

Teollisuuskadun akseli, kaavarungon lähtötiedot



4.5.2021

Helsinki

Sisältö

Tähän liitteeseen on kerätty lähtötietoja Teollisuuskadun akselin kaavarungon taustaksi ja päätöksenteon tueksi. Lähtötiedoiksi on koottu sellaista aineistoa, jolla on vaikutuksia alueen maankäyttöliisiin ratkaisuihin ja tarkentavien selvitysten laatimiseen. Tämän liitteen lisäksi alueen ominaispiirteistä ja arvoista on laadittu tarkentavia selvityksiä.

Sisällysluettelo

Sijainti	5
Alueen suunnittelua ohjaavat lähtökohdat	6
Maakuntakaava	7
Helsingin yleiskaava 2016	8
Maanalainen yleiskaava	9
Suunnittelualueita koskevat alueelliset suojelupäätökset	10
Helsingin kaupunkistrategia 2017-2021	11
Keskustavisio	12
Helsingin viher- ja virkistys-verkoston kehittämis-suunnitelma VISTRA	13
Hiiilineutraali Helsinki 2035 -toimenpideohjelma	14
Historia	15
Historia	16
Nykytilanne	19
Teollisuuskadun alue osana kantakaupunkia	20
Kaavojen voimaantulovuosi	22
Kaavanmukainen korttelitehokkuus	23
Toteutunut korttelitehokkuus	24
Rakennusten kerrosluku	25
Rakennusten valmistumisvuosi	26
Kaavanmukaiset käyttötarkoitukset	27
Rakennusten pääkäyttötarkoitus	28
Maanomistus	29
Työpaikat	30
Kantakaupungin maantasokerrosten inventointi	34
Helsingin helmet	36
Ajankohtaiset suunnittelu- ja rakennushankkeet	37
Kaupunkitila ja maisema	38
Maisemarakenne	39
Maamerkit ja näkymät, reunavyöhykkeet ja solmukohtat	40
Kaupunkikuva	41
Viheralueverkosto ja yhteydet	42
Yleisten alueiden palveluverkosto	43
Viherrakenne	44
Liikenne	45
Lähisaavutettavuus jalan	46
Pyöräliikenne	47
Joukkoliikenne	48
Autoliikenne ja katuverkko	50
Ajankohtaiset suunnittelu- ja rakennushankkeet	51
Teknitaloudelliset lähtökohdat	52
Tarkastelualueen suunnittelun lähtökohtia ja teknisiä ominaispiirteitä	53

Sijainti

Kaavarungon suunnittelualue sijoittuu Helsingin itäiseen kantakaupunkiin, suurimmaksi osaksi Vallilan kaupunginosaan, ulottuen myös osittain Pasilaan, Alppiharjuun, Sörnäisiin ja Hermannisiin.

Teollisuuskadun akselin suunnittelualue on laajuudeltaan 59 hehtaaria, sisältäen Teollisuuskadun ja Junatien varrella sijaitsevat toimitilakorttelit, Dallapénpuiston, Konepajan alueen pois lukien asuinkorttelit, sekä Sähköttäjänpuiston. Suunnittelualueella ei ole asumista.

Suunnittelualue rajautuu idässä Redin kauppakeskukseen, etelässä pääosin Pääskylänkatuun ja Aleksis Kiven katuun ja lännessä Pasilan ratapihaan. Suunnittelualueen pohjoisreuna myötäilee toimitilakortteleiden sijoittumista.

Länsireunassa alueen läheisyyteen sijoittuu Pasilan rautatieasema, joka kytkee alueen valtakunnalliseen rautatieverkkoon. Idässä Sörnäisten ja Kalasataman metroasemat kytkevät alueen metroverkkoon.

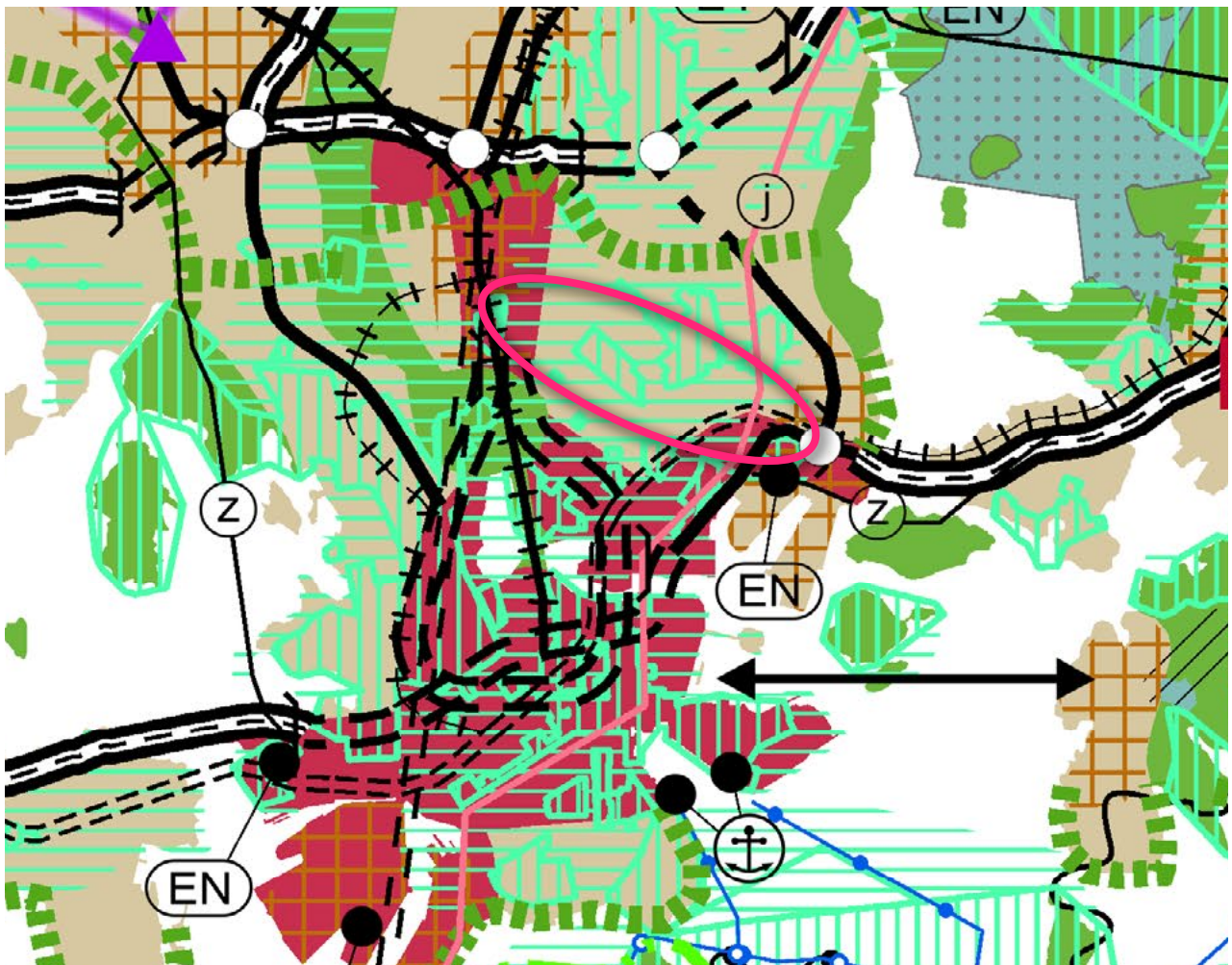
Kuva: Helsingin kaupungin karttapalvelu



**Alueen
suunnittelua
ohjaavat
lähtökohdat**

Maakuntakaava

Voimassa olevien Uudenmaan maakuntakaavojen yhdistelmässä Teollisuuskadun alue on merkitty suurelta osin taajamatoimintojen alueeksi. Pasilan aseman seutu ja Sörnäisten ja Kalasataman metroasemien läheiset alueet on merkitty keskustatoimintojen alueiksi, valtakunnankeskukseksi. Alueen läpi kulkevat liikennetunneli (metro) sekä jätevesitunneli. Suunnittelualue kuuluu lähes kokonaisuudessaan maakunnallisesti arvokkaaseen kulttuuriympäristöön ”Helsingin empire-keskusta ja kivikaupunki”.



Kuva: Uudenmaan liiton karttapalvelu, Voimassa olevien maakuntakaavojen yhdistelmä 2017.

Helsingin yleiskaava 2016

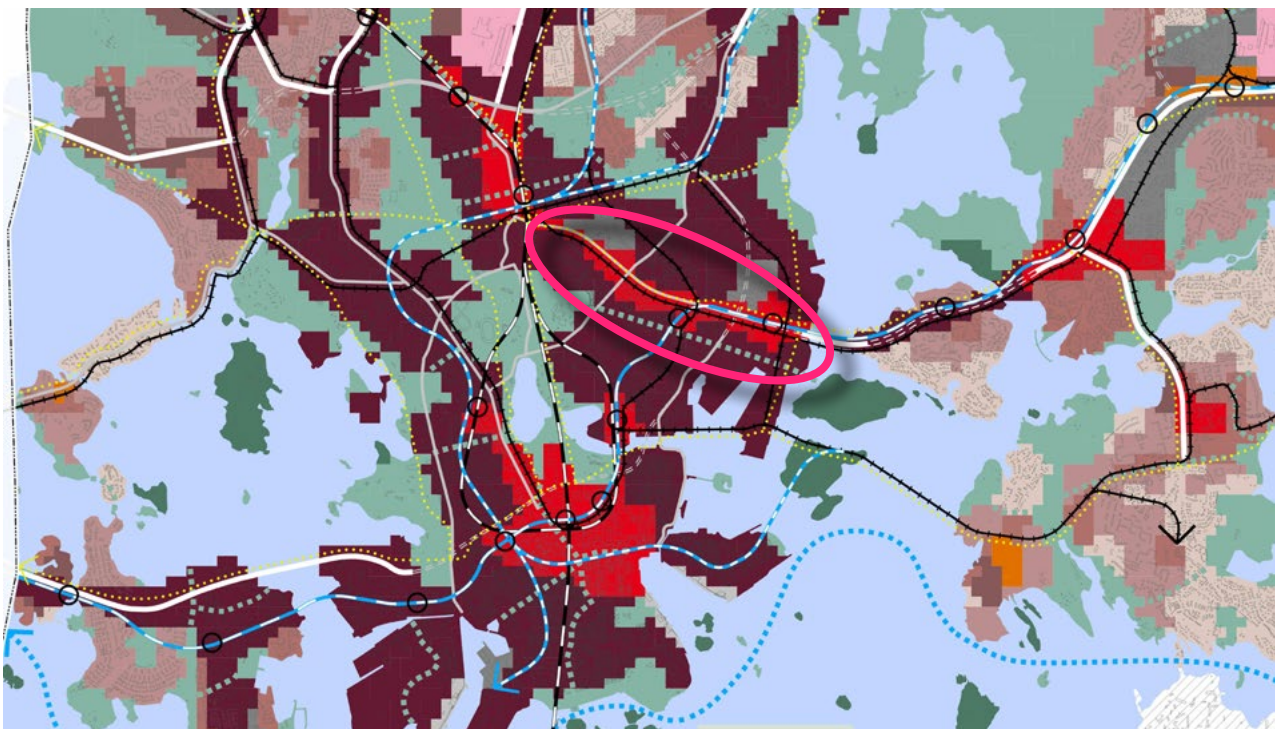
Helsingin yleiskaavassa 2016 (kaupunginvaltuusto 26.10.2016) Kalasatamasta ja Kurvista Pasilan kautta Ilmalaan ulottuva vyöhyke on merkitty liike- ja palvelukeskustan alueeksi (C1). Vallilan teollisuusalue on merkitty toimitila-alueeksi. Teollisuuskatu on merkitty pääkaduksi, ja sen yhteyteen on merkitty varaukset pikaraitiotielle ja baanaverkolle.

Yleiskaavassa liikkumisen kehittämisen lähtökohtana on liike-elämän ja asumisen toisiaan tukeva ja yhdessä kehittyvä toiminta keskusta-alueella. Yleiskaavan keskeistä sisältöä on myös käveltävän kaupungin kehittäminen, joka tarkoittaa kävelyolosuhteiden ja kävelysaavutettavuuden parantamista koko kaupungissa.

Yleiskaavassa määritellään, että Teollisuuskadun aluetta ei tule käsitellä jatkossa enää läpikulkualueena ydinkeskustaan ja muualle kaupunkiin, vaan alue on itsessään keskusta-alueita ja että tämän tulee näkyä myös alueen liikennesuunnittelussa.

Yleiskaavan aluemerkitä C1:

Palvelu-, liike- ja toimitilapainotteinen keskusta, jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Rakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on osoitettava pääsääntöisesti liiketilaksi. Alue on kävelypainotteinen. Alue erottuu ympäristöönsä tehokkaampana ja toiminnallisesti monipuolisempaan. Liike- ja toimitilan kokonaismäärää ei lähtökohtaisesti tule vähentää. Rakennuksen tai sen osan käyttötarkoituksen muutoksissa on varmistettava keskustalle ominaisen, toiminnallisesti monipuolisen ja sekoittuneen rakenteen säilyminen. Käyttötarkoituksen muutosten yhteydessä tulee tehdä alueellinen tarkastelu.



Lähteet: Yleiskaava / Kantakaupunkiliite / Teollisuuskatu s.26
Helsingin yleiskaava –Kantakaupungin ja ydinkeskustan kehittäminen, sivu 7

Maanalainen yleiskaava

Helsingin maanalainen yleiskaava –ehdotus (KYLK 16.2.2021)

Maanalaisessa yleiskaavassa on esitetty maanalaiset tilavaraukset, kuten teknisen huollon ja liikenteen maanalaiset tilat ja tunnelit. Maanalaisessa yleiskaavassa on määritetty liikenteen osalta tunnelivaraus raideliikenteen tunneliyhteydelle Kampista Pasilaan, Kantakaupungin poikittainen pikaraitiotunneli Meilahti-Pasila-Vallila-akselilla ja Sörnäistentunnelille.

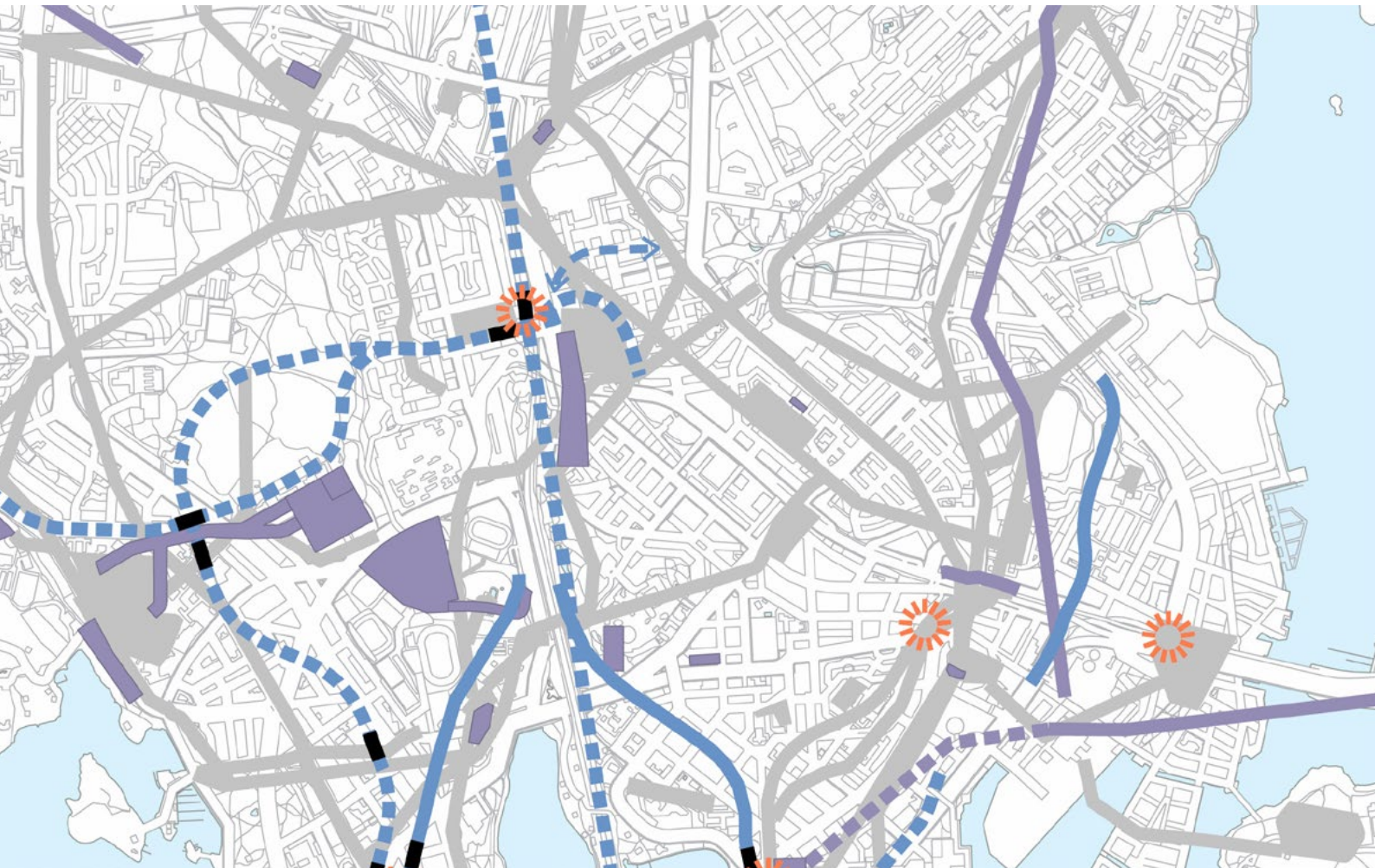
Sörnäistentunneli on tunneliyhteys Sörnäisten rantatieltä Hermannin rantatielle. Tunnelissa varaudutaan yhteen ajorataan suuntaansa. Tunnelin suuaukot sijaitsevat Sörnäisten rantatiellä Käenkujan pohjoispuolella ja Hermannin rantatiellä Sörnäistenkadun pohjoispuolella.

Raideliikenteen runkoyhteyden tunneli Kampista Pasilaan on mahdollista toteuttaa joko metrona tai pikaraitiotienä. Pasilan ja Kampin välisellä osuudella on viisi asemavarausta: Kamppi, Töölö, Stadion, Meilahti ja Pasila. Nykyisen metron kapasiteetti keskus-

tassa ei mahdollista lisäliikennettä vanhan ja uuden metrolinjan välillä eikä sillä ole yhteistä linjaosuutta keskustassa nykyisten metrolinjojen kanssa. Metrovarauksesta on yhdysraidevaraus nykyisen ja uuden metrolinjan välille varikkoyhteyden ja kalustosiirtojen mahdollistamiseksi.

Kantakaupungin poikittainen pikaraitiotunneli Meilahti-Pasila-Vallila-akselilla on osa nopeaa kantakaupungin pikaraitiotieverkkoa. Tunnelin läntinen suuaukko sijaitsee Paciuksenkadulla Meilahdentien eteläpuolella. Pasilan itäpuolella varaudutaan tunnelin haarautumiseen koilliseen (yhteystarve) ja Teollisuuskadun suuntaan. Tunnelin suuaukko sijaitsee Kumpulantien eteläpuolella Teollisuuskadun pohjoispuolella. Tunnelilla on kaksi maanalaista asemavarausta; Meilahti ja Pasila.

Maanalaisessa yleiskaavassa on esitetty Pasilan, Sörnäisten ja Kalasataman asemansuodut maanalaisten julkisten ja kaupallisten palveluiden sekä kävely-ympäristön kehittämisen ja laajentamisen kohdealueena. Lisäksi kaavassa on esitetty pysäköinnin ja teknisen huollon maanalaiset tilat ja varaukset.



Suunnittelualueetta koskevat alueelliset suojelupäätökset

VR-yhtymä Oy:n omistamia alueita koskee lisäksi ympäristöministeriön ja Museoviraston laatima Rautatiesopimus, jossa määritellään suojeltavaksi entiset rautatietojen alueet. Suojelupäätökset määritellään tarkemmassa suunnittelussa.

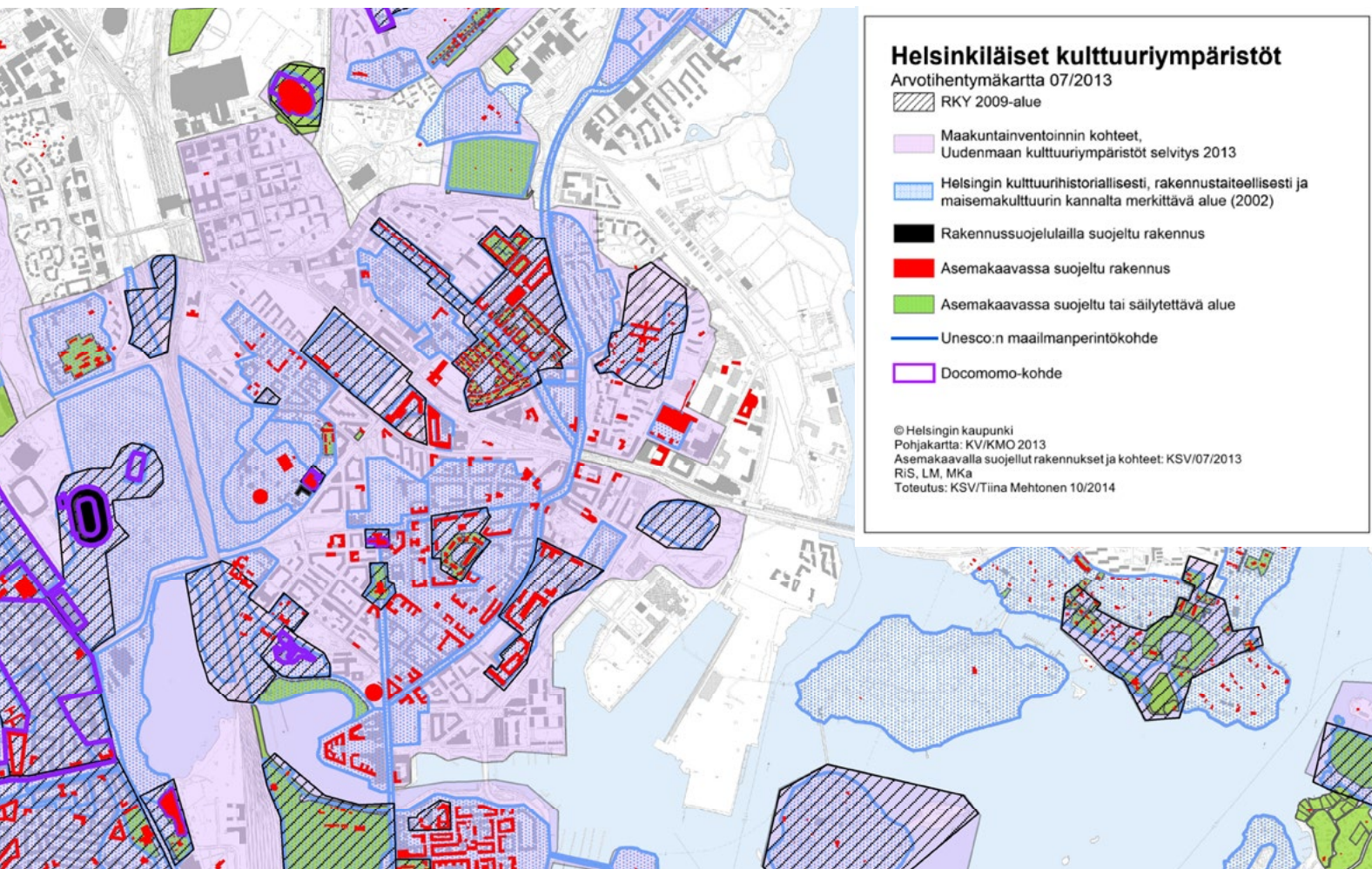
Näistä kokonaan tai osittain suunnittelualueelle sijoittuvat Museoviraston Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt -inventoinnin (RKY 2009) -luettelon kohteet ”Pasilan veturitallit, konepaja ja SOK:n teollisuuskorttelit” ja ”Vallilan asuinalueet” Lähialueelle sijoittuvat lisäksi RKY-kohteet ”Sörnäisten vankila”, ”Suvilahden voimalaitosalue” sekä ”Alppilan kirkko”.

Suunnittelualue kuuluu kokonaisuudessaan maakunnallisesti arvokkaaseen kulttuuriympäristöön ”Helsingin empire-keskusta ja kivikaupunki”.

Pasilan Konepajan alueita koskee lisäksi ympäristöministeriön ja Museoviraston laatima Rautatiesopimus, jossa määritellään suojeltavaksi entiset rautatietojen alueet. Lisäksi sopimuksella on suojeltu tarkastelualueelle sijoittuvat Pasilan veturitallit.

Hämeentie, Pääjäteentie, Mäkelänkatu sekä Itä-Pasilan kävelyreitistö ovat luokiteltu arvoympäristöiksi Kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittävät alueet Helsingin Yleiskaavassa 2002 -inventointiluettelossa.

Arvotihentymäkartta 07/2013. Tämän jälkeen on asemakaavalla suojeltu mm. Konepajan alueen rakennuksia.



Helsingin kaupunkistrategia 2017-2021

Helsingin kaupunkistrategian keskeisimmät teemat ovat 1. Maailman toimivin kaupunki, 2. Kestävän kasvun turvaaminen kaupungin keskeisin tehtävä, 3. Uudistuvat palvelut, 4. Vastuullinen taloudenpito hyvinvoivan kaupungin perusta sekä 5. Helsinki vahvistaa ja monipuolistaa edunvalvontaansa. Strategiassa nousee esiin useita tavoitteita, joita Teollisuuskadun kehittämisessä ja kaavarunkotyössä voidaan edistää. Näitä ovat mm. seuraavat:

1. Maailman toimivin kaupunki

”Helsingin tavoitteena on olla Euroopan kiehtovimpia sijaintipaikkoja uutta luovalle startup-toiminnalle ja houkuttelevin osaamiskeskittymä yrityksille ja yksilöille, jotka haluavat tehdä maailmasta paremman paikan.”

”Elinkeinopolitiikan tavoitteena on, että yksityisen sektorin työpaikkamäärä kasvaa pitkällä aikavälillä vähintään yhtä nopeasti kuin asukasluku.”

2. Kestävän kasvun turvaaminen kaupungin keskeisin tehtävä

”Helsingissä suunnitellaan liikenneinvestoinnit ja maankäyttö aina yhdessä. Liikenneinvestoinneilla huolehditaan koko liikennejärjestelmän toimivuudesta. Kestävien liikennemuotojen kulkumuoto-osuutta kasvatetaan. Samalla huolehditaan kaikkien liikennemuotojen kehittämisestä ja elinkeinoelämän edellyttämän liikenteen kilpailukyky turvataan.”

”Keskustan elinvoimaisuutta kehitetään yhteistyössä alueen elinkeinoelämän toimijoiden kanssa.”

3. Uudistuvat palvelut

”Helsinki on viihtyisä kaupunki, jossa kiinnostava kaupunkitila luo edellytykset kohtaamisille ja hyvinvoinnille. Arkkitehtuuri on mielenkiintoista, moninaista ja korkeatasoista, ja rakentamisen korkea laatu luo kaupungille vahvan identiteetin ja imagon.”

”Helsingin tulee olla Suomen paras kaupunki yrityksille. Urbaani ympäristö tarjoaa hyvän kasvualueen yritysten innovaatiotoiminnalle ja vetovoimaisen asuin ympäristön työvoimalle. Helsinki luo mahdollisuuksia kasvulle kaavoittamalla riittävästi ja ketterästi tarvittavia työpaikka-alueita. Helsinki tukee yritysekosysteemejä ja -klustereita tarjoamalla

monipuolisia sijaintimahdollisuuksia hyvin saavutettavilla alueilla.”

”Teollisuuskadun akselia kehitetään merkittävänä työpaikka-alueena ja keskustan laajenemisalueena.”

Teollisuuskadun alue tarjoaa hyvät edellytykset myös uudenlaisen liikenneajattelun kokeilemiselle ja käytönotolle.

”Helsinki on kokonaisvaltaisesti toimivan älykkään liikennejärjestelmän edelläkävijä. Liikennesektori on teknologian kehittymisen ja jakamistalouden vahvistumisen sekä päästövähennystavoitteiden takia nopeimmin muuttuvia sektoreita. Helsinki on vahvasti mukana tässä kehityksessä elinkeinoelämän, valtion ja HSL-alueen muiden kuntien kanssa. Kaupunki edistää kysyntäohjattuun liikennejärjestelmään siirtymistä. Kaupunki toimii testialustana liikennekaaren mahdollistamien uusien älykkään liikkumisen palveluiden (mm. Mobility as a Service) kaupallistamiseksi ja tulevaisuuden teknologioiden edistämiseksi.”

”Päästövähennyksiä ja kiertotalouden hankkeita toteutetaan Helsingissä yhteistyössä yritysmaailman ja kaupunkilaisten kanssa. Helsinki haluaa toimia yhä aktiivisemmin alustana mielenkiintoisille ja tuloksellisille innovaatioille, jotka tuottavat myös uusia vientimahdollisuuksia.”



Keskustavisionio

Kantakaupunki laajenee ja tiivistyy. Helsingin kasvusta suuri osa kytkeytyy kantakaupunkiin lisäten sen urbaanin elämän piirissä olevia käyttäjiä, ja siellä on tulevaisuudessa nykyistä enemmän asukkaita, työpaikkoja, palveluja, julkista tilaa, oppimisen paikkoja ja vapaa-ajan mahdollisuuksia.

Keskustasta löytyy uutta potentiaalia muun muassa rannoilta sekä uusien ja vanhojen alueiden välisistä saumakohdista, keskeisten reittien varsilta ja joukkoliikenteen solmukohdista sekä maan alta. Kaupunginosat kiinnittyvät tiiviimmin toisiinsa uuden rakentamisen ja kulkuyhteyksien välityksellä. Kantakaupunki säilyy moninaisena, ja muutosten lähtökohta on tuottaa lisäarvoa kaupunkilaisille.

Kasvavan seudun yrityksille löytyy toimitiloja, työvoimaa ja asiakasvirtoja kantakaupungista. Työpaikkojen ja yritysten määrä kasvaa erityisesti olemassa olevien yritysverkostojen äärellä, korkean tuottavuuden alueella. Lisäksi syntyy uusia vetovoimaisia yrityskeskittymiä muun muassa laajenevan liikekeskustan alueille, Teollisuuskadun akselille ja Sörnäisten rantatielle. Keskusta työssäkäyntialueena palvelee omaa reviiiriään laajempaa joukkoa, ja sen elinkeinoelämän vahva rooli luo hyvinvointia ja hyödyttää koko Suomea. Agglomeraatioetujen sekä kestävien elämäntapojen ja liikkumisen turvaamiseksi keskustassa, joukkoliikenteen huippusaavutettavuuden alueella, varmistetaan ennen kaikkea toimitilojen riittävyys, seudulliset erityistoiminnot ja julkiset kokoontumistilat.

Myös muut liikkumis- ja käyttäjäintensiiviset toiminnot kuten julkiset ja kaupalliset palvelut sekä vapaa-ajan toiminnot sijoittuvat luontevasti keskustaan, jossa monipuoliset erityistoiminnot ovat kaikkien saatavissa.

Pasilan eteläpuolinen kantakaupunki muuttuu reuna-alueesta keskeiseksi työnteon ja palveluiden vyöhykkeeksi, joka kytkeytyy yhä tiiviimmin sekä ympäröiviin kaupunginosiin että liikekeskustaan. Teollisuuskadun akseli ja Vallilan toimitila-alue muodostavat yhdessä kehittyvän ja tiivistyvän kokonaisuuden, joka täydentää kantakaupunkia Suomen merkittävimpänä työpaikka-alueena ja elinkeinoelämän keskuksena. Akselin päissä ankkureina ovat uutta mittakaavaa tarjoavat maamerkit: Pasila ja Kalasatama. Teollisuuskadun akseli tulee muuttumaan keskustamaiseksi ja tiiviimmin osaksi ympäröivää kaupunkirakennetta sekä muita työpaikka-alueita.

Alueen elinkeinoelämän toimintaedellytysten kehittäminen, saavutettavuuden parantaminen kaikilla tasoilla sekä nykyiset ja uudet kulttuurin ja vapaa-ajan toiminnot luovat Teollisuuskadun akselille ja Vallilalle erinomaiset edellytykset kehittyä ympärivuorokautisesti aktiiviseksi työnteon, palvelujen, kulttuurin ja vapaa-ajan kokonaisuudeksi. Kävelyn olosuhteiden parantaminen ja katutasoon aukeavat tilat monipuolisine tarjontoineen houkuttelevat ihmisiä työpäivän päätteeksikin.



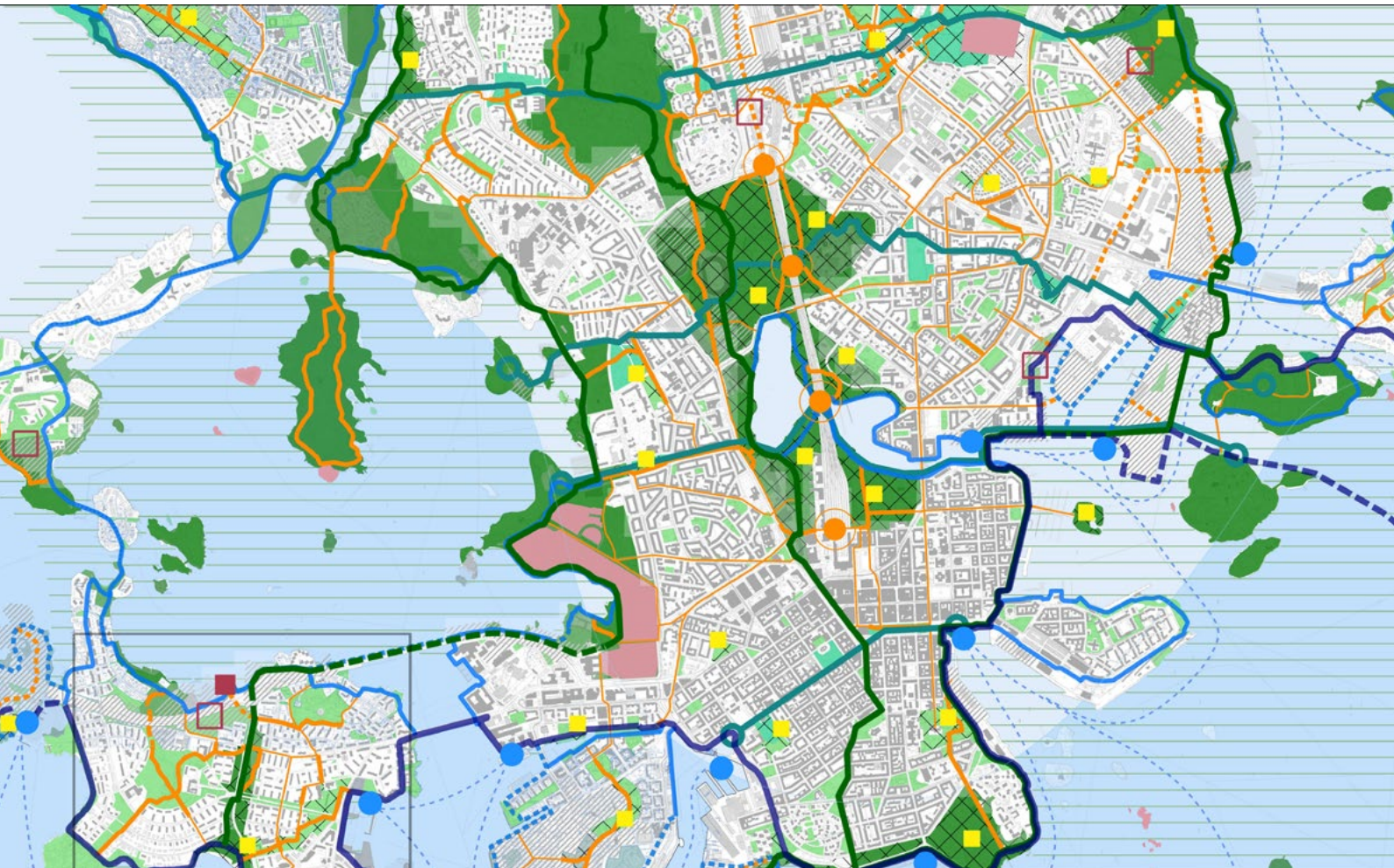
Helsingin viher- ja virkistysverkoston kehittämissuunnitelma VISTRA

Helsingin uuden yleiskaavan keskeisenä tavoitteena on kaupunkirakenteen tiivistäminen. Tämä kehitys edellyttää viheralueverkoston tietoista suunnittelua osana kaupunkirakennetta. VISTRA eli viher- ja virkistysalueiden strateginen kehityskuva (2016) pyrkii muodostamaan kokonaisnäkömyksen Helsingin viheralueverkoston kehittämisestä tulevaisuudessa.

Työssä konkretisoidaan karttaesityksin aikaisemmin määriteltyjä viher- ja virkistysverkoston tavoitteita. Viher- ja virkistysverkoston osia profiloidaan ja niiden keskinäistä hierarkiaa selkiytetään. Samoin esitetään verkoston tavoitetila ja linjaukset sen laadun kehittämiseksi. Viheralueet peittävät nykyisellään n. 40 % sen maapinta-alasta, ja uuden yleiskaavan toteutuessa kokonaan viheralueita on arviolta yli 30% maapinta-alasta. Viher- ja virkistysaluekokonaisuus on verkostomainen ja monipuolinen, ja viheralueet ovat myös jakautuneet melko tasaisesti kaupunkimaisemassa.

Teollisuuskatua ympäröivä kaupunkirakenne on tiivis, eivätkä alueen puistot muodosta selkeää yhtenäistä verkostoa. Puistoalueiden pirstaleinen sijoittuminen ilmenee tavoitteellisen viher- ja virkistysverkostossa esitetyissä yhteyksissä alueelle. Kalliosta Vallilaan ulottuvalle alueelle on osoitettu vain yksi itä-länsisuuntainen viherlinja, joka kulkee pääasiassa katutilassa ja tukeutuu siis katuvihreään. Viherlinja on esitetty pääasiassa kaavarunkoalueen eteläpuolelle ja se sivuaa kaavarunkoaluetta vain Vilhonvuorenkadun ja Sörnäisten rantatien risteyksessä. Esitetyt viherlinjojen sijainnit ovat kuitenkin ohjeellisia, joten yhteyden vahvistamista tulisi paikoin tarkastella myös kaavarunkoalueella.

Tavoitteellisen viher- ja virkistysverkosto-suunnitelman päivitystyötä ollaan käynnistämässä.



Hiilineutraali Helsinki 2035 -toimenpideohjelma

Helsinki on sitoutunut kantamaan vastuunsa ilmastonmuutoksen hillinnässä. Helsingin kaupunkistrategiassa 2017–2021 tavoitteeksi on asetettu hiilineutraali Helsinki vuoteen 2035 mennessä. Tähän päästään vähentämällä kasvihuonekaasupäästöjä Helsingissä 80 prosenttia. Helsingin kasvihuonekaasupäästöjen merkittävimpiä lähteitä ovat rakennusten lämmitys, sähkönkäyttö ja liikenne. Ilmastotavoitteet koskevat kaupunkiorganisaation lisäksi kaupunkilaisia ja Helsingissä toimivia organisaatioita. Helsingistä saadaan hiilineutraali yhteistyöllä. Hiilineutraali Helsinki 2035 –toimenpideohjelma on esitys siitä, miten päästövähennykset käytännössä saavutetaan.

Liikenteen päästövähennyksiä toteutetaan niin pyöräilyä ja kävelyn suosiota lisäämällä kuin sähköautojen, sähköbussien ja raidejoukkoliikenteen osuutta nostamalla. Joukkoliikenteen sujuvuutta parannetaan ja sen houkuttelevuutta lisätään esimerkiksi nosta-

malla joukkoliikenteen palvelutasoa (linjat ja reitit, vuorovälit, vaihtojen sujuvuus, hinta, matkustusmukavuus). Erityisesti joukkoliikenteen vaihtopisteitä tulee kehittää (HSL: Solmu-projekti).

Maankäytön suunnittelulla ohjataan kestävän kaupungin rakentamiseen pitkälle tulevaisuuteen. Vuoden 2035 hiilineutraalin kaupungin tavoite tarkoittaa käytännössä sitä, että nyt suunnitteilla olevan kaupunkirakenteen tulee hyvin suurelta osin olla tai mahdollistaa hiilineutraalius.

Teollisuuskadun akselin uudistamisen yhteydessä on mahdollista parantaa alueen rakennetun ympäristön energiatehokkuutta. Samalla kaavarungon avulla voidaan ohjata alueen kehittymistä laajemmin kestävään ja resilienttiin suuntaan, huomioimalla suunnitteluratkaisuissa mm. ilmastonmuutoksen hillintään, siihen sopeutumiseen, kiertotalouteen sekä sosiaaliseen resilienssiin vaikuttavat seikat.

Asemakaavoituksen keskeisimmät toimenpiteet

54. Asemakaavoituksella edistetään uusiutuvan energian käyttöä sekä kiinteistökohtaista, alueellista ja keskitettyä uusiutuvan energian tuotantoa tarkoituksenmukaisella tavalla. Asemakaavoituksessa pilotoidaan alueellisia tai tonttikohtaisia kehittämishankkeita, niiden vaikutukset arvioidaan ja vaikutuksia seurataan. Parhaat ideat otetaan käyttöön seuraavissa kohteissa.

Vastuu: Maka/Aska
Aikajänne: valtuustokausi 2017–2021, jatkuvaa
Vaativuus: Helsingin oma päätös
Arvio kustannuksista: Virkatyönä/vaatii resurssoja, (toimenpiteet lisäävät rakentamisen kustannuksia, mutta kokonaisvaltaisella suunnittelulla voidaan löytää kustannustehokkaimpia ratkaisuja)

55. Asemakaavoituksella mahdollistetaan jatkosuunnittelu rakentamisen toteuttamiseksi kansallista tasoa energiatehokkaammaksi, huomioiden myös alueelliset erityispiirteet. Kaavamuutosten pohjaksi laaditaan alueellisia suunnitteluperiaatteita, joissa tarkastellaan tonttien lisärakentamista nykyisten rakennusten energiataloudellisten korjausten tukemiseksi.

Vastuu: Maka/Aska
Aikajänne: valtuustokausi 2017–2021, jatkuvaa
Vaativuus: Helsingin oma päätös
Arvio kustannuksista: Virkatyönä/vaatii resurssoja, (toimenpiteet lisäävät rakentamisen kustannuksia, mutta kokonaisvaltaisella suunnittelulla voidaan löytää kustannustehokkaimpia ratkaisuja)

56. Asemakaavoituksella ohjataan rakennussuunnittelua siltä osin kuin voidaan vaikuttaa ihmisten käyttäytymisen aiheuttamaan energiankulutukseen. Tällaisia asioita ovat mm. yhteistilat, valaistusolosuhteet jne.

Vastuu: Maka/Aska
Aikajänne: valtuustokausi 2017–2021, jatkuvaa
Vaativuus: Helsingin oma päätös
Arvio kustannuksista: Virkatyönä/vaatii resurssoja, (toimenpiteet lisäävät rakentamisen kustannuksia, mutta kokonaisvaltaisella suunnittelulla voidaan löytää kustannustehokkaimpia ratkaisuja)

57. Kaavamääräyksiä kehittämällä laajennetaan kelnovalkolmas kohti hiilineutraalia kaupunkia. Kaavamääräyspankkiin sisällytetään uusiutuvan energian käyttöä, tuottamista ja energiatehokkuutta koskevia määräyksiä, joiden ei voida arvioida nopeasti vanhentuvan ja jotka mahdollistavat joustojen tontinluovutusta ja seuraavia suunnittelu- ja toteutusvaiheita sekä erillisiä kokeiluja ja uusia teknologioita tavoitteisiin pääsemiseksi.

Vastuu: Maka/Aska
Aikajänne: valtuustokausi 2017–2021, jatkuvaa
Vaativuus: Helsingin oma päätös
Arvio kustannuksista: Virkatyönä/vaatii resurssoja, (toimenpiteet lisäävät rakentamisen kustannuksia, mutta kokonaisvaltaisella suunnittelulla voidaan löytää kustannustehokkaimpia ratkaisuja)

Esimerkkejä

San Franciscossa aurinkopaneeli on pakollinen uudisrakennuksissa
www.theguardian.com/environment/2016/apr/21/san-francisco-adopts-law-requiring-solar-panels-on-all-new-buildings

Ranskassa laki vaatii viherrakenteiden tai aurinkopaneelien asentamista kaupallisilla alueilla
www.theguardian.com/world/2015/mar/20/france-decree-new-rooftops-must-be-covered-in-plants-or-solar-panels

Lähde: Esitys Hiilineutraali

Helsinki 2035 -toimenpideohjelmaksi,
Helsingin kaupunki 2018, s. 34, 39, 66

Kuva: Esitys Hiilineutraali Helsinki 2035 -toimenpideohjelmaksi, s. 67

Historia

Historia

Helsingin uusi teollisuusvyöhyke kasvoi vuosisadan vaihteen tienoilla Itäisestä Viertotiestä luoteeseen, Sörnäisten satamaradan varteen, Harjun ja Vallilan alueille. Näiden alueiden asemakaavat hyväksyttiin valtuustossa vuonna 1900, jolloin muodostettiin XII kaupunginosa. Tällöin kaavoitettiin Aleksis Kiven kadun varrelle alueen vanhimmat säilyneet korttelit (366, 367, 368 ja 390).

Ennen kuin rakentaminen ulottui Vallilaan asti alue kuului laajaan Sörnäisten suoalueeseen. Alueen keskellä, nykyisen Dallapénpuiston ja Nordean korttelin kohdalla, sijaitsi Suvilahteen laskenut Sörnäisten järvi (Södernäs träsk), joka kuivatettiin 1800-luvulla.

1900-luvun vaihteen jälkeen myös asutus alkoi levitä Kalliosta ja Sörnäisistä Alppiharjun ja Vallilan suun-

Lähde: Kaupunginmuseo



Vuoden 2013 korttelijako vuoden 1909 opaskartan päällä. Helsingin kaupungin karttapalvelu.



taan. Vuonna 1922 työväestön osuus Vallilan koko väestöstä oli yli 70%. Samaan ylsivät vain Kallio, Alppiharju ja Hermanni. Vallila olikin 1920-luvulla Käpylän jälkeen Helsingin suurin työväenasuntokaupunginosa.

Vallila on ollut myös merkittävä teollisuusalue. Sörnäisten satamarata rakennettiin alun perin jo 1860-luvun alussa, ja se kulki nykyistä Teollisuuskatua pitkin Konepaja-alueen kautta Sörnäisten satama- ja teollisuusalueelle. Laaksossa kulkeneen radan suunta ja kaupunkitila on Teollisuuskadun akselin perustana. Vuonna 1914 varsinaisen satamaradan varrelle rakennettiin kaksi sivuraidetta, joista kehittyi vähitellen Vallilan tavara-asema Teollisuuskadun ja Kustaankadun risteyksen tietämillä. Vallilan tavara-asema lopetti toimintansa vuonna 1987 ja sinne johtaneet radat purettiin. Puinen asemarakennus purettiin vasta 2000-luvun alussa.

Teollisuusalueen ensimmäisessä asemakaavassa vahvistetut korttelit ovat säilyneet kooltaan ja muodoiltaan samanlaisina, vaikka kiinteistön omistajat ja rakennukset ovat osittain vaihtuneet. Nykyisessä

Dallapépuistossa on vuonna 1923 rakennettu parieli ruumishuone, joka on alun perin ollut vain pienen puiston ympäröimä. Nykyisessä Nordean korttelissa on säilynyt yksi alueen varhaisista tuotantolaitoksista, siirappitehdas, jonka rakennutti kauppias G. A. Strömberg vuonna 1898. SOK:n korttelin ensimmäiset tehtaot rakennettiin Fleminginkadun varrelle vuosina 1898 ja 1904. SOK on toiminut tässä korttelissa vuodesta 1915 lähtien. Varhaisimman teollisuusvyöhykkeen suurin tuotantolaitos, Valtionrautateiden Pasilan konepaja aloitti toimintansa vuonna 1903.

Tehdastonteista kaupungin alueella oli pulaa jo 1910-luvun alussa ja kaupunki oli asettanut erityisen valiokunnan etsimään sopivia alueita teollisuuden tarpeisiin. Valiokunta ehdotti tehdastonttien sijoittamista Vallilaan Mäkelän alueelle, joka on nykyisten Teollisuuskadun, Sturenkadun, Mäkelänkadun ja Kumpulantien välissä. Alueelle oli rakennettu jo ennen kaavoitusta pieniä teollisuuslaitoksia.

Vallilan teollisuusalueen asemakaava valmistui vuonna 1940. Asemakaavan vahvistamisen jälkeen alueelle

Hämeentien silta vuonna 1909. Helsingin kaupungin museo.



Foto Signe Brander
Helsingfors 1909

on tehty useita kaavamuutoksia, jotka ovat radikaalisti muuttaneet alueen ilmettä. Kolme vanhinta säilynyttä tehdasrakenmistä ovat vuosilta 1898, 1916, ja 1929. Lisäksi useita tehdasrakennuksia on säilynyt 30-, 40-, ja 1950-luvuilta. Vallilaan sijoittui erityisesti metallialan sekä tekstiili- ja vaatetusteollisuuden yrityksiä. Alueella toimivat myös Helsingin huomattavimmat lääketehaat Orion ja Medica.

Teollisuuskadun alueella on toiminut useita yrityksiä, edellä mainittujen SOK:n Helsingin tehaat, Orionin ja Medican lääketehaat lisäksi mm. Helsingin Kutomo ja Kravatti Oy, Vallilan Silkkitehdas Oy sekä lukuisia muita tekstiilialan yrityksiä, Heteka Oy, Autokorirakenne Oy/Oy Sisu-Auto Ab sekä muita metalli- ja konepaja-alan yrityksiä. Suurin yksittäinen teollisuuslaitos on ollut VR:n Pasilan konepaja.

Vaikka rata on purettu jo kolme vuosikymmentä sitten, näkyy radan vaikutus kaupunkirakenteessa ja liikennetkaisuissa vielä selvästi. Teollisuuskadun varrelle sijoittuu useita edelleen selvästi hahmotet-

tavia kokonaisuuksi, kuten Pasilan konepaja-alue, Puu-Vallilan asuinalue, SOK:n kortteli, Aleksis Kiven kadun asuinkerrostalot, Suvilahden voimalaitosalue ja Teurastamo Kalasatamassa, sekä uudempina kokonaisuuksina Konepajan asuinalue, OP:n kortteli (joka korttelitasolla asettuu vanhaan rakenteeseen) sekä Junatien suuremmat toimitilakorttelit.

Vallilan teollisuusalue on vuosikymmenten mittaan toistuvasti muuttunut ja ajallisesti vähemmän yhtenäinen.

Lähteet:

Ahokanto, Minerva 2000: Vallilan teollisuusalueen suojelutavoiteselvitys, Helsingin kaupungin museo

Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy, Kati Salonen ja Mona Schalin Arkkitehdit Oy, Arkkitehtitoimisto Kristina Karlsson, 2018: Vallila ominaispiirteiden selvitys

Tengbom arkkitehdit 2017: Aleksis Kiven katu 3, rakennushistoriallinen selvitys

Junatie vuonna 1969. Satamarata on purettu, mutta rataa varten rakennettu pengeri on jäänyt osaksi kaupunkirakennetta. Myöhemmin Junatie siirrettiin kulkemaan osittain sillalla. Kuva: Helsingin kaupungin museo.



Nykytilanne

Teollisuuskadun alue osana kantakaupunkia

Topografisesti suunnittelualaue sijoittuu vanhaan laakson pohjaan. Lähes itä-länsi-suuntainen laakso yhdistää nykyisen Pasilan alueen Sörnäisiin, eteläpuolella nousee Alppiharjun kaupunginosa ja pohjoispuolella Vallilan korttelit. Alppiharju, Vallila ja Kallio ovat perinteisiä kantakaupungin kaupunginosia. Korttelit ovat pääosin asuinkortteleita lukuun ottamatta Vallilan ja Teurastamon teollisuusalueita. Teollisuuskadun alue on pääosin toimitila-alueita. Ympäristön kaupunkirakenteelliset piirteet selittyvät alueen historian kautta. Satamaradan kaupunkirakennetta halkova sekä eritasoliittymiä ja rinnakkaisia katulinjoja muodostava vaikutus on hahmotettavissa alueella edelleen.

Ominaisia piirteitä ympäröiville kaupunginosille on

kortteleiden suuri tehokkuus sekä yksöiden korostuminen asuntokannassa, joka tuo oman erityisen luonteenpiirteen kaupunginosien väestöön. Väestöstä merkittävä osa on yksinasuvia nuoria. Kaupunginosille tyypilliseen tapaan katukuvaa elävöittävät kivijalkaliiketilat ja alueiden keskuskeskukset hahmottuvat joukkoliikenteen solmupisteiden ympärille ja muutamien katuyhteyden varrelle. Toisin kuin ympäröivillä alueilla, Teollisuuskadun alueella luontevaa kivijalkaliiketilaa ei ole päässyt syntyään.

Ympäröivien alueiden rakennuskanta on pääosin ajallisesti kerrostunutta. Alppiharjun katukuvassa vaihtelevat 20-luvun umpikorttelit sekä 60-luvun avoin rakenne. Oman kerrostumansa tuovat yhtenäisinä rakentuneet ja säilyneet alueet kuten Puu-Vallilla sekä

Teollisuuskadun alue osana kaupunkirakennetta. Olemassa olevat rakennukset mustalla, ympäristön suunniteltu rakentaminen harmaalla. Lähde: Asemakaavoitus.



Pasilan konepajan alue. Suunnittelualueen korttelirakenne poikkeaa ympäröivästä kaupunkirakenteesta korttelikoon, tonttijaon ja julkisivujen rytmin osalta. Alueen kortteleiden korkeudet noudattelevat pääasiassa ympäristön rakenteen korkeuksia.

Teollisuuskadun alue on lähes kokonaan rakennettua ympäristöä. Puistoalueita ovat Itä-Pasilan eteläreunan Sähkötäjänpuisto, Konepajan alueen rakenteilla oleva Konepajapuisto sekä Dallapenpuisto Sörnäisten metroaseman läheisyydessä. Historiallista kerrostumaa ovat myös alueen rinnakkaiset katuyhteydet, jotka juontuvat vuonna 1987 puretusta satamaradasta; tämä korostuu erityisesti Teollisuuskadun alueen itäpäässä, Junatien ympäristössä, jossa useiden rinnakkaisten katujen lisäksi kulkee metrolinja nousee maan päälle. Näistä seikoista johtuen suunnittelualueella on toisaalta päällekkäisiä

reittejä, ja toisaalta puutteellisia tai vaikeasti hahmotettavia yhteyksiä.

Toiminnallisesti Teollisuuskadun alue on pääosin työpaikka-alue, eikä asumista muutamaa korttelia lukuun ottamatta juurikaan ole. Viime vuosina Konepajan aluetta on kehitetty pääasiassa asumiseen.

Teollisuuskadun alueelle omaleimaista ovat toisaalta suuret konttorit ja toisaalta myös pienet yritykset. Merkittävimmät toimijat alueella ovat OP-Pohjola, Nordea, Meira, HOK sekä GE Healthcare. Työpaikkatoiminnan lisäksi alueella on kaupunkikulttuurin kannalta tärkeitä kokonaisuuksia, kuten Konepajan alue, sekä lähistölle sijoittuvat Suvilahti ja Teurastamo Kalasatamassa ja veturitalit Pasilassa. Vallilan teollisuusalueelle on keskittynyt luovan alan työpaikkoja, kulttuuripalveluja sekä aktiivista yöelämää.

Kuva: Helsingin kaupungin karttapalvelu

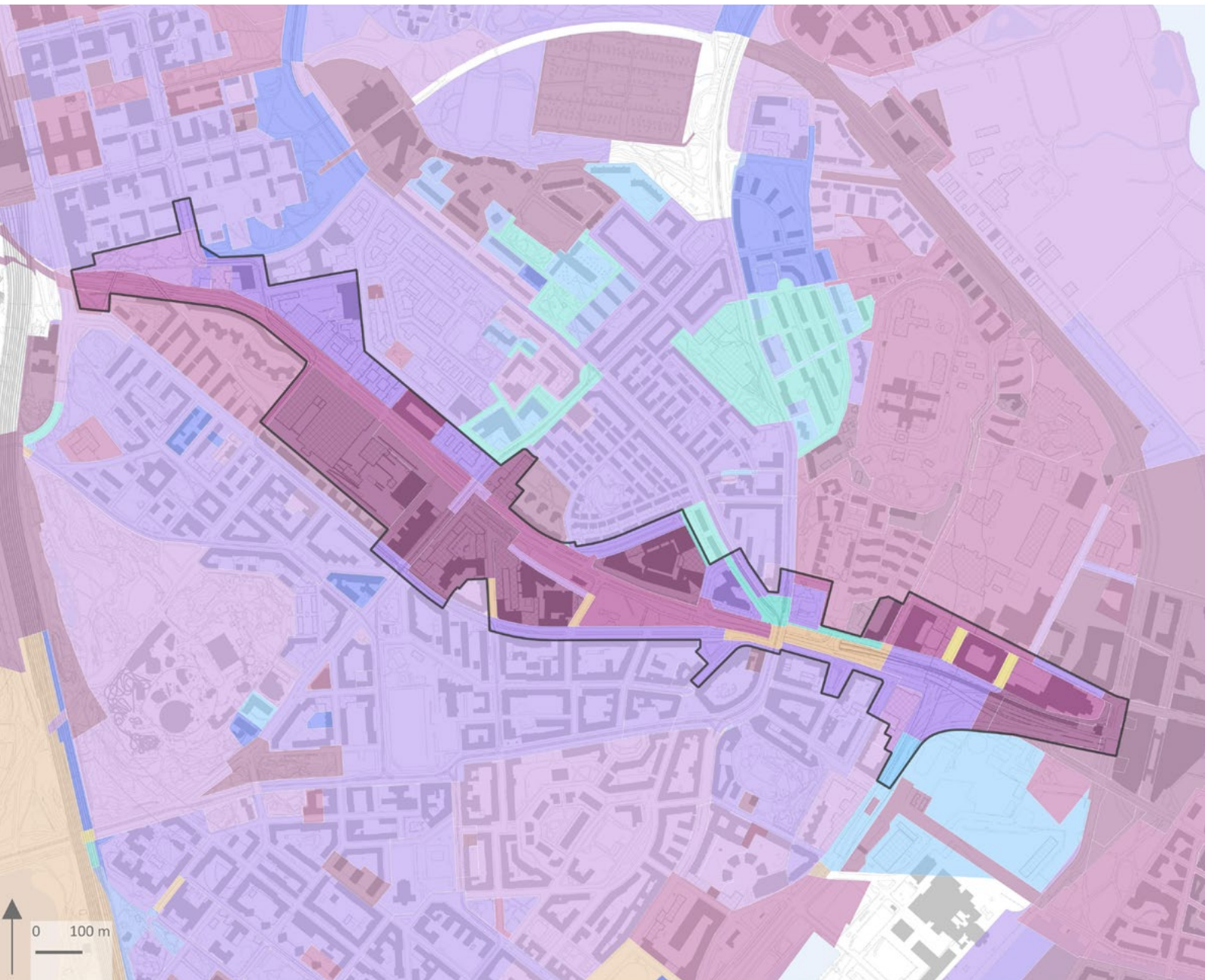


Kaavojen voimaantulovuosi

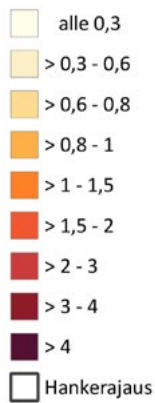
ennen 1890	■	1960 - 1969	■
1890 - 1899	■	1970 - 1979	■
1900 - 1909	■	1980 - 1989	■
1910 - 1919	■	1990 - 1999	■
1920 - 1929	■	2000 - 2009	■
1930 - 1939	■	2010 - 2020	■
1940 - 1949	■	Ei tietoa	■
1950 - 1959	■	Hankerajaus	□

Huom. Jos voimaantulopäivä ei ole tiedossa, vuosiluku perustuu vahvistamispäivämäärään.

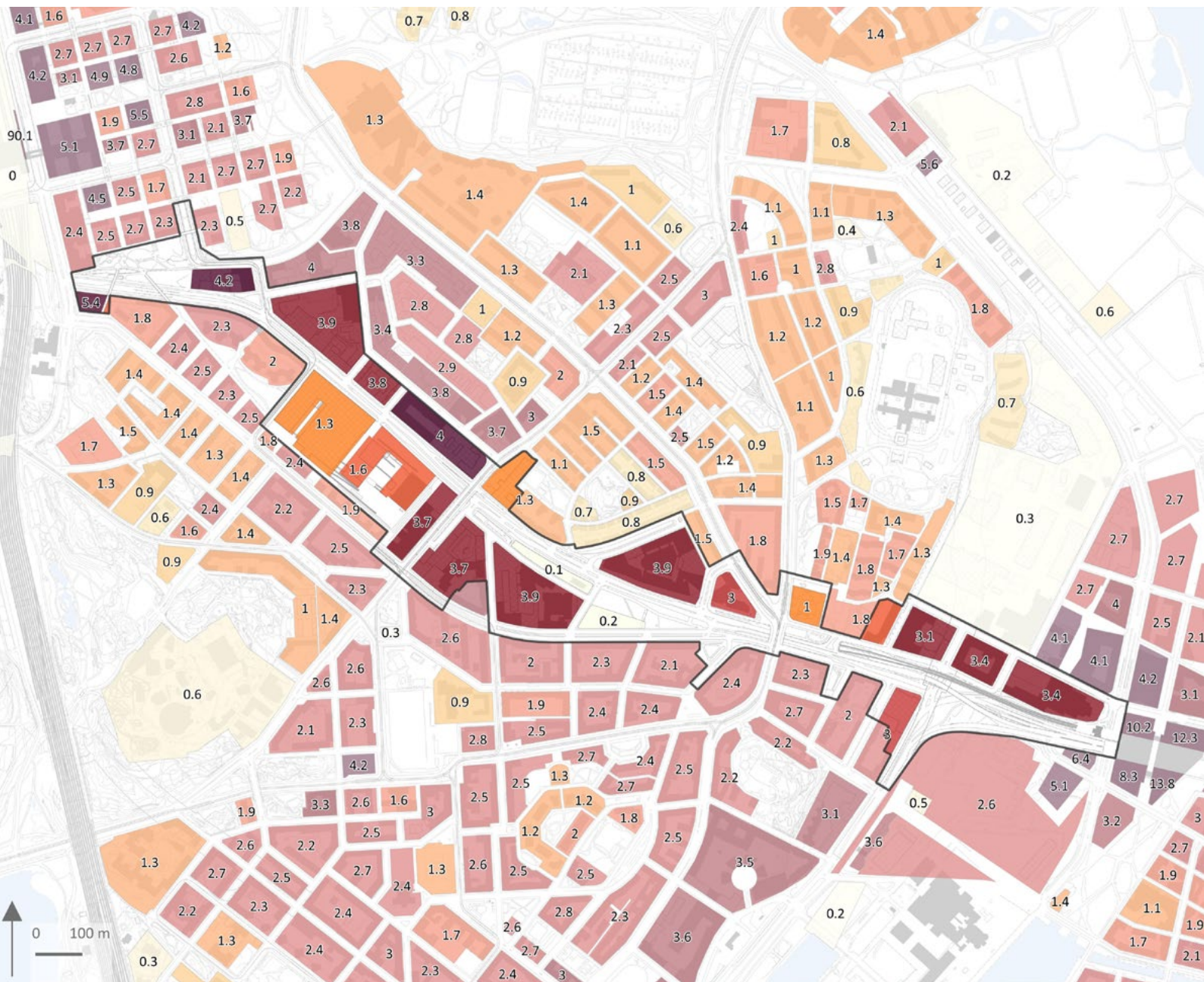
© Helsingin kaupunki
Aineistot: Kaupunkimittaus 7/2020
Pohjakartta: Kaupunkimittaus 2021
Hankerajaukset: Kymp/Aska 2021
Toteutus: Kymp/Asemakaavakoordinointi
Päivitetty: Susanna Rutqvist 2.2.2021



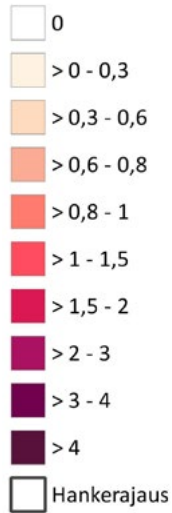
Kaavanmukainen korttelitehokkuus



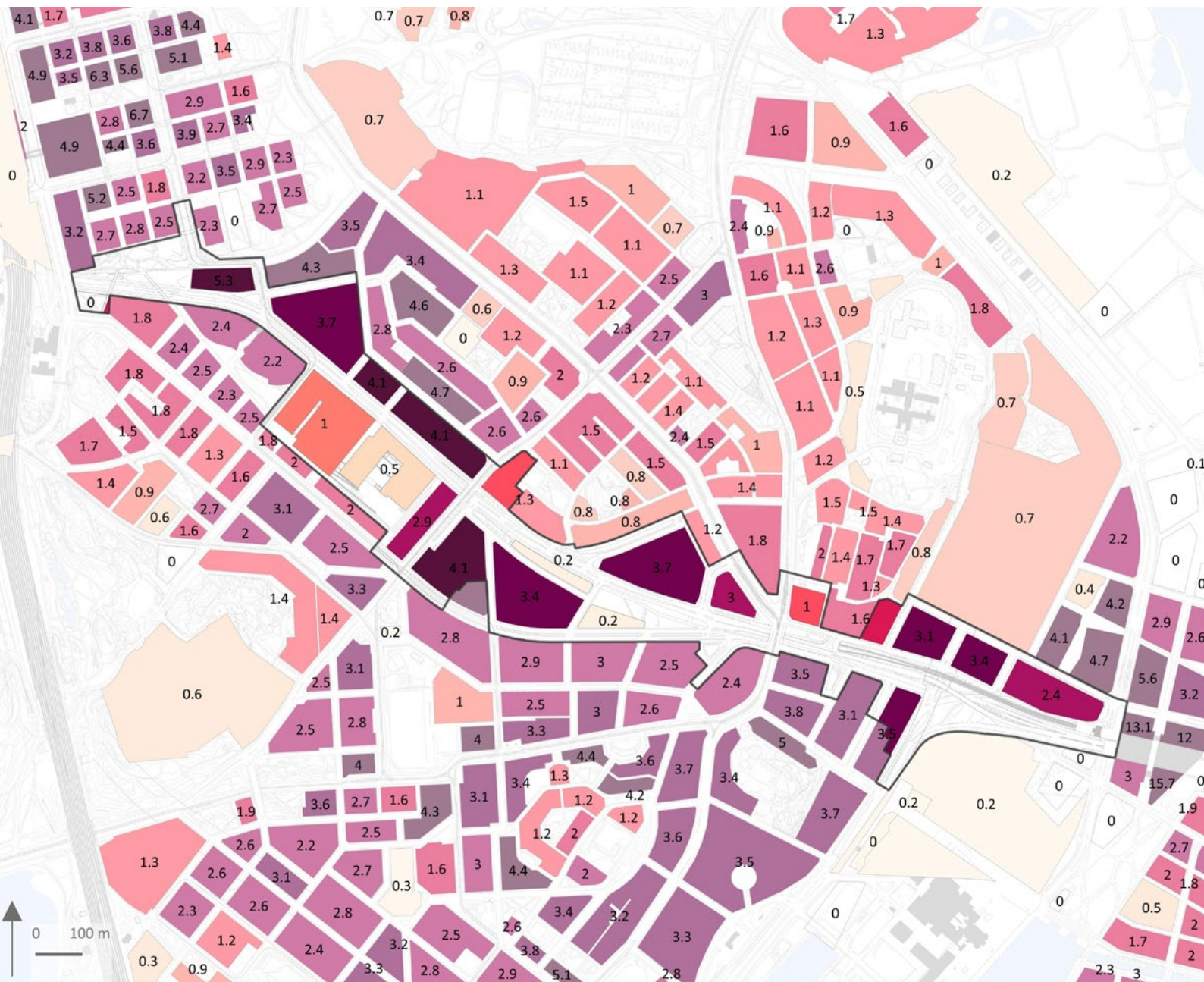
© Helsingin kaupunki
Aineistot: HSY/SeutuRAMAVA 2020
Pohjakartta: Kaupunkimittaus 2021
Hankerajaukset: Kympp/Aska 2021
Toteutus: Kympp/Asemakaava-koordinointi
Päivitetty: Susanna Rutqvist 10.2.2021



Toteutunut korttelitehokkuus



© Helsingin kaupunki
Aineistot: HSY/SeutuRAMAVA 2020
Pohjakartta: Kaupunkimittaus 2021
Hankerajaukset: Kympp/Aska 2021
Toteutus: Kympp/Asemakaavakoordinointi
Päivitetty: Susanna Rutqvist 11.3.2021



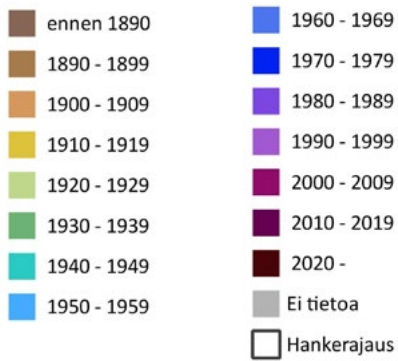
Rakennusten kerrosluku



© Helsingin kaupunki
Aineistot: Helsingin kuntarekisteri,
Kaupunkimittaus 02/2021
Pohjakartta: Kaupunkimittaus 2021
Hankerajaukset: Kympp/Aska 2021
Toteutus: Kympp/Asemakaavakoordinointi
Päivitetty: Susanna Rutqvist 19.3.2021



Rakennusten valmistumisvuosi























Huom. Tieto on osittain viitteellinen, koska aineistossa kaksi eri rakennusta voi olla yhdistettynä samaan rakennukseen. Tarkista tarkka ja ajantasainen tilanne Paikkatietovipusen rakennuspisteaineistosta.

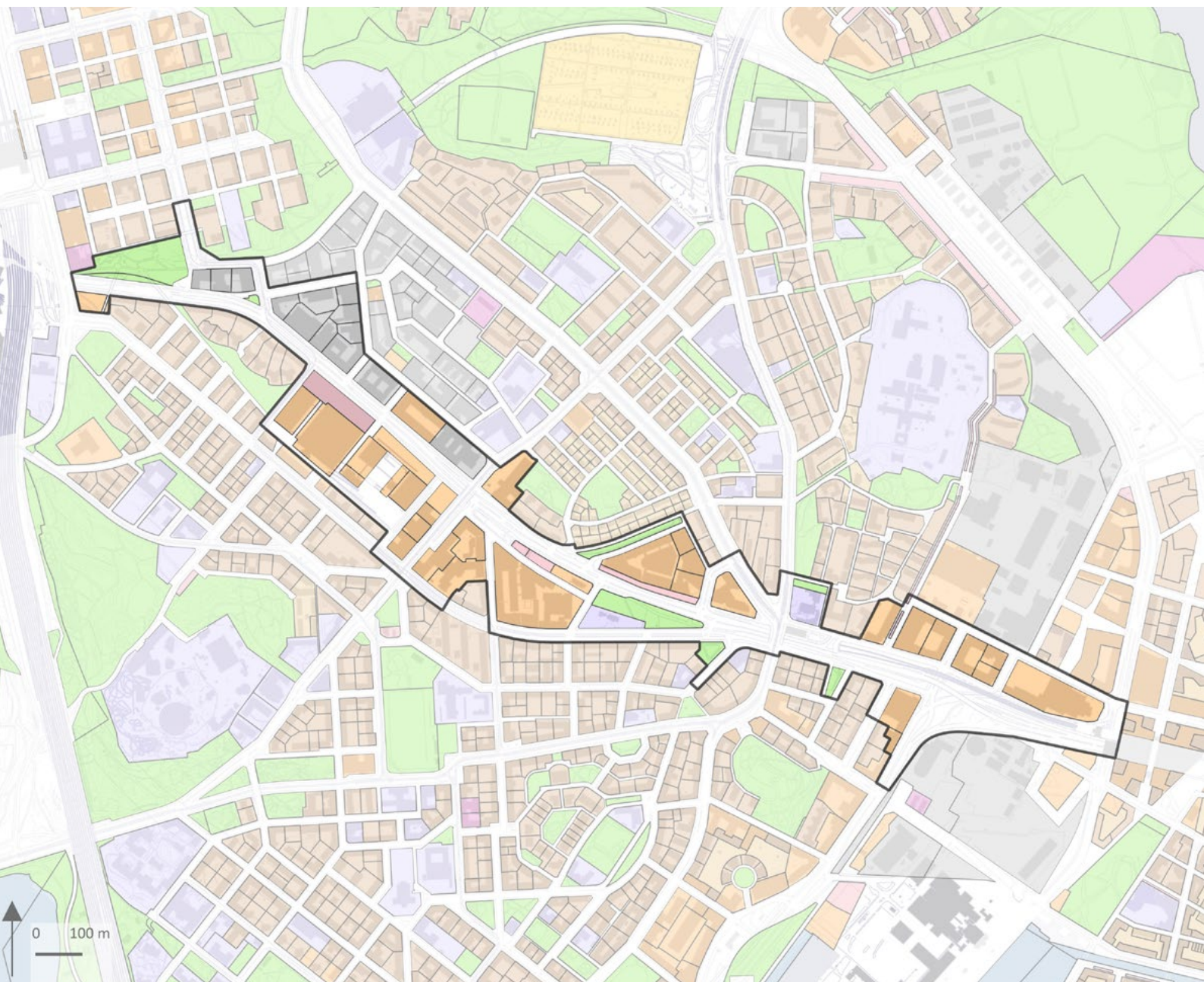
© Helsingin kaupunki
Aineistot: Helsingin kuntarekisteri,
Kaupunkimittaus 02/2021
Pohjakartta: Kaupunkimittaus 2021
Hankerajaukset: Kympp/Aska 2021
Toteutus: Kympp/Asemakaavakoordinointi
Päivitetty: Susanna Rutqvist 18.3.2021



Kaavanmukaiset käyttötarkoitukset

 A, AP, AR, AO, AH, AM	 EH, EV
 AK, AL, AS	 S, SL, SM, SR
 P, PL, PV, K, KL, KM, KT, KTY	 M
 Y, YL, YH, YO, YS, YY, YM, YK, YU	 MT
 C	 ME, MP
 T, TT, TV, TY, T/kem	 MA
 V, VP, VL, VK, VU, VR, VV	 MU, MY
 R, RA, RM, RL, RV, RP	 W
 L, LT, LR, LL, LS, LK, LV, LP	 Hankerajaus
 LH, LHA, LTA, LPY	
 E, ET, EN, EJ, EO, EK, EMT, EA, EP	

© Helsingin kaupunki
Aineistot: Kaupunkimittaus 2020
Pohjakartta: Kaupunkimittaus 2020
Hankerajaukset: Kympp/Aska 2020
Toteutus: Kympp/Asemakaavakoordinaatio
Noora Tynkkynen 30.10.2020



Rakennusten pääkäyttötarkoitus



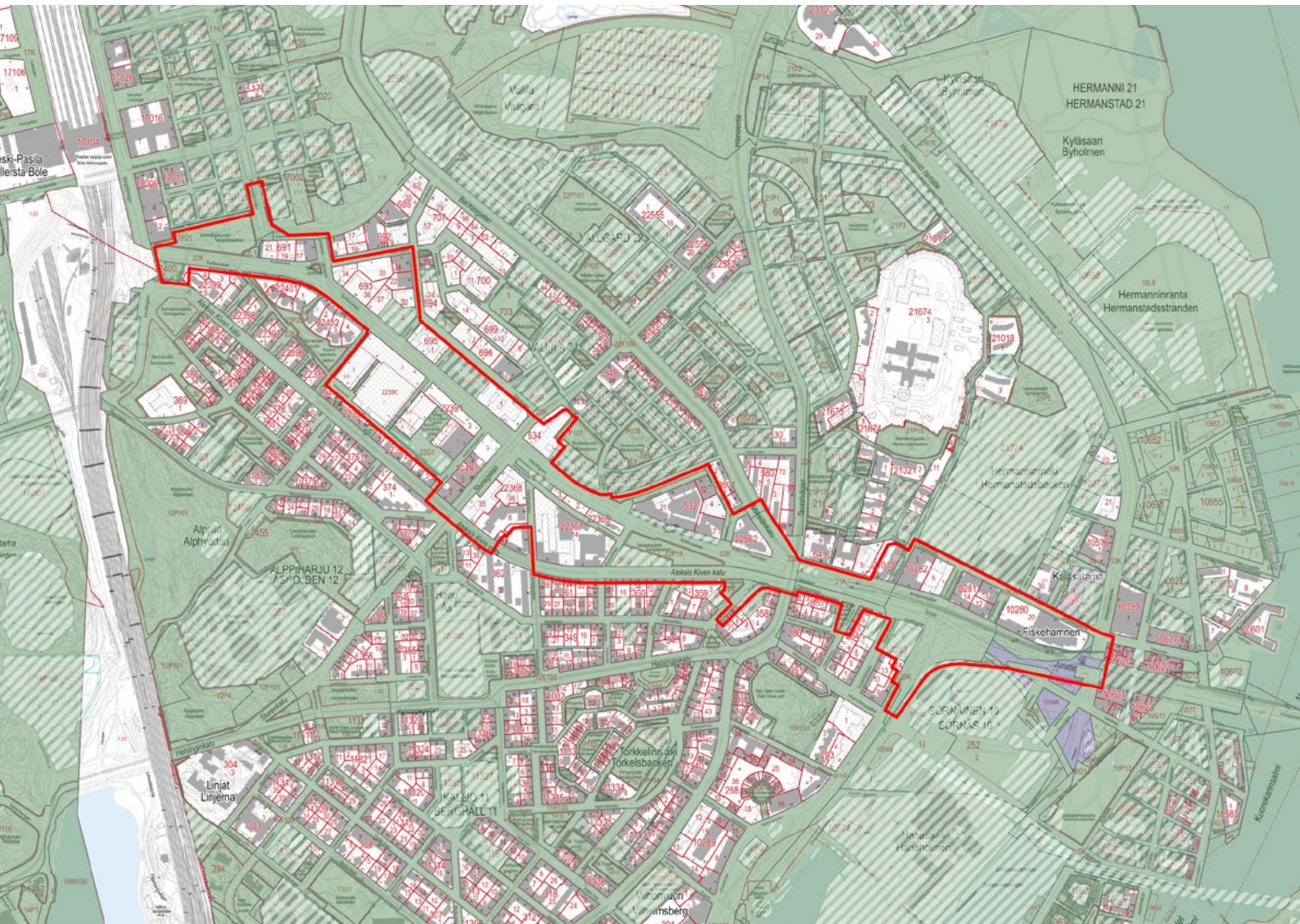
Aineistot: Helsingin kuntarekisteri,
Kaupunkimittaus 02/2021
Pohjakartta: Kaupunkimittaus 2021
Hankerajaukset: Kympp/Aska 2021
Toteutus: Kympp/Asemakaavakoordinointi
Päivitetty: Susanna Rutqvist 18.3.2021



Maanomistus

Kaavarungon suunnittelualue on laajuudeltaan 54 hehtaaria. Kaupunki omistaa alueen nykyisistä tonteista viisi, ja loput ovat yksityisomistuksessa. Alueella on lisäksi LPA- ym. vuokra-alueita. Noin 25 hehtaaria kaavarunkoalueesta on nykytilanteessa katualuetta.

Lähde: Helsingin kaupungin karttapalvelu



Työpaikat

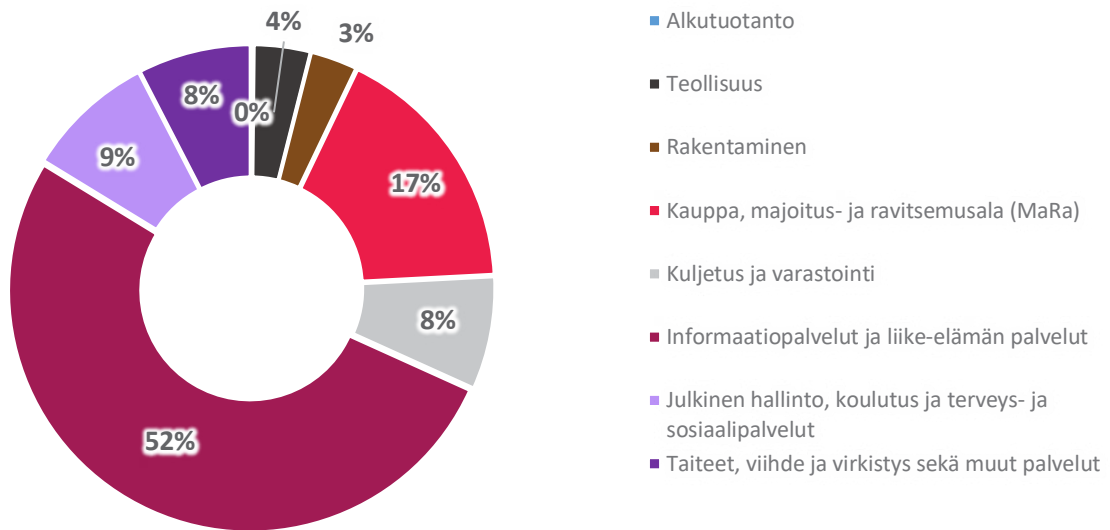
Kaavarungon suunnittelualueella oli vuoden 2017 lopussa yhteensä n. 19 500 työntekijää ja yli 600 toimipistettä sisältäen niin yritysten kuin julkisyhteisöjen toimipaikat.

1. Henkilöstömäärien perusteella suurin toimiala Teollisuuskadun alueella on informaatio- ja liike-elämän palvelut, sillä alueen työntekijöistä yli 60 % työskentelee ko. toimialalla.
2. Toiseksi suurimman toimialan muodostaa julkinen hallinto sekä koulutus, terveys- ja sosiaalipalvelut, joiden parissa työskentelee 17 % työntekijöistä.
3. Kolmanneksi suurimman toimialan muodostaa kauppa sekä majoitus- ja ravitsemusala, joilla työskentelee 12 % henkilöstöstä.

Yritysten ja julkisten yhteisöjen toimipaikkojen jakautuminen toimialojen mukaan Teollisuuskadun akselilla v. 2017

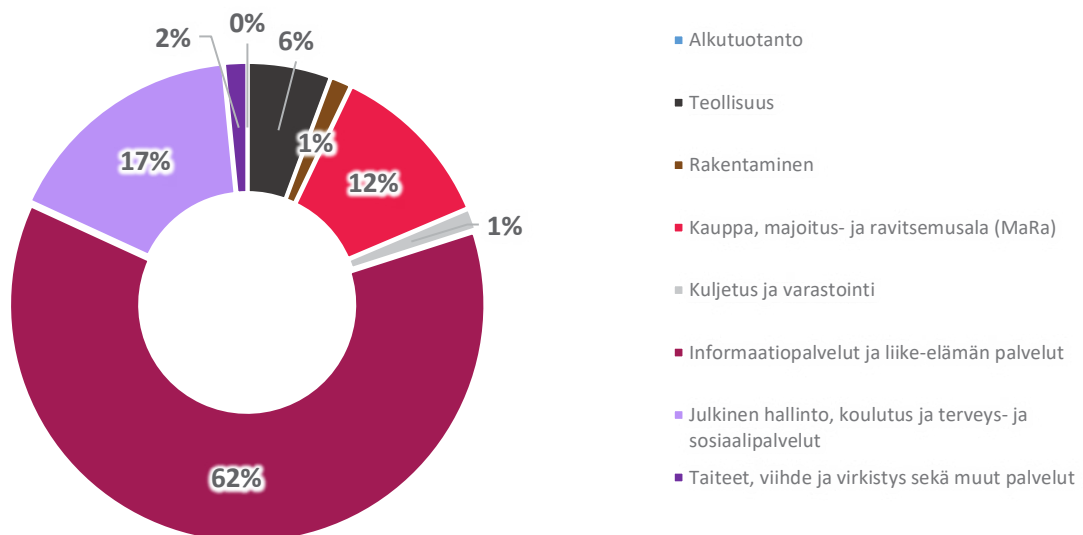
Yritysten ja julkisyhteisöjen toimipaikat toimialojen mukaan	Toimipaikkoja	Henkilöstömäärä	Osuus toimipaikoista	Osuus henkilöstöstä
Alkutuotanto	1	3	0 %	0 %
Teollisuus	24	1 108	4 %	6 %
Rakentaminen	20	280	3 %	1 %
Kauppa, majoitus- ja ravitsemusala (MaRa)	108	2 256	17 %	12 %
Kuljetus ja varastointi	48	282	8 %	1 %
Informaatiopalvelut ja liike-elämän palvelut	329	12 103	52 %	62 %
Julkinen hallinto, koulutus ja terveys- ja sosiaalipalvelut	55	3 248	9 %	17 %
Taiteet, viihde ja virkistys sekä muut palvelut	48	306	8 %	2 %
Kaikki yhteensä	633	19 585	100 %	100 %

**Yritysten ja julkisyhteisöjen toimipaikkojen jakautuminen toimialojen mukaan
Teollisuuskadun akselilla v. 2017**



Lähde: HSY/SeutuCD 2019 & Tilastokeskus

**Yritysten ja julkisyhteisöjen toimipaikkojen henkilöstömäärien jakautuminen toimialojen
mukaan Teollisuuskadun akselilla v. 2017**

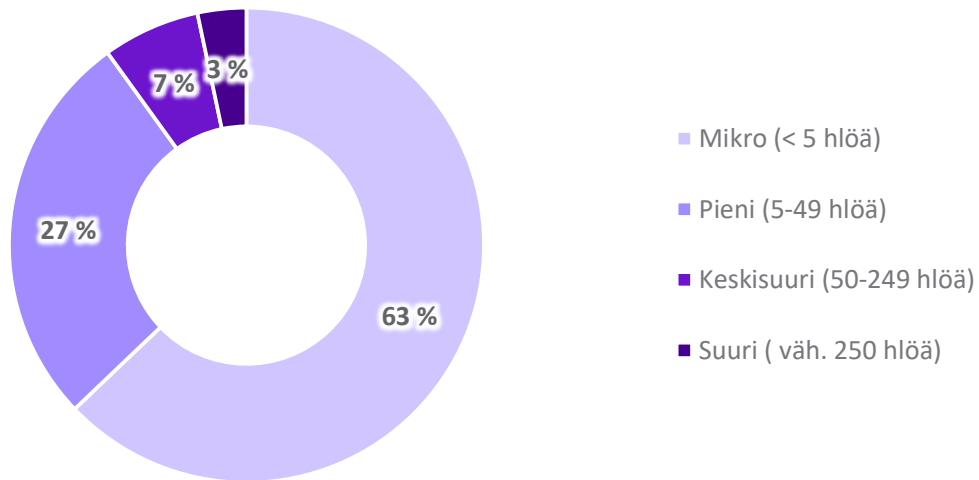


Lähde: HSY/SeutuCD 2019 & Tilastokeskus

Teollisuuskadun akselin alueella sekä yritysten että julkisyhteisöjen toimipisteiden koko on keskimääräistä suurempi. Noin 66 % alueen työpaikoista sijoittuu kooltaan yli 250 hengen toimipisteisiin, kun taas koko Helsingin tasolla vastaava keskiarvo on n. 36 % (Elinkeinot ja työmarkkinat Helsingissä 2018).

Lisäksi jopa 45 % työntekijöistä työskentelee yli 500 hengen toimipisteissä, kun koko Helsingin tasolla vastaava luku on 13 %.

Lähde: HSY/SeutuCD2017 & Tilastokeskus

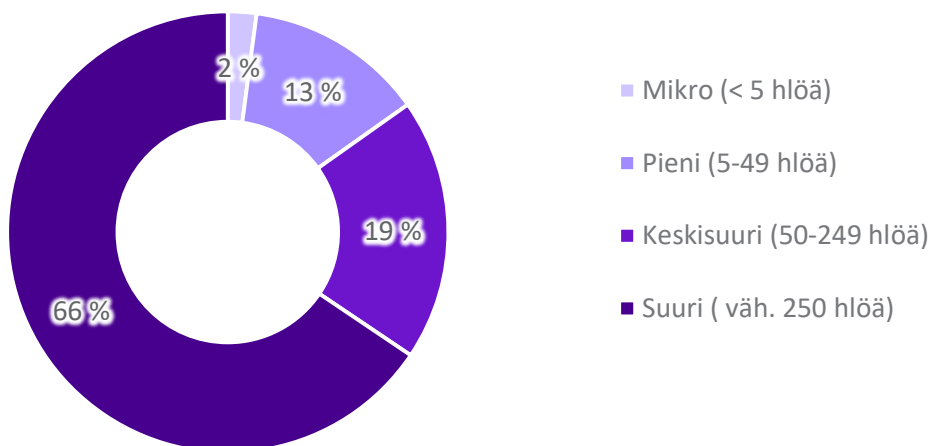


Yritysten ja julkisyhteisöjen toimipaikat luokiteltuna toimipaikan koon Teollisuuskadun akselilla vuonna 2017

Yritysten ja julkisyhteisöjen toimipaikat v. 2017	Toimipaikkojen lukumäärä	Osuus toimipaikoista	Henkilöstömäärä	Osuus henkilöstöstä
Mikroyritys (< 5 hlöä)	398	63 %	410	2 %
Pieni yritys (5-49 hlöä)	172	27 %	2 566	13 %
Keskisuuri yritys (50-249 hlöä)	42	7 %	3 768	19 %
Suuri yritys (väh. 250 hlöä)	21	3 %	12 841	66 %
Kaikki yhteensä	633	100 %	19 585	100 %

Lähde: HSY/SeutuCD 2019 & Tilastokeskus

Julkisyhteisöjen henkilöstön jakautuminen toimipaikan koon perusteella Teollisuuskadun akselilla vuonna 2017

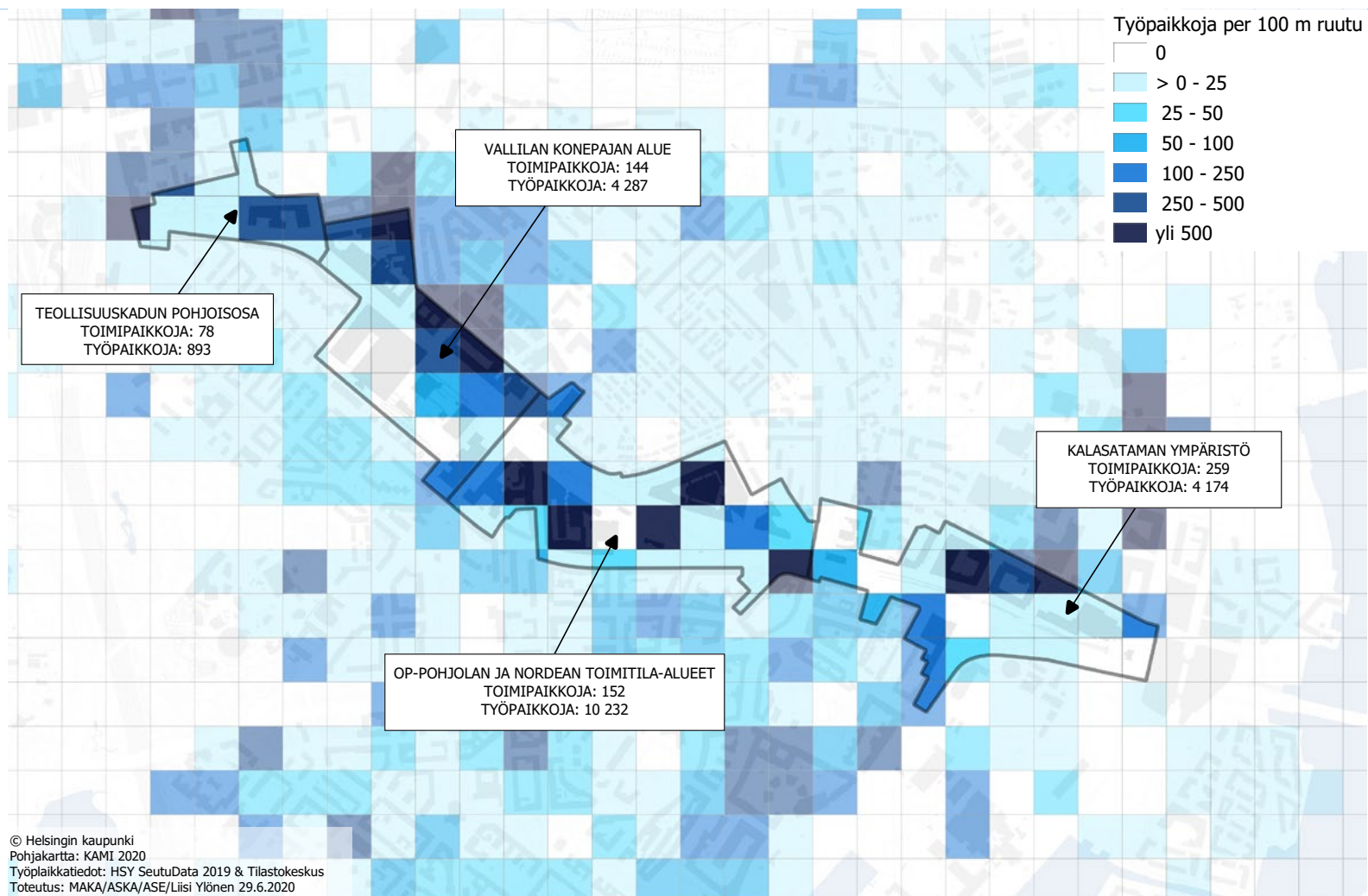


Lähteet:

HSY / SeutuData 2017 & Tilastokeskus

Elinkeinot ja työmarkkinat Helsingissä. Yritykset. <https://elinkeinothelsingissa.fi/fi/yritykset> 26.6.2020

Yritysten ja julkisyhteisöjen työpaikkojen jakautuminen Teollisuuskadun akselilla vuonna 2017



Kantakaupungin maantasokerrosten inventointi

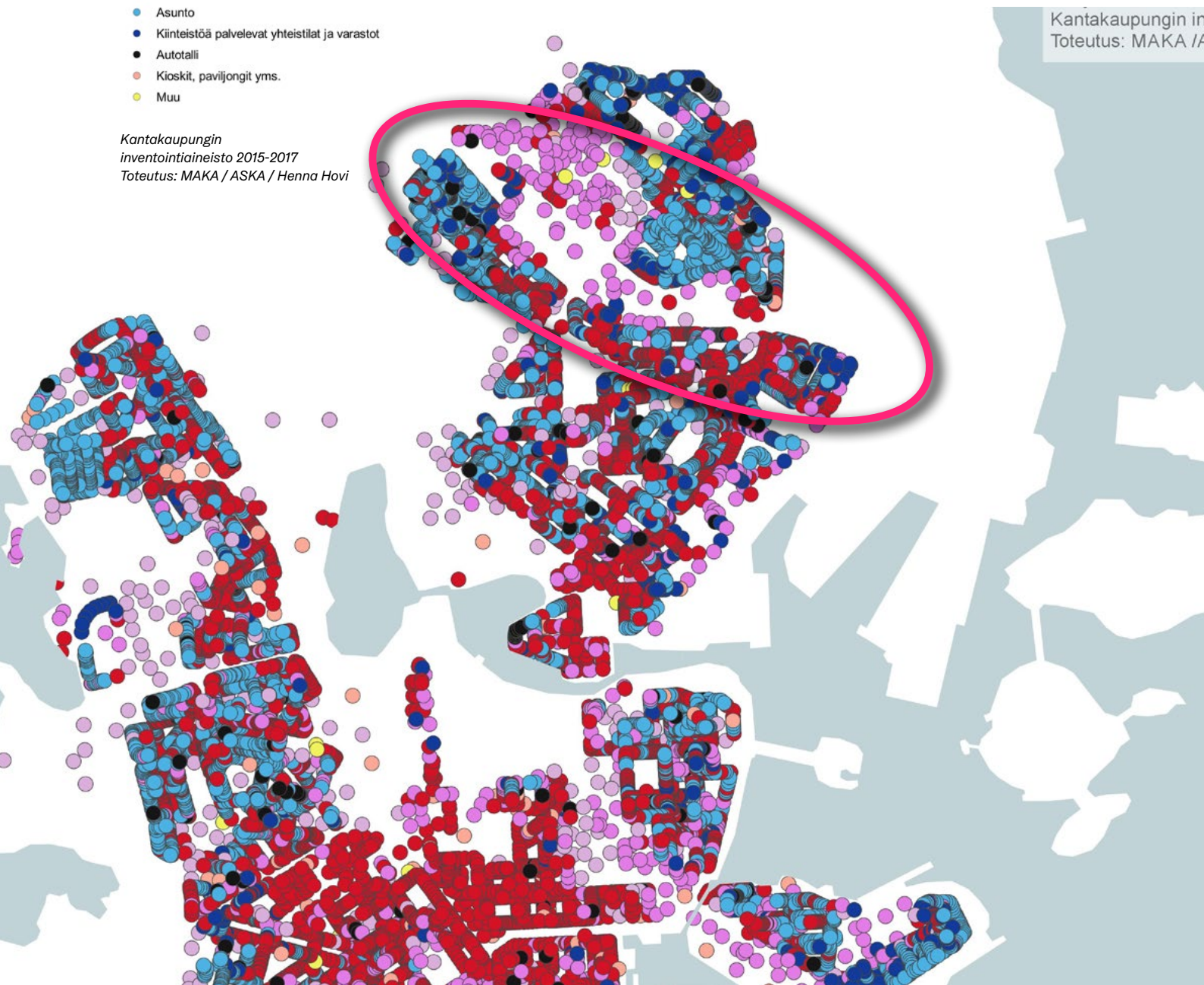
Asemakaavoitus on inventoinut Helsingin kantakaupungin pohjakerrosten käyttöä ja rakennetta vuosina 2015- 2017. Aineisto tarjoaa kattavan kuvan Helsingin kantakaupungin pohjakerrosten tilojen rakenteesta, eli siitä mitä käyttötarkoitusta varten tila on alun perin suunniteltu, sekä tällä hetkellä käytössä olevien aineistojen perusteella tuoreimman saatavilla olevan käsityksen tilojen käytöstä.

Inventoinnissa Teollisuuskadun alue erottuu selvästi ympäristöstään. Ympäröivien kaupunginosien Alppiharjun ja Vallilan alueilla on luonteenomaista katutila, jossa ensimmäisen kerroksen tilat avautuvat kadulle. Tilojen käyttö vaihtelee pienalueittain; Puu-Vallilassa ja Alppilassa katutaso tilat ovat pääosin asuntoja tai kiinteistöä palvelevia tiloja, kun taas Harjun alueella pääosa tiloista on liiketilakäytössä. Vallilan teollisuusalueella katutaso tilat ovat pääasiassa toimitilaa.

Inventointiaineisto tilan rakenteen mukaan luokiteltuna

- Liiketila
- Toimitila
- Julkinen tila
- Asunto
- Kiinteistöä palvelevat yhteistilat ja varastot
- Autotalli
- Kioskit, paviljongit yms.
- Muu

Kantakaupungin inventointiaineisto 2015-2017
Toteutus: MAKA / ASKA / Henna Hovi



Kantakaupungin inventointiaineisto 2015-2017
Toteutus: MAKA / ASKA / Henna Hovi

Kun karttapohjaan merkitään liike- ja toimitilat, joihin on suora sisäänkäynti kadulta, ja jotka ovat liike- tai toimitilakäytössä, erottuu Teollisuuskadun akselin suunnittelualue selvästi ympäröivästä kaupunkirakenteesta.

Suunnittelualue näkyy kartassa lähes tyhjänä, kun taas osalla viereisistä alueista on Helsingin tiivein keskittymä kivijalkaliiketilaa.

Teollisuuskadun alueen kivijalkatiloissa, siellä missä niitä on, painottuu selkeästi myös toimitila, harvojen liiketilojen keskittyessä lähinnä muutamaa tiettyä kohtaan.

Liike- ja toimitilat, joihin on sisäänkäynti kadulta (v. 2015-2016) -Vallila, Alppila, Harju, Vilhonvuori, Torkkelinmäki, Linjat. Huom. Suunnittelualueen raja- ja inventointitiedot puuttuvat Kalasataman ympäristön osalta.

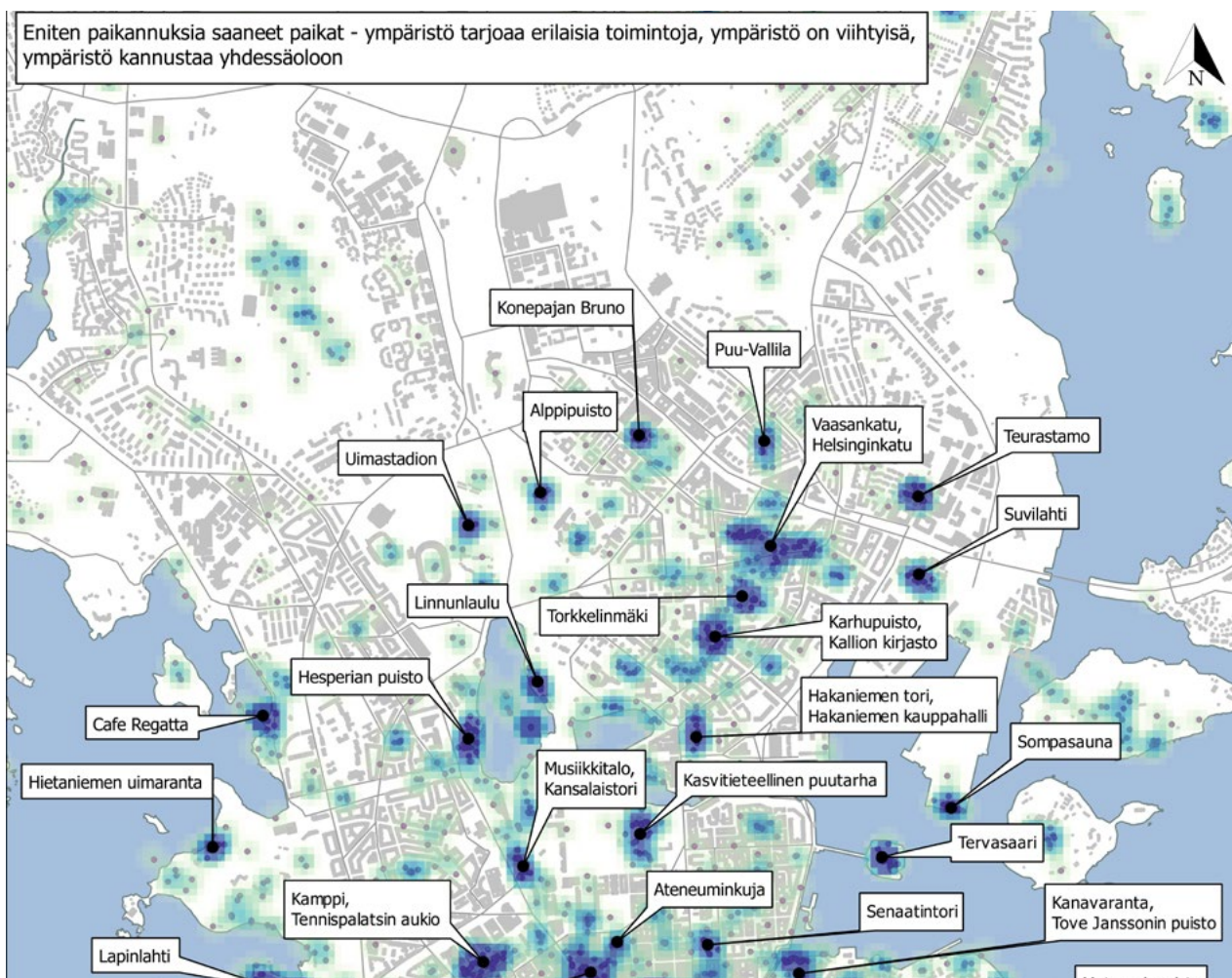


Helsingin helmet

Helsingin Helmet kyselyssä on pohdittu syitä sille, minkä takia ihmiset muuttavat kaupunkeihin ja haluavat erityisesti muuttaa kantakaupunkiin. Yksi mahdollinen syy ovat ns. ”urban amenities”, mikä tarkoittaa vapaasti käännettynä urbaaneja käyttömahdollisuuksia, -mukavuuksia tai esimerkiksi urbaaneja hyötyjä tai urbaaneja iloja. Helsingin Helmet -kyselyn tavoitteena oli siis selvittää se, mitä ovat Helsingin urbaanit käyttömahdollisuudet, ja kartoittaa missä sijaitsevat Helsingin helmet ja minkälaisia ne ovat.

Kun on pyydetty merkitsemään kartalle ympäristöjä, jotka tarjoavat erilaisia toimintoja, ovat viihtyisiä tai kannustavat yhdessäoloon, Teollisuuskadun alueelta nousevat esiin Konepajan alue, Vaasankadun ympäristö, Puu-Vallila, Dallapénpuisto sekä Teurastamon ja Suvilahden alueet.

Lähde: Helsingin helmet – missä sijaitsevat Helsingin urbaanit ilot?
Kaupunkiympäristön aineistoja 2017:3, Jatta Lahtinen



Ajankohtaiset suunnittelu- ja rakennushankkeet

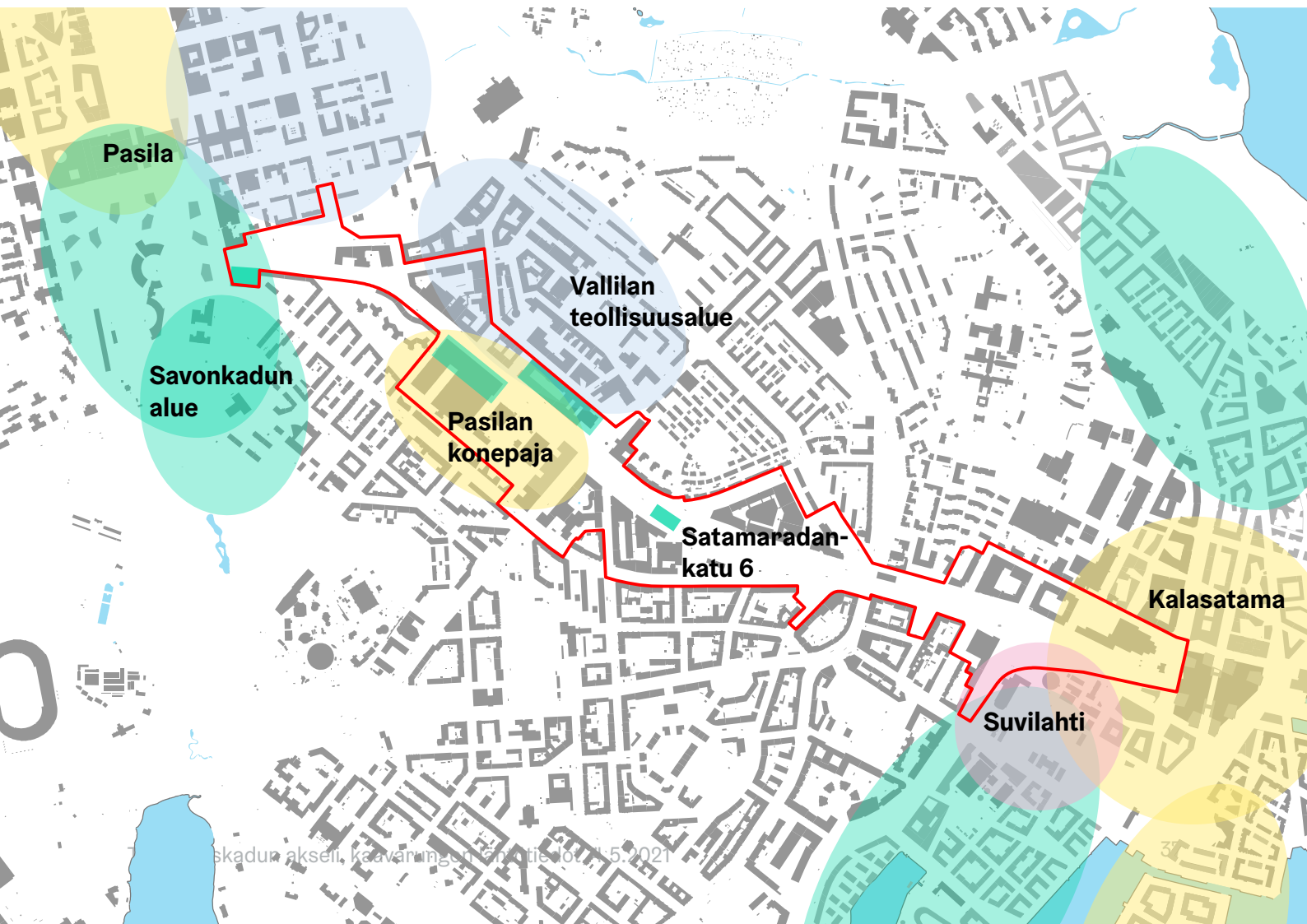
Teollisuuskadun alueen molempiin päihin on rakentumassa Helsingin kantakaupungin mittakaavassa merkittävät uudet keskukset: Pasilan Tripla sekä Kalasataman Redi. Keskusten ympärille rakentuu myös huomattava määrä uutta asuntokerrosalaa, ja Pasilan eteläkärkeen on suunnitteilla Suomen mittakaavassa ennätyskorkeaa rakentamista.

Vallilan toimitila-aluetta kehitetään kasvavana, omaleimaisena työpaikka-alueena, ja ympäröiviä kaupunginosia täydennysrakennetaan uuden yleiskaavan tavoitteiden mukaisesti.

Suvilahtea kehitetään ympärivuotisena tapahtuma-alueena ja alueelle suunnitellaan merkittävää tapahtumakeskusta.

Kaavarungon suunnittelu- ja tarkastelualueella on käynnissä lukuisia täydennysrakentamis-, kaavamuu- tos- ja rakennushankkeita. Savonkadun alueelle tutkitaan täydennysrakentamista ja Itä-Pasilaa kehitetään. Konepajan alue rakentuu valmiiksi voimassa olevan asemakaavan mukaisesti, lukuun ottamatta muutamaa tonttia, joille on tehty tai ollaan valmistelemaan asemakaavan muutoksia.

Vallilan kortteliin 697 (entinen Telian kortteli) ollaan käynnistämässä asemakaavan muutosta, ja osoitteen Kuortaneenkatu 4 suunnitellaan uutta toimitilaa joko poikkeamismenettelyllä tai asemakaavamuutoksella. Satamaradankadun varteen valmistellaan asemakaavan muutosta kaavarungon periaatteiden mukaisesta täydennysrakentamisesta.



Kaupunkitila ja maisema

Maisemarakenne

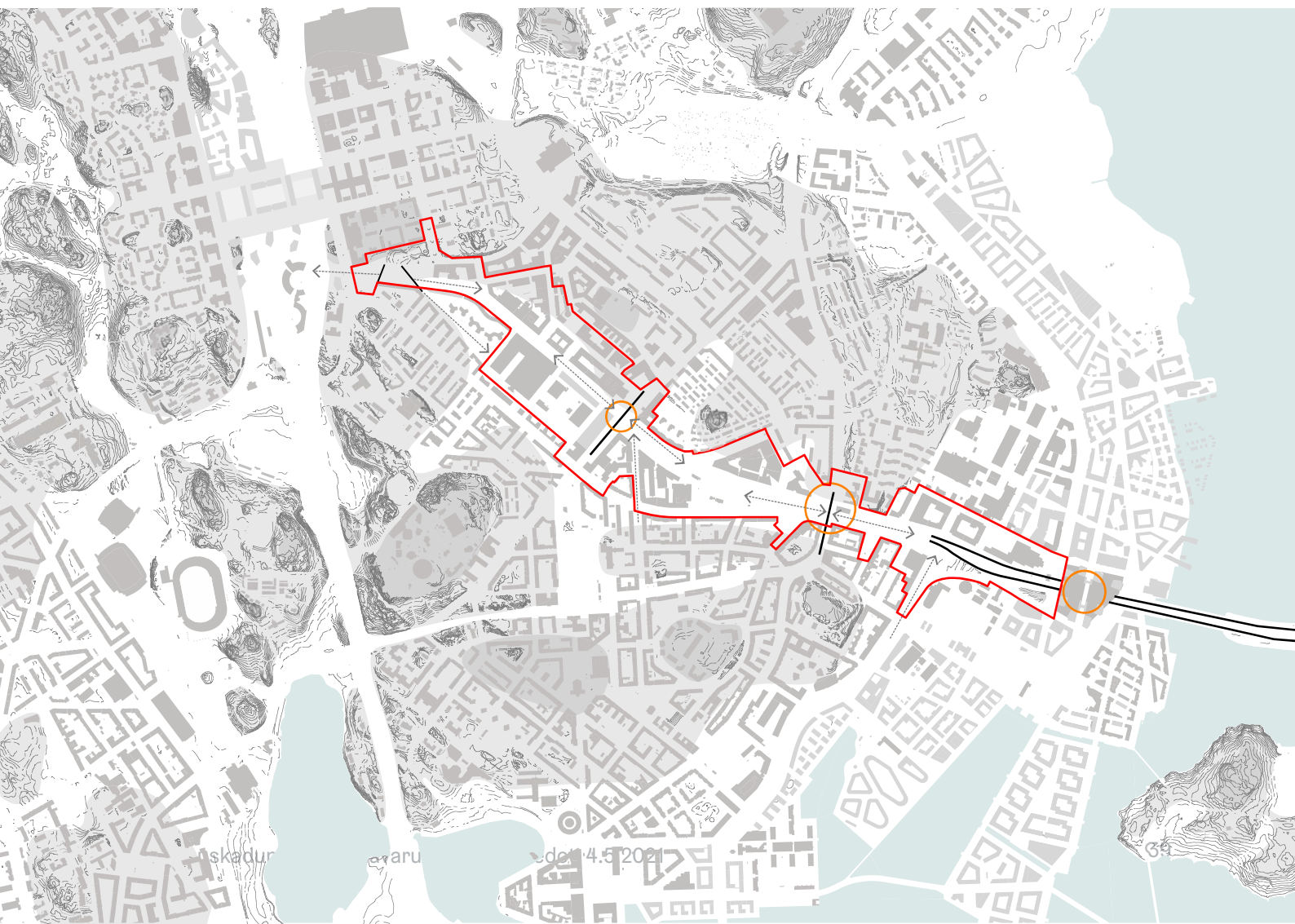
Teollisuuskatu sijaitsee kahden selänteen välisessä laaksossa. Laaksossa sijaitsi aiemmin laaja suoalue ja Suvilahteen laskenut Sörnäisten järvi, joka kuivatettiin 1800-luvulla. Teollisuuskadun laaksoalue muodostaa yhä luonnollisen rajan eri kaupunginosien välillä. Maisemarakenne on selvimmin näkyvissä Hämeentien ja Sturenkadun silloilta, joilta avautuu pitkät näkymät Teollisuuskadun laaksoon. Sillat ja niiltä avautuvat näkymät muodostavat porttiaiheen kantakaupunkiin tultaessa. Maaston korkeus vaihtelee suunnittelualueella kolmesta metristä yli kolmeenkymmeneen metriin Sähköttäjänpuistossa. Alueen alkuperäinen topografia onkin yhä näkyvissä puistojen kallioisilla lakialueilla.

MERKINNÄT

Maisemarakenne

- selänne
- lakialue
- säilyneet maastonmuodot ja kallioalueet
- laakson ylittävä silta
- solmukohta
- tärkeä näkymä

MAKA / Kaupunkitila ja maisema



Maamerkit ja näkymät, reuna- vyöhykkeet ja solmukohtat

Teollisuuskadun katutilaa rajaavat pääasiassa rakennusten julkisivut, joita elävöittävät puistot ja katu-puurivit. Katutilassa näkyvät, kulttuurihistoriallisesti arvokkaisiin kokonaisuuksiin kuuluvat rakennukset ovat kaupunkikuvan kannalta tärkeitä maamerkkejä.

Katujen risteykset muodostavat kaupunkirakenteellisia solmukohtia, merkittävimpänä Teollisuuskadun ylittävä Hämeentie ja sen risteykset Mäkelänkadun ja Helsinginkadun kanssa. Sillalta avautuvat pitkät näkymäakselit itään ja länteen. Teollisuuskadun Sturenkadun ja Hämeentien liittymien kivimuurit ovat kaupunkitilassa näkyviä, maamerkkimäisiä, elementtejä.

- Kaupunkitila
- katutilaa rajaava julkisivu
 - katutilaa rajaava puisto
 - puistoon liittyvä piha-alue
 - kaupunkikuvallisesti merkittävä puurivi
 - merkittävä aukio
 - katutilassa sijaitseva rakennus
 - RKY-kohteen suojeltu rakennus
 - kaupunkikuvallisesti merkittävä kivimuuri
 - tärkeä näkymäakseli
 - maamerkki
 - silta

MAKA / Kaupunkitila ja maisema



Kaupunkikuva

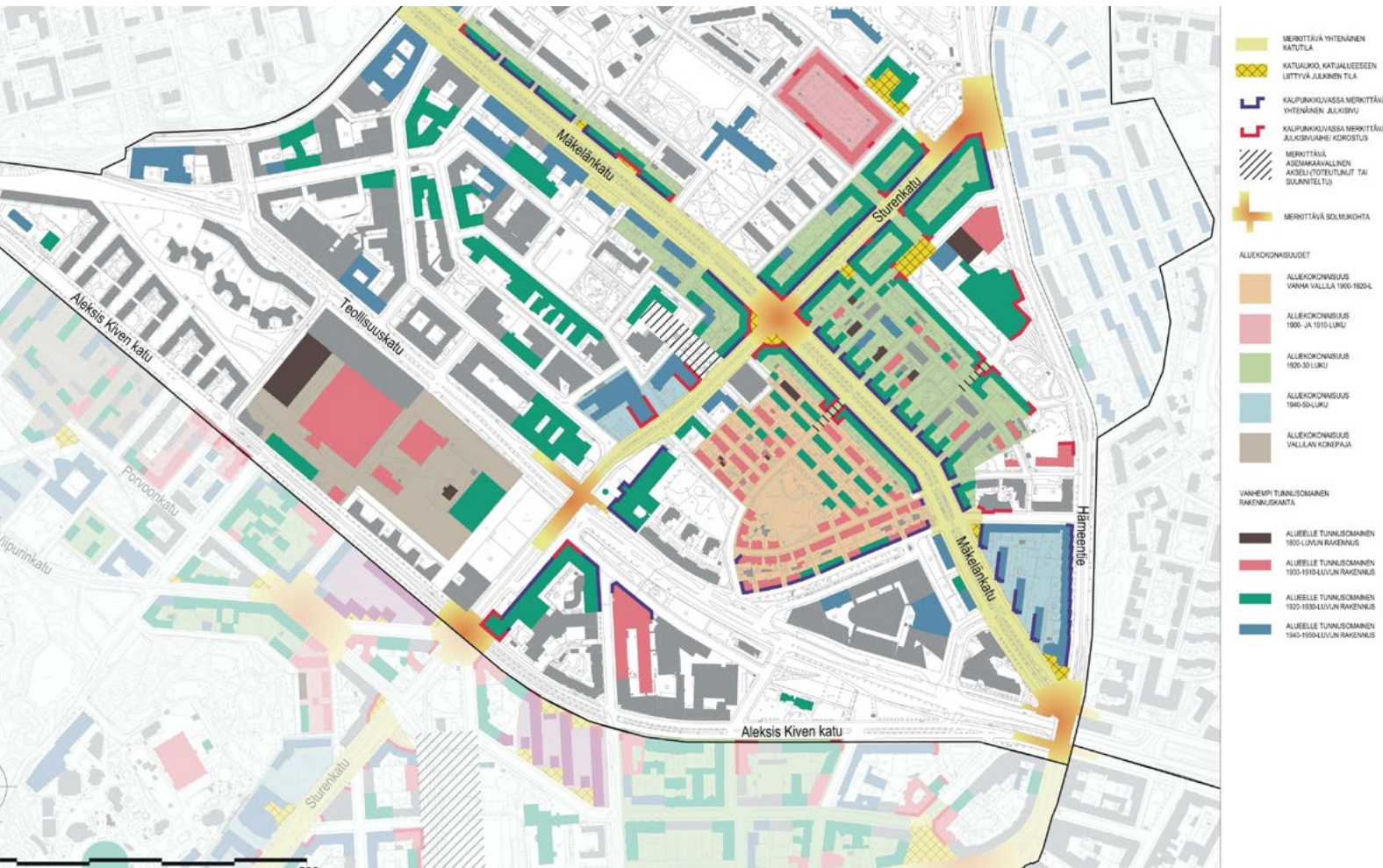
Helsingin kaupunki on asemakaavatyötä varten käynnistänyt Helsingin kantakaupungin kaupunginosakohtaisten kulttuuriympäristöselvitysten laatimisen. Yhtenä osana työtä on konsulttityönä teetetty Vallila Ominaispiirteiden selvitys 2018, jossa on kartoitettu myös Teollisuuskadun ympäristön kaupunkikuvan keskeisimpiä tunnistettavia ominaispiirteitä.

Laaksotilan pohjalla kulkevan, Sörnäisten satamaraiteen vanhaa linjaa noudattavan Teollisuuskadun pohjoisreunalle on rakentunut massiivinen, lähes tasakorkuinen teollisuus- ja toimistorakennusten rintama. Tämän taakse jäävät pienimittakaavainen, vehreä Puu-Vallila ja 1900-luvun alkupuolella rakentunut Vallilan teollisuusalue. Teollisuuskadun länsipäässä teollisuus- ja toimitila-alue rajautuu Itä-Pasilan melko jyrkkään, rakentamattomaan puistorinteeseen, jonka kohdalla kaupunkirakenne selvästi jakautuu toisistaan lähes eristettyihin kokonaisuuksiin.

Teollisuuskadun ja Aleksis Kiven kadun väliin jäävät, kulttuurihistoriallisesti arvokkaat entiset teollisuuskorttelit, erityisesti VR:n Pasilan konepajan alue ja SOK:n kortteli, ovat kaupunkikuvan kannalta merkittäviä, tunnistettavia rakennuksia. Erityisesti SOK:n korkea, valkoisen nauhajulkisivun leimaama rakennusmassa ja konepaja-alueen suuret hallirakennukset korkealle kohoavine voimalan savupiippuineen ovat merkittäviä maamerkkejä.

Laaksotila hahmottuu Aleksis Kiven kadun ja Teollisuuskadun välisenä vyöhykkeenä, jota rajaavat melko yhtenäiset rakennusrintamat. Väliin jäävälle osuudelle muodostuu monimuotoinen ja vaihteleva kaupunkitila, jonka tärkeimpiä elementtejä ovat Dallapénpuisto, VR:n Pasilan konepajan alue sekä SOK:n kortteli.

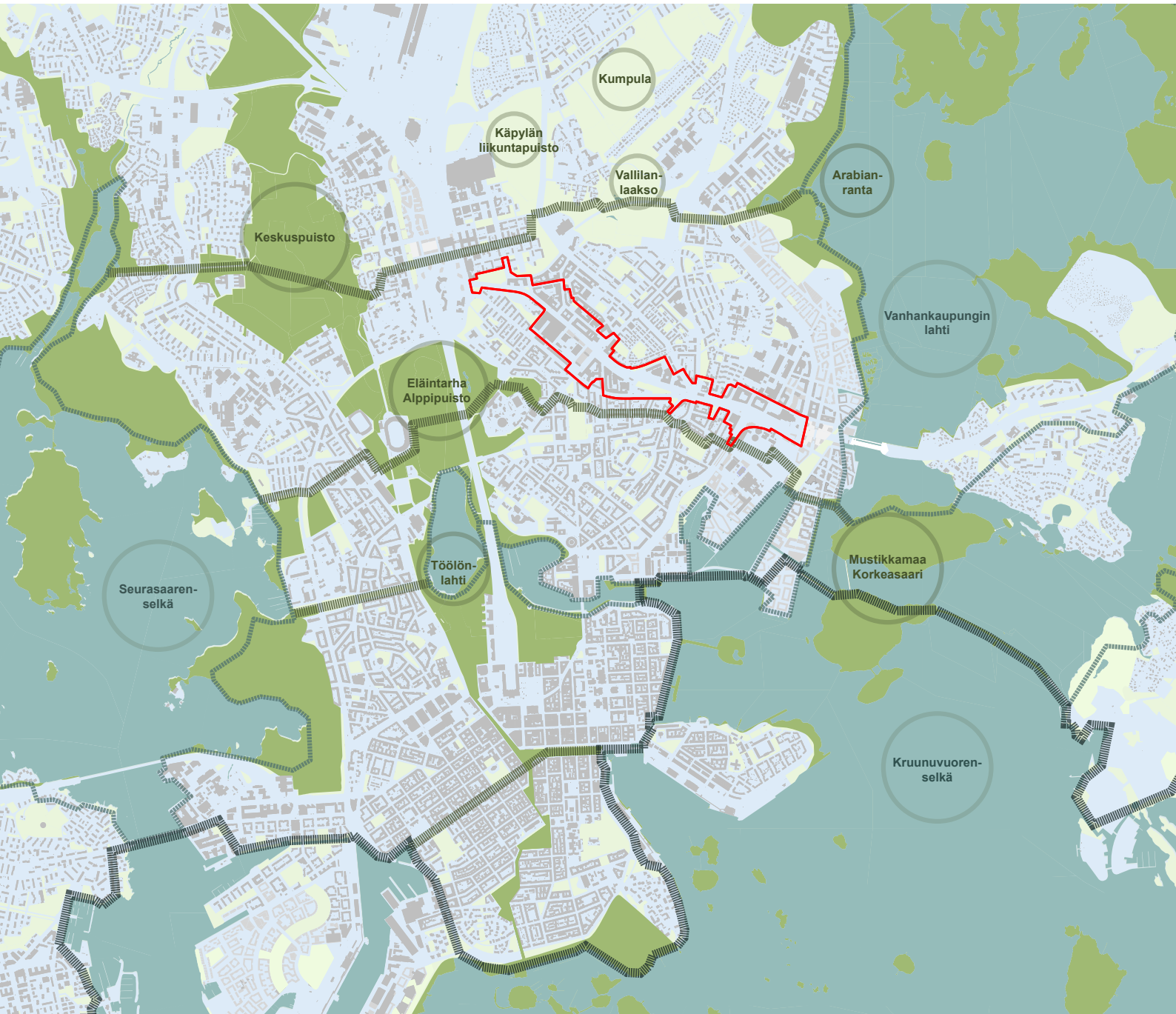
Lähde ja kuva: Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy, Kati Salonen ja Mona Schalin Arkkitehdit Oy, Arkkitehtitoimisto Kristina Karlsson, 2018: Vallila ominaispiirteiden selvitys



Viheralueverkosto ja yhteydet

Helsingin säteittäiset vihersormet muodostavat itä-länsisuuntaisten viherlinjojen kanssa Helsingin viheralueverkoston rungon, jota rantoja kiertävä merenrantareitti ja yhteydet saaristoon täydentävät. Teollisuuskadun akseli sijaitsee Keskuspuiston ja Helsingin laajojen vihersormien välisellä alueella, Seurasaarenselän ja Mustikkamaan välisen viherlinjan, ja Iso-Huopalahdesta Srtömsinlahdelle ulottuvan viherlinjan välissä. Viheralueverkostoja on käsitelty tarkemmin Helsingin viher- ja virkistysverkoston kehittämissuunnitelmassa.

MAKA / Kaupunkitila ja maisema



Yleisten alueiden palveluverkosto

Suunnittelualueen isoimpia puistoja ovat Sähköttäjänpuisto ja Dallapénpuisto. Sähköttäjänpuistossa sijaitsee asukkaiden lähipalveluita, kuten koira-aitaus ja leikkipaikka. Teollisuuskadun ympäristössä sijaitsee useita tapahtumiin käytettäviä alueita. Dallapénpuisto, Suvilahti ja Teurastamon alue ovat jo suosittuja tapahtumapaikkoja. Konepajan alueen katujen ja aukioiden suunnittelussa on varauduttu tapahtumakäyttöön.

Kartassa esitetään olemassa olevat yleisten alueiden palvelut sekä suunnitellut, rakennettavat palvelut.

Yleisten alueiden palvelut

- yleisövesi
- tapahtumasähköpiste
- leikkipuisto
- leikkipaikka
- koira-aitaus
- luistelukenttä
- muu ulkoliikuntapaikka

MAKA / Kaupunkitila ja maisema

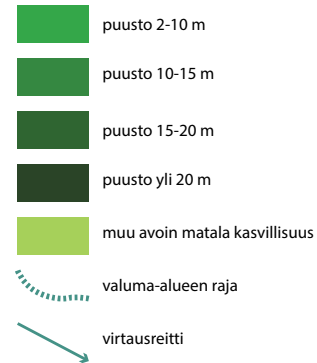
Lähteet: <https://www.hel.fi/palvelukartta>



Viherrakenne

Kaavarungon suunnittelualueen viherrakenne koostuu kasvillisuudesta ja läpäisevistä pinnoista niin yleisillä alueilla kuin yksityisillä tonteilla. Suunnittelualueella on vähän kasvillisuutta ja läpäisevää pintaa verrattuna ympäröiviin alueisiin. Eniten kasvillisuutta on puistoissa ja vanhojen asuinkortteleiden pihalla, kun taas toimitila-alueiden pinnat ovat pääasiassa kasvittomia. Teollisuuskatu on rakennettu suoalueen ja kuivatetun järven päälle, ja se sijaitseekin laajan valuma-alueen keskellä. Hulevesien luonnollinen valumasuunta on Teollisuuskadun suuntainen. Käytännössä olemassa oleva viemäriverkosto ohjaa virtauksia eri tavalla.

Viherrakenne



MAKA / Kaupunkitila ja maisema

Lähteet: Hulevesien käsittelyn mahdollisuuksia kantakaupungin alueella: Case Kallio, Seudullinen maanpeiteaineisto © HSY ja alueen kunnat 2016



Liikenne

Lähisaavutettavuus jalan

Jalankulkuun liittyvissä kyselytutkimuksissa Teollisuuskadun kävely-ympäristössä on noussut esiin paljon parannettavaa. Haasteita nykyiseen jalankulun lähisaavutettavuuteen aiheuttavat vilkkaat liikennekadut, metrorata ja niiden eri tasossa risteämiset. Lisäksi Teollisuuskadun ympärillä olevat pitkät korttelimassat muodostavat jalankululle estevaikutuksen. Alueen jalankulkuverkosto on edellämainituista syistä harva.

Joukkoliikennepysäkkien saavutettavuus on osin

heikko, koska joiltakin pysäkeiltä on pitkä matka lähimmälle kadunylityspaikalle. Myös vaihtoyhteysmahdollisuudet esimerkiksi Sturenkadulle ja Hämeentielle ovat heikkoja.

Teollisuuskadulla tapahtuu jonkin verran henkilövahinko-onnettomuuksia. Verrattuna muihin kantakaupungin pääkatuihin tapahtuu onnettomuuksia kuitenkin melko vähän. Suurin osa Teollisuuskadun onnettomuuksista on omaisuusvahinkoja moottoriajoneuvojen välillä.

Kävelyreitit kaupungilla -kysely, Helsingin kaupunki ja Mapita



Pyöräliikenne

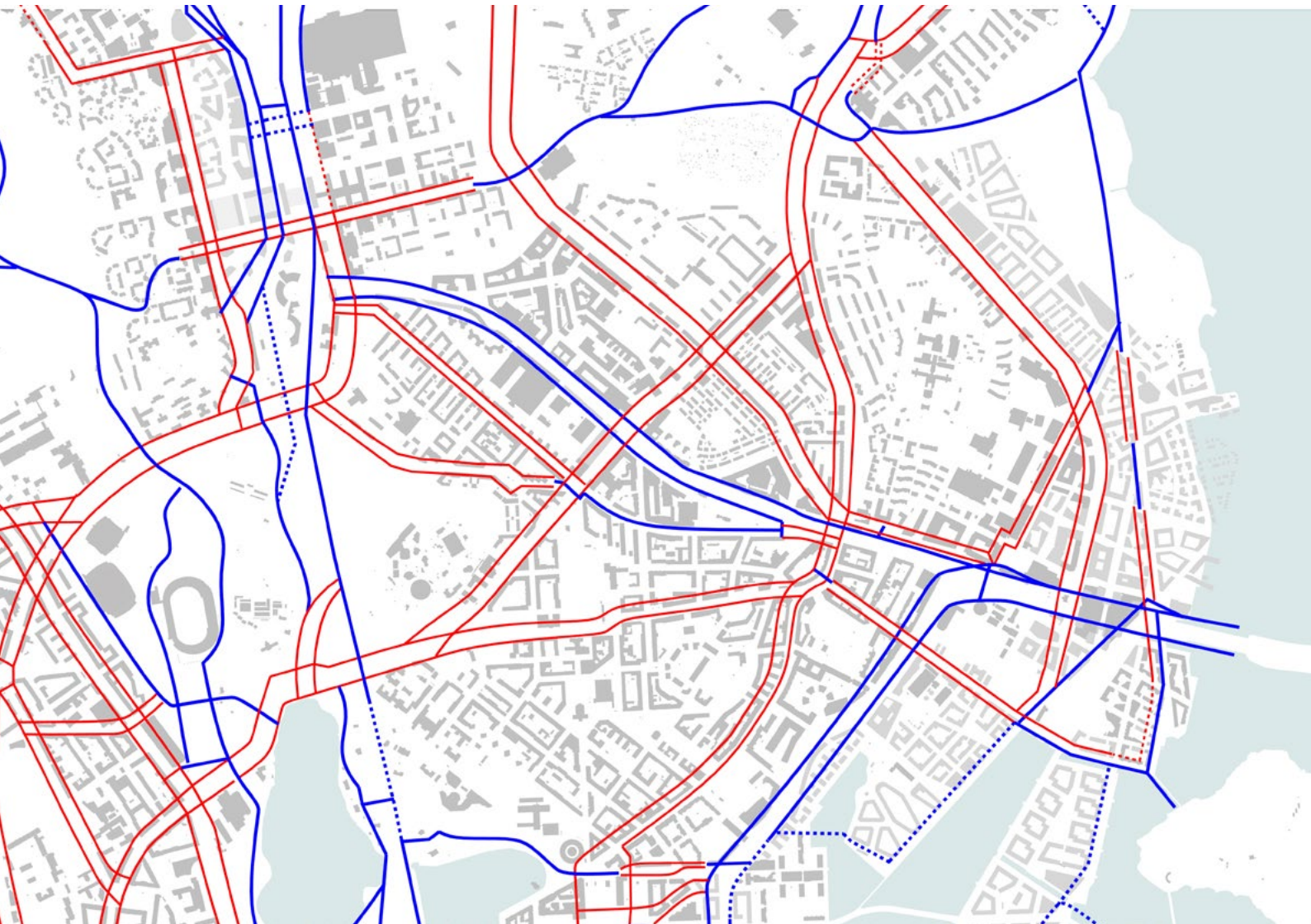
Alueen pyöräliikennejärjestelyt on toteutettu siten, että vilkasliikenteisillä kaduilla pyöräliikenne on eroteltu autoliikenteestä ja paikalliskaduilla pyörällä ajetaan pääosin sekaliikenteessä. Teollisuuskadun varrelle on rakennettu erotellut pyöräliikenteen ja jalankulun järjestelyt, mutta pyöräliikenteelle asetetut laatutavoitteet eivät toteudu. Erillisillä pyöräteillä erottelu on toteutettu noppakiviraidoin tai pelkällä maaliviivalla. Myös pyöräliikenteelle varattu tila on useassa kohdassa alimitoitettu, ja esim. pyörätieyhteys Teollisuuskadulta Kulosaaren sillalle on heikko-laatuinen ja heikosti hahmotettavissa.

Pyöräonnettomuuksia Teollisuuskadulla sattuu jonkin verran. Sturenkadun ja Satamaradankadun risteys on Helsingin vaarallisimpia pyöräonnettomuuspaikko-

ja; paikassa tapahtui 13 pyöräonnettomuutta vuosina 2008-2020. Viimeisen viiden vuoden aikana (vuodet 2015-2020) pyöräonnettomuuksia tapahtui yhteensä 6. Risteyksen näkemätilannetta on kuitenkin tämän jälkeen parannettu.

Nykytilanteen pyöräliikenneverkon yhdistävyydessä on parannettavaa. Teollisuuskatu on osa tulevaisuuden pyöräliikenteen baanaverkkoa Pasilasta Itä-Helsinkiin. Baanat yhdistävät seudun suurimmat asuinalueet suuriin työpaikkakeskittyymiin ja mahdollistavat nopean, suoran ja tasavauhtisen pyöräliikenteen kaupungissa. Toteutuessaan Teollisuuskadun baanaosuus tekee pyöräliikenteestä houkuttelevamman vaihtoehdon ja osaltaan vaikuttaa kaupungin asettamiin tavoitteisiin pyöräliikenteen lisäämisestä ja hiilineutraalin Helsingin saavuttamisessa.

Kantakaupungin pyöräliikenteen pääverkon tavoitetila 2025, MAKA / Liikennesuunnittelu



Joukkoliikenne

Alueen joukkoliikennejärjestelmä perustuu Teollisuuskadun runkolinjaan, joka alkuvaiheessa toteutuu bussirunkolinjana ja myöhemmässä vaiheessa pikaraitiotienä. Järjestely on tarkoitus toteuttaa ensi vaiheessa kadun keskelle rakennettavana muusta liikenteestä eroteltuna bussikaistana, jonka tilalle voidaan myöhemmin toteuttaa raitiotie.

Teollisuuskatu sijaitsee kahden raideliikenteen solmun, Pasilan ja Kalasataman, välissä. Runkolinja toimii liityntänä näiltä asemilta Teollisuuskadun varrelle, mutta tuo matkustajia myös pidemmältä, muista solmuista ja suorina yhteyksinä. Sörnäisten metroaseman osalta tutkitaan, miten sen palvelua saataisiin tuotua lähemmäs Teollisuuskadun aluetta, esimerkiksi uudella sisäänkäynnillä Kinaporinkadun ja -puiston nurkilla. Tämä parantaisi myös Sörnäisten

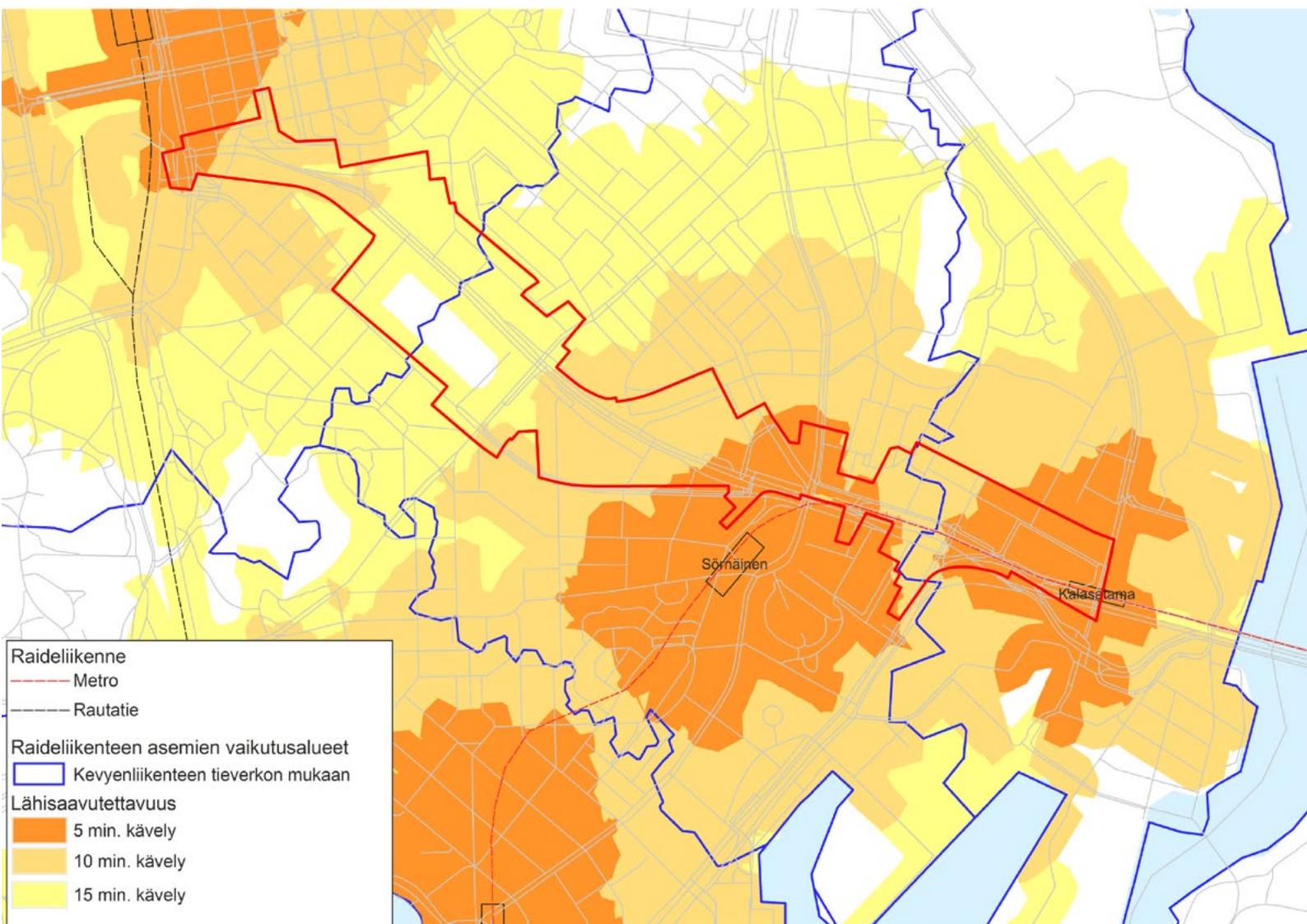
vaihtomahdollisuuksia Teollisuuskadun runkolinjoille Junatien pysäkeiltä. Kalasataman aseman kävelysaavutettavuuden kehittäminen liittyy taas Junatien liikennesuunnittelukilpailuun ja sen tuomiin mahdollisuuksiin.

Teollisuuskadun ympäristössä kulkee jo nykyään paljon joukkoliikennettä. Bussilinjat 50 ja 59 kulkevat Teollisuuskatua. Runkolinjat 500 ja 510 kulkevat Aleksis Kiven katua. Sörnäisistä kulkee runsaasti sekä raitio- että bussiliikennettä Hämeentielle ja Mäkelänkadulle, raitiolinja 9 käyttää Teollisuuskatua Traverssikujan ja Jämsänkadun välillä. Sturenkadulla kulkee sekä lähi- että kaukoliikenteen busseja Kampista ja Tuusulan- ja Lahdenväylien suuntiin. Teollisuuskadulla ja Aleksis Kiven kadulla on kaukoliikenteen bussipysäkit.



Osa nykyisin Hämeentietä keskustaan kulkevasta Vantaan bussiliikenteestä ohjataan Hermannin rantatien kautta Kalasatamaan elokuussa 2021, kun sinne valmistuu uusi bussiterminaali. Kalasatamasta Pasilaan raitiotie valmistuu Hermannin rantatielle 2024 ja yhdistää koko Kalasataman maankäytön tähän solmuun sekä Vallilanlaakson kautta Pasilan asemalle. Yhdessä Kalasataman ratikka ja Teollisuuskadun käytävän runkolinjat tarjoavat toisiaan täydentävän luotettavan ja tiheästi liikennöivän joukkoliikenteen verkoston alueelle.

Raideliikenteen asemien vaikutusalueet. Kuva WSP



Autoliikenne ja katuverkko

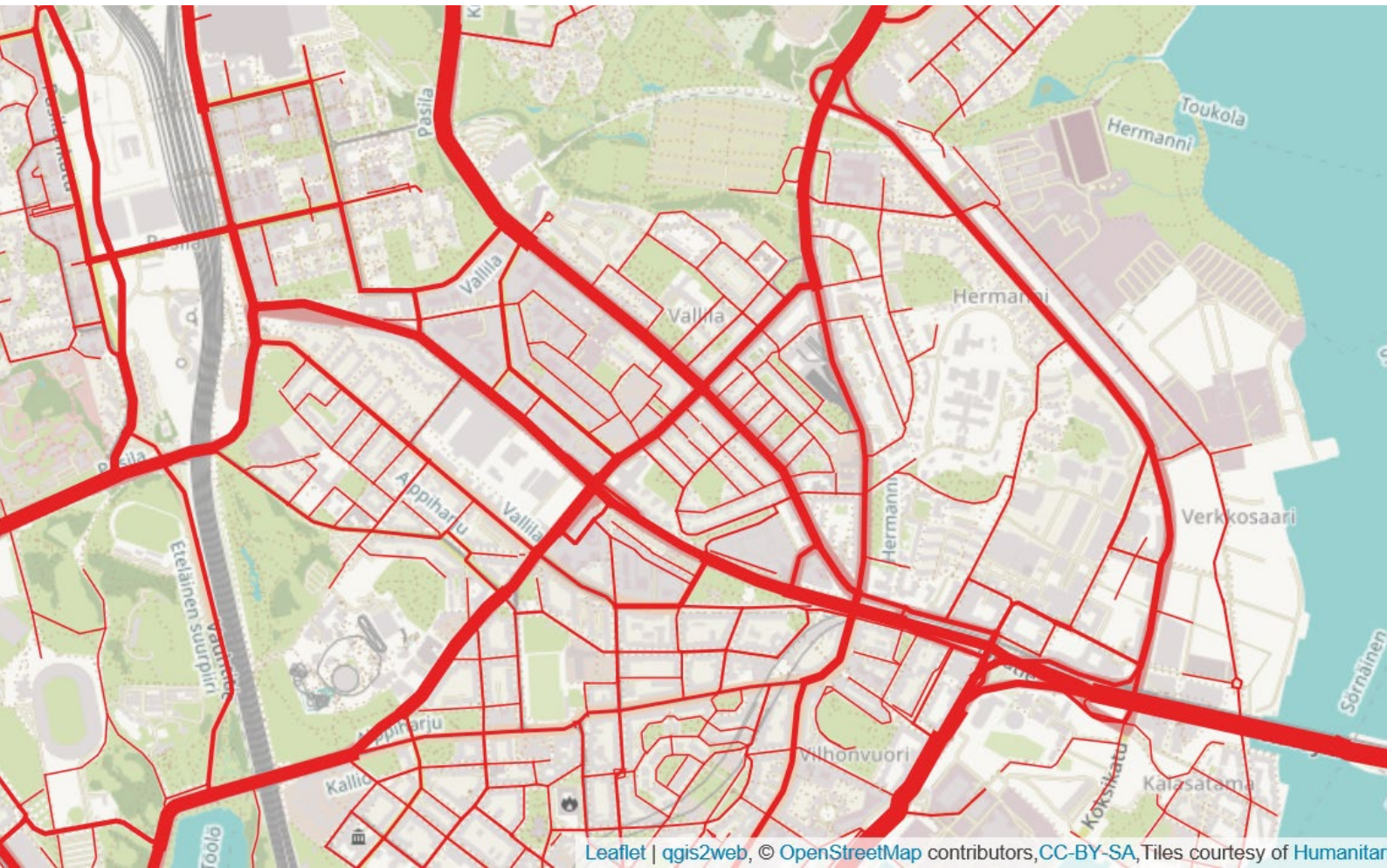
Teollisuuskatu on pääosin 2+2 kaistainen pääkatu. Lähialueen muita pääkatuja ovat Mäkelänkatu, Sturenkatu, Itäväylä ja Sörnäisten rantatie. Teollisuuskatu on alueen autoliikenteen pääyhteys Pasilan ja Kalasataman välillä. Teollisuuskadun jatke yhdistää alueen Veturitien kautta Keski-Pasilaan.

Alueen autoliikenteelle tärkeimpien katujen keskimääräiset arkivuorokauden liikennemäärät ovat: Teollisuuskatu-Junatie 20 000–33 000, Mäkelänkatu 20 000–41 000, Sturenkatu 16 000–27 000, Itäväylä 48 000 ja Sörnäisten rantatie 45 000 ajoneuvoa

vuorokaudessa. Nopeusrajoitus Teollisuuskadulla, Junatiellä, Itäväylällä ja Sörnäisten rantatiellä on 50 km/h. Mäkelänkadulla ja Sturenkadulla nopeusrajoitus on 40 km/h. Alueen muilla kaduilla nopeusrajoitus on 30 km/h. Teollisuuskadun liittymät ovat pääosin liikennevalo-ohjattuja.

Teollisuuskatu rajaa osaltaan eteläisen kantakaupungin yli 12 m ajoneuvojen kieltoaluetta. Siten se on osa raskaan liikenteen läntisestä kantakaupungista itäiseen kantakaupunkiin osoitettua reittiä.

Alueen katuverkon nykytilanne, MAKA / Liikennesuunnittelu



Ajankohtaiset suunnittelu- ja rakennushankkeet

Pyöräliikenteen tavoiteverkon mukaisia järjestelyjä on suunniteltu Helsinginkadulle, Sturenkadulle, Aleksis Kiven kadulle, Mäkelänskadulle ja Hämeentielle. Hämeentiellä kielletään henkilöautoliikenteen läpiajo.

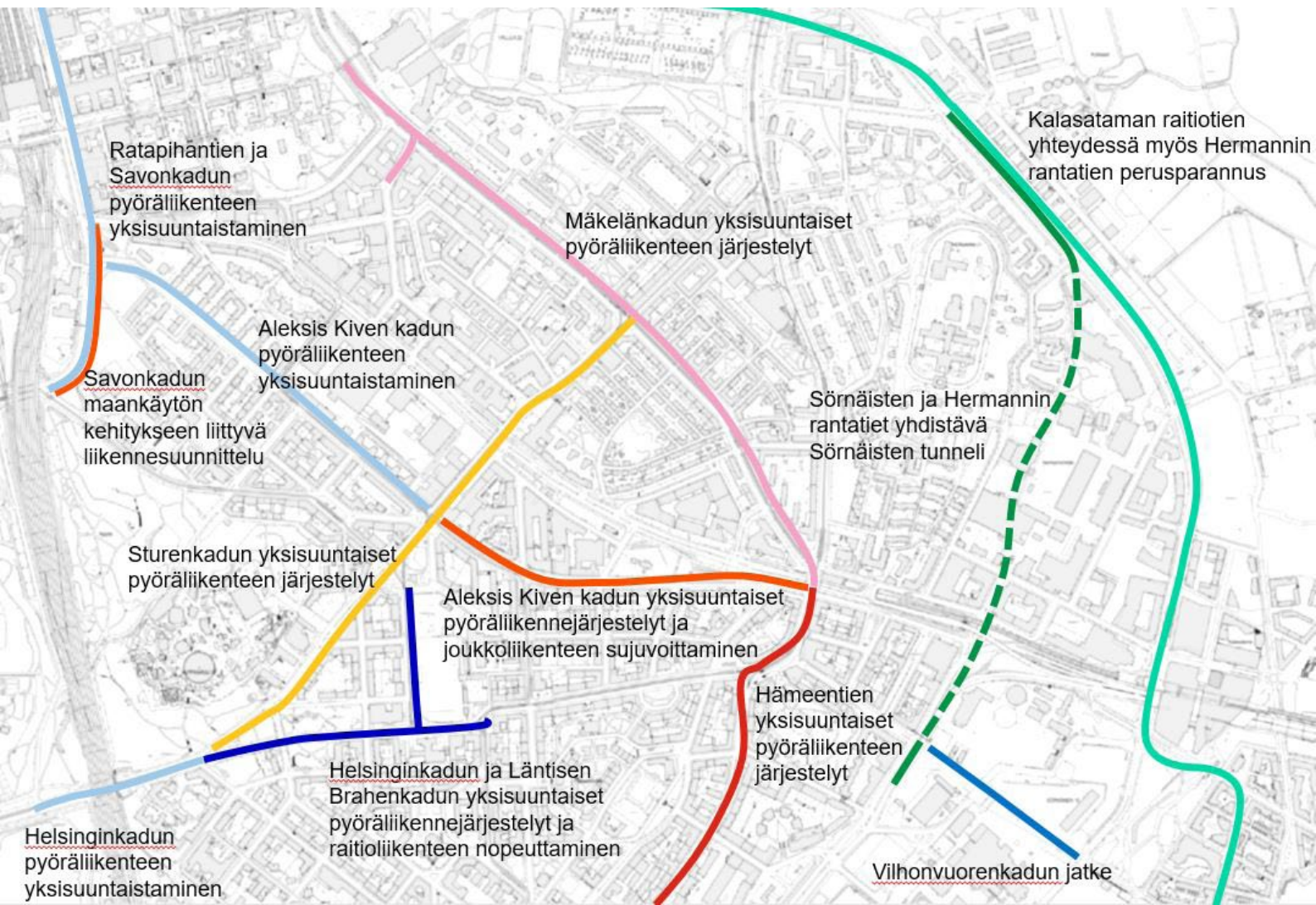
Teollisuuskadun uusi tunneliyhteys Veturitielle avattiin loppuvuodesta 2019. Sörnäisten ja Hermannin rantatiet yhdistävästä Sörnäistentunnelista on hyväksytty liikennesuunnitelma.

Näillä Teollisuuskatua ympäröivillä liikennehankkeilla ei ole merkittäviä vaikutuksia Teollisuuskadun ajoneuvoliikenteeseen. Liikennejärjestelyillä parannetaan jalankulun- ja pyöräilyverkostojen jatkuvuutta ja turvallisuutta. Joukkoliikenteen edellytykset paranevat kaduilla liikennejärjestelyiden toteuduttua.

Pasilan maankäytön kehittyminen kasvattaa Teollisuuskadun autoliikennemääriä.

Savonkadun kaavahanke on käynnissä. Alueelle on esitetty suunnitteluvaraus.

Ajankohtaiset suunnittelu- ja rakennushankkeet Teollisuuskadun ympäristössä, MAKA / Liikennesuunnittelu



Teknitaloudelliset lähtökohdat

Tarkastelualueen suunnittelun lähtökohtia ja teknisiä ominaispiirteitä

Suunnittelualueen keskiosa sijoittuu kahden kallioalueen väliseen pehmeikkölaaksoon. Savialueelle on tuotu käyttöhistorian aikana runsaasti täyttömaita. Alueen länsi- ja itäosa, lukuun ottamatta Sörnäisten rantatien aluetta ovat kitkamaa-alueilla. Sörnäisten rantatieltä itään alue on vanhaa sekalaista mereen tehtyä täyttöä.

Maankäytönsuunnittelussa tulee ottaa huomioon valitsevien maaperäolosuhteiden ja täyttömateriaalin laadun lisäksi pohjaveden virtaussuunnan säilyttäminen sekä puisten perusrakenteiden vaatimat suojausratkaisut. Alueen pitkästä käyttöhistoriasta johtuen alueella on maaperän ja rakenteiden tutkimus- ja kunnostustarpeita.

Katuverkoston ja liikennejärjestelmän kehittäminen edellyttää laajoja yhdyskuntateknisen huollon järjestelmien uudelleenjärjestelyjä. Alueellista yleist-

sausta ja vesienhallintaratkaisuja tulee tarkastella suunnittelualueelta laajemmalla alueella.

Alueella sijaitsee useita siltoja, muureja ja maanalaisia tiloja sekä rakenteita, joiden huolto, ylläpito ja käytettävyys tulee turvata. Sörnäisten metroaseman mahdollisen uuden kulkuyhteyden tekninen toteutavuus tulee selvittää. Mitä muuta? Metron liikennöinnin huomioiminen. Rakennettu ympäristö asettaa reunaehdoja rakenteiden sijoittamiselle. Jatkosuunnittelussa tulee turvata hankkeiden yhteensovitus.

Liikenteen ilmanlaatu- ja meluvaikutukset arvioidaan ottaen huomioon asuin- ja elinympäristön terveellisyysvaatimukset. Lisäksi suunnittelussa tulee ottaa huomioon nykyisen metrolinjan ja raitiotien aiheuttama runkomelu ja värinä. Uuden raitiotien mahdollisesti aiheuttamat värähtelyhaitat torjutaan lähtökohtaisesti radan rakenteissa.





Helsinki