

# Herttoniemen yritysalueen suunnitteluperiaatteet 20.10.2015

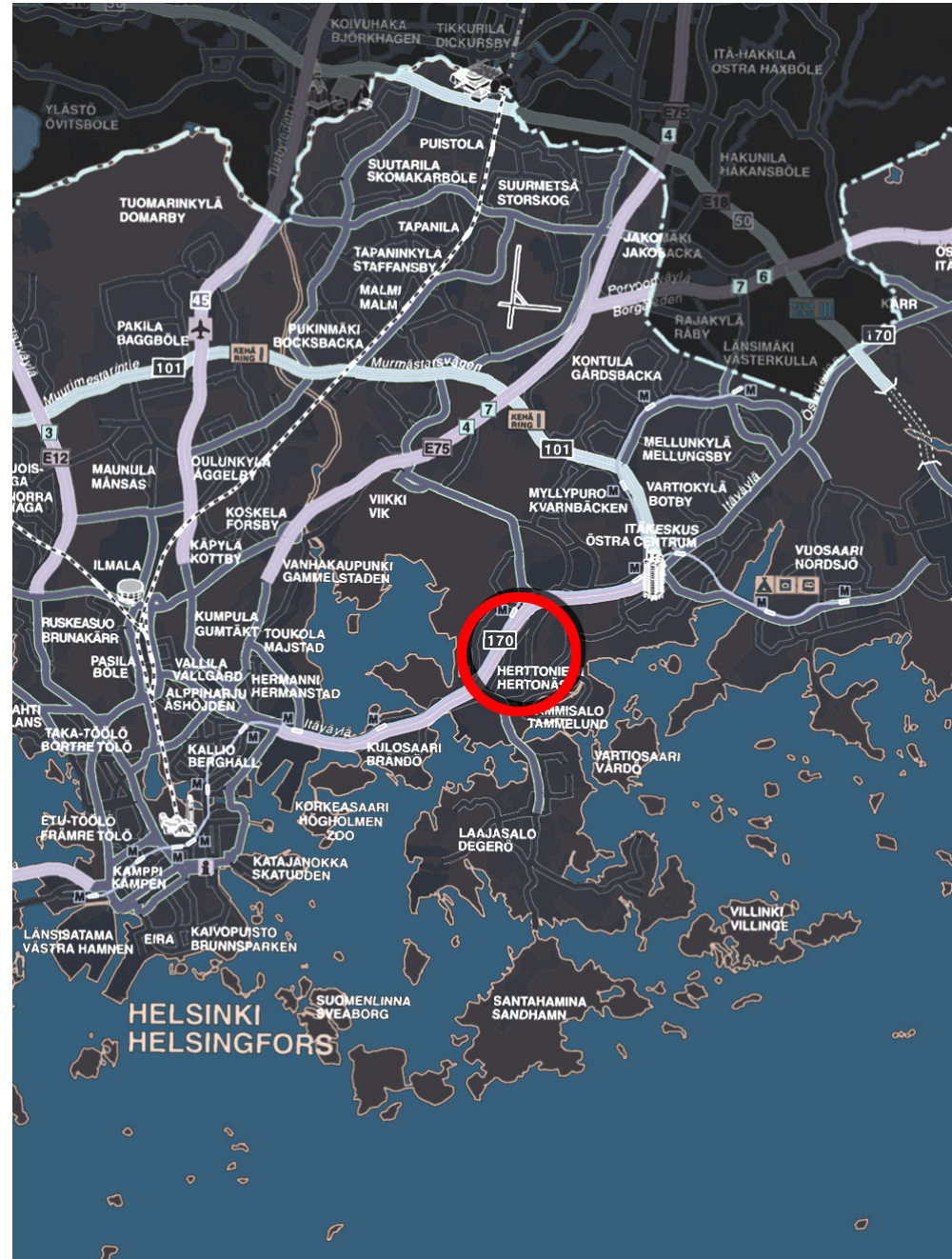
Osa 1: Lähtötietoja



## Johdanto

Suunnitteluperiaatteet on jaettu kahteen osaan: pääasiassa erilaisin kaaviokuvien esiteltäviin lähtötietoihin (osa 1) sekä varsinaisiin suunnitteluperiaatteisiin (osa 2).

Osan 2 johdannossa on kerrottu tarkemmin suunnitteluperiaatteiden taustoista ja tavoitteista.



sijaintikartta

## Yhteyshenkilöt

### Asemakaavaosasto / Itäinen toimisto:

Mikko Näveri, arkkitehti

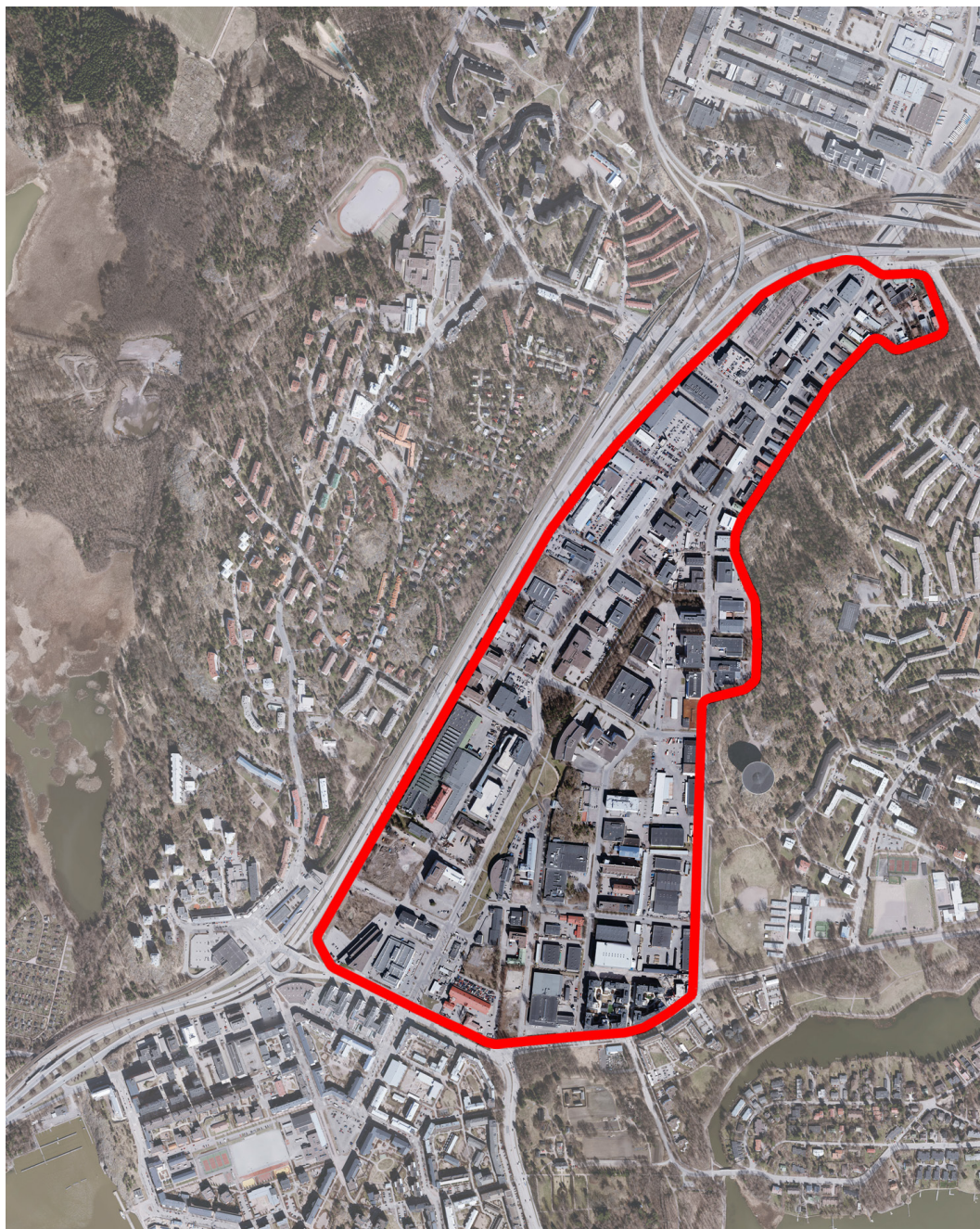
Anri Linden, arkkitehti, toimistopäällikkö

### Liikennesuunnitteluosasto / Aluesuunnittelutoimisto:

Maija Rekola, liikenneinsinööri

### Yleissuunnitteluosasto / Yleiskaavatoimisto:

Elina Luukkonen, yleiskaavasuunnittelija



ilmakuva ja suunnittelualan raja

## Sijainti, suunnittelualan raja ja saavutettavuus

Herttoniemen yritysalue sijaitsee laaksoalueella Länsi-Herttoniemen ja Roihuvuoren harjanteiden välissä. Itäpuolella yritysalue rajautuu Itäväylään ja länsipuolella Roihuvuoren metsä- ja puistoalueeseen. Pohjoispuolella alue linkittyy Itäväylän ja metroradan ali Roihupellon yritysalueeseen. Kaakkoislaidalla alue rajautuu Porolahden asuinkortteleihin sekä puutarhamyymälän ja rakentamattoman uimahallin kortteliin. Lounaispuolella naapurina on Herttoniemenrannan asuinalue – tosin myös Herttoniemenrannan puolelta löytyy yritys kiinteistöjä, kuten Opus Business Park ja Hitsaajakadun varsi, joita on aikaisemmin käsitelty osana Herttoniemen teollisuus- tai yritys aluetta. Tässä työssä Linnanrakentajantien eteläpuolella olevat yritystontit on rajattu suunnittelualan ulkopuolelle.

Alueen saavutettavuus erilaisilla liikennevälineillä on kokonaisuudessaan erinomainen. Kahden alueen laidalla sijaitsevan metroaseman ja lukuisten aluetta sivuavien bussilinjojen ansiosta saavutettavuus julkisilla liikennevälineillä on yritysalueeksi poikkeuksellisen hyvä. Länsimetron valmistuttua saavutettavuus paranee entisestään. Helsingin keskusta on saavutettavissa yritysalueelta henkilöautolla noin 20 minuutissa ja julkisin liikennevälinein reiluissa 20 minuutissa.

20 minuutin saavutettavuusvyöhykkeellä sijaitsee joukkoliikenteellä 300 000 asukasta ja henkilöautolla 450 000 asukasta.



Suur-Helsingin asemakaavaehdotus 1918



kartta 1936

## Historia

Herttoniemen yritysalueen historian voidaan todeta epävirallisesti alkaneen vuonna 1918, kun Suur-Helsingin asemakaavaehdotuksessa Herttoniemen kartanon länsipuolella oleville pelloille ja huvila-asutusalueelle osoitettiin uusi viitisatama ja laaja alue teollisuuskortteleita, joita ruokki pääradasta nykyisen Malmin kohdalla erkaneva rautatie. Saarisen ja kaupungin asemakaava-arkkitehdin Bertel Jungin käsialaa oleva suunnitelma toimi perustana myöhemmälle alueen suunnittelulle. Mm. Itäväylän (alkuaan Porvoontie) linjaus alueen läntisenä ja pohjoisena rajana ja Itäväylän suuntaisten, pitkänomaisten suurtonttien rasteri on selvästikin perua tästä muutoin monin paikoin toteutumatta jääneestä, metropolimitäkaavaa tavoitelleesta suunnitelmasta.

1920-luvulla öljysataman rakentaminen alkoi muuttua ajankohtaiseksi tarpeeksi nestemäisten polttoaineiden kysynnän kasvaessa. Herttoniemi ja Tullisaarenselkä todettiin suosiolliseksi sijoituspaikaksi satamalle, jonka rakennustyöt saatiin käyntiin 1930-luvun alussa. 1931 avattiin käyttöön satamarata, joka kulki Herttoniemeen Oulunkylästä Viikin peltojen ja Myllypuron metsien läpi. Vuonna 1937, kun satama oli jo käytössä, valmistui viimein suunnitelma peltolaaksoon rakennettavia teollisuuskortteleita varten. Suunnitelman laativat Birger Brunila ja Väinö Tuukkanen. Tämän jälkeen, 1940-luvun alussa, oli mahdollista käynnistää tonttien luovutus ja myynti sekä katujen ja teollisuuslaitosten rakentaminen. Helsingin kaupunki oli jo aikaisemmin hankkinut entiset Herttoniemen kartanon maat omistukseensa, mikä mahdollisti koordinoitun kehittämisen. Varhaisimpien teollisuusalueelle valmistuneiden rakennusten joukkoon kuuluu SOK:n juuresvarasto ja Helsingin puhelinyhdistyksen puhelinasema, jotka edelleen seisovat Linnanrakentajantien varressa - tosin vuosien varrella monia muutoksia kokeneina. Samoihin aikoihin, vuonna 1943, otettiin käyttöön nimi "Herttoniemen teollisuusalue". Teollisuusalueen rakentamisen lähtiessä käyntiin Herttoniemi kuului vielä Helsingin maalaiskuntaan. Herttoniemen yhdistäminen Helsinkiin osana suurta alueliitosta tapahtui vuonna 1946.

Teollisuusalueen tiivistyminen tapahtui alkuun nykyisen Laivalahdenkadun – silloisen ratapihan – välittömässä läheisyydessä sekä nykyisen Hitsaajankadun ja Niittaajankadun alueella lähellä öljysatamaa. Vuonna 1954 valmistui ilmeisesti ensimmäinen koko nykyisen yritysalueen kattava asemakaava, jossa määriteltiin lopullisesti mm. Sahaajankadun pohjoisosan ja Pikkupurontien linjaukset ja lähtökohdat niiden varrelle seuraavan



**kartta 1952**

noin vuosikymmenen aikana nouseville varasto- ja pienteollisuustalojen rivistölle, joka hienorakeisuudellaan erottuu muusta alueesta. Sahaajankadun ja Mekaanikonkadun väliin jäävä alue oli pitkään teollisuusradan halkomaa joutomaata kunnes valtaosa siitäkin kaavoitettiin vuonna 1981 teollisuus- ja varastotonteiksi.

Vuonna 1986 Helsingin kaupunginvaltuusto teki päätöksen Herdtoniemen sataman muuttamisesta asuntoalueeksi. Tämä aloitti prosessin, jonka seurauksena öljysatamatoiminnot ovat siirtyneet toisaalle, Linnanrakentajantien eteläpuolella oleva osa teollisuus- ja yritysalueelta on Itäväylän varren talorivistöä lukuun ottamatta hävinnyt ja tilalle on 1990-luvun ja 2000-luvun alkuvuosien aikana noussut vajaan 10 000 asukkaan asuinalue. Sataman lakkauttaminen tarkoitti myös sinne johtavan junaradan merkityksen häviämistä, sillä teollisuusaluetta rata palveli vain vähäisessä määrin. Pääraide, ratapiha teollisuusalueen keskellä ja yksittäiset korttelien sisään ulottuvat pistoraiteet purettiin 1990-luvun alkupuolella. Niiden paikalle on rakennettu mm. Asentajanpuisto ja Valurinpolku sekä uudet toimitilatontit Sahaajankadun pohjoisosan länsilaidalle.

Alueen elinkeinotoiminnallinen profiili oli jo ennen sataman ja tavarajuna-liikenteen lakkauttamista alkanut kallistua muuhun yritystoimintaan kuin

valmistavaan teollisuuteen. Etenkin teollisuusalueen pohjoisosassa on 1960-luvulta lähtien kehittynyt voimakkaasti autoilun myynti- ja huoltoalueena. Herdtoniemenrannan rakentamisen yhteydessä teollisuusalueen koko kutistui ja samanaikaisesti pienteollisuustoimintaa hävisi myös Linnanrakentajantien pohjoispuolelta. Tämän kehityskulun nimellisenä päätepisteenä voidaan pitää vuotta 2013, jonka alusta lähtien aluetta on virallisesti kutsuttu Herdtoniemen yritysalueeksi. Joskin nimitys yritysalueena oli vakiintunut käyttöön jo aikaisemmin.

Teollisuus- ja yritysalueen rakentuminen tapahtui vähitellen – eikä jälkikäteen arvioituna missään vaiheessa erityisen suurella “ryminällä”. Historiansa ensimmäisten vuosikymmenien aikana alueelle sijoittuneet yritykset Oy G.W. Sohlbergia lukuun ottamatta olivat kooltaan verraten pieniä eivätkä vuosien varrella merkittävästi kasvaneetkaan. Monin tavoin kirjava nykytilanne on siis alueen yli 70-vuotisen historian tulosta ja jälkiä siitä on luettavissa ympäristöstä tasaisesti koko ajanjaksolta.

Pääasialliset kirjalliset lähteet:

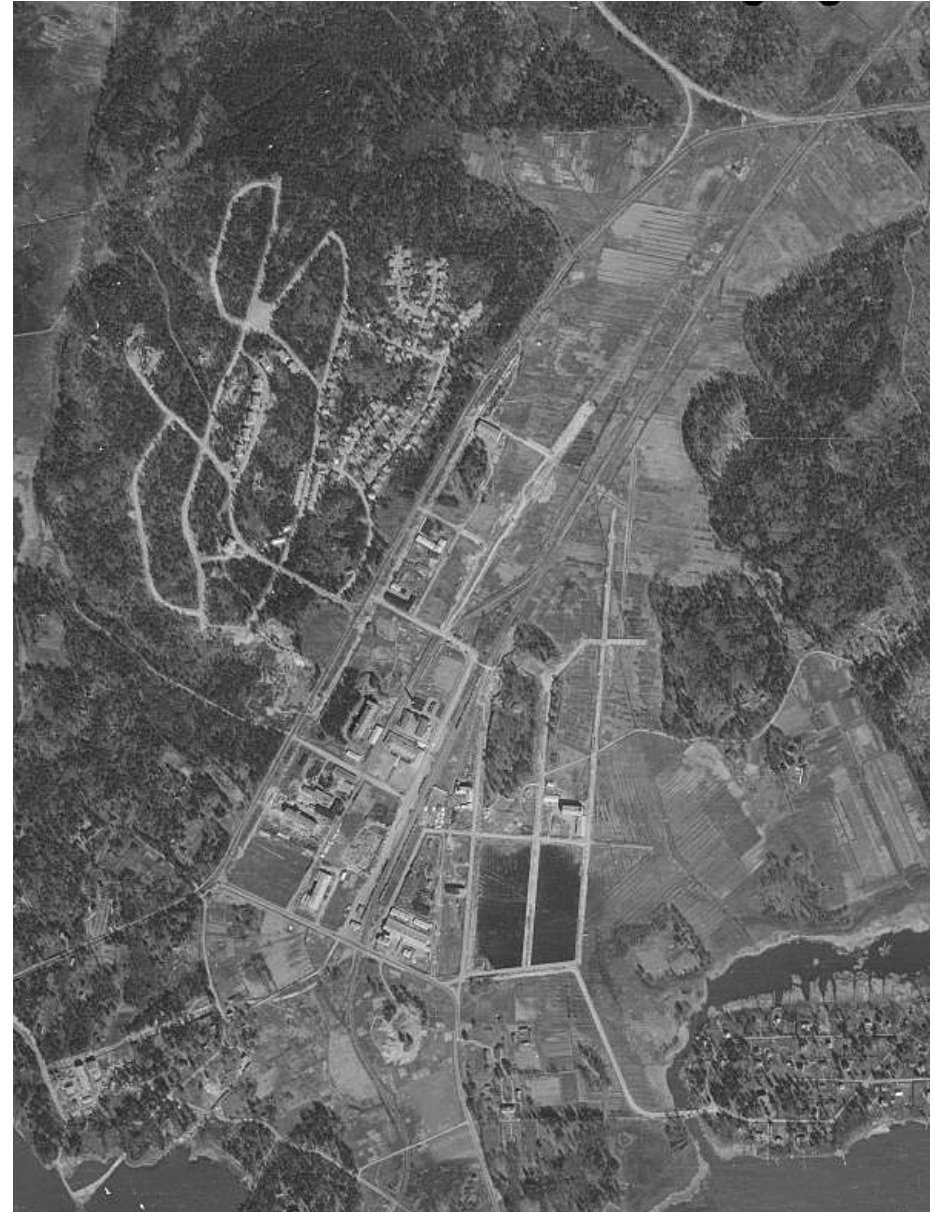
Packalén, Eeva: Herdtoniemi. Kylä, kartano, kaupunginosa, Keuruu 2008.

Putkonen, Lauri: Herdtoniemen rakennettu ympäristö, Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 1994.



**ilmakuva 1932**

Herttoniemen harjua sivuva Porvoontien ja peltolaakson halkaiseva satamarata on juuri rakennettu.



**ilmakuva 1950**

Teollisuusalueen rakentuminen on aluillaan ratapihan tuntumassa. Kuvan rakennuksista vain muutama on enää jäljellä.



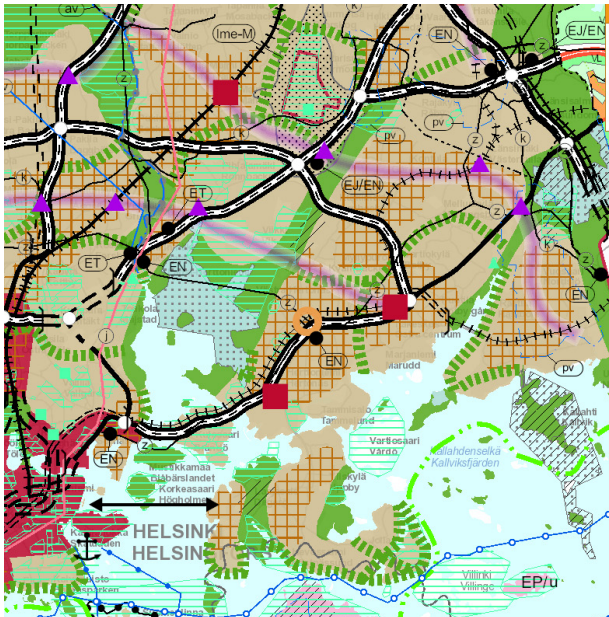
#### **ilmakuva 1964**

Teollisuustontit Linnanrakentajantien ja Porvoontien (Itäväylä) kainalossa ovat alkaneet täyttyä. Sahaajankadun varteen on noussut pienten varasto- ja verstaarakennusten rivistö. Roihupellon teollisuusalueen kaavasuunnittelu oli samaan aikaan jo käynnissä. 1960-luvun lopulla valmistui myös eritasoliittymä alueiden väliin.

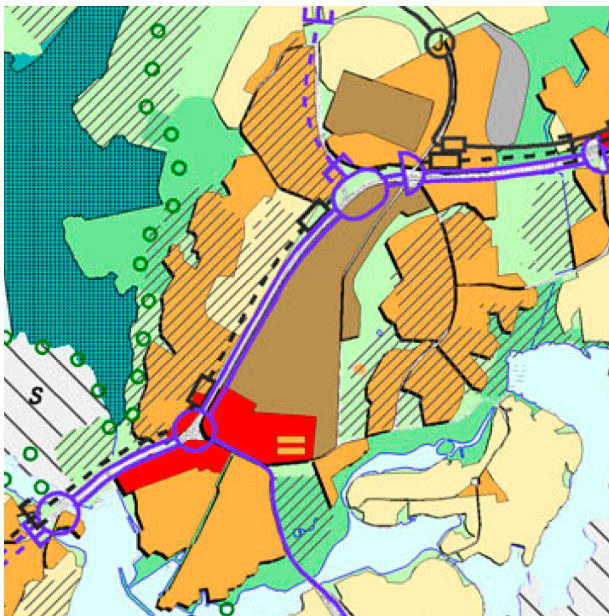


#### **ilmakuva 1988**

Teollisuusalue laajimmillaan juuri ennen mittavia öljysataman purkutöitä ja Herttoniemenrannan rakentamisen aloittamista.



ote maakuntakaavojen yhdistelmästä



ote voimassa olevasta yleiskaavasta

- työpaikka-alue, teollisuus / toimisto/satama
- keskustatoimintojen alue

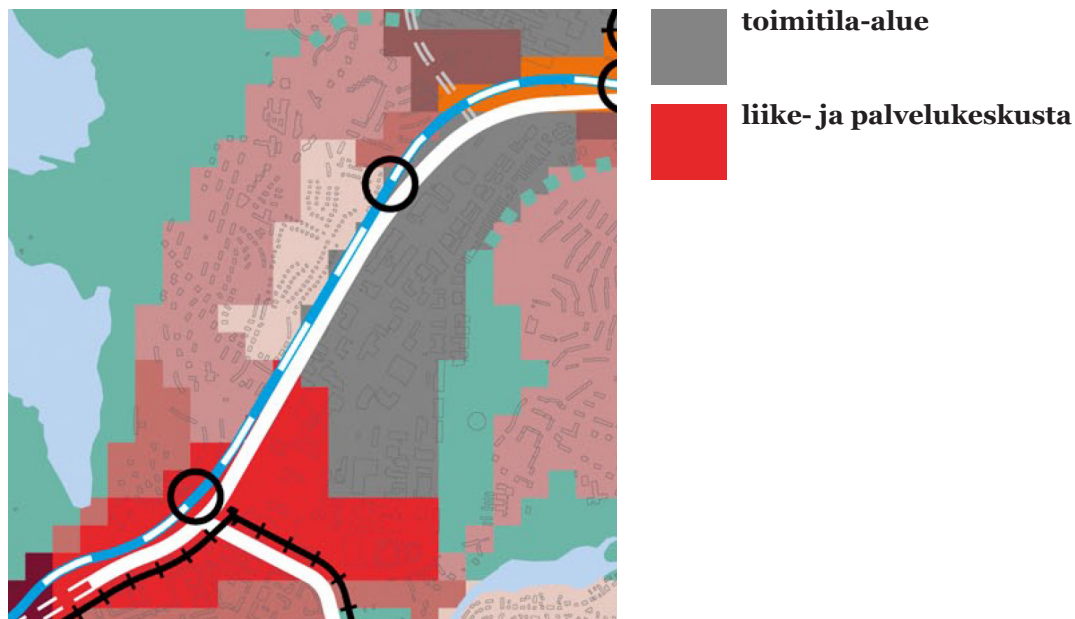
## Maakuntakaava

Vahvistettujen maakuntakaavojen yhdistelmässä 2014 alue on tiivistettävää taajamatoimintojen aluetta, eteläosa on keskusta- toimintojen aluetta, pohjoisosaan on merkitty merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö ja energiahuollon alue (nykyinen Herttoniemen sähköasema).

## Voimassa oleva yleiskaava

Yleiskaava 2002:ssa alue on pääosin työpaikka- aluetta, jota kehitetään tuotannon ja varastoinnin, palvelu- ja toimisto- sekä satamatoimintojen käyttöön. Lisäksi alueelle saa rakentaa tiloja julkisten palvelujen, yhdyskuntateknisen huollon, virkistyk- sen ja liikenteen käyttöön. Osa alueesta on keskustatoimin- tojen aluetta, jota kehitetään hallinnon, kaupan ja julkisten palvelujen, asumisen ja virkistykseen sekä alueelle tarpeellisen yhdyskuntateknisen huollon ja liikenteen käyttöön. Keskusta- toimintojen alueen sisällä on erikseen merkintä kerrostaloval- taisesta asumisen ja toimitilojen alueesta.





ote yleiskaavan luonnoksesta 16.12.2014

## Valmisteilla oleva yleiskaava

Helsingissä on käynnissä uuden yleiskaavan suunnittelu. 7.1 – 27.2.2015 nähtävillä olleessa yleiskaavan luonnoksessa (yleiskaavakartta päivätty 16.12.2014) alue on pääasiassa toimitila-alueita ja osittain liike- ja palvelukeskusta-alueita. Arvion mukaan yleiskaavaehdotus on kaupunkisuunnittelulautakunnan käsittelyssä vuoden 2015 lopulla ja kaupunginhallituksen sekä kaupunginvaltuuston käsittelyssä vuoden 2016 aikana.

### **Otteita yleiskaavan luonnoksen selostuksesta** 25.11.2014, kslk 16.12.2014

*Uudessa yleiskaavassa on säilytetty toimitilakäytössä kaupunkikehityksen ja sijaintinsa puolesta strategisesti merkittävät yritysalueet. Myös kaupan suuryksiköt ja osa välttämättömiä yhdyskuntateknisen huollon tiloja ja varikoita kuuluu tähän ryhmään. Laajimmat ja vetovoimaisimmat näistä työpaikka-*

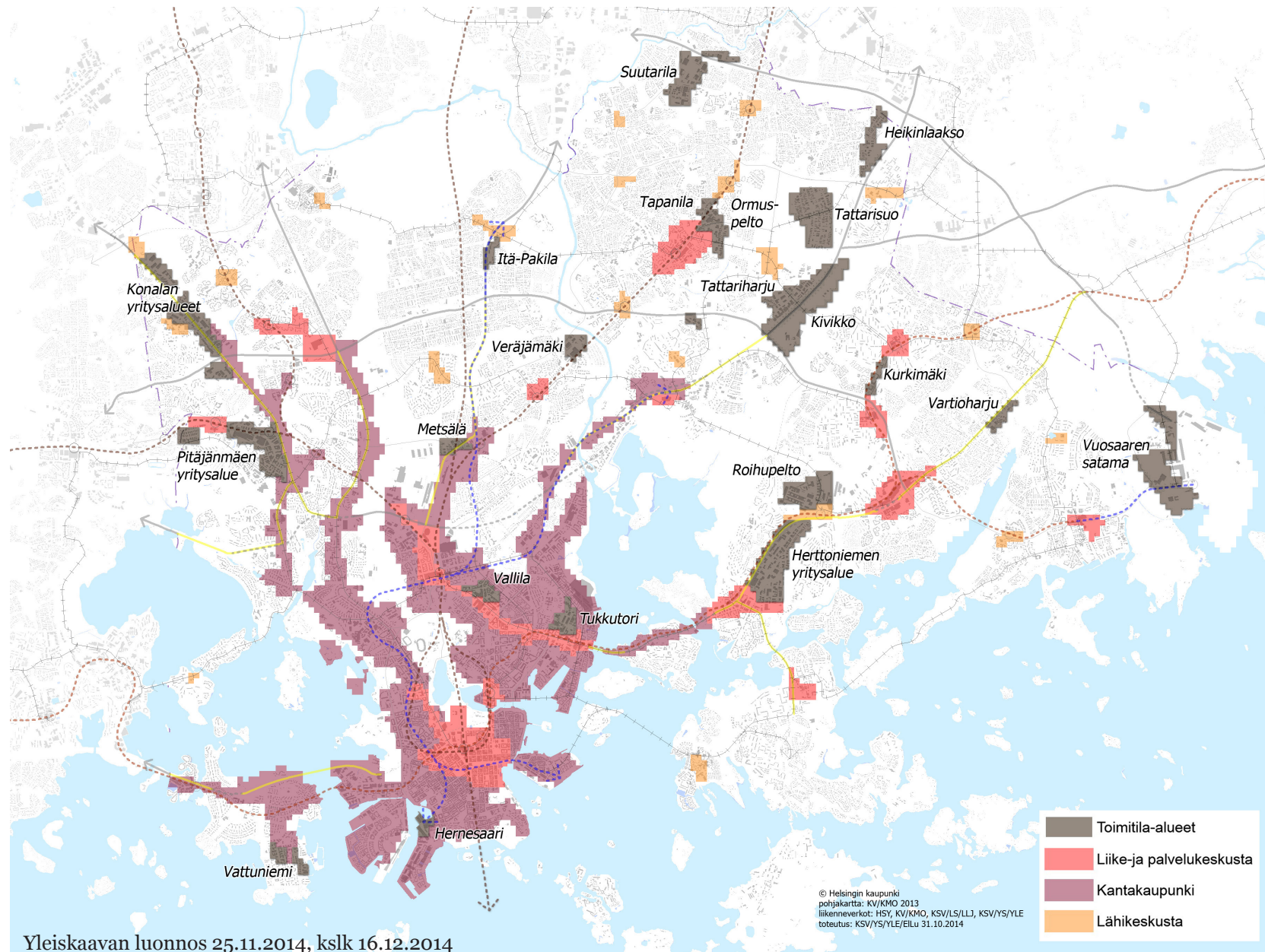
*alueista ovat Visio 2050:n mukaisesti tuottavuuden huippu-alueita. Yksi tärkeimmistä on Herttoniemen – Roihupellon yritysaluekokonaisuus, jonka rooli tulevaisuudessa tulee olemaan aivan keskeinen seudulla itä-länsi-metron raide-liikennekäytävässä sekä raide-Jokerin ja metron solmukohdassa. Työmatkaliikenteen näkökulmasta alueen sijainti on erinomainen.*

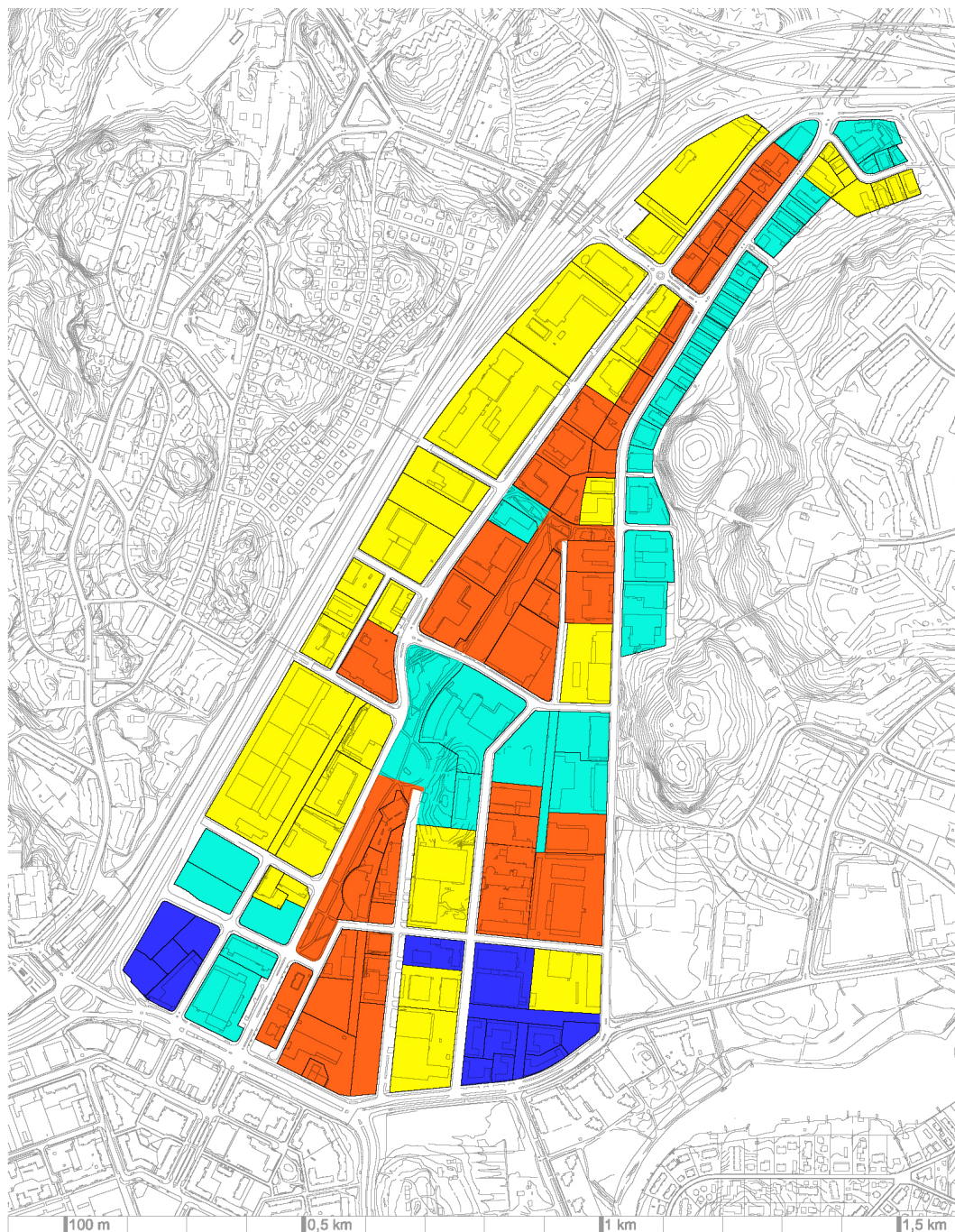
*Merkitykseltään seudullisille tilaa vaativan kaupan yksiköille on alueet Herttoniemessä, Konalassa ja Suutarilassa.*

*Yleiskaavaa valmistellaan tilanteessa, jossa kantakaupungin toimitilojen ja liiketilan lisäksi yhä suurempi Helsingin yritysalueista ja -tonteista on muuttumassa asumiseen. Tämä ei Helsingin tuottavuuden kannalta ole perusteltua. Korvaavia työpaikkoja täytyisi syntyä tilalle hyvillä sijainneilla. Pienillä yrityskeskittymillä, kuten Lauttasaaren Vattuniemessä trendi on ollut selvä pitkään. Kuitenkin alueiden palvelut tarvitsevat tukea yrityksistä. Moni asukkaiden ja asuinalueiden palveluista elää päivisin työpaikkojen turvin (elintarvikekaupat, ravintolat). Varsinaisia suuria yhtenäisiä työpaikka-alueita, joilla vielä olisi mahdollisuus laajentua ja mahdollistaa lisää tuotannollista toimintaa tai toimintaa, joka vaatii erityisesti logistiikkaa, on Helsingissä enää vähän. Tällaisia laajempia kokonaisuuksia on vain Herttoniemi-Roihupelto sekä Pitäjänmäki ja sataman yritysalue. Tämän tyyppiset alueet mahdollistavat myös yhdyskunnan huollon kannalta elintärkeitä teknisen huollon tiloja ja kaupan suuryksiköitä, joka edellyttää kuljetuksia ja joka ei juuri voi sijaita asuinalueilla tai urbaaneissa keskustoissa.*

*Herttoniemen yritysalue on profiloitunut Suomen suurimpana autokaupan keskuksena, mutta sen lisäksi siellä on erittäin merkittäviä kansainvälisiä vientiyrityksiä. Roihupellon roolia työpaikka-alueena tukevat Roihupeltoon tulevat tekniikan alan ammatillisen oppilaitoksen tilat. Molemmilla on potentiaalia kehittyä myös korkean profiilin yritysalueina hyvien joukkoliikenneyhteyksiensä ja Myllypuroon tulevan ammatti-korkeakoulun kampanuksen turvin.*

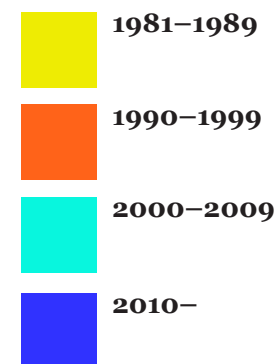
# Yleiskaavaluonnoksen toimitila-alueet





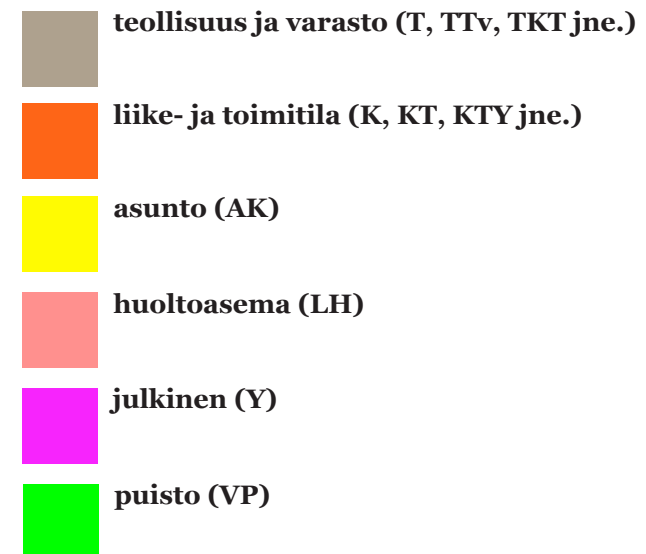
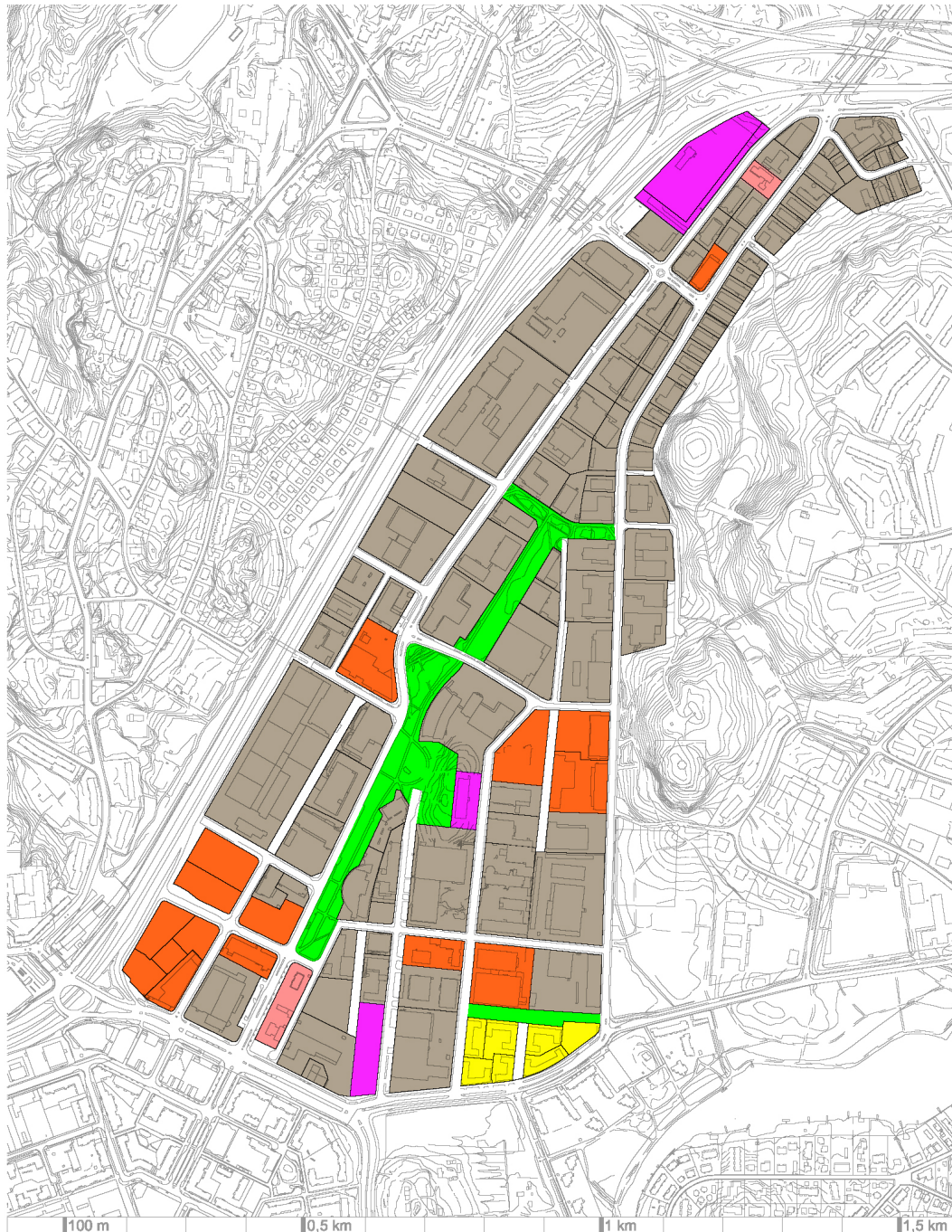
## Asemakaavojen vahvistumisvuodet

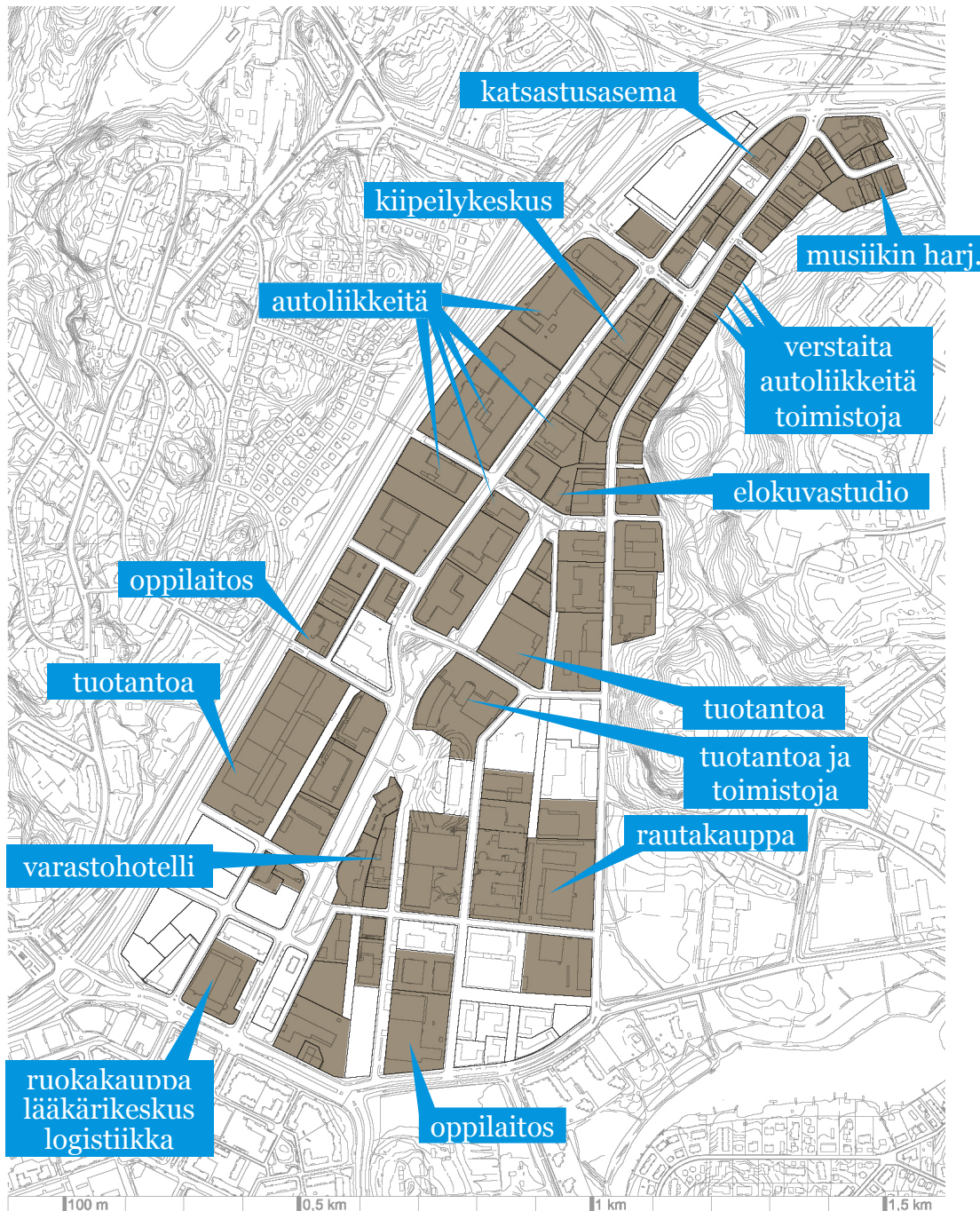
Alueella on voimassa 30 kpl asemakaavoja viideltä eri vuosikymmeneltä. Viimeisin koko alueen kattava asemakaavasuu- nitelma laadittiin vuonna 1981 (kaavanro 8238), jonka jälkeen kaavamutoksia on tehty pääasiassa tontin tai muutaman kokoisille alueille. Vuoden 1981 asemakaava on edelleen laajin alueella voimassa oleva asemakaava ja kattaa lähes kaikki Itäväylän varrella olevat korttelit. Kaavamutosten joukossa on niin teknispainotteisia kaavoja, joissa maankäytön periaatteisiin ei ole koskettu, kuin merkittäviä käyttötarkoitusten ja rakentamistehokkuuksien muutoksia. Satamaradan purkamisen jäljiltä alueen keskiosassa on tehty 1990-luvulla useita kaavamutok- sia.



## Pääkäyttötarkoitus

Valtaosa alueesta on teollisuus- ja varastorakennusten korttelialuetta. 1990- ja 2000-kaavoissa alueita on osoitettu myös liike- tai toimitilarakennusten korttelialueiksi. Alueen kaakkoskulmassa oleva asuinkerrostalojen korttelialue on ensimmäinen palanen eteläosassa käynnissä olevaa prosessia, jossa keskusta-alueeseen kuuluvaa vyöhykettä kaavoitetaan myös asumista varten.





## Teollisuustontit – todellinen käyttö

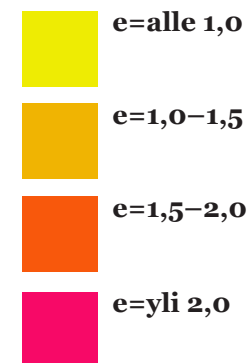
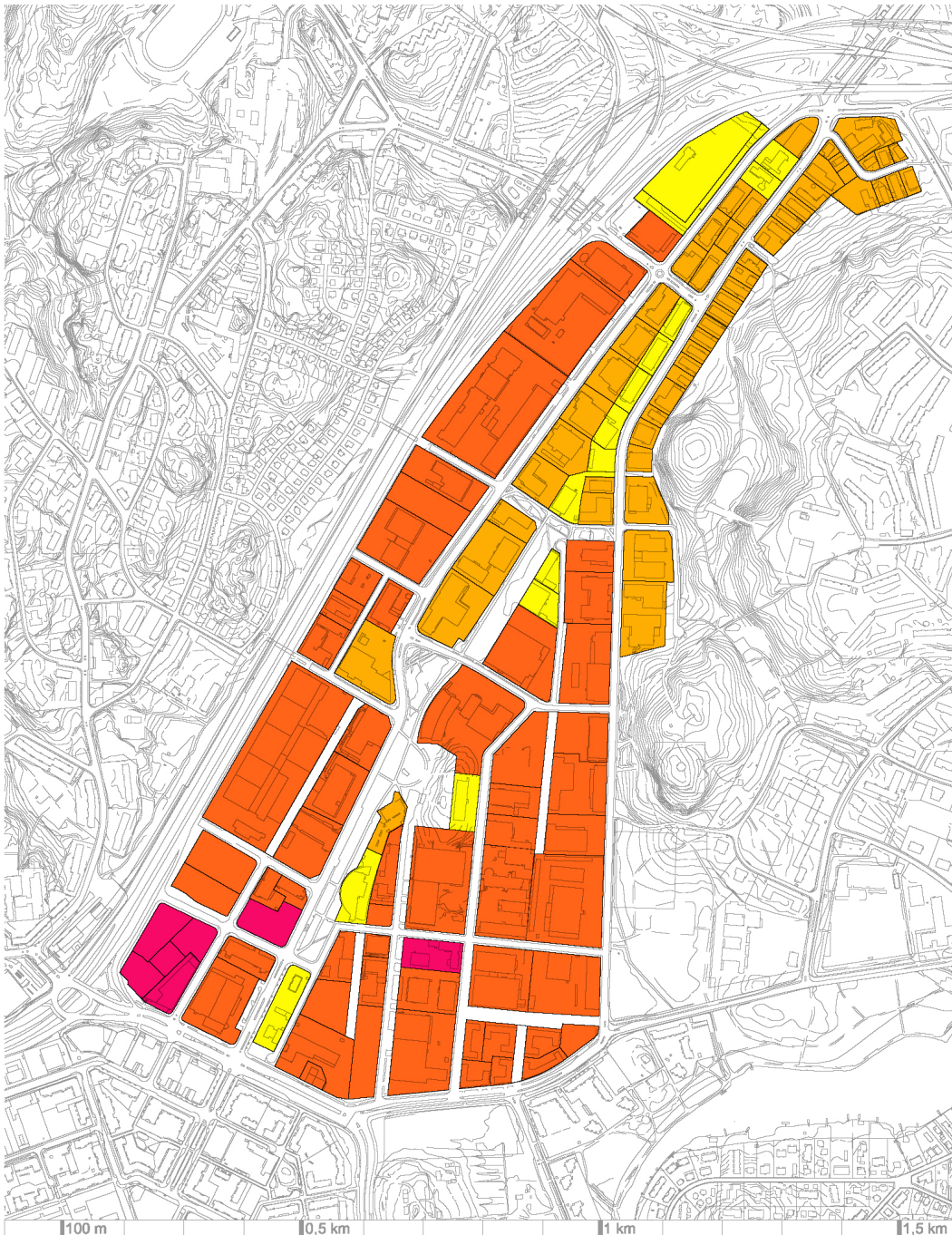
Jos aluetta tarkasteltaisiin puhtaasti voimassa olevien asemakaavojen pääkäyttötarkoitusten perusteella, voitaisiin aluetta hyvällä syyllä kutsua edelleen Herttoniemen teollisuusalueeksi. Todellinen tilanne on kuitenkin kirjava. Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueilla sijaitsevista kiinteistöistä on löydettävissä hyvin sekalaisia toimintoja, joista osa on kaukana teollisesta toiminnasta. Valtaosa alueen autokaupoista sijaitsee teollisuus- ja varastotontteilla pitkään käytössä olleen rakennuslupateknisen tulkinnan mahdollistamana. Sahaajankadun varrella elää sekalainen elinkeinojen ekosysteemi pienissä ja usein halvan hintatason kiinteistöissä. Eksoottisempia toimintoja on mahdollistettu poikkeamisluvilla, joista osa on määräaikaista. Valmistavaakin teollisuutta on sentään vielä joukossa jonkin verran. Asumista ei poikkeamana ole mahdollistettu.

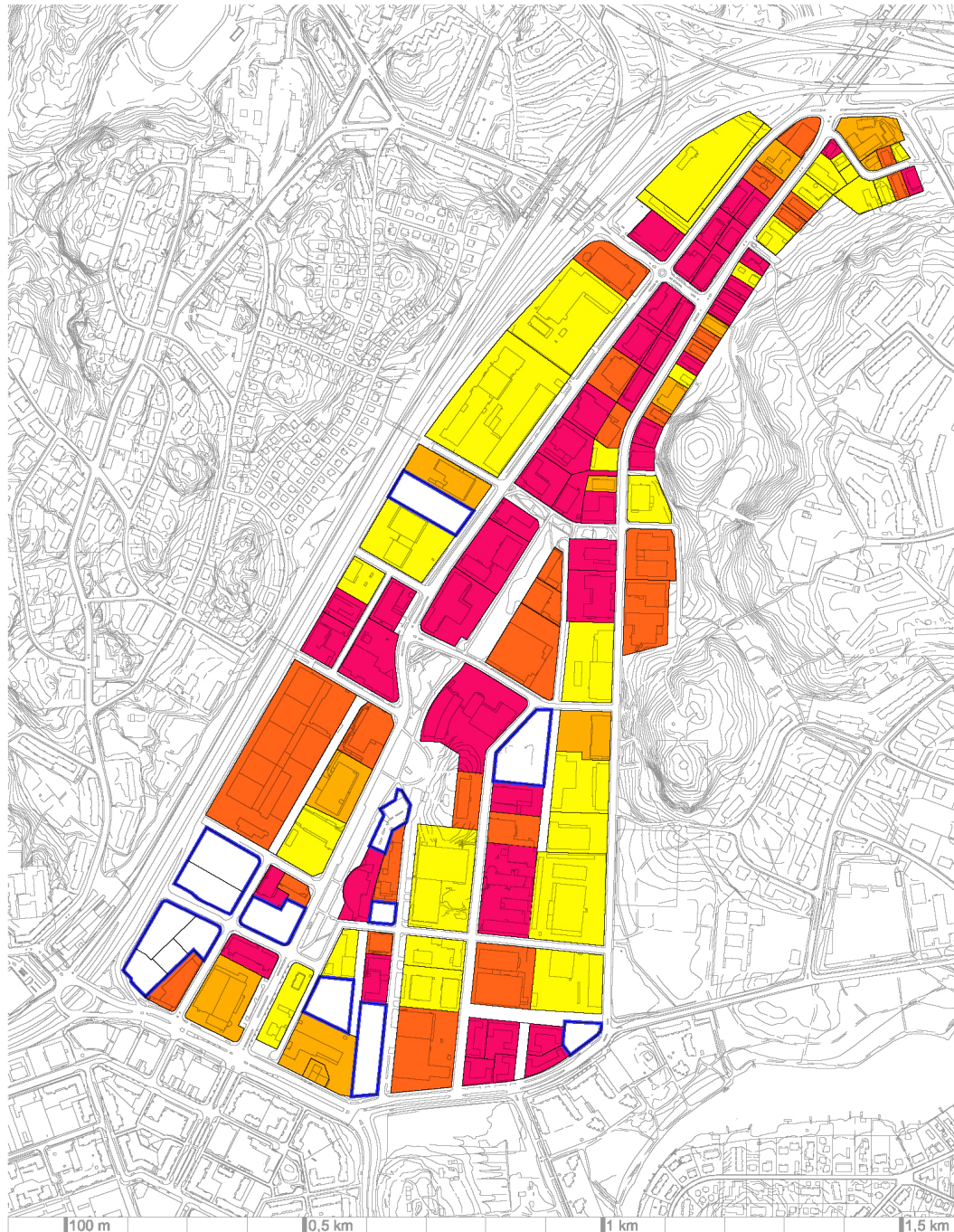
Viereisessä kartassa on osoitettu joitakin esimerkkejä teollisuustonttien nykyisestä käytöstä.

## Kaavoitettu rakennusoikeus

Alueella on kaavoitettua rakennusoikeutta yhteensä 1 100 000 k-m<sup>2</sup>. Keskimääräinen kaavallinen tonttitehokkuus on  $e=1,4$  (vaihtelee välillä 0,4-3,5).

Vuonna 1981, kun koko aluetta varten laadittiin asemakaavan muutos, yhtenä tavoitteena oli teollisuustonttien rakennusoikeuksien määrän laskeminen realistisemmalle tasolle. Muutettava kaava oli peräisin 1950-luvun alusta, ja sen kaavamääräyksistä johdetut teoreettiset rakennusoikeuksien määrät vastasivat arviolta tonttitehokkuuslukua  $e=3,5$ . Vuoden 1981 kaavassa tonttitehokkuuslukumat laskettiin pääsääntöisesti tasolle  $e=2,0$ , jota pidettiin rakentamisen kannalta realistisempänä ja alueen liikenneverkon välityskyvyn kannalta oikeana.



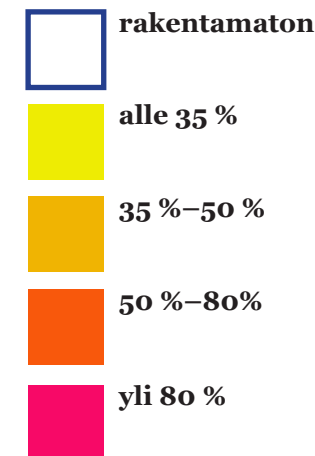


## Rakennettu rakennusoikeus

Vuoden 1981 kaavamuutos perustui edelleen melko puhtaasti teolliseen tulevaisuuskuvaan. Kaava oli luonteeltaan yleispätevä, koska taustalla ei ollut vireillä olevia hankkeita laajuustietoineen ja supistettukin rakennusoikeus oli mitä ilmeisimmin tarkoituksella ylimitoitettu vallitsevaan teollisuuden rakennustapaan nähden, jotta yhdelläkään tontilla lisärakennustarpeet eivät kilpistyisi rakennusoikeuden määrään. 34 vuotta myöhemmin voidaan todeta, että vain harvalla kakkosen tehokkuudella kaavoitetulla tontilla on päästy lähellekään maksimaalista rakentamisen määrää.

Myöhemmät, 1990- ja 2000-luvun kaavat on laadittu rakennettua nykytilannetta arvioiden realistisemmilla rakennusoikeuksien määrillä.

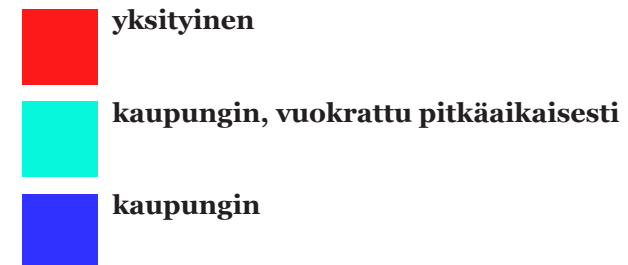
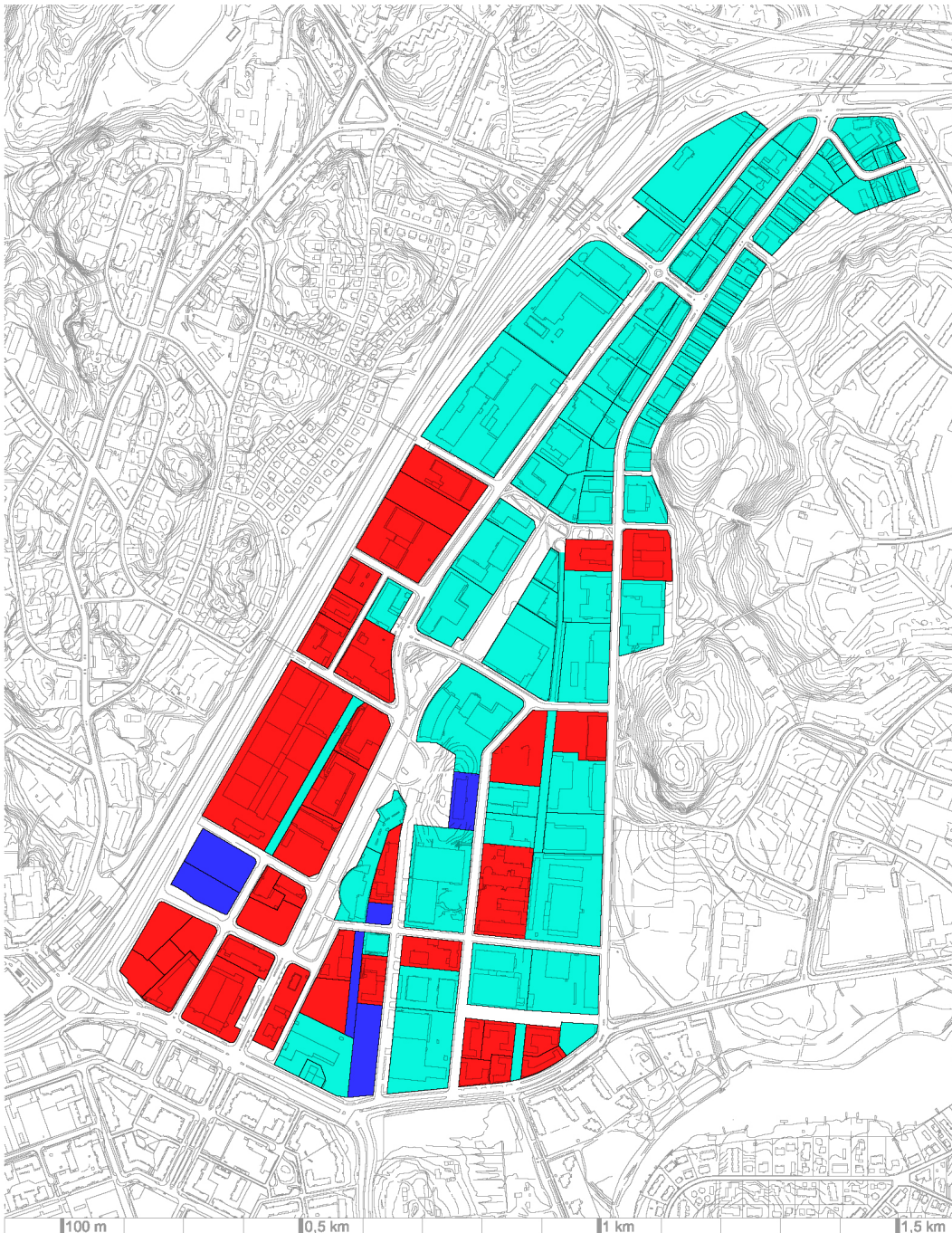
Alueella on toteutunutta rakennusoikeutta yhteensä 560 000 k-m<sup>2</sup> eli noin 50 % kaavallisesta potentiaalista. Rakennusoikeutta on siten jäljellä yhteensä 560 000 k-m<sup>2</sup>. Keskimääräinen toteutunut tonttitehokkuus on  $e=0,9$ .



## Maanomistus

Valta-osa alueen tonteista on kaupungin pitkäaikaisesti yksityisille yrityksille vuokraamia (noin 100 erillistä vuokratonttia). Pitkäaikaisia tonttivuokrasopimuksia uusitaan alueella jatkuvasti. Noin 60 % sopimuksista päättyy vuoteen 2024 mennessä, tuoreimmat sopimukset ulottuvat vuoteen 2041 asti.

Yksityisessä omistuksessa olevat tontit keskittyvät alueelle, josta kaupunki myi teollisuustontteja alueen historian alkuvaiheissa.







## Rakennuskanta

Alueen rakennuskanta on kirjavaa niin äältäään, kooltaan, arkkitehtuuriltaan, materiaaleiltaan, rakenteiltaan kuin tekniseltä laadultaan. Kirjavuuden runsauteen on useita syitä: alueen 70-vuotinen rakentamisen historia, kaupunkikuvaa yhtenäistävien kaavamääräysten puute, erilaisten toimintojen runsaus ja niin edelleen. Ympäristön laatu tonteilla ja tonttien välissä korreloi rakennusten kirjavuuden kanssa. Tilannetta voidaan kuvailla näkökulmasta riippuen joko keskeneräiseksi, epämääräiseksi ja sekasotkuiseksi tai kiinnostavaksi, urbaaniksi ja potentiaalia täynnä olevaksi. Yritysalue on aidosti prosessissa olevaa kaupunkia, myös siellä, missä tontit odottelevat tyhjillään rakennushankkeita.



Rakennusten valmistumisvuosien inventaariossa (kaaviot seuraavilla sivuilla) yksikään aikakausi ei radikaalisti erotu toisistaan rakentamisen määrän osalta. Inventaariossa ei ole huomioitu vuosien saatossa hävinnyttä rakennuskantaa, jota varsinkin alueen eteläosassa on korvautunut uudemmalla rakentamisella tai muutoin purettu käyttöarvoa vailla olevana.



Alueen rakennuskantaa ei ole järjestelmällisesti inventoitu ja rakennushistoriallisessa arvotettu missään vaiheessa, ja työn laajuuden vuoksi siihen ei ole ryhdytty tämänkään työn yhteydessä. Kattavan selvityksen puutteesta huolimatta on turvallista todeta, että arkkitehtonisesti ja paikallishistoriallisesti merkittävimpien rakennusten joukkoon kuuluvat ainakin SOK:n entinen juuresvarasto (1942), G.W. Sohlbergin tehtaan ensimmäinen rakennusosa (1947), Silkkitutomo (1951) sekä Marimekon tehdas ja konttori (1973–1982). Uudempaa arkkitehtonisesti kiinnostavaa rakennuskantaa edustaa mm. Angel Films (1997), Veho Herttoniemi (2000), Planmecan uusi tuotantorakennus (2014) ja Autotalo Laakkosen MINI-myymäla. Sahaajankadun pohjoisosan "villin lännen kylä" on sekä alueen historian kannalta että kaupunkikuvallisena kokonaisuutena erityisen kiinnostava.



**rakennusajankohta 1940–1959**



**rakennusajankohta 1960–1979**



**rakennusajankohta 1980–1999**



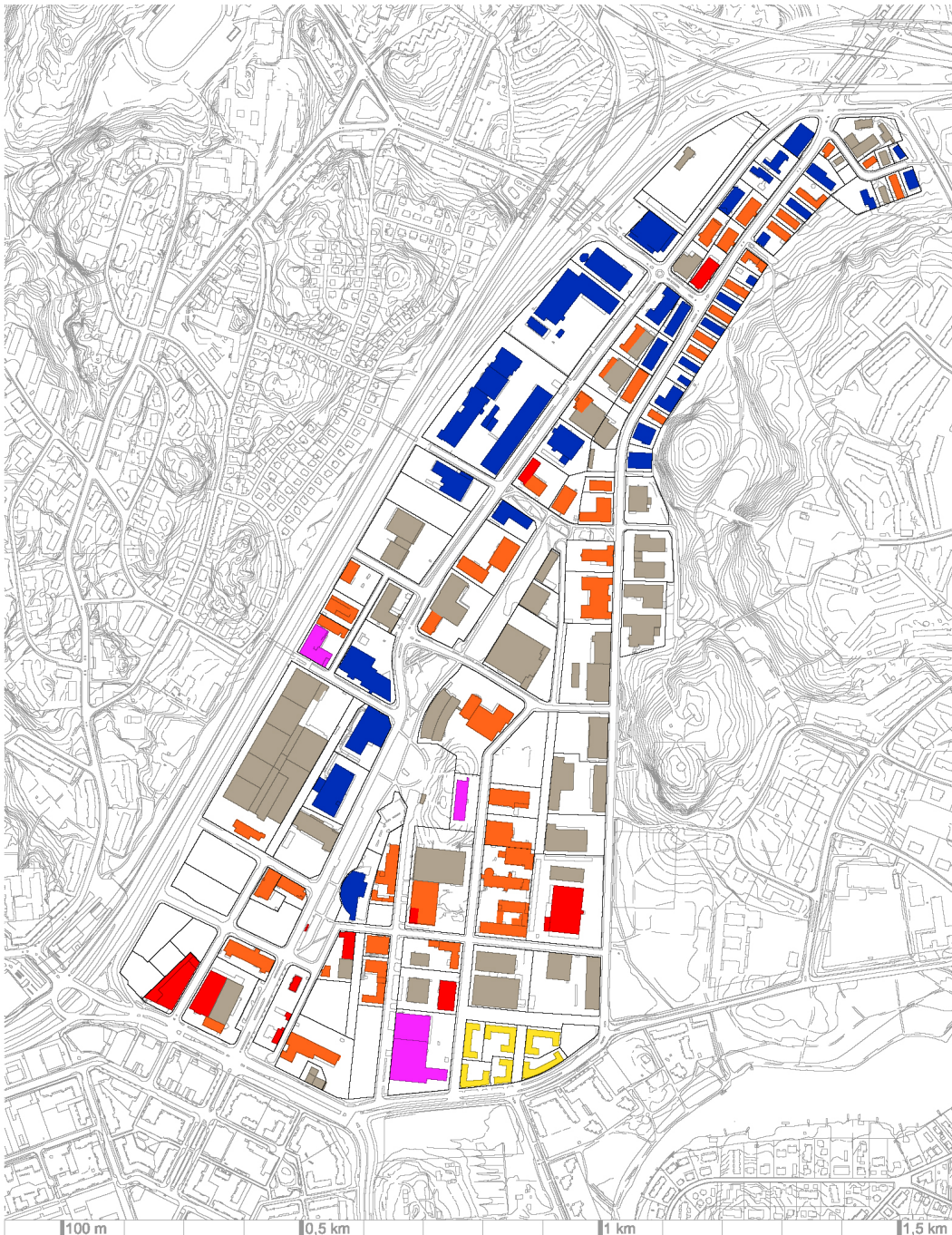
**rakennusajankohta 2000–2013**

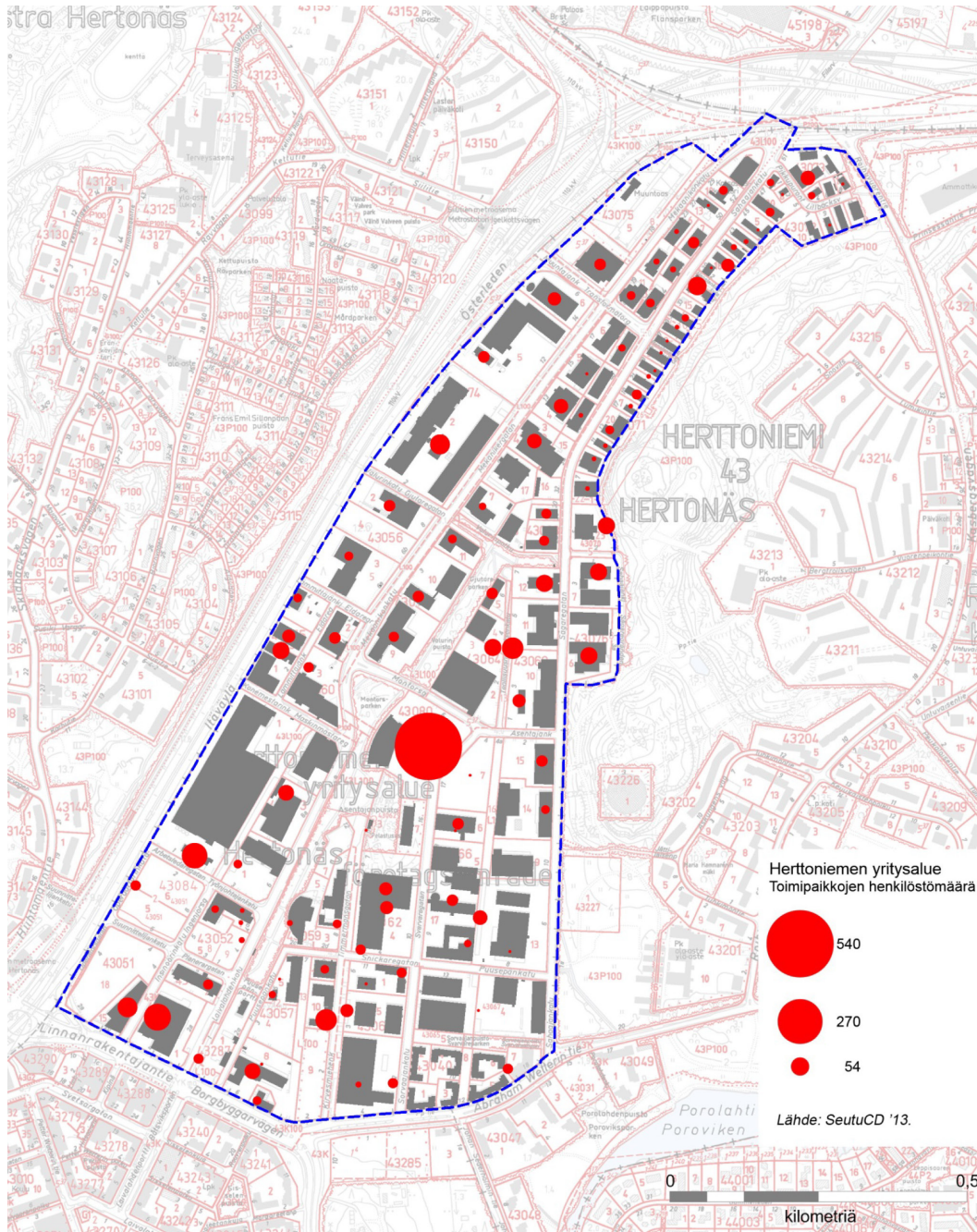
## Toimialat / rakennusten käyttö

Alueen toimialarakenne on monipuolinen ja kirjava. Suurimmat toimialat alueella ovat tukku- ja vähittäiskauppa (43 % työpaikoista), josta tukkukaupan osuus on 23 % ja moottoriajoneuvojen tukku- ja vähittäiskauppa sekä korjaus taas 15 % työpaikoista. Toiseksi suurin toimiala on teollisuus (25 % työpaikoista), josta tietoteknisten, elektronisten ja optisten tuotteiden valmistuksen osuus on 13 %. Autokaupan keskittymänä alue on yksi Pohjois-Euroopan suurimpia. Autoliikkeiden rinnalla alueella on korjaamoja, varaosaliikkeitä ja muuta ajoneuvoihin liittyvää liiketoimintaa.

Alueen rakennuskannasta yli puolet on kerrosneliöissä mitattuna teollisuuden ja varastoinnin käytössä, autokauppa ja muu vähittäiskauppa erottuvat vertailussa seuraavana.

Viereinen kartta on karkea kaavio alueen rakennusten toimialakohtaisesta käytöstä.

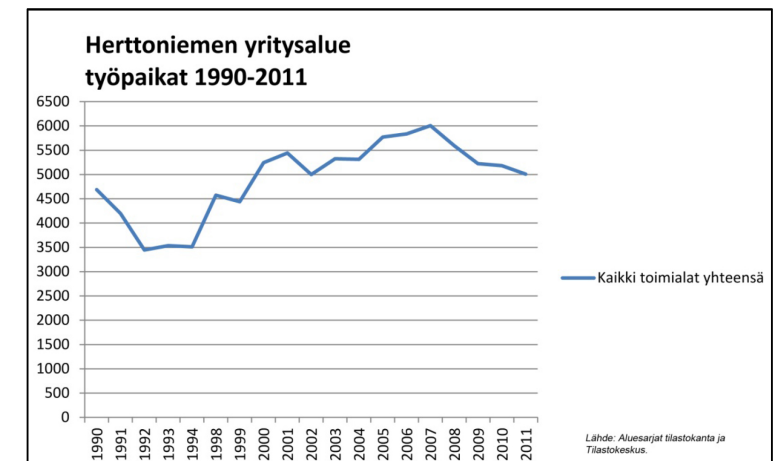




## Työpaikat

Vuonna 2011 alueella oli 5000 työpaikkaa. Työpaikkojen määrä on kasvanut reippaasti 1990-luvun alun lamavuosien jälkeen, mutta vuoden 2007 huippuvuoden (6000 työpaikkaa) jälkeen käyrä on kääntynyt jälleen laskuun.

Toimipaikkojen määrä on kasvanut vuosituhannen alusta tasaisesti 180 toimipaikalla (tieto vuodelta 2008). Herttoniemen yritysalueen toimipaikoista valtaosa on (1-9 henkilöä) mikroyrityksiä (401 kpl) pienyrityksiä on (10-49 henk.) 124 kpl, keskiuuria yrityksiä (50-249 henkilöä) 14 kpl ja suuryrityksiä yksi (Planmeca Oy, yli 900 henkilöä). Alueella toimii toki myös muita suuria yrityksiä, joilla kuitenkin ei ole Herttoniemessä lähellekään yhtä paljon toimipaikkoja kuin Planmeca Oy:llä. Esimerkkinä mainittakoon mm. autokaupat ja Itella.



## Liikenne ja pysäköinti

Herttoniemen yritysalueella korttelit ovat keskimäärin suuria ja katuverkko sen mukaisesti harva verrattuna esimerkiksi Pitäjänmäen alueeseen. Syynä tähän on mm. sijainti Itäväylän ja Roihuvuoren harjun välissä (ei tarvetta poikittaiselle läpikululiikenteelle) ja alueen keskellä aina 1990-luvulle asti sijainnut satamaraide ja ratapiha.

Autoliikenteen verkko koostuu Mekaanikonkadusta, Laivalahdenkadusta ja Sahaajankadusta, jotka johtavat alueen sisäistä liikennettä korkeampiluokkaisille väylille. Kadut on mitoitettu siten että raskas liikenne tonteille on mahdollista. Tästä johtuen on myös joillakin katuosuuksilla jouduttu rajoittamaan pysäköintiä.

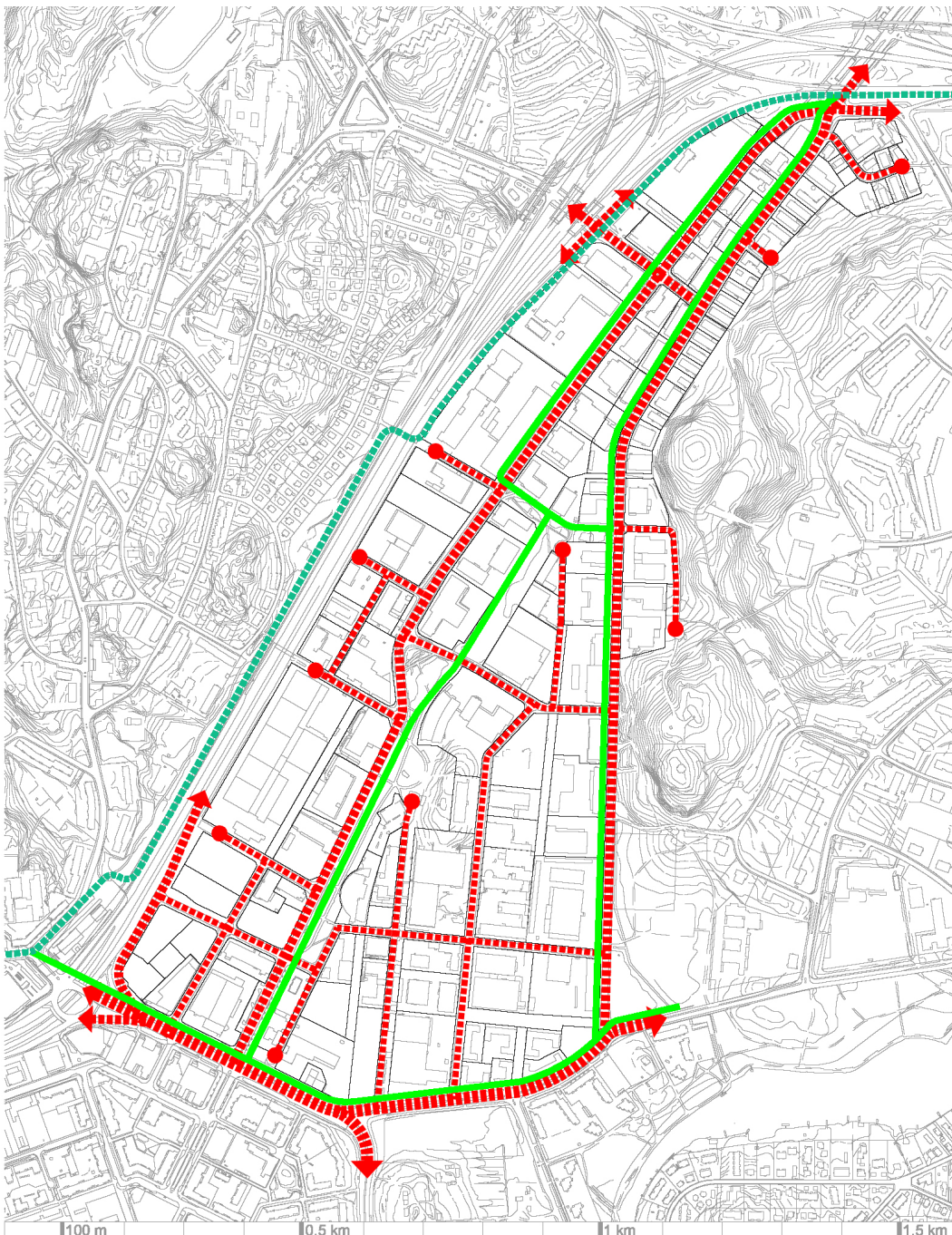
Kadunvarsipysäköintiä on alueella paljon. Pääosin pysäköinti on rajoittamatonta tai 10 tunnin pysäköintiin varattua. Lyhytaikaista pysäköintiä on sitä vaativan maankäytön lähellä (esim. lounasravintolat ja myymälät). Pysäköintipaikkojen määrät tonteilla vaihtelevat suuresti. Vanhoilla tonteilla pysäköinti ei välttämättä riitä tontin toiminnoille. Uudempien rakennusten yhteyteen taas on varattu pysäköintipaikkoja tontilla. Pysäköintipaikkojen puute tonteilla näkyy kadunvarsipysäköinnin suurena tarpeena.

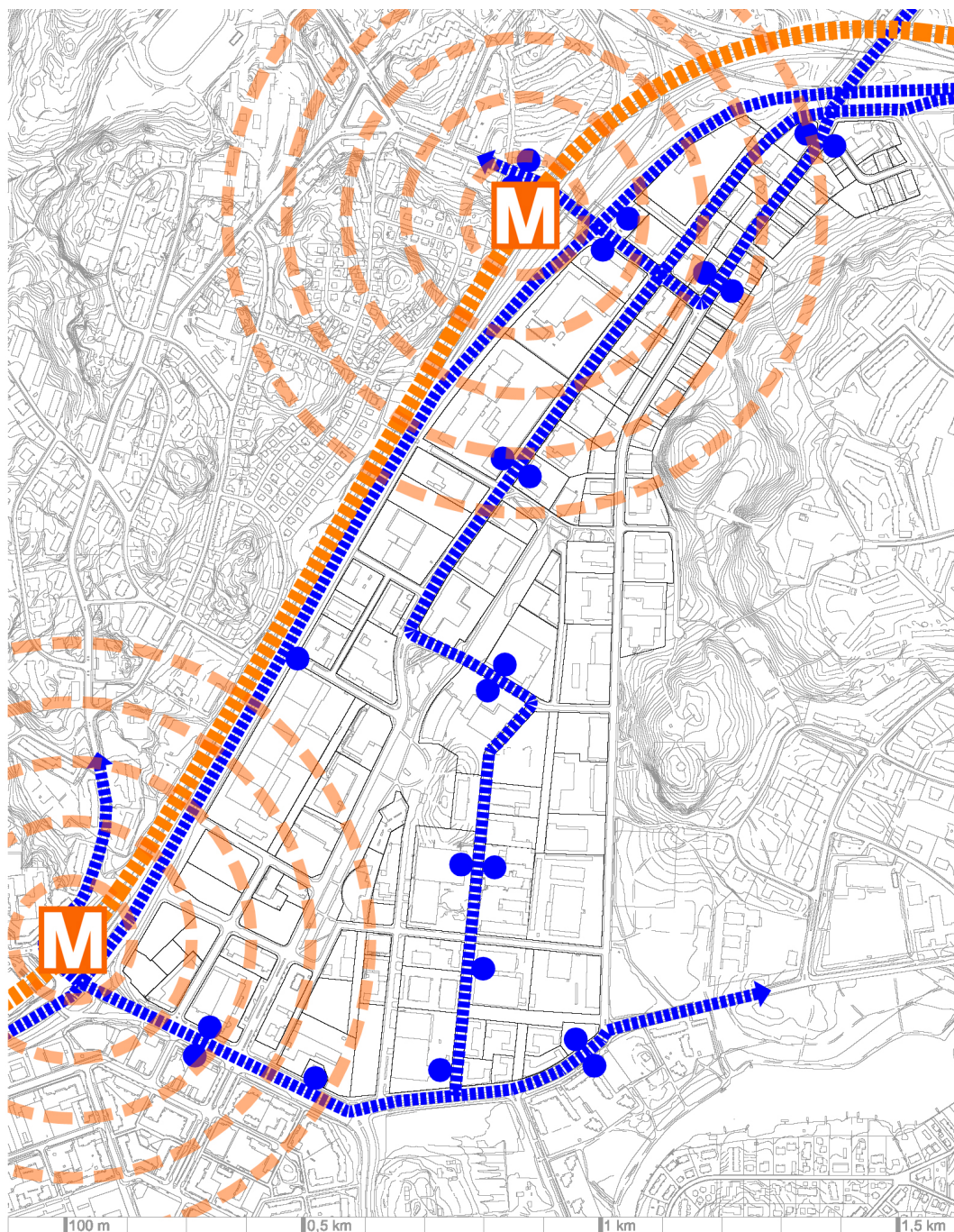
Liikennemäärät ovat Mekaanikonkadulla nykyisin 10 300 ajoneuvoa vuorokaudessa, Laivalahdenkadulla 9 000 ja Sahaajankadulla 5 900 ajoneuvoa vuorokaudessa. Itäväylän liikennemäärä on 34 400 ajoneuvoa vuorokaudessa. Linnanrakentajantiellä liikennemäärät vaihtelevat alueen kohdalla Laivalahden kadun itäpuolen 29 000:sta Abraham Wetterin tien kohdalla 23 000 ajoneuvon vuorokaudessa. →

 ajoneuvoliikenne     umpikuja

 tärkeimmät pyöräilyn väylät

 pyöräilyn laatuikävä "baana" (suunnitteilla)





Pyöräilyn yhteydet ovat nykyisin jäsentymättömiä ja verkosto katkonaista. Selkeää pyöräilyn pääyhteyttä keskustan tai Itäkeskuksen suuntaan on hankalaa mieltää. Asentajanpuiston kautta kulkee paljon pyöräliikennettä, mutta Valurinpuiston kohdalla yhteys ei jatku suoraan vaan siirtyy Sahaajankadulle. Sahaajankadun pyörätieyhteyksiä on parannettu viime vuosina. Pyöräiliikenteen turvallisuuden osalta haasteena on liittymissä risteäminen autoliikenteen kanssa.

Liikenneturvallisuuden osalta alue on haastava. Kadut on mitoitettu huomioiden raskaan liikenteen tarpeet. Ajonopeudet nousevat monin paikoin korkeiksi. Tämä tuo haasteita erityisesti pyöräilyn ja jalankulun kadun ylitysten turvallisuuden osalta. Kadulla tapahtuneet onnettomuudet ovat lähinnä autojen välisiä peltikolareita, joista on seurannut omaisuusvahinkoja. Myös peräänajoja tapahtuu. Liittyminen sivusuunnista Mekaanikonkadulle, Laivalahdenkadulle ja Sahaajankadulle voi olla haastavaa nopeuksien takia.

Herttoniemen yritysalueen sijainti kahden metroaseman välissä tekee alueen tehokkaasti saavutettavaksi julkisin liikennevälinein. Alueen läpi kulkee myös bussilinja Herttoniemen metroasemalta Malmille. Alueen eteläosassa palvelevat myös Linnanrakentajantietä kulkevat bussit Laajasaloon, Tammissaloon ja Roihuvuoren suuntaan.

Jalankulun yhteydet ovat hyvät koko alueella. Ajonopeudet vaikuttavat kuitenkin jalankulkijoiden kadun ylitysten turvallisuuteen.

**metro ja pysäkit**

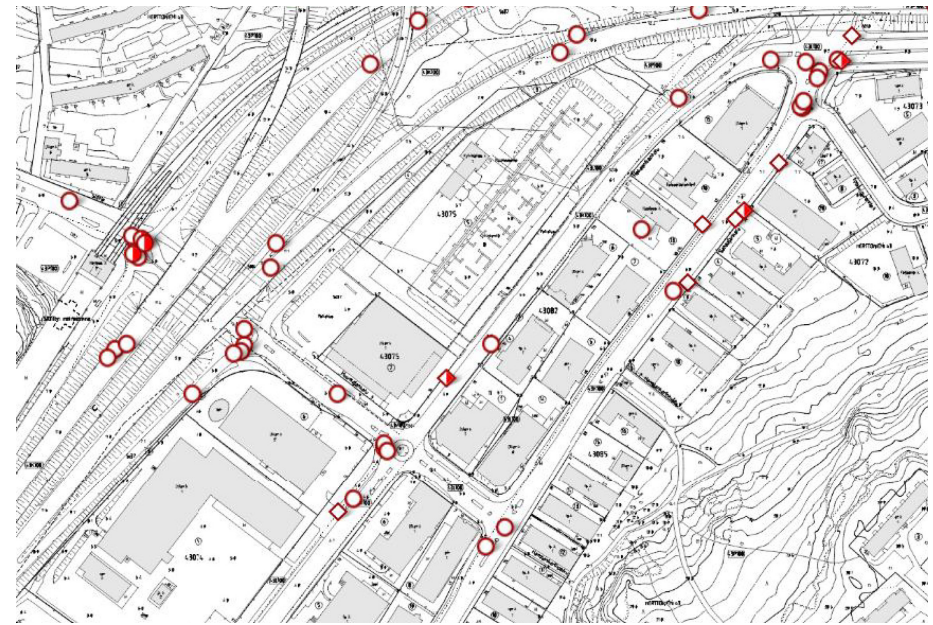
**bussireitti ja pysäkit**

# Alueen onnettomuudet 2009-2013

- kolmio = jalankulkijaonnettomuus
- vinoneliö = polkupyöraonnettomuus
- neliö = mopo-onnettomuus
- ympyrä = muut moottoriajoneuvojen onnettomuudet
- valkoinen symboli = omaisuusvahinko
- punavalkoinen symboli = loukkaantumiseen johtanut
- punainen symboli = kuolemaan johtanut (ei ainoatakaan 2009-2013)



eteläosa



pohjoisosa



keskiosa



## Liikennehankkeet ja liikenteen kehitys suunnittelualueen ympäristössä

Alueen eteläosa:

- Linnanrakentajantien liikenne tulee kasvamaan mm. Laajasalon uuden maankäytön myötä.
- Liikenteen lisääntyessä todennäköisesti osa Linnanrakentajantien autoliikenteestä siirtyy myös käyttämään Sahaajankatua ja Mekaanikonkatua.
- Linnanrakentajantien ja Itäväylän liittymäaluetta kehitetään sujuvammaksi, Suunnittelijankadun kohdalle rakennetaan siltayhteys Itäväylän yli ja rinnakkaiskadut Herttoniemen metroaseman ja Megahertsin kohdalle.
- Toisen rinnakkaiskadun, Operaattorinkadun rakentaminen on tarkoitus aloittaa keväällä 2015.
- Itäväylän ja Linnanrakentajantien liittymään on suunniteltu myös tunneliyhteys, joka välittäisi Laajasalosta keskustaan päin suuntautuvaa autoliikennettä.
- Linnanrakentajantielle on yleiskaavan luonnoksessa esitetty raitiotievaraus.

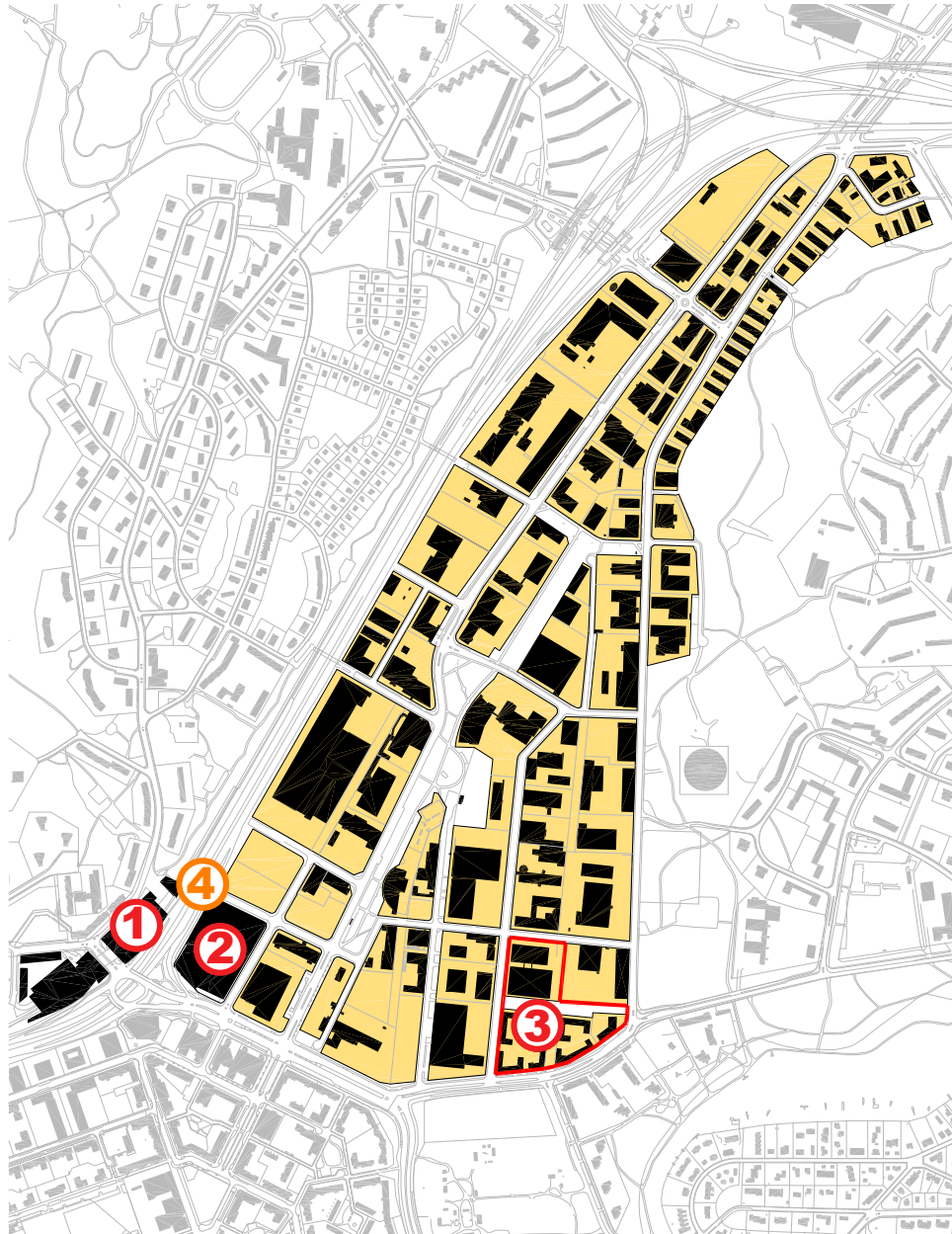
Alueen pohjoisosa:

- Liittymä Sahaajankadun pohjoispäästä Itäväylälle on parantanut alueen idän suuntaan kohdistuvan liikenteen sujuvuutta.
- Siilitien/Muuntajankadun liittymien sujuvuutta ja turvallisuutta on parannettu rakentamalla pizarakiertoliittymä.

Baana-yhteydet:

- Itäväylän varteen on suunnitteilla pyöräilyn baana-yhteys keskustasta itäkeskukseen.
- Linnanrakentajantien varteen on baanan yleissuunnitelmassa esitetty baanayhteys Laajasalosta Herttoniemeen.

# Yritysalue ja Herttoniemen keskus ajankohtaisia kaava- ja rakennushankkeita



## 1 Metron ja Hertan korttelit

- Vanhentunut ja ruuhkainen Herttoniemen metroasema uusitaan.
- Aseman kortteliin suunnitellaan julkisia palveluita, liiketiloja ja asumista.
- Kaavaehdotus mahdollistaa K-Hertan liiketilojen laajentamisen ja korttelin täydentämisen asunnoilla ja toimisto- tai hotellitornilla.
- Kaavamuutos on vireillä.



## 2 Mega- ja Gigahertsit

- Pitkään keskeneräisenä ollut kortteli täydentyy alueen suurimmaksi kaupallisten palveluiden keskuksi.
- Nykyisen kauppakeskuksen kylkeen rakennetaan noin 30 000 k-m2 uusia liike- ja palvelutiloja. Megahertsistä kasvaa Gigahertsiksi.
- Gigahertsin katolla on istutettu pihakansi, joka päälle rakennetaan asuntoja yli 350 asukkaalle.
- Kauppakeskus yhdistetään jalankulkusillalla metroasemaan.
- Kaavamuutos tuli voimaan 2013, rakennushanke on vireillä.



## 3 Sorvaajankadun asuntokortteli ja Planmecan tuotantolaitos

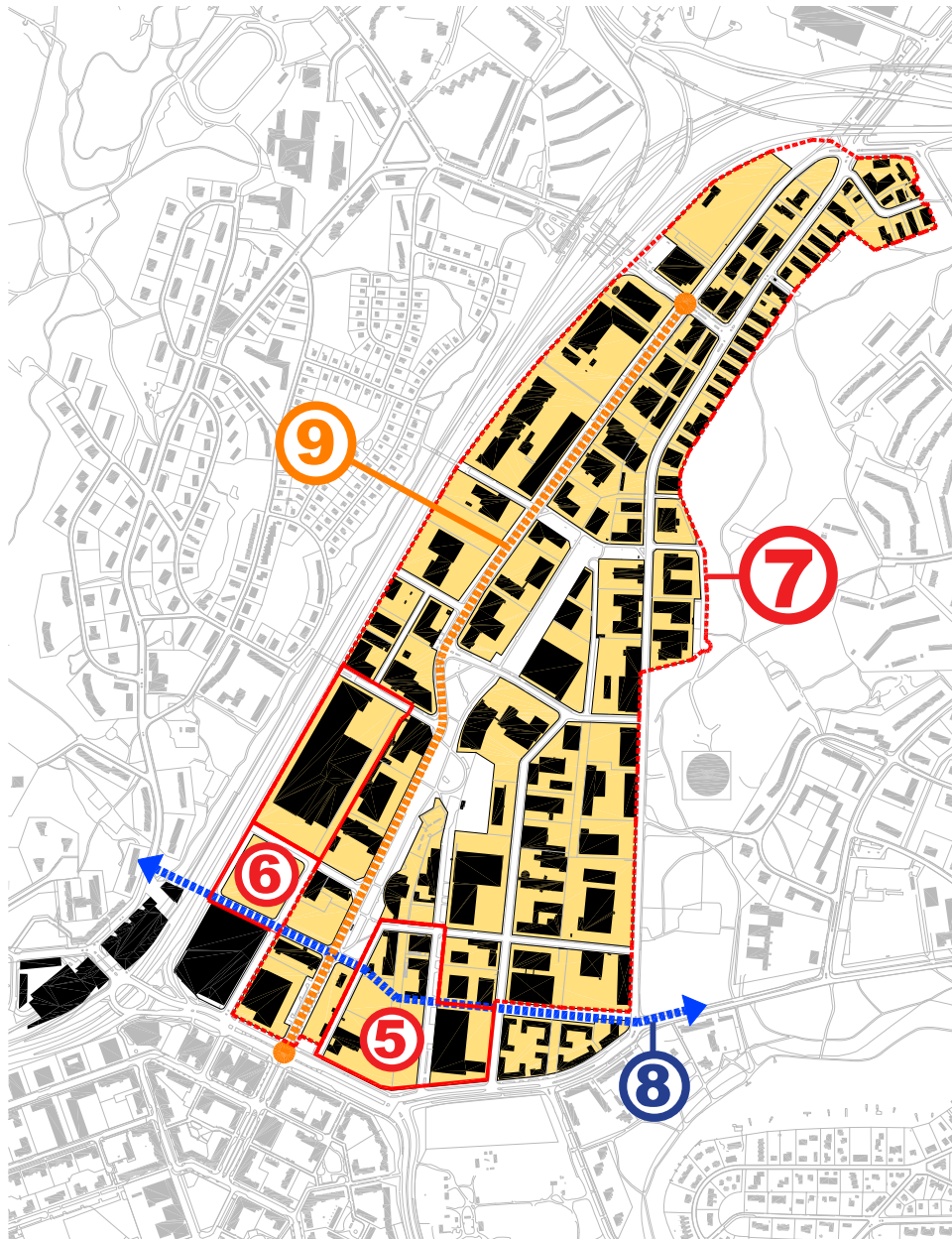
- Yritysalueen reunalle rakennetaan tiivis asuntokortteli (yli 400 vuokra- ja palveluasuntoa) ja uutta toimitilaa.
- Kaupunkimainen julkisivurivistö rajaa Abraham Wetterin tien urbaaniksi puistikaduksi.
- Pääosa asuntokorttelista on valmis ja Planmecan uusi tuotantolaitos on käytössä.



## 4 Suunnittelijankadun silta

- Uusi Itäväylän ylittävä silta parantaa autolla, pyörällä sekä jalkaisin liikkuvien yhteyksiä Herttoniemen itä- ja länsipuoliskojen välillä.
- Rakentaminen arviolta vuonna 2018.

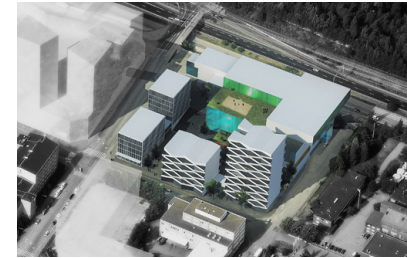
## Yritysalue ja Herttoniemen keskus ajankohtaisia kaava- ja rakennushankkeita



**5**

### Puusepätkäkadun korttelit

- Vajaakäyttöinen ja osittain rakentamaton alue, johon suunnitellaan asuntoja ja liiketiloja.
- Korttelit sijaitsevat yritysalueen eteläisessä osassa, jota kehitetään kaupunkimaiseksi keskusta-alueeksi.
- Kaavaehdotus valmistuu vuonna 2015, rakentaminen alkaa arviolta vuonna 2017.



**6**

### Suunnittelijankadun kortteli

- Mega-/Gigahertsin kauppakeskuksen pohjoispuolella oleva rakentamaton kortteli.
- Kehitetään kaupan, toimitilojen, palveluiden ja asumisen käyttöön.
- Täydentää liittymäalueen tehokkaasti rakennettavaa Herttoniemen keskusta.
- Kaavamuutos on vireillä.



**7**

### Yritysalueen suunnitteluperiaatteet

**8**

### Uusi jalankulun ja pyöräilyn yhteys

- Sahaajankadulta metroasemalle ulottuva uusi jalankulku- ja pyöräiliikenteen yhteys.
- Yhteys valmistuu, kun Suunnittelijankadun silta rakennetaan arviolta 2018.

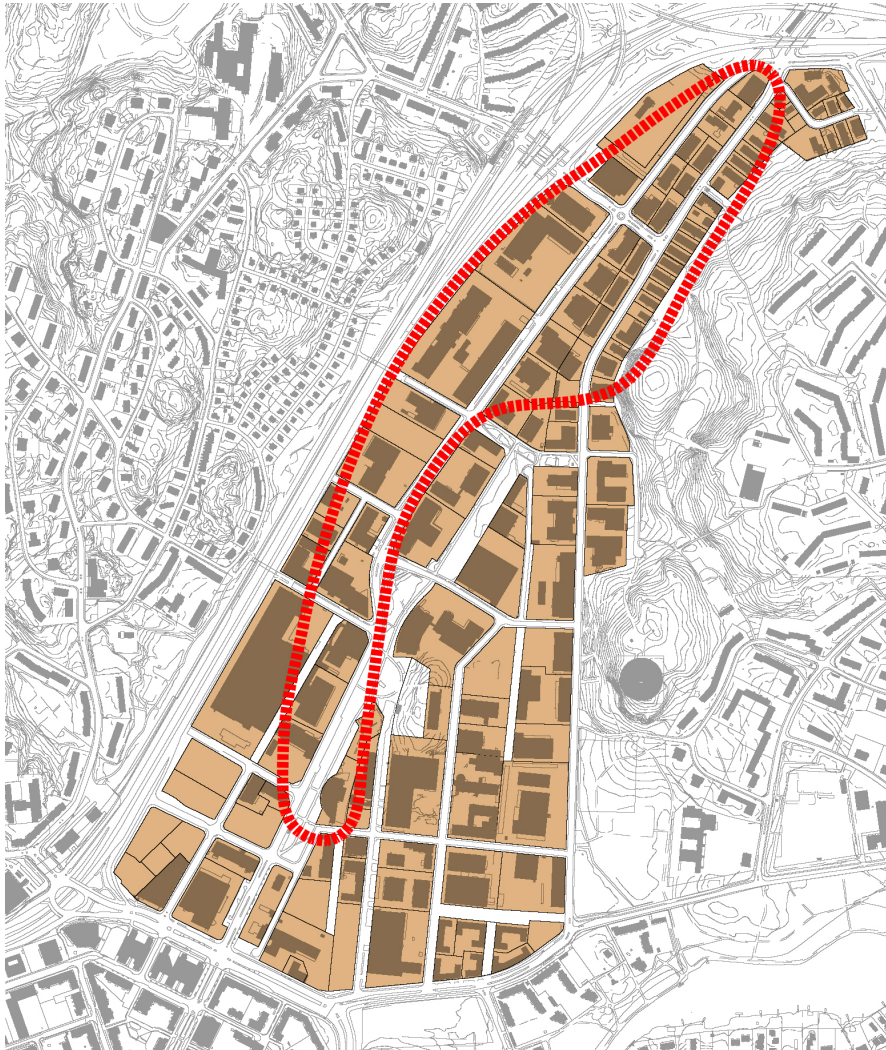


**9**

### Designkatu

- Laivalahdenkadun ja Mekaanikokadun akselista kehitetään näyttävä kauppakatu ja yritysalueen käyntikortti.
- Yleissuunnitelma on valmistunut 2015.

## Alueprofiilit



### Pohjoismaiden suurin autoliikkeiden keskittymä

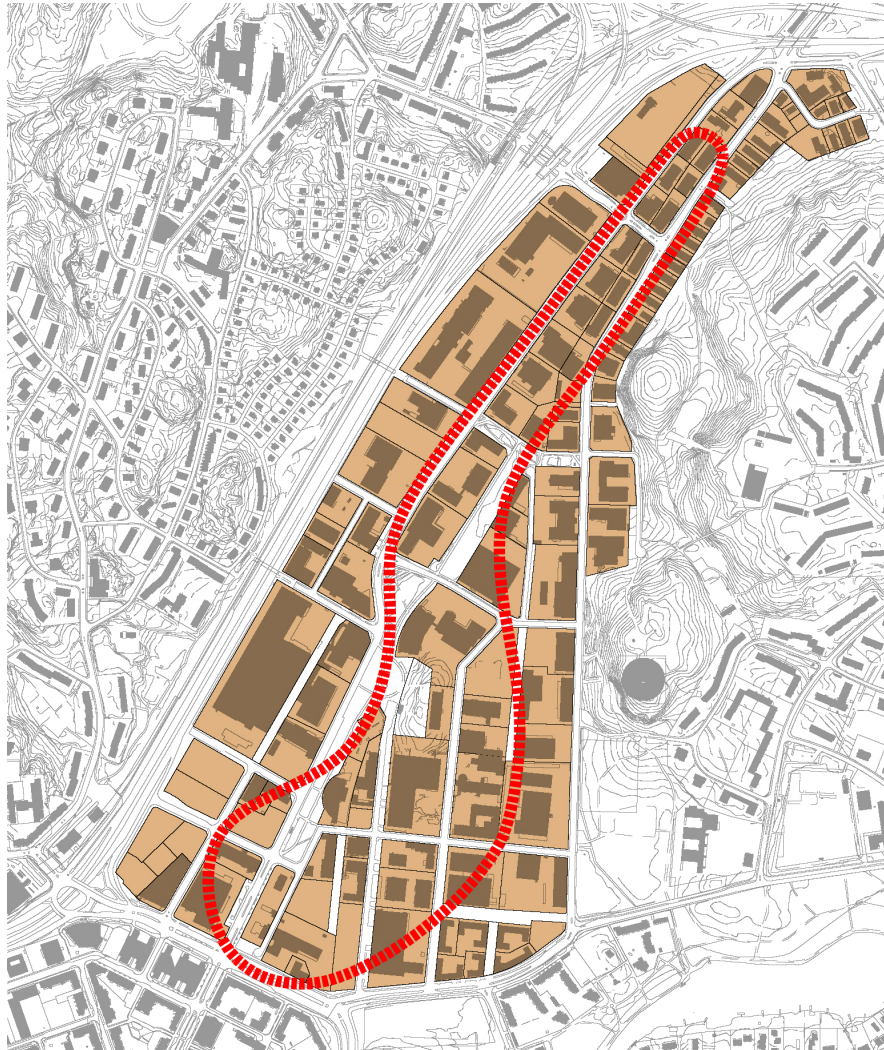
- auto-, työkone- ja moottoripyöräliikkeitä, autotarvikeliikkeitä, ajoneuvokorjaamoja
- toimintaa niin komeissa "autopalatseissa" kuin vaatimattomissa verstaissa



### Yritysalueen vanha ydin

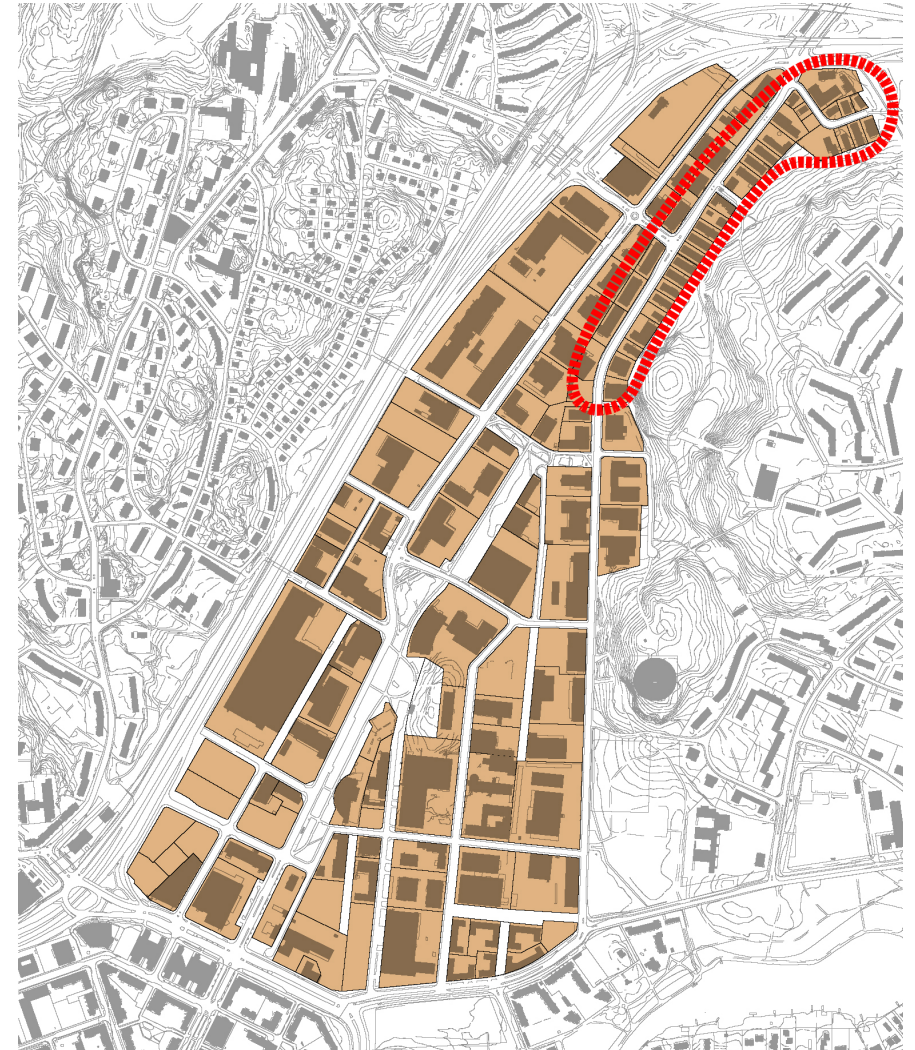
- teollisuutta, varastoja, toimitilaa, tyhjiä ja tyhjeneviä tontteja
- Planmeca ja Marimekko viimeisiä tuotannon kulmakiviä

# Alueprofiilit



## Kirjava välivyöhyke

- sekalaisia toimintoja ja kiinteistöjä
- alueen sisäinen sekoittumisvyöhyke



## Pienimuotoinen pohjoinen

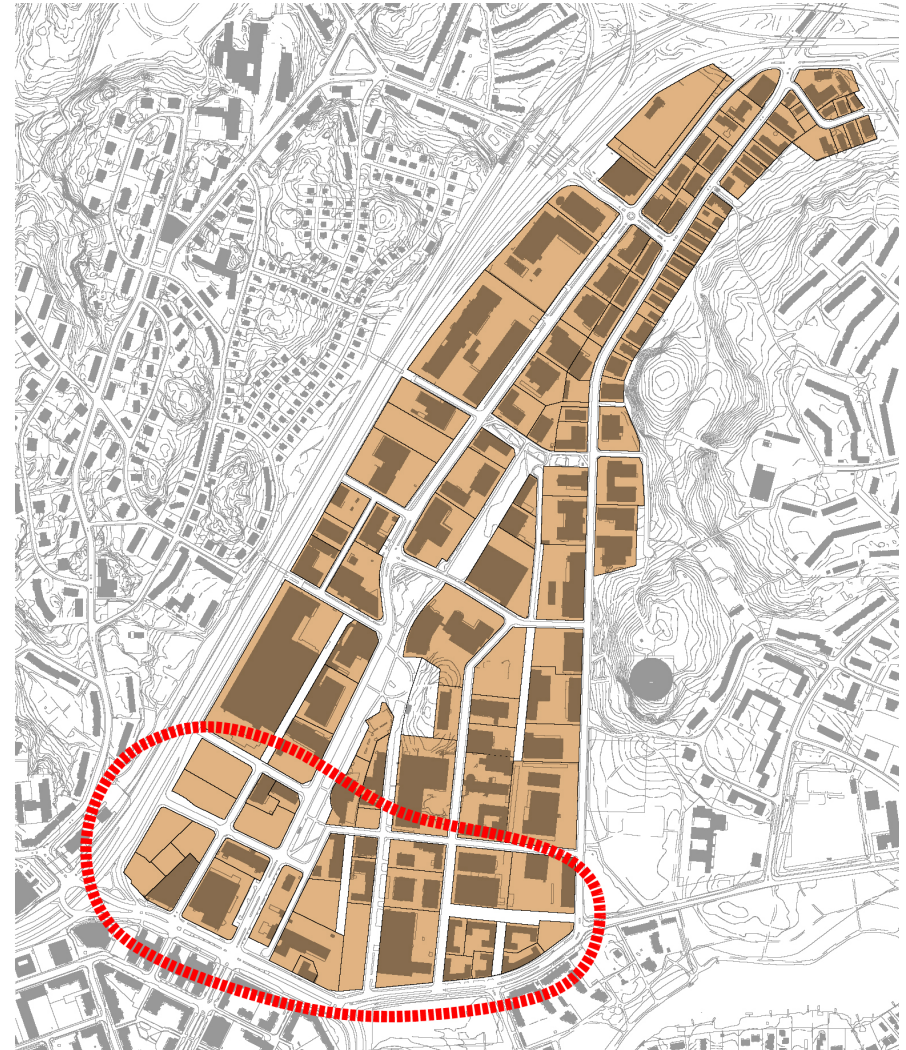
- poikkeuksellisen pieniä teollisuus- ja varastotontteja
- rapistuvaa, mutta myös peruskorjattua 1960-luvun rakennuskantaa
- huokean vuokratason elinkeinotoimintaa, tiloja myös harrastetoiminnan käytössä

# Alueprofiilit



## Muuttuvat nurkkapalat

- viereisten alueiden toimintoja on jo liukunut entisen teollisuusalueen puolelle
- kaakossa yhdistyminen asuinalueeseen ja lounaassa yhdistyminen kaupalliseen keskukseen on jo tapahtunut



## Erikoislaatuinen etelä

- 1990-luvulla suunniteltu muutos teollisuusalueesta korkealaatuiseksi toimistotaloalueeksi ei ole onnistunut
- yleiskaavan keskustatoimintojen alue on yritysalueen epäkaupunkimaisinta ympäristöä

