

Teollisuuskadun akseli

Kaavarungon selostus

4.5.2021



Helsinki

Yhteyshenkilöt:

Helsingin kaupunki

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne

Asemakaavoitus

Tiia Ettala, arkkitehti, Keskustatiimi

Liikennesuunnittelu

Kaisa Reunanen-Krause, liikenneinsinööri, Liikennejärjestelmä (liikenneverkko)
Ville Kankkunen, liikenneinsinööri, Liikennejärjestelmä, (joukkoliikenne)
Oskari Kaupinmäki, liikennesuunnittelija, Liikennejärjestelmä (pyöräliikenne)
Elina Rundell, liikenneinsinööri, Suunnittelu (Teollisuuskatu)
Riikka Österlund, projektipäällikkö, Suunnittelu (Junatie)

Kaupunkitila ja maisemasuunnittelu

Valtteri Lankiniemi, diplomi-insinööri
Oula Rahkonen, maisema-arkkitehti

Maankäytön yleissuunnittelu

Niklas Aalto-Setälä, yleiskaavasuunnittelija

Teknistaloudellinen suunnittelu

Mikko Tervola, insinööri
Jarkko Nyman, Insinööri

Kaupunginkanslia

Aluerakentaminen

Päivi Ahlroos, projektinjohtaja, Pasila
Sirpa Kallio, projektinjohtaja, Keskusta
Hannu Asikainen, projektinjohtaja, Kalasatama
Elinkeino-osasto
Minna Maarttola, kehityspäällikkö

Lisäksi kaavarunkotyöhön ovat osallistuneet:

Helsingin kaupunki

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne

Asemakaavoitus

Marja Piimies, asemakaavapäällikkö
Tuomas Hakala, yksikön päällikkö, Asemakaavakoordinaatio
Janne Prokkola, yksikön päällikkö, Keskustatiimi
Perttu Pulkka, arkkitehti, Keskustatiimi
Kajsa Lybeck, arkkitehti, Keskustatiimi
Irene Siljama, arkkitehti, Keskustatiimi
Hille Häkkinen, harjoittelija, Keskustatiimi
Hanna Pikkarainen, tiimipäällikkö, Kantakaupunkitiimi
Milla Nummikoski, arkkitehti, Kantakaupunkitiimi
Jaana Liiri, suunnittelija, Kantakaupunkitiimi
Päivi Kaartinen, suunnitteluavustaja, Kantakaupunkitiimi
Raphael Padilha, suunnittelija, Länsisatama-Kalasatama –tiimi
Pia Kilpinen, arkkitehti, Länsisatama-Kalasatama –tiimi
Marco di Martino, suunnittelija, Itäinen täydennysrakentaminen
Liisi Ylönen, suunnittelija, Asemakaavakoordinointi
Anni-Maria Räsänen, suunnittelija, Asemakaavakoordinointi

Liikennesuunnittelu

Reetta Putkonen, Liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö
Anna Pätynen, liikenneinsinööri, liikennejärjestelmä
Niko Setälä, projektipäällikkö, liikennejärjestelmä
Inga Valjakka, tiimipäällikkö, Suunnittelu
Tiia Numminen, liikenneinsinööri, Suunnittelu
Anna Nervola, liikenneinsinööri, liikenteenhallinta
Abdulrahman Al-Metwali, liikenneinsinööri, liikennejärjestelmä

Kaupunkitila ja maisemasuunnittelu

Inka Lappalainen, maisema-arkkitehti
Maankäytön yleissuunnittelu
Elina Luukkonen, yleiskaavasuunnittelija
Alpo Tani, yleiskaavasuunnittelija
Teknistaloudellinen suunnittelu
Mikko Juvonen, tiimipäällikkö
Kati Immonen, insinööri
Matti Neuvonen, diplomi-insinööri
Anu Haahla, ympäristöasiantuntija
Tomi Varjus, diplomi-insinööri
Karri Kyllästinen, diplomi-insinööri

Hallinto- ja tukipalvelut

Tiina Antila-Lehtonen, vuorovaikutussuunnittelija
Daniel Helander, viestintä
Hannu Heinonen, ict-kehitys

Kaupunginkanslia

Elinkeino-osasto

Laura Yrjänä, erityisasiantuntija
Suvi Tuiskunen, yritysluotsi

Kuvat Tiia Ettala ellei toisin mainita

Sisällysluettelo

4	JOHDANTO
5	Esipuhe
6	Tiivistelmä
10	Kaavarunkoprosessi ja vuorovaikutus
13	Lukuohjeet
14	LÄHTÖKOHDAT
16	Kaavarunkotyön lähtökohdat
18	KAAVARUNKO
20	Kaavarunkokartta ja merkinnät
22	Kaavarungon määräykset
24	KAAVARUNON SISÄLTÖ TEEMOITTAIN
26	Toiminnot
30	Täydennysrakentaminen
34	Ulkotilat, yhdistyvyys ja katutaso
37	Joukkoliikenteen runkoyhteys
41	Liikenne ja katutila
45	Kestävyys ja resilienssi
48	Ympäristötekniikka
50	MITÄ TÄMÄ VOISI TARKOITTAA
52	Kaavarungon osa-alueet
54	TEOLLISUUSKADUN KÄRKI
	Kumpulantien kortteli
	Kuortaneenkatu
62	KONEPAJA JA ELIMÄENKADUN KORTTELIT
	Töysänkatu
68	TEOLLISUUSKADUN LAAKSO
	Satamaradankadun korttelit
	Dallapénpuisto
	Kinaporinpuisto
80	JUNATIEN ALUE
	Junatien liikennejärjestelyt
	Kruununmakasiini ja Pääskylän puisto
	Teurastamon alue ja Lautatarhankadun korttelit
	Suvilahden täydennysrakentaminen
94	TOTEUTUMINEN
96	Toteutuminen ja vaiheistus
110	Teollisuuskadun akseli vuonna 2050

JOHDANTO



Helsingin itäinen kantakaupunki kehittyy voimakkaasti. Pasilan ja Kalasataman suurten rakennushankkeiden ja ydinkeskustan laajentumisen myötä kantakaupungin painopisteet muuttuvat.

Pasilan ja Kalasataman väliin sijoittuvaa Teollisuuskadun aluetta kehitetään työpaikkojen, kulttuurin ja tapahtumien keskittymänä, sekä ydinkeskustan laajentumana. Tavoitteena on vahvistaa Ilmalasta Pasilan ja Vallilan kautta Kalasatamaan kulkevaa työpaikka-akselia ja parantaa alueen yhteyksiä kaikilla kulkumuodoilla. Kokonaisvaltaisen ja hallitun kehittymisen varmistamiseksi ja tavoitteiden kirkastamiseksi alueelle laaditaan yleiskaavaa täsmäntävä kaavarunko, joka ohjaa alueen asemakaavoitusta ja muuta suunnittelua.

Kaavarunko luo suuntaviivat alueen tulevalle kehitykselle määrittelemällä jatkosuunnittelun keskeisimmät tavoitteet: toiminnot, korttelirakenteen ja rakentamismahdollisuudet, liikennejärjestelyjen tavoitteet, puisto ja –virkistysalueiden sijoittumisen sekä viherrakenteen. Samalla kaavarunko tuo esiin suunnittelun reunaehdoja, mahdollisuuksia ja eri ratkaisumalleja vaikutuksineen, ja ohjaa alueen kehittymistä kestävään, resilienttiin ja ilmastoviisaaseen suuntaan. Kaavarungon yksi tarkoitus on olla vuorovaikutuksen väline, jossa tehdään näkyväksi ja tuodaan keskusteluun alueeseen liittyviä suunnittelukysymyksiä ennen varsinaista asemakaavoitusta. Kaavarungon tavoitteet tulevat Helsingin yleiskaavasta 2016, kaupungin strategiasta, Keskustavisiosta, sekä kaupunkiympäristölautakunnan 4.12.2018 hyväksymistä Teollisuuskadun akselin kaavarungon periaatteista. Kaavarunko pohjautuu toimintaympäristöanalyysiin alueen nykytilanteesta, sisältäen ympäröivät kaupunginosat meneillään olevine ja tulevine muutuksineen.

Kaavarungon suunnittelualue on laajuudeltaan 54 hehtaaria, josta noin 25 hehtaaria on nykytilanteessa katualuetta. Suunnittelualue on pituudeltaan noin 2,5 kilometriä, ja se sisältää Pasilan ja Kalasataman väliset, Teollisuuskatuun ja Junatiehen rajautuvat korttelit, puistot, aukiot ja katualueet. Asuinkorttelit on rajattu kaavarunkoalueen ulkopuolelle. Tarkastelualue kattaa suunnittelualueeseen rajautuvat kaupunkiympäristöt ja aluekokonaisuudet. Kaavarungon vaikutusalue on tätäkin laajempi. Teollisuuskadun alueen kehittyminen vaikuttaa pidemmällä aikavälillä sekä ydinkeskustaan että koko kantakaupungin dynamiikkaan.

Kaavarunko mahdollistaa alueen tiivistymisen asemakaavamuutosten kautta. Alueen nykyisistä tonteista n. 90 % on yksityisomistuksessa. Hankekohtaisia asemakaavan muutoksia lähdetään valmistelemaan

kiinteistönomistajien ja kaupungin tarpeiden mukaan. Lisä- ja täydennysrakentamisen tarkempi hahmo ja mitoitus tarkentuvat asemakaavavaiheessa, mutta kaavarungon avulla varmistetaan alueellisten tavoitteiden toteutuminen yksityisillä tonteilla.

Liikenteen osalta kaavarunko luo kehityksen suuntaviivat, ja antaa lisätietoa siitä, mitä yleiskaavan mukaisen Jokeri 0 – pikaraitiotielinjauksen toteuttaminen alueella tarkoittaisi. Tarkemmat ratkaisut, kuten kaistamäärät, liittymäjärjestelyt sekä pikaraitiotiepysäkkien tarkat sijainnit määritellään kaavarungon jälkeisissä suunnitteluvaiheissa.

Julkisille ulkotiloille kaavarunko luo tavoitetason, joka yhdessä kaavarungon laajemman tulevaisuusvision kanssa houkuttelee investointeja alueelle, vaikka kehitys on vielä kesken.

Kaavarunko ohjaa myös suurempia kaupunkirakenteellisia muutoksia alueella. Kaavarungon avulla varmistetaan pitkän aikavälin muutosten toteutumismahdollisuudet koordinoimalla erillisten ja eriaikaisesti käynnistyvien asemakaavamuutosten reunaehdoja ja tavoitteita laajemmin alueen yleisiin tavoitteisiin. Kaavarunkotyössä on tuotu näkyväksi Teollisuuskadun alueen kehittämisen mahdollisuuksia, ja tutkittu, miten eri tavoitteet ja suunnittelunäkökulmat on mahdollista nivoa yhteen parhaan mahdollisen lopputuloksen aikaansaamiseksi.

Kaavarunkoa on valmisteltu monialaisesti ja laajassa yhteistyössä kaupungin sisäisten ja ulkopuolisten tahojen kanssa. Vuorovaikutuksen tavoitteena on ollut avata laaja keskustelu kaavarungon sisällöstä, sekä löytää kaikkien osallisten yhteinen visio siitä, millainen Teollisuuskadun alue voisi parhaimmillaan olla vuonna 2050.

Kaavarunkotyö pohjautuu laajaan lähtötietojen analyysiin, monialaiseen iteroivaan suunnitteluun, sekä ennakkoluulottomaan skenaariopohjaiseen tarkasteluun. Tavoitteena on ollut luoda kaavarunko, joka on sekä kauaskantoinen, että toimiva ja realistinen. Poliittiseen päätöksentekoon vietävän kaavarunkodokumentin lisäksi kaavarunkotyön yhtenä hyötynä voidaan nähdä tiedon lisääntyminen alueesta, sekä eriaikaisten ja –alaisten, jo käynnistyneiden tai käynnistettävien hankkeiden parempi yhteensovitus. Tämä voi parhaimmillaan tarkoittaa myös kustannusten säästöä infrahankkeissa, kun kokonaiskuvan hallinnan, hankkeiden välisten sidonnaisuuksien ja suurempien muutosten potentiaalin kartoittaminen vähentävät päällekkäistä työtä ja turhia investointeja. Laajemmassa mittakaavassa kaupunkia voidaan kehittää parhaiten avoimella, osallistavalla ja koordinoitulla yhteistyöllä.

”Teollisuuskadun vyöhykettä kehitetään kantakaupungin toisena toimitilapainotteisena liike- ja palvelukeskustana ja kadulle rakennetaan korkealaatuinen joukkoliikenteen runkolinja joka yhdistää Pasilan ja Kalasataman kehittyvät noodit.”

Helsingin yleiskaava 2016 – Selvityksiä YOS 2015



Tiivistelmä

Tässä kappaleessa selostetaan tiivistetysti kaavarungon keskeiset suunnitelma-ajatukset ja vaikutukset. Kaavarungon vaikutuksia on arvioitu laajemmin selostuksen teemaosiossa sivulta 25 alkaen, sekä erillisessä yritysvaikutusten arvioinnissa (liite 10).

Suunnitteluratkaisu

Pasilan ja Kalasataman välinen alue kehitty monipuolisena ja elävänä keskusta-alueena. Uudet ja uusiutuvat toimistorakennukset, kulttuuri- ja tapahtumakeskittymät sekä laadukkaat julkiset ulkotilat muodostavat toiminnallisen vetoketjun, joka ulottaa Helsingin laajenevan ydinkeskustan koilliseen kantakaupunkiin.

Teollisuuskadun ja Junatien muodostama akseli säilyy myös tulevaisuudessa pääkatuna; kaupunkirakenteen läpi kulkevana valtimona, jotka kautta niin jalankulun, pyöräliikenteen, joukkoliikenteen, logistiikan ja autoliikenteen tulee päästä kulkemaan sujuvasti. Yksi kaavarungon kantavia ajatuksia on radan paluu. Alueen läpi aikanaan kulkenut satamarata palaa alueelle, nyt pikaraitiotien muodossa. Istutettu ”ruderaattiraide” toimii alueen selkärankana ja antaa Teollisuuskadun akselille tunnistettavan, oman luonteen.

Pikaraitiotie tai muu tehokas joukkoliikenteen nopea runkoyhteys parantaa alueen saavutettavuutta merkittävästi, ja on oleellisessa roolissa alueen kehittymisen kannalta. Olemassa olevassa kaupunkirakenteessa käytettävissä oleva katutila on kuitenkin rajallinen. Kadun keskelle lisättävä joukkoliikennekaista vie väistämättä tilaa joltain muulta, ja esim. katupuiden määrä Teollisuuskadulla tulee, kaavarungon jälkeen tehtävistä tarkemmista suunnitteluratkaisuista riippumatta, vähenemään nykyisestä.

Urbaani katuelämä ja viihtyminen keskittyvät pääkatuun liittyville sivukaduille. Pitkittäistä pääkatuakselia rytmittävät jalankulun poikittaiset pääreitit, joilla kullakin on oma luonteensa. Pikaraitiotiepysäkkien sijoittelu tukee näitä reittejä ja edesauttaa osaltaan Teollisuuskadun akselin muutosta erottavasta väylästä yhdistäväksi kaupunkitilaksi. Itse pääkatuakselin jäädessä kasvillisuuden osalta niukaksi, kehittyvät sen poikittaiskadut vehreinä portteina kohti ympäröiviä kaupunkialueita.

Laadukkaat ja viihtyisät puistot ja julkiset ulkotilat ovat elimellinen osa uutta, houkuttelevaa työpaikka- ja keskusta-aluetta. Akselin varrella Sähköttäjänpuisto, Bruno Granholmin aukio, Dallapén-

ja Kinaporinpuistojen muodostama kokonaisuus sekä uuden kulkuyhteyden kautta toisiinsa linkittyvät Suvilahti ja Teurastamo tarjoavat laajempia pysähtymisen ja viihtymisen paikkoja, kukin omanlaisellaan luonteella ja toiminnoilla.

Teollisuuskadun ja Junatien muodostama akseli asettuu monen kaupunkikuvallisen ja –tilallisen alueen väliin. Kaavarunkoalueen sisään muodostuukin luontevasti useampi kaupunkikuvallinen osa-alue, joilla kullakin on oma luonteensa. Kaavarungossa täydennysrakentamista ohjataan osa-aluekohtaisin merkinnöin, jotka mahdollistavat vahvankin kehittämisen, samalla säilyttäen ja korostaen kunkin alueen jo olevia vahvuuksia ja ominaispiirteitä. Monin paikoin rakentaminen voi nousta nykyisen rakenteen yläpuolelle, ja kortteleiden tehokkuutta voidaan nostaa nykyisestä.

Kaavarunko mahdollistaa alueelle arviolta n. 250 000 – 400 000 k-m² lisä- ja täydennysrakentamista. Alueella tulee olemaan pääasiassa pääkonttori/toimistotiloja, ensimmäiset kerrokset varataan liike- ja palvelutiloiksi. Lisäksi kaavarunko mahdollistaa joustavasti eri

käyttötarkoituksia, kuten kulttuuri- ja tapahtumatiloja, urheilu- tai liikuntatiloja tai hotelleja. Asumista kaavarunko mahdollistaa alueella muuta toimintaa täydentäen ja tarkoin reunaehdoin määriteltynä n. 10 000 – 45 000 k-m². Kaavarungon mukainen lisä- ja täydennysrakentaminen mahdollistaa alueen työpaikkamäärän kasvun noin 6 000 – 15 000:lla, ja kaavarungon mukainen täydentävä asuinrakentaminen voisi tuoda alueelle 250 – 1 125 uutta asukasta.

Pääosa kaavarungon mahdollistamasta uudesta rakentamisesta on lisärakentamista nykyisillä tonteilla. Liikenteen ja puistoalueiden uudelleenjärjestelyillä saadaan kuitenkin paikoittain vapautettua tilaa myös täysin uudelle korttelirakenteelle. Tämä yhteensä 45 000 – 60 000 k-m² laajuinen täydennysrakentaminen sijoittuu arvokkaille ja näkyville paikoille, täydentämään kaupunkirakennetta ja rajaamaan julkista kaupunkitilaa.

Konepaja ja Vallilan toimitila-alue muodostavat jatkossa toiminnallisesti tiiviimmän parin, jota paranevat jalankulun poikittaiset yhteydet vahvistavat. Kaupunkikuvallisesti alueita kehitetään omista



lähtökohdistaan. Konepajan arvokas ympäristö kehittyy omana kokonaisuutenaan, ja Vallilan toimitila-alueen yhtenäinen rakenne saa uusia kerrostumia. Vihreinä katuina kehitettävät Kuortaneenkatu ja Töysäncatu vahvistavat alueen poikittaisia yhteyksiä, ja luovat vihreät ja viihtyisät reitit Vallilan toimitila-alueen sisäosiin.

Sturenkadun ja Hämeentien väliin jäävä ns. Teollisuuskadun laakso täydentyy uudella rakentamisella. Poistamalla ajoneuvoliikenne Aleksis Kiven kadun itäpään pohjoisilta ajokaistoilta, saadaan alueen julkiset ulkotilat nivottua yhdeksi puisto- ja aukiokokonaisuudeksi, joka tarjoaa entistä paremman paikan kaupunkilaisten virkistymiselle ja elävälle kaupunkikulttuurille. Sörnäisten metroaseman uuden sisäänkäynnin myötä Teollisuuskatu linkittyy vahvemmin metroon.

Junatien väylämäisten liikennejärjestelyjen ratkaiseminen täysin uudella tavalla vapauttaa tilaa uudelle kaupunkiympäristölle. Syntyvät uudet kulkuyhteydet linkittävät Suvilahden ja Teurastamon alueet luontevasti toisiinsa, ja vehreänä ja jalankulkupainotteisena kehitettävä Tynnyrintekijäncatu vahvistaa tätä toiminnallista yhteyttä.

Liikennevirtoja keskittämällä voidaan alueen muuta katutilaa kehittää vihreämmäksi ja jalankululle sopivammaksi. Liikenteen uudelleen järjestely mahdollistaa myös Suvilahden pohjoisreunan täydennysrakentamisen, sekä siihen liittyvät uudet julkiset kaupunkitilat.

Kehittämisen lähtökohtana on kaikilla tasoilla ilmastoviisaus ja kestävyys. Ilmastomuutoksen hillintää, siihen sopeutumista, biodiversiteettiä ja relisienssiä on kaavarungossa tarkasteltu laaja-alaisesti ja pyritty löytämään sopivimmat keinot siirtää näitä edistäviä ratkaisuja jatkosuunnitteluun.

Tulevaisuuden Teollisuuskadun akseli on urbaani keskusta-alue, jossa yhdistyvät houkuttelevat toimitilat, monipuoliset toiminnot, kaikille avoimet, viihtyisät ja vehreät julkiset ulkotilat, sekä yhteisöllinen ja elävä kaupunkikulttuuri. Kaupunkirakenteen kokonaisvaltainen uudistaminen luo Teollisuuskadun akselista toiminnallisesti yhtenäisen kokonaisuuden, joka muuttuu erottavasta liikenneväylästä kantakaupunkia eheyttäväksi ja elävöittäväksi keskusta-alueeksi.

Tavoitteena on Teollisuuskadun akseli,
jonka **rooli kaupungin liikenneverkossa monipuolistuu,**
joka **nivoo yhteen ympäröiviä alueita**
ja joka on itsessään **paikka, jonne tullaan tekemään töitä,**
tapaamaan ihmisiä, virkistymään ja viihtymään.

Vaikutukset

Kaupunkikuva, maisema ja kulttuuriperintö

Lisä- ja täydennysrakentaminen muuttaa merkittävästi alueen kaupunkikuvaa. Silloilta avautuvissa näkymissä säilyvät kuitenkin alueen kaupunkikuvan ja maiseman suuret linjat. Muistumat Sörnäisten järvestä ja sen laskujoesta sekä myöhemmästä satamaradasta jäävät edelleen näkyviin, ja kaupunkiympäristössä hahmottuvat jatkossakin joen, ja sittemmin radan äärelle muodostuneiden kaupunkialueiden selkeät rajat.

Lisärakentaminen muodostaa uuden arkkitehtonisen kerrostuman, joka korostaa Kalasataman ja Pasilan välistä keskusta-akselia. Mahdollinen korkeampi rakentaminen luo paikallisesti nykyistä tiiviimpää katutilaa, jota uudistetut, elävät ja huokoiset maantasokerrokset ja uudet kulkuyhteydet kuitenkin rytmittävät.

Alueen säilytettävät historiallisesti arvokkaat rakennukset muodostavat kiintopisteitä akselin varrelle. Uuden ja vanhan, pieni- ja suurimittakaavaisen, matalan ja korkean, raskaan ja keveän arkkitehtuurin asettuminen ennakkoluulottomasti rinnakkain korostaa ja nostaa raikkaalla tavalla esiin sekä uutta että vanhaa rakentamista.

Uusien reittien myötä voidaan avata myös uusia näkymäakseleita. Uusien käyttötarkoitusten ja kortteleiden avaamisen myötä historialliset rakennukset tulevat paremmin osaksi yhteistä kaupunkitilaa.

Akselin eriluonteisten osa-alueiden luonteenomaiset piirteet jäävät näkyviin, ja alueen kokoavaksi elementiksi nousee vanhaa ja uutta yhdistävä, omanleimainen Teollisuuskatu.

Ihmisten elinolot ja elinympäristö

Kaavarungon suunnittelualueella ei ole asukkaita. Alue rajoittuu kuitenkin Suomen tiiveimpiin asuinalueisiin, joiden asukkaisiin Teollisuuskadun kehittyminen keskusta-alueena vaikuttaa monin tavoin. Alueen tiivistyminen, paremmat kulkuyhteydet ja maantasokerrosten avaaminen lisäävät palveluiden määrää ja toimintaedellytyksiä alueella, ja laajentavat ympäröivien kaupunginosien asukkaiden jalan ja pyörällä saavutettavaa lähiympäristöä. Lisä- ja täydennysrakentaminen vaikuttaa paikoin nykyisten asuntojen näkymiin ja valaistusolosuhteisiin.

Kaavarungon mukaiset muutokset pienentävät jonkin verran nykyisten puistoalueiden pinta-alaa ja vähentävät Teollisuuskadulla katupuiden määrää nykyisestä. Toisaalta kasvillisuus ja läpäisevät pinnat lisääntyvät osalla nykyisistä katualueista. Erityisesti Junatien ympäristössä on mahdollisuus, katutilaa ja liikennettä uudelleen järjestämällä, lisätä kasvillisuuden ja läpäisevän pinnan määrää nykyisestä. Tämä helpottaa muun muassa mahdollisesti kasvavien hulevesimäärien käsittelyä ja

vähentää lämpösaarekeilmiötä. Hyvien liikenneyhteyksien lähelle rakentaminen, kaupunkirakenteen tiivistäminen ja raideliikenneverkoston parantaminen tukevat ilmastonmuutoksen hillintää.

Virkistys

Kehittyvä akseli kokoaa alueella jo sijaitsevat toimijat osaksi yhtä tunnistettavaa kulttuuri- ja tapahtumakeskittymää, ja parantaa yhteyksiä niiden välillä. Jatkossa Teollisuuskadun akseli on yhä vahvemmin paikka, jonne varta vasten tullaan. Alue tarjoaa eriluonteisia paikkoja virkistäytymiselle, harrastamiselle, elämyksille ja vapaa-ajanvietolle.

Alueen puistoihin kohdistuu jo nykyisellään suuri käyttöpaine. Ympäröivien asuinalueiden asunnot ovat keskimäärin hyvin pieniä, ja etätyön lisääntyessä asunnoissa vietetään entistä enemmän aikaa. Osia nykyisistä puistoista varataan kaavarungossa täydennysrakentamiselle, mutta samalla siirretään tilaa katualueilta virkistykselle ja oleskelulle, mm. liikennettä uudelleen järjestämällä. Puistojen viihtyisyys, käytettävyys ja avoimuus kaikille käyttäjille tulee varmistaa alueen jatkosuunnittelussa.

Kaavarunko mahdollistaa myös urheilu- ja liikuntapalvelujen lisäämisen alueella. Nämä tuovat luontevan lisän alueen monipuolisiin toimintoihin, lisäten kohtaamisia ja alueen käyttöä arkituntien ulkopuolellakin. Liikunta- ja harrastusmahdollisuuksien säilyminen ja lisääminen keskustassa ja kasvavassa kantakaupungissa, saavutettavilla paikoilla, vähentää vapaa-aikaan liittyvän autoilun tarvetta ja lisää liikuntapalveluiden saavutettavuutta erityisesti nuorten keskuudessa. Keskusta-alueella liikunta voi tarjota myös elämyksiä, jotka yhdistyvät muuhun ajanviettoon ja ihmisten tapaamiseen.

Teollisuuskadun monipuoliset (vapaa-ajan) toiminnot täydentävät kantakaupungin olemassa olevaa tarjontaa ja tilapotentiaali tarjoaa mahdollisuuksia uusille toimijoille. Keskeinen sijainti ja erityyppiset sisä- ja ulkotilat mahdollistavat seudullisesti kiinnostavien palvelujen sijoittumisen akselille. Tämä houkuttelee ihmisiä laajemmalta alueelta, luo elävyyttä, ja tuo muillekin alueen toimijoille asiakasvirtaa. Kiinnostava toiminnallinen profiili ja omaperäinen vapaa-ajan ja elämysten tarjonta voi tehdä alueesta myös kansainvälisesti kiinnostavan.

Liikenne

Jalankulun poikittaisia yhteyksiä parannetaan, jolloin alueet kytkeytyvät paremmin toisiinsa ja saavutettavuus paranee. Jalankulun olosuhteita parannetaan erityisesti vihreillä kaduilla, joilla uusi kasvillisuus ja katutilan uudelleenjärjestely takaavat viihtyisän katu ympäristön, joka kannustaa myös oleskeluun. Pyöräliikenteen yhteydet paranevat, kun baanaverkko täydentyy uudella laadukkaalla itä-länsisuuntaisella yhteydellä Teollisuuskadun ja Junatien varrella.

Joukkoliikenteen nopea runkoyhteys toteuttaa yleiskaavan tavoitteita verkostomaisesta kaupungista. Pikaraitiotie, tai aluksi runkobussiyhteys, kulkee kadun keskellä taaten sujuvan liikenteen ja antaen tärkeän elementin alueen identiteettiin. Yhteys kytkee alueen itä-länsisuunnassa, parantaa alueen saavutettavuutta ja yhdistää tärkeät solmupisteet Pasilan, Sörnäisten ja Kalasataman.

Teollisuuskatu ja Junatie tulevat säilymään pääkatuina. Niiden luonne muuttuu väylämäisestä ympäristöstä eläväksi katutilaksi, joka palvelee kaikkia kulkumuotoja. Pääkatumerkintä takaa autoliikenteelle tarkoituksenmukaisen välityskyvyn ja toimivuuden kaupunkimaisessa ympäristössä. Kaavarungon liikenneratkaisut saattavat muuttaa huoltoliikenteen reittejä, mutta saavutettavuus kaikkialle turvataan.

Priorisoimalla reittejä ja optimoimalla katualueiden tilantarvetta mahdollistetaan laadukkaamman kaupunkitilan, luontevien ja sujuvien jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyksien sekä täydennysrakentamisen paikkojen syntyminen, samalla selkiyttäen liikenteen reittejä.

Yritysvaikutukset

Korttelialueiden kehittäminen pääasiassa pääkonttorityyppisinä toimistotiloina vahvistaa kaupungin tavoitetta alueen kehittymisestä nimenomaan korkean profiilin työpaikka-alueena. Nykyisille yrityksille tämä antaa varmuutta toiminnan jatkuvuudesta, ja kiinteistönomistajille selkeät reunaehdot kiinteistöjen kehittämiselle. Teollisuuskadun akselin vahva profiloituminen työpaikka- ja keskusta-alueena houkuttelee uusia investointeja, ja alueella on erinomaiset edellytykset kasvavaa kiinnostusta herättävän hub&club –mallin pääkonttoreiden sijoittumiselle.

Kaavarungon sallimat muut toiminnot, kuten kulttuuri-, tapahtuma- ja liikuntapalvelut tuovat alueelle ympärivuorokautista kävijävirtaa, erityisesti kulkuyhteyksien parantuessa alueella. Kaavarungon kulttuuri- ja tapahtumakeskittymämerkinnät ohjaavat ottamaan alueen kehittämisessä ja jatko-suunnittelussa huomioon kulttuuri- ja tapahtumatoiminnan tarpeet. Asumisen ja majoitustoiminnan salliminen vain tiukoin reunaehdoin mahdollistaa osaltaan toimitilojen ja työpaikkojen säilymisen alueella. Ravintola- ja kahvilatoiminnan sekä vapaa-ajan palveluiden (liikunta, kulttuuri) kehittyminen parantavat työntekijäkokemusta alueella. Myönteisiä yritysvaikutuksia syntyy samalla myös näille palveluyrittäjille, kun asiakaskunta ja siten toimintaedellytykset kasvavat. Työntekijät tuovat usein asukkaita enemmän asiakkaita esimerkiksi ravintoloille.

Uusien, nykyaikaisten toimistorakennusten rakentuminen parantaa myös viereisten kiinteistöjen ja yritysten sijaintipaikkojen arvoa ja imagoa. Toisaalta uudisrakentaminen ja vanhojen

kiinteistöjen kehittäminen nostanee tilavuokria alueella, joka näyttäytyy nykyisille alueen vuokralaisille negatiivisena vaikutuksena. Nykyisellään alueella on paljon pienyrittäjiä, yhdistyksiä ja esimerkiksi kulttuuri-puolen toimijoita, jotka ovat sijoittuneet alueelle maltillisen vuokratason perässä.

Julkisille ulkotiloille kaavarunko luo tavoitetason, joka yhdessä kaavarungon laajemman tulevaisuus-vision kanssa houkuttelee investointeja alueelle, vaikka alueen suunnittelu ja toteutus ovat vielä kesken. Laadukkaat ja viihtyisät puistot ja julkiset ulkotilat ovat elimellinen osa uutta, houkuttelevaa työpaikka- ja keskusta- aluetta, ja nostavat osaltaan kiinteistöjen arvoa. Kaavarungossa osoitettujen katuosuuksien kehittäminen ns. vihreinä katuina (eli katuosuuksina, joilla lisätään katupuiden ja/tai istutusten määrää nykyisestä sekä parannetaan jalankulun ja oleskelun edellytyksiä) voi ratkaisusta riippuen vaikuttaa kiinteistöjen saavutettavuuteen. Toisaalta jalankulun ja oleskelun mahdollisuuksien paraneminen lisää kävijöitä alueella, parantaa liiketilojen toimintaedellytyksiä, sekä asiakkaiden ja työntekijöiden saapumiskokemusta.

Alueen kulkuyhteydet ja saavutettavuus kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä paranevat merkittävästi nykyisestä. Nopea joukkoliikenteen runkoyhteys, erityisesti pikaraitiotie, muuttaa Teollisuus-kadun statusta työpaikka-alueena huomattavasti. Sujuvat jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhteydet houkuttelevat alueelle lisää asiakkaita ja parantavat työvoiman saavutettavuutta. Tämä voi myös vähentää kiinteistökohtaisen pysäköinnin tarvetta. Uudistusten myötä joidenkin kiinteistöjen autoliikenteen saavutettavuus voi hieman heiketä, joka voi vähentää joidenkin yritysten sijoittumishalua alueelle. Liikenteen muuttuvien järjestelyjen myötä huoltoliikenteen ja tavaraliikenteen reiteissä voi tapahtua muutoksia. Reittien muutoksilla voi olla sekä positiiviseksi että negatiiviseksi koettuja vaikutuksia. Pysäköintipaikkojen vähenemisellä voi olla negatiivisia vaikutuksia autoilla kulkeviin työntekijöihin tai asiakkaisiin. Toisaalta katutilan viihtyisyyden ja muiden kulkumuotojen olosuhteiden paranemisella voi olla asiakasvirtoja kasvattava vaikutus.

Alueen rakentumisesta ja työmaista koituu alueella toimiville yrityksille väliaikaisesti esimerkiksi saavutettavuus- ja meluhaittoja. Keskeneräisyys saattaa väliaikaisesti vaikeuttaa yritystoimintaa alueella ja vähentää alueen houkuttelevuutta sijoittumisen ja investointien näkökulmasta. Työmaa-aikaiset negatiiviset vaikutukset voidaan minimoida hankkeiden laajalla yhteensovituksella sekä työmaiden huolellisella suunnittelulla, toteutuksella ja oikea-aikaisella viestinnällä.

Kattava vaikutusten arviointi seuraavissa suunnitteluvaiheissa auttaa tunnistamaan kielteisiä yritys-vaikutuksia, myös mielikuvatasolla, ja löytämään sopivat keinot näiden vähentämiseksi. Alueen imagon kehittymistä voidaan vauhdittaa

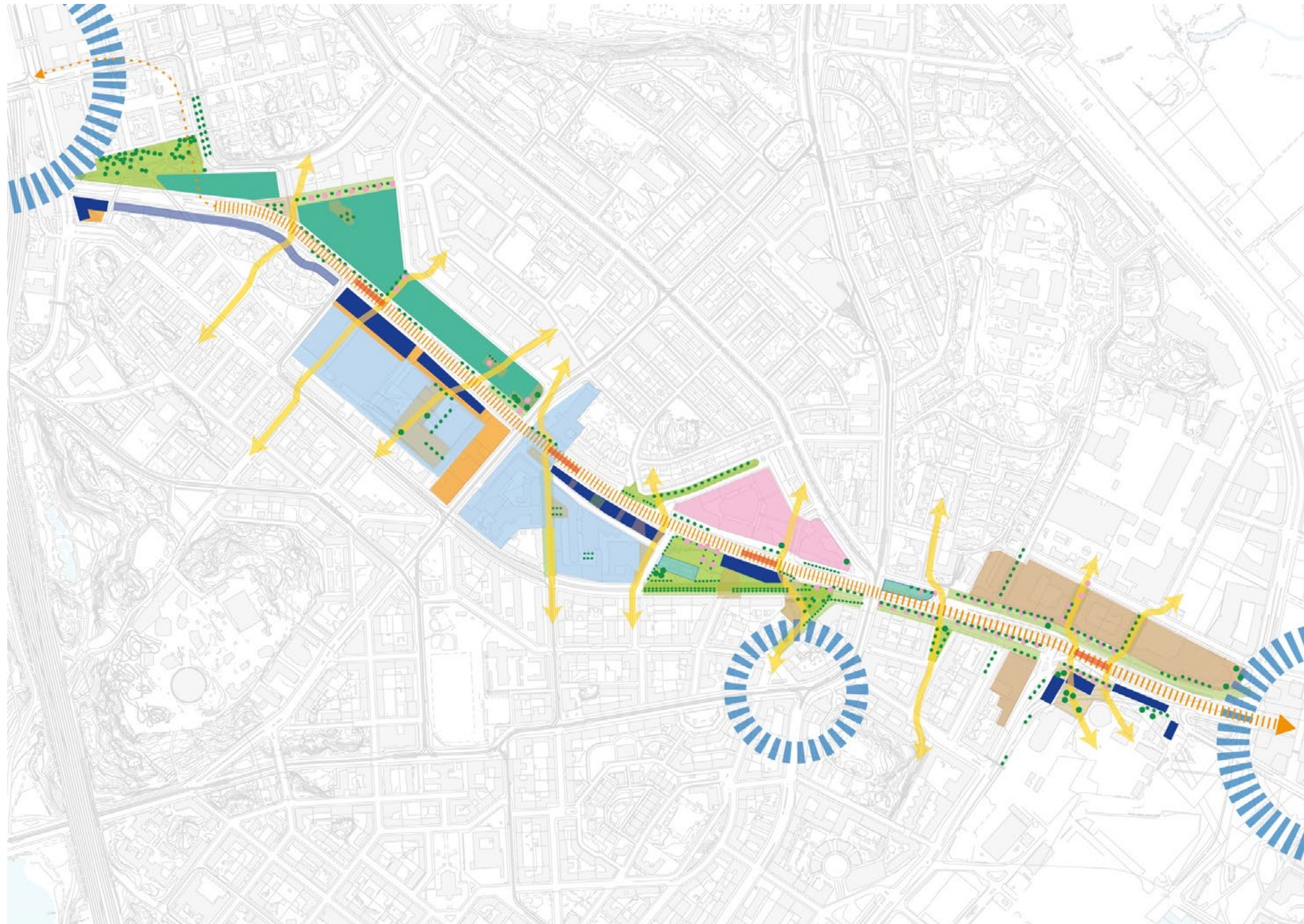
mahdollistamalla erilaisia väliaikaistoimintoja, sekä kannustamalla alueen yrityksiä ja kiinteistönomistajia niihin.

Varsinaisen kaavarungon lisäksi myös kaavarunkoprosessilla on vaikutuksia alueen yrityksiin. Pasilan ja Kalasataman kehittyessä alue on jo pitkään ollut muutoksessa, ja sen kiinnostavuus työpaikka-alueena on ollut kasvussa. Kaavarunkoprosessi on osaltaan edistänyt tätä kehitystä, avaamalla näkymiä alueen tulevaisuuteen ja potentiaaliin, sekä fasilitoimalla keskustelua ja

verkostoitumista alueen toimijoiden kesken.

Kaavarungon mukaisen kehityksen myötä Teollisuuskatu yhdistää Helsingin kehittyviä palvelu- ja työpaikkakeskittymiä erityisesti Kalasataman, Vallilan ja Pasilan alueilta suuremmaksi kokonaisuudeksi. Kokonaisuus täydentää perinteisen liikekeskustan ja muiden työpaikka-alueiden tarjontaa uudisrakentamisella, toiminnallisella profiilillaan, sekä kulttuurin ja vapaa-ajan toiminnoillaan.

Koosten kaavarungon keskeisimmistä kaupunkirakenteellisista ajatuksista, Helsingin kaupunki



Esimerkkejä
kaavarungon tavoitteiden
mukaisesta kehityksestä alueella.

Ylhäältä lukien:
Junatien alue, L-arkkitehdit
Satamaradankatu 6, k2s arkkitehdit
Kuortaneenkatu 4, Arkkitehdit Soini & Horto



Kaavarunkoprosessi ja vuorovaikutus

Käynnistys ja kaavarunon periaatteet

Teollisuuskadun akselin kaavarunkotyö aloitettiin vuonna 2018, ja saman vuoden kesällä käynnistettiin vuorovaikutus suunnittelualueen kiinteistönomistajille järjestetyllä aamiaisseminaarilla.

Työn pohjaksi laadittiin Kaavarunon periaatteet, eli alueen kehittämisen sanalliset lähtökohdat, jotka kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi joulukuussa 2018. Kaavarunkoalueen maankäytön suunnittelua ohjaavista lähtökohdista ja päätöksistä kerrotaan tarkemmin selostuksen kappaleessa Kaavarunkotyön lähtökohdat, sivu 16.

OAS-vaihe

Tammikuussa 2019 kaavarunon osallistumis- ja arviointisuunnitelma laitettiin nähtäville ja laajempi vuorovaikutus käynnistettiin. Vuorovaikutuksen ensimmäisen vaiheen tavoitteena oli keskustella kaavarunkotyön lähtökohdista ja kerätä tietoa alueesta.

Alueen nykytilannetta ja kehitystarpeita kartoitettiin avoimen Maptionnaire-verkkokyselyn sekä kiinteistönomistajille suunnatun sähköpostikyselyn avulla. Lisäksi suunnittelijat siirsivät työpisteensä kahdeksi viikoksi Konepajan alueelle pystytetylle pop up –pisteelle. Alueen asukkailla ja toimijoilla oli mahdollisuus pistäytyä paikan päällä keskustelemassa silloin kun heille parhaiten sopi. Kyselyihin saatiin kattavasti vastauksia ja pop up –piste keräsi yhteensä parisataa kävijää.

Viranomaisten kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat pyörä- ja joukkoliikenteeseen, alueen vesihuoltoon, tietoliikennekaapeleihin, sekä kulttuurihistoriallisen ympäristöön. Kannanotoissa esitetyt asiat on otettu huomioon kaavatyössä siten, että eri liikennemuotojen yhteensovittamiseen on kiinnitetty erityistä huomioita ja liikenneyhteyksien toteutukselle on annettu laadullisia tavoitteita, kaavarunkotyön yhteydessä on tehty kunnallistekninen yleissuunnitelma, alueesta on tehty suojelutavoiteselvitys, ja täydennysrakentamisen kaupunkikuvallisissa reunaehdoissa on korttelikohtaisesti huomioitu alueiden arvot ja ominaispiirteet. Kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta saatiin seuraavilta asiantuntijaviranomaisilta:

- Helen Oy
- Helen Sähköverkko Oy
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) vesihuolto

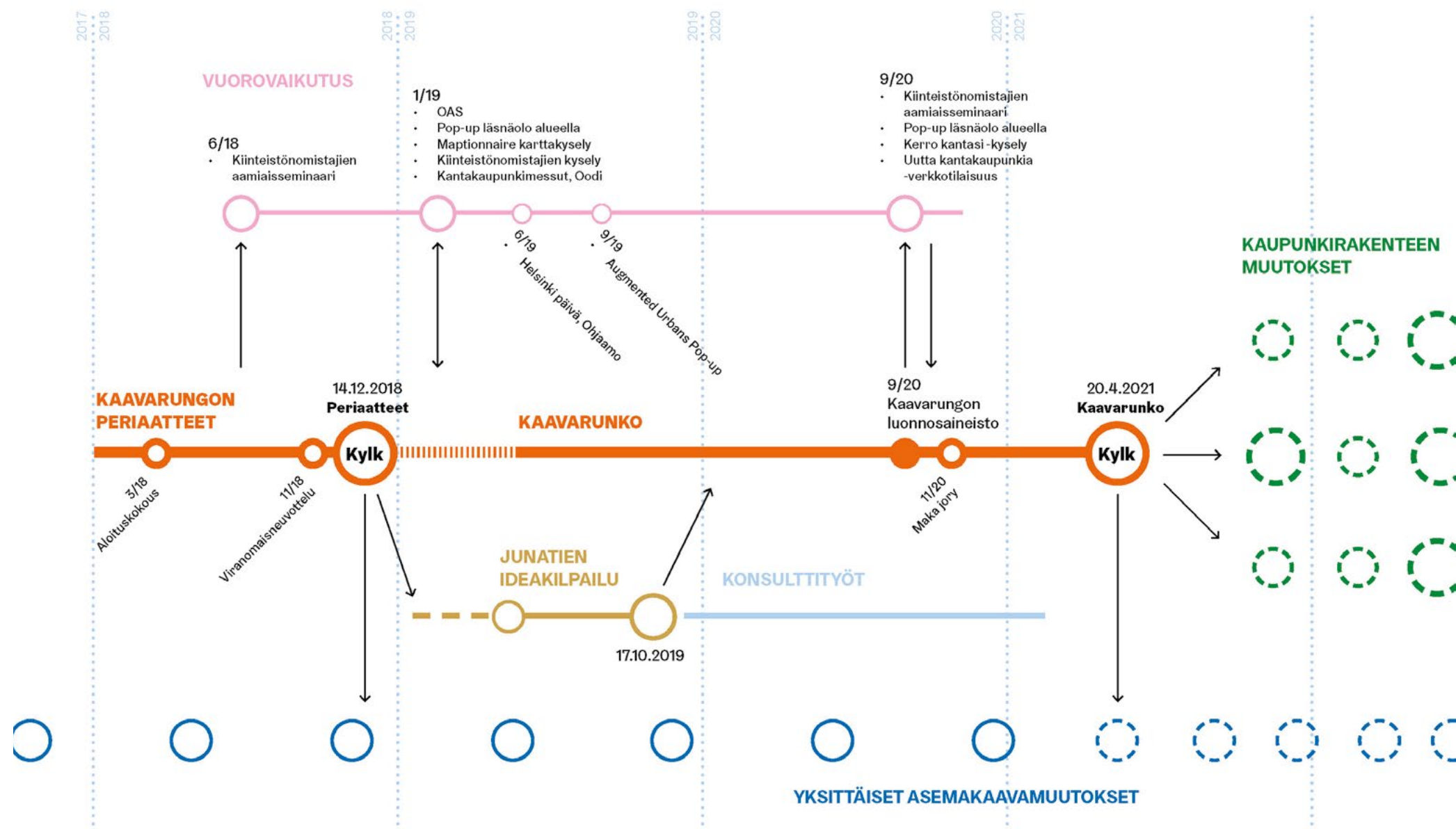
- Museovirasto
- Uudenmaan ELY-keskus
- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala (kaupunginmuseo, liikunta)

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat jalankulkuun, pyöräliikenteeseen, joukkoliikenteeseen, henkilöautoliikenteeseen, katutasoon, palveluihin ja liiketiloihin, ympäristön laatuun, viihtyisyyteen ja kestävyyteen, puisto- ja viheralueisiin sekä täydennysrakentamiseen.

Mielipiteet on otettu huomioon kaavoitustyössä siten, että kaavarunkokarttaan on merkitty jalankulun poikittaisten pääreittien yhteystarpeet Teollisuuskadun tasossa sekä tavoitteellisia

uusia yhteyksiä nykyisten kortteleiden läpi, ja joukkoliikenteen runkoyhteyden tavoitteelliset pysäkkien paikat on yhteensovitettu jalankulun poikittaisten yhteystarpeiden kanssa. Junatien alueelle on esitetty merkittäviä liikenteellisiä uudelleenjärjestelyjä, pyöräliikenteen tarpeita on tarkasteltu suhteessa muuhun liikenteeseen ja ympäröiviin alueisiin, ja pyöräliikenteen yhteyksille on asetettu laadullisia ja mitoituksellisia määräyksiä. Joukkoliikenteen vaihtoyhteyksiin on kiinnitetty huomiota, Teollisuuskatu ja Junatie on merkitty pääkatuyhteyksiksi, liikenteen ja katu-puiden tilavarausten yhteensovittamista on tarkasteltu selvityksissä, suunnitelmassa on osoitettu vihreinä katuina kehitettäviä katuyhteyksiä, ja katutilan vihreydestä ja luonteesta on annettu määräyksiä. Lisä- ja täydennysrakentamisen yhteydessä edellytetään maantasokerrosten avaamista ja elävöittämistä, täydennysrakentaminen on pyritty sijoittamaan siten, että puistojen käytettävyys ei heikkene, ja Dallapénpuiston asema monipuolisen käytön mahdollistavana, keskeisenä puisto- ja virkistysalueena turvataan kaavarungossa merkinnöin ja määräyksin.

Kirjallisia mielipiteitä saapui 11 kpl.



Junatien ideakilpailu

Vuoden 2019 alussa Junatien alueesta päätettiin järjestää suunnittelukilpailu. Ideakilpailun avulla tutkittiin mahdollisuutta muuttaa nykyään väylämäinen ympäristö kaupunkitilaksi, järjestelemällä alueen liikennejärjestelyt ”puhtaalta pöydältä”. Uudentyyppinen, monialainen ideakilpailu julkaistiin keväällä 2019, yhteistyössä Suomen Rakennusinsinöörien Liiton (RIL), Suomen Arkkitehtiliiton (SAFA) ja Suomen maisema-arkkitehtiliiton (MARK) kanssa. Kutsukilpailun voittajaksi valittiin ehdotus Crossroads, jonka tekijät olivat L Arkkitehdit, WSP Finland ja Nomaji Maisema-arkkitehdit. Työryhmältä tilattiin alueelle jatkosuunnittelua, jossa ehdotusta kehitettiin voittajatyössä esitetyn kokonaisratkaisun pohjalta.

Konsulttityöt

Junatien kilpailun jälkeen käynnistettiin eri suunnittelualojen konsulttityöt Hämeentien länsipuolisten alueiden osalta. Konsulttitöissä alueen kehityspotentiaalia tutkittiin skenaariopohjaisten tarkastelujen avulla iteroiden. Tavoitteena ei ole ollut tuottaa yhtä, kaikilta osiltaan yhteensopivaa suunnitteluratkaisua, vaan kartoittaa alueen kehittämisen potentiaalia ja eri ratkaisujen vaikutuksia ja sidonnaisuuksia. Rinnakkaisten suunnitelmien avulla on voitu tunnistaa tämän suunnitteluvaiheen kannalta olennaiset asiat, jotka on tarkoituksenmukaista viedä kaavarungon avulla poliittiseen päätöksentekoon ja sitä kautta ohjaamaan alueen jatkosuunnittelua.

Kaavarunkotyön pohjaksi teetettiin konsultilla alustavia liikennesuunnitelmaluonnoksia. Liikenneskenaarioissa tarkasteltiin Teollisuuskadun uutta poikkileikkausta kadun keskellä kulkevalla joukkoliikennekaistalla ja eri autoliikenteen kaistamäärillä, vaihtoehtoisia ajoyhteyksien ja liittymäjärjestelyjen muutoksia, sekä pikaraitiotien pysäkkivaihtoehtojen mahtumista nykyiseen katutilaan. Vaihtoehtoisten ratkaisujen vaikutuksia liikenneverkkoon tarkasteltiin simuloinnein, ja toimivimmat ratkaisut valittiin kaavarunkotyön tarkastelujen pohjaksi.

Julkisten ulkotilojen ideasuunnittelu ja kunnallistekninen yleissuunnittelu käynnistettiin päällekkäin alustavan liikennesuunnittelun kanssa. Näissä töissä tarkasteltiin vaihtoehtoisten liikennesuunnitelmien ratkaisujen vaikutuksia mm. katuvihreään ja infraan, ja löydettyjen tulosten perusteella liikennesuunnitelmaluonnoksia muokattiin.

Junatien ja Teollisuuskadun alueen konsulttitöiden avulla saatiin tarkempaa tietoa mm. uuden joukkoliikennekaistan vaikutuksista kaupunkitilaan, sekä ideoita alueen kantaviksi teemoiksi, joiden pohjalta kiteytettiin kaavarungon keskeiset suunnitelma-ajatuksat.

Luonnosvaiheen vuorovaikutus

Syksyllä 2020 kaavarungon luonnosaineistoa tuotiin vuorovaikutukseen ja yleiseen keskusteluun. Tämä vuorovaikutuksen

toinen vaihe käynnistettiin seminaarilla, jossa luonnosaineistoa esiteltiin alueen kiinteistönomistajille. Suunnittelijat olivat myös viikon verran tavattavissa pop up –pisteellä, jossa kävijöillä oli mahdollisuus perehtyä suunnitelma-ajatuksiin, saada lisätietoa asiasta ja keskustella rauhassa suunnittelijoiden kanssa.

Osallisilla ja kaupunkilaisilla oli myös mahdollisuus tutustua luonnosaineistoon Kerro kantasi -verkkokyselyn kautta. Kyselyyn saapui 346 kommenttia. Palautteen antajat olivat perehtyneet aineistoon huolellisesti ja esittivät perusteltuja ja hyviä näkökulmia kaavarunkotyön tueksi.

Eniten kommentteja saatiin katupuista ja puiden määrästä yleisesti. Korkea rakentaminen puhutti, ja aihe myös jakoi mielipiteitä: korkea rakentamista yhtä lailla kannatettiin kuin vastustettiin. Yleisesti korkean rakentamisen katsottiin sopivan paremmin Sturenkadun länsipuolelle, Vallilan toimitila-alueelle ja sen lähistolle. Työpaikkojen lisäksi alueelle toivottiin myös asumista, mutta palautteissa nostettiin esille myös Vallilan toimitila-alueen potentiaali työpaikka- ja ilta-alueena, jolla äänekkäämpikin toiminta on mahdollista.

Puistojen ja viheralueiden tärkeys sai paljon mainintoja. Kaavarungon luonnosaineistossa esitettyjä uusia rakentamisen paikkoja toisaalta vastustettiin, mutta toisaalta monessa palautteessa kiiteltiin Dallapénpuiston, Aleksis Kiven kadun ja uuden Kinaporinpuiston muodostamaa kokonaisuutta, ja nähtiin Dallapénpuiston itäisen kärjen täydennysrakentaminen mahdollisena.

Pikaraitiotien pysäkkien sijoittumisesta ja joukkoliikenteen vaihtoyhteyksistä saatiin paljon palautetta. Vastauksissa kiinnitettiin myös huomiota alueen ajoyhteyksiin sekä toivottiin alueelle aktiivisempia kivijalka- ja liiketiloja.

Kaavarunko

Talven 2020-21 aikana lopullista kaavarunkoaineistoa on muokattu vuorovaikutuksen, vaikutusten arvioinnin ja jatkosuunnittelun pohjalta.

Vuorovaikutuksessa saatu palaute on otettu huomioon mm. siten, että merkintöjä ja määräyksiä on tarkennettu mm. toimintojen, täydennysrakentamisen, puistoalueiden ja pysäkkien sijoittelun osalta. Kaavarungon selostukseen on lisätty Toteutuminen –osio, jossa avataan kaavarungon mukaisen kehityksen vaiheistusta ja muutosten keskinäisiä sidonnaisuuksia.

Palautteen pohjalta pikaraitiotien pysäkkien sijoittelua on tutkittu tarkemmin, ja vaihtoehtoisista paikoista on tehty saavutettavuusvertailut. Lisäksi on tarkasteltu täydennysrakentamisen sijoittumista ja korkeuksia. Kaavarungon Vihreä katu- merkintää om selkiytetty palautteen perusteella, ja selostusta on täydennetty mm. toteutumisjärjestyksen ja –aikataulun, Teollisuuskadun ja sen sivukatujen tavoitellun luonteen, liikenne- ja pysäköintiratkaisujen ja joukkoliikenteen vaihtoyhteyksien osalta.



Vuorovaikutustapahtumista tiedotettiin laajasti, sekä verkossa että suunnittelualueella.



Liikennesuunnittelija tavattavissa pop up –pisteellä tammikuussa 2019.



Kiinteistönomistajien aamiaisseminaari Konepajan Fredriksbergissä syksyllä 2020. Kuva Mete Ufacik.

Luonnosaineiston pohjalta arvioitiin kaavarungon vaikutuksia mm. liikenteeseen, kaupunkikuvaan, kulttuuriperintöön ja virkistykseen. Yritysvaikutusten arvioinnista tehtiin erillinen selvitys, ja pysäkkien sijoittelusta erillinen saavutettavuustarkastelu. Vaikutusten arvioinnin pohjalta kaavarunkoon on tehty muutoksia mm. asumisen ja majoitustoiminnan sijoittumisen, kaupunkikuvallisten reunaehtojen ja määräysten osalta.

Samanaikaisesti kaavarunkotyön kanssa suunnittelualueella on ollut käynnissä myös yksittäisiä asemakaavamuutoksia. Konkreettiset asemakaavahankkeet ovat antaneet syötettä kaavarunkotyöhön, ja hankkeisiin on voitu peilata kaavarungon linjausten tarkoituksenmukaista sisältöä ja tarkkuustasoa.

Augmented Urbans EU-hanke

Teollisuuskadun kaavarunko on ollut mukana kansainvälisessä EU-hankkeessa, Augmented Urbans, Central Baltic Interreg, vuosina 2018-2021. Kaavarungon pop up –pisteet järjestettiin yhteistyössä Augmented Urbans –hankkeen kanssa, ja pop up –tilaisuuksissa kaupunkilaiset ovat saaneet mahdollisuuden tutustua hankkeen aineistoihin myös uusin keinoin: tausta-aineistoa ja suunnitelmaluonnoksia on esitelty perinteisten tapojen lisäksi mm. virtuaalitodellisuuden, 360-videoiden ja interaktiivisen kosketusnäytön avulla.



Tuotettu aineisto

Kaavarunkotyön pohjaksi on laadittu lukuisia selvityksiä ja suunnitelmia, joista kerätty tieto liitetään osaksi kaavarungon aineistoa. Konsulttityönä teetetyt aineistot on esitetty listassa **lihavoituna**.

- Kaavarungon lähtötiedot, 4.5.2021
- Teollisuuskadun akseli, kaavarunko , 4.5.2021
- Teollisuuskadun akseli, kaavarungon selostus, 4.5.2021
- Vuorovaikutusraportti 4.5.2021 ja asukastilaisuuden (21.1.–1.2.2019) muistio
- Teollisuuskadun akseli, kaavarungon vuorovaikutus, 4.5.2021
- Yhteenveto karttakyselyn vastauksista, 15.1.2020
- Teollisuuskadun akselin ja Vallilan toimitila-alueen suojelutavoiteselvitys, 4.5.2021
- Yritysvaikutusten arviointi, 4.5.2021
- **Teollisuuskadun akseli, julkisten ulkotilojen ideasuunnitelma, Masu Planning Oy, 17.12.2020**
- **Liikenteen alustava yleissuunnitelma, Ramboll Oy, 21.8.2020**
- **Teollisuuskadun akseli, liikenteen toimivuustarkastelut, raportti, Ramboll Oy, 18.6.2020**
- Teollisuuskadun akseli, mikrosimulointi, 08/2020
- Teollisuuskadun akseli, pikaraitiotiepysäkkien saavutettavuustarkastelu, 4.5.2021
- **Teollisuuskadun kunnallistekninen yleissuunnitelma, Ramboll Finland Oy, 16.10.2020**
- **Sturenkadun ja Hämeentien siltojen rakennetekninen yleissuunnitelma, Afry Finland Oy, 27.11.2020**
- **Junatien jatkosuunnittelu, kaupunkitilasuunnitelma, L-arkkitehdit, WSP Finland, Nomaji maisema-arkkitehdit Oy, 8.3.2021**
- **Junatien jatkosuunnittelu, maisemakonsepti, Nomaji maisema-arkkitehdit Oy, 26.6.2020**
- **Junatien jatkosuunnittelu, liikennesuunnittelu, ennusteet, WSP Finland Oy, 18.6.2020**
- **Junatien jatkosuunnittelu, toimivuustarkastelut, WSP Finland Oy, 26.6.2020**
- Pohjaveden virtaussuunnat ja pinnankorkeustasot, 24.3.2021



Lukuohjeet

Selostuksen rakenne

Kaavarungon selostus jakautuu kuuteen osaan. Johdanto-osion ja lähtötietojen jälkeen esitellään varsinainen kaavarunko, joka koostuu kartasta, karttamerkintöjen selityksistä sekä määräyksistä.

Selostuksen neljännessä osassa kaavarungon sisältöä avataan seitsemän eri teeman kautta. Teemat pohjautuvat Kaupunkiympäristölautakunnan 14.12.2018 hyväksymiin Kaavarungon periaatteisiin. Osiossa käydään läpi teemakohtaiset tavoitteet, kaavarungon sisältämät merkinnät ja määräykset, sekä niiden vaikutukset. Lisäksi jatkosuunnittelua varten kerrotaan kaavarunkotyössä tutkituista toteutusvaihtoehdoista ja niiden vaikutuksista. Teemakohtaiset kaaviot havainnollistavat kaavarungon merkintöjä ja helpottavat kaavarungon tulkitsemista. Teemakaaviot eivät ole määrääviä, ja ne sisältävät kaavarunkoa täydentäviä, ohjeellisia merkintöjä.

Viidennessä osassa kaavarunkoon perehdytään tarkemmin alueittain, ja esitetään skemaattisten tarkastelujen avulla, mitä kaavarungon toteutuminen voisi käytännössä tarkoittaa. Paikoitellen vertaillaan kaavarungon mahdollistamia erilaisia toteutusvaihtoehtoja ja niiden vaikutuksia rinnakkain.

Selostuksen lopuksi käydään läpi, millä eri prosesseilla ja aikajänteillä kaavarungon mukainen kehitys on lähdössä toteutumaan alueella, ja minkälaisia sidonnaisuuksia eri hankkeiden välillä on.

Selostuksessa on käytetty värikoodauksia helpottamaan tiedon löytämistä ja sen hahmottamista, mistä päätetään, mitä vaikutuksia päätöksillä on, ja mikä on täydentävää tietoa.

Kaavarunko

Kaavarungon merkinnät ja määräykset on nostettu esiin oranssilla kehyksellä tai väripohjalla.

Vaikutusten arviointi

Selostuksessa ei ole erillistä osiota vaikutusten arvioinnista, vaan vaikutuksia on arvioitu teema- ja aluekohtaisesti osana muuta tekstiä. Vaikutusten arviointi on koottu selostuksessa sinisellä katkoviivalla kehystettyihin tekstilaatikoihin.

Kaavarunkotyössä tutkittuja vaihtoehtoja

Kaavarunko luo alueen kehitykselle suuntaviivat ja reunaehdot, mutta mahdollistaa erilaisia toteutusratkaisuja. Nämä ratkaisut tarkentuvat seuraavissa suunnitteluvaiheissa, kuten asemakaavoissa ja liikennesuunnitelmissa.

Kaavarunkotyön aikana tutkittiin ja selvitettiin useita eri toteutusvaihtoehtoja. Nämä erilaiset skenaariot ja niiden vaikutukset, sekä muut kaavarunkotyön aikana tehdyt havainnot, ovat hyödyllistä lähtötietoa alueen jatkosuunnitteluun. Näistä toteutusvaihtoehdoista ja niiden vaikutuksista kerrotaan sinisissä tekstilaatikoissa.

Vuorovaikutus ja kaupunkilaisten näkökulma

Teollisuuskadun alueesta järjestettiin vuonna 2019 kaikille avoin Maptionnaire-verkkokysely, johon vastasi yhteensä 809 henkilöä. Karttapaikannuksia tehtiin yli 3 000 kappaletta. Verkkokyselyn vastauksia esitellään selostuksen eri osissa vaaleanpunaisella.

Skenaariot ja toteutusvaihtoehdot

Mitä tämä voisi tarkoittaa -osiossa turkoosilla kehyksellä on nostettu esiin kaavarunkotyössä esille nousseita seikkoja ja toteutusvaihtoehtoja, joista ei linjata kaavarungossa, mutta jotka voidaan ottaa huomioon jatkosuunnittelussa.

Käynnissä olevat hankkeet

Teollisuuskadun alue kehittyä, ja erilaiset muutokset tapahtuvat eri aikajänteillä.

Alueella on tälläkin hetkellä käynnissä useita asemakaavan muutos- ja rakennushankkeita, jotka noudattavat Teollisuuskadun kaavarungon joulukuussa 2018 hyväksytyjä periaatteita.

Käynnissä olevia hankkeita on nostettu esiin osa-aluekohtaisesti vaaleansinisellä kehyksellä.

Osallistuva budjetointi

Kaupungin osallistuvan budjetoinnin paikallisia ehdotuksia on nostettu esiin keltaisella kehyksellä selostuksen osassa Mitä tämä voisi tarkoittaa, sivulta 51 alkaen.

LÄHTÖKOHDAT



Kaavarunkotyön lähtökohdat

Sijainti

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

Suunnittelualue on laajuudeltaan 54 hehtaaria, sisältäen Teollisuuskadun ja Junatien varrella sijaitsevat toimitilakorttelit, Dallapénpuiston, Konepajan alueen pois lukien asuinkorttelit, sekä Sähkötäjänpuiston. Suunnittelualue ei sisällä asuinkortteleita.

Kaavarungon suunnittelualue rajautuu idässä Redin kauppakeskukseen, etelässä pääosin Pääskylänkatuun ja Aleksis Kiven katuun ja lännessä Ratapihantiehen ja Itä-Pasilan eteläisiin kortteleihin. Suunnittelualueen pohjoisreuna myötäilee toimitilakortteleiden sijoittumista. Vallilan toimitila-alueesta mukaan kuuluvat Teollisuuskadun ja Elimäenkadun väliset korttelit.

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

Alueen maankäytön suunnittelua ohjaavat lähtökohdat

Yleiskaava

Keskeisin alueen maankäytön tarkempaa suunnittelua ohjaava asiakirja on Helsingin yleiskaava 2016, jossa valtaosa suunnittelualueesta on merkitty liike- ja palvelukeskustan alueeksi C1. Tämä tarkoittaa alueen kehittämistä kaupunkikeskusta-alueena, jonka tyypillisiä piirteitä ovat toimintojen sekoittuneisuus, kivijalkaliiketilöiden runsaus sekä alueen kävelypainotteisuus. Lisäksi tavoitteena on, että alue erottuu ympäristöstään tehokkaampana rakentamisena. Osa Vallilan toimitila-alueeseen kuuluvista kortteleista on merkitty toimitila-alueeksi, jota kehitetään ensisijaisesti toimitilojen, tuotannon, varastoinnin, satamatoimintojen, julkisten palvelujen ja opetustoiminnan sekä virkistyskäyttöön.

Kulttuuriympäristöt

Alueella on lisäksi useita kulttuurihistoriallisia arvoja. Osa suunnittelualueesta kuuluu Museoviraston RKY 2009-kohdeluetteloon Pasilan veturitallit, konepaja ja SOK:n teollisuuskorttelit. Suunnittelualueen tarkastelualueeseen kuuluu muitakin valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä, kuten Vallilan asuinalueet, Suvilahden voimalaitosalue ja Alppilan kirkko. Suunnittelualue kuuluu lähes kokonaisuudessaan maakunnallisesti arvokkaaseen kulttuuriympäristöön ”Helsingin empire-keskusta ja

kivikaupunki”. Lisäksi Rautatiesopimuksella suojeltuja alueita ovat VR:n Pasilan Konepaja suunnittelualueella (alue ja rakennuksia), sekä Pasilan veturitallit tarkastelualueella (rakennukset).

Kaupunkistrategia ja Hiilineutraali Helsinki 2035

Useita Helsingin kaupunkistrategian keskeisimpiä tavoitteita voidaan edistää Teollisuuskadun kehittämisessä ja kaavarungossa. Näitä ovat mm. seuraavat:

1. Maailman toimivin kaupunki
2. Kestävän kasvun turvaaminen kaupungin keskeisin tehtävä
3. Uudistuvat palvelut

Helsingin kaupunkistrategiassa 2017–2021 tavoitteeksi on asetettu hiilineutraali Helsinki vuoteen 2035 mennessä. Liikenteen päästövähennyksiä toteutetaan niin pyöräilyn ja kävelyn suosiota lisäämällä kuin sähköautojen, sähköbussien ja raidejoukkoliikenteen osuutta nostamalla. Joukkoliikenteen sujuvuutta parannetaan ja sen houkuttelevuutta lisätään. 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.

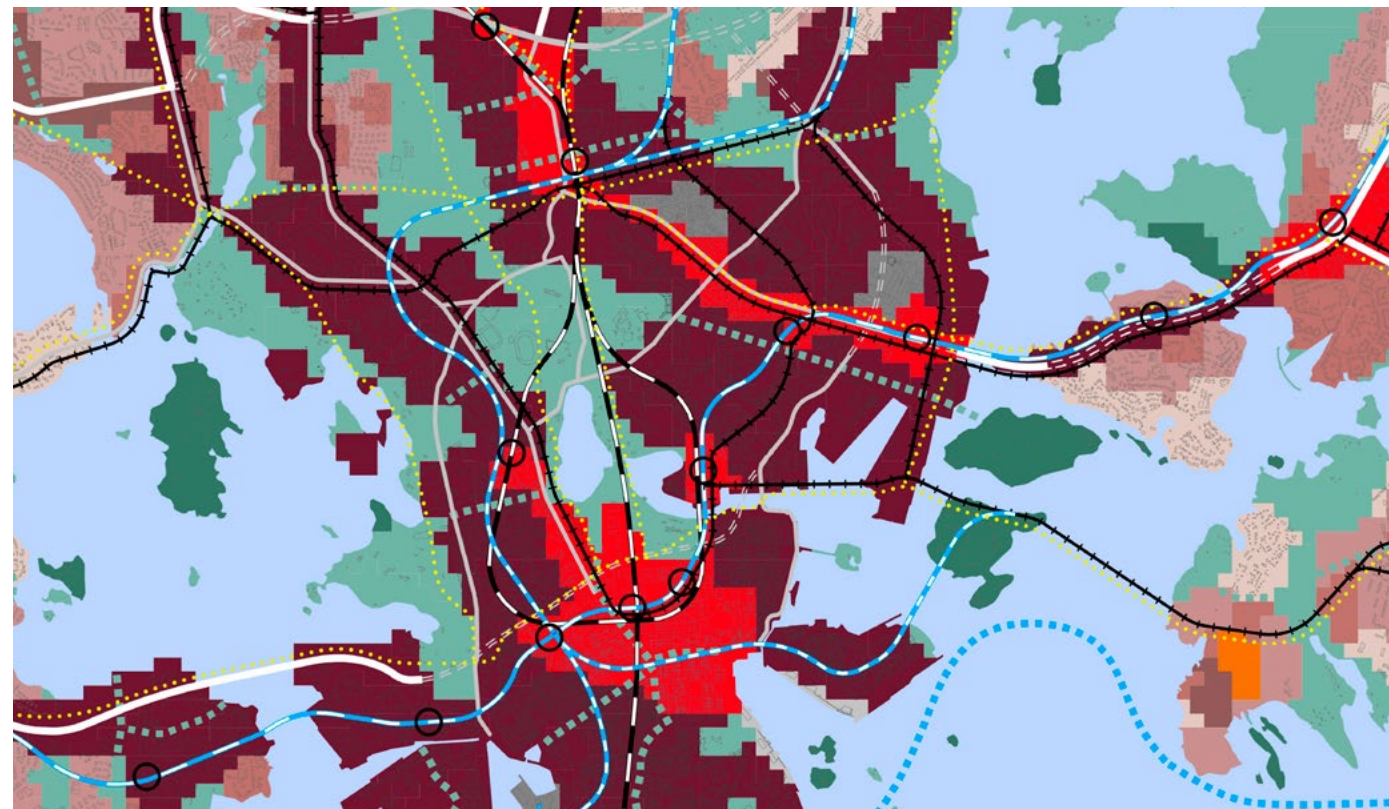
Teollisuuskadun akselin uudistamisen yhteydessä on mahdollista parantaa alueen rakennetun ympäristön energiatehokkuutta. Samalla kaavarungon avulla voidaan ohjata alueen kehittymistä laajemmin kestäväan ja resilienttiin suuntaan, huomioimalla suunnitteluratkaisuissa mm. ilmastonmuutoksen hillintään,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

Muut päätökset

Kaavarunko on Helsingin keskustavision (Kh 25.1.2021) mukainen.

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi 4.12.2018 Teollisuuskadun akselin kaavarungon periaatteet alueen jatkosuunnittelun pohjaksi. Päätökseen lisättiin seuraavat vastaehdotukset:

- Lautakunta toteaa jatkosuunnittelussa Teollisuuskadun kaltaisella pääreitillä erityisen tärkeinä kehittämiskohteina itä-länsi-suuntaisen liikenteen sujuminen sekä poikittaisten liittymien ja risteysten kehittäminen huomioiden muut suunnittelussa ja toteuttamisessa olevat liikennejärjestelyt.
- Raitiotien suunnittelussa kiinnitetään erityistä huomiota raitiovaunun liikkumisen sujuvuuteen siten, ettei raitiovaunu joudu pysähtymään muuten kuin pysäkkien kohdalla.
- Alueen suunnittelussa kiinnitetään erityistä huomiota puiden ja muun kasvillisuuden tuomisessa osaksi Teollisuuskadun ympäristöä.



Ote Helsingin yleiskaavasta 2016.

Historia

Teollisuuskadun akselin sijainti, suuntaus, toiminnot ja kaupunkitilat pohjautuvat Teollisuuskatua pitkin 1960-luvulle asti kulkeneesta Sörnäisten satamaradasta. Tänä päivänä satamaradan vaikutus on edelleen nähtävissä alueen liikenneratkaisuissa, kaupunkirakenteessa ja ajallisesti kerroksellisessa rakennuskannassa. Alueen vanhimmat rakennukset ovat peräisin 1800-luvun lopulta.

Teollisuuskatuun liittyvien alueiden historiaa on käsitelty tarkemmin muun muassa seuraavissa raporteissa:

- Vallilan toimitila-alueen suunnitteluperiaatteet (2020)

- Teollisuuskadun akselin kaavarungon periaatteet (2018)

- Alppiharjun ominaispiirteiden määrittäminen (2018)

- Vallila – ominaispiirteiden selvitys (2018)

- Vanha Hermannin – ominaispiirteiden määrittäminen (2018)

- Pasilan konepaja – Rakennushistorian selvitys ja inventointi (2011)

- Sörnäisten, Kallion, Alppiharjun, Vallilan ja Hermannin viheralue-suunnitelma 2007–2016 (2007)

- Teollisuuskadun akselin ja Vallilan toimitila-alueen suojelutavoiteselvitys (2021)

Nykytilanne

Entisen satamaradan linjausta noudattava Teollisuuskatu jakaa suunnittelualueen voimakkaasti kahtia; pohjoispuolella on kulttuurihistoriallisesti arvokas ja omaleimainen Puu-Vallila sekä Vallilan ilmeeltään rouheaa toimitila-alue, eteläpuolella teollisuushistoriaan viittaavat Konepajan ja SOK:n korttelien ilmeikkäät alueet, sekä uudet ja kehitettävät pankkikorttelit. Kallion ja Alppiharjun opiskelijoiden ja nuorten aikuisten suosimat kaupunginosat ovat myös osa alueen monimittakaavaista ilmettä ja identiteettiä.

Topografisesti alue 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. Alueen kaupunkirakenteelliset piirteet selittyvät alueen historian kautta. Ratapihan luonteenomainen muusta kaupunkirakenteesta irrallinen luonne on hahmotettavissa edelleen.

Ominaisia piirteitä ympäröiville kaupunginosille on kortteleiden suuri tehokkuus sekä yksiöiden korostuminen asutuskannassa, joka tuo oman erityisen luonteenpiirteen kaupunginosien väestöön. Väestöstä merkittävä osa on yksinasuvia nuoria. Kaupunginosille tyypilliseen tapaan katukuvaa elävöittävät kivijalkaliiketilat ja alueiden keskukset hahmottuvat joukkoliikenteen solmupisteiden ympärille.

Toisin kuin ympäröivillä alueilla, Teollisuuskadun alueella luontevaa kivijalkaliiketilaa ei ole päässyt syntymään.

Rakennuskanta on ajallisesti kerrostunutta. Katukuvassa vaihtelevat 20-luvun umpikortteli sekä 60-luvun avoin rakenne. Vanhimmat rakennukset ovat peräisin 1800-luvun lopulta. Oman kerrostumansa alueelle tuovat yhtenäisinä rakentuneet ja säilyneet alueet kuten Puu-Vallilla sekä Pasilan konepajan alue. Alueen 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 Sähköttäjänpuisto, Konepajan alueen osittain vielä rakenteilla oleva Konepajapuisto, Dallapén- ja Kinaporin puistot Sörnäisten metroaseman läheisyydessä sekä pieni Pääskylän puisto Vilhonvuoren pohjoisreunassa. Suvilahden pohjoisreunassa ja Junatien liittymässä on vanhaa ja osittain hyvinkin suureksi kasvanutta puustoa. Historiallista kerrostumaa ovat myös alueen rinnakkaiset katuyhteydet, jotka ovat aikanaan kulkeneet junaradan kummankin puolen. Alueen itäpäässä, Junatien ympäristössä, useiden rinnakkaisten katujen välissä kulkevat lisäksi metroraitteet. Näistä seikoista johtuen alueen läpi kuljettavat yhteydet ovat toisaalta päällekkäisiä, mutta monelta osin epäselviä ja puutteellisia.

Toiminnallisesti alue on pääosin työpaikka-alueita. Alueen toimitiloille omaleimaista ovat suuret konttorit sekä toisaalta pienet yritykset. Merkittävimmät toimijat alueella ovat Meira, OP-Pohjola, Nordea, HOK sekä GE Healthcare. Työpaikkatoiminnan lisäksi alueella on kaupunkikulttuurin kannalta tärkeitä kokonaisuuksia kuten Konepajan alue. Kaavarungon tarkastelualueelle sijoittuvat Suvilahti, Pasilan veturitallit sekä Sörnäisten Teurastamon alue.

Teollisuuskadun alueen molempiin päihin, Pasilaan ja Kalastamaan, on rakentumassa Helsingin kantakaupungin mittakaavassa merkittävät uudet keskukset. Pasilan Triplan ja Kalasataman Redin ympärille on rakentumassa myös huomattava määrä uutta asutokerrosalaa. Vallilan toimitila-alueita kehitetään kasvavana, omaleimaisena työpaikka-alueena, ja alueelle ollaan tekemässä suunnitteluperiaatteita.

Ympäröiviä kaupunginosia täydennysrakennetaan uuden yleiskaavan tavoitteiden mukaisesti. Merkittävin yksittäinen täydennysrakentamiskohde on Alppitalon ja Savonkadun ympäristö.

Nordean kortteliin (Aleksis kiven katu 5) on tulossa lisää toimitilaa. Osa korttelin Aleksis Kiven kadun puoleisista rakennuksista korvataan uudisrakennuksella.

Konepajan alueen läntisimpään kärjen (Aleksis Kiven katu 49) asemakaavamuutos hyväksyttiin syksyllä 2020. Tontille on tarkoitus rakentaa hotelli.

Osoitteeseen Satamaradankatu 6 valmistellaan asemakaavan muutosta voimistelu- ja cheerleadinghallin rakentamiseksi.

Viher- ja liikenneverkoston lähtökohdat

Lähtötiedot-liitteessä on koottu kattavasti alueen verkostolliset lähtökohdat maisema- ja viherrakenteen sekä liikenteen osalta. Lisäksi liitteessä on esitetty alueen suunnitteluun vaikuttavat keskeisimmät tavoitteet näiden osalta.

Suunnittelualue sijoittuu Helsingin viheralueverkostossa Keskuspuiston ja Helsingipuiston laajojen vihersormien väliselle alueelle. Maisemarakenteellisesti alue sijaitsee kahden selänteen välisessä laaksossa. Laaksossa sijaitsee aiemmin laaja suoalue ja Suvilahteen laskenut Sörnäisten järvi, joka kuivatettiin 1800-luvulla. 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. Suunnittelualueella tavoitteena on viherverkoston tiivistäminen ja monipuolistaminen täydennysrakentamisen yhteydessä.

Liikenteellisesti suunnittelualueen merkittävin katu on alueen läpi kulkeva Teollisuuskatu, joka on pääosin 2+2 kaistainen vilkasliikenteinen pääkatu. Alueen joukkoliikennejärjestelmä perustuu Teollisuuskadun runkolinjaan, joka alkuvaiheessa voi toteutua runkobussilinjana ja myöhemmässä vaiheessa pikaraitiotienä. Kaavarungon tavoitteena on parantaa alueen jalankulku- ja joukkoliikenneyhteyksiä.

Teknistaloudelliset lähtökohdat

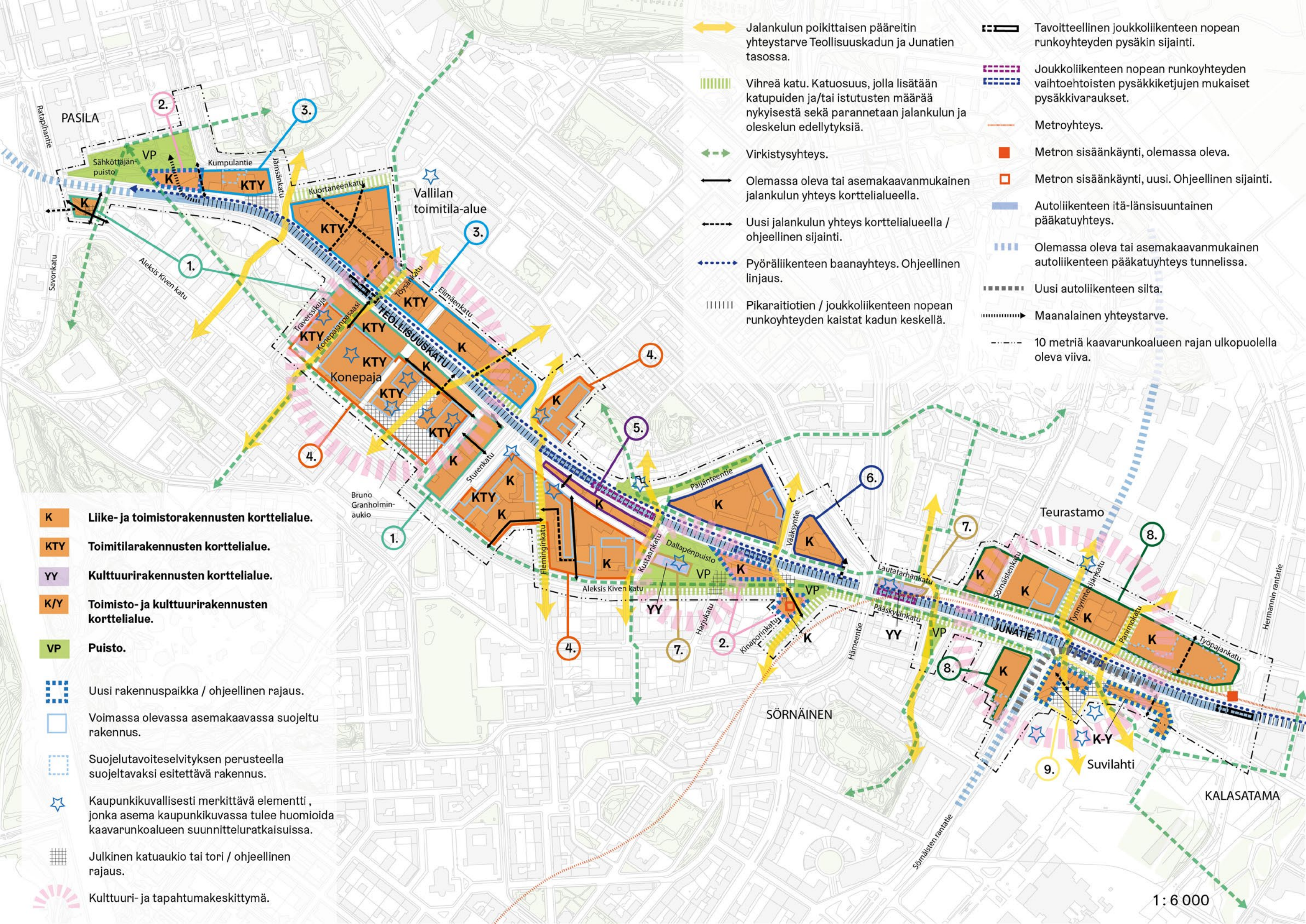
Alue on rakennettavuudeltaan varsin vaihtelevaa. Alueen keskiosa on pehmeikköä ja reuna-alueet kallioaluetta. Lisäksi alueella on runsaasti täyttömaata sekä vanhaa teollisuutta.

Alue sijoittuu huomattavan laajalle hulevesien valuma-alueelle. Nykytilanteessa hulevedet ohjataan pääsääntöisesti sekavesiviemäreissä viemäritunneleihin Viikinmäen puhdistamolle.



KAAVARUNKO

Seuraavilta sivuilta löytyy
päättöksentekoon vietävän kaavarungon
sisältö: kaavarunkokartta, merkkien
selitykset ja määräykset.



Kaavarunkokartta ja merkinnät

KAUPUNKIKUVALLISET OSA-ALUEET

1. Pasilan konepajan alueen uudisrakentaminen

Kulttuurihistoriallisesti, teollisuushistoriallisesti ja rakennustaiteellisesti arvokas alue. Rakennusvolyyymien mittasuhteiden, julkisivujen käsittelyn ja materiaalien tulee asettua osaksi Pasilan konepajan historiallisesti arvokasta teollisuusmiljöötä. Pääasiallisena julkisivumateriaalina on punatiili.

Sturenkadun puolella suurin sallittu korkeus on +40. Teollisuuskadun puolella korttelialueita saa täydentää uusilla rakennusosilla. Kortteleiden tulee muodostua, Konepajan alueen asemakaavallista konseptia täydentäen, jalustaosasta ja sen yläpuolelle nousevista erillisistä rakennusosista.

Pasilan Ratapihantiehen rajoittuva kortteli muodostaa Konepajan alueen läntisen maamerkin. Tavoitteellisen joukkoliikenteen runkoyhteyden pysäkin alue Konepajanpasaasin ja Töysänsäntien välissä voi erottua jonkin verran ympäristöä tehokkaampana rakentamisena.

2. Kumpulantien ja Aleksis Kiven kadun täydennysrakentaminen

Uudisrakentaminen tulee sovittaa huolellisesti osaksi puisto- ja aukiokokonaisuuksia, puistojen käytettävyys, olosuhteet ja kulkureitit huomioiden. Nykyiseen Kinaporinpuistoon merkitystä rakennusalueesta osa tulee jättää puistoksi.

Uudisrakennusten suunnittelussa tulee huomioida viereisten kortteleiden korkomaailma ja räystäslinjat, sekä silloilta ja ympäröiviltä kaduilta avautuvat pitkät näkymät. Kinaporinkulman uudisrakentamisen tulee täydentää nykyistä korttelirakennetta ja jatkaa korttelin nykyisiä räystäslinjoja.

Kumpulantien korttelissa tulee varautua maanalaiseen pikaraitiotieyhteyteen Teollisuuskadulta Pasilaan.

3. Elimäenkadun korttelit

Korttelialueita saa täydentää uusilla rakennusosilla, jotka voivat nousta nykyistä rakennetta korkeammalle. Lisärakentaminen tulee sovittaa ympäröivään kaupunkirakenteeseen. Korttelialueen nykyisen n. +40 räystäslinjan tulee erottua kaupunkikuvassa.

4. Konepajan, Sturenkadun ja Aleksis Kiven kadun teollisuuskorttelit

Kulttuurihistoriallisesti, teollisuushistoriallisesti ja rakennustaiteellisesti arvokas alue, jolla ympäristön arvot tulee säilyttää.

Sturenkadun itäpuolisia korttelialueita saa täydentää uusilla rakennusosilla, jotka voivat nousta nykyistä rakennetta korkeammalle. Sturenkadun ja Aleksis Kiven kadun puolella tulee säilyttää nykyiset räystäskorot. Suojeltujen rakennusten arvoja ja asemaa kaupunkikuvassa tulee vaalia.

5. Satamaradankadun korttelit

Korttelialueen tulee muodostaa toisistaan irrallisten rakennusten ja avoimien aukiotilojen ketju. Korttelialueella tulee huomioida korttelialueen 4. suojeltujen rakennusten näkyminen Teollisuuskadulle.

6. Teollisuuskadun laakson pohjoisreuna

Korttelialueita saa täydentää uusilla rakennusosilla, jotka voivat nousta tontin nykyisen rakenteen yläpuolelle. Lisärakentamisen suunnittelussa tulee ottaa huomioon korttelialueiden kaupunkikuvalliset arvot sekä ympäröivät arvokkaat kortteli- ja katualueet. Mäkelänkadun ja Hämeentien liittymään voi sijoittaa siron kaupunkikuvallisen aksentin. Muualla korttelialueella tulee säilyttää nykyiset kadunpuoleiset räystäslinjat.

7. Harjun ruumishuone ja Kruununmakasiini

Kulttuurihistoriallisesti ja rakennustaiteellisesti arvokas alue.

Kruununmakasiinin korttelialueelle saa sijoittaa pienimuotoista lisärakentamista arvokkaaseen arkkitehtuuriin sovittaen.

8. Lautatarhankadun korttelit

Korttelialueita saa täydentää uusilla rakennusosilla, jotka voivat nousta tonttien nykyistä rakennetta korkeammalle.

9. Suvilahden pohjoisreuna

Kulttuurihistoriallisesti, teollisuushistoriallisesti ja rakennustaiteellisesti arvokas alue. Suvilahden alueen historiallisesti arvokkaiden maamerkkien asema kaupunkikuvassa tulee huomioida täydennysrakentamisen sijoittelussa, korkeuksissa ja arkkitehtuurissa.

Uudisrakentamisen avulla tulee rajata Junatieltä Suvilahden alueelle johtava julkisten aukiotilojen sarja. Alueen nykyistä kasvillisuutta ja puita tulee säilyttää.

Kaavarungon määräykset

RAKENNUSOIKEUS JA TILOJEN KÄYTTÖ

Lisärakentamishankkeiden edellytyksenä on kaavarungon tavoitteiden toteuttaminen mm. maantasokerrosten avaamisen, uusien jalankulun reittien, kasvillisuuden, hulevesien ja tonttikohtaisten laadukkaiden ulkotilojen osalta. Lisä- ja täydennysrakentamisen tarkemmat reunaehdot määritellään kiinteistökohtaisesti asemakaavamuutosten yhteydessä.

Rakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on osoitettava pääsääntöisesti liiketilaksi, erityisesti jalankulun poikittaisten pääreittien, nopean joukkoliikenteen runkoyhteyden pysäkkien sekä vihreiden katujen varrella. Maantasokerrokset tulee koko alueella toteuttaa niin, että ne ovat helposti muutettavissa liike-, ravintola- tai palvelutiloiksi.

Uudisrakentamisessa on maantasokerroksen korkeuden oltava pääsääntöisesti vähintään 5 m.

Korttelialueille ei saa sijoittaa tilaa vievän kaupan yksiköitä.

Korttelialueille ei lähtökohtaisesti tule sijoittaa asumista.

Hotellien sijoittumisessa tulee huomioida alueellinen tasapaino sekä alueen toimitilojen sekä kulttuuri- ja tapahtumatoiminnan toimintaedellytykset. Hotellihankkeista tulee tehdä alueellinen tarkastelu ja yritysvaikutusten arviointi.

Liike- ja toimistorakennusten korttelialueilla

- alueelle saa sijoittaa palvelu-, kulttuuri-, tapahtuma- ja liikuntatiloja sekä ympäristöhäiriötä tuottamattomia tuotantotiloja.

- korttelialueita tulee kehittää pääkonttorityyppisen toiminnan mahdollistavaan toimistokäyttöön. Alueen monipuolisuutta ja sekoittunutta rakennetta voi tukea korttelialueilla täydentävin toiminnoin.

- olemassa olevien, Teollisuuskatuun rajautuvien tonttien

lisärakentamisen yhteydessä, jos toimitilarakentamisen määrää lisätään merkittävästi nykyisestä, sekä edistetään muilla keinoin Teollisuuskadun akselin kehittymistä työpaikkojen, kulttuurin ja tapahtumien keskusta-alueena, voi tontille tietyin reunaehdoin sijoittaa kokonaisuutta tukevaa asumista tai majoitustoimintaa.

- asumista on mahdollista sijoittaa alueelle vain, jos sille on järjestettävissä hyvän asumisen edellytykset, mukaan lukien riittävät pihatilat, mutta kuitenkin korkeintaan 50 % lisärakentamisesta. Merkittävässä asuntomäärissä tulee huomioida hallintamuotojen ja asuntotyyppien moninaisuus AM-ohjelman mukaisella tavalla. Asumisen tulee sijaita nykyisen rakenteen yläpuolella.

- tavoitteena on, että uusi asuminen tai majoitustoiminta ei heikennä toimitilojen tai kulttuuri- ja tapahtumatoiminnan toimintaedellytyksiä alueella.

Toimitilarakennusten korttelialueella

- alueelle saa sijoittaa ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia teollisuus- ja varastotiloja, toimisto-, liike-, palvelu-, kulttuuri-, tapahtuma- ja liikuntatiloja.

Kulttuuritoimintaa palvelevien rakennusten korttelialueella

- alueelle saa sijoittaa liike-, palvelu-, tapahtuma- ja liikuntatiloja.

Toimisto- ja kulttuuritoimintaa palvelevien rakennusten korttelialueella

- alueelle saa sijoittaa liike-, palvelu-, tapahtuma- ja liikuntatiloja.

Alueen puistojen tulee säilyä luonteeltaan kaikille avoimina, virkistyskäytön mahdollistavina julkisina tiloina.

KAUPUNKIKUVA JA RAKENTAMINEN

Kortteleiden maantasokerrosten avoimuuteen ja huokoisuuteen tulee kiinnittää erityistä huomiota. Pääsisäänkäyntien tulee erottua rakennusten julkisivuissa arkkitehtonisin tehokeinoin.

Alueen historiallisesti arvokkaat kokonaisuudet ja rakenteet, sekä rakennusten suojelu- ja suojelutavoitemerkinnät tulee ottaa huomioon alueen jatkosuunnittelussa ja asemakaavoituksessa.

Uudisrakennusten runkorakenteen rakenneratkaisujen tulee olla tilajärjestelyjen ja toimintojen suhteen muuntojoustavia.

Rakennusten kattopinnat hyödynnetään pääosin viherkattoina, kattoterasseina ja uusiutuvan energian tuottamiseen.

ULKOALUEET

Pikaraitiotie on toteutettava istutettuna viherraitiotienä.

Alueen julkiset ulkotilat tulee suunnitella kaupunkikulttuurin ja monipuolisen käytön mahdollistavina, avoimina ja korkeatasoisina kaupunkitiloina.

Jalkakäytävien leveyden tulee olla lähtökohtaisesti vähintään 3 metriä.

Kaavarunkoalueella tulee suosia monimuotoista kasvillisuutta ja ruderaattikasveja.

Alueen katujen ja aukoiden hulevedet johdetaan kasvillisuudelle mahdollisuuksien mukaan.

Asemakaavamuutosten yhteydessä tonteilla tulee toteuttaa kaavarunkokarttaan merkityt yleiset jalankulun yhteydet. Jos yhteyden toteutuminen vaatii asemakaavan muuttamista useamman tontin kohdalla, tulee yhteyden myöhempi toteutuminen mahdollistaa.

Kortteleiden sisäpihoja tulee avata puolijulkisiksi tiloiksi. Tonteille tulee mahdollisuuksien mukaan sijoittaa jalankulkuympäristöön avautuvia taskupuistoja ja –aukioita.

Tonteille tulee istuttaa puita ja/tai muuta kasvillisuutta ja nykyistä kasvillisuutta tulee säästää.

Jalankulkuympäristöön liittyvät tonttien ulkotilat tulee tehdä laadukkaiksi julkisiksi aukiotiloiksi.

YMPÄRISTÖTEKNIikka

Asemakaavoituksessa, muussa suunnittelussa ja rakentamisessa tulee ottaa huomioon liikenteen aiheuttamat ilmanlaatu-, melu-, runkomelu- ja äärihäirit.

Maaperän pilaantuneisuus ja puhdistustarve on asemakaavoituksen ja muun suunnittelun yhteydessä selvitettävä ja pilaantunut maaperä puhdistettava ennen rakentamiseen ryhtymistä.

Alueen jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon pohjaveden hallintatarpeet.

Alueen jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon kaavarunkoalueen sekä kaavarunkoaluetta laajemman alueen kunnallisteknisen huollon ja pintakuivatuksen johtamistarpeet.

RAKENNETTAVUUS

Alueella sijaitsevat maanalaiset tilat ja rakenteet sekä tunnelit ja tilavaraukset tulee ottaa huomioon alueen jatkosuunnittelussa ja toteutuksessa.

Siltojen ja taitorakenteiden jatkosuunnittelussa tulee huomioida joukkoliikenteen nopean runkoyhteyden vaatima tilavaraus ja olemassa olevan rakennetun ympäristön ominaispiirteet.

ILMASTONMUUTOS –HILLINTÄ JA SOPEUTUMINEN

Alueella tulee lähtökohtaisesti pyrkiä nykyisten rakennusrunkojen säilyttämiseen. Arvioitaessa purkavan saneerauksen vaihtoehtoa tulee laatia ratkaisuvaihtoehtoista vertailevat hiilitaselaskelmat sekä ajankohtainen rakennushistoriallinen selvitys purettavaksi esitetystä rakennuksesta.

Alueella tulee hyödyntää materiaalivirtoja kiertotalouden periaatteiden mukaisesti ja edistää alueellista massatasapainoa, sekä kierrätettävien, kestävien ja laadukkaiden materiaalien käyttöä.

Teollisuuskadun akselin uudis- ja täydennysrakennushankkeissa tulee edellyttää hulevesien määrällistä hallintaa. Yleisillä alueilla tulee pyrkiä hulevesien määrälliseen ja laadulliseen hallintaan sekä vesien hyödyntämiseen lähellä syntypaikkaa. Viheralueille voidaan osoittaa hulevesien hallinnan tilavarauksia.

Alueen jatkosuunnittelussa tulee tutkia viherkerroinmenetelmän soveltamista siten, että kortteleiden vihertehokkuus noudattaa Helsingin viherkerroinmenetelmässä asetettua tasoa.

Alueella tulee pyrkiä parempaan energiatehokkuuteen kuin valtakunnallisesti on määrätty ja pyrkiä hyödyntämään ja/tai tuottamaan uusiutuvaa energiaa.

Kiinteistöjen kehittämisen yhteydessä olemassa olevien rakennusten energiatehokkuutta tulee parantaa.

Rakennusaikaisiin järjestelyihin tulee kiinnittää erityistä huomiota. Alueella tulee pyrkiä kaupungin maalla päästöttömiin ja yksityisellä maalla vähäpäästöisiin työmaihin.

LIIKENNE JA PYSÄKÖINTI

Joukkoliikenteen laadukas runkoyhteys Teollisuuskadun akselilla on mahdollista toteuttaa kahdella vaihtoehtoisella pysäkkiketjulla, joista toinen perustuu neljän ja toinen viiden pysäkin ratkaisuun. Pysäkkivarausten toteutettavuus tutkitaan tarkemmin alueen jatkosuunnittelussa. Yksittäisen pysäkin toteuttamiskelpoisuus vaikuttaa muiden vaihtoehtoisten pysäkkien varaustarpeeseen.

Pyöräliikenteen baanayhteys tulee toteuttaa yksisuuntaisena 2,5 metriä leveänä ja kaksisuuntaisena 4 metriä leveänä, sekä autoliikenteestä ja jalankulusta rakenteellisesti erotettuna.

Pääkatujen varrella ei pääsääntöisesti sallita kadunvarsipysäköintiä.

Katutila tulee suunnitella siten, että puille ja kasvillisuudelle varataan mahdollisimman paljon tilaa. Katuvihreän toteutuksessa tulee käyttää monipuolisia ratkaisuja.

Pääkatujen liikennettä sujuvoitetaan karsimalla vasemmalle kääntymisiä.

Huolto- ja logistiikkaratkaisut toteutetaan kaupungin citylogistiikan periaatteiden mukaisesti.

Asemakaavoja valmisteltaessa on tutkittava mahdollisuus keskitettyyn pysäköintiratkaisuun. Autopaikat sijoitetaan tonteille maan alle tai rakennuksiin. Pysäköintien sisäänajot tulee integroida osaksi rakennuksia. Autopaikkoja ei saa sijoittaa pihaille. Mahdolliset lyhytaikaiset asiointipaikat tutkitaan hankekohtaisesti asemakaavoituksen yhteydessä

KAAVARUNGON SISÄLTÖ TEEMOITTAIN



Seuraavilla sivuilla avataan kaavarungon tavoitteita, ratkaisuja ja vaikutuksia kuuden eri teeman kautta. Teemat on jaoteltu kaupunkiympäristölautakunnan 14.12.2018 hyväksymien Teollisuuskadun akselin kaavarungon periaatteiden pohjalta. Teemakohtaiset tavoitteet perustuvat Helsingin yleiskaavaan 2016, Kaupunkistrategiaan 2017-2021, kaavarungon periaatteisiin sekä kaavarunkotyössä asetettuihin tavoitteisiin.

Osiossa käydään teemakohtaisesti läpi kaavarunkokartan merkinnät, määräykset ja vaikutukset. Tämän osion teemakartat eivät ole määrääviä, vaan niiden tarkoitus on havainnollistaa kaavarungon sisältöä ja suunnitteluun vaikuttaneita lähtötietoja.

Toiminnot

Uusi työpaikkojen, kulttuurin ja tapahtumien keskusta-akseli

Teollisuuskadun ympäristöä kehitetään työpaikkojen ja elävän kaupunkikulttuurin keskusta-alueena.

(Teollisuuskadun akselin kaavarungon periaatteet, Kylk 14.12.2018)

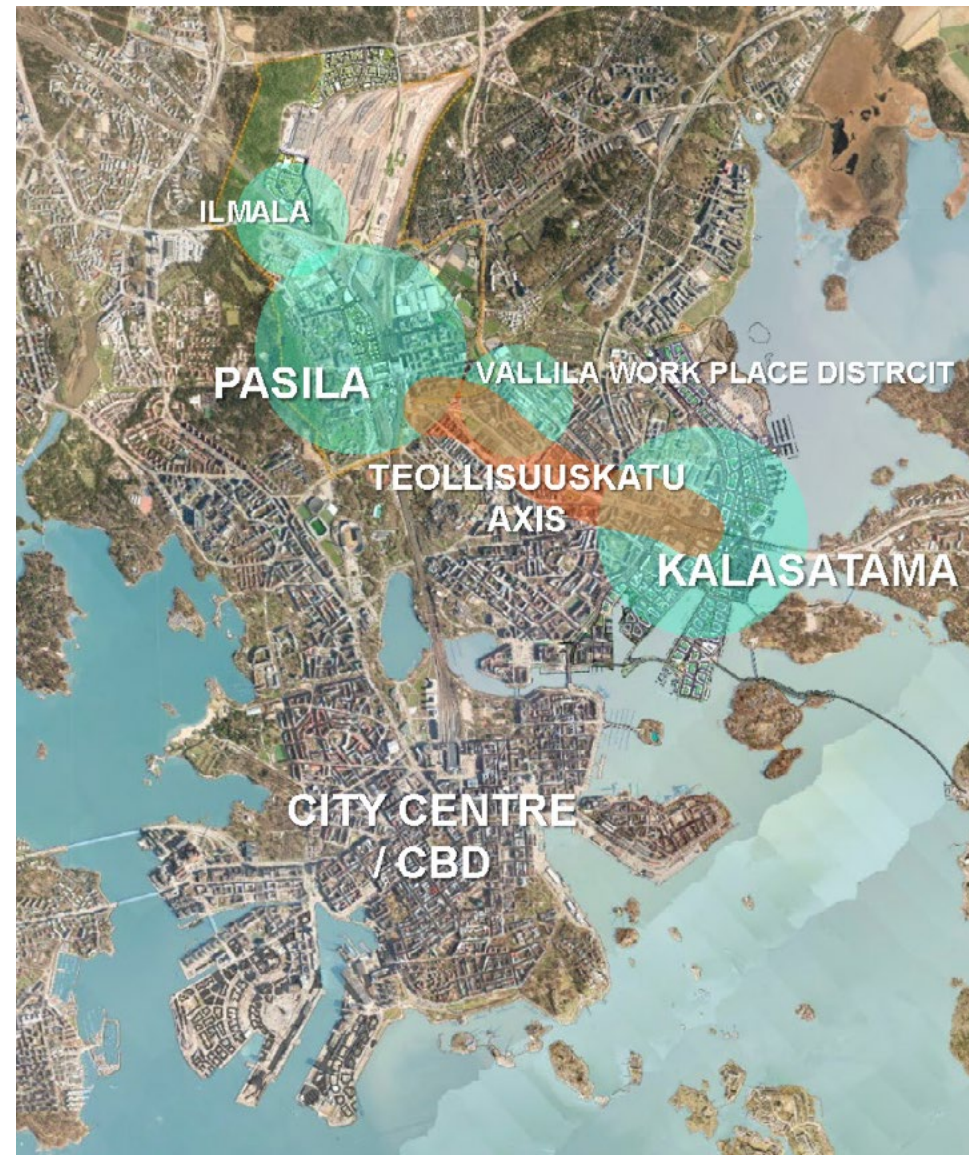
Tavoitteet

Teollisuuskadun kehittämisellä ja täydennysrakentamisella vahvistetaan Ilmalasta Pasilan ja Vallilan kautta Kalasatamaan kulkevaa työpaikka-akselia. Yritysekosysteemien ja -verkostojen syntymistä edistetään kaupungin strategian mukaisesti tarjoamalla yrityksille monipuolisia sijaintimahdollisuuksia hyvin saavutettavilla alueilla. Tavoitteena on kehittää akselia keskusta-alueena ja Helsingin ydinkeskustan laajentumana, ja nivoa akselin eriluonteiset osa-alueet osaksi yhtä tunnistettavaa työpaikka-, kulttuuri- ja tapahtumavyöhykettä.

Helsingissä ja erityisesti kantakaupungissa on puutetta modernista, tämän päivän vaatimuksiin taipuvasta toimitilasta. Teollisuuskadun alueen kaupunkirakenne, sekä monipuolinen, ja osittain uudistettavissa oleva rakennuskanta luovat hyvät edellytykset nykyaikaisille ja laadukkaille toimitiloille toistensa läheisyydessä.

Helsingin yleiskaavassa 2016 määritellään, että liike- ja palvelukeskustan C1-alueella maantasokerrokseen sijoitetaan pääasiassa katutilaan avautuvia liiketiloja. Alueen kiinteistöjen kehittäminen mahdollistaa liiketilojen ja muiden yleisten, kaupunkilaisille avointen tilojen lisäämisen maantasokerroksissa.

Teollisuuskadun ympäristö on Helsingin monipuolisimpia alueita, niin toiminnoiltaan kuin ajallisilta kerrostumiltaan. Itäisen kantakaupungin kehittyvät kulttuuri- ja tapahtuma-alueet luovat yhdessä toimitilakeskittymän kanssa ainutlaatuiset edellytykset ympärivuorokautisen kaupunkielämän syntymiselle. Vaikka Teollisuuskadun akseli kehitty ja muuttuu, tulee alueelle tyypillistä rosoa, boheemia kaupunkikulttuuria ja yllätyksellisyyttä säilyttää myös toimintojen osalta. Tavoitteena on tehdä kaupunkia kaikille.

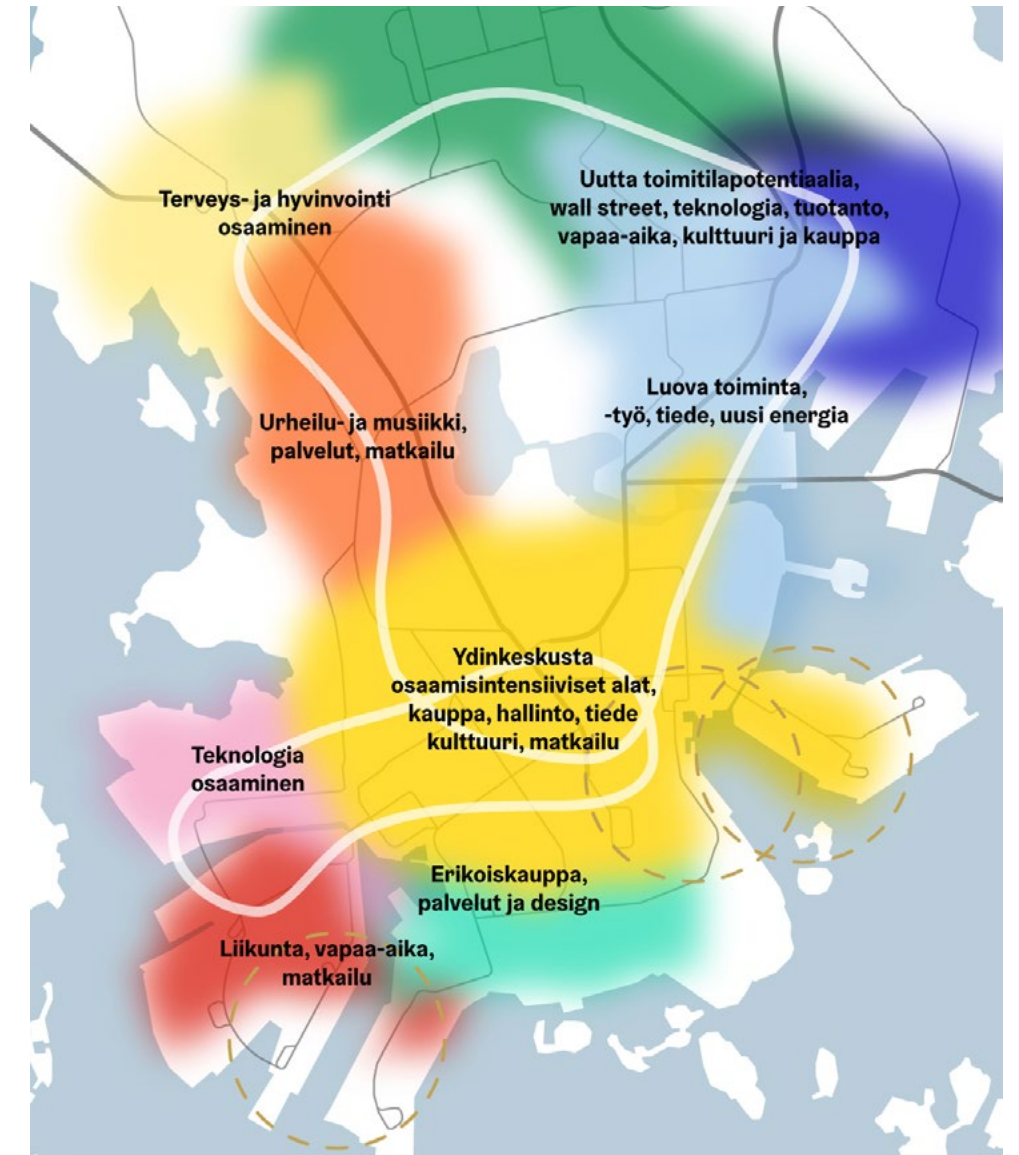


Kiinnostavia referenssikohteita maailmalta?

"Meatpacking district - New York,
Barcode Area - Oslo"

"Berliinin Hakesche Höfe,
Kööpenhaminan Carlsberg Byen"

Sähköpostikysely Teollisuuskadun akselin kiinteistönomistajille, 2019



Elinkeinoelämän monipuolinen, toisiaan tukeva ja kytkeytyvä verkosto / Eriluonteiset työpaikka- ja toimitilakokonaisuudet muodostavat yhdessä kansainvälisesti houkuttelevan ja Suomen vahvimman elinkeinoelämän, työpaikkojen ja palvelujen keskittymän.
- Helsingin keskustavisio 29.9.2020



TEEMAKARTTA / TOIMINNOT

Kaavarunkokartan merkinnät

- K** Liike- ja toimistorakennusten korttelialue.
- KTY** Toimitilarakennusten korttelialue.
- YY** Kulttuuritoimintaa palvelevien rakennusten korttelialue.
- K/Y** Toimisto- ja kulttuuritoimintaa palvelevien rakennusten korttelialue.
- VP** Puisto.
- Julkinen katuaukio tai tori / ohjeellinen raja.
- Kulttuuri- ja tapahtumakeskittymä.
- Jalankulun poikittaisen pääreitit yhteystarve Teollisuuskadun tasossa.
- Vihreä katu. Katuosuus, jolla lisätään katupuiden ja/tai istutusten määrää nykyisestä sekä parannetaan jalankulun ja oleskelun edellytyksiä.

Kaavarunko

Kaavarungon suunnittelun alueen tontit osoitetaan muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta liike- ja toimistorakennusten korttelialueiksi. Konepajan ja Vallilan toimitila-alueen läntisimmät korttelit osoitetaan toimitilarakennusten korttelialueiksi, ja Harjun ruumishuone ja Kruununmakasiini kulttuuritoimintaa palvelevien rakennusten korttelialueeksi. Suvilahden pohjoisreunaan on sijoitettu toimisto- ja kulttuuritoimintaa palvelevien rakennusten korttelialueet. Kaavarunkoon on lisäksi merkitty julkiset puistot, katuaukiot ja torit. Konepajan alue, Dallapénpuisto sekä Suvilahden ja Teurastamon alueet on merkitty kulttuuri- ja tapahtumakeskittymiksi.

Korttelialueita tulee kehittää pääasiassa pääkonttorityyppisen toiminnan mahdollistamaan toimistokäyttöön. Alueen monipuolisuutta ja sekoittunutta rakennetta tukevat kaavarungon sallimat monet täydentävät toiminnot, kuten liike-, palvelu-, kulttuuri-, tapahtuma-, liikunta- sekä ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomat tuotantotilat. Tilaa vievän kaupan yksiköitä

ei sallita, eikä alueelle tule lähtökohtaisesti sijoittaa asumista. Teollisuuskatuun rajautuvien tonttien lisärakentamisen yhteydessä, jos kaavarungon asettamat reunaehdot täyttyvät, voi tontille sijoittaa jonkin verran toimitilakokonaisuutta tukevaa asumista tai majoitustoimintaa. Tavoitteena on kuitenkin, että uusi asuminen tai majoitustoiminta ei heikentäisi toimitilojen tai kulttuuri- ja tapahtumatoiminnan toimintaedellytyksiä alueella. Hotellien sijoittumisessa tulee huomioida alueellinen tasapaino ja hotellihankkeista tulee tehdä alueellinen tarkastelu ja yritysvaikutusten arviointi.

Maantasokerrokset osoitetaan pääsääntöisesti liiketilaksi. Rakennusten rakennatarkoituksille ja maantasokerroksen järjestelyille on asetettu muuntojoustavuutta tavoittelevia määräyksiä.

Alueen puistojen tulee säilyä luonteeltaan kaikille avoimina, virkistyskäytön mahdollistavina julkisina tiloina. Dallapén- ja Kinaporinpuistojen alueelle osoitetaan täydennysrakentamista, mutta samalla puistoja laajennetaan katualueille. Teollisuuskadun

ja Junatien rinnakkaisia ja poikittaisia katuyhteyksiä on osoitettu ns. vihreiksi kaduiksi, joilla lisätään katupuiden ja/tai istutusten määrää nykyisestä sekä parannetaan jalankulun ja oleskelun edellytyksiä.

Vaikutukset

Kantakaupungin sisällä on kaksi identiteetiltään hieman erilaista liike- ja palvelukeskustaa. Nykyisen Eteläisen ydinkeskustan (Hakaniemeen, Töölönlahdelle ja Töölöön ulottuva ydinkeskusta) lisäksi on muodostumassa toinen vahva liikekeskusta itäiseen kantakaupunkiin (Teollisuuskatua myötäilevä Pasila – Vallila – Kalasatama – akseli).

Kaavarunko vahvistaa Teollisuuskadun alueen profiloitumista työpaikka-alueena. Korttelialueiden kehittäminen pääasiassa pääkonttorityyppisinä toimistotiloina vahvistaa kaupungin tavoitetta alueen kehittymisestä nimenomaan työpaikka-alueena. Nykyisille yrityksille tämä antaa varmuutta toiminnan jatkuvuudesta, ja kiinteistönomistajille selkeät reunaehdot kiinteistöjen kehittämiselle. Kaavarungon mukainen kehitys noudattelee kansainvälistä trendiä, jossa joustavat toimitilakeskittymät laajenevat ydinkeskusta-alueen ympärille. Koronapandemia on vauhdittanut ns. hub&club –mallin kiinnostavuutta yritysten toimitilastrategiana. Teollisuuskadun akseli on erinomainen sijainti hub&club –mallin pääkonttoreille, eli ”klubeille”. Etätyön lisääntyessä yritykset saattavat joutua tulevaisuudessa houkuttelemaan työntekijöitä saapumaan paikalle. Tulevan Teollisuuskadun akselin erinomaiset kulkuyhteydet, ympärivuorokautisesti elävä kaupunkiympäristö ja lukuisat vapaa-ajanviettomahdollisuudet ovat yrityksen sijoittumiselle huomattava valtti.

Yleiskaavassa tavoitellaan sekoittunutta kaupunkirakennetta ja toiminnalliselta rakenteeltaan sekoittunutta kantakaupunkia. Keskusta-alueen sekoittuneen rakenteen osalta on kuitenkin huomioitava, että osa kaavarungon suunnittelualueesta ulottuu yleiskaavan toimitila-alueeseen (Vallilan toimitila-alue), jonka toimintaedellytykset on turvattava. Monipuolisen elinkeinorakenteen kannalta kaupungin on hyvä säilyttää ja kehittää myös pelkästään toimitilakäyttöön osoitettuja alueita, jotka jo ovat olemassa ja toimivat hyvin. Täysin uusille alueille sijoittuminen ja uusien yritysalueiden luominen on aina haasteellista.

Pääosa kaavarunkoalueen tonteista on merkitty liike- ja toimistorakennusten korttelialueiksi (K). Meiran tehdas sekä osa Konepajan sekä Vallilan toimitila-alueeseen kuuluvista tonteista on osoitettu toimitilarakennusten korttelialueiksi (KTY).

K- ja KTY-korttelialueilla sallitaan käytännössä samat toiminnot, lukuun ottamatta liike- ja toimistorakennusten korttelialueille (K) tietyin reunaehdoin sallittua asumista. Toimitila –pääkäyttötarkoitusmerkintä (KTY) mahdollistaa esim.

melua tai muuta häiriötä aiheuttavan tuotanto-, kulttuuri- tai tapahtumatoiminnan niin, etteivät muut toiminnot alueella häiriinny.

Harjun ruumishuoneen ja Kruununmakasiinin merkitseminen kulttuuritoiminnalle edesauttaa historiallisesti arvokkaiden rakennusten kehittämistä kaupunkilaisille avoimina julkisina tiloina ja alleviivaa niiden roolia kaupunkitilan kiintopisteinä.

Kaavarungon kulttuuri- ja tapahtumakeskittymämerkinnät ohjaavat ottamaan alueen kehittämisessä ja jatkosuunnittelussa huomioon kulttuuri- ja tapahtumatoiminnan tarpeet. Konepajan kulttuuri- ja tapahtumakeskittymä –merkintä ulottuu myös Vallilan toimitila-alueen puolelle, alleviivaten alueiden kehittymistä voimakkaammin toisiaan täydentäviksi kokonaisuuksiksi, ja tukien Vallilan toimitila-alueen kehitystä kulttuuri- ja vapaa-ajan toimintojen ja aktiivisen yöelämän keskittymänä.

Kaavarungon sallimat muut toiminnot, kuten kulttuuri-, tapahtuma- ja liikuntapalvelut tuovat alueelle ympärivuorokautista käyttäjävirtaa, erityisesti kulkuyhteyksien parantueessa.

Asumisen ja majoitustoiminnan salliminen kaavarunkoalueella vain tiukoin reunaehdoin varmistaa toimitilojen ja työpaikkojen säilymisen alueella. Jos asuminen sallittaisiin laajemmin, olisi kiinteistömarkkinan tämän hetkisen tilanteen takia vaarana, että alueen kehittäminen asumiselle nähdään kaupallisesti kiinnostavampana, jolloin toivottua työpaikka-aluetta pääkonttoreineen ei syntyisi alueelle yleiskaavan mukaisessa laajuudessa. Asuminen saattaa myös hankaloittaa erityisesti melua aiheuttavien toimintojen toimimista tai sijoittumista viereisiin kiinteistöihin, ja kiinteistöjen muuttaminen asuinkäyttöön saattaa siten johtaa vähitellen työpaikka-alueen muuttumiseen asuinalueeksi. Asumisen suuri määrä heikentäisi myös alueen profilia työpaikka-alueena. Catellan mukaan toimistorakennuksen tilamarkkinassa menestymisen kannalta on tärkeää, että se sijoittuu muiden toimistorakennusten kanssa suurempiin keskittymiin.

Suunniteltaessa asumista työpaikka- ja toimitila-alueelle tulee kiinnittää erityistä huomiota asumisen terveellisyyteen ja viihtyisyyteen. Asuinhuoneistoissa ja piha-alueilla tulee täyttyä hyvän asumisen edellytykset. Asunnot ja niiden ulko-oleskelualueet sekä majoitustilat tulee suojata ympäristöhäiriöiltä muun muassa teollisen toiminnan, liikenteen ja kulttuuri- ja tapahtumatoimintojen melulta. Asumisen ja majoituspalvelujen sijoittamisessa

Tulevan Teollisuuskadun akselin erinomaiset kulkuyhteydet, ympärivuorokautisesti elävä kaupunkiympäristö ja lukuisat vapaa-ajanviettomahdollisuudet ovat yrityksen sijoittumiselle huomattava valtti.

tulee huomioida alueella toimivien yritysten, yhdistysten, ja ammatinharjoittajien mahdollisuudet jatkaa toimintaansa alueella. Asumisen edellytyksiä ja vaikutuksia tulee selvittää tarkemmin jatkosuunnittelussa. Toisaalta asuminen voi myös tuoda ympärivuorokautista elämää alueelle sekä asiakaskuntaa alueen palveluille. Myös kiinteistöliiketoiminnan kannalta olisi kiinnostavaa saada alueelle aitoja hybridirakennuksia, joissa asuminen olisi luonteva osa suurempaa toimistokokonaisuutta.

Edellyttämällä kattavia selvityksiä hotellitoiminnan sijoittamisesta varmistetaan alueellisen tasapainon toteutuminen, ja huolehditaan, että hotellitoiminta ei vaaranna alueen muuta toimintaa.

Rakennusten rakenneratkaisuille ja maantasokerroksille asetetut määräykset muunneltavuudesta varmistavat sen, että syntyvät rakenteet mukautuvat muuttuvan toimitilamarkkinan ja kaupunkiympäristön tarpeisiin, eikä mahdollisten tulevien toimintojen mahdollisuutta suljeta pois rakenteellisilla ratkaisuilla.

Kaavarunkoon merkityt uudet rakentamisen paikat tarjoavat hyvät edellytykset pääkonttortyyppiselle toimistorakentamiselle. Uudet rakennuspaikat sijoittuvat keskeisesti näkyville paikoille, ja mahdollistavat toimistorakentamisessa tavoitteelliset laajat, yhtenäiset kerrostasoalet. Jatkosuunnittelussa tulee varmistaa, että puistot säilyvät lisärakentamisesta huolimatta kaavarungon tavoitteen mukaisesti luonteeltaan kaikille avoimina julkisina tiloina.

Alueen kehittyvät kulkuyhteydet mahdollistavat vahvemman synergian alueen toimijoiden välillä, ja vahvistavat akselin tunnettuutta myös kulttuuri- ja tapahtuma-alueena. Kaavarunkokartassa määriteltyt julkiset ulkotilat, kuten puistot, aukiot ja ”vihreät kadut” toimivat alustana vapaamuotoiselle kaupunkikulttuurille ja tapahtumille. Aleksis Kiven kadun pohjoisten kaistojen ottaminen osaksi alueen puisto- ja aukiokokonaisuutta mahdollistaa nykyistä paremmin vapaamuotoisen kaupunkikulttuurin ja tapahtumien, kuten ravintolapäivän, kirpputorien ym. järjestämisen. Samalla laadukkaat ja monipuoliset julkiset ulkotilat tukevat nykyaikaisten toimitilojen sijoittumista alueelle.

Kaavarunkokarttaan merkityt ns. vihreät kadut täydentävät alueen julkisten ulkotilojen verkostoa ja mahdollistavat kortteleiden toimintojen liittymisen katutilaan. Vilkkaiden pääkatujen sivukaduilla on hyvät edellytykset muun muassa terassitoiminnalle, tilapäisille tapahtumille ja pop up –tyyppiselle toiminnalle.

Näkymäluonnos siitä, mitä kaavarungon mukainen kehitys voisi tarkoittaa. Teollisuuskatu rajautuu selkeämmin täydennysrakentamisella, mutta Dallapénpuisto ja alueen historiallisesti arvokkaat rakennukset erottuvat edelleen kaupunkikuvassa. Helsingin kaupunki.

Kaavarunkotyössä tutkittuja vaihtoehtoja

Kaavarungon luonnosversiossa asumista sallittiin rajatusti Vallilan toimitila-alueeseen liittyvissä kortteleissa. Vaikutusten arvioinnin, erillisen yritysvaikutusten arvioinnin ja jatkosuunnittelun sekä yritysvuorovaikutuksessa saadun palautteen pohjalta asuin- ja majoitustilojen sijoittumista ja reunaehtoja muokattiin lopulliseen kaavarunkoon.

Toimitila –pääkäyttötarkoituserkintä (KTY) Vallilan toimitila-alueella alleviivaa alueen kehittämistä yleiskaavan mukaisesti toimitila-alueena. Telekadun ja Sturenkadun välisen korttelialueen kehittäminen liike- ja toimistorakennusten korttelialueena (K) tukee yleiskaavan tavoitetta liike- ja palvelukeskittymän muodostamisesta Sturenkadun ja Teollisuuskadun risteykseen, sallien rajatusti myös asuntojen toteuttamisen osana toimitilakokonaisuutta. Konepajan alueella KTY-merkintä painottaa tavoitetta kehittää kortteileita monipuolisina toimitilakortteileina, joissa esimerkiksi pienimittakaavainen tuotantotoiminta on toivottavaa.

Toteutuminen ja voimassa olevat asemakaavat

Kaavarunko ei ohita asemakaavaa. Alueen tonteille on mahdollista hakea lisärakentamisen mahdollistavaa asemakaavan muutosta (kaavarungon asettamat reunaehdot huomioiden), mutta kiinteistöjä voi kehittää myös voimassa olevien asemakaavojen pohjalta. Tästä poikkeuksena ovat Vallilan toimitila-alueeseen kuuluvat korttelit, jotka ovat rakennuskiellossa asemakaavojen laatimisen vuoksi.

Konepajan alueen toistaiseksi rakentumaton, ns. hybridikortteli (toimistorakennusten ja asuinkerrostalojen korttelialue KTA osoitteessa Teollisuuskatu 14), on kaavarungossa merkitty liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi K. Tontille voi voimassa olevan asemakaavan mukaisesti rakentaa hybridirakennuksen, jonka kolme alinta kerrosta ovat toimitilaa. Jos kortteliin lähdetään hakemaan asemakaavan muutosta, tulee toimitilan ja asumisen suhdetta tarkastella kaavarungon tavoitteiden pohjalta.



Täydennysrakentaminen

Tehokas uudistaminen vahvat olemassa olevat arvot huomioiden

Toimitilojen uudistuminen ja lisääminen, omaleimainen kaupunkikuva ja kulttuurihistorialliset arvot luovat yhdessä ainutlaatuista ympäristöä.

(Teollisuuskadun akselin kaavarungon periaatteet, Kylk 14.12.2018)

Tavoitteet

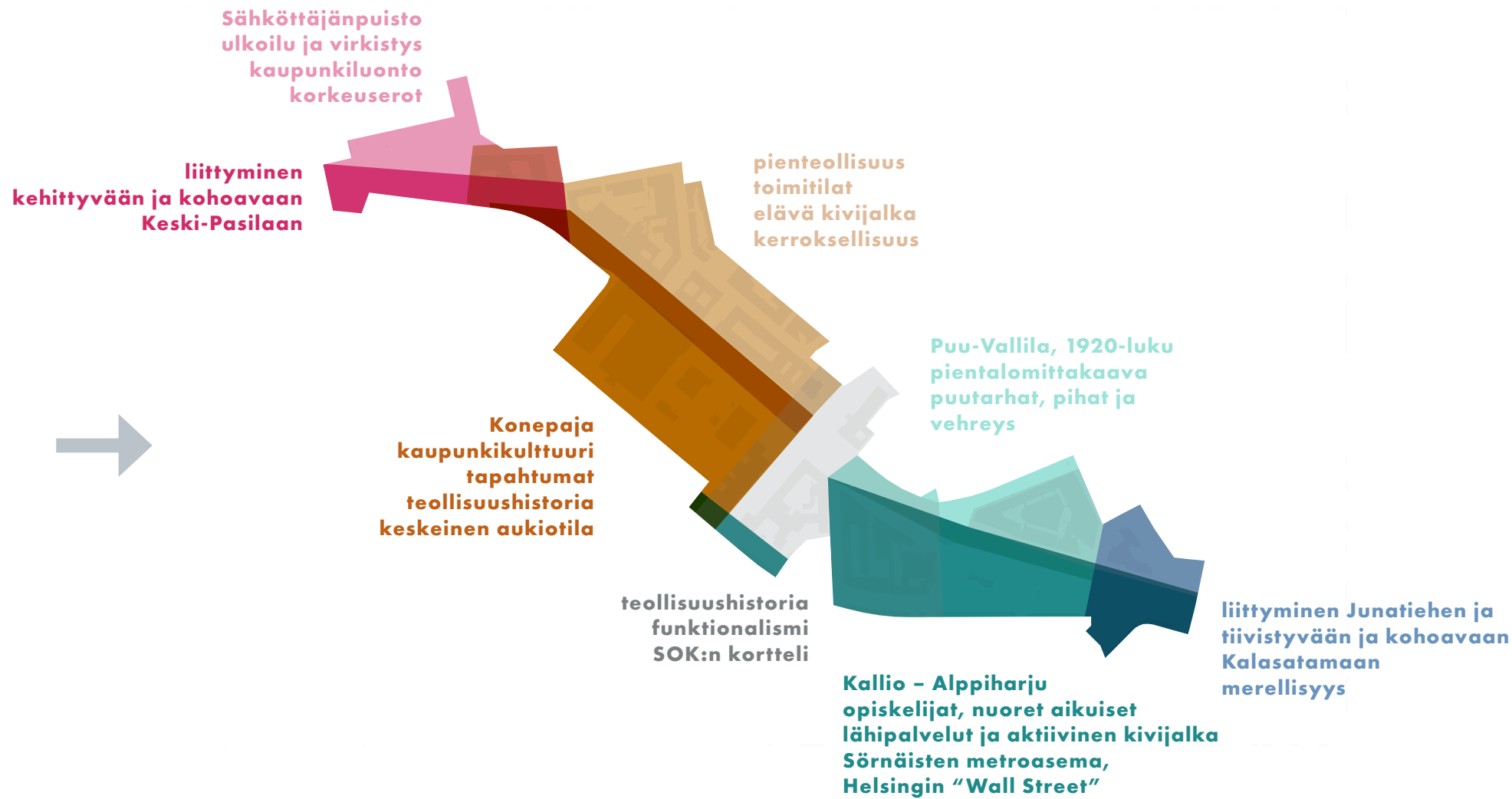
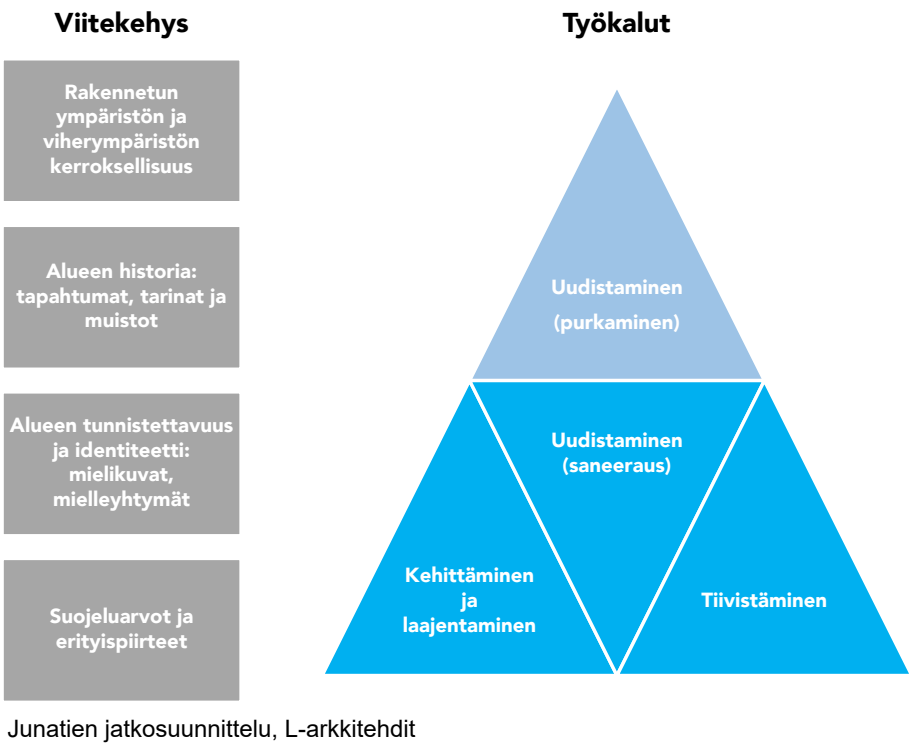
Teollisuuskadun alueen kaupunkirakennetta täydennetään päivittämällä nykyisten tonttien tehokkuutta, mahdollistamalla nykyisten kiinteistöjen kehittäminen, laajentaminen tai uudelleenrakentaminen, sekä esittämällä täysin uusia rakennuspaikkoja. Tavoitteena on kerroksellinen, keskustamaisen tiivis ja urbaani kaupunkirakenne.

Kaupunkirakenteen täydentämisellä mahdollistetaan nykyaikaisten ja tilallisesti joustavien toimistorakennusten syntyminen. Lisärakentamisen salliminen mahdollistaa myös kaupunkitilan kehittämisen edellyttämällä kiinteistönomistajilta kaavarungon tavoitteiden toteuttamista kehittämisen yhteydessä.

Alueen kaupunkirakenne on nykyisellään melko tasakorkuista, ja kaupunkitilat hahmottuvat selkeästi maisemassa. Historia ja ajallisesti monipuolinen rakennuskanta ovat oleellinen osa alueen identiteettiä. Kaavarunkotyön yhteydessä kartoitetaan ja päivitetään alueen nykyisen rakennuskannan suojelutavoitteet. Alueen täydentämisessä pyritään löytämään raikas dialogi uuden ja vanhan rakennuskannan välille. Parhaimmillaan uusi rakentaminen nostaa historiallisesti arvokkaat rakennukset entistä paremmin esille.

Korostamalla Teollisuuskadun akselin ja sen eri osa-alueiden ominaispiirteitä vahvistetaan alueen tunnistettavuutta ja luodaan mielenkiintoista ja elävää kaupunkiympäristöä. Akselia kehitetään ympäristön arvot huomioiden ja osa-alueiden erityispiirteitä korostaen.

Tulevaisuudessa erilaisia osa-alueita yhdistää Teollisuuskatu: korkeatasoinen julkinen kaupunkitila, pitkät näkymät, maamerkit, laaksotilan ja tiukemman korttelirakenteen vaihtelu. Monimuotoisesta rakennuskannasta koostuva tilallinen rakenne, joka avautuu silloilta kaupunkiin tultaessa, omalla identiteetillään houkutteleva määränpää.



Julkisten ulkotilojen ideasuunnitelma, Masu Planning



1 : 10 000

TEEMAKARTTA / TÄYDENNYSRAKENTAMINEN

Kaavarunkokartan merkinnät

-  Uusi rakennuspaikka, ohjeellinen raja
-  Voimassa olevassa asemakaavassa suojeltu rakennus.
-  Suojelutarveselvityksen perusteella suojeltavaksi esitettävä rakennus.
-  Kaupunkikuvallisesti merkittävä elementti
-  Puisto.
-  Julkinen katuaukio tai tori / ohjeellinen raja.

Kaavarunkokartan kaupunkikuvalliset osa-alueet

1. Pasilan konepajan alueen uudisrakentaminen
2. Kumpulantien ja Aleksis Kiven kadun täydennysrakentaminen
3. Elimäenkadun korttelit
4. Konepajan, Sturenkadun ja Aleksis Kiven kadun teollisuuskorttelit
5. Satamaradankadun korttelit
6. Teollisuuskadun laakson pohjoisreuna
7. Harjun ruumishuone ja Kruununmakasiini
8. Lautatarhankadun korttelit
9. Suvilahden pohjoisreuna

Kaavarunko

Kaavarunkokarttaan on merkitty kolme paikkaa täydennysrakentamiselle. Nämä uudet liike- ja toimistorakennusten korttelialueet sijoittuvat Sähköttäjänpuiston kaakkoisreunan penkereelle, Dallapénpuiston itäpähän ja Kinaporinpuistoon, sekä Suvilahden koillispuolelle. Uuden rakennuspaikan merkintä kattaa koko nykyisen Kinaporinpuiston, mutta osa-aluekohtaisissa reunaehdoissa määrätään, että osa rakennusalueesta tulee jättää puistoksi. Samalla kun osia Dallapén- ja Kinaporinpuistoista osoitetaan täydennysrakentamiselle, laajennetaan puistoalueita ympäröivään katutilaan.

Kaavarunko mahdollistaa myös nykyisten kiinteistöjen lisärakentamisen, edellyttäen että samassa yhteydessä toteutetaan muita kaavarungon asettamia tavoitteita. Näitä edellytyksiä ovat mm. uusien reittien avaaminen kortteleiden läpi, maantasokerroksen elävöittäminen ja jalankulkuympäristön

parantaminen, sekä laadukkaat ulkotilat ja kasvillisuuden lisääminen alueella.

Lisärakentamista ohjataan kaavarungossa kaupunkikuvallisille osa-alueille asetetuilla reunaehdoilla. Reunaehdoissa määrätään uuden rakenteen sovittamisesta ympäröivään kaupunkirakenteeseen ja arvoympäristöihin, rakennusten ja niiden osien sijoittelusta korttelialueella, tärkeiden näkymien huomioimisesta, sekä arvokkaiden ympäristöjen kohdalla myös materiaaleista. Tarkkoja korkolukemia tai kerroslukuja ei muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta anneta.

Kaavarunkokarttaan on merkitty voimassa olevissa asemakaavoissa suojellut sekä suojeltavaksi esitettävät rakennukset. Suojeltaviksi esitettäviä rakennuksia on suojelutavoiteselvityksen pohjalta kaavarunkoon merkitty neljä kappaletta. Lisäksi kaavarunkokartassa on nostettu esiin alueen kaupunkikuvallisesti merkittäviä elementtejä, joiden asema kaupunkikuvassa tulee ottaa huomioon alueen

Teemakartan täydentävät merkinnät (ohjeellisia)

-  Tontilla sijaitseva taskupuisto tai -aukio
-  Kaupunkikuvallisesti merkittävä kivimuuri

jatkosuunnittelussa.

Kaavarunko edellyttää lähtökohtaisesti nykyisten rakennusrunkojen säilyttämistä. Arvioitaessa purkavan saneerauksen vaihtoehtoa tulee laatia toimenpiteen hiilitaselaskelma sekä ajankohtainen rakennushistoriallinen selvitys purettavaksi esitetystä rakennuksesta.

Vaikutukset

Kaavarunko mahdollistaa rakennusoikeuden kasvattamisen alueella erillisten asemakaavamuutosten myötä. Alueen nykyinen, voimassa olevien asemakaavojen mukainen kerrosala on noin 675 000 km². Kaavarunko mahdollistaa alueelle kokonaisuudessaan arviolta n. 250 000 – 400 000 k-m²:in lisää- ja täydennysrakentamisen kaavoittamisen. Alueella tulee olemaan pääasiassa pääkonttori/toimistotiloja toisesta kerroksesta ylöspäin, ensimmäiset kerrokset varataan liike- ja palvelutiloiksi. Alueen kokonaiskerrosalasta (vanha + uusi) toimistotilaa voi arvioida olevan tulevaisuudessa yhteensä 740 000 - 950 000 k-m². Asemakaavoituksen yhteydessä uutta liike- ja palvelutilaa voidaan arvella syntyvän maantasokerrokseen n. 45 000 - 70 000 k-m², joko käyttötarkoituksen muutoksin tai uudisrakentamisella.

Kaavarunko mahdollistaa myös joustavasti eri käyttötarkoituksia, lähinnä toimitilakäytössä. Kaavarunkoalueelle voi toimistorakennusten lisäksi sijoittua muita toimintoja, kuten 1 000 – 15 000 k-m² kulttuuri- ja tapahtumatiloja, 4 500 – 15 000 k-m² urheilu- tai liikuntatiloja, sekä 20 000 – 35 000 k-m² hotelleja. Asumista kaavarunko mahdollistaa alueella tarkoin reunaehdoin määriteltynä n. 10 000 – 45 000 k-m². Kaavarungon mukainen lisää- ja täydennysrakentaminen mahdollistaa alueen työpaikkamäärän kasvun noin 6 000 – 15 000:lla, ja kaavarungon mukainen täydentävä asuinrakentaminen voisi tuoda alueelle 250 – 1 125 uutta asukasta.

Pääosa kaavarungon mahdollistamasta uudesta rakentamisesta on lisärakentamista nykyisillä tonteilla. Liikenteen ja puistoalueiden uudelleenjärjestelyillä saadaan kuitenkin paikoittain vapautettua tilaa myös täysin uudelle korttelirakenteelle. Kaavarungon mahdollistamasta uudisrakentamisen määrästä 45 000 – 60 000 k-m² on kaupungin maalle sijoittuvaa täydennysrakentamista, joka mahdollistaa uusien, pääkonttorityyppisten toimistorakennusten toteuttamisen. Uusi rakentaminen eheyttää kaupunkitilaa ja luo alueelle uutta, keskustamaista ilmettä. Lisäksi uudisrakennusten maantason kerrokset mahdollistavat liike- ja palvelutilojen lisäämisen uuden keskusta-alueen keskeisissä kohdissa.

Täydennysrakentaminen vähentää nykyisillä puistoalueilla kasvillisuuden ja läpäisevän pinnan määrää. Tätä on kompensoitu lisäämällä niitä katutiloihin ja erityisesti vihreille kaduille. Täydennysrakentaminen vaikuttaa myös puistojen valaistusolosuhteisiin ja toiminnallisuuteen, sekä katutasosta ja ympäröivistä kortteleista avautuviin näkymiin. Vaikutusten merkittävyys riippuu uudisrakentamisen sijoittelusta ja korkeudesta.

Dallapénpuiston kohdalla ympäröivässä katutilassa tehtävät muutokset mahdollistavat nykyistä paremmin kaupunkielämän ja vapaamuotoiset tapahtumat, jättäen varsinaiset puistoalueet

vapaammiksi virkistykselle.

Kinaporinpuistoon sijoittuvan täydennysrakentamisen avulla täydennetään puistoon rajautuvan umpikorttelin avoin kulma ja mahdollistetaan Sörnäisten metron uloskäynnin sijoittuminen uudisrakennukseen.

Täydennysrakentamisen laajuus, sijoittuminen ja vaikutukset tarkentuvat jatkosuunnittelussa.

Nykyisten kortteleiden lisärakentaminen mahdollistaa kiinteistöjen kehittämisen paremmin toimitilojen tämänhetkisiä vaatimuksia vastaaviksi, ja mahdollistaa rakentamistehokkuuden kasvattamisen alueella. Lisärakentamisen ehtona on, että samassa yhteydessä toteutetaan kaavarungon asettamia tavoitteita mm. jalankulun reittien, maantasokerrosten, ulkotilojen ja kasvillisuuden osalta. Käynnistyvien kehityshankkeiden myötä alueen kaupunkiympäristön laatu paranee.

Konepajan sekä Sturenkadun ja Hämeentien välisen alueen lisärakentaminen vaikuttaa sijainnista tai suunnitteluratkaisusta riippuen jonkin verran tai merkittävästi viereisten asuinrakennusten näkymiin. Vallilan toimitila-alueella ja Lautatarhankadun kortteleissa sen sijaan lisärakentaminen ei merkittävästi vaikuta asuntojen näkymiin. Satamaradankadun kortteleiden, Konepajan ja Vallilan toimitila-alueen lisärakentaminen muuttaa myös merkittävästi Teollisuuskadun katutilan luonnetta ja mittakaavaa.

Lisä- ja täydennysrakentamiselle ei ole kaavarungossa asetettu tarkkoja määrällisiä reunaehtoja, kuten tonttitehokkuuksia tai maksimikorkeuksia, sillä vaarana on, että liian tarkat reunaehdot rajaisivat asemakaavavaiheessa pois mahdollisia hyviä suunnitteluratkaisuja. Kaavarunko varmistaa kuitenkin tärkeimpien alueellisten reunaehtojen siirtymisen asemakaavavaiheeseen.

Lisä- ja täydennysrakentamisen myötä kaupunkikuva alueella muuttuu. Rakentaminen tulee tapahtumaan vaiheittain, kaupungin ja kiinteistönomistajien aikatauluista ja tarpeista riippuen. Yksittäiset rakennushankkeet saattavat pidemmän aikaa erottua merkittävästi ympäristöstään, ennen kuin niitä ympäröivien kortteleiden kehitys etenee.

Uudis- ja täydennysrakentaminen säilyttää pääpiirteissään alueen pitkät näkymät, mutta vähentää paikoittain maamerkkimäisten rakennusten näkymistä katutilassa. Vaikutusta on pyritty pienentämään määräämällä esim. rakennusten massoitelusta ja tonteille sijoittuvista aukioista osa-aluekohtaisesti. Dallapénpuistoon sijoittuva uudisrakennus heikentää laaksotilan hahmottamista Hämeentien sillalta katsottuna, mutta pitkät näkymät sillalta Aleksis Kiven kadulle, Teollisuuskadulle ja

Junatielle säilyvät. Suvilahden pohjoisreunan uudisrakentaminen vaikuttaa kaupunkikuvallisesti arvokkaiden maamerkkien näkymiseen kaupunkikuvassa, mutta rajaa toisaalta kulttuuri- ja tapahtuma-aluetta vilkkaasta liikenneväylästä. Uudisrakennusten sijoittelun ja rakennusosien korkeuksien avulla Suvilahden kaasukello ja kattilahalli piippuineen säilyvät edelleen maamerkkeinä aluetta eri suunnista lähestyttäessä.

Lisä- ja täydennysrakentaminen, yhdessä viher- ja virkistysalueiden kehittämisen kanssa nostaa alueen profilia urbaanina keskusta-alueena. Vanhan ja uuden rakennuskannan vuoropuhelu luo kiinnostavaa ja elävää kaupunkikuvaa ja antaa alueelle vahvan, oman identiteetin. Helsingin perinteinen liikekeskusta ja uusi Teollisuuskadun akseli muodostavat toisiaan täydentävän parin. Helsingin historiallinen ydinkeskusta edustaa yhtenäistä kaupunkikuvaa, arvokkuutta ja säännöllisiä, formaaleja puisto- ja aukiotiloja, kun taas uusi koillinen liikekeskusta on monimuotoinen, kontrastinen, rosoinen ja yllätyksellinen.

Kaavarunkotyössä tutkittuja toteutusvaihtoehtoja

Kaavarunkotyössä tutkittiin skenaariopohjaisesti erilaisia lisärakentamisen typologioita. Useissa kohdissa kaavarunkoaluetta luonteva tapa tiivistää kaupunkirakennetta olisivat nykyisen rakenteen yläpuolelle nousevat kapeahkot, nykyistä rakennetta selvästi korkeammat rakennusmassat. Tällä hetkellä toimistorakentamisessa suositaan kuitenkin laajoja, yhtenäisiä kerrostasaloja, joita voi joustavasti erotella tai yhdistellä erikokoisiksi yksiköiksi. Kapeat, korkeammat typologiat soveltuvat paremmin asuntorakentamiselle tai majoitustoiminnalle. Tarkistettuun kaavarunkoon lisärakentamisen reunaehdot päivitettiin niin, että ne mahdollistavat paremmin toimistorakentamiselle sopivat ratkaisut, sitomatta liikaa asemakaavavaiheen suunnittelua. Sekä täydennysrakentamisen, että nykyisten korttelialueiden muutosten tarkempi hahmo määritetty asemakaavavaiheessa.

Olemassa olevassa kaupunkirakenteessa on rajalliset mahdollisuudet tarjota sijoittumispaikkoja suurille pääkonttoreille. Hub&club –mallin yleistymisen yritysten toimitilastrategiana mahdollistaa useamman yrityksen sijoittumisen Teollisuuskadun alueelle, niin kustannusten, kuin tarjolla olevan tilan määrän kannalta. Tulevaisuudessa voidaan arvella pääkonttoreiden tilantarpeen vähenevän, mutta sijainnilla olevan entistä enemmän merkitystä.



Teollisuuskaupungin akseli tiivistyy, lisä- ja täydennysrakentamisen hahmo tarkentuu asemakaavavaiheessa. Yksityisillä tonteilla asemakaavoitus käynnistyy kiinteistönomistajan hakemuksesta. Helsingin kaupunki.

Ulkotilat, yhdistyvyys ja katutaso

Yhdistävä vyöhyke ja kaupunkielämän paikka + ihmisen mittakaavainen, elävä ja elämyksellinen katutaso

Teollisuuskadun akseli yhdistää ympäröiviä kaupunginosia, ja alueen puistot ja aukiot toimivat kokoavina paikkoina. Rakennusten ensimmäisiä kerroksia avataan ja elävöitetään.

(Teollisuuskadun akselin kaavarungon periaatteet, Kylk 14.12.2018)

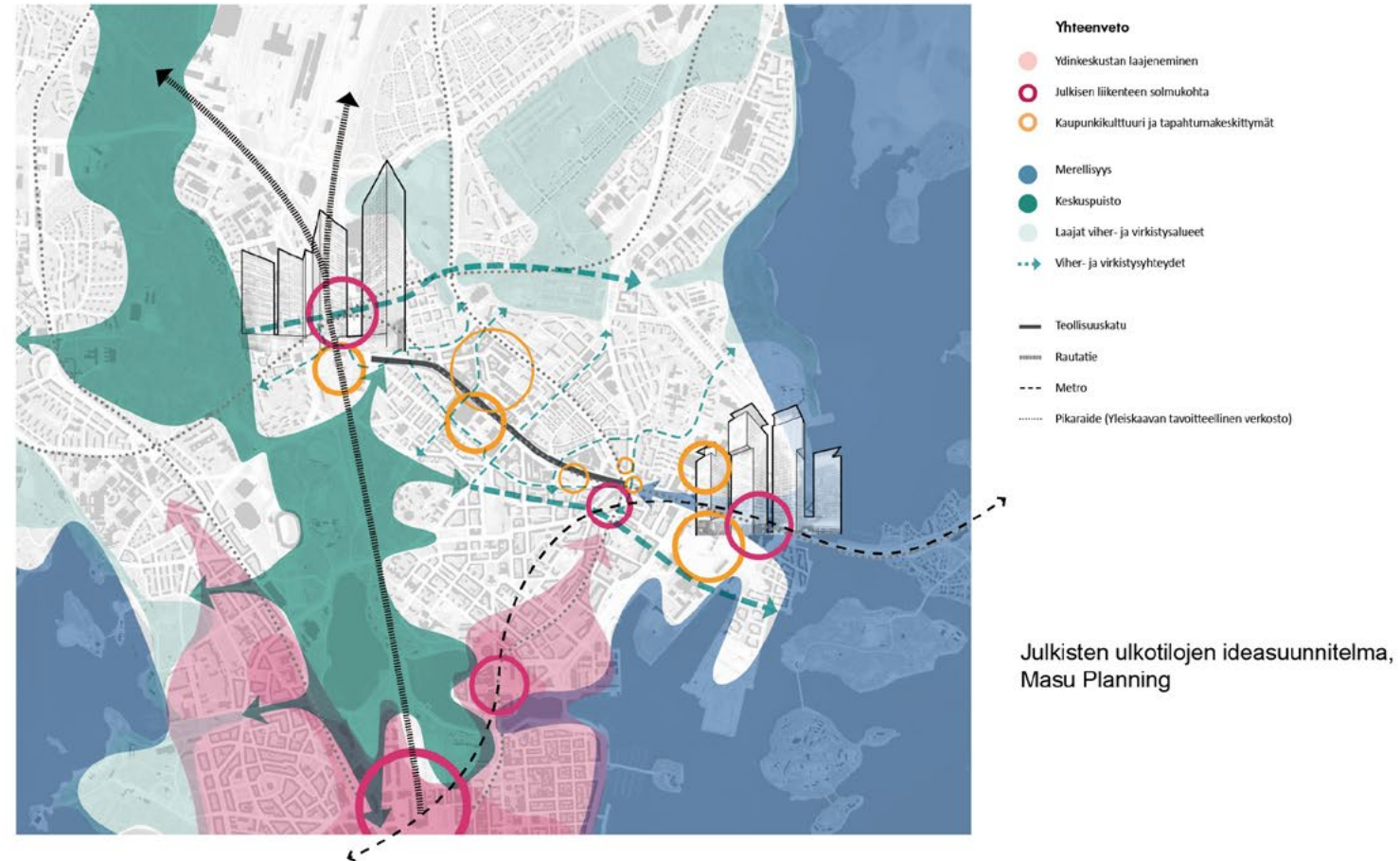
Tavoitteet

Kaavarungon tavoitteena on Teollisuuskadun alueen kaupunkirakenteen tiivistäminen ja julkisten ulkotilojen laadun parantaminen. Samalla kiinnitetään erityistä huomiota maantasokerrosten toimintoihin, julkisivuihin ja mittakaavaan. Nykyisellään alueelle ovat leimallisia pitkät, suorat ja umpinaiset katujulkisivut. Kiinnittämällä huomiota rakennusten alimpien kerrosten toiminnallisuuteen ja rakenteeseen saadaan katu ympäristöä muokattua jalankululle ystävällisemmäksi.

Teollisuuskadun alue sijoittuu eri kaupunginosien ja kaupunkirakenteellisten vyöhykkeiden väliin. Alueen keskeisimpiä tunnistettuja ongelmia on sen kaupunkirakennetta eriyttävä luonne. Tavoitteena on kytkeä ympäröivät alueet paremmin toisiinsa suunnittelemalla jalankulun ja pyöräilyn reitit ympäröiviä kaupunginosia yhdistäväksi verkostoksi, sekä muodostamalla Teollisuuskadun ja Junatien yli selkeitä ja toimivia poikittaisia yhteyksiä.

Tavoite on, että alueen puistot, aukiot ja kadut muodostavat monipuolisen ja vaihtelevan julkisten ulkotilojen urbaanin kokonaisuuden, joka tukee kohtaamisia, oleskelua ja alueen jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä. Suunnittelussa huomioidaan viheralueiden ja näkymäakseleiden merkitys kaupunkitilassa.

Teollisuuskadun akselista pyritään muodostamaan kaupunkirakenteellisesti tunnistettava ja luonteva vyöhyke, joka yhdistää ympäröiviä alueita. Viihtyisän ja laadukkaan julkisen ulkotilan avulla lisätään alueen vetovoimaa, ja houkutellaan kaupunkilaisten lisäksi myös yrityksiä ja liike-elämää.



Edellytykset ja elävyys

Eloton maantasokerros



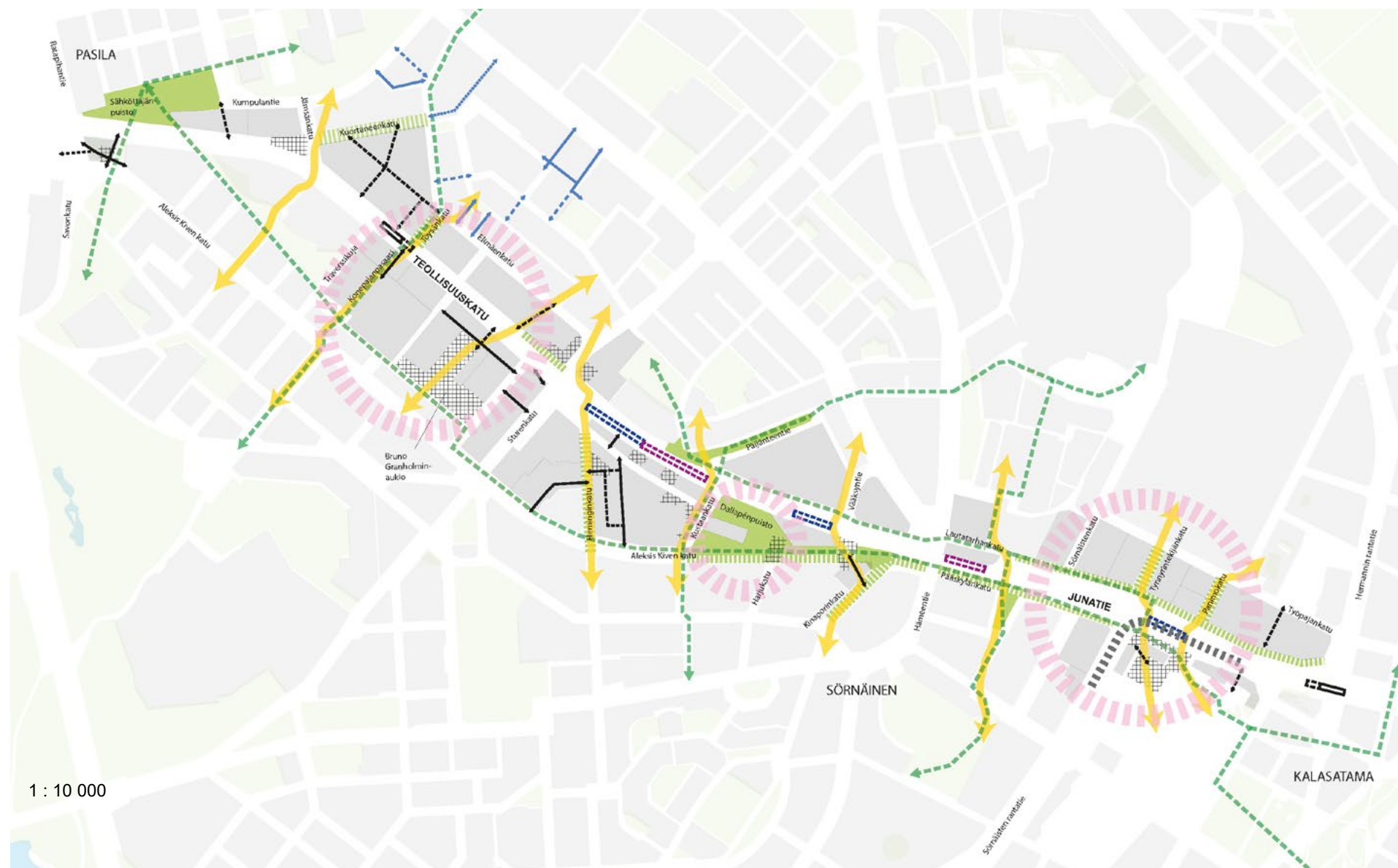
Elävä maantasokerros

Heikot edellytykset



Junatien jatkosuunnittelu,
L-arkkitehdit





Kaavarunkokartan merkinnät (määräviä)

-  Julkinen katuaukio tai tori / ohjeellinen raja.
-  Kulttuuri- ja tapahtumakeskittymä.
-  Jalankulun poikittaisen pääreitit yhteystarve Teollisuuskadun tasossa.
-  Vihreä katu. Katuosuus, jolla lisätään katupuiden ja/tai istutusten määrää nykyisestä sekä parannetaan jalankulun ja oleskelun edellytyksiä.
-  Virkistysyhteys.
-  Olemassa oleva tai asemakaavan mukainen jalankulun yhteys korttelialueella.
-  Uusi jalankulun yhteys korttelialueella / ohjeellinen sijainti.
-  Tavoitteellinen joukkoliikenteen nopean runkoyhteyden pysäkin sijainti.
-  Joukkoliikenteen nopean runkoyhteyden pysäkin vaihtoehtoinen pysäkkivaraus.
-  Uusi autoliikenteen silta.

Teemakartan täydentävät merkinnät (ohjeellisia)

-  Vallilan toimitila-alueella sijaitseva olemassa oleva tai kaavan mukainen jalankulun yhteys korttelialueella
-  Vallilan toimitila-alueen suunnitteluperiaatteissa (25.2.2020) tunnistettu jalankulun yhteystarve
-  Tontilla sijaitseva taskupuisto tai -aukio. Tonteille sijoittuvat kaupunkitilalliset ratkaisut tarkentuvat asemakaavavaiheessa.

Kaavarunko

Kaavarunkokartassa määritellään suunnittelualueen puistojen sekä merkittävimpien julkisten aukoiden sijainnit. Merkittäviä muutoksia alueen julkisissa ulkotiloissa ovat vihreiksi kaduiksi merkityt katuyhteydet, Dallapénpuiston, Aleksis Kiven kadun ja Kinaporinpuiston muodostama uusi julkisten ulkotilojen ja puistojen kokonaisuus, sekä Suvilahden pohjoisreunan uudet julkiset aukiotilat.

Kaavarunkokarttaan on merkitty jalankulun poikittaisten pääreittien yhteystarpeet Teollisuuskadun tasossa. Autoliikenteelle vähemmän tärkeitä katuosuuksia kehitetään vihreinä katuina, eli katuosuutena, jolla lisätään katupuiden ja/

tai istutusten määrää nykyisestä sekä parannetaan jalankulun ja oleskelun edellytyksiä. Kaavakartassa on myös nostettu esiin alueen tärkeimmät pitkittävät ja poikittaiset virkistysyhteydet.

Alueen julkiset ulkotilat tulee suunnitella kaupunkikulttuurin ja monipuolisen käytön mahdollistavina, avoimina ja korkeatasoisina kaupunkitiloina. Kaavarunkoalueella tulee suosia monimuotoista kasvillisuutta ja niittyjä tai ruderaattikasvillisuutta.

Kaavarungossa on määräyksiä kortteleiden maantasokerrosten toiminnoista ja rakenteesta. Jalankulkuympäristöön liittyvät tonttien ulkotilat tulee tehdä laadukkaiksi julkisiksi aukiotiloiksi ja tonteille tulee mahdollisuuksien mukaan istuttaa puita ja

muuta kasvillisuutta. Kortteleiden nykyistä kasvillisuutta tulee säästää. sisäpihoja tulee avata puolijulkisiksi tiloiksi, ja tonteille tulee mahdollisuuksien mukaan sijoittaa jalankulkuympäristöön avautuvia taskupuistoja ja -aukioita. Jalkakäytävien leveyden tulee olla lähtökohtaisesti vähintään 3 metriä.

Kaavarunkokartassa esitetään korttelialueille avattavat uudet jalankulun yhteydet, jotka tulee toteuttaa asemakaavamuutosten yhteydessä. Jos yhteyden toteutuminen vaatii asemakaavan muuttamista useamman tontin kohdalla, tulee yhteyden myöhempi toteutuminen mahdollistua.

Vaikutukset

Viihtyisä ja laadukas kävely-ympäristö on alueen vetovoimaa lisäävä tekijä, joka houkuttelee kaupunkilaisten lisäksi myös yrityksiä ja liike-elämää.

Kortteleiden läpi avattavilla uusilla kulkuyhteyksillä saadaan katutasoon kiinnostavuutta, hengittävyttä ja oleskelun paikkoja, sekä sujuvoitetaan alueen jalankulun reittejä. Kortteleiden läpi kulkevat yhteydet, sisäpihojen avaaminen ja tonteille sijoittuvat taskupuistot ja aukiot parantavat jalankulkuympäristön lisäksi myös maantasokerrosten liike- ja palvelutilojen toimintaedellytyksiä.

Jalankulun poikittaisten pääyhteyksien merkintä ohjaa varmistamaan jatkosuunnittelussa suojateiden säilymisen tai puuttuvien suojateiden sijoittumisen alueen reitistöjen ja kaupunkirakenteen kannalta tärkeisiin paikkoihin. Pikaraitiotiepysäkkien sijoittelu tukee näitä poikittaisia reittejä ja edesauttaa osaltaan Teollisuuskadun akselin muutosta erottavasta väylästä yhdistäväksi kaupunkitilaksi. Alueen kehittämisessä on tärkeää huomioida alueen rooli sujuvan arkiliikkumisen ja läpikulun paikkana. Sekä akselin suuntaisten, että Teollisuuskadun ja Junatien poikki kulkevien jalankulun yhteyksien parantaminen tukee sujuvaa, turvallista ja elämyksellistä arkiliikkumista.

Vihreä katu –merkinnät ohjaavat urbaanin katuelämän ja oleskelun keskittämisen pääkatuun liittyville sivukaduille. Ympäröiviin kaupunginosaan johtavat vihreät sivukadut kompensoivat myös kaavarungon liikennelähtökaisujen johdosta poistuvia katupuita. Kinaporinkadun vihreä katu –merkinnän avulla Dallapénpuisto ja Aleksis Kiven katu liittyvät kehittyvään Junatien alueeseen, luoden uusia kaupunkivihreän yhteyksiä ja täydentäen Helsingin tavoitteellisen viher- ja virkistysverkoston mukaista keskeistä poikittaisyhteyttä Alppipuistosta ja Keskuspuistosta Kalastamanpuistoon, merenrantaan ja Mustikkamaalle. Kehittyvän Kurvin alueen ja uuden Hämeentien kautta Teollisuuskadun uusi keskusta-alue linkittyy kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti Helsingin ydinkeskustaan.

Junatien liikenteellisten muutosten mahdollistamat uudet jalankulku-yhteydet nostavat Suvilahden saavutettavuuden aivan uudelle tasolle. Uusi suojatieyhteys mahdollistaa vahvan toiminnallisen synergian Suvilahden ja Teurastamon kulttuuri- ja tapahtuma-alueiden välille, jota Tynnyrintekijänsä kadun kehittäminen Teurastamon alueen jatkumona vahvistaa. Junatien uudistus tarjoaa myös mahdollisuuden katkenneen itä-länsisuuntaisen viheryhteyden korjaamiselle.

Teollisuuskadun akseli synnyttää uudenlaisen maisemallisen kerrostuman kantakaupungin miljööseen, eroten ympäröivistä Aleksis Kiven kadun, Mäkelänsä kadun ja Hämeentien perinteisistä

kantakaupungin lehmuskujannekaduista.

Laadukkaat ja viihtyisät puistot ja julkiset ulkotilat ovat elimellinen osa uutta, houkuttelevaa työpaikka- ja keskusta-aluea. Ottamalla Aleksis Kiven kadun pohjoispuoleiset ajokaistat osaksi uutta puistojen ja aukoiden ketjua, saadaan Dallapénpuisto ja Kinaporinpuisto nivottua yhdeksi kokonaisuudeksi, joka tarjoaa entistä paremman paikan kaupunkilaisten virkistymiselle ja elävälle kaupunkikulttuurille.

Katutason tilojen avaaminen ja kehittäminen sekä kehittyvät kulkuyhteydet synnyttävät uusia toimintamahdollisuuksia palveluille, kuten kahviloille, ravintoloille ja muuten kivijalkatiloja kaipaaville yrityksille ja toimijoille. Elävä kivijalka lisää asiakasvirtoja alueella ja houkuttaa asiakkaita pysähtymään palveluiden pariin.

Kaavarunkotyössä tutkittuja toteutusvaihtoehtoja

Maisema-arkkitehtuurin viitesuunnitelmissa Teollisuuskadun akselin kasvillisuusperiaatteen pohjana on satamaradan historiasta ammentava radanvarren ruderaattikasvillisuus, joka syntyy monimuotoisten kadunvarren istutusalueiden, vihreän pikaraitiotien ja vihreiden pysäkkien ja vertikaalivihreän avulla. Aleksis Kiven kadun ja Kinaporinkadun itäpäässä on viitesuunnitelmissa visioitu terassoituvana sadeputarhana, joka johdattaa kohti uudistuvaa Junatien aluetta.



Junatien jatkosuunnittelutyö,
Nomaji maisema-arkkitehdit

Alueita yhdistävä uusi ruderaattilajistoon ja kierrätysmateriaaleihin perustuva, alueen teollista historiaa kunnioittava taso.

+

Olemassa olevien puukujanteiden ja puistojen muodostama perinteisen ja formaalin kasvillisuuden ja materiaalien taso.

+

Kaupallisten toimintojen ja pääkonttoreiden ympärille muodostuva identiteettivihreän taso.

=

Teollisuuskadun akseli, monimuotoinen ja tunnistettava uusi keskusta-alue.

Joukkoliikenteen runkoyhteys

Saavutettava ja tehokas joukkoliikenne

Teollisuuskadun joukkoliikenneyhteyksiä ja saavuttavuutta parannetaan.

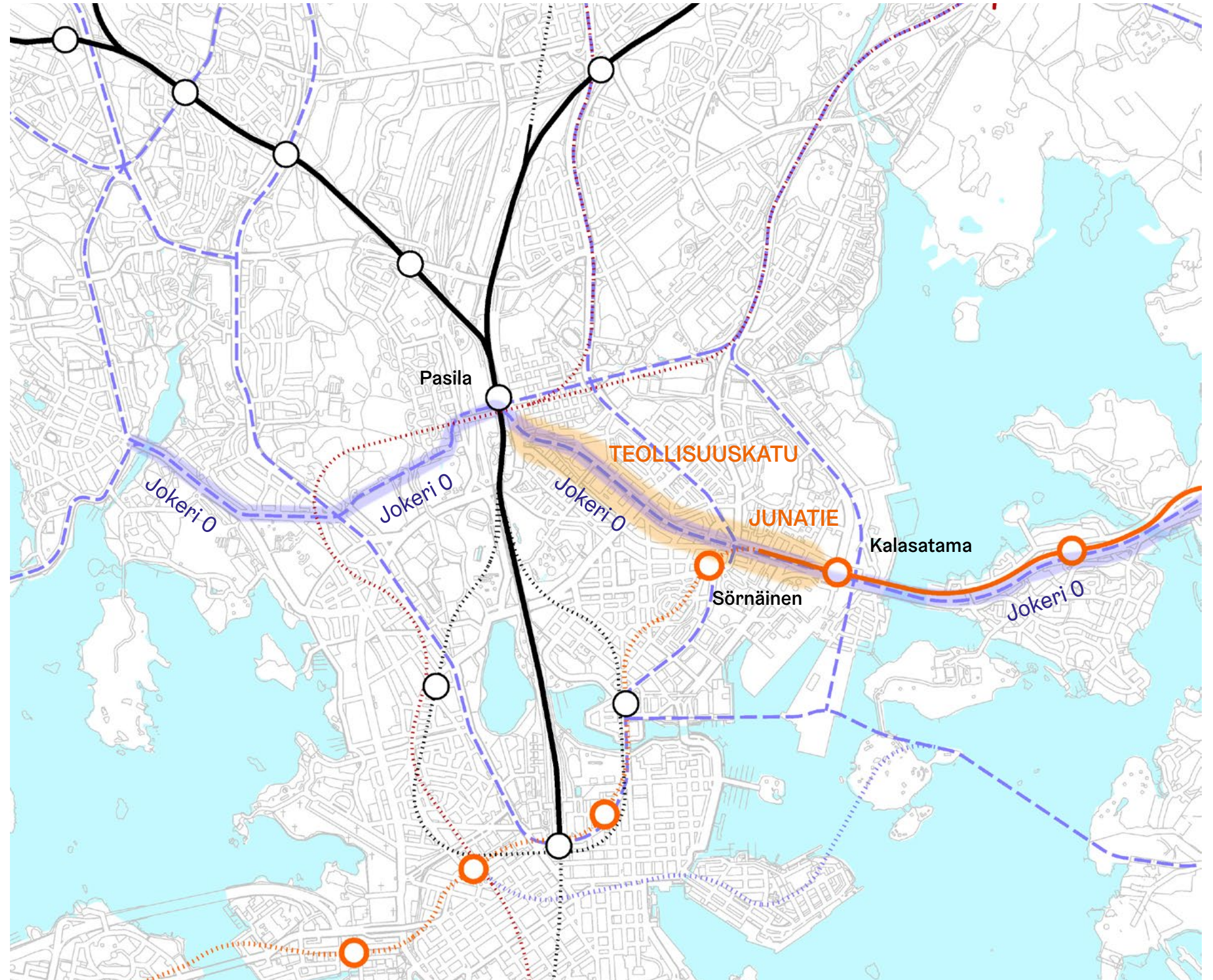
(Teollisuuskadun akselin kaavarungon periaatteet, Kylk 14.12.2018)

Tavoitteet

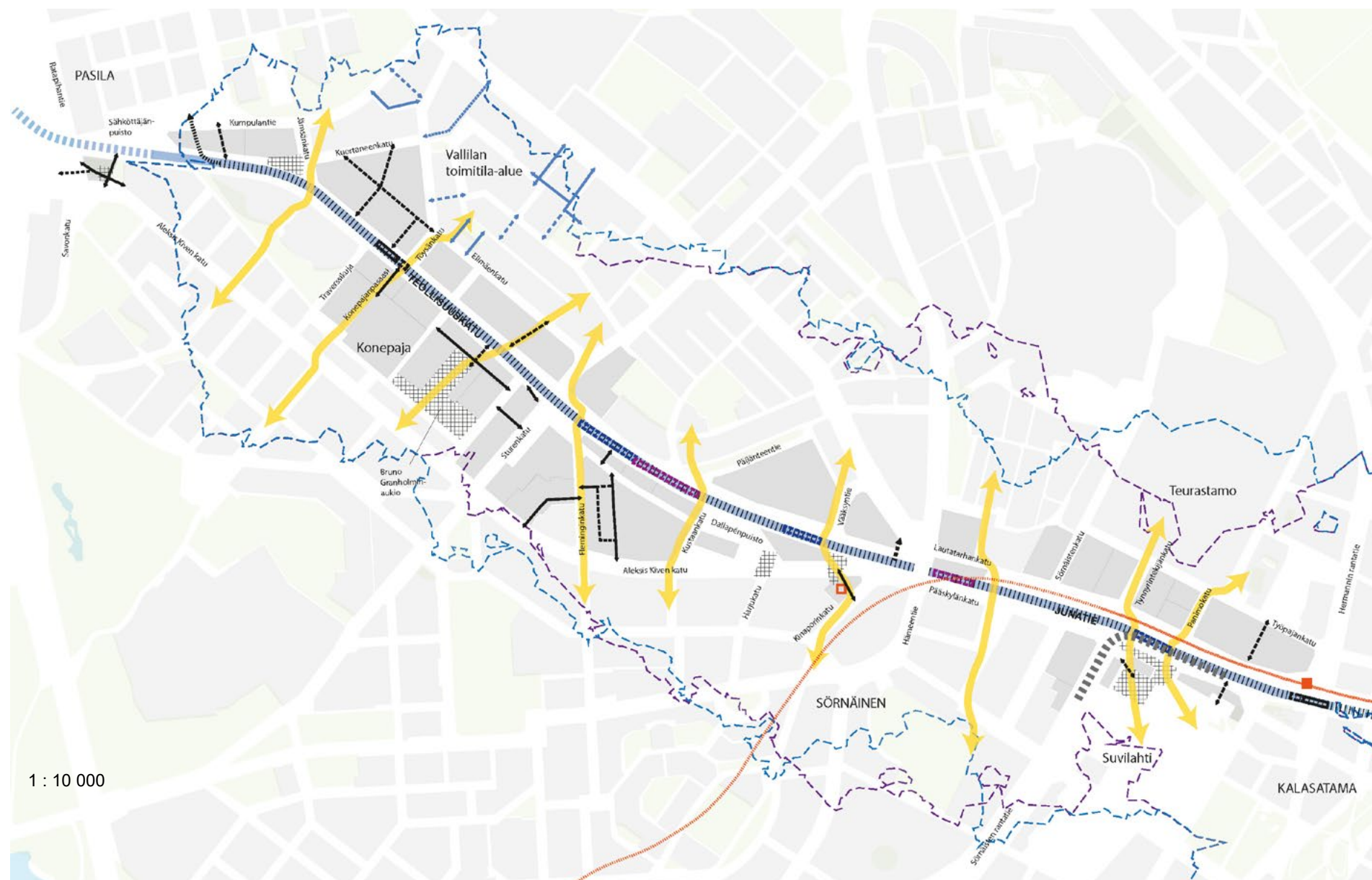
Teollisuuskadun akseli linkittyy kolmeen joukkoliikenteen solmukohtaan: Pasilaan, Sörnäisiin ja Kalasatamaan, mutta ei nykytilanteessa tarjoa erityisen tehokasta joukkoliikenneyhteyttä näiden välillä. Erityisesti Konepajan ja Vallilan toimitila-alueet jäävät raideliikenteen asemien vaikutusalueissa katveeseen. Tavoitteena on kytkeä Teollisuuskadun alue tiiviisti näihin joukkoliikenteen solmukohtiin, ja kehittää niiden välistä reittiä nopeana, häiriöttömänä ja houkuttelevana poikittaisena joukkoliikenneyhteytenä.

Helsingin yleiskaavassa 2016 Teollisuuskadulle on esitetty joukkoliikenteen nopeaa runkoyhteyttä. Yhtenä vaihtoehtona yhteys voitaisiin toteuttaa Jokeri-0 pikaraitiotienä välille Meilahti – Herttoniemi (Roihupelto), mahdollisesti pidemmällekin. Kaavarungon tavoitteena on yhteensovittaa mahdollisimman hyvin nopean runkoyhteyden tarpeet paikalliseen käyttötärpeeseen.

Nykytilanteessa hankalat vaihtoyhteydet Teollisuuskadun akselin varrella vähentävät joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Tuomalla joukkoliikenteen pysäkit luontevasti poikittaisten kulkuyhteyksien varrelle, ja avaamalla uusi pohjoinen sisäänkäynti Sörnäisten metroasemalle, voidaan joukkoliikenteestä tehdä alueella aidosti sujuvampaa ja houkuttelevampaa.



Junatien jatkosuunnittelu,
L-arkkitehdit



Kaavarunkokartan merkinnät (määräviä)

-  Julkinen katuaukio tai tori / ohjeellinen rajaus.
-  Jalankulun poikittaisen pääreitit yhteystarve Teollisuuskadun tasossa.
-  Olemassa oleva tai asemakaavanmukainen jalankulun yhteys korttelialueella.
-  Uusi jalankulun yhteys korttelialueella / ohjeellinen sijainti.
-  Pikaraitiotien / joukkoliikenteen nopean runkoyhteyden kaistat kadun keskellä.
-  Tavoitteellinen joukkoliikenteen nopean runkoyhteyden pysäkin sijainti.
-  Joukkoliikenteen nopean runkoyhteyden pysäkin vaihtoehtoinen pysäkkivaraus.
-  Metroyhteys.
-  Metron sisäänkäynti, olemassa oleva.
-  Metron sisäänkäynti, uusi. Ohjeellinen sijainti.

Teemakartan täydentävät merkinnät

-  Kaavarungon mukaisten vaihtoehtoisten pysäkkiketjujen palvelualueet siten, että maksimaalinen kävelyetäisyys jollekin pysäkeistä on 500 metriä.
-  Vallilan toimitila-alueella sijaitseva olemassa oleva tai kaavanmukainen jalankulun yhteys korttelialueella
-  Vallilan toimitila-alueen suunnitteluperiaatteissa (25.2.2020) tunnistettu jalankulun yhteystarve

Kaavarunko

Kaavarungossa Teollisuuskadun keskelle on merkitty pikaraitiotien/ joukkoliikenteen nopean runkoyhteyden kaistat. Runkoyhteyden pysäkit on merkitty kahdella eri merkinnällä. Kalasataman metroasema ja Traverssikujan ja Töysänskadun välinen alue on merkitty tavoitteellisiksi pysäkin paikoiksi. Näiden välillä yhteys voidaan toteuttaa vaihtoehtoisesti joko kahdella tai kolmella pysäkillä. Vaihtoehtoisten pysäkkiketjujen mukaiset pysäkkivaraukset on merkitty kaavarunkokarttaan eri väreillä. Pysäkkien määrä ja sijoittelu tarkentuvat jatkosuunnittelussa.

Sörnäisten metroaseman uusi pohjoinen sisäänkäynti on merkitty ohjeellisenä sijoittumaan Kinaporinpuiston uudisrakennuksen

yhteyteen.

Kaavakartassa on merkintä maanalaisesta yhteystarpeesta Teollisuuskadun länsipäässä, jolla varaudutaan mahdollisuuteen viedä nopea runkoyhteys Teollisuuskadulta Pasilan alitse Meilahteen.

Vaikutukset

Teollisuuskadulle suunniteltu pikaraitiotie Jokeri 0 muodostaa kantakaupungin pohjoisosien poikittaisen runkoyhteyden, ja on osa yleiskaavan mukaista pikaraitiotieverkkoa. Se korvaa runkobussilinjan 500. Raitiotie vastaa Pasilan kasvavan matkustajakysyntään ja tuo Itäväylän varrelle lisää kapasiteettia metrolinjan kuormittuneimmalle osalle. Jokeri 0 yhdistää kantakaupungin säteittäiset raitiotiet, Laajasalon raitiotien sekä idässä Raide-Jokerin toisiinsa. Alustavassa linjausvaihtoehdossa Jokeri 0 kulkee välillä Meilahti – Herttoniemi.

Nopea joukkoliikenteen runkoyhteys, erityisesti pikaraitiotie, muuttaisi Teollisuuskadun statusta työpaikka-alueena merkittävästi. Sujuvat vaihtoyhteydet eri joukkoliikennemuotojen välillä parantaisivat alueen saavutettavuutta huomattavasti nykyisestä, erityisesti Konepajan ja Vallilan toimitila-alueen osalta. Uusi sisäänkäynti suoraan Sörnäisten metroasemalle Teollisuuskadun suunnasta linkittäisi alueen paljon nykyistä vahvemmin metroom.

Pikaraitiotiepysäkkien sijoittelulla on vaikutuksia ympäröivän kaupunkirakenteen saavutettavuuteen, elävyyteen ja palvelurakenteeseen, lisä- ja täydennysrakentamiseen, pysäkkien viereisten kiinteistöjen arvoon, jalankulun ja pyöräilyn reitteihin, sekä liikenteen sujuvuuteen.

Joukkoliikenteen valo-ohjaustarvetta vähennetään optimoimalla pikaraitiotiepysäkkien sijainti alueen jalankulun poikittaisten pääreittien suhteen. Kaavarunkoalueelle esitetyt vaihtoehtoiset pysäkkien paikat eivät kuitenkaan riitä kattamaan alueen kaikkia poikittaista jalankulun ja pyöräilyn yhteystarvetta. Tarvittavat välisuojatiet vaikuttavat joukko- ja autoliikenteen sujuvuuteen.

Jatkosuunnittelussa on tutkittava tarkemmin joukkoliikenteen runkoyhteyden ja sen pysäkkien, jalankulun poikittaisten yhteystarpeiden, pyörä- ja autoliikenteen sujuvuuden sekä täydennys- ja lisärakentamisen tilatarpeiden yhteensovittaminen, sekä Sörnäisten metroaseman uuden sisäänkäynnin toteutettavuus.

Sturenkadun ja Hämeentien siltojen kohdalla joukkoliikennekaistan lisääminen kadun poikkileikkaukseen aiheuttaa ahtautta, ja tarvetta uusilla siltarakenteilla. Muutokset saattavat, autoliikennekaistojen määrästä riippuen, vaikuttaa myös siltoihin liittyviin kaupunkikuvallisesti arvokkaisiin kivimuureihin.

Kruununmakasiinin kohdalla pikaraitiotie ja sen mahdollinen pysäkki sekä muut liikenteelliset ratkaisut vaikuttavat merkittävästi rakennuksen käyttömahdollisuuksiin, ja liikenteen lopullisista tilatarpeista riippuen myös kaupunkikuvallisiin ja kulttuurihistoriallisiin arvoihin.

Aleksis Kiven kadulla liikennöivien bussilinjojen ja taksien liittyminen Teollisuuskadulle siirtyy kulkemaan Kustaankadun kautta, koska nykyistä kääntymistä Aleksis Kiven kadun itäpäästä on vaikea sovittaa yhteen joukkoliikennekaistan kanssa. Tämä toisaalta tukee tavoitetta muodostaa Dallapénpuistosta, Aleksis Kiven kadun pohjoisista kaistoista ja Kinaporinpuistosta merkittävä julkisten ulkotilojen ja puistojen kokonaisuus.

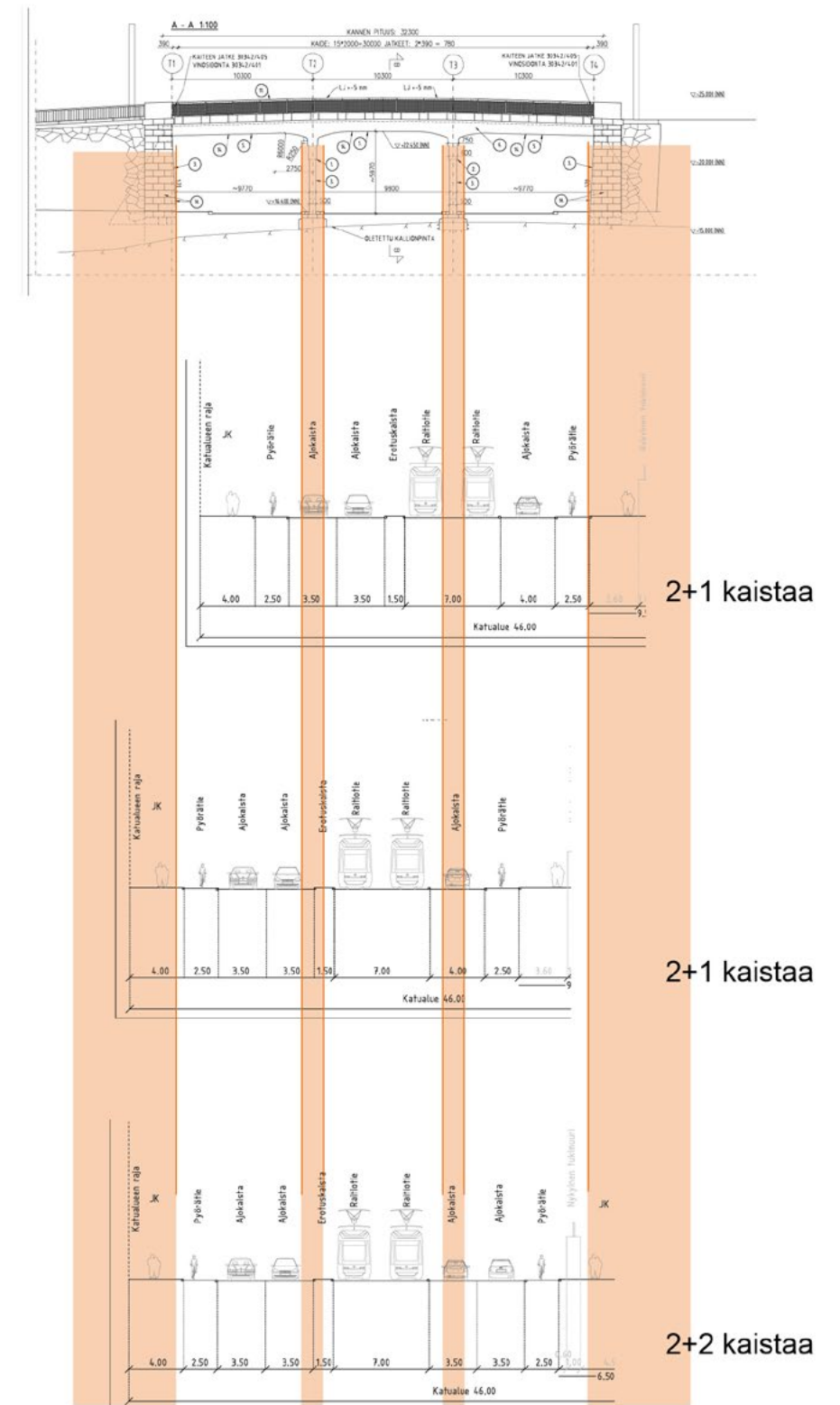
Kaavarunkotyön yhteydessä on arvioitu pikaraitiotien maanalaisen yhteyden rakennettavuutta Teollisuuskadulta Pasilaan. Maanalaisen yhteyden linjaukseen liittyy teknistaloudellisia, kaupunkikuvallisia ja kiinteistötekniisiä kysymyksiä, joita tulee tarkentaa jatkosuunnittelussa. Maanalainen yhteys vaikuttaa myös Sähköttäjänpuiston täydennysrakentamisen reunaehtoihin.

Junatien jatkosuunnittelussa on selvitetty ideakilpailun voittaneen ehdotuksen mukaisen uuden autoliikenteen sillan, Kulosaaren sillalle johtavan pikaraitiotien, sekä Redin läntisen ulosajon yhteensovittamista. Siltayhteyden toteutettavuutta on arvioitu voittaneen kilpailutyön perusratkaisujen sekä alueen yleistasausten muutostarpeiden ja myös Sörnäistentunnelin sekä alueen rakenteiden yhteensovittustarpeiden lähtökohdista. Alustavan arvion mukaan siltayhteys on toteutettavissa ja yhteensovitettavissa esitettyyn sijaintiin. Sillan toteuttaminen vaatii rakenteiden yhteensovitusta mm. Sörnäistentunnelin, alueelle suunnitellun tulvareitistön sekä Redin paikoituslaitosyhteyden kanssa, mukaan lukien rakentamisen vaiheistus.

Joukkoliikennekaistan tilatarpeesta johtuen Teollisuuskadun nykyisiä katupuita joudutaan poistamaan suurelta osin. Tätä tulee kompensoida kaavarungon mukaisesti muualla suunnittelualueella, kuten pääkatuihin liittyvillä sivukaduilla.



Sturenkadun silta, nykytilanne.



Teollisuuskadun uusi poikkileikkaus ei mahdu nykyisen Sturenkadun sillan alta.

Kaavarunkotyössä tutkittuja toteutusvaihtoehtoja

Jokeri O:n toteuttamiseen liittyy merkittäviä teknisiä haasteita sekä idässä että lännessä. Tämän takia kaavarunkotyössä on huomioitu myös mahdollisuus liikennöidä Teollisuuskadun joukkoliikennekaistaa alkuvaiheessa laadukkaalla runkobussiliikenteellä. Tässä tapauksessa kadun keskellä oleva joukkoliikennekaista tulisi kuitenkin toteuttaa niin, että se on myöhemmin helposti muunnettavissa raitiotieksi.

Kaavarungon luonnosvaiheessa kaavarunkokarttaan oli merkitty neljä tavoitteellista pysäkin paikkaa. Vuorovaikutuksessa saadun palautteen sekä vaikutusten arvioinnin johdosta pysäkeistä tehtiin saavutettavuustarkastelu. Kokonaistarkastelun lopputuloksena todettiin, että joukkoliikenteen laadukas runkoyhteys Teollisuuskadun akselilla on mahdollista toteuttaa kahdella vaihtoehtoisella pysäkkiketjulla, joista toinen perustuu neljän ja toinen viiden pysäkin ratkaisuun. Kummassakin vaihtoehdossa itäisin ja läntisin pysäkki ovat samoja, ja ne on merkitty kaavarunkoon tavoitteellisina pysäkin paikkoina. Näiden välille merkityt vaihtoehtoiset pysäkkiketjut sulkevat toisensa pois, eli päätös yksittäisen pysäkin toteutumisesta, tai havaitut toteuttamisen esteet vaikuttavat muiden vaihtoehtoisten pysäkkien varaustarpeeseen.

Luonnosvaiheessa Junatien alueella oli, ideakilpailun voittaneen ehdotuksen mukaisesti, yksi pysäkki Suvilahden ja Teurastamon välissä (kts. viereinen kuva, pysäkki L). Jatkosuunnittelussa kävi ilmi, että pysäkki voisi olla mahdollista sijoittaa myös ylös, Junatien katetun katuosuuden länsipuolelle, aivan Kalasataman metroaseman viereen (M). Tällä sijainnilla pysäkki tarjoaisi sujuvan vaihtoyhteyden metron ja pikaraitiotien välillä, ja saavuttaisi laajemmin Kalasataman alueen asukkaita ja työpaikkoja.

Toisaalta Suvilahden ja Teurastamon väliin maantasoon sijoittuva pikaraitiopysäkki (L) parantaisi kulttuurin ja vapaa-ajan kohteiden saavutettavuutta. Kaupunkikuvallisesti merkittävän uuden pilarirakenteisen sillan alle sijoittuva pysäkkiympäristö elävöittäisi ja antaisi tarkoituksen nykyisellään väylämaiselle alueelle. Kytkeytynyt jalankulun ja pyöräilyn verkosto sekä keskeisten keskittymien väliin sijoittuva pysäkki mahdollistaisivat monireittisen ja elävän kantakaupungin laajentumisen ja väyläympäristön muuttumisen kaupunkitilaksi.

Kalasataman ja Suvilahden pysäkkien välinen etäisyys olisi noin 350 metriä, joka on jonkin verran lyhempi kuin pikaraitiotien tavoitteellinen pysäkkien välinen etäisyys. Toisaalta Junatien pysäkin välistä jättäminen muuttaisi Suvilahden ja Teurastamon sekä Sörnäisten ja Kalasataman välistä suhdetta

ideakilpailun voittaneesta ehdotuksesta: yhteydet keskittyisivät voimakkaammin Kalasatamaan kautta kulkevaksi jolloin kantakaupungille ominaista kaupunkiverkkoa ei syntyisi alueelle.

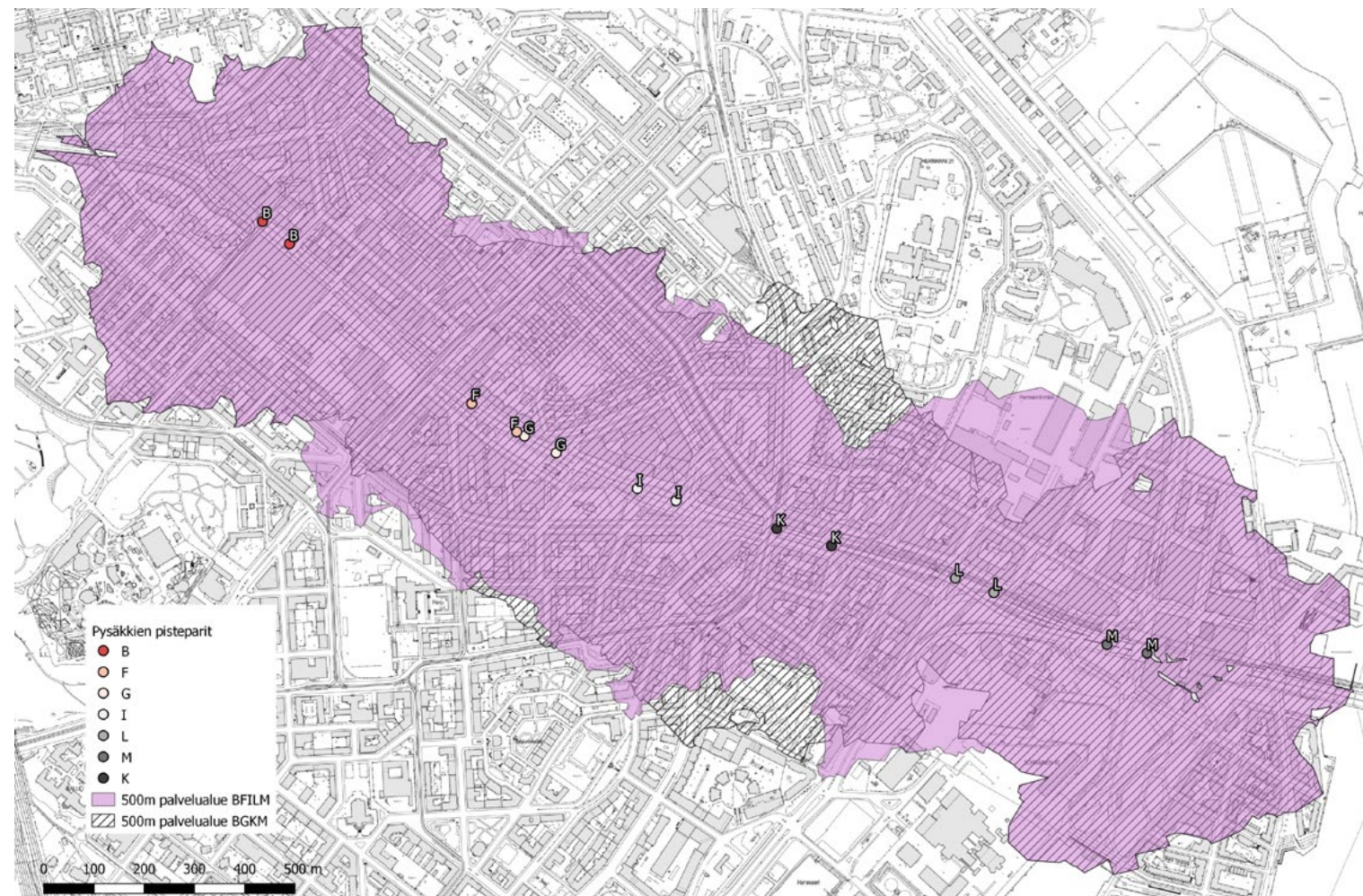
Pikaraitiotien saavutettavuustarkastelussa huomattiin, että Kruununmakasiinin kohta (K) olisi optimaalinen pikaraitiotiepysäkillä. Pysäkki saavuttaisi laajasti asukkaita ympäröiviltä asuinalueilta (Vilhonvuori, Hermannin), ja mahdollistaisi hyvät vaihtoyhteydet Hämeentiellä kulkevaan joukkoliikenteeseen. Pysäkin toteuttaminen tähän sijaintiin vaatisi kuitenkin mittavia toimenpiteitä joko Kruununmakasiinin tai Pääskylänsäntien ja siihen liittyvän arvokkaan kivimuurin suhteen. Pysäkin tilantarve rajoittaisi mitä todennäköisimmin myös huomattavasti Kruununmakasiinin kulttuuri- ja tapahtumakäyttöä.

Kaavarungon luonnoksessa toiseksi itäisin pysäkki oli sijoitettu Vääksyntien länsipuolelle, Dallapénpuiston kohdalle (I). Myös tällä sijainnilla vaihtoyhteys metroon olisi kohtuullisen sujuva, jos metrolle saadaan uusi sisäänkäynti Teollisuuskadun suuntaan. Teollisuuskadun poikkileikkauksen kasvaminen joukkoliikennekaistan ja baanan myötä työntää kuitenkin katutilaa puiston puolelle, ja pysäkki tällä sijainnilla kasvattaisi kadun tilantarvetta entisestään. Katutilan

leveys syö tilaa Dallapénpuiston itäpäähän merkityltä täydennysrakentamiselta, ja työntää uudisrakennusta enemmän puiston käytetyimmälle ja aurinkoisimmalle osalle. Kruununmakasiinin pysäkin (K) toteuttaminen poistaisi pysäkin tarpeen Dallapénpuiston kohdalta.

Kustaankadun ja Sturenkadun välisellä alueella vuorovaikutuksessa nousi esiin tarve saada suojatie ja pysäkki mahdollisimman lähelle Sturenkatua (F). Autoliikenteen kaistojen lopullinen määrä saattaa tässä kohtaa vaikuttaa pysäkin sijoitteluun. Pääjätteentien kohdalla, lähempänä Kustaankadun liittymää (G) pysäkki tulisi kaupunkirakenteellisesti luontevalle sijainnille. Dallapénpuiston ja Pääjätteentien pysäkit kuitenkin sulkevat toisensa pois niiden välisen pienen etäisyyden takia.

Sturenkadun länsipuolella saavutettavuustarkastelu vahvisti näkemyksen siitä, että alueelle riittää yksi pysäkki, ja että pysäkin paras sijainti on Töysänsäntien ja Traverssikujan välissä (B). Jos Jokeri O –yhteyttä liikennöitäisiin kahden yhteen kytketyn 35 metrisen raitiovaunun yksiköllä, tulisi tarvittava 70 metrin pysäkki Konepajanpasaasilta Töysänsäntielle kulkevan poikittaisen jalankulun ja virkistysyhteyden eteen. Tämän todettiin kuitenkin olevan ratkaistavissa jatkosuunnittelussa.



Vaihtoehtoisten pysäkkiketjujen saavutettavuusalueet päällekkäin tarkasteltuna. Palvelualue on muodostettu katuverkkoa pitkin siten, että maksimaalinen kävelyetäisyys jollekin pysäkeistä on 500 metriä. Helsingin kaupunki

Liikenne ja katutila

Väyläympäristöstä katutilaksi

Liikennejärjestelyjä selkiytetään ja katutilaa muokataan kaupunkimaiseksi.

Teollisuuskadun akselin kaavarungon periaatteet, Kylvä 14.12.2018

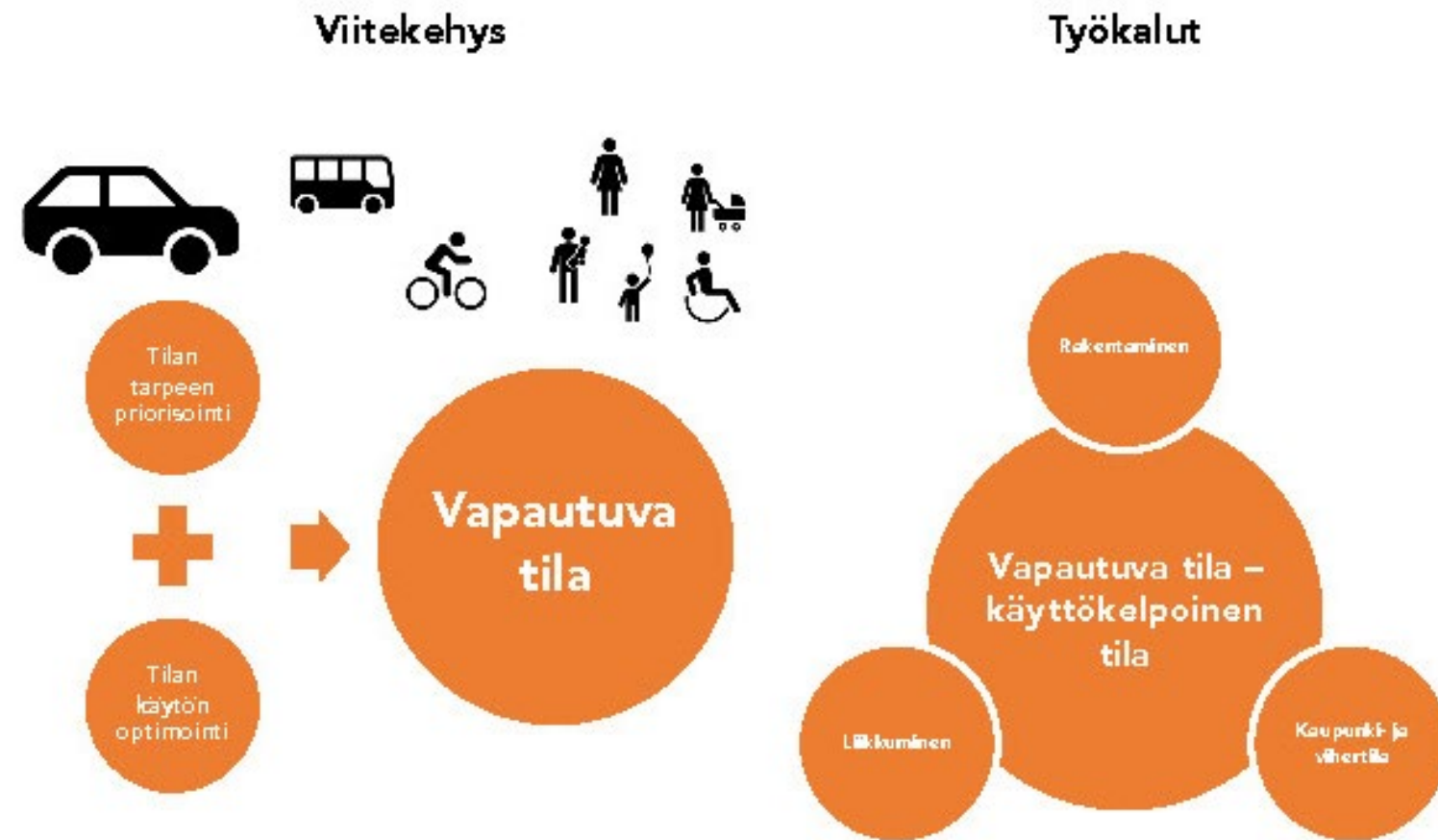
Tavoitteet

Helsingin yleiskaavan 2016 mukaisesti Teollisuuskatu säilyy pääkatuna, mutta sen luonne muuttuu väylämäisestä kaupunkimaiseksi. Tämä tarkoittaa muun muassa keskittymistä liikennekapasiteetin sijaan liikkumiskapasiteettiin, jolloin huomioidaan kaikki kulkumuodot kadun roolin ja funktion mukaan.

Satamaradan ja muiden kehitysvaiheiden jäljiltä jääneitä liikennejärjestelyjä tarkastellaan kaavarunkotyössä kokonaisuutena, ja etsitään parasta tapaa sovittaa kaikki liikennemuodot kaupunkimaiseen katu ympäristöön. Priorisoimalla reittejä ja optimoimalla katualueiden tilantarvetta mahdollistetaan laadukkaamman kaupunkitilan, luontevien ja sujuvien jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyksien sekä täydennysrakentamisen paikkojen syntyminen, samalla selkiyttäen liikenteen reittejä. Junatien osalta tavoitteena on muuttaa nykyinen väyläympäristö eritasoliittymiseen kaupunkimaiseksi ympäristöksi. Huollon ja kuljetusten sujuvuus huomioidaan alueen liikenteellisissä järjestelyissä.

Tarkastelemalla nykyisiä liikenneratkaisuja ”puhtaalta pöydältä” on mahdollista luoda kaikkien kulkumuotojen osalta toimiva ja miellyttävä, vuorovaikutukseen perustuva katu ympäristö, joka mahdollistaa sekä sujuvan läpikulun että luontevan saapumisen alueelle.

Tavoitteena on lisäksi löytää Teollisuuskadun akselin katuyhteydelle maisema-arkkitehtuurin keinoin oma, tunnistettava luonne.



Junatien jatkosuunnittelu, L-arkkitehdit,
Nomaji maisema-arkkitehdit, WSP



Kaavarunko

Kaavarunkokarttaan on merkitty jalankulun poikittaisten pääreittien yhteystarpeet Teollisuuskadun tasossa. Jalkakäytävien leveyden tulee alueella olla lähtökohtaisesti vähintään kolmen metriä.

Kaavakartassa Teollisuuskadun ja Junatien kautta on merkitty kulkemaan pyöräliikenteen baanayhteys. Merkinnän ohjeellisuus viittaa mm. siihen, toteutetaanko baanayhteys yksi- vai kaksisuuntaisin ratkaisuin. Yksisuuntaiset pyörätiet tulee toteuttaa 2,5 metriä leveinä ja kaksisuuntaiset pyörätiet 4,0 metriä leveinä, autoliikenteestä sekä jalankulusta tasoeroteltuina.

Kaavarungossa Teollisuuskatu ja Junatie on merkitty autoliikenteen itä-länsisuuntaisiksi pääkatuyhteyksiksi, jolloin vasemmalle kääntymisiä karsitaan. Junatien liittymään on kaavakartassa merkitty ideakilpailun mukainen uusi autoliikenteen siltayhteys Sörnäisten rantatieltä Itäväylälle. Junatien liikenteelliset uudelleenjärjestelyt pohjautuvat

Sörnäistentunneliin, eli siihen, että etelä-pohjoissuuntainen pääkatuliikenne alittaa Junatien alueen tunnelissa. Huolto- ja logistiikkaratkaisut toteutetaan kaupungin citylogistiikan periaatteiden mukaisesti. Teollisuuskatuun ja Junatiehen liittyviä sivukatuja sekä joitakin Sturenkadulle ja Hämeentielle johtavista ramppiyhteyksistä on merkitty vihreiksi kaduiksi, eli katuosuuksiksi, jolla lisätään katupuiden ja/tai istutusten määrää nykyisestä sekä parannetaan jalankulun ja oleskelun edellytyksiä.

Pääkatujen varrella ei pääsääntöisesti sallita kadunvarsipysäköintiä ja alueella suositetaan keskitettyjä pysäköintiratkaisuja. Autopaikat sijoitetaan tonteille maan alle tai rakennuksiin. Pysäköintien sisäänajot tulee integroida osaksi rakennuksia eikä autopaikkoja saa sijoittaa pihuille.

Pikaraitiotie on merkitty toteutettavaksi istutettuna viherraitiotienä. Katutila tulee suunnitella siten, että puille ja kasvillisuudelle varataan mahdollisimman paljon tilaa, ja katuvihreän toteutuksessa tulee käyttää monipuolisia ratkaisuja.

Vaikutukset

Lopullisesta autoliikenteen kaistamäärästä riippumatta Teollisuuskadun muuttuvat katujärjestelyt tulevat viemään nykyistä enemmän tilaa. Tämän takia katukasvillisuudelle varattava tila vähenee huomattavasti; 2-3 katupuurivistä yhteen katkonaiseen riviin ja yksittäisiin puihin. Lisäämällä kasvillisuutta Teollisuuskadun poikittaiskaduilla, erityisesti vihreiksi kaduiksi merkityillä katuosuuksilla, sekä mahdollisuuksien mukaan tonteilla, tätä voidaan kompensoida joltain osin.

Vihreiden katujen vaikutukset liikenteeseen ja katutilaan riippuvat jatkosuunnitteluratkaisuista. Liikenteen väheneminen vihreiksi kaduiksi merkityillä katuyhteyksillä voi myös parantaa liittymien ja sitä kautta pääkatujen sujuvuutta. Mahdollinen ajoyhteyksien sulkeminen ja pysäköintipaikkojen vähentäminen voi toisaalta paikallisesti heikentää huolto- ja jakeliikenteen sujuvuutta sekä alueen saavutettavuutta henkilöautolla. Mahdollinen autoliikenteen vähentäminen vähentää melua ja monipuolistaa katutilan käyttömahdollisuuksia. Vihreiden katujen liikenteelliset ja kaupunkitilalliset ratkaisut määritellään tarkemmin jatkosuunnittelussa, jolloin myös vaikutuksia on mahdollista arvioida tarkemmin.

Riittävän leveät ja selkeästi muista kulkumuodoista erotellut jalkakäytävät parantavat turvallisuutta ja edistävät alueen kaupunkimaista elinvoimaisuutta ja saavutettavuutta jalan. Teollisuuskadun jalankulkuympäristön kytkeytyminen saumattomasti osaksi laajempaa risteävien paikalliskatujen ja niiden varrella olevien kävelypainotteisten alueiden verkostoa parantaa alueen saavutettavuutta ja liiketilojen ja palvelujen toimintaedellytyksiä alueella.

Teollisuuskadun ja Junatien poikittaiset jalankulun ja pyöräilyn yhteydet ovat nykytilanteessa erittäin puutteelliset. Suojateiden välinen etäisyys on tällä hetkellä Sturenkadun sillan ympäristössä 365 metriä ja Hämeentien alueella jopa 545 metriä. Kaavarungon merkintä jalankulun poikittaisista pääyhteyksistä ohjaa ottamaan nämä alueelle tärkeät suojatietarpeet huomioon jatkosuunnittelussa.

Laadukkaat pyöräliikenteen järjestelyt parantavat alueen kokonaisvaltaista saavutettavuutta ja viihtyisyyttä, ja sitä kautta myös alueen elinkeinoelämän edellytyksiä. Baanayhteyden ja muun pyöräliikenteen tarkemmat ratkaisut ja tilavaraukset tarkentuvat jatkosuunnittelussa.

Erillinen joukkoliikennekaista vie tilaa, mutta turvaa toisaalta joukkoliikenteen runkolinjan edellyttämän nopeuden, sujuvuuden, luotettavuuden ja häiriöttömyyden. Erottelu vähentää myös konflikteja muiden kulkumuotojen kesken.

Teollisuuskadun pääkatumerkintä takaa autoliikenteelle tarkoituksenmukaisen välityskyvyn ja toimivuuden kaupunkimaisessa ympäristössä, ja varmistaa, ettei autoliikenne pääse jonoutumaan lännessä Teollisuuskadun tunnelissa tai idässä Junatien katetulla osuudella. Simuloinneissa todettiin, että autoliikenteen sujuvuutta Teollisuuskadulla on mahdollista parantaa erilaisin risteysjärjestelyin. Autoliikenteen kaistamäärien osalta 2+2-kaistaisen vaihtoehdon todettiin sujuvoittavan autoliikennettä Teollisuuskadulla jonkin verran nykyisestä, kun taas 1+2 kaistaiset vaihtoehdot aiheuttivat hieman autoliikenteen siirtymistä muulle alemman luokan katuverkolle. Siirtymät hajaantuvat sen verran laajalle alueelle, että eivät aiheuta merkittäviä vaikutuksia sujuvuuteen muualla verkolla.

Kaavarungon määräys pääkatujen vasemmalle kääntymisten rajoittamisesta varmistaa joukkoliikenteen sujuvuuden ja ylläpitää autoliikenteen tarvittavaa kapasiteettia. Lisäksi järjestelyt parantavat erityisesti autoliikenteen ja pyöräliikenteen välistä vuorovaikutusta. Muutokset liittymien järjestelyissä saattavat hankaloittaa tiettyjen tonttien paikallista saavutettavuutta.

Liikenteen muuttuvien järjestelyjen myötä huoltoliikenteen ja tavaraliikenteen reiteissä voi tapahtua muutoksia, joka voi aiheuttaa esimerkiksi kuljetusten hidastumista. Toisaalta reittien muutoksilla voi olla sekä positiivisiksi että negatiivisiksi koettuja vaikutuksia kiinteistöstä ja sen toiminnoista riippuen. Teollisuuskadun akselin funktio itä-länsisuuntaisena logistiikkareittinä säilyy pääkadulla.

Kaavarunko ei määrittele yksittäisten risteysten järjestelyjä eikä katujen lopullisia kaistamääriä, vaan eri liikennemuotojen ja katutilan laatua koskevien tavoitteiden yhteensovitus tarkentuu alueen jatkosuunnittelussa.

Junatien liikenteelliset uudelleenjärjestelyt pohjautuvat Sörnäistentunneliin, eli siihen, että etelä-pohjoissuuntainen pääkatuliikenne alittaa Junatien alueen tunnelissa. Junatien risteyksessä rajoitetaan vasemmalle kääntymisiä, jolloin ratkaisulla on vaikutuksia paikallisliikenteen reitteihin. Jos kaavarungon mukaiset liikenteen ja katutilan järjestelyt toteutetaan ilman Sörnäistentunnelia, on muutoksilla paljon suuremmat vaikutukset alueen liikenteen sujuvuuteen ja sitä kautta laajemmin kaupungin liikenneverkkoon.

Kadunvarsipysäköinti tulee alueella vähenemään jonkin verran nykyisestä, ja laajoista katualueella olevista pysäköintialueista (kuten mm. Junatien sillan alla ja Kruununmakasiinin itäpuolella) tullaan luopumaan. Pääkadun kadunvarsipysäköintipaikojen poistaminen sujuvoittaa liikennettä ja parantaa liikenneturvallisuutta. Kadunvarsipaikkojen karsiminen parantaa alueen viihtyisyyttä ja kaupunkikuvaa mutta vaikeuttaa pysäköintiä alueella.

Pikaraitiotieyhteyden toteuttaminen tarjoaa kuitenkin mahdollisuuden koko Teollisuuskadun akselin kattavan omaleimaisen katutilan ja kasvillisuusalueen toteuttamiselle.

Kaavarunkotyössä tutkittuja toteutusvaihtoehtoja

Vihreä katu –merkintä ohjaa jatkosuunnittelussa lisäämään katupuiden ja/tai istutusten määrää nykyisestä, sekä parantamaan jalankulun ja oleskelun edellytyksiä katutilassa. Vihreiksi kaduiksi on valittu katuja, joilla ei ole merkittävästi liikennettä ja ne eivät ole keskeisiä autoliikenteen yhteyksiä. Eri katuyhteyksillä merkintä voi tarkoittaa eri asioita. Vihreä katu voidaan toteuttaa sallimalla vain huolto- ja tontille ajo, muuttamalla autoliikenne yksisuuntaiseksi tai vähentämällä pysäköintitilaa. Toisaalta vihreällä kadulla on mahdollista myös säilyttää tilaratkaisut nykyisellään ja kehittää katuymäristöä muutoin, esimerkiksi hidastein, nopeusrajoituksen alentamisella tai istutuksin. Autoliikenteen vähentäminen kuitenkin vähentää melua ja mahdollistaa katutilan käytön paremmin oleskeluun.

Kuortaneenkadulla vihreä katu –merkintä voi tarkoittaa hyvinkin suurta muutosta nykytilanteeseen, riippuen siitä muutetaanko ajoyhteys yksisuuntaiseksi vai poistetaanko läpiajo kadulta kokonaan. Liikenteen väheneminen Kuortaneenkadun ja Jämsänekadun liittymässä parantaa joka tapauksessa nykytilanteessa ruuhkaisen Jämsänekadun sujuvuutta, jonka huomattiin simulaatioissa vaikuttavan merkittävästi myös koko Teollisuuskadun autoliikenteen sujuvuuteen. Kuortaneenkadulla on hyvät edellytykset (voimassa olevan asemakaavan mukaisten) katupuiden istuttamiselle ja täysin uuden, Vallilan toimitila-alueen sydämeen johtavan vihreän ja elävän akselin luomiselle.

Panimokatu ja Fleminginkadun pohjoispää ovat esimerkkejä kaduista, joilla vihreä katu –merkintä tarkoittaisi kevyempää muutosta. Kummallakin kadulla kulkee paljon kunnallistekniikkaa ja Panimokadulla on lisäksi muita vihreitä katuja tärkeämpi rooli liikenneverkossa, erityisesti siinä tapauksessa, että aluetta kehitetään ilman Sörnäistentunnelia. Panimokadun ja Fleminginkadun pohjoispään kehittäminen vihreänä katuna voisi tarkoittaa katupuiden sijaan esimerkiksi kadunvarsipysäköinnin vähentämistä ja kevyempiä, kadun päälle sijoittuvia istutuksia.

Vihreiden katujen liikenteelliset ja kaupunkitalliset ratkaisut määritellään tarkemmin jatkosuunnittelussa, jolloin myös vaikutuksia on mahdollista arvioida tarkemmin.

Kaavarunkokartan pyöräliikenteen baanayhteyden merkintä ei määrittele, miltä osin reitti toteutetaan yksi- ja miltä osin kaksisuuntaisin järjestelyin. Yksisuuntaiset pyöräliikenteen järjestelyt mahdollistavat tilatehokkaamman ja toimivamman tilanjaon muiden kulkumuotojen kesken. Lisäksi ne parantavat verkollista yhdenmukaisuutta ja jatkuvuutta, kulkumuotojen keskeistä vuorovaikutusta erityisesti risteyksissä, sekä

pyöräliikenteen kapasiteettia ja turvallisuutta tiiviissä kaupunkirakenteessa. Pyöräliikenteen järjestelyjen osalta kaavarunkotyössä todettiin, että pyöräliikenteen tavoiteverkossa kaksisuuntaiseksi merkitty Teollisuuskadulla kulkeva baanayhteys olisi Vääksyntien ja Savonkadun välillä tarkoituksenmukaisempi hoitaa yksisuuntaisin järjestelyin.

Yksisuuntaisia pyöräliikenteen yhteyksiä puoltavat kadun tuleva luonne, sekä parempi yhteensovittaminen muiden kulkumuotojen kesken. Lisäksi kadulla ei ole tilaa baanatason kaksisuuntaisille pyöräliikenteen järjestelyille molemmiin puolin katuja, jolle kuitenkin nykyisen ja tulevan maankäytön kannalta olisi tarvetta. Kaavarunko vähentää pääkaduilla autoliikenteen vasemmalle kääntymisiä, mutta jatkosuunnittelussa tämä mahdollisuus tulee pyrkiä toteuttamaan pyöräliikenteelle vähintään kaksivaiheisena käännöksenä.

Hämeentien sillan alitus on poikkileikkaukseltaan hyvin ahdas, jonka takia Vääksyntien itäpuolella baana täytyy jatkaa kaksisuuntaisena ratkaisuna ajoradan pohjoispuolella. Tästä huolimatta Kruunumakasiinin kohdalle ei jää tilaa jalkakäytävälle. Junatien jatkosuunnittelutoimeksiannossa tutkittiin skenaariotasolla vaihtoehtoisia tapoja sijoittaa pyöräliikenteen baanayhteys ja Junatien suuntainen jalankulku Kruunumakasiinin alueelle.

Itäväylän ja Hämeentien välillä on osana Itäbaanan suunnittelua tarkasteltu baanasiltavaihtoehtoa, joka poistaisi noin yhdeksän metrin nousun Sörnäisten rantatien ja Hämeentien välillä. Baanasillan toteutumiseen liittyy kuitenkin tilallisia haasteita. Baanan kulkeminen maantasossa on alueen luonteen sekä pyöräliikenteen saavutettavuuden kannalta kannatettavin ratkaisu – pyöräliikenne kuuluu kaupunkitilaan omalle asianmukaiselle väylälleen jalankulusta erotettuna.

Alueen jakelu-, keräily- ja huoltoliikenne hoidetaan ensisijaisesti kiinteistöjen tonteilta. Teollisuuskadun ja Junatien varteen ei lähtökohtaisesti sijoiteta kuormauspaikkoja. Huoltoliikenteen yhteydet tullaan varmistamaan kaikille kiinteistöille.

Nykytilanteessa Teollisuuskadulla on kaksi autokaistaa molempiin suuntiin. Pääkadun autoliikenteen välityskyvyn, toimivuuden ja turvallisuuden kannalta nykyisen kaistamäärän säilyttäminen olisi toivottavaa. Toisaalta 2+2 –kaistainen ratkaisu erillisen joukkoliikennekaistan ja pyöräliikenteen baanayhteyden kanssa vie tilaa muulta katuymäristöltä, kuten minimimitoitusta laadukkaammilta jalkakäytäviltä ja katupuilta, ja saattaa vaikuttaa myös pikaraitiotiepysäkkien optimaaliseen sijoitteluun.

Keskitetty pysäköinti luo edellytyksiä eheälle ja monimuotoiselle kaupunkirakenteelle. Keskitettyihin laitoksiin sijoitetut

nimeämättömät pysäköintipaikat saadaan tehokkaampaan käyttöön verrattuna ratkaisuun, jossa kukin tontti huolehtii omasta pysäköinnistään.

Kaavarunkoon liittyvien julkisten ulkotilojen ideasuunnitelmien pohjana on satamaradan historiasta ammentava radanvarren ruderaattikasvillisuus, joka syntyy monimuotoisten kadunvarren istutusalueiden, viherraitiotien ja vihreiden pysäkkien ja vertikaalivihreän avulla. Tavoitteena on, että Teollisuuskadun akseli synnyttää uudenlaisen, tunnistettavan maisemallisen kerrostuman kantakaupunkimaiseen miljööseen, eroten ympäröivistä Aleksis Kiven kadun, Mäkelänekadun ja Hämeentien perinteisistä kantakaupungin lehmuskujannekaduista. Spontaani, rönsyilevä ja kerroksellinen ruderaattikasvillisuus edellyttää ympäristön materiaaleilta ja muotokieleltä johdonmukaista säntillisyyttä ja selviä rajapintoja, jotta yleisilme pysyy huoliteltuna ja kaupunkimaisena.

Kestävyys ja resilienssi

Uudistaminen tukee ympäristöviisautta

Rakennuskannan ja kaupunkiympäristön uudistaminen mahdollistaa kestävät ja ilmastoviisaat ratkaisut.

Teollisuuskadun akselin kaavarungon periaatteet, Kylvä 14.12.2018

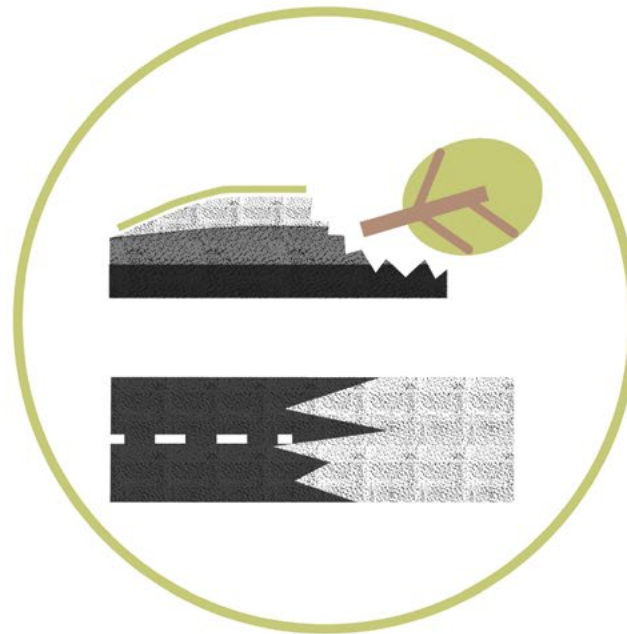
Tavoitteet

Kaavarunkotyössä tutkitaan, miten ilmastonmuutoksen hillintää, siihen sopeutumista, kiertotaloutta ja resilienssiä voidaan edistää kaavoituksen keinoin, ja aihepiirin määräykset suodatetaan kaavarungon kautta alueen asemakaavoihin ja muihin suunnitelmiin.

Teollisuuskadun ympäristön kehittäminen luo hyvät edellytykset Hiilineutraali Helsinki 2035 –toimenpideohjelman tavoitteiden toteuttamiselle. Kaavarungon tavoitteet ovat linjassa monien toimenpideohjelman keskeisten tavoitteiden kanssa, joita ovat mm. työpaikkojen luominen olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen, kävely-ympäristön kehittäminen, pyöräilyreittien parantaminen sekä alueen saavutettavuuden parantaminen joukkoliikenteellä.

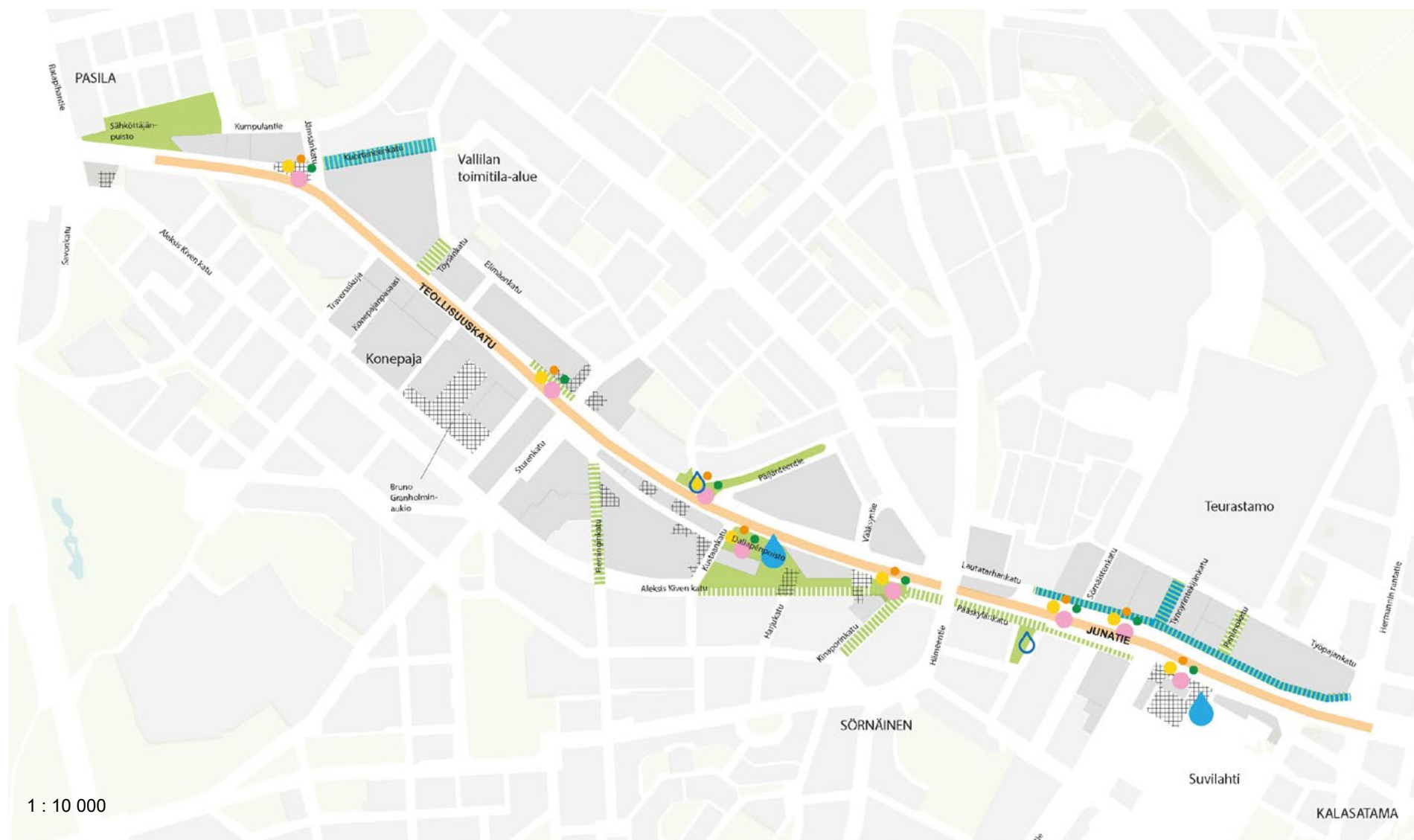
Liikenteen päästövähennyksiä toteutetaan niin pyöräilyn ja kävelyn suosiota lisäämällä kuin joukkoliikenteen, erityisesti raideliikenteen, matkatapaosuuksia nostamalla. Kaavarunkotyössä painotetaan Teollisuuskadun joukkoliikenteen toimivuutta, saavutettavuutta ja kytkeytymistä saumattomasti laajempaan joukkoliikenneverkkoon.

TIEYMPÄRISTÖN PURKU



Junatien jatkosuunnittelutyö,
Nomaji maisema-arkkitehdit





Kaavarunkokartan merkinnät (määräviä)



Julkinen katuaukio tai tori / ohjeellinen raja.



Vihreä katu. Katuosuus, jolla lisätään katupuiden ja/tai istutusten määrää nykyisestä sekä parannetaan jalankulun ja oleskelun edellytyksiä.

Teemakartan täydentävät merkinnät



Sinivihreä katu. Katuosuus, jolla vihreän kadun toimenpiteiden lisäksi kiinnitetään erityistä huomiota hulevesien käsittelyyn.



Viheraitiotie. Raitiotiekaistalla suositetaan läpäiseviä pinnoitteita sekä ruderaattilajeja. Katuvihreän ratkaisut tukevat monimuotoisuutta ja korostavat Teollisuuskadun omaimaista ilmettä.



Alueellinen hulevesien hallinta. Rakenne tukee Teollisuuskadun katuvesien tulvahallintaa.



Paikallinen hulevesien hallinta. Mahdollinen sijoituspaikka paikallisten pintavaluntavesien hallinnalle.



Monimuotoisuuden vahvistaminen. Alueen puustoa korvataan luontaisen uudistamistarpeen mukaan monilajisemmaksi. Kasvillisuusvalinnoilla tuetaan luonnon monimuotoisuutta mm. pölyttäjille suotuisemmaksi.

Kaavarunko

Kaavarunko sisältää merkintöjä ja määräyksiä, jotka toteutuessaan lisäävät jalankulun sekä pyörä- ja joukkoliikenteen sujuvuutta ja houkuttelevuutta.

Kaavarunko ohjaa suunnittelualueen viherrakenteen ja julkisten ulkotilojen ratkaisuja ja laatutasoa erilaisin merkinnöin ja määräyksin. Alueella tulee käyttää monimuotoista kasvillisuutta ja ruderaattikasveja.

Kaavarungossa määrätään, että alueella tulee lähtökohtaisesti pyrkiä nykyisten rakennusrunkojen säilyttämiseen. Arvioitaessa purkavan saneerauksen vaihtoehtoa tulee laatia toimenpiteen hiililaselaskelma sekä ajankohtainen rakennushistoriallinen

selvitys purettavaksi esitetystä rakennuksesta. Uudisrakennusten rakenneratkaisuissa tulee pyrkiä muuntojoustavuuteen tilajärjestelyjen ja toimintojen osalta. Rakennusten kattopinnat hyödynnetään pääosin viherkattoina, kattoterasseina ja uusiutuvan energian tuottamiseen.

Kaavarungossa määrätään, että alueen kiinteistöille tulee muutostöiden yhteydessä asettaa velvoitteita hulevesien hallinnasta. Kaavarunko myös ohjaa yleisten alueiden suunnittelua ottamaan huomioon hulevesien määrällisen ja laadullisen hallinnan sekä hulevesien hyödyntämisen. Alueella tulee hyödyntää materiaalivirtoja kiertotalouden periaatteiden mukaisesti ja edistää alueellista massatasapainoa sekä kierrätettävien, kestävien ja laadukkaiden materiaalien

käyttöä. Alueella sovelletaan Helsingin käytössä olevaa viherkerroinmenetelmää.

Alueella tulee pyrkiä parempaan energiatehokkuuteen kuin valtakunnallisesti on määrätty ja pyrkiä hyödyntämään ja/tai tuottamaan uusiutuvaa energiaa. Kiinteistöjen kehittämisen yhteydessä olemassa olevien rakennusten energiatehokkuutta tulee parantaa. Rakennusaikaisiin järjestelyihin tulee kiinnittää erityistä huomiota. Alueella tulee pyrkiä kaupungin maalla päästöttömiin ja yksityisellä maalla vähäpäästöisiin työmaihin.

Vaikutukset

Kestävyys ja resilienssi kattavat otsikkona suuren joukon erilaisia ilmiöitä ja tavoitteita. Kaavarungon avulla kestävyyttä ja ilmastoviisautta edistävät määräyksät suodattuvat keskitetysti alueen asemakaavoihin.

Osa kaavarungon määräyksistä edistää ilmastonmuutoksen ehkäisemistä ja hidastamista. Jalankulun ja pyöräilyn edellytysten parantaminen sekä joukko liikenteen kehittäminen lisäävät niiden houkuttelevuutta, ja vähentävät siten henkilöauton käyttöä sekä asukkaiden että työntekijöiden parissa. Kaavarungon edellyttämä rakennusten muuntojoustavuus on pitkällä aikavälillä kestävä. Rakennusaikana joustava rakennusrunko saattaa kuitenkin aiheuttaa suuremman hiilijalanjäljen, jos esimerkiksi kerrokorkeudesta tehdään tarvittavaa korkeampi. Jos rakennuksen toimintaa ei myöhemmin olekaan tarvetta muuttaa, jää investoitu resurssi käyttämättä. Muuntojoustavuuden suhdetta resurssiviisauteen tulee tarkastella hankekohtaisesti asemakaavavaiheessa.

Nykyisten rakennusrunkojen säilyttämisellä on merkittävä ympäristövaikutus. Toisaalta nykyiset rakenteet eivät useinkaan kestä merkittäviä korotuksia. Kun yleisenä tavoitteena on alueen kaupunkirakenteen tiivistäminen ja pääkonttorityyppisen toiminnan mahdollistavan toimitilan lisääminen, voi nykyisen rakenteen purkaminen ja merkittävä lisärakentaminen hankekohtaisesti olla kestävämpää kuin nykyisen rakenteen säilyttäminen. Kaavarungon selvitysvaatimus purkavaa saneerausta suunniteltaessa varmistaa, että olemassa olevia rakenteita ei pureta kevyin perustein.

Maamassojen paikallisella kierrättämisellä on mahdollista vaikuttaa merkittävästi hiilipäästöihin. Vanhan teollisuus- ja rata-alueen monilta osin pilaantuneet maat vaikeuttavat kuitenkin maamassojen paikallista hyödyntämistä. Laadukkaiden materiaalien ja korkeatasoisen tilallisen arkkitehtisuunnittelun

merkitys rakennusten elinkaarelle on kuitenkin jo itsessään merkittävä.

Ilmastonmuutokseen sopeutumista tulee edistää olemassa olevassa kaupunkirakenteessa kehittämällä muun muassa rankkasateisiin ja lämpösaarekeilmiöön varautumista. Ilmastonmuutokseen sopeutumista edistävät kaavarungon viherrakenteeseen liittyvien merkintöjen ja määräysten lisäksi hulevesien käsittelystä annetut määräykset.

Kaavarungossa esitetty rakentaminen viheralueille laajentaa läpäisemätöntä pintaa ja kasvattaa alueella muodostuvien hulevesien määrää. Toisaalta esitetyt uudet vihreät kadut ja viherkertoimen käyttö vähentävät hulevesien määrää samalla, kun hulevesistä annetut määräykset edistävät varautumista kasvaviin sademääriin. Tiiviissä kaupunkitilassa ilmastonmuutokseen sopeutuminen edellyttää monin paikoin teknisiä ratkaisuja, kuten mm. kansipihoja ja hulevesien hallintajärjestelmiä.

Sosiaalista resilienssiä edistetään huolehtimalla mm. julkisen ulkotilan, virkistysalueiden ja –reittien, sekä jalankulkuyhteyksien laadusta ja riittävydestä. Tavoitetta edistetään myös mahdollistamalla palvelujen joustava sijoittuminen alueelle. Alueen kehitys tarkoittaa myös useiden vuosien ajalle ajoittuvia työmaita ja rakennusaikaisia järjestelyjä. Aikataulutamalla ja organisoimalla rakennusvaihe huolellisesti, ja pyrkimällä meluttomiin ja vähäpäästöisiin työmaihin, voidaan rakennusvaiheen aiheuttamia taloudellisia ja sosiaalisia haittoja vähentää merkittävästi.

Satamien ja ratapihojen väistyessä Helsingin kaupunkirakenteesta, ovat myös näitä suosivien ruderaattikasvilajien elinympäristöt vähentyneet. Kasvilajien monipuolistaminen ja ruderaattilajisten suosiminen vahvistaa alueen biodiversiteettiä ja ilmastokestävyyttä, samalla kun pölyttäjille suotuisat elinympäristöt lisääntyvät.

Kaavarunkotyössä tutkittuja toteutusvaihtoehtoja

Teollisuuskadun alueen rakennushankkeissa tulisi tarkastella kuinka toisaalta kierrätettyjen ja toisaalta kierrätettävien rakenteiden ja materiaalien käytöllä voidaan vähentää rakentamisen hiilijalanjälkeä. Alueen nykyisten rakenteiden ja materiaalien hyödyntäminen uuden rakentamisessa on osa tulevan maiseman luonnetta. Materiaalien kierto saa olla näkyvää, jolloin se tuo alueen muutoksiin myös ajallisen ulottuvuuden. Esimerkiksi purettavien siltojen betoni ja kaduilta poistettava asfaltti voivat olla osa uusien kaupunkitilojen ilmettä. Junatien pengerryksestä löytyy toivottavasi hyödynnettävissä oleva siemenpankki kymmenien vuosien takaa. Nämä ovat kaupunkilaisille osin näkymättömiä kierrätystoimia, joita voidaan avata tiedotuksen avulla.

Kaavarunkotyön pohjaksi tehdyissä viitesuunnitelmissa on ideoitu ja alustavasti tutkittu erilaisia keinoja hulevesien viivyttämiseen, ja niiden näkymiseen erilaisina maisemallisina elementteinä julkisissa ulkotiloissa. Nykyisin viemäriin johdettavat hulevedet otetaan hyötykäyttöön. Vedet ohjataan kasvillisuusalueille, imeytetään maaperään ja niitä pyritään viivyttämään alueella. Kaupunkitulvia aiheuttavien ja suoraan mereen johtuvien hulevesien määrä vähenee.

Puustoa uusitaan luontaisen uudistumistarpeen mukaan monilajisemmaksi Teollisuuskadun varrella, kuitenkin säilyttäen Aleksis Kiven kadun historiallisen lehmuskujanteen. Pensaiden ja puiden istutusperiaatteena on harkittu sattumanvaraisuus. Yksilajisia massaistutuksia vältetään. Lajien valinnassa suositaan ensisijaisesti ilmastonkestäviä lajeja, jotka pystyvät mukautumaan ajoittain haastaviin olosuhteisiin.

Ympäristötekniikka

Tavoitteet

Teollisuuskadun akselin kehittäminen, joukkoliikenteen tehokkuuden ja saavutettavuuden sekä kävely- ja pyöräily-yhteyksien parantaminen luo osaltaan edellytyksiä liikenteen terveydelle haitallisten lähipäästöjen vähentämiselle. Vilkkaan liikenteen vuoksi kaavarunkoalueella on kuitenkin jatkossakin odotettavissa ilmanlaatu- ja meluhaasteita. Tavoitteena on taata asumiselle ja muille toiminnoille terveelliset ja turvalliset olosuhteet.

Kaavarunkotyössä tunnistetaan alueen maankäyttöhistorian sekä alueella tehtyjen ympäristötutkimusten perusteella mahdollisia riskitekijöitä, joista saattaa jatkosuunnitteluvaiheessa aiheutua selvitys-, kunnostus- ja hallintatarpeita. Tällaisia mahdollisia riskitekijöitä ovat mm. maaperässä olevat jätteet, maaperän ja pohjaveden haitta-aineet sekä vanhojen rakennusten puupaaluperustukset.

Kaavarunkoalueella on tavoitteena varmistaa laadukas ja yhtenäinen kunnallistekninen verkosto ja varmistaa alueen kautta kulkevien verkostojen ja tulvareittien jatkuvuus. Tavoitteena on myös tunnistaa alueen eri kehittämistarpeista johtuvat vaiheistus- ja yhteensovitustarpeet.

Kaavarunkotyön tavoitteena on turvata jo olevien maanalaisten rakenteiden ja metron käytön jatkuvuus sekä mahdollistaa tutkittujen suunnitteluratkaisujen vaatimat, uudet ympäristön ja olevien tilavarausten ominaispiirteet huomioivat, toteuttamiskelpoiset rakenteet.

Kaavarunko

Asemakaavoituksessa, muussa suunnittelussa ja rakentamisessa tulee ottaa huomioon liikenteen aiheuttamat ilmanlaatu-, melu, runkomelu- ja värinähaitat.

Maaperän pilaantuneisuus ja puhdistustarve on asemakaavoituksen ja muun suunnittelun yhteydessä selvitettävä ja pilaantunut maaperä puhdistettava ennen rakentamiseen ryhtymistä. Alueen jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon pohjaveden hallintatarpeet.

Alueen jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon kaavarunkoalueen sekä kaavarunkoaluetta laajemman alueen kunnallisteknisen huollon ja pintakuivatuksen johtamistarpeet.

Alueella sijaitsevat maanalaiset tilat ja rakenteet sekä tunnelit ja tilavaraukset tulee ottaa huomioon alueen jatkosuunnittelussa ja toteutuksessa. Siltojen ja taitorakenteiden jatkosuunnittelussa tulee huomioida joukkoliikenteen nopean runkoyhteyden vaatima tilavaraus ja jo rakennetun ympäristön ominaispiirteet.

Kaavarungon vaikutukset

Kaavarunkoalueen tiiviin ja urbaanin luonteen ja vilkkaan liikenteen vuoksi melutasot ja ilmanlaatuhaatavat ovat jatkossakin merkittäviä, joten niihin tulee kiinnittää erityistä huomiota jatkosuunnittelussa.

Liikenteen ilmanlaatu-, melu-, runkomelu- ja värinävaikutuksia sekä mahdollisesti muista toiminnoista aiheutuvia meluvaikutuksia tulee arvioida suunnittelun edetessä ja tarkentuessa. Asumisen edellytyksiä tutkitaan tarkemmin asemakaavavaiheessa.

Raideliikenteestä aiheutuu maaperään värähtelyä, joka voi ilman torjuntatoimina aiheuttaa runkoääni- tai värinähaittoja asuinrakennuksissa tai muissa näille haitoille herkissä kohteissa. Uuden pikaraitiotieyhteyden värähtelyntorjunnan tarve ja ratkaisut tulee lähtökohtaisesti tehdä raitiotien suunnittelun ja rakentamisen yhteydessä siten, ettei radan lähiympäristön nykyisiin tai tuleviin rakennuksiin kohdistu tavoitearvoja ylittävää runkomelu- tai värinähäiriötä. Kaavarunkoalueen itäosassa metrolinjan lähiympäristössä runkomelun ja värinän mahdollinen torjuntatarve arvioidaan ja huomioidaan jatkosuunnittelussa siten, että tavoitteena pidettävät enimmäistasot rakennusten sisätiloissa saavutetaan.

Alueen aikaisemman käyttöhistorian ja jo tehtyjen tutkimusten perusteella alueella on maaperän pilaantuneisuuden selvitys- ja kunnostustarpeita. Maaperän pilaantuneisuuden selvitykset toteutetaan myöhemmin asemakaavoituksen tai muun suunnittelun yhteydessä. Pilaantuneeksi todettu maa puhdistetaan tai vaihtoehtoisesti siihen kohdistetaan muita riskinhallintatoimenpiteitä.

Pohjaveden hallintatarpeiden osalta kaavarunkoalueella on toisistaan poikkeavia osa-alueita. Suunnittelualueella tai sen välittömässä läheisyydessä sijaitsee mm. puupaaluperusteisia rakennuksia, pilaantuneen pohjaveden alueita, joiden pohjaveden virtaussuuntaa ja pinnankorkeutta ei saa muuttaa. Jatkosuunnittelussa tulee turvata kunkin osa-alueen ominaispiirteet.

Uudet alueelliset hulevesijärjestelyt aiheuttavat merkittävän hulevesien johtamistarpeen kaavarunkoalueen itäosassa. Alueella on valmisteilla useita samanaikaisia kehitys- ja muutos hankkeita, joiden vaiheistukseen ja yhteensovitukseen tulee kiinnittää jatkosuunnittelussa huomiota.

Junatien alueella taito- ja aluerakenteiden jatkosuunnittelussa tulee huomioida yhteensovitusarve mm. Sörnäistentunnelin tilavarauksen sekä alueella jo sijaitsevien rakenteiden osalta. Metron toiminnalle ei saa aiheutua haittaa ja sen jatkuva toiminta on otettava lähtökohtana suunnittelulle.

Jo rakennetussa ympäristössä kaavarungon mukaisten toimenpiteiden vaikutukset ulottuvat suunnittelukohdetta huomattavasti laajemmalle alueelle (mm. verkkomuurit). Kaavarunkotyössä toiminnalliset tavoitteet ja alueelliset ominaispiirteet on pyritty yhteensovittamaan, ja yhteensovitusta sekä vaikutusten arviointia tulee tarkentaa jatkosuunnittelussa.

Katu ympäristön viihtyvyyden ja katupuiden lisääminen aiheuttaa sijainnista ja laajuudesta riippuen tarvetta johtosiirroille. Näitä tarpeita on alustavasti kartoitettu kunnallisteknisessä yleissuunnittelussa.

Kaavarunkotyössä tutkittuja toteutusvaihtoehtoja

Kaavarunkoalue on kunnallistekniikan ja pintakuivatuksen osalta laajemman kunnallisteknisen järjestelmän osa. Teollisuuskadun akselin uusissa tonttikohtaisissa rakennushankkeissa tulee lähtökohtaisesti edellyttää hulevesien viivytystä tontilla. Kaavarunkotyön yhteydessä kunnallisteknisten järjestelmien ja tilavarausten kehittämistarpeita ja periaatteita määritetään laadittavissa kunnallisteknisissä yleissuunnitelmissa. Suunnittelussa huomioidaan kaupungin ja HSY:n tavoitteet eriyttää hulevedet jätevesistä.

Olemassa olevien siltojen muutostarpeita selvitetään käynnissä olevassa yleissuunnitelmassa ja nämä toimivat jatkosuunnittelussa lähtötietoina. Yleiskaavan mukaisen pikaraitiotieyhteyden rakennettavuutta selvitetään Teollisuuskadun ja Pasilan välisellä osuudella. Junatien nykyisellä katetulla osuudella raitiotien tarvitsemia tilavaroituksia ja toteutettavuutta on selvitetty kaavarunkotyön aikana.

MITÄ TÄMÄ VOISI TARKOITTA



Näkymä Panimokadulta kohti Suvilahtea,
Junatien ideakilpailun jatkosuunnittelu, L-arkkitehdit,
Nomaji maisema-arkkitehdit, WSP

Seuraavilla sivuilla kaavarungon sisältöä
ja kaavarungon mahdollistamia erilaisia
skenaarioita tarkastellaan aluekohtaisesti.

Kaavarungon osa-alueet

Teollisuuskadun akselin kaavarunkoalue jakautuu neljään kaupunkikuvallisesti erilaiseen osa-alueeseen, jotka lomittuvat osittain toistensa kanssa. Ajatuksena on, että tulevaisuudessa nämä keskenään eriluonteiset, eri aikoina rakentuneet osa-alueet näkyvät edelleen alueen kaupunkikuvassa, rytmittäen Teollisuuskadun akselin pitkittäistä katutilaa.



Teollisuuskadun kärki

Kaavarunkoalueen läntisin, Pasilaan rajoittuva osa-alue sisältää Konepajan ja Vallilan toimitila-alueen läntisimmät korttelialueet. Teollisuuskadun suuntaan nykyiset toimitilarakennukset eivät muodosta alueen nykytavoitteiden mukaista kaupunkiympäristöä. Sähkötäjänpuistolla on merkittävä rooli alueen keskeisenä virkistysalueena. Jalankulkuyhteys Teollisuuskadulta Sähkötäjänpuistoon on nykytilanteessa riittämätön ja hankala.

Alueen ja siihen rajoittuvien kortteleiden arkkitehtoniselle ilmeelle on leimallista toisaalta melko tavanomainen toimistorakentaminen, ja toisaalta julkisivujen ja julkisen ulkotilan rakenteiden kirjava ja kirkas värien käyttö. Alue vaihtuu Vallilan toimitila-alueen ja Konepajan rouhean, teollisuushistoriasta ammentavan miljöönsä kanssa. Ratamestarinkadun Itä-Pasilaa halkova kaupunkiakseli törmää kaupunkitilallisesti erikoisella tavalla Kumpulantien toimitilakortteliin.



Konepaja ja Elimäenkadun korttelit

Konepajan kulttuurihistoriallisesti, teollisuushistoriallisesti ja rakennustaiteellisesti arvokas alue ja Vallilan nykyään toimitila-alueena tunnettu entinen teollisuusalue sijaitsevat rinnakkain Teollisuuskadun molemmin puolin. Konepajan alueen keskeneräisyyden sekä puutteellisten jalankulun poikittaisten yhteyksien takia alueet eivät kuitenkaan linkity toisiinsa niin vahvasti kuin mitä potentiaalisesti olisi mahdollista.

Konepajan alue ja sen teollinen historia näkyvät ympäristössä Sturenkadulle asti punatiilen luonnehtimana historiallisena rakennuskantana. Maamerkkinä tiilinen tehtaanpiippu merkitsee Konepajan sijainnin Teollisuuskadun akselin varrella. Kadun toisella puolella Vallilan toimitila-alue edustaa uudempaa, kerroksellista rakentamista, jossa useat julkisivut toistavat Konepajan tiilenpunaista väriä. Teollisuuskadun pohjoispuolella Vallilan toimitila-alueen rakennuskantaa sitoo yhteen yhtenäisenä säilynyt räystäslinja. Näitä kahta aluetta on hyvä tarkastella kokonaisuutena, jotta ne voivat jatkossa muodostaa toiminnallisesti paremman parin.

Nykyinen rakennuskanta ei muodosta Teollisuuskadun suuntaan kantakaupunkimaista miljööä. Kortteliseinämät ovat pitkiä ja suoria, ja pahimmillaan katutasosta täysin mykkiä.



Teollisuuskadun laakso

Teollisuuskatu kulkee laaksossa, entisen järven ja sen jälkeisen satamaradan paikalla. Nykyään Sturenkadun ja Hämeentien siltojen välinen alue on monimuotoinen kudelma erilaisia kaupunkikuvallisia korttelikokonaisuuksia, joista mm. löytyy pankkien pääkonttoreita, pysäköintialueina toimivia sorakenttiä, toiminnassa oleva kahvi- ja maustetehdas, aktiivisessa käytössä oleva puisto ja vilkas liikenneväylä. Alue rajoittuu idyllisiin puutalokortteleihin ja Suomen tiiveimpiin asuinkortteleihin.

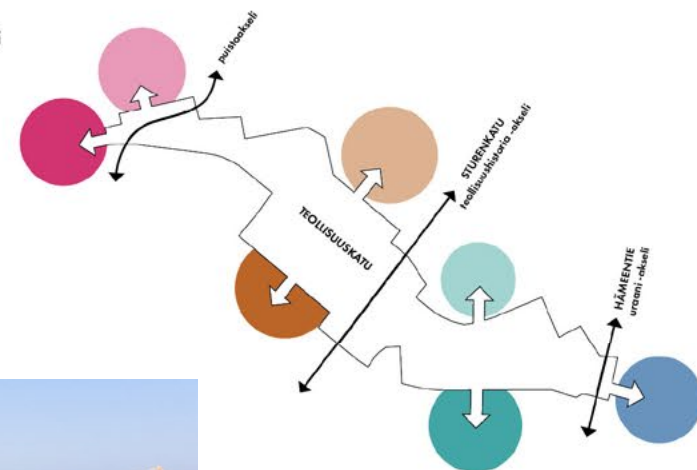
Sturenkadun sillan itäpuolella kaupunkikuva muuttuu SOK:n tuotantolaitosrakennuksen johdolla Konepajan lämpimistä tiilijulkisivuista vaaleiden ja rapattujen julkisivujen hallitsemaan funktionalistista tyyliä edustavaan alueeseen. Vaaleille pinnoille kontrastia luovat yksittäiset vanhat tiilirakennukset, kuten Dallapénpuiston keskellä sijaitseva Harjun entinen ruumishuone. Vallilan puutaloalueen eteläisin puutalo pilkistää pienenä sinisenä koruna OP:n suuren rakennuksen takaa.

Sörnäisten metroasema on yksi Helsingin vilkkaimmista, mutta vaikka asema on maantieteellisesti aivan Teollisuuskadun kulman takana, tuntuu se katujen linjausten, jalankulun reittien ja topografian takia olevan todellista kauempana. Vääksyntien liittymä on yksi Teollisuuskadun vilkkaimmista liittymäalueista.



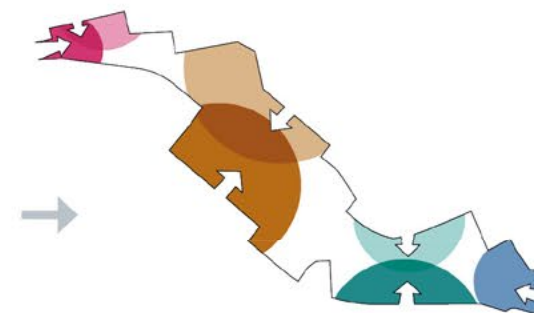
Konsepti

- Keski-Pasila
- Itä-Pasila
- Vallilan toimittila-alue
- Konepaja
- Alppiharju/Kallio
- Puu-Vallila
- Kalasatama



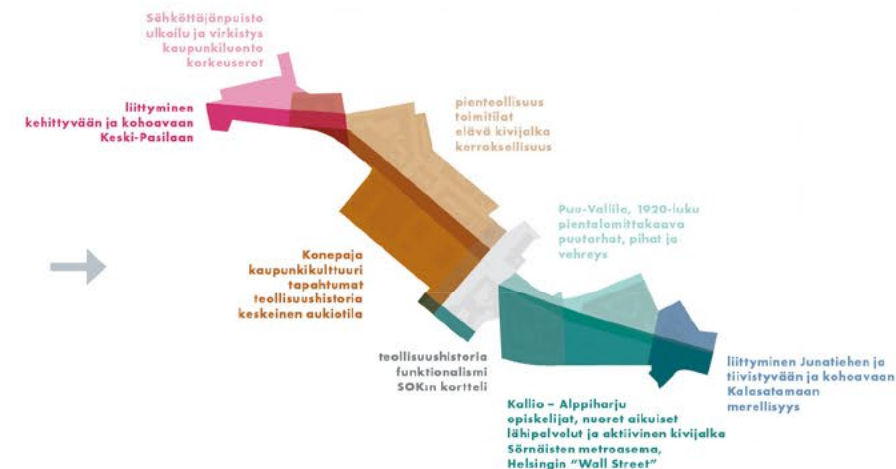
1.

Tunnistetaan ympäröivät alueet, keskeiset poikittaisakselit ja niiden luonne



2.

Ympäröivien alueiden ja akselin luonne heijastuu Teollisuuskadun julkisten ulkotilojen ilmeeseen



3.

Teollisuuskadun akselin omaleimaisen ilmeen ja identiteetin luominen tukee alueen imagon kehittymistä uutena työpaikkojen, kulttuurin ja tapahtumien keskittymänä

Julkisten ulkotilojen ideasuunnitelma, Masu Planning

Junatien idekilpailu, L-arkkitehdit, Nomaji maisema-arkkitehdit, WSP



Junatien alue

Junatien alue on kantakaupungin yksi merkittävimmistä liikenteellisiä solmupisteistä, jossa Itäväylä, Sörnäisten rantatie, Teollisuuskatu ja Hermannin rantatie kohtaavat. Aikanaan kaupungin reunalle rakentunut liikenneympäristö sijaitsee nykyään keskellä Suomen tiiveimpiä ja urbaaneimpia kaupunkialueita.

Väylämäiset liikennejärjestelyt siltoineen ja rampeineen tekevät ympäristöstä vaikeasti hahmotettavan ja epäurbaanin. Junatien alue erottaa nykyisellään ympäröivät kaupunkialueet toisistaan ja saa etäisyydet vaikuttamaan todellista pidemmiltä.

Suvilahden ja Teurastamon kulttuuri- ja tapahtumakeskittymien välinen etäisyys on linnuntietä vain 300 metriä, mutta puutteelliset kulkuyhteydet eivät nykytilanteessa mahdollista alueiden välille toimivaa synergiaa.

Alueen katoavaa identiteettiä ovat sataman ja teollisuuden liepeiden viljeily, vapaus, epämääräisyys ja itseohjautuvuus. Kaupungin tiivistyessä Junatie ei enää ole rajavyöhyke kaupungin laidalla, vaan se on yhä tiiviimmin osa järjestelmällistä kantakaupunkia.

TEOLLISUUSKADUN KÄRKI

"Teollisuusalueen jotain rakennuksia voisi purkaa ja rakentaa tilalle korkeampia tornitaloja jatkamaan Pasilan ja Kalasataman korkean rakentamisen fiilistä. Mielestäni teollisuusalueelle pitäisi kuitenkin saada työpaikkojen lisäksi ehdottomasti asumista."

"Tätä risteystä ja kadunpätkää molempiin suuntiin olisi kehitettävä. Tällä hetkellä hirvittävä pullonkaula. Jos/ kun joukkoliikenne halutaan jollekin kadulle niin pitäisi varmistaa, että on edellytykset sen toimimiselle. Nyt tuossa seisoo kaikki liikenne kaikkiin suuntiin."

"Uusista silloista ja sähköttäjänpuistosta tuli kivat"

"Tässä on vilkkaassa risteyksessä omituinen puisto, jota kukaan ei käytä ja jonne ei oikein pääsekään. Tähän voisi rakentaa."

"Puisto Onnisen tukkuliikkeen tilalle."

"Tie on leveähkö mutta lähinnä vain ajoväylänä autoille. Rakennusten julkisivut ovat myös mitä ovat."

"Yleisesti ottaen kalsean tuntuinen paikka, josta haluaa aina vain päästä läpi mahdollisimman nopeasti."

Pikaraitiotietunneli

Kaavarungossa varaudutaan pikaraitiotien viemiselle Teollisuuskadulta Pasilan alitse Meilahteen.

Kulkuyhteys

Kaavarunkoon on merkitty parannettava jalankulun yhteys Teollisuuskadulta Ratamestarinkadulle ja Sähkötäjänpuistoon.

Kuortaneenkatu

Kuortaneenkattua kehitetään vihreänä katuna. Jämsänpuistikkoo jatkava vehreä ja oleskeluun houkutteleva katu yhteys avaa Teollisuuskadulta houkuttelevan reitin Vallilan toimitila-alueen sisälle.

Kuortaneenkatu 4

Tontille suunnitellaan hiilijalanjäljeltään vastuullista ja muuttuvan toimistotyön haasteisiin vastaavaa toimitilarakennusta. Tontilla sijaitsee tällä hetkellä yksikerroksinen varastorakennus.

Uusi toimistorakennus

Sähkötäjänpuiston eteläpuoleisen penkereen kohdalle on kaavarungossa merkitty paikka uudelle toimistorakennukselle.

Aleksis Kiven katu 49

Korttelin käyttötarkoitusta muutetaan sallimaan myös hotellitoiminta.

Tarkistettu asemakaavaehdotus hyväksyttiin kaupunkiympäristö-lautakunnassa 29.9.2020. Päätös odottaa valituksen johdosta vielä lainvoimaa.

Järjestelmällä Jämsänkadun liittymän linjausta ja valo-ohjausta uudelleen saataisiin autoliikenteen sujuvuutta Teollisuuskadulla parannettua.

Nykyisten kortteleiden täydentäminen

Korttelialueita saa täydentää uusilla rakennusosilla, jotka voivat nousta nykyistä rakennetta korkeammalle. Lisärakentaminen tulee sovitaa ympäröivään kaupunkirakenteeseen. Korttelialueen nykyisen n. +40 räystäslinjan tulee erottua kaupunkikuvassa.

Kulkuyhteydet

Korttelia kehitettäessä tulee mahdollistaa korttelin läpi uusia jalankulun yhteyksiä.

Pikaraitiotien / joukkoliikennekaistan toteuttaminen kadun keskelle vähentää katupuiden määrää nykyisestä. Istutettu "ruderaattiraide" toimii alueen selkärankana ja antaa Teollisuuskadun akselille tunnistettavan, oman luonteen.

Itse pääkatuakselin jäädessä kasvillisuuden osalta niukaksi, kehitetään sen poikittaiskatuja vehreinä portteina kohti ympäröiviä kaupunkialueita.

Lukuohje:

Kaavarungossa linjatut asiat.

Kaavarunkotyössä esille nousseita seikkoja ja toteutusvaihtoehtoja, joista ei linjata kaavarungossa, mutta jotka voidaan ottaa huomioon jatkosuunnittelussa.

Kaavarungon suunnittelualueella käynnissä olevia kaavamuutos- tai rakennushankkeita.

Alueelle tehtyjä osallistuvan budjetoinnin ehdotuksia.

Merkittävimmät verkkokyselyssä esille nousseet puuttuvat suojatieyhteydet.

Kumpulantien kortteli

Kaavarunko

Kaavarunkokarttaan on merkitty uusi rakentamisen paikka Kumpulantien korttelirakenteen jatkoksi. Toimistorakennus sijoittuu nykyiselle pysäköintialueelle ja Sähköttäjänpuiston Teollisuuskadulle laskevalle penkereelle. Korttelissa tulee olla varaus maanalaiselle pikaraitiotieyhteydelle Teollisuuskadulta Pasilaan.

Kaavarunko määrää, että uudisrakentaminen tulee sovittaa huolellisesti puistoalueeseen, puiston käytettävyys, olosuhteet ja kulkureitit huomioiden. Täydennysrakentamisen yhteydessä on toteutettava laadukas yleinen kulkuyhteys Teollisuuskadulta Ratamestarinkadulle ja Sähköttäjänpuistoon.

Kaavarunkotyössä tutkittuja toteutusvaihtoehtoja

Kaavarunkotyössä on tutkittu uudisrakennukselle erilaisia ratkaisuja. Pasilan korkean rakentamisen läheisyys puoltaisi korkeamman kaupunkikuvallisen aksentin sijoittamista Vallilan toimitila-alueen läntiseksi maamerkiksi. Toisaalta sekä Sähköttäjänpuiston valaistusolosuhteet, että toimistorakentamisen nykyiset mitoitusvaatimukset puoltavat matalampaa, kerrostasoaaltaan laajempaa ratkaisua.

Korttelialueen jatkosuunnittelussa tulee huomioida verkkokyselyssä esiin nousseet puuttuvat jalankulun yhteydet, niin Teollisuuskadulta Sähköttäjänpuistoon, kuin Sähköttäjänsillalta koilliseen Vislauskujalle.

Kaavarunkotyön yhteydessä on arvioitu pikaraitiotien maanalaisen yhteyden rakennettavuutta Teollisuuskadulta Pasilaan. Tarkoituksenmukaisimmalta vaikuttaa pikaraitiotien painaminen maan alle jo Teollisuuskadulla. Maanalaisen yhteyden linjaukseen liittyy teknistaloudellisia, kaupunkikuvallisia ja kiinteistötekniisiä kysymyksiä, joita tulee tarkentaa jatkosuunnittelussa. Maanalainen yhteys vaikuttaa myös Sähköttäjänpuiston täydennysrakentamisen reunaehtoihin.



VAIHTOEHTOISIA
SKENAARIO-
TARKASTELUJA



Kaavarungon luonnosvaiheen skenaariotarkasteluja Kumpulantien korttelin täydennysrakentamisesta.

Sähköttäjänpuistoon merkitty uusi rakentamisen paikka sijoittuu Teollisuuskatuun rajautuvalle eteläiselle penkereelle. Tällä kohdalla maasto laskee jyrkästi noin kuusi metriä puistosta Teollisuuskadulle. Osa rakennusalueesta on tällä hetkellä pysäköintialueena.

Kuortaneenkatu

Nykytilanne

Kuortaneenkatu on noin 24 metriä leveä katu, jonka kautta Teollisuuskadulta on pitkä näkymä suoraan Vallilan toimitila-alueen historiallisesti arvokkaaseen ytimeen. Nykytilassa katu on pintamateriaaliltaan asfalttibetoninen, pääosin autotien ja kadunvarren pysäköintipaikkojen käytössä oleva tila, jota jalankulkualueet reunustavat. Voimassa olevan asemakaavan mukainen puurivi on jäänyt toteuttamatta.

Katu on lähes itä-länsisuuntainen, ja suuntaus luo kaupunkitalalle miellyttävät päivänvalo-olosuhteet. Kadun varrella viipymiselle ja viihtymiselle ei nykytilassa kuitenkaan ole tilallisia tai toiminnallisia edellytyksiä.

Kaavarunko

Kuortaneenkataa kehitetään vihreänä katuna, eli katuosuutena, jolla lisätään katupuiden ja/tai istutusten määrää nykyisestä sekä parannetaan jalankulun ja oleskelun edellytyksiä.

Kaavarunkotyössä tutkittuja toteutusvaihtoehtoja

Kaavarungon vihreä katu –merkinnän mukainen kehitys voisi Kuortaneenkadulla tarkoittaa esimerkiksi autoliikenteen muuttamista muuttaa yksisuuntaiseksi, tai pelkän huolto- ja tontilleajon sallimista. Vähentämällä autoliikenteen tilatarvetta voidaan vapauttaa kaupunkitilaa viipymiselle ja viihtymiselle, sekä kasvillisuudelle ja muulle vihreälle infrastruktuurille. Liikenteen väheneminen Kuortaneenkadun ja Jämsänkadun liittymässä parantaisi nykytilanteessa ruuhkaisen Jämsänkadun sujuvuutta.

Yhdistämällä Jämsänpuistikko ja Kuortaneenkatu yhtenäiseksi julkiseksi ulkotilaksi saadaan luotua houkutteleva vihreä portti Teollisuuskadulta kohti Vallilan toimitila-alueen arvokkaita keskeisiä alueita.

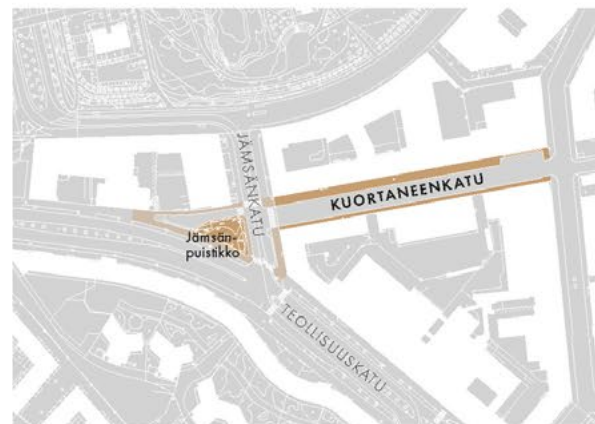
Kuortaneenkadun liikenteelliset, toiminnalliset ja maisemalliset ratkaisut sekä niiden vaikutukset tarkentuvat jatkosuunnittelussa.

Osoitteeseen Kuortaneenkatu 4 suunnitellaan hiilijalanjäljeltään vastuullista ja muuttuvan toimistotyön haasteisiin vastaavaa toimitilarakennusta. Tontilla sijaitsee tällä hetkellä yksikerroksinen varastorakennus.

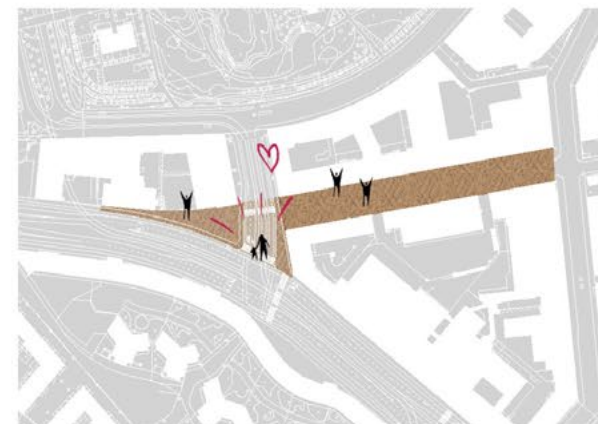
Julkisten ulkotilojen ideasuunnitelma,
Masu Planning



Nykytila

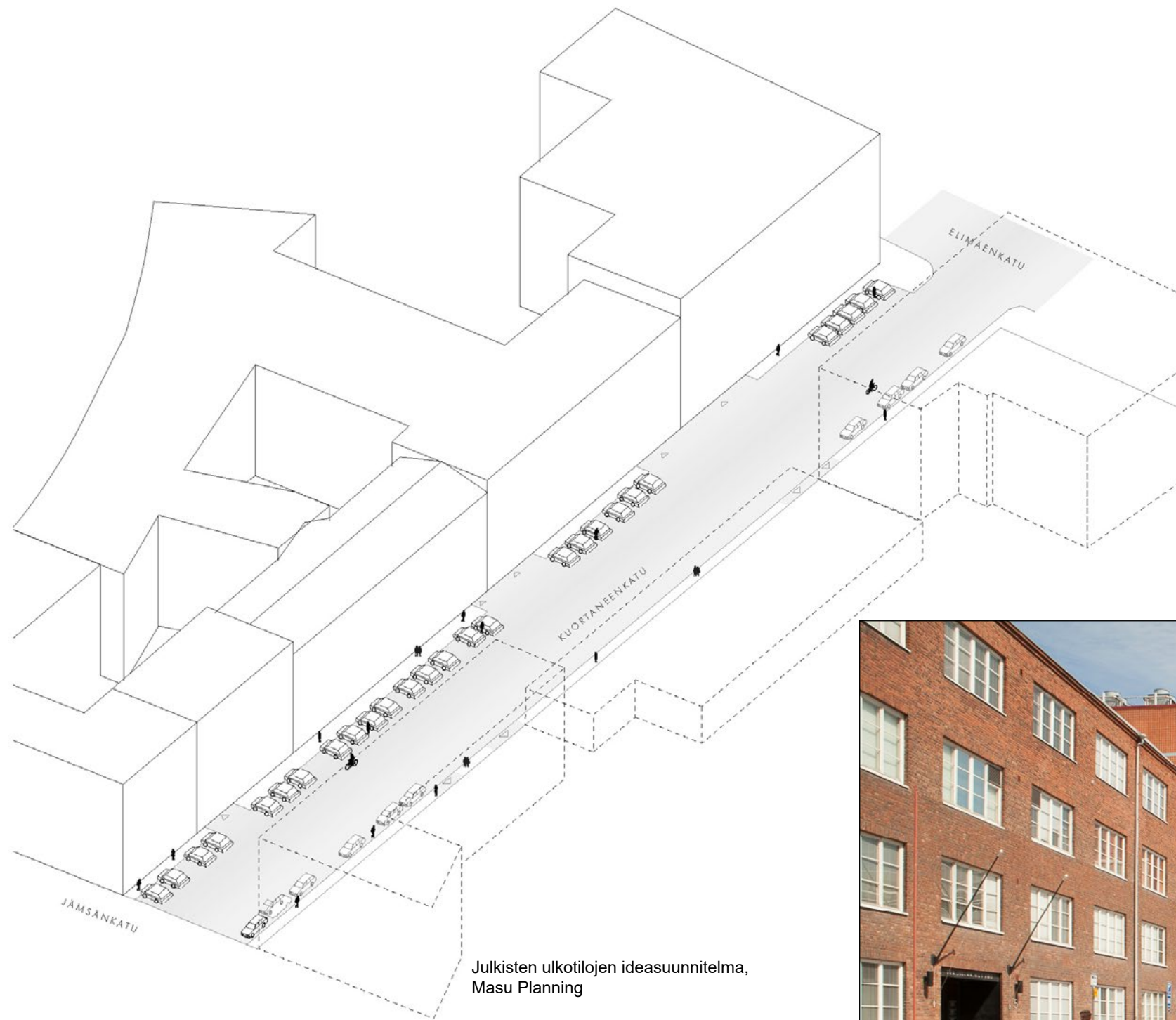


Kehittäminen



Portti Vallilan toimitila-alueelle

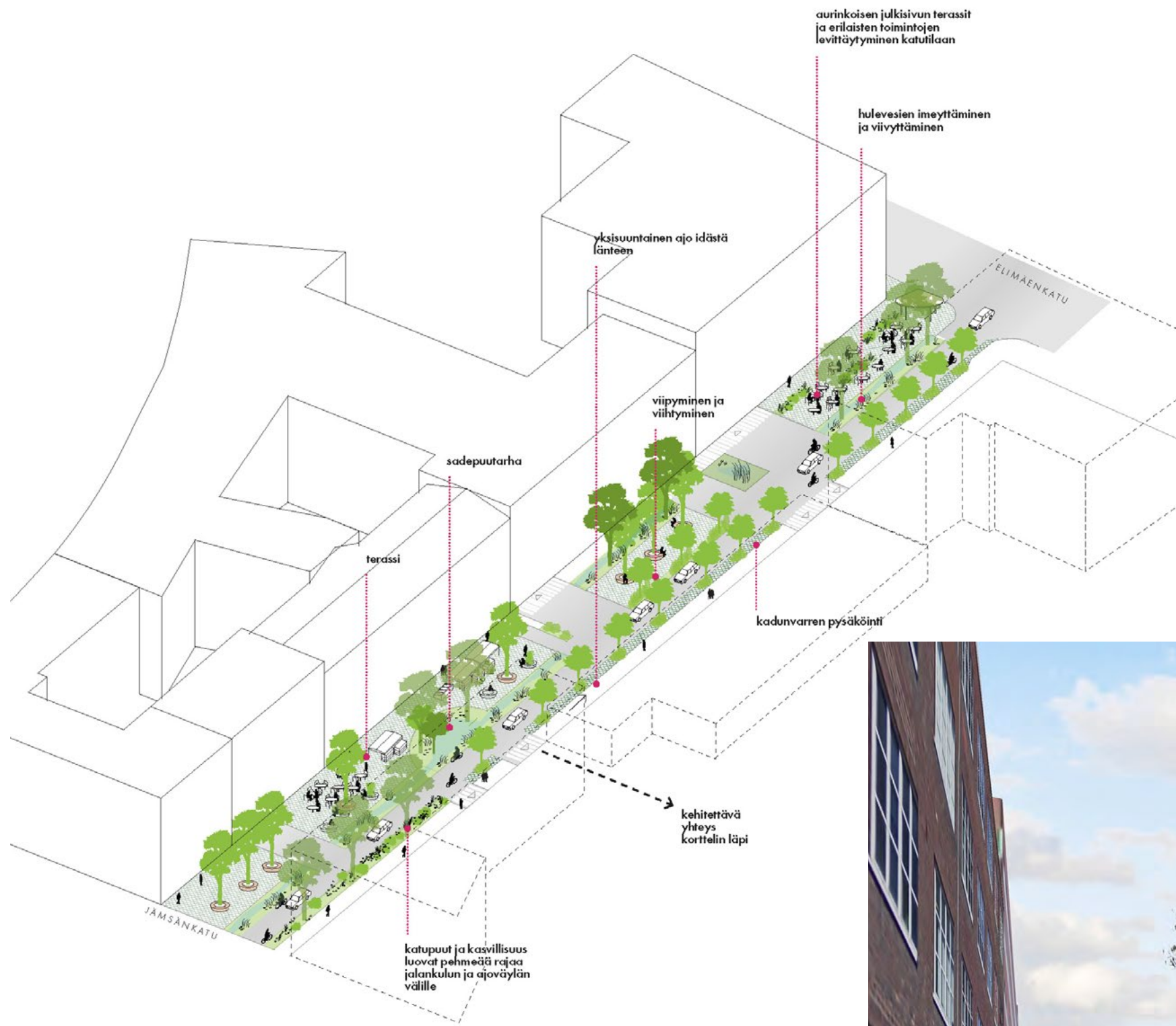




KUORTANEENKADUN NYKYTILANNE

- Voimassa olevan asemakaavan mukaista puuriviä ei ole toteutettu
- Leveä katutila pääasiassa pysäköintialueena
- Yksikerroksinen varastorakennus ei muodosta elävää katutilaa





SKENAARIO 1

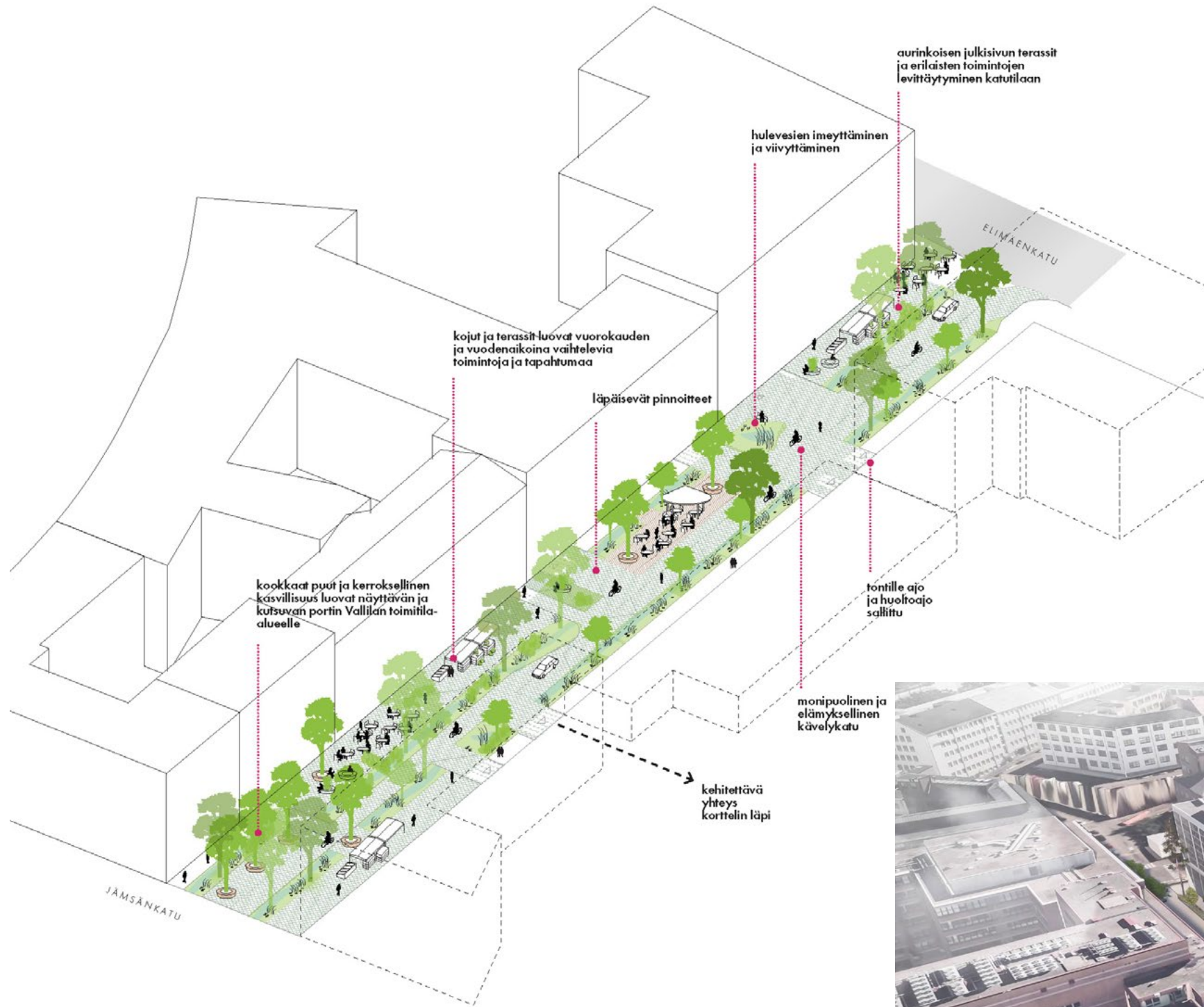
Kuortaneenkadun autoliikenne muutetaan yksisuuntaiseksi.

VAIHTOEHTOISIA
SKENAARIO-
TARKASTELUJA

Kuortaneenkatu 4

Kuortaneenkadulla sijaitsevan yksikerroksisen varastorakennuksen tilalle suunnitellaan uutta toimitilarakennusta. Alustava näkymäkuva. Arkkitehdit Soini & Horto Oy.





SKENAARIO 2

Kuortaneenkatu muutetaan kävelykaduksi, huolto- ja tontilleajo on sallittu.

VAIHTOEHTOISIA
SKENAARIO-
TARKASTELUJA

Kuortaneenkatu 4

Tontille suunnitellaan hiilijalanjäljeltään vastuullista ja muuttuvan toimistotyön haasteisiin vastaavaa toimitilarakennusta. Alustava näkymäkuva. Arkkitehdit Soini & Horto Oy.





TÄYDENNYSRAKENTAMINEN
ASETTUU NYKYISEN
KORTTELIRAKENTEEEN JATKOKSI

KAAVARUNGON MUKAINEN KEHITYS VOI NÄKYÄ
NYKYISTEN RAKENNUSTEN KEHITTÄMISENÄ,
LAAJENTAMISENA TAI UUELLEENRAKENTAMISENA.

PIKARAITIOTIE VOISI KULKEA TEOLLISUUSKADULTA
MAAN ALLA PASILAAN JA SIITÄ ETEENPÄIN
MEILAHTEN.

KUORTANEENKATU

YLEINEN KULKUYHTEYS
SÄHKÖTÄJÄNPUISTOON

Hahmotelma siitä, mitä kaavarungon mukainen kehitys voisi tarkoittaa.
Näkymä Konepajansillalta Teollisuuskadulle. Helsingin kaupunki.

KONEPAJA JA ELIMÄENKADUN KORTTELIT

”Kun kadunvarsia on tarkoitus tehdä mielenkiintoisemmiksi avaamalla tyhjiä seiniä liiketiloiksi, ja erityisesti koska alueelle ei olla suunnittelemassa lisää asumista, mielestäni olisi erittäin hyvä jos sinne voisi tehdä paljon baareiksi, keikkapaikoiksi ja ravintoloiksi soveltuvia liiketiloja. Stadissa on aivan tarpeeksi partureja, tilitoimistoja, asunnonvälitysfirmoja ym. kadunvarsiliiketiloissa. Baareja ja keikkapaikkoja voisi syntyä alueelle, jossa asukkaiden valitus ei olisi samanlainen ongelma kuin monissa muissa paikoissa.”

”Teollisuusalueen jotain rakennuksia voisi purkaa ja rakentaa tilalle korkeampia tornitaloja jatkamaan Pasilan ja Kalasataman korkean rakentamisen fiilistä. Mielestäni teollisuusalueelle pitäisi kuitenkin saada työpaikkojen lisäksi ehdottomasti asumista.”

”Muut suojatiet Teollisuuskadun yli ovat kaukana ja Sturenkadun siltakaan ei auta, jos olet menossa Teollisuuskadulle.”

”Ei pääse toisen puolen bussipysäkille kuin siltaa pitkin tai kaukaa kiertämällä”

”Kun laskeutuu Sturenkadulta kävellen alas luiskaa pitkin Teollisuuskadulle ja jatkaa Pasilan suuntaan, ei tien yli pääse pitkiin aikoihin. Tämä aiheuttaa paljon turhaa kävelyä, jos olisi menossa esimerkiksi Teollisuuskadun toiselle puolelle konepajalle, fredriksbergiin tms.”

”Keskellä pienteollisuusaluetta sijaitsee juhlapaikka, joka sulautuu mainiosti ympäristöönsä ja paikassa ns. industrial meininkiä. Juhliminen ei myöskään häiritse ketään toiminta-alue huomioiden.”

”Koskee koko toimistorivistöä Teollisuuskadun tällä puolella: mikäli mahdollista niin kortteleihin kaikille avointa tilaa ja lisää kulkuyhteyksiä korttelien läpi. Alueen korkeuserojen luovaa hyödyntämistä kulkuvälien ja näkymien suunnittelussa.”

”Asumista ja siten lisää ihmisiä myös illalla käyttämään palveluja esim. ruokakauppaa yms.”

Runkoyhteyden pysäkki ja poikittainen pääreitti

Teollisuuskadun akselin läntisin pikaraitiotiepysäkki sijaitsee Töysänkadun länsipuolella, Konepajan sähköjunahallin edessä. Merkintä on tavoitteellinen ja tarkka sijainti tarkentuu toteutusvaiheessa.

Pysäkki asettuu tärkeän, kehitettävän poikittaisen jalankulkureitin varrelle, joka kulkee Konepajanpasaasilta uudistettavan Sähköjunahallin läpi Töysänkadulle.

Konepajan sähköjunahalli

Sähköjunahalli puretaan ja tilalle rakennetaan modernia toimitilaa. Suunnittelun lähtökohtina otetaan huomioon kulttuurihistorialliset arvokas konepajan alue.

Konepajan kokoonpanohalli, maalaamo, paja ja voimala

Konepajan alueen historiallisia rakennuksia peruskorjataan ja niihin on sijoittumassa mm. liike-, palvelu-, kulttuuri-, liikunta- ja tuotantotoimintaa.

Bruno Granholmin aukio

Bruno Granholmin aukiolle tehty ehdotus sai paljon kannatusta kaupungin osallistuvan budjetoinnin äänestyksessä syksyllä 2019, ja vastaava ehdotus on äänestettävänä myös vuonna 2021.

Ehdotuksessa aukiosta tehtäisiin kaikkien kaupunkilaisten elävä ja liikunnallinen kohtaamispaikka.

Konepajan lasipalatsi

Tutkitaan kehittämistä ravintolakäyttöön.

Konepajan Fredriksberg

D-osan rakennustyöt käynnissä. Taloon tulossa mm. MTV.

Pikaraitiotien / joukkoliikennekaistan toteuttaminen kadun keskelle vähentää katupuiden määrää nykyisestä.

Töysänkatu

Töysänkatua kehitetään vihreänä katuna ja osana Konepajanpasaasin kautta kulkevaa alueellista virkistysyhteyttä.

Nykyisten kortteleiden täydentäminen

Korttelialueita saa täydentää uusilla rakennusosilla, jotka voivat nousta nykyistä rakennetta korkeammalle. Lisärakentaminen tulee sovittaa ympäröivään kaupunkirakenteeseen. Korttelialueen nykyisen n. +40 räystäslinjan tulee erottua kaupunkikuvassa.

Kulkuyhteydet

Kortteleita kehitettäessä tulee mahdollistaa kulku Teollisuuskadulta Elimäenkadulle ja Bruno Granholmin aukiolle. Kaavakartan jalankulun poikittaisen pääyhteyden merkintä ohjaa liikenteen jatkosuunnittelua osoittamalla tavoitteellisen suojatien paikan.

Sturenkadun ramppi

Sturenkadulta Teollisuuskadulle johtavaa ramppiyhteyttä kehitetään vihreänä jalankulun ja pyöräilyn yhteytenä.

Sturenkadun silta

Silta on peruskorjauksen tarpeessa. Teollisuuskadun uusi liikennetarkaisu ei mahdu nykyisen sillan alta. Sillan uusimista on tutkittu osana kaavarunkotyötä.

Lukuohje:

Kaavarungossa linjatut asiat.

Kaavarunkutyössä esille nousseita seikkoja ja toteutusvaihtoehtoja, joista ei linjata kaavarungossa, mutta jotka voidaan ottaa huomioon jatkosuunnittelussa.

Kaavarunon suunnittelualueella käynnissä olevia kaavamuutos- tai rakennushankkeita.

Alueelle tehtyjä osallistuvan budjetoinnin ehdotuksia.

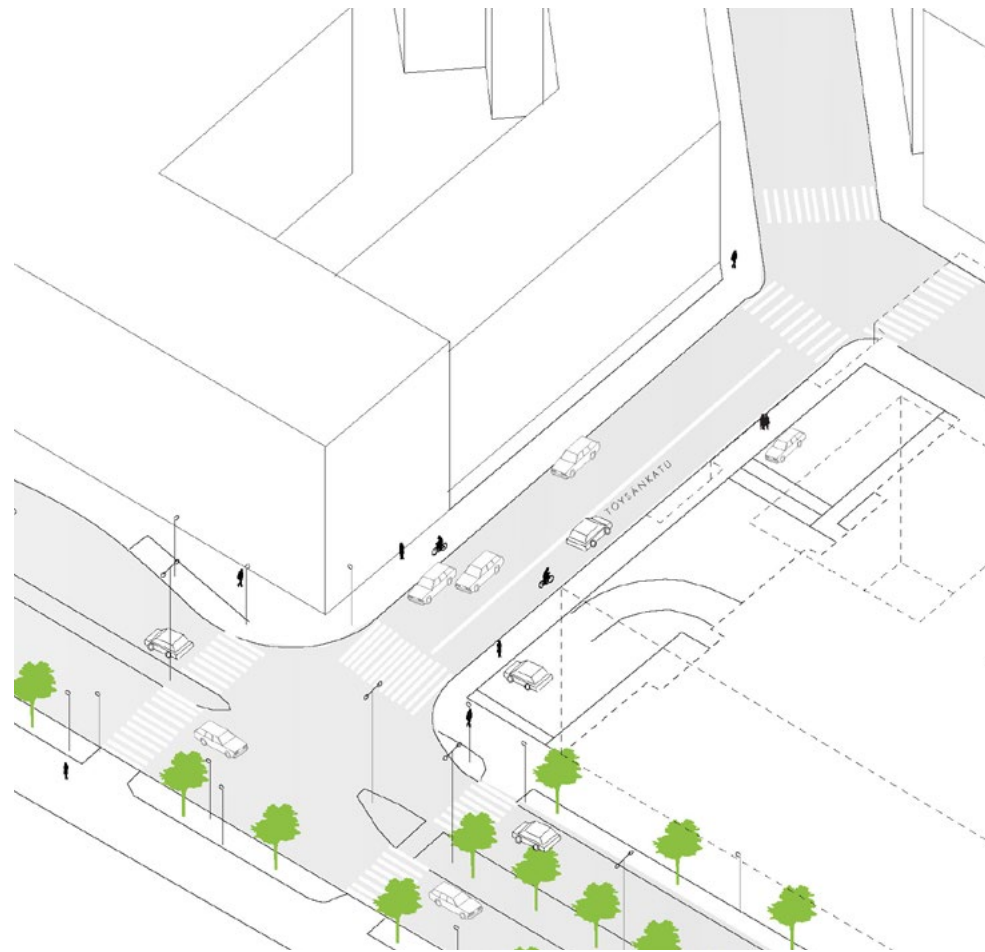
Merkittävimmät verkkokyselyssä esille nousseet puuttuvat suojatien yhteydet.

Töysänkatu

Nykytilanne

Töysänkatu on nykytilanteessa lyhyt ja leveä katuyhteys Elimäenkadun ja Teollisuuskadun välissä. Kadun itäpuolta hallitsevat tonteilla sijaitsevat pysäköintipaikat ja ajoramppi betonisine kaidarakennelmineen. Kadun länsireunan julkisivu on umpinainen ja mykkä.

Konepajan alueen voimassa olevan asemakaavan mukaan Konepajanpasaasilta tulisi tulevaisuudessa olla yleinen kulkuyhteys sähköjunahallin läpi Teollisuuskadulle. Töysänkatu sijaitsee tämän Linnanmäeltä alkavan kulkuyhteyden jatkeena.



Töysänkatu, nykytilanne, Julkisten ulkotilojen ideasuunnitelma, Masu Planning



Teollisuuskadun alueen verkkokyselyssä Töysänkadusta todettiin mm. seuraavaa:

”Töysänkatu on melkein yhtä leveä kuin pitkäkin. Voisiko Teollisuuskatu 21:n tontista napsaista kamalat parkkipaikat pois ja tehdä katualueesta pienen piazzan? Eikös koko katuyhteyden voisi sulkea autoilta, jolloin tori olisi vain kävelijöille ja toimisi kivana piazzana, jossa voisi olla terasseja.”

Kaavarunko

Töysänkatua kehitetään vihreänä katuna, eli katuosuutena, jolla lisätään katupuiden ja/tai istutusten määrää nykyisestä sekä parannetaan jalankulun ja oleskelun edellytyksiä. Töysänkadun kautta kulkee Konepajanpasaasilta tuleva jalankulun poikittainen pääyhteys. Teollisuuskadulle Töysänkadun ja Traverssikujan väliin on merkitty tavoitteellinen joukkoliikenteen nopean runkoyhteyden pysäkki.

Kaavarunkotyössä tutkittuja toteutusvaihtoehtoja

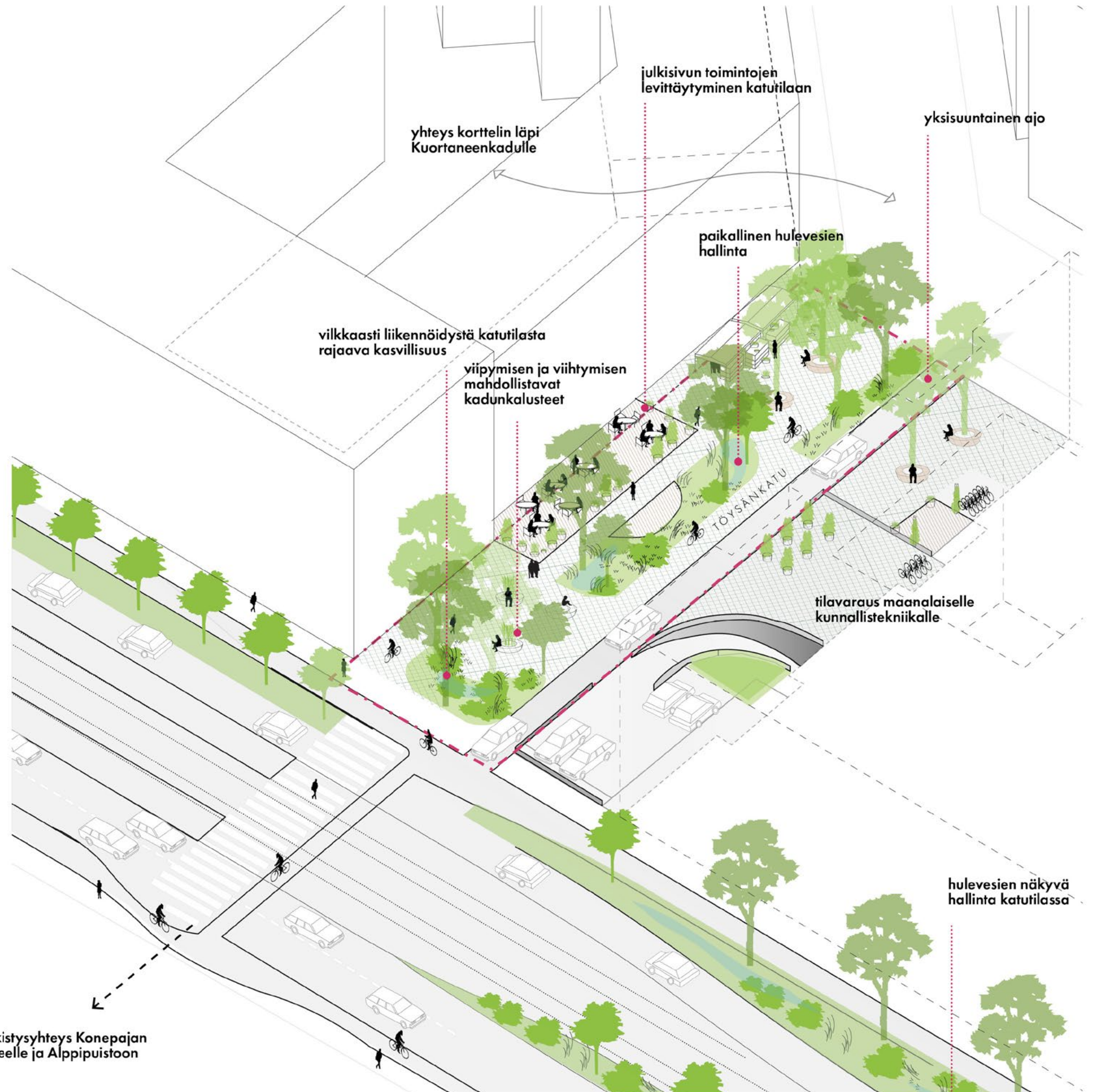
Kaavarunгон merkinnän perusteella Töysänsäkadun autoliikenne voidaan esimerkiksi muuttaa yksisuuntaiseksi, tai kadulla voidaan sallia vain huolto- ja tontilleajo. Vähentämällä autoliikenteen tilatarvetta saadaan vapautettua kaupunkitilaa viipymiselle ja viihtymiselle, sekä kasvillisuudelle ja muulle vihreälle infrastruktuurille. Alueen pohjois-eteläsuuntaisia jalankulun yhteyksiä saadaan parannettua merkittävästi pikaraitiotiepysäkkiin liittyvän suojatieyhteyden avulla, joka yhdistää Konepajanpasaasin ja Töysänsäkadun. Liikenteellisten muutosten vaikutuksia liikenneverkkoon selvitetään tarkemmin jatkosuunnittelussa. Katupuiden ja istutusten tuominen katutilaan vaatii näillä näkymin merkittäviä kunnallisteknisiä toimenpiteitä, joita selvitetään jatkosuunnittelussa.

Töysänsäkadun merkintä vihreänä katuna jalankulun poikittaisen pääreitillä varrella velvoittaa kiinteistöjä kehittämisen yhteydessä avaamaan maantasokerrokset liike- ja palvelutiloina katutilaan. Osa Töysänsäkadun leveää katutilaa on yksityisomistuksessa olevaa tonttialuetta. Näiden alueiden kehittämisessä alueen kiinteistönomistajilla on tärkeä rooli. Kaavarunko linjaa, että jalankulkuympäristöön liittyvät tonttien ulkotilat tulee tehdä laadukkaiksi julkisiksi aukiotiloiksi ja että tonteille tulee istuttaa puita ja/tai muuta kasvillisuutta ja nykyistä kasvillisuutta tulee säästää.

Teollisuuskadun julkisten ulkotilojen ideasuunnitelmassa on tutkittu mitä vihreä katu -merkintä voisi tarkoittaa Töysänsäkadun kohdalla. Kuvassa skenaario, jossa katu on muutettu yksisuuntaiseksi. Julkisten ulkotilojen ideasuunnitelma, Masu Planning.

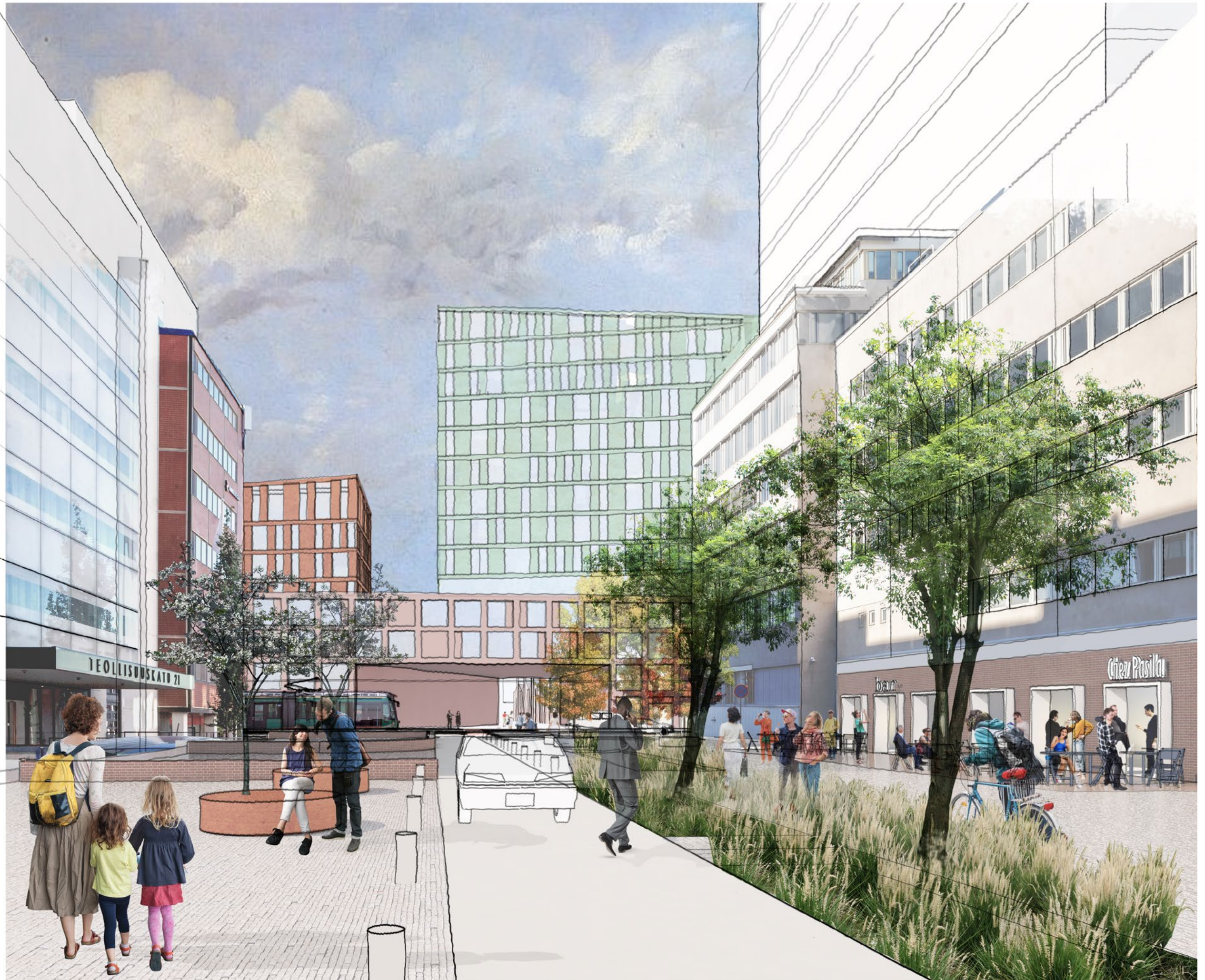
VAIHTOEHTOISIA
SKENAARIO-
TARKASTELUJA

virikistysyhteys Konepajan
alueelle ja Alppipuistoon



Näkymä Töysänsäkadulta kohti Teollisuuskatua. Konepajan sähköjunahallin tontille valmistellaan asemakaavan muutosta. Voimassa olevan asemakaavan mukainen yleinen jalankulun yhteys Konepajanpasaasin ja Teollisuuskadun välillä saadaan avattua tontin kehittämisen yhteydessä.

Vihreä ja viihtyisä Töysänsäkatu muodostaisi tarpeellisen ja houkuttelevan linkin Konepajan ja Vallilan toimitila-alueen välille.



Kaavarungon luonnosvaiheen näkymä Sturenkadun sillan länsipuolelta kohti Pasilaa. Vasemmalla Konepajan toistaiseksi rakentumaton ns. hybridikortteli voimassa olevan asemakaavan mukaisena. Oikealla Vallilan toimitila-alue.

VALLILAN TOIMITILA-ALUEEN
TEOLLISUUSKADUN PUOLEISIA KORTTELEITA
VOIDAAN TÄYDENTÄÄ UUSIN RAKENNUSOSIN

Helsingin kaupunki / Tengbom Arkkitehdit

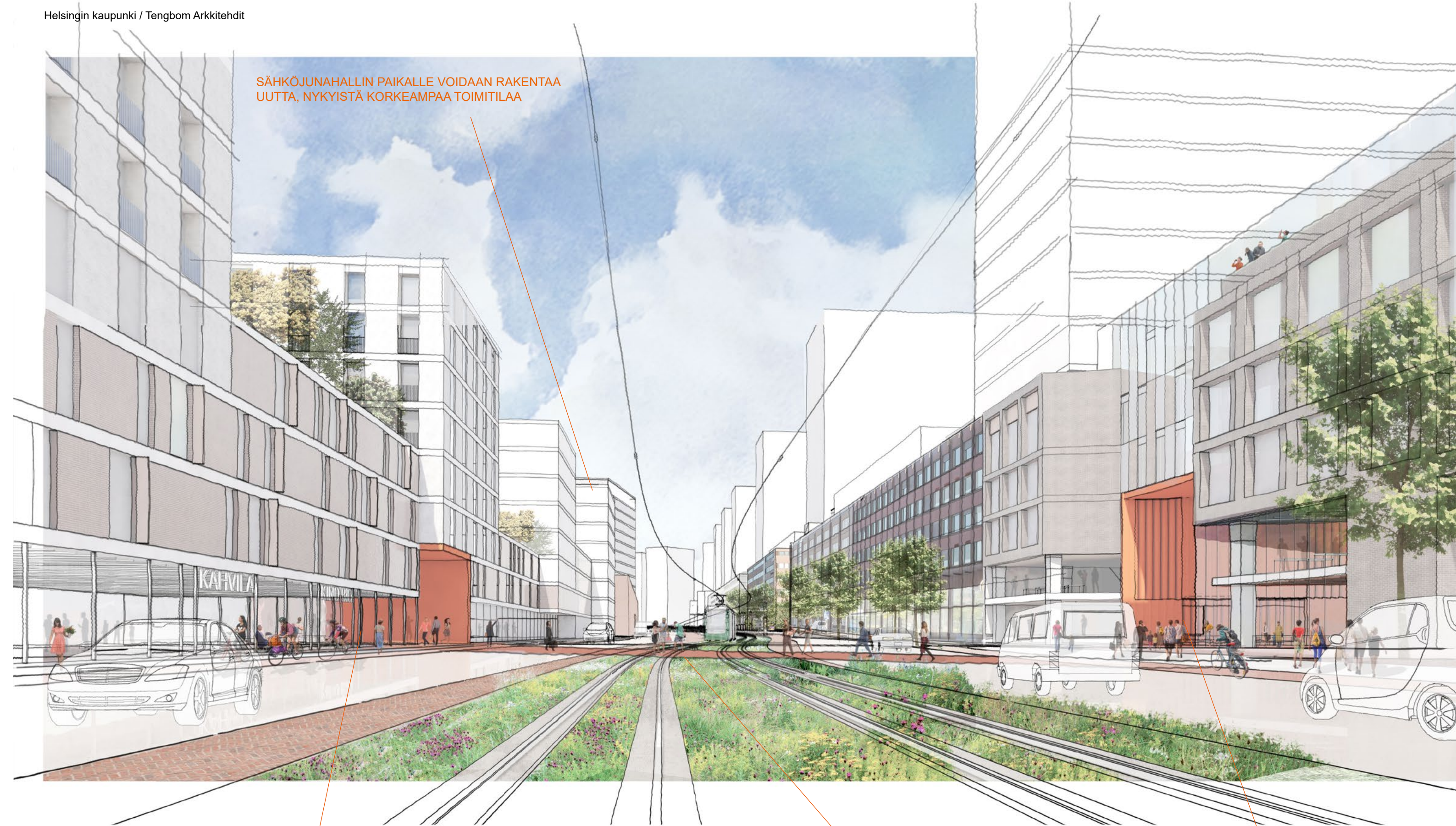
SÄHKÖJUNAHALLIN PAIKALLE VOIDAAN RAKENTAA
UUTTA, NYKYISTÄ KORKEAMPAA TOIMITILAA

YHTEYS KORTTELIN LÄPI
TEOLLISUUSKADULTA BRUNO GRANHOLMIN
AUKIOLLE

VANHASTA SATAMARADASTA
MUISTUTTAVA VIHREÄ
"RUDERAATTIRAIDE"

UUSI SUOJATIEYHTEYS

UUSI YHTEYS KORTTELIN LÄPI
TEOLLISUUSKADULTA ELIMÄENKADULLE



TEOLLISUUSKADUN LAAKSO

"Dallape puisto on paras pala aluetta. Lisää puistomaisuutta pitkin katua olisi tervetullutta."

"Spontaani yhteisöllisyys"

"Alue on erittäin mukava esim. kesäisin hengailuun ystävien kanssa."

"Nordealle voisi sallia suunniteltua korkeampaakin rakentamista."

"Tähän täydennysrakentamista?"

"Tälle pitkulaiselle tontille saisi tehokkaasti rakennettua liike- tai kulttuuritiloja."

"Nordean vanha junarakennus ensimmäisessä kerroksessa ja uusi rakennus sen päällä."

"Meiran tehdas on hieno rakennus, mutta saisiko sitä jotenkin kaupunkilaisten käyttöönkin? Tai sen yhteyteen jotain kadunvarsitilaa kuten kahvilaa tms"

"Jalankulkuyhteys katkeaa OP:n kohdalla, epäselvä paikka, jalankulkija joutuu pankin parkkipaikalle, pyörätie kyllä jatkuu..."

"Uusi talo puiston itä-osaan."

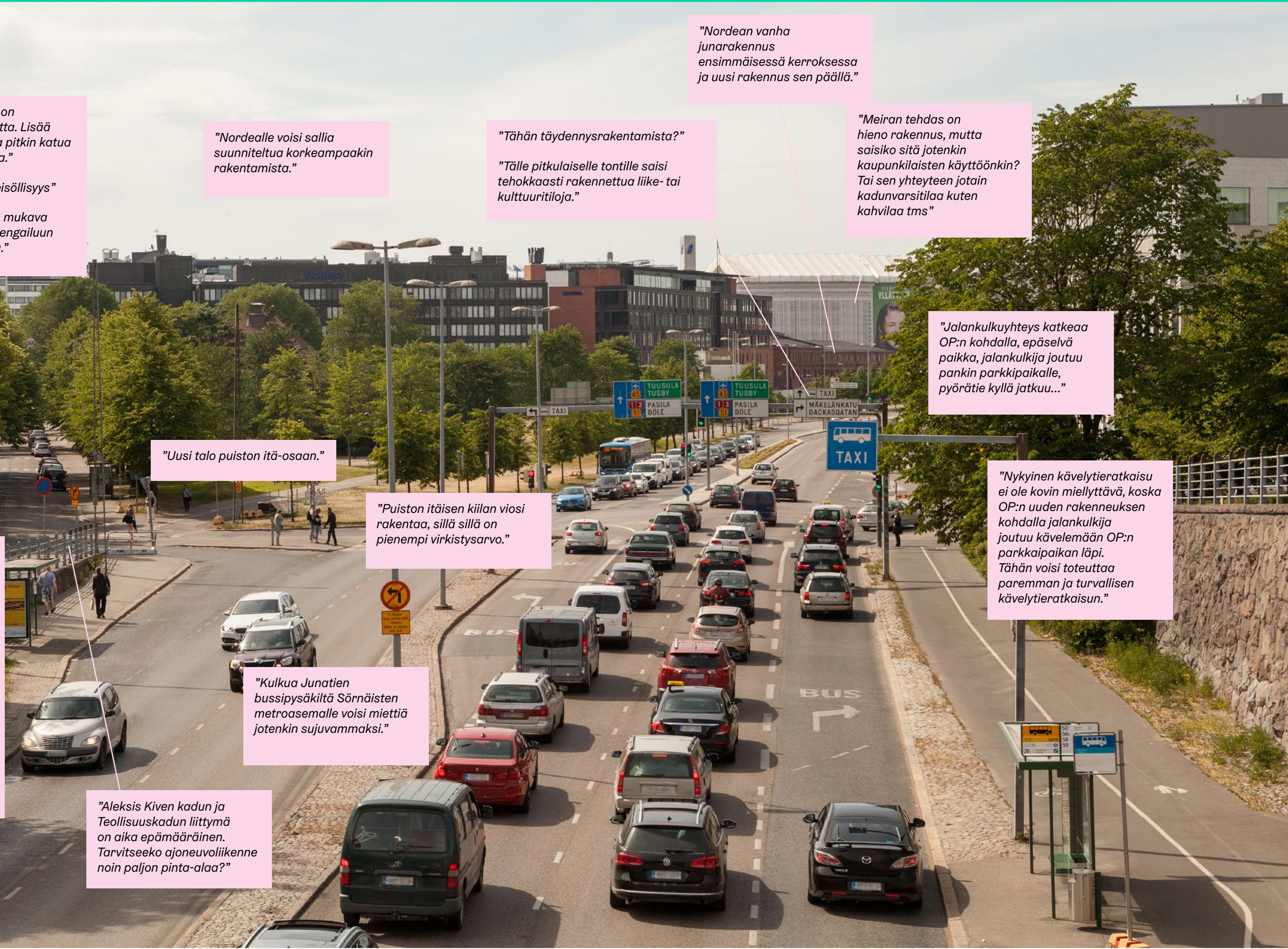
"Puiston itäisen kiilan viosi rakentaa, sillä sillä on pienempi virkistysarvo."

"Aleksis Kivenkadun bulevardin toiseen suuntaan menevä autokaista poistettava tarpeettomana (liikenne vähentynyt ja suurin osa busseista käyttää nykyään Teollisuuskatua), keskellä kulkeva pyörätie siirrettävä kaksisuuntaiseksi jäävän yhden kadun toiselle puolelle. -Näin saadaan Dallapen puistoon jopa 15 m. leveyttä lisää uhkana on nim. että Teollisuuskatu laajenenee Dallapen puistoon jatkossa OP:n edustalla."

"Aleksis Kiven kadun ja Teollisuuskadun liittymä on aika epämääräinen. Tarvitseeko ajoneuvoliikenne noin paljon pinta-alaa?"

"Kulkua Junatien bussipysäkiltä Sörnäisten metroasemalle voisi miettiä jotenkin sujuvammaksi."

"Nykyinen kävelytieratkaisu ei ole kovin miellyttävä, koska OP:n uuden rakennuksen kohdalla jalankulkija joutuu kävelemään OP:n parkkaipaikan läpi. Tähän voisi toteuttaa paremman ja turvallisen kävelytieratkaisun."



Runkoyhteyden pysäkki

Kaavarunko osoittaa Sturenkadun ja Kustaankadun väliselle alueelle kaksi vaihtoehtoista pikaraitiotien pysäkin paikkaa. Pysäkkien lopulliseen sijoittumiseen vaikuttavat mm. pysäkkiketjun muiden pysäkkien sijoittuminen ja mahdollisesti myös autoliikenteen lopullinen kaistamäärä.

Satamaradankadun korttelit

Satamaradankadun ja Teollisuuskadun välissä sallitaan täydennysrakentaminen. Suunnittelussa tulee huomioida Satamaradankadun eteläpuoleisten kortteleiden suojeltujen rakennusten näkyminen Teollisuuskadulle.

Satamaradankatu 6

Tontille suunnitellaan cheerleading- ja voimisteluhallin rakentamista. Asemakaavan muutos vireillä.

Nordean kortteli

Kaavarungon periaatteiden mukainen asemakaavan muutos saanut lainvoiman keväällä 2020. Osa korttelin rakennuksista puretaan ja tilalle rakennetaan uutta toimitilaa. Rakennustyöt käynnissä.

Vuoden 2021 osallistuvan budjetoinnin ehdotuksessa esitetään puiden lisäämistä kantakaupunkiin, ja Dallapénpuisto mainitaan ehdotuksessa yhtenä sopivana paikkana.

Uudisrakennus ja uusi metron sisäänkäynti

Kinaporinpuistoon on merkitty uusi rakentamisen paikka. Täydennysrakentaminen mahdollistaa Sörnäisten metroaseman uuden sisäänkäynnin sijoittamisen uudisrakennukseen.

Dallapénpuiston alue

Dallapénpuistoa kehitetään tärkeänä osana Teollisuuskadun akselin kulttuuri-, tapahtuma- ja virkistysalueiden ketjua.

Puiston itäkärkeen on merkitty uusi rakentamisen paikka. Ajoneuvoliikenne poistuu Aleksis Kiven kadun pohjoisilta ajokaistoilta.

Dallapénpuisto, Kinaporinpuisto ja Aleksis Kiven kadun pohjoispuoli muodostavat uuden julkisten ulkotilojen ja puistojen kokonaisuuden.

Runkoyhteyden pysäkki

Vääksyntien itäpuolelle on merkitty vaihtoehtoinen pysäkkivaraus.

Uusi rakentamisen paikka

Dallapénpuiston itäkärkeen osoitetaan paikka toimistorakennukselle.

Rakennus tulee sovitaa osaksi uutta Dallapénpuiston ja Kinaporinpuiston muodostamaa puisto- ja virkistysaluekokonaisuutta.

Kinaporinkatu

Kinaporinkatua kehitetään vihreänä yhteytenä, joka yhdistää Teollisuuskadun ja Aleksis Kiven kadun Junatien ja Kalasataman suuntaan.

Lukuohje:

Kaavarungossa linjatut asiat.

Kaavarunkotyössä esille nousseita seikkoja ja toteutusvaihtoehtoja, joista ei linjata kaavarungossa, mutta jotka voidaan ottaa huomioon jatkosuunnittelussa.

Kaavarungon suunnittelualueella käynnissä olevia kaavamuutos- tai rakennushankkeita.

Alueelle tehtyjä osallistuvan budjetoinnin ehdotuksia.

Merkittävimmät verkkokyselyssä esille nousseet puuttuvat suojatieyhteydet.

Satamaradankadun korttelit

Nykytilanne

Teollisuuskadun ja Satamaradankadun välisellä kapealla kaistaleella on tällä hetkellä drive-in hampurilaisravintola, huoltoasema, pysäköintiä hiekkakentällä sekä ajoyhteys maanalaisiin pysäköintitiloihin. Toiminnallisesti alue on pääasiassa autoliikennettä palvelevaa toimintaa, eikä muodosta alueen nykytavoitteiden mukaista kaupunkitilaa.

Kaavarunko

Kaavarunko sallii korttelialueelle täydennysrakentamista. Kaavarunko linjaa, että korttelialueen tulee muodostaa toisistaan irrallisten rakennusten ja avoimien aukiotilojen ketju, ja että korttelialueella tulee huomioida Nordean ja SOK:n kortteleiden suojeltujen rakennusten näkyminen Teollisuuskadulle.

Kustaankadun ja Fleminginkadun välille on merkitty joukkoliikenteen nopean runkoyhteyden vaihtoehtoisten pysäkkiketjujen mukaiset pysäkkivaraukset.

Kaavarunkotyössä tutkittuja toteutusvaihtoehtoja

Kustaankadun ja Sturenkadun välisellä alueella vuorovaikutuksessa nousi esiin tarve saada suojatie ja pysäkki mahdollisimman lähelle Sturenkatua. Autoliikenteen kaistojen lopullinen määrä saattaa tässä kohtaa vaikuttaa pysäkin sijoitteluun. Päijänteentien kohdalla, lähempänä Kustaankadun liittymää pysäkki tulisi kaupunkirakenteellisesti luontevalle sijainnille. Dallapénpuiston ja Päijänteentien pysäkit kuitenkin sulkevat toisensa pois niiden välisen pienen etäisyyden takia. Jatkosuunnittelussa tutkitaan tarkemmin joukkoliikenteen runkoyhteyden, jalankulun poikittaisten yhteystarpeiden sekä pyörä- ja autoliikenteen sujuvuuden yhteensovittaminen.

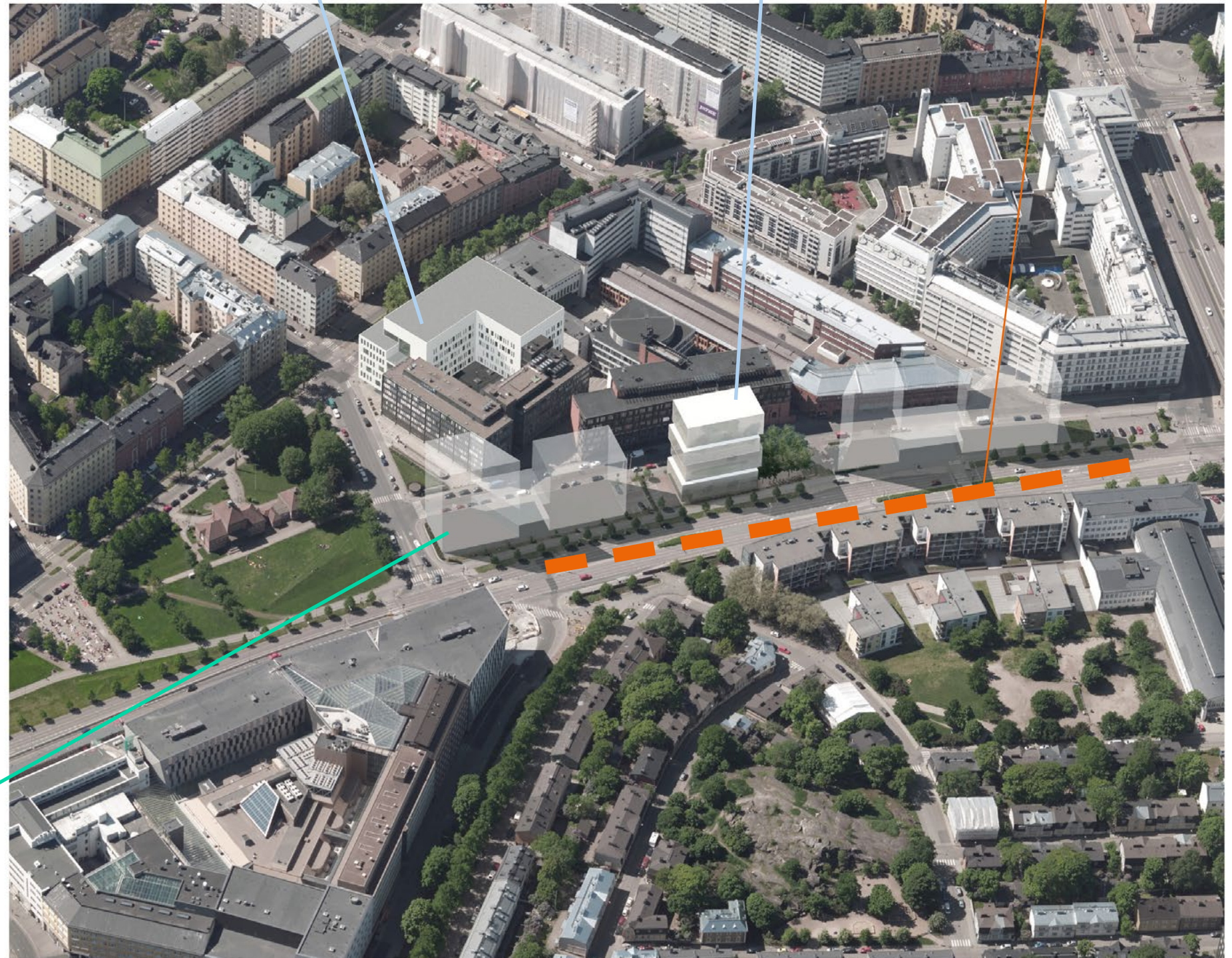
Nordean kortteli

Kaavarungon periaatteiden mukainen asemakaavan muutos saanut lainvoiman keväällä 2020. Osa korttelin rakennuksista puretaan ja tilalle rakennetaan uutta toimitilaa. Rakennustyöt käynnissä.

Satamaradankatu 6

Tontille suunnitellaan cheerleading- ja voimisteluhallin rakentamista. Asemakaavan muutos vireillä.

Kaavarungon kummassakin pikaraitiotien vaihtoehtoissa pysäkkiketjussa on pysäkkivaraus Kustaankadun ja Fleminginkadun välillä. Pysäkkien lopullinen määrä ja sijoittelu tarkentuu jatkosuunnittelussa.



VAIHTOEHTOISIA
SKENAARIO-
TARKASTELUJA

Kaavarunkotyössä tehtyjä alustavia luonnoksia Satamaradankadun mahdollisesta korttelirakenteesta. Toisistaan irralliset rakennuskappaleet ja niiden väliset aukiotilat mahdollistavat Nordean ja SOK:n kortteleiden suojeltujen rakennusten näkymisen Teollisuuskadulle.

Dallapénpuisto

Nykytilanne

Dallapénpuiston kohdalla sijaitsi vielä 2000 –luvun alussa Sörnäisten rantarataan liittyvä Vallilan tavara-asema. Harjun ruumishuoneen (myöhemmin mm. nuorisotalon) tontti oli istutettu, mutta muulta osin nykyinen puistoalue oli pysäköintikenttänä. Nykyinen Dallapénpuisto rakennettiin vuonna 2005. Puisto on yleisilmeeltään geometrisen yksinkertainen, pääasiassa nurmipintainen alue, jota puukujat ja muutamat pensasistutukset rytmittävät.

Dallapénpuiston aurinkoiset nurmipyramidit ovat etenkin kesäaikaan suosittuja oleskelupaikkoja, ja puisto toimii usein vapaamuotoisten, aktiivisesta kaupunkikulttuurista syntyvien tapahtumien näyttämönä. Puiston reunassa kulkeva Teollisuuskatu kuitenkin vähentää puiston viihtyisyyttä.

Teollisuuskadun alueen verkkokyselyssä Dallapénpuistosta todettiin mm. seuraavaa:

"Avara puistoalue, jossa on mukava viettää aikaa. Otollinen myös puistokirppiksille."

"Puisto on mukava ja ainakin kesäisin ihmisten suosiossa, mutta sitä voisi vähän siistiä. Vanha ruumishuone on hieno."

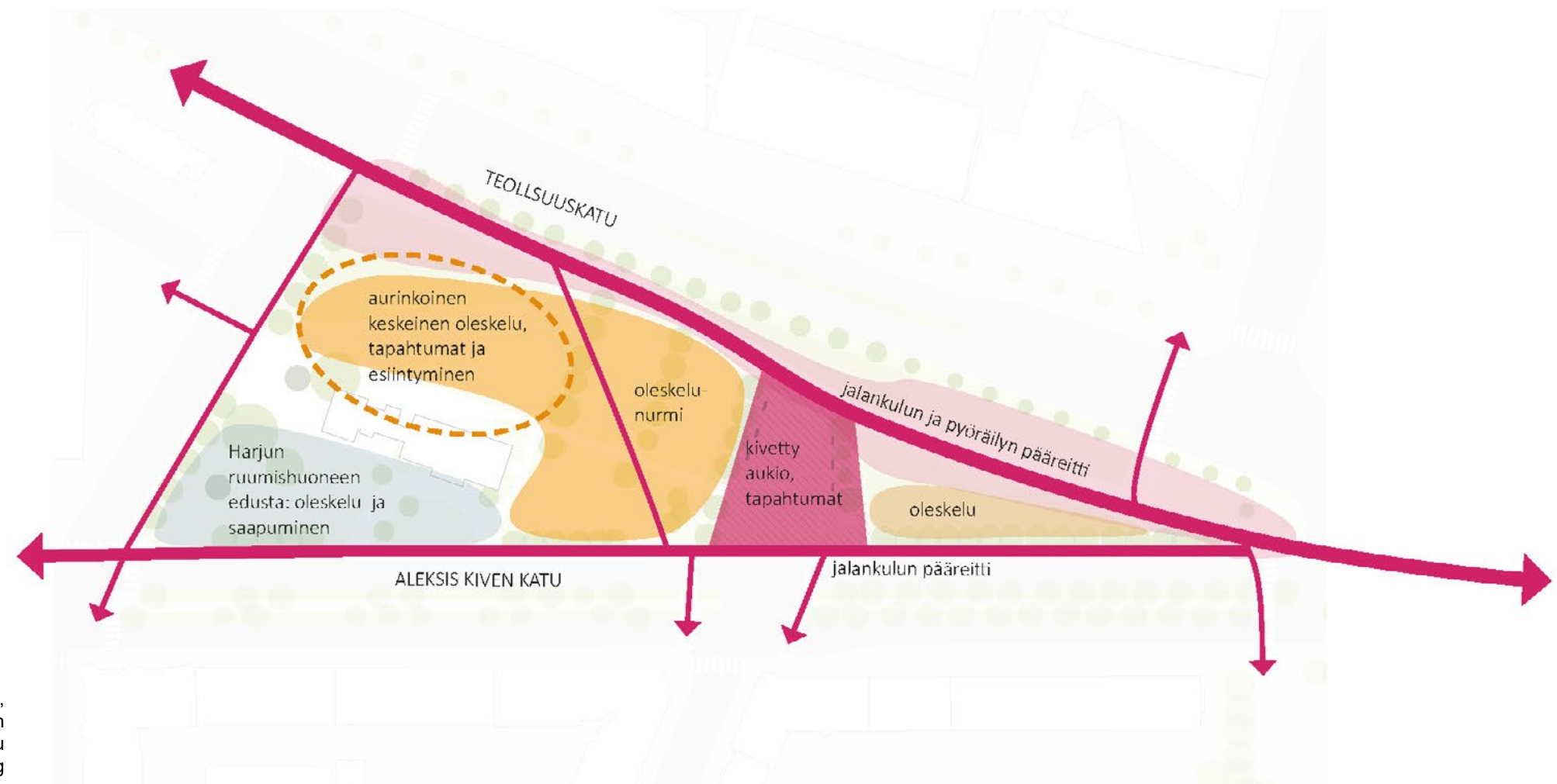
”Paljon liikennettä. Puistossa ei ole mitään suojaa liikenteeltä.”

”Kesällä epämääräistä porukkaa roikkuu puistossa ja roskia älytön määrä.”

Kaavarunko

Puiston itäkärkeen on merkitty paikka täydennysrakentamiselle. Aleksis Kiven kadun pohjoispuoleiset ajokaistat on merkitty puistoalueeksi ja kadun eteläinen puoli vihreäksi kaduksi. Harjukadun päätteeksi ja nykyisen Dallapénpuiston itäpuolelle, Junatien ja Kinaporinpuiston välille, on merkitty julkiset aukiotilat ohjeellisilla sijainneilla. Dallapénpuiston nykyisen itäkärjen kautta Kinaporinkadulta Vääksyntielle on merkitty jalankulun poikittaisen pääreitin yhteystarve, ja Aleksis Kiven kadulla ja Kustaankadulla on virkistysyhteysmerkinnät. Puistoon merkityn uuden rakentamisen paikan kohdalla Teollisuuskadulla on joukkoliikenteen runkoyhteyden vaihtoehtoisen pysäkkiketjun mukainen pysäkkivaraus.

Dallapénpuisto on merkitty kulttuuri- ja tapahtumakeskittymäksi. Harjun ruumishuone on merkitty kulttuurirakennusten korttelialueeksi, jonne saa sijoittaa saa sijoittaa liike-, palvelu-, tapahtuma- ja liikuntatiloja. Täydennysrakentaminen on merkitty liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi, jota tulee kehittää pääkonttorityyppisen toiminnan mahdollistavaan toimistokäyttöön. Kaavarunko määrää, että uudisrakentaminen tulee sovittaa huolellisesti osaksi puisto- ja aukiokokonaisuutta, puiston käytettävyys, olosuhteet ja kulkureitit huomioiden. Suunnittelussa tulee huomioida viereisten kortteleiden korkomaailma ja räystäslinjat, sekä silloilta ja ympäröiviltä kaduilta avautuvat pitkät näkymät.



Nykytila, toiminnot,
Julkisten ulkotilojen
ideasuunnitelma, Masu
Planning

Kaavarunkotyössä tutkittuja toteutusvaihtoehtoja

Dallapénpuiston kohdalla yhtenäinen rakennusrintama suojaisi puistoa tehokkaammin Teollisuuskadun melulta ja päästöiltä. Teollisuuskadun uudet kaavarungon mukaiset liikennejärjestelyt kuitenkin kaventavat puistoa jo nykyisestä. Uusi rakennusrivistö ei käytännössä jättäisi jäljelle juurikaan nykyisen puiston laajimmasta istutetusta alueesta, joka on nykyisellään puiston aurinkoisin ja suurimmalla käytöllä oleva osa. Tämän takia täydennysrakentaminen on keskitetty puiston itäkärkeen. Dallapénpuiston rakennuspaikan merkintä osoittaa ohjeellisesti muodostettavan tontin sijainnin, mutta ei vielä määrittele minkälainen rakennus paikalle tulee, tai kuinka se asemoidaan tontilla. Dallapénpuiston aurinkoisin ja laajin alue säilyy puistona. Nykytilanteessa myös puiston itäkärjen nurmikummuilla on ajoittain, kuten kesän aurinkoisimpina päivinä, paljon käyttäjiä. Täydennysrakentamisen myötä puiston nurmialueen pinta-ala pienenee tältä osin. Järjestämällä puiston tiloja, kasvillisuutta ja topografiaa uudelleen, voidaan puiston jäljelle jäävän alueen pinta-ala saada kuitenkin nykyistä paremmin käyttöön. Aleksis Kiven kadun pohjoisten kaistojen ottaminen osaksi alueen puisto- ja aukiokokonaisuutta mahdollistaa vapaamuotoisen

kaupunkikulttuurin ja tapahtumien järjestämisen, jättäen nurmialueet vapaaksi oleskelulle.

Dallapénpuisto on tärkeä osa Teollisuuskadun akselin muodostamaa kulttuuri-, tapahtuma- ja virkistysalueiden ketjua. Alueen kehittämistä on ideoitu Junatien ideakilpailun jatkosuunnittelutyössä sekä Teollisuuskadun akselin julkisten ulkotilojen ideasuunnitelmassa.

Dallapénpuistolle tunnusomaisten nurmikumpujen ja porrastuvan täydennysrakentamisen avulla puistoa pyritään suojaamaan paremmin Teollisuuskadun suuntaan. Harjun ruumishuoneen edustalla vesielementti voisi korostaa historiallisesti arvokkaan rakennuksen asemaa kaupunkirakenteessa, ja nivoa puistoalueen ja uuden katuaukion yhtenäiseksi kokonaisuudeksi.

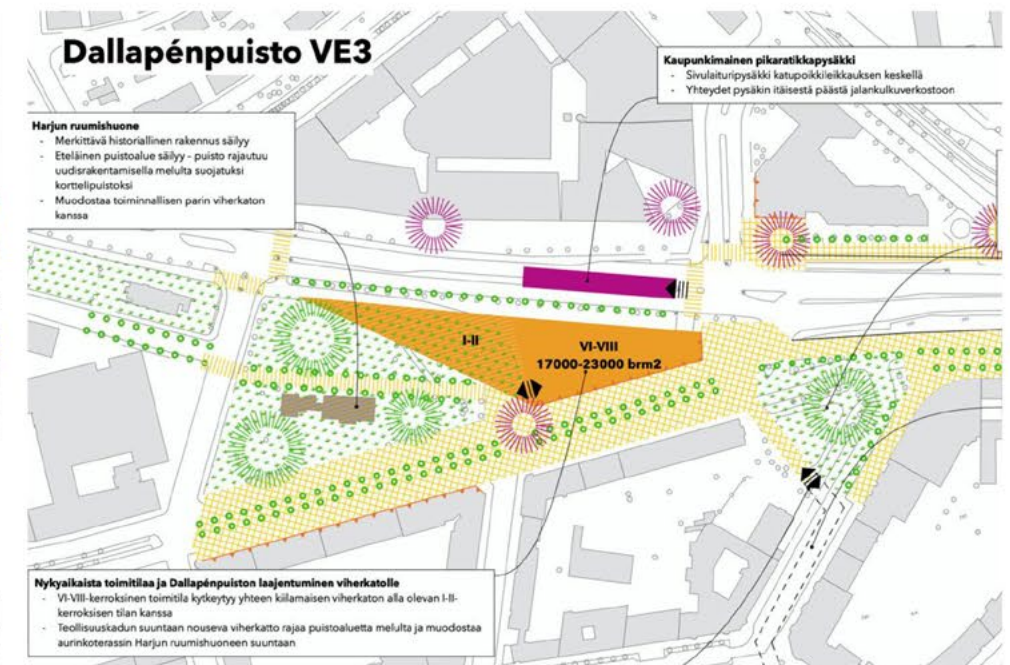
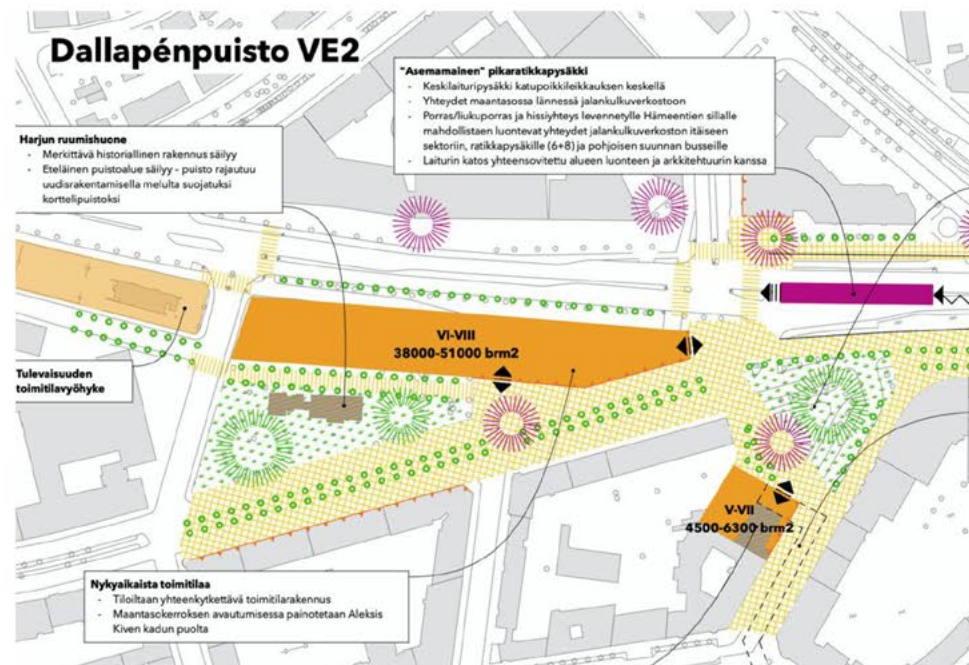
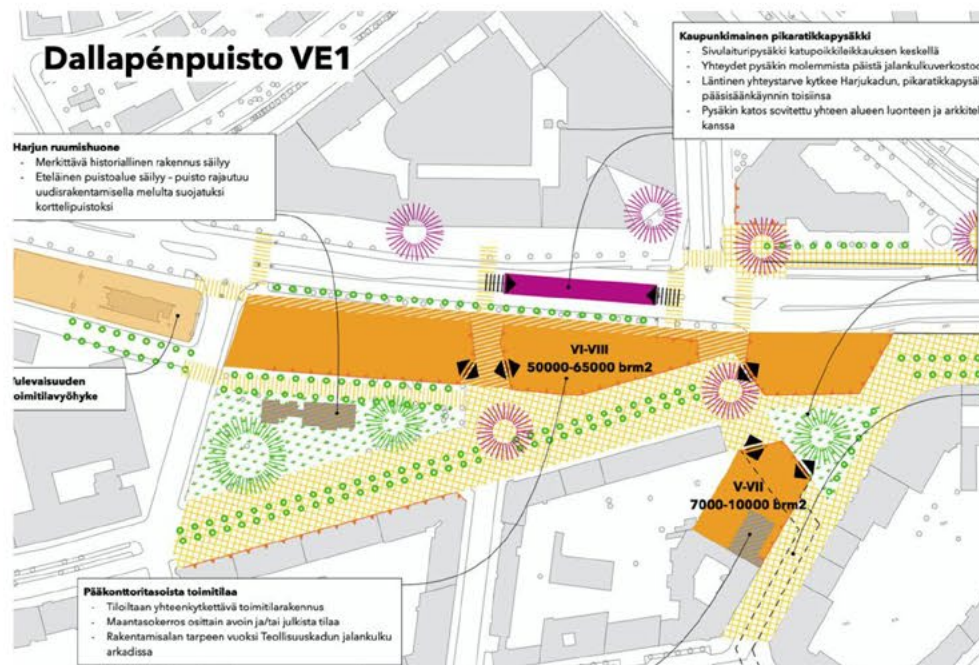
Aleksis Kiven kadun merkittävä puurivistö ja sen rooli näkymäakselina säilyy. Pohjoinen ajokaista muutetaan tapahtumakaduksi, joka on toiminnallinen osa puistoa. Tapahtumakatu mahdollistaa esimerkiksi kirpputorit, vapaamuotoiset kokoontumiset ja muut tilapäiset tapahtumat. Eteläinen ajokaista voidaan muuttaa esimerkiksi

kaksisuuntaiseksi pyöräkaduksi, jolla huolto- ja tontilleajo on sallittu.

Alue kehittyy myös joukkoliikenteen solmukohtana Sörnäisten metroaseman uuden sisäänkäynnin ja Teollisuuskadun nopean runkoyhteyden myötä. Dallapénpuiston keskellä, OP:n pääsisäänkäynnin edessä, olisi jalankulun reittien näkökulmasta tarvetta suojatielle Teollisuuskadun yli, mutta suojatie tässä kohtaa vaikuttaisi merkittävästi autoliikenteen sujuvuuteen. Liikenteen ratkaisut tarkentuvat jatkosuunnittelussa.

Kaavarunkotyön pohjaksi tehdyissä viitesuunnitelmissa on ideoitu ja alustavasti tutkittu erilaisia keinoja hulevesien viivyttämiseen, ja niiden näkymiseen erilaisina maisemallisina elementteinä julkisissa ulkotiloissa. Dallapénpuistoon sijoitettava maisemallinen hulevesirakenne tukisi Teollisuuskadun katuvesien tulvahallintaa.

Dallapénpuisto, Kinaporinpuisto ja Aleksis Kiven kadun pohjoispuoli muodostavat uuden julkisten ulkotilojen ja puistojen kokonaisuuden, joka tukee elävää kaupunkikulttuuria ja mahdollistaa erilaisten spontaanien tai organisoidumpien tapahtumien järjestämisen myös tulevaisuudessa.



Alustavia skenaariotarkasteluja Teollisuuskadun laakson täydennysrakentamisesta. Junatien ideakilpailun jatkosuunnittelutyö, L-arkkitehdit, Nomaji maisema-arkkitehdit, WSP



Tutkielmia Dallapénpuiston kehittämisestä, laajentamisesta ja puiston itäkärjen täydennysrakentamisesta, NCC Property Development Oy / C&J Arkkitehdit

VAIHTOEHTOISIA
SKENAARIO-
TARKASTELUJA

Kadun sadepuutarhat rytmittävät katua ja käsittelevät hulevesiä

Dynaaminen istutus

Teräs- tai betonikanavat hulevesien kokoajana

Selkeälinjaiset kierrätysbetonikalusteet ja kierrätysmateriaalien hyödyntäminen päällysteissä

Upotettu amfin muotoinen suihkulähdeaukio, joka sateella toimii viivytysaltaana

Puoliläpäisevää kiveystä ja hulevesien imeytystä katupuille

Junatien jatkosuunnittelutyö / Nomaji maisema-arkkitehdit

ALEKSI KIVEN KATU

HARJUN RUUMISHUONE

Tutustuaksesi Dallapénpuiston skenaarioihin tarkemmin, katso liitteet "Teollisuuskadun julkisten ulkotilojen ideasuunnitelma" ja "Junatien ideakilpailun jatkosuunnittelu".

Harjun nuorisotalo

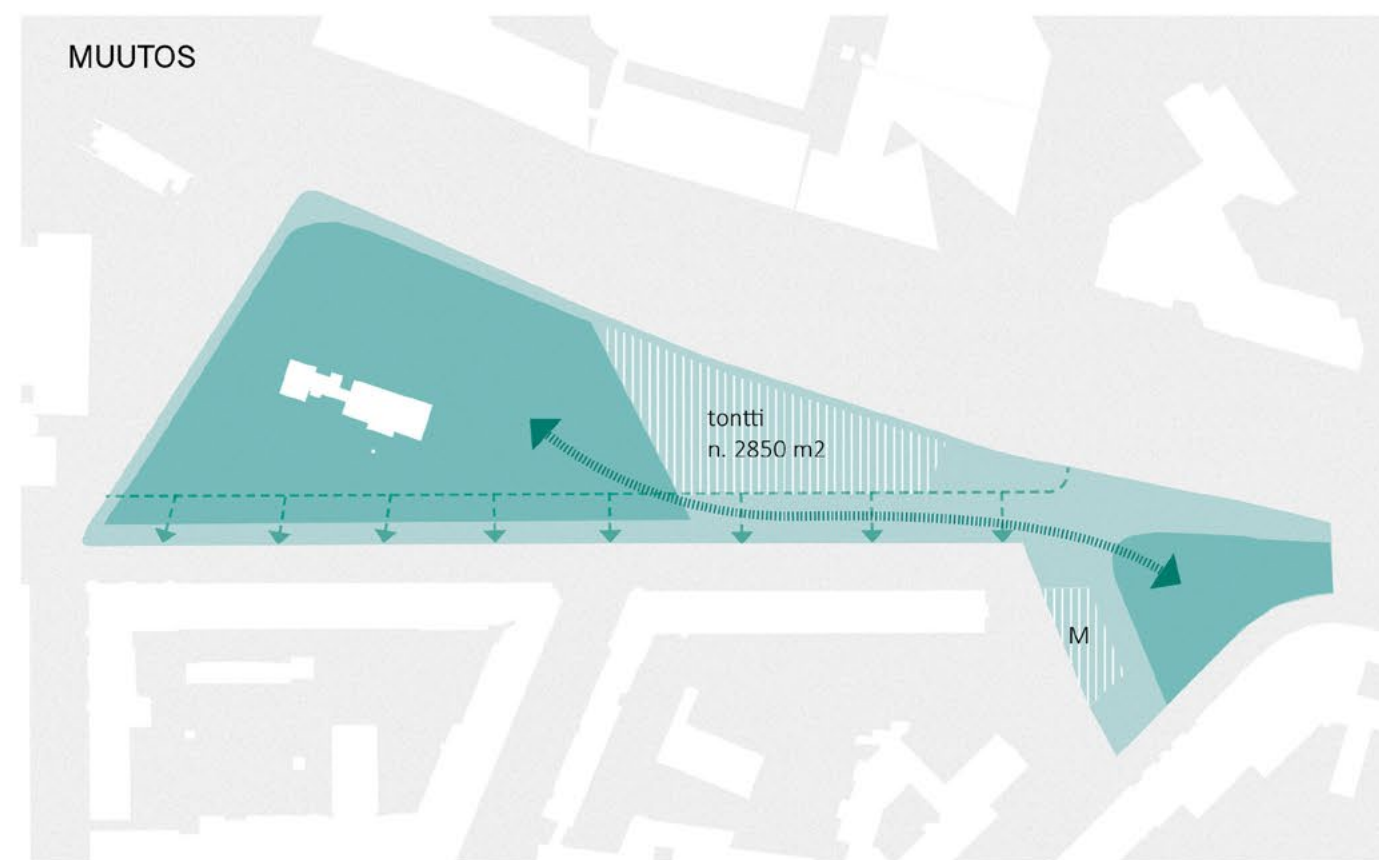
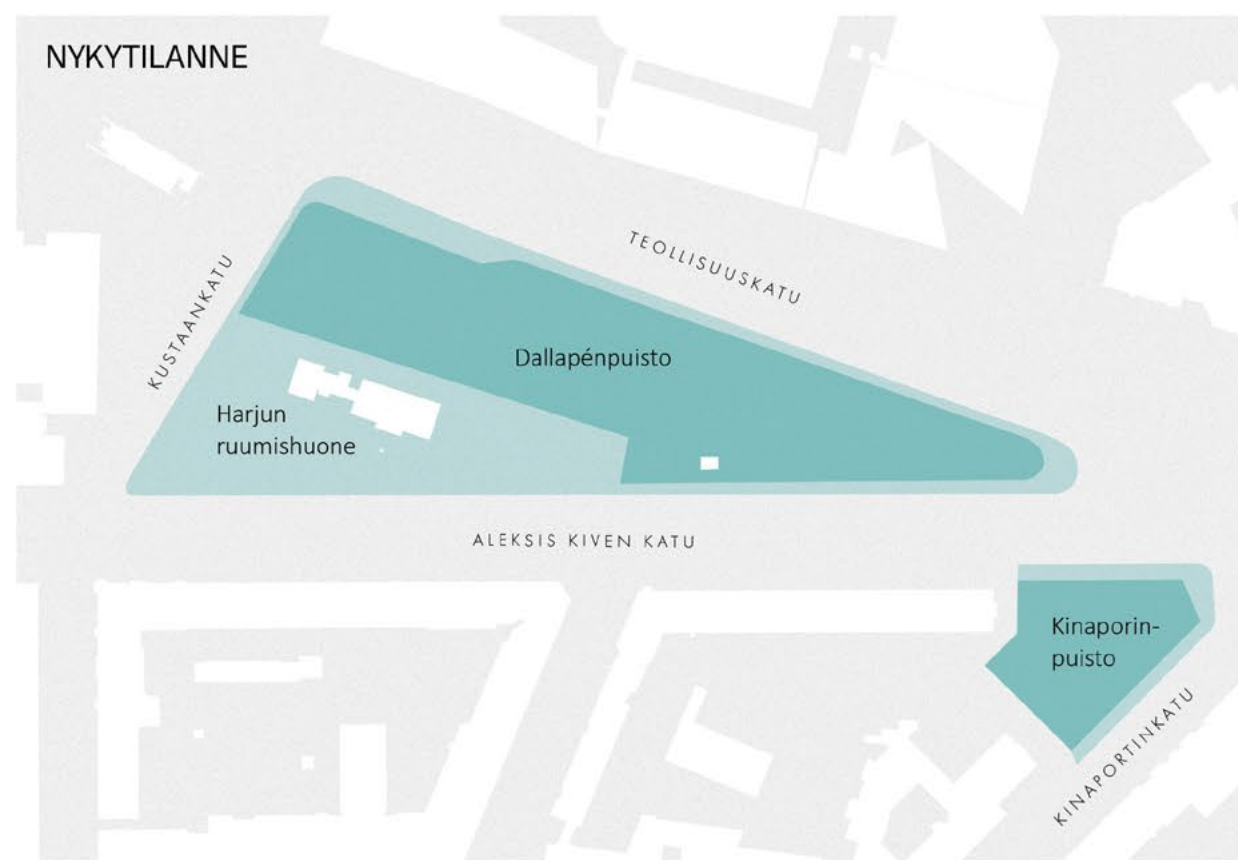
Vuoden 2021 osallistuvan budjetoinnin ehdotuksessa esitetään yhteistyön muotoja Harjun nuorisotalon uuden toiminnan aloittamiseen ja remonttiaikataulun valmisteluun. Esityksen mukaan talon ympärillä on tilaa, jota voisi kehittää asukkaiden kanssa; luovaa ilmaisua, teatteria, torimyyntiä ja turvallista tilaa viettää vapaa-aikaa.



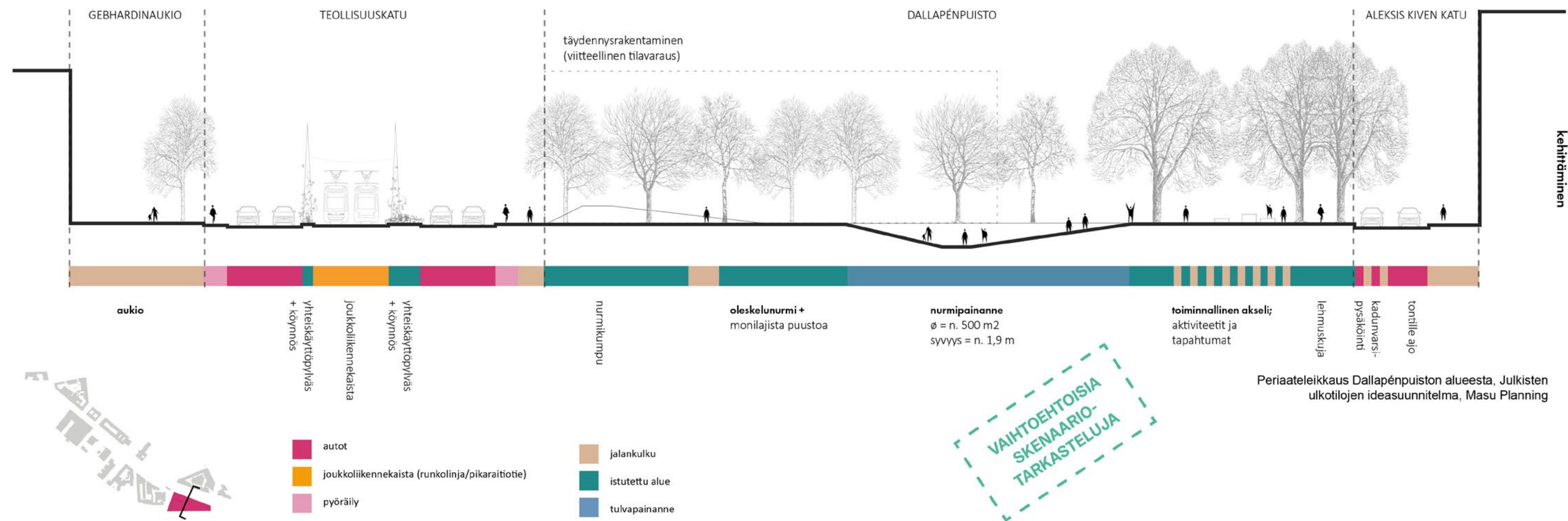
AJONEUVOLIIKENTEN POISTAMINEN ALEKSIK
KIVEN KADUN POHJOISILTA KAISTOILTA YHDISTÄÄ
DALLAPENPUISTON KINAPORIN SUUNTAAN.

HARJUN RUUMISHUONE VOIDAAN LIITTÄÄ UUTEEN
AUKIOTILAAN ESIM. HULEVESIAIHEELLA

Näkymä Aleksis Kiven kadulta itään, Helsingin kaupunki.



Ideakaavio julkisten ulkotilojen muutoksesta Dallapénpuiston alueella,
Julkisten ulkotilojen ideasuunnitelma, Masu Planning



Kinaporinpuisto

Nykytilanne

Kinaporinpuisto sijaitsee Aleksis Kiven kadun ja Kinaporinkadun kulmassa, umpikorttelin avoimeksi jääneessä itäkärjessä. Puiston kautta kulkee vilkas jalankulun yhteys Sörnäisten metroasemalta Teollisuuskadun työpaikkakortteleihin.

Matalalla, kortteleiden kainalossa sijaitsevalle puistolle antavat ilmettä suuret, vanhat lehmukset sekä istutettu kaariiaihe, jonka alitse kulkee jalankulun pääyhteys Sörnäisten metroasemalta Teollisuuskadun suuntaan. Kinaporinpuisto rajautuu pohjoisen ja koillisen puolella laajaan, epämääräisesti hahmottuvaan katu- ja liittymäalueeseen.

Nykyisen, mutkittelevan kulkuyhteyden takia Sörnäisten metroaseman etäisyys Teollisuuskadulta vaikuttaa pidemmältä kuin se todellisuudessa on.

Teollisuuskadun alueen verkkokyselyssä Kinaporinpuistosta todettiin mm. seuraavaa:

”Liian rauhaton, sinänsä kaunis puisto. Kutsun sitä aikuisten kummitusjunaksi, siitä läpi kävely vaatii asennetta.”

”Pieni mutta kaunis viherkaistale: varsinkin ”köynnöskaaret” ovat hienoja!”

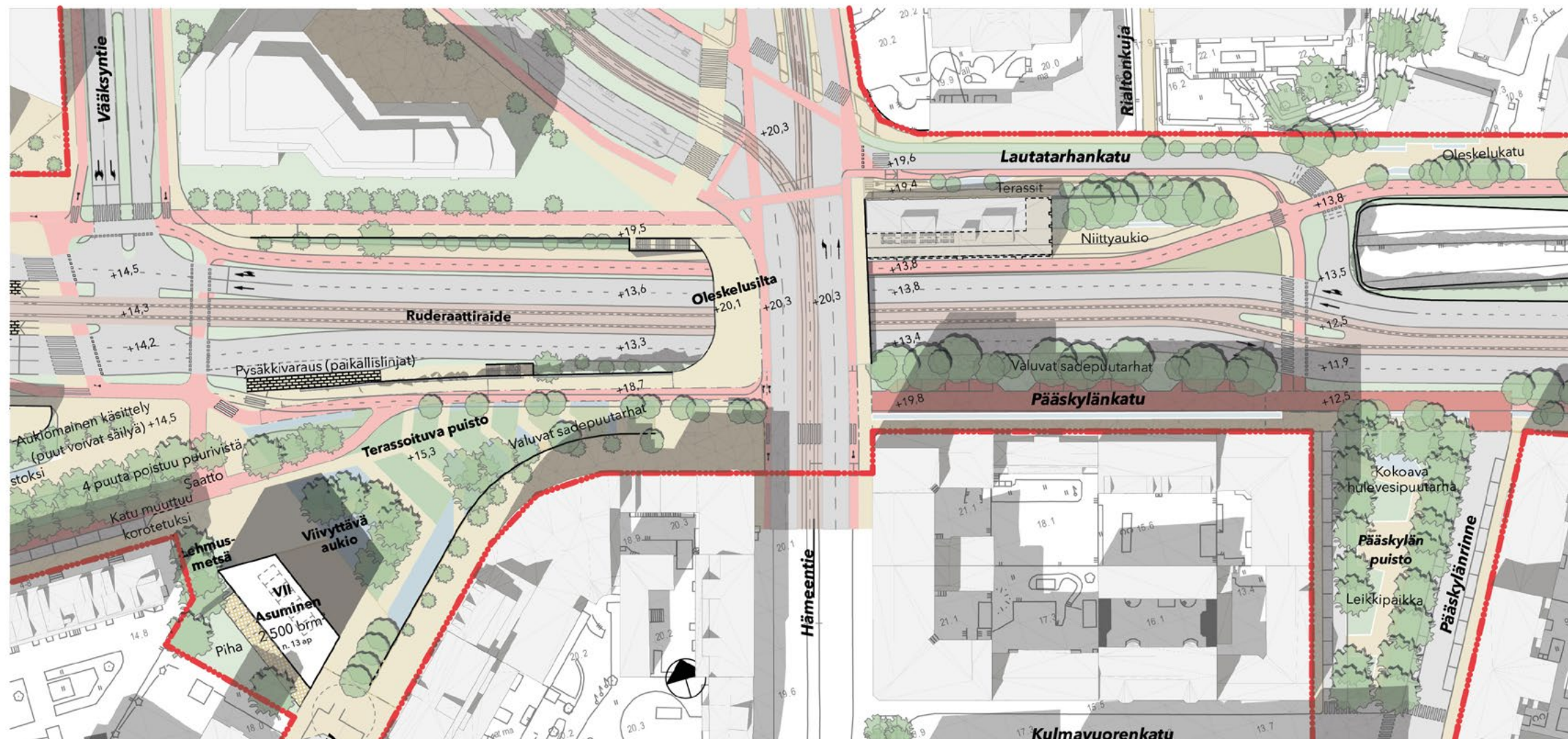
”Kinaporinpuiston läpi menee valtavasti ihmisiä uusien työpaikkojen vuoksi. Puisto on osa alueen historiaa, mutta kulkureitit kaipaavat päivitystä. Esimerkiksi portaikon talvisoveltuvuutta voisi miettiä.”

”Aleksis Kiven kadun ja Teollisuuskadun liittymä on aika epämääräinen. Tarvitseeko ajoneuvoliikenne noin paljon pinta-alaa?”

Kaavarunko

Kaavarungossa Kinaporinpuisto on merkitty liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi, josta osa tulee jättää puistoksi. Uudisrakentaminen tulee sovittaa huolellisesti osaksi puisto- ja aukiokokonaisuutta, käytettävyys, olosuhteet ja kulkureitit huomioiden. Uudisrakentamisen tulee täydentää nykyistä korttelirakennetta ja jatkaa korttelin nykyisiä räystäslinjoja.

Kinaporinpuiston kautta kulkee Helsinginkadulta tuleva jalankulun poikittainen pääyhteys. Korttelin tulee liittyä julkisen aukion kautta Dallapénpuiston ja Aleksis Kiven kadun muodostamaan ulkotilojen ja puistojen kokonaisuuteen. Kinaporinkatu on merkitty vihreäksi kaduksi ja katualue Kinaporinpuiston koillispuolella puistoalueeksi. Kortteliin on merkitty ohjeellisena uusi metron sisäänkäynti.



Junatien alueen ideakilpailuun pohjautuvassa viitesuunnitelmassa terassoituva Kinaporinpuisto yhdistyy viheryhteytenä kehitettävän Pääskylänkadun kautta Suvilahden suuntaan. Junatien ideakilpailun jatkosuunnittelutyö, L-arkkitehdit, Nomaji maisema-arkkitehdit, WSP

VAIHTOEHTOISIA
SKENAARIO-
TARKASTELUJA

Kaavarunkotyössä tutkittuja toteutusvaihtoehtoja

Täydennysrakentamisen myötä Kinaporinpuisto pienenee merkittävästi, mutta negatiivista vaikutusta voidaan kompensoida muuttamalla ympäröivää katutilaa puistoalueeksi. Kinaporinkadun puisto voisi muodostua viitesuunnitelman mukaisesti nousevista oleskeluterasseista, liittyen aukiona Hämeentiehen ja siitä eteenpäin Junatien suuntaan.

Kinaporinpuistossa julkinen kulkuyhteys Kinaporinkadulta Dallapénpuiston suuntaan tulee säilyttää täydennysrakentamisesta huolimatta. Uudisrakentaminen voi sijoittua joko puiston itäkulmaan, jättäen nykyisen reitin vapaaksi, tai rakennuksen avulla voidaan rajata nykyisen umpikorttelin puolijulkinen sisäpiha ja julkinen puisto selkeästi toisistaan niin, että kulkureitti siirtyy nykyistä idemmäksi. Jos täydennysrakentaminen sijoitetaan Kinaporinpuiston itäiseen kärkeen, jäävät puiston nykyiset, suuret lehmukset sen alle. Puut ovat kuitenkin jo iäkkäitä, joten ne olisi mahdollisesti joka tapauksessa tarpeen uusia jonkin ajan kuluttua. Täydennysrakentamisen vaikutukset tarkentuvat tältä osin jatkosuunnittelussa.

Kinaporinpuistoon tutkittiin kaavarunkotyössä lähtökohtaisesti toimistorakentamista. Skenaariotarkasteluissa huomattiin kuitenkin, että rajalliseen tilaan ei ole helppoa saada sovitettua ratkaisua, joka täyttäisi toimistorakentamisen nykyiset mitoitusvaatimukset sekä paikan kaupunkikuvalliset ja toiminnalliset reunaehdot. Tästä syystä kaavarungon luonnosvaiheessa paikkaan esitettiin korttelin kulman sulkevaa asuinrakennusta. Vaikutusten arvioinnin ja jatkosuunnittelun pohjalta korttelin merkintä muutettiin kuitenkin takaisin alkuperäisen tavoitteen mukaiseksi liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi, joka sallii myös hotellikäytön.

Kinaporinpuisto on samassa korossa kuin Sörnäisten metroaseman lippuhalli, jonka takia puistoon sijoittuvan uudisrakennuksen yhteyteen olisi luontevaa sijoittaa uusi sisäänkäynti metroasemalle. Uuden sisäänkäynnin toteutettavuus tarkentuu jatkosuunnittelussa.



VAIHTOEHTOISIA
SKENAARIO-
TARKASTELUJA



Junatien alueen ideakilpailun jatkosuunnittelussa tarkasteltiin erilaisia skenaarioita Kinaporinpuiston täydennysrakentamiselle. Junatien ideakilpailun jatkosuunnittelutyö, L-arkkitehdit



Näkymä Hämeentien sillalta länteen.
Junatien ideakilpailun jatkosuunnittelutyö,
L-arkkitehdit ja Helsingin kaupunki.

JUNATIEN ALUE

"Voisiko pasilasta kalasatamaan asti saada jalankulkua ja kevyttä liikennettä varten oman, itäisen baanan?"

Sen varrelle voisi tuoda syvennyksiin (jos sellaisia löytyy) pienimuotoisia liikuntapaikkoja ja lasten leikkitelineitä.

Ikäänkuin kanava, jonka päästä päähän menemällä voi tehdä kokonaisen kuntopiirin (eli välineet voisi hajasijoittaa pitkin baanaa)."

*"Hieno kruunumakasiini otettava käyttöön!" /
"Baarille/keikkapaikalle täydellinen rakennus"*

"Kruunumakasiini on varsin hyödytön rakennus. Se voisi toimia hyvin suojaisana portaikkona ja kioskitilana Hämeentien ja Junatien välisillä tasoilla, kun matkustaja vaihtaa tasoa liikennevälineestä toiseen."

"Julkisen liikenteen 'terminaali'. Hyvä yhteys metrolle."

"Tälle Smith-Polvinen -henkiselle liikenneratkaisulle löytyisi varmaan jokin paremmin kantakaupunkiin sopiva ratkaisu? Esimerkiksi T-risteys?"

"Eritasoristeyshärpäkän purkaminen ja uudisrakentaminen"

"Pääskylänsäädun ja Lautatarhansäädun välillä on vaikeaa liikkua."

"Ison liikennehärmelin yli olisi kiva päästä."

Junatien liittymä ja uusi autoliikenteen silta

Uusi autoliikenteen siltayhteys Sörnäisten rantatieltä Itäväylälle mahdollistaa nykyisen Junatien sillan purkamisen ja muun liikenteen tuomiseen maantasoon.

Ratkaisu mahdollistaa suojatieyhteyden Suvilahden sekä Pääskylänrinteen että Lautatarhankadun suunnasta.

Kruununmakasiini

Kruununmakasiinin muuttamista kaikille kaupunkilaisille avoimeksi matalan kynnyksen kulttuuritilaksi tutkitaan. Hankkeen toteutettavuutta selvitetään ja liikenteen asettamia reunaehdoja tarkastellaan alueen jatkosuunnittelussa.

Liikennejärjestelyt Kruununmakasiinin kohdalla

Tällä kohtaa katutila on hyvin ahdas, ja kaikille liikennemuodoille on vaikea järjestää tarvittava tila. Junatien ideakilpailun voittaneessa ehdotuksessa baana oli vedetty kulkemaan Kruununmakasiinin läpi. Kilpailun jatkotoimeksiannossa on tutkittu vaihtoehtoisia skenaarioita liikenteen ratkaisemiseksi tällä kohdalla.

Pääskylänkatu

Pääskylänkatua kehitetään vihreänä katuna, eli katuosuutena, jolla lisätään istutusten määrää nykyisestä sekä parannetaan jalankulun edellytyksiä.

Jalankulun ylitys

Kaavaarunkoon on merkitty jalankulun poikittainen pääyhteys Kruununmakasiinin itäpuolitse Vilhonvuoresta Hermannisiin. Kaavakartan merkintä ohjaa liikenteen jatkosuunnittelua osoittamalla tavoitteellisen suojatien paikan.

Lautatarhankatu

Lautatarhankatua kehitetään vihreänä katuna, eli katuosuutena, jolla lisätään katupuiden ja istutusten määrää nykyisestä sekä parannetaan jalankulun ja oleskelun edellytyksiä.

Tynnyrintekijänkatu

Tynnyrintekijänkatua kehitetään Teurastamon alueen jatkumona ja aktiivisena yhteytenä Suvilahden ja Teurastamon välillä.

Suojatieyhteys

Uudet liikennejärjestelyt mahdollistavat tasossa kulkevan suojatieyhteyden Suvilahden ja Teurastamon välillä.

Pysäkit

Junatien alueelle on merkitty yksi tavoitteellinen pysäkin paikka ja kaksi vaihtoehtoisten pysäkkiketjujen mukaista pysäkkivarausta. Pysäkkien paikat tarkentuvat jatkosuunnittelussa.

Lautatarhankadun korttelit

Korttelialueita saa täydentää uusilla rakennusosilla, jotka voivat nousta tonttien nykyistä rakennetta korkeammalle.

Suvilahden täydennysrakentaminen

Uusi liikennepaikka mahdollistaa Suvilahden toimintoja täydentäviä uudisrakennuksia alueen pohjoisreunaan.

Pääskynen – urbaani korttelikeidas 365°

Osallistuvan budjetoinnin ehdotuksessa esitetään Pääskylän puiston kehittämistä. Esityksen mukaan puisto tarjoaa hyvät puitteet mm. yhteisille kansalaistapahtumille, kuten avoimen taiteen, elokuva-, musiikki-, runo- tai muun lavataiteen esittämiselle.

Lukuohje:

Kaavarungossa linjatut asiat.

Kaavarunkotyössä esille nousseita seikkoja ja toteutusvaihtoehtoja, joista ei linjata kaavarungossa, mutta jotka voidaan ottaa huomioon jatkosuunnittelussa.

Kaavarungon suunnittelualueella käynnissä olevia kaavamuutos- tai rakennushankkeita.

Alueelle tehtyjä osallistuvan budjetoinnin ehdotuksia.

Merkittävimmät verkkokyselyssä esille nousseet puuttuvat suojatieyhteydet.

Junatien liikennejärjestelyt

Nykytilanne

Satamaradan jälkeensä jättämät väylämäiset liikennejärjestelyt siltoineen ja rampeineen tekevät Junatien ympäristöstä vaikeasti hahmotettavan ja epäurbaanin. Laaja liittymäalue erottaa ympäröivät kaupunkialueet toisistaan, ja puutteelliset jalankulun yhteydet saavat etäisyydet vaikuttamaan todellista pidemmiltä.

Teollisuuskadun alueen verkkokyselyssä Junatien liikennejärjestelyjen osalta todettiin mm. seuraavaa:

”Tämä koko liikennesumppu vie paljon pinta-alaa, jonka voisi käyttää rakennuksille tai puistolle. Eikö itäväylän bulevardisointi olekin suunnitelmissa? Noita teitä voisi yhdistää, parkkipaikat pois.”

”Lautatarhankadulta tulee poistaa yksi ajokaista ja tehdä jalkakäytävästä turvallinen.”

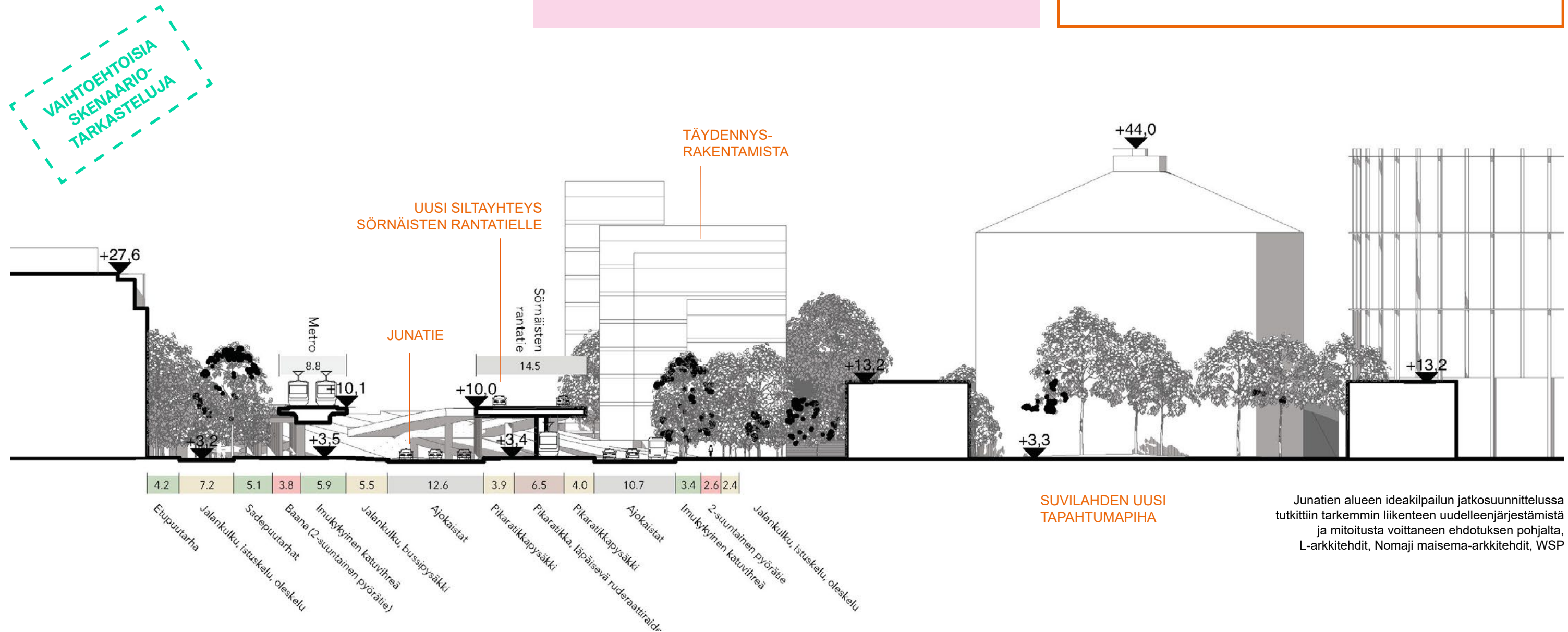
”Kevyen liikenteen yhteys Sörnäisistä Kalasatamaan on kammottava.”

”Sörnäisten Rantatiellä iso estevaikutus, suojatiet harvassa Suvilahden kohdalla.”

Kaavarunko

Kaavarungossa on merkintä Junatien ideakilpailun voittaneen ehdotuksen mukaisesta uudesta autoliikenteen siltayhteydestä. Junatien alueelle on merkitty kolme joukkoliikenteen runkoyhteyden pysäkkivarausta, joista itäisin, Kalastaman metroaseman yhteyteen sijoittuva pysäkki on merkitty tavoitteelliseksi. Panimokadun ja Tynnyrintekijänsäntien väliin sekä Kruununmakasiinin kohdalle on merkitty vaihtoehtoisten pysäkkiketjujen mukaiset pysäkkivaraukset.

Jalankulun poikittaiset pääreitit kulkevat Suvilahdesta vihreiksi kaduiksi merkittyjen Panimokadun ja Tynnyrintekijänsäntien kautta Teurastamoon, Hermannin ja Kalastaman pohjoisosiin. Virkistysyhteydenuoret kulkevat Suvilahdesta Lautatarhankatua ja Pääskylänkatua pitkin länteen.





Ilmakuvasovitus Junatien alueen liikenneratkaisusta,
Junatien ideakilpailun jatkosuunnittelu, L-arkkitehdit,
Nomaji maisema-arkkitehdit, WSP

Kaavarunkotyössä tutkittuja toteutusvaihtoehtoja

Kaavarunkotyöhän liittyvän Junatien ideakilpailun voittajaksi valittiin ehdotus ”Crossroads”. Suunnitelmaehdotuksen lähtökohtana oli, että nykyinen Junatien silta puretaan ja itä-länsi-suuntainen liikenne tuodaan maantasoon. Itäväylän ja Sörnäisten rantatien välinen moottoriajoneuvoliikenne viedään sillalla Junatien yli. Pohjois-etelä-suuntainen ajoreitti Vanhan talvitien ja Sörnäisten rantatien välillä poistuu, jotta liittymäalueen välityskyky pysyy riittävänä. Lautatarhankadun pohjoispuolen poikittaiskatuja kehitetään jalankulkupainotteisina. Näiden ratkaisujen myötä jalankulun ja pyöräliikenteen yhteydet sekä alueen joukkoliikenteen saavutettavuus paranevat huomattavasti.

Kilpailuehdotuksessa pikaraitiotiepysäkki sijoittuu uuden sillan alle, Tynnyrintekijäkadun ja Panimokadun väliin. Suojatiet pysäkkien molemmissa päissä mahdollistavat suorat jalankulun yhteydet Teurastamon suunnalta Suvilahteen. Jatkossuunnittelussa kävi ilmi, että pysäkki voisi olla mahdollista sijoittaa myös ylös, Junatien katetun katuosuuden länsipuolelle, aivan Kalasataman metroaseman viereen. Tällä sijainnilla pysäkki tarjoaisi sujuvan vaihtoyhteyden metron ja pikaraitiotien välillä, ja saavuttaisi laajemmin Kalasataman alueen asukkaita ja työpaikkoja.

Toisaalta Suvilahden ja Teurastamon väliin maantasoon sijoittuva pikaraitiopysäkki parantaisi kulttuurin ja vapaa-ajan kohteiden saavutettavuutta. Kaupunkikuvallisesti merkittävän uuden pilarirakenteisen sillan alle sijoittuva pysäkkiympäristö elävöittäisi ja antaisi tarkoituksen nykyisellään väylämäiselle alueelle.

Kalasataman ja Suvilahden pysäkkien välinen etäisyys olisi noin 350 metriä, joka on jonkin verran lyhempi kuin pikaraitiotien tavoitteellinen pysäkkien välinen etäisyys. Toisaalta Junatien pysäkin välistä jättäminen muuttaisi Suvilahden ja Teurastamon sekä Sörnäisten ja Kalasataman välistä suhdetta ideakilpailun voittaneesta ehdotuksesta: yhteydet keskittyisivät voimakkaammin Kalasatamaan kautta kulkevaksi jolloin kantakaupungille ominaista kaupunkiverkkoa ei syntyisi alueelle.

Junatien liikenteelliset uudelleenjärjestelyt vaikuttavat alueen pohjois-eteläsuuntaiseen autoliikenteen sujuvuuteen. Jos kaavarungon mukaiset liikenteen ja katutilan järjestelyt toteutetaan ilman Sörnäistentunnelia, on muutoksilla paljon suuremmat vaikutukset alueen liikenteen sujuvuuteen ja sitä kautta laajemmin kaupungin liikenneverkkoon.



Näkymä metron ikkunasta Suvilahden suuntaan, Junatien ideakilpailun jatkosuunnittelu, L-arkkitehdit, Nomaji maisema-arkkitehdit, WSP

VAIHTOEHTOISIA
SKENAARIO-
TARKASTELUJA

Tutustuaksesi Junatien alueen skenaarioihin tarkemmin, katso liite ”Junatien ideakilpailun jatkosuunnittelu”.



Näkymä Panimokadulta kohti Suvilahtea
Junatien ideakilpailun jatkosuunnittelu,
L-arkkitehdit, Nomaji
maisema-arkkitehdit, WSP

Kruununmakasiini ja Pääskylän puisto

Nykytilanne

Kaupungin omistama Kruununmakasiini on tällä hetkellä tyhjiään.

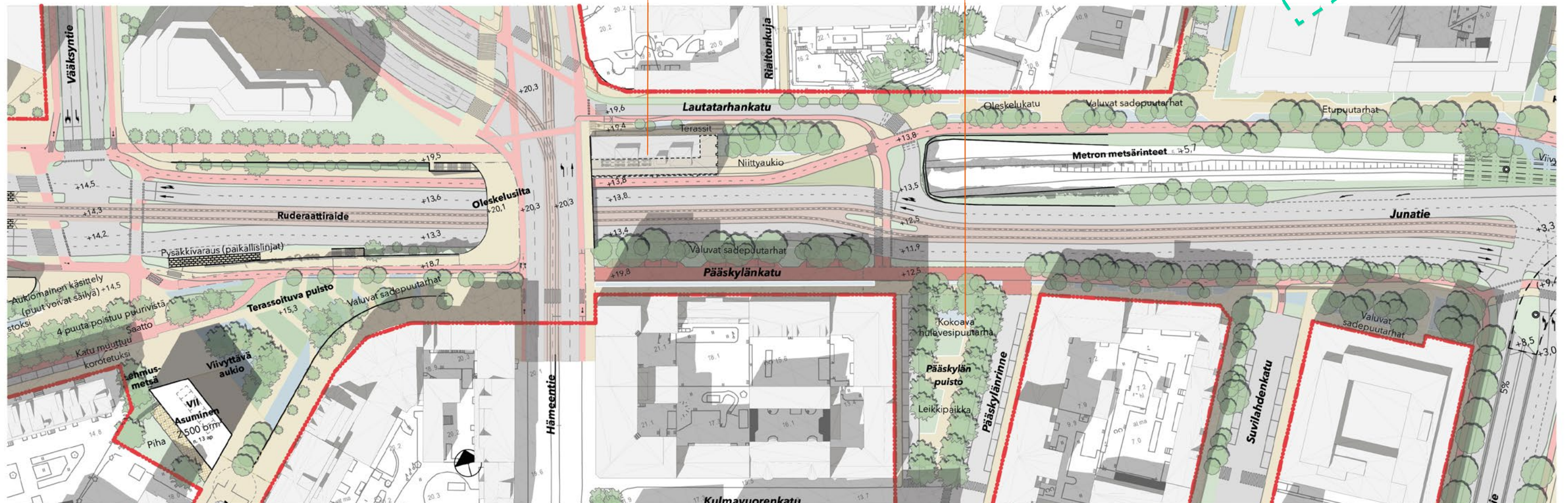
Vilhonvuoren läpi kulkeva jalankulun yhteys päättyy nykyisellään Pääskylän puistoon. Vaikka rinnakkain kulkevien Pääskylänkadun, Junatien ja Lautatarhankadun yli pääsisi tällä kohtaa kulkemaan tasossa, ei Vilhonvuoren ja Hermannin asuinalueiden välillä ole suojatieteyhtyä.

Kaavarunko

Kruununmakasiini on merkitty kulttuurirakennusten korttelialueeksi, jolle saa sijoittaa liike-, palvelu-, tapahtuma- ja liikuntatiloja. Lisäksi makasiini on merkitty kaupunkikuvallisesti merkittäväksi elementiksi, ja kulttuurihistoriallisesti ja rakennustaiteellisesti rakennukseksi, joka tulisi suojella. Korttelialueelle saa sijoittaa pienimuotoista lisärakentamista arvokkaaseen arkkitehtuuriin sovittaen.

Jalankulun poikittainen pääreitti ja pohjois-eteläsuuntainen virkistysyhteys kulkevat Vilhonvuoresta Pääskylän puiston kautta Junatien yli Hermannin.

Junatien jatkosuunnittelutyö, L-arkkitehdit, Nomaji maisema-arkkitehdit, WSP



VAIHTOEHTOISIA
SKENAARIO-
TARKASTELUJA

Pääskylänpuisto

Leikkipaikka ja toiminta-alue näkyvänä ja kuuluvana maamerkinä

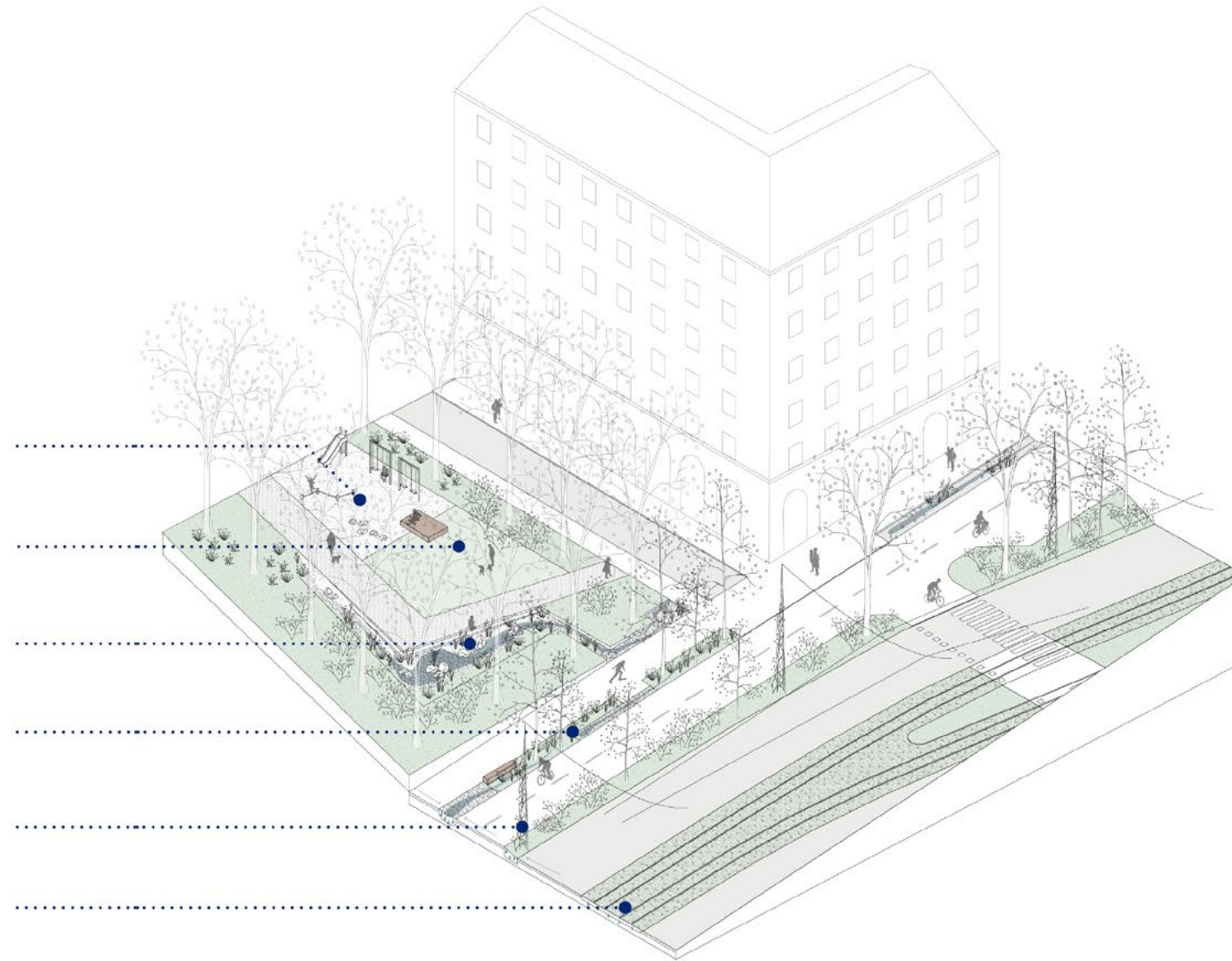
Perinteisen helsinkiläisen puiston tunnelma ja materiaalit

Pidätysallas, jossa luonnonmateriaaleja lasten leikkeihin

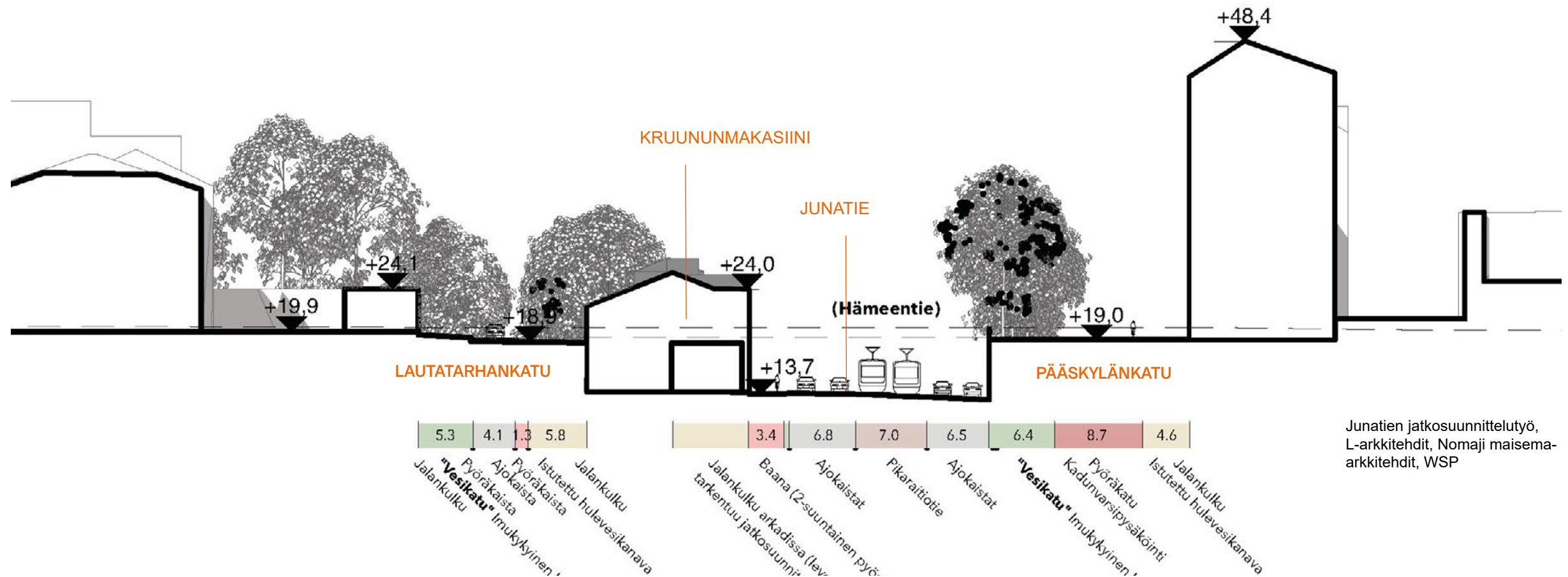
Kapea kasvipeitteinen biosuodatusuoma kadun hulevesien hallintaan

Perinteiset johdinpylväät joissa köynnöksiä

Läpäisevä ruderaattiraide



Junatien jatkosuunnittelutyö,
Nomaji maisema-arkkitehdit



Junatien jatkosuunnittelutyö,
L-arkkitehdit, Nomaji maisema-
arkkitehdit, WSP

Kaavarunkotyössä tutkittuja toteutusvaihtoehtoja

Kruununmakasiinia on tutkittu kulttuuri- ja tapahtumakäyttöön. Tähän liittyy kuitenkin suuria haasteita, liittyen rakennuksen kuntoon, sekä nykyaikaisten rakennusmääräysten ja rakennuksen suojeluarvojen yhteensovittamiseen. Lisäksi tulevat liikennejärjestelyt voivat vaikuttaa merkittävästi rakennuksen käyttömahdollisuuksiin.

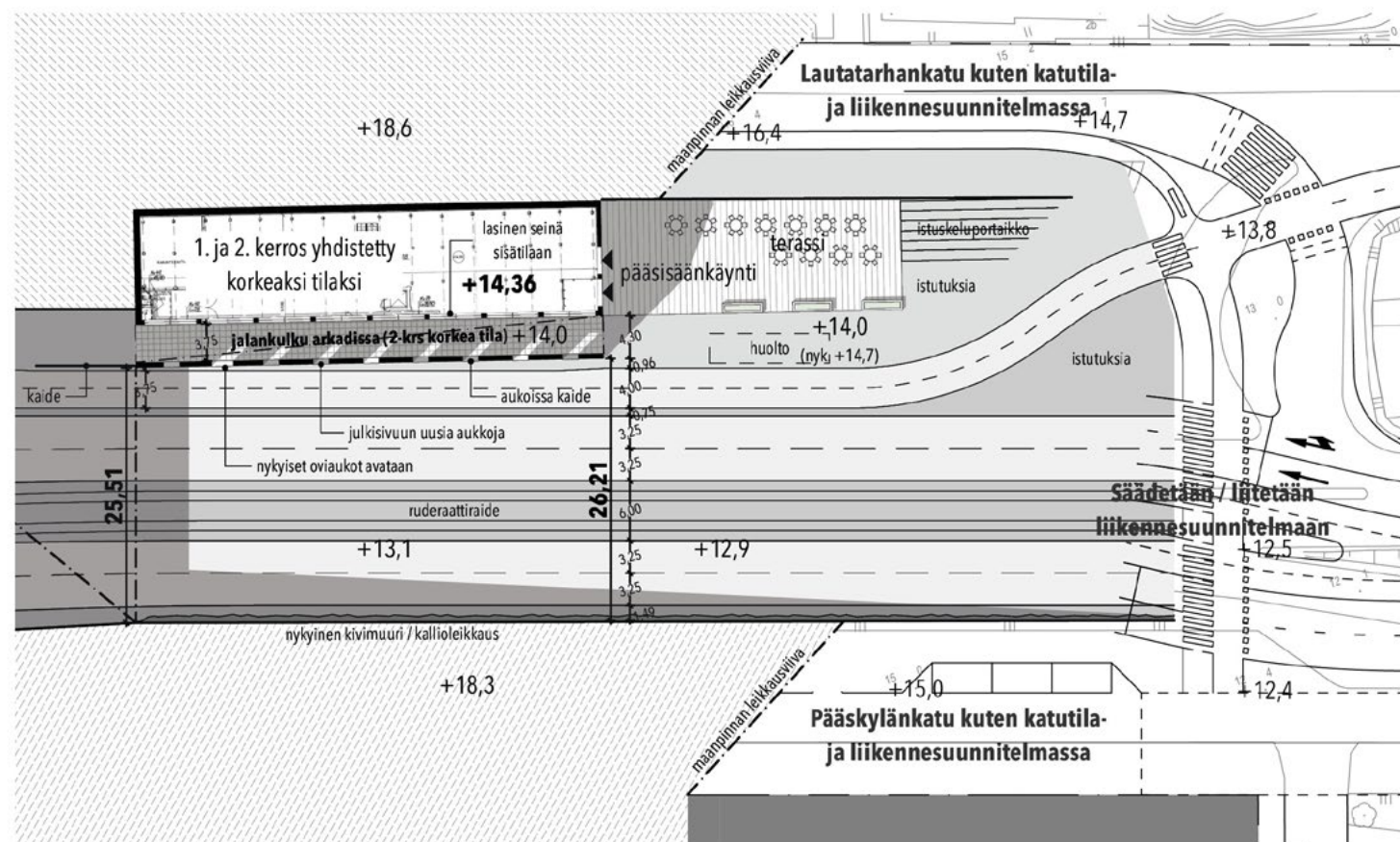
Kruununmakasiinin kohdalla katutila on poikkileikkaukseltaan hyvin ahdas, eikä tilaan saada sovitettua joukko- ja autoliikennekaistoja, pyöräilyn baanayhteyttä sekä jalankulkua. Junatien ideakilpailussa ja sen jatkosuunnittelutoimeksiannossa tutkittiin skenaariotasolla vaihtoehtoisia tapoja sijoittaa pyöräliikenteen baanayhteys ja Junatien suuntainen jalankulku Kruununmakasiinin kohdalle, mm. poistamalla autoliikenteen yhteys Lautatarhankadulta tai viemällä jalankulun yhteys Kruununmakasiinin lävitse pohjakerrokseen avattavan arkadin kautta. Pikaraitiotien saavutettavuustarkastelussa huomattiin, että Kruununmakasiinin kohta olisi optimaalinen pikaraitiotiepysäkillä. Pysäkki saavuttaisi laajasti asukkaita ympäröiviltä asuinalueilta, ja mahdollistaisi hyvät vaihtoyhteydet Hämeentiellä kulkevaan joukkoliikenteeseen. Pysäkin toteuttaminen tähän sijaintiin vaatisi kuitenkin mittavia toimenpiteitä joko Kruununmakasiinin tai Pääskylänkadun ja siihen liittyvän arvokkaan kivimuurin suhteen. Pysäkin tilantarve rajoittaisi mitä todennäköisimmin myös huomattavasti Kruununmakasiinin käyttöä.

Vihreä katu- merkintä ohjaa Lautatarhankadun ja Pääskylänkadun muutosta vehreiksi ja jalankulun ehdoilla toimiviksi yhteyksiksi. Syntyvään kaupunkitilaan on mahdollista sijoittaa myös hulevesien hallinnan rakenteita esim. sadepuutarhojen muodossa.

Jalankulun poikittaisen pääyhteyden merkintä ohjaa myöhempää liikennesuunnittelua ottamaan huomioon suojatietarpeen Kruununmakasiiniin itäpuolella. Erittäin tarpeellisen yhteyden toteutuminen Vilhonvuoren ja Hermannin välille kytkisi myös Pääskylän puiston osaksi paikallista viher- ja virkistysverkostoa.

Liikenteen tarkemmat ratkaisut ja tilavaraukset tarkentuvat jatkosuunnittelussa.

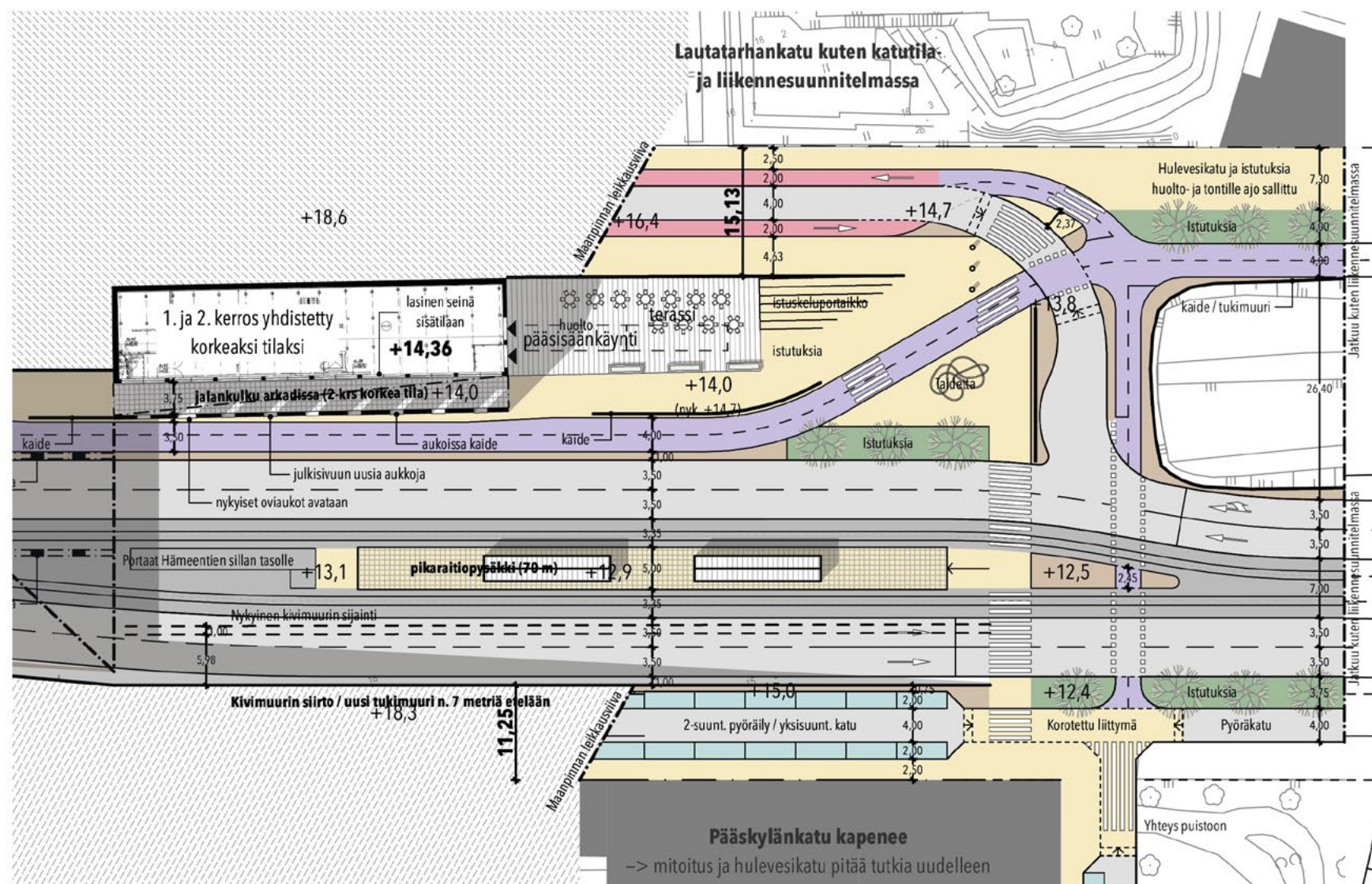
Tutustuaksesi Junatien alueen skenaarioihin tarkemmin, katso liite "Junatien ideakilpailun jatkosuunnittelu".



Skenaario, jossa jalankulku viedään arkadissa Kruununmakasiinin pohjakerroksen läpi, Junatien jatkosuunnittelutyö, L-arkkitehdit, Nomaji maisema-arkkitehdit, WSP

**VAIHTOEHTOISIA
SKENAARIO-
TARKASTELUJA**

Skenaario, jossa Kruununmakasiinin kohdalla on pikaraitiotiepysäkki. Pääskylänkadun kivimuri on skenaariossa purettu ja Pääskylänkatua kavennettu. Junatien jatkosuunnittelutyö, L-arkkitehdit.



Teurastamon alue ja Lautatarhankadun korttelit

Kaavarunko

Kaavarungossa Tynnyrintekijänkatu ja Panimokatu on merkitty vihreiksi kaduiksi, joiden kautta kulkevat jalankulun poikittaiset pääyhteydet.

Lautatarhankatuun liittyviä korttelialueita saa täydentää uusilla rakennusosilla, jotka voivat nousta tonttien nykyistä rakennetta korkeammalle.

Teurastamon ja Suvilahden alue on merkitty kulttuuri- ja tapahtumakeskittymäksi.

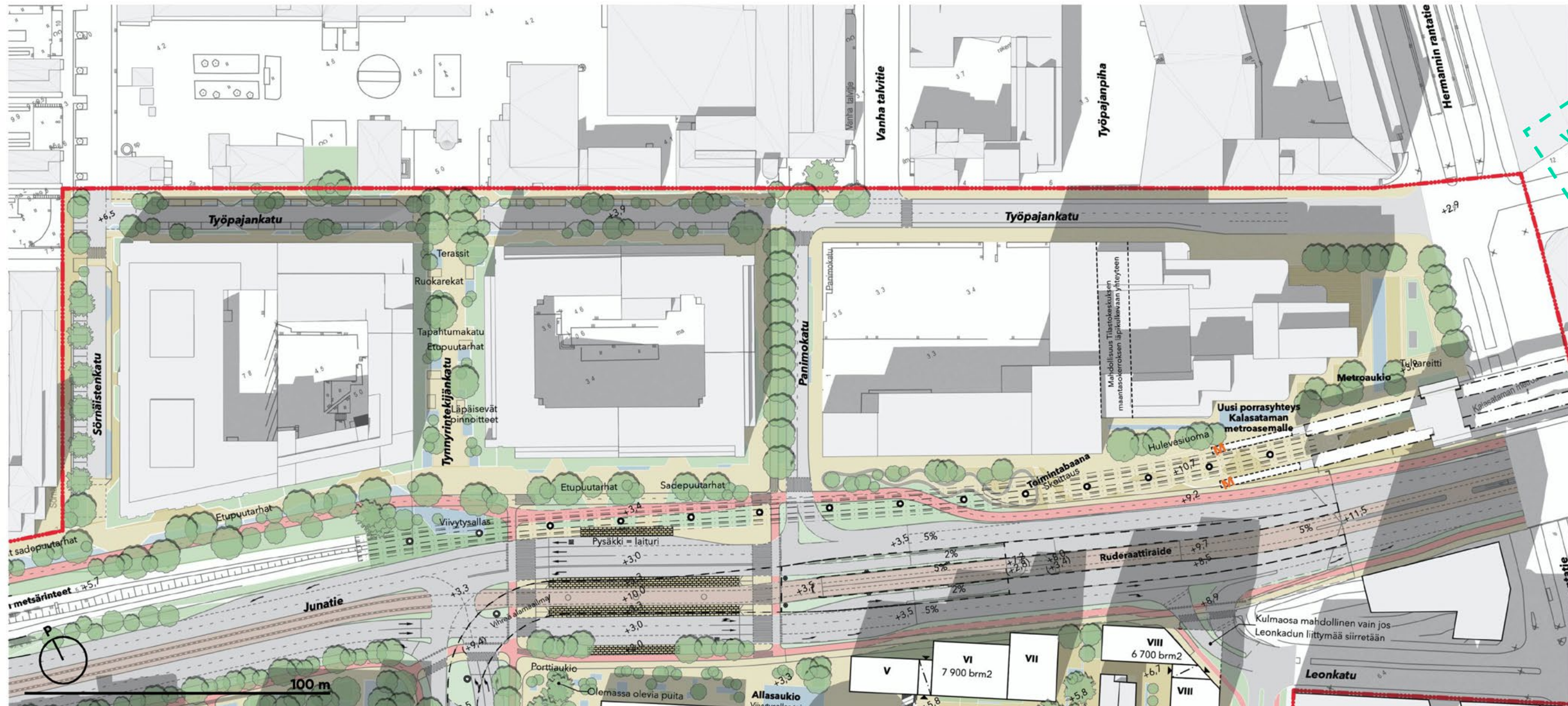
Kaavarunkotyössä tutkittuja toteutusvaihtoehtoja

Teurastamon ympäristön katuverkosto kehittyy vihreämmäksi ja jalankulku- ja oleskelupainotteisemmaksi. Junatien ideakilpailun jatkosuunnittelutyössä Suvilahtea ja Teurastamoa yhdistävä Tynnyrintekijänkatu ehdotetaan muutettavaksi viher- ja tapahtumakaduksi, joka mahdollistaisi tapahtuma-alueiden välisen synergian. Teurastamon toimintoja laajentava kävelykatuakseli asettuisi historiallisesti arvokkaan alueen sisäänkäynnin jatkeeksi.

Junatien ideatyössä esitetään myös, että Lautatarhankatua ja

metrosillan alapuolta voisi kehittää toiminnallisesti monipuolisena kaupunkitilana. Tätä "toimintabaanaa" jaksottaisivat eri teemaiset kokonaisuudet, joissa olisi vaihtelevia viher- ja katutilan ratkaisuja. Lisäksi alue on korkeusmaailmansa johdosta otollinen paikka katutilaan integroituville hulevesien hallinnan ratkaisuille.

Lautatarhankadun kortteleiden täydennysrakentaminen riippuu kiinteistön omistajien tarpeista, ja tarkentuu jatkosuunnittelussa.



Junatien jatkosuunnittelutyö, L-arkkitehdit, Nomaji maisema-arkkitehdit, WSP

Tynnyrintekijäkatu

Junatien jatkosuunnittelutyö / Nomaji maisema-arkkitehdit

Sadepuutarha, rakenteena mm. kierrätettyä ratasepeliä tai murskettä

Puinen oleskelukaluste ja tilaa ruokakojuille tms.

Etupuutarha

Monilajinen, harkitun sattumanvarainen puuistutus

Puoliläpäisevä kiveys

Ruderaattikasvillisuus kasvaa kierrätettyjen asfalttilohkareiden lomasta

VAIHTOEHTOISIA
SKENAARIO-
TARKASTELUJA

Tutustuaksesi Junatien alueen skenaarioihin tarkemmin, katso liite "Junatien ideakilpailun jatkosuunnittelu".

Lautatarhankatu

Etupuutarha

Monikerroksista kasvillisuutta

Leveä biosuodatuspainanne, sepeli-, murske- ja kasvillisuuspintainen

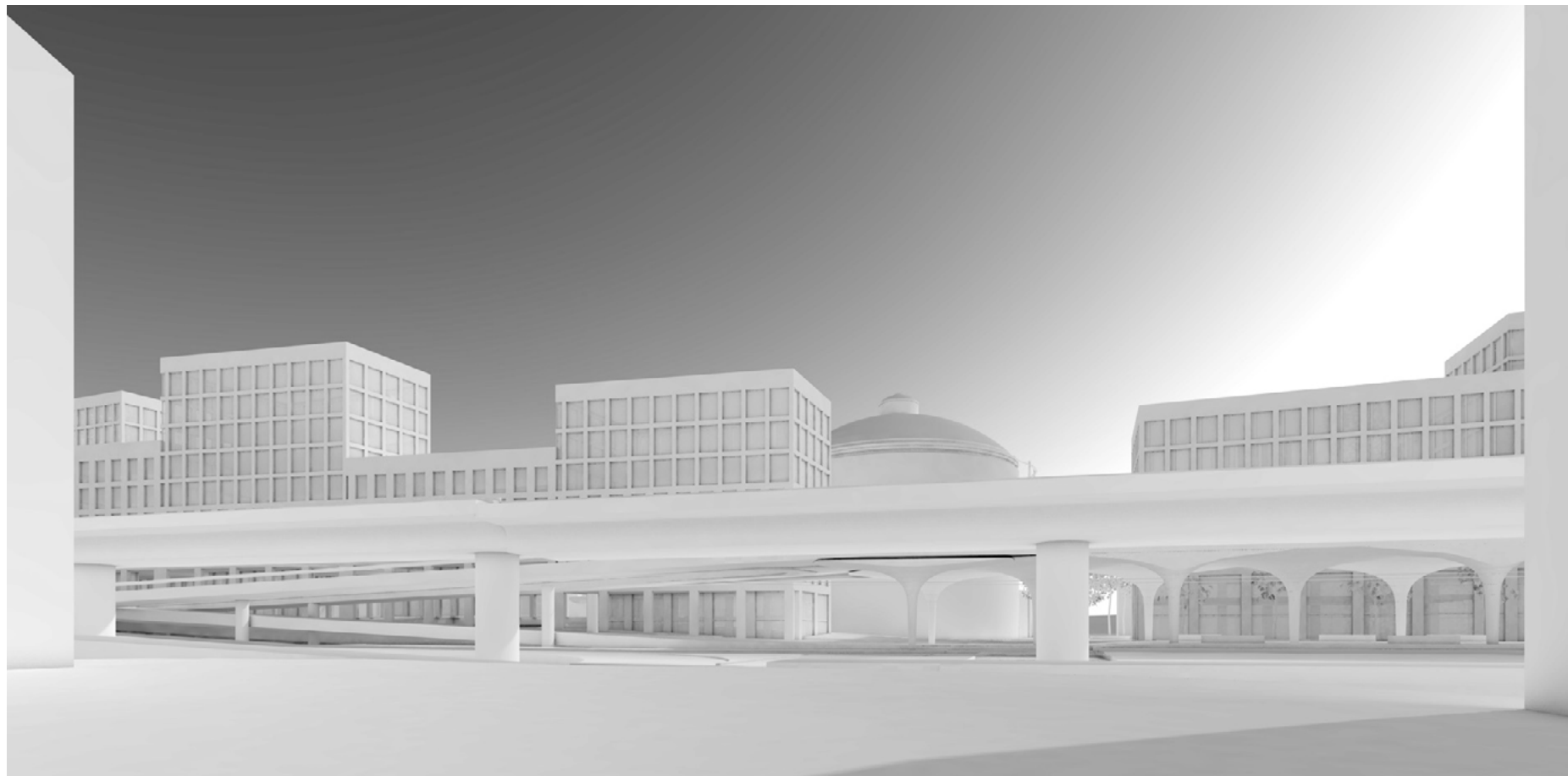
Puiset laiturit ja oleskelualueet

Pidätyspatoina kierrätettyjä raiteita, kivenlohrakeita, asfaltinkappaleita tms.

Viherkatto



Junatien jatkosuunnittelutyö, L-arkkitehdit,
Nomaji maisema-arkkitehdit, WSP





Näkymä Pääskyläncadulta kohti Suvilahtea. Uusi siltayhteys mahdollistaisi suojatieteydet Suvilahdesta Teurastamon suuntaan ja Sörnäisten rantatien yli Pääskyläncadulle. Junatien ideakilpailun jatkosuunnittelutyö, L-arkkitehdit, Nomaji maisema-arkkitehdit, WSP.

TOTEUTUMINEN



Tässä kappaleessa käydään läpi, millä eri prosesseilla ja aikajänteillä kaavarungon mukainen kehitys lähtee toteutumaan alueella, ja minkälaisia sidonnaisuuksia eri hankkeiden välillä on. Kappale sisältää myös karkeita arvioita tiettyjen oleellisten muutostöiden kustannuksista.

Toteutuminen ja vaiheistus

Teollisuuskadun akselin muutos liikenneväylästä ympäröiviä alueita yhdistäväksi eläväksi keskusta-alueeksi tulee tapahtumaan monessa vaiheessa ja eri aikajännteillä. Kaavarungossa esitetty liikenne-, täydennysrakentamis- ja kaupunkitilaratkaisut vaativat toteutuakseen jatkosuunnittelua, ja monet hankkeista ovat eri tavoin sidoksissa toisiinsa.

Kaavarunkotyön yhtenä hyötynä voidaan nähdä tiedon lisääntyminen alueesta, sekä eriaikaisten ja –alaisten, jo käynnistyneiden tai käynnistettävien hankkeiden parempi yhteensovitus. Tämä voi parhaimmillaan tarkoittaa myös kustannusten säästöä infrahankkeissa, kun kokonaiskuvan hallinnan, hankkeiden välisten sidonnaisuuksien ja suurempien muutosten potentiaalin kartoittaminen vähentävät päällekkäistä työtä ja turhia investointeja.

Toteutumisen osalta alue jakaantuu kolmeen osa-alueeseen, joita on mahdollista kehittää omina kokonaisuuksinaan. Jokeri-0 –pikaraitiotien toteutuminen vaatii kuitenkin tiettyjen asioiden ratkaisemista ja toteuttamista koko kaavarunkoalueella.

Kaavarungossa esitetty liikenne-, täydennysrakentamis- ja kaupunkitilaratkaisut vaativat toteutuakseen jatkosuunnittelua, ja monet hankkeista ovat eri tavoin sidoksissa toisiinsa.

Konepaja ja Vallilan toimitila-alue

Kaavarunkoalueen läntisimmässä osassa keskeisimpiä muutoksia ovat kortteleiden tiivistyminen ja pohjakerrosten elävöittäminen, uudet jalankulun yhteydet kortteleiden läpi, Teollisuuskadun uudet, pikaraitiotieyhteyden mahdollistavat liikennejärjestelyt ja niihin liittyvät suojatiet, sekä vihreinä katuina kehitettävät katuyhteydet.

Kortteleiden uudistaminen nykyistä suuremmalla tehokkuudella vaatii asemakaavan muutosta. Ns. Sturenportin kortteliin (Teollisuuskadun ja Sturenkadun kulmassa) sekä Konepajan sähköjunahalliin tutkitaan jo alustavasti kaavamuutosta. Näiden kummankin korttelin

kehittäminen on myös edellytyksenä alueen uusien poikittaisten jalankulun yhteyksien toteutumiseksi. Sähköjunahallin kohdalla yhteys on merkitty jo voimassa olevaan asemakaavaan. Tonteilla tapahtuvien muutosten lisäksi jalankulun poikittaiset yhteydet edellyttävät Teollisuuskadun liikennejärjestelyjen muuttamista.

VR neuvottelee parhaillaan Bruno Granholmin aukion ja Teollisuuskadun välinen ns. hybriditontin myynnistä. Tontille voidaan rakentaa joko voimassa olevan asemakaavan mukaisesti, tai sille voidaan hakea kaavamuutosta.

Kuortaneenkadun, Töysänskadun ja Sturenkadun rampin kehittäminen vihreinä katuina edellyttää muutoksia liikenne- ja/ tai pysäköintijärjestelyihin, sekä ainakin Töysänskadun osalta myös kunnallistekniikkaan. Muutoksia voisi olla mahdollista tehdä jo

etupainotteisesti ennen koko Teollisuuskadun parannusta. Erityisesti Kuortaneenkataua, jonka voimassa olevan asemakaavan mukaista puuriviä ei ole koskaan toteutettu, voisi ajatella kehitettävän alueen pilottihankkeena. Vihreä Kuortaneenkatu osoittaisi alueen kehityksessä tavoitellun laatutason ja elävöittäisi Vallilan toimitila-aluetta. Osoitteeseen Kuortaneenkatu 4 suunnitellaan uutta toimistorakennusta, joko poikkeamismenettelyllä tai asemakaavamuutoksella. Uuden, nykyaikaisen toimitilan rakentuminen tukisi Kuortaneenkadun muutosta.

Vihreiden katujen toteuttaminen vaatii liikenteellistä ja teknistaloudellista jatkosuunnittelua, jonka yhteydessä selvitetään ajo- ja pysäköintijärjestelyjen muutosmahdollisuudet ja niiden vaikutukset sekä toteutuksen vaatimat kunnallistekniset muutostarpeet.

Sähköttäjänpuiston täydennysrakentamisen toteuttaminen vaatii tarkempaa suunnittelua pikaraitiotien toteutukseen ja siihen varautumiseen liittyen. Hankkeen toteutumisen yhteydessä myös jalankulun yhteys Teollisuuskadulta Ratamestarinkadulle ja Sähköttäjänpuistoon paranisi.

Pikaraitiotie vaatii uuden joukkoliikennekaistan lisäksi raiteiden viemisen maan alle Pasilan päässä sekä Sturenkadun sillan uusimisen.



Joukkoliikenteen runkoyhteys Teollisuuskadun länsipäässä

Suunnittelualueen läpi kulkeva yleiskaava 2016 mukainen joukkoliikenteen runkoyhteys kulkee uuden maanalaisen yleiskaavan mukaisesti maanalaisena raideyhteytenä Teollisuuskadulta Itä-Pasilan alitse kohti Pasilan asemaa (Triplan asemavaraus). Yhteyden linjauksia on selvitetty mm. ratateknisen toiminnallisuuden sekä rakennettavuuden näkökulmasta.

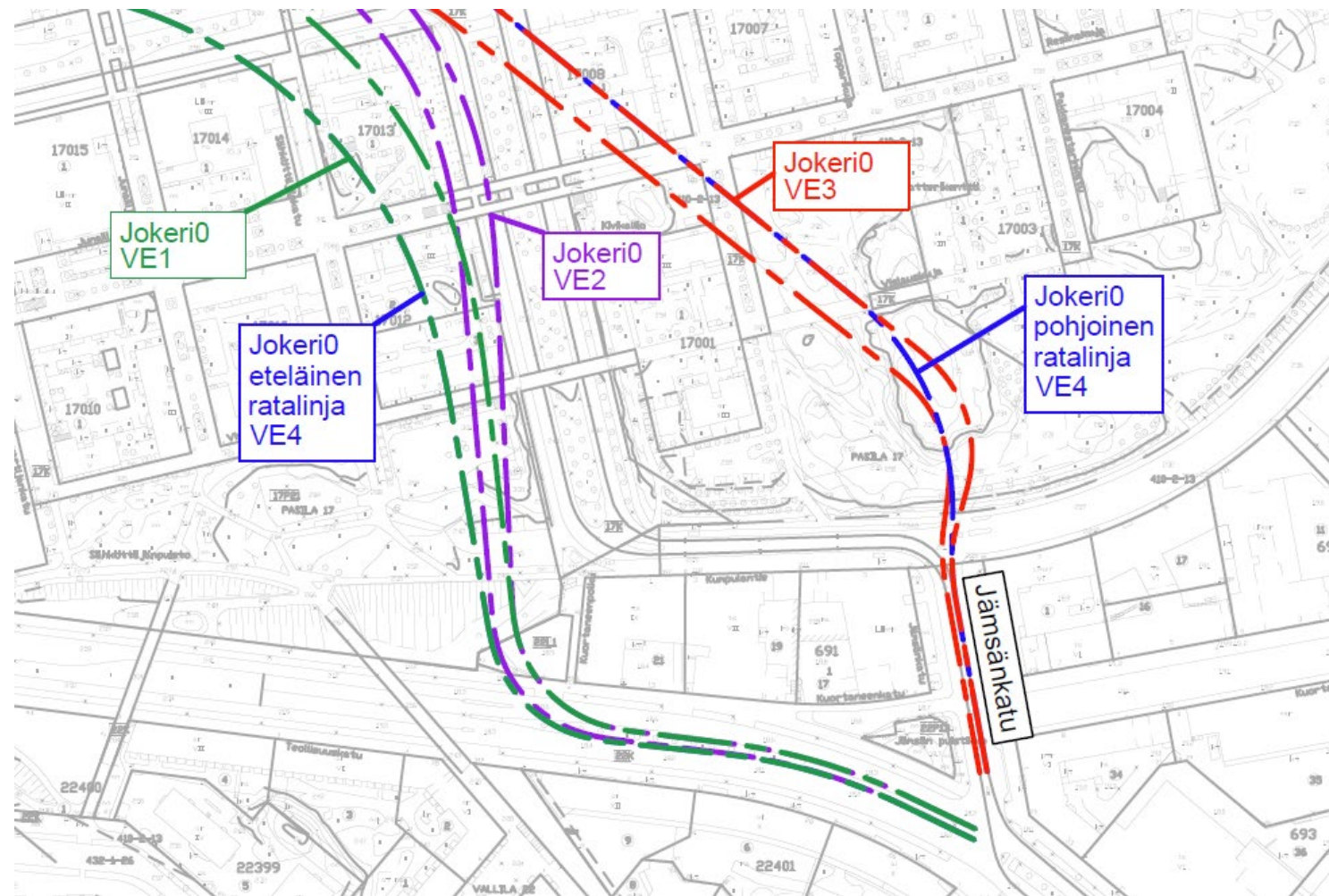
Maanalaista raideyhteyttä on tutkittu Teollisuuskadun pohjoisosasta neljällä linjausvaihtoehdolla:

- Teollisuuskadulla Jämsänkadun risteyskeskuksen länsipuolelta alkavana betonikaukalona ja -tunnelina alittaen Teollisuuskadun lännen suunnan kaistat
- Teollisuuskadun lännen suunnan kaistat Sähköttäjänpuiston kohdalla tasossa ylittävänä ratana
- Teollisuuskadulta Jämsänkatua pitkin sen pohjoispuolella maanalle johtavana linjauksena.
- Teollisuuskadulta jaettuna yhteytenä siten, että eteläinen linjaus kulkee Sähköttäjänpuiston alitse ja pohjoinen yhteys Jämsänkadulta maanalle johtavana linjauksena.

Linjausvaihtoehdoista kaukalossa kulkeva linjausvaihtoehto (VE1) mahdollistaa vähäisten risteämien johdosta sujuvan ja turvallisen liikennetarkoituksen toteuttamisen.

Alustavan arvion mukaan linjausvaihtoehdon vaatimat rakenteet ovat yhteensovittavissa rakennettuun ympäristöön mahdollistaen myös Sähköttäjänpuiston ja sen Teollisuuskatuun rajautuvan alueen jatkokehittämisen.

Kehittämisessä ja jatkosuunnittelussa on huomioitava linjausvaihtoehtojen asettamat reunaehdot.



Tutkittuja vaihtoehtoisia linjauksia Teollisuuskadun pohjoisosan raideyhteydelle, Afry



Uusi rakentamisen paikka pohjoisesta, Sähköttäjänpuistosta nähtynä. Pikakaraitiotien viemistä tästä kohtaa maan alle tutkitaan.

Sturenkadun silta

Nykyinen vuonna 1929 rakennettu silta on peruskorjauksen tarpeessa (< 5 vuotta). Peruskorjaus on alustavasti ohjelmoitu Sturenkadun peruskorjauksen yhteyteen vuosille 2024-2025, ja peruskorjauksen kustannusten voidaan arvioida olevan noin 0,8 M€. Peruskorjauksen siirtäminen lisää peruskorjauksen kustannuksia.

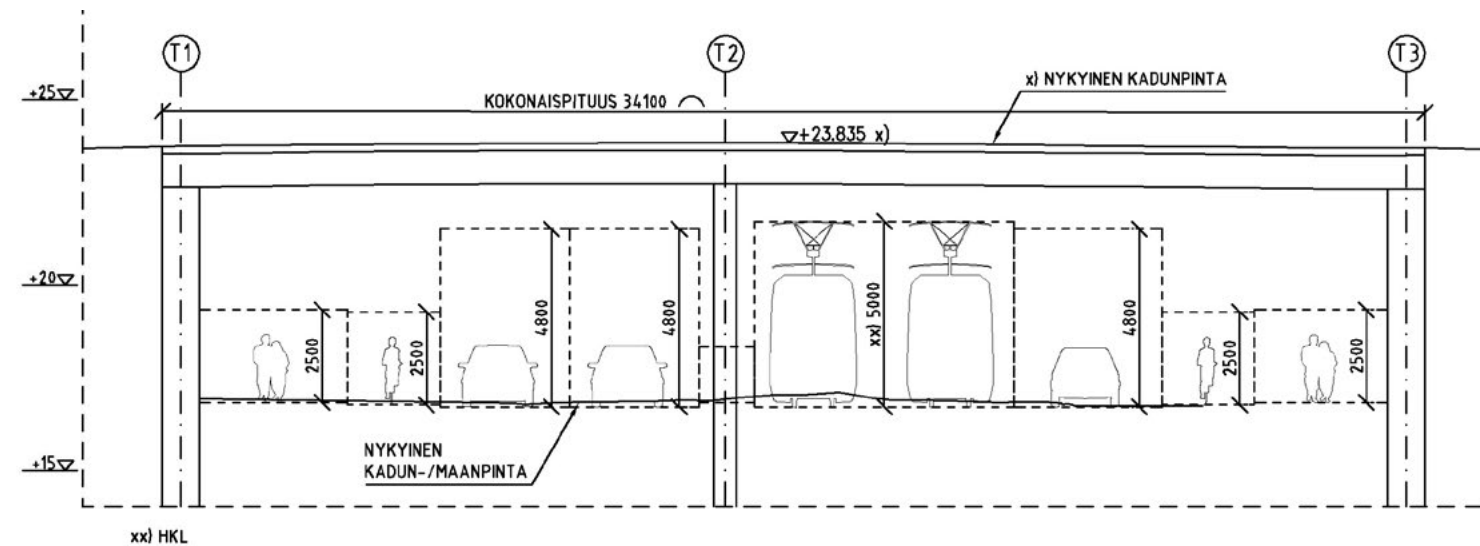
Pikaraitiotien vaatiman joukkoliikennekaistan ja Teollisuuskadun muun liikenteen viemiseksi Sturenkadun alitse tarvittaisiin sillan alle kuitenkin nykyistä leveämpi kulkuyhteys. Tämän takia Sturenkadun sillan uusimisesta on laadittu kaavarunkotyön yhteydessä rakennetekninen yleissuunnitelma. Suunnittelun lähtökohtana on ollut siltarakenteen sovittaminen ympäristöön siten, että alueen nykyiset kivimuurirakenteet on mahdollista säilyttää mahdollisimman laajasti. Tämän lisäksi sillan uusiminen mahdollistaa joukkoliikenteen runkoyhteyden kaistojen sijoittamisen Teollisuuskadulle ja myös kävely- ja pyöräily-yhteyksien parantamisen sillan päällä Sturenkadulla, kun nykyisellään kapeaa siltaa voidaan uudistamisen yhteydessä levenittää.

Uuden tavanomaisen siltarakenteen kustannukset ovat rakenneratkaisusta ja laajuudesta riippuen noin 3 - 4,2M€. Uusi silta olisi mahdollista toteuttaa aikaisintaan noin viiden vuoden kuluttua. Mikäli Sturenkadun siltaan ei kohdisteta korjaus- tai kunnostustoimenpiteitä ennen uuden sillan rakentamista, jouduttaneen sillan käyttöä rajoittamaan. Toisaalta kaksi peräkkäistä korjausta aiheuttaisivat enemmän häiriöitä ja käyttökatkoksia liikenteessä.

Jatkosuunnittelussa tulee huomioida ympäristössä sijaitsevat muurirakenteet ja niiden asettamat reunaehdot sekä Sturenkadun liikenteelliset tavoitteet.

HSL:n mukaan Sturenkadulla ei ole ollut joukkoliikenneverkolla suurta merkitystä, kun joukkoliikenteen päävirrat ovat keskittyneet esimerkiksi Hämeentielle ja Mäkelänskadulle. Kantakaupungin ja laajemminkin koko seudun maankäytön tiivistyessä voi olla tarpeen johtaa esimerkiksi pohjoisesta Lahdenväylän suunnasta tulevaa joukkoliikennettä myös Sturenkadun suuntaan, mikä voisi parantaa Teollisuuskadun akselin saavutettavuutta. Joukkoliikenneyhteyksien kehittäminen Sturenkadulla edellyttää kuitenkin joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantamista. Sturenkatu on myös tärkeä reitti valtateiden 4 – 7 suuntaiselle kaukobussiliikenteelle.

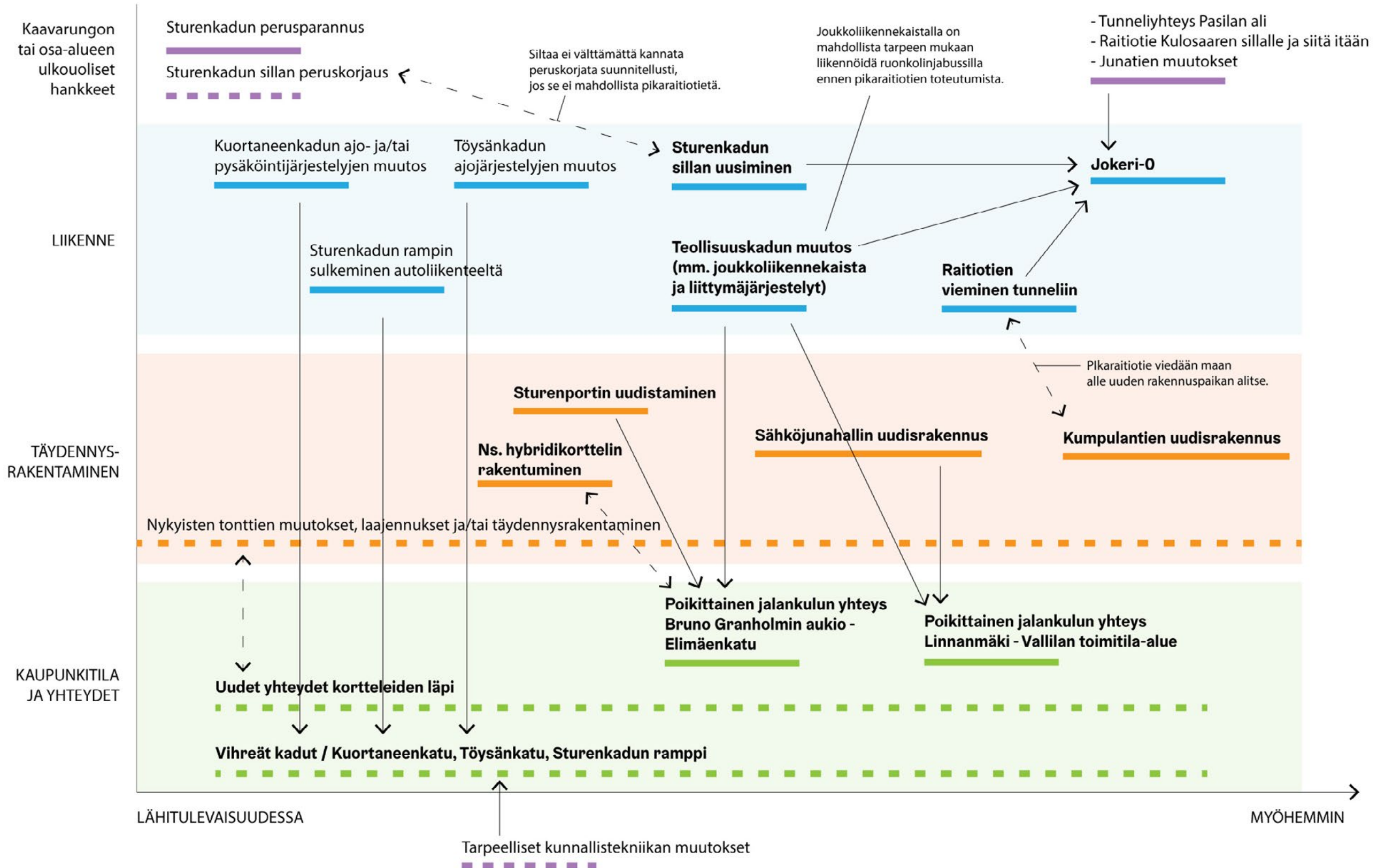
Myös Kaupunki- ja pikaraitioliikenteen linjastosuunnitelmassa (RAILI-2) on alustavasti tutkittu raitioliikenteen palauttamista Sturenkadulle, mikä myös osaltaan nostaisi Sturenkadun merkitystä osana joukkoliikenneverkkoa. Linjastosuunnitelman ratkaisut varmistuvat vuoden 2021 aikana



Siltaluonnos, 2+1 autoliikenteen kaistaa, nykyiset leveydet. Sturenkadun ja Hämeentien sillat, Rakennetekninen yleissuunnittelu, Afry.



Kaavio pyrkii havainnollistamaan kehittämisen keskinäisiä sidonnaisuuksia akselin eri alueilla. Kaavio ei kuvaa hankkeiden keskinäistä ajallista järjestystä, vaan sitä, minkä asioiden on toteuduttava, ennen kuin joku toinen asia voidaan tehdä.



Teollisuuskadun laakso

Kaavarunkoalueen keskeisissä osissa keskeisimpiä muutoksia ovat Satamaradankadun kortteleiden täydennysrakentaminen, Teollisuuskadun uudet, pikaraitiotieyhteyden mahdollistavat liikennejärjestelyt pysäkin paikkoineen, Aleksis Kiven kadun itäpään, Dallapénpuiston ja Kinaporin alueen muutokset sekä Sörnäisten metroaseman uusi sisäänkäynti.

Satamaradankatu 6:n tontin asemakaavamuutos on jo valmistelussa. Kaavarungon tavoitteiden mukaisen kaavamuutos mahdollistaisi cheerleading- ja voimisteluhallin rakentamisen. Satamaradankadun korttelin läntisimmän osan rakentamista vaikeuttavat tontin kapeus ja kaupungin vuokratontilla sijaitsevan SOK:n pysäköintilaitoksen sisäänajoramppi.

Nordean korttelissa on parhaillaan käynnissä vuonna 2019 muutetun asemakaavan mukainen lisärakentaminen ja maantasokerrosten muutostyöt.

Dallapénpuiston itäkärjen täydennysrakentaminen edellyttää puiston samanaikaista kehittämistä sekä Aleksis Kiven kadun pohjoisten kaistojen ottamista osaksi puistoa, jotta alueen virkistysmahdollisuudet eivät heikkene. Pikaraitiotien pysäkkivarauksen paikka vaikuttaa täydennysrakentamisen sijoitteluun. Pysäkki Vääksyntien länsipuolella, OP:n edustalla, veisi tilaa rakentamiselta ja työntäisi rakennusta kohti Dallapénpuiston käytettävimpiä osia. Tämä johtuu osittain kaupungin OP:lle vuokraaman LPA-alueen pysäköintikäytöstä.

Aleksis Kiven kadulle on ennen kaavarunkoa tehty katusuunnitelma,

jossa muutetaan mm. pyöräliikenteen järjestelyjä. Katusuunnitelmaa ei kuitenkaan ole vielä toteutettu, sillä muutostyöt vaativat HSY:n viemäritunnelihankkeen osittaisen toteuttamisen.

Joukkoliikennekaistan toteuttaminen Teollisuuskadulle ja Junatielle edellyttää Aleksis Kiven kadulla liikennöivien bussilinjojen ja taksien siirtämisen kulkemaan Kustaankadun kautta Aleksis Kiven kadun itäpään sijaan. Tämä toisaalta parantaa edellytyksiä muodostaa Dallapénpuistosta, Aleksis Kiven kadun pohjoisista kaistoista ja Kinaporin alueesta merkittävä julkisten ulkotilojen ja puistojen kokonaisuus.

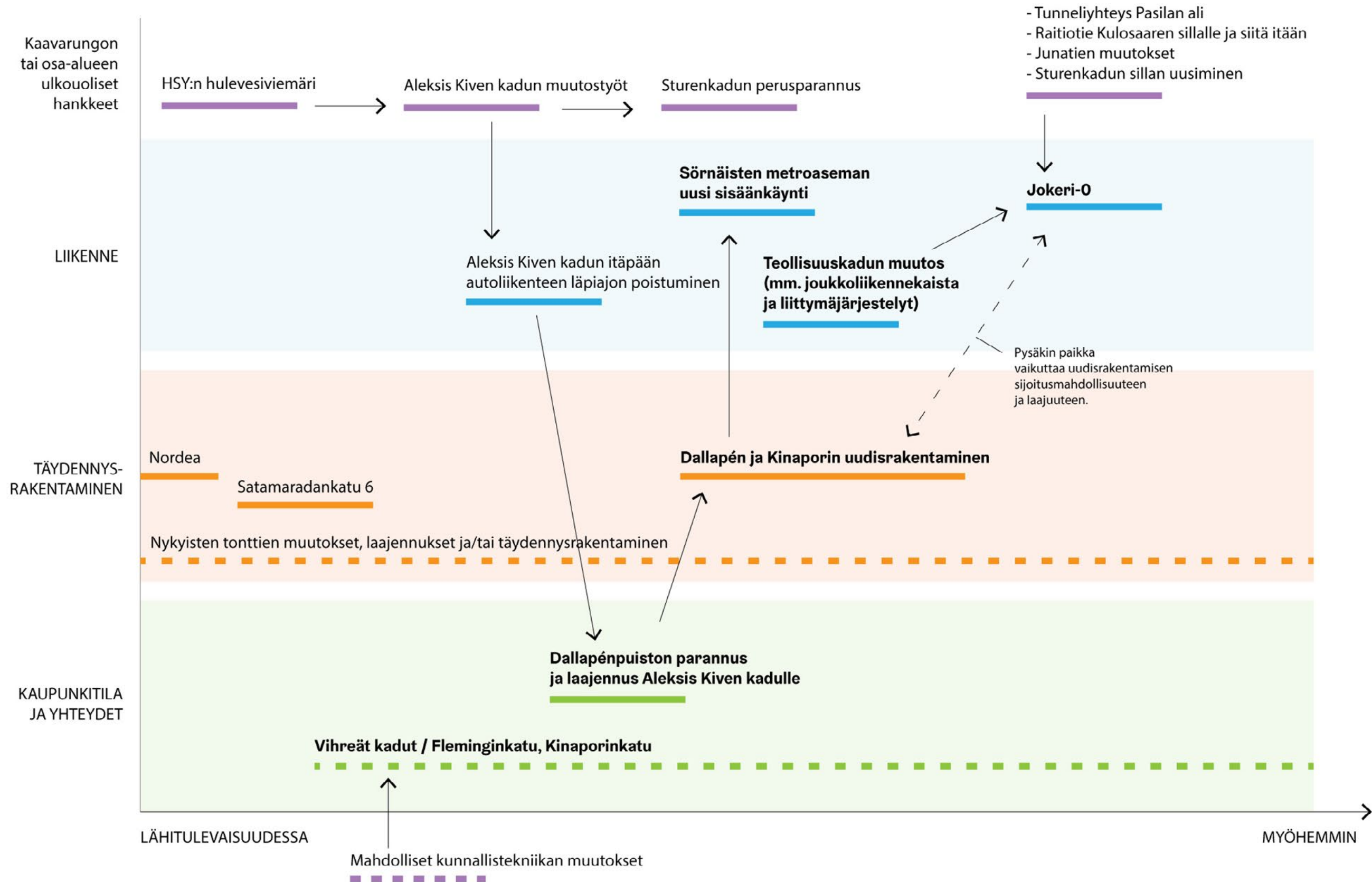
Kinaporinpuiston täydennysrakentaminen ja Sörnäisten metroaseman uusi sisäänkäynti vaativat merkittäviä lisäselvityksiä mm. rakentamisen sijoittumisen sekä metron maanalaisiin tiloihin liittymisen suhteen.



Näkymä Hämeentien yli
Dallapénpuiston suuntaan.

Teollisuuskadun laakso, toteutumisen sidonnaisuuksia

Kaavio pyrkii havainnollistamaan kehittämisen keskinäisiä sidonnaisuuksia akselin eri alueilla. Kaavio ei kuvaa hankkeiden keskinäistä ajallista järjestystä, vaan sitä, minkä asioiden on toteuduttava, ennen kuin joku toinen asia voidaan tehdä.



Junatien alue

Suurimmat liikenteelliset ja kaupunkirakenteelliset muutokset kaavarunko osoittaa Junatien alueelle. Nykyisen Junatien sillan korvaaminen uudella siltayhteydellä Sörnäisten rantatielle mahdollistaa muun liikenteen viemisen tasoon, uusien jalankulun ja pyöräilyn yhteyksien toteuttamisen sekä Suvilahden pohjoisreunan täydennysrakentamisen. Panimokatua, Tynnyrintekijänpäätä ja Työpajankatua on mahdollista kehittää itsenäisesti jo ennen näitä suurempia muutoksia. Yhteyksien kehittäminen ns. vihreinä katuina edellyttää kuitenkin sekä liikenteellistä että teknistaloudellista jatkosuunnittelua ja vaikutusten arviointia.

Tällä hetkellä käyttämättömänä olevasta Kruununmakasiinista tehtiin kaupungille ostotarjous vuoden 2020 keväällä. Elmu ry., Kallioliike ja Kallion Block Party haluavat kehittää makasiinia matalan kynnyksen kulttuurikeskuksena ja konserttitilana. Hankkeen edellytyksiä on tarkasteltu alustavasti. Rakennuksen kunnon ja suojelunäkökohtien lisäksi haastetta aiheuttaa Junatien katutilan ahtaus makasiini kohdalla. Joukkoliikennekaistan toteuttaminen edellyttäisi lisätilan hankkimista liikenteelle joko Kruununmakasiinin tai Pääskylänkadun ja sitä tukevan historiallisesti arvokkaan kivimuurin puolelta. Lisäksi pikaraitiotiepysäkkien saavutettavuustarkastelussa Kruununmakasiinin kohta nousi esille saavutettavuuden kannalta erinomaisena pysäkin paikkana. Makasiinin käyttöönotto ja sen viereisten katutilojen toteutusratkaisut vaativat merkittävää jatkosuunnittelua ja vaikutusten arviointia.

Pääskylänkatua ja Lautatarhankatua voidaan alkaa kehittää Teollisuuskatua ja Kalastamaa yhdistävinä vihreinä ja sujuvina jalankulun yhteyksinä siinä vaiheessa, kun Junatien suuremmat liikenteelliset muutokset on toteutettu.



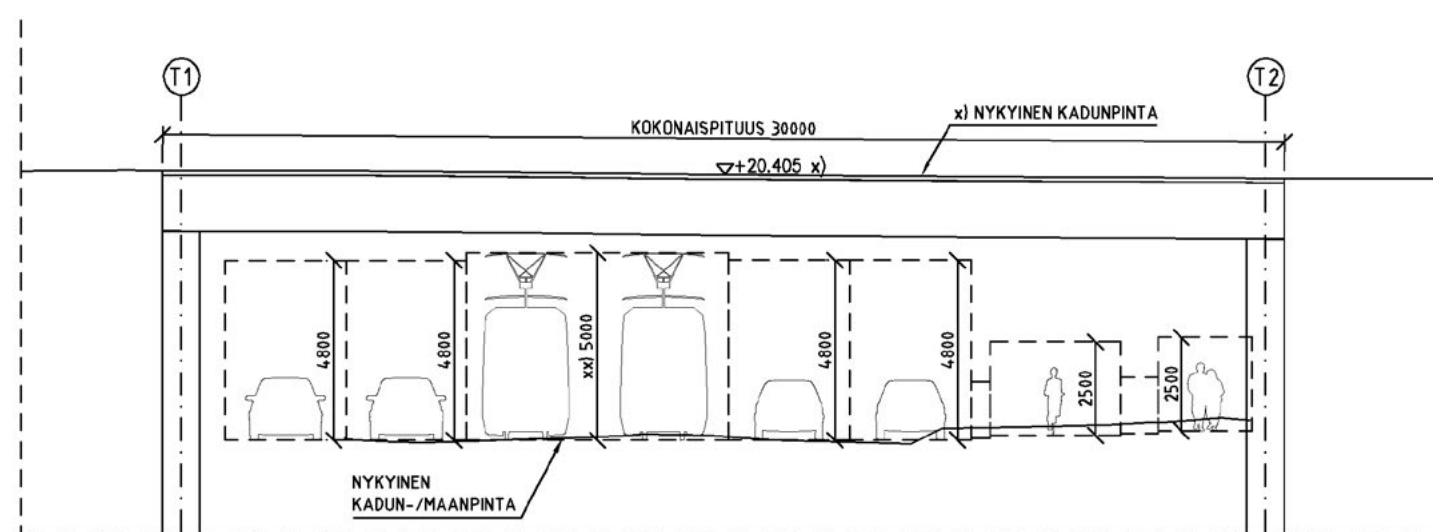
Hämeentien silta

Nykyinen silta on rakennettu vuonna 1988 ja siltarakenne on tyydyttävässä kunnossa. Nykyiseen siltarakenteeseen kohdistuu tavanomaisia korjaus- ja ylläpitotoimenpiteitä.

Hämeentien sillan kohdalle esitetyt liikennesuunnitelmaluonnokset perustuvat ratkaisuun, jossa jalankulkuyhteys on esitetty kulkevaksi Kruununmakasiinin läpi ja sillan pohjoispuolen tuki on siirretty nykyisen verkkomuurin linjaan.

Tutkittu liikenneratkaistus vaatii tilantarpeen vuoksi sillan uusimisen ja sillan uusimisesta on laadittu rakennetekninen yleissuunnitelma. Suunnittelun lähtökohtana on mahdollistaa sekä Hämeentien nykyisten toimintojen säilyminen ja Teollisuuskadun joukkoliikenteen runkoyhteyden mahdollistaminen siten, että myös alueen kivimuurirakenteet on mahdollista säilyttää. Uuden tavanomaisen siltarakenteen kustannukset ovat tutkitulla vaihtoehdolla noin 5,3 – 6,3 M€ kannen laajuudesta riippuen.

Jatkosuunnittelussa on mahdollista selvittää toteutusvaihtoehtoa,



Siltaluonnos, 2+1, nykyiset leveydet.
Sturenkadun ja Hämeentien sillat,
Rakennetekninen yleissuunnittelu, Afry

jossa Teollisuuskatu linjataan kulkemaan kokonaisuudessaan Kruununmakasiinin eteläpuolitse. Linjausvaihto johtaa kuitenkin laajoihin muutostarpeisiin Pääskylänkadulla sekä nykyisten muurirakenteiden laajaan uusimiseen.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut –kuntayhtymällä (HSY) on rakennussuunnitteluvaiheessa pääosin Hämeentien sillan pohjoispuolelle sijoittuva hulevesiviemärihanke, joka toteutuessaan mahdollistaa Mäkelänkadun, Aleksis Kiven Kadun sekä Teollisuuskadun hulevesien eriyttämisen.

Hankkeen toteutusaikataulu on alustavasti viemäritunnelin osalta vuosina 2021-2023 ja Lautatarhankadun osalta vuosina 2022-2023. Toteutusratkaisua on yhteensovitetty Teollisuuskadun alustavan suunnittelun kanssa ja hanke asettaa yhteensovitustarpeen myös uusittavan sillan jatkosuunnittelulle.

Hämeentien sillan ympäristön jatkosuunnittelussa tulee huomioida mm. metron asettamat reunaehdot, nykyiset muurirakenteet sekä maanalaiset tilat kulkuyhteyksineen.



Junatien silta ja metroramppi

Teollisuuskadun akselin kaavarungossa Junatien alueelle esitetyt ratkaisut, kuten mm. uudistetut liikennejärjestelyt, uudet jalankulun yhteydet ja julkiset ulkotilat perustuvat Junatien alueen ideakilpailun voittaneeseen Crossroads -ehdotukseen. Ratkaisun toteuttaminen edellyttää Junatien nykyisen siltarakenteen purkamista.

Nykyinen Sörnäisten rantatien ylittävä silta on rakennettu vuonna 1972 ja siltarakenne on peruskorjauksen tarpeessa (< 5 vuotta). Sillan peruskorjaus on korjausohjelmassa ja peruskorjauskustannukset on arvioitu olevan noin 2 M€. Sillan peruskorjauksen kustannuksia lisää liikenteen poikkeuksellisen haastavat työnaikaiset liikennejärjestelyt sekä sillan rakenneratkaisun ominaisuudet.

Nykyisen Junatien sillan purkaminen ja katumuutokset johtavat nykyisen metropenkereen eteläpuolella penkereen vahvistustarpeeseen sekä tukimuurirakenteeseen. Katulinjauksen

siirto etelään vähentää merkittävästi metroliiikennöinnin keskeytymiseen liittyvää riskiä.

Metropenkereen pohjoispuolella, Lautatarhankadun varressa, on myös varauduttava penkereen vahvistukseen ja tukimuurirakenteeseen. Lautatarhankadun eteläpuolelle esitetyt viher- ja aluerakenteet aiheuttavat muutostarpeita metropenkereeseen.

Metroradan ympäristössä tapahtuvat muutokset ja niiden vaatimat rakenteet aiheuttavat toteutustavasta riippuen noin 3 -6 miljoonan euron kustannusvaikutukset (ei sis. liikennöinnin keskeytyskuluja). Tarvittavien alue- ja suojausrakenteiden toteuttaminen aiheuttaa metron liikennöintiin arvion perusteella toteutustavasta riippuen noin 0- 14 vuorokauden käyttökatkon.

Metron liikennöinnin jatkuvuuteen ja turvallisuusteen on kiinnitettävä jatkosuunnittelussa erityistä huomiota.

Sörnäisten rantatien uusi siltayhteys

Kaavarungossa esitetystä Sörnäisten rantatien uudesta siltayhteydestä on käynnistetty rakennetekninen yleissuunnittelu. Siltayhteys jakautuu Sörnäisten rantatieltä tulevaan ajoneuvoliikenteen siltaan sekä Redin paikoitusrampin ylittävään raitiotiesiltaan. Siltayhteyden toteutettavuutta on arvioitu voittaneen kilpailutyön perusratkaisujen sekä alueen yleistasausten muutostarpeiden ja myös Sörnäistentunnelin sekä alueen rakenteiden yhteensovitusarpeiden lähtökohdista.

Alustavan arvion mukaan siltayhteys on toteutettavissa ja yhteensovitettavissa esitettyyn sijaintiin. Sillan toteuttaminen vaatii rakenteiden yhteensovitusta mm. Sörnäistentunnelin, alueelle suunnitellun tulvareitistön sekä Redin paikoituslaitosyhteyden kanssa, mukaan lukien rakentamisen vaiheistus.

Uuden siltayhteyden eteläosan penger- ja pystyrakenteiden



Nykytilanteessa runkolinjabussin pysäkillä on kulku ainoastaan porrasyhteyden kautta.

Hahmotelma Sörnäisten rantatien uudesta siltayhteydestä, Junatien jatkosuunnittelutyö, L-arkkitehdit, Nomaji maisema-arkkitehdit, WSP



huomioiminen Sörnäistentunnelin jatkosuunnittelussa ja toteutuksessa vähentävät siltayhteyden kustannus- ja rakentamisen aikaisia vaikutuksia. **Siltayhteys on toteutettavissa ennen Sörnäistentunnelia mutta vaiheistus johtaa käytännössä tunnelirakenteiden osittaiseen toteutukseen tai siltayhteyden osittaiseen purkamiseen ja uudelleen rakentamiseen.**

Uuden siltarakenteen kustannukset ilman Sörnäistentunnelin ja Redin ramppirakenteen muutoskustannuksia on arvioitu olevan noin 36 miljoonaa euroa, josta raitiotiesillan osuus on noin 4,5 miljoonaa euroa.

Redi

Joukkoliikenteen runkolinjan ja sen eri pysäkkivaihtoehtojen sekä laadukkaan vaihtoyhteyden toteutettavuutta on tutkittu yleissuunnittelutasoisella selvityksellä.

Alustavan arvion mukaan raitiotielinjaus on toteuttavissa nykyistä Itäväylää pitkin sekä yhteensovittavissa nykyisten Redin rakenteiden kanssa. Redin katetulla osuudella olemassa olevat rakenteet rajaavat toteutettavia vaihtoehtoja.

Tarkastelluista pysäkkivaihtoehtoista toteuttamiskelpoisin ja vaihtoyhteyksiltään laadukkain ratkaisu on mahdollista sijoittaa

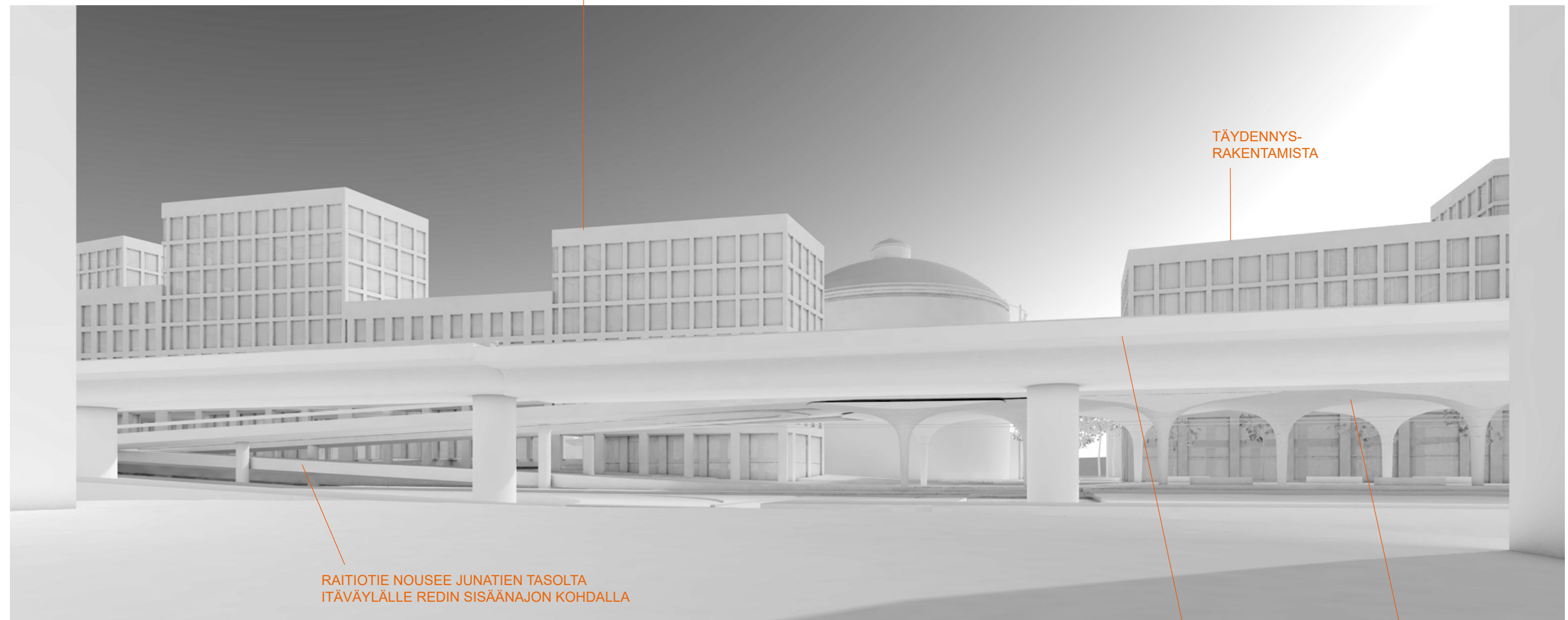
katetun osuuden länsipuolelle ja siitä on edelleen mahdollista järjestää sisäkautta kulkuyhteys Kalasataman metroasemalle.

Teollisuuskadulta kohti Redin kauppakeskusta johtava pikaraitiotieyhteys nousee siltarakenteella Junatien risteysen tasolta kohti Itäväylää nykyisen Rediin pysäköintitiloihin johtavan paikoitusrampin kohdalta. Pikaraitiotien linjaus Redin länsipuolella vaatii laajoja muutoksia pysäköintitiloihin johtavaan ramppiyhteyteen.

Alustavan arvion mukaan ramppirakennetta on mahdollista muuttaa siten, että siltayhteys on mahdollista toteuttaa.

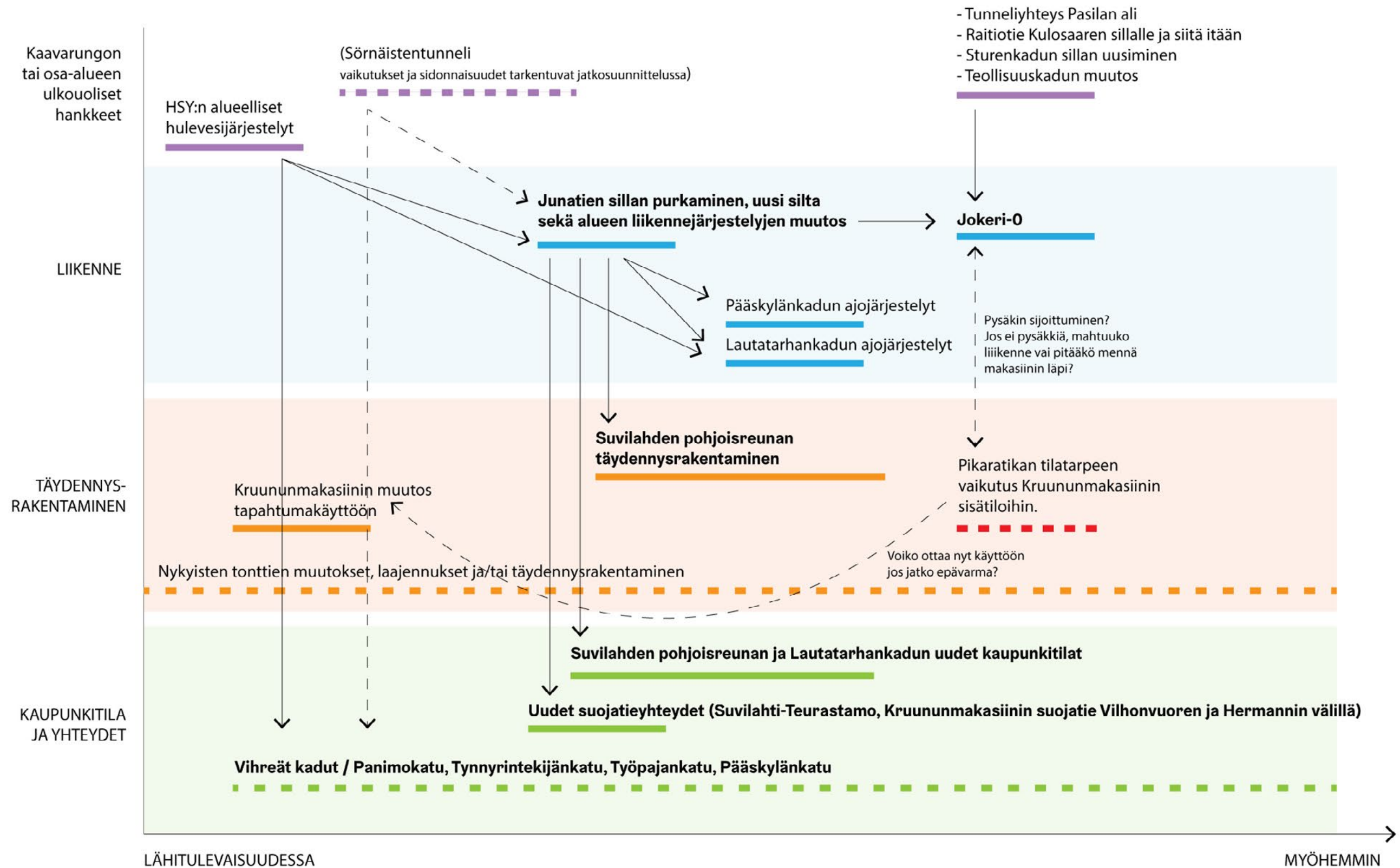
Jatkosuunnittelussa tulee huomioida olevien rakenteiden toteuttamiselle asettamat reunaehdot.

Hahmotelma Sörnäisten rantatien uudesta siltayhteydestä, Junatien jatkosuunnittelutyö, L-arkkitehdit, Nomaji maisema-arkkitehdit, WSP



Junatien alue, toteutumisen sidonnaisuuksia

Kaavio pyrkii havainnollistamaan kehittämisen keskinäisiä sidonnaisuuksia akselin eri alueilla. Kaavio ei kuvaa hankkeiden keskinäistä ajallista järjestystä, vaan sitä, minkä asioiden on toteuduttava, ennen kuin joku toinen asia voidaan tehdä.

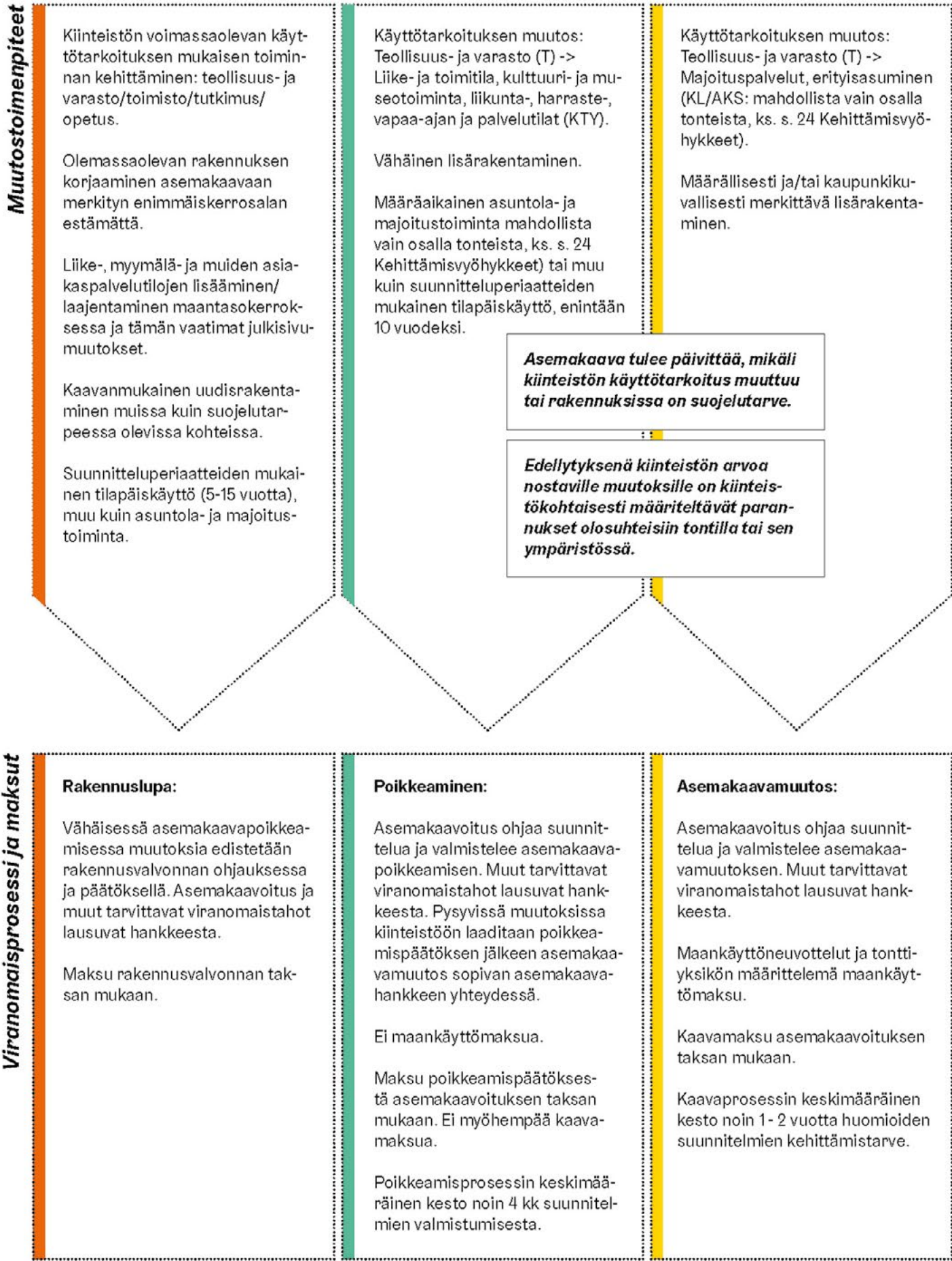


Yksityisessä omistuksessa olevien tonttien kehittyminen

Olemassa olevilla tonteilla kaavarungon mukainen kehitys voi näkyä nykyisten rakennusten kehittämisenä, laajentamisena tai uudelleenrakentamisena. Kaavarungon suunnittelualueelle ja sen ympäristöön on viime vuosina rakentunut nykyaikaisia toimistohankkeita. Tältä osin alueen kehittyminen keskeisenä työpaikka-alueena on jo käynnissä, ja alueelle kohdistuu selkeää kiinnostusta toimitilarakentajien keskuudessa.

Valtaosa, noin 90 %, kaavarunkoalueen nykyisistä kiinteistöistä on yksityisomistuksessa. Muutamalla tontilla asemakaavaa on jo muutettu kaavarungon periaatteiden (Kylk 14.12.2018) mukaisesti, ja joillekin alueille valmistellaan parhaillaan kaavamuutosta. Alueella parhaillaan käynnissä olevia hankkeita on koottu kaavioon sivulle 107. Muille alueen tonteille on mahdollista hakea lisärakentamisen mahdollistavaa asemakaavan muutosta, kaavarungon asettamat reunaehdot huomioiden. Tavoitteet alueella eivät ole muuttuneet niin merkittävästi, etteikö kiinteistöjä voisi kehittää myös voimassa olevien asemakaavojen pohjalta. Tästä poikkeuksena ovat Vallilan toimitila-alueeseen kuuluvat korttelit, joilla on voimassa rakennuskielto asemakaavan muuttamiseksi. Eri kehityspolkujen valmisteluprosesseja on avattu viereisessä kaaviossa.

Ote Vallilan toimitila-alueen
suunnitteluperiaatteista,
Helsingin kaupunki 2020



Käynnissä tai valmistelussa olevia hankkeita kaavarunkoalueella

Yksittäiset rakennushankkeet saattavat pidemmän aikaa erottua merkittävästi ympäristöstään, ennen kuin niitä ympäröivien kortteleiden kehitys etenee.



Alueen kehittämisen investointitarpeita ja hyötyjä

Investointitarpeet

Kaupungille kertyvät investointitarpeet muodostuvat pääosin liikennejärjestelyjen muutoksista, taitorakenteista, kunnallisteknisen verkoston muutoksista sekä julkisten ulkotilojen ja puistojen muutostöistä. Kaavarungon yhteydessä ei esitetä koko suunnittelualueelta kaupungille kohdistuvien töiden kustannusarviota. Kaavarunkotyön yhteydessä on selvitetty alueen merkittävimpien suunnittelukohtien vaihtoehtoisia suunnitteluratkaisuja ja niiden toteutettavuutta, sekä arvoitu niistä aiheutuvia kustannuksia. Kaavarungon yhteydessä ei päätetä investointien toteuttamisesta.

Suunnittelualueen suurimmat investointikustannukset muodostuvat yleiskaavan mukaisen joukkoliikenneyhteyden vaatimista järjestelyistä sekä Junatien risteysalueelle esitetyistä liikennejärjestelmämuutoksista. Joukkoliikenneyhteyden suunnittelu alueelle synnyttää pääosan alueelle kohdistuvista muista muutostöistä ja -kustannuksista.

Kaavarungossa on esitetty alustavien luonnosten perusteella yksittäisten rakenteiden muutuskustannuksia ja vaikutuksia. Liikennejärjestelyjen vaatimat rakentamisaikaiset aikaiset järjestelyt nostavat muutostöiden kustannuksia. Junatien alue on liikenteen toimivuuden kannalta keskeinen, joten alueen muutosten toteuttaminen vaatii poikkeuksellisen laadukasta suunnittelua sekä laajaa yhteistyötä ja yhteensovittamista.

Kaavarungon alueella sijaitsee kunnallisteknisiä järjestelmiä, jotka palvelevat suunnittelualuetta laajempaa aluetta. Liikennejärjestelmämuutoksista johtuen kunnallisteknisiin verkostoihin kohdistuu merkittäviä muutostarpeita. Osa kunnallisteknistä muutoksista mahdollistaa katu- ja maisematilan viihtyisyyden parantamisen.

Alueella sijaitsee taitorakenteita, joiden uusiminen poistaa osin tai kokonaan rakenteille kohdistuvia peruskorjausinvestointeja. Taitorakenteiden uusiminen jo rakennetussa ympäristössä ja mm. Teollisuuskadun ylittävien poikittaisyhteyksien osittainen liikennöinti työnaikaisesti lisää osaltaan kustannuksia. Suunnittelualueen eteläosassa sijaitseva metro ja sen turvallinen liikennöinti asettaa reunaehdoja hankkeiden toteutukselle ja nostaa investointikustannuksia.

Kaavarunkoalueella sijaitsee myös yksityisessä omistuksessa olevia rakenteita, joiden muutos- ja kehittämistarpeista aiheutuvista kustannuksista neuvotellaan eri osapuolten kesken.

Kaavarunkotyön yhteydessä on selvitetty alueen merkittävimpien suunnittelukohtien vaihtoehtoisia suunnitteluratkaisuja ja niiden toteutettavuutta. Kaavarungon yhteydessä ei päätetä investointien toteuttamisesta.

Junatien alue on liikenteen toimivuuden kannalta keskeinen, joten alueen muutosten toteuttaminen vaatii poikkeuksellisen laadukasta suunnittelua sekä laajaa yhteistyötä ja yhteensovittamista.

Kaavarunko mahdollistaa alueelle arviolta n. 250 – 400 000 k-m² lisä- ja täydennysrakentamisen kaavoittamisen.

Hyödyt

Teollisuuskadun kaavarunko tukee Helsingin yleiskaavan 2016 strategisia tavoitteita sekä maankäytön linjausten toteuttamista. Kaavarunko tukee ja vahvistaa edellytyksiä uusille elinkeinoelämän toimintamahdollisuuksille alueella, ja saavutettavuus paranee uuden joukkoliikenneyhteyden myötä. Alueen kehittäminen edesauttaa myös kiinteistöjen ja maan arvon nousua.

Kaavarunko mahdollistaa rakennusoikeuden kasvattamisen alueella erillisten asemakaavamuutosten myötä. Alueen nykyinen, voimassa olevien asemakaavojen mukainen kerrosala on noin 675 000 km². Kaavarunko mahdollistaa alueelle kokonaisuudessaan arviolta n. 250 – 400 000 k-m² lisä- ja täydennysrakentamisen kaavoittamisen. Alueella tulee olemaan pääasiassa pääkonttori/toimistotiloja toisesta kerroksesta ylöspäin, ensimmäiset kerrokset varataan liike- ja palvelutiloiksi. Alueen kokonaiskerrosalasta (vanha + uusi) toimistotilaa voi arvioida olevan tulevaisuudessa yhteensä 740 – 950 000 k-m². Asemakaavoituksen yhteydessä uutta liike- ja palvelutilaa voidaan arvella syntyvän maantasokerrokseen n. 45 – 70 000 k-m², joko käyttötarkoituksen muutoksin tai uudisrakentamisella.

Kaavarunko mahdollistaa myös joustavasti eri käyttötarkoituksia, lähinnä toimitilakäytössä. Kaavarunkoalueelle voi toimistorakennusten lisäksi sijoittua muita toimintoja, kuten 1 000 – 15 000 k-m² kulttuuri- ja tapahtumatilaa, 4 500 – 15 000 k-m² urheilu- tai liikuntatiloja, sekä 20 – 35 000 k-m² hotelleja. Asumista kaavarunko mahdollistaa alueella tarkoin reunaehdoin määriteltynä n. 10 – 45 000 k-m². Kaavarungon mukainen lisä- ja täydennysrakentaminen mahdollistaa alueen työpaikkamäärän kasvun noin 6 – 15 000:lla, ja kaavarungon mukainen täydentävä asuinrakentaminen voisi tuoda alueelle 250 – 1 125 uutta asukasta.

Pääosa kaavarungon mahdollistamasta uudesta rakentamisesta on lisärakentamista nykyisillä tonteilla. Liikenteen ja puistoalueiden uudelleenjärjestelyillä saadaan kuitenkin paikoittain vapautettua tilaa myös täysin uudelle korttelirakenteelle. Kaavarungon mahdollistamasta uudesta rakentamisen määrästä 45 – 60 000 k-m² on kaupungin maalle sijoitettavaa täydennysrakentamista, joka mahdollistaa uusien, pääkonttortyyppisten toimistorakennusten toteuttamisen. Kaupunkirakenteen tiivistyessä kaupungille kertyy tuloja maan myynnistä tai vuokraamisesta sekä maankäyttökorvauksista.

Nopea joukkoliikenteen runkoyhteys, erityisesti pikaraitiotie, muuttaa Teollisuuskadun statusta työ-paikka-alueena merkittävästi. Sujuvat vaihtoyhteydet eri joukkoliikennemuotojen välillä parantavat alueen

saavutettavuutta huomattavasti nykyisestä, erityisesti Konepajan ja Vallilan toimitila-alueen osalta. Uusi sisäänkäynti suoraan Sörnäisten metroasemalle Teollisuuskadun suunnasta linkittäisi alueen paljon nykyistä vahvemmin metroom. Uusi joukkoliikenteen yhteys sekä uudet metron sisäänkäynnit parantavat sekä työvoiman että asiakkaiden saavutettavuutta.

Alueen vahva profiloituminen työpaikka- ja keskusta-alueena houkuttelee alueelle uusia investointeja. Teollisuuskadun kehityksen tuoma noste ulottuu myös ympäristöön, ja voi osaltaan voimistaa esimerkiksi Sörnäisten metroaseman profiilinnousua. Uuden, modernin toimitilan rakentuminen kaavarunkoalueelle parantaa myös ympäröivien alueiden imagoa ja niillä sijaitsevien toimitilojen houkuttelevuutta. Alueen kehittymisen ja toteutuvien kiinteistökehityshankkeiden myötä työntekijä- ja kävijämäärä alueella lisääntyy, mikä tuo lisää potentiaalisia asiakkaita ja käyttäjiä alueen palveluntarjoajille.

Laadukkaat julkiset ulkotilat ovat alueen vetovoimaa lisäävä tekijä, joka houkuttelee kaupunkilaisten lisäksi myös yrityksiä ja liike-elämää. Viihtyisät puistot ja korkeatasoiset julkiset ulkotilat ovat elimellinen osa uutta, houkuttelevaa työpaikka- ja keskusta-aluetta ja nostavat osaltaan kiinteistöjen arvoa. Alueen tunnettuuden kasvu työpaikka-kulttuuri- ja tapahtuma-alueena, sekä ympäristön viihtyisyyden, turvallisuuden ja yhteyksien parantuminen houkuttelevat alueelle uusia investointeja, ja voivat lisätä alueella jo toimivien yritysten liikevaihtoa.

Teollisuuskadun alueen kehittäminen tukee myös suunnittelualueetta laajemmin kaupungin kehitystä. Kaavarungon mukaisen kehityksen myötä Teollisuuskatu yhdistää Helsingin kehittyviä palvelu- ja työpaikkakeskittymiä erityisesti Kalasataman, Vallilan ja Pasilan alueilta suuremmaksi kokonaisuudeksi. Kestävien kulkumuotojen integrointi ja edistäminen parantavat niin tämän alueen kuin koko kaupungin imagoa.

Kaavarungon mukaisen kehityksen myötä Teollisuuskatu yhdistää Helsingin kehittyviä palvelu- ja työpaikkakeskittymiä erityisesti Kalasataman, Vallilan ja Pasilan alueilta suuremmaksi kokonaisuudeksi. Kokonaisuus täydentää perinteisen liikekeskustan ja muiden työpaikka-alueiden tarjontaa uudisrakentamisella, toiminnallisella profiilillaan, sekä kulttuurin ja vapaa-ajan toiminnoillaan.

Nopea joukkoliikenteen runkoyhteys, erityisesti pikaraitiotie, muuttaa Teollisuuskadun statusta työ-paikka-alueena merkittävästi.

Uuden, modernin toimitilan rakentuminen kaavarunkoalueelle parantaa myös ympäröivien alueiden imagoa ja niillä sijaitsevien toimitilojen houkuttelevuutta.

Teollisuuskadun akseli vuonna 2050

Muutos väyläympäristöstä keskusta-alueeksi tapahtuu vaiheittain. Sörnäisten satamarata purettiin vuonna 1987. Millaisen haluamme Teollisuuskadun alueen olevan tästä päivästä saman verran eteenpäin, 2050-luvulla?

Nyt ja huomenna

Alueen kehitys on jo käynnissä: akselin varrelle rakentuu parhaillaan uutta toimitilaa, nykyisiä rakennuksia uudistetaan ja historiallisia arvokohteita ollaan ottamassa uuteen käyttöön.

Alueen jatkosuunnittelu etenee kaavarungon pohjalta mm. asemakaavamuutosten ja tarkemman liikennesuunnittelun kautta. Myös jatkosuunnittelua tehdään vuorovaikutteisesti kaikkien osallisten kanssa, ja suunnitelmien tarkentuessa myös vaikutuksia ja kustannuksia voidaan arvioida tarkemmin.

Ennen kuin suuremmat muutokset kaduilla ja julkisessa ulkotilassa toteutuvat, voidaan muutosta edistää kokeilujen, tapahtumien ja väliaikaisten ratkaisujen kautta. Kokeiluja ja tapahtumia on luonteva edistää ja koordinoita yhdessä alueen toimijoiden verkostojen kanssa.

Kymmenen vuoden kuluttua

Teollisuuskadun akseli tunnetaan jo dynaamisena korkean profiilin työpaikka-, kulttuuri-, ja tapahtuma-alueena. Kaavarungon mukainen kehitys on toteutunut useina uusina asemakaavoina ja rakennettuna kaupunkina. Osa liikenteen ja julkisten ulkotilojen muutoksista on jo toteutettu, suuremmat muutokset ovat vielä suunnittelussa.

Teollisuuskatu vuonna 2050

Teollisuuskadun ja Junatien muodostama akseli tunnetaan Helsingin toisena liikekeskustana. Pikaraitiotiet kulkevat alueen lävitse muutaman minuutin vuorovälein. Alueelle tullaan työskentelemään, harrastamaan ja viettämään aikaa niin lähialueilta kuin kauempaakin. Monipuoliset kulttuuripalvelut ja tapahtumat houkuttelevat kävijöitä myös kansainvälisesti.

Helsingin perinteinen liikekeskusta ja uusi Teollisuuskadun akseli muodostavat toisiaan täydentävän parin. Helsingin historiallinen ydinkeskusta edustaa yhtenäistä kaupunkikuvaa, arvokkuutta ja säännöllisiä, formaaleja puisto- ja aukiutiloja, kun taas uusi koillinen liikekeskusta on monimuotoinen, kontrastinen, rosainen ja yllätyksellinen.



Näkymä Surenkadun sillalta itään 1968. Satamarata purettiin vuonna 1987 ja Vallilan tavara-asema vuonna 2001.



Sama näkymä vuonna 2019.

Miltä täällä voisi näyttää 30 vuoden kuluttua?

2050: Teollisuuskadun akselin **uudet ja uusiutuvat toimistorakennukset, kulttuuri- ja tapahtumakeskittymät** sekä **laadukkaat julkiset ulkotilat** muodostavat **toiminnallisen vetoketjun**, joka laajentaa Helsingin ydinkeskustaa koilliseen kantakaupunkiin.



