



HELSINGIN YLEISKAAVA

Itäkeskus 2050 ideasuunnitelma

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:35



Helsingin kaupunki
Kaupunkisuunnitteluvirasto

HELSINGIN YLEISKAAVA

Itäkeskus 2050 ideasuunnitelma

© Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2014

Työryhmä:

Yleissuunnitteluosasto

Marja Piimies

Heikki Salmikivi

Virpi Mamia

Asemakaavaosasto

Kari Piimies

Mikko Näveri

Liikennesuunnitteluosasto

Pihla Melander

Jussi Jääskä

Arkkitehtuuritoimisto B&M Oy

Tuomas Seppänen

Jussi Murole

Teemu Seppänen

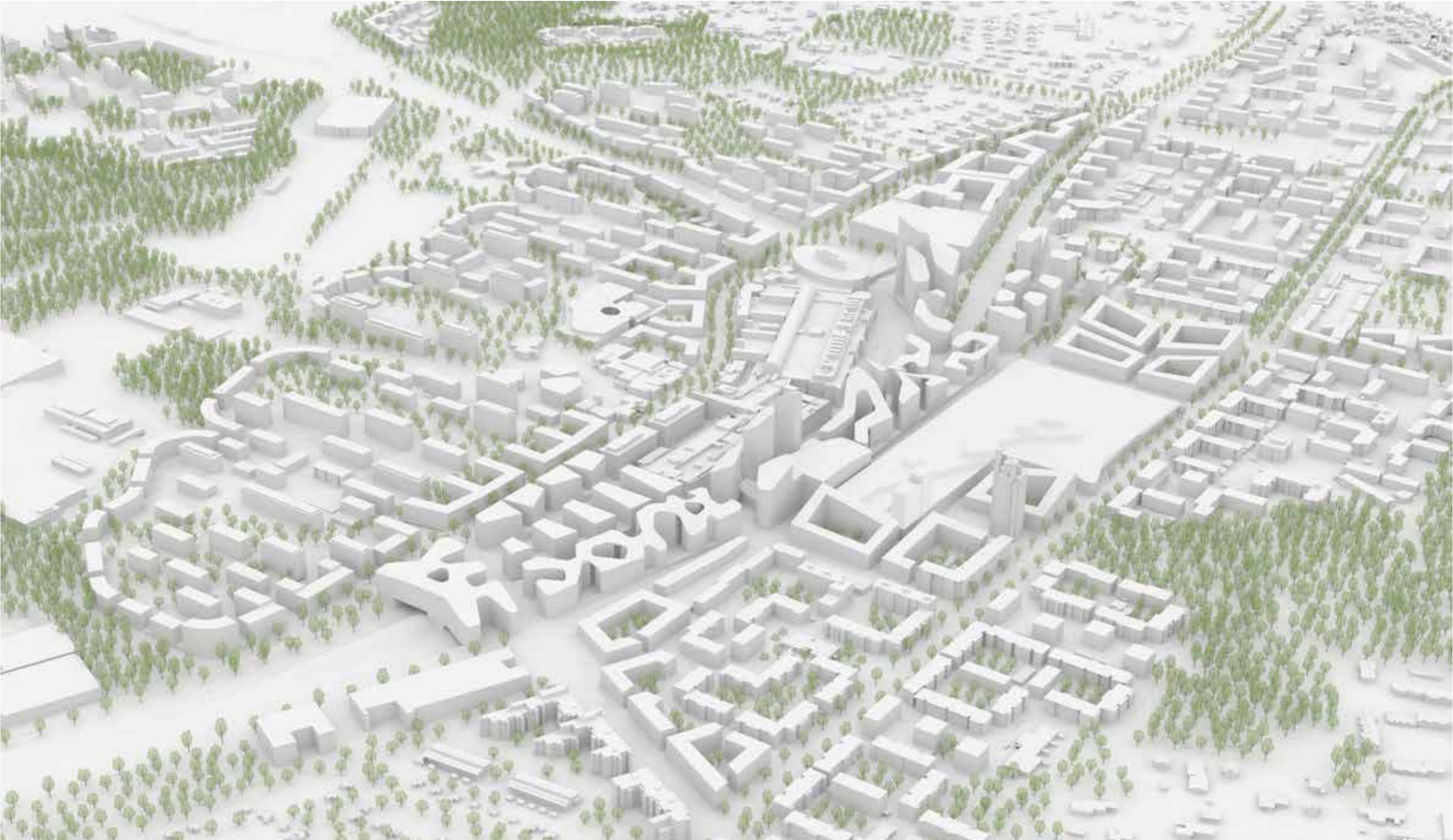
Juho Manka

Linda Wiksten

Paul Thynell

Kannen graafinen suunnittelu: Tsto

Kansikuva: Arkkitehtuuritoimisto B&M Oy



ITÄKESKUS 2050 IDEASUUNNITELMA



Arkkitehtuuriyhtiö B&M Oy



Kaupunkisuunnitteluvirasto

1.4.2014

Sisällysluettelo

- 1 Ideasuunnitelman tavoite
- 2 Itäkeskuksen kehitys ilmakuvina
- 3 Ilmakuva
- 4 Rakeisuus ja toiminnot
- 5 Aluejako nykyisten ja kaavailtujen toimintojen näkökulmasta
- 6 Näkymät saapumissuunnista, kaavio
- 7 Viistoilmakuvia 2010
- 8 Liikennekaavio 2050
- 9 Mittakaavavertailua
- 10 Itäkeskuksen kehittämisen pääkohtia
- 11 Teemakaavioita
- 12 Osa-alueiden kehittämisperiaatteita
- 13 Rakeisuuskaaviot
- 14 Katunäkymä
- 15 Ideasuunnitelman havainnekuva
- 16 Näkymä lounaasta
- 17 Näkymä lounaasta, uudet ja vanhat rakennukset eroteltuina
- 18 Näkymä lännestä
- 19 Näkymä pohjoisesta
- 20 Näkymä pohjoisesta, uudet ja vanhat rakennukset eroteltuina

Työryhmä

Yleissuunnitteluosasto

Marja Piimies
Heikki Salmikivi
Virpi Mamia

Asemakaavaosasto

Kari Piimies
Mikko Näveri

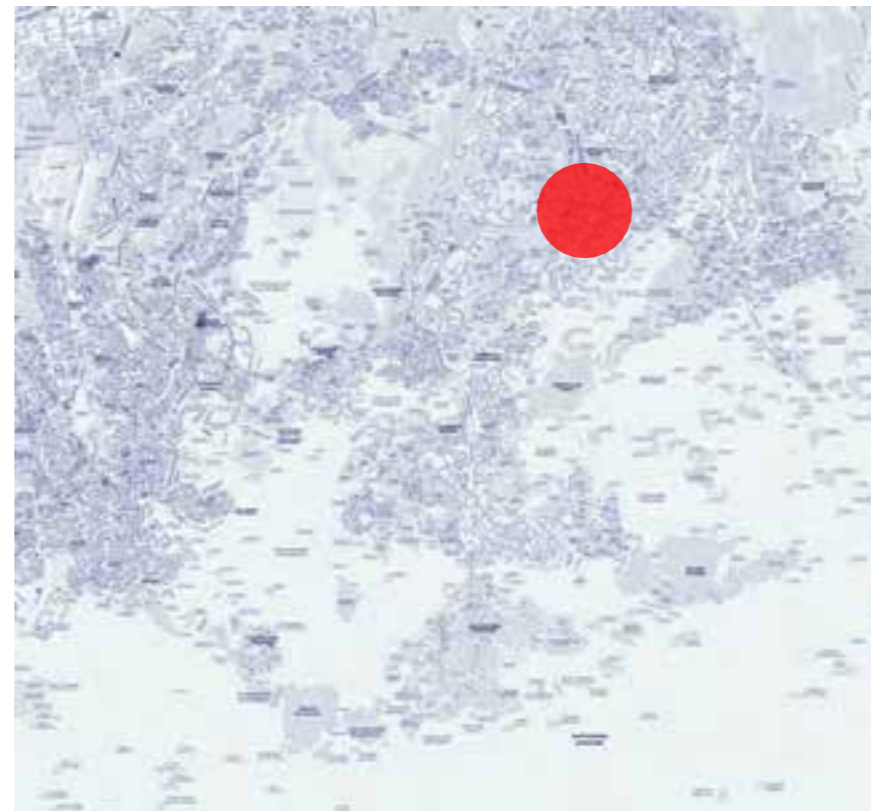
Liikennesuunnitteluosasto

Pihla Melander
Jussi Jääskä

Arkkitehtuuritoimisto B&M Oy

Tuomas Seppänen
Jussi Murole
Teemu Seppänen
Juho Manka
Linda Wiksten
Paul Thynell

Ilmakuvat © Helsingin kaupunki / KV / KMO / 2013



Sijainti kaupunkirakenteessa

ITÄKESKUS 2050

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto laatii kaupunkiin uutta yleiskaavaa. Yleiskaavoitusta ohjaa kaupunkisuunnitteluviraston laatima Visio 2050, jonka yhtenä keskeisenä tavoitteena on pitkällä aikavälillä mahdollistaa esikaupunkikeskusten kehittyminen urbaaneiksi ja monipuolisiksi keskustoiksi. Itäkeskus on jo pitkään ollut Helsingin toinen aluekeskus, mutta rakenteen kehittäminen toiminnalliseksi kaupunkikeskustaksi on vielä kesken. Kaupunkisuunnitteluviraston liikkumisen kehittämissuunnitelmassa linjataan, että tulevaisuudessa kaupunkikeskustat suunnitellaan ihmisen mittakaavaan. Tässä työssä tarkastellaan, millaista ihmisen mittakaavaan rakentunutta kaupunkikeskustaa ja ydinkeskustaa Itäkeskus voisi vuonna 2050 olla.

Työn tarkoitus on esittää karkealla tasolla ideasuunnitelma Itäkeskuksen kaupunginosakeskustan tulevaisuuden kaupunkirakenteeksi. Pääpainona on maalata realistinen mutta rohkea kuva tulevaisuuden tiiviistä Itäkeskuksesta itäisen Helsingin oikeana keskustana. Alueen kehittämisen tavoite on esittää visio tiiviiseen ja kaupunkimaiseen rakenteeseen perustuvasta Itäkeskuksesta, jossa aluetehokkuus on kantakaupungin tasolla. Ideasuunnitelmaa on tarkoitus hyödyntää paitsi yleiskaavan "keskuksesta keskustoiksi" -tavoitteen visualisoinnissa, myös Itäkeskuksen alueen pitkän aikavälin suunnittelun referenssinä. Työssä on laadittu Itäkeskuksen alueesta kaupunkirakennemalli, jossa on esitetty alueen mahdollinen tulevaisuuskuva.

Ideasuunnitelma esittää joustavan konseptin, jonka osasia kehitetään eteenpäin yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tasapainoisiksi kokonaisuuksiksi. Esitetyt ratkaisut ovat pitkälti periaatetasoisia eivätkä ota suoraan kantaa, missä ja millaista rakentaminen tai muu kehittäminen voisi tarkkaan ottaen olla. Täsmälliset ratkaisut tullaan tekemään asemakaavoituksessa.

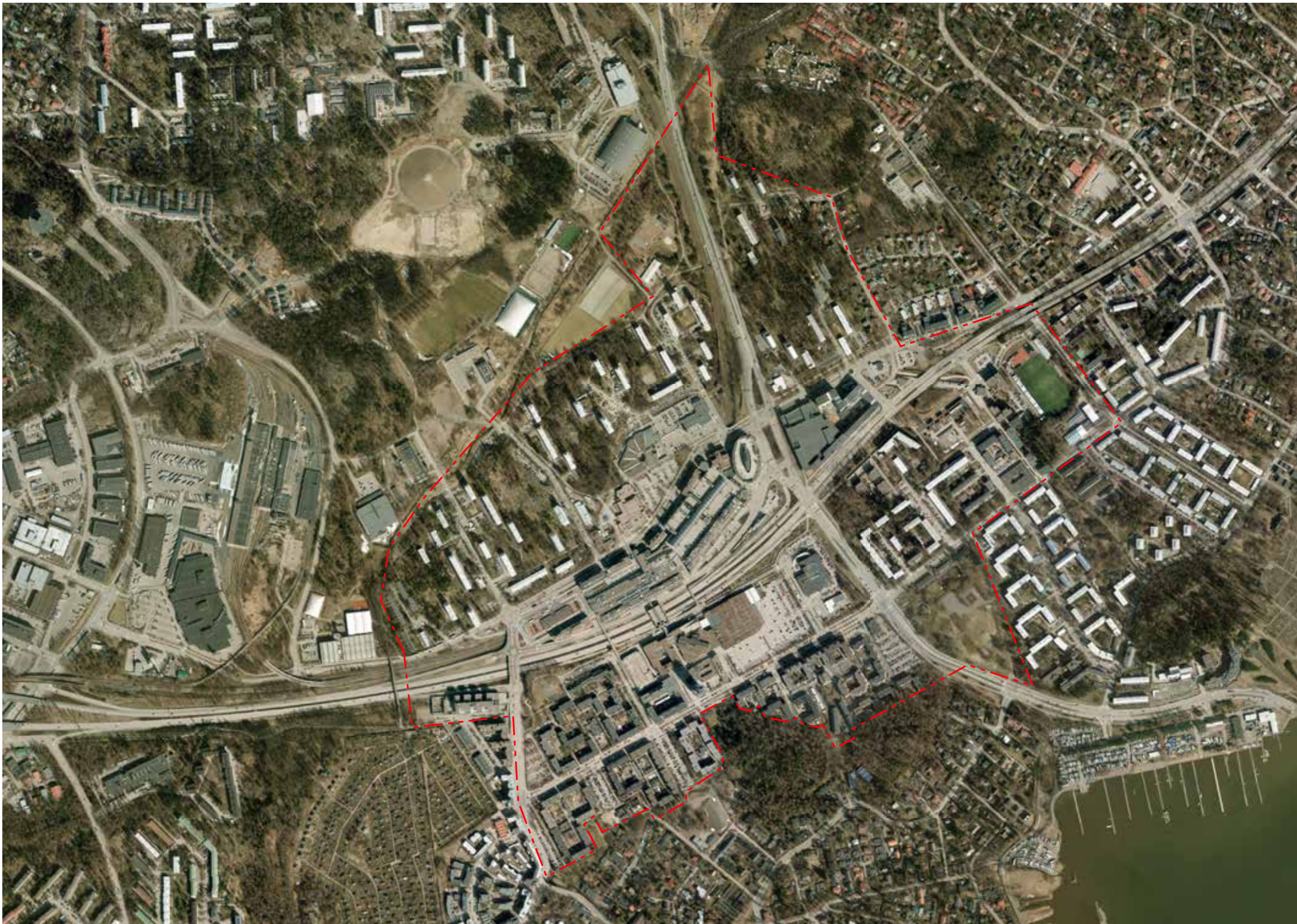


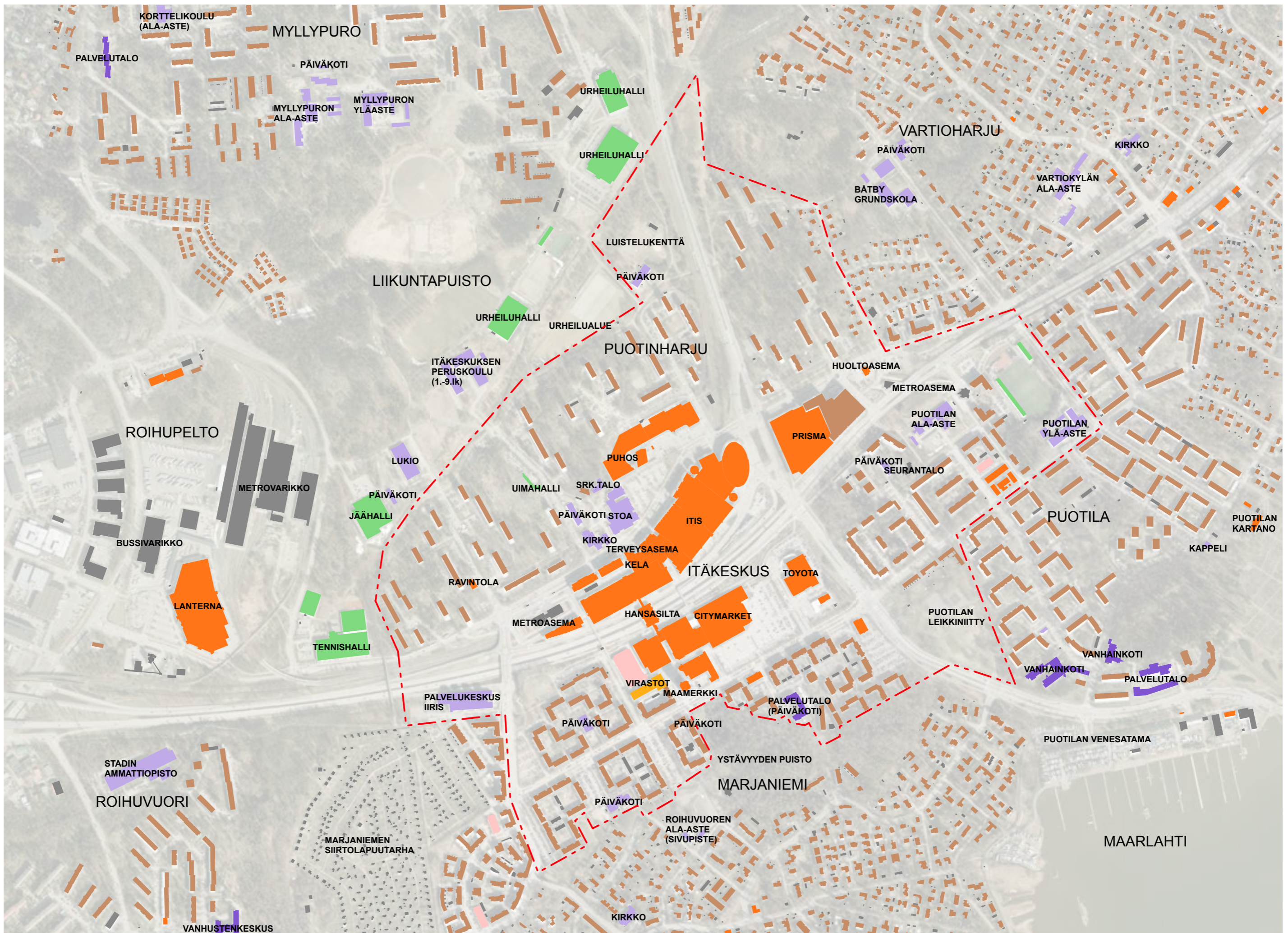
Alueen sijainti opaskartalla 1 : 20000

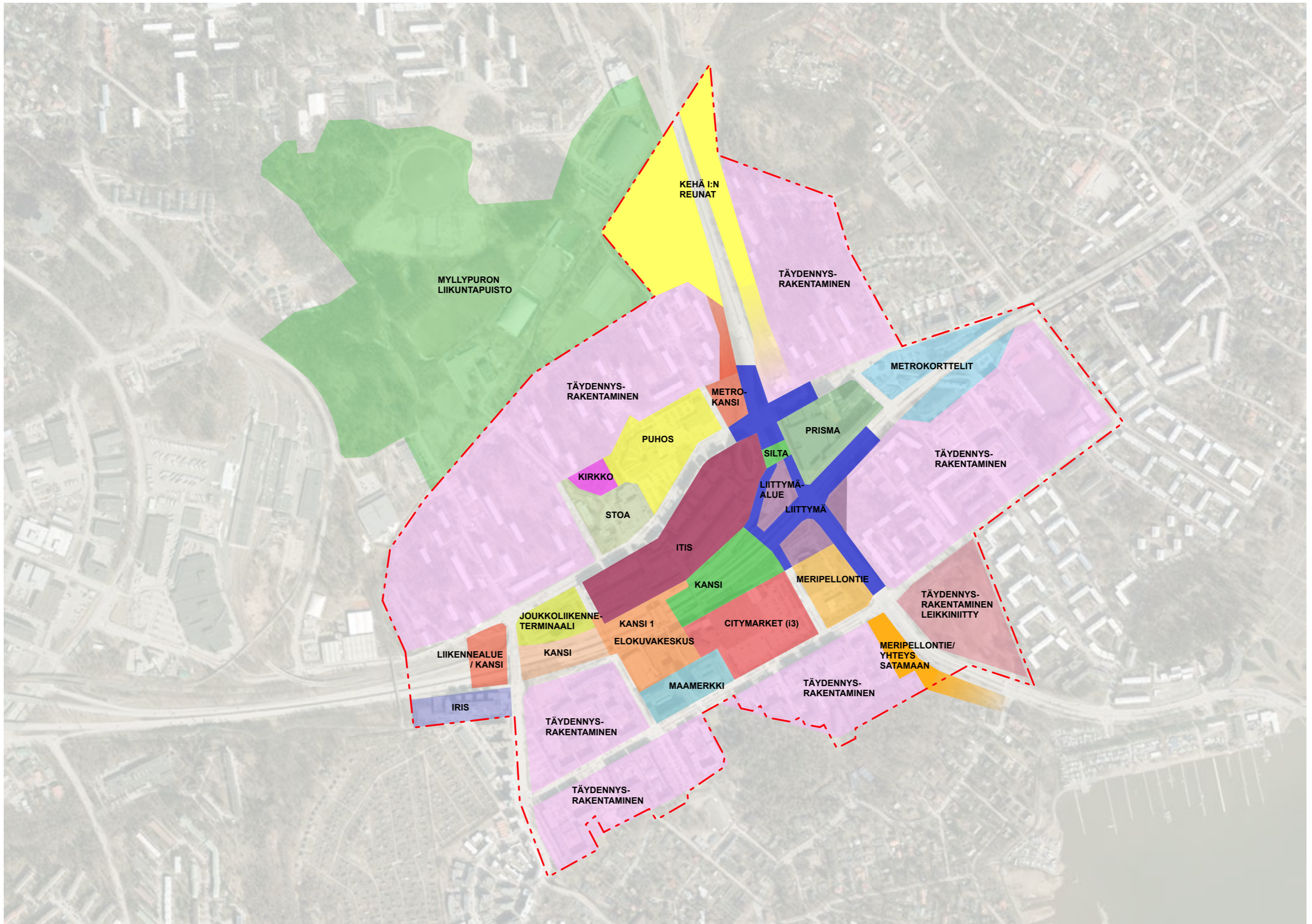


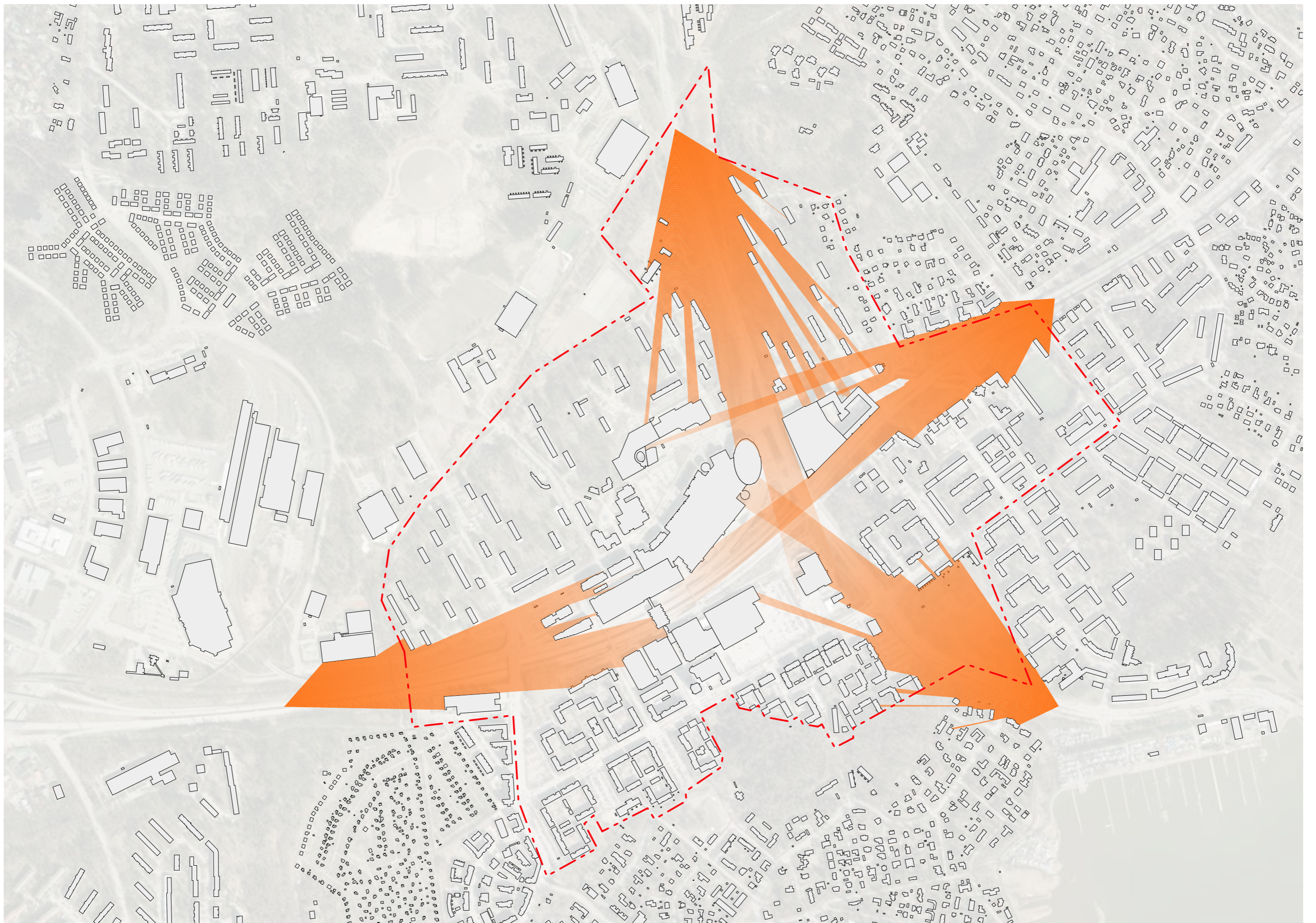
Suunnittelualan rajaus punaisella.













Näkymä koillisesta. Etualalla Puotilan metroasema. Brahelinnantien varren korttelin asuinrakennukset ovat valmistuneet.



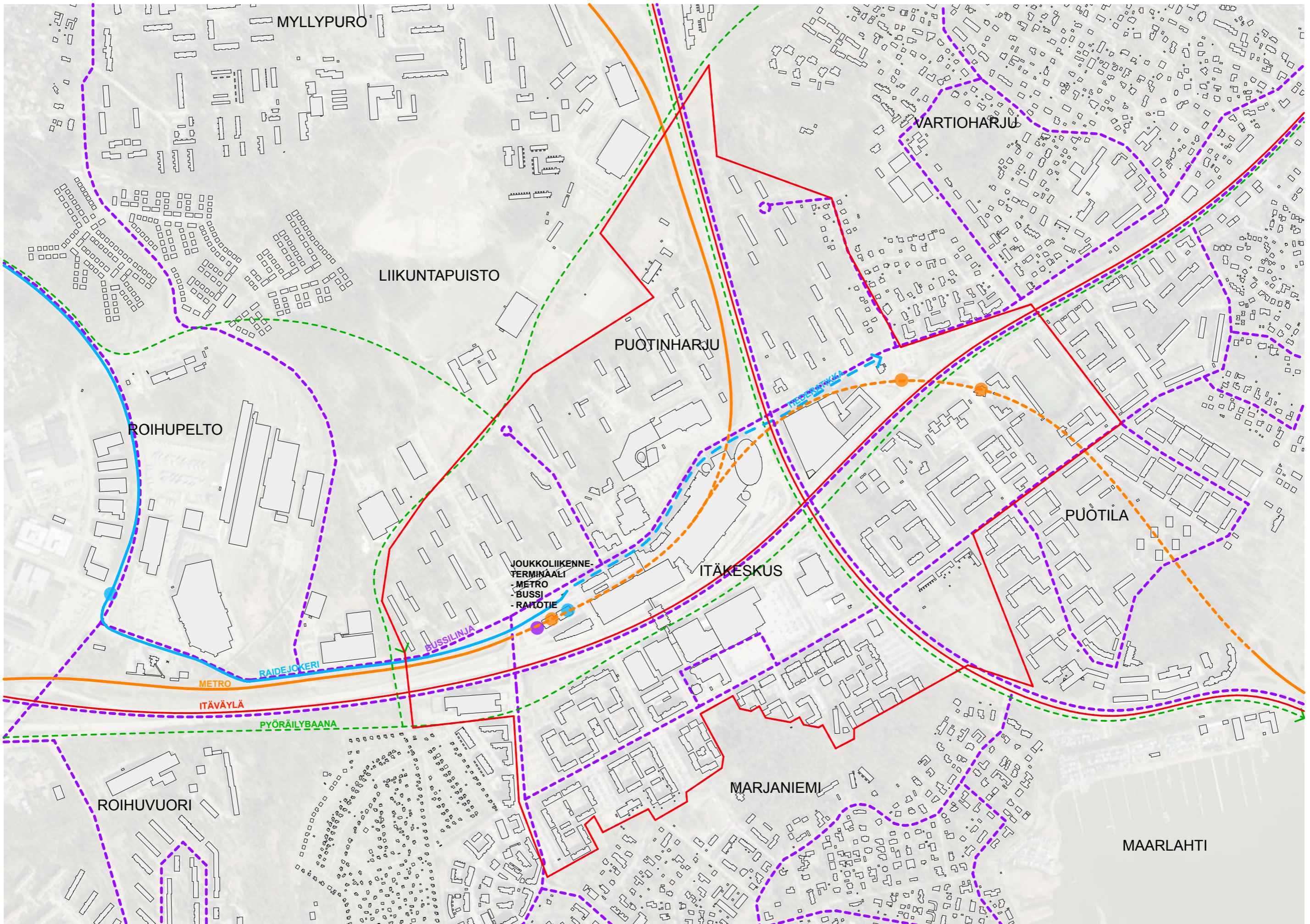
Näkymä kaakosta. Etualalla Puotilaa.



Näkymä idästä.



Näkymä etelästä.





Itäkeskus



Lontoo



New York



Helsingin keskusta



Pariisi



Rooma



Tampere



Tukholma



Hong Kong, Kowloon



ITÄKESKUKSEN KEHITTÄMISEN PÄÄKOHTIA



Solmukohta

Itäkeskus sijaitsee Helsingin itäisen kaupunkirakenteen solmukohtassa. Solmukohta muodostuu eri liikenneyhteyksien kohtaamispaikasta ja sen ympärille rakentuneesta keskusta-alueesta. Itäkeskus liikenteen solmukohtana tulee muodostumaan yhä merkityksellisemmäksi nykyisten liikennemuotojen kehittymisen ja uusien toteuttamisen vaikutuksesta.

Metroverkon laajeneminen kasvattaa liikennemuodon vaikutusta kaupunkirakenteen kehittäjänä. Jokeri I raitiotieyhteys muodostaa Helsinkiin kehämäisen ratareitin, joka yhdessä metron kanssa muodostaa Itäkeskuksesta aiempaakin voimakkaammin raideliikenteen itäisen solmukohdan. Pikaraitiotietä voidaan jatkaa alueelta eteen päin.

Toisena uutena liikennemuotona nopean pyöräilyn reitti, baana, johtaa keskeisesti alueen poikki Itäväylän vartta Helsingin keskusta.

Itäväylän ja Kehä I:n liittymä sijoittuu Itäkeskuksen keskeiselle paikalle. Tieliikenteen solmukohta kehitetään uusilla liittymäjärjestelyillä mahdollistamaan dynaaminen liittyminen katuverkkoon ja ohittavan liikenteen häiriöiden minimointi.

Alueen sisäistä liikkumisen verkostoa kehitetään parantamaan yhteyksiä seudullisten väylien poikki. Merkittävän estevaikutuksen omaavia seudullisia yhteyksiä ja toisaalta paikallisia jalankulun sekä pyöräilyn yhteyksiä – kuten katuverkkoon – kehitetään keskenään mahdollisimman vähän toisiaan häiritseväksi, ja samalla tehokkaasti linkittyvästi.



Saapuminen

Itäkeskus muodostaa Helsinkiin itäisen keskustan. Aluetta jäsenetään siten, että se hahmottuu kaikilla liikennemuodoilla saavuttaessa keskustaksi. Olennainen teema on muodostaa alueelle havaittava saapuminen erityisesti Itäväylälle ja Kehä I:lle, samalla raideliikenteen asemien ja Itäkeskuksen bussiterminaalin ympäristöjä kehitetään keskustamaisiksi.

Lähestyttäessä aluetta Kehä I:n suunnalta maantiemäinen ympäristö vaihtuu kaupunkimaiseksi Myllypuron liikuntapuiston ja Puotinharjun pohjoispuoleisen laakson jälkeen. Maisemarakenteessa yhtenäistä laakson avointa maisemaa säilytetään saapumista korostavana elementtinä ja viherkäytävänä.

Puotilan kartanolle johtava historiallinen lehmuskujanne muodostaa pitkän puistokatuakselin, joka jäsentää kaupunkirakennetta Itäväylän itäsuunnalla. Itäväylän itäosuuden vartta kehitetään bulevardimaisena katuna.

Vartiokylän lahti erottaa Puotilan ja Itäkeskuksen alueet Vuosaaresta. Itäkeskuksen keskustamainen alue kohdataan Puotilan venesataman jälkeen.

Marjaniemen siirtolapuutarha erottaa Roihuvuorta Itäkeskuksesta saavuttaessa Helsingin keskustasta päin. Iriksen korttelin ympäristöä kehitetään muodostamaan Itäkeskukselle keskustamainen portti.



Pääyhteydet

Itäväylän ja Kehä I:n haarojen erottamia osa-alueita liitetään tiiviimmin toisiinsa muodostamaan yhtenäisenä hahmotettavaa keskusta-alueita ja asuinkortteleita. Väylien liittymää kehittää osa-alueita toisiinsa kytkevä kehäkatuverkko, jonka muodostavat Turunlinnantie - Vanhanlinnantie, Kukkanityntie – Rantakartanontie, Rusthollarintie – Kauppakartanonkatu sekä Marjaniementie. Katujen varsia kehitetään ominaisuuksiltaan keskustamaisiksi kaduiksi.

Jalankulun ja pyöräilyn reittejä kehitetään muodostamaan yhtenäinen ja jatkuva verkosto. Verkosto kytkee alueen sisäisiä toimintoja toisiinsa tiiviisti, ja kytkee alueeseen sen viereiset toiminnot sekä ympäröivät alueet. Pohjois-etelä –suuntainen akseli kytkee Marjaniemen suunnan alueet ja rannat kuten Puotilan sataman alueet pohjoiseen Myllypuron liikuntapuistoon ja Myllypuroon. Itäsuunnassa Puotilan ja Puotinharjun alueita kytetään tiiviimmin osaksi Itäkeskuksen läntisiä osia.



Keskusta

Keskustamaisena alueena kehitettävällä vyöhykkeellä tunnusomaista on monipuolisten urbaanien paikkojen verkoston aikaansaaminen. Eri luonteisten ja eri toimintojen paikoista luodaan ilmeiltään ja tunnelmaltaan julkisia, ja ne kytetään toisiinsa selvästi havaittavilla reiteillä.

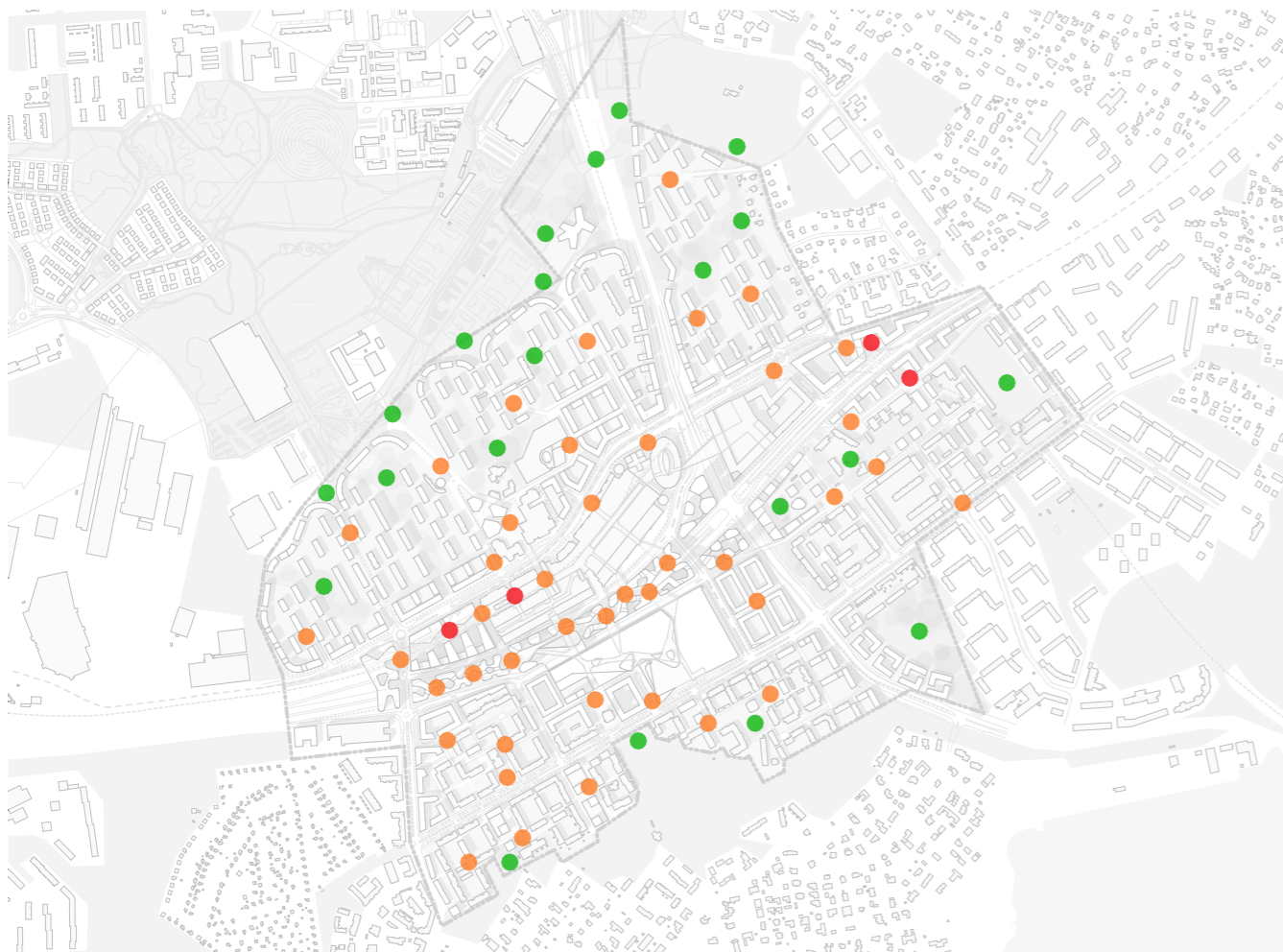
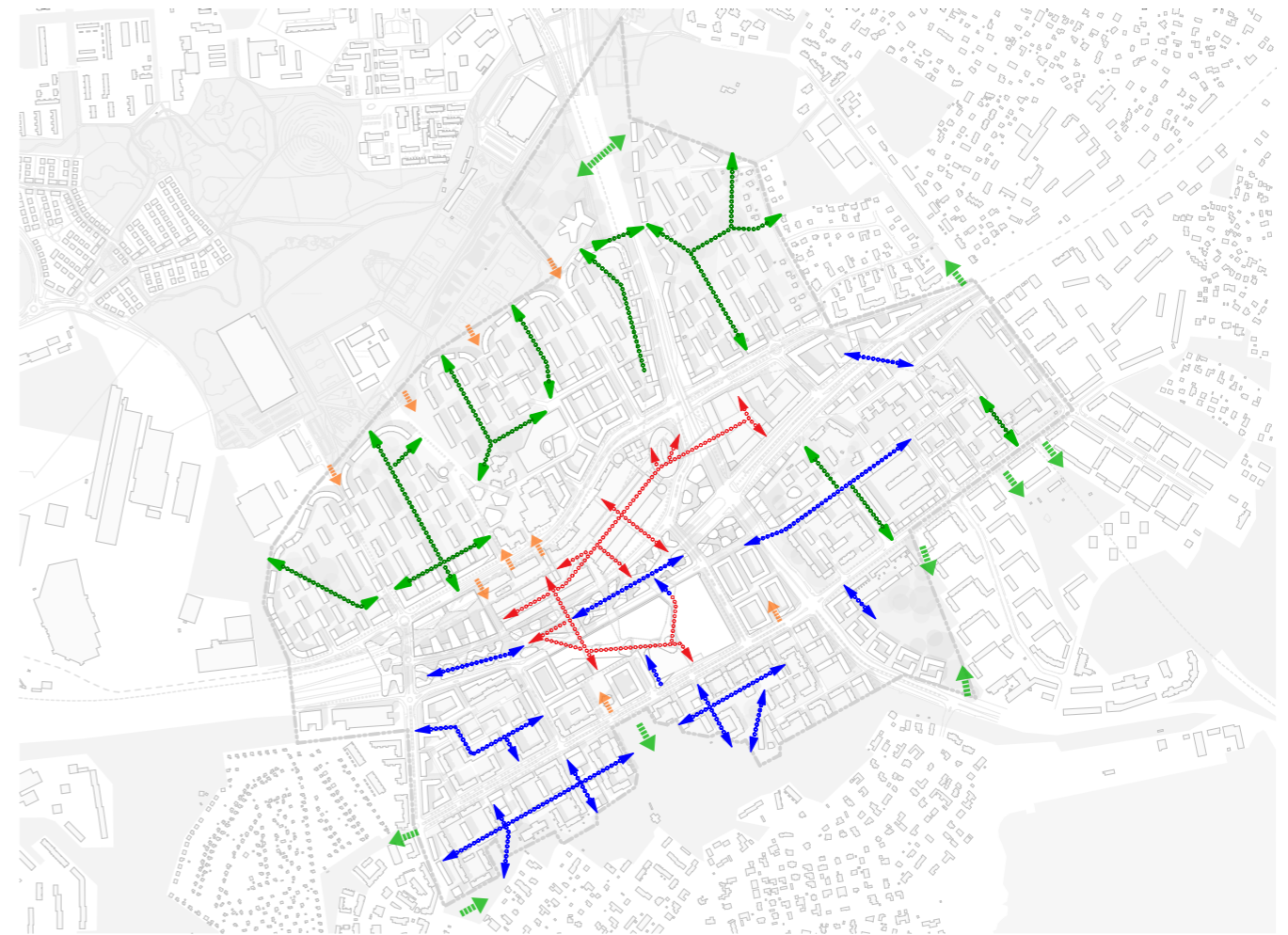
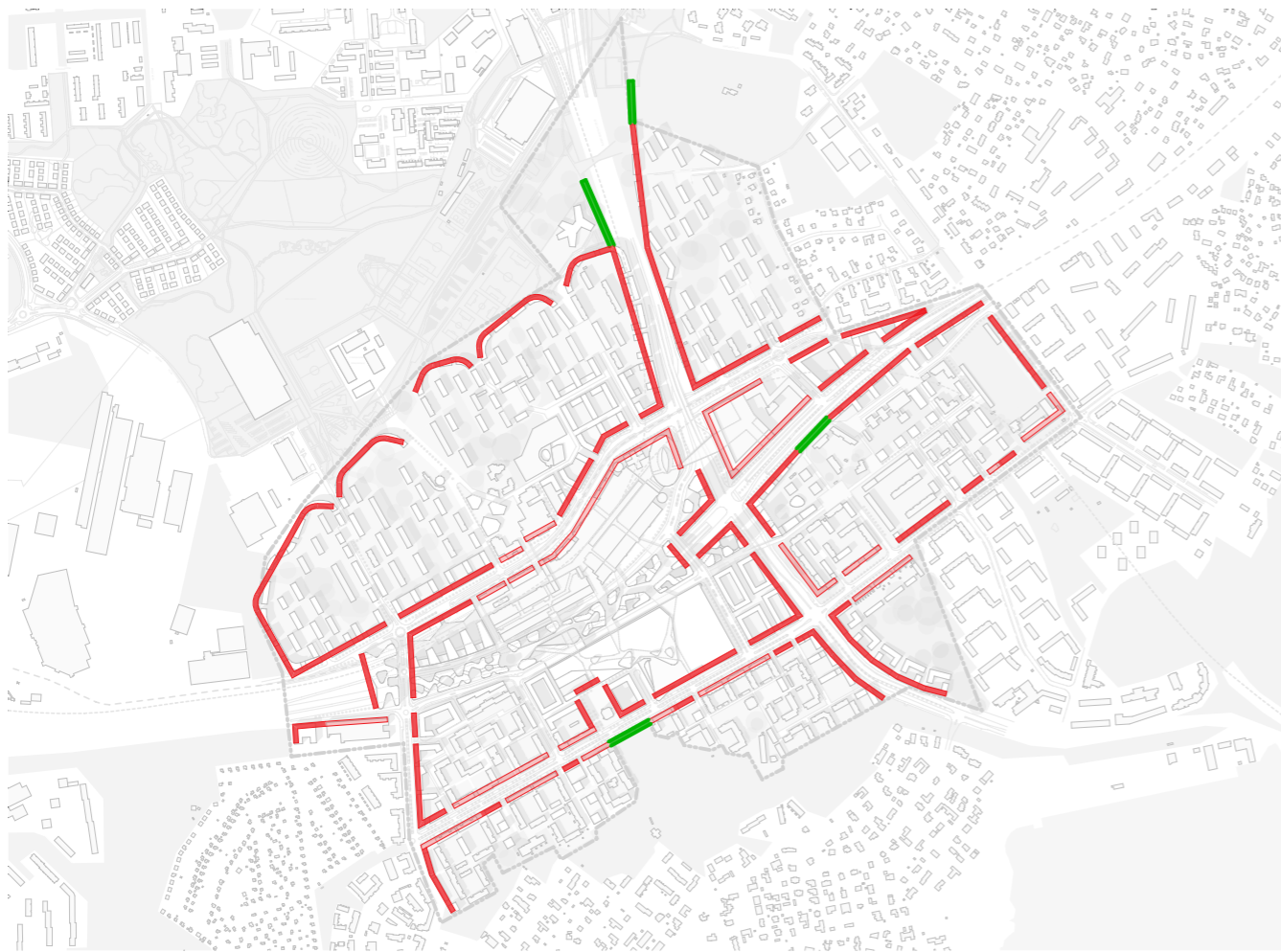
Toiminnallista keskustaa kehitetään tehostamalla kortteleita ja kytkemällä ne tiiviimmin toisiinsa katujen ja väylien yli muodostamaan yhtenäinen kokonaisuus. Keskustamaiseen kokonaisuuteen liittyy monipuolisesti ja sekoittuneesti kaikkia keskustatoimintoja ja lukuisia eri luonteisia tiloja, jotka muodostavat paikkojen verkoston. Keskusta kehittyy liikennemuotojen kohtaamispaikassa.



Tiivistäminen ja rajaaminen

Nykyisiä asuinalueita on tarkoitus kehittää keskustamaiseen ympäristöön soveltuviksi selkiyttämään kadun, julkisen virkistysalueen ja pihavyöhykkeen rajaa. Viikkaiden katujen varsia rajataan siten, että kadun häiriö ei kantaudu piholle. Reittien orientoitumista helpotetaan rajaamalla rakentamisella ja muilla keinoin piha-alueista ja korttelipuistikoista puolijulkisia. Korttelipuistikot liittyvät reittien kautta ympäröiviin viheralueisiin, virkistyskohteisiin ja asukaspalveluihin muodostamaan monipuolista virkistys- ja viherverkostoa.

Rakenteen tiivistäminen mahdollistaa autopaikkojen sijoittamista rakenteellisiin pysäköintiratkaisuihin. Julkisen liikenteen erinomainen saavutettavuus ja alueen erittäin korkea palvelutaso luovat edellytyksiä autottomalle asumiselle.



OSA-ALUEIDEN KEHITTÄMISPERIAATTEITA



Ydin – Keskusta

Itäkeskuksen ytimen muodostaa nykyisten kauppakeskusten välille ja ympärille kehittynyt ja jatkuvasti kehittyvä toiminnallinen ydinkeskustarakenne. Ydin käsittää Turunlinnan – Vanhanlinnan ja Kauppakartanonkadun välin kokonaisuudessaan. Katetun itäväylän päälle sijoittuvat kaupunkitilat ja toiminnot yhdistävät ytimen ja samalla Itäkeskuksen pohjoisen ja eteläisen puoliskon toisiinsa tiiviiksi ja viihtyisäksi ydinkeskustaksi.

Ydinalueen arkkitehtuurilla ja tilallisella jäsentämisellä on tarkoitus aikaansaada houkuttelevaa, viihtyisää ja vaihtelevaa ydinkeskustan ympäristöä. Toimintoja yhdistävien lämpimien sisätilojen ja suojaisten ulkotilojen verkosto aikaansaa ympärivuotista kaupunkielämää. Kulkeminen keskittyy pääreiteille, joita jäsentää erilaiset kohteet kiinnepisteinä. Paikkojen verkosto koostuu eri luonteisista paikoista, kuten:

- orientoivista, joita käytetään läpikulkuun
- oleskelusta, esim. ravintolaterassit ja eriluonteiset puistot
- näkymäpaikat
- erityisaktiviteetit
- kulttuuripaikat tai -kohteet, jotka luovat identiteettiä

Itäväylän kohdalla kehitettävä ydinalue kytkeytyy tiiviisti nykyisiin ja suunnitteilla oleviin kortteleihin Itäkadun ja Asiakkaankadun yli. Kytkenät muodostuvat leveistä aukiomaisista silloista ja sisätiloista niin, että erityisesti baanan kohdalla katutila on miellyttävän valoisa. Rakennuksien tukilinjoja sijoitetaan alla sijaitsevien ajoratojen väleille.

Tallinnanaukion länsipäässä sijaitsevan terminaalin alueen yläpuolelle on ehdotettu rakennettavaksi keskustamainen kortteli, jonka alapuolelle terminaali palveluineen sijoittuu. Tallinnanaukion yhteyttä erityisesti Turunlinnan tielle ja edelleen Stoaan suuntaan tehostetaan. Kauppakeskuksia voidaan laajentaa tärkeänä osana kehittyvää kaupunkirakennetta. Kauppakeskusten välille on esitetty Kehä I:n ylittävä sisäyhteys.

Kehä I – Meripellontien itäpuoli ja länsipuoli liittyvät toisiinsa tiiviisti liikenneväylien yläpuolella ja katutasossa. Yhtenäiseksi kokonaisuudeksi linkittyvä ydin liittyy yhteen alueita siten, että Myllypuron liikuntapuistosta jatkuu luonteva reitistö merenrannan rantareitille asti.

Kauppakartanonkadun suunnasta lähestyttäessä aukioita ja pystysuuntaisia yhteyksiä muodostetaan viihtyisiksi ja luonteviksi osiksi kaupunkitiloja ja rakennuksia.

Ideasuunnitelma mahdollistaa alueella käynnissä olevat asemakaavalliset kehittämissuunnitelmat. Esitettyjen lisäksi muitakin kohteita voidaan muokata ja täydennysrakentaa.

Kadut

Itäkeskuksen ydintä ympäröi keskustamaisiksi kehitettävien katujen kehä. Kehäkadut kytkeytyvät tärkeisiin julkisen liikenteen solmukohtiin, katumaisemmiksi muutettaviin valtavyliin ja palveluiden pysäköintiyhteyksiin. Erityisesti kehämäisiä katuja kehitetään tehokkaasti rajaamalla rakentamisella aktiivisiksi ja viihtyisiksi ydinkeskusta-alueen puistokaduiksi. Kokoojakatuja kehitetään bulevardimaisina ja niitä jäsenetään keskustamaisilla puuriveillä ja laadukkailla katurakenteilla. Tonttikatuja kehitetään pienimuotoisemmiksi asuntokaduiksi ja niille muodostetaan aukioita. Aukiot parantavat orientoitavuutta ja liikenneturvallisuutta hidastamalla ajonopeuksia.

Keskustamaisen ja kantakaupunkimaisen asuinympäristön rungon muodostavat rakennuksilla rajatut kadut. Rajaavat uudisrakennukset tarjoavat nykyisille ja uusille asukkaille vihreän rauhallisia ja yhtenäisiä piha-alueita ja ympäröiviin viheralueisiin sekä palveluihin kytkeytyviä puistikkoyhteyksiä. Keskeisillä kaduilla maantason toiminnot muodostavat kadun suuntaan aktiivista ja viihtyisää katutilaa.

Polkupyöräilyn baana sijoittuu nykyisessä tasossa kulkevan Asiakkaankadun - Gotlanninkadun varteen. Itään päin kuljettaessa reitti linjataan Meripellontien poikki eritasossa. Linjaus mahdollistaa nopean pyöräilyn reitin sujuvuuden ja samalla hyvän kytken ympäristön pyöräilyverkostoon.

Jokeri I raitiotien linjaus sijoittuu katutasoon Turunlinnan tiellä ja liittyy Itäkeskuksen katetussa terminaalissa bussi- ja metroasemaan. Itäväylän itäisellä, bulevardimaisella osalla linjattu raitiotien jatke kytkee raideverkkoon uusia alueita.



Puotiharjun länsiosat

Asuinalueen periaatteena on rakennusten vapaa sijoittuminen kumpuilevan maaston korkeammille kohdille alavien alueiden jäädessä palveluille. Alue sijaitsee pohjoispuoleisten julkisten palveluiden ja kehitettävän Myllypuron liikuntapuiston, sekä keskustapalveluiden välissä. Myös alueen sisäpuolella sijaitsee merkittäviä julkisia palveluita.

Rakennetta kehitetään selkeyttämällä katu yhteyksiä alueen poikki. Turunlinnan tien varresta muodostetaan rakentamisella keskustamainen ja pohjoispuolella Myllypuron liikuntapuistoa vasten kortteleita rajataan maastonmuotoja mukailevalla orgaanisemmalla rakenteella. Rakenteella avataan julkiset reitit johtamaan selkeästi havaittavasti alueen poikki. Alueen sisällä katujen varsille muodostetaan aukiomaisia kohtia muodostamaan kohtaamis- ja saapumispaikkoja.

Stoa aluetta kehitetään kevytliikenneverkkoon tiiviisti hyvin kytkeytyvänä, pienimittakaavaisena kohteena. Sen keskellä kehitettävän aukion ympärille liittyy nykyisten lisäksi uusia asukas palveluita. Uimahallille johtavaa Olavinlinnan tietä voidaan tulevaisuudessa kehittää aukiomaisena shared space -tyyppisenä katuna, alueen poikki johtavana urbaanina ja hitaan ajonopeuden pääreitinä. Puhoksen aluetta kehitetään keskustamaisina kortteleina, joissa asuminen ja kaupalliset toiminnot limittyvät luontevasti. Kehä I länsipuoleinen kortteli täydentyy osin metroradan päälle rajaamaan Muurimestarintiestä ympäristöltään katumaista.



Puotiharjun ja keskustan itäosat

Alueen rakennetta leimaa Itäväylän ja Vanhanlinnan tien suunnasta katsottuna korkealle kohoavat ja paikoin jyrkkäpiirteiset kukkulat, joille kerrostalorakentaminen sijoittuu melko vapaasti. Alueen pohjoisosan pitkiä näkymiä avaava kukkula ja laaksovyöhyke liittyvät laajempaan viheralueiden verkostoon. Kukulalla sijaitsee linnoitusrakenteita. Itäosan rintamamiestaloalue on suojeltu asemakaavalla.

Kehä I:n reunaa voidaan rajata sen länsipuolta hieman rennommin avaamaan asuinrakennuksille näkymiä hyvään ilmansuuntaan. Alue kytkeytyy Kehä I:n länsipuolelle vihersillalla ja alikululla, jotka kytkevät Myllypuron liikuntapuiston virkistys- ja viheralueita koilliseen Mellunkylän suuntaan. Vihreä liikuntapuisto jatkuu länteenpäin Vanhankaupunginlahdelle.

Vanhanlinnan tien varsi rajataan keskustamaiseksi kaduksi molemmilta puoliltaan. Brahelinnantien itäpuoleinen kortteli Puotilan metroaseman sisäänkäynnin yhteydessä soveltuu esimerkiksi keskustamaisille työpaikkatoiminnoille. Kortteli muodostaa raitiotielle portin Itäväylältä. Kortteli palvelee aiempaa tärkeämpänä liityntäliikenteen solmukohtana.



Puotila

Puotilassa vanha korttelirakenne muodostaa aikakaudelleen epätyypillisesti rajattuja kortteleita. Rakennukset muodostavat kaupunkimaista rajausta ja sisäpihoja, jotka ovat kaduilta melko hyvin suojassa. Alueen katuverkkoa jäsentää poikittaiset puistokadut, joista pohjois-eteläsuuntainen Rantakartanonkatu johtaa vanhastaan Puotilan kartanolle.

Alueen kehittäminen tukeutuu alkuperäisen rakenteen periaatteeseen. Täydennysrakentamisen lisäksi rakennuksia voidaan paikoin korottaa. Tavoitteena on säilyttää rakennuskannan kaupunkikuvallisesti rauhallinen ja ympäristön vihreä ilme. Ostoskeskuksen korttelissa asuminen ja paikallis palvelut liittyvät hybridiratkaisuna, jossa katutasossa ja samalla pihojen alapuolella sijaitsee nykyistä enemmän uudistettuja liike- ja palvelutiloja.

Itäväylän varsi rajataan rakentamisella bulevardimaiseksi ja samalla saadaan alueelle suojaa tien häiriöltä. Puotilan metroaseman sisäänkäynnin yhteydessä sijaitseva alikulku säilytetään osana uutta aukiota ja sisäänkäynti sijoittuu osaksi täydentyvää kortteliä.

Meripellontien varteen on ehdotettu kapea korttelirivi suojaamaan Puotilan leikkiniittyä ja jatkamaan Vuosaaren sillan kupeesta, Vartiokylän lahden rannan tuntumasta, alkavaa korttelirakennetta.



Kauppakartanonkadun ympäristön asuinkorttelit

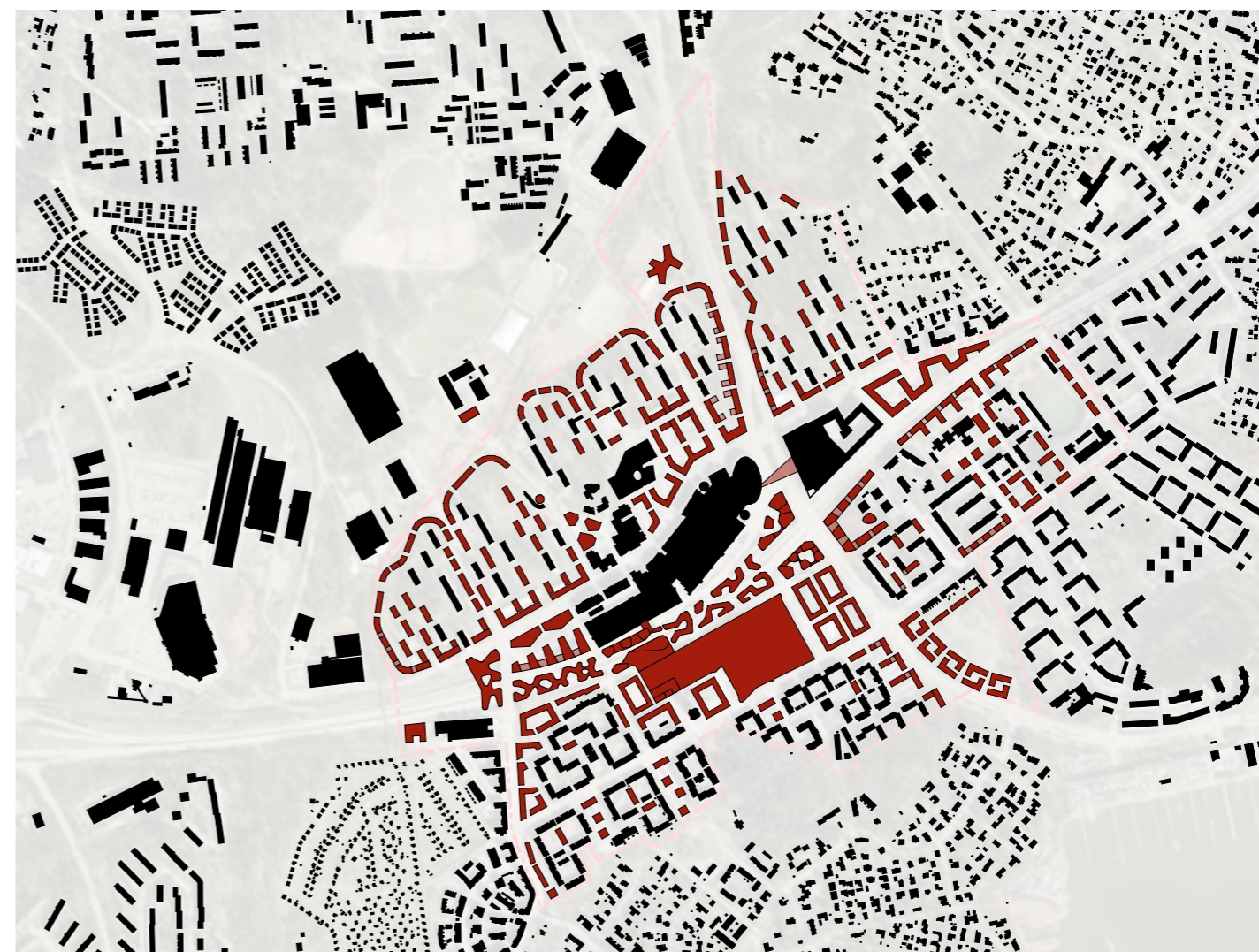
Kauppakartanonkadun eteläpuolen korttelit muodostavat puolisuojetun ruutukaavan. Korttelit rajaavat katua ja avautuvat etelään Ystävydenpuistoon. Korttelit muodostuvat yhtenäisestä rakennuskannasta. Kortteleiden osana on lähipalveluita ja aukioita. Ystävydenpuisto erottaa alueen Marjanimestä ja Puotilan venesatamasta.

Täydentämisen periaate noudattaa nykyistä rakennetta. Korttelit rajaavat Kauppakartanonkatua ja Marjanientietä, ja korttelirakenteen sisällä täydentäminen tapahtuu pääasiassa muuttamalla paikoitusta rakenteelliseksi. Myös nykyisen rakennuskannan korottaminen on mahdollista.

Alueen rajautuminen Meripellontiehen voidaan tehdä soveltamalla alueen ruutukaavamaista rakennetta kadun kaarteeseen. Meripellontien kaupunkimaista rajausta voidaan jatkaa alueelta itään päin.



Lähtökohdانا oleva rakenne. Tarkastelualueen ulkopuolella Myllypuron puinen kaupunkikylä ja Myllypuron liikuntapuiston uusi halli on esitetty jo toteutuneina.



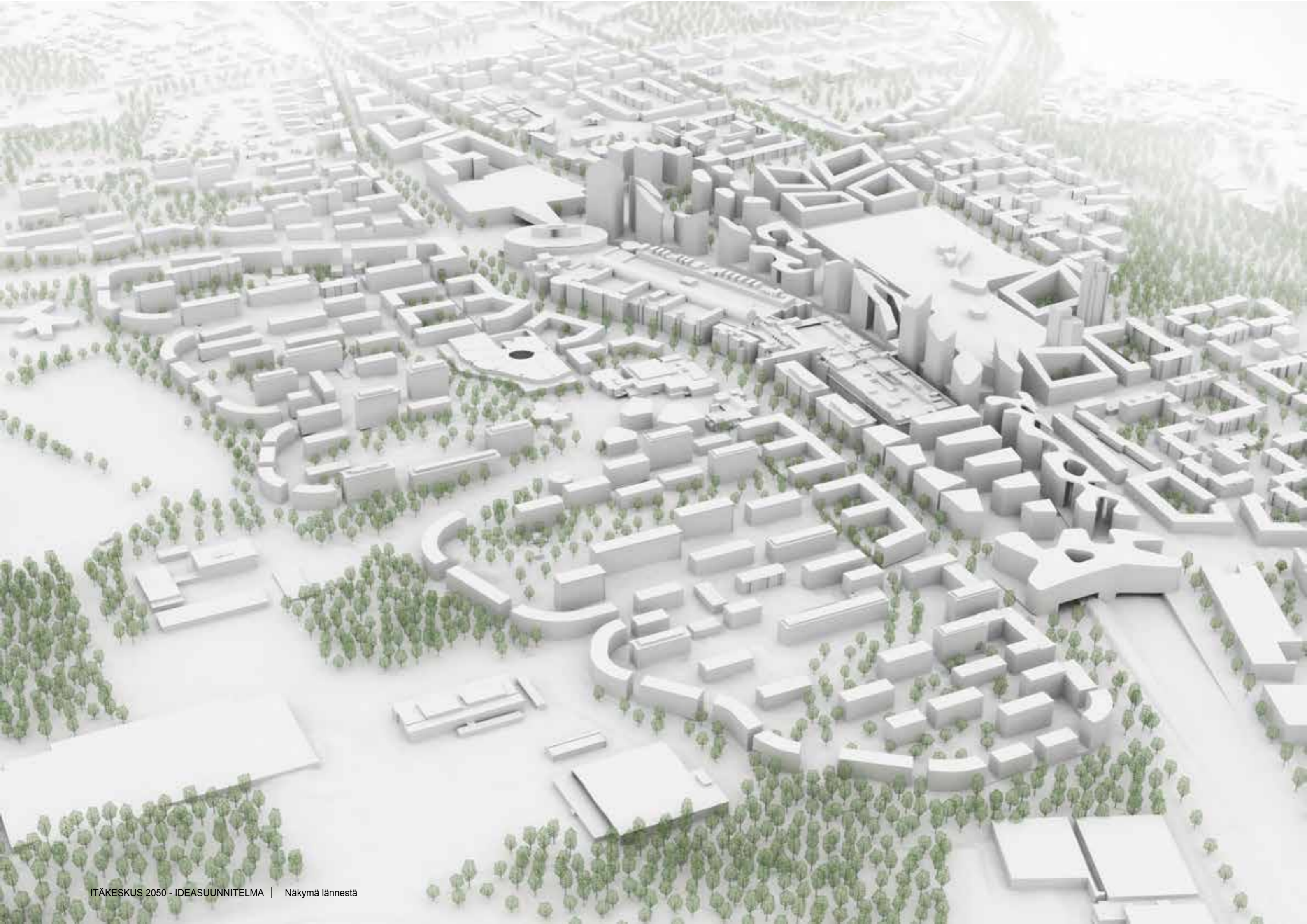
Täydennetty viitteellinen rakenne vuonna 2050. Citymarketin alue hankkeineen on esitetty erillisiin suunnitelmiin perustuen.





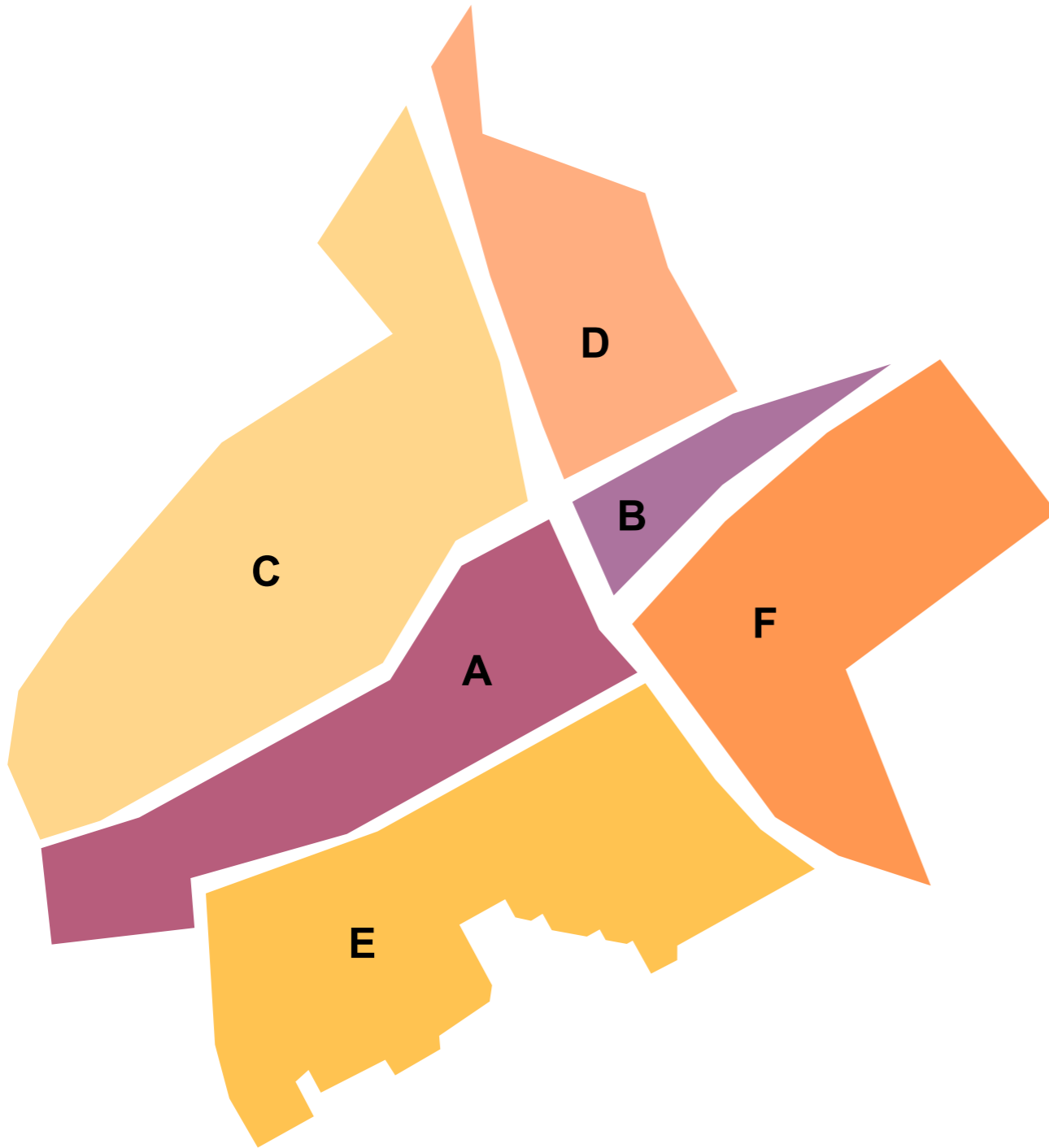












KERROSALAT

Ideasuunnitelmassa esitetty uusi rakentaminen

Alue A

Asuminen: 70 000 (kansi, itä) + 20 000 (keskellä Itäkadun ja Gotlanninkadun välissä) + 30 000 (terminaalikortteli) = **120 000 kem²**
 Liiketilat: 27 000 (liiketilat, elokuvakeskus ja hotelli Asiakkaankadun ja Gotlanninkadun välissä) + 15 000 (itäinen ja läntinen kansi, aukiotaso) + 1 000 (terminaalikortteli) = **43 000 kem²**
 Toimisto: 30 000 (kortteli Marjaniementien länsipuolella) + 40 000 (kortteli Marjaniementien itäpuolella) + 100 000 (tornit Visbynkadun itäpuolella) + 20 000 (terminaalikortteli) = **190 000 kem²**

Alue B

Keskim. 7 krs
 Liiketilat: **1 000 kem²**
 Toimisto: **50 000 kem²**

Alue C

Keskim. 5 krs
 Asuminen: **261 000 kem²**
 Liiketilat: **14 000 kem²**
 Palveluita: 7500 (3 krs Turunlinnanpolun varressa) + 2 500 (1 krs pohjoisessa) = **10 000 kem²**

Alue D

Keskim. 6 krs
 Asuminen: **75 000 kem²**
 Liiketilat: Vanhanlinnantien varressa **2 000 kem²**

Alue E

Asuminen: 60 000 (6 krs) + 135 000 (8 krs) + 5 000 (3 krs townhouse) = **200 000 kem²**
 Liiketilaa: **15 000 kem²**
 Toimisto: **13 000 kem²**
 Palveluita: **1 000 kem²**

Alue F

Asuminen: 95 000 (6 krs) + 18 000 (3 krs townhouse Rushollarintien ja puiston laidoilla) + 26 000 (Itäväylän varressa, keskim. 7 krs) + 35 000 (Itäväylän ja Kehä I:n risteys) = **174 000 kem²**
 Liiketilat: 4 000 (Rushollarintie) + 1 000 (metroasema) = **5 000 kem²**
 Toimisto: 6 000 (metroaukion kortteli) + 8 000 (Itäväylän varren kortteleissa) = **14 000 kem²**
 Palveluita: 500 (luoteisosassa) + 1500 (koulun laajennus) = **2 000 kem²**

Asuminen: 830 000 kem²
 Liiketilat: 80 000 kem²
 Toimisto: 267 000 kem²
 Palvelut: 15 000 kem²
 Yhteensä: 1 192 000 kem²

Uusia asukkaita: 830 000 kem² / 40 as/kem² = **20 750 as.**

Kerrosalat on johdettu havainnekuvan uusista rakennuksista. Alojen jakautuminen on viitteellinen ja joustava. Aloissa ei ole huomioitu paikoin korvautuvaa kerrosalaa. Alueella on lisäksi asemakaavoitettua ja suunniteltua tai suunnitteilla olevaa, mutta toistaiseksi toteuttamatonta kerrosalaa, jota ei ole huomioitu laskelmassa.





