallikokonaisuus Ruskeasuolle. Suunnitelman perusteella Liikennelaitoksen lautakunta päätti anoa kunnanhallitukselta, että halleja varten luovutettaisiin kunnalliskodin alue Koskelantien varrelta tai mikäli siihen ei voitaisi suostua, niin vaihtoehtona oli kiinteistötoimiston ehdottama alue Käpylässä Velodromia vastapäätä, jota aluetta olisi

kuitenkin laajennettava etelään päin. Kysymys toisen alueen varaamisesta vaunuhalleja varten Ruskeasuon alueelta jätettiin pöydälle.<sup>91</sup>

Kaupunginhallitus asetti kesäkuussa 1948 toimikunnan, jonka tehtävänä oli tehdä esitys sopivan alueen varaamiseksi liikennelaitoksen vaunuhalleille. Toimikunnan puheenjohtajana oli tonttiosaston päällikkö, arkkitehti Paavo Hanste ja jäsenenä arkkitehti Väinö Tuukkanen, liikennelaitoksen toimitusjohtaja, diplomi-insinööri H. A. Relander, diplomi-insinööri O.V. Martola ja diplomi-insinööri T. Sariola. Toimikunta piti Liikennelaitoksen lautakunnan esittämää paikkaa Koskelantien varressa hyvänä, mutta ongelmallisena kunnalliskodin laajennustarpeen vuoksi ja siksi vain raitiovaunuhallit mahtuisivat siihen ja bussihallit pitäisi sijoittaa Käpylän tontille.<sup>92</sup>



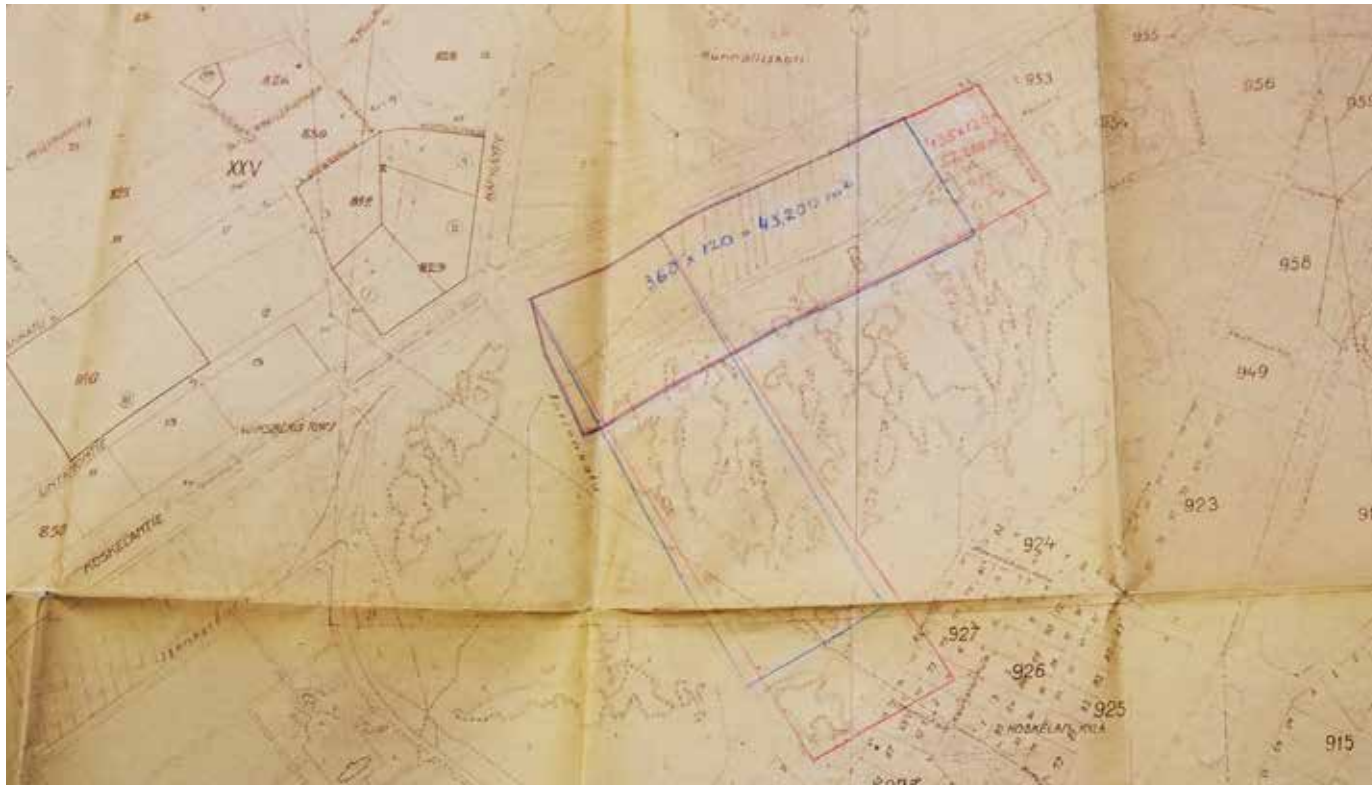
Kuva Ruskeasuon ratsastushallista, joka otettiin tilapäiskäyttöön vaunuhalliksi, Foto Roos 1949, HKM, reprokuva Sanna Ihatsu.

Kunnalliskodin laajennustarpeista käytiin neuvotteluja huoltolautakunnan kanssa ja sen edustajat katsoivat, että alue voidaan luovuttaa liikennelaitoksen käyttöön ilman, että kunnalliskodin laajennustarpeet häiriintyvät.<sup>93</sup>

Vuoden 1948 loppuun mennessä liikennelaitoksen hallitontiksi varattiin Koskelasta kunnalliskotia vastapäätä oleva alue Koskelantien ja silloisen Kumpulantien (nyk. Kustaa Vaasan tie) kulmuksesta.<sup>94</sup>

Vuoden 1949 aikana hallien tonttikysymys saatiin ratkaistua ja halleille saatiin varattua yhteensä lähes 8 ha maa-alue Koskelantien, Kumpulantien ja Valtimontien kulmuksesta.<sup>95</sup> Ensin kaupunginvaltuusto päätti

tammikuussa, että raitiovaunuhallin rakentamista varten varataan 5,04 ha:n suuruinen tontti Koskelantien ja Kumpulantien kulmuksesta ja antoi kiinteistölautakunnan asemakaavaosaston tehtäväksi tarpeellisen asemakaavan laatimisen. Linja-autohallin osalta tonttikysymys ratkesi loppuvuodesta, kun kaupunginvaltuusto päätti lokakuussa varata liikennelaitoksen linja-autohallin rakentamista varten em. alueen länsipuolelta 2,9 ha suuruisen Valtimontien ja Koskelantien rajoittaman alueen ja antoi kiinteistölautakunnan tehtäväksi laadittua tarpeellisen asemakaavaehdotuksen, jossa rakennusrajoja määrättäessä oli otettava huomioon mahdollisuus leventää Koskelantietä n. 4 m etelään päin.<sup>96</sup>



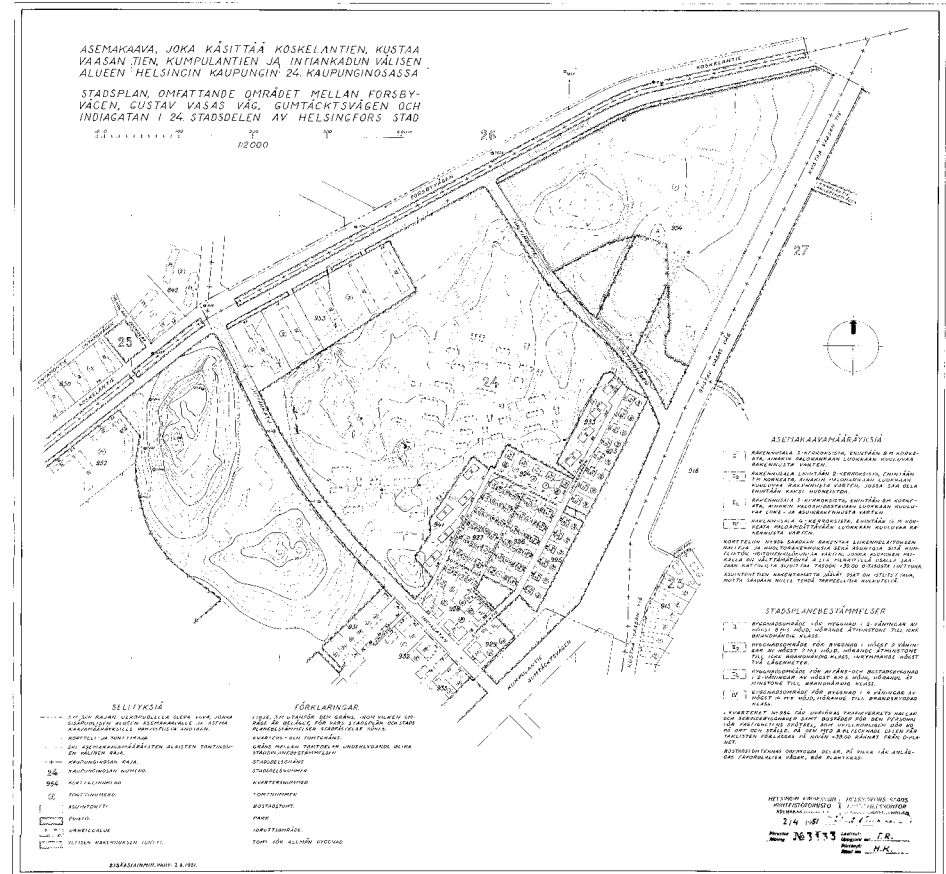
Ensimmäiset suunnitelmat vaunuhalleista laadittiin Koskelantien varteen, nykyisen hallitontin ja Valtimontien lounaispuolelle. Koskela muistiot 1958-1990 HKLA.

Tontti ei ollut sijaintinsa puolesta paras mahdollinen olemassa olevaa raitiovaunuverkkoa ajatellen. Lisäksi se oli vaikeasti rakennettava tasoreron vuoksi ja sinne perustaminen vaati sekä paalutusta että louhintaa, mikä lisäsi kustannuksia. Useiden vuosien tutkimusten jälkeen ei kuitenkaan parempaa tonttia ollut löytynyt. Hallirakennusten vaatima maa-ala oli 7 ha, eikä niin laajaa maa-aluetta paremmasta paikasta pystytty löytämään. Maaperä kuitenkin mahdollisti huomattavasti halvempien puupaalujen käytön kalliiden betonipaalujen sijaan, minkä katsottiin puoltavan Koskelantien tonttia.<sup>97</sup>

Rakentamista varten alueen tiestö tuli rakentaa kiireellisesti kuntoon. Sitä kuitenkin viivästytti se, että asemakaavaosasto ei ollut selvillä mitä kautta alueen pääväylä tulisi kulkemaan ja siitä odotettiin käynnissä olevan asemakaavakilpailun ratkaisua. Myös hallien jatkosuunnittelu tarvitsi tiedon tulevasta pääväylästä.<sup>98</sup>

Koskelan tienoon asemakaavaehdotus tuli liikennelaitoksen lautakunnan lausuttavaksi keväällä 1951, eikä liikennelaitoksella ollut huomauttamista siihen, mikäli Koskelan hallialueen tulevien rakennusten ja Kustaa Vaasan tien välissä, tien lounaispuolella olevaa rakentamatonta aluetta voitiin vastaisuudessa käyttää liikennelaitoksen raitioita varten.<sup>99</sup>

Koskelan varikkoalue sijaitsi verrattain kaukana linjaradasta. Matkaa Hämeentielle oli noin 1,5 km. Kustaa Vaasan tielle suunniteltiin ratikkalinjaa, mikä ei kuitenkaan ole vielä näihin päiviin mennessä toteutunut. Linjaradan etäisyyden vuoksi hallireiteillä on jouduttu ajamaan paljon ”hupia” eli siirtoajoa sellaisella rataosuudella, missä ei ole normaalia linjaliikennettä.<sup>100</sup>



2.9.1951 vahvistettu asemakaava oli ensimmäinen alueelle laadittu vahvistettu asemakaava. Asemakaavaselostuksen mukaan: ”Yleisten rakennusten kortteli No 954 on varattu liikennelaitoksen vaunu- ja bussihalleille sekä liikennevälineistön korjaus- ja huoltorakennuksille. Kortteliin saadaan lisäksi rakentaa tornimainen huolto- ja hallintorakennus. Liikennelaitokselle varatun alueen suuruus on noin 7,8 ha. Kortteliin on liitetty osa Annalan urheilukentästä, jonka 100m:n juoksurata joudutaan siirtämään kentän toiseen laitaan, muuten kenttä voidaan säilyttää ennallaan.” KYMP.

## Varikkoa ympäröivä alue nykyisin

Nykyisin varikon koilliskärjen itäpuolella on Vanhankaupungin RKY-alue sekä Vantaanjokisuun vesi- ja viemärlaitosten RKY-alue. Siellä on esillä 1550-luvulla rakennetun puukirkon kivijalka. Annalanmäellä oleva Villa Anneberg on kauppaneuvos G.O. Waseniuksen 1820-luvulla rakennuttama kesähuvi. Tilaa ylläpitää nykyisin Hyötykasviyhdistys.<sup>101</sup> Huvilan ja Kustaa Vaasan tien välissä sijaitsee Kustaa Vaasan puisto. Annalanmäen rakennukset on suojeltu asemakaavalla. Annalanmäen takana olevalla Kellomäellä on 1800-luvun ja 1900-luvun alun rakennuksia, jotka ovat suojeltu asemakaavalla. Lisäksi siellä on 2000-luvulla rakennettuja asuinrakennuksia.<sup>102</sup>

Koskelantie on kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittävä alue.<sup>103</sup>

Puiston eteläpuolella on 1920-luvulla rakennettu Toukolan puutaloalue.<sup>104</sup> Sen takaa, Vanhankaupungin ja Toukolan alueelta, teollisuus muutti 1990-luvulla muualle ja vanhoja teollisuusrakennuksia kunnostettiin mm. taide- ja viestintäoppilaitoksen tiloiksi, museoiksi ja median pienyrittäjien tiloiksi. Täyttömaalle rakennettiin uusi Arabianrannan asuinalue.<sup>105</sup>

Annalan kenttää vastapäätä, Limingankadun varressa, on 1930–40-luvuilla rakennettu puutaloalue. Puutalot ovat kaavalla suojeltuja. Puutaloalueen pohjoispuolella, Valtimotien varressa, on ensin 1990-luvulla rakennettujen kerros- ja rivitalojen alue ja sen pohjoispuolella 1970-luvulla rakennettujen kerrostalojen alue.<sup>106</sup>

Koskelantien pohjoispuolella on Koskelan sairaalarakennusten alue, jossa on eri-ikäisiä sairaalatoimintoja palvelevia rakennuksia 1910-luvulta 1970-luvulle saakka. Monet sairaala-alueen rakennuksista ovat kaavalla suojeltuja. Sairaala-alueen ja varikkoalueen väliin, Koskelantien varteen on äskettäin rakennettu tai rakenteilla asuinkerrostaloja.<sup>107</sup>

Koskelan hallien pohjoispuolella Koskelantien ja Kunnalliskodintien välisellä alueella on 1960–1970-luvuilla rakennettu asuinkerrostalojen alue. Lähellä hallien tontin koilliskärkeä on Vedenpuhdistuslaitos.<sup>108</sup>

Aivan Koskelan varikkotontin eteläkärjessä on säilytettävä riittävästi puustoa liito-oravan yhteystarvetta varten.<sup>109</sup>



Koskelan sairaala-alueen kirkko ja sen takana sairaalarakennukset.



Koskelantie.



Villa Anneberg.



Limingankadun puutaloalue.

- 53 [https://www.hel.fi/hel2/tietokeskus/julkaisut/pdf/13\\_04\\_30\\_piirijakokartta\\_2013.pdf](https://www.hel.fi/hel2/tietokeskus/julkaisut/pdf/13_04_30_piirijakokartta_2013.pdf)
- 54 Heikkinen & Hämäläinen 2017, 10-12.
- 55 Heikkinen & Hämäläinen 2017, 13.
- 56 Heikkisen sähköposti 16.2.2022
- 57 Helsingin Sanomat 10.1.2006; Heikkisen sähköposti 16.2.2022; Heikkinen & Hämäläinen 2017,5.
- 58 Heikkinen & Hämäläinen 2017, 14.
- 59 Heikkinen & Hämäläinen 2017, 13.
- 60 Heikkinen & Hämäläinen 2017, 15.
- 61 Heikkinen & Hämäläinen 2017, 15.
- 62 Ihatsu ym. 2017, 82.
- 63 Heikkinen & Hämäläinen 2017, 15.
- 64 Schulman 1990, 142.
- 65 Schulman 1990, 143.
- 66 Schulman 1990, 143-147.
- 67 Schulman 1990, 147-150.
- 68 Schulman 1990, 150.
- 69 <https://malloftripla.fi/pasilan-valiaikainen-asema>, viitattu 2.3.2022
- 70 Komiteamietintö kaupungin ja sen ulkoasutusalueitten välisistä liikenneyhteyksistä 1926, Helsingin kaupunginvaltuuston asiakirjat 1927, Sinetti.
- 71 Schulman 1990, 150.
- 72 Schulman 1990, 151.; [https://www.hel.fi/static/tieke/digitoidut\\_asiakirjat/helsingin\\_esikaupunkiliitos/index.html](https://www.hel.fi/static/tieke/digitoidut_asiakirjat/helsingin_esikaupunkiliitos/index.html), viitattu 13.4.2022.
- 73 Schulman 1990, 152.
- 74 Sädevirta 2004, 6.
- 75 Sädevirta 2004, 6.
- 76 Sädevirta 2004, 6.
- 77 Sädevirta 2004, 6.
- 78 Sädevirta 2004, 7.
- 79 Sädevirta 2004, 7-8.
- 80 Sädevirta 2004, 11.
- 81 Sädevirta 2004, 9,11.
- 82 HS 27.1.1952
- 83 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1945, 291; 1946, 278; 1947, 305; Herranen 1988, 190.
- 84 LLk 11.5.1945
- 85 LLk 11.5.1945
- 86 LLk 11.5.1945
- 87 LLk 19.7.1945; LLk 16.8.1945
- 88 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1946, 66, 195, 278.; 1947, 305.
- 89 <https://www.keskustalli.fi/muistoja---blogi/ruskeasuon-ratsastushalli-ja-tallit>, viitattu 26.1.2022
- 90 LLk 2.7.1948; LLk 18.8.1948
- 91 LLk 29.3.1946; LLk 23.8.1947
- 92 LLk 2.7.1948
- 93 LLk 24.9.1948
- 94 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1948, 300, 302.
- 95 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1948, 93
- 96 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1948, 93
- 97 Rakennustoimikunnan pöytäkirja 9.11.1950, HKL
- 98 LLk 18.2.1949; 7.4.1949.
- 99 LLk 20.4.1951
- 100 Jaakko Pertilä s-postit 12.1. ja 31.3.2022
- 101 [http://www.rky.fi/read/asp/r\\_kohde\\_det.aspx?KOHDE\\_ID=1577](http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1577), viitattu 16.2.2022
- 102 Helsingin karttapalvelu
- 103 Yleiskaava 2002
- 104 Helsingin karttapalvelu
- 105 Heikkinen & Hämäläinen 2017, 16.
- 106 Helsingin karttapalvelu
- 107 Helsingin karttapalvelu
- 108 Helsingin karttapalvelu
- 109 Konsulttityön aloituskokous 24.3.2022



# Suunnittelun vaiheet

30.9.1949 periaatepiirros hallien sijoituksesta oli valmis (ks. piirustus sivulla 35) ja Liikennelaitos esitti, että piirustusten lopullinen laatiminen ja rakennesuunnittelu tilataan yksityiseltä suunnittelijalta, koska rakennustoimiston talo-osasto ei pystynyt työtä suorittamaan. Suunnittelijaksi esitettiin Arkkitehtitoimisto Harmia & Baeckmania ja konstruktööriksi Insinööritoimisto T. O. Pöysälää.<sup>110</sup> Kokonaissuunnitelma päätettiin antaa heidän laadittavaksi lokakuussa.<sup>111</sup> Huhtikuussa 1950 Liikennelaitos päätti antaa LVIS töiden asiantuntijatehtävät Voima- ja Polttoainetaloudellisen Yhdistyksen Ekonon tehtäväksi.<sup>112</sup>

## Rakennusten suunnittelijat

Koskelan hallien suunnittelijoina toimivat arkkitehdit Hugo Harmia ja Woldemar Baeckman. Suunnittelussa avustivat myös toimiston arkkitehdit Gunnar Nordström, Anna-Liisa Hoikkala, Sakari Nironen sekä Dorothea David. Hugo Harmia kuoli suunnitteluajana, mutta suunnittelutyö oli ennen Harmian kuolemaa jo pääasiallisesti valmis. Harmia oli suunnittelussa päävastuullisena ja osallistui kuolemaansa saakka mm. rakennustoimikunnan kokouksiin. Harmian kuoleman jälkeen Woldemar Baeckman hoiti suunnittelun loppuun.<sup>113</sup>

Raitiovaunujen ratapihan järjestelyitä olivat miettineet liikennelaitoksen asiantuntijat ja nämä järjestelyt määrittivät merkittävästi koko alueen rakennusten sijoittelun.<sup>114</sup>

Työpiirustusten laatimista ja työnaikaista suunnittelua ja rakentamista ohjasi rakennustoimikunta. Lautakuntaan valittiin puheenjohtajaksi toimitusjohtaja H. A. Relander ja muiksi jäseniksi apulaisjohtaja Reino Castrén, konepajapäällikkö O. W. Martola, ratainsinööri Toivo Sariola ja insinööri Aatto Raivio. Rakennustoimikunnan henkilökunnan edustajina olivat raitiovaunukuljettaja Väinö Laine ja työnjohtaja Lauri Snell.<sup>115</sup>

Suunnittelu tehtiin läheisessä yhteistyössä liikennelaitoksen asiantuntijoiden, lähinnä rakennustoimikunnan työvaliokunnan kanssa, johon kuuluivat liikennelaitoksen toimitusjohtaja, diplomi-insinööri H. Relander sekä diplomi-insinöörit O. V. Martola, T. Sariola ja A. Raivio.<sup>116</sup>

Konstruktöörinä toimi Insinööritoimisto T. O. Pöysälä. LVI- ja sähkötyöiden suunnittelusta vastasi Voima- ja Polttoainetaloudellinen Yhdistys Ekono.<sup>117</sup>

Värien valinnassa ja maalaustöiden valvonnassa avusti taiteilija E. Kauria.<sup>118</sup> Kaurian käyttö Helsingin jukisten rakennusten rakennushankkeiden asiantuntijana oli varsin tavallista tuon ajan hankkeissa.

Henkilökunnan ravintolan valaisimet suunnitteli Lisa Johansson-Pape ja ne valmistti Metallitehdas Ornamo.<sup>119</sup>

## Arkkitehti Hugo Harmia 30.6.1907–9.3.1952

Karjalaissyntyinen Hugo Edvard Harmia (ent. Hackestedt) valmistui arkkitehdiksi Teknillisestä korkeakoulusta vuonna 1933. Valmistuttuaan hän kävi opintomatkoilla mm. Ruotsissa, Saksassa, Ranskassa ja Italiassa. Hän aloitti uransa piirtäjänä arkkitehtien P. E. Blomstedtin ja Kaarlo Borgin toimistossa ja myös serkkunsa Alvar Aallon toimistossa valvomassa Paimion Parantolan rakennustyötä, kunnes hän jo pian vuonna 1934 siirtyi Helsingin kaupungin talonrakennusosaston palvelukseen, missä hän toimi yli 10 vuoden ajan. Tuona aikana hän laati mm. Salmisaaren suurvoimalaitoksen luonnokset.<sup>120</sup>

Kaupungin palveluksessa ollessaan Harmia osallistui omissa nimissään lukuisiin arkkitehtuurikilpailuihin ja sai mainetta voittaessaan ensimmäisen palkinnon Lahden kirkkokilpailussa vuonna 1936 ja voittaessaan samana vuonna Hyvinkään Vähä-Kiljavan asemakaavakilpailun ja saadessaan toisen palkinnon Helsingin uuden ylioppilastalon kilpailussa vuonna 1939. Kilpailuvoiton myötä hän sai tehtäväkseen Väinö Vähäkallion Suomen arkkitehtiliitolle lahjoittaman alueen kehittämisen. Hän myös toimitti Suomen arkkitehtiliiton rakennusteknillisen käsikirjan.<sup>121</sup>

Hugo Harmia ja Woldemar Baeckman perustivat yhdessä arkkitehtuuritoimiston vuonna 1940. Siinä Harmia toimi aina kuolemaansa saakka. Hugo Harmia kuoli yllättäen työmatkalla Kuopiossa keväällä 1952, kun Koskelan hallien rakentaminen oli vielä kesken.<sup>122</sup>

## Arkkitehti Woldemar Baeckman 1.3.1911–11.4.1994

Pietarilaissyntyinen Woldemar Baeckman valmistui arkkitehdiksi Teknillisestä korkeakoulusta vuonna 1938. Baeckman teki opintomatkvoja mm. Ruotsiin ja Tanskaan. Heti valmistuttuaan hän pääsi töihin Helsingin kaupungin rakennuskonttoriin, missä toimi vuoteen 1946 saakka. Hän suunnitteli mm. puutaloryhmiä yhdessä kaupunginarkkitehti Hilding Ekelundin ja Yrjö Dunderfeltin kanssa Toukolaan ja Kumpulaan. Sodan jälkeen Baeckman työskenteli Suomen arkkitehtiliiton standardoimislaitoksessa. Baeckman kirjoitti myös artikkeleita arkkitehtuurista alan julkaisuihin ja sanomalehtiin.<sup>123</sup>

Vuodesta 1940 Woldemar Baeckman työskenteli Hugo Harmian kanssa yhteisessä toimistossa. Hugo Harmian kuoltua 1952 Baeckman jatkoi keskeneräiset työt loppuun ja jatkoi toimiston pitoa omalla nimellään.<sup>124</sup>

Baeckman suunnitteli teollisuusrakennuksia kuten Oy Asea Ab:n tehdas- ja varastorakennuksen (1961, yhdessä Eero Miikkulaisen ja Kurt Mobergin kanssa) Espooseen, Oy Sinebrychoff Ab:n panimorakennuksen (1970) Helsingin Hietalahteen sekä Nokia Oy:n kaapelitehtaan (1960-luvulla) Siuntion Pickalaan.<sup>125</sup>

Muita tärkeitä myöhäisempiä töitä olivat Turun Sibeliuksen museo (1969) sekä yhdessä Helmer Löfströmin kanssa suunniteltu Åbo Akademin instituuttirakennus Gadolinia (1969).<sup>126</sup>

Hänen varhainen tuotantonsa oli julkisissa rakennuksissa funktionalistista ja asuinrakennuksissa kodikkuutta suosivaa. Myöhemmässä tuotannossa oli nähtävillä betonibrutalismia ja konstruktivismia piirteitä, mutta kuitenkin ympäristön sopusointu oli hänelle aina tärkeää.<sup>127</sup>

Woldemar Baeckman toimi sihteerinä Valtion rakennustaitteen asiantuntijalautakunnassa vuosina 1941–1944, varapuheenjohtajana Tekniska Föreningen i Finlandin (TFiF) Arkkitehtigilletissä 1945–1947 ja Suomen arkkitehtiliiton hallituksen jäsenenä 1946–1947 ja 1951–1952.<sup>128</sup>

## Arkkitehtitoimisto Harmia & Baeckman 1940–1952

Hugo Harmia ja Woldemar Baeckman perustivat yhdessä arkkitehtuuritoimiston vuonna 1940. Vuonna 1941 he voittivat Helsingin kauppa- ja korkeakoulun kilpailun, josta tuli molempien uran merkittävin saavutus. Rakennuksen arkkitehtoninen arvo on tunnustettu kansanväliselläkin tasolla, modernin arkkitehtuurin suojelemiseen keskittyvän Docomomo-toimiston toimesta. Arkkitehdit voittivat myös Sakkolan kirkkokilpailun sekä Teknillisen korkeakoulun järjestelykilpailun Helsingin Hietalahdessa 1945, Tampereen Teknillisen korkeakoulun kilpailun vuonna 1946<sup>129</sup> sekä Helsingin Asuntokeskuskunnan (Hakan) asuntokorttelin Vallilaan 1945.<sup>130</sup>

Harmia ja Baeckman suunnittelivat lukuisia muita rakennuksia, joista tunnetuimpia ovat mm. Turun säästöpankin talo (1948), Kymin säästöpankin talo Karstulassa sekä tehdas-, konttori-, ja asuinrakennuksia Suomen Sokeri Oy:lle Helsinkiin (1949–51).<sup>131</sup> He suunnittelivat myös Raision tien asuintaloryhmän Rusekasuolle (1946–1951).<sup>132</sup>

## A. Raivion ensimmäinen luonnos

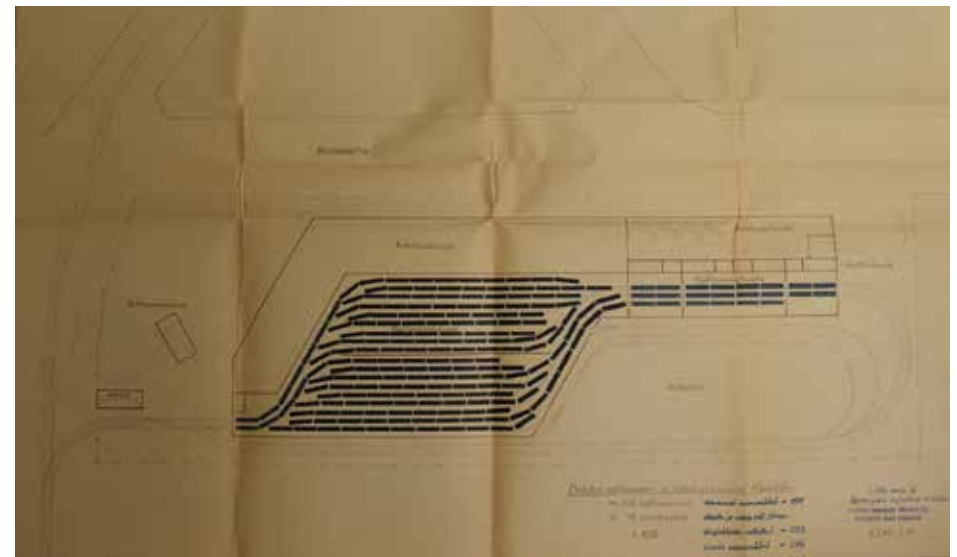
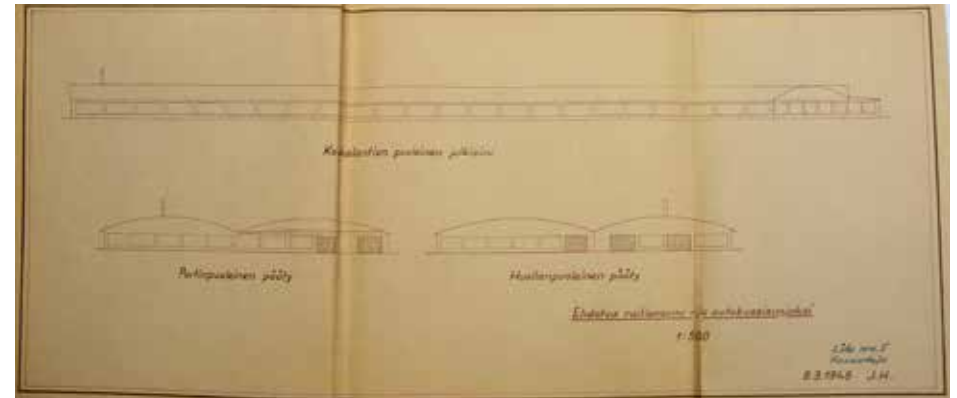
Ensimmäiset suunnitelmat vaunuhalleista Koskelantien varten laati insinööri A. Raivio 6.3.1946. Tuolloin oli vielä epäselvää mihin hallit rakennettaisiin, mutta tuolloin oletuksena oli, että hallit rakennettaisiin Koskelantien varteen ja toinen samanlainen hallikokonaisuus Ruskeasuolle.<sup>133</sup>

Suunnitelmassa oli yhdistetty hallijärjestelmä vaunuhuolto-osastoineen sekä raitiovaunuja että busseja varten. Säilytyshallit oli varattu 180 raitiovaunulle ja 40 bussille ja huoltohalleissa oli tilaa 20 raitiovaunulle ja 10 bussille.<sup>134</sup> Vaunujen huollot ja korjaukset oli suunniteltu suoritettavaksi kahdella rinnakkaisella raiteella huoltohallissa, jota kautta liikenteestä tulevat vaunut ajavat. Huolloista vaunut siirtyvät säilytyshalliin, missä ei tehdä huoltotöitä, mikä mahdollisti säilytyshallin lämpötilan pitämisen alhaisena, vain hieman plussan puolella. Huoltohalliin oli suunniteltu kolmaskin raide, jolle vaunu voitiin siirtää jos sen korjaustyötä ei huoltoaikana ehditä suorittamaan. Bussien puolella oli vastaavasti suunniteltu korjauspaikat syvennyksineen.<sup>135</sup>

Raitiovaunujen säilytyshalli oli suunnitelmassa jaettu kahteen osaan, jota noin puolet vaunuista voitiin ottaa liikenteestä huoltoon keskipäivän hiljaisiksi tunteiksi, mistä ne palasivat taas iltaapäivän liikenteeseen, mutta ajaessaan yöksi halliin ne sijoitettiin suoraan säilytyshalliin. Järjestelyn ansiosta huoltotyöt voitiin suurimmaksi osaksi suorittaa päivällä ja yötyön osuus jäi vähäisemmäksi.<sup>136</sup>

Bussit ja raitiovaunut ajoivat omia ajoväyliä ja ulos- ja sisäänajot olivat yksisuuntaisia, jolloin yhteenajovaaraa ei syntynyt.<sup>137</sup>

Ajoväylien väliin oli suunnitelmassa sijoitettu asemarakennus, jossa olivat kassanhoituhuone, rahastajien ja kuljettajien huoneet, hallipäällikön toimisto, portinvartijan huone, ruokasali, oleskeluhuoneet halli-, huolto ym. henkilökunnalle, opetushuone, pesu- ja mukavuuslaitoksia. Suunnitelmassa oli myös erillinen polttoaineasema.<sup>138</sup>



Insinööri A. Raivion 6.3.1946 laatima suunnitelma Koskelan halleista. Koskela muistiot 1958–1990 HKLA.

## Varsinainen suunnitelma

Arkkitehtitoimisto Harmia & Baeckmanin laatima alustava suunnitelma valmistui tammikuun 1950 alussa, noin 4 kk:n päästä suunnittelun aloittamisesta. Tiedot tarvittavista koneista, laitteista sekä niiden laaduista, vaatimuksista, tehoista ja yksityiskohdista vaativat vielä ratkaisemista ja siihen tarvittiin ratainsinööri Sariolan ja insinööri Raivion matka Tukholmaan. Sen jälkeen voitiin laatia varsinaiset pääpiirustukset.<sup>139</sup>

28.4.1950 Liikennelaitoksen lautakunta päätti antaa Koskelan raitiovaunu- ja autohallien sekä huoltorakennuksen että lämmityskeskuksen putkijohto-, tuuletus- ja sähkölaitteiden asiantuntijatehtävien suorittamisen Voima- ja polttoainetaloudellisen yhdistyksen Ekonon suoritettavaksi.<sup>140</sup>

Liikennelaitoksen lautakunta päätti ottaa mahdollisuuksien mukaan huomioon liikennelaitoksen tuotantokomitean esityksen, että Koskelan alueelle rakennettavien hallien läheisyyteen rakennettavaan rakennukseen sijoitettaisiin asuntojen ohella ruokala, jonka tiloja voitaisiin käyttää juhlatarkoituksiin, sekä mahdollisesti voimistelusalina.<sup>141</sup>

Kesällä 1950 perustettiin rakennustoimikunta Koskelan hallien rakennustöitä johtamaan. Toimikunta ohjasi tiiviisti suunnittelua. Se pohti mm. tarvitaanko A ja B rakennuksia yhdistämään tunneli, otti kantaa valittuihin rakenne- ja materiaaliratkaisuihin sekä teknisiin järjestelyihin.<sup>142</sup>

Pääpiirustukset valmistuivat lokakuussa 1950 ja rakennustoimikunta kommentoi niitä marraskuussa, minkä jälkeen niihin tehtiin vielä pieniä muutoksia.<sup>143</sup> Liikennelaitoksen lautakunta päätti: ”hyväksyä Koskelan hallien pääpiirustukset n:o 1–37 ja niiden mukaiset hallisuunnitelmat, oikeuttaa rakennustoimikunta sen jälkeen, kun pääpiirustukset oli hyväksytty, lopullisesti hyväksymään hallialueen, sen rakennusten ja muut suunnitelmaan kuuluvat työpiirustukset ja työselitykset sekä ottamaan ja hyväksymään sen jälkeen, kun pääurakkatarjoukset oli hyväksytty, muut urakkatarjoukset, tekemään työurakoita koskevat sopimukset ja hyväksymään rakennustyön aikana mahdollisesti ilmaantuvat lisä- ja hyvitys-

laskut sekä työn aikana ehkä välttämättömiksi osoittautuvat pienehköt suunnitelmien muutokset, sekä lopuksi merkitä tiedoksi, että liikennelaitos oli aloittanut 2-raiteisen raitiotien rakentamisen Kustaa Vaasan tiellä Hämeentielle Koskelan halleille”.<sup>144</sup>

Valtuusto päätti Koskelan vaunuhallien rakentamisesta tammikuussa 1951.<sup>145</sup> Rakennuslupa Koskelan halleille saatiin 8.2.1951.<sup>146</sup> Työpiirustukset olivat täysin valmiit helmikuuhun 1951 mennessä, työselostus oli myös puhtaaksikirjoitusta vaille valmis.<sup>147</sup>

Väestönsuojan rakentamiskysymystä pohdittiin pitkään. Urakoitsijoiden kilpailutuksen yhteydessä kilpailutettiin myös hallialueelle rakennettavan väestönsuojan louhintatyöt. Suojan suunnittelu oli vielä pahasti kesken, mutta mikäli alueelle haluttiin väestönsuoja, kallion louhinta tuli kuitenkin suorittaa samalla, sillä myöhemmin tehtynä se tulisi huomattavan kalliiksi ja hankalaksi. Suoja-asia oli vaarassa viivyttää koko hanketta ja raitiovaunut oli saatava pois Ruskeasuolta ennen Olympialaisia. Myös alueella virtaava puro hankaloitti suojan rakentamista.<sup>148</sup> Rakennustoimikunta totesi kesällä 1951, että ”väestönsuojan osalta ei virallisia rakennuspäätöksiä ole olemassa. Kun lakia väestönsuojista ei toistaiseksi ole uudelleen saatettu voimaan, on väestönsuojien rakentaminen vapaaehtoista.”<sup>149</sup> Lopulta vuoden 1951 lopulla päätettiin, että Koskelan vaunuhallialueelle ei rakenneta väestönsuojaa.<sup>150</sup>

## Mallia Pohjoismaista

Tukholmasta oli saatu esimerkkiä siitä, että paras oli sijoittaa useampia hallitiloja eri osiin kaupunkia, jolloin tyhjänä ajettu vaunukilometrimäärä saadaan pienimmäksi mahdolliseksi ja huoltopisteeseen ei keräänny suhteettoman suurta vaunumäärää.<sup>151</sup> Lisäksi Pohjoismaisessa paikallisliikennekongressissa oli tultu siihen tulokseen, että oli pyrittävä aikaansaamaan useampia keskisuuria halleja eri puolille kaupunkia, jolloin välttyttäisiin pitkiltä tyhjänäajoilta. Asiasta oli käytännön kokemuksia jo Kööpenhaminasta, Oslost ja Tukholmasta.<sup>152</sup>

Myös rakennusten yksityiskohtaisempiin suunnitteluratkaisuihin käytiin hakemassa malli erityisesti Tukholmasta. Jo vuonna 1948 Liikennelaitoksen lautakunta esitti kaupunginarkkitehti G. H. Ekelundin ja toimitusjohtaja H. A. N. Relanderin lähettämistä kaupungin kustannuksella Ruotsiin tutustumaan hallien rakentamiseen.<sup>153</sup>

Liikennelaitoksen pöytäkirjan 25.11.1949 mukaan Tukholman raitiotieyhtiöstä ”ovat yli-insinööri Hammarskiöld, ratainsinööri Lunden ja insinööri Ljungren käyneet tutkimassa liikennelaitoksen hallisuunnitelmat ja antamassa asiantuntijalausunnon koko suunnitelmasta ratapihajärjestelyiseen...mainittujen insinöörien käynti on ollut hyvän antoisa ja... lopulausunto annetaan lähiaikona sekä että insinööri Ljungren on viipynyt torstaihin asti suorittaen kiireellisesti hallikysymykseen liittyviä ratapihan suunnittelutöitä.”<sup>154</sup>

Liikennelaitoksen lautakunta päätti vuonna 1950 lähettää ratainsinööri T. Sariolan ja insinööri A. Raivion Tukholmaan enintään viikon ajaksi selvittämään Koskelan hallien valmistamista koskevia ”yksityisseikkoja”.<sup>155</sup> Seuraavana vuonna konepajapäällikkö Martola päätettiin lähettää Tukholmaan hankkimaan Koskelan hallien rakennustöitä varten tarpeellisia tietoja (7.9. 435 \$)<sup>156</sup> Martolan tehtävänä oli tutkia Stockholms Spårvägar Ab:n uusimpien vaunuhallien vastaavia osia ja laitteita, jotta rakenteiden yksityiskohtien suunnittelussa päästiin eteenpäin.<sup>157</sup>

Myös rakenneratkaisuihin haettiin mallia ulkomailta. Raitiovaunujen huoltohallin A rakenteissa käytettiin teräsbetonisia ripalevyjä, jotka valettiin työmaalla betonimatriiseja käyttäen. Matriisit lämmitettiin höyryllä, mikä mahdollisti nopean työskentelyn (ks. kuva ja teksti s. 61). Menetelmää oli käytetty sota-aikana Saksassa ja Yhdysvalloissa ja Koskelan hallissa sitä tiettävästi käytettiin ensimmäistä kertaa Suomessa.<sup>158</sup>

Suomen Raitioseuran Jaakko Pertilän mukaan Koskela on lähes suora kopio Tukholman Alvikin Brommahallenin raitiovaunuhallista.<sup>159</sup>

Ylityönjohtaja Einar Friberg kuvaili IltaSanomissa vuonna 1962: ”Meidän huolto- ja siivoushallimme ovat Tukholman Ahlvin raitiovaunuhallien parannettuja painoksia. Järjestelmä on käytännössä todettu erinomaiseksi ja jo siinä vaiheessa, kun sitä ensimmäisen kerran kokeiltiin, saatiin ainoastaan ennakkolaskelmiin perustuva suunnitelma täsmällisesti viedyksi läpi.”<sup>160</sup>



Ilmakuva Tukholman Alvikin 1942 valmistuneesta Brommahallenista, Oscar Bladh, 1953, Spårvägmuseet 2196-2, Stockholmskällan.

- 110 LLk 30.9.1949
- 111 LLk 7.10.1949
- 112 LLk 28.4.1950
- 113 Arkkitehti 11/1953; rakennustoimikunnan pöytäkirjat
- 114 Arkkitehti 11/1953
- 115 LLk 1.9.1950
- 116 Arkkitehti 11/1953
- 117 Arkkitehti 11/1953
- 118 Arkkitehti 11/1953
- 119 Arkkitehti 11/1953
- 120 <https://www.mfa.fi/kokoelmat/arkkitehdit/hugo-harmia/>, <https://www.aalto.fi/fi/uutiset/isan-ja-woldemar-baeckmanin-suunnittelema-rakennus-on-kylla-hieno>, viitattu 19.1.2022.
- 121 <https://www.mfa.fi/kokoelmat/arkkitehdit/hugo-harmia/>, viitattu 19.1.2022.
- 122 <https://www.mfa.fi/kokoelmat/arkkitehdit/hugo-harmia/>, viitattu 19.1.2022.
- 123 <https://www.mfa.fi/kokoelmat/arkkitehdit/woldemar-baeckman/>, viitattu 20.1.2022
- 124 <https://www.mfa.fi/kokoelmat/arkkitehdit/woldemar-baeckman/>, viitattu 20.1.2022
- 125 <https://www.mfa.fi/kokoelmat/arkkitehdit/woldemar-baeckman/>, viitattu 20.1.2022
- 126 <https://www.mfa.fi/kokoelmat/arkkitehdit/woldemar-baeckman/>, viitattu 20.1.2022
- 127 <https://www.mfa.fi/kokoelmat/arkkitehdit/woldemar-baeckman/>, viitattu 20.1.2022
- 128 <https://www.mfa.fi/kokoelmat/arkkitehdit/woldemar-baeckman/>, viitattu 20.1.2022
- 129 <https://www.mfa.fi/kokoelmat/arkkitehdit/hugo-harmia/>, viitattu 19.1.2022.
- 130 <https://www.mfa.fi/kokoelmat/arkkitehdit/woldemar-baeckman/>, viitattu 20.1.2022
- 131 <https://www.mfa.fi/kokoelmat/arkkitehdit/hugo-harmia/>, viitattu 19.1.2022.
- 132 <https://www.mfa.fi/kokoelmat/arkkitehdit/woldemar-baeckman/>, viitattu 20.1.2022
- 133 LLk 29.3.1946
- 134 LLk 29.3.1946
- 135 LLk 29.3.1946
- 136 LLk 29.3.1946
- 137 LLk 29.3.1946
- 138 LLk 29.3.1946
- 139 LLk 13.1.1950
- 140 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1950, 326.
- 141 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1950, 326-327.
- 142 LLk 1.9.1950; Rakennustoimikunnan pöytäkirjat, HKL
- 143 Rakennustoimikunnan pöytäkirja 7.10.1950; 9.11.1950; 13.11.1950 HKL.
- 144 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1950, 329.
- 145 Helsingin kaupunginmuseon RAKU-tiedot
- 146 Rakennustoimikunnan pöytäkirja 8.3.1951, HKL
- 147 Rakennustoimikunnan pöytäkirja 19.2.1951, HKL.
- 148 LLk 20.4.1951; 27.7.1951; 9.11.1951
- 149 Rakennustoimikunnan kokous 6.7.1951, HKL
- 150 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1951, 318.
- 151 LLk 19.7.1945
- 152 LLk 2.7.1948
- 153 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1948, 300.
- 154 LLk 25.11.1949
- 155 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1950, 323.
- 156 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1951, 318 (79. 435 S).
- 157 Rakennustoimikunnan pöytäkirja 29.8.1951, HKL.
- 158 HS 25.8.1951
- 159 Jaakko Pertilä, s-posti 31.3.2022
- 160 IS 15.8.1962

# Rakentamisen vaiheet

## Rakentajat

A- ja B-hallit rakensi Silta ja Satama Oy ja vastaavina työnjohtajina toimivat diplomi-insinööri P. Kaista ja rakennusmestari U. Sauvala.<sup>161</sup>

C-hallin sekä D, E ja G rakennukset rakensi Oy Constructor Ab ja vastaavina työnjohtajina toimivat diplomi-insinööri M. Autio ja rakennusmestari P. Puustjärvi.<sup>162</sup>

Rakennuttajan tarkastajina toimivat dipl.ins. G. M. Nyström ja rakennusmestari O. Vanhala.<sup>163</sup>

**LVI-työt:** Oy Vesijohtoliike-Huber Ab

**Sähkötyöt:** Sähkö Oy Hedengren

**Maalaustyöt:** A. Kaipainen

**Eristystyöt:** Asfaltti Oy Lemminkäinen

**Kivityöt:** Ahdekiven Kiviveistämö

**Maankaivuutyöt:** Pellonraivaus Oy

**Louhintatyöt:** Elovuori & Kumpp.

**Mosaikkityöt:** Asfaltti Oy Lemminkäinen, Sementtituote Oy

**Peltityöt:** Kymäläinen Oy Rakennuspelti Oy Haarala

**Kuparipeltityöt ja muototeräkset:** Koneputkitus Oy

**Ovet ja ikkunat:** Höyrypuuseppä Oy Tampere, Oy Parke Ab, Keravan Puuteollisuus Oy

**Rautaovet- ja ikkunat:** Veikko Nyström Oy

**Rautarakenteiset kalustot:** Oy Veljekset Lampila Ab

**Kalustot:** Enso-Guzeit Oy, Lahden tehtaas, Keravan Puuteollisuus Oy, A Salmi Oy

**Ilmastointilaitteet:** Valmet Oy

**Hissit, koneelliset ovet ja nosturit:** Kone Oy

**Metalliset pukukaapit:** Oy G.W Sohlberg Ab

**Polttoöljy- ja kaasusäiliöt:** Esso

**Permantomassatyöt:** Sitkos Oy

**Lasitiilet:** Puristelasi Oy

**Keittiökoneita:** Metalliteos Oy

**Jäähdytyskoneet:** Morus Oy

**Tiilet ja Siporex-laatat:** Oy Saseka Ab

**Kattohuopa:** Oy Semptalin Ab

**Korkkiparketti:** F. Lindqvist

**Lasivilla ja akustolevyt:** Industria Oy

**Rakennustarvikkeita:** Rake Oy, Oy Renlund Ab, Rauta- ja Konetarvike Oy<sup>164</sup>



Constructorin rakennustyöläisiä Koskelan työmaalla, Foto Roos 19.3.1952, HKM reprokuva Sanna Ihatsu.



Silta ja Satama Oy:n työmaa, Foto Roos 30.8.1951, HKM reprokuva Sanna Ihatsu.

## Rakentamisen valmistelu

Ennen varikon rakentamista vajaa 8 ha alue oli länsiosastaan luonnon-tilaista, puiden peittämää kalliorinnettä ja itäosastaan pehmeää pelto- maata.<sup>165</sup> Tontilla virtasi Annalanpuro.<sup>166</sup> Tontin lounaisosassa oli sinne 1930-luvun alussa rakennettu urheilukenttä ja keskiosassa oli ilmeisesti Koskelan työ- ja vaivaistaloa varten rakennettuja vanhoja puurakennuk- sia.<sup>167</sup> Ennen varsinaisia rakennustöitä liikennelaitos oli putkittanut alu- een läpi virtaavasta Annalanpurosta sen osan, joka kulki suunnitellun raitiovaunuhallin kohdalta. Kun myös linja-autot päätettiin sijoittaa ton- tille, piti putkitusta jatkaa.<sup>168</sup>

Pellonraivaus Oy suoritti maan tasoitus- ja siirtotöitä Koskelan hallialueel- la vuonna 1950.<sup>169</sup> Aluksi tehtiin räjäytys- kaivuu- ja maansiirtotöitä alu- een länsiosaan, jotta saatiin Koskelantien varrelle tasanne linja-autoja varten. Raitiovaunujen tilat tulivat 7 metriä alemmalle tasolle alueen itä- osaan.<sup>170</sup>

Kesällä 1950 perustettiin rakennustoimikunta Koskelan hallien rakennus- töitä johtamaan ja rakennustarvikkeita hankkimaan.<sup>171</sup>

## Rakennustarvikkeiden hankinta

Rakennustarvikkeista oli pulaa sodan jälkeen. Esimerkiksi raudan saanti oli vaikeaa ja riippui ulkomaan valuutan saannista. Sementin tuotanto oli lisääntymässä, mutta tilaukset piti tehdä hyvissä ajoin.<sup>172</sup> Myös koneellisten laitteiden toimitukset olivat myöhässä ja niissä oli myös lisenssivai- keuksia. Esimerkiksi moottoroitujen ovien hankinta kohtasi vaikeuksia.<sup>173</sup> Rakennustoimikunta aloitti tärkeimpien rakennusaineiden kuten beto- niterästen, sementin, tiilien ja lasin hankinnat tammikuussa 1951.<sup>174</sup> Ra- kennustoimikunnan työvaliokunta hankki myös halleja varten tarvittavat koneelliset varusteet.<sup>175</sup> Hankintavaikeuksista huolimatta rakennustyöt sujuivat jotakuinkin suunnitelmien ja aikataulujen mukaisesti.<sup>176</sup>





Moottoroitujen ovien saannissa oli erityisiä ongelmia ja niiden toimitus viivästy. Kuva Foto Roos, HKM, reprokuva Sanna Ihatsu.

Betoniteräksiä arvioitiin tarvittavan n. 850 tonnia. Niitä yritettiin hankkia tammikuusta lähtien, mutta tuontilisenssiä ei saatu kuin vasta maaliskuussa, jolloin saatiin koko määrälle lisenssi tuontia varten Belgiasta.<sup>177</sup>

Sementtiä tilattiin 50 000 pussia suoraan Paraisten Kalkkivuori Oy:ltä. Toimituksesta neuvoteltiin ensin Sementtiyhdistyksen ja valtion rakennusviranomaisten kanssa ja toimitus järjestyi kesäkuulle 1951.<sup>178</sup>

Korkkilevyä kattorakenteita varten tarvittiin noin 24 000 m<sup>2</sup> ja sitä yritettiin ensin tilata Portugalista, mutta valuutan puutteen vuoksi tuontikauppaviranomaiset eivät voineet myöntää tuontia ja siksi sitä tilattiin Hollannista.<sup>179</sup>

Lasitiiliä, tiiliä ja puupaaluja saatiin ongelmitta, mutta ikkunalasista insinööri Raivion piti neuvotella Lahden tehtaan kanssa.<sup>180</sup>

Lämmityslaitteissa käytettävä alumiinia varten saatiin tuontilisenssi aluksi 2000 kg:lle eli noin 1/5:lle, loput hankittiin erissä vähitellen.<sup>181</sup>

## Rakennustöiden eteneminen

Rakennustoimikunnan työvaliokunta hoiti myös urakoitsijoiden kilpailutukset. Vaunuhallien rakentamisen urakkatarjoukset avattiin 2.4.1951. Tarjouksia saatiin yhdeksän ja rakennustoimikunta ehdotti sopivimmiksi työn suorittajiksi Oy Constructor Ab:ä sekä Silta- ja Satama Oy:ä. Työ ajateltiin antaa suoritettavaksi laskutyöurakkana, koska silloisissa oloissa hinta- ja palkkamarkkinat olivat epävakaat. Heidän kesken neuvoteltaessa Oy Constructor Ab:lle päätettiin antaa rakennettaviksi autohalli- ja keskusrakennukset sekä eräät muut työt ja Silta ja Satama Oy:lle raitiovaunuhallit ja eräät muut työt.<sup>182</sup> Varsinaiset rakennustyöt aloitettiin toukokuussa 1951.<sup>183</sup>

Ensimmäisen rakennusvaiheen harjannostajaiset pidettiin lokakuun 27. vuonna 1951, kun raitiovaunujen huoltohalli A ja säilytys halli B olivat harjakorkeudessaan. Toisen rakennusvaiheen harjannostajaiset oli lokakuun 26. vuonna 1952.<sup>184</sup> Silloin valmistuivat varikon suurin sekä korkein rakennus eli bussihalli C sekä keskusrakennus D harjannostovaiheeseen.<sup>185</sup>

Vuonna 1952 Kustaa Vaasantielle, Hämeentieltä Koskelan halleille, rakennettiin halleille menevä ratakiskorata 42.1 kg:n kiskoista sepelialustalle, yhteensä 1 367 m yksinkertaista rataa. Koskelan hallin ratapihalle rakennettiin yksinkertaista suoraa rataa 1 233,5 m ja kaarta 300 m, halli leihin suoraa rataa 1 600 m ja kaarta 300 m sekä huoltohallin ratapihalle suoraa rataa 1 250 m ja kaarta 355 m. Vuoden lopussa rataa oli rakennettu Koskelan hallialueelle yhteensä 5 038 m. Kaksoisraidetta varten asennettiin Kustaa Vaasantielle, Hämeentieltä Koskelan halleille, 1 550 m ilmajohtoa, ja Koskelan hallialueelle ja B-halliin 4 350 m ilmajohtoa.<sup>186</sup>

Vuonna 1953 jatkettiin ratatyöt Koskelan halleissa ja ratapihoilla loppuun. Raitiovaunujen huolto- ja säilytyshallien väliin rakennettiin kaksoisraidetta 822 m sekä näiden hallien väliset yhdyskaarteet vaihde- ja risteyskappaleineen, yhteensä 158 m. Vuoden lopussa ratakorataa oli Koskelan halleilla yhteensä 6 918 m. Sen lisäksi asennettiin uutta raiteistoja varten 1 610 m ilmajohtoa.<sup>187</sup>

Vuonna 1953 saatiin Koskelassa suunniteltuun vaunujen huoltoon, huoltokorjaukseen ja säilytykseen tarkoitetut varusteet, välineet ja järjestelyt jokseenkin valmiiksi; samoin ratapiha ja halliraitteet. Lisenssivaikeuksien ja pitkien toimitusaikojen takia oli joitakin koneita ja laitteita vuoden lopussa vielä toimittamatta.<sup>188</sup>

Vuonna 1954 tehtiin enää vain lähinnä kone- ja viimeistelytyötä sekä aluetöitä.<sup>189</sup> A-hallissa aloitettiin raitiovaunujen kuljetusketjun asennustyöt. Lämpöjohtoverkoston lisättiin Sunztrip-pattereita. A- ja B-hallien viemäri- ja salaojitus johdot sekä kaivot puhdistettiin ja tarkastettiin. Hallintorakennukseen johtava tie ja raitiovaunuhallipiha, pinta-alaltaan yhteensä 3 735 m<sup>2</sup>, päällystettiin bitumilla. Koskelan bussihallin pihasta kivettiin 3 378 m<sup>2</sup> vanhoilla nupukivillä.<sup>190</sup> Linja-autohuoltohalliin asennettiin Visualiner-laite etupyörien ja ohjauslaitteen säätämiseksi. Lisäksi sinne asennettiin niittauskone jarruhihnaa varten ja linja-autonpyörän tasapainoituslaite.<sup>191</sup> Kiskontaivutuslaitteet siirrettiin Töölöstä Koskelaan ja asennettiin paikoilleen<sup>192</sup> niitä varten rakennettuun K-rakennukseen. Lisäksi rakennettiin tuhansiirtolaite, eli rakennus H rakennuksen D viereen.<sup>193</sup>

Yläkuvasa varikon rakennusten rakennustyöt käynnissä. Kuva 19.3.1952 Foto Roos, HKM, reprokuva Sanna Ihatsu.

Alakuvassa kiskon siirtoa kiskontaivutusrakennuksesta K, kuva Vilho Laiho 1955, HKM.



## Annalan kentän vaiheet

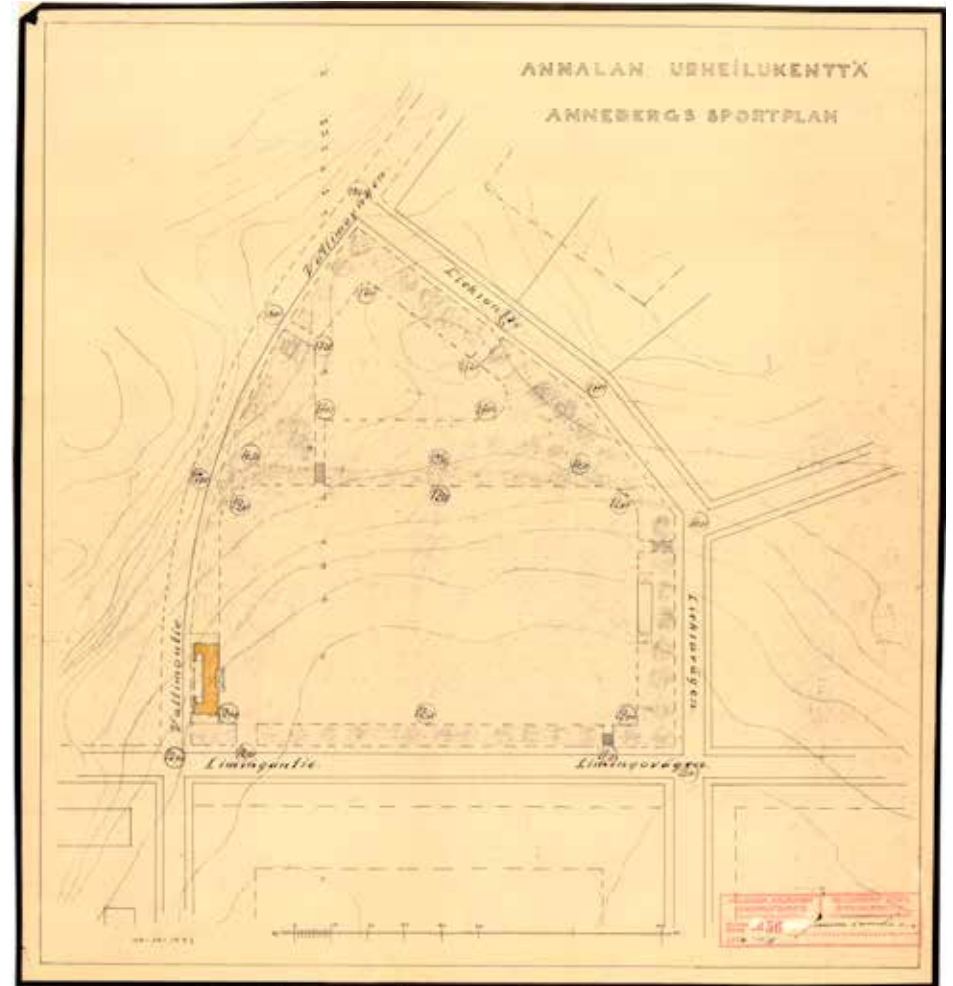
Kaupungin yleisten töiden hallitus laati rahatoimikamarin kehotuksesta ehdotuksen urheilukentän järjestämistä Annalasta länteen sijaitseville alueille, missä vallitsi suuri puute urheilu- ja leikkikentistä. Ehdotus kustannusarvioineen lähetettiin valtuustolle, joka päätti 11.12.1929, että urheilukenttä oli rakennettava ehdotettuun paikkaan, ja rakennustöille varattiin seuraavalle vuodelle määräraha työn aloittamista varten.<sup>194</sup> Urheilulautakunta hyväksyi Annalan urheilukentän suunnitelmat vuonna 1930.<sup>195</sup>

Urheiluseura Toukolan Teräksen perustajajäsen Hugo Nurmio kertoo: "Toukolalaiset pikkupojat pitivät nyrkkeilykilpailut Annalan yläkentällä ja jotkin niistä pikkupojista tunsivat minut, että olin nyrkkeilijä ja kehätuomari, ja he pyysivät minua kehätuomariksi nyrkkeilykilpailuihin. Näissä kilpailuissa pojat olivat keränneet salaa pääsymaksua ja poliisi oli saanut tietää asiasta. Poliisi tuli luokseni ja sanoi, että mitä tällainen salainen urheilukilpailu. Perustakaa reilusti yksi urheiluseura, sillähän pääsette tästä hommasta." Siten perustettiin Urheiluseura Toukolan Teräs.<sup>196</sup>

Annalan kentän ylätasanteella on kivi, johon on kiinnitetty muistolaatta. Laatassa lukee: "Tällä paikalla perustettiin Toukolan voimistelu- ja urheiluseura Teräs 6.9.1932." Paikalla perustavassa kokouksessa oli lähinnä Arabian työntekijöitä.<sup>197</sup>

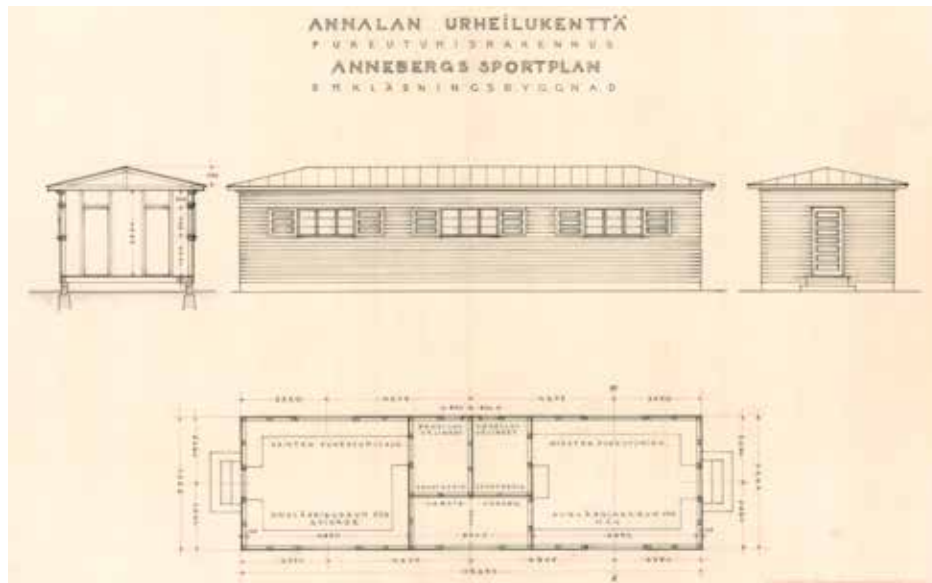
Annalan urheilukentän järjestyssäännöt vahvistettiin kiinteistölautakunnassa 24.4.1933.<sup>198</sup>

Syksyllä 1938 suunniteltiin olympialaisia ja Annalan kenttää ajateltiin yhdeksi seitsemästä harjoituskentästä Helsingissä. Olympialaisia varten Annalan pukuhuonetta piti suurentaa.<sup>199</sup> Ilmeisesti suunnitelmat jäivät toteuttamatta, kun olympialaiset sodan vuoksi siirtyivät.

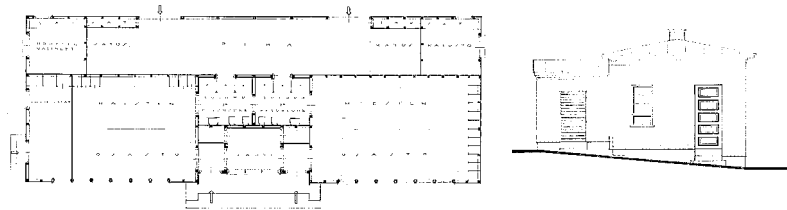


Asemapiirros Annalan urheilukentän järjestelyistä vuodelta 1934. HKA.

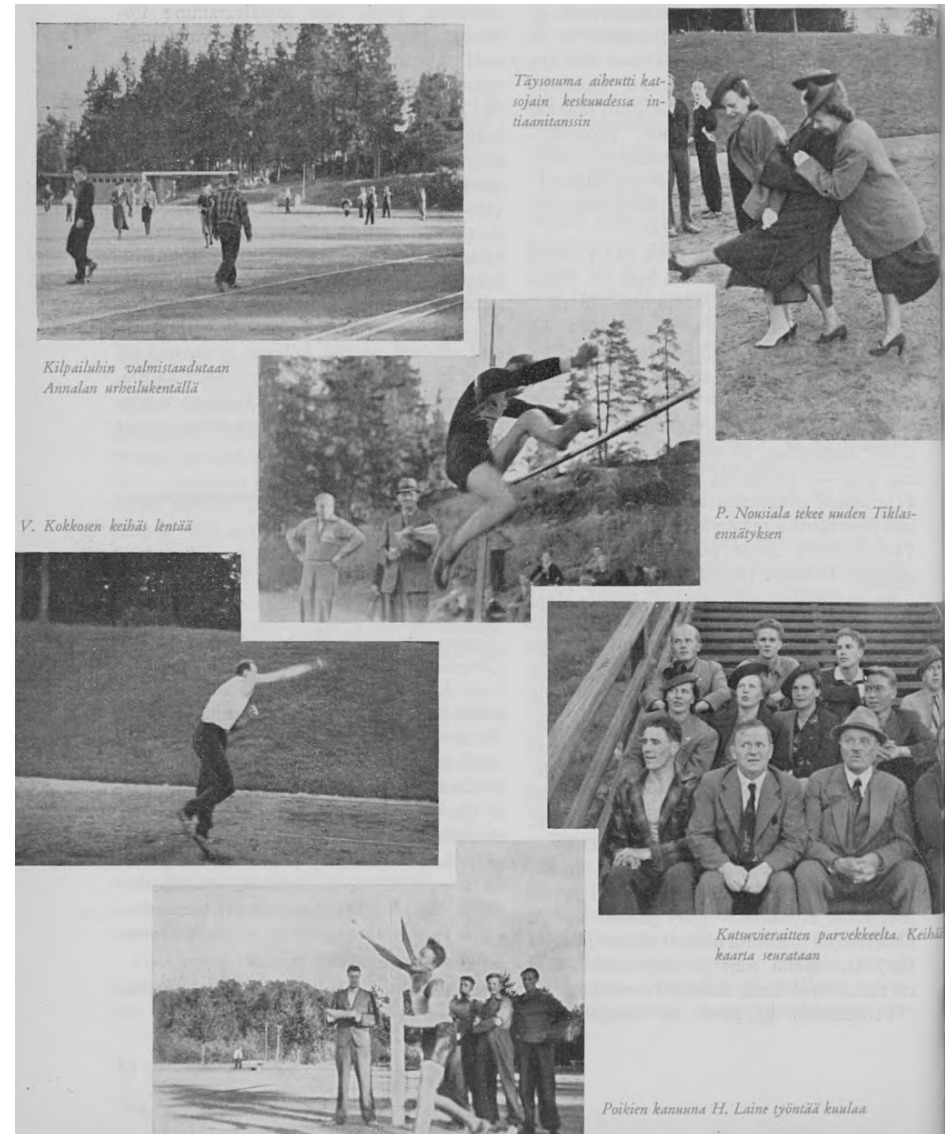
Ilmakuvatarkastelun perusteella nykyinen pukukoppi on ollut samalla paikalla 1930-luvulta saakka. Kaupunginarkistosta löytyy pukukopista kahdet eri piirustukset, joista ensimmäiset ovat vuodelta 1932 ja toiset 1934. Nykyisen kopin ulkoasu ei vastaa kumpikaan piirustuksia ainakaan kattomuodon, aukotuksen tai julkisivulaudoituksen osalta. Päämitat vastaavat parhaiten vuoden 1932 suunnitelmia. Ilmakuviin ja Tiklaksen lehdessä vuonna 1939 näkyvän kuvan mukaan kopin nykyinen ulkoasu voisi olla lähellä sen alkuperäistä ulkoasua ainakin kattomuodon ja aukotuksen osalta.



Pukukopin suunnitelmat vuodelta 1932. HKA.



Pukukopin suunnitelmia vuodelta 1934. HKA.



Tiklaksen lehti 1.9.1939, vasemmassa yläkuvassa näkyy taustalla pukusuoja.

- 161 Arkkitehti 11/1953  
162 Arkkitehti 11/1953  
163 Arkkitehti 11/1953  
164 Arkkitehti 11/1953  
165 Arkkitehti 11/1953  
166 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1948, 300, 302.  
167 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta vuonna 1930, 132, 211; valokuvatarkastelu HKM valokuvista.  
168 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1948, 300, 302; LLk 27.7.1951  
169 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1950, 327; Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1953, 295.  
170 Arkkitehti 11/1953  
171 LLk 1.9.1950  
172 Rakennustoimikunnan pöytäkirja 11.1.1951, HKL  
173 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1951, 316; Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1953, 295; Lk 27.7.1951  
174 Rakennustoimikunnan pöytäkirja 11.1.1951, HKL  
175 Rakennustoimikunnan pöytäkirja 8.3.1951, HKL  
176 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1951, 316; Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1953, 295; Lk 27.7.1951  
177 Rakennustoimikunnan pöytäkirja 8.3.1951, HKL.  
178 Rakennustoimikunnan pöytäkirja 8.3.1951, HKL.  
179 Rakennustoimikunnan pöytäkirja 8.3.1951, HKL.  
180 Rakennustoimikunnan pöytäkirja 8.3.1951, HKL.  
181 Rakennustoimikunnan pöytäkirja 8.3.1951, HKL.  
182 LLk 20.4.1951  
183 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1951, 316; Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1953, 295.  
184 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1951, 318; HS 27.1.1952.  
185 HS 27.1.1952  
186 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1952, 323.  
187 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1953, 291.  
188 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1953, 295.  
189 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1953, 284, 295.  
190 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1954, 284.  
191 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1954, 285.  
192 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1954, 281.  
193 Piirustukset Ke-127-54, HKA.  
194 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta vuonna 1929, 49  
195 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta vuonna 1930, 132, 211  
196 <https://www.artova.fi/annalan-kallio/>, viitattu 14.2.2022  
197 <https://paulijokinen.fi/iltalenkki-helsingin-synnyinsijoilla/>, viitattu 14.2.2022  
198 Helsingin kaupungin kunnallisasetuskokoelma 1934.  
199 HS 19.10.1938

# Käytön historiaa

## Rakennukset käyttöön vaiheittain

Koskelan hallien rakentamispäätöksen myötä voitiin vuonna 1950 tilata ensimmäiset 30 kpl entistä kalustoa leveämpiä ja pidempiä telivaunuja helpottamaan vaunupulaa.<sup>200</sup>

Koskelan hallit otettiin käyttöön vaiheittain, sitä mukaa kuin ne valmistuivat. Ensin valmistuivat säilytyshallit. Halleja voitiin käyttää raitiovaunujen yösäilytykseen 22.9.1952 alkaen ja linja-autojen säilytykseen 8.12.1952 alkaen. Ruskeasuon ratsastushalli, jossa liikennelaitos säilytti 60 raitiovaunua, piti alkujaan vapauttaa hyvissä ajoin ennen Olympialaisia, mutta tiukka aikataulu ei aivan toteutunut. Hallit voitiin kuitenkin luovuttaa takaisin urheilu- ja retkeilytoimistolle ennen 19. heinäkuuta alkaneita Olympiakisoja. Myös Hernesaarella sijainnut liikennelaitoksen käytössä ollut, autojen säilytystä varten kunnostettu vanha rakennus voitiin luovuttaa rakennustoimiston puhtaanapito-osaston käyttöön joulukuussa 1952.<sup>201</sup>

Olympialaiset toivat mukanaan myös liikenteenohjauskeskuksen, joka sijoitettiin aluksi HKL:n silloiseen pääkonttoriin Erottajalle.<sup>202</sup>

Rataosaston konepaja siirrettiin kevättalvella 1953 Koskelaan. Konepajalla valmistettiin ensimmäisen toimintavuoden aikana risteyskappaleita, vaihteita ja linjapylväitä. Rautatiekiskoratoja varten valmistettiin raitiovaunulumiaura, lisäksi muutettiin 5 kpl 3-pyöräisiä raitiovaunulumiauroja 4-pyöräisiksi.<sup>203</sup>

Raitiovaunujen huoltohalli otettiin käyttöön kesäkuussa 1953, vaikka tuolloin vielä osa laitteista puuttui pitkien toimitusaikojen ja lisenssi-vaikkeuksien vuoksi. Vaunuhuolto voitiin kuitenkin toteuttaa Koskelassa suunnitellusti. Linja-autojen huoltohalli otettiin käyttöön syyskuussa 1953.<sup>204</sup>

Koskelan hallien valmistuminen vaikutti myös Töölön ja Vallilan tilajärjestelyihin. Vuonna 1953 vaatehtimo ja vaatevarasto muutettiin Töölöstä Koskelaan ja sen myötä Töölössä suurennettiin konepajakonttoria. Kun rataosaston aurat siirrettiin Vallilasta Koskelaan, otettiin hallitila kokonaisuudessaan vaunukonepajan käyttöön.<sup>205</sup> Koskelan raitiovaunujen säilytyshallin valmistuttua 15.6.1953 sijoitettiin raitiovaunut seuraavasti: Koskelan halliin sijoitettiin linjojen 1, 3B, 3T, 6, 7 A, 7B ja K vaunut, Töölön halliin sijoitettiin linjojen 4, 5, 12 ja H vaunut sekä Vallilan halliin kaikki tungosaikavaunut.<sup>206</sup>

Toiminta eri varikoiden kesken jakaantui siten, että linja-autojen huolto- ja korjaustoiminta tapahtui Ruskeasuon ja Koskelan varikoilla. Raitiovaunujen korjaukset hoidettiin Töölön ja Vallilan korjaamoilla sekä huoltokorjaukset ja pienehköt korjaukset Koskelan, Töölön ja Vallilan varikoilla. Johdinautojen huolto hoidettiin Töölön varikolla.<sup>207</sup> Liikennehenkilökunnan koulutusta annettiin Koskelan koulutustiloissa.<sup>208</sup>



Raitiovaunujen huoltohallissa keskellä oleva raitiovaunu on alustan tarkastuspai-  
kalla. Foto Okkola, 20.10.1956, HKM, reprokuva Sanna Ihatsu.



Koskelassa oli oma vaatehtimo, jossa valmistettiin henkilö-  
kunnan työvaat-  
teet. LLK ptk liitteet  
1951, HKA.



**Kuvaus Iltasanomista vuodelta 1962. Tuolloin raitiovaunujen huollossa oli vielä käytössä ketjukuljettimet. Ne poistuivat 1970-luvun loppuun mennessä.**

”Öinen ratapiha täyttyy klo 1.20 mennessä pitkistä vaunujonoista. Yksikerrallaan kaikki parittomilla numeroilla merkityt vaunut, jotka ovat sinä päivänä vuorossa pääsevät liukukettingin vetäminä siivoushalleihin. Ajurina toimiva asentaja syöttää vaunut automaattiseen ketjukuljettimeen. Koneisto alkaa toimia, ovet liukuvat auki ja puolen metrin sekuntivauhdilla jokainen vaunu katoaa 10 minuutin väliajoin lämpimään höyrypilveen, josta ilmestyessään se on pölytön ja märkä. Päivittäinen ulkopesu tehdään automaattisuihkuilla, joitten putkistoista ensimmäisessä on yhden ja seuraavissa jo 20 ilmakehän paine. Vaunujen sisustat sen sijaan siivotaan ihmisvoimin ja tästä työstä huolehtivat Koskelassa kaksi siivojaa ja yksi pölyjenpyyhkijä. Vilkaisu tyhjiin vaunuihin paljastaa kerrassaan uskomattoman määrän roskaa, paperisilppua ja likaa, joita liikenteen tungoksessa tuskin huomaakaan. ... Siivouksen jälkeen vaunu siirtyy huoltoon, jossa sen alaosa tarkastetaan ja mahdolliset viat korjataan. Tarkastuksen jälkeen vaunu irroitetaan liukuketjusta ja ajetaan ratapihan kautta säilytyshalleihin odottamaan seuraavaa aamulähtöä

Yhden vaunun huoltamiseen normaalisti kuluva etappiaika on 10 minuuttia. Kiireisimpinä öinä hallin mekanisme kuitenkin voidaan säädellä mielivaltaisesti tilanteen mukaan. Tässä ajassa vaunu ehtii läpikäydä huolellisen tarkastuksen. Kuitenkin välihuolto, joka suoritetaan 2225 ajokilometrin jälkeen, vaatii enemmän aikaa ja sitä varten varataan yleensä 20 minuuttia. Välihuollossa vaunujen laitteistotarkastetaan myös sisältä ja siivous suoritetaan perusteellisesti.”<sup>209</sup>



## 1960-70-luvut

Vuonna 1963 hukkakilometrien vähentämiseksi laajennettiin Koskelan autohuollon tehtäväkenttää pyrkimyksenä muodostaa ns. itsenäisiä huoltovarikoita. Tällä pyrittiin siihen, että kukin varikko pystyisi suorittamaan oman kalustonsa mahdollisimman pitkälle menevät sekä ohjelmanmukaiset huoltotoimenpiteet että satunnaiset korjaukset ottaen samalla huomioon päivittäisen liikennetarpeen.<sup>210</sup>

Koskelan varikon jälkeen valmistuivat bussivarikot vuonna 1961 Ruskeasuolle ja 1965 Vartiokylään. Uusien varikoiden myötä voitiin luopua Valtilan varikosta ja Ruskeasuon ratsastushalleista. 1960-luvun lopulla linja-autojen huolto- ja korjaustoiminta tapahtui Ruskeasuon korjaamolla sekä Koskelan ja Vartiokylän varikoilla.<sup>211</sup>

Vuonna 1969 Helsingin kaupunginvaltuusto päätti metron rakentamisesta. Metroliikenne alkoi vuonna 1982.<sup>212</sup>

5.3.1970 Koskelan varikon C-hallin huoltokorjaamossa sattui uhkaava tulipalo. Linja-autojen polttoaineen täyttöpäikällä pakokaasun imuhormisto ja sen ympäristö syttyivät tuleen. Tuli saatiin ripeällä sammutustoiminnalla ja paikallisella sammutuskalustolla tukahdutetuksi ja vauriot jäivät vähäisiksi.<sup>213</sup>

Henkilökunnan asuntotilanteen selvittämiseksi pantiin toimeen tammiukuussa 1970 asuntotiedustelu, jonka mukaan yli 500 laitoksen palveluksessa olevaa henkilöä perheenjäsenineen oli asunnon tarpeessa. Asuntopulan helpottamiseksi saatiin Koskelan hallialueen läheltä Ruutimäestä tontti kahden asuntorakennuksen rakentamiseksi.<sup>214</sup> Asuintalot valmistuivat syksyllä 1972.<sup>215</sup>

Yläkuvassa bussien huoltohalli pian valmistumisen jälkeen, valokuva H. Havas, HKM, reprokuva Sanna Ihatsu.

Alakuvassa tulipalo bussihallissa 5.3.1970, kuva Bertel Okkola, HKM.



### Kuvaus raitiovaunuvarikon toiminnasta vuodelta 1979

"Koskelan varikkoalueella on linja-autovarikko, raitiovaunuvarikko ja ratakorjaamo. Lisäksi alueella sijaitsee hallintorakennus, joka sisältää lämpökeskuksen, ruokalan, toimistotiloja ja varikkohenkilökunnan asuntoja. ... Raitiovaunuvarikko käsittää vaunujen huoltorakennuksen ja noin sadan raitiovaunun säilytyshallin. Rakennuksissa on tarvittavat toimisto- ja sosiaalityilat liikenne- ja korjaamohenkilökuntaa varten. Huoltorakennuksessa on vaunuston huoltoon ja korjaukseen tarvittavat korjauspaikat, koneet ja laitteet. Varikolta lähtee linjalle aamuisin noin 63 vuorovaunua, joista valtaosa on nivelvaunuja.

Koskelan varikolla työskennellään normaalin työajan lisäksi myös yöllä 22-6. Tällöin linjalta saapuville vaunuille suoritetaan vuorokausihuolto. Päivystysajan puitteissa vaunuille suoritetaan määräaikaishuoltoja sekä vika- ja kolhiokorjauksia. ... Koskelan varikon lisäksi raitiovaunuja huolletaan ja säilytetään myös Vallilan ja Töölön varikoilla. Näiltä varikoilta hoidetaan lisävaunut ruuhkaliikenteeseen.

Linjalta tulleille vaunuille suoritetaan yöllä vuorokausihuolto: mm. sisä- ja ulkopuhdistus, silmämääräinen laitteiden kunnan tarkistus ja jarruhiekan täydennys. Jarruhiekkaa kulutetaan vaunuissa vuosittain n. 300 tonnia. Vaunut pestään ulkopuolelta harjakoneella ja siivotaan sisältä keskuspölynimurilla, jonka imulaitteisto on sijoitettu kellariin. Erikoismiehet korjaavat öisin kuljettajan ilmoittamat ja tarkastuksessa havaitut pienet viat.

Eri asteiset määräaikaishuollot suoritetaan vaunuille normaalina työaika-  
na 5000 ajokilometrin jälkeen. Työ sisältää täydellisen vaunun sisätilojen pesun ja pyyhinnän sekä huolto-ohjelmassa määrätyt laitteiden huolto-  
tehtävät. Päivittäin huolletaan varikolla neljä raitiovaunua. Työryhmään kuuluu kolme naissiivojaa ja kuusi miestä.

Varikolla suoritetaan kaikki varikolle saapuneiden vaunujen vikakorjaukset ja pienet kolhiokorjaukset. Suuret, vaunun nostoa vaativat työt tehdään Vallilan raitiovaunukorjaamossa. Varikkoalueella on koeajorata, jolla testataan vaunun kulkuominaisuuksia ja jarruja.

Hallin sivustalla on työkalu- ja tarvikevarasto, pieni koneistamo, toimisto sekä sosiaalityilat saunoineen. Liikennehenkilökunnan tilat sijaitsevat vaunujen säilytyshallin siipirakennuksessa. Siellä on kuljettajien ja rahastajien odotustilat, tarkastajien toimistotilat sekä liikennehenkilökunnan koulutustilat.

Vaunujen säilytyshalli on n. 120 m pitkä ja sisältää 14 raidetta. Hallin lämpötila talvisin on + 5 C. Vaunut lähtevät hallista linjalle noin klo 1.30. Vuorokausihuollon jälkeen vaunut sijoitetaan aikataulujen ja linjojen määräämään järjestykseen seuraavaa ulosajoa varten.

Hallintorakennukseen on sijoitettu alueen lämpökeskus, ruokala, rakennusosaston toimistotiloja, liikenneosaston lippukassa ja 14 asuntoa varikko- ja liikennehenkilökuntaa varten."<sup>216</sup>



Työskentelyä korjauspajalla n. 1970, kuva Unto Laitila, HKM.

## 1980–90-luvut

Vuonna 1981 Vallilan varikon vika- ja huoltokorjaustoiminta siirrettiin Koskelan varikolle. Perävaunuja lukuun ottamatta liikenteen käytössä olevat vaunut siirrettiin Vallilan hallista Koskelan halliin.<sup>217</sup>

Vuonna 1983 linja-autokalustoa ylläpidettiin edelleen Koskelan, Ruskeasuon ja Vartiokylän varikoilla. Raitiovaunukalusto säilytettiin Koskelan ja Töölön varikoilla. Metrovaunukalustoa varten oli Roihupellon metrovarikko.<sup>218</sup>

Vuonna 1986 siirrettiin Töölön varikolla ollut raitiovaunujen korjaamotoiminta Vallilan korjaamolle.<sup>219</sup>

## 2000-luku

2000-luvulla bussitoiminta varikolla supistui ja lakkasi lopulta lähes kokonaan. Vuonna 2000 bussihalli muutettiin karting-halliksi<sup>220</sup> ja sitä myötä alueen bussitoiminta supistui runsaasti.<sup>221</sup>

Helsingin Bussiliikenne lopetti toimintansa Koskelan varikolla ja varikon toiminnot siirrettiin Ruskeasuon ja Vartiokylän varikolle tammikuussa 2011.<sup>222</sup> Bussit hävisivät piha-alueilta kokonaan, kun vuonna 2017 rakennettiin raitiovaunuille väliaikainen kangashalli.<sup>223</sup>

Vuonna 2013 Koskelan raitiovaunuvarikon laajentamisesta laadittiin selvitys. HKL:n johtokunta päätti esittää kaupunginhallitukselle, että Koskelan nykyiset raitiovaunuhallit korvataan uudella hallilla ja osa varikkoalueen rakennuksista purettaisiin. Koskelan varikosta tulisi toteutuskilpailun avulla uusi asuin- ja liikealue.<sup>224</sup>

Vuonna 2014 Koskelan raitiovaunuvarikon uudistamisen selvittely jatkui. Tavoitteena oli kehittää koko Koskelan varikkoaluetta kaavoittamalla sinne asuin- ja toimitilarakentamista, ja aiheesta laadittiinkin kilpailutusaineistoa. Tarkoituksena oli valita alueelle yksi toteuttaja, joka rakentaa ja rahoittaa uuden varikkorakennuksen HKL:lle vuokrattavaksi sekä vas-

taa ympäröivän alueen kehittämisestä, suunnittelusta ja rakentamisesta asuin- ja liikekäyttöön.<sup>225</sup>

Vuonna 2015 HKL aloitti uudelleen raitiovaunujärjestelmän tarvitseman varikkojärjestelyjen arvioinnin osana Koskelan perusparannushanketta.<sup>226</sup> Selvitys Koskelan varikon kehitystarpeista nivoutui HKL:n 2017 valmistuneeseen varikkostrategiaan, jossa määriteltiin kantakaupungin raitioteiden varikoiden rooli ja laajuus pitkälle tulevaisuuteen.<sup>227</sup>

Helsingin raitioliikenne hoidetaan nykyisin Koskelasta, Vallilasta ja Töölöstä. Raitioliikenne ja kaluston päivittäishuolto hoidetaan Töölössä ja Koskelassa, ja Vallilan varikko toimii raitiovaunujen korjaamona. Varikoiden suurimmat puutteet ovat linjastolaajennuksiin ja kaluston koon kasvamiseen liittyvät säilytystilan puute, vanhanaikaiset ja epätarkoituksenmukaiset huolto- ja korjaustilat sekä kiinteistöjen huono kunto. HKL teki vuosina 2016–2018 kantakaupungin raitioliikenteen varikoita koskevan selvitystyön. Tavoitteena oli määritellä eri varikoiden tehtävät ja roolit Helsingin raitiotiejärjestelmässä 2030-luvun loppuun saakka. Selvitystyön pohjalta HKL laati raitiotievarikoiden kehittämissuunnitelman vuosille 2019–2035. Kehittämissuunnitelmassa on kuvattu yleisellä tasolla varikkoverkosto ja kehitettävät päävarikot sekä arvioitu suunnitelman toteuttamisen vaikutus raitioliikenteen tuotantokustannuksiin. Lisäksi suunnitelmassa on alustavasti arvioitu varikkoalueiden maankäytön kehittämispotentiaali. Kehittämissuunnitelmassa nykyiset raitiotievarikot korvataan Ruskeasuolle ja Koskelaan toteutettavilla uusilla raitiotievarikoilla, joilta Helsingin raitiotiet operoidaan lukuunottamatta Kruunusiltojen ja Raide-Jokerin liikennettä. Varikot palvelisivat hyvin myös tulevia Kalasataman, Vihdintien, Tuusulanväylän ja Malmin pikaraitioteitä. Ensin rakennetaan Ruskeasuon ja myöhemmin korjataan ja laajennetaan Koskelan varikko. Vaiheistaminen mahdollistaa raitioliikenteen mahdollisimman häiriöttömän toiminnan rakentamisen aikana. Varikot ovat suunnilleen yhtä suuria ja tuottavat osin yhteneviä palveluja. Tiloista on tarkoitus tehdä mahdollisimman monikäyttöisiä ja muokattavia.<sup>228</sup>

- 200 Pertilä s-posti 31.3.2022
- 201 Llk 18.8.1948; Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1952, 316; 1953, 295.
- 202 HKL toimintakertomus vuodelta 1984, 36; Pertilä s-posti 31.3.2022.
- 203 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1953, 291.
- 204 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1953, 291, 295.
- 205 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1953, 296.
- 206 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1953, 290.
- 207 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1965, 237.
- 208 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1965, 242.
- 209 IS 15.8.1962
- 210 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1963, 350; Hannikainen ym. 2007, 222.
- 211 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1966, 257; 1967, 277; Pertilä s-posti 31.3.2022
- 212 HKL toimintakertomus vuodelta 1984, 36.
- 213 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1970, 239-242; Liikennepeili 2/1970, 14, HKL.
- 214 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1970, 239-240.
- 215 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1972, 155.
- 216 Kiinteistöt, Koskela, muistiot 1958-1990, 30.1.1979, HKL
- 217 HKL toimintakertomus vuodelta 1981, 13
- 218 HKL toimintakertomus vuodelta 1983, 21
- 219 HKL toimintakertomus vuodelta 1986, 5
- 220 Lupahakemus ja piirustus 24-5034-C-99, RVA
- 221 haastattelutieto Hyvärinen 23.3.2022
- 222 <https://yle.fi/uutiset/3-5657245>, viitattu 10.2.2022
- 223 haastattelutieto Hyvärinen 23.3.2022
- 224 HKL toimintakertomus vuodelta 2013, 12
- 225 HKL toimintakertomus vuodelta 2014, 12
- 226 HKL toimintakertomus vuodelta 2015, 16
- 227 HKL toimintakertomus vuodelta 2016, 14
- 228 HKL toimintakertomus vuodelta 2018, 13

# Alkuperäinen arkkitehtuuri

Koskelan hallit valmistuivat vaiheittain vuosina 1952–1954.<sup>229</sup>

## Alkuperäiseen rakennussuunnitelmaan sisältyivät rakennukset:

**Rakennus A:** raitiovaunujen huoltorakennus, pinta-ala 2 232 m<sup>2</sup>, tilavuus 20 925 m<sup>3</sup>

**Rakennus B:** raitiovaunujen säilytys halli, pinta-ala 9 120 m<sup>2</sup>, tilavuus 66 825 m<sup>3</sup>, säilytystilaa 130–180 raitiovaunulle vaunun suuruudesta riippuen.

**Rakennus C:** linja-autojen huolto- ja säilytysrakennus sekä rataosaston konepaja, pinta-ala 11 300 m<sup>2</sup>, tilavuus 129 300 m<sup>3</sup>, säilytystilaa n. 150 linja-autolle.

**Rakennus D:** lämpökeskus-, ravintola-, toimisto- ja asuinrakennus, tilavuus 10 222 m<sup>3</sup>, rakennuksen kolme ylintä kerrosta on asuntoja käsittäen yhteensä 9 huoneistoa.

**Rakennus E:** autojen alustanpesurakennus, pinta-ala 131 m<sup>2</sup>, tilavuus 860 m<sup>3</sup>

**Rakennus F:** tankkausasema

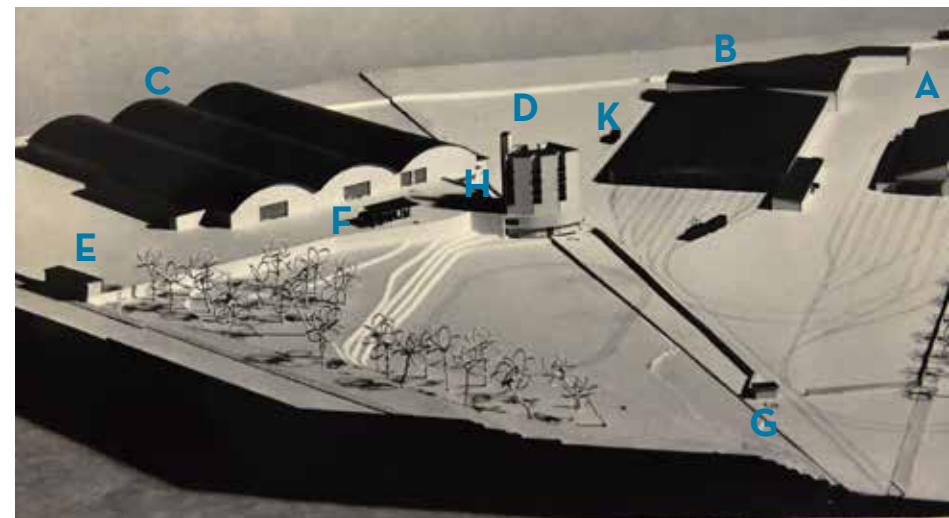
**Rakennus G:** kaksi portinvartijan rakennusta, toinen Koskelantien ja toinen Kustaa Vaasan tien puolella, yht. n. 100m<sup>2</sup>.

**Rakennus H:** tuhkanerotuslaite

**Rakennus K:** saha- ja taivutus koneet

Kaikkien rakennusten yhteenlaskettu tilavuus n. 229 000 m<sup>3</sup><sup>230</sup>

Linja-autot ja raitiovaunut erotettiin toisistaan omiin tiloihin ja sisään-tuloväyliin. Länsiosaan, Koskelantien varrelle järjestettiin linja-autojen sisäänajo ja tasanne linja-autohalleja ja niiden sivutiloja sekä pihvoja varten. Raitiovaunujen ratapiha sijaitsi itäpäässä 7 metriä alempana kuin linja-autopiha ja sisäänajo sinne tapahtui Kustaa Vaasan tieltä. Eri tasoilla olevien pihojen henkilöliikenne tapahtui keskusrakennuksen vieressä olevien betonirakenteisten ja klinkkerilaatoin päällystettyjen ulkoportaiden avulla.<sup>231</sup>



Pienoismalli Koskelan varikkoalueesta, Roos, HKM, reprokuva Sanna Ihatsu. Kuvan merkitty rakennukset kirjaimin.

## A-halli, raitiovaunujen huoltorakennus

Raitiovaunut ajettiin Kustaa Vaasan tieltä lähinnä tietä olevaan huoltohalliin, jossa suoritettiin vaunujen pesu ja muu puhdistus, voitelu, koneellisten varusteiden tarkistus sekä muu vaunujen huolto. Lisäksi suoritettiin pienet ja vähemmän aikaa vaativat korjaukset. Vaunujen huoltoa varten oli kaksi raidetta ja huoltokorjauksia varten kaksi. Liikenteestä tulevat vaunut ajettiin huoltoon kaksi rinnakkain, moottori- ja perävaunu yhteen kytkettyinä. Vaunut kytkettiin ketjukuljettimeen, joka veti vaunut huoltokohdasta toiseen säännöllisin väliajoin. Huolto suunniteltiin tapahtuvan kolmessa vaiheessa eli tahdissa, joista kunkin kesto oli 6 minuuttia. Viimeisestä huoltovaiheesta ne ajettiin omalla moottorillaan säilytyshalliin B.<sup>232</sup>

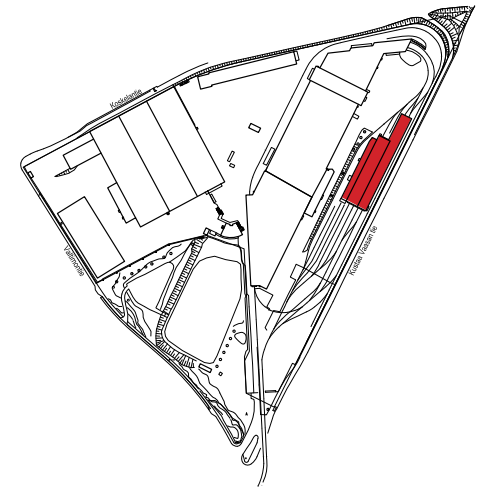
Hyviin työolosuhteisiin pyrittiin koneellisesti toimivien ovien, uudenlaisen tuuletuksen sekä valaistuksen avulla.<sup>233</sup>

Huoltorakennuksessa oli erilliset kellarissa sijaitsevat huoltolaiturit, joilta käsin päästiin tarkastamaan vaunujen alustat. Rakennuksen matalaan osaan sijoitettiin pienehköjä työpajahuoneita ja huoltohenkilökunnan tiloja.<sup>234</sup>

Seinät muurattiin puhtaaksimuuratuilla vaaleilla kalkkihiekkatiilillä, saumat tehtiin värillisinä. Pilarit ja palkit sekä välipohjat tehtiin betonista. Sokkeli tehtiin puhtaaksivalettuna betonista. Tilat sijoitettiin maantasokerrokseen ja kellariin. Rakennus katettiin kaksoispulpettikatolla.



Raitiovaunujen huoltorakennus A Kustaa Vaasan tieltä päin kuvattuna, marraskuu 1953, Foto Roos, HKM, reprokuva Sanna Ihatsu.



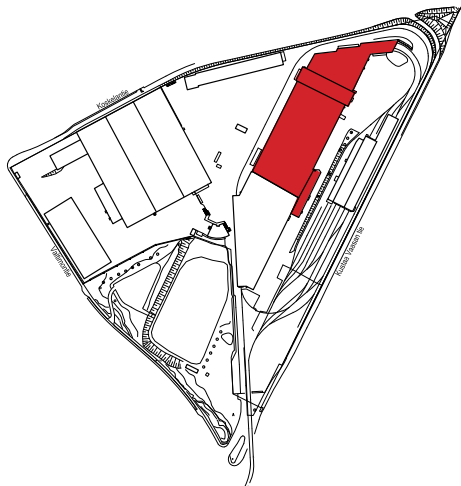
## B-halli, raitiovaunujen säilytys

Säilytyshalli varustettiin 14 raiteilla, joihin 150–180 raitiovaunua sijoitettiin huollosta tullessaan siihen järjestykseen, jossa ne aamulla ajoivat ulos liikenteeseen.<sup>235</sup>

Säilytyshallissa ei tehty korjaustoimia, minkä vuoksi hallin lämpötila voitiin pitää talvella +4–+5 lämpöasteessa.<sup>236</sup>

Rakennukseen sijoitettiin myös sähkölaitoksen ala-asema. Laitoksen virkapuvut valmistettiin itse, minkä vuoksi säilytyshallin toiseen kerrokseen tuli liikennelaitoksen virkapukuvalmistamo ja -varasto. Matalaan siipeen sijoitettiin liikenneosaston toimistoja ja henkilökunnan oleskelutiloja. Huoltorakennuksen ja säilytyshallin välille tehtiin maanalainen kulkukäytävä.<sup>237</sup>

Pilarit ja palkit sekä välipohjat tehtiin betonisina. Julkisivumateriaalina käytettiin puhtaaksimuurattua vaaleaa kalkkiehkekatiiltä värillisin saumoin ja sokkeli tehtiin puhtaaksivaletusta betonista. Lisäksi julkisivuissa käytettiin lasitiiltä. Tilat sijoitettiin kahteen maanpäälliseen kerrokseen sekä kellariin. Rakennus katettiin loivalla satulakatolla. Katemateriaalina oli huopa.



Raitiovaunujen säilytyshalli ja sieltä poistuvat raiteet, H. Havas, HKM, reprokuva Sanna Ihatsu.

## C-halli, linja-autojen säilytys ja huolto

Linja-autohalli oli kolmilaivainen. Niistä kaksi osaa oli varattu linja-autojen säilytykselle ja siellä oli tilaa yhteensä 150 linja-autolle. Kolmas osa oli varattu linja-autojen huollolle.<sup>238</sup>

Huolto-osaan voitiin ottaa kerrallaan käsiteltäväksi neljä bussia. Huoltoväyliä oli kaksi ja niille voitiin ajaa yhtä aikaa kaksi bussia peräkkäin ja kaksi rinnakkain. Huoltovaiheen aikana bussien moottorit olivat sammutettuina ja bussit vedettiin koneellisilla ketjukuljettimilla. Näin välttyttiin pakokaasuilta. Ovet olivat automatisoidut ja pesu tapahtui koneellisesti. Voitelu- ja nostolaitteet sekä työkalut olivat paineilmakäyttöisiä ja ilmastointilaitteet ajanmukaisia.<sup>239</sup>

Huolto-osassa oli myös 10 erillistä korjauskuoppaa korjaamovarustineen. Siellä voitiin kokeilla esim. jarrujen kuntoa ilman että piti lähteä kaupunkiajoon.<sup>240</sup>

Huolto-osasta linja-autot ajettiin säilytysosiin, josta ne taas voitiin ottaa liikenteeseen.<sup>241</sup>

Huolto-osan yhteydessä oli myös pienempiä työpajoja sekä huoltohenkilökunnan pukeutumis- ja peseytymistiloja.<sup>242</sup>

Maaston korkeussuhteista johtuen linja-autohallin lattiataso ja piha-alue, jota käytettiin linja-autojen ajotilana oli kahdeksan metriä korkeammalla kuin raitiovaunuhallin lattia. Tämän ansiosta voitiin bussihallin tehdä laaja kellari, josta osa sijaitsi raitiovaunuratapihan tasolla. Sinne sijoitettiin suuri rataosaston korjaamo, autovaja, aurojen säilytystilat ja varastot.<sup>243</sup>

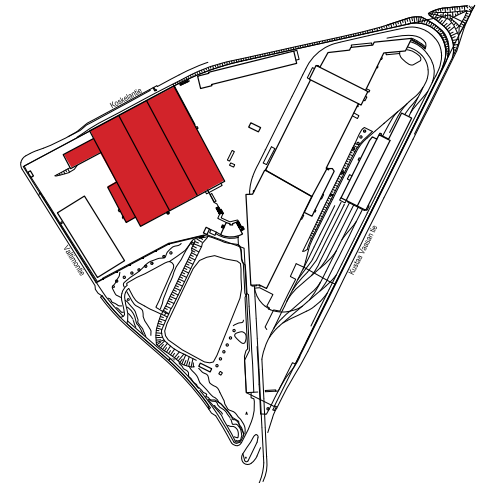
Linja-autopihan viereiseen siipeen sijoitettiin liikennehenkilökunnan tiloja. Sinne sijoitettiin esim. lippukassa ja henkilökunnan oleskelu- ja toimistohuoneet.<sup>244</sup>

Pilarit ja palkit sekä välipohjat tehtiin betonisina. Julkisivumateriaalina käytettiin puhtaaksimuurattua vaaleaa kalkkihiekkatiiltä värillisin saumoin ja sokkeli tehtiin puhtaaksivaletusta betonista. Tilat on sijoitettu

kellariin ja maantasokerrokseen. Rakennuksessa on kaarikatto, joka muodostuu kolmesta vierekkäisestä pyörökaaresta. Katemateriaalina on huopa.



Linja-autojen huolto- ja säilytys halli rakennusvaiheen ollessa vielä osittain kesken, Kuva H. Havas, HKM, reproduktio Sanna Ihatsu.



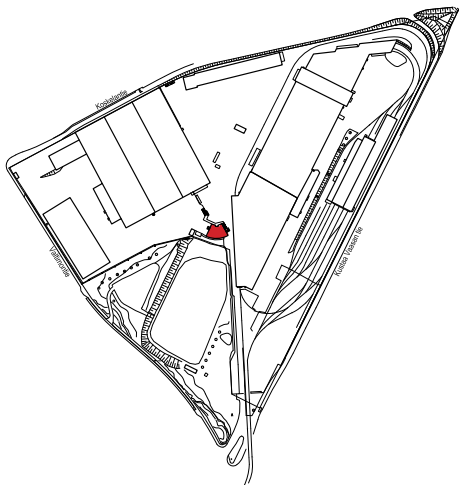
## Keskusrakennus D

Keskusrakennuksen kellariin sijoitettiin koko rakennusryhmän lämpökeskus sekä asukkaiden talouskellarit. Ensimmäisessä kerroksessa sijaitsi mm. rataosaston tiloja kuten ratamestarin ja vaihde-esimiehen huoneet, pesutupa ja jäteastiahuone, varastoja, urheiluvälinevarasto ja turkinkuivaushuone. Toisessa kerroksessa olivat polttoainesäiliöt, henkilökunnan ruokasali keittiöineen sekä eteishalli ja puhelinkoppi. Kolmannessa kerroksessa olivat liikennelaitoksen konttoritilat, lisäksi siellä oli pieniä 7-18 m<sup>2</sup> majoitushuoneita. Kerroksissa 4-7 oli yhdeksän virkailija-asuntoa, joiden koot vaihtelivat 32-60 m<sup>2</sup>. Rakennus oli varustettu roskakuilulla.

Lämpökeskuksessa oli pannujen yläpuolella siilot, jotka voitiin täyttää linja-autopihalta.<sup>245</sup> Keskusta varten oli 50 000 l säiliö öljyllä lämmitettävän kattilan polttoöljyä varten.<sup>246</sup>

Rakennus tehtiin roiskerappauspintaisena. Sokkeli päällystettiin vaalean kellertävillä klinkkerilaatoilla.<sup>247</sup>

Keskusrakennus tehtiin raitiovaunu- ja bussialueen nivelkohtaan. Se tehtiin jalustalla seisovaksi, pohjamuodoltaan kaarevaksi torniksi.



Keskusrakennus D Annalan kentän suunnalta kuvattuna pian valmistumisen jälkeen. Osakuva Havas, HKM, reprokuva Sanna Ihatsu.

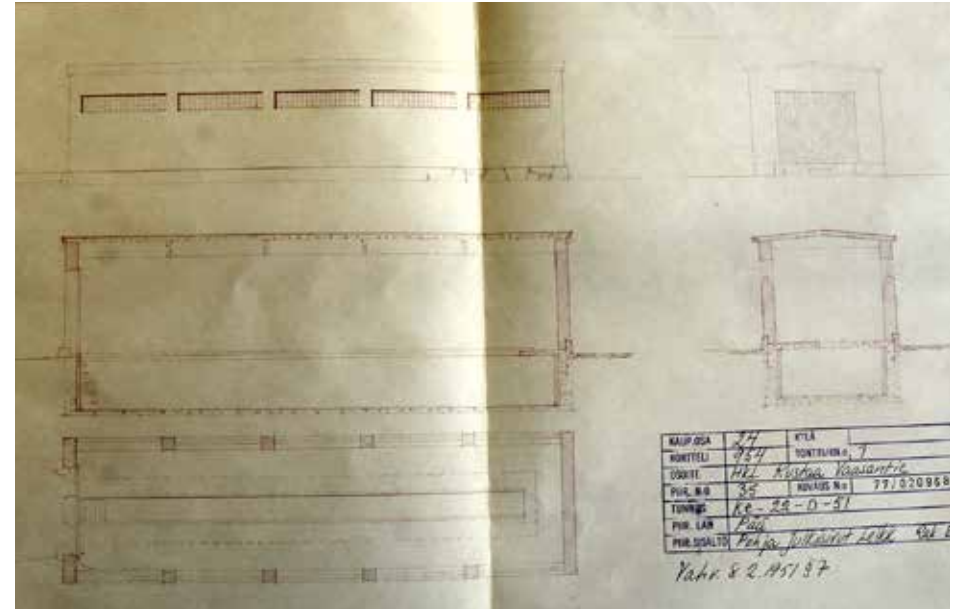
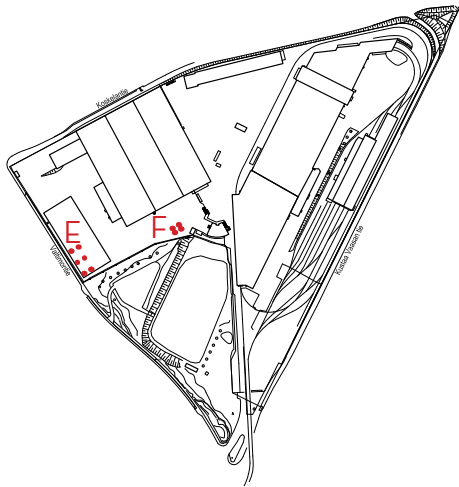


## E-rakennus (purettu)

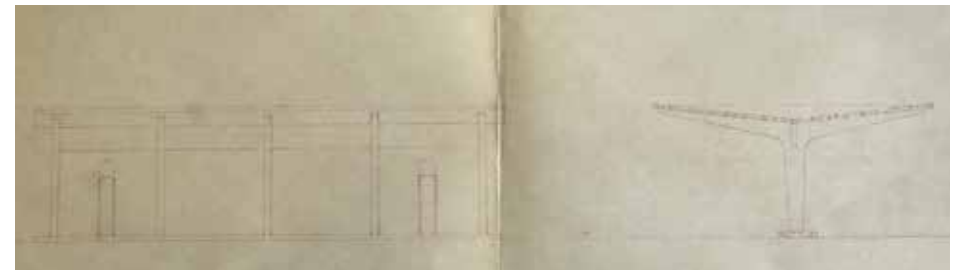
Rakennus tehtiin linja-autojen alustojen pesua varten.<sup>248</sup>

## F Tankkausasema

Linja-autohallien edustalle sijoitettiin linja-autojen tankkausasema.<sup>249</sup> Aseman alle sijoitettiin kolme maanalaista kaasuöljysäiliötä kukin vetoisuudeltaan 50 000 l sekä polttoainepumput mittareineen.<sup>250</sup> Liikenteestä tullessaan linja-autot ottivat tankkausasemalta polttoaineensa ennen huoltoon ajoa.<sup>251</sup> Asemaa varten suunniteltiin katos, mitä kannattivat puhtaaksivaletut teräspylvää. Kuvatarkastelun perusteella katosta ei ilmeisesti koskaan toteutettu.



Rakennus E linja-autojen alustanpesua varten, HKA.



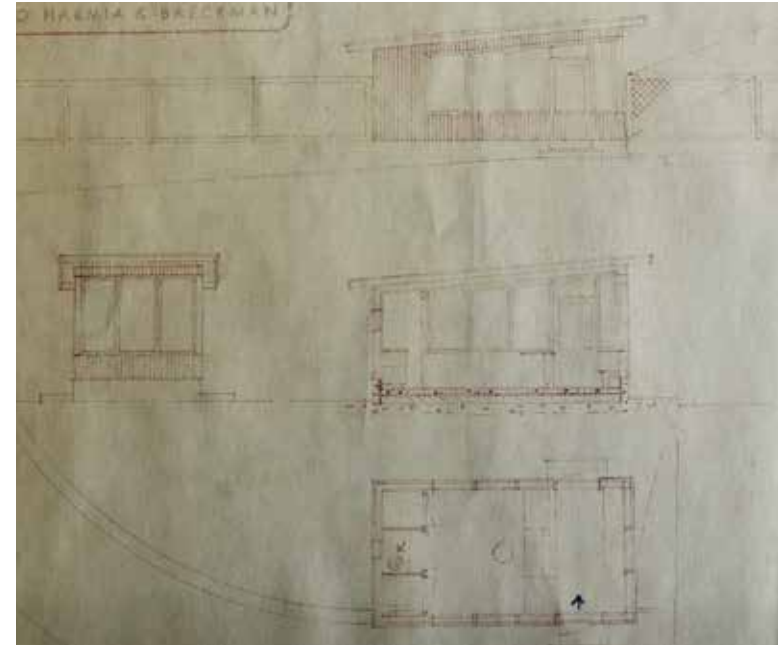
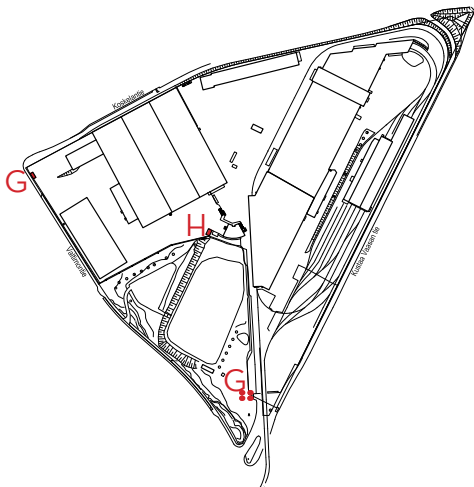
Katos F linja-autojen tankkausta varten, HKA.

## G Portinvartijan huoneet (2kpl, toinen purettu)

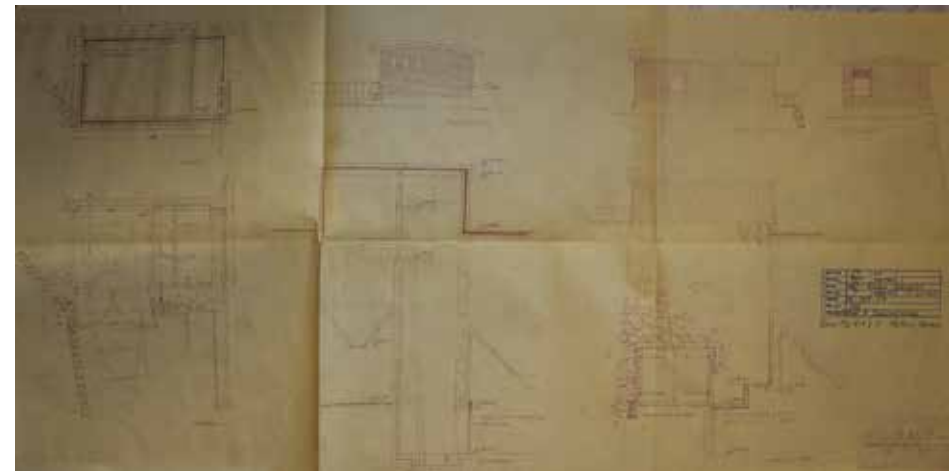
Sekä linja-autojen että ratikoiden sisäänajon yhteyteen rakennettiin portinvartijanhuoneet. Rakennukset olivat pulpettikattoiset ja puurakenteiset. Niissä oli runsaasti ikkunoita eri suuntiin, jotta niistä voitiin helposti valvoa ympäristöä. Huoneet olivat keskenään identtiset.<sup>252</sup>

## H Tuhkansiirtolaite

Tuhkansiirtolaite liittyi lämpökeskuksen toimintaan. Sitä varten rakennettiin kivimuurin suojiin rakennus, jossa kuorma-auto voitiin ajaa alapihan kautta rakennuksen alla olevan siilon alapuolella ja tuhkat voitiin kuljettaa pois. Maan pinnalla näkyvä rakennuksen osa tehtiin tiilirakenteisena ja harjakattoisena.<sup>253</sup>



Portinvartijan rakennus, HKA.



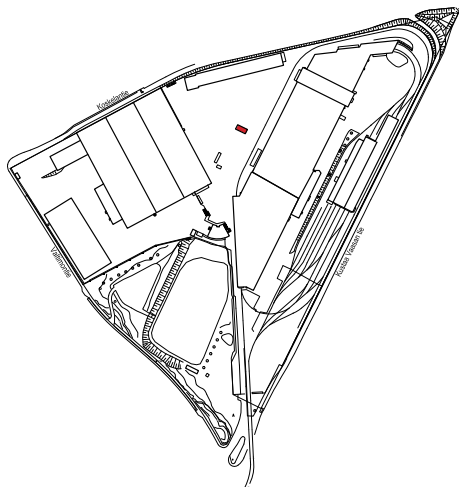
Tuhkansiirtolaite, HKA.

## K Saha- ja taivutuskoneet

Kiskojen sahausta ja taivutusta varten oleville koneille rakennettiin suojaja, joka oli pohjamuodoltaan suorakaiteen mallinen ja harjakattoinen puurakennus. Rakennuksessa oli liukuovet molemmilla sivuilla aina samassa kohtaa, jotta kiskoja voitiin helposti tuoda rakennuksen sisään työstettäväksi. Luonnonvalon saamiseksi rakennuksessa oli sivu- ja päätyseinillä runsaasti ikkunoita.<sup>254</sup>



Saha- ja taivutuskoneiden rakennus, osakuva U. Laitila 1968, HKM, reprokuva Sanna Ihatsu.



## Rakenteet

### Hallit

Rakennusselostuksen mukaan raitiovaunujen huoltorakennuksen A ja raitiovaunuhalli B koillispään perustusta varten jouduttiin tekemään puupaalutus. Bussihallin C länsiosassa jouduttiin pieni osa tekemään betonipaalutukselle.<sup>255</sup>

Salaojituksia tehtiin perusmuurien ja terassimuurien ulkopuolelle sekä lattiapintojen alle ja putkitunneleihin.<sup>256</sup>

Hallien lattiat tehtiin kaksinkertaisina betonilaattoina. Lämpimien tilojen laattojen välissä oli 20 cm kevytbetonieristys.<sup>257</sup>

Sokkelit tehtiin betonisina, paitsi Koskelantien puoleinen sivu C-hallista tehtiin lohkotuista kivistä, kuten terassimuuritkin.<sup>258</sup>



A-hallin perustus- ja pohjarakennustyöt käynnissä. Puupaalutus asennettu ja lattian kaksinkertaisia betonilaattoja asennetaan. Kuva Foto Roos 17.7.1951, HKM, reprokuva Sanna Ihatsu.

Hallien ulkoseinät olivat pääosin keveitä ja ne tehtiin puhtaaksimuura-  
tuista kalkkihiekkatiilistä. Seinät muurattiin kahdesta puolenkiven kuori-  
muurista, joiden väliin laitettiin eristeeksi 5 cm lasivillaa.<sup>259</sup>

A-hallin vesikattorakenteet tehtiin valmiiksi valetuista ja vahvistetuista  
kevytbetonilevyistä. B-hallissa kantavat pilarit ja palkit tehtiin suurim-  
maksi osaksi tehdasvalmisteisina ja vesikatto tehtiin vahvistetuista sipo-  
rex-levyistä. A- ja C-hallien kattojen lämpöeristeenä käytettiin korkkia.  
Kaikkien hallien katteena käytettiin kaksinkertaista bitumihuopaa. C-  
hallin vesikatto valettiin betonisena kuorirakenteena, jonka jäykisteenä  
toimivat vetokangelliset teräsbetonikaaret.<sup>260</sup>

Ripalevyjen ja asennettavien betonipalkkien ansiosta säästettiin 1/4  
koko rakennukseen käytettävästä puutavarasta. Lisäksi menetelmä  
säästi aikaa ja teki mahdolliseksi valvoa palkkien lujuutta paremmin kuin  
telineiltä.<sup>261</sup>

Betonoiminen suoritettiin yhdestä ja ainoasta keskusbetoniasemasta  
käsien, joka oli pitkälle koneistettu ja joka pystyi ottamaan vastaan irto-  
sementtiä.<sup>262</sup>

Huoltohallin A ikkunat olivat kaksinkertaisia sisäänaukeavia puuikkunoi-  
ta, kuten säilytyshallin B liikenneosastosiiven ja vaatevaraston ikkunat.  
B-hallin poikkilaivan päätyjen suurten ikkunoiden alaosat varustettiin  
kolmannella, himmennetyllä lasilla. Muut säilytyshallin B ikkunat tehtiin  
lasitiilistä. C-hallin varsinaisten hallien ja kellarivaraston ikkunat tehtiin  
lasitiilistä. Muut ikkunat olivat kaksinkertaisia sisäänaukeavia puuiku-  
noita. Keskusrakennuksen D ikkunat olivat sisäänaukeavia puuikkunoita,  
ullakon ikkunat tehtiin lasitiilestä. Pohjanpesuhuoneen E ikkunat olivat  
lasitiilestä. Portinvartijan huoneiden ikkunat olivat myös puuikkunoita.<sup>263</sup>

A-, B- ja C-halleihin tehtiin metalli-lasiseiniä L- ja T-profiileista ja niihin  
kiinnitettiin yksinkertaiset lasit rautalistoilla ja kitillä.<sup>264</sup>



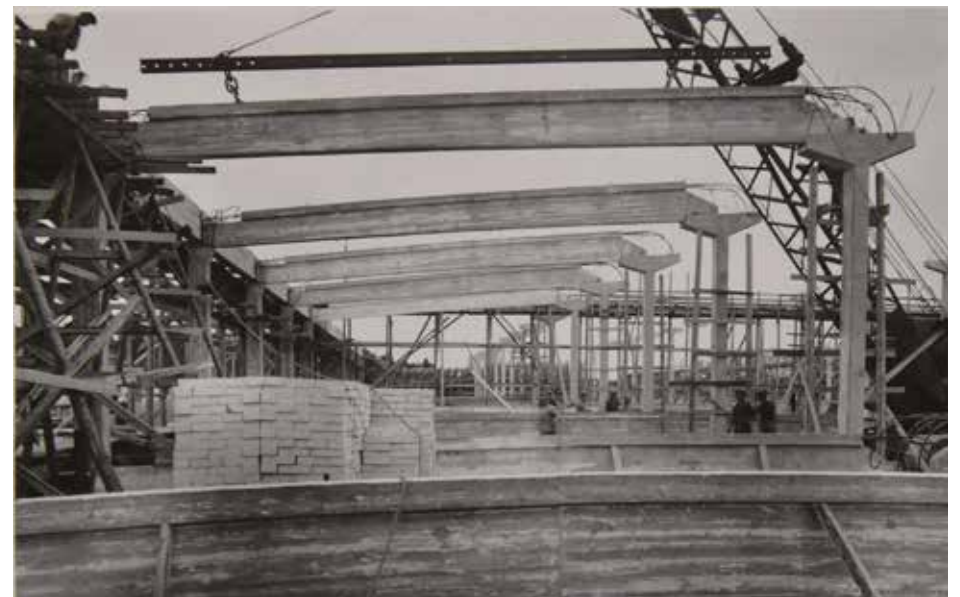
Kuva raitiovaunujen säilytyshallin B rakennusvaiheesta. Helsingin Sanomat ku-  
vaili työmaata elokuussa 1951: "Koskelan raitiovaunuhallien työmaalta puuttuvat  
melkein kokonaan betonirakennuksille ominaiset 'telinemetsät'. Hallin keski-  
osan palkit ja pilarit valetaan näet maassa ja asennetaan paikoilleen nosturin  
avulla."<sup>265</sup> Kuva Foto Roos 20.8.1951, HKM, reprokuva Sanna Ihatsu.



Yläkuvassa vasemmalla maanrakennustyöt käynnissä. Kuva otettu tulevan busihallin kohdalta raitiovaunuhallien suuntaan. Kuva Foto Roos, HKM, reprokuva Sanna Ihatsu.

Helsingin Sanomat elokuussa 1951: "Erikoisuutena huoltohallissa on vesikatossa käytetyt teräsbetoniset ripalevyt, jotka valetaan työmaalla ns. betonimatriiseja käyttäen. Nämä matriisit lämmitetään höyryllä, jolloin ripalevyjen betoni kovetuu niin, että levyt voidaan jo yhden vuorokauden kuluttua ottaa muotista. Tätä menetelmää on työtä ja ainetta säästävänä suurella menestyksellä käytetty Saksassa ja Yhdysvalloissa sotien aikana ja on se nyt tietävästi ensimmäistä kertaa käytössä Suomessa." <sup>266</sup> Yläkuva oikealla Foto Roos 30.8.1951, HKM, reprokuva Sanna Ihatsu.

Alakuva oikealla säilytyshallin B rakennusvaiheesta: "Säilytyshallirakennuksen erikoisuutena ovat parhaillaan asennettavina olevat palkki- ja pilarirakenteet. Po. rakenneosat ovat valettu maassa samanaikaisesti kuin perustustöitä on suoritettu ja ne asennetaan paikoilleen telaketjuilla kulkevan nosturin avulla. Ras-kaimmat osat painavat n. 6 tonnia" <sup>267</sup> Foto Roos 20.8.1951, HKM, reprokuva Sanna Ihatsu.



Vasemmalla alhaalla bussihallin C tuleva rakennuspaikka. Taustalla näkyy Koskelan sairaalarakennus. Sen edessä näkyy tumma, 1. kerroksinen puurakennus, joka on todennäköisesti Koskelan työ- ja vaivaistaloon liittynyt rakennus. Sen vasemmalla puolella on työmaata varten rakennettu parakkirakennus. Kuva HKM, reprokuva Sanna Ihatsu.

Oikealla kuvissa bussihallin C rakennustyö käynnissä. Hallin kaarikatot tehtiin paikallavaluna ja siksi telineitä tarvittiin enemmän kuin raitiovaunuhallien työmaalla. Kuvat Foto Roos 19.3.1952, reprovat Sanna Ihatsu.

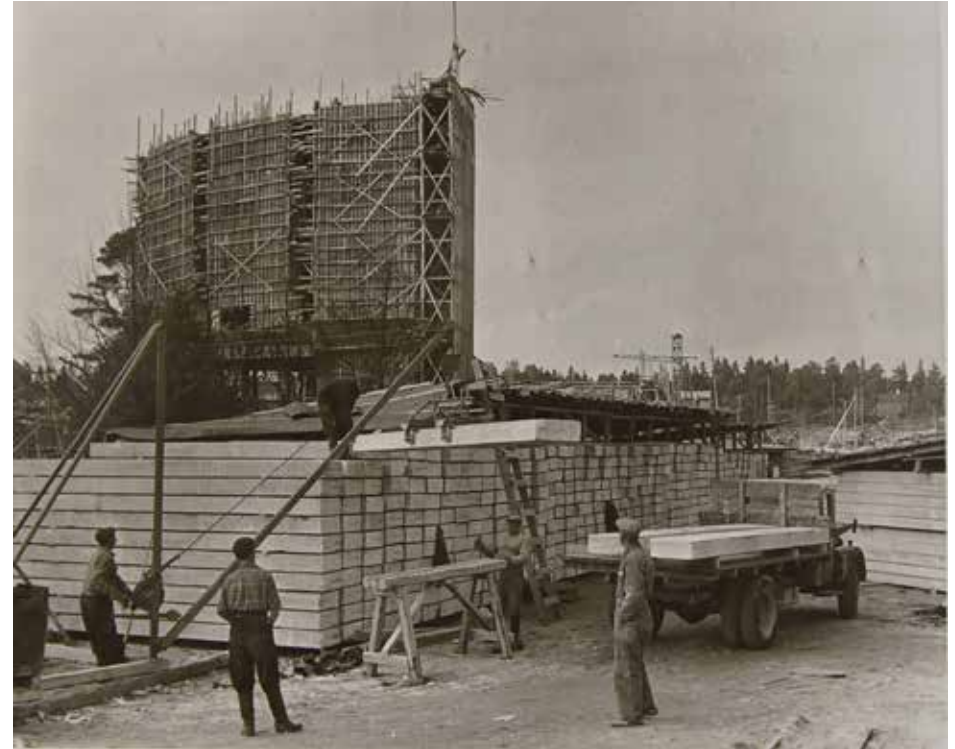


## Keskusrakennus D

Keskusrakennus D:n kellarin lattiat tehtiin kaksinkertaisena betonilattana. Perusmuurit valettiin säästöbetonista. Välipohjat tehtiin alalattaholveina ja varustettiin täytteellä. Ullakon palopermanto eristettiin lasivillalla. Yläpihan alle ulottuvan osan katto tehtiin raskasta autoliikennettä kestäväksi ja eristettiin. Parvekkeet, ruokasalin kattolista, keskuslämmityspiipun katelaatta sekä ulkoporras tasoinen tehtiin puhtaaksi valettuina höylättyä ponttilautaa tai levyä käyttäen. Savupiipun yläosa murattiin puhtaaksi saumarimoja ja värillistä laastia käyttäen. Parvekkeet kannatettiin ratakiskojen avulla. Kantavat seinät tehtiin teräsbetonista 15 cm paksuina. Ulkopuolelle valettiin kiinni 15 cm paksu siporex-eristys ja sisäpuolelle valettiin kiinni tai murattiin  $\frac{1}{4}$ - $\frac{1}{2}$  kiven paksuinen sahajauhotiilikkerros. Talo rapattiin ulkoa hienoa roiskerappausta käyttäen, ikkunapielet ja 2 cm leveä reunus niiden ympärillä rapattiin sileäksi. Väliseinät murattiin sahajauhotiilistä tai tehtiin lugino-massasta. Kaksinkertaisten seinien väliin sovitettiin aaltopahvieristys.<sup>268</sup>

Keskusrakennus D:n katto tehtiin kaatamaan kolmelta sivulta porrashuoneen ulkoseinää päin. Kattotuolien päälle tehtiin raakaponttilaudoitus, joka päällystettiin pintahuovalla. Kattolistat taivutettiin kuparilevyistä. Porrashuoneen ulkoseinän yläpuolelle tehtiin kuparilevystä vesikouru, josta vesi johdettiin kahden kuparisuppilon kautta sisäisiin sadevesiviemäreihin.<sup>269</sup>

Ikkunat olivat puiset ja sisäänpäin aukeavat. Ullakon ikkunat olivat lasitiilestä. Varastojen suuret ulko-ovet olivat puupaneelein päällystettyjä. Pienemmät ulko-ovet, tuulikaapin ovet sekä ruokasalin ovi tehtiin tammisina lasiovina. Porrashuoneen ovet olivat mäntyviilutettuja. Sisälasi-seinät olivat puurunkoiset.<sup>270</sup>



Keskusrakennus D:n rakennustyöt kesken. Etualalla siporex-elementtien kuljetusta. Kuva Foto Roos 8.10.1951, HKM, reprokuva Sanna Ihatsu.

## **E Pohjanpesuhuone**

Rakenteet tehtiin A ja B-hallien tapaan, paitsi sokkeli, joka tehtiin lohkoituista luonnonkivistä. Sisämuurauksesta tehtiin yhden kiven paksuinen. Ikkunat tehtiin lasitiilistä.<sup>271</sup>

## **G Portinvartijan rakennukset**

Portinvartijan rakennusten seinät tehtiin puurunkoisina ja eristettyinä. Sekä ulko- että sisävuoraukseen käytettiin höylättyä pystylautaa.<sup>272</sup> Lattia tehtiin kaksinkertaisena betonilaattana ja väliin tehtiin 20 cm kevyt-betonieristys. Katto tehtiin valamalla terästen päälle ja eristettiin alapuolelta korkilla. Ikkunat ja ovet tehtiin männystä. Sokkelit olivat lohkoituista luonnonkivistä ja kynnykset sekä ulkoportaat hakatuista kivistä.<sup>273</sup>

## **Pintamateriaalit**

### **Hallit**

Hallien ja kellaritilojen lattiat tehtiin pääosin teräshierretystä betonista, joka jaettiin sinkkilistoilla osiin. Raitiovaunujen säilytyshallissa B hallitila jätettiin ilman lattiaa ja päällystettiin sepelillä ratapihan tapaan.

B-hallin liikenneosaston siiven lattia päällystettiin yleensä sementtimosaikilla, mutta kirjasto-, toimisto-, kassa- ja huoltotiloissa korkkiparketilla. A-hallin ruokailuhuoneen lattia päällystettiin mosaikkibetonilla. B-hallin työhuoneiden lattiat päällystettiin puulattialla, jonka alle tehtiin 2” eristys. C-osan varastonhoitajan huoneen lattia päällystettiin korkkimatolla.<sup>274</sup>

Bussihalliin C tehtiin seinän vierustoille, huoltoaukkojen ja -syvennysten ja porraskokkojen reunoille 15 cm korkeat peruutusesteet betonista. Huoltoteiden viereen tehtiin vesikourut, jotka katettiin metalliritilöillä. Lattialuukut tehtiin muotoraudasta ja turkkilevystä. Työpaikkojen ja työkonoiden kohdalle tehtiin irtonaiset ritilät kyllästetystä puusta.<sup>275</sup>

C-hallin rataosaston verstashuoneissa, työkalu-, paja- ja puusepän osastoissa lattiat päällystettiin 8 cm paksuilla impregnoiduilla pystyvuilla,

hitaamossa ja varastossa teräshiotulla betonilla, käytävissä, askelmissa ja ruokailuhuoneessa sementtimosaikilla, puku-pesu- ja wc-tiloissa laatoilla sekä linoleumilla tai korkkiparketilla työnjohtajien kioskissa.<sup>276</sup>

C-hallissa liikenneosaston kylkiäisessä lattiat ja portaat päällystettiin sementtimosaikilla, paitsi kirjastossa, toimistossa ja kassassa etuhuoneineen lattiat päällystettiin 80 mm:n korkkiparketilla. Porraskaiteet tehtiin raudasta, käsijohteet koivusta. Seinät rapattiin ja öljymaalattiin, katot päällystettiin ääntä vaimentavilla maalaatuilla levyillä.<sup>277</sup>

Kerrosten väliset portaat tehtiin myös teräshierretystä betonista ja vahvistettiin kulmaraudoin. Portaat varustettiin putkikaiteilla. B-hallin hallintarkastajien huoneesta parvekkeelle johtava porras tehtiin betonista ja päällystettiin sementtimosaikilla. Kaide tehtiin raudasta ja käsijohde koivusta.<sup>278</sup>

Seinät tehtiin hallitiloissa kahi-tiilistä puhtaaksimuurattuina. Hallien kattorakenteet jätettiin näkyviin ja kalkkimaalattiin. B-hallissa katoissa käytettiin vaimentavia, maalattuja levyjä. Työtilojen, sähköaseman, öljykel-larin, siivoushuoneiden sekä A-hallin matalan osan seinät ja katot rapattiin ja öljymaalattiin. Osassa henkilöstön työtiloista katot päällystettiin akustioivilla levyillä. Puku-, pesu- ja WC-huoneiden lattiat ja seinäpinnat pielineen ja ikkunapenkkeineen laatoitettiin oven korkeuteen saakka.<sup>279</sup>

Hallitilojen ikkunapenkit tehtiin teräshiotusta betonista. Henkilöstön tiloissa, kuten A-hallin ruokailuhuoneessa, B-hallin liikenneosaston ja vaatevaraston tiloissa sekä työhuoneissa ikkunapenkit tehtiin sementtimosaikista valkoista sementtiä käyttäen.<sup>280</sup>

A-hallin huolto- ja korjausaukkojen alapuolelle tehtiin korokkeet, jotka tuettiin ratakiskojen avulla. Korokkeet ja niille johtavat portaat tehtiin höylätystä ja kyllästetystä lankusta. Sulkuhuoneiden raiteiden molemmin puolin tehtiin vesikourut, jotka katettiin irrotettavilla ritilöillä. Huoltoraiteiden viereen tehtiin rautaiset kourut ketjukuljettimia varten. Lattialuukut tehtiin muotoraudasta ja turkkilevystä.



Sulkuhuoneiden seinät päällystettiin laatoilla. Sisäkatot tehtiin metallilevyillä.<sup>281</sup>

C-hallin huoltoaukkojen alapuoliset korokkeet tuettiin rataakiskoilla ja tehtiin höylätystä ja kyllästetyistä lankuista, kuten myös korokkeille johdatavat portaat.<sup>282</sup>

A-hallin mestarien ja C-hallin työnjohtajien kioskit tehtiin teräsbetonista ja rautaprofiilista ja 4-5 mm:n lasista.<sup>283</sup>

C-hallissa varasto erotettiin käytävästä kattoon saakka ulottuvalla teräsrunkoisella teräsverkkoseinällä. Sisäiset lasiseinät tehtiin n. 3 m korkeiksi.<sup>284</sup>

#### **D Keskusrakennus**

Kellaritilojen ja 1. kerroksen varastojen lattia oli teräshiottua betonia ja seinät puhtaaksimuurattua kahi-tiiltä. Katot olivat kalkki- tai öljymaalatut.

Rakennuksen sisäpuolen katto- ja seinäpinnat olivat rapattuja ja maalattuja. Ikkunapenkit tehtiin sementtimosaikista valkoista sementtiä käyttäen, paitsi kellarikerroksessa teräshiotusta betonista.<sup>285</sup>

1. kerroksen rataosaston huoneiston lattiat päällystettiin sementtimosaikilla, paitsi ratamestarin ja vaihde-esimiehen huoneet korkkiparketilla. Seinät öljymaalattiin ja katot kalkkimaalattiin. Jätehuoneen ja pesutuvan lattiat laatoitettiin.<sup>286</sup>

Kellarin-3. kerroksen pesu- ja wc-tilojen lattiat laatoitettiin ja seinät laatoitettiin ovien korkeuteen.<sup>287</sup>

2. kerroksen ravintolasalin ja eteishallin lattia päällystettiin kumiparketilla. Seinät öljymaalattiin ja katot päällystettiin vaimentavilla ja maalatuilla levyillä. Puhelinkoppi sisustettiin kokonaan ääntävaimentavilla levyillä. Ravintolasaliin tehtiin alaslaskettu katto rei'itetyillä ja akustioivilla levyillä. Ravintolasalin tiskin eteen tehtiin kaide öljymaalatusta raudasta ja

lavaisin käsijohtein. Salin peräseinä tehtiin mäntyviilulla päällystetystä kimpilevystä. Keittiötilojen, henkilökunnan pukuhuoneen ja jäähdytys-huoneiden lattiat laatoitettiin, seinät pielineen laatoitettiin ovien korkeuteen. Henkilökunnan ruokailuhuoneessa ja pienissä keittiön varastoissa lattiat laatoitettiin.<sup>288</sup>



D-rakennuksen henkilökunnan ravintolasali. Lattiat olivat kumiparkettia, alakatto rei'itetyistä akustointilevyistä, seinät mäntyviilutettua levyä ja tiski jalavapuinen. Valaisimet olivat Lisa Johansson-Papen suunnittelemat ja Metallitehdas Ornamon valmistamat. Kuva R. Roos 11/1953, HKM, reprokuva Sanna Ihatsu.

3. kerroksen lattiat tehtiin linoleumista. Asuinhuoneiden seinät paperoitiin kattoon saakka ja katot kalkkimaalattiin, paitsi eteisissä ja keittiöissä seinät ja katot öljymaalattiin. Käytävän katto tehtiin alaslaskettuna ja päällystettiin vaimentavilla levyillä.

4.–7. kerrosten asuinhuoneistojen lattiat tehtiin linoleumista (ruskea jaspé), seinät paperoitiin kattoon saakka ja katot kalkkimaalattiin, paitsi eteisissä ja keittiöissä seinät ja katot öljymaalattiin. Kylpy- ja wc-huoneiden lattiat laatoitettiin samoin kuin seinät 120 cm korkeuteen. Keittiöiden ja keittokomeroitten pöytien ja liesien yläpuolelle tehtiin 45 cm korkuinen laatoitus.<sup>289</sup>

Ullakon varastokomeroihin tehtiin verkkoseinät ja ovet.<sup>290</sup>

### **E Pohjanpesuhuone**

Lattia kouruineen tehtiin teräshiotusta betonista. Alatasoon tehtiin harva lattia kyllästetystä puusta. Seinät ja katot rapattiin ja öljymaalattiin.<sup>291</sup>

### **Kalusteet ja varusteet**

Pukuhuoneisiin tehtiin puiset kaksiosaiset pukukaapit, kuivauskaapit ja sälepenkit erikoispiirustusten mukaan. Hitsaus- ja osienpesuhuoneisiin tehtiin RST-pöydät ja suuret altaat esikoispiirustusten mukaan. Työpaikkojen ja -koneiden eteen tehtiin irralliset ritilät kyllästetystä puusta.

Kiinteät pöydät ja kaapit tehtiin puusta ja öljymaalattiin, pöytälevyt päällystettiin linoleumilla tai korkkiparketilla. Pesuhuoneet varustettiin hiotuilla peileillä, emaloiduilla koukuilla ja naulakoin.<sup>292</sup>

B-hallin vaatevarastoon tehtiin tiski lukittavine nosto- tai työntöluukkuneen puusta erikoispiirustuksen mukaan. Tiski päällystettiin linoleumilla tai korkkiparketilla. Luukut tehtiin honkaviilulla päällystetyistä kimpilevyistä ja lakattiin.<sup>293</sup>

B-hallin parvekkeet varustettiin pölytystelineillä.<sup>294</sup>

B-hallin liikenneosaston siipeen ja 2. kerroksen vaatevarastoon tehtiin eteisiin puiset, kromioiduilla tangoilla varustetut vaatenaulakot.<sup>295</sup>

Keskusrakennuksen D pesutupaan tehtiin puiset pesualtaat sälepöytineen. Eteishalliin tehtiin naulakot raudasta ja männystä niklatuilla koukuilla ja tangoilla. Päällysvaateet tiskillä jalkinelokeroineen tehtiin männystä ja yläpinta päällystettiin linoleumilla tai korkkiparketilla. Ravintolasalin tiski tehtiin jalavasta erikoispiirustuksen mukaan. Pukuhuoneeseen tehtiin puiset kaapit ja penkit, keittiöön tehtiin työpöydät ja alakaapit tai sälehyllyt ja seinäkaapit ja hyllyt. Asuinhuoneiden ammeet tehtiin kiinni muurattuina. Asuinhuoneiden keittiötiloihin tehtiin pesupöydät, työpöydät alakaappeineen ja kaksikerroksiset seinäkaapit kattoon sakka männystä ja koivuvanerista. Työpöytien levyt tehtiin maalaamattomasta koivusta. Pesupöytä altaineen ja kaatoaltaineen oli ruostumatonta terästä. Eteisiin tehtiin puiset kromatuilla tangoilla ja koukuilla varustetut lakatut vaatenaulakot. Komeroihin tuli hyllyt tai vaate tangot ja yksi komeroista oli siivouskomero. Pesuhuoneet varustettiin hiotuilla peileillä ja

lasihylyin emaloitujen tai kromattujen kannattimien varaan sekä emaloiduin koukuin ja naulakoin. Asuinhuoneistojen ikkunoiden yläpuolelle asennettiin kiinnitysraudat verhotankoja varten.<sup>296</sup>

## Tekniikka

Merkittävä uusi tekninen järjestely oli huollon automatisointi ja siihen liittyvät ketjukuljettimet. Esimerkiksi raitiovaunuhuollossa se vaikutti näin: ”Koskelan hallien valmistuminen toi vaunujen öiseen huoltoon huomattavasti uudistuksia ja parannuksia. Kun aikaisemmin vielä vuonna -52 tarvittiin esimerkiksi yösiivoukseen pitkälti toistasataa henkilöä, suoriutuu samoista töistä nyt automatisoidun laitteiston avulla 3 henkilöä.”<sup>297</sup>

Kaikki hallit varustettiin säädettävillä ilmanvaihtolaitteilla ja niiden lämmitys tapahtui Sunstrip-säätelijöiden avulla. Kaikkien suurten ovien avaaminen ja sulkeminen tapahtui koneellisesti.<sup>298</sup>

D-rakennuksen ilmanvaihto tehtiin painovoimaisena ja ilmanvaihtopiiput murattiin kahi-tiilestä ja ilmasäleiköt tehtiin raudasta.<sup>299</sup>

Yläkuvassa C-hallin ilmastointikanavia.

Alakuvassa Lämpökeskus.

Kuvat Foto Roos 11/1953, HKM, reprokuva Sanna Ihatsu



- 229 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1954, 274.  
230 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1953, 295; Lupapiirustukset, HKA.  
231 Arkkitehti 11/1953; Rakennusselostus, HKL  
232 HS 25.8.1951  
233 HS 25.8.1951  
234 Arkkitehti 11/1953  
235 Arkkitehti 11/1953  
236 HS 25.8.1951  
237 Arkkitehti 11/1953; HS 25.8.1951  
238 Arkkitehti 11/1953  
239 HS 27.1.1952  
240 HS 27.1.1952; Arkkitehti 11/1953  
241 HS 27.1.1952  
242 Arkkitehti 11/1953  
243 Arkkitehti 11/1953; HS 27.1.1952  
244 Arkkitehti 11/1953; HS 27.1.1952  
245 Arkkitehti 11/1953; Rakennusselostus, HKL; HS 27.1.1952  
246 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1953, 295.  
247 Rakennusselostus, HKL  
248 Arkkitehti 11/1953  
249 Rakennusselostus, HKL  
250 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1953, 295.  
251 HS 27.1.1952  
252 Lupapiirustus Ke-22-D-51, HKA.  
253 Lupapiirustus Ke-127-54, HKA.  
254 Lupapiirustus Ke-294-53, HKA.  
255 Rakennusselostus, HKL  
256 Rakennusselostus, HKL  
257 Rakennusselostus, HKL  
258 Rakennusselostus, HKL  
259 Arkkitehti 11/1953  
260 Arkkitehti 11/1953  
261 HS 25.8.1951  
262 Rakennusselostus, HKL  
263 Rakennusselostus, HKL  
264 Arkkitehti 11/1953  
265 HS 25.8.1951  
266 HS 25.8.1951  
267 HS 25.8.1951  
268 Arkkitehti 11/1953  
269 Arkkitehti 11/1953  
270 Arkkitehti 11/1953  
271 Arkkitehti 11/1953  
272 Arkkitehti 11/1953  
273 Rakennusselostus, HKL  
274 Rakennusselostus, HKL  
275 Rakennusselostus, HKL  
276 Rakennusselostus, HKL  
277 Rakennusselostus, HKL  
278 Rakennusselostus, HKL  
279 Rakennusselostus, HKL  
280 Rakennusselostus, HKL  
281 Rakennusselostus, HKL  
282 Rakennusselostus, HKL  
283 Rakennusselostus, HKL  
284 Rakennusselostus, HKL  
285 Rakennusselostus, HKL  
286 Rakennusselostus, HKL  
287 Rakennusselostus, HKL  
288 Rakennusselostus, HKL  
289 Rakennusselostus, HKL  
290 Rakennusselostus, HKL  
291 Rakennusselostus, HKL  
292 Rakennusselostus, HKL  
293 Rakennusselostus, HKL  
294 Rakennusselostus, HKL  
295 Rakennusselostus, HKL  
296 Rakennusselostus, HKL  
297 IS 15.8.1962  
298 Arkkitehti 11/1953  
299 Rakennusselostus, HKL

# Säilyneisyys

## Myöhemmät muutostyöt

Hyvin pian rakentamisen jälkeen vaunuhallien kupariset räystäskourut todettiin heikoiksi. Ne taipuivat lumen painosta ja korjauksia jouduttiin suorittamaan jo kesällä 1953. Lisäksi raitiovaunuhallien sekä bussihallin katolta ei sadevesi virrannut maahan suunniteltuja reittejä pitkin, vaan seiniä pitkin. Myös raitiovaunuhallissa oli havaittu rakenteellinen virhe, jonka johdosta toisessa kerroksessa olevan liikennelaitoksen räätälin-verstaan seinät halkeilivat.<sup>300</sup>

**Vuonna 1955:** Lämpökattilat uusittiin. Autohallin 2. kerrokseen tehtiin henkilökunnan pukuhuone, arkkitehti Woldemar Baeckmanin suunnitelmien mukaan.<sup>301</sup>

**Vuonna 1956:** C-halliin rakennettiin lisää pukusuojia 100 miehelle. Kuumailmapuhaltimet asennettiin huoltoteiden ovien kohdalle. Linja-autopihalle rakennettiin ulkonasäilytyslaitteet 40:lle linja-autolle. A-halliin asennettiin lämminilmapuhaltimet huoltoraiteiden alle. Lisäksi suoritettiin erinäisiä korjaus- ja maalaustöitä.<sup>302</sup> Konepaja- ja huolto-osastojen kalustoa lisättiin vuoden kuluessa seuraavasti: teleskoopinosturi, 2 hydraulista nostopöytää, Tecalemit voitelukone, 4 linja-autojen ulkosäilytys-lämmityslaitetta.<sup>303</sup>

**Vuonna 1957:** Pihamaita kivettiin 3 960 m<sup>2</sup>.<sup>304</sup> A-halliin rakennettiin varasto-osastolle 1. kerroksinen lisäsiipi, johon sijoitettiin akkulataamo ja varastotiloja. C-rakennukseen tehtiin kellariin öljysäiliö. Muutokset tehtiin arkkitehti Woldemar Baeckmanin suunnitelmien mukaan. Alapihamaan

kiveämisen yhteydessä valettiin pihalle betonipilarit. Rakennuksissa suoritettiin sekalaisia korjaus- ja maalaustöitä.<sup>305</sup>

**Vuonna 1958:** Hallialueelle rakennettiin uusi bussivaja N eli konekorjaamorakennus tilavuudeltaan 6 770 m<sup>3</sup>. Rakennukseen tehtiin oma kattilahuone lämminilmakehittimiseen.<sup>306</sup> Lisäksi autosuojarakennuksen C tiloja muutettiin työhuonetiloiksi. Suunnitelmat laati arkkitehti Woldemar Baeckman.<sup>307</sup>

**Vuonna 1959:** Parannettiin valaistusta autojen säilytyshallissa. I-luokan tulenarkoja polttoaineita varten tehtiin varasto autohuollon alakertaan. Raitiovaunujen säilytyshallissa siirrettiin lämpöjohdot raiteiden väliin. Välttämättömät korjaukset suoritettiin.<sup>308</sup> Rataosastolle rakennettiin tiloihin 1 320 m<sup>2</sup>:n suuruinen sähköpaja sekä siihen liittyvä 510 m<sup>3</sup>:n suuruinen 2-kerroksinen varasto.<sup>309</sup> Autohallirakennuksen 1. kerrokseen tehtiin työhuone- ja henkilökunnan tiloja. Julkisivuihin tehtiin vähäisiä muutoksia. Suunnitelmat laati arkkitehti Baeckman.<sup>310</sup>

**Vuonna 1960:** Voimakeskukseen hankittiin 5 vaihesiirtokondensaattoria ja hallipihalle rakennettiin uusi pistoraide<sup>311</sup> A- ja B-hallien väliin. Myöhemmin tätä pistoraidetta on kutsuttu ”umpisuoleksi”.<sup>312</sup>

**Vuonna 1963:** A-hallin kellarikerroksen naisten puku- ja pesutiloissa tehtiin tilamuutoksia. Suunnittelija Arne Karlsson, HKL, Rataosasto.<sup>313</sup>

**Vuonna 1965:** C-rakennuksen autohuollon pesuhuoneeseen rakennettiin sauna. Suunnitelmat laati arkkitehti Osmo Solansuu.<sup>314</sup>

**Vuonna 1967:** Autohuollon polttoaineen ulkojakelu muutettiin sisäjake-lujjärjestelmäksi.<sup>315</sup> A-halliin, raitiovaunuhuollon pukuhuoneen yhteyteen rakennettiin sauna huoltohenkilökuntaa varten. Suunnitelmat laati Arne Karlsson, HKL, rataosasto.<sup>316</sup>

**Vuonna 1968:** Väestönsuojan rakennustyöt aloitettiin Koskelan varikkoalueen tontin länsipuolelle sekä tehtiin varikkoalueen varastotilojen muutokset. Vuoden loppuun mennessä oli lousinta melkein suoritettu, suunnitelmat insinööri-toimisto Rakento<sup>317</sup>. C- ja D-rakennuksissa tehtiin ratapiirin sosiaalitulojen muutostyöt sekä saunan rakentaminen ratako-nepajan sosiaalituloihin ja asukkaiden käyttöön hallintorakennuksen 1. kerrokseen. Suunnitelmat laati Arne Karlsson, HKL, rataosasto.<sup>318</sup>



Raitiovaunuhuollon saunan rakennustyöt käynnissä. Kuva Valtonen 7.9.1967, HKM, reprokuva Sanna Ihtsu.

**Vuonna 1969:** Väestönsuoja valmistui ja tilat otettiin rauhanaikaiseen käyttöön.<sup>319</sup> Väestönsuoja sijoitettiin maan alle, Koskelan varikkoalueen länsipuolelle.<sup>320</sup> Vuoden alussa valmistui ratatoimiston Koskelan sosiaali-tilat sekä hallintorakennukseen asukkaiden käyttöön tarkoitettu sauna. Suunnitelmat laati Arne Karlsson, HKL, rataosasto.<sup>321</sup> Palonarkoja aineita varten rakennettiin nestevarasto.<sup>322</sup>

**Vuonna 1970:** Koskelan hallintorakennuksen 3. ja 4. kerros muutettiin asuinhuoneistoiksi 3 kpl 2h+k ja 2 kpl 1h +k. Suunnitelmat laati Arkkitehtuuri-toimisto Osmo Solansuu.<sup>323</sup> Koskelan varikolle rakennettiin kaksi varastoa palavia nesteitä ja nestekaasua varten.<sup>324</sup> Alustanpesuosaston uudelleenjärjestely toteutettiin.<sup>325</sup>

**Vuonna 1971:** C-hallin katon peruskorjaustyöstä suoritettiin 1. vaihe. Tämä vaihe käsitti puolet C-hallin katosta eli n. 5 900 m<sup>2</sup>.<sup>326</sup>

**Vuonna 1972:** Koskelan C-hallin katon peruskorjaustyön 2. vaihe saatettiin päätökseen. Tämä vaihe käsitti n. 7 000 m<sup>2</sup> eli yli puolet C-hallin katon pinta-alasta.<sup>327</sup> Koskelan ja Vartiokylän varikoille rakennettiin yht. 65 sähkölämmityspaikkaa.<sup>328</sup>

**Vuonna 1973:** Tehtiin autohallin pikalinjan lattian korjaustyöt.<sup>329</sup>

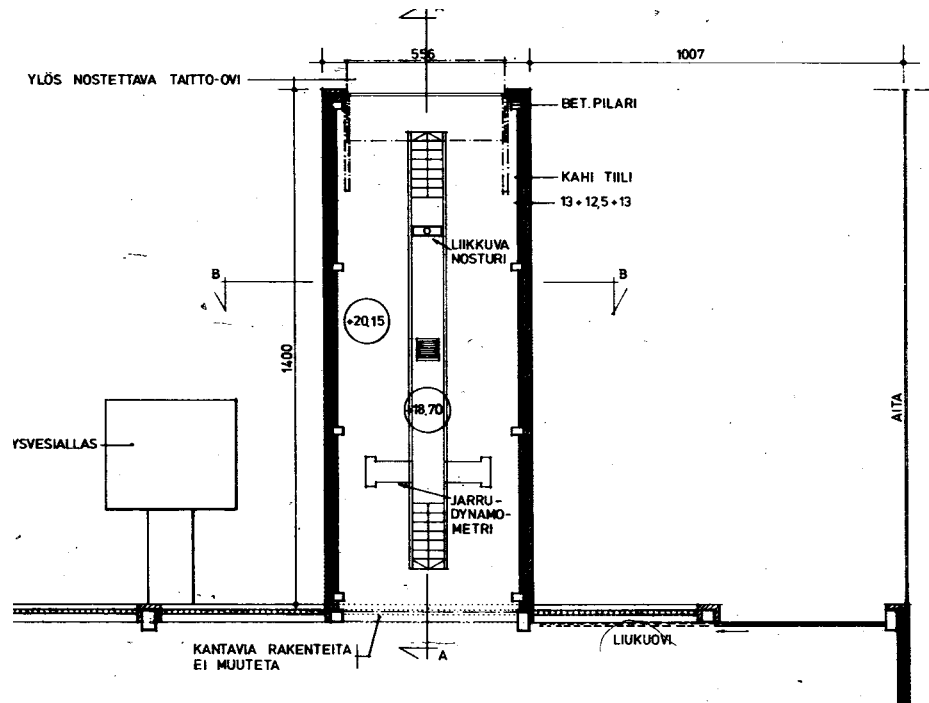
**Vuonna 1974:** C-rakennuksen autohalliin liittyvät muutostyöt, 1. krs: toimistot, wc:t ja varasto. Suunnitelmat laati E. Repo, HKL, rataosasto. Toteutettiin B-rakennuksen vesikaton peruskorjaus n. 2800 m<sup>2</sup>.<sup>330</sup>

**Vuonna 1976:** C-rakennuksessa tehtiin väliseinämuutoksia ensimmäisessä kerroksessa ja katsastusrakennuksen käsittävä lisäsiipi rakennettiin lounaan puolelle. Myös muita tilamuutoksia tehtiin 1. kerroksessa. Suunnitelmat laati rakennusmestari Timo Hertell, HKL, rakennusosasto.<sup>331</sup>

**Vuonna 1977:** Rakennettiin katsastuspaikka sekä automaattinen alustanpesulaite. Huoltotiloja muutettiin toiminnan tehostamiseksi.<sup>332</sup> Rakennettiin A-halliin työnjohton toimistotiloja. C-halliin rakennettiin autohenkilökunnan sosiaalituloja sekä palavien nesteiden varaston käsittävä

lisäosa kaakon puolelle. Suunnitelmat laati rakennusmestari Timo Hertell, HKL, rakennusosasto.<sup>333</sup>

**Vuonna 1978:** Autovarikon toimisto- ja sosiaalityötilojen muutostyöt saatiin valmiiksi. Koskelan varikkoalueella siirryttiin kaukolämpöön.<sup>334</sup> A-hallin itäisen lappeen vesikaton peruskorjaus.<sup>335</sup> A-hallin toimistotilan muutos.<sup>336</sup>



Vuonna 1976 rakennettiin C-halliin lisärakennus, johon tuli katsastustoimintoja. 24-657-B-76, RVA.

**Vuonna 1979:** Koskelan varikolla käynnistettiin energian käytön tutkimus- ja säästöohjelman ensimmäinen vaihe, jonka tarkoituksena oli selvittää varikon lämmön, sähkön ja veden kulutuksen suurimmat epäkohdat. Saatavia kokemuksia suunniteltiin sovellettavan myös muihin varikoihin.<sup>337</sup>

**Vuosina 1979-1983:** Tehtiin C-halliin rata- ja johdinkorjaamotilojen muutos, väliseinä- ja huonetilajärjestelyitä muutettiin, ulko-ovia suurennettiin ja tehtiin ilmastointikanavia julkisivuun. Suunnitelmat laati rakennusmestari Timo Hertell, HKL, rakennusosasto.<sup>338</sup>

**Vuonna 1980:** B-halliin tehtiin raitiovaunuliikennehenkilökunnan sosiaalityötilojen muutos. Suunnitelmat laati rakennusmestari Timo Hertell, HKL, rakennusosasto.<sup>339</sup>

**Vuonna 1981:** Koskelan liikennehenkilökunnan sosiaalityötilojen parannustyöt valmistuivat. Pääsuunnittelija Timo Hertell, HKL, rakennusosasto.<sup>340</sup>

**Vuonna 1984:** Tehtiin D-rakennuksen julkisivujen korjaustyö: puuikkunoihin vaihdettiin alumiiniikkunoihin, rappauksia uusittiin, julkisivut maalattiin vanhaa väritystä noudattavan suunnitelman mukaan. Suunnitelmat laati rakennusmestari Timo Hertell, HKL, rakennusosasto.<sup>341</sup>

**Vuonna 1985:** D-rakennuksen 1. kerroksessa tehtiin rataosaston työntekijöiden sosiaalityötilojen muutostyö ja rakennettiin saunatilat. Vanha ulko-ovi suljettiin ja käynti johdettiin tilaryhmään liittyvän tuulikaapin kautta. Asuntoihin liittyneen pesulan käynti muutettiin. Kattilahuoneesta tehtiin lämmönjakohuone. Suunnitelmat laati arkkitehtitoimisto Ville Wegelius.<sup>342</sup>

**Vuonna 1985:** B-hallin idän puoleiseen julkisivuun tehtiin pariovien tilalle ikkunat ja kolme uutta pariovea, 1. kerroksessa sähköaseman ja muuntajan tilojen muutos rakennusosaston toimistotiloiksi, kellariin uusi sähköasema. Suunnitelmat laati rakennusmestari Timo Hertell, HKL, rakennusosasto.<sup>343</sup>

**Vuonna 1987:** Korjattiin raitiovaunujen säilytyshallien katto ja saatettiin loppuun linja-autohallin julkisivukorjaukset. Asennettiin voimapistorasioita uusien linja-autojen lämmitystä varten.<sup>344</sup>

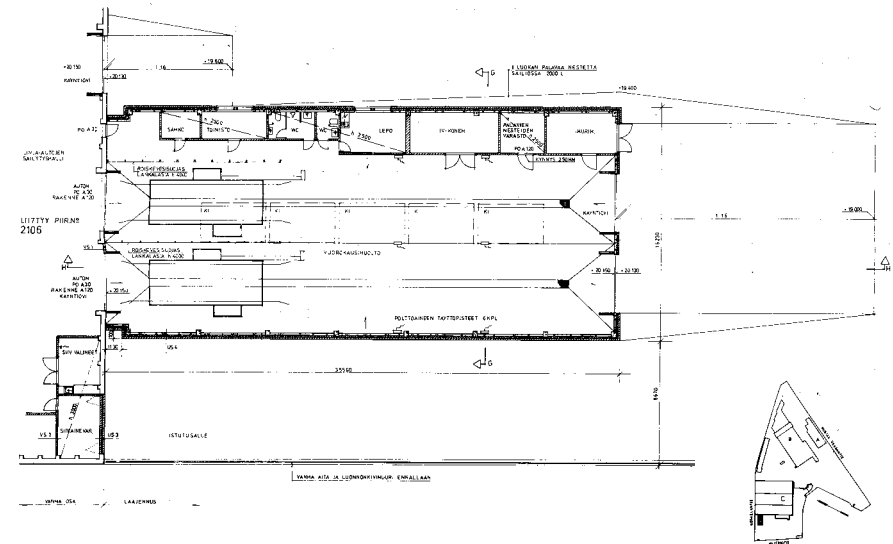
**Vuonna 1988:** Korjattiin linja-autohallin katto ja raitiovaunujen säilytys-hallin kattotyö saatettiin loppuun. Raitiovaunujen säilytys-hallin valaistusta uusittiin.<sup>345</sup>

**Vuonna 1990:** Peruskorjattiin linja-auto- ja raitiovaunuhallien liikennesiipien sekä ratakorjaamon autohallin vesikatot.<sup>346</sup> A-hallin koillispäätyyn valmistui raitiovaunujen huoltokatos puhdistus ja huoltotöitä varten rakennusmestari Timo Hertelin, HKL, suunnitelmien mukaan.<sup>347</sup>

**Vuonna 1992:** C-rakennuksen linja-autojen katsastussiipi purettiin ja tilalle rakennettiin linja-autojen vuorokausihuoltohalli. Muutoksia tehtiin myös korjaamo- ja sosiaalitilojen järjestelyihin kellarissa ja 1. kerroksessa. Välipohjien aukko- ja huoltosyvennyksiä valettiin umpeen ja avattiin uusia. Lounaisjulkisivulla tehtiin ulko-ovimuutoksia. Toiseen kerrokseen tehtiin ilmastointikonehuone. Muutosala yhteensä noin 5000 m<sup>2</sup>. Arkkitehtinä toimi Juha Larkas, Parkatti & Salonen Oy Uniplan.<sup>348</sup> C-hallin hankittiin varavoimakone ja linja-autojen säilytys-halleihin sekä ulkosäilytyspaikoille asennettiin paineilmajärjestelmä. Keittiön ja henkilöstöruokalan peruskorjaus valmistui.<sup>349</sup>

**Vuonna 1993:** Saatiin valmiiksi raitiovaunukorjaamo A:n peruskorjauksen ensimmäinen välitavoite ja saatiin kaksi huoltoraidetta käyttöön.<sup>350</sup>

**Vuonna 1994:** Koillispäädyn huoltokatos purettiin ja tilalle rakennettiin raitiovaunujen puhdistustila kalkkahiiekkatiilestä. Vanhassa osassa tehtiin korjaamohallin, toimisto- ja sos.tilojen saneeraus ja puuikkunat uusittiin alumiini-ikkunoiksi. Rakennukseen tehtiin uudet iv-konehuoneet. Toteutus Markku Annilan, Arkkitehtitoimisto Markku Annila Ky:n suunnitelmien mukaan.<sup>351</sup> B-hallin etelän puoleisen päädyn vanhojen puisten taittuvien liukuovien tilalle tehtiin maalatut teräsovet arkkitehti Pekka Jämsä, Arkkitehtitoimisto Arknova Oy suunnitelmien mukaan.<sup>352</sup>



Vuonna 1992 purettiin 1976 rakennettu katsastusrakennus (ks. kuva ed. sivulla) ja sen tilalle rakennettiin vuorokausihuoltohalli. 24-4564-8-89, RVA.

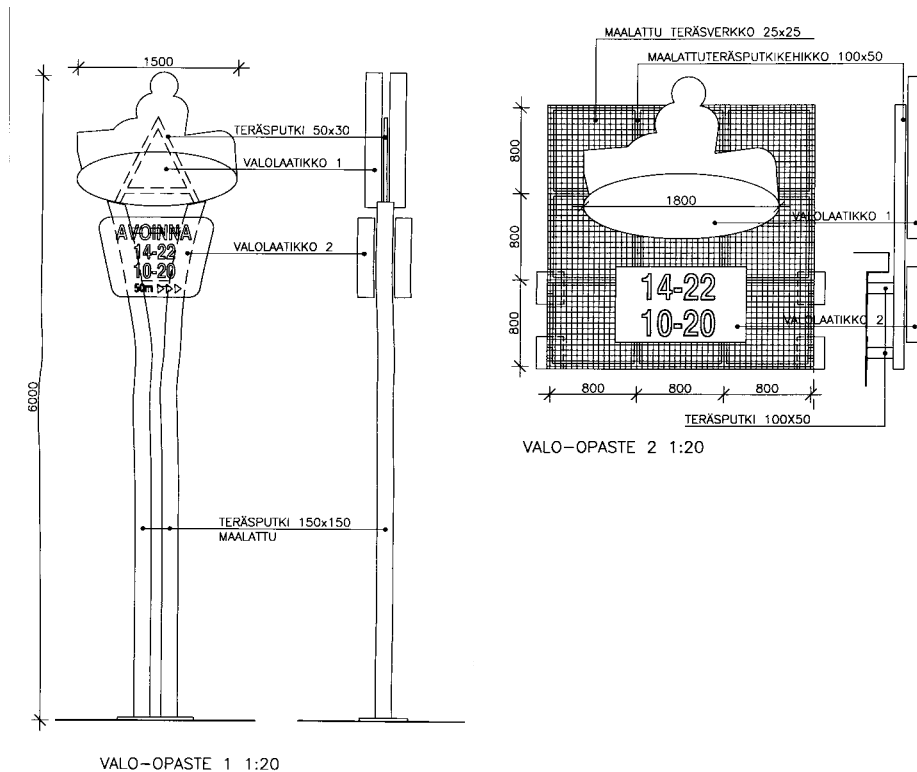
**Vuonna 1995:** B-hallin idän ja lännen puoleisten pitkien julkisivujen lasitiili-ikkunoiden tilalle vaihdettiin AL-ikkunat. Arkkitehtinä Markku Annila, arkkitehtitoimisto Arknova Oy.<sup>353</sup> D-rakennuksen 3. kerroksen toimistohuoneisto muutettiin asuinhuoneistoksi, muutos myös julkisivuun. Suunnitelmat laati rakennusmestari Timo Hertell, HKL.<sup>354</sup>

**Vuonna 1998:** Koskelan ratakorjaamolla toteutettiin maalaus ja äänen-eristystöitä sekä työkoneiden pesupaikan peruskorjaus.<sup>355</sup>

**Vuonna 2000:** Hallipihalla tehtiin vaihde- ja raideristeytöitä.<sup>356</sup> Haettiin ja saatiin 5 vuoden määräaikainen lupa linja-autohallin osan muuttamiseksi mikroautoradaksi. Sosiaalilat kunnostettiin ja niiden yhteyteen rakennettiin saunatiloja, toimistotiloja ja kahvio. Arkkitehtinä Aaro Virkkunen, arkkitehtitoimisto Aaro Virkkunen & Co Oy.<sup>357</sup> Käyttötarkoituksen muutosta jatkettiin 2009 vuoteen 2012 asti.<sup>358</sup>



**Vuonna 2001:** Koskelassa toteutettiin bussien säilytysmallissa C toimivan Kart'in Clubin julkisivuremontti, jossa varikkohallin sivusiiven julkisivujen rappaus sekä rakennettiin uusi sisäänkäyntikatos ja iv-konehuoneen ulkoporras. Koillis- ja luoteisnurkkiin asennettiin neljä valomainosta sekä tehtiin kaksi valomainospylvästä. Arkkitehtina Pekka Koski-Lammi, Arkkitehtitoimisto Mirja ja Pekka Koski-Lammi Oy.<sup>359</sup>



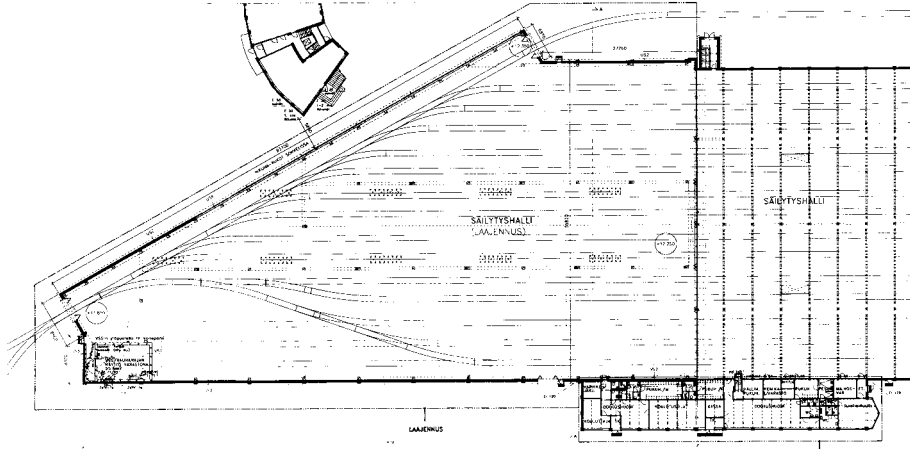
VALO-OPASTE 1 1:20

Kart'in clubin julkisivuremontin yhteydessä tehtiin myös valomainoksia. 24-3450-01-C, RVA.

**Vuosina 2001-2007:** Asuinrakennuksen D parvekekaiteita korotettiin ja asuinhuoneistot varustettiin koneellisella poistoilmanvaihdoilla. Uusittiin vesijohtot ja viemärit sekä asuinhuoneistojen ilmanvaihto. Katolle tehtiin uusi iv-kojehuone. Osassa asuinhuoneistoja laajennettiin kylpyhuoneita. Kellarikerroksen lämmönjakohuoneeseen avattiin huoltoreitti ja rakennettiin asukkaille kerhotila. Asuinkerrosten puuikkunat uusittiin puu-alumiini-ikkunoiksi, pohjakerroksen puuikkunat kunnostettiin ja peltikate muutettiin huopakatteeksi. Arkkitehtinä Mirja Koski-Lammi, Arkkitehtitoimisto Mirja ja Pekka Koski-Lammi Oy.<sup>360</sup>

**Vuonna 2003:** Koskelan B-hallin työmaan ensimmäisen vaiheen raiteet vaihteineen valmistuivat vuonna 2002.<sup>361</sup> Uuden radan rakentamista jatkettiin Koskelan B-hallin työmaalla missä toisen vaiheen raiteet 1-9 vaihteineen ja ajolankatöineen valmistuivat. Viimeisteltiin myös 1. vaiheen ajolankatöitä.<sup>362</sup> Varikolle rakennettiin kevytrakenteinen kaasupullokoppi, suunnittelijana Kari Linkala, Arkkitehtitoimisto Arknova Oy.<sup>363</sup>

Rakennusta B laajennettiin rakentamalla lounaispäättyyn 4800 m<sup>2</sup>:n uudisosaa. Sillä katettiin entinen ratikoiden ratapiha ja saatiin lisää säilytystilaa raitiovaunuille. Uudisosan kattomuoto oli harjakatto ja kaltevuus sama kuin vanhalla osalla, mutta laajennus tehtiin vanhaa osaa korkeammaksi. Laajennuksen pintamateriaalina oli kalkkihiekkatiili, kuten vanhassa osassa. Urheilukentän puoleinen julkisivu rakennettiin lasilankusta. Hankkeen yhteydessä kaakkoinen sosiaalitalasiipi saneerattiin ja vanhaan säilytysmalliin tehtiin savunpoistoluukkuja ja -ikkunoita. Myös asuintornin D ikkunoita muutettiin palomääräysten mukaisiksi. Suunnittelijana Kari Linkala, Arkkitehtitoimisto Arknova Oy, suunnitelmaa kehitettiin arkkitehti Markku Annilan ohjauksessa.<sup>364</sup>



Vuonna 2003 raitiovaunujen säilytyskallia B laajennettiin rakentamalla lounaispäätyyn 4800 m<sup>2</sup>:n uudisosa. 24-2049-02-B, RVA.

**Vuonna 2004:** B-hallin pohjoispään korjaus: aloitettiin sisäänajoraiteiden ja vaihteiden uusiminen sekä vaihteenkääntökoneiden asentaminen. Bussivarikon tankkauspaikka ja raitiovarikon säilytyskallia ja toimisto-osa peruskorjattiin.<sup>365</sup> Työ sisälsi julkisivumuutoksia ja huonetilajärjestelyjä: julkisivuun tehtiin uusi käyntiovi ja julkisivulasitiilet vaihdettiin ikkunoiksi. Osa kiinteistä ikkunoista muutettiin savunpoistoluukuiksi. Siipirakennuksessa tehtiin huonetilamuutoksia. Suunnittelijana Kari Linkala, Arkkitehtitoimisto Arknova Oy.<sup>366</sup>

**Vuonna 2005:** Tehtiin vaihte- ja raideristeystöitä, tehtiin B-hallin pohjoispään vaihteiden sähköistystä. C-hallissa tehtiin katto-osan peruskorjaus sekä julkisivumuutoksia: Vanha huopakate ja rakennekerrokset purettiin kantaviin rakenteisiin saakka. Päätyräystäät rakennettiin uudestaan ja korotettiin vähäisesti. Päätykaarilla tehtiin ulkopinnoilla säilyttäviä kunnostustöitä. Kattoon asennettiin uudet eristeet, kallistustäytteet ja katteet sekä yläpohja varustettiin alipainetuulettimin. Kupukikat korvattiin sp-kattoluukuin (14kpl) ja katolle tehtiin uudet katto-kaivot sekä määräysten mukaiset kattoturva-varusteet. Suunnittelijana Kari Linkala, Arkkitehtitoimisto Arknova Oy.<sup>367</sup>

B-rakennuksen 2. kerroksen ompelimoitilat muutettiin opetustiloiksi: Työsalin paikalle rakennettiin 3 luokkahuonetta, aula, toimistotiloja ja ryhmähuone. Varastotiloihin tehtiin ATK-tila ja toimistoja. Pesu- ja puku-huonetiloihin tehtiin kulkuesteettömät wc-tilat, suihkuhuoneet sekä taukotila. Kellari-2. kerroksessa tehtiin palo-osastointiin liittyviä muutoksia, esim. ovimuutoksia. Suunnittelijana Kari Linkala, Arkkitehtitoimisto Arknova Oy.<sup>368</sup>

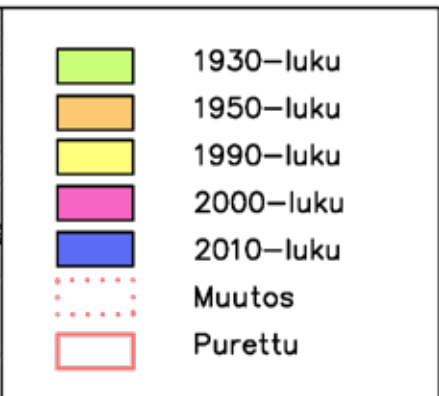
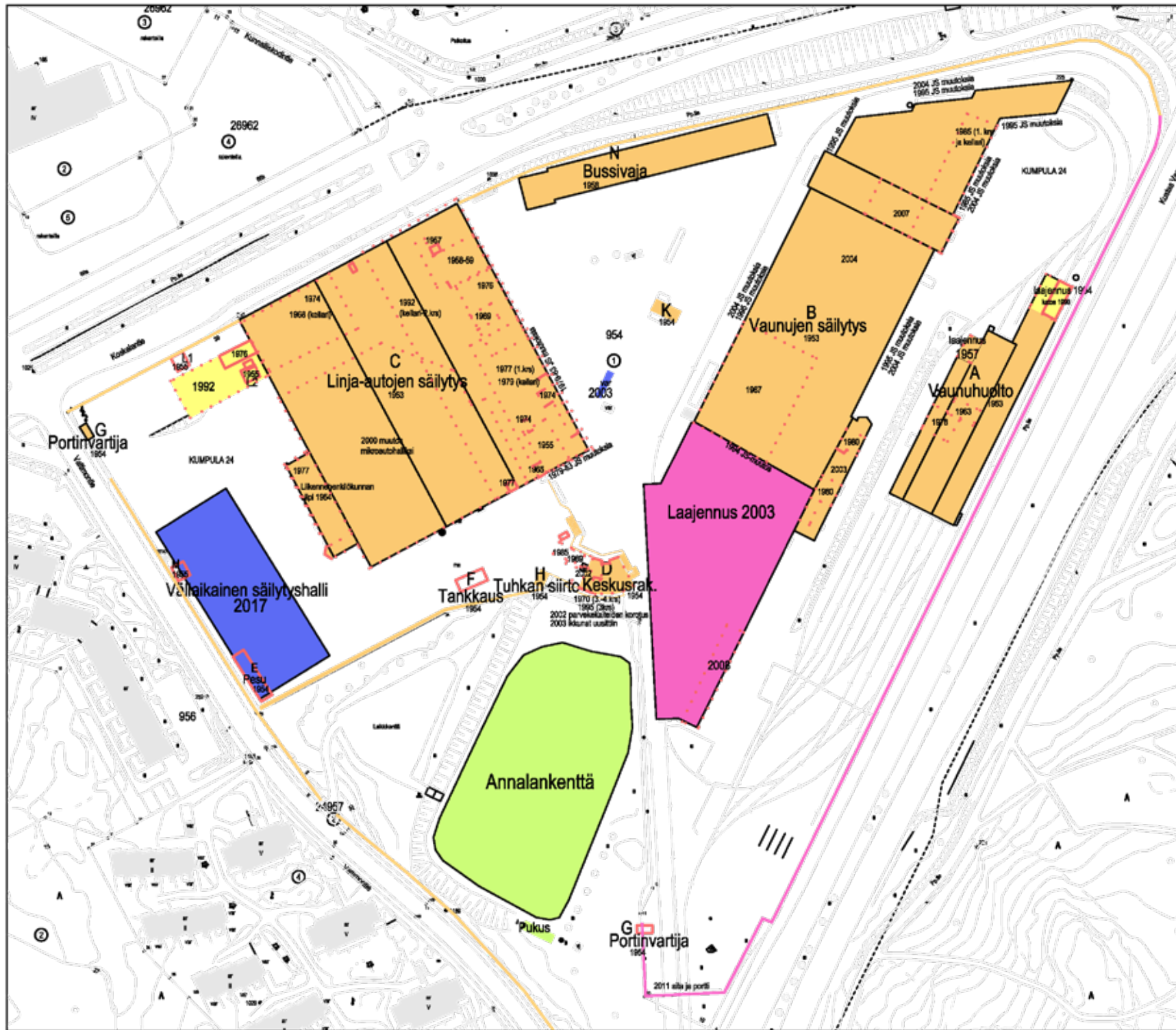
**Vuonna 2008:** Raitiovaunujen säilytyskallista erotettiin työtila raitiovaunujen pyörien profiloitua varten. Suunnittelijana Marjo Viita, Arkkitehtitoimisto Arknova Oy.<sup>369</sup>

**Vuonna 2011-2014:** Purettiin Kustaa Vaasan tien puoleinen vanha tukimuuri ja rakennettiin tilalle uusi betoninen tukimuuri sekä portit. Suunnittelijana Pekka Jämsä, Arkkitehtitoimisto Arknova Oy.<sup>370</sup>

**Vuonna 2017:** Raitiovaunujen väliaikaista säilytystä (enintään 10v.) varten rakennettiin kylmä halli polyesterikankaasta. Hallin koko 2565 k-m<sup>2</sup>. Suunnittelijana Veli-Markku Kukkanen, Arkkitehtitoimisto CJN Oy.<sup>371</sup>



Havainnekuva raitiovaunujen väliaikaisesta säilytyskallista. 24-1623-16-A, RVA.



## Toimintojen säilyneisyys

Raitiovaunujen huollon ja säilytyksen osalta 1950-luvulla rakennetut toiminnot ovat pääpiirteittäin säilyneet samoina. A-hallin toiminta huoltohallina on säilynyt samoin kuin B-halli säilytyshallina on säilynyt alkuperäisessä käytössään. Periaate, jossa illalla sisään ajaneet vaunut huollettiin A-hallissa ja ajettiin sitten B-halliin säilytykseen, on säilynyt ennallaan 70 vuotta, vaikka joissain toimintatavoissa on ollutkin muutoksia. Hallien raiteisto on pääosin alkuperäisillä sijoillaan, vaikka sitä onkin uusittu moneen otteeseen. Tämä antaa viitteen siitä, että alkuperäinen toimintaperiaate on ollut toimiva.<sup>372</sup>

Koskelan raitiovaunuhalli on nykyisin ainut läpiajettava halli Helsingissä. Töölön halli oli sellainen vuodesta 1913 lähtien, mutta tätä mahdollisuutta ei tietävästi käytetty juurikaan enää 1940-luvun jälkeen. Vuonna 1960 vaihtoyhteys läpiajoa varten purettiin eli mahdollisuus läpiajoon poistui. Töölön ja Vallilan hallit olivat umpiperiä eli joko aamulla ulos tai illalla sisään ajettaessa piti peruuttaa. Koskelan raitiovaunuhallit suunniteltiin alun alkaen läpiajettavaksi ja ne ovatkin olleet 1950-luvulta lähtien ainoat läpiajettavat hallit Helsingissä. Huomioon otettiin myös, että alueen ympäri pääsee ajamaan. Tämä auttaa sitä, että jos aamulla linjalle lähtevä vaunu havaitaan rikkiäiseksi, se saadaan vaivattomasti vietyä säilytyshallista huoltohalliin korjattavaksi.<sup>373</sup>

Yläkuvassa raiteita A-hallin edessä. Kuva Foto Roos, marraskuu 1953, HKM, reprokuva Sanna Ihatsu.

Alakuvassa samoja raiteita nykyisin.





A-halliin on tehty kaksi pientä laajennusta. A-hallissa on säilynyt korjauskuopat. Ketjukuljettimet on poistettu joskus 1970-luvun lopulla. Hallitilaan on rakennettu teräksisiä huoltotasoja. Toimistotiloja on muutettu useampaan otteeseen ja "kioski" on poistettu.

Yläkuvassa vasemmalla A-hallin raitiovaunuhuolto ja työnjohtajan "kioski", kuva H. Havas, HKM, reprokuva Sanna Ihatsu.

Alakuvissa raitiovaunuhuollon tilat nykyisin.





Säilytyshalli B on säilynyt suurena hallitilana ja sitä on laajennettu merkittäväällä laajennusosalla vuonna 2003. Vuonna 1985 tehtiin ensimmäisessä kerroksessa sähköaseman ja muuntajan tilojen muutos rakennusosaston toimistotiloiksi ja kellariin rakennettiin uusi sähköasema. Nykyisin osa vanhasta sähköasemasta on otettu musiikkisaliksi. Vanhan ompelimon paikalla on taiteilijoille vuokrattuja tiloja sekä ajo-opetustiloja.

Hallin katon siporex-elementtirakenteet ovat alkaneet vaurioitua ja niitä tuetaan parhaillaan.

Yläkuvassa B-hallin sisätilat. Kuva H. Havas, HKM, reprokuva Sanna Ihatsu.

Alakuvassa vasemmalla B-hallin sisätilat nykyisin. Katon siporex-rakenteita tuetaan parhaillaan.

Alakuvassa oikealla vanhan sähköaseman paikalle rakennettu musiikkisali, joka palvelee henkilökunnan harrastustoimintaa.



Yläkuvasa oikealla B-hallin ompelimon tilat. Kuva Roos 11/1953, HKM, reprokuva Sanna Ihatsu

Alakuvissa vanhat ompelimon tilat, jotka toimivat nykyisin taiteilijoiden vuokra-tiloina (alakuva oikealla) sekä ammatillisen aikuiskoulutuksen tiloina (alakuva vasemmalla). Rakennuksen korkeamman keskiosan kohdalla oli kattopalkit muusta hallista poikkeavat. Kattopalkit ovat edelleen monin paikoin näkyvissä.



Linja-autojen C-halliin rakennettiin pian valmistumisen jälkeen lisää sosiaalitylöitä ja autosuojatilasta erotettiin toimistotiloja. Sosiaali- ja toimistotilat ovat kokeneet useita muutosvaiheita.

Hallin yhteyteen on rakennettu vuonna 1992 laajennusosa (vuorokausihuoltohalli), jonka tieltä purettiin aiempi laajennus.

Linja-autojen säilytyshallista suurin osa on vuonna 2000 muutettu karting-halliksi ja karting-toimintaa palveleviksi sauna- ja kahvilatiloiksi. Suuri, aiemmin avoin hallitila on pilkottu pienemmiksi tiloiksi. Yhtenäinen karting-ajotila on kuitenkin edelleen suuri yhtenäinen tila. Rakennuksen katon kaarimuoto ja siihen liittyvät kannatinrakenteet ovat edelleen näkyvissä karting-hallissa.

Osa säilytyshallista on ratapuolen koneiden säilytys- ja huoltotiloina.

Vuorokausihuoltotila on huoltokoneiden pesutilana.

Raitiovaunuvarikon puolella on nykyisin ratasähkön työtiloja ja kiskojen-taivutuksen tiloja. Vanhassa huoltohallissa on toimistotiloja.

Kellarissa on varastotiloja.



Yläkuvassa linja-autojen säilytyshalli, kuva Bertel Okkola 10.1.1953, HKM.

Alakuvassa säilytyshallin kattoa IV-parvelta kuvattuna.

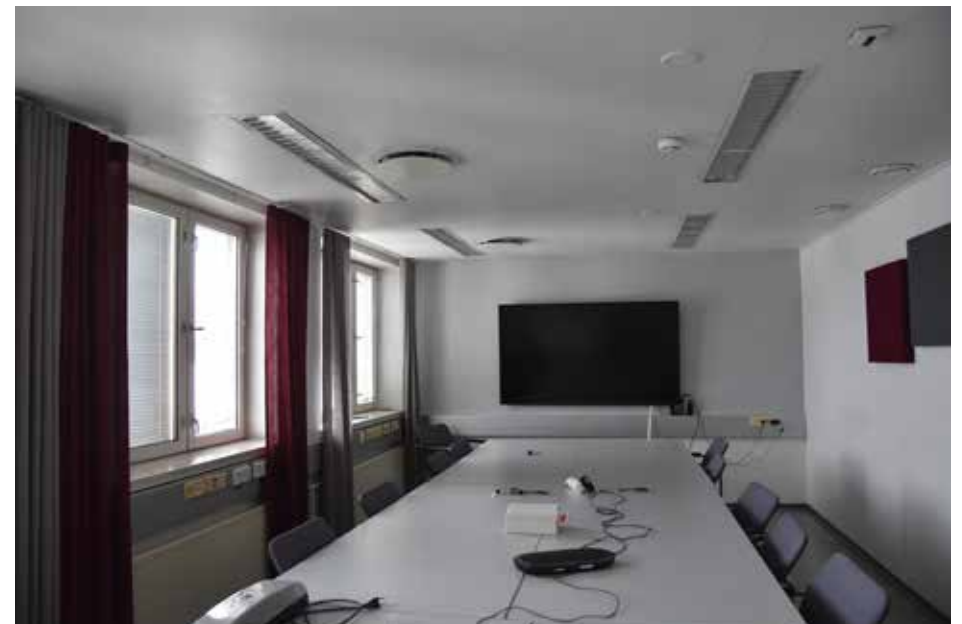




Yläkuvassa vasemmalla C-hallin karting-tiloja.

Alakuvassa vasemmalla kellaritiloja.

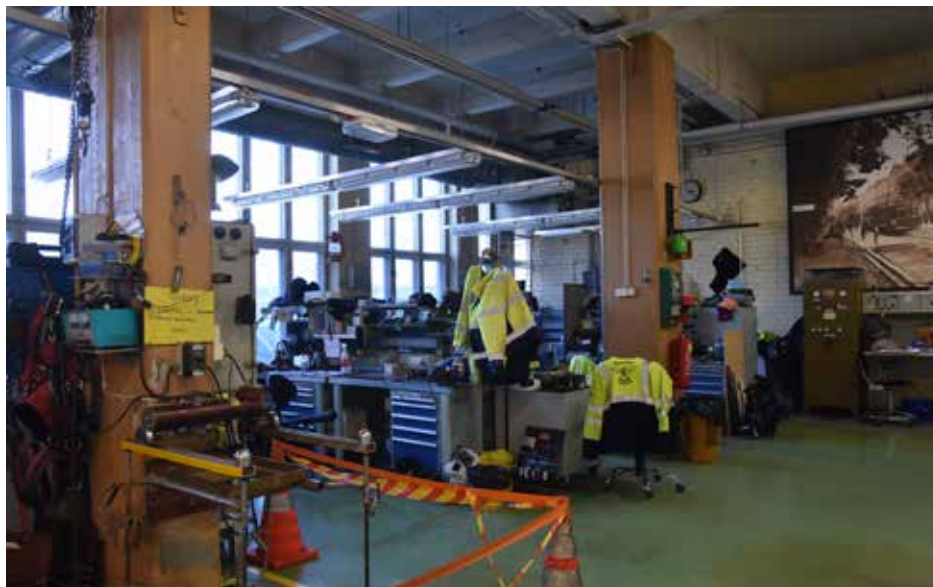
Alakuvassa oikealla huoltohallin paikalla olevien toimistotilojen neuvotteluhuone.



Yläkuvassa rataosaston korjaamon tiloja C-rakennuksen raitiovaunupihan puolella. Kuva Ville Laiho 1955, HKM.

Alakuvassa oikealla samat tilat toimivat nykyisinkin ratapuolen kunnossapidon tiloina.

Alakuvassa vasemmalla ratasähkön tiloja.



Henkilökunnan käyttöä varten alettiin rakentaa saunoja pian varikon valmistumisen jälkeen. A-halliin rakennettiin sauna ja C-halliin useita. Myös keskusrakennukseen D rakennettiin sauna. Saunat ovat edelleen ahkerassa käytössä. Työntekijät ovat tekemisessä rasvan, öljyn, pien ja hiontapölyn kanssa ja siksi saunat ovat tarpeellisia.

Yläkuvassa Koskelan ratavarikon sauna. Lauteilla vasemmalta Haverinen, V. Tolvanen, Bankovski ja P. Keränen. Kuva U Laitila, 1970, HKM, reprokuva Sanna Ihat-su.

Alakuvassa oikealla C-hallin saunatila nykyisin.

Alakuvassa vasemmalla C-hallin sosiaalitiloja.



Keskusrakennukseen D on tehty paljon tilamuutoksia mm. vuosina 1969, 1970, 1985, 1995 ja 2002. Erityisesti alimmat kerrokset ovat kokeneet useita muutosvaiheita. Nykyisin niissä on mm. kiinteistöhuollon ja elektroniikkahuollon tiloja sekä toimistotiloja.

Rakennuksen ylimmät kerrokset ovat edelleen asuinkäytössä, kuten ne olivat alun perinkin.

Ruokala toimi ruokalana aina vuoteen 2010 saakka, jonka jälkeen se lopetettiin. Ruokalatala on nykyisin elektroniikkahuollon käytössä.

Ruokalatala marraskuussa 1953, Foto Roos.

Alakuvassa oikealla tila nykyisin. Ruokalatalan tiski on purettu ja valaisimet vaihdettu. Myös lattia- ja kattopinnat on uusittu. Ilmanvaihtoputkia varten on vanhan tiskin päälle rakennettu kotelo. Seinien paneloinnit ovat säilyneet ennallaan.

Alakuvassa vasemmalla kiinteistöhuollon tiloja.





Kuvissa D-rakennuksen asuinhuoneiston huone ja keittokomero.



Portinvartijarakennuksista G toinen on purettu ja toinen säilynyt ja siihen on sijoitettu sprinkler-keskus.



Yläkuva: Toinen portinvartijanrakennuksista G on säilynyt. Ikkuna-aukot ovat peitetty ja rakennus toimii nykyisin sprinkler-keskuksena.

Alakuvassa portinvartijarakennus sisäpuolelta kuvattuna. Alaosan paneelointia on säilynyt.



Rakennuksen K käyttötarkoitus on säilynyt samana, johon se rakennettiin alun perin. Kiskojen sahaus- ja taivutuskoneet sijaitsevat edelleen rakennuksessa.

Rakennus N eli bussivaja rakennettiin muutamaa vuotta myöhemmin kuin raitiovaunuhallit ja bussihalli. N-rakennuksessa on nykyisin ratakorjaamon hitsaamo, varastoja ja kalustovaja. Rakennuksen eteläjulkisivu on uusittu vastaavaksi, mikä se oli alunperinkin. 1970-luvulla puolet julkisivusta oli avointa, mutta ovet on palautettu siihen myöhemmin. Alkuperäisen ikkunoiden yläpuolella olleet mineriittilevyt on korvattu laudoituksella.



Yläkuva: Rakennuksen K käyttötarkoitus on säilynyt eli se toimii edelleen kiskojen taivutus- ja sahauskoneiden käytössä. Rakennuksen ulkoasu on säilynyt alkuperäisenä. Sen yhteyteen on rakennettu myöhemmin suojakatoksia.

Keskikuvassa N-rakennus vuonna 1971. Ote ilmakuvasta U. Laitila, HKM, reproduktio Sanna Ihatsu.

Alakuvassa N-rakennus nykyisin.



## Julkisivujen säilyneisyys

Raitiovaunuhuollon A-halliin on tehty vähäiset laajennukset vuonna 1957 sekä vuonna 1994. Aukotus on alkuperäistä vastaava. Ovia ja ikkunoita on uusittu alkuperäisen mallin mukaan. Uusia katoksia on rakennettu.

Yläkuvassa A-halli marraskuussa 1953, Osakuva valokuvasta Foto Roos, HKM, reprokuva Sanna Ihatsu.

Alakuvissa nykytilanne. Aukotus on säilynyt ennallaan, vaikka ikkunoita ja ovia on vaihdettu. Alimmassa kuvassa näkyy vuonna 1994 tehty laajennusosa.





B-hallin lounaispäättyyn on rakennettu huomattava laajennusosa vuonna 2003. B-hallin idän puolen julkisivuihin on tehty ikkuna- ja ovimuutoksia vuonna 1985. Vuonna 1995 idän ja lännen puolen lasitiili-ikkunat vaihdettiin alumiini-ikkunoiksi. Vuonna 2004 pohjoispäässä tehtiin julkisivumuutoksia ja mm. lasitiili-ikkunat vaihdettiin alumiini-ikkunoiksi.

Yläkuvassa B- ja A- hallit ja niiden raidepihat. Kuva R. Roos 11/1953, HKM, reproduktio Sanna Ihatsu.

Alakuvassa oikealla sama kuvakulma nykyään. B-osan laajennus on rakennettu B-hallin raiteiden päälle.

Alakuvassa vasemmalla B-osan laajennuksen julkisivu D-rakennuksen suuntaan.





Yläkuvassa B-hallin julkisivuissa näkyvät lasitiili-ikkunat. Kuva 12.8.1965, Kuva Valtonen, HKM, reprokuva Sanna Ihatsu.

Alakuvassa vasemmalla näkyy miten lasitiili-ikkunat on vaihdettu alumiini-ikkunoiksi.

Alakuvassa oikealla B-hallin Liikenneosaston siipi nykyisin. Ikkunat on uusittu ja katoksia lisätty.



C-hallin julkisivujen muodossa on säilynyt kaarikaton muodot. Katolla on edelleen alkuperäisiä, kartiomaisia iv-torvia.

Julkisivujen lasitiiliosuudet ovat säilyneet. Vuosina 1979–83 C-hallin koillis- ja kaakkoisjulkisivuihin tehtiin tilamuutosten vuoksi uusia ovi- ja ikkuna-aukkoja.

Vanha liikennehenkilökunnan siipi on julkisivukorjauksen yhteydessä rapattu. Siipi oli alun perin kahi-tiilipintainen.

Yläkuvassa oikealla linja-autojen huolto- ja säilytys halli. Kuva Roos 22.4.1954, HKM, reprokuva Sanna Ihatsu.

Alakuvassa oikealla halli samasta suunnasta kuvattuna nykyisin. Pihamaan kiveys tehtiin vuonna 1957.

Alakuvassa vasemmalla näkyy liikennehenkilökunnan siipi, joka on rapattu vuonna 2001. Silloin tehtiin myös iv-konehuoneen porras, joka näkyy alakuvassa oikealla.



Oikealla ylhäällä C-halli marraskuussa 1953, kuva R. Roos, HKM, reprokuva Sanna Ihatsu.

Oikealla alhaalla sama julkisivu nykyisin. Aukotuksia on muutettu. Alapihan kautta rakennukseen johtaneet raiteet on purettu. Katolla on säilynyt osa kartiomaisista iv-torvista.

Vasemmalla alhaalla: Osa lasitiili-ikkunoista on korvattu ilmanvaihtosäleiköillä. Vanhoihin aukkoihin vaihdetut uudet ovet noudattelevat alkuperäisten ovien ulkonäköä.





Oikealla ylhäällä julkisivu Koskelantien suuntaan vuonna 1965. Tuolloin nykyisen vuorokausihuoltohallin paikalle ei ollut vielä rakennettu hallia edeltänyttä katsastusrakennusta. Kuva Raija Järvelä, HKM, reprokuva Sanna Ihatsu.

Vasemmalla alhaalla julkisivu Koskelantien suuntaan nykyisin. Julkisivu on säilynyt umpinaisena. Yläosan lasitiili-ikkunat ovat säilyneet. Merkittävin muutos julkisivussa on Kart'in Clubin mainokset.

Oikealla alhaalla C-hallin kylkeen vuonna 1992 rakennettu vuorokausihuoltohalli.



Viistoilmakuva ylhäällä noin vuodelta 1970 näyttää C-hallin koillisjulkisivun alkuperäistä aukotusta. Osakuva Unto Laitila, HKM.

Kuvat alhaalla vasemmalla: Aukotuksiin on tullut vähäisiä muutoksia koillisjulkisivulla, kun osa ikkunoista on muutettu oviksi. Lisäksi julkisivuun on lisätty putkikanavia.

Alakuvissa näkyy myös alkuperäistä ja säilynyttä pihan kiveystä.



D-rakennuksen julkisivut ovat säilyneet hyvin ennallaan. Julkisivujen suurimmat muutokset ovat olleet parvekekaiteiden korotus sekä ikkunoiden uusiminen julkisivuremontin yhteydessä 2002–2003. Rappaus on uusittu alkuperäisen kaltaiseksi. Rakennukseen kiinteästi liittyvät terassit, portaat, kivimuurit ja kaiteet ovat säilyneet. Myös rakennukseen liittänyt tuhkanerotushuone on säilynyt.

Oikealla ylhäällä: D-rakennus pian valmistumisen jälkeen, kuva H. Havas HKM, reprokuva Sanna Ihatsu.

Oikealla alhaalla: Rakennus nykyisin samasta kuvakulmasta.

Vasemmalla alhaalla: Rakennuksen kaiteet, terassit ja kivimuurit ovat säilyneet. Alimman kerroksen klinkkerit ovat myös alkuperäiset.





D-rakennus pian valmistumisen jälkeen. Kuva Roos, HKM, reprokuva Sanna Ihatsu.



Vanha ruokalaosa näkyy julkisivussa erkkerimäisenä kaarena.



Rakennukseen oleellisesti liittyvät kaiteet ja terassit ovat säilyneet. Keskellä portaikkoa oleva kaide on lisätty myöhemmin.





Rakennukseen D liittyy kiinteästi myös kivimuurin, joka jakaa linja-autopihan ja 7 metriä alempana olevan raitiovaunupihan.



Kivimuurin sisällä on säilynyt tuhkanerotushuone, joka on liittynyt keskuslämmitykseen öljyllä. D-osan kylkeen rakennettu lämmönjakohuone on uudempi 1985 rakennettu osa.



Kiinteistöhuollon tiloja on D-osassa, kivimuurin sisällä.

## Rakennusosien säilyneisyys

Puhtaaksimuuratut kahi-tiiliseinät ja kantavat betonirakenteet ovat säilyneet. C-hallin lasitiili-julkisivut ovat säilyneet.

Alkuperäisiä, säilyneitä rakennusosia ovat mm. kaiteet ulkona ja sisällä. Myös valkomosaikkisementtisiä ikkunapenkkejä on säilynyt useissa paikoissa.

Ikkunoita ja ovia heloineen on säilynyt yksittäisiä kappaleita.

D-rakennuksen keittiön tiski on purettu, mutta seinien paneloinnit ovat säilyneet. D-osan porrashuone hisseineen, huoneisto-ovineen ja mosaiikkilattiapintoineen ovat säilyneet lähes alkuperäisenä. D-osan huoneistoissa on myös alkuperäisiä ovia ja kaappeja.

Yläkuvassa oikealla säilynyttä, puhtaaksimuurattua kahi-tiiliseinää.

Alakuvassa oikealla säilynyt kaide B-hallissa.

Alakuvassa vasemmalla D-osan säilyneitä kattoikkunoita.





Säilynyt alkuperäinen valkomosaikkisementtinen ikkunapenkki B-hallissa.



Säilyneitä ja edelleen käytössä olevia varusteita.



Säilynyt alkuperäinen ovi ja vedin B-hallissa.



Säilynyt alkuperäinen ovi ja vedin C-hallissa.



D-rakennuksen rappukäytävä. Lattia, huoneisto-ovet heloineen ja hissi ovat alkuperäisiä.



Hissi sisäpuolelta. Alkuperäiset pintamateriaalit, peili ja valaisin ovat säilyneet.



Porrasaskelmat ja käsijohteet ovat alkuperäiset.



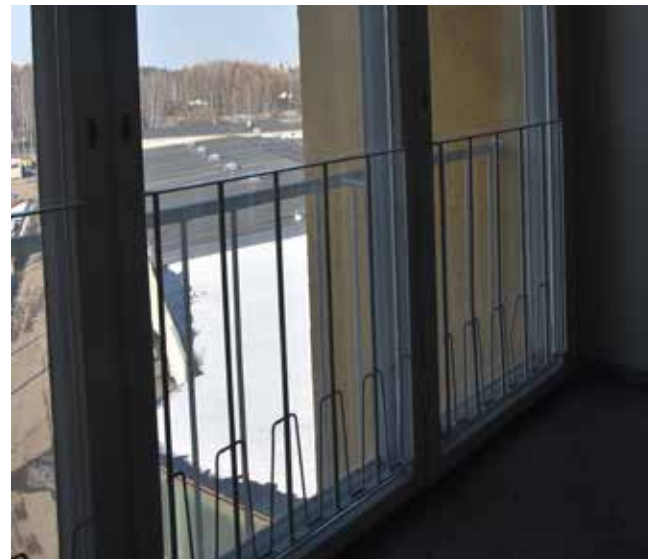
Hissin alkuperäinen valaisin.



Porrasvalaisin.



Paloposti



Ikkunoiden suojakaiteet ovat säilyneet.

Tuuletusparvekkeen alkuperäiset käyttöohjeet ovat säilyneet.





Asuinhuoneiston alkuperäisiä komeroita.



Asuinhuoneiston alkuperäinen ovi.



Alkuperäinen korvausilmaventtiili D-rakennuksen toimistotiloissa.



D-rakennuksen parvekkeiden kaiteita on korotettu myöhemmin.



Alkuperäinen lukko ja painike.



Alkuperäinen patteri ja ikkunapenkki asuinhuoneistossa.

## Aluerakenteiden säilyneisyys

Alun perin koko varikkoaluetta kiersi panssariverkkoaita, joka on tehty betonisen jalustan päälle. Betonijalustan katteena oli liuskekiveys. Pihojen tasoerojen vuoksi pihat ja Annalan kenttä rajautuivat 7 metriseen kivimuuriin, jonka päällä oli putkikaide.

Betonijalustaiset verkkoaidat ovat säilyneet muualla, mutta Kustaa Vaasantien varren aita on vuoteen 2014 mennessä korvattu uudella tukimuurilla ja samalla myös raitiovaunuille on tehty uudet portit lounaiskulmaan.

Raitiovaunupihaa ja bussipihaa toisistaan erottava kivimuri on säilynyt. Sen päällä oleva aita ei ole alkuperäinen putkikaide, vaan myöhemmin tehty verkkoaita. D-rakennuksen läheisyydessä olevat kivimuurin päällä, terasseilla ja portailla olevat kaiteet ovat alkuperäiset.

Jalavat on istutettu kiertämään Annalan kentän aluetta 1930-luvun puolivälin tienoilla. Suurin osa kenttää ympäröivistä jalavista on säilynyt.

Valtimontien katualuetta Annalan kentästä erottaa myös kiviaita ja sen päällä oleva kaide. Katualue on rakennettu 1950-luvun puolivälin tietämällä.

Raitiovaunuhallien läheisyydessä on säilynyt muutamia alkuperäisiä johdinpylväitä. Korkeat valaisinmastot ovat tulleet alueelle 1970-luvulla. Kart'in mainospylväät ovat 2000-luvun alusta.

Yläkuvassa yläpihan ja alapihan välisen muurin päällä ollut alkuperäinen putkikaide. Kuva Roos, HKM, reprokuva Sanna Ihatsu.

Alakuvassa muurin päällä oleva nykyinen verkkoaita. Etualalla näkyy vanhat Annalan kenttää kiertävät jalavat.





Vasemmalla ylhäällä alkuperäistä verkkoaitaa. Betonijalustan katteena ollut liuskekiveys on vaurioitunut.

Vasemmalla alhaalla Kustaa Vaasan tien puoleinen uusittu aita.

Oikealla ylhäällä Valtimotien katualuetta vasten rakennettu kivimuuri ja sen päällä oleva aita.

Oikealla alhaalla koilliskulman alkuperäinen kivimuuri ja sen päällä oleva verkkoaita.







Alkuperäisiä johdinpylväitä A-hallin edustalla.



1970-luvun valaisinpylväs.



2000-luvun mainospylväs ja lipputangot.

Alkuperäisiä kiveyksiä on säilynyt C-rakennuksen vierustalla yläpihan ja alapihan puolella. Kivet ovat jo rakentamisvaiheessa olleet kierrätyskiviä muualta. Todennäköisesti uudempia kiveyksiä on mm. karting-hallin edustalle tehdyt noppakivistä muotoillut kaarevat kuviot. Osa piha-alueista on alkujaankin ollut asfaltoituja.

Annalan kenttä on 1990-luvulle saakka jakautunut suurempaan hiekkapintaiseen alakenttään ja pienempään hiekkapintaiseen yläkenttään. 2000-luvun aikana yläkenttä on nurmeltu. Pukuhuone on ollut samalla paikalla 1930-luvusta lähtien. Osa pukuhuonerakennuksen rakenteista voi olla alkuperäisestä pukuhuonerakennuksesta, mutta tästä ei ole täyttä varmuutta.

Kuvissa oikealla alkuperäistä kiveystä.

Alakuvassa vasemmalla uudempaa noppakiveystä.



- 300 HS 18.2.1954
- 301 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1955, 281; Ke-1511-55-B
- 302 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1956, 274.
- 303 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1956, 275.
- 304 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1957, 286.
- 305 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1957, 290; lupahakemus ja piirustukset Ke-283-57-B, RVA, HKA.
- 306 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1958, 279; lupapiirustukset Ke-764-58, HKA.
- 307 Lupahakemus, lupapiirustukset Ke-285-58-C, RVA, HKA.
- 308 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1959, 324.
- 309 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1959, 326.
- 310 Lupahakemus Ke-7-59-C, RVA
- 311 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1960, 311.
- 312 Pertilä s-posti 131.3.2022
- 313 Pertilä s-posti 131.3.2022
- 314 lupahakemus, lupapiirustukset, Ke-474-C-1964, RVA, HKA.
- 315 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1967, 277.
- 316 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1967, 280; lupahakemus, piirustukset 24-1359-A-67, RVA, HKA.
- 317 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1967, 280; lupahakemus 24-1754-A-68, RVA.
- 318 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1968, 296; lupahakemus 24-1994-C-67
- 319 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1969, 279.
- 320 Hyvärinen 23.3.2022
- 321 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1969, 279; lupapiirustukset 24-1213-C-68, HKA.
- 322 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1969, 282; lupahakemus 24-1212-C-68, RVA
- 323 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1970, 239; Kiinteistöt, Koskela, muistiot 1958-1990, 23.3.1970, HKL
- 324 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1970, 239-242.
- 325 Kiinteistöt, Koskela, muistiot 1958-1990, Koskelan halli, päiväämätön, HKL
- 326 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1971, 239.
- 327 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1972, 155.
- 328 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1972, 155.
- 329 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1973, 154.
- 330 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1974, 269; Lupahakemus, piirustukset 24-2848-C-73, RVA, HKA.
- 331 Lupahakemus ja piirustukset 24-657-B-76, RVA, HKA.
- 332 HLK toimintakertomus 1977, 13.
- 333 Lupahakemus 24-939-C-77, RVA
- 334 HLK toimintakertomus 1978, 12.
- 335 Kiinteistöt, Koskela, muistiot 1958-1990, 4.9.1978, HKL
- 336 Lupapiirustus 24-221-C-78, RVA.
- 337 HLK toimintakertomus 1979, 12.
- 338 Lupahakemus 24-1403-C-80, RVA.
- 339 Lupahakemus 24-1403-C-80, RVA.
- 340 HLK toimintakertomus 1981, 13; Kiinteistöt, Koskela, muistiot 1958-1990, 5.3.1981, HKL
- 341 Kiinteistöt, Koskela, muistiot 1958-1990, 30.8.1984; 15.11.1984, HKL; lupahakemus 24-1358-R-84, RVA.
- 342 Kiinteistöt, Koskela, muistiot 1958-1990, 29.11.1984, HKL; lupahakemus 24-110-C-85, RVA; lupahakemus 24-1358-C-84, RVA.
- 343 Lupahakemus 24-1959-C-85, RVA; RAKU-tietokanta, HKM.
- 344 HLK toimintakertomus 1987, 8.
- 345 HLK toimintakertomus 1988, 9-10.
- 346 HLK toimintakertomus 1990.
- 347 Lupahakemus 24-146-A-90, RVA
- 348 Lupahakemus 24-4564-B-89, RVA; lupahakemus 24-699-C-92, RVA.
- 349 HLK toimintakertomus 1992, 14-15.
- 350 HLK toimintakertomus 1993, 10.
- 351 Lupahakemus 24-134-B-93, RVA
- 352 Lupahakemus 24-3503-C-93, RVA.
- 353 Lupahakemus 24-987-C-95
- 354 Lupahakemus 24-3295-C-94, RVA.
- 355 HLK toimintakertomus 1981, 19.
- 356 HLK toimintakertomus 2000, 18.
- 357 Lupahakemus 24-5034-C-99, RVA
- 358 Jatkolupa 24-4125-07-CJ, RVA.
- 359 HLK toimintakertomus 2001, 18; lupahakemus 24-2498-01-C, RVA
- 360 Lupahakemus 24-3442-02-C, RVA; lupahakemus 25-4583-01-C, RVA
- 361 HLK toimintakertomus 2002, 10.
- 362 HKL toimintakertomus vuodelta 2003, 10
- 363 Lupahakemus 24-1623-03-C, RVA

- 364 Lupahakemus 24-2049-02-B, RVA
- 365 HKL toimintakertomus vuodelta 2004, 10
- 366 Lupahakemus 24-612-04-D, RVA
- 367 Lupahakemus 24-1972-05-D, RVA
- 368 Lupahakemus 24-986-06-D, RVA
- 369 Lupahakemus 24-854-08-D, RVA
- 370 HKL toimintakertomus vuodelta 2011, 12; lupahakemus 24-1611-09-C, RVA.
- 371 Lupahakemus 24-1623-16-A, RVA.
- 372 Jaakko Pertilä, s-postit 11.-12.1.2022
- 373 Jaakko Pertilä, s-postit 11.-12.1.2022

## Yhteenveto

Koskelan varikko on toiminut julkisen liikenteen varikkona 1950-luvulta lähtien. Varikon raitiovaunutoiminnot ovat pysyneet lähes ennallaan, mutta bussit ovat poistuneet vähitellen 2000-luvulla, viimeisimmät poistuivat kankaisen säilytyshallin myötä vuonna 2017. Bussien tilalle säilytyshalliin C ovat tulleet karting-autot. Alueen lounaiskulmalla oleva Annalan kenttä on toiminut urheilukenttänä 1930-luvulta lähtien.

Varikon rakentamistarpeeseen ja sijoittamiseen vaikutti kaupungin kasvu, mikä taas johtui mm. teollistumisesta ja siirtoväen asuttamisesta. Esikaupunkiliitoksen myötä Helsingin kasvu ohjautui uusille alueille. Raideliikenteen rinnalle tuli tasaveroiseksi matkustustavaksi bussiliikenne tieverkoston ja bussien kehittymisen myötä.

Varikon rakennukset rakennettiin sota-ajan jälkeen, kun rakennusmateriaaleista oli pulaa. Pula-aika on määrittänyt myös rakenneratkaisuja ja valittuja rakennusmateriaaleja. Hallirakennukset ovat puhtaaksimuratuista kalkkihiekkatiilistä tehtyjä. Niissä on käytetty runsaasti lasitiiliikkunoita. Näitä rakennusmateriaaleja oli tuolloin hyvin saatavilla. Teräsbetoniset, höyryllä lämmitetyissä matriiseissa valetut ripalaatat olivat rakenneratkaisu, jota käytettiin koska haluttiin säästää puutavaraa ja rakentaa nopeasti. Rakenneratkaisua käytettiin Suomessa tiettävästi ensimmäistä kertaa Koskelassa. Mallia ja hyviä kokemuksia rakenteesta oli saatu Saksasta ja Yhdysvalloista.

Raitiovaunuhalleihin esimerkkiä haettiin tilaratkaisun ja detaljeiden osalta Tukholman Alvikin Brommahallenin raitiovaunuhalleista.

Koskelan varikon arkkitehdeistä Hugo Harmialla oli kokemusta suuren teollisuusrakennuksen suunnittelusta, kun hän oli laatinut luonnokset Salmisaaren suurvoimalaitosta varten. Yhdessä Woldemar Baeckmanin kanssa arkkitehdit olivat voittaneet Helsingin kauppakorkeakoulun rakennuksen suunnittelukilpailun ja lopputulos oli onnistunut. Sitä kautta arkkitehdit olivat saaneet arvostusta ja nimeä. Harmialla oli myös erityistä rakenneteknistä ymmärrystä, mitä tarvittiin suurten hallien suunnittelussa. Hän oli toimittanut Suomen arkkitehtiiliton rakennusteknillisen käsikirjan. Lisäksi ennen yhteisen arkkitehtitoimiston perustamista molemmat arkkitehdit olivat työskennelleet pitkään Helsingin kaupungin palveluksessa ja sitä kautta he sopivat hyvin kaupungin liikennelaitoksen rakennusten suunnittelijoiksi.

Vaikka liikenteelliset järjestelyt olivat lyöty lukkoon ja määrittivät pitkälle lopputulosta jo ennen kuin arkkitehdit aloittivat suunnittelun, näkyy arkkitehtien ammattitaito siinä kuinka taitavasti he ovat osanneet hyödyntää haastavan rakennuspaikan korkeuseroineen. Toiminnot on jaettu eri pihuille ja korkeusero on käännetty voitoksi toimintoja yhdistävän keskusrakennuksen avulla ja C-hallin kellaria hyödyntämällä.

Huolimatta hallirakennusten yhtenäisistä rakennusmateriaaleista, kahiitiilestä, kullakin rakennuksella on oma arkkitehtoninen muotonsa. Jokaisessa rakennuksessa on erilainen kattomuoto: A-hallissa pulpettikatto, B-hallissa loiva harjakatto ja C-hallissa kaarikatto. Laakeista hallimaisista rakennuksista poikkeaa materiaalien, muotokielen ja toimintojen osalta

tornimainen keskusrakennus D, joka seisoo kaarimaisen jalustan päällä. D-rakennus katkaisee pitkän, luonnonkivisen muurin, joka erottaa bus-sipihaa ja raitiovaunupihaa toisistaan ja toimii portaiden välityksellä, eri tasoilla olevia pihvoja yhdistävänä rakennuksena.

Koskelan varikon alkuperäisistä rakennuksista ei ole purettu yhtään hallirakennusta, vain muutama pienempi apurakennus on purettu. Laajennuksia ja uusia rakennuksia on tontille rakennettu. Ensimmäinen uudisrakennus, bussivaja ja konekorjaamorakennus N rakennettiin jo muutama vuosi varikon valmistumisen jälkeen. Väliaikainen, kankainen säilytys-halli rakennettiin vuonna 2017. Näkyvimät laajennukset ovat olleet raitiovaunujen säilytys-hallin B:n vuonna 2003 rakennettu laajennus sekä linja-autohalli C:n vuorokausihuoltohallin rakentaminen vuonna 1992.

Alkuperäisistä apurakennuksista on säilynyt kiinnostavia pikkurakennuksia: toinen portinvartijan rakennus G Koskelantien ja Valtimontien kulmauksessa, osin luonnonkivimuurin sisään rakennettu tuhkanerotus-laituhuone eli H-rakennus keskusrakennus D:n vieressä sekä kiskojen saha- ja taivutuskoneiden K-rakennus.

A- ja B-hallien yhtenäiset hallitilat ovat säilyneet. Bussihallissa C hallitilaa on pilkottu pienemmiksi. Toimistotilat ovat kokeneet runsaasti muutoksia. Sosiaalituloja- ja saunoja on rakennettu myöhemmin. D-osan ylimmät kerrokset ovat säilyneet asuinkäytössä, alimmat toimistokerrokset ja kellarin aputilat on muutettu. D-rakennuksen kaarevassa jalusta-osassa sijainnut kaunis ravintolatila on muutettu. Siitä on kuitenkin vielä seinäpaneeleita säilynyt.

Rakennusten päämuodot aukotuksineen ovat hyvin säilyneet. Ikkunoita on muutettu kaikissa rakennuksissa. Lasitiili-ikkunoita on kuitenkin säilynyt runsaasti, vaikka osa onkin muutettu puu-alumiini-ikkunoiksi. Alkuperäisiä sisäovia on säilynyt muutamia. Valkosementtimosaikkisia ikkunautoja on säilynyt samoin alkuperäisiä portaita putkikaiteineen ja koivuisine käsijohteineen. D-rakennuksen porraskäytävä porrassovi-

neen, mosaikkibetonilattioineen ja portaineen, kaiteineen, hisseineen ja valaisimineen on säilynyt hyvin. D-rakennuksen ulkoterrassit ja portaikot kaiteineen ja liuskekivimuureineen ovat myös säilyneet alkuperäisinä.

Pihvoja jakava luonnonkivinen muuri sekä tonttia ympäröivät luonnonkivimuurit itä- ja länsipuolella ovat myös säilyneet. Liuskekivillä katetun betonijalustan päällä seisovaa alkuperäistä panssariverkkoaitaa on säilynyt Valtimontien ja Koskelantien varressa. Alkuperäisiä kiveyksiä on säilynyt molemmilla pihjoilla. A-osan edessä on säilynyt myös alkuperäisiä johdinpylväitä.

Annalan kentän ympärillä olevat jalavarivistöt ovat peräisin 1930-luvulta.

# Lähteet

## Kirjallisuus

Hannikainen Jukka; Leinomäki Pertti & Tylli Reima: Sinisen bussin tarina - Stadin dösät 1936-1967. Kustantaja Laaksonen, 2007.

Ihatsu Sanna, Lehtonen Riitta, Piha Heikki, Seitsalo Seppo: Terveisiä Sairaalaista, Postikortit kertovat pääkaupunkiseudun sairaaloiden historiasista. Maahenki Oy, 2017.

Hannikainen Jukka & Leinomäki Pertti: Sinisen bussin tarina II - Stadin dösät 1968-1991. Kustantaja Laaksonen, 2009.

Jutikkala Eino [et al.]: Helsingin kaupungin historia. V osa, kolmas nide : [Ajanjakso 1918-1945]. Suomalaisen kirjallisuuden Kirjapaino Oy, Helsinki 1967.

Herranen Timo: Hevosomnibussista metroon, vuosisata Helsingin joukkoliikennettä. Helsingin kaupungin liikennelaitos, Painokaari Oy 1988.

Schulman Harry: Alueelliset todellisuudet ja visiot: Helsingin kehitys ja kehittäminen 1900-luvulla. Teknillinen korkeakoulu 1990

Tolmunen, Tapio: Viisi minuuttia seuraavaan lähtöön : HSL-alueen joukkoliikenteen historia. Lönnberg Print & Promo Helsinki 2016.

## Raportit

Sädevirta Sirkka: Helsingin esikaupunkien rakentamisen vuosikymmenet ja täydennysrakentaminen. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2004:7.

Heikkinen Markku & Hämäläinen Heini: Helsinki, Vanhakaupunki, Hämeentie 156 ja 152, Historiallisen ajan (1550-1640/1660-l.) kaupunkialueella sijaitsevien kahden korttelin rakennusten peruskorjauksiin liittyvien maanrakennustöiden tarkastuksia ja valvontoja vuosina 2007, 2010 ja 2014-2015, Helsingin kaupungin museo 31.8.2017.

Helsingin kaupungin museon RAKU-tiedot Koskelan varikon rakennuksista.

## Arkistolähteet

### Helsingin kaupungin arkisto (HKA)

Kertomukset Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1945-1974:

[https://www.hel.fi/static/tieke/digitoidut\\_asiakirjat/](https://www.hel.fi/static/tieke/digitoidut_asiakirjat/)

Helsingin kaupungin Liikennelaitoksen Koskelan hallien rakennusselostukset

Koskelan hallien rakennustoimikunnan pöytäkirjat

Helsingin kaupungin liikennelaitoksen lautakunnan kokouspöytäkirjat (LLk)

Helsingin kaupungin kunnallisasetuskokoelma 1934.

Koskelan hallien lupapiirustukset

## **HKL:n arkisto (HKLA)**

HKL:n toimintakertomukset 1975->

HKL:n vuosikertomukset 2011-2020 sähköisinä:

<https://www.hel.fi/hkl/fi/tama-on-hkl/julkaisut/Vuosikertomus/>

huom! vuosikertomuksissa 1984, 1985, 1988 on pienet historiikit.

HKL osavuositarkastukset <https://dev.hel.fi/>

## **Rakennusvalvonnan arkisto (RVA)**

Lupa-asiakirjat (paperinen arkisto)

Virka-Arskan lupapiirustukset (sähköinen arkisto)

## **Helsingin kaupunginmuseo (HKM)**

Kuva-arkisto

sähköinen kuva-arkisto: <https://www.helsinkikuvia.fi/>

RAKU-tietokanta

## **Kaavat, ehdotukset, selvitykset**

Jung Bertel, Saarinen Eliel, ym. Suur-Helsingin asemakaavan ehdotus, Osakeyhtiö Lilius & Hertzberg, Helsinki 1918.

Komiteamietintö kaupungin ja sen ulkoasutusalueitten välisistä liikenneyhteyksistä 1926, Helsingin kaupunginvaltuuston asiakirjat 1927, Sinetti, HKM.

Saarinen Eliel: Munkkiniemi - Haaga ja Suur-Helsinki, Tutkimuksia ja ehdotuksia kaupunkijärjestelyn alalta. Lilius & Hertzberg Osakeyhtiö, Helsinki 1915.

Yleiskaava 2002: <https://www.hel.fi/helsinki/fi/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus/ajankohtaiset-suunnitelmat/yleiskaava-2002-aineisto>

## **Piirustukset**

Kansallisarkisto (KA)

Maanmittaushallitus, Maanmittaushallituksen uudistusarkisto, Helsingin kaupunki, B7Helsinki:8/2-3 Koskela / Forsby; Kartta ja selitys liikenteen suunnittelusta Vantaan joessa ( 1738 )

## **Sähköiset lähteet**

<https://www.kaupunkiliikenne.net/Helsinki/hehistoria.html>

[www.raitio.org](http://www.raitio.org)

<https://www.kooen202.com/41560>

<https://www.hel.fi/hkl/fi/tama-on-hkl/organisaatio/>

[https://www.hel.fi/hel2/tietokeskus/julkaisut/pdf/13\\_04\\_30\\_piirijakokartta\\_2013.pdf](https://www.hel.fi/hel2/tietokeskus/julkaisut/pdf/13_04_30_piirijakokartta_2013.pdf)

<https://malloftripla.fi/pasilan-valiaikainen-asema>

Arkkitehtuurimuseon arkkitehtiesittelyt:

<https://www.mfa.fi/kokoelmat/arkkitehdit/hugo-harmia/>

<https://www.mfa.fi/kokoelmat/arkkitehdit/hugo-harmia/>

<https://www.aalto.fi/fi/uutiset/isan-ja-woldemar-baeckmanin-suunnitelma-rakennus-on-kylla-hieno>

<https://www.keskustalli.fi/muistoja---blogi/ruskeasuon-ratsastushalli-jatallit>

[http://www.rky.fi/read/asp/r\\_kohde\\_det.aspx?KOHDE\\_ID=1577](http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1577)

Helsingin kaupungin karttapalvelu: [kartta.hel.fi](http://kartta.hel.fi)

Helsinki Region Infoshare (HRI) karttapalvelu ja ilmakuvat: <https://hri.fi/data/fi/group/kartat>



<https://www.artova.fi/annalan-kallio/>

<https://paulijokinen.fi/iltalenkki-helsingin-synnyinsijoilla/>

<https://kaupunkiliikenne.fi/organisaatio/>

[https://www.hel.fi/static/tieke/digitoidut\\_asiakirjat/helsingin\\_esikaupun-kiliitos/index.html](https://www.hel.fi/static/tieke/digitoidut_asiakirjat/helsingin_esikaupun-kiliitos/index.html)

Leinomäki Pertti, bussiliikenteen harrastaja

Nylander Kimmo, joukkoliikenneharrastaja

Pertilä Jaakko, Suomen raitiotieseura ry

Varis Pekka, työnjohtaja Vallilan halli, työskennellyt Koskelassa 1970-luvun lopusta.

## Lehdet

Arkkitehti 11/1953

Helsingin Sanomat 19.10.1938

Helsingin Sanomat 25.8.1951

Helsingin Sanomat 27.1.1952

Helsingin Sanomat 18.2.1954

Iltasanomat 15.8.1962

Liikennepeili-henkilöstölehdet (HLKA)

Raitio 1/2015 Koskelan hallin arkipäivää, Jaakko Pertilä.

Tiklas 1.9.1939

Uusi Suomi 21.6.1953

## Henkilölähteet

Heikkinen Markku, arkeologi, Helsingin kaupunginmuseon kulttuuriympäristötiimi

Hyvärinen Mari, toiminut varikoiden teknisenä isännöitsijänä, HKL



CasaCo Studio Oy  
Otalammentie 116  
03300 OTALAMPI  
sanna.ihatsu@otalampi.net  
p. 050-339 0840