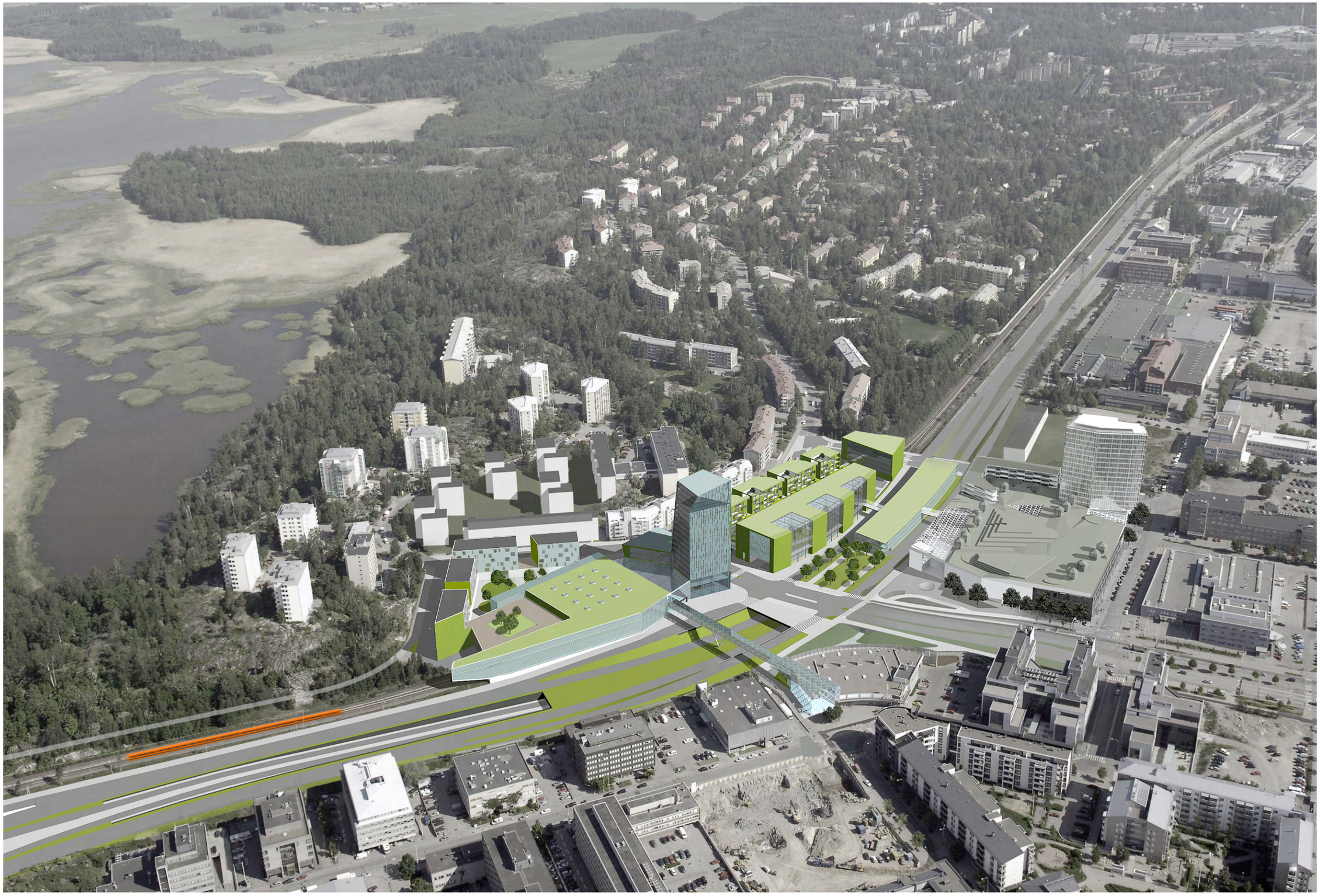
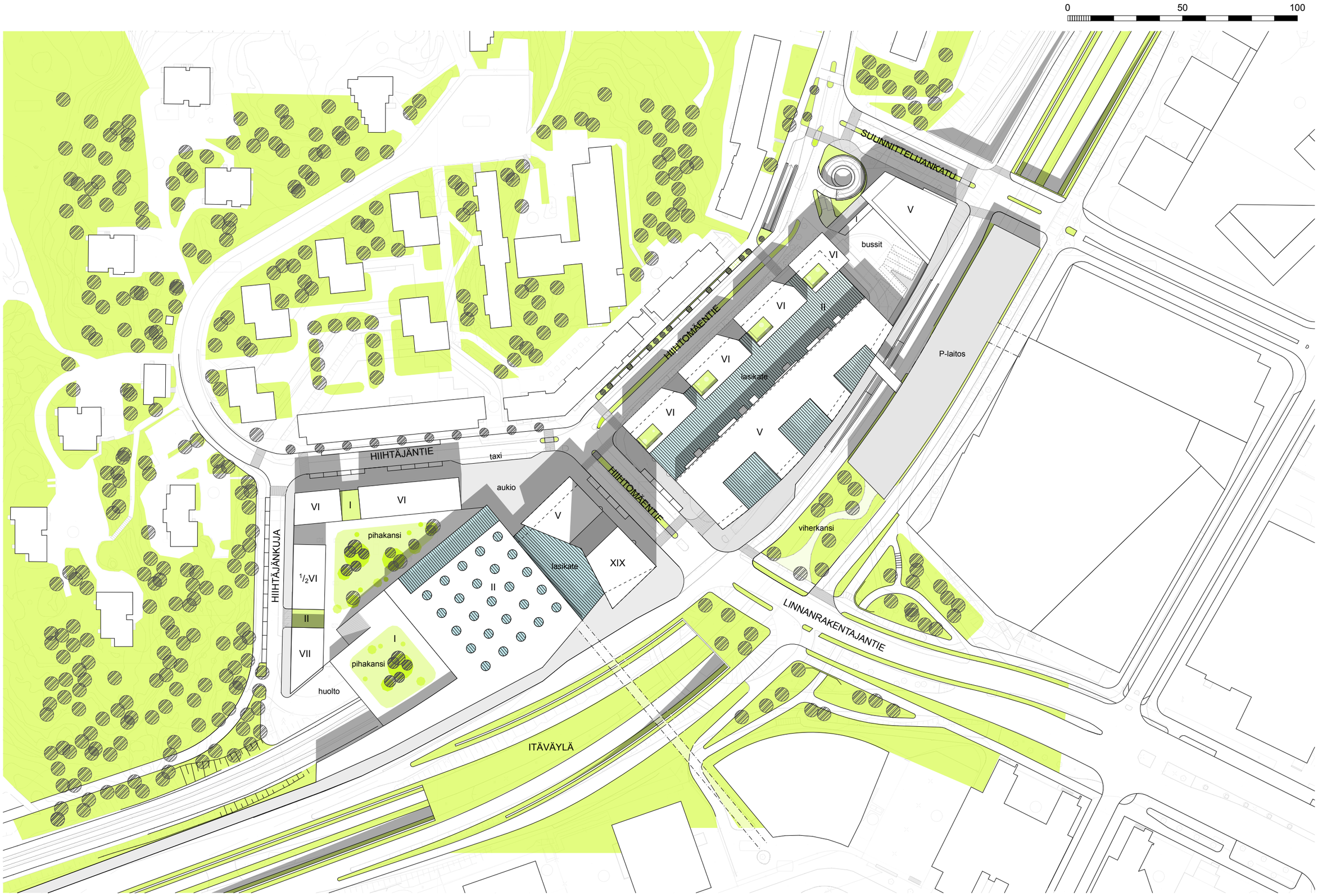


Herttoniemen metroasema ja kauppakeskus
VIITESUUNNITELMA

Arkkitehtuuritoimisto B&M Oy
VIITESUUNNITELMA 30.10.2009

bm

Herttoniemen metroasema ja kauppakeskus
VIITESUUNNITELMA
Arkkitehtuuritoimisto B&M Oy
30.10.2009



illustraatio 1:1500

METROKORTTELIN GALLERIATILA, TERMINAALI, LIIKEKESKUS

Katutason lippuhalli on 2 kerrosta korkea, avoin, noin 10 metriä korkea lasikatteinen tila, johon metron liukuportaat, bussien lähtöportit ja liiketilat liittyvät. Paloteknisistä syistä kilpailuehdotuksessa esitetyistä avoimista valoaukoista laituritasolle on luovuttu. Laituritasolle johdetaan luonnonvaloa liukuporrasaukkojen kautta. Liukuporrastilat on erotettu laituritilasta osastoivin lasiseinin. Tilan toinen kerros on mahdollista yhdistää Itäväylän yli MHz-kortteliin tai Itäväylän kannelle sijoitettavaan pysäköintilaitokseen.

Pääsisäänkäynnit ovat rakennuksen länsipäästä Hertan suunnasta, sekä Hiihtomäentienpuolelta bussien jättölaitureiden kohdalta.

Bussiterminaalissa on Hiihtomäentien puolella 4 jättölaituria Hiihtomäntietä itäänpäin kulkeville busseille. Vastakkaisen suunnan linjoille on varattu yksi jättölaituri rakennuksen itäväylän puolelle ennen lähtölaitureita. Lähtölaitureita on terminaalissa yhteensä 10 kpl. Busseille on varattu pikapysäköintipaikkoja HKL:n rakennukseen sijoittuvien taukotilojen läheisydessä 5-6 kpl ja lähtölaitureiden takana Itäväylän suuntaisesti 2-3 kpl.

Bussipihan puolelle ei sallita muuta ajoneuvoliikennettä. Hiihtomäentiellä on bussikaistoilla sallittava myös huoltoajo. Harhaileville jalankulkijoille on varattu jalkakäytävä Hiihtomäentieltä terminaalin itäpään ympäri, mistä sisäänkäynti käyttäen jättölaiturin sisäänkäyntiä. Tilamitoitus ei mahdollista jalankulkua rakennuksen ulkopuolitse lähtevien laitureiden ohitse.

Liiketilojen huoltoyhteys on esitetty Hiihtomäentien puolelle, mistä tavarahisseillä edelleen 2. kerrokseen. Liikenteellisesti huollon parempi sijainti olisi mahdollisen bussiterminaalin alapuolisen huolto/pysäköinti kellarin kautta, mutta tätä ei ole esitetty vaaditun kerroskorkeuden painaessa kellareita syvemmälle ja pidentäessä ramppeja.

METROKORTTELIN TOIMISTOTILAT

Toimistotilat sijoittuvat metrokorttelin Itäväylän puoleiseen massaan lähtevien bussilaitureiden päälle kolmeen kerrokseen. Pääsisäänkäynti suoraan kadulta on rakennuksen länsipäästä. Toimistotiloihin on bussiterminaalin vuoksi käytännössä mahdoton järjestää muita sisäänkäyntejä suoraan kadulta. Sen sijaan rakennuksen toisen kerroksen galleriatilojen kautta voidaan järjestää yhteyksiä varsin vapaasti. Rinnakkaiskadun varren porrashuoneet ovat pääasiassa poistumisteitä, ellei katumitoitus mahdollista niiden käyttöä muuhun.

Huoltoyhteyksien järjestämiseksi olisi bussiterminaalin alapuolinen p-laitos huoltoyhteyksineen paras ratkaisu, muutoin ainoaksi yhteydeksi jää em. Pääsisäänkäynti tai yhteys aulatilojen läpi Hiihtomäentienpuolelta. Periaatteessa bussiterminaalin puolelta, terminaalin itäpäästä voitaisiin järjestää huoltoyhteys, mutta tällöin huoltoautojen täytyisi sallia ajavan bussiterminaalin läpi, mitä ei ole katsottu hyväksyttäväksi. Pysäköinnin sijoittaminen bussiterminaalin alle mahdollistaisi yhteyden pääsisäänkäynnin hisseillä suoraan kellarin p-tasoille.

METROKORTTELIN ASUINTILAT

Asunnot sijoittuvat metrokorttelin Hiihtomäentien puolelle. Porrashuoneet ovat mahdollisesti kokonaan erillisiä muusta liikenteestä, tosin sillä edellytyksellä, että ne toimivat myös 2. kerroksen liiketilojen poistumisteinä. Porrashuoneista on yhteydet myös kellaritasoille/pysäköintiin. Asuntojen pihoina toimivat ylimmän kerroksen kattoterassit, joiden yhteyteen on koottu muut asuntojen yhteistilat.

YHTEYDET METROLAITURILLE

Liukuporrasyhteydet

Laiturilta maantasoon nousee yhteensä 7 liukuporrasta (2+2 "Terminaaliin" ja 3 "Hertan kortteliin"). Kilpailuvaiheessa liukuportaita oli 3x3+3, josta seuraa laituritasolla ahtautta, eivätkä kolmet portaat myöskään mahtuisi nykyiseen pilariväliin. HKL:n toive 3+3 liukuportaan sijoittamisesta terminaaliin voidaan tutkia tarkemmassa suunnitteluvaiheessa uudelleen kun on tiedossa tarkat mitoitustiedot laituriseinistä / -ovista ja muista rakenteista sekä itse valitusta liukuporrastyypistä. Viitesuunnitelmassa esitetty ratkaisu varmistaa kuitenkin terminaalin ja laituritason välillä toimivat liukuportaat vaikka neljästä jopa kaksi olisi yhtäaikaisesti epäkunnossa tai huollossa.

"Hertan korttelin" 3 liukuporrasta ja hissiyhteys edellyttää laiturin jatkeen tilojen leventämistä laiturin levyiseksi. Vaihtoehtoisesti hissi sekä kaksi liukuporrasta voitaisiin sijoittaa nykyisten rakennelinjojen sisäpuolelle ilman levenystarvetta, jolloin laiturinjatkeen aputiloihin kulku täytyy järjestää esim. laiturin alapuolitse.

Hissit / esteettömät yhteydet

Laiturin itäpäässä on hissipari, joilla katutason lisäksi päästään suoraan toiseen kerrokseen, mistä mahdollisesti siltayhteys Itäväylän yli. Terminaalin itäpäädystä on hissiyhteys katutasosta laituritason keskivaiheille. Hertan suunnasta on hissiyhteys laiturin itäpäähän.

Muut yhteydet

Hiihtomäentien alapuolisesta p-laitoksesta on mahdollista järjestää porrasyhteys pohjoisenratalinjan alittavien poistumiskäytävien kautta. Vastaavasti bussiterminaalin alapuolisesta p-laitoksesta ("P-välitila") voitaisiin rakentaa yhdyskäytävät eteläisenratalinjan alitse. Esteetön yhteys liityntäpysäköinnistä edellyttää aina kulkua galleriatilan kautta.

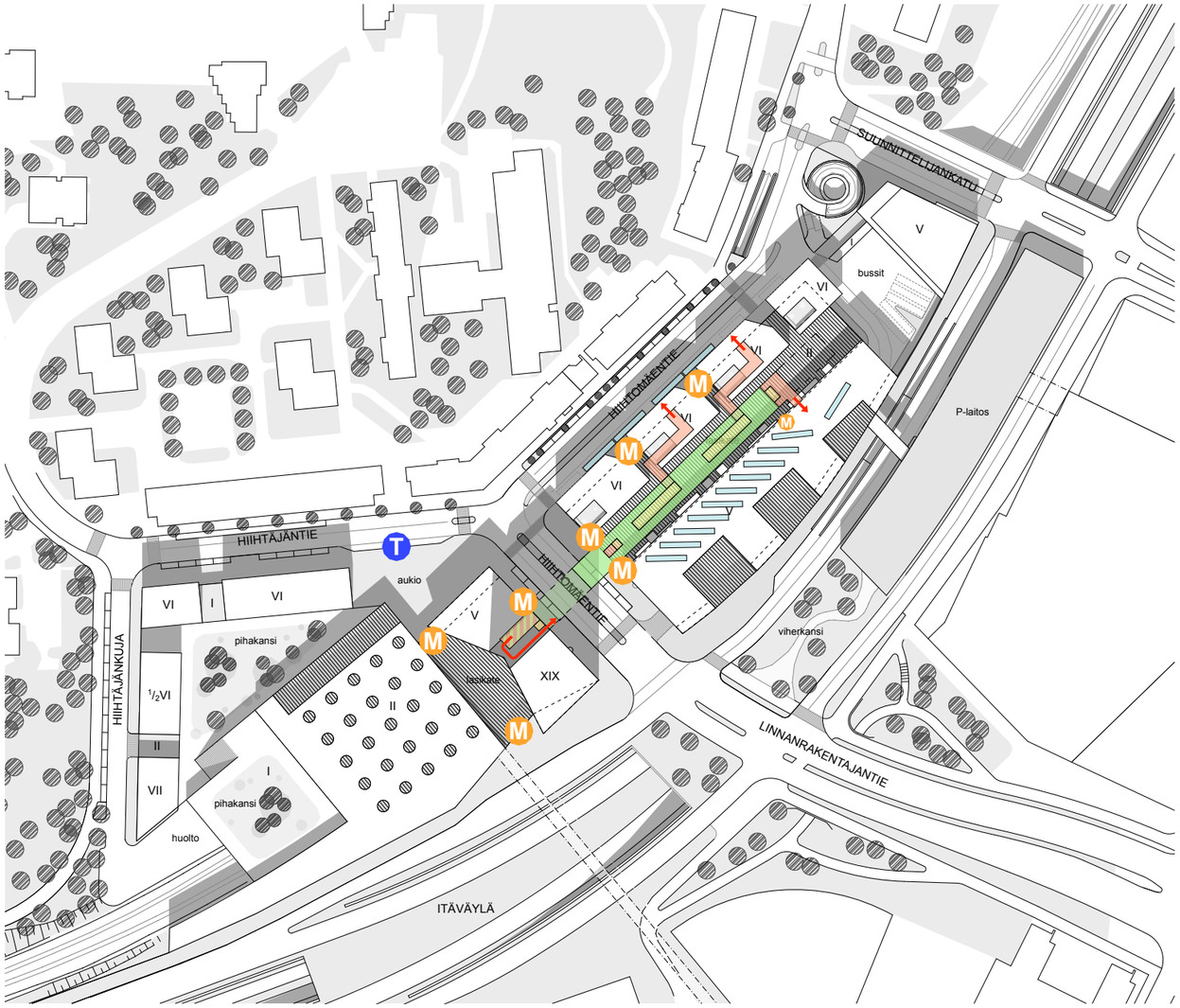
Metroasema on yhdistetty Itäväylän eteläpuolelle sekä suoraan metrokorttelista, että Hertan korttelin kautta ylikulkusilloin.

POISTUMISTIEJÄRJESTELYT METROLAITURILTA

Oletuksella, että laituri lyhennetään 90 m pituiseksi ja poistumisteitä mitoittavana henkilömääränä käytetään 1600 henkilöä (vrt. Länsimetron uudet asemat). Tällöin poistumistieleveyttä tarvitaan yhteensä 11,2 m ja lisäksi palokunnalle erillinen hyökkäystie suoraan laiturille.

Liukuportaista on hyödynnetty poistumisteinä aseman länsipäässä Hertan suuntaan nousevat 2 kpl (= 2 m). Poistumistiekäytön edellyttämä poistumistien johtaminen osastoituna ulos asti on katsottu ristiriitaiseksi metrokorttelin terminaalihallin toiminnallisen ja tilallisen kokonaisuuden kannalta. Aseman itäpäässä on laiturin lyhennyksessä syntynyttä "tilareserviä" käytetty poistumisportaalle. Laiturin kapeudesta johtuen hissien ohi voidaan johtaa 2,8 m leveä poistumistie. Loppu poistumistieleveys (2x 3,2 m) on johdettu terminaaliin nousevien liukuportaiden alapuolitse, pohjoisen ratalinjan ali ja edelleen portaita yläs Hiihtomäentielle.

Palokunnan hyökkäystie on järjestetty aseman keskivaiheille terminaalin Linnanrakentajantien puoleisesta päädystä.



METROLAITURI
LIUKUPORTAAT
HISSIT
POISTUMISTIET
BUSSILAITURIT
SISÄÄNKÄYNNIT
TAXIASEMA

HERTAN KORTTELI

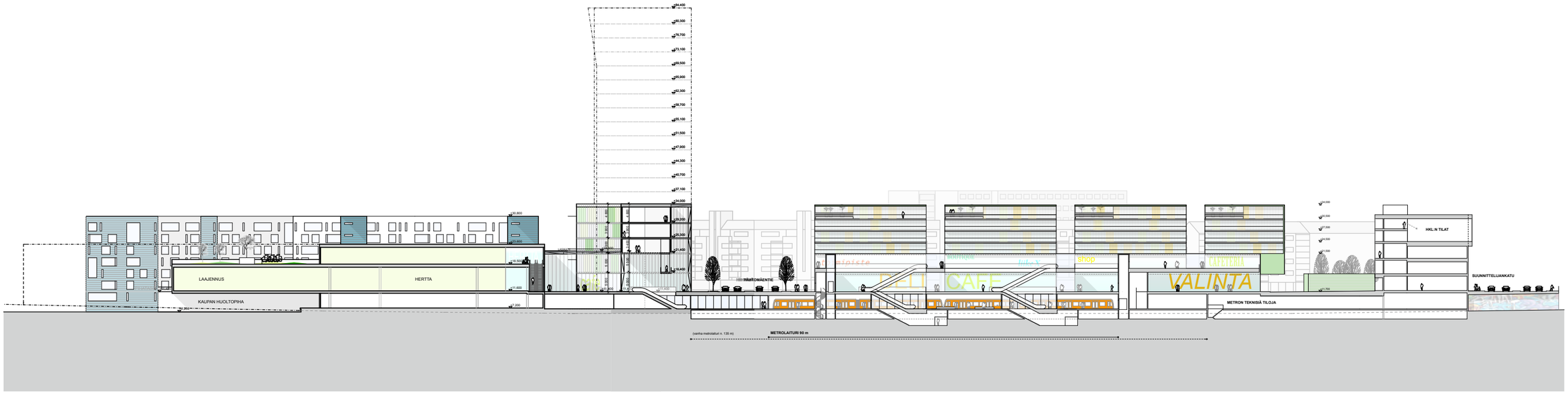
Hertan kortteli vastaa viitesuunnitelmassa pitkälti kilpailuehdotusta. Hertan toisenkerroksen pihakanteen liittyvää liiketilakerrosalaa on viitesuunnitelmassa edelleen kasvatettu tukemaan korttelin potentiaalia kauppakeskuksena, mitä osaltaan parantaa suora yhteys metroasemalle, sekä varaus kevyenliikenteen siltayhteydelle itäväylän yli. Liiketilat liittyvät liukukäytävin korttelin maanalaisiin pysäköintikerroksiin.

Metroaseman Hertan puoleiset liukuportaat toimivat myös poistumisteinä, joten ne on erotettu omaan "lippuhallitilaansa", josta käynti sekä kokoavaan galleriatilaan, että suoraan ulos Hiihtomäentielle.

Ehdotuksen keskeinen dominantti, 19 kerroksinen hotellitorni, on viitesuunnitelmassa tutkittu uudelleen vaihtoehtoisesti toimistona. Tämä ei kuitenkaan ratkaisevasti vaikuta tornin kaupunkikuvalliseen ilmeeseen, joten jatkossakin vaihtoehdot hotelli/tsto jäävät avoimiksi. Vaikutukset tuntuvat lähinnä pysäköintitarpeen kasvuna. Luontevin sijoituspaikka toimistojen (kuten hotellinkin) autopaikoille olisi metroratojen eteläpuolella (ks. Optio, "P-välitila"), mistä päästäisiin suoraan liittymään kaikki kerrokset yhdistävään porrashuoneeseen. Myös tornin huolto voitaisiin ehkä ainakin osittain hoitaa tätä kautta.

Hertan korttelia on kilpailuehdotuksen mukaisesti täydennetty uusilla asuinrakennuksilla, jotka täydentävät korttelista kaupunkikuvallisesti yhtenäisen kokonaisuuden. Asuinrakennusten ja liikekeskuksen väliin jää suojaisa korttelipiha, jonka jatkeena liikerakennuksen kattoterassi toimii.

Työohjelman mukaisina optioina tutkitut vaihtoehdot sijoittaa pysäköintiä tai liiketiloja myös Hiihtomäentien tasoon asuntojen pihakantta nostamalla eivät osoittautuneet kehityskelpoisiksi pitkien ramppien ja hankalien yhteyksien hankaluuden ja saavutettujen hyötyjen minimaalisuuden vuoksi.



selostus, "Hertta" / pituusleikkaus 1:1000

METROKORTTELI		kerrosala	ap-tarve
1. kerros	aulatilat	1.500 k-m²	
	liiketilat	1.200 k-m²	20 ap
	muut tilat	500 k-m²	
2. kerros	aulatilat	1.500 k-m²	
	liiketilat	2.600 k-m²	44 ap
	liike-/tstotilat	1.200 k-m²	16..20 ap
	muut tilat	500 k-m²	
asuntomassa	3.-6. krs	4.500 k-m²	23..38 ap
tsto-massa	3.-5. krs	6.000 k-m²	80 ap
HKL:n rakennus		3.500 k-m²	15 ap
		23.000k-m2	198..217 ap

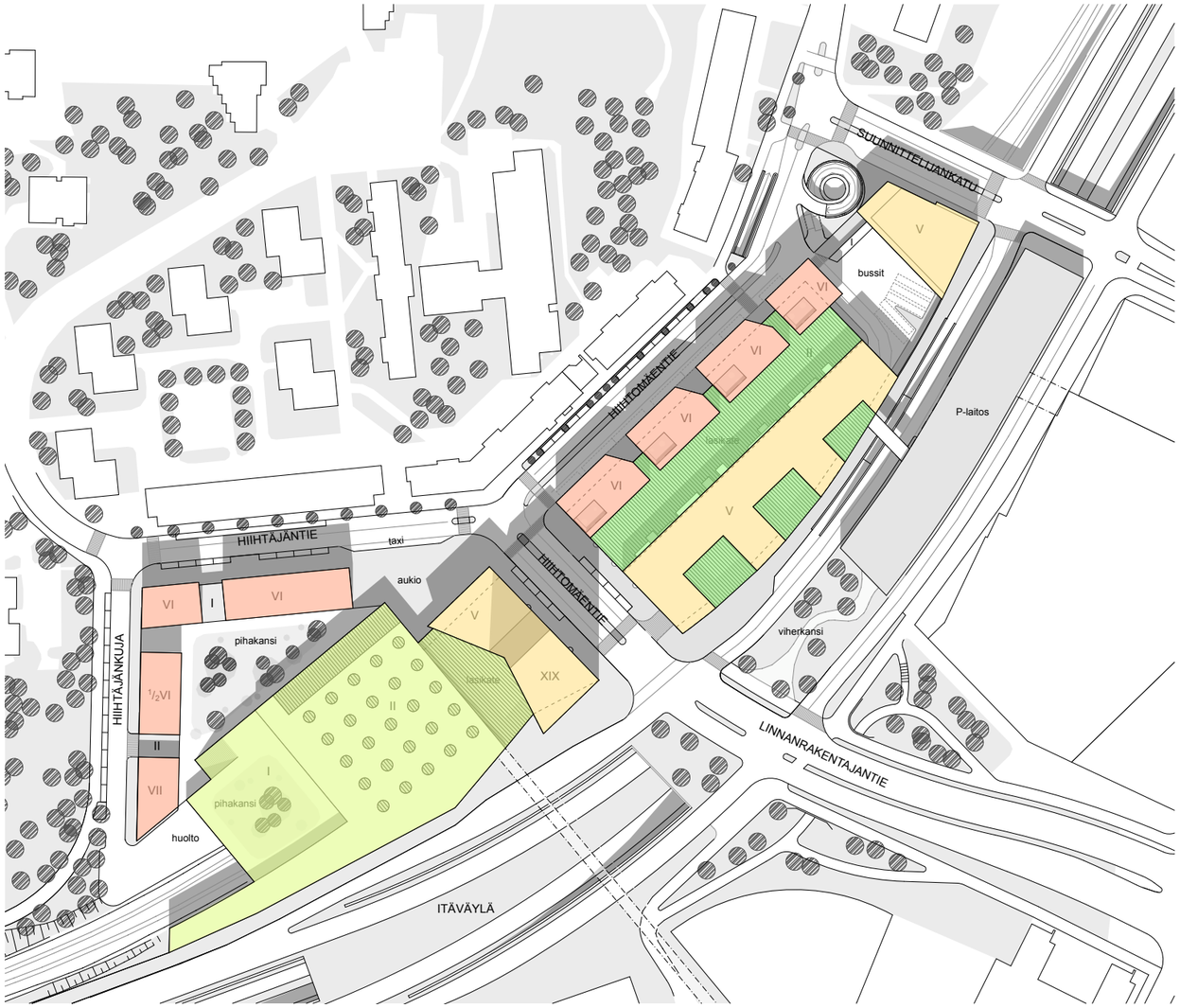
HERTAN KORTTELI		kerrosala	ap-tarve
1. kerros	aulatilat	1.500 k-m²	
	liiketilat	6.000 k-m²	100 ap
2. kerros	aulatilat	500 k-m²	
	liiketilat	3.000 k-m²	50 ap
asuntomassa		9.000 k-m²	75 ap
tsto-torni		10.000 k-m²	130 ap*
		30.000k-m²	**355 ap**

* Toimistotornin pysäköinnin luontevin sijoitus olisi radan eteläpuolella (Ks. optio "P-välitila")

KÄYTETYT AP-NORMIT

liiketilat	1 ap / 60 k-m²
toimistot	1 ap / 75 k-m²
asuminen	1 ap / 120 k-m²
erityisas.	1 ap / 200 k-m²
julkiset tilat	1 ap / 250 k-m²
varastotilat	1 ap / 250 k-m²

Kaikki "aulatilat" viitesuunnitelmassa on rinnastettu lippuhalleihin/metron tiloihin, vaikka osa niistä liittyykin enemmmän 2.kerroksen liiketiloihin, eikä niille ole varattu autopaikkoja liityntäpysäköinnin lisäksi.
"Muut tilat" metrokorttelissa lähinnä poistumisteitä ja porrashuoneita, eikä niille ole varattu pysäköintiä.
Huolto- ja tekniset tilat sekä metrolaituritaso kokonaisuudessaan ajateltu kerrosalaan kuulumattomiksi.



TERMINAALI / METROKORTTELIN LIIKETILAT

HERTAN KAUPPAKESKUS

TOIMITILAT

ASUMINEN

kerrosalaerittely

METROKORTTELIN P-LAITOS

Kilpailuehdotuksen mukainen Hiihtomäentien ja metrokorttelin alapuolelle kahteentasoon rakennettava P-laitos. Sisäänajo suoralla rampilla Hiihtomäentieltä, ulosajo kierrerampilla niinikään Hiihtomäentielle. Mahdollisesti ajoyhteys kerrostasoilta Hertan korttelin P-laitokseen, sekä porrasyhteydet suoraan metrolaiturille.

	per kerrostaso	yhteensä
Autopaikkoja	n. 160 ap	320 ap
Korttelin oma tarve		198..217 ap
Liityntäliikenteelle		103..122 ap

HERTAN / HIIHTÄJÄNTIEN ALAPUOLINEN P-LAITOS

Kilpailuehdotuksen mukainen Hiihtäjäntien ja Hertan korttelin alapuolelle kahteentasoon rakennettava P-laitos. Sisään-/ulosajo tasossa Hiihtäjänkujalta. Liukukäytävä yhteys liikekiinteistöön ja yhteydet korttelin kaikkiin porrashuoneisiin. Mahdollisesti ajoyhteys kerrostasoilta metrokorttelin P-laitokseen. Jatkosuunnittelussa huomioitava korttelin alittava sadevesiviemäritunneli, jonka kattopinta leikkaa alinta kellaritasoa. Tämä on ratkaistavissa kellaritasoa paikallisesti nostamalla tai tunnelia madaltamalla.

	per kerrostaso	yhteensä
Autopaikkoja	n. 170+194 ap	364 ap
Korttelin oma tarve		355 (..225*) ap
Liityntäliikenteelle		9 (..139*) ap

* edellyttäen, että toimistotornin autopaikat sijoitettu "P-välitilaan"

OPTIO, "P-VÄLITILA"

Tutkittu vaihtoehtoinen P-laitoksen sijoittaminen eteläisen metroraiteen ja Itäväylän väliseen tilapotentiaaliin. Sisään-/ulosajo rampeilla rinnakkaiskadulta. Yhteydet metrokorttelin toimistotilojen porrashuoneisiin. Mahdollisesti yhteydet myös HKL:n tiloihin ja Hertan korttelin torniin, minkä pysäköinti olisi luontevinta sijoittaa juuri tänne, jolloin kaikkiin kerroksiin päästäisiin suoraan P-laitoksesta. Maanalaista tilaa voitaisiin teoriassa hyödyntää myös molempien kortteleiden liike-/tstotilojen huoltoyhteytenä, mutta tätä ei ole esitetty korkeampien tilavaatimusten ja edelleen pidempien ramppien vuoksi.

	per kerrostaso	yhteensä
Autopaikkoja	n. 200 ap	400 ap
Korttelin oma tarve		198..217 ap**
Toimistornin autopaikat		130
Liityntäliikenteelle		n. 50..200 ap

*** edellyttäen ettei Hiihtomäentien alapuolista P-laitosta rakenneta*

OPTIO, "P-ITÄVÄYLÄ"

Tutkittu vaihtoehtoinen P-laitoksen sijoittaminen Itäväylän kannelle. Sisään-/ulosajo rinnakkaiskaduilta. Yhteydet metrokortteliin ja MHz-liikekeskukseen jalankulkusilloilla rinnakkaiskatujen yli. Pysäköintilaitoksen maksimi kerrosmäärä voimalinjan korkeusaseman mukaan.

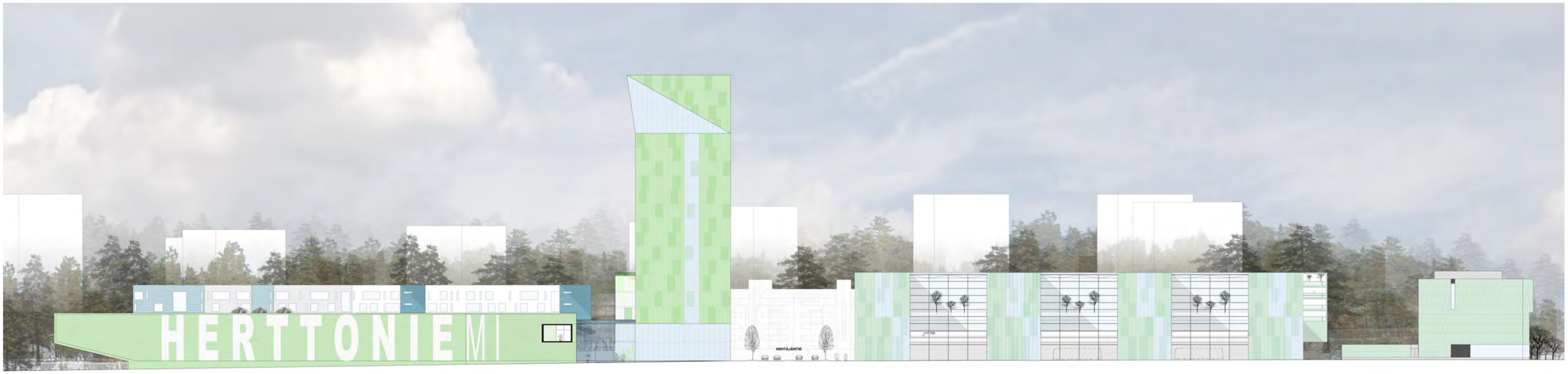
	per kerrostaso	yhteensä
Autopaikkoja	n. 80 ap	250..300..? ap

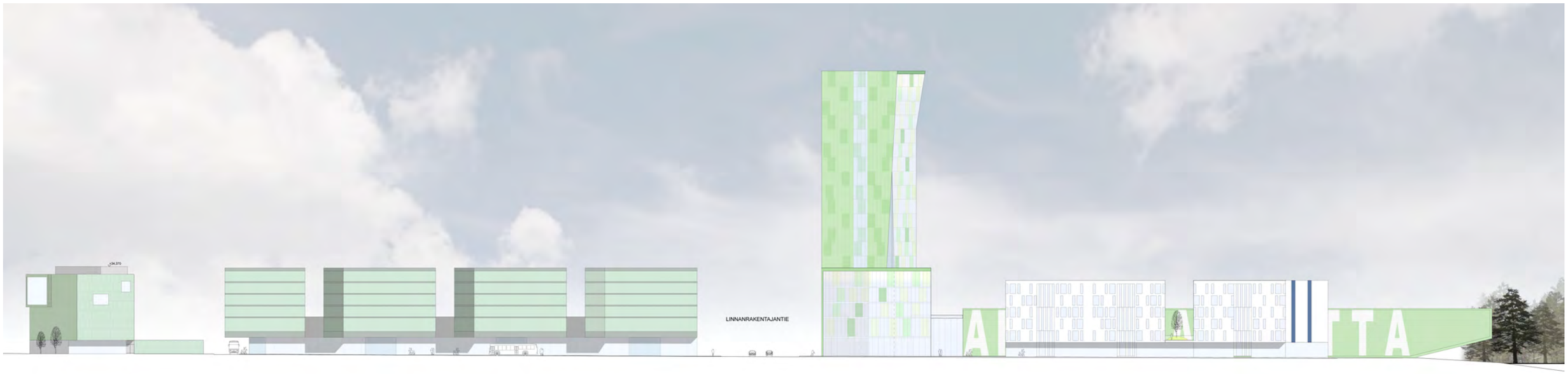
POLKUPYÖRÄT

Hertan kortteli	Hiihtäjän aukiolle	150 pp
Metrokortteli	Toimistosisäänkäynti***	30 pp
	Rinnakkaiskadun varsi****	120 pp

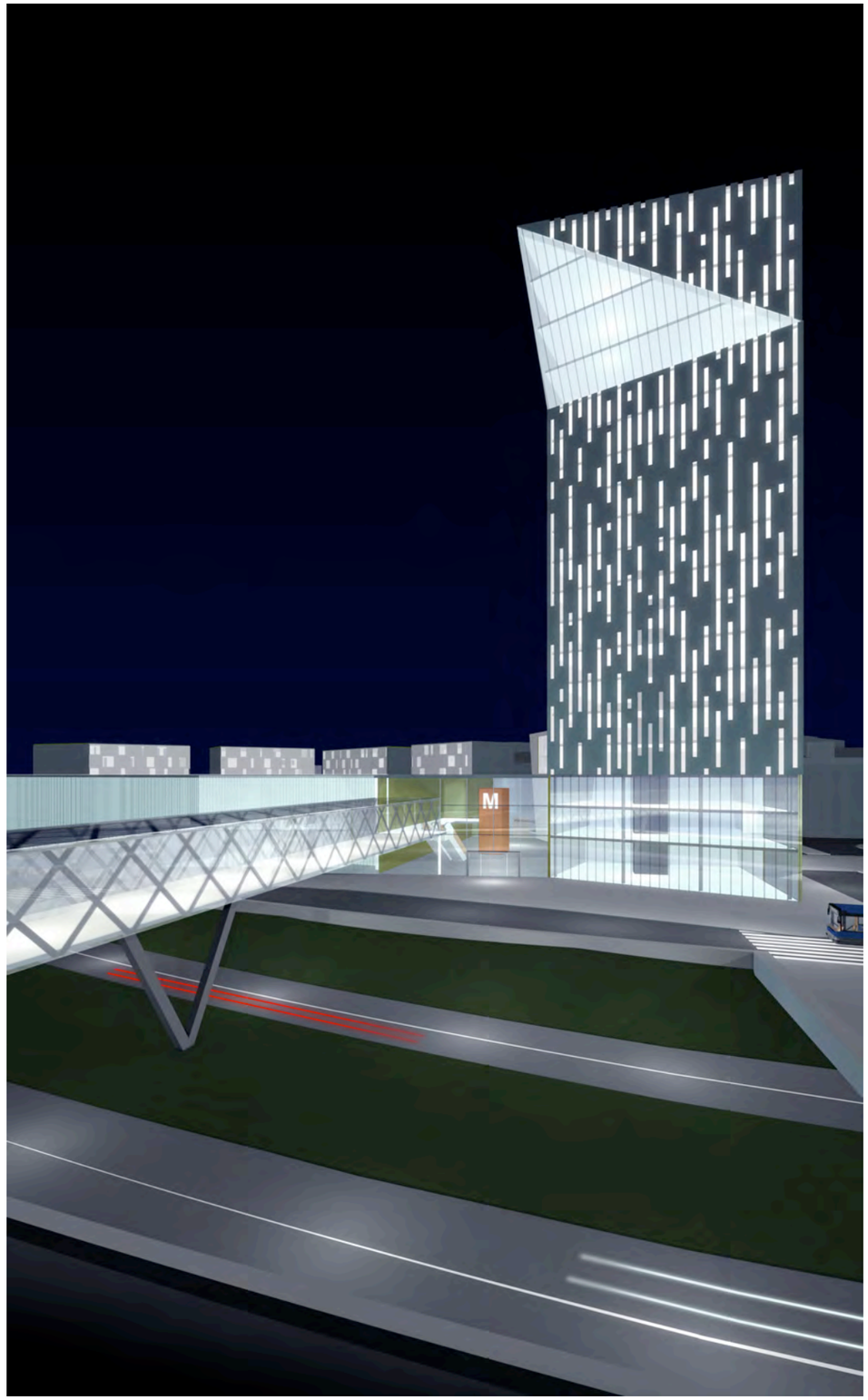
**** katettuja*
***** katettuja, muutettavissa lukittaviksi kaappipaikoiksi*

METROKORTTELIN P-LAITOS
HERTAN P-LAITOS
OPTIO "P-VÄLITILA"
OPTIO "P-ITÄVÄYLÄ"
pp POLKUPYÖRÄT





aluejulkisivut 1:1000

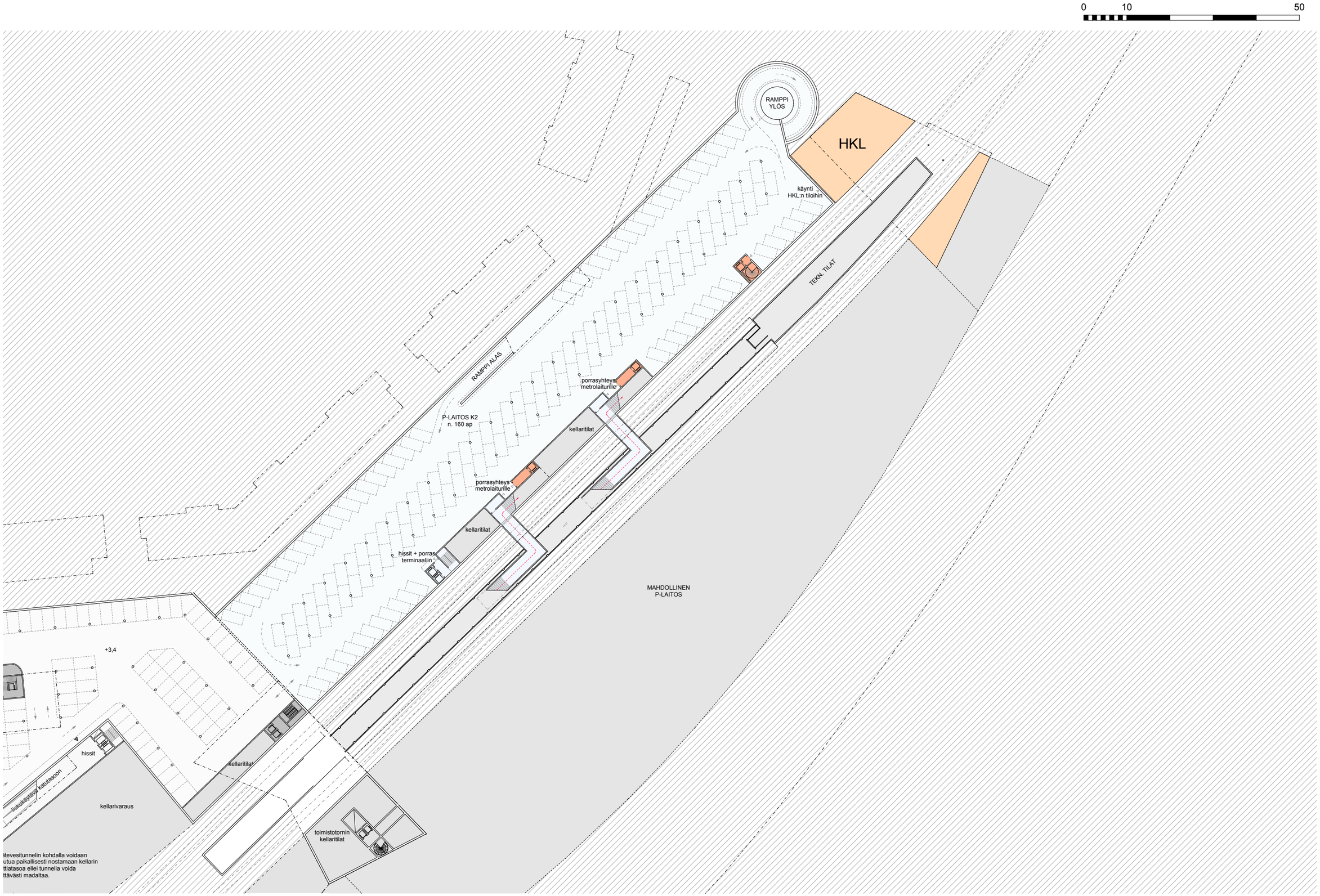


Metrokorttelin galleria, Hertta yöllä

Katunäkymä Linnanrakentajantien sillalta

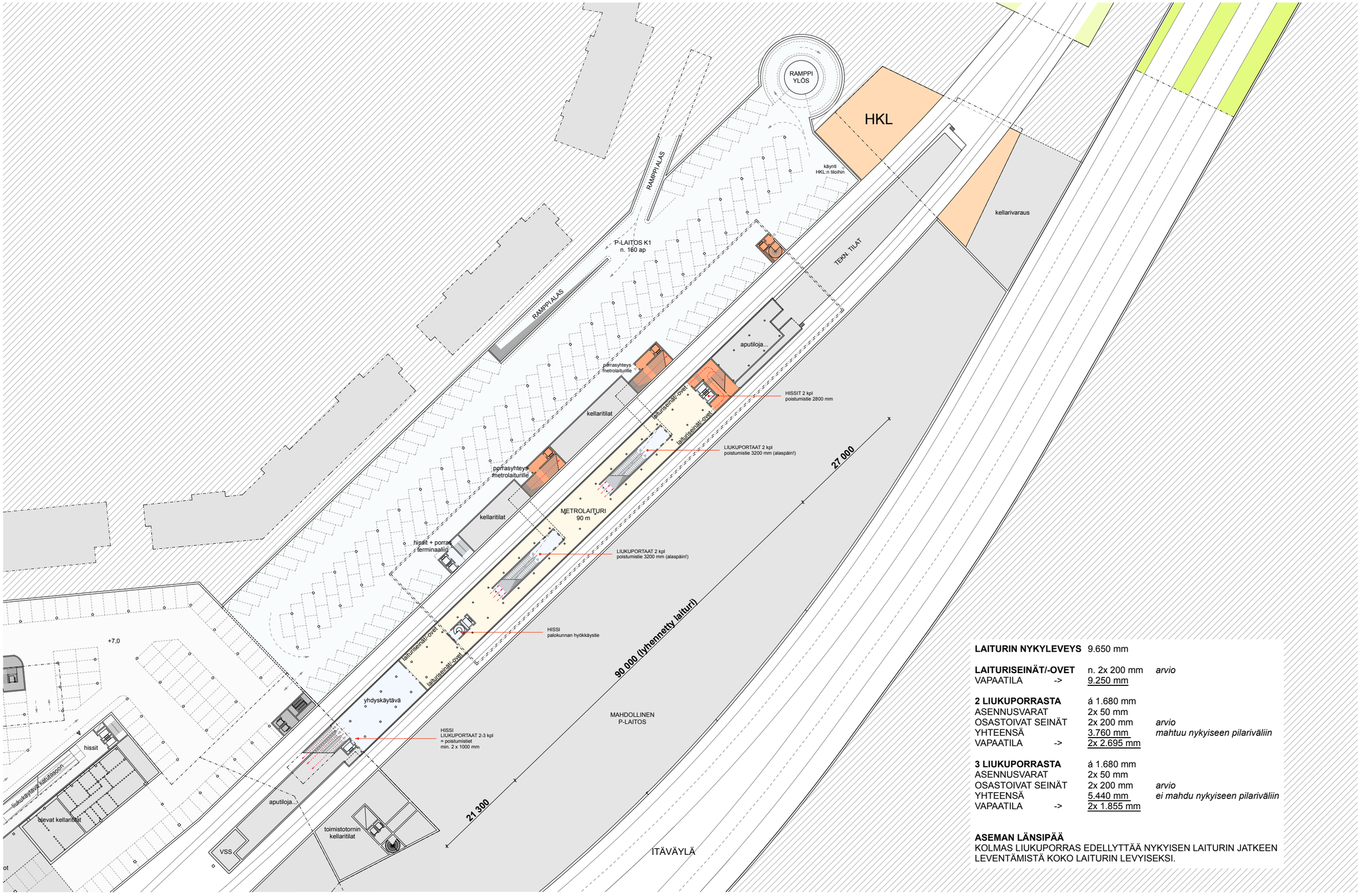
Katunäkymä Hiihtäjänaukiolta

Katunäkymä Hiihtomäentieltä



K2 - alempi kellaritaso 1:800

0 10 50

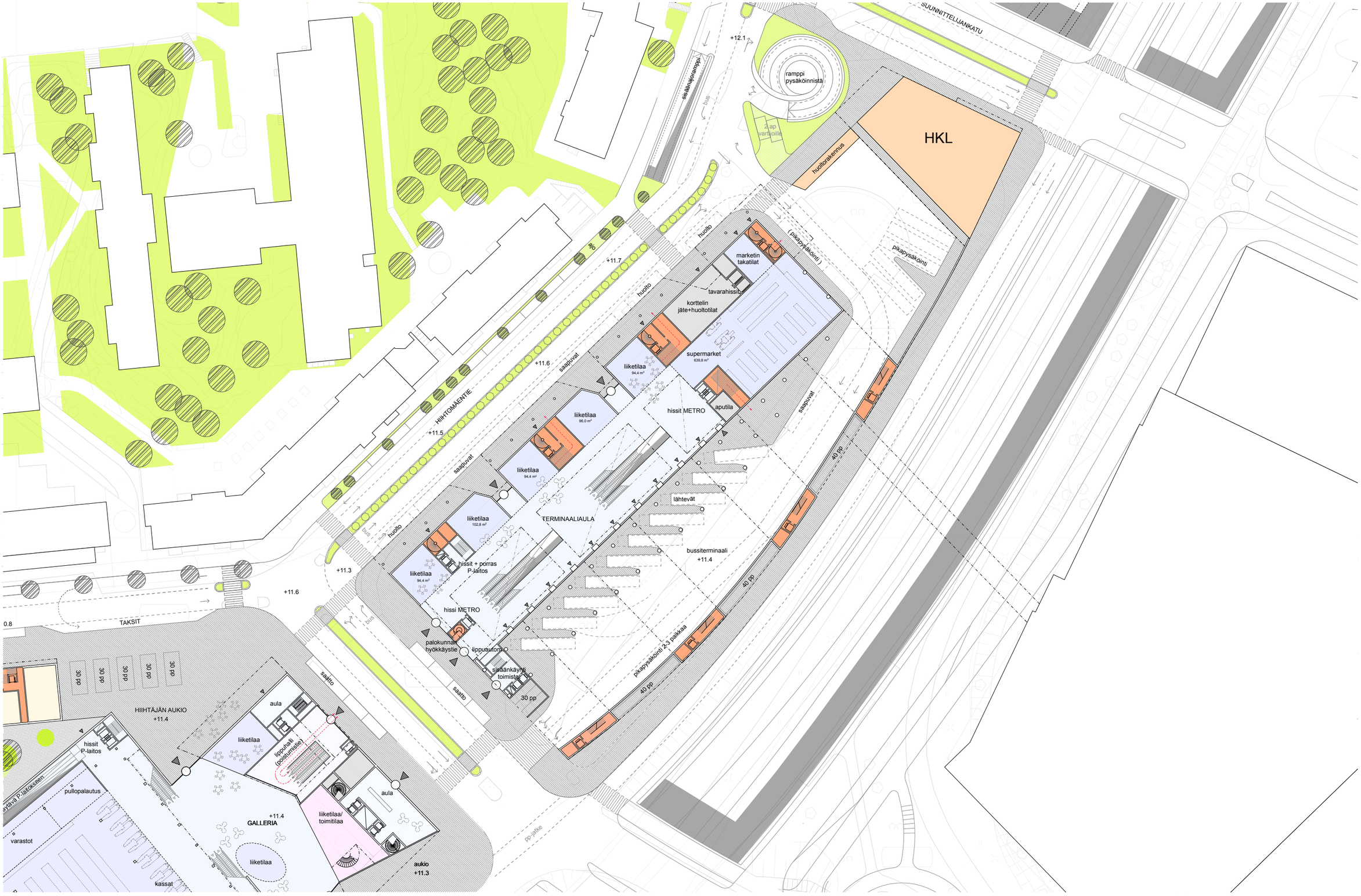


LAITURIN NYKYLEVEYS	9.650 mm	
LAITURISEINÄT/-OVET	n. 2x 200 mm	*arvio*
VAPAATILA ->	9.250 mm	
2 LIUKUPORRASTA	á 1.680 mm	
ASENNUSVARAT	2x 50 mm	
OSASTOIVAT SEINÄT	2x 200 mm	*arvio*
YHTEENSÄ	3.760 mm	*mahtuu nykyiseen pilariväliin*
VAPAATILA ->	2x 2.695 mm	
3 LIUKUPORRASTA	á 1.680 mm	
ASENNUSVARAT	2x 50 mm	
OSASTOIVAT SEINÄT	2x 200 mm	*arvio*
YHTEENSÄ	5.440 mm	*ei mahdu nykyiseen pilariväliin*
VAPAATILA ->	2x 1.855 mm	

ASEMAN LÄNSIPÄÄ
KOLMAS LIUKUPORRAS EDELLYTTÄÄ NYKYISEN LAITURIN JATKEEN LEVENTÄMISTÄ KOKO LAITURIN LEVYISEKSI.

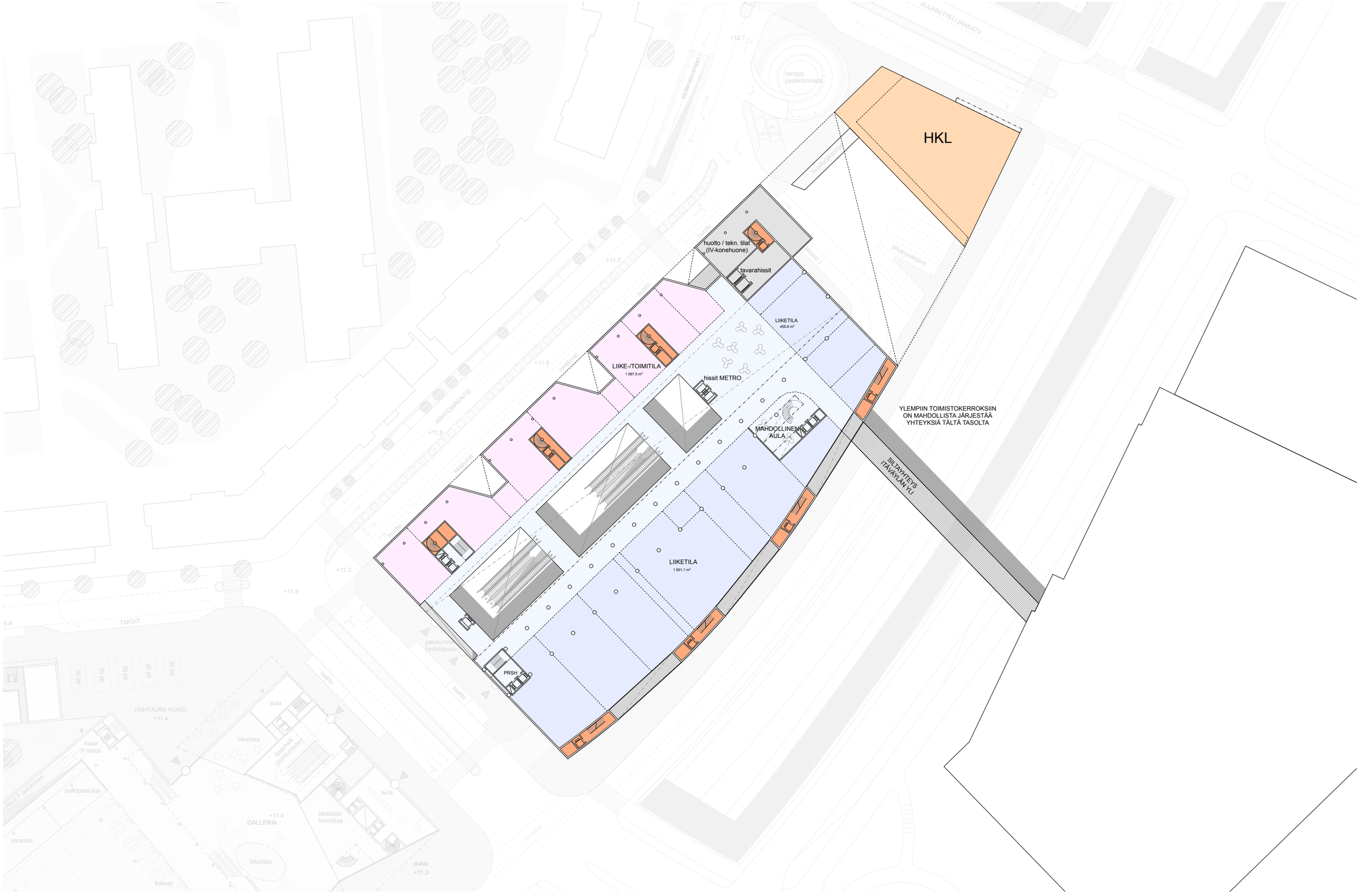
K1 - laituritaso 1:800

0 10 50



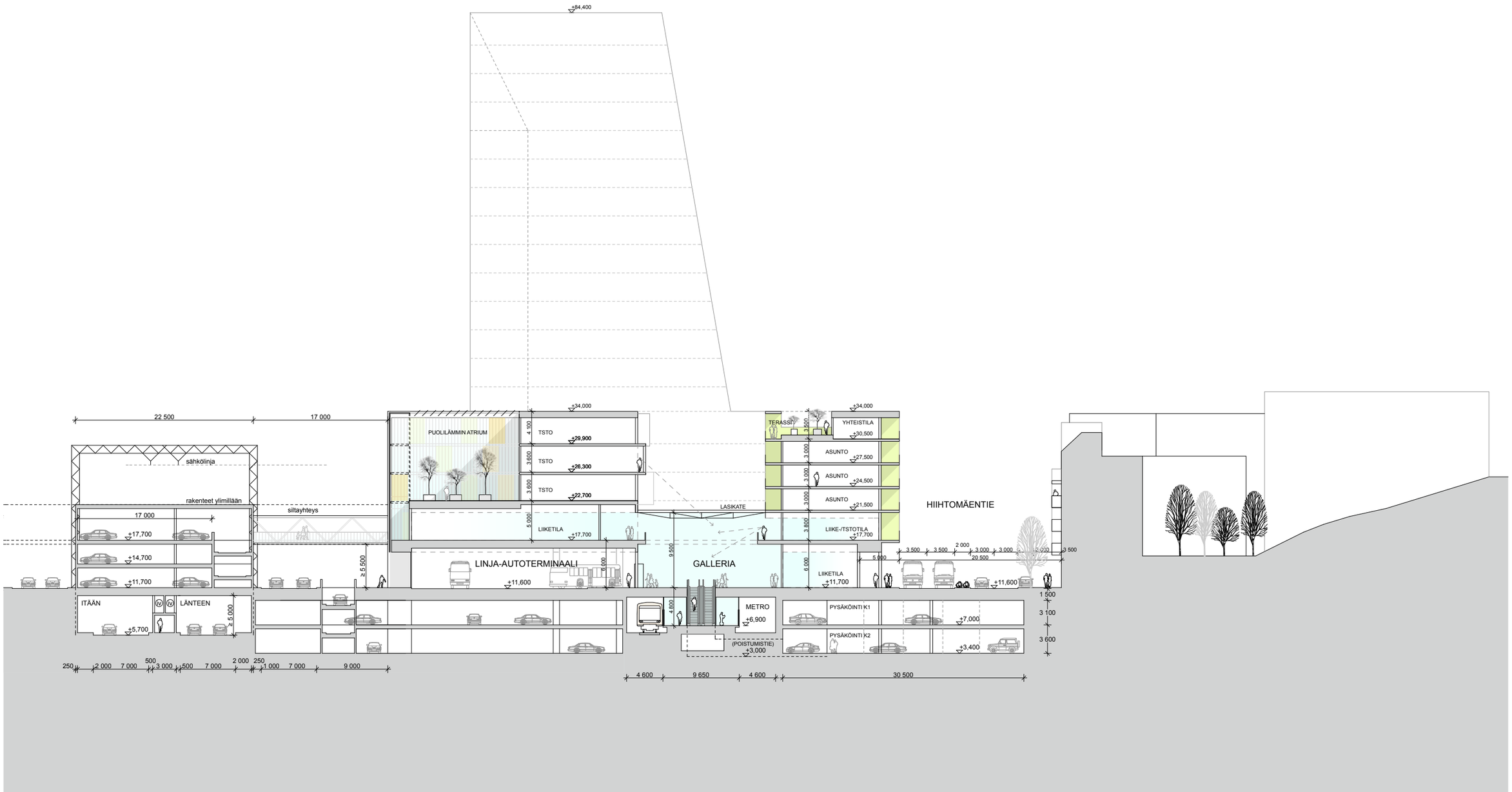
1.krs - katutaso 1:800

0 10 50

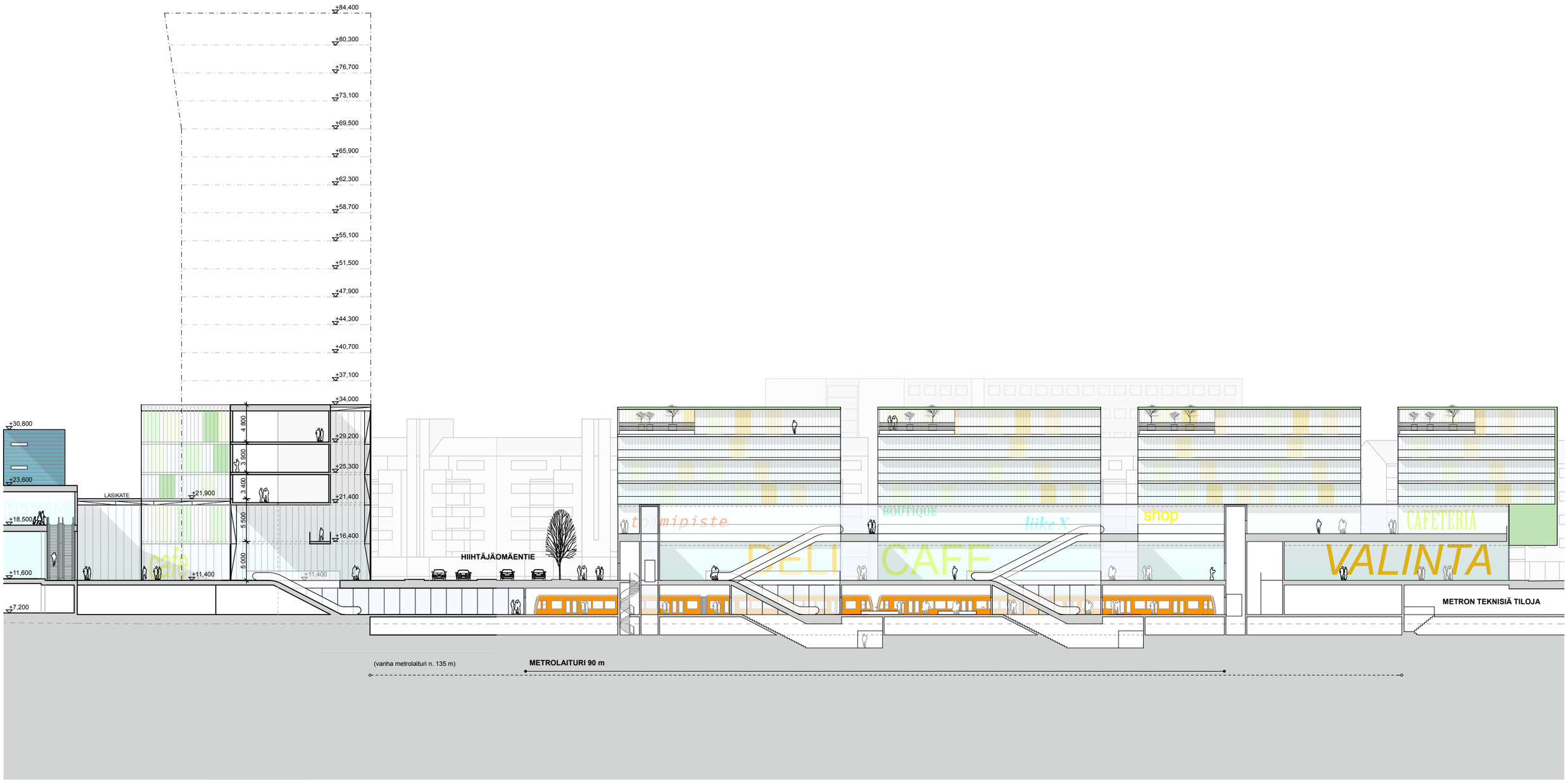


2.krs 1:800

3.-6.krs - peruskerros 1:800

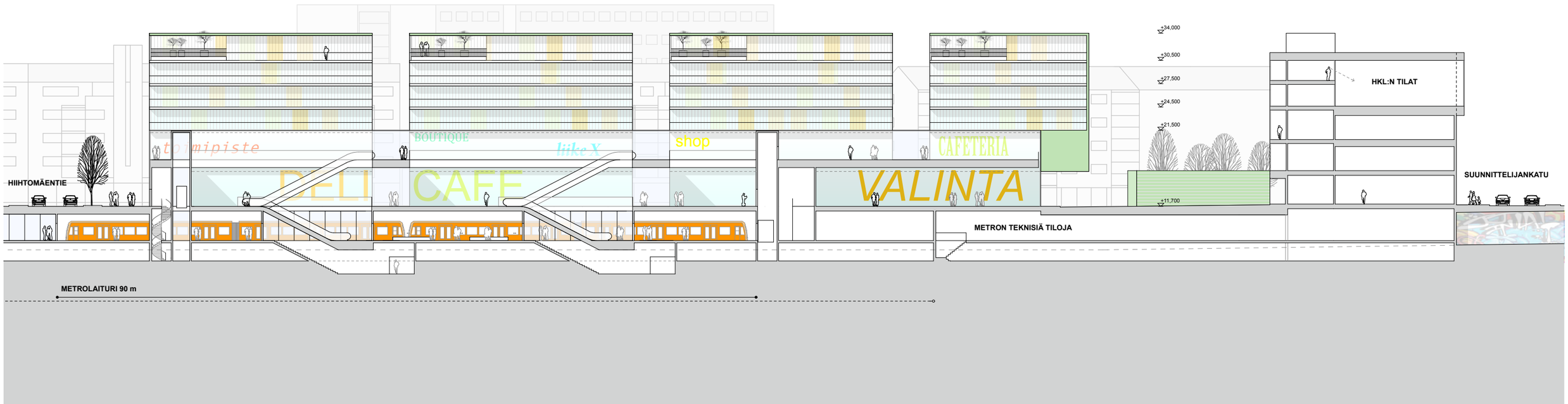


poikkileikkaus, "metrokortteli" 1:500



pituusleikkaus, "metroasema" 1:500

0 10 50



pituusleikkaus, "metrokortteli" 1:500

0 10 50

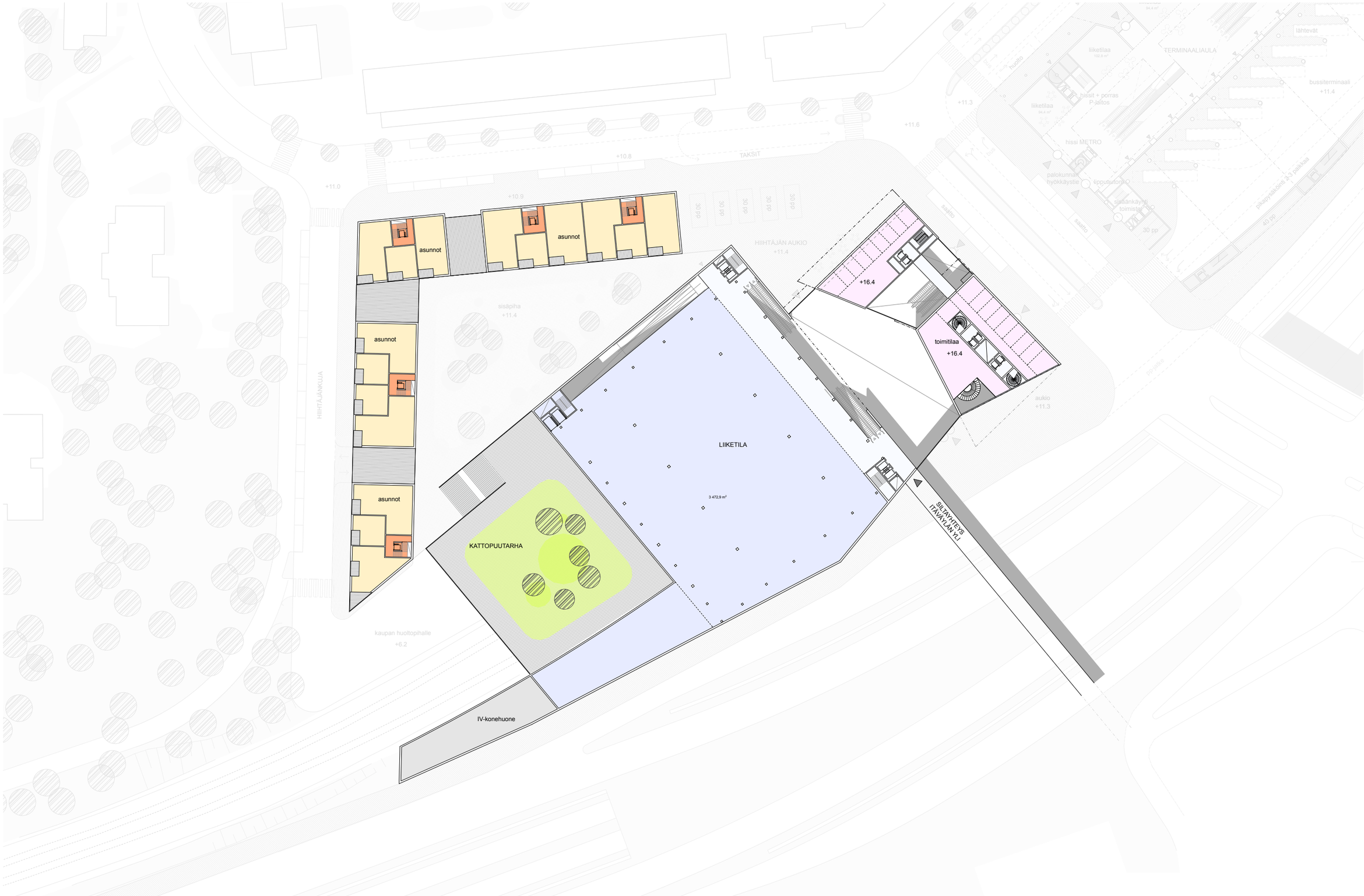
K2 - alempi kellaritaso 1:800

K1 - laituri-/huoltotaso 1:800

Herttoniemen metroasema ja kauppakeskus
VIITESUUNNITELMA
Arkkitehtuuritoimisto B&M Oy
30.10.2009, HERTTA

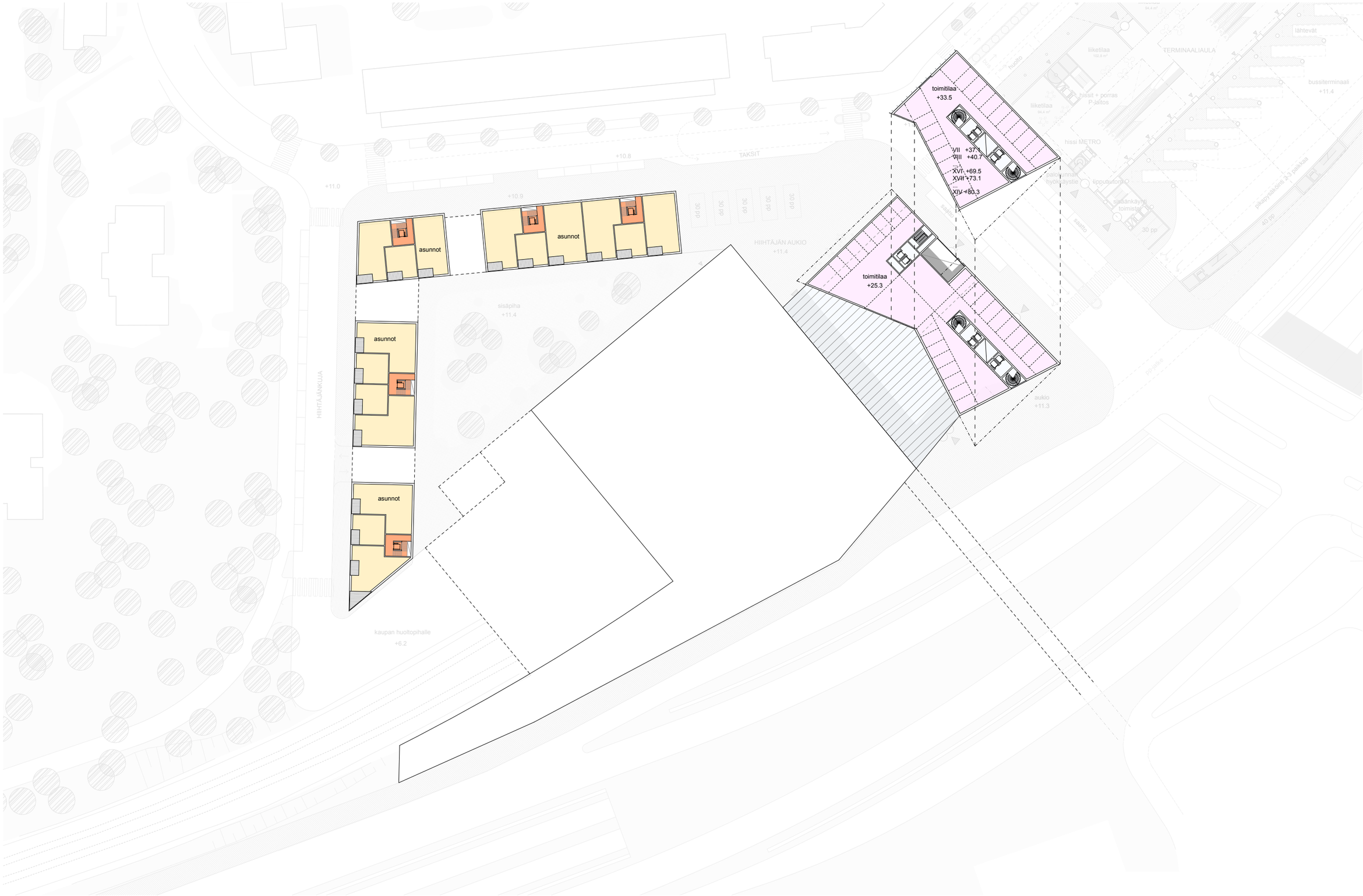
1.krs - katutaso 1:800

0 10 50

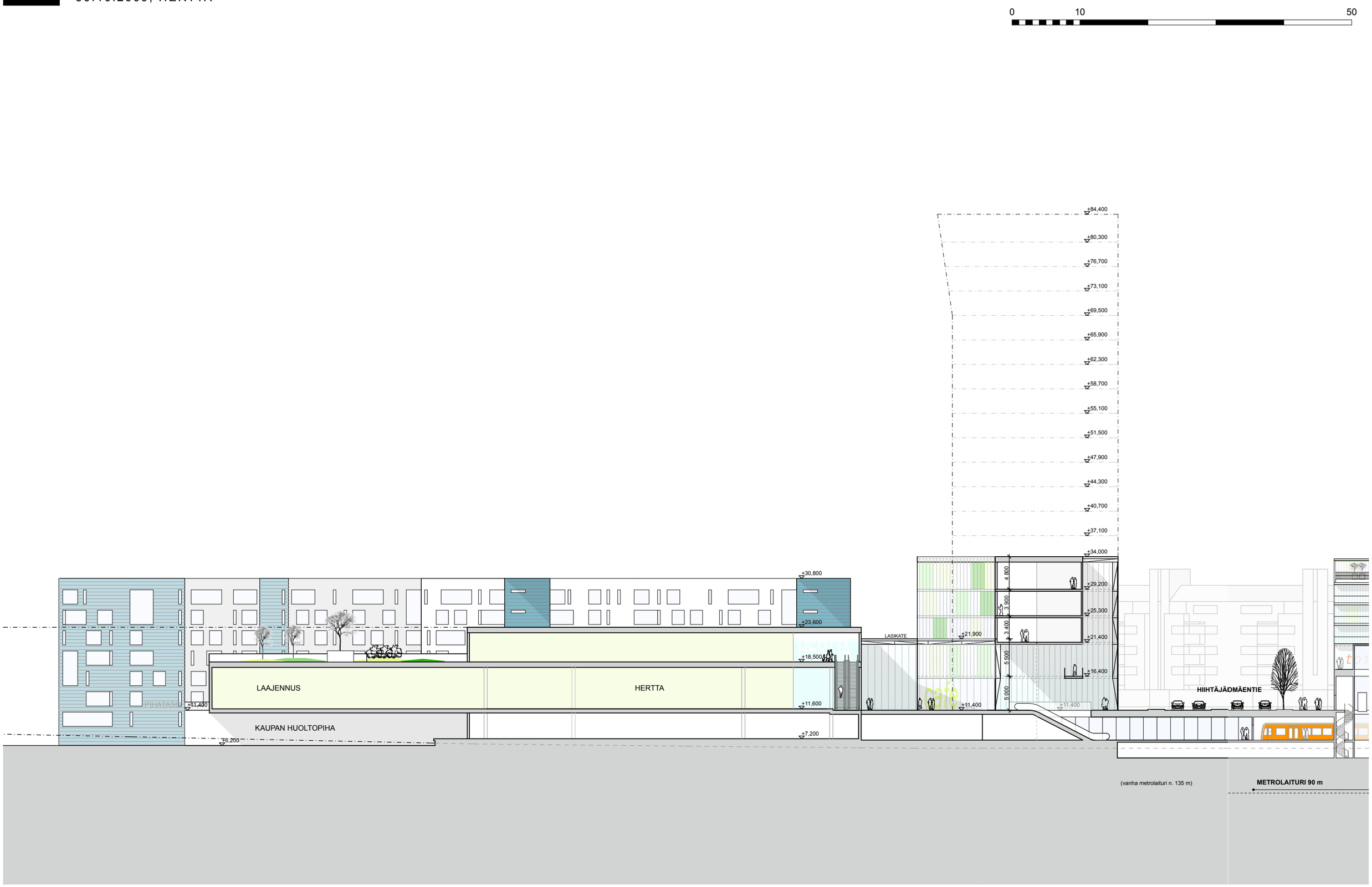


2.krs 1:800

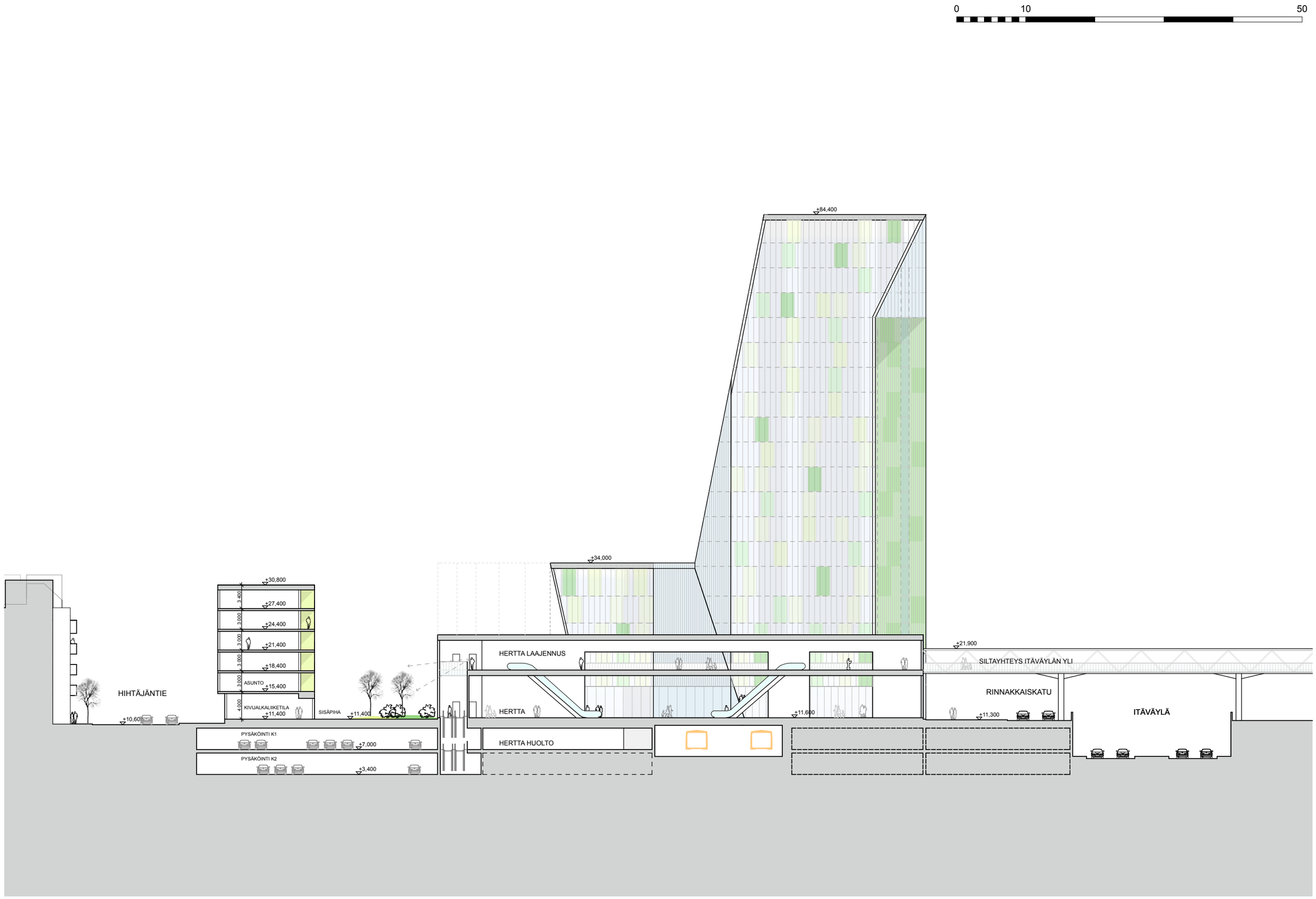
0 10 50



3.-5.krs - peruskerros / 6.-19.krs - peruskerros, torni 1:800



pituusleikkaus, "Hertta" 1:500



poikkileikkaus, "Hertta" 1:500

0 10 50

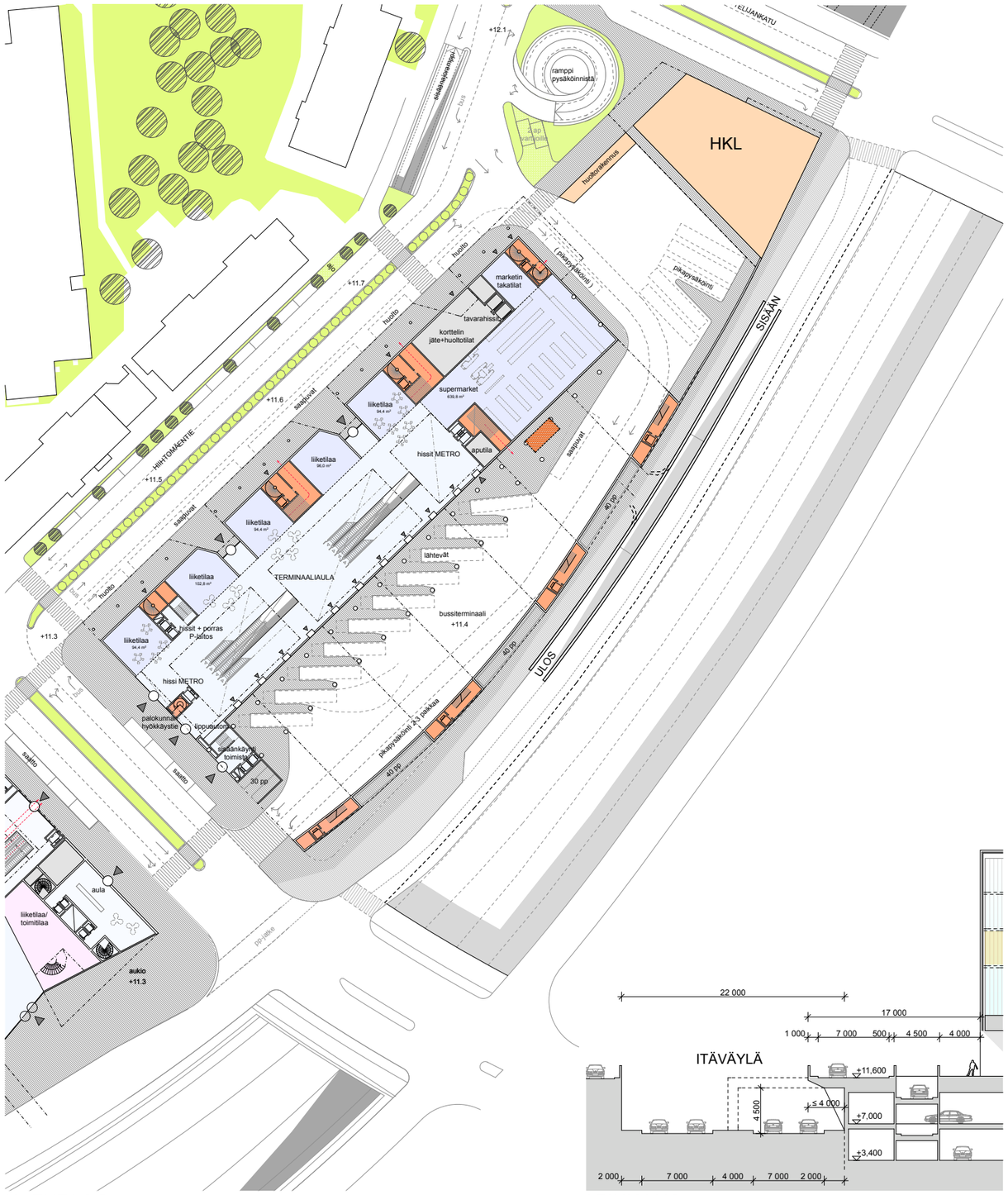
poikkileikkaus, "Torni" 1:500

optio, "P-välitila"

KELLARIKERROS

BUSSITERMINAALIN ALLA P-LAITOS METRORADAN JA ITÄVÄYLÄN VÄLISSÄ

1. kerroksinen noin 200 AP
2. kerroksinen noin 400 AP



KATUTASO

RINNAKKAISKATUA SIIRRETÄÄN ULOKKEENA ITÄVÄYLÄN PÄÄLLE, JOTTA SAADAAN RAMPIT MAHTUMAAN KEVYENLIIKENTEENVÄYLÄN JA RINNAKKAISKADUN VÄLIIN.

LEIKKAUS

optio, "P-välitila" 1:1000, 1:500

optio, "P-itäväylä"

KATUTASO, PYSÄKÖINTI KANNELLA YHDESSÄ TASOSSA

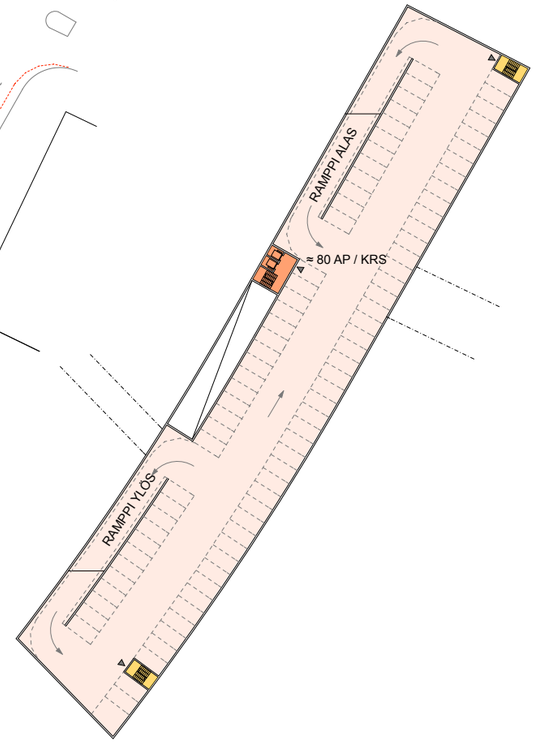
P-LAITOKSEN 1.-VAIHE, 95 LIITYNTÄPYSÄKÖINTIPAIKKAA

KATUTASO, P-LAITOS

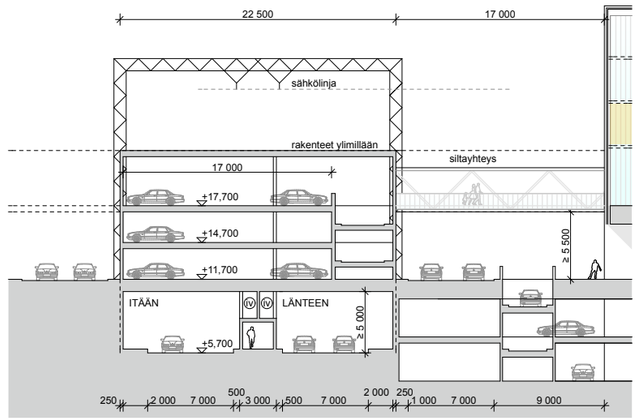
P-LAITOS, SILTAYHTEYS METRO- JA MHz-KORTTELEIHIN

3. kerroksinen noin 250 AP

4. kerroksinen noin 330 AP (sähkölinjan korkeus?)



YLEMMÄT KERROKSET



LEIKKAUS

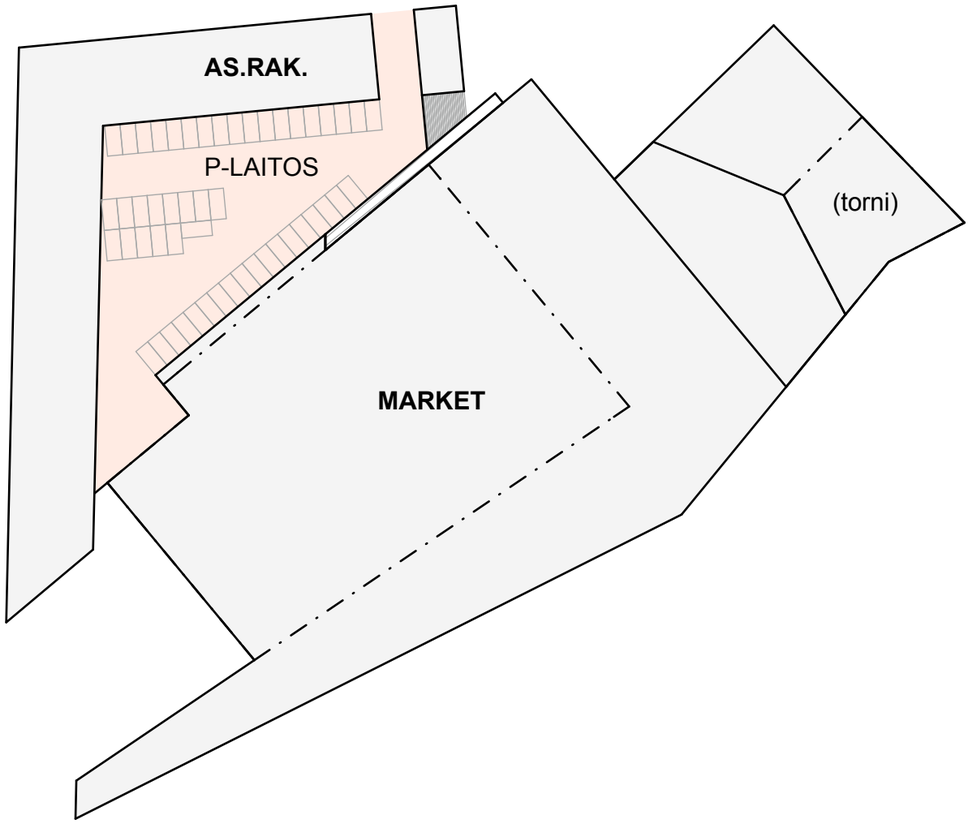
ITÄVÄYLÄN TUNNELEIDEN VÄLILLÄ POISTUMISTIEKÄYTÄVÄ
SÄHKÖLINJAN RAKENTEET INTEGROIDAAN RAKENNUKSEEN

optio, "P-itäväylä" 1:1000, 1:500

optio, "Hertan pihakansi, alla pysäköintiä"

P-LAITOS KANNEN ALLA
- suhteellisen pieni kolmiomainen tila
- maksimi autopaikka määrä n. 50 todennäköisesti vain n. 45

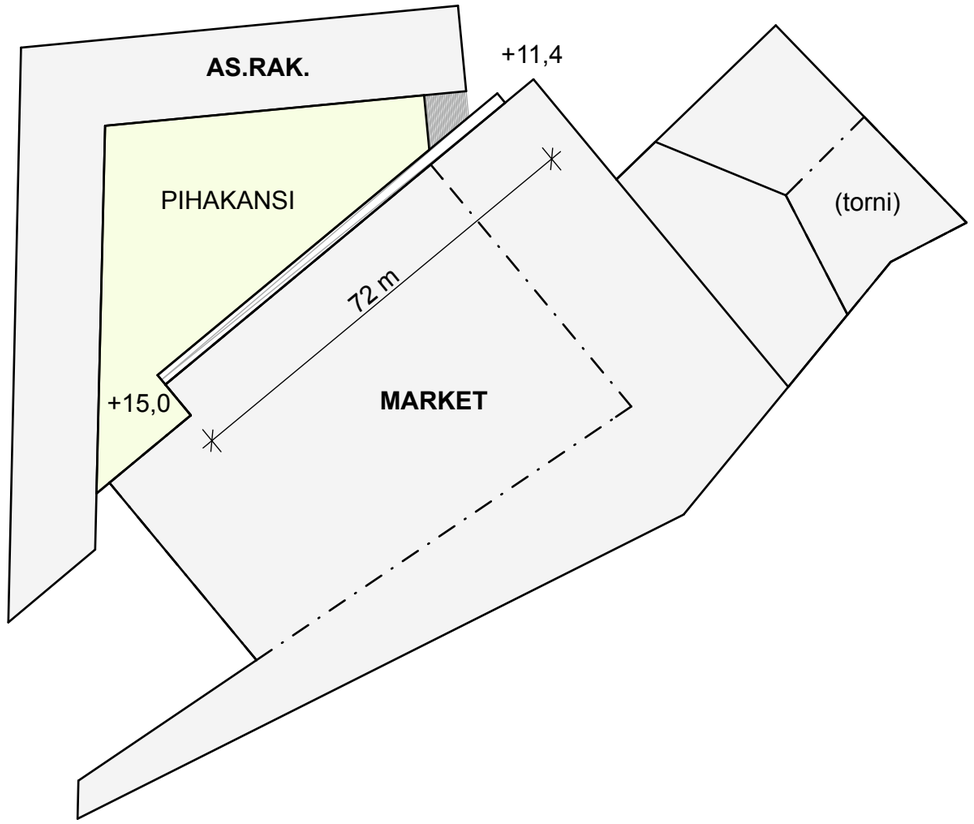
"L-korttelin" maantasoon syntyy vain kadulle aukeavia tiloja, joiden käyttö pysäköintiin on käytännössä hankalaa.



PIHAKANNEN KORKEUS

- maanpinta = alapuolinen lattia	noin	+11,4
- vapaa ajokorkeus	min.	2,4 m
- kanavatila + rakenteet	min.	1,2 m
	-> minimissään n.	+15,0

Jos/kun kannen tulee olla esteettömästi saavutettavissa tarvitaan luiska jonka pituus on n. 72 metriä (1/20)

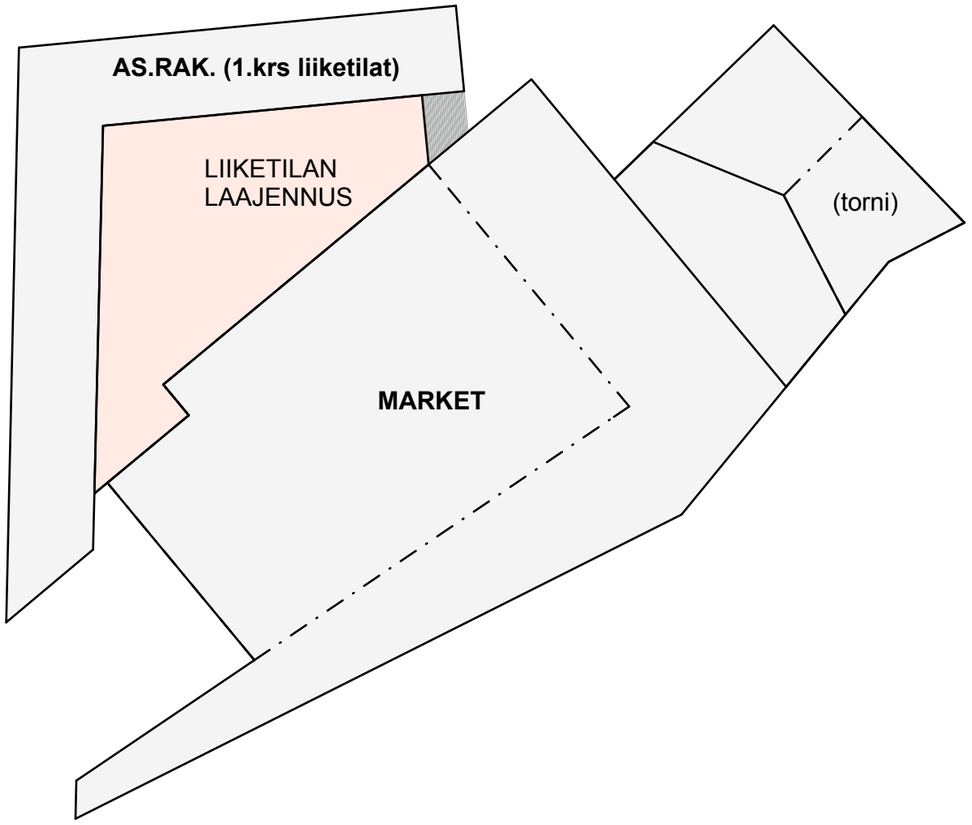


optio, "Hertan pihakansi, alla pysäköintiä" 1:1000

optio, "Hertan pihakansi, alla liiketila"

LIIKETILA KANNEN ALLA
- lisätilaa liikerakentamiselle n. 1700 m^2

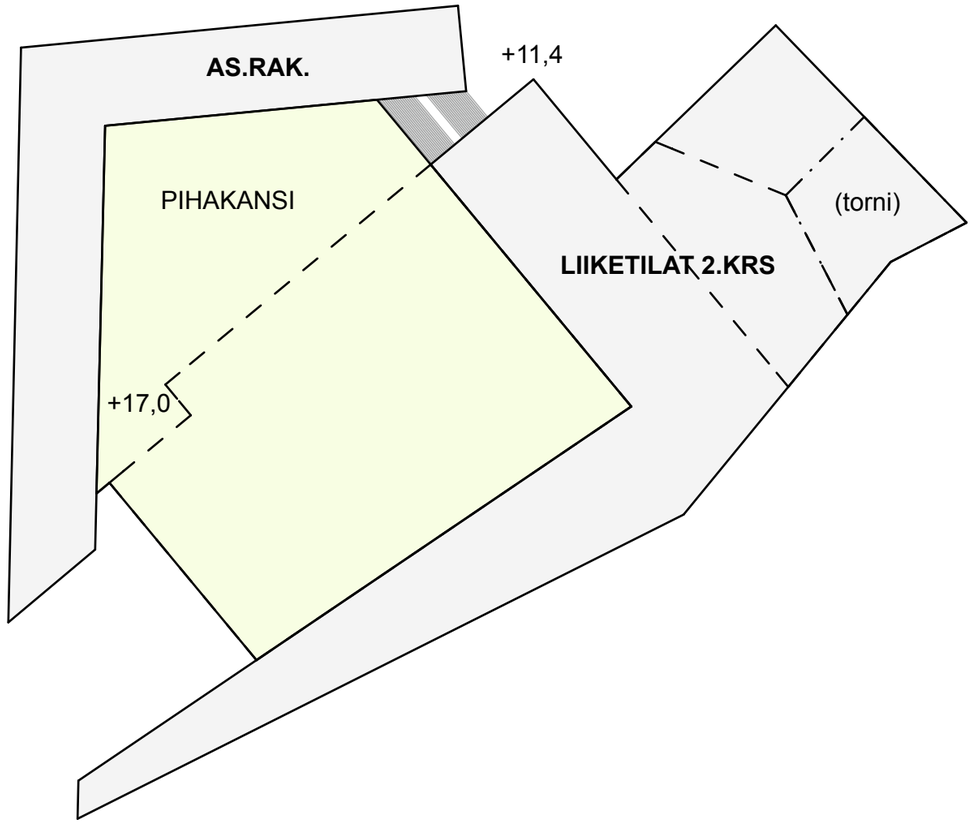
"L-korttelin" kahteen ensimmäseen kerrokseen syntyy vain kadulle aukeavia tiloja, tai liiketilat jatkuvat asuinrakennuksen läpi kadulle



PIHAKANNEN KORKEUS

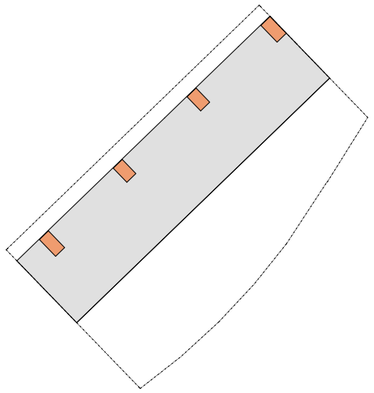
- lattia	noin	+11,4
- vapaa korkeus	noin	3,6 m
- installaatiot + rakenteet	noin	2,0 m
	-> minimissään n.	+17,0

Jos kannen tulisi olla esteettömästi saavutettavissa tarvittaisiin luiska jonka pituus on n. 112 metriä (1/20), mikä ei enää järkevä.



optio, "Hertan pihakansi, alla liiketila" 1:1000

KATUTASO



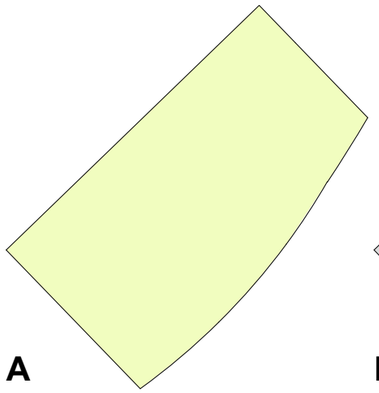
"TERMINAALI 1.KRS"
3.000 kem^2
noin 40% liiketilaa

KERROSALA ERI YHDISTELMILLÄ

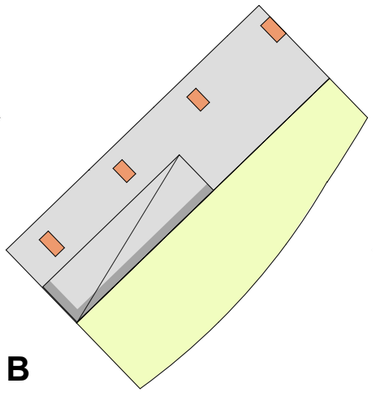
A	3.000 k-m^2	n. 20 ap
B	5.500 k-m^2	n. 50 ap
C	7.000 k-m^2	n. 70 ap
D	8.500 k-m^2	n. 100 ap

A-1	9.800 k-m^2	n. 90..105 ap	**B-1**	10.600 k-m^2	n. 100..130 ap	**C-1**			**D-1**	13.600 k-m^2	n. 150..180 ap
A-2	21.000 k-m^2	n. 240 ap	**B-2**			**C-2**			**D-2**	22.000 k-m^2	n. 265 ap
A-3	16.600 k-m^2	n. 160..205 ap	**B-3**	15.700 k-m^2	n. 150..185 ap	**C-3**	17.200 k-m^2	n. 170..205 ap	**D-3**	18.700 k-m^2	n. 200..235 ap
A-4	19.000 k-m^2	n. 180..235 ap	**B-4**	17.500 k-m^2	n. 170..210 ap	**C-4**	19.000 k-m^2	n. 190..230 ap	**D-4**	20.500 k-m^2	n. 230..260 ap
A-5	19.800 k-m^2	n. 245 ap	**B-5**	18.100 k-m^2	n. 230 ap	**C-5**			**D-5**	21.100 k-m^2	n. 280 ap
A-6	14.200 k-m^2	n. 135..170 ap	**B-6**	13.900 k-m^2	n. 135..165 ap	**C-6**			**D-6**	16.900 k-m^2	n. 185..215 ap

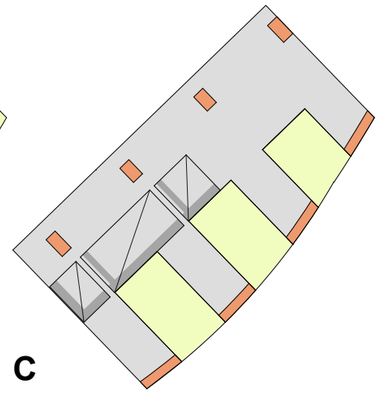
2. KERROS



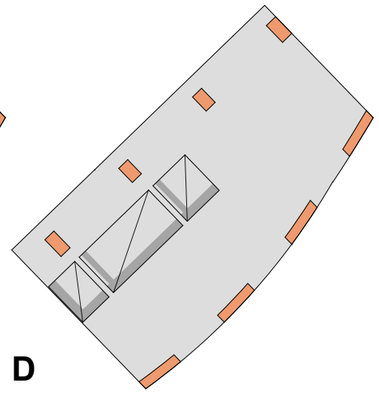
A
"NOLLA-VAIHTOEHTO"
2. kerros kuten ylemmät



B
"MINI-VAIHTOEHTO"
2.500 kem^2
liike-/toimistotilaa



C
"MINI+KAMPA"
4.000 kem^2
liike-/toimistotilaa



D
"LAATTA"
5.500 kem^2
liiketilaa

Käytetyt ap-normit:

liiketilat	1 ap / 60 k-m^2
toimistotilat	1 ap / 75 k-m^2
asunnot	1 ap / 100 k-m^2

Autopaikkamäärät laskettu ilman liityntäpysäköintiä

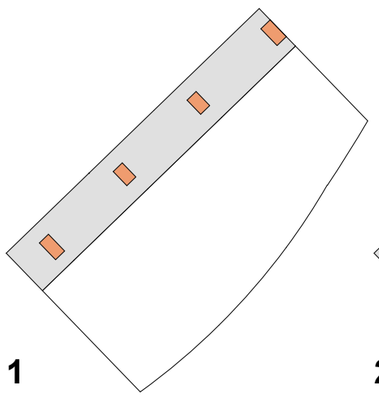
Terminaalitiloja laskettu olevan kerrosalasta:

A	n. 1.750 k-m^2
B,C,D	1.krs n. 1.750 k-m^2 + 2.krs n. 500 k-m^2

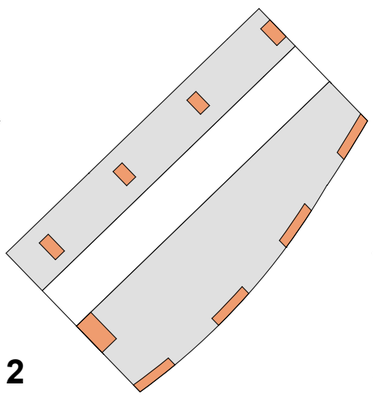
Ylempiä kerroksia laskettu:

A	4 kpl (2.-5.krs)
B,C,D	3 kpl (3.-5.krs)

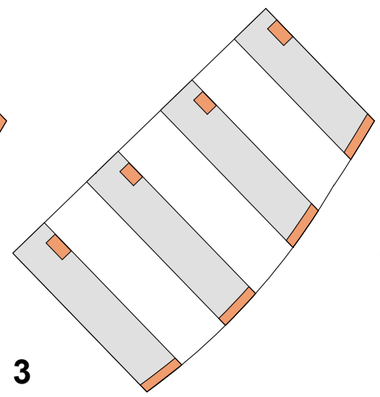
YLEMMÄT



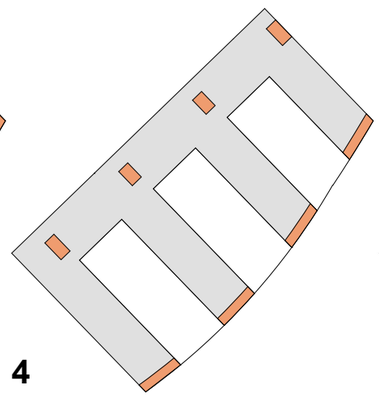
1
"1 LAMELLI"
1.700 kem^2 / krs
asumista tai toimistoja



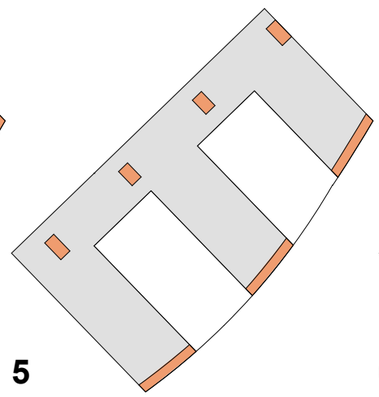
2
"2 LAMELLIA"
4.500 kem^2 / krs
asumista + toimistoja



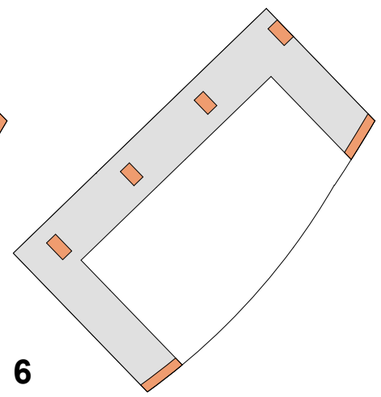
3
"4 LAMELLIA"
3.400 kem^2 / krs
asumista tai toimistoja



4
"KAMPA"
4.000 kem^2 / krs
asumista tai toimistoja



5
"E-MALLI"
4.200 kem^2 / krs
toimistoja



6
"U-MALLI"
2.800 kem^2 / krs
asumista tai toimistoja

Metrokorttelin teoreettinen kerrosalalaskelma 1:2000

HERTTONIEMEN VIITESUUNNITELMA / LIIKENNE

Bussiterminaali

Bussiterminaali on pääperiaatteeltaan samanlainen kuin kilpailuvaiheessa. Saapuvien bussien laituri on siirretty metrokorttelin itäpäästä rakennuksen eteläreunalle, lähtölaitureiden välittömään läeisyyteen. Bussiterminaalissa on 10 nokkalaituria ja viisi bussien pikapysäköintipaikkaa.

Hiihtäjäntie

Hiihtäjäntien poikkileikkausmitoitusta on muutettu kilpailuvaiheen suunnitelmaan nähden. Kadun pohjoisreunalla on jalkakäytävä, jolloin pyöräily ja pysäköinti on esitetty ajoradalle. Aikaisemmissa suunnitelmissa Hiihtäjäntien pohjoisreunalle oli esitetty yhdistetty jalankulku- ja pyörätie. Muutos perustuu kaupunkisuunnitteluvirastossa keväällä 2009 laadittuun Hiihtäjäntien parannussuunnitelmaan.

Kadun eteläreunalla pysäköinti on sijoitettu pysäköintiruutuihin. Hiihtäjäntien taksiasemaa on pidennetty hieman aikaisempaan suunnitteluvaiheeseen verrattuna.

Hiihtäjänkuja

Hiihtäjänkujan mitoitus perustuu kilpailuvaiheessa esitettyyn mitoitukseen. Hiihtäjäntien risteysalueen mitoitus on tarkistettu Hiihtäjäntien muutoksien vuoksi. Hiihtäjänkujalta on ajoyhteydet Hertan huoltopihalle sekä pysäköintilaitokseen.

Hiihtomäentie

Hiihtomäentiellä nykytilanteessa metroaseman pohjoispuolella oleva välisuojatie on poistettu. Kyseistä suojatietä ei ole pidetty liikenneturvallisuuden kannalta optimaalisena, koska suojatie sijoittuisi bussiterminaalin saapuvien bussien laitureiden väliin.

Hiihtomäentielle, metroaseman länsipäähän on varattu tila neljälle saattoliikennepaikalle kadun molemmin puolin. Nämä saattoliikennepaikat palvelevat osittain myös huollon tarpeita. Hiihtomäentien läntisellä osalla kilpailuvaiheessa esitetty välisuojatie on siirretty liikennevalojen yhteyteen, koska suunnittelun edetessä välisuojatien on todettu olevan liikennevaloasetuksen vastainen. Hiihtomäentien ylittävä pyörätie on sijoitettu pohjoisen rinnakkaiskadun suuntaisesti, jotta etenkin pitkämatkainen pyöräily on mahdollisimman sujuvaa.

Huoltoliikenne

Huoltoliikenne on esitetty tapahtuvan maantasossa metrokorttelin koilliskulmassa. Huoltoliikennettä ei ohjata bussiterminaalin alueelle. Myös Hiihtomäentiellä, metroaseman länsipäässä olevat saattoliikennepaikat toimivat osittain huoltoliikenteen käytössä.

Huoltoliikenteen sijoittamista pysäköintilaitosten yhteyteen ei esitetä, sillä huollon vaatima kerroskorkeus pidentäisi kohtuuttomasti pysäköintilaitoksiin johtavia ajoramppeja. Samalla kasvava kerroskorkeus johtaisi joiltain osin hankalaan tilanteeseen rakentaa laitoksiin useampia kerroksia.

Kevyt liikenne

Hiihtomäentien ja Itäväylän pohjoisen rinnakkaiskadun risteykseen on esitetty pyörätien jatke. Jalankulkijoiden suojatie on esitetty risteyksen liikennevalojen yhteyteen.

Suunnitelmassa on varauduttu rakentamaan kevyen liikenteen silta Itäväylän yli. Silta yhdistää Itäväylän eteläpuolella olevan Gigahertsin sujuvasti metron lippuhalliin ja sen päälle rakentuviin liike-/ toimistotiloihin.

Uuden bussiterminaalin itäpäähän on jätetty noin 2 metrin levyinen tila epäviralliselle jalankululle. Kyseisellä kohdalla on pidetty todennäköisenä, että osa saapuvien bussien matkustajista saattaa kulkea ulkokautta.

Pysäköinti

Ve1 Optio, "P-välitila"

Suunnitelmassa on esitetty vaihtoehtoinen ratkaisu, jossa pysäköinti sijoitetaan pohjoisen rinnakkaiskadun ja metroradan väliin jäävään tilaan. Ajoyhteys pysäköintiin on järjestetty rinnakkaiskadulta rampeilla. Tämä edellyttää rinnakkaiskadun eteläisen kaista sijoittamista Itäväylän päälle ulokkeella.

Vaihtoehdon 1 etuja ja haittoja:

+ hyödynnetään muuten tyhjäksi jäävä tila Itäväylän ja metroradan välissä.

+ vähentää liikennettä Hiihtomäentiellä

+ vapauttaa tilaa kevyelle liikenteelle Hiihtomäentien ja Suunnittelijankadun risteyksessä

+ ei tarvetta mittaville ramppijärjestelyille Hiihtomäentien asuinrakennusten edustalla

+ mahdollisuus suoralle porrasyhteydelle metrolaiturille

- edellyttää liittymät Itäväylän rinnakkaiskadulle

Ve2 Optio, "P-Itäväylä"

Suunnitelmassa on esitetty pysäköintipaikkojen rakentamista Itäväylän päälle rakennettavalle kannelle. Kannelle on mahdollista rakentaa pysäköinti joko yhteen tai useampaa tasoon. Vaihtoehto 2 on mahdollista toteuttaa yhdessä vaihtoehdon 1 kanssa.

Vaihtoehdon 2 etuja ja haittoja:

+ Itäväylän kattamisesta saadaan samalla tehokas meluntorjunta alueelle

+ vähentää liikennettä Hiihtomäentiellä

+ vapauttaa tilaa kevyelle liikenteelle Hiihtomäentien ja Suunnittelijankadun risteyksessä

+ ei tarvetta mittaville ramppijärjestelyille Hiihtomäentien asuinrakennusten edustalla

+ mahdollisia synergiaetuja Itäväylän eteläpuolen korttelille

+ toteutettavissa vaiheittain (p-kansi / p-talo)

- edellyttää liittymät Itäväylän rinnakkaiskadulle

- ei suoraa yhteyttä metrolaiturille

Ve3 Hiihtomäentien alapuolinen P-laitos

Suunnitelmassa on esitetty hankesuunnitelman mukainen ratkaisu, jossa pysäköintilaitos rakennetaan Hiihtomäentien alle.

Vaihtoehdon 3 etuja ja haittoja:

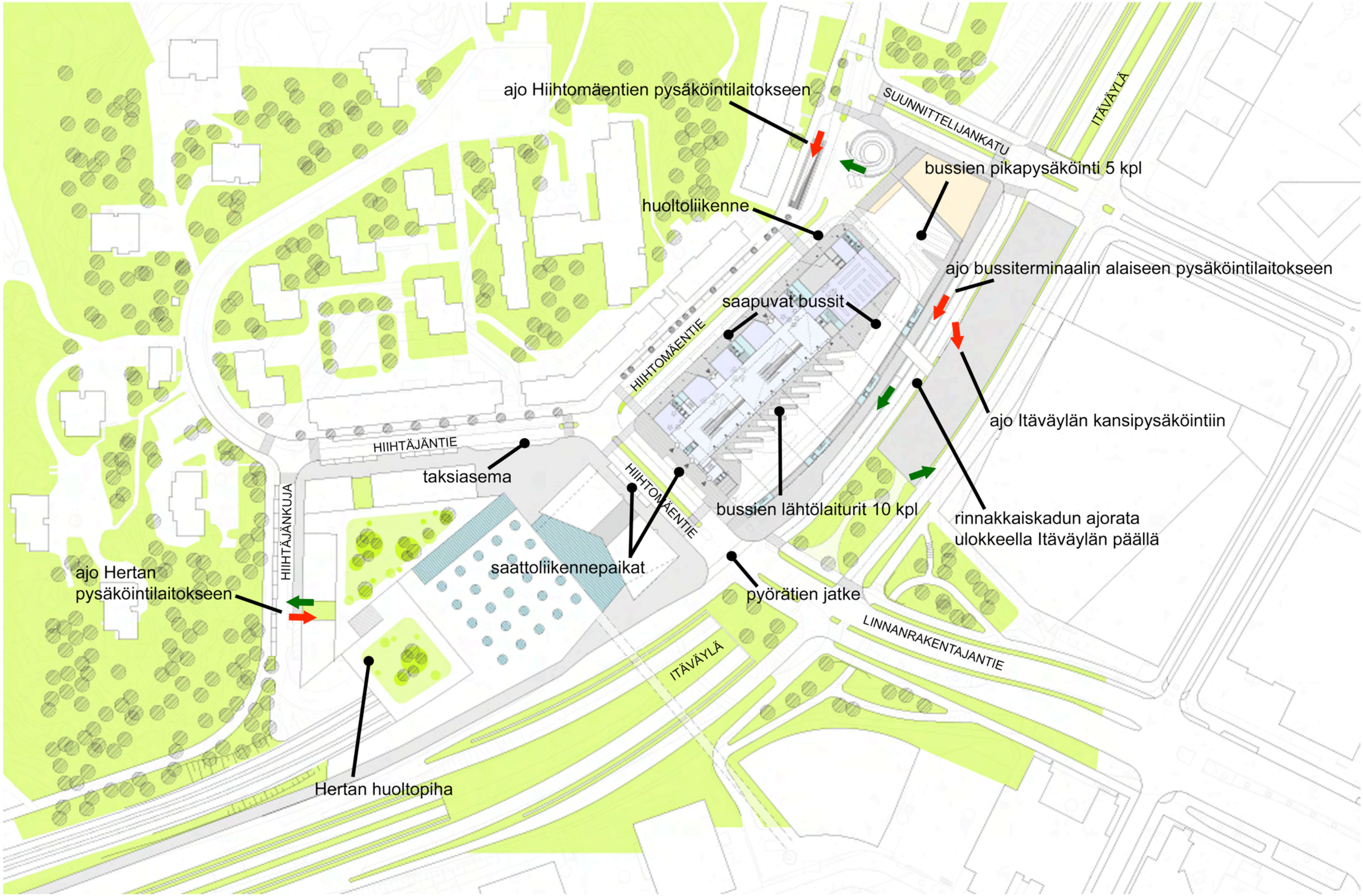
+ Itäväylän rinnakkaiskadulle ei tarvita liittymiä

+ mahdollisuus suoralle porrasyhteydelle metrolaiturille

- toteutus edellyttää koko Hiihtomäentien auki kaivamista kadun pohjoispuolella oleviin tontteihin asti.

- pysäköintilaitoksen ajoyhteydet sijoittuvat erittäin lähelle Hiihtomäentien nykyisiä asuinrakennuksia

Jari Laaksonen
Projekti-insinööri, Liikennesuunnittelu
WSP Finland Oy / WSP Finland Ltd.



Liikennekaavio 1:1500 - WSP 2/2