Ilmoittautumiskutsukilpailu

Junatie – väyläympäristöstä kaupunkitilaksi

Ilmoittautumisaika
3.4. – 8.5.2019

Kilpailuaika
21.5. – 17.9.2019

Helsinki

Helsinki

Sisällysluettelo

1 Kilpailukutsu ... 3
1.1 Kilpailun järjestäjä, luonne ja tarkoitus ... 3
1.2 Kilpailusta ilmoittaminen ja ilmoittautumisasiakirjojen sisäänjättö ... 4
1.3 Työryhmä ja osallistujien valinta ... 4
1.3.1 Vähimmäisvaatimukset ... 4
1.3.2 Ylempi vaatimustaso ... 5
1.3.3 Ilmoittautumisasiakirjat ... 6
1.4 Palkkiot ... 6
1.5 Arviointiryhmä ... 6
1.6 Kilpailun säännöt ja kilpailuohjelman hyväksyminen ... 6
1.7 Ohjelma-asiakirjojen luovutus ... 7
1.8 Kilpailun aikataulu ... 7

2 Kilpailutekniset tiedot ... 8
2.1 Ohjelma-asiakirjat ... 8
2.2 Kilpailukysymykset ... 9
2.3 Kilpailuseminaari ... 9
2.4 Kilpailuehdotusten julkisuus ... 9
2.5 Kilpailun ratkaiseminen ja tuloksen julkistaminen ... 9
2.6 Jatkotoimenpiteet kilpailun jälkeen ... 9
2.7 Kilpailuehdotusten käyttöoikeus ... 9

3 Kilpailualueen ja lähiympäristön kuvaus ... 10
3.1 Kilpailutehtävän tausta ... 10
3.2 Sijainti ja rajaus ... 10
3.3 Alueen historia ... 12
3.4 Nykytilanne ... 17
3.4.1 Liikenne ... 18
3.4.2 Rakennettu ympäristö ... 26
3.4.3 Maisema ... 31
3.4.4 Kulttuuriympäristöt ... 33
3.4.5 Maanomistus ... 33
3.4.6 Ympäristön häiriötekijät ja teknisiä lähtökohtia ... 33
3.4.7 Kaupungin strategiset tavoitteet ja alueen kaavatilanne ... 35

4 Tavoitteet ... 38
4.1 Yleiset tavoitteet ... 38
4.2 Liikenne ... 38
4.2.1 Autoliikenne ... 38
4.2.2 Jalankulku ... 38
4.2.3 Pyöräliikenne ... 40
4.2.4 Joukkoliikenne ... 40
4.3 Kaupunkiympäristö ... 40
4.4 Toteutettavuus ... 40

5 Suunnitteluohjeet ... 41
5.1 Yleiset ... 41
5.2 Liikenne ... 41
5.2.1 Autoliikenne ... 41
5.2.2 Jalankulku ... 41
5.2.3 Pyöräliikenne ... 42
5.2.4 Joukkoliikenne ... 43
5.3 Kaupunkiympäristö ... 44
5.4 Toteutettavuus ... 44

6 Arvosteluperusteet ... 45

7 Ehdotusten laadintaohjeet ... 46
7.1 Vaadittavat asiakirjat ... 46
7.2 Kilpailusalaisuus ... 47
7.3 Kilpailuehdotusten sisäänjättö ... 47

Valokuvat Tiia Ettala jos ei toisin mainita.

1 Kilpailukutsu

1.1 Kilpailun järjestäjä, luonne ja tarkoitus

Helsingin kaupunki järjestää kutsukilpailun Junatien alueen liikennejärjestelyistä ja kaupunkirakenteen kehittämisestä. Kilpailu on luonteeltaan ideakilpailu, ja se järjestetään yhteistyössä Suomen Rakennusinsinöörien Liiton (RIL), Suomen Arkkitehtiliiton (SAFA) ja Suomen maisema-arkkitehtiliiton (MARK) kanssa.

Helsingin yleiskaavassa (2016) todetaan, että Teollisuuskatu säilyy pääkatuna, mutta sen luonne muuttuu väylämäisestä kaupunkimaiseksi. Junatien alue on osa kehittyvää Teollisuuskadun akselia.

Junatien suunnittelukilpailulla haetaan ideoita kantakaupungin keskellä sijaitsevan väylämäisen ympäristön kehittämiseksi. Tarkoitus on tutkia, kuinka ajojärjestelyjä selkeyttämällä, sekä alueen jalankulun, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen yhteyksiä parantamalla saadaan luotua laadukasta kaupunkitilaa alueen katuverkon välityskykyä heikentämättä. Samalla halutaan selvittää Junatien ympäristön täydennysrakentamispotentiaalia.

Kilpailun avulla haetaan uusia avauksia Junatien alueen kokonaisvaltaisen kehittämisen pohjaksi. Kilpailun tuloksia tullaan käyttämään kaavarunkotyön tukena ja alueen pitkän aikavälin kehittämisen pohjana.

Kilpailun kieli on suomi.

Junatien alue luoteen suunnasta nähtynä. Edessä Hämeentien silta, takana Kalastama ja REDIn työmaa.
Kuva Helsingin kaupunki

1.2 Kilpailusta ilmoittaminen ja ilmoittautumisasiakirjojen sisäänjättö

Kilpailussa noudatetaan hankintalain säännöksiä.

Ilmoittautumismenettely ja kilpailijoiden valintaperusteeton esitetty hankintailmoituksessa, joka on julkaistu Euroopan Unionin virallisen lehden täydennysosassa Tenders Electronic Daily:ssä (TED), HILMA:ssa sekä kilpailun verkkosivuilla http://junatie.com

Lisäksi kilpailusta ilmoitetaan Suomen Arkkitehtiliiton verkkosivujen kilpailukalenterissa ja Arkkitehtiuutisissa, sekä Suomen Rakennusinsinöörien liiton RIL:in ja Suomen Maisema-arkkitehtiliiton MARK:in tiedotuskanavilla.

Ilmoittautumisasiakirjat liitteineen tulee jättää osoitteessa **www.hel.fi/junatie** keskiviikkoon **8.5. klo 15.00** mennessä.

Kilpailuun valittujen työryhmien on esitettävä tilaajavastuulain mukaiset selvitykset lakisääteisten velvoitteidensa täyttymisestä.

Ulkomaisen tarjoajan ja alihankkijan on varauduttava pyydettäessä toimittamaan yllä tarkoitetut vastaavat tiedot yrityksen sijoittautumismaan lainsäädännön mukaisella rekisteriotteella tai vastaavalla todistuksella tai muulia yleisesti hyväksytyllä tavalla. Jollei tarjoajan tai alihankkijan sijoittautumismaassa anneta edellä tarkoitettuja otteita tai selvityksiä, hyväksytään sijoittautumismaan lainsäädännön mukainen valaehtoinen tai vakuutuksella vahvistettu ilmoitus, jotka ovat virallisen kielenkääntäjän laatima suomen kielelle.

1.3 Työryhmä ja osallistujien valinta

Työryhmä

Kilpailuun ilmoittautuminen on avoin kaikille hankintailmoituksen kelpoisuusehdot täyttäville työryhmille. Työryhmässä tulee olla jäseninä ainakin liikennesuunnittelija, arkkitehti ja maisema-arkkitehti. Ryhmien toivotaan käyttävän hyväkseen myös maankäytön, katusuunnittelun ja silta- ja/tai taitorakennesuunnittelun osaajia esitetystä ratkaisusta riippuen. Työryhmän kyky arvioida investointien ja hyötyjen kustannusvaikutuksia ja toteutusmahdollisuuksia lyhyellä ja pitkällä aikavälillä on eduksi.

Työryhmän kokoonpanolla ei ole vaikutusta kilpailijoiden valintaan muiden kuin vaadittujen jäsenten ja kelpoisuusvaatimusten osalta. Kukin suunnittelija voi olla mukana vain yhdessä ryhmässä.

Osallistujien valinta

Määräaikaan mennessä ilmoittautuneiden ja kelpoisuusvaatimukset täyttävien kilpailuryhmien joukosta arvotaan mukaan kutsukilpailuun viisi (5) työryhmää, jollei kelpoisuusvaatimukset täyttäviä suunnitteluryhmiä ole ilmoittautunut vähemmän.

Kilpailuun eivät voi osallistua arviointiryhmän jäsenet, eivätkä näiden yhtiökumppanit tai lähiomaiset. Esteellinen on myös henkilö, joka on osallistunut kilpailuhankkeen valmisteluun siinä määrin, että hänellä on siitä huomattavaa lähtökohtaetuutta muihin kilpailijoihin verrattuna.

Kilpailun osallistujat valitaan kahdella tavalla:

1) **Kolme (3) kilpailijaa arvotaan sekä vähimmäisvaatimukset että ylemmän vaatimustason täyttävien työryhmien joukosta.**

Työryhmän tulee täyttää ylemmän vaatimustason edellytykset kaikkien kolmen suunnittelualan osalta.

2) **Lisäksi arvotaan kaksi (2) kilpailijaa kaikkien muiden vähimmäisvaatimukset täyttävien työryhmien joukosta.**

Tässä kohdassa valituksi voi tulla kilpailijaehdokas, joka ei täytä ylemmän vaatimustason edellytyksiä tai kilpailijaehdokas, joka ei tullut valituksi aiemman kohdan mukaisessa arvonnassa.

1.3.1 Vähimmäisvaatimukset

Yleiset

Työryhmässä tulee olla mukana nimettynä vastaavana jäsenenä vähintään yksi ylemmän korkeakoulututkinnon suorittanut liikennesuunnittelija, arkkitehti ja maisema-arkkitehti, joilla on oikeus harjoittaa ammattiaan Euroopassa. Kullakin nimetyistä vastaavista työryhmän jäsenistä tulee olla referenssinä vähintään yksi seuraavissa kappaleissa esitetyistä vähimmäisvaatimukset täyttävistä hankkeista. Työryhmällä tulee olla pätevyys ja valmius jatkosuunnittelutoimeksiantoon kilpailuehdotuksen pohjalta.

Vaaditut referenssit ovat henkilöreferenssejä. Sama henkilö voi olla mukana vain yhdessä työryhmässä. Vaaditut työryhmän jäsenet tulee nimetä ilmoittautumisen yhteydessä.

Liikennesuunnittelijan vähimmäisvaatimukset

Työryhmän liikennesuunnittelijajäsenillä tulee yhteensä olla kokemusta kahdesta (2) eri liikennesuunnitelmahankkeesta viimeisen viiden vuoden ajalta, jotka:

- ovat joko valmistuneet viiden vuoden sisällä tai alkaneet viimeistään toukokuussa 2018.
- ovat sisältäneet kaupunkiliikenteen suunnittelua vilkasliikenteisessä kaupunkiympäristössä, suuressa kaupunkikeskustassa tai sen merkittävässä osassa mukaan lukien jalankulkuyhteyksien, pyörä- joukko- ja autoliikenteen suunnittelu.

Arkkitehdin vähimmäisvaatimukset

Työryhmän arkkitehtijäsenen tulee olla saavuttanut tekijänä palkintosijan tai lunastuksen yleisessä arkkitehtuurikilpailussa tai voiton kutsukilpailussa.

- Kilpailun tulee olla päättynyt viimeisen kymmenen vuoden aikana.
- Kilpailussa on noudatettu eurooppalaisten arkkitehtiliittojen kilpailusääntöjä tai Europanin kilpailusääntöjä tai se on järjestetty yhteistyössä eurooppalaisen arkkitehtiliiton tai ACE:n kanssa.
- Kilpailun aiheena on ollut kaupunkisuunnittelu.
- Kohde on sijoittunut kaupunkialueelle.

Maisema-arkkitehdin vähimmäisvaatimukset

Työryhmän maisema-arkkitehtijäsenen tulee olla saavuttanut tekijänä tai työryhmän jäsenenä palkintosijan tai lunastuksen yleisessä maisema-arkkitehtuuri- tai arkkitehtuurikilpailussa tai voiton kutsukilpailussa.

- Kilpailun tulee olla päättynyt viimeisen kymmenen vuoden aikana.
- Kilpailussa on noudatettu eurooppalaisten arkkitehtiliittojen kilpailusääntöjä ja se on järjestetty yhteistyössä MARK:in kanssa tai kilpailussa on noudatettu MARK:in tai Europanin kilpailusääntöjä.
- Kilpailussa julkisen ulkotilan suunnittelulla on ollut merkittävä rooli.
- Kohde on sijoittunut kaupunkialueelle.

1.3.2 Ylempi vaatimustaso

Voidakseen osallistua ensimmäiseen arvontakierrokseen työryhmän vaadituilla jäsenillä tulee olla esittää alla luetellut referenssit kaikilta kolmelta suunnittelualalta.

Liikennesuunnittelijan ylempi vaatimustaso

Työryhmään nimetyillä liikennesuunnittelijajäsenillä tulee yhteensä olla kokemusta viidestä (5) eri liikennesuunnitelmahankkeesta viimeisen viiden vuoden ajalta, jotka:

- ovat joko valmistuneet viiden vuoden sisällä tai alkaneet viimeistään toukokuussa 2018.
- ovat sisältäneet vilkasliikenteisessä kaupunkiympäristössä verkollisen tason liikennesuunnittelua, liikenne-ennusteiden laatimista, liikenteen toimivuustarkasteluja, jalankulkuyhteyksien suunnittelua sekä pyörä-, joukko- ja autoliikenneinfran suunnittelua. Yksittäinen hanke voi sisältää vain joitakin luetelluista, mutta yhteensä tulee olla kokemusta kaikista yllä olevista.

Arkkitehtisuunnittelun ylempi vaatimustaso

Työryhmän arkkitehtijäsenten tulee olla toiminut vastaavana arkkitehtisuunnittelijana yhteensä vähintään kahdessa (2) kaavoitukseen liittyvässä ja kaupunkisuunnitteluhankkeessa (viitesuunnitelmataso), jotka:

- ovat valmistuneet viimeisen 10 vuoden kuluessa (suunnitelman valmistuminen).
- ovat laajuudeltaan vähintään usean korttelin kattavia tai usean rakennuksen muodostamaa. kokonaisuutta käsitteleviä suunnitteluhankkeita.
- sisältäneet julkisten kaupunkitilojen suunnittelua.
- sisältäneet myös muita käyttötarkoituksia kuin asuminen.
- ovat sijoittuneet nykyiseen tai tulevaan urbaaniin kaupunkiympäristöön.

Maisemasuunnittelun ylempi vaatimustaso

Työryhmän maisema-arkkitehtijäsenen tulee olla toiminut vastaavana suunnittelijana vähintään kahdessa (2) kaavoitukseen tai yleis- ja ideasuunnitteluun liittyvässä viitesuunnitelmassa, jotka:

- ovat joko valmistuneet kymmenen vuoden sisällä tai alkaneet viimeistään toukokuussa 2018 (suunnitelman valmistuminen).
- vähintään toinen kohteista on kaupunkialueelle sijoittuva aukio- tai katuympäristösuunnitelma

Kilpailun järjestäjät tarkistavat kelpoisuusvaatimusten täyttymisen kilpailijaehdokkaiden ilmoittautumisasiakirjoissa esiin tuomien tietojen perusteella.

1.3.3 Ilmoittautumisasiakirjat

Työryhmä ilmoittautuu kilpailun verkkosivulla www.hel.fi/junatie ilmoittamalla:

- työryhmän tai yrityksen nimi, ylemmän korkeakoulututkinnon suorittaneiden suunnittelijoiden nimet ja tutkinnon suorittamisen paikka ja ajankohta, sekä muut referenssejä esittävät työryhmän jäsenet.
- vaaditut referenssit max. yhden A4-sivun laajuisella vapaamuotoisella esityksellä (kuvat ja teksti) referenssiä kohden. Referenssin esittelyn tulee sisältää vähintään kohteen nimi ja osoite, suunnitelman valmistumisvuosi, laajuus, tilaajan yhteystiedot sekä lyhyt kirjallinen kuvaus.

Sama yritys voi jättää useamman hakemuksen, mutta yksi henkilö voi olla mukana vain yhdessä työryhmässä.

Valituksi tulleille kilpailijoille lähetetään ilmoittautumisen yhteydessä annettuun sähköpostiosoitteeseen tieto valinnasta ja linkki kilpailuaineiston lataamiseksi ja kilpailuehdotusten palauttamiseksi.

1.4 Palkkiot

Kullekin kilpailuun osallistuneelle ja kilpailuohjelman mukaiset asiakirjat ohjelman mukaisesti tehneelle ja jättäneelle suunnitteluryhmälle maksetaan 30 000 euroa (alv 0 %) Suomen Arkkitehtiliiton kautta.

1.5 Arviointiryhmä

Ehdotusten arvioinnin suorittaa arviointiryhmä, johon kuuluvat:

Puheenjohtaja:

Mikko Aho, Toimialajohtaja, Helsingin kaupunki

Muut Helsingin kaupungin edustajat:

Reetta Putkonen, dipl.ins., liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö
Marko Mäenpää, dipl. ins., liikenteenhallinta, yksikön päällikkö
Leena Silfverberg, dipl. ins., suunnittelu, yksikön päällikkö
Marja Piimies, arkkitehti, asemakaavapäällikkö
Janne Prokkola, arkkitehti, eteläinen alueyksikkö, yksikön päällikkö
Jussi Luomanen, maisema-arkkitehti, maisemasuunnittelupäällikkö
Jouni Heinänen, maisema-arkkitehti, tiimipäällikkö
Hannu Asikainen, insinööri YAMK, projektinjohtaja

Liittojen valitsemina jäseninä:

Matti Kiljunen, dipl. ins., RIL
Jussi Murole, arkkitehti, SAFA
Outi Palosaari, maisema-arkkitehti, MARK

Palkintolautakunnan sihteerinä toimii
Antti Pirhonen, arkkitehti, Planest Oy.

Arvostelussa kuullaan seuraavia ja tarvittaessa muita asiantuntijoita:

Anna Pätynen, dipl. ins., liikenneinsinööri, liikennejärjestelmä
Niko Setälä, dipl. ins., projektipäällikkö, liikennejärjestelmä
Riikka Österlund, dipl. ins., liikenneinsinööri, suunnittelu
Anna Nervola, dipl. ins., liikenneinsinööri, liikenteenhallinta
Tiia Ettala, arkkitehti, asemakaavoitus, Keskusta
Perttu Pulkka, arkkitehti, asemakaavoitus, Keskusta
Pia Kilpinen, arkkitehti, asemakaavoitus, Länsisatama-Kalasatama
Anu Lamminpää, maisema-arkkitehti, alueellinen suunnittelu
Inka Lappalainen, maisema-arkkitehti, alueellinen suunnittelu
Mikko Tervola, insinööri, teknistaloudellinen suunnittelu

Kilpailun asiantuntijat ja sihteeri eivät osallistu päätöksentekoon.

1.6 Kilpailun säännöt ja kilpailuohjelman hyväksyminen

Kilpailussa noudatetaan ensisijaisesti tätä kilpailuohjelmaa. Kilpailuohjelman laadinnassa on otettu huomioon Suomen Rakennusinsinöörien Liiton, Suomen Arkkitehtiliiton ja Suomen Maisema-arkkitehtiliiton kilpailusääntöjen periaatteet. Kilpailun palkintolautakunta päättää sääntöjen soveltamisesta mahdollisissa ristiriitatilanteissa tapauskohtaisesti. Kilpailun järjestäjät ja arviointiryhmä ovat hyväksyneet tämän kilpailuohjelman.

1.7 Ohjelma-asiakirjojen luovutus

Kilpailuohjelma on ladattavissa kilpailun verkkosivulla osoitteessa http://junatie.com. Sivustolta on ladattavissa rekisteröitymiskaavake. Mukaan valituille kilpailijoille toimitaan kaikki ohjelma-asiakirjat.

Kilpailun järjestäjä varaa oikeuden täydentää kilpailuasiakirjoja kilpailun alkuun 21.5.2019 asti.

Kilpailijoilla ja kilpailijaehdokkailla on oikeus käyttää kilpailuohjelman ja sen liitteiden aineistoja ainoastaan kilpailuehdotuksen laatimiseen. Aineiston käyttö muuhun tarkoitukseen on kielletty.

1.8 Kilpailun aikataulu

Tässä kilpailuohjelmassa ilmoitetut ajat ovat paikallista aikaa.

Ilmoittautumisaika alkaa 3.4.
Ilmoittautumisvaiheen kysymykset 12.4.
klo 15.00 mennessä.
Vastaukset ilmoittautumisvaiheen kysymyksiin 18.4.
Ilmoittautumisaika päättyy 8.5. klo 15.00

Kilpailu alkaa 20.5.2019
Kilpailuseminaari 11.6. klo 12–14
Kilpailun kysymykset 16.6. klo 15.00 mennessä
Vastaukset kysymyksiin 20.6. aikana
Kilpailuehdotusten sisäänjättö 17.9.2019

Kilpailun tuloksen julkistaminen marraskuu 2019

2 Kilpailutekniset tiedot

2.1 Ohjelma-asiakirjat

Kilpailun ohjelma-asiakirjoihin kuuluvat tämä kilpailuohjelma sekä sen liitteet. Kilpailuohjelman liitteisiin kuuluu selvityksiä, joissa on lisätietoa suunnittelualueesta. Jos liiteaineistojen ja kilpailuohjelman välillä on ristiriitoja, kilpailuohjelman tiedot ovat ensisijaisia.

Kilpailuohjelman liitteet:

1. Alueen pohjakartta ja kilpailualueen rajaus (pdf)
2. Alueen pohjakartta ja kilpailualueen rajaus (dwg)
3. Teollisuuskadun akselin kaavarungon periaatteet liitteineen.
4. Viistoilmakuva kuvaupotuksen pohjaksi
5. Ilmakuvia alueelta (ortokuvia, viistokuvia)
6. Valokuvia alueelta
7. Historiallisia valokuvia ja karttoja alueelta
8. Voimassa olevat asemakaavat:
   Linkki aineistoon
9. Nykyiset liikenne- ja katusuunnitelmat (pdf + dwg)
10. Katupoikkileikkaukset, joihin liitytään kilpailualueen rajoilla
11. Alueen katuluokitus (Sörnäistentunnelin kanssa ja ilman)
12. Nykyiset keskimääräisen arkivuorokauden autoliikenteen määrät (KAVL)
    Linkki aineistoon
13. Nykyiset aamu- ja iltahuipputunnin (AHT, IHT) keskimääräiset autoliikenteen määrät
    Linkki aineistoon
14. Helsingin autoliikenteen sujuvuuden kehitystä vuosien 2010–2017 välisenä aikana:
    Linkki aineistoon
15. Liikenteen kehitys Helsingissä 2017:
    Linkki aineistoon
16. Vilhonvuorenkadun ja Sörnäisten rantatien liittymäalueen välityskyvyn haasteet:
    Linkki aineistoon
17. Itäbaanan liikennesuunnitelmaluonnos (pdf)
18. Pyöräliikenteen tavoiteverkko
    Linkki aineistoon
19. Pyöräliikenteen suunnitteluohje
    Linkki aineistoon
20. Sörnäistentunneli asemakaavan muutoksen nro 12162 selostus (2013) (pdf)
21. Sörnäistentunnelin liikennesuunnitelmaluonnos (2012) (pdf)
22. Kaupunkimalli (maasto ja rakennukset) (dwg)
23. Alppiharjun, Vallilan ja vanhan Hermannin ominaispiirteiden selvitys 2018, (pdf)
24. Helsingin viher- ja virkistysverkoston kehittämissuunnitelma Vistra osa II 2016, (pdf)
25. Kruunumakasiinin rakennushistoriaselvitys
26. Teollisuuskadun akselin verkkokyselyn tulokset Junatien alueelta
27. Junatien sillan tiedot
28. Hämeentien sillan tiedot
29. Yleiskaavan raitioteiden toteutettavuus-selvitys 2017
    Linkki aineistoon
30. Topografia ja valuma-alueet.
31. Suojelukohteet kilpailualueella ja sen välittömässä läheisyydessä
32. Kaupunkitilaohje
    Linkki aineistoon

2.2 Kilpailukysymykset

Kilpailijoilla on mahdollisuus tehdä arviointiryhmälle kysymyksiä kahdessa vaiheessa. Kysymykset jätetään anonyymisti osoitteeseen www.junatie.com, ja kysymykset vastauksineen julkaistaan ilmoitettuna päivänä samassa paikassa.

Ilmoittautumisvaiheen kysymykset on esitettävä 12.4. klo 15 mennessä. Kaikki kysymykset ja vastaukset niihin julkaistaan 18.4. aikana.

Kilpailuvaiheen kysymykset on esitettävä 16.6. klo 15.00 mennessä. Kaikki kysymykset ja vastaukset niihin julkaistaan 20.6. aikana.

Vain määräaikaan mennessä tulleisiin ja ohjeiden mukaisesti toimitettuihin kysymyksiin vastataan.

2.3 Kilpailuseminaari

Kilpailun järjestäjät esittelevät kilpailutehtävää kilpailuun valituille työryhmille kilpailuseminaarissa, joka järjestetään 11.6.2019 klo 12–14 osoitteessa Kansakoulukatu 3, Auditorio. Jokaisesta kilpailuun osallistuvasta työryhmästä vähintään yhden henkilön on osallistuttava seminaariin.

2.4 Kilpailuehdotusten julkisuus

Kaikki arvosteluun hyväksytyt kilpailuehdotukset julkaistaan kilpailuajan umpeuduttua nimimerkillä varustettuina Helsingin kaupungin Kerrokantasipalvelussa, https://kerrokantasi.hel.fi, jossa yleisöllä on mahdollisuus kommentoida ehdotuksia ennen palkintolautakunnan ratkaisua. Kilpailuehdotuksia esitellään myös osana Teollisuuskadun akselin vuorovaikutusta jo ennen kilpailun ratkeamista.

2.5 Kilpailun ratkaiseminen ja tuloksen julkistaminen

Kilpailun tuloksesta ilmoitetaan välittömästi voittaneen kilpailuehdotuksen laatineelle työryhmälle luottamuksellisesti, sekä kilpailun ratkeamisesta muille työryhmille. Samalla kilpailijoille ilmoitetaan julkistamistilaisuuden ajankohta. Kilpailun tulos paljastetaan julkistamistilaisuudessa. Kaikki kilpailuehdotukset sekä arvostelupöytäkirja ovat esillä julkistamistilaisuudessa.

Kilpailun tulos uutisoidaan liittojen verkkosivuilla (www.safa.fi, www.ril.fi, www.m-ark.fi) sekä Arkkitehtiuutisissa. Kilpailun tulos ja arvostelupöytäkirja julkaistaan Helsingin kaupungin verkkosivuilla www.hel.fi/junatie.

2.6 Jatkotoimenpiteet kilpailun jälkeen

Arviointiryhmä tekee suosituksen hankkeen jatkotoimenpiteistä kilpailutuloksen perusteella. Hankintalain mukaisesti jatkotoimeksianto tilataan vain voittajalta, ja jos voittajia on useita, näistä jonkun kanssa. Tällöin kaikki voittajat kutsutaan neuvotteluihin.

Tavoitteena on tilata voittajalta monialainen, vaiheistettu yleissuunnitelma. Työn arvo on 80 000–160 000 euroa (alv 0).

2.7 Kilpailuehdotusten käyttöoikeus

Kilpailuehdotukset jäävät järjestäjän omaisuudeksi eikä niitä palauteta. Kilpailun järjestäjällä on omistusoikeus sekä käyttö- ja julkaisuoikeus kaikkiin kilpailuehdotuksiin tekijänoikeuden jäädessä ehdotuksen tekijälle. Helsingin kaupungilla, RIL:llä, MARK:lla, SAFAlla ja Suomen arkkitehtuurimuseolla on julkaisuoikeus materiaaliin.

Kilpailun järjestäjillä ja toimeksiannon saaneilla suunnittelijoilla on oikeus käyttää hyväkseen muiden ehdotusten aiheita ja ajatuksia Suomen tekijänoikeuslain mukaisesti.

3 Kilpailualueen ja lähiympäristön kuvaus

3.1 Kilpailutehtävän tausta

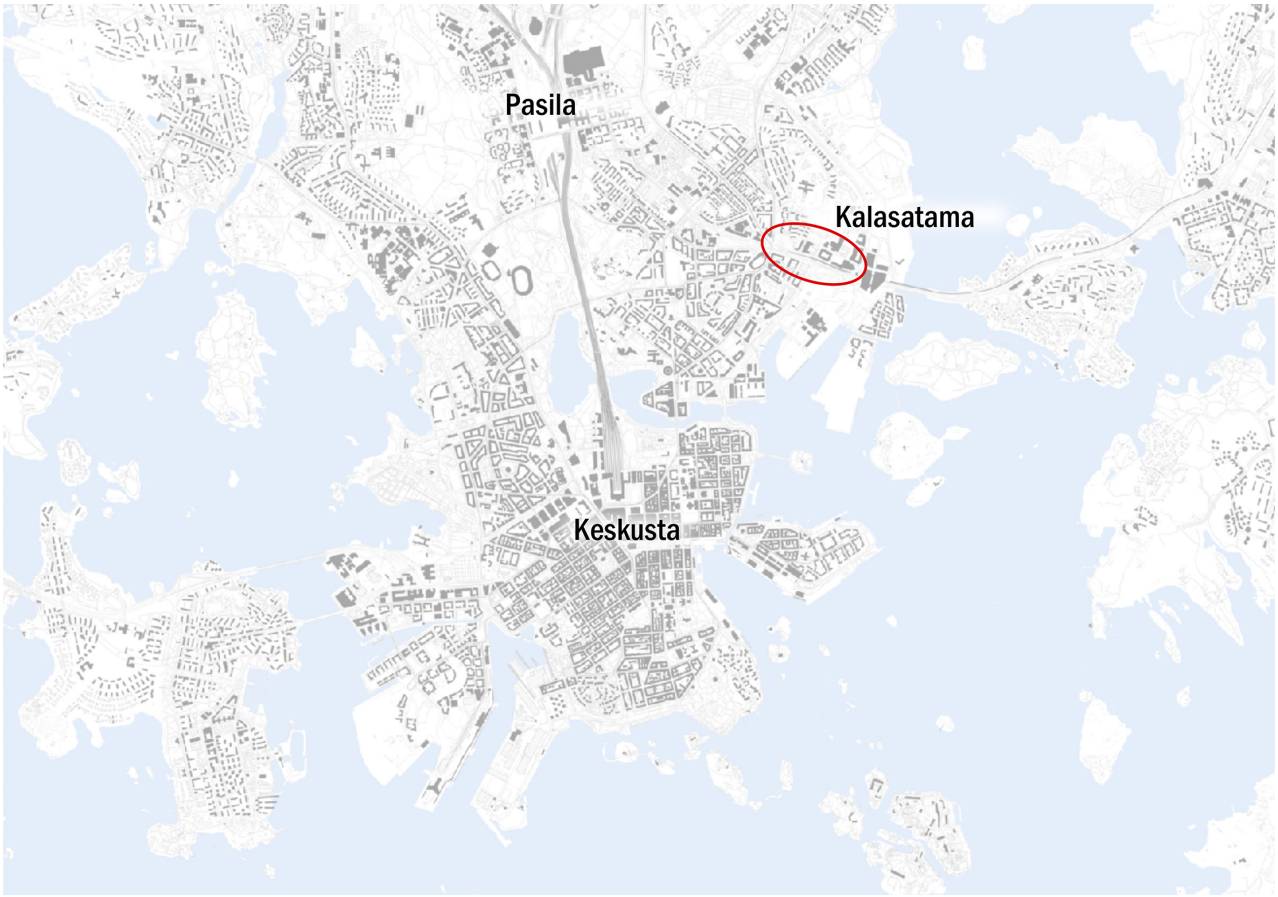
Junatien liittymäalue on kantakaupungin merkittävimpiä liikenteellisiä solmupisteitä. Aikanaan kaupungin reunalle rakentunut liikenneympäristö sijaitsee nykyään keskellä Suomen tiiveimpiä ja urbaaneimpia kaupunkialueita, ja toimii idän suunnasta porttina Helsingin kantakaupunkiin saavuttaessa.

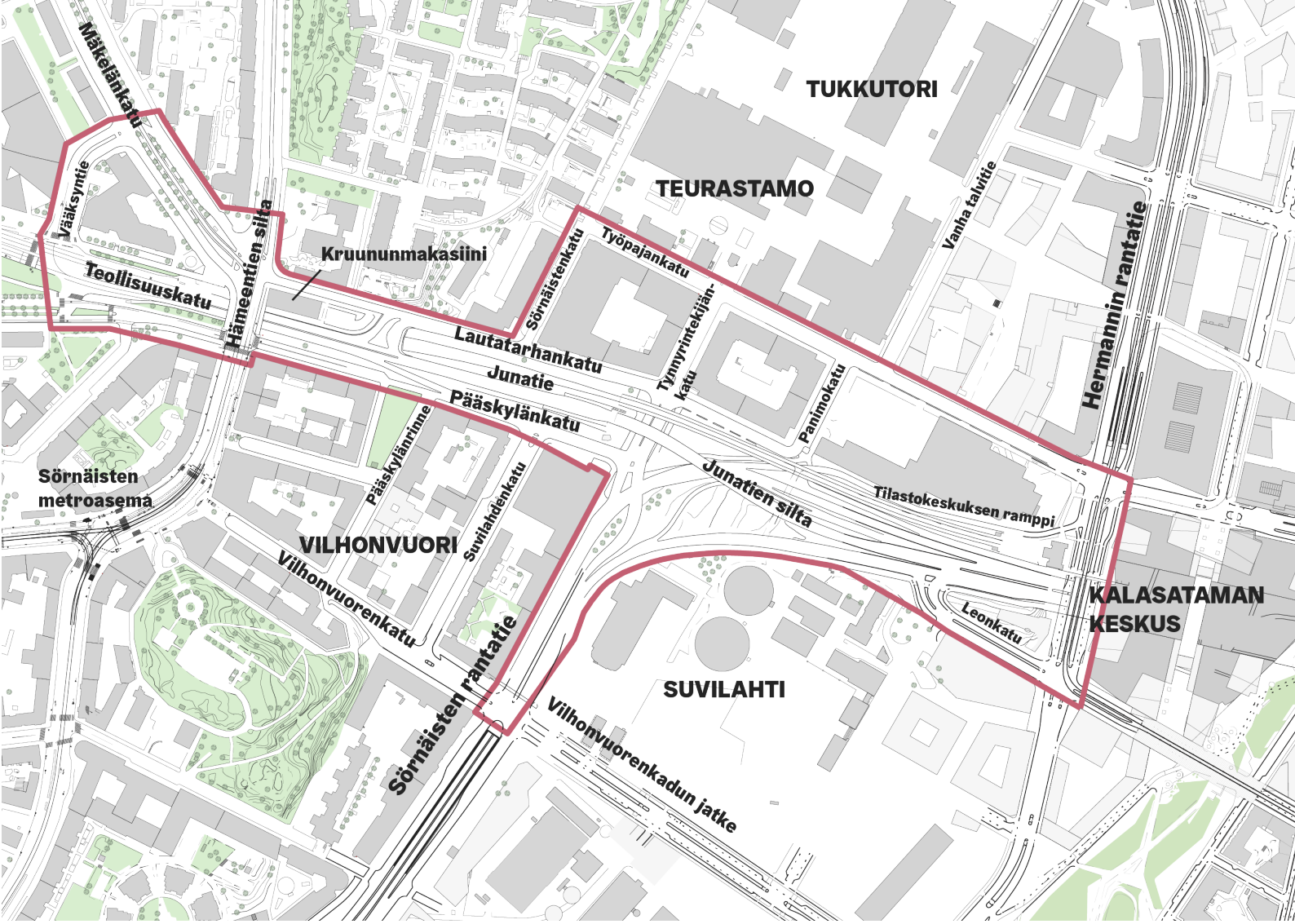
Kalasataman ja Pasilan kehittyessä voimakkaasti ja kantakaupungin painopisteen siirtyessä pohjoiseen on tunnistettu tarve lähteä kehittämään Teollisuuskadun aluetta koillisen kantakaupungin työpaikka- ja keskusta-alueita yhdistäväksi akseliksi. Junatien alue on osa tätä Teollisuuskadun akselia.

3.2 Sijainti ja rajaus

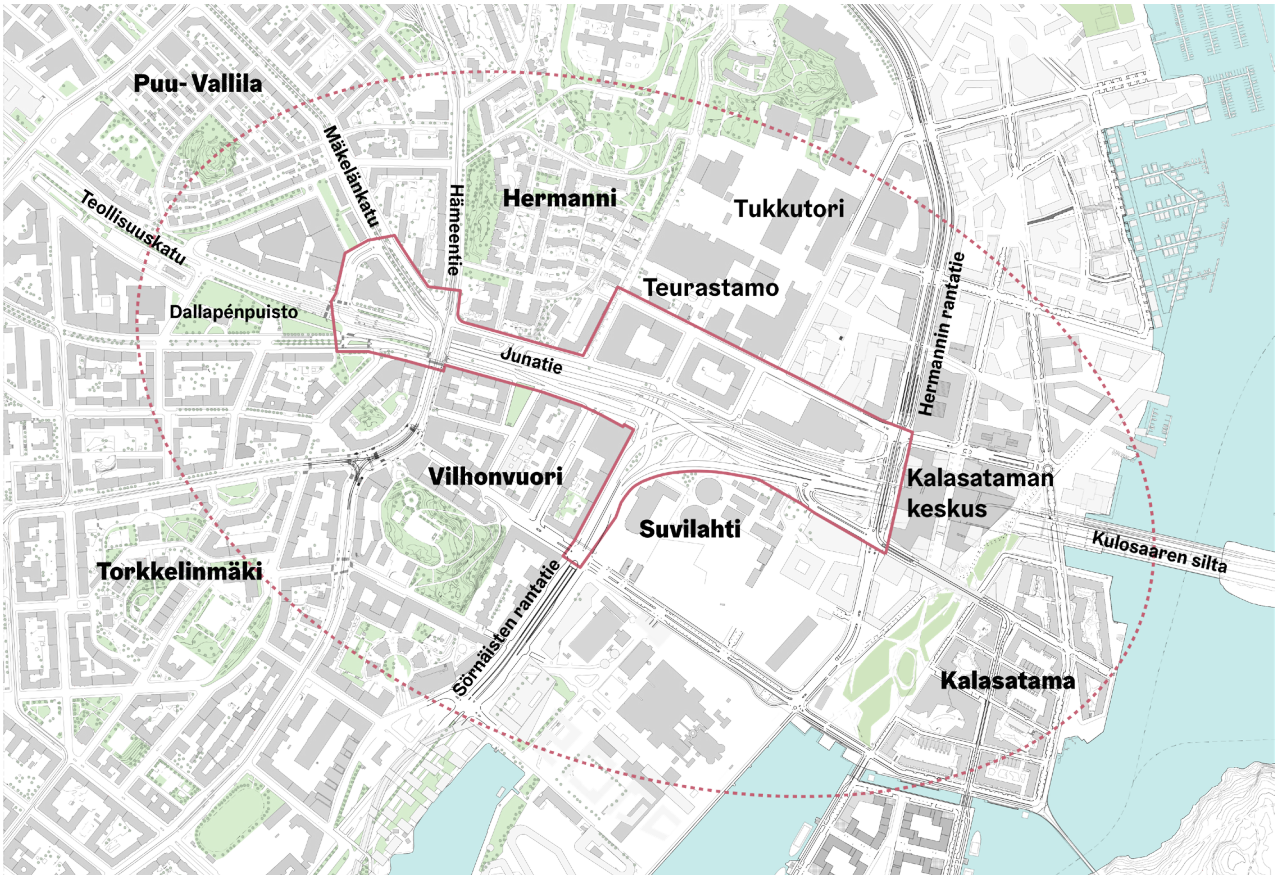
Junatie sijaitsee Helsingin koillisessa kantakaupungissa, ulottuen itä-länsisuuntaisena Kalasataman Kauppakeskus REDIstä Vääksyntien liittymään. Se on osa kantakaupungin pohjoisosan autoliikenteen pääverkkoa, joka yhdistää Itäväylän alueen muihin pääkatuihin Teollisuuskatuun ja Sörnäisten rantatiehen sekä Hermannin rantatiehen.

Kilpailualue käsittää Junatien lähiympäristön koko pituudeltaan, ja lisäksi siihen sisältyy Sörnäisten rantatien ja Vilhonvuorenkadun liittymä, Sörnäistenkadun, Työpajankadun ja Hermannin rantatien rajaama korttelialue sekä Vääksyntie ja Mäkelänkadun Hämeentiehen liittyvä pää. Kilpailualue kattaa katuverkon, jolla voidaan osoittaa ratkaisujen liikenteellinen ja kaupunkirakenteellinen kokonaisuus.





Kilpailualueen rajaus.



Tarkastelualue.

Junatien liittymä sijoittuu monen eri kaupunginosan kohtaamispisteeseen, ja tarkastelualue kattaa laajalti erityyppisiä alueita: Sörnäisten Kurvin alue, Mäkelänkatu ja Hämeentie, Hermannin ja Vilhonvuoren asuinkorttelit, Sörnäisten rantatien toimitilakorttelit, Suvilahti, Teurastamon ja Tukkutorin alueet sekä osittain vielä rakenteilla olevan Kalasataman asuin- ja toimitilakortteleineen.

3.3 Alueen historia

Sörnäistenniemi oli 1800-luvun alkupuolella metsäinen ja lähes asumaton. 1700-luvun lopulla oli syntynyt pienimuotoista teollisuutta Sörnäisten järvestä Suvilahteen laskeneen joen varrelle. Järvi, joka sijaitsi suurin piirtein nykyisen Dallapénpuiston kohdalla, kuivatettiin 1820-luvulla.

Kantakaupungin koillisen osan nykyinen teollisuusalue alkoi rakentua, kun Kumpulaan johtava Itäinen Viertotie (nykyinen Hämeentie) rakennettiin 1850-luvulla. Alueen kehitystä vauhditti erityisesti vuonna 1863 valmistunut rautatieyhteys. Sörnäisten rautatie ja silloisissa oloissa suuri Sörnäisten satama valmistuivat vuonna 1864, kaksi vuotta maan ensimmäisen rautatien käyttöön ottamisen jälkeen. Rata linjattiin kulkemaan kuivatun järven läpi ja entistä jokiuomaa pitkin.

Sataman alue oli lähes rakentamaton, laivaväylät olivat helposti toteutettavissa ja ranta-alueiden taustalla olevat kalliot tarjosivat edulliset perustamisolosuhteet työväen asuttamiseksi lähelle tehtaita ja riittävälle etäisyydelle yhteiskunnallisen eliitin asuttamista alueista. Vuosien 1864 ja 1935 välisenä aikana Sörnäisten sataman tuntumaan rakennettiin yhteensä 23 teollisuusrakennusta, muiden muassa teurastamo, tynnyrisitomo, pesula sekä kattohuopa- ja asfalttitehdas. 1860-luvulla saksalainen panimomestari Johan Kasper Kröckel perusti olutpanimon, jonka ympärille kasvoi ryhmä varastoja, kellareita ja asuinrakennuksia.

Sörnäisten kuritushuone valmistui pääosin vuoteen 1881 mennessä. Muurin ulkopuoliseen puistoksi muokattuun laitosympäristöön sijoitettiin useita, vankilaa palvelleita rakennuksia, kuten henkilökunnan asuntoja.

Sörnäisten satama palveli alkuvaiheessa erityisesti puutavaran vientiä. Vuonna 1889 perustettiin öljysatama, joka myöhemmin siirrettiin paloturvallisuussyistä Herttoniemeen.

Vanhankaupungin selän rannan edustalla olleet saaret liitettiin maatäytöillä mantereeseen 1930-luvulla. Kyläsaaren eteläpuolella sijaitsevat Iso ja Pieni Verkkosaari olivat aluksi karjan kesälaitumina, kunnes vuonna 1888 Isoon Verkkosaareen perustettiin Sörnäisten Verkkosaaren höyrysaha. Suurin muutos tapahtui 1960-luvulla, jolloin satama laajennettiin lähes nykyiseen mittaansa. Silloin korkeat, lähes ympyränmuotoiset kallioiset saaret louhittiin maan tasalle ja niiden välit täytettiin sataman kenttä- ja laiturialueiksi.

Kruununmakasiinit olivat yksi tärkeistä valtiollisista rakennushankkeista Suomessa. Kruununjyvät olivat tietty osuus kruununverosta, joka suoritettiin viemällä leipäviljaa (ohraa tai ruista) viljan säilytyspaikkana toimivaan kruununmakasiiniin, jossa makasiininhoitaja otti jyvät vastaan. Sörnäisten Kruununmakasiinin suunnitteli Hjalmar Åberg 1890-luvun alussa, tarkkaa vuotta ei tunneta asiakirjojen perusteella.

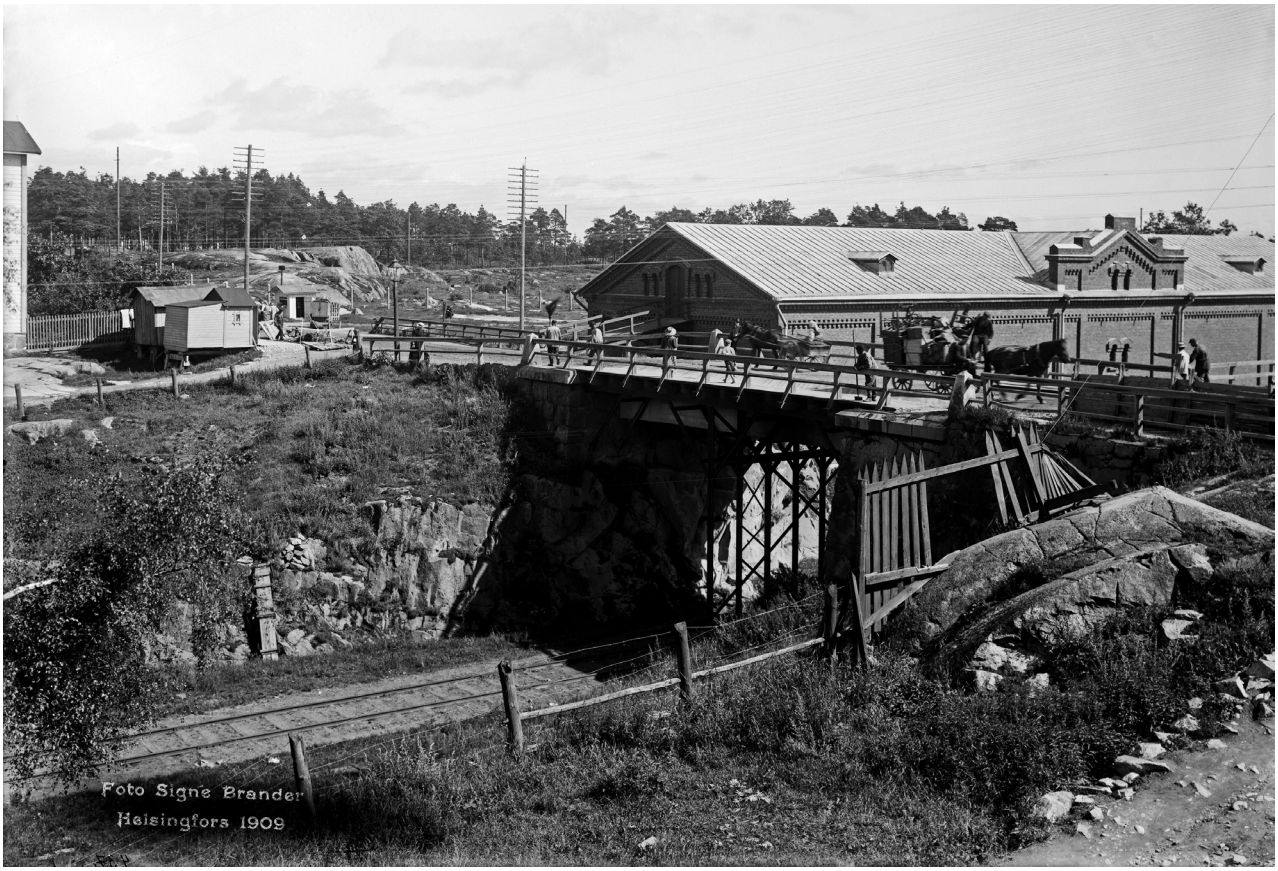
Kruununmakasiini suunniteltiin näyttäväksi tiilimakasiiniksi, jonka luonnetta korostettiin vielä pilasteroinnilla ja pitkän julkisivun päätykolmiolla. Makasiinin päälähestymissuunta oli eteläsivu. Niin kuin nykyään, myös yli sata vuotta sitten Lautatarhankadun puoleinen julkisivu sekä kapeat sivut olivat toisarvoisessa asemassa, siitä huolimatta että makasiini oli täysin vapaasti seisova rakennus ilman välittömiä naapureita (myös viljamakasiinien suuren palovaaran takia).

Suomessa margariinin valmistus oli kielletty lailla vuoteen 1909 saakka. Margariiniteollisuus käynnistyi vasta ensimmäisen maailmansodan jälkeen. Kun Turun Margariini Oy:n tehdas ei kyennyt tuottamaan kaikkea valtion laitosten tarvitsemaa margariinia, päätti valtio siirtää tehtaan Helsinkiin. Vankeinhoitohallitus luovutti tehdasta varten maa-alueen Sörnäisten keskusvankilan alueelta. Tehdasrakennuksen (Uno Sjöholm 1924) rakentaminen Lautatarhankatu 2A:ssa alkoi syksyllä 1923, ja se valmistui kevättalvella 1924.

Suvilahden höyryturbiinivoimalaitos (arkkitehti Selim A. Lindqvist) valmistui vuonna 1909 rautatien eteläpuolelle. Voimalan kaasukellot ovat vuosilta 1910 (tiilirakenteinen) ja 1929 (teräsristikkorakenteinen). Kaasun varastointi alueella lakkasi, kun Helsinki siirtyi käyttämään maakaasua vuonna 1994.

Teollistuva Helsinki kasvoi nopeasti 1800-luvun lopulta alkaen. Väestönlisäys oli 1920-luvulle saakka keskimäärin 30 000 asukasta vuosikymmenessä;

Satamarata nähtynä Itäisen Viertotien (nyk. Hämeentie) sillalta Sörnäisten niemelle päin (nyk. Junatie), vasemmalla Kruununmakasiini, 1900-luvun alku. Helsingin kaupunginmuseo.



Hämeentien silta ja Kruunumakasiini vuonna 1909. Kuvaaja Signe Brander. Helsingin kaupunginmuseo.

vuonna 1890 asukkaita oli yli 65 000 ja vuonna 1920 jo yli 160 000. Kasvu asetti lisää vaatimuksia elintarviketuotannolle, joka ei enää pystynyt tyydyttämään kasvavaa kysyntää. Myös lihantuotanto oli huonosti järjestetty ja siihen osoitetut tilat puutteellisia. Jo vuonna 1896 rahakamarille annettiin tehtäväksi etsiä teurastamolle ja karjatorille sopiva paikka, jonne olisi myös järjestettävä rautatieyhteys ja vesijohtolinja. Päätös teurastamon rakentamisesta tehtiin kesäkuussa 1913. Sörnäisten alue valittiin sijoituspaikaksi, sillä se sijaitsi liikenteellisesti edullisesti ja siellä oli valmis vesi- ja viemäriverkosto. Rakennustyö aloitettiin erilaisten viivästymisten jälkeen arkkitehti Bertel Liljeqvistin suunnitelmien mukaisesti loppuvuodesta 1930 ja työt valmistuivat syksyllä 1933.

Pengerryksestä sillaksi

Satamarata piti tuoda Kruunumakasiinin +13 metrin tasosta alas Sörnäisten satamaan ilman jyrkkää alamäkeä, ja tätä varten rakennettiin massiivinen pengerrys, jonka päällä rata kulki. Jossain vaiheessa pengerryksen ali avattiin alikulku Suvilahden tehdashallin pohjoispuolelle. 50- ja 60-luvun vaihteessa alikulku siirrettiin Sörnäisten rantatien jatkeeksi, ja siitä tehtiin aiempaa leveämpi. 1960-luvun lopulla rata purettiin Junatieltä ja sen tilalle tuli autotie. Vuonna 1972 pengerrys korvattiin nykyisellä Junatien sillalla.

Kulosaaren silta

Helsingin kaupunginvaltuusto päätti Kulosaaren sillan rakentamisesta maaliskuussa 1950, ja se valmistui vuonna 1957. Silta oli valmistuessaan ajan mittapuussa hyvin suuri: 321 metriä pitkä ja 32 metriä leveä. Sillan suunnitteli Bruno Kivisalo. Silta suunniteltiin niin leveäksi, että metro mahtuisi sille, mutta myöhemmin ilmeni, että silta oli kuitenkin liian kapea. Metrosuunnitelmat olivat 1950-luvulla vasta ajatustasolla ja silloin pohdinnassa ollut metrokalusto muistutti enemmän pikaraitiotievaunuja kuin nykyisiä Helsingin leveitä metrovaunuja. Raiteille varattu keskikaista otettiin myöhemmin autoliikenteen käyttöön. Metroliikenteelle rakennettiin myöhemmin oma silta Kulosaaren sillan pohjoispuolelle.

Aiemmin paikalla sijainnut puurakenteinen avattava kääntösilta sijaitsi nykyisen metrosillan kohdalla, ja se purettiin uuden Kulosaaren sillan valmistuttua. Vanhalle sillalle oli sijoitettu myös Kulosaaren raitio-

Junatie vuonna 1969. Helsingin kaupunginmuseo.

tien kiskot. Raitiovaunuliikenne Kulosaareen oli ollut keskeytettynä vuodesta 1936 lähtien siltapenkereen vajoamisen vuoksi, mutta 1937 linjaa liikennöitiin tilapäisesti ja vuodesta 1939 lähtien uudestaan vakituisesti sodan aiheuttaman linja-autopulan vuoksi. Lopullisesti raitioliikenne sillalla lopetettiin 14. helmikuuta 1951. Vanha Kulosaaren puusilta oli valmistunut vuonna 1918, ja sen rakenne koostui paalupukeista ja lyhyistä puupalkeista. Silta oli puiseksi katusillaksi kookas.

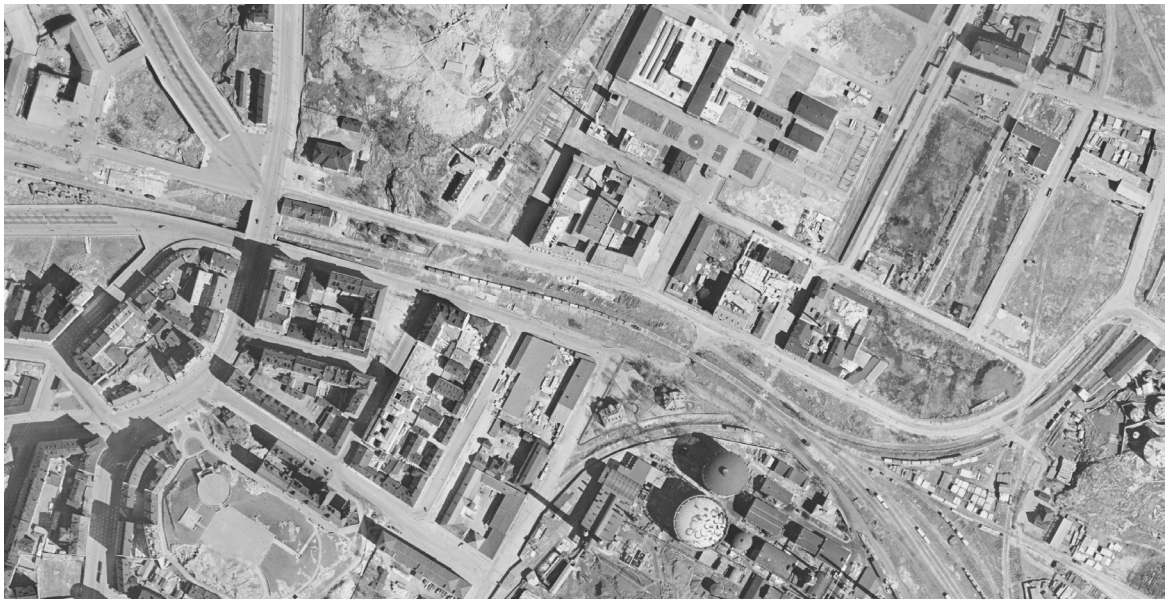
Metro

Metron suunnittelu Helsinkiin aloitettiin jo 1950-luvun lopulla, mutta rakentamisesta saatiin päätös aikaiseksi vasta vuonna 1969. Monien vaiheiden jälkeen metroliikenne alkoi elokuussa 1982 Hakaniemen ja Itäkeskuksen välillä. Junatien kohdalla, Kruunumakasiinin itäpuolella, metrorata sukelsi sillalta tunneliin. Kalasataman metroasema otettiin käyttöön vuonna 2007.

Helsingin kaupunginvaltuusto teki 9.10.2002 päätöksen Vuosaaren sataman rakentamisen aloittamisesta. Uuden sataman avauduttua vuoden 2008 loppupuolella Sörnäisten sataman keskeiset alueet ovat vapautuneet uuden kaupunginosan rakentamiseen.

Näkymä Sörnäisistä Pääskylänkatua Kulosaaren sillan suuntaan vuonna 1969, Kari Hakli. Helsingin kaupunginmuseo.

Junatien silta ja metrotyömaa vuonna 1973. Helsingin kaupunginmuseo.



Ortokuva alueesta vuodelta 1943. © Helsingin kaupunki

Ortokuva alueesta vuodelta 1969. © Helsingin kaupunki

Ortokuva alueesta vuodelta 2018. © Helsingin kaupunki

3.4 Nykytilanne

Junatien alue on kantakaupungin yksi merkittävimpiä liikenteellisiä solmupisteitä, jossa Itäväylä, Sörnäisten rantatie, Teollisuuskatu ja Hermannin rantatie kohtaavat. Hämeentie kulkee Junatien yli kilpailualueen länsipäässä. Aikanaan kaupungin reunalle rakentunut liikenneympäristö sijaitsee nykyään keskellä Suomen tiiveimpiä ja urbaaneimpia kaupunkialueita.

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

Näkymä REDI:n kattopuistosta Junatien suuntaan.

Näkymä REDI:n parkkihalliin vievältä ajoreitiltä Sörnäisten rantatielle. Yläpuolella Junatien silta.

3.4.1 Liikenne

Autoliikenne

Junatie on autoliikenteen pääkatu, joka yhdistää itäisen Helsingin katuverkon kantakaupungin pääkatuverkkoon; Teollisuuskatuun, Vääksyntien kautta Mäkelänkatuun, Sörnäisten rantatiehen sekä Hermannin rantatiehen. Pääkatuyhteyksiä täydentävät Junatien suuntaiset Pääskylänkatu ja Lautatarhankatu sekä ns. “Tilastokeskuksen ramppi” Hermannin rantatieltä Sörnäisten rantatielle.

Junatien liittymäalue on yksi vilkkaimmista kantakaupungin liittymäalueista autoliikenteen määrällä mitattuna. Tällä hetkellä keskimääräiset arkivuorokauden liikennemäärät (KAVL) ovat Junatiellä noin 33 000 (Junatien sillalla noin 24 500), Teollisuuskadulla noin 29 000, Mäkelänkadulla Vääksyntien pohjoispuolella noin 20 000, Hermannin rantatiellä noin 17 000, Itäväylällä noin 48 000 ja Sörnäisten rantatiellä Vilhonvuorenkadun eteläpuolella noin 45 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikennemääriä on esitetty tarkemmin kilpailuohjelman liitteissä.

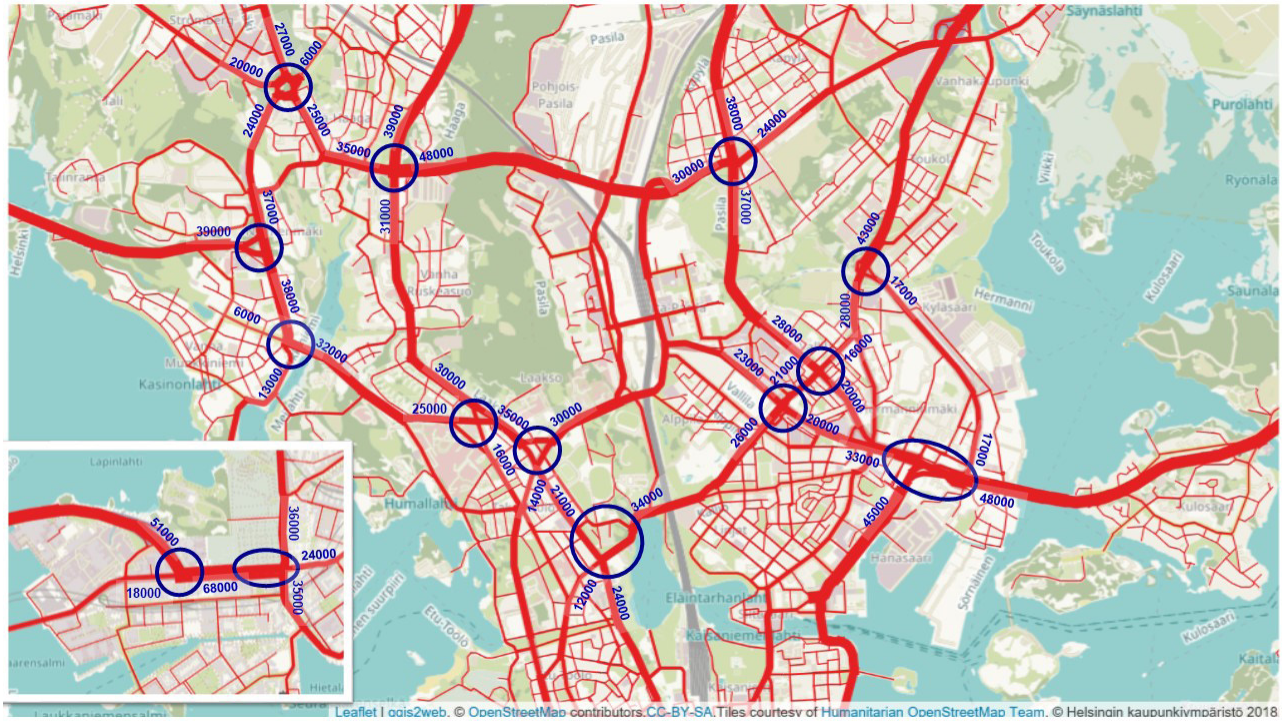
Kilpailualueen autoliikenteen yhteydet eivät tällä hetkellä kytkeydy toisiinsa helposti hahmotettavalla tavalla etenkään Kalasataman osalta. Ajettaessa Itäväylältä Kalasataman keskukseen on kuljettava joko Lautatarhankadulle tai Vilhonvuorenkadulle ja tehtävä U-käännös. Vilhonvuorenkadun jatkeen rakennuttua myös Vilhonvuorenkadun liittymästä pääsee Kalasatamaan. Junatien katetulta katuosuudelta lännen suuntaan on yhteydet Teollisuuskadulle ja Sörnäisten rantatielle. Sörnäisten rantatien ajoyhteyteen yhtyy REDIn pysäköintilaitoksen ulosajo ja Hermannin rantatieltä tuleva ajoyhteys, eli ns. “Tilastokeskuksen ramppi”, joille molemmille on varattu omat ryhmittymiskaistansa ennen Sörnäisten rantatien liittymää. Liittymästä on ajoyhteys ainoastaan Sörnäisten rantatielle etelän suuntaan. Kalasatamasta on yhteys Itäväylälle itään Leonkadun kautta.

Näkymä Kruununmakasiinin päädystä itään. Itäväylältä Kalasatamaan tullessa täytyy ajaa tänne asti ja palata takaisinpäin Lautatarhankatua (vas.). Keskellä metrorata joka sukeltaa tässä kohdassa tunneliin.

Kalasataman katettua katuosuutta REDIn kohdalla (Itäväylä-Junatie) säännöstellään turvallisuusnäkökulmien vuoksi, jos kaikilla ajokaistoilla autoliikenne seisoo. Tällä hetkellä aamuruuhkan aikaan ajosuunta länteen Junatieltä Teollisuuskadulle jonoutuu ajoittain Kulosaaren sillalle, mutta Sörnäisten rantatien suunta ei jonoudu REDI:n kohdalla. Aamuruuhkatunnin aikana Junatien katetun katuosuuden välityskyky on noin 2800 ajon/h, josta noin puolet suuntautuu Junatien sillalle ja puolet Sörnäisten rantatien suuntaan. Junatien sillalle johtaa yksi kaista ja Sörnäisten rantatielle kaksi kaistaa.

Sörnäisten rantatien liittymäalueen keskustaan suuntautuvan liikenteen välityskyky määräytyy Vilhonvuorenkadun liittymässä. Vilhonvuorenkadun jatkeen toteuduttua Sörnäisten rantatien suunnan välityskyky ruuhka-aikoina on teoreettisesti noin 2600 ajon/h suuntaansa. (Liite 16)

Hämeentien yksityisautojen läpiajokielto Kurvin ja Hakanimentorin välillä voi kasvattaa Mäkelänkatu-Vääksyntie-Junatie- Pääskylänkatu/Lautatarhankatu-Sörnäisten rantatie välisen osuuden vuorokauden liikennemääriä jonkin verran. Autoliikenteen välityskykyyn Vääksyntien tai Vilhonvuorenkadun liittymässä muutoksella ei ole vaikutusta. Hämeentieltä yhteys Junatielle on Vääksyntien kautta.



Nykyisiä kantakaupungin suuria liittymiä autoliikennemäärillä mitattuna.

Hämeentien sillan länsipuolella sijaitsevan, Junatietä reunustavan vanhan kivimuurin kautta on ajoyhteys teknisen huollon tunneliin.

Moottoriajoneuvoliikenteen määrä kantakaupungin rajalla on vähentynyt selvästi 2000-luvun alkuvuosista. Itäisellä sektorilla (Kulosaaren silta) autoliikenne on vähentynyt merkittävästi, vuosina 2007–2017 noin 21 % (12600 ajon. /vrk) ja vuosien 2012–2017 välillä noin 11 % (6200 ajon./vrk). Myös ruuhka-aikojen liikennemäärät ovat vähentyneet merkittävästi.

Joukkoliikenne

Metrorata nousee Junatien vieressä tunnelista penkereelle ja jatkaa Junatien vierellä omalla sillallaan Kalasataman metroasemalle asti. Sekä Kalasataman että Sörnäisten metroasemat palvelevat kilpailualuetta.

Bussiliikennettä alueella kulkee useita eri reittejä. Tärkein bussireitti on Teollisuuskadulta Junatietä Itäväylälle kulkeva reitti, jota käyttävät runkolinjat 500 ja 510 (liikenne alkaa syksyllä 2019, siihen asti linjat 58 ja 551). Linjat kulkevat ruuhka-aikana 6 minuutin vuorovälein ja yhteinen vuoroväli on 3 minuuttia per suunta, bussiliikenne reitillä on siis todella vilkasta. Reitillä on nykyisin kolme pysäkkiä kilpailualueella tai sen läheisyydessä: Junatie, Tynnyrintekijänkatu ja Kalasatama (M).

Nykyisin Itäväylän ja Teollisuuskadun suuntaisen bussiliikenteen ryhmittymisjärjestelyt Junatiellä ovat kohtalaiset, mutta kaistanvaihtoja pitää pysäkkitoimintojen vuoksi tehdä kaksi molempiin suuntiin kuljettaessa. Itäväylällä, Junatiellä ja Teollisuuskadulla ei tällä hetkellä ole bussikaistoja.

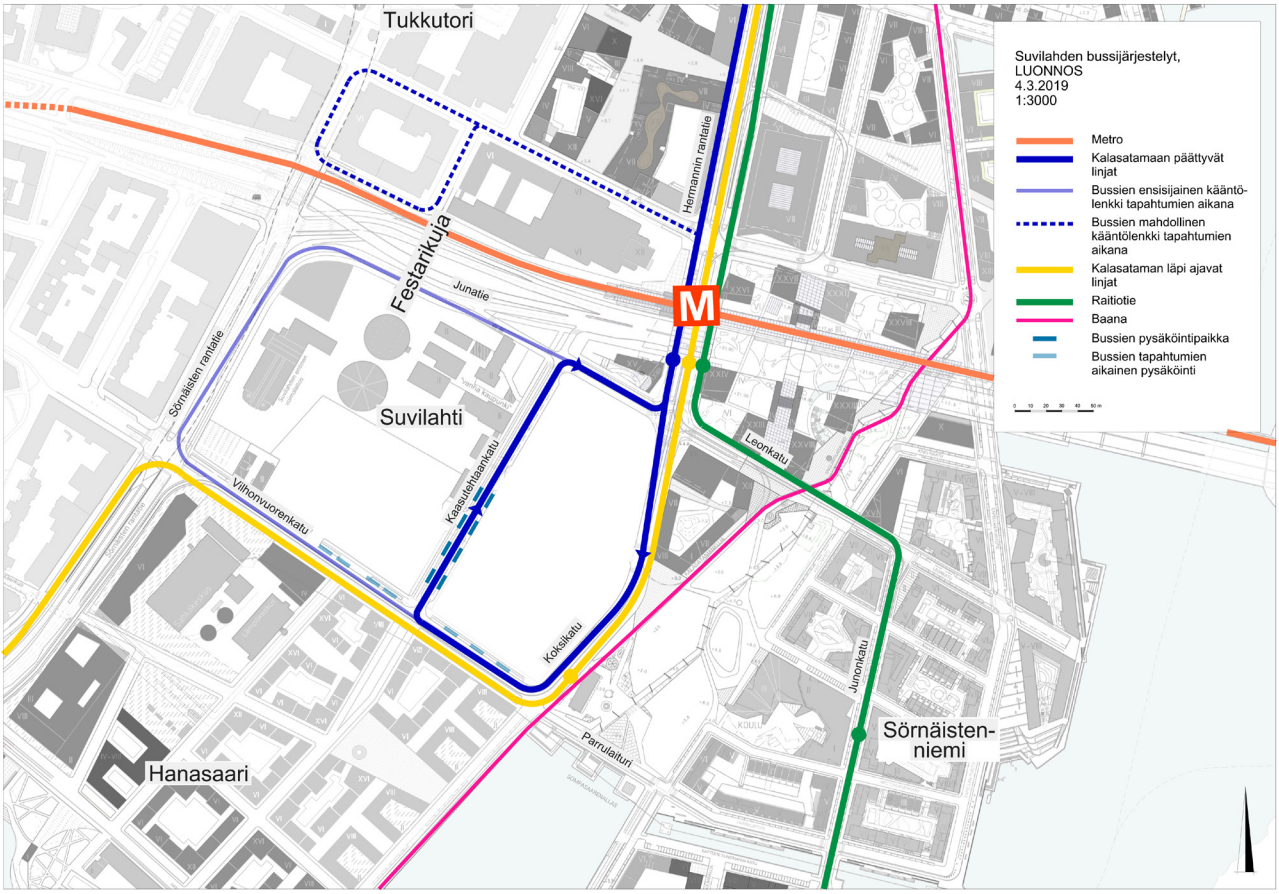
Bussilinjojen 50 ja 59 käyttämä reitti Pasilan ja Kalasataman välillä kulkee Junatieltä Tynnyrintekijänkadulle alas/itään Pääskylänkadun ja ylös/länteen Lautatarhankadun kautta. Bussilinja 16 ja yölinjat 85N–97N kulkevat Sörnäisten rantatieltä Itäväylälle. Nämä reitit tulevat säilymään myös jatkossa.

Sörnäisten rantatien ja Hermannin rantatien välillä kulkeville bussilinjoille, sekä Hermannin rantatien suunnasta tuleville Kalasatamaan päättyville bussilinjoille on tulossa muutoksia nykyisistä reiteistä Kalasataman alueen katuverkon rakentuessa. Läpikulkeva reitti tulee käyttämään Vilhonvuorenkatua ja Koksikatua, päättyville bussilinjoille toteutetaan kääntölenkki Kaasutehtaankadun kautta. Tavoitetilanteessa Hermannin rantatiellä kulkee myös raitiotie, joka kääntyy Kalasataman keskuksen jäl-

Näkymä Panimokadulta Suvilahden suuntaan.

keen Leonkadulle kohti Sörnäistenniemeä ja jatkaa edelleen Nihtiin. Tulevat bussien ja raitiolinjan reitit on esitetty oheisessa kuvassa.

Kilpailualuetta lähimmät nykyiset raitioliikenteen pysäkit ovat Sörnäinen (M) ja Lautatarhankadun pysäkit. Jatkossa raitiotiepysäkki tulee myös Hermannin rantatielle Kalasataman metroaseman kohdalle.



Luonnos Suvilahden tulevista joukkoliikennejärjestelyistä

Junatien bussipysäkeille pääsee ainoastaan portaikon kautta. Oikealla Junatien silta, vasemmalla metrosilta.

Lautatarhankatu.

Pyöräliikenne

Junatien ympäristössä on pyöräliikenteen kannalta epäjatkuvuuskohtia sekä itä-länsisuunnassa että etelä-pohjoissuunnassa. Junatien akseli toimii keskeisenä linkkinä itä-länsisuuntaisella, Itäväylän ja Teollisuuskadun akselin pyöräliikenteen pääreitillä, joka on määritelty tavoiteverkossa baana-yhteydeksi. Nykytilanteessa yhteys kulkee kuitenkin Lautatarhankadun pohjoisreunalla, joka on määritelty pyöräliikenteen tavoiteverkossa pääreitiksi. Nykytilanteessa kyseinen yhteys on jyrkän alamäen vuoksi yksi Helsingin merkittävämpiä pyöräliikenteen vaaranpaikkoja erityisesti Sörnäistenkadun risteyksen kohdalla.

Junatiehen kytkeytyy etelä-pohjoissuuntainen pääreitti Hermannin rantatiellä ja Sörnäisten rantatiellä. Kilpailualueen länsipään kautta kulkeva Hämeentie on määritelty myös pyöräliikenteen pääreitiksi ja se tulee jo käynnissä olevan remontin myötä valmistumaan tavoitetilanteen mukaiseksi vuoden 2020 aikana. Yhteydet Junatieltä etelä-pohjois- sekä itä-länsisuuntien välillä eivät ole orientoitavuuden taikka laadun kannalta tarkoituksenmukaisia. Pyöräliikennejärjestelyjen jatkuvuus ja suoruus kärsivät eniten Kulosaaren sillan länsipäässä Hermannin rantatien ja Sörnäisten rantatien välisellä osuudella.

Jatkuvuus myös muille poikkikaduille on puutteellista johtuen epäyhdenmukaisista pyöräliikenteen järjestelyistä sekä puutteellisista ja epäselvistä pyöräliikenteen kytkennöistä osaksi ajoneuvoliikennettä, eli tonttikatujen ajoradoille. Poikkikaduista myös Panimokatu-Vanha Talvitie –akseli on määritelty pyöräliikenteen pääreitiksi. Tavoiteverkon määrittelyssä on tärkeä tiedostaa, että pääreittimäärittely ei automaattisesti tarkoita pyörätien rakentamista vaan pyöräliikenteen asianmukaista huomiointia kadun rooli ja funktio huomioiden, muut kulkumuodot huomioiden.

Junatien eteläpuolella kulkee nykyään noin 3 100 pyöräilijää vuorokaudessa ja sen pohjoispuolella Lautatarhankadulle johtavalla yhteydellä noin 1 800 pyöräilijää. Sörnäisten rantatien länsipuolella Junatien varrella ei ole pyöräliikennejärjestelyjä, jolloin lännen suuntaan jatkavat pyöräilijät hyödyntävät Lautatarhankadun yhteyttä. Vastaavat luvut Hermannin ja Sörnäisten rantateillä ovat 670 ja 6 500 pyöräilijää vuorokaudessa. Poikkikaduilla pyöräliikennemäärät jäävät alle 1 000 pyöräilijään vuorokaudessa lukuun ottamatta Sörnäistenkatua, jossa luku on noin 1 300. Alue on jo nykytilanteessa pyöräliikenteenkin kannalta kantakaupungin vilkkaimpia, eivätkä pyöräliikenteen järjestelyt liittymäalueilla tarjoa riittävää kapasiteettia pyöräliikenteelle sen sujuvuuden ja turvallisuuden kannalta.

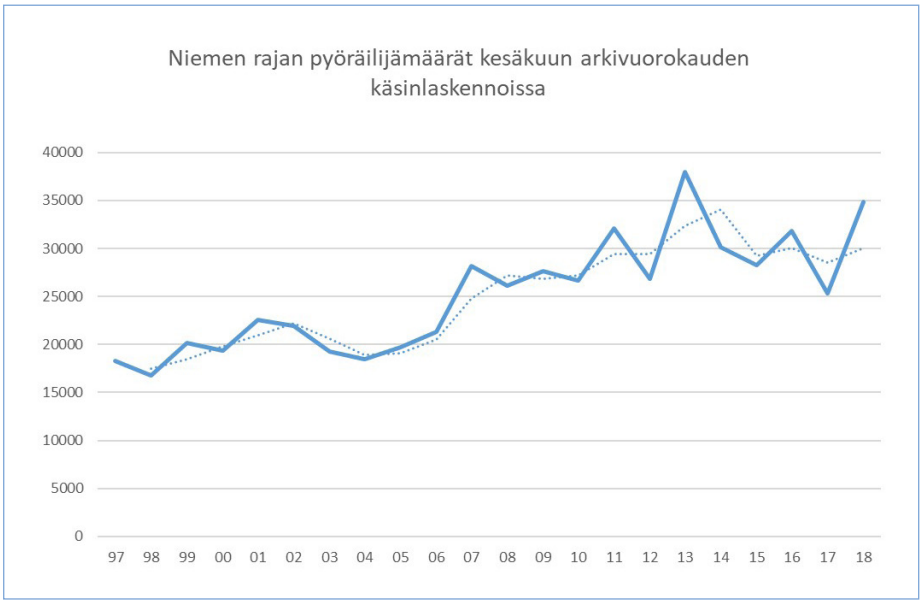
Tavoiteverkon rakentuessa pyöräliikennemäärät Lautatarhankadulla laskevat pyöräliikenteen suuntautuessa Junatien varressa kulkevalle, tulevalle Itäbaanalle, jossa pyöräliikennemäärien on ennustettu olevan noin 2 600 pyöräilijää vuorokaudessa välillä Sörnäisten rantatie–Hämeentie. Hämeentien kohdalla pyöräliikennemäärien on ennustettu kasvavan noin 3 500 pyöräilijään vuorokaudessa. Junatien merkitys pyöräliikenteen kannalta tulee siis tulevaisuudessa korostumaan sen tarjotessa suorimman ja sujuvimman yhteyden Kalasataman ja Pasilan välillä. Hermannin rantatiellä pyöräilijämäärät tulevat kasvamaan noin 2 300 pyöräilijään vuorokaudessa pyöräliikennejärjestelyjen parantuessa sekä Vallilanbaanan rakentuessa. Vallilanbaanan rakentuessa määrät Sörnäisten rantatiellä laskevat noin 3 300 pyöräilijään vuorokaudessa pyöräliikenteen siirtyessä osittain Kalasataman ja Hanasaaren kautta linjatulle baanalle. Pyöräliikennejärjestelyjä tullaan kuitenkin parantamaan nykyisestä myös Sörnäisten rantatiellä, jolloin pyöräliikennemäärät

voivat hyvin kasvaa sielläkin tulevaisuudessa. Poikkikaduilla pyöräliikennemäärät tulevat kasvamaan Vanhalla talvitiellä pyöräliikennejärjestelyjen parantuessa, joka tulee laskemaan Sörnäistenkadun houkuttelevuutta. Vanha talvitie tulee lisäksi kytkeytymään suoraan Vallilanbaanaan Hermannin rantatien risteyksessä. Pyöräliikennemäärät Sörnäistenkadulla tulevat näin ollen laskemaan sen paikallisen luonteen korostuessa. Pyöräliikenteen Brutus -mallin mukaisia pyöräliikennemääriä on esitetty alla olevissa kuvissa.

Pyöräliikennemäärät nykytilanteessa (BRUTUS -malli)

Pyöräliikennemäärät tavoitetilanteessa 2025 (BRUTUS -malli)

Kasvua pyöräliikennemäärissä on jo nykytilanteessa havaittavissa Helsingin niemen rajoilla ja määrien ennustetaan kasvavan merkittävästi kantakaupungin tavoiteverkon ja sitä täydentävän baanaverkon sekä esikaupungin tavoiteverkon rakentuessa (kuva alla).



Pyöräliikennettä Sörnäisten rantatien ja Pääskylänkadun risteyksessä. Puutteellisten järjestelyjen johdosta Sörnäisten rantatieltä oikealle kääntyvät pyöräilijät eivät kykene liittymään virtaan mukaan. Kuva Oskari Kaupinmäki

Jalankulku alueella

Alueen jalankulkuyhteydet ovat nykytilanteessa riittämättömät. Orientoitavuus on huono ja luontevat reitit jalankulun osalta puuttuvat. Nykyisellään Junatien liittymäalue muodostaa estevaikutuksen eikä kytke ympäröiviä alueita kokonaisuudeksi. Lisäksi kävely-ympäristön laatu ei vastaa tavoitteita: kapeiden ja osittain puutteellisten jalankulkualueiden takia ympäristö koetaan epämiellyttäväksi ja turvattomaksi.

Suvilahden ja Teurastamon välistä yhteyttä parantamaan suunnitellulla alikululla (Festarikuja) on jo voimassa oleva asemakaava, mutta yhteys ei ole vielä toteutunut.

Lautatarhankatu ja Sörnäistenkadun risteyksen kohdalta itään. Metroradan yläpuolella penkereellä näkyy Junatien bussipysäkki.

Junatien bussipysäkeille on kulku pelkästään portaiden kautta. Etualalla Junatien liittymä Sörnäisten rantatielle.

3.4.2 Rakennettu ympäristö

Junatien ympäristö on tällä hetkellä moottoriajoneuvoliikenteen ehdoilla rakentunutta. Vaikka satamarata purettiin jo kolme vuosikymmentä sitten, näkyy radan vaikutus alueen kaupunkirakenteessa ja liikenneratkaisuissa vielä selvästi; Hämeentien eritasoliittymä ja siihen liittyvät rinnakkaiset kadut ja rampit sekä Junatien silta entisen ratapenkereen paikalla ovat muodostuneet satamaradan seurauksena.

Kilpailualue

Kruununmakasiini on kaupunkikuvallisesti ja historiallisesti merkittävä elementti alueen kaupunkikuvassa, mutta vuosien varrella tehdyt tie- ja siltarakennustyöt ovat piilottaneet makasiinia näkyvistä. Nykyään länsipuolelta näkyy ainoastaan kapea suikale päätyä ja vanhat pariovet ja pohjoispuoli on uponnut kadun sisään. Junatien puolella rakennus on kuitenkin edelleen näkyvissä kokonaan. Nykyään ainoa käytössä oleva sisäänkäynti on Hämeentie 39 A:n puolelta.

Näkymä Lääkäritalon katolta Kalasataman suuntaan. Etualalla Hämeentie ja Kruununmakasiini.

Makasiinin ensimmäisestä kerroksesta avautuvat alkuperäiset kaksi rautaovea ja myöhempi julkisivuun sopimaton teräsovi. Aikaisemmasta jo puretusta rautatiestä ei tällä kohdalla ole mitään jäänteitä enää nähtävissä. Lastauslaiturin koosta kertovat enää yli puolen metrin kynnykset nykyiselle kevyenliikenteen väylälle.

Kruununmakasiini on huonossa kunnossa ja se on ollut tyhjillään vuodesta 2006. Makasiinin hyötykäyttöä ovat rajoittaneet vähäinen ikkuna-aukkojen määrä, melu, päästöt ja tärinä liikenteen solmukohdassa, haitta-aineet sekä toisaalta pysäköinnin ja huoltoliikenteen järjestäminen. Kruununmakasiinilla ei ole asemakaavaa.

Hämeentien silta ja Kruununmakasiini.

Kruununmakasiini Lautatarhankadulta.

Junatien sillan alla ja Kruununmakasiinin itäpäädyssä on tällä hetkellä avoimia pysäköintialueita.

Kruununmakasiinin itäpäädyssä on pysäköintialue.

Siltojen alapuoli on tällä hetkellä pysäköintialueena. Taustalla ajoyhteys REDI:n pysäköintihalliin.

Lautatarhankadun varrella sijaitsevat suuret toimistokorttelit reunustavat Junatietä pohjoisen puolella. Yksi rakennuksista on 1800-luvulta, muut on rakennettu 1980-luvulla tai 2000-luvun alussa.

Toimistorakennuksia Lautatarhankadun varrella. Oikeanpuoleisin rakennus on vuodelta 1902 ja se on suojeltu asemakaavassa.

Junatien silta

Junatien silta on rakennettu vuonna 1972. Junatien hyödyllinen leveys on 9,7 m. Junatien silta ylittää Sörnäisten rantatien ja sen alikulkukorkeus on alimmillaan 5,1 m. Silta on peruskorjauksen tarpeessa. Silta on kunnoltaan huono (kuntoluokka 2) ja siitä on tehty erikoistarkastus vuonna 2018. Peruskorjauksen suunnittelun yhteydessä on todettu, että silta on erittäin haastava korjattava, koska liikenne ei mahdu sillalle korjauksen aikaan. Korjauksen ajoitus vaatii yhteensovitusta muiden alueen töiden kanssa.

Hämeentien silta

Hämeentien silta Junatien yli on rakennettu vuonna 1988. Sillan hyödyllinen leveys on 30,89 m ja alikulkukorkeus 5,2. Silta on noussut monitavoiteoptimoinnissa melko korkealle, muttei kuitenkaan ole kaikkein kiireisin korjattava. Silta on kunnoltaan tyydyttävä (kuntoluokka 3) ja siitä on tehty yleistarkastus vuonna 2017. Tällä hetkellä toimenpide-ehdotuksena on lähinnä kaiteisiin ja saumauksiin liittyviä ylläpitokorjauksia.

Tarkastelualue

Ympäröivät kaupunginosat Sörnäinen, Vallila ja Hermanni ovat pääosin asuinpainotteisia kantakaupungille tyypillisiä pääosin 1900-luvun alkupuolella rakentuneita kaupunginosia. Ympäristön korttelirakenne on säilynyt melko yhtenäisenä, mutta alueen rakennuskanta on ajallisesti hyvin sekoittunutta. Korttelitehokkuus on suurta, ja umpikorttelirakenteen ansiosta julkinen tila ja yksityiset korttelipihat erottuvat selkeästi toisistaan.

Kalasatama on entisen rahtisataman tilalle rakentuva kantakaupungin täydennysrakentamisalue, jonne on tulossa asuntoja n. 25 000 asukkaalle sekä yli 10 000 työpaikkaa. Alue jakautuu 11 eri luonteiseen

Näkymä Pääskylänrinteeseen Junatien suunnasta, oikealla Pääskylän puisto ja taustalla Vilhovuorenkatu.

osa-alueeseen, joista näkyvin on Kalasataman keskus (REDI), johon kilpailualue itäpäästään rajautuu. Kalasataman keskuksen yhteyteen on suunniteltu kahdeksan Suomen oloissa melko korkeaa asuintornia (23–37 kerrosta), jotka tulevat nousemaan Kauppakeskus REDIn kattotasolta ylöspäin. Ne muodostavat Teollisuuskadun akselille päätteen idässä, ja toimivat samalla porttina saavuttaessa kaupunkiin Kulosaaren sillan suunnasta. Tällä hetkellä vasta yksi torneista on harjakorkeudessa. Kalasataman alueen rakentaminen tulee jatkumaan pitkälle 2030-luvulle.

Kilpailualueen pohjoispuolella sijaitsevan Teurastamon alueen historiallisesti arvokkaita kiinteistöjä kehitetään ravintola- ja kulttuuritapahtumakäyttöön. Sen lisäksi alueella on toimiva tukkutori.

Suvilahden noin 8 hehtaarin alueella kilpailualueen eteläpuolella toimii ympärivuotisesti Kiinteistö Oy Kaapelitalon vuokralaisia, kuten Cirko. Kesäisin alueella järjestetään erilaisia tapahtumia, joista merkittävimmät ovat olleet Flow ja Tuska festivaali. Lisäksi alueella sijaitsee skeittipuisto ja tapahtumatila Voimala. Tiilisen kaasukellon osalta ollaan tekemässä välittömiä korjaustöitä. Lisäksi tilannetta molempien kaasukellojen jatkon suhteen selvitetään. Alueen kaavoitus on kesken. Kaupungin strategian mukaisesti Suvilahden alueesta kehitetään ympärivuotinen, kansainvälisesti erottuva ja pysyvä tapahtuma-alue, joka mahdollistaa uusien ja erilaisten tapahtuminen toteuttamisen.

Sörnäisten rantatien länsipuolta reunustaa eri-ikäisten teollisuus- ja toimistotalojen rivistö, joista suurin osa on nykyään toimisto-, opetus- tai kulttuurikäytössä.

Kalasataman keskuksen pohjoispuolella on eri-ikäisiä teollisuus- ja toimitiloja, ja sinne on rakentumassa paljon uutta toimitilaa ja asuntoja.

Hermanniin, Hämeentien ja Hermannin rantatien väliselle alueelle, on viime vuosikymmeninä rakentunut uusi asuinalue.

3.4.3 Maisema

Maaston korkeus vaihtelee kilpailualueella kolmesta metristä yli 20 metriin. Junatie sijoittuu laaksoon, josta Sörnäistenjärvi laski Suvilahden kautta mereen ennen järven kuivattamista 1800-luvulla. Alueen kaupunkirakenne vahvistaa mielikuvaa laaksosta, jota voidaan parhaiten tarkastella Teollisuuskadun ylittäviltä silloilta. Hämeentien sillalta avautuvat pitkät

Suvilahti ja Junatien silta metron ikkunasta nähtynä.

näkymäakselit pitkin entistä satamaraiteen linjaa, Teollisuuskatua ja Junatietä, sekä länteen Teollisuuskadun ja Aleksis Kiven kadun suuntaan. Avautuvat näkymät itään ja länteen muodostavat porttiaiheen kantakaupunkiin tultaessa.

Teollisuuskadun ylittävä Hämeentie sekä sen risteykset Mäkelänkadun ja Helsinginkadun kanssa muodostavat merkittävän kaupunkirakenteellisen solmukohdan. Solmukohtaa hallitsee suuri mittakaava ja liikenne.

Hämeentien liittymän kivimuurit ovat kaupunkitilassa näkyviä, maamerkkimäisiä elementtejä, joilla on historiallista arvoa.

Näkymä Hämeentien sillalta itään.

Näkymä Hämeentien sillalta länteen.

3.4.4 Kulttuuriympäristöt

Kilpailun tarkastelualueella on useita arvoympäristöjä. Näistä osittain tarkastelualueelle sijoittuvat Museoviraston Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt -inventoinnin (RKY 2009) -luettelon kohteet ”Vallilan asuinalueet”, ”Sörnäisten vankila” sekä ”Osuusliikkeiden ja teollisuuden Sörnäinen”. RKY-alue ”Suvilahden voimalaitosalue” sijoittuu tarkastelualueelle kokonaisuudessaan. Osia kilpailualueesta kuuluu maakunnallisesti arvokkaaseen kulttuuriympäristöön ”Helsingin empire-keskusta ja kivikaupunki”.

Kulttuurihistoriallisesti arvokkaisiin kokonaisuuksiin kuuluvat Suvilahden kaasukello, Kruunumakasiini ja Harjun ruumishuone. Nämä rakennukset ovat kaupunkikuvan kannalta tärkeitä maamerkkejä.

Hämeentie ja Mäkelänkatu lukeutuvat Helsingin yleisten alueiden arvoympäristöihin. Hämeentie on Helsingin vanhimpia historiallisia katulinjoja. Mäkelänkatu on yksi Helsingin merkittävimmistä puistokaduista ja edustava esimerkki 1930-luvun suunnitteluihanteista. Muita kaupunkikuvallisesti merkittäviä kokonaisuuksia ovat Aleksis Kiven kadun puukujanne ja Sörnäisten rantatien katupuurivi.

Kilpailualueella sijaitsevista toimitilarakennuksista yksi on suojeltu asemakaavalla, ja Kruununmakasiinilla on selkeitä suojeluarvoja. Tarkastelualueella sijaitsee suuri määrä asemakaavalla suojeltuja rakennuksia.

Kulttuuri- ja arvoympäristöt sekä asemakaavalla suojellut alueet ja rakennukset löytyvät kaupungin karttapalvelusta osoitteesta kartta.hel.fi.

3.4.5 Maanomistus

Kilpailualueen omistaa pääosin Helsingin kaupunki, mutta sillä sijaitsevat rakennetut tontit ovat yksityisomistuksessa. Maanomistuskartta kaupungin karttapalvelussa osoitteessa kartta.hel.fi.

3.4.6 Ympäristön häiriötekijät ja teknisiä lähtökohtia

Kilpailualueella on paljon liikennettä ja Junatien liittymäalue onkin yksi vilkkaimmista kantakaupungin liittymäalueista autoliikenteen määrällä mitattuna. Liikenteen aiheuttamat ilman epäpuhtauspitoisuudet ja melutasot ovat siten huomattavan korkeita ja ne asettavat merkittäviä haasteita alueen kaupunkirakenteen kehittämiselle niin julkisen tilan,

Näkymä Sörnäisten rantatien suuntaan, vasemmalla Suvilahden kattilahalli.

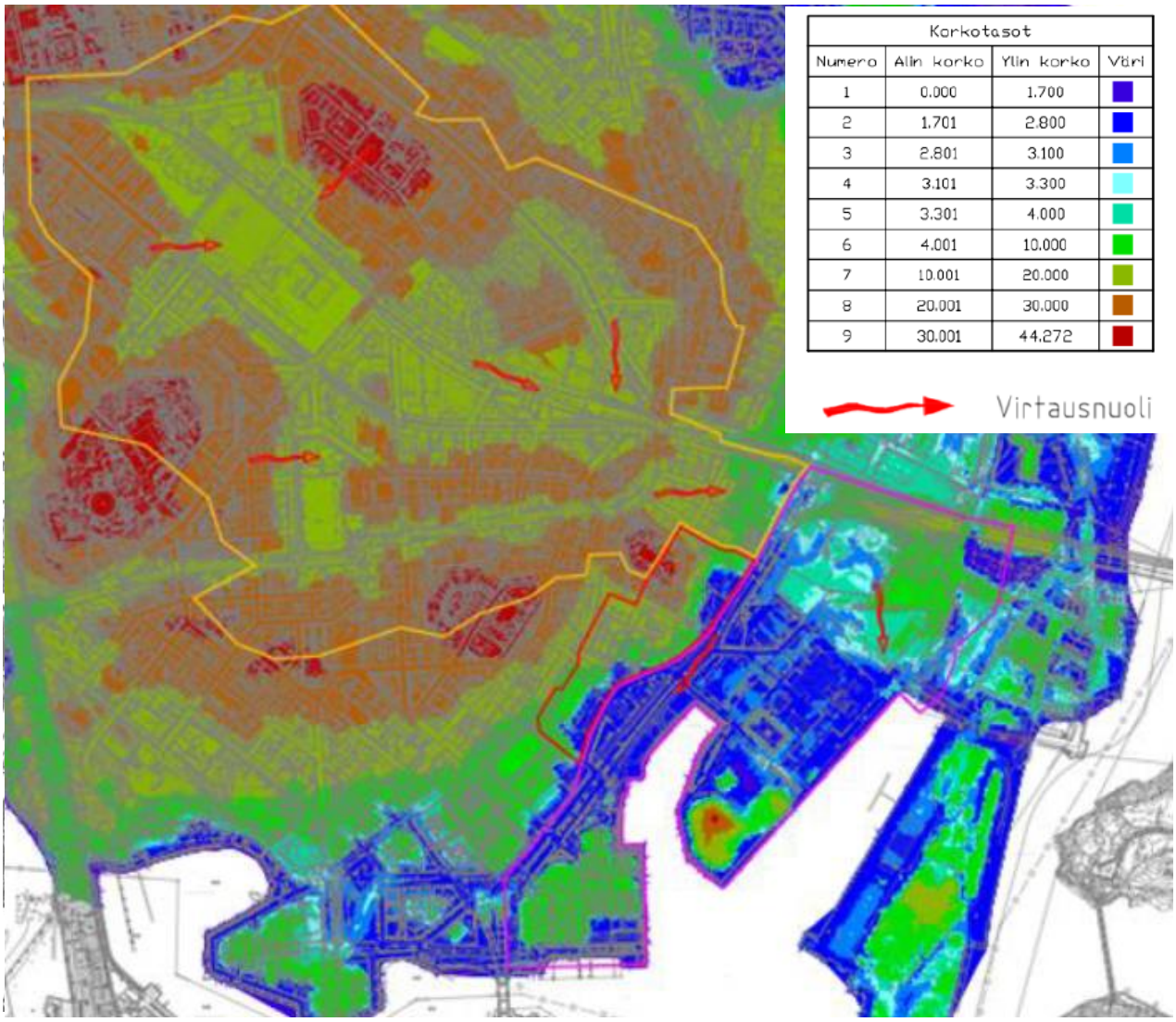
kävely-ympäristön kuin mahdollisten täydennysrakentamispaikkojen suhteen. Ilmanlaatu- ja meluvaikutuksia arvioidaan alueella ja sen vaikutuspiirissä jatkosuunnittelussa, jolloin selvitetään haittavaikutusten torjuntamahdollisuuksia sekä mahdollisia reunaehtoja liikenneratkaisuille ja kaupunkirakenteen tiivistämiselle ottaen huomioon ympäristön terveellisyyden ja viihtyisyyden vaatimukset.

Olemassa olevien metrolinjan ja raitioteiden läheisyyteen mahdollisesti sijoittuviin rakennuksiin kohdistuu maa- ja kallioperän kautta välittyvästä värähtelystä runko- ja tärinäriski. Kilpailualueelle sijoittuu raitiotievarauksia. Näiltä osin lähtökohtana on, että raitiotiet suunnitellaan ja rakennetaan siten, että raitioliikenteen aiheuttama runkomelu tai tärinä eivät aiheuta radan lähiympäristön nykyisissä tai tulevissa rakennuksissa tavoitearvoja ylittävää häiriötä.

Alueen monimuotoisesta käyttöhistoriasta johtuen alueella on todennäköisesti pilaantuneiden maa-ainesten kunnostustarvetta, jonka esiintyvyys ja laajuus selvitetään jatkosuunnittelussa.

Suunnittelualueella sijaitsee useita, merkittäviä yhdyskuntateknisen huollon verkostoja, joihin kohdistuvat muutostarpeet arvioidaan jatkosuunnittelussa. Verkostojen muutokset saattavat aiheuttaa merkittäviä kustannusvaikutuksia.

Kuvassa ja liiteaineistossa on esitetty suunnittelualuetta laajemman alueen topografia, valuma-alueet ja virtaussuunnat. Junatien, Teollisuuskadun ja Sörnäisten rantatien risteys alueella johdetaan hulevesiä sekä pintoja pitkin mereen, että nykyisen ylivuotokynnyksen kautta Suvilahden alueelle ja Hermannin rantatien suuntaan.



Korkotasot			
Numero	Alin korko	Ylin korko	Väri
1	0.000	1.700	
2	1.701	2.800	
3	2.801	3.100	
4	3.101	3.300	
5	3.301	4.000	
6	4.001	10.000	
7	10.001	20.000	
8	20.001	30.000	
9	30.001	44.272	

Maastomalli, valuma-alueet ja virtaussuunnat (Tulvatarkastelu Koksikadun ja Vilhonvuorenkadun ympäristöön liittyvistä valuma-alueista (WSP 2016))

3.4.7 Kaupungin strategiset tavoitteet ja alueen kaavatilanne

Helsingin strategiset tavoitteet

Helsingin kaupunkistrategian keskeisimmät teemat ovat 1. Maailman toimivin kaupunki, 2. Kestävän kasvun turvaaminen kaupungin keskeisin tehtävä, 3. Uudistuvat palvelut, 4. Vastuullinen taloudenpito hyvinvoivan kaupungin perusta sekä 5. Helsinki vahvistaa ja monipuolistaa edunvalvontaansa. Strategiassa nousee esiin useita tavoitteita, jotka koskevat myös Junatien aluetta ja kehittämistä. Näitä ovat mm. seuraavat:

1. **Maailman toimivin kaupunki:**
   ”Helsingin tavoitteena on olla Euroopan kiehtovimpia sijaintipaikkoja uutta luovalle startup-toiminnalle ja houkuttelevin osaamiskeskittymä yrityksille ja yksilöille, jotka haluavat tehdä maailmasta paremman paikan”. ” Elinkeinopolitiikan tavoitteena on, että yksityisen sektorin työpaikkamäärä kasvaa pitkällä aikavälillä vähintään yhtä nopeasti kuin asukasluku.”

2. **Kestävän kasvun turvaaminen kaupungin keskeisin tehtävä:**
   ”Helsingissä suunnitellaan liikenneinvestoinnit ja maankäyttö aina yhdessä. Liikenneinvestoinneilla huolehditaan koko liikennejärjestelmän toimivuudesta. Kestävien liikennemuotojen kulkumuoto-osuutta kasvatetaan. Samalla huolehditaan kaikkien liikennemuotojen kehittämisestä ja elinkeinoelämän edellyttämän liikenteen kilpailukyky turvataan”. ”Keskustan elinvoimaisuutta kehitetään yhteistyössä alueen elinkeinoelämän toimijoiden kanssa.”

3. **Uudistuvat palvelut:**
   ”Helsinki on viihtyisä kaupunki, jossa kiinnostava kaupunkitila luo edellytykset kohtaamisille ja hyvinvoinnille. Arkkitehtuuri on mielenkiintoista, moninaista ja korkeatasoista, ja rakentamisen korkea laatu luo kaupungille vahvan identiteetin ja imagon”. ”Helsingin tulee olla Suomen paras kaupunki yrityksille. Urbaani ympäristö tarjoaa hyvän kasvualustan yritysten innovaatiotoiminnalle ja vetovoimaisen asuinympäristön työvoimalle. Helsinki luo mahdollisuuksia kasvulle kaavoittamalla riittävästi ja ketterästi tarvittavia työpaikka-alueita. Helsinki tukee yritysekosysteemejä ja -klustereita tarjoamalla monipuolisia sijaintimahdollisuuksia hyvin saavutettavilla alueilla”. ”Teollisuuskadun akselia kehitetään merkittävänä työpaikka-alueena ja keskustan laajenemisalueena.” Teollisuuskadun alue tarjoaa hyvät edellytykset myös uudenlaisen liikenneajattelun kokeilemiselle ja käyttöönotolle. ”Helsinki on kokonaisvaltaisesti toimivan älykkään liikennejärjestelmän edelläkävijä. Liikennesektori on teknologian kehittymisen ja jakamistalouden vahvistumisen sekä päästövähennystavoitteiden takia nopeimmin muuttuvia sektoreita. Helsinki on vahvasti mukana tässä kehityksessä elinkeinoelämän, valtion ja HSL-alueen muiden kuntien kanssa. Kaupunki edistää kysyntäohjattuun liikennejärjestelmään siirtymistä. Kaupunki toimii testialustana liikennekaaren mahdollistamien uusien älykkään liikkumisen palveluiden (mm. Mobility as a Service) kaupallistamiseksi ja tulevaisuuden teknologioiden edistämiseksi”. ”Päästövähennyksiä ja kiertotalouden hankkeita toteutetaan Helsingissä yhteistyössä yritysmaailman ja kaupunkilaisten kanssa. Helsinki haluaa toimia yhä aktiivisemmin alustana mielenkiintoisille ja tuloksellisille innovaatioille, jotka tuottavat myös uusia vientimahdollisuuksia.”

Pyöräliikenteen strategiset tavoitteet

Helsingin tavoitteena on olla maailman toimivin kaupunki sekä maailman paras kestävän liikkumisen metropoli. Tätä myötä kaupungissa vallitsee vahva poliittinen tahtotila edistää pyöräliikennettä tuomalla se tasavertaiseksi osaksi liikennejärjestelmää muiden kulkumuotojen kesken. Pyöräliikenteen edistämisen suuntaviivat on tarkemmin esitetty Pyöräliikenteen suunnitteluohjeessa, Helsingin pyöräilyn edistämisohjelmassa 2014 sekä sen ohella ja sittemmin päivitetyssä pyöräliikenteen tavoiteverkossa, jotka toimivat pyöräliikennejärjestelyjen tarkemman suunnittelun lähtökohtana.

Hiilineutraalius

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

Liikenteen päästövähennyksiä toteutetaan niin pyöräilyn ja kävelyn suosiota lisäämällä kuin sähköautojen, sähköbussien ja raidejoukkoliikenteen

osuutta nostamalla. Joukkoliikenteen sujuvuutta parannetaan ja sen houkuttelevuutta lisätään esimerkiksi nostamalla joukkoliikenteen palvelutasoa (linjat ja reitit, vuorovälit, vaihtojen sujuvuus, hinta, matkustusmukavuus). Erityisesti joukkoliikenteen vaihtopisteitä tulee kehittää (HSL: Solmu-projekti).

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

Yleiskaava

Kilpailualueella on voimassa Helsingin yleiskaava (2016) sekä Sörnäistenrannan ja Hermanninrannan osayleiskaava vuodelta 2006.

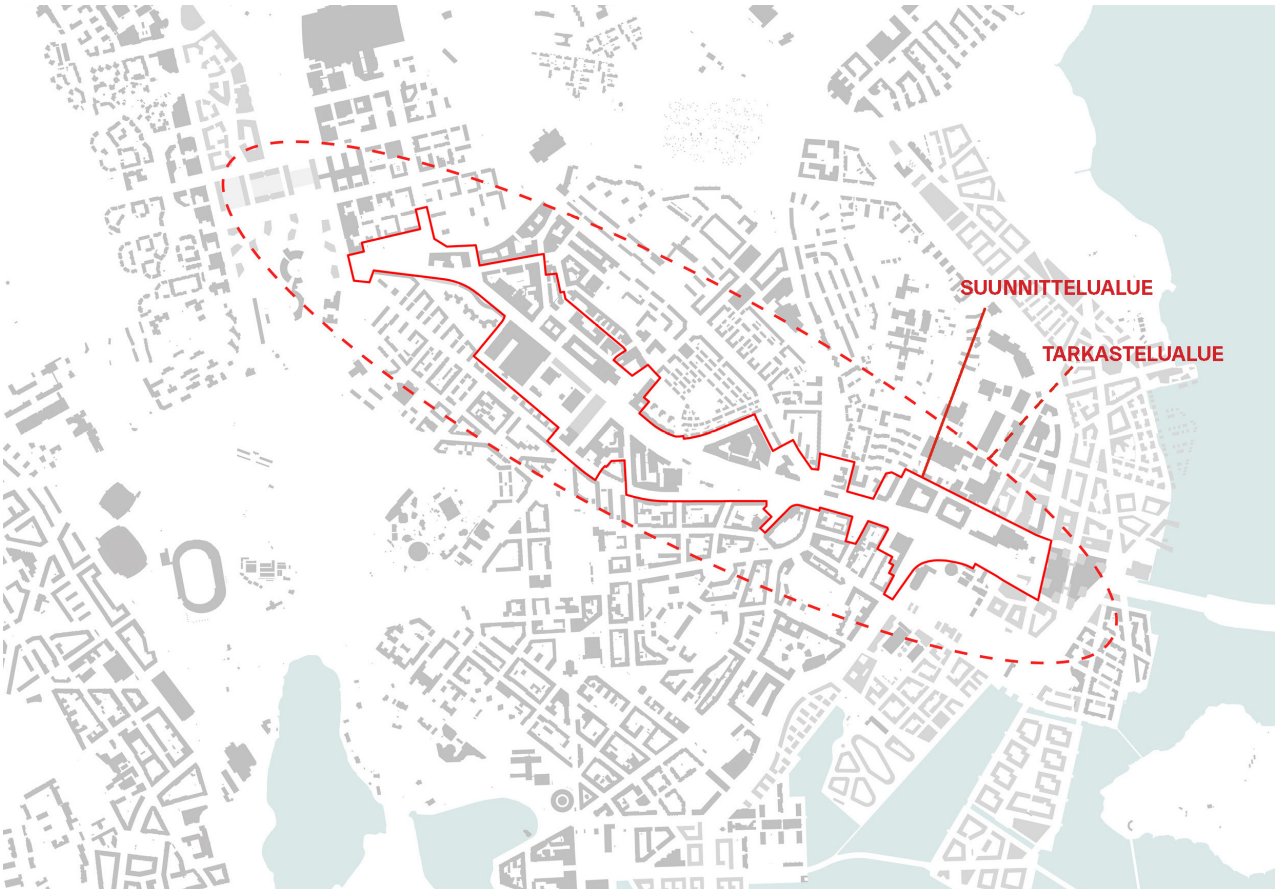
Helsingin yleiskaavassa (2016) kilpailualue on merkitty Liike ja palvelukeskustan C1-merkinnällä: ”*Palvelu-, liike- ja toimitilapainotteinen keskusta, jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Rakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on osoitettava pääsääntöisesti liiketilaksi. Alue on kävelypainotteinen. Alue erottuu ympäristöään tehokkaampana ja toiminnallisesti monipuolisempana. Liike- ja toimitilan kokonaismäärää ei lähtökohtaisesti tule vähentää. Rakennuksen tai sen osan käyttötarkoituksen muutoksissa on varmistettava keskustalle ominaisen, toiminnallisesti monipuolisen ja sekoittuneen rakenteen säilyminen. Käyttötarkoituksen muutosten yhteydessä tulee tehdä alueellinen tarkastelu.*”

Yleiskaavassa (2016) todetaan myös, että Teollisuuskatu säilyy pääkatuna, mutta sen luonne muuttuu väylämäisestä kaupunkimaiseksi.

Sörnäistenrannan ja Hermanninrannan osayleiskaavaan sisältyvä osa kilpailualueesta on merkitty pääasiassa katualueeksi.

Teollisuuskadun akselin kaavarunko

Junatie on osa yleiskaavassa ja Helsingin strategiassa mainittua Teollisuuskadun akselia, ja Junatien suunnittelukilpailu on osa alueella käynnissä olevaa kaavarunkotyötä. Kaavarunko tulee toimimaan Teollisuuskadun alueen asemakaavoituksen lähtökohtana ja ohjaamaan suurempia kaupunkirakenteellisia muutoksia alueella.



Teollisuuskadun kaavarungon suunnittelu- ja tarkastelualue

Pasilan ja Kalasataman väliin sijoittuvaa Teollisuuskadun aluetta kehitetään työpaikka-alueena ja Helsingin ydinkeskustan laajentumana. Kaavarunkotyön pohjaksi Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi joulukuussa 2018 Teollisuuskadun kaavarungon periaatteet. (Kilpailuohjelman liite 3 ”Teollisuuskadun akselin kaavarungon periaatteet 27.11.2018”)

Teollisuuskadun akselin kaavarunkotyössä liikenteelliset seikat ovat tärkeässä roolissa. Teollisuuskadun poikkileikkausta on tarkoitus muokata niin, että keskelle saadaan runkolinjabusseja palveleva joukkoliikennekaista, joka on myöhemmin muutettavissa pikaraitiotieyhteydeksi. Koko alueella tullaan myös tarkastelemaan uudelleen vanhan satamaradan ajalta jääneitä liikenneratkaisuja.

Alueen asemakaavatilanne

Kilpailualueella on voimassa useita eri ikäisiä asemakaavoja, ja suurin osa kilpailualueesta on katualuetta. Osalla Junatiestä, Kruununmakasiini mukaan lukien, on edelleen voimassa asemakaavaa vuodelta 1901. Kilpailualueen uusin asemakaava sisältää Leonkadun varren hotellitontin, Festarikujan alikulun sekä ns. Tilastokeskuksen rampin, ja se on tullut voimaan vuonna 2017. Lopuilla katualueista on voimassa asemakaavoja 1940–50-luvuilta, -80-luvulta ja 2000-luvun puolelta.

Lautatarhankadun varrella sijaitsevan kolmen, kilpailualueeseen sisältyvän korttelin asemakaavat ovat 2000-luvun alusta, ja ne ovat kaikki KTY-tontteja (Toimitilarakennusten korttelialue). Lääkäritalon asemakaava on vuodelta 1986, ja tontti on merkitty K-tontiksi (Liike- ja toimistorakennusten korttelialue).

Suunnittelualueen itäpäässä, Leonkadun varrella on uusi hotellitontti, jossa on voimassa oleva asemakaava vuodelta 2017. Asemakaava perustuu arkkitehtuurikutsukilpailun voittaneeseen ehdotukseen (Arkkitehtitoimisto Soini & Horto).

Alueen kaavatilanne ja voimassa olevat asemakaavat löytyvät Helsingin Karttapalvelusta: kartta.hel.fi

Sörnäistentunneli

Sörnäisten rantatien ja Hermannin rantatien yhdistävän tunnelin asemakaava tuli voimaan vuoden 2018 lopussa. Tunnelin 1,5 kilometrin pituinen tilavaraus on suunniteltu kalliotunneliksi 800 m matkalta ja Sörnäisten rantatien sekä Hermannin rantatien päässä teräsbetonitunneliksi. Tunneli on mitoitettu kahdelle yksikaistaiselle erilliselle liikennetunnelille, jotka on suunniteltu henkilöauto- ja kuorma-autoliikenteelle 50 km/h nopeusrajoituksella. Tunnelissa ei sallita jalankulkua eikä pyöräliikennettä eikä vaarallisten aineiden kuljetuksia. Sörnäistentunneli vie Hermannin rantatien ja Sörnäisten rantatien välisen autoliikenteen maan alle.

Tunnelin suuaukot sijoittuvat Hermannin rantatiellä Haukilahdenkadun eteläpuolelle ja Sörnäisten rantatiellä Vilhonvuorenkadun eteläpuolelle. Asemakaavan liitteenä olevan liikennesuunnitelmaluonnoksen kaistajärjestelyt poikkeavat jonkin verran nykytilanteen järjestelyistä. Vilhonvuorenkadun liittymässä Sörnäisten rantatien ajosuunnilla on yksi vasemmalle kääntyvä kaista ja kaksi suoraan menevää kaistaa, joista toiselta on myös kääntyminen oikealle Vilhonvuorenkadulle. Sörnäisten rantatiellä Vilhonvuorenkadun liittymästä pohjoiseen, kaistajärjestelyt pysyvät lähes ennallaan nykytilanteeseen verrattuna; kaksi kaistaa Itäväylän suuntaan ja yksi kaista Pääskylänkadun liittymään. Junatieltä REDIn kohdalta länteen pääsee Junatien nykyiselle sillalle sekä Sörnäisten rantatien liittymään kahta kaistaa. Tähän Junatie-Sörnäisten rantatie ajoyhteyteen yhtyy lisäksi REDIn pysäköintilaitoksen ulosajo. Ko. Sörnäisten rantatien liittymästä pääsee liikennesuunnitelmaluonnoksessa kääntymään niin etelään kuin pohjoiseen. Sörnäistentunnelin rakennuttua ns. Tilastokeskuksen ramppi korvautuu nykyisillä katuyhteyksillä.

Sörnäistentunneli ei vaikuta merkittävästi kilpailualueen reunojen liikennemääriin lukuun ottamatta Hermannin rantatietä Kalasataman keskustan kohdalla. Tunnelista ei ole vielä toteutuspäätöstä. Kilpailua varten on tehty teoreettisia arvioita Sörnäisten rantatien välityskyvystä Vilhonvuorenkadun risteyksessä Sörnäistentunnelin asemakaavan liitteenä olleen liikennesuunnitelmaluonnoksen perusteella. Liikenteen välityskyky ruuhkatuntien aikana Vilhonvuorenkadun liittymässä on Sörnäistentunnelin toteuduttua teoreettisesti noin 1800 ajon/h suuntaansa Sörnäisten rantatien osalta. Hermannin rantatielle suuntaava liikenne alittaa ko. liittymän.

Suvilahti

Suvilahtea suunnitellaan ympärivuotiseksi tapahtuma-alueeksi. Alueelle tullaan laatimaan asemakaava, jossa vanhat kaasulaitoksen arvorakennukset suojellaan ja tutkitaan lisärakentamismahdollisuuksia tapahtumakäyttöön.

4 Tavoitteet

4.1 Yleiset tavoitteet

Tavoitetila: *Järjestämällä Junatien alueen liikenteelliset ratkaisut uudella tavalla voidaan ympäröivät alueet liittää luontevasti toisiinsa kaikilla liikennemuodoilla, ja saada kehittyvä Teollisuuskadun akseli ulotettua Kalasatamaan asti.*

Junatien suunnittelukilpailulla haetaan ideoita kantakaupungin keskellä sijaitsevan väylämäisen ympäristön kehittämiseksi. Tarkoitus on tutkia, kuinka ajojärjestelyjä selkeyttämällä, sekä alueen jalankulun, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen yhteyksiä parantamalla saadaan luotua laadukasta kaupunkitilaa alueen katuverkon välityskykyä heikentämättä. Samalla halutaan tutkia Junatien ympäristön täydennysrakentamispotentiaalia.

Kaupunkiympäristölautakunnan hyväksymät Teollisuuskadun akselin kaavarungon periaatteet (Liite xx) koskevat myös kilpailualuetta.

Ideakilpailulla haetaan innovatiivisia, ennakkoluulottomia ja toteutuskelpoisia pitkän aikavälin ratkaisuehdotuksia.

4.2 Liikenne

4.2.1 Autoliikenne

Tavoitetila: *Autolla liikuttaessa Junatien alueelta on helppo mennä niin keskustaan, Pasilaan kuin Kalasatamaan. Katuverkko hahmottuu selkeästi ja kytkeytyy sujuvasti ympäröivään alueeseen.*

Autoliikenteen osalta tärkeää on pääverkon toimivuus. Tavoitteena on parantaa ajoreittien orientoituvuutta ja selkeyttä kaikista suunnista saavuttaessa sekä varmistaa pääkatujen välityskyky ruuhka-aikoina. Pää- ja paikallisverkon kytkeytyvyys ympäröiviin alueisiin on tärkeää. Vanhan satamaradan jäljiltä syntyneiden liikenteellisten ratkaisujen kriittinen tarkastelu, sekä mahdollisten rinnakkaisten reittien priorisoiminen on toivottavaa.

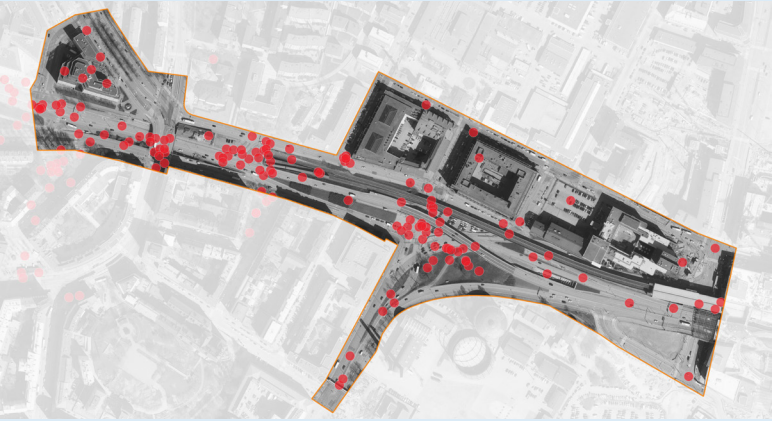
4.2.2 Jalankulku

Tavoitetila: *Junatien alueen ympäristössä on mukava kulkea jalan. Alueen kävely-ympäristö kytkeytyy saumattomasti yhteen - ympäröiviltä alueilta on helppo kulkea kävellen alueen poikki.*

Kilpailun tavoitteena on luoda edellytykset toimiville jalankulun yhteyksille ja kaupunkimaiselle jalankulkuympäristölle. Tavoitteena on luoda esteettömiä, sujuvia ja viihtyisiä kävely-yhteyksiä sekä täydentää viher- ja virkistysreitistöä Kalasataman ja Pasilan välillä.

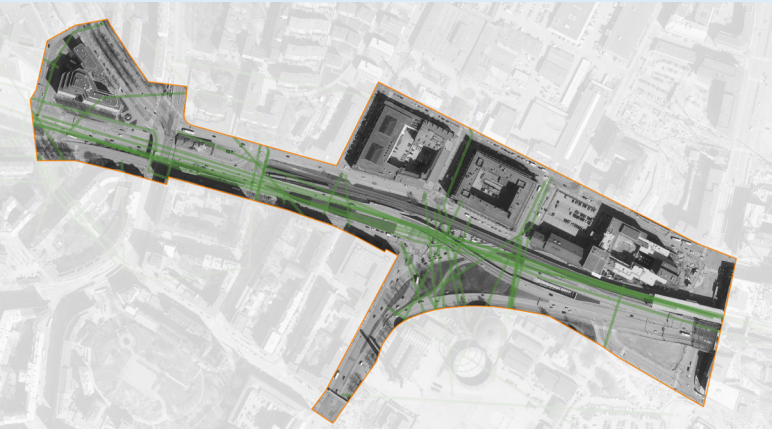
Kaupunkilaisilta pyydetiin avoimen verkkokyselyn avulla näkemyksiä Teollisuuskadun alueesta alkuvuodesta 2019, osana Teollisuuskadun akselin kaavarunkotyötä. Vastaajia pyydettiin merkitsemään mm. käyttämiään reittejä, toivomuksia uusiksi reiteiksi sekä ikäviä ja mukavia paikkoja. Myös Junatien alueelle tuli paljon vastauksia, joista alla muutama poiminta. Laajempi yhteenveto kyselystä Junatien osalta kilpailuohjelman liitteenä.

Viihtyisä paikka



Ikävä paikka

Uusi suojatie tai tien ylitys



Uusi yhteystarve

© Helsingin kaupunki
Aineistot: Kaupunkiympäristö 2019
Tausta: Kaupunkimittaus 2019
Toteutus: Kymp/Ase/Pihla Sillanpää

4.2.3 Pyöräliikenne

Tavoitetila: *Junatien alueen pyöräliikenteen järjestelyt ovat selkeät ja turvalliset. Itäbaana alueella on tasokas ja sujuva pyöräliikenteen pääyhteys kantakaupungin ja itäisen Helsingin välillä.*

Tavoitteena on, että kaikki paikat ovat helposti ja vaivattomasti saavutettavissa polkupyörällä. Pyöräliikenteen tavoiteverkossa kilpailualueella sijaitseva Itäväylä-Junatie-Teollisuuskatu -akseli on määritelty baanatason yhteydeksi ”Itäbaana.”

Pyöräliikennejärjestelyjen perustavoitteet on kiteytetty nk. ”yläfemmaan”: turvallisuus, suoruus, kattavuus, vaivattomuus ja miellyttävyys. Kilpailualueen osalta tavoitteena on tilatehokkaampi ja toimivampi tilanjako muiden kulkumuotojen kesken, verkollinen yhdenmukaisuus, parempi kulkumuotojen keskeinen vuorovaikutus etenkin risteyksissä ja suurempi pyöräliikenteen kapasiteetti pyöräliikennemäärien kasvutavoitteet huomioiden.

4.2.4 Joukkoliikenne

Tavoitetila: *Junatien alueella risteävät säteittäiset ja poikittaiset joukkoliikenteen runkoyhteydet, joiden sujuva kulku palvelee aluetta sekä lähelle että kauemmas ulottuvilla yhteyksillä. Toimivat, helposti saavutettavat ja esteettömät pysäkit ja vaihtopaikat kannustavat joukkoliikenteen käyttämiseen.*

Junatien alueen merkitys joukkoliikenteen solmukohtana tulee vahvistumaan tulevaisuudessa. Tavoitteena on, että Junatie on sujuva reitti bussirunkolinjoille Teollisuuskadun ja Itäväylän välissä, ja että yhteys on tulevaisuudessa helposti muutettavissa pikaraitiotieksi. Tavoitteena on sujuva joukkoliikenne myös alueen muilla reiteillä.

4.3 Kaupunkiympäristö

Tavoitetila: *Tulevaisuudessa Junatien alue kytkeytyy osaksi Kalasatamasta Vallilan ja Pasilan kautta Ilmalaan ulottuvaa työpaikkojen ja keskustatoimintojen vyöhykettä. Kaupunkirakenteen tiivistäminen, urbaani katutila sekä selkeät joukkoliikenteen vaihtopaikat tekevät kulkemisen alueen kautta sujuvaksi ja miellyttäväksi kaikilla kulkumuodoilla.*

Kaupunkirakenteen osalta tavoite alueen muuttumisesta väyläympäristöstä kaupunkitilaksi tarkoittaa toimivia jalankulun reittejä, ihmisen mittakaavaista kävely-ympäristöä sekä kaupunkirakenteen tiivistymistä. Tavoitteena on myös saada Junatien alue kytkettyä osaksi kehittyvää Teollisuuskadun akselia, eli Kalasatamasta Vallilan ja Pasilan kautta Ilmalaan ulottuvaa työpaikkojen ja keskustatoimintojen vyöhykettä.

Teollisuuskadun akselista on tavoitteena muodostaa omaleimainen ja tunnistettava julkisten ulkotilojen urbaani kokonaisuus, joka tukee alueen jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä. Junatien alue tulee muodostamaan yhden tunnistettavan osan tätä kokonaisuutta.

Tavoitteena on, että julkisen tilan arkkitehtuuri on luonteeltaan korkeatasoista, ajallisesti kestävää ja ympäristön identiteetin huomioon ottavaa. Tavoitteena on korostaa alueen kulttuurihistorian rosoisuutta myös maisema-arkkitehtuurin keinoin ja tuoda alueen historiaa osaksi ympäristörakentamista.

4.4 Toteutettavuus

Tavoitetila: *Kilpailijoilta odotetaan ennakkoluulottomia ja innovatiivisia ideoita, jotka ovat teknisen ja taloudellisen toteutettavuuden osalta soveltuvia alueen jatkosuunnittelun pohjaksi. Tavoitteena on löytää ratkaisu, jolla liittymäalue toimii parhaalla mahdollisella tavalla Sörnäistentunnelin toteuduttua, mutta joka on mahdollista toteuttaa oleellisilta osin jo ennen tunnelin rakentamista.*

5 Suunnitteluohjeet

5.1 Yleiset

Kilpailijan tulee ideoida, kuinka tarkastelemalla autoliikenteen järjestelyjä uudella tavalla, tilaa ja potentiaalia voidaan vapauttaa sekä muille kulkumuodoille että täydennysrakentamiselle. Kaupunkirakenteen toimivuutta, selkeyttä ja orientoitavuutta tulee parantaa kaikilla tasoilla.

Kilpailuehdotus laaditaan ottaen huomioon alueelle jo suunnitellut hankkeet, Sörnäistentunneli mukaan lukien.

Junatien nykyisen sillan voi ehdottaa korvattavaksi uudella sillalla tai muulla sillan korvaavalla ratkaisulla, mutta metrosilta pysyy nykyisellään.

Tarkastelualueella tulee osoittaa ehdotuksen liittyminen ympäröivään kaupunkirakenteeseen ja arvioida ehdotettujen ratkaisujen vaikutusta. Jos ehdotus ulottuu joiltain osin tarkastelualueelle, on tämä todettava työssä selkeästi ja perustellusti.

5.2 Liikenne

Kilpailun liiteasiakirjoissa on annettu tavoitepoikkileikkaukset niiden katujen osalta, joihin kilpailualueelta liitytään. Mikäli liittymistä esitetään poikkeavalla järjestelyllä, on tämä todettava työssä selkeästi ja perustellusti.

5.2.1 Autoliikenne

Kilpailualueen pääkatujen (Junatie, Teollisuuskatu, Mäkelänkatu, Sörnäisten rantatie, (Hermannin rantatie tilanteessa ilman Sörnäistentunnelia) tulee yhdistyä toisiinsa kaikilla ajosuunnilla. Myös paikallisverkon järjestelyihin saa ehdottaa muutoksia. Tärkeää on paikallisverkon roolin sopusuhtaisuus pääverkkoon verrattuna. Vanhan satamaradan jäljiltä syntyneiden liikenteellisten ratkaisujen kriittinen tarkastelu, sekä mahdollisten rinnakkaisten reittien priorisoiminen on toivottavaa. Mikäli katuverkkoon esitetään muutoksia kilpailualueen ulkopuolella, tulee ne perustella ja arvioida.

Autoliikenteen osalta on tärkeää varmistaa pääkatujen välityskyky ruuhka-aikoina. Kilpailussa ehdotettujen järjestelyjen tulee tähdätä vähintään nykyisten ruuhka-aikojen välityskykyyn Junatien kilpailualueella ja siihen liittyvällä vaikutusalueella.

Kilpailussa noudatetaan Helsingin nopeusrajoitusten määrittämisen periaatteita (KH 9.4.2018), jonka yhteydessä päätettiin, että tulevaisuudessa kantakaupungin pääkatujen nopeusrajoitus lasketaan 40 km/h. Nykyisin pääkatujen nopeusrajoitus on pääkatujen osalta 50 km/h. Kilpailualueella alueen pääkatujen nopeusrajoitukset oletetaan näin ollen olevan pääkaduilla 40 km/h Itäväylää lukuun ottamatta, jonka nopeusrajoitus on Kulosaaren liittymän ja Junatien välillä on 50 km/h. Paikalliskaduilla nopeusrajoitus on 30 km/h.

Ajoyhteys teknisen huollon tunneliin Hämeentien sillan kohdalla on mahdollistettava jatkossakin.

5.2.2 Jalankulku

Alueelle tulee osoittaa toimivat itä-länsisuuntaiset ja poikittaiset jalankulun yhteydet. Jalankulun reittien tulee jatkua luontevasti Teollisuuskadun, Kurvin, Dallapénpuiston, Mäkelänkadun ja Hämeentien suunnasta Kalasatamaan. Yhteys lännestä mm. Kalasataman Terveys- ja hyvinvointikeskukseen, Kauppakeskus REDI:in sekä Kalasataman rantoihin ja Mustikkamaan suuntaan ovat tärkeitä.

Suvilahden saavutettavuutta jalan tulee parantaa, ja esittää luonteva jalankulkuyhteys Suvilahdesta Teollisuuskadun suuntaan ja Teurastamon alueelle. Suvilahden osalta on hyvä ottaa huomioon ajoittaiset suuret ihmismassat alueella järjestettäviin tapahtumiin liittyen. Festarikujalle voi esittää voimassa olevasta asemakaavasta poikkeavaa ratkaisua, jos se on kilpailuehdotuksen kokonaisuuden kannalta perusteltua.

Suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota erityisesti luonteviin kaupunkirakenteellisiin yhteyksiin, jotka parantavat alueen toiminnallisuutta ja vahvistavat

identiteettiä, kuten Teollisuuskadun kytkeytyminen mereen sekä Suvilahden kytkeytyminen Vilhonvuoreen ja erityisesti Sörnäisten metroasemaan.

Jalkakäytävien leveyden tulee olla vähintään 2,5 metriä. Jalankulku tulee erottaa ajoradasta istutetulla tai kivetyllä kaistalla, jos pyöräliikennejärjestelyt eivät sijaitse ajoradan ja jalankulun välissä. Jalankulkualueiden suunnittelussa tulee noudattaa Helsingin esteettömän rakentamisen ohjeita. Esteettömyyden erikoistason tulee täyttyä ainakin terveys- ja hyvinvointikeskukseen johtavilla reiteillä ja pysäkkialueilla.

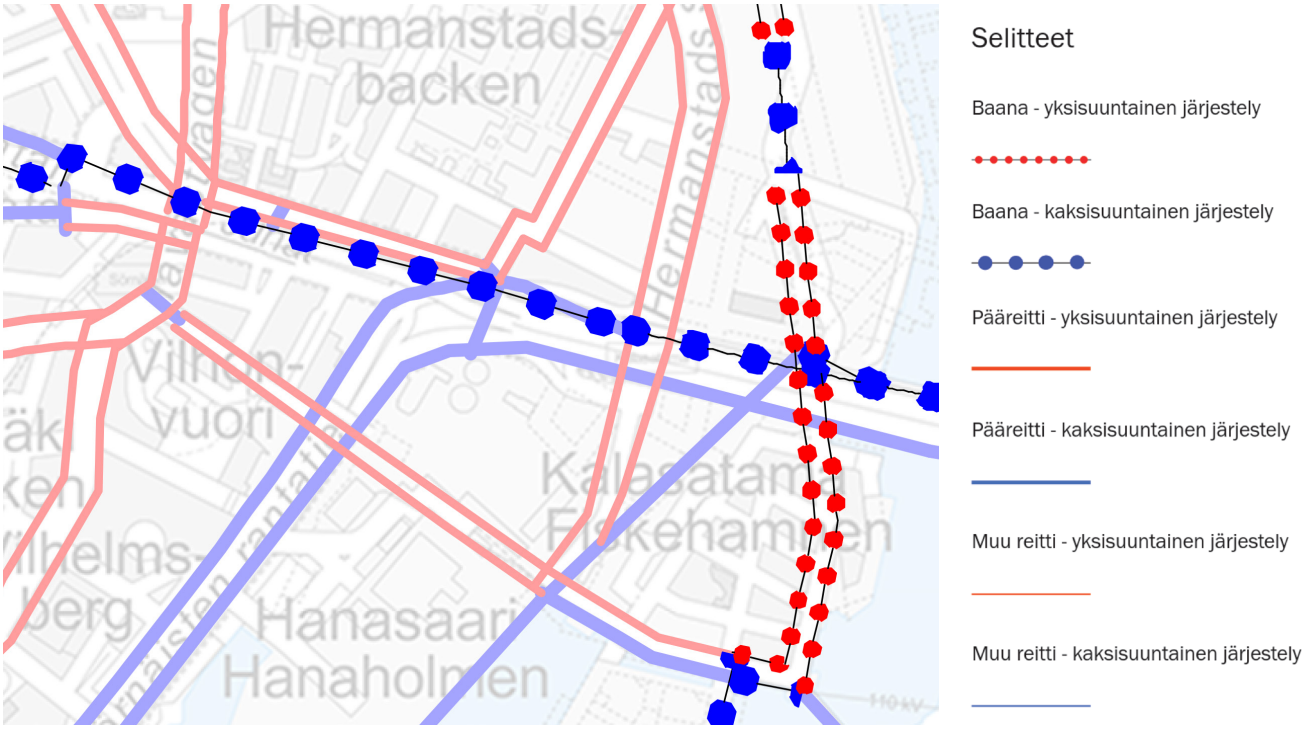
5.2.3 Pyöräliikenne

Pyöräliikenteelle on osoitettava oma sijainti katutilassa siellä, missä sekaliikennejärjestelyt eivät ole autoliikenteen määrien ja nopeuksien vuoksi mahdollisia. Käytännössä tämä tarkoittaa oman tilan osoittamista pyöräliikenteelle kaduilla, joissa autoliikennemäärien ja ajonopeuksien johdosta sekaliikennejärjestelyt eivät ole tarkoituksenmukaisia turvallisuuden ja houkuttelevuuden perusteella. Yleisesti ottaen tämä tarkoittaa tilannetta, jossa nopeusrajoitus on yli 30 km/h ja keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä ylittää 2 000 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Teollisuuskatu on pyöräliikenteen tavoiteverkossa esitetty toteutettavaksi kaksisuuntaisilla pyöräliikenteen järjestelyillä. Käynnissä olevan kaavarunkotyön myötä tavoitetta on kuitenkin tarkasteltu kriittisesti ja päädytty siihen, että yksisuuntaiset pyöräliikenteen järjestelyt ovat tarkoituksenmukaisempia. Perusteena on Teollisuuskadun roolin muuttuminen väylämäisestä kaupunkimaisemmaksi, mikä edellyttää katutilan uudelleen jäsentelyä kaikkien kulkumuotojen osalta.

Junatien suunnittelualueen osalta on määriteltävä, onko pyöräliikennejärjestelyt tarkoituksenmukaisempaa toteuttaa 1- vai 2-suuntaisina, ottaen huomioon kytkentä ympäröivään pyöräliikenneverkkoon perustavoitteiden mukaisesti.

Molemmilla järjestelyillä tavoitellaan baanatason yhteyttä, ja toimivaa rakenteellista erottelua jalankulusta ja autoliikenteestä. Erottelu jalankulusta on tehtävä joko tasoerottelulla tai erotuskaistalla. Yksisuuntaisten pyöräteiden tavoiteleveys on 2,5 m ja kaksisuuntaisten 4,0 m. Erityistä huomiota on kiinnitettävä liittymäjärjestelyihin. On myös tarkasteltava parhainta saumakohdan sijaintia, jossa siirrytään pyöräliikenteen 2-suuntaisista järjestelyistä 1-suuntaisiin ottaen huomioon Itäbaanan suunnitelmat. Mikäli luontevin saumakohta jää tarkastelualueen ulkopuolelle, on tämä todettava työssä selkeästi ja perustellusti.



Ote kantakaupungin tavoiteverkosta kilpailualueella (Kaupunkisuunnittelulautakunta 39/13.12.2016)

5.2.4 Joukkoliikenne

Metroradan ja sen asemien toimivuus on tärkeää myös tulevaisuudessa ja metroliikenteen jatkuvuus on turvattava kaikissa ehdotuksissa. Metroasemien saavutettavuuteen sekä maankäytön että vaihtoyhteyksien näkökulmasta on syytä kiinnittää huomiota.

Runkolinjabussin reitille Teollisuuskatu-Junatie-Itäväylä on turvattava sujuva ja toimiva yhteys. Runkobussilinjojen 500 ja 510 yhteinen vuoroväli ruuhka-aikaan on 3 minuuttia per suunta, mikä tekee linjoista jo itsessään häiriöille alttiita. Vuoromäärä perustelee erillisten bussikaistojen ja muiden etuusjärjestelyjen (mm. liikennevaloetuudet) toteuttamista. Teollisuuskadulle bussikaistoja suunnitellaan kadun keskelle, millä varaudutaan myös tulevaan pikaraitiotiehen. Bussiyhteyden muuttumiseen pikaraitiotieksi tulee varautua suunnitelmassa.

Tynnyritekijänkadun kohdille on tarkoituksenmukaista sijoittaa pysäkki Junatielle myös jatkossa. Tämä pysäkki tulee mahdollisesti tulevaisuudessa palvelemaan pikaraitiotietä yleiskaavan merkinnän mukaisesti, mikä on otettava huomioon myös esitettävissä suunnitelmissa.

Bussiliikenteen tulee olla jatkossakin mahdollista myös Sörnäisten rantatien ja Itäväylän välillä sekä Teollisuuskadulta Työpajankadun kautta Hermannin rantatielle kulkevalla reitillä. Hermannin rantatiellä kulkeva bussiliikenne tulee lisääntymään Kalasataman rakentamisen edetessä, sekä Kalasataman päättyvien linjojen että Koksikadun ja Vilhonvuorenkadun kautta Sörnäisten rantatielle jatkavien linjojen osalta.

Kalasataman raitiotie tuo lisää yhteyksiä Hermannin rantatielle raitiolinjan yhdistäessä Pasilan ja Kalasataman alueen. Linjan on mahdollista jatkua Nihdistä myös Laajasaloon tulevaisuudessa.

Joukkoliikenteen pysäkkien sijoittelu on tärkeä osa kilpailutehtävää. Arvioitavia tekijöitä ovat pysäkkien saavutettavuus kävellen, pysäkkien sijoittuminen suhteessa maankäyttöön ja kulkureitteihin, vaihtoyhteydet muuhun joukkoliikenteeseen (Kalasataman ja Sörnäisten metroasemat, Hämeentien ja Kalasataman raitiotiet, bussit) sekä vaikutus pysäkkejä käyttävien linjojen sujuvuuteen (erityisesti runkolinjoilla / pikaraitiotiellä).

Alueella on varauksia raitiotielle Hermannin rantatieltä Teollisuuskadulle/Junatielle kahta eri reittiä pitkin: Työpajankatu – Tynnyrintekijänkatu – Lautatarhankatu ja Koksikatu – Vilhonvuorenkatu – Pääskylänkatu – Pääskylänrinne. Varaukset voi ottaa huomioon suunnitelmissa kilpailijan harkinnan mukaan.

5.3 Kaupunkiympäristö

Kilpailun tarkoituksena ei ole esittää muutoksia kilpailualueella sijaitseviin nykyisiin kortteleihin, mukaan lukien tulevan hotellin tontti Leonkadun varrella, eikä näille tonteille mahdollisesti esitettyjä ideoita huomioida ehdotuksen arvostelussa. Nykyiset liittymät kortteleihin tulee huomioida.

Kruununmakasiini sijaitsee liikennealueella, ja sen liittäminen osaksi suunniteltavaa kokonaisuutta on osa kilpailutehtävää.

Täydennysrakentamista tulee tutkia kilpailualueella. Mahdollisen täydennysrakentamisen tulee tukea kaavarungon tavoitetta alueen kehittämisestä työpaikkojen, kulttuurin ja tapahtumien vyöhykkeenä. Täydentävää rakentamista suunniteltaessa on tärkeää, että alueen historialliseen kehitykseen liittyvät piirteet kaupunkitilassa, kaupunkirakenteessa ja näkymissä säilyvät. Suunnittelussa tulee huomioida viheralueiden ja näkymäakseleiden merkitys kaupunkitilassa. Alueen ominaispiirteitä on kunnioitettava.

Kilpailualue sijaitsee ympäristössä, jolla on pitkä historia. Kulttuurihistoriallisia arvoja on suunnittelussa otettava huomioon ja pohdittava sitä, miten uusi liittyy luontevaksi osaksi vanhaa rakennetta ja vahvistaa sen identiteettiä.

Kruununmakasiinin säilyttäminen on toivottavaa, mutta rakennuksen käyttöä osana esitettävää kokonaisuutta toivotaan tutkittavan innovatiivisesti.

Alueella nykyisin sijaitsevia pysäköintialueita ei tarvitse säilyttää.

Sörnäistentunnelin voimassa olevassa asemakaavassa Pääskylänkadun ja Sörnäisten rantatien risteykseen sijoittuu rakennusala (te1), jolle saa sijoittaa ilmanvaihtokuilun. Kuilulle voi kilpailuehdotuksessa esittää toista sijaintia, jos se on esitetyn ratkaisun kannalta tarpeen.

Suvilahti on RKY-aluetta ja tullaan suojelemaan asemakaavassa. Alueen tunnusomaiset kaasukellot (tiilinen sekä teräksisen runko) tulevat säilymään kaupunkikuvassa. Kattilahalli eteläjulkisivun kaksine piippuineen on kaupunkikuvallisesti merkittävä. Mahdolliset uudisrakennukset Suvilahden luoteisnurkassa eivät saa sulkea näkymää Itäväylältä voimalaitoksen suuntaan.

5.4 Toteutettavuus

Suunnitelmien tulee olla realistisia ja toteuttamiskelpoisia. Suunnitelmassa tulee huomioida toteutuksen mahdollinen pitkä vaiheistus.

Suunnitelma laaditaan siihen tilanteeseen, kun Sörnäistentunneli on rakennettu. Ehdotuksessa tulee kuitenkin esittää, miltä osin tai miten ratkaisu on toteutettavissa ennen tunnelin toteutumista.

6 Arvosteluperusteet

Kilpailuehdotuksessa tulee esittää laadukas kaupunkisuunnitelma, joka on toteutuskelpoinen ja kilpailuohjelman tavoitteiden ja suunnitteluohjeiden mukainen.

Arviointiryhmä tulee ehdotusta arvioidessaan painottamaan seuraavia seikkoja:

Kokonaisratkaisu

- Liikenteellinen ja kaupunkirakenteellinen kokonaisratkaisu
- Ehdotusten arkkitehtoninen ja maisema-arkkitehtoninen laatu
- Korkeatasoisen toiminnallisen ja kaupunkitilallisen luonteen muodostuminen suhteessa ympäröivään kaupunkirakenteeseen

Liikenne

- Autoliikenteen pääkatuverkon selkeys, toimivuus ja välityskyky
- Kävely-yhteyksien sujuvuus ja esteettömyys sekä kävely-ympäristön laatu
- Pyöräliikenteen ratkaisujen toimivuus ja selkeys
- Joukkoliikenneratkaisujen toimivuus ja pysäkkien saavutettavuus
- Ratkaisun toimivuus ennen Sörnäistentunnelin toteutumista.

Kaupunkiympäristö

- Kaupunkitilan ja julkisten alueiden identiteetti, käytettävyys, mittakaava, viihtyisyys ja tunnelma
- Katuverkon luonteen kehittäminen viher- ja virkistysverkostoa täydentävänä yhteytenä Kalasatama – Pasila-välillä

Toteutettavuus

- Ratkaisujen innovatiivisuus sekä kehitys- ja toteutuskelpoisuus sekä vaiheittaisuuden huomioiminen

Kokonaisratkaisun toimivuutta pidetään tärkeämpänä kuin yksityiskohtien virheettömyyttä.

7 Ehdotusten laadintaohjeet

7.1 Vaadittavat asiakirjat

Kilpailuehdotuksesta tulee esittää yleispiirteiset suunnitelmat.

Vaadituissa asiakirjoissa tulee esittää alueen suunnitelma siinä tilanteessa, kun Sörnäistentunneli on rakennettu. Vaadittujen asiakirjojen lisäksi kilpailijan tulee esittää valitsemallaan havainnollisella tavalla, miltä osin tai miten ratkaisu on toteutettavissa ennen tunnelin toteutumista.

Ehdotuksen tulee sisältää kaikki vaaditut kilpailuasiakirjat ja niiden tulee vastata kilpailun järjestäjän asettamia vaatimuksia. Ehdotus palautetaan digitaalisessa muodossa. Asiakirjojen merkinnät, joista ilmenee joko suoraan tai välillisesti ehdotuksen tekijä tai kohteen suunnittelijat, ovat kiellettyjä. Kilpailun järjestäjällä on oikeus hylätä kilpailuehdotus, joka ei noudata kilpailuasiakirjavaatimuksia. Tällöin palkkiota ei makseta.

Kokonaissuunnitelma 1:2000

Kokonaissuunnitelmassa esitetään ratkaisun liikenteelliset, kaupunkirakenteelliset ja maisemalliset ratkaisut, eri liikennealueiden ja vihervyöhykkeiden sekä muiden julkisten kaupunkitilojen liittyminen nykyiseen kaupunkirakenteeseen ja sen reitistöihin, sekä mahdolliset täydennysrakentamisen paikat. Katujen oleelliset korkeusasemat sekä mahdollisten uusien rakennusten kerrosluvut esitetään.

Liikennekaaviot 1:5000

Liikennekaavioissa esitetään kilpailualueen liikennejärjestelmät ja niiden liittyminen ympäröiviin alueisiin. Eri liikennemuodot voidaan esittää havainnollistavalla tavalla samassa tai erillisissä kaavioissa. Tarvittaessa esitetään myös kilpailualuetta laajempia tarkasteluja.

Ehdotusta selventävät leikkaukset 1:200

Esitetään tarpeellinen määrä katupoikkileikkauksia ehdotuksen kannalta oleellisista kohdista.

Viistoilmakuva

Annetulle kuvapohjalle laadittu viistoilmakuvaupotus.

Näkymäkuva

Suunnitelmasta tulee laatia vähintään yksi katutason näkymäkuva ehdotuksen luonnetta parhaalla tavalla kuvaavasta kohdasta.

Muuta aineistoa

Kilpailijan tulee lisäksi esittää valitsemallaan tavalla, miltä osin tai miten suunnitteluratkaisu on toteutettavissa ennen Sörnäistentunnelin toteutumista.

Aineistosta on kilpailijan valitsemalla tavalla käytävä ilmi tasaussuunnittelun ja alueellisen pintakuivatuksen yleiset periaatteet.

Kilpailija voi lisäksi täydentää ehdotustaan muulla havainnollistavalla lisämateriaalilla sallitun planssimäärän puitteissa.

Selostus

Selostuksesta tulee käydä ilmi ehdotuksen keskeiset suunnitteluratkaisut ja niiden perustelut. Lisäksi siitä tulee ilmetä ratkaisun liikenteelliset ja kaupunkirakenteelliset pääperiaatteet sekä toiminnalliset, kaupunkikuvalliset, tekniset ja ympäristönäkökohtiin liittyvät ratkaisuperiaatteet.

Selostuksessa tulee arvioida ehdotuksen liikenteellisiä vaikutuksia, sekä vaikutusta kaupunkikuvaan, jalankulkuympäristöön ja kaupunkitilan käytettävyyteen.

Selostus saa olla enintään kahden A4-sivun mittainen ja se sijoitetaan osaksi uvaplansseja.

Sähköinen materiaali

Ehdotukset toimitetaan seuraavassa muodossa:

1. **Planssit** (yksi max. 30 Mt pdf-tiedosto)

   Kilpailuehdotus tulee esittää yhtenä vaaka-suuntaisena, A1-kokoon (84 cm x 59,4 cm) koottuna pdf-tiedostona, jonka suurin sallittu sivumäärä on 6. Piirustuksiin tulee merkitä mittakaava ja mittakaavajana. Kilpailun järjestäjä tulostaa planssit.

2. **Kuvatiedostot**

   Ilmakuvaupotus ja näkymäkuva(t) tulee toimittaa erillisenä rasterikuvana (jpg-tiedosto, kuvan koko enintään A3 / 300 dpi).

3. **Selostus** (yksi pdf-tiedosto)

   Maksimissaan kaksi A4 sivua.

Tiedostojen nimen alkuosan tulee olla ehdotuksen nimimerkki tai sitä vastaava lyhenne. Tiedostojen metatiedoista on poistettava tekijän tunnistetiedot.

7.2 Kilpailusalaisuus

Kilpailu on salainen. Kaikki kilpailuehdotuksen asiakirjat on varustettava kilpailijan valitsemalla nimimerkillä.

Kilpailuehdotuksen palautuksen yhteydessä toimitetaan sähköisen alustan kautta erikseen tekijätiedot, joista ilmenee:

- ehdotuksen nimimerkki
- ehdotuksen laatineiden suunnittelijoiden nimet
- ehdotuksen tekijänoikeuden haltijat
- yhteystiedot (yksi sähköposti ja puhelinnumero)

7.3 Kilpailuehdotusten sisäänjättö

Kilpailuehdotusten tiedostot toimitetaan käyttäen latauspalvelua. Ehdotusten sisäänjättö tapahtuu kilpailijan rekisteröitymisvaiheessa sähköpostitse saamansa henkilökohtaisen linkin kautta. Tarkemmat toimintaohjeet ilmenevät rekisteröitymisvaiheessa saadusta sähköpostiviestistä sekä latauspalvelusta.

Kilpailun järjestäjä huolehtii kilpailusalaisuuden säilymisestä kilpailutöiden vastaanottamisen yhteydessä.

Kilpailun järjestäjä hylkää kilpailuehdotukset, jotka ovat saapuneet myöhässä. Lisäksi järjestäjä voi hylätä ehdotukset, joissa on puutteita tai jotka eivät täytä tässä asiakirjassa esitettyjä vaatimuksia.

Kilpailuehdotus on jätettävä **tiistaina 17.9. klo 14.00 mennessä** järjestelmään.

Suosittelemme järjestelmän toiminnallisuuden testaamista hyvissä ajoin ennen ehdotuksien palauttamista. Kilpailija voi hallita järjestelmään toimitettua aineistoa viimeiseen sisäänjättöhetkeen saakka.

Helsingissä 3.4.2019

Arviointiryhmä

Ilmoittautumiskutsukilpailu

Junatie – väyläympäristöstä kaupunkitilaksi

Ilmoittautumisaika
3.4. – 8.5.2019

Kilpailuaika
21.5. – 17.9.2019

Helsinki