

Helsingin kaupungin kirjaamo  
Kaupunkiympäristölautakunta  
Kaupunkiympäristön toimiala  
PL 10 (Pohjoisesplanadi 11–13)  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

HEL 2018-010884 T 10 03 03, Hankenumero 0750\_14

## LAUSUNTO ITÄKESKUKSEN JOKERIKORTTELIN ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUKSESTA (NRO 12633)

Helsingin kaupunkiympäristön toimialan asemakaavoituspalvelu on pyytänyt lausuntoa Helsingin kaupungin 45. kaupunginosan (Vartiokylä, Itäkeskus) kortteliä 45272 sekä raideliikenne- ja katualueita (muodostuva uusi kortteli 45057) koskevasta asemaakaavan muutosehdotuksesta.

Asemakaavaselvityksessä todetaan asemakaavan muutosehdotuksesta mm. seuraavaa:

”Asemakaavan muutos (kaavaratkaisu) koskee Itäkeskuksen metro- ja bussiaseman aluetta, jota on kehitys- ja kaavahankkeen yhteydessä päätetty kutsua Itäkeskuksen Jokerikortteliksi alueelle 2020-luvulla rakennettavan pikaraitiotie Raide-Jokerin päätepysäkin mukaan. Kaavan muutosalue ulottuu teknisluontoisten muutosten osalta myös Jokerikorttelin ulkopuolelle.

Helsingin kaupunki kutsui keväällä 2018 kumppaneita kehittämään Itäkeskuksen Jokerikorttelin aluetta. Ilmoittautuneita oli kolme. Suunnitteluvarauksista esitettiin toukokuussa 2019 YIT Suomi Oy:n ja Sato-Asunnot Oy:n muodostamalle konsortiolle korttelin toteutusedellytysten jatkoselvittämistä varten. Suunnitteluvarauksesta päätettiin kaupunginhallituksessa 19.8.2019. YIT Suomi Oy / Punos on tehnyt kaavamutoshakemuksen lokakuussa 2019.

Asemakaavan muutos mahdollistaa kaupunkirakenteen tiivistämisen ja monipuolisten toimintojen, kuten liike-, toimisto-, palvelu- ja majoitustilojen sekä asuntojen rakentamisen itäisen Helsingin tärkeimmässä joukkoliikenteen solmukohtassa. Kaavamuuos mahdollistaa lisäksi alueella olevan joukkoliikenneterminaalin uusimisen ja siten joukkoliikennepalveluiden laatutason nostamisen.

Alueelle on suunnitteilla monitoimintainen rakennus, jonka ensimmäisessä kerroksessa sijaitsee joukkoliikenteen uusi lippuhalli ja siihen liittyviä muita tiloja kuten liiketiloja. Toisessa kerroksessa sijaitsee liike-, palvelu- ja toimistotiloja. Toisen kerroksen yläpuolelle sijoittuu asuntoja ja hotellin tiloja sekä laaja kattopiha asukkaiden käyttöön. Rakennuksen muodostamaan katutasoon katettuun ulkotilaan sijoittuu bussien ja Raide-Jokerin laitureita. Rakennuksen ja katutasoon kansirakenteen alapuolella sijaitsee nykyinen metroaseman laiturialue ja pysäköinnin

tiloja, joita on yläpuolisen hankkeen takia muutettava rakenteiden osalta ja osittain muutettava tekniikan ja varastoinnin tiloiksi.

Kaavan muutosalueeseen kuuluu uuden hybridikortteli lisäksi viereinen toimistotalotontti ja melko laajalti katu- ja raideliikennealueita lähinnä teknistä syistä.”

**Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä esittää lausuntonaan seuraavaa:**

Alueella sijaitsee betonirakenteinen hulevesikanaali 1300 x 1600 ja tunneli, jossa on vesijohto NS 400.

Asemakaavamääräyksenä on todettu: ”Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa. Rakentaminen ei saa häiritä olemassa olevan putkitunnelin rakenteita, toimintaa tai huoltamista. Päälle rakentamisen yhteydessä tulee olla yhteydessä johtojen ja putkien omistajaan.” Määräyksen viimeinen virke tulee muuttaa muotoon: ”Ennen päälle rakentamista tulee olla yhteydessä johtojen ja putkien omistajaan.”

Lisätietoja antaa alueinsinööri Sini Lehtonen, puh. (09) 1561 3054.

Jyrki Kaija  
vt. osastonjohtaja

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.

18.03.2020

207/10.02.03.00/2019

Helsingin Kaupunki  
Kirjaamo  
PL 10 (Pohjoisesplanadi 11-13)  
00099 Helsingin kaupunki  
[helsinki.kirjaamo@hel.fi](mailto:helsinki.kirjaamo@hel.fi)

Viite  
Lausuntopyyntö HEL 2018-010884  
Hankenumero 0750\_14

## HELSINGIN SEUDUN LIIKENNE -KUNTAYHTYMÄN LAUSUNTO ITÄKESKUKSEN JOKERIKORTTELIN ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUKSESTA

Kaavamuutosalueeseen kuuluu Itäkeskuksen nykyisen metro- ja bussiterminaalin alue, Tallinnanaukio ja viereisiä katu- ja rautatiealueita. Alueelle suunnitellaan monitoimintaista rakennusta, joka sisältää täysin uudistetun joukkoliikenneterminaalin sekä Raide-Jokerin päätepysäkin, toimitiloja ja asuntoja. Kaavan tavoitteena on mahdollistaa Itäkeskuksen joukkoliikenneterminaalin uudistaminen ja kaupunkirakennetta tiivistävä rakentaminen.

Itäkeskus on Itä-Helsingin merkittävin ja vilkkain joukkoliikenteen solmupiste, johon liikennöi tulevaisuudessa bussien ja metron lisäksi myös pikaraitiotie. Ruuhkatunnissa terminaalista lähtee 2020-luvun puolessavälissä noin 75 bussivuoroa, 12 Raide-Jokerin lähtöä ja 48 metrovuoroa.

HSL on antanut lausunnon Itäkeskuksen jokerikorttelin asemakaavan muutosehdotuksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 8.8.2019.

*Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) lausuu kannanottonaan seuraavaa:*

### **Itäkeskus joukkoliikenteen solmupisteenä**

Itäkeskuksen joukkoliikenneterminaali on Itä-Helsingin merkittävin vaihtopaikka ja sekä liikenteellinen että kaupallinen solmupiste, jonka kautta kulkee päivittäin jo nykytilanteessa noin 45 000 matkustajaa. Terminaalialueen remontti ja uudistus tulee toteuttaa joukkoliikenteen toimintaedellytykset edellä tiiviissä yhteistyössä HSL:n ja HKL:n kanssa. Joukkoliikenteen ja kaupallisten toimijoiden tilavaatimusten ollessa ristiriidassa, tulee ensisijaisesti tinkiä jälkimmäisistä.

Terminaali tulee olemaan käytössä seuraavat 30–50 vuotta, joten sekä terminaalien että sitä ympäröivän katuverkon suunnittelussa on otettava huomioon myös tulevaisuuden muutokset liikennejärjestelmässä ja

18.03.2020

207/10.02.03.00/2019

varauduttava bussiliikenteen lisääntymiseen asukasmäärien kasvaessa. Itä-Helsingin ennustettuun väestönkasvuun ja sitä seuraavaan liikkumisen kasvuun on varauduttava Itäkeskuksessa, josta on Raide-Jokerin myötä muodostumassa yleiskaavassa tavoitellun raideliikenteen verkostokaupungin merkittävä keskus Itä-Helsingissä. Terminaalialueen kokonaisuuden suunnittelussa on huomioitava myös yleiskaavaan sisältyvät Jokeri 0 ja Itäväylän pikaraitiotie -pikaraitiotiet, jotka on yleiskaavassa merkitty päättymään Itäkeskukseen. Myös nämä uudet pikaraitiotiet tarvitsevat tilaa joukkoliikenneterminaalin läheisyydestä, jotta ne pystyvät liittymään muuhun joukkoliikenteeseen. Keskeisenä ja merkittävänä solmupisteenä Itäkeskuksen tulevaisuuden joukkoliikenneratkaisut koskettavat lähialueiden lisäksi myös koko Itä-Helsinkiä sekä muuta kaupunkia, joten terminaaliiin ja sen ympäristöön on tehtävä riittävät tilavaraukset tulevaisuuden joukkoliikennehankkeita varten.

#### **Terminaaliluonnos, terminaalien mitoitus ja kapasiteetti**

Itäkeskuksen nykyisen bussiliikenteen (pl. 550, jonka Raide-Jokeri korvaa) sujuvaan liikennöintiin tarvitaan 11 lähtölaituria, neljä tulolaituria ja 11 pikapysäköintipaikkaa. Tällä laiturimäärällä voidaan varautua sekä häiriötilanteisiin että pieneen liikenteen kasvuun, kuten muutaman linjan ruuhka-ajan vuorovälin tihentämiseen.

Kaava-aineiston uusimmassa liikennesuunnitelmassa (päivätty 2/2020) on terminaalien sisällä 10 nokkalaiturimallista lähtölaituria, 9 pikapysäköintipaikkaa sekä yksi häiriötilanteissa lähtölaiturina käytettävä lisälaituri. Tämän lisäksi Turunlinnantielle on neljä tulolaituria sekä nivelbussien liikennöitävissä oleva lähtölaituri. Kaavaan on OAS-vaiheen terminaaliluonnoksiin nähden lisätty terminaalien sisään yksi lähtölaituri, jolloin laiturimäärä on saatu kasvatettua tarvittavaan 11 laituriiin.

Suunnitelman mukaisia pikapysäköintipaikkoja ei voi kuitenkaan hyödyntää täysimääräisesti. Terminaalien itäpäädyssä sijaitsevien pikapysäköintipaikkojen viereen jalkakäytävälle on tehty pelastusajoneuvon tilavaraukset. Jotta pelastusajoneuvot voisivat aina tarpeen vaatiessa käyttää niille osoitettua paikkaa, tulisi kuljettajan olla jatkuvassa valmiudessa siirtämään linja-auto pikapysäköintipaikalta välittömästi. Pikapysäköintipaikkaa käyttäessä kuljettajalla tulisi kuitenkin olla mahdollisuus esim. Wc-käyntiin.

Terminaalien itäpäädyssä sijaitsevien pikapysäköintipaikkojen P7 ja P8 lisäksi heti terminaalien sisäänajon välittömässä läheisyydessä sijaitsevat paikat P9 ja P10 ovat teliautolle mitoitettuja, mutta pysäköidyn ajoneuvon voi ohittaa sujuvasti ainoastaan, mikäli auto on ajettu millilleen oikealle paikalle. Tämä ei ole aina mahdollista, joten näiden paikkojen käyttö on ongelmallista. Samoin ko. paikoilta poistuttaessa telibussien peränylitys muodostaa riskin.

Jatkosuunnitelmissa terminaaliiin on myös osoitettava vapaalaiturinäytöt, joiden avulla kuljettajat voivat jo terminaaliiin pohjoislaidalta sisään ajaessaan

18.03.2020

207/10.02.03.00/2019

nähdä, mitkä terminaalien itä- ja etelälaidan pikapysäköintipaikoista ovat vapaana. Vapaalaiturinäyttöjen tarkemmat sijainnit tulee määritellä myöhemmin yhteistyössä HSL:n kanssa.

Aiemman lausunnon mukaisesti muistutamme, että nokkalaiturimallisessa terminaalissa peruuttavien bussien reitillä ei liikennöintialueella saa olla lainkaan jalankulkua. Mikäli jalankulkua liikennealueella ei rajoiteta, on oletettavissa, että jalankulkijat oikaisevat terminaalien liikennealueen poikki suorinta reittiä suoja- ja kiertotien kautta kiertämisen sijaan. Tämä aiheuttaa tarpeettomia turvallisuusriskejä terminaalissa. Jatkosuunnittelussa tulee löytää ratkaisu, jolla estetään jalankulkijoiden pääsy liikennöintialueelle terminaalien etelä- ja kaakkoislaidan jalkakäytäviltä.

Taksi- tai saattoliikennettä ei tule sallia joukkoliikenneterminaalissa. Tämä tuo terminaalien ylimääräistä liikennettä, joka aiheuttaa ahtaassa nokkalaiturein varustetussa terminaalissa turvallisuusriskejä sekä viivästyksiä joukkoliikenteelle. Taksi- tai saattoliikenteelle ei ole varattu tilaa terminaalista, ja HSL edellyttää, että näille etsitään tilat muualta ympäröivältä katuverkolta.

Joukkoliikenneterminaalien suunnittelussa tulee huomioida myös ympäröivä katuverkko, sen toimivuus ja terminaalien saavutettavuus. Vaikka terminaali itsessään olisikin toimiva, ei asemakaavan muutosehdotuksen liikennesuunnitelmassa esitetty terminaalialuetta ympäröivä katuverkko tue toimivaa joukkoliikennejärjestelmän solmupistettä.

### **Terminaalia ympäröivä katuverkko**

Raide-Jokerin käyttöönotto ja terminaalitontille tuleva rakennus vaikuttavat merkittävästi Itäkeskuksen bussiterminaalien ajojärjestelyihin, terminaalien ajoyhteyksiin sekä bussiliikenteen käytettävissä olevan katutilan käyttöön myös terminaalialueen ulkopuolella Itäkadulla, Marjaniementiellä ja Turunlinnantiellä. Raide-Jokerin käyttöönoton vaikutukset sekä muutospainee terminaalien ympäröivään katuverkkoon tulee huomioida nykyistä paremmin ja katuverkon kapasiteetti ja välityskyky tulee varmistaa.

OAS-vaiheesta annetussa lausunnossa edellytimme simulointeja terminaalien toimivuudesta. Syksyn 2019 aikana YIT on yhdessä Sitowisen kanssa toteuttanut simulointeja uuden terminaalien ja sitä ympäröivän katuverkon toimivuudesta. Joukkoliikenteen vuoromäärät olivat kaikissa simuloinneissa samat, mutta ympäröivässä katuverkossa on ollut simuloinneissa pieniä eroja. Parhaiten toimivassa ratkaisussa sekä Itäkadulle lännen, Marjaniementielle pohjoisen että Turunlinnantielle idän suuntaan oli rakennettu joukkoliikennekaistat. Myöskään parhaiten toimineessa eli joukkoliikennekaistallisessa versiossa katuverkolle ei saatu syötettyä kaikkea sille ennustettua liikennettä ennen katuverkon ruuhkautumista, mikä hankaloitti sekä terminaalien että sieltä pois ajamista. Täysin asemakaavan muutosehdotuksen liikennesuunnitelman mukaista liikenneverkkoa ei ole simuloitu, mutta sen ollessa liki nykyisen kaltainen on oletettavissa, että

18.03.2020

207/10.02.03.00/2019

suunnitelman mukaisen katuverkon välityskyky ei etenkään ruuhka-aikaan riitä varmistamaan liikenteen sujuvuutta.

Tehtyjen simulointien perusteella terminaalit ruuhkautuu helposti ympäröivän katuverkon ylikuormittumisen takia. Raide-Jokeri ja sen liikennejärjestelyt sekä hankkeen yhteydessä terminaalikortteliin rakennettava rakennus asettavat reunaehdot bussiterminaalien tiloille ja sen ajoyhteyksien sijoittumiselle. Ajoyhteyksien määrä terminaalisiin ja terminaalista vähenee nykyisestä siten, että sekä sisäänajo- että ulosajo tapahtuu vain yhdestä suunnasta nykyisen kahden suunnan sijaan. Terminaalisiin päästäkseen kaikkien bussien on ajettava Turunlinnantien ja Marjaniementien kiertoliittymän kautta, ja terminaalista Turunlinnantielle sekä Varikkotielle ajavat linjat joutuvat uudelleen ajamaan samaisen kiertoliittymän kautta. Esimerkiksi nykytilanteessa Turunlinnantien suuntaan lähtevät bussit voivat ajaa terminaalien pohjoislaidan uloskäynnille terminaalialueen sisällä siirtymättä yleiseen katuverkkoon, kun uudessa terminaalissa nämä linjat joutuvat ajamaan aina Marjaniementien sekä Marjaniementien ja Turunlinnantien kiertoliittymän kautta kohti itää. Nämä muutokset terminaalijärjestelyissä lisäävät huomattavasti bussiliikenteen aiheuttamaa kuormitusta ympäröivään katuverkkoon nykytilanteeseen nähden. Terminaalien sisäisen kiertomahdollisuuden poistuminen voi aiheuttaa potentiaalisia viivästyksiä joukkoliikenteelle myös tilanteissa, joissa esimerkiksi lähtölaituri onkin varattu, ja linja-auto joutuu kiertämään ruuhkaisen katuverkon kautta takaisin terminaalisiin odottamaan omaa vuoroaan.

HSL näkee ongelmallisena, että yhdessäkään simuloinnissa katuverkko ei kyennyt vastaanottamaan sille ennustettua ajoneuvomäärää ennen katuverkon ruuhkautumista ja terminaalien toimivuuden heikkenemistä. Katuverkon ruuhkautuminen heijastuu nopeasti terminaalisiin ja käytännössä estää terminaalien sujuvan käytön. Katuverkon ruuhkautuessa sekä terminaalisiin ajo että terminaalista ulosajo hankaloituvat ja hidastuvat huomattavasti. Terminaalien sisällä ei myöskään pääse ajamaan aikataulussa lähtölaituriin ja lähtölaiturista pois ruuhkautuneeseen katuverkkoon ulospääsyä odottavien bussien tukkiessa terminaalien etelälaidan liikennöintitilan.

Ennen kaavan hyväksymistä alueen ympäröivään katuverkkoon on siis suunniteltava tarvittavat toteutuskelpoiset muutokset liikenteen kokonaistoimivuuden ja etenkin bussiliikenteen ja terminaalien toimivuuden mahdollistamiseksi. Tarvittaessa muuta ajoneuvoliikennettä Jokerikorttelin ympäristössä on voitava rajoittaa, jos kaistajärjestelyjä ei ole mahdollista muuttaa.

Suunnittelun edetessä terminaalista tulisi vielä toteuttaa 1:1 simulaatio linjaliikenteessä käytettävillä tai niitä vastaavilla busseilla terminaalien toimivuuden varmistamiseksi. Terminaalit ei ole järkevää toteuttaa pelkän tietokonesimuloinnin perusteella ilman pelivarjoja ajouriin, sillä simulaatiolla ei

18.03.2020

207/10.02.03.00/2019

saa välttämättä kuvattua todellisia liikenneolosuhteita ja inhimillistä hajontaa ajotavassa.

### **Sähköbussit ja nivelautot**

Terminaalisuunnittelussa on varauduttu riittävästi sähköbussien latausasemiin ja sähköbussien liikennöintiin Itäkeskuksessa. Sähköbussien akku- ja latausteknologian tilanne elää ja kehittyy jatkuvasti, joten suunnittelun edetessä tulee varmistaa latausasemien tarve terminaalien oletetulle käyttöönottovuodelle.

Nivelbusseilla liikennöitävälle linjalle on varattu tilaa Turunlinnantien etelälaidasta. Nivelbussin kääntyminen terminaalista lännen suuntaan ajettaessa on mahdollistettava Turunlinnantiellä mahdollisimman lähellä terminaalialueita. Tilapäisen terminaalien rakentamisen yhteydessä Turunlinnantielle on suunniteltu kiertoliittymiä nykyisestä kiertoliittymästä itään. Näistä läntisiin on suunniteltava pysyväksi ja nivelbussikalustolla liikennöitäväksi. Nivelbussin kääntymistä varten toteutettava kiertoliittymä tulisi lisätä jo asemakaavaehdotuksen liikennesuunnitelmaan.

### **Kuljettajien sosiaalityöt**

Terminaaliluonnoksessa on varauduttu bussi-, metro- ja raitiovaunun kuljettajien tauko- ja wc-tiloihin riittävässä määrin. Taukotiloihin tulee olla sujuvat kulkuyhteydet lähtölaitureilta ja pikapysäköintipaikoilta.

### **Esteettömyys**

Terminaalit tulevat suunnitella sekä kulkuyhteyksiltään että matkustajainformaatioiltaan esteettömäksi, selkeäksi ja muiden joukkoliikenneterminaalien kanssa yhtenäiseksi. Terminaaliin tulee varata riittävästi odotustiloja ja istumapaikkoja. Terminaalialueen mahdollisesti laajentuessa metrokorttelia ympäröivien katujen varsille, tulee liikennemuotojen välillä sekä metrokorttelin sisällä että metrokorttelin ja laajentuneen terminaalialueen välillä varmistaa turvalliset, esteettömät ja sujuvat kävely- ja vaihtoyhteydet.

### **Liityntäpysäköinti**

Kaavamuutosalueella sijaitsee seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue noin 440 autolle. Itäkeskus on myös valmisteilla olevassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa merkitty liityntäpysäköintialueeksi. Maakuntakaavaehdotuksen kaavamerkintöjen mukaan alue on maakunnallisesti merkittävä liityntäpysäköintialue, jonka yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee varata riittävät alueet liityntäpysäköintiin sekä järjestää lyhyet ja turvalliset reitit pysäkeiltä liityntäpysäköintialueelle sekä pysäkkiparien välille. Itäkeskuksen merkitys joukkoliikenteen solmukohtana kasvaa tulevaisuudessa ja liityntäpysäköinnin pitäisi pystyä palvelemaan myös Raide-Jokerin käyttäjiä mahdollisimman hyvin.

18.03.2020

207/10.02.03.00/2019

Liityntäpysäköinnin käyttöastelaskentojen mukaan Itäkeskuksen alueella käyttöaste on ollut lähellä 100 prosenttia useana vuonna peräkkäin. Syksyllä 2019 tehdyn Helsingin seudun liityntäpysäköintitutkimuksen mukaan 84 prosenttia Itäkeskuksen liityntäpysäköijistä vastasi jatkavansa matkaansa joukkoliikenteellä eli kysyntä näyttäisi olevan nykyisellään noin 350 autopaikkaa.

HSL katsoo, että liityntäpysäköintipaikkojen määrän vähentäminen noin puoleen nykyisestä ei ole järkevää. Liityntäpysäköintipaikkojen vähentäminen on myös ristiriidassa kaupungin omien liityntäpysäköinnin ja joukkoliikenteen käytön kasvattamiseen tähtäävien tavoitteiden kanssa. Mikäli liityntäpysäköintipaikkojen määrää ei voida lisätä, tulee huolehtia vähintään niiden määrän säilymisestä nykyisellä tasolla.

HSL korostaa, että liityntäpysäköintipaikkojen määrä ei idän suunnalla näillä näkymin ole kasvamassa muualla, vaan paine on ollut vähentää pysäköintiä useamman metroaseman läheisyydessä. Liityntäpysäköintiä koko Itä-Helsingissä tulisi tarkastella kokonaisuutena, eikä sen laatua ja määrää tule ainakaan heikentää nykyisestä.

Osan liityntäpysäköintipaikoista sijoittaminen kauemmas asemasta ei ole optimaalinen ratkaisu lopputilanteessa, vaan kasvattaa kysyntää entisestään muilla asemilla. On hyvä, että rakentamisen aikaiset väistöjärjestelyt liityntäpysäköinnille ovat suunnitelmissa mukana.

Vuorottaiskäyttö on mahdollista ja suositeltavaakin niiden toimintojen osalta, joiden pysäköintikysyntä ei osu liityntäpysäköinnin kanssa päällekkäin. Esimerkiksi hotellitoimintojen osalta pysäköinnin kysyntä arkipäivisin on oletettavasti alhaisempi, jolloin osa hotellin asiakaspaikoista voisi myös olla liityntäpysäköintikäytössä arkipäivisin. Tämä kasvattaisi liityntäpysäköinnille kokonaisuudessaan käytössä olevien paikkojen määrää.

Kaava-hankkeen edetessä pysäköintiratkaisut tulee suunnitella yhdessä HKL:n ja HSL:n kanssa koskien esimerkiksi liityntäpysäköinnille käytettävissä olevien paikkojen määrää, joukkoliikennematkustajaksi tunnistautumista, hinnoittelua ja laskentalaitteiden toteuttamista.

### **Pyöräily**

Terminaaliin on suunniteltu lisättävän pyöräpysäköintipaikkoja. Liityntäpysäköintiin tarkoitettujen pyöräpysäköintipaikkojen määrän kasvattamista (asemakaavassa vähintään 175 kpl) tulisi kuitenkin edelleen selvittää, esimerkiksi kaksikerroksisia telineitä hyödyntämällä. Myös laatu ja turvallisuus sekä sujuvat yhteydet metron sisäänkäynneille tulee olla lähtökohtina liityntäpyöräpysäköinnille. Pyöräpysäköinteihin tulee myös järjestää sujuvat ja selkeästi merkityt ajoyhteydet kaikista suunnista. Eri liikennemuotojen kohtaamisista terminaalin läheisyydessä tulee tehdä sujuvia



18.03.2020

207/10.02.03.00/2019

ja turvallisia. Kuormapyörien tilantarve tulisi myös huomioida pysäköintijärjestelyissä.

### **Rakentamisen aikaiset järjestelyt**

Terminaalien rakentamisen aikaiset tilapäisjärjestelyt tulee suunnitella yhteistyössä HSL:n kanssa ja sekä bussi- että metrolinjojen toimivuus pitää taata koko projektin ajan. Alustavasti Turunlinnantielle suunnitellusta tilapäisestä bussiterminaalista tulee olla sujuvat, esteettömät ja ympäri vuoden kunnossapidetyt kulkuyhteydet metroasemalle, ja pysäkeille tulee järjestää asianmukaiset katokset. Tilapäisjärjestelyjen suunnitelmien tulee olla valmiina hyvissä ajoin (vähintään viisi kuukautta) ennen tilapäisen terminaalien käyttöönottoa, jotta liikennöintiin vaikuttavat muutokset ehditään suunnitella ja liikennöitsijöitä ehditään tiedottaa hyvissä ajoin.

### **Kaavoitusprosessin jatko**

HSL:ää on kuultu suunnittelun yhteydessä suunnittelukilpailun aikaan, terminaaliluonnoksen laatimisen jälkeen, ja asemakaavan muutosehdotusta valmisteltaessa. Laiturikapasiteettiin on tullut toivomiamme muutoksia, mutta etenkin ympäröivän katuverkon osalta bussiliikenteen sujuvuuden mahdollistavien toimenpiteiden ja muutosten suunnittelua ei ole edistetty ja toteutettu riittävässä määrin.

Merkittävän uuden raideyhteyden ja ennen ainoistaan liikennekäytössä olleen korttelin täydennysrakentaminen vaikuttavat väistämättä alueen katuverkon toimivuuteen, joten siihen on suunniteltava ja toteutettava joukkoliikenteen ja muun liikenteen sujuvuuden mahdollistavat muutokset, jotta Itäkeskus voi toimia kaupungin tavoitteiden mukaisesti raideliikenteeseen tukeutuvan verkostokaupungin solmupisteinä.

Alimitoitettu bussiterminaalit tai terminaalien sujuvan käytön estävä muuttuneisiin tarpeisiin huonosti vastaava terminaalialue ympäröivä katuverkko ovat omiaan kasvattamaan liikennöintikustannuksia, vähentämään joukkoliikenteen houkuttelevuutta sekä verkostomaisen kaupunkirakenteen toteutumista ja toimivuutta.

HSL haluaa olla tiiviisti mukana terminaalien jatkosuunnittelussa.

Lisätietoja lausunnosta antaa Essi Kyllönen (0405370518) ja jatkosuunnittelussa yhteyshenkilönä on Hanna Pund (0406689170).

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Suvi Rihniemi  
Toimitusjohtaja

18.03.2020

207/10.02.03.00/2019

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 18.3.2020.  
Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.

Investointien hallinta / Risto Seppänen

19.3.2020

Helsingin kaupungin kirjaamo  
Kaupunkiympäristön toimiala  
PL 10 (Pohjoisesplanadi 11–13)  
00099 Helsingin kaupunki  
[helsinki.kirjaamo@hel.fi](mailto:helsinki.kirjaamo@hel.fi)

KYLK/ HEL 2018-010884

## ITÄKESKUS JOKERIKORTTELIN ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS (NRO 12633)

Olemme tutustuneet otsikossa mainittuun asemakaavaan ja asemakaavan muutoksen selostukseen.

Helen Sähköverkko Oy:llä ei ole asemakaavan muutosehdotukseen huomautettavaa.

HELEN SÄHKÖVERKKO Oy

\*)  
Aki Hämäläinen  
suunnittelupäällikkö

### JAKELU

Hinkkanen Mika	Kp
Hämäläinen Aki	Kp
Seppänen Risto	Kp
Kivirinne Jouni	St7
Oasmaa Kyösti	HaL427
Helsingin Kaupungin kirjaamo	

(\* koronatilanteesta johtuen olemme etätöissä, joten laitamme lausunnon tiedoksenne ilman allekirjoitusta)