

# Itäkeskuksen ja sen ympäristön suunnitteluperiaatteet

## Lähtötietoja

Kylik 29.3.2022

## Luettelo asiantuntijoista

### Helsingin kaupunki

#### Kaupunkiympäristön toimiala

Mikko Näveri, johtava arkkitehti (hankkeen valmistelija, asemakaavoitus)

Anri Linden, yksikön päällikkö (asemakaavoitus)

Jussi Jääskä, liikenneinsinööri (liikennesuunnittelu)

Johanna Iivonen, tiimipäällikkö (liikennesuunnittelu)

Pihla Sillanpää, johtava maisema-arkkitehti (kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu)

Juha Pennala, diplomi-insinööri (kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu)

Karri Kyllästinen, diplomi-insinööri (teknillistoloudellinen suunnittelu)

Sakari Mentu, arkkitehti (rakennussuojelu)

Ilkka Aaltonen, tiimipäällikkö (tonttipalvelut, kiinteistöjen kehittäminen)

#### Kaupunginkanslia

Ritva Tanner, projektinjohtaja (aluerakentaminen)

Valmisteluun tai suunnitelmien kommentointiin on lisäksi osallistunut lukuisia muita asiantuntijoita kaupunkiympäristön toimialalta, kulttuurin ja vapaa-ajan toimialalta, kasvatuksen ja koulutuksen toimialalta, kaupunginkansliasta ja pelastuslaitokselta.

### Itäkeskuksen pääväylien ja niihin liittyvien keskustakortteleiden viitesuunnittelu

Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik Oy

WSP Finland Oy

VSU maisema-arkkitehdit Oy

### Stoan ja Puhoksen alueen viitesuunnittelu

Arkkitehtitoimisto K2S Oy

Playa Arkkitehdit Oy

Nomaji maisema-arkkitehdit Oy

Ramboll Finland Oy

### Kaupun selvitys

Ramboll Finland Oy

### Kuvalähteet:

Nykytilanteen viistomakuvat sivuilla 1 (kansi) ja 38-40: Tietoa Finland Oy

Muut kuvat: Helsingin kaupunki tai Helsingin kaupunginmuseo ellei toisin mainittu kuvassa tai kuvatekstissä.

# Johdanto

Tähän vihkoon on koottu lähtötietoja suunnitteluperiaatteiden taustatiedoksi ja päätöksen tueksi. Lähtötiedoissa kuvataan alueen historiaa ja nykytilannetta sekä erilaisia kaavallisia lähtökohtia.



Näkymä Maamerkki-tornin  
huipulta lounaaseen.

# Sijainti ja asema kaupunkirakenteessa

Suunnittelualue sijaitsee Vartiokylän kaupunginosassa, Itäkeskuksen aluekeskuksessa ulottuen osittain viereisten osa-alueiden kuten Puotilan ja Myllypuron puolelle.

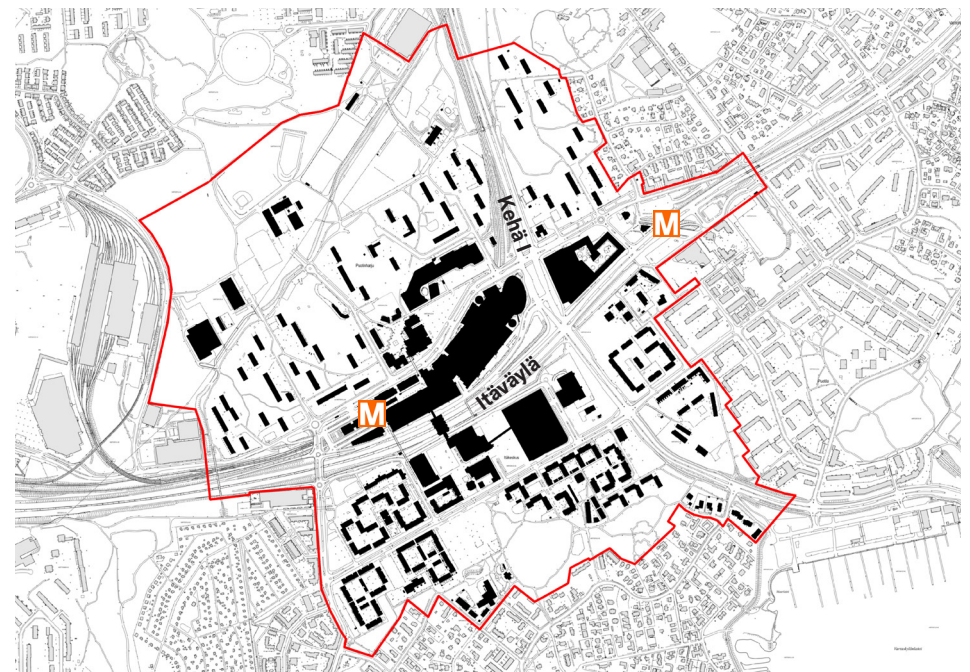
Alueen saavutettavuus on erinomainen niin joukko liikenteen välineillä (Itäkeskuksen metroasema ja linja-autoterminaali, Puotilan metroasema) kuin henkilöautoilla (Itäväylä ja Kehä I/Meripellontie). Vuonna 2024 Itäkeskuksesta kohti länttä liikennöinnin aloitettava Jokeri-pikaratikka parantaa entisestään saavutettavuutta ja korostaa Itäkeskuksen asemaa itäisen Helsingin toiminnallisena keskipisteenä.



Opaskartta.

## Suunnittelualue

Suunnittelualueen laajuus on noin 200 hehtaaria. Alueen ytimen muodostavat pääväyliin ja kahteen metroasemaan tukeutuvat, ostoskeskusten ja hypermarkettien hallitsemat keskustakorttelit sekä Puotinharjun ja Itäkeskuksen asuinkorttelit lähi-puistoineen. Suunnittelualueeseen kuuluu sen pohjoisosassa lisäksi Mustapuron laaksoon sijoittuvat puistot ja yleiset rakennukset sekä pääosa Myllypuron liikuntapuistosta. Puotilan puolelta suunnittelualueeseen on liitetty metroaseman korttelien lisäksi Itäväylään ja Meripellontiehen rajoittuvia alueita. Kaakossa suunnittelualue jatkuu Meripellontien suuntaisena häntänä kohti Vartiokylänlahtea siten, että alue lomittuu Puotilanrannan suunnittelualueen kanssa. Tarkastelualue ulottuu varsinaisen suunnittelualueen ulkopuolelle.



Suunnittelualueen rajaus.

# Historia

# Historia

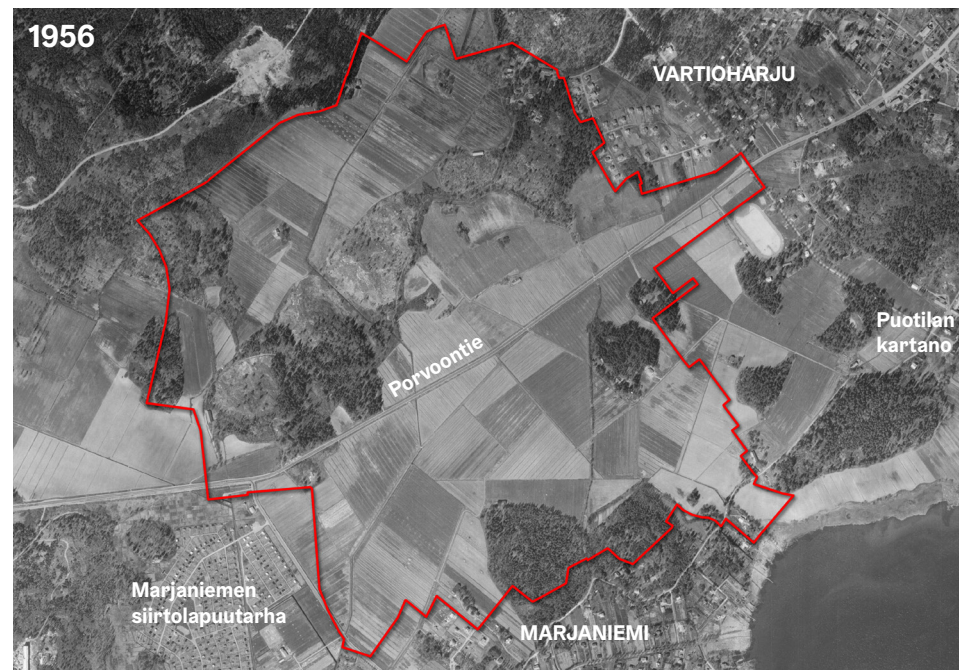
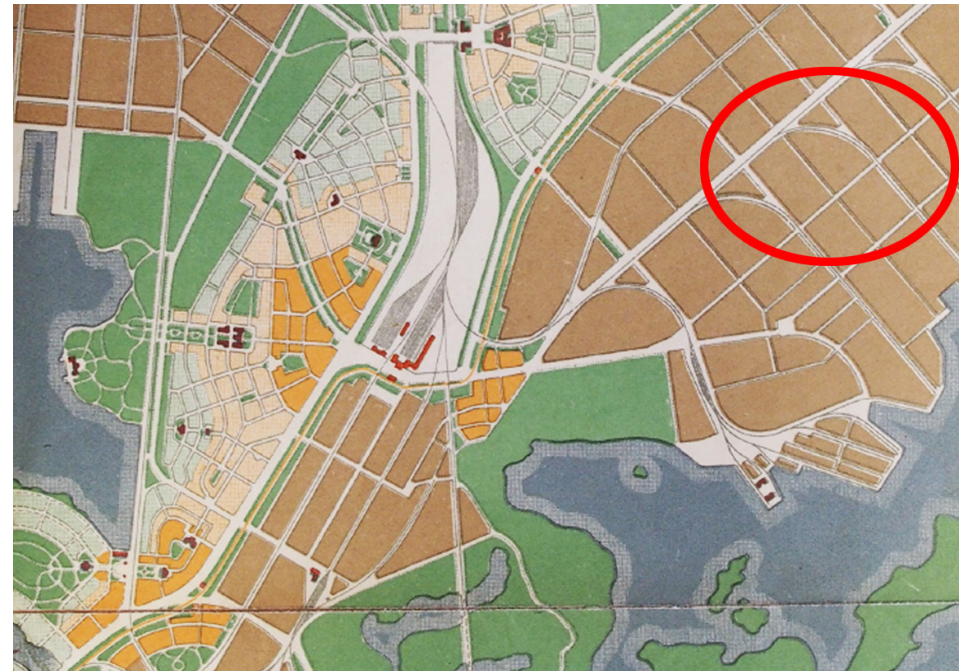
Suunnittelualueella ja sen lähiympäristöllä on näyttävä asema Helsingin ja oikeastaan koko Suomen kaupunkikehityksen lähihistoriassa. Laajojen historiallisten kehysten sisällä alue liittyy Suomen myöhäiseen kaupungistumiseen 1900-luvun jälkipuoliskolla, aikana jolloin eurooppalaisittain takapajuisesta ja vähävaraisesta Suomesta tuli vauras kulutusyhteiskunta. Alueliitosten jälkeen tämän tapahtui kaupungin kasvun ohjaamisella esikaupunkeihin. Samalla rakennettiin modernia, amerikkalaisin vivahtein vauhtiraidoitettua auto-kaupunkia. Seuraavassa vaiheessa urbanismi ajoi sisään pysäköintilaitoksiin ja metrotunneliin ja kaupunkilaiset jalkautuivat kaupallisten palatsien käytäville, kun kansainväliset vaikutteet ja ihanteet rakennettiin ulkoa ehkä vaatimattomien mutta sisäisesti ylitsepuersuilevien kauppakeskusten ja markettien muodossa. 2000-luvun aikana Helsingistä ja erityisesti Itä-Helsingistä on tullut myös väestöltään kansainvälinen ja etnisesti kirjava.

## 1800-luvulta toiseen maailmansotaan: Itä-Helsingin kaupunkisuunnittelun varhaiset vaiheet

1800-luvun lopulla teollistuminen kasvatti Suomen suurimpien kaupunkien väestöä ja muutti niiden kaupunkirakennetta. Maaseudulta kaupunkiin muuttaneet työläiset asettuivat joko asumaan ilman suurempaa viranomaisvalvontaa rakennettuihin esikaupunkeihin tai asuivat vuokralla kantakaupungissa. Helsingin väkiluku kaksinkertaistui 1900-luvun kahden ensimmäisen vuosikymmenen aikana noin 150 000 asukkaaseen. Alkoi käydä selväksi, että kaupungin alue ei riittäisi uudelle väestölle.

Asemakaavoitus oli kasvupaineiden johdosta ulotettava Helsingin rajojen ulkopuolelle, myös itään. Eliel Saarisen vuonna 1915 julkaistussa Munkkiniemi-Haaga-suunnitelmassa esitettiin vientite-

Ote Suur-Helsingin yleiskaavasta vuodelta 1918. Tässä vaiheessa itäisestä Helsingistä kaavailtiin pääasiassa teollisuuden ja satamatoimintojen hallitsemaa aluetta (ruskealla merkityt korttelit). Nykyinen Itäkeskuksen alue on merkitty summittaisesti karttaan.



Suunnittelualue ja sen lähiympäristö ennen lähiö rakentamisen alkua. Uudet rintamiestalot Marjaniemessä ja Vartioharjussa, urheilukenttä Puotilan kartanolle johtavan historiallisen tien varrella sekä luotisuora Porvoontie ovat uuden aikakauden ensimmäisiä tunnusmerkkejä muutoin "neitseellisessä" maalaismaisemassa.

ollisuutta palveleva teollisuusalue satamineen, junanratoineen ja asuinalueineen sijoitettavaksi Herttoniemeen, josta kaupunkirakenne jatkuisi samankaltaisena laajojen teollisuusalueiden ja puutarhakaupunkimaisten asuinalueiden yhdistelmänä pohjoiseen ja itään. Perusrakenne toistui Saarisen, Sjöströmin ja Jungin vuoden 1918 ehdotuksessa Suur-Helsingin yleiskaavaksi, joka tunnetaan myös nimellä Pro Helsingfors.

Itään Porvoota kohti johtava väylä, ”Herttoniemen bulevardi”, esiintyi Birger Brunilan kaavaluonnoksissa jo 1920-luvun alussa. Tielinja toteutui jonkin verran bulevardia vaatimattomammassa muodossa, kun uusi Porvooseen johtava tie (vuodesta 1967 lähtien Itäväylä) rakennettiin työttömyystöinä vuosina 1936-1939. Tässä vaiheessa nykyisen Itäkeskuksen alue ja kilpailun suunnittelualue olivat vielä läheisen Puotilan kartanon historiaan liittyvää viljelysmaata, jota täplittivät metsäiset kallioselänteet. Eikä alue ollut 1930-luvulla vielä Helsingin maalaiskuntaa, joka nykyään tunnetaan nimellä Vantaa.

### 1946-1960: Suuri alueliitos ja lähiöiden suunnittelu

Helsingin suuri alueliitos toteutui sotavuosien jälkeen vuonna 1946. Laajoja alueita Helsingin maalaiskuntaa ja pieniä itsenäisiä kuntia kuten Kulo-saari liitettiin valtiollisella päätöksellä Helsinkiin. Liitoksen seurauksena Helsinki sai yli 50 000 uutta asukasta ja kaupungin pinta-ala viisinkertais-tui. Samaan aikaan muuttoliike maalta kaupunkiin jatkui, sodan aiheuttamia tuhoja oli korjattava ja rintamamiehiä ja sotaleskiä asutettava.

Kaupungin nopeasta kasvusta seurannutta asu-topulaa lievittämään kaavoitettiin uusille alueille kerrostaloalueita, joita kutsuttiin professori Otto I. Meurmanin keksimällä uudissanalla ”lähiö”. Lähiöiden suunnittelun keskeinen periaate oli uusien kaupunginosien sijoittaminen erilleen ole-

massa olevasta kaupunkirakenteesta siten, että niiden välille jäi luonnontilaiseksi jätetty alue. Uusien kaupunginosien tuli Meurmanin mukaan olla 2 000 – 10 000 asukkaan suuruisia ja omavaraisia kaupan ja palveluiden suhteen.

Itäisessä Helsingissä ensimmäinen lähiö rakennettiin Herttoniemeen 1950-luvun aikana. Lähiöteoria vaikutti voimakkaasti vuoden 1960 Helsingin yleiskaavaan, jossa asumalähiöt yhdistettiin viheralueiden toisistaan erottamaksi ryhmiksi, joista yhtenä niistä nykyisen Itäkeskuksen ympäröimä alue olisi saanut oman suurkeskuk-sen. Ehdotukseen sisältyi jo aikaisemmin vuonna 1953 laadittu luonnos, jossa lähiöt oli sijoitettu

nauhamaisesti uusien esikaupunkiratojen ja ole-massa olevien VR:n ratojen varrelle. Suunnitelmat esikaupunkeihin liikennöivistä pikaraitioteistä päivittyvät myöhemmin metrokksi. Metrotoimikun-ta perustettiin jo vuonna 1959, mutta rakentamis-päätöstä ja metron valmistumista saatiin odottaa vielä pitkään.

### 1960-luku: Puotila ja Puotinharju, lähiörakenta-misen ensimmäinen vaihe

Sekä Puotilan että Puotinharjun kerrostaloalueet toteutettiin pääasiassa 1960-luvun ensimmäisen puoliskon aikana. Puotilassa toteutuksesta vas-



Esikaupunkialueen asutuksen ja esikaupunkiratojen sijoittamis-kaavio vuodelta 1953. Vuoden 1960 Helsingin yleiskaavan kuvi-tusta. Kaavio kuvaa varsin tark-kaan vuosikymmeniä myöhemmin toteutuneen itäisen Helsingin metrolinjat.

tasi kaksi rakennusliikettä, Haka ja Sato. Puotinharjussa toteuttajien kirjo oli suurempi. Noin viiden vuoden aikana uusia asuntoja syntyi yli 15 000 asukkaalle (nytemmin asukasmäärä on pienentynyt väestörakenteen muututtua).

Puotilan kerrostaloalue sai asemakaavansa vuonna 1959 ja Puotinharjun alue vuonna 1961. Puotilan alueen ensimmäisen asemakaavan laati arkkitehti Airi Maria Fröjdman. Puotinharjun alueen suunnittelusta vastasi arkkitehti Pentti Ahola.

Lähekkäisistä suunnittelu- ja rakentamisvuosista huolimatta Puotilan ja Puotinharjun asuinalueet ovat hämmästyttävän erilaisia. Puotilassa matalat, pääosin vain kolmikerroksiset ja käsityönä rapatut asuintalot muodostavat suljettuja ja intiimejä pihapiirejä siinä missä Puotinharjun asemakaava ja sinne toteutuneet, maastoon sijoitettuja kompassin neuloja muistuttavat, julkisivuiltaan linjakkaan pelkistetyt rakennukset edustavat aikansa tyyli- ja muotokauden modernismia suomalaisittain jopa sankarilliseksi luonnehdittavassa mittakaavassa. Merkittäviä eroja on myös liikennetarkoituksissa: Puotilassa on traditionaalinen, joskin harva katuverkko, ja alun perin kaupunkirataa suunniteltiin rohkeasti keskelle koko aluetta. Puotinharjussa liikennejärjestelyt ovat suunnitteluajankohta huomioiden modernimpia: Eri liikennemuodot ovat erotettu tehokkaasti toisistaan ja ulkosoittainen ajoneuvoliikenne virtaa yhden kokoojakadun kautta (Turunlinnantie-Vanhalinnantie). Puotinharjun kaavasuunnittelijan, Pentti Aholan tuotannossa erityisesti Le Corbusier -vaikutteet olivatkin yleisesti vahvoja, ja niitä sekä muita ns. CIAM-ihanteiden mukaisen kaupunkisuunnittelun ja arkkitehtuurin

Nykyisen Puotilan kerrostaloalueen ensimmäinen asemakaava vuodelta 1959. Arkkitehti Airi Maria Fröjdmanin laatimassa kaavassa huomiota herättävät aikansa suunnitelmille epätyypilliset, puolittain suljetut korttelit ja Puotilan kartanolle johtava lehmuskujat, Rantakartanontie, joka kiinnittää uuden alueen voimakkaasti pitkään historiaan. Myös esikaupunkiradan urbaani mitoitus ja rohkea linjaus alueen läpi hämmästyttää jälkikäteen. Fröjdmanin suunnittelemaa kaavaa voi pitää näkökulmasta riippuen taantumuksellisena tai edistyksellisena.

Asemakaava on edelleen voimassa valtaosalla alueen tonteista ja puistoista lukuun ottamatta Itäväylän ja ostarin välistä aluetta, jossa on tehty runsaasti kaavamuutoksia Vuosaaren johtavan metrolinjan rakentamisen yhteydessä.



Nykyistä Puotinharjun aluetta kutsuttiin alkuun Puotilaksi. Alueen ensimmäinen asemakaava, joka vahvistui vuonna 1961, laadittiin kokonaan Helsingin kaupungin omistuksessa olevalle ja käytännössä rakentamattomalle alueelle. Niinpä kaupunkisuunnitelma on ollut mahdollista laatia maasto-olosuhteita ja muutamia tie- tai raitelinjauksia lukuun ottamatta niin sanotusti puhtaalle paperille aikakauden ihanteista ja suurmassoitteiden taiteellista tavoitteista tinkimättä.

Todellisuudessa erilaiset tekniset ja taloudelliset tavoitteet ovat myös ohjanneet ratkaisuja. Lakonisen toteava kaavaselostus kertoo varsin vähän suunnittelijoiden intentioista määrällisten tavoitteiden tuolla puolen.

Tämä ensimmäinen asemakaava on valtaosin edelleen voimassa asuintonttien alueella. Sen sijaan kaupallisen keskuksen ja metron alueella tilanne muuttunut moneen otteeseen ja radikaalisti.





tunnusmerkkejä voi vaivatta havaita Puotinharjun alueelta, joka on säilynyt monin paikoin muuttamattomana.

Yhteinen piirre Puotilan ja Puotinharjun alueilla on koulujen sijoittelu enemmän tai vähemmän erilleen asutokortteleista ja kaupallisten palveluiden keskittäminen ostoskeskukseen. Puotilassa ostari, joka tosin on kirjoitushetkellä (2/2022) tulossa purettavaksi ja korvattavaksi uudella liikekeskuksella, on pysynyt naapurustonsa selkeänä keskipisteenä, mutta Puotinharjussa 1960-luvulla rakennettu ja myöhemmin laajennettu ostari on ajautunut kaupunkirakenteessa ja -kehityksessä sivuraiteelle.

Itäkeskuksen nykyisten asuinkorttelien alue vuonna 1966. Taustalla vasta valmistuneita Puotinharjun kerrostaloja.

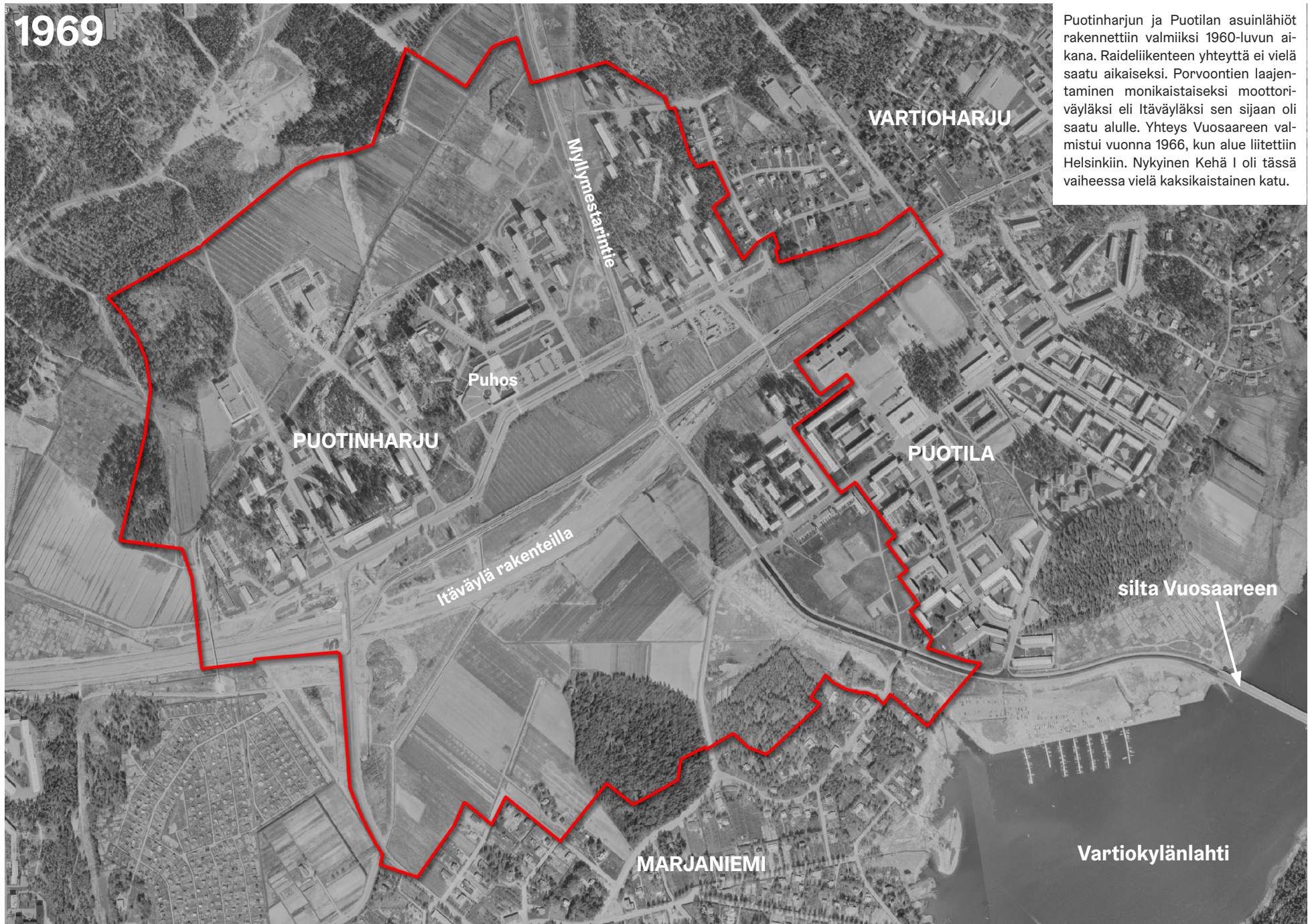


Puotinharjun alueen asemakaavaan merkitystä ostoskeskuksen suunnittelusta järjestettiin vuonna 1962 kutsukilpailu, jonka voittajaksi valittiin arkkitehti Erkki Karvisen ehdotus. Kilpailun tehtävänannon mukaisesti ostoskeskus suunniteltiin toteuttavaksi vaiheittain. Ensimmäinen vaihe, eli viuhkan muotoisena A-osana nyttemmin tunnettu rakennusosa, avattiin asiakkaiden käyttöön helmikuussa 1965. Puotinharjun Puhos oli valmistuessaan maan suurin.

Kuva oikealla alhaalla: Ilmakuva etelästä katsottuna. Kuvaushetki todennäköisesti 1960- ja -70-lukujen vaihe, jolloin Itäkeskuksen yleiskaavoitus oli jo käynnissä. Puotinharjun taustalla erottuvat Myllypuron ja Kontulan valkoiset lamellit; kaikki Pentti Aholan suunnittelema lähiötä.



1969



Puotiharjun ja Puotilan asuinlähiöt rakennettiin valmiiksi 1960-luvun aikana. Raideliikenteen yhteyttä ei vielä saatu aikaiseksi. Porvoontien laajentaminen monikaistaiseksi moottoriväyläksi eli Itäväyläksi sen sijaan oli saatu alulle. Yhteys Vuosaareen valmistui vuonna 1966, kun alue liitettiin Helsinkiin. Nykyinen Kehä I oli tässä vaiheessa vielä kaksikaistainen katu.

## 1970-luku: Itäkeskuksesta aluekeskus, lähiö- rakentamisen toinen vaihe

Helsingin kaupunginvaltuuston vuonna 1969 tekemä päätös metron rakentamisesta vaikutti merkittävällä tavalla ei ainoastaan nykyisen Itäkeskuksen alueen vaan koko Itä-Helsingin kehitykseen ja alueelle seuraavina vuosikymmeninä laadittuihin kaavasunnitelmiin. Uusia tuulia puhalsi myös ihanteiden ja ideologioiden tasolla. Lähiörakentamisen ensimmäisten vaiheiden tuloksia kohtaan esitetty kritiikki voimistui 1960-luvun loppua lähestyttäessä. Samanaikaisesti uudet esteettiset ja teoreettiset ihanteet valtasivat kotimaisten kaupunkisuunnittelu- ja rakennussuunnittelukilpailujen kärkisijat, diplomityöt ja teoreettiset tutkielmat ja yhdistyivät sen jälkeen leveäksi valtavrakkiksi. Sen tunnistettavimpana fyysisenä ilmentymänä voitaneen pitää ruutukaavan voittokulkua, joka saapui ryminällä myös Itäkeskukseen.

1970-luvulle saavuttaessa edellisen kahden vuosikymmenen aikana toteutettuja lähiöitä pidettiin toiminnallisesti ja sosiaalisesti liian yksipuolisina ja toisaalta maankäytöltään tuhlailevina. Kritiikkiä kiihdyttivät edellä mainittujen ihanteiden päivitysten lisäksi jatkuvat kaupungin kasvupaineet. Helsingin keskustassa ne olivat aiheuttaneet asukkaiden pakoa ja toimistumista. Uusien esikaupunkikeskusten oli tarkoitus vähentää työpaikkojen ja palveluiden yksipuolista sijoittumista ja keskustahakuisen liikenteen ruuhkautumista.

Puotinharjun ja Puotilan välimaastoon sijoittuvasta alueesta suunniteltiin itäisen Helsingin yli 100 000 asukkaalle aluekeskus, Itäkeskus. Aluekeskuksen sijainnista päätettiin vuonna 1972. Aluetta koskeva yleissuunnitelma hyväksyttiin vuonna 1974 ensimmäisen asteen yleiskaavana. Asemakaavoja laadittiin nopeaan

1970-luvulla ”ylhäältä alas” tiedottaminen kaupunkisuunnittelun koukeroista ja osallistumisen mahdollisuuksista kasvoi aikaisempaan vuosikymmeneen verrattuna, epäilemättä tapahtuneen yleisen yhteiskunnallistumisen ja politisoitumisen seurauksena, mutta myös reaktiona esiin nousseeseen kaupunkisuunnittelukritiikkiin. Esimerkkinä tästä Itäkeskustiedote, jonka kansikuva vieressä. Keväällä 1973 julkaistussa lehdyksessä kerrottiin asiallisella ja samalla railakkaan kansanomaisella otteella alueen suunnitelmista ja kaupunkilaisten vaikutusmahdollisuuksista. Kuten kannen kuvakuplasta voidaan lukea, tiedotteen tekemiseen osallistui kaupunkisuunnitteluviraston lisäksi taideteollisen oppilaitoksen opiskelijoita.



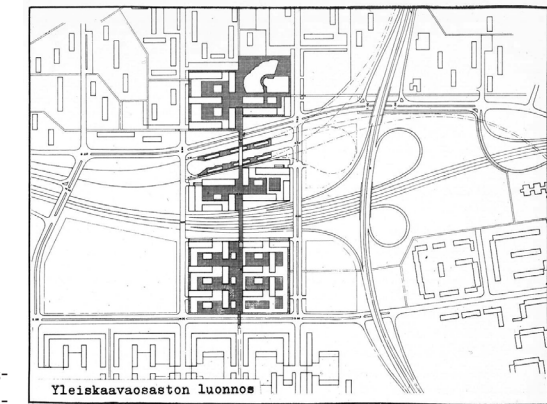
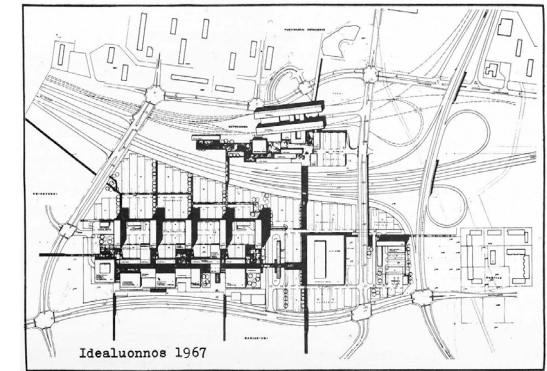
tahtiin seuranneina vuosina, mutta varsinkin liiketorttelien kaavoja muutettiin ja laajennettiin useaan otteeseen seuraavina vuosikymmeninä.

Suunnitelma Itäkeskuksesta laajensi rakennetun kaupungin Puotinharjun puolelta toiselle puolelle Itäväylää, joka 1970-luvulle saavuttaessa oli vielä viljelysmaata. Metrorata ja Itäkeskuksen metroasema sijoitettiin aikaisempien raiteliikennesuunnitelmien mukaisesti Puotinharjun puolelle uutta keskustaa. Metron päälle osoitettiin liike- ja toimistorakennusten keskittymä, joka laajeni kattajien siltojen kautta Itäväylän toiselle puolelle. 1970-luvun suunnitelmissa eritasokeskustan jalkakulkukansien- ja siltojen oli tarkoitus ulottua myös Puhoksen puolelle ja etelässä aina Ystävydenpuistoon saakka. Keskusta-alueen vieressä Itäväylän ja nykyisen Kehä I:n risteyksestä hahmoteltiin mittavaa ajoneuvojen eritasoliittymää. Uudet asuinkorttelit sijoitettiin Kauppakartanonkaduksi nimetyn bulevardin varrelle.

Anja Kervanto Nevanlinna kuvaa (Helsingin kaupungin historia vuodesta 1945, neljäs osa) Itäkeskuksen suunnitelmaa seuraavasti: ”Aluekeskuksen ydin oli pohjois-eteläsuuntainen kolmen aukion sarja ja niitä yhdistävä kävelyakseli jalankulkusiltoineen Itäväylän (Vanhan Porvoontien) ja samansuuntaisen, Puotinharjun puoleisena koojakatuna toimivan Turunlinnantien ylitse. Eteläisempi Hansasilta oli katettu. Pohjoisaukiota sävyttivät sen ympärille keskitetyt julkiset palvelut, keskimäisen aukion kautta kuljettiin metroasemalle, bussiterminaaliin ja kauppakeskukseen, kun taas eteläisen aukion luonne painottui toimistotiloihin ja sen vierelle rakennettuihin uusiin asuintaloihin. Julkisten tilojen sarja yhdisti samalla vanhat asuinalueet kaupunkimaisemmaksi kokonaisuudeksi.”

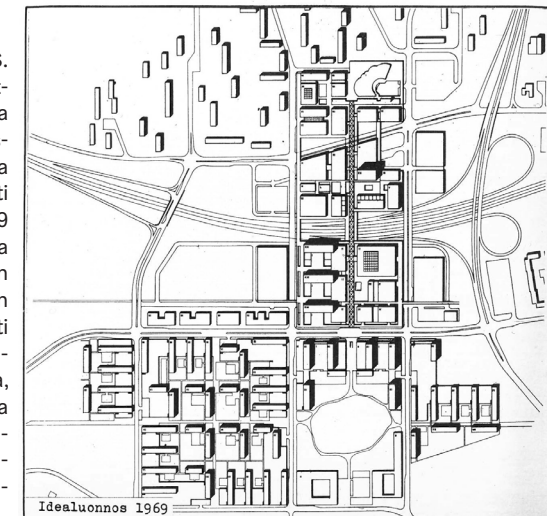
1970-luvun alkuvuosina laaditun suunnitelman ero vain jokunen vuosi aikaisemmin valmistuneeseen, funktionalismin ihanteita tyylipuhtaasti tois-

tavaan Puotinharjun alueeseen ei ehkä olisi voinut olla suurempi. 1970-luvulla hahmoteltu Itäkeskus on esimerkki uudesta kaupunkisuunnitteluihanteesta, uudesta modernin kaupungin tulkinnasta, jota Suomessa on kutsuttu myös kompaktikaupungiksi. Sen myötä teki paluun rakennuksiin rajatut kadut ja aukiot, ruutukaavoitus (ja melkein myös umpikorttelit) ja ennen kaikkea kaupunki julkisena, sosiaalisena elinympäristönä. Valitettavasti vuoden 1974 jälkeen keskusta-alueella tapahtuneet lukuisat suunnitelmamuutokset ovat vesittäneet alkuperäisiä tavoitteita. Lisäksi on todettava, että kaikista edeltävien vuosikymmenten funktionalistisista ihanteista, joilla pyrittiin kaiken kattavaan kaupunkirakenteen ja -elämän segregointiin, ei suinkaan päästy eikä edes haluttu eroon. Siitä ovat osoituksena nykypäivänä alueella havaittavissa olevat monet epäkohdat, joihin nyt pyrimme uusilla suunnitteluperiaatteilla ja suunnitelmillä puuttumaan.



Seuraavalla sivulla Itäkeskuksen yleiskaavan (4.12.1973) havainnekuva. Viereissä sitä edeltäviä luonnoksia.

Ylinä Olli Parviaisen vuonna 1967 L.S. Nymanin perikunnan (alueen merkittävä maanomistaja) toimeksiannosta laatima ideasuunnitelma. Keskellä yleiskaava-alueen luonnos vuodelta 1968 ja alinna jälleen Olli Parviaisen, ilmeisesti kaupungin tilauksesta vuonna 1969 laatima luonnos. Näissä tutkimisissa ja 1973 valmistuneessa versiossa on nähtävissä ajattelutavan ja tavoitteiden evoluutio, jonka alkupäässä on tiukasti 1960-luvulle kuuluva, amerikkalaisihanteiden mukainen autoilijoiden suburbia, ja toisessa päässä yllättävällä tavalla ristiriitaisia piirteitä sisältävä malli kaupungista, jossa kosmopoliittinen koneromantiikka kohtaa kotimaisen empirekaupungin perinteen.

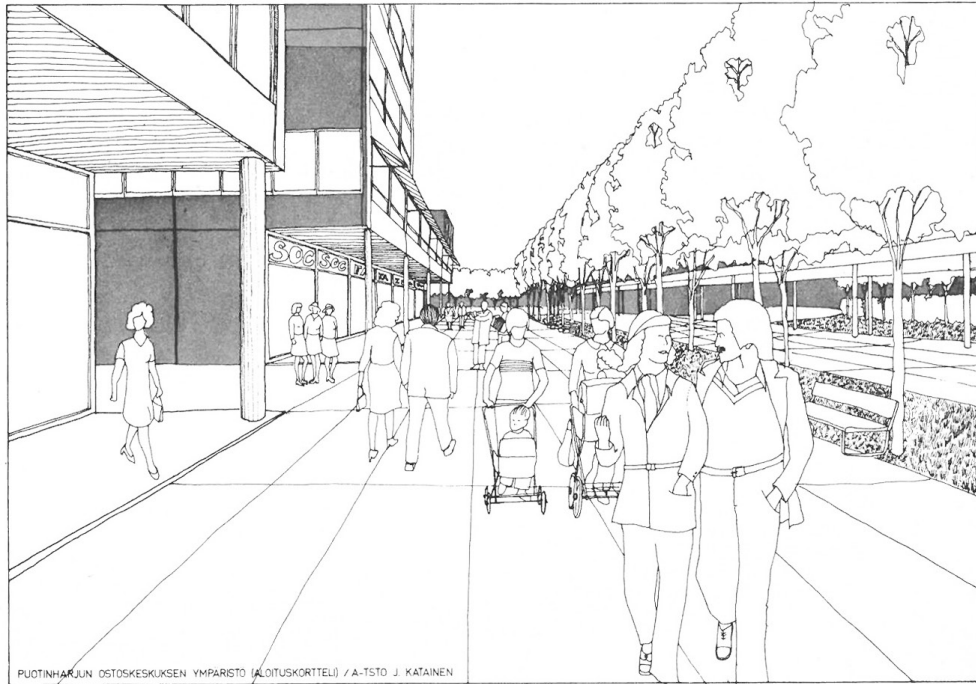


Itäkeskuksen yleiskaavan (4.12.1973) havainnekuva.

Huomionarvoista on mm.

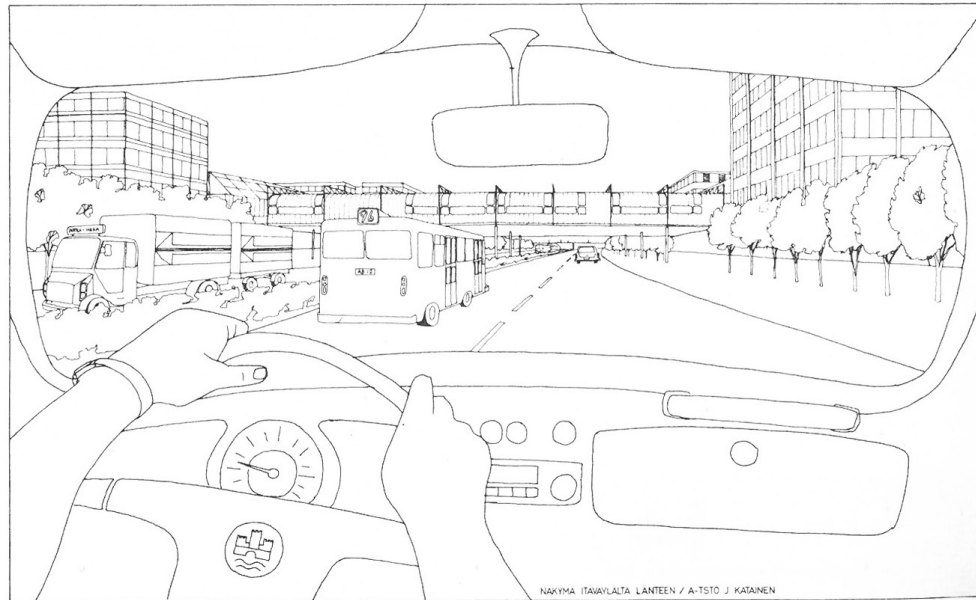
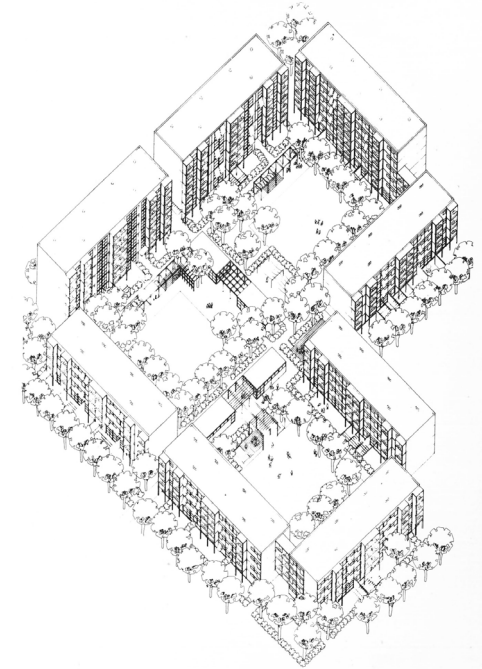
- kuinka viimeistelyä asuinkortteleiden suunnittelu oli jo tässä vaiheessa.
- kuinka itä-pasilamainen eritasokeskusta oli tarkoitus ulottaa Puhoksen terasseille ja nykyisen Stoa aukion alueelle asti.
- kuinka Itäväylä on ollut tavoitteena ylittää verraten tiheällä siltojen sarjalla, joista keskimääräinen vastaa periaatteen tasolla toteutunutta tilannetta, mutta suoraviivaisemmin.
- kuinka pääväylien risteystä on suunniteltu koko nykyisen Prisman korttelin nielaisevana eritasospalettina.
- kuinka Marjaniemen siirtolapuutarhan purkaminen on nähty mahdollisena uuden sairaalan ja asuntojen toteuttamiseksi.



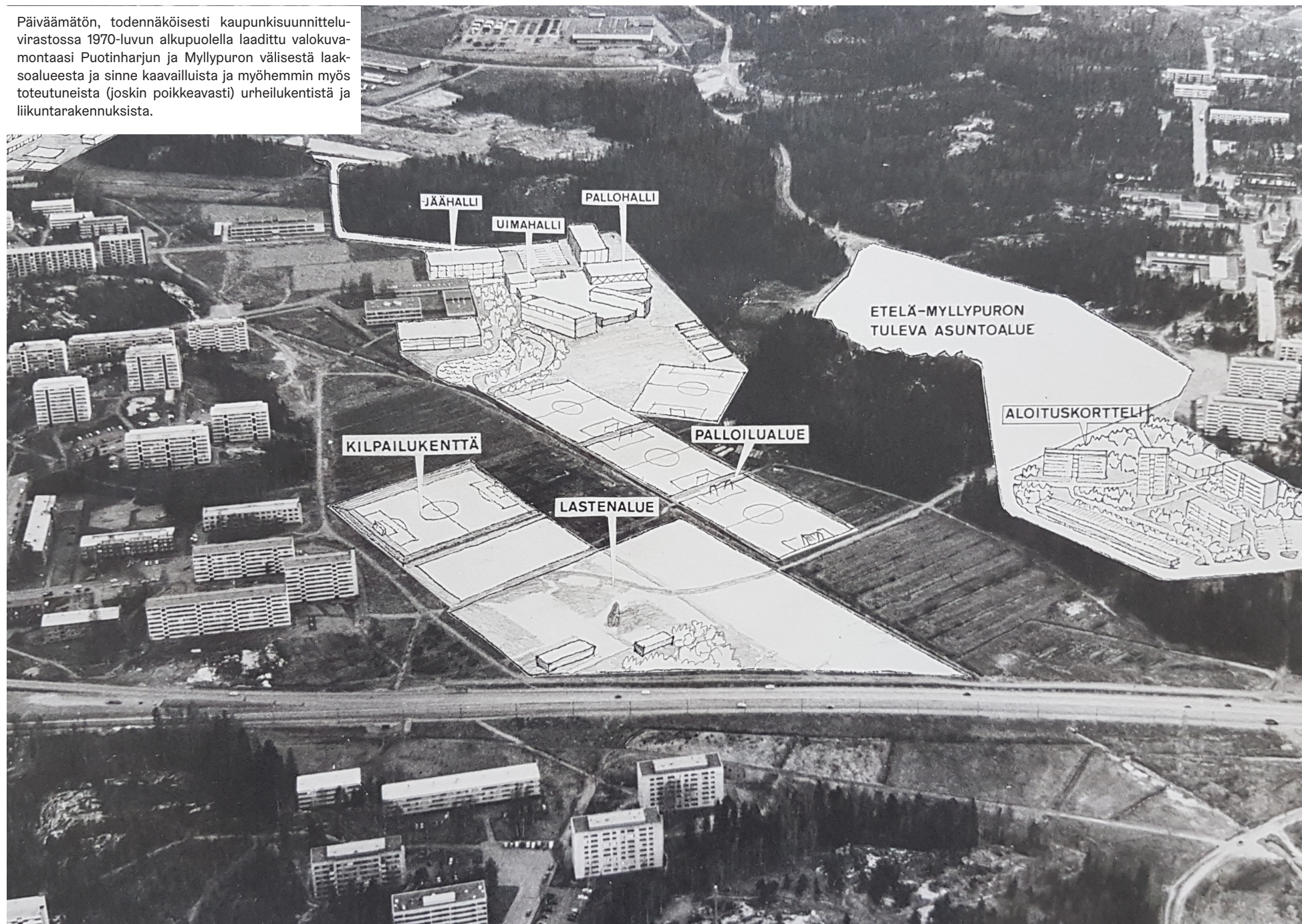


Tällä sivulla kolme kuvaotetta Itäkeskuksen yleiskaavasta (4.12.1973): Vasemmalla perspektiivikuvat Puotinharjun ostoskeskuksen ympäristöstä ja ratin takaa Itäväylältä (A-tsto Juhani Katainen), oikealla malli asuinkorttelista (KATRAS/ Pekka Helin).

Alla oikealla vuonna 1978 laadittu luonnos alueesta (Kaupunkisuunnitteluvirasto/Itäkeskusprojekti). Tässä vaiheessa Kaupakartanonkatuun rajautuvat asuinkorttelit olivat jo suunniteltu ja osin myös rakennettu, mutta liikeskusta molemmin puolin Itäväylää oli monin paikoin vielä suunnittelupöydällä ja etsi toteuttajiaan. Stoa ja kirkon rakennusryhmä on piirretty kuvaan edellisenä vuonna ratkenneen kilpailun voittajaehdotuksen mukaisina.



Päiväämätön, todennäköisesti kaupunkisuunnittelu-  
virastossa 1970-luvun alkupuolella laadittu valokuva-  
montaasi Puotinharjun ja Myllypuron välisestä laak-  
soalueesta ja sinne kaavailuista ja myöhemmin myös  
toteutuneista (joskin poikkeavasti) urheilukentistä ja  
liikuntarakennuksista.



## 1980- ja 1990-luvut: Itäkeskuksesta kulutuskeskus, yleissuunnitelman urbaani sommitelma hahmottuu

Maailman pohjoisin metrojärjestelmä avattiin liikenteelle vuonna 1982. Hypermarketti K-Citymarket oli valmistunut Itäväylän eteläpuolelle vuonna 1977, mutta Itäkeskuksen keskustakortteleiden rakentaminen pääsi toden teolla vauhtiin vasta metron valmistuttua. Metroasemaan linkittyvän kauppakeskuksen ensimmäinen rakennusosa ja samalla Tallinnanaukio valmistuivat 1984.

Vuonna 1984 avautuivat myös mm. kirjaston ja esittävän taiteen tiloja sisältävä monitoimitalo (nykyään kulttuurikeskus Stoa) ja kirkko seurakuntatiloineen (Matteuksen kirkko) Turunlinnantien pohjoispuolella, Tallinnanaukiolta ja Puhokselle johtavan reitin varrella. Hengen ja sivistyksen ravintoa tarjoilevat, klassisten esikuvien ja Alvar Aallon perintöä kunnioittavaa punatiilimodernismia edustavat rakennukset ja mahtipontisella veistoksella viimeistelty aukio, jonka laidalle toiminnot sommiteltiin, oli epäilemättä tarkoitus muodostua lähiympäristönsä ja ehkä koko itäisen Helsingin symboliseksi keskuksiksi. Jaloista aikeista huolimatta koolla on loppujen lopuksi merkitystä: Seuraavina vuosina alueen kollektiivinen keskipiste pirstaloitui alati laajenevien kaupallisten rakennuskompleksien puolijulkiselle käytäville. Samalla kun kauppakeskus Itiksestä (alkuperäiseltä nimeltään Itäkeskus) kasvoi 1990-luvun aikana pohjoismaiden suurin lajissaan ja jopa kilpailija Helsingin keskustan kaupalliselle tarjonnalle, tien toisella puolella Stoa aukion laidalle kyyristyneet julkiset rakennukset tuntuivat kuin kutistuneen. Vaikutelmaa edelleen korostaa aukion tilallinen keskeneräisyys, joka ei ole kohentunut viimeisen 35 vuoden aikana.

Kauppakeskus Itiksen merkittävin laajennusosa valmistui valtakunnallisen laman keskellä vuonna 1992. Edellisen vuosikymmenen aikana Helsingin

Itäkeskuksen metro- ja busiaseman katokset ja läntinen lippuhalli heti valmistumisen jälkeen. Suunnittelu ja rakentaminen 1974-1982. Suunnittelija arkkitehti Juhani Katainen, kuva Kari Hakli. Jos kirjoitushetkellä vireillä olevat uudet suunnitelmat toteutuvat, kuvan rakenteet puretaan uuden joukkoliikenneterminaalin sisältävän rakennushankkeen tieltä.



Kauppakeskus Itäkeskuksen (nykyinen itis) ensimmäisen rakennusosan pasaasi. Suunnittelu ja rakentaminen 1980-1984. Suunnittelijat Gullichen-Kairamo-Vormala/Erkki Kairamo. Kuva Simo Rista. Rakennusosan julkisivut ja pasasiin pylväs- ja valokattorarakenteet ovat nyttemmin suojeltu asemakaavalla (tullut voimaan 2019).





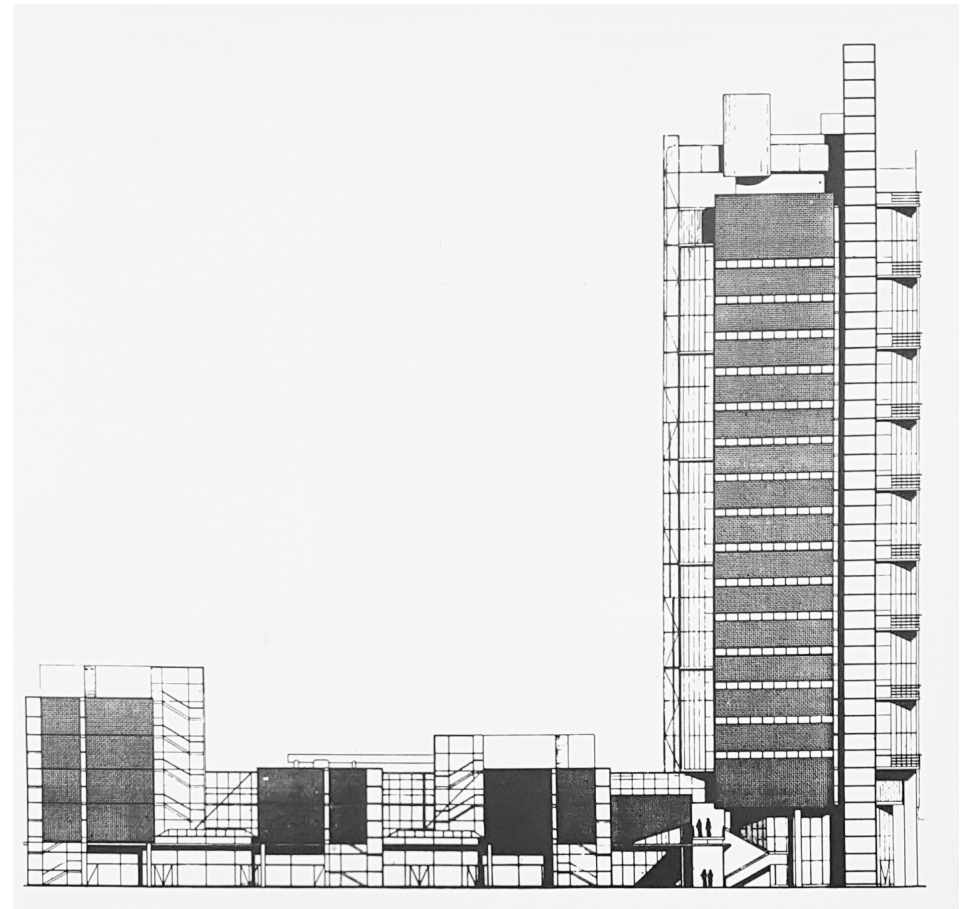
keskustassa virinnyt avoimesti kulutuskeskeinen city-kulttuuri saapui esikaupunkivyöhykkeelle 200 metriä pitkän lasikatteisen kauppagallerian muodossa. Bulevardiksi nimetty kauppakäytävä (ja siihen liittyvät aikaisemmin valmistuneet haarat) on edelleen Itäkeskuksen alueen tärkein katu, kun mittarina pidetään jalankulkijoiden ja ns. urbaanien aktiviteettien määrää. Vuoden 1974 yleissuunnitelman ajatus metroasemalta kohti itää suunnatusta liikerakennusten rajaamasta kävelykadusta toteutui noin 20 vuotta myöhemmin, mutta yksityisen kiinteistön sisätilana.

Siinä missä kauppakeskus Itis kasvoi vuosien saatossa horisontaaliseksi pilvenpiirtäjäksi ja eräänlaiseksi Itäväylän rinnakkaiskaduksi, toiselle puolelle Itäväylää kohosi vertikaaliseksi vastinpariksi alueen ainoa tornirakennus, arkkitehtonisesti maineikas Maamerkki. Hoikan vartensa ja konstruktivististen tehosteosiensa ansiosta kerroslukumääränsä (16) korkeammalta vaikuttava, vuonna 1987 valmistunut torni suunniteltiin nimensä mukaisesti Itäkeskuksen eteläisen liikekeskusta-alueen maamerkiksi, jota kohti suunnistamalla löytää Lyypekin aukion. Nykyisellään apeaan tilaan taantunut aukio on eteläinen alku- tai päätepiste jo vuoden 1970-luvun alun suunnitelmissa hahmotellulle kaupunkitilojen sarjalle ja sosiaaliselle ja kaupalliselle käytävälle, joka kulkee Maamerkin juurelta Hansasillan ja kauppakeskus Itiksen kautta Tallinnanaukiolle ja sieltä joko metroasemalle tai eteenpäin Stoa-aukiolle ja pienin ponnistuksin aina Puhoksen ostarin atriumpihalle.

Helsingin Haka järjesti vuonna 1977-78 kutsukilpailun toimistotornista Itäkeskukseen. Kilpailun voitti ehdotus ”Valo-merkki”, jonka tekijät olivat Arkkitehdit Ky/Erkki Kairamo. Kilpailun tuloksia esiteltiin tuoreeltaan Arkkitehti-lehden numerossa 4/1978: *”Alkuvuodesta, samaan aikaan kun taistelu Helsinki-tornista kävi kuumimmillaan, ratkaistiin kaupungissa toinen tornikysymys ilman kummempia soraääniä. Ero oli asetelmisakin. Kun Helsinki-tornin vastustuksessa oli kysymys kantakaupungin historiallisten ympäristöarvojen puolustamisesta, voitiin Itäkeskuksen tornikilpailu nähdä perusteltuna pyrkimyksenä luoda kaupunkivallista luonnetta rakenteilla olevalle uudelle aluekeskukselle. Itäkeskus nousee savipelloille, joilta puuttuvat yhtä hyvin maisemalliset kiintopisteet kuin vanha rakennuskantakin.”*

Torni ja liikekeskus sen juurella valmistuivat vasta kymmenen vuotta kisan jälkeen, 1987. Liikekeskus muuttui kilpailuehdotuksesta runsaasti. Vuonna 2015 torni muutettiin asunkäyttöön. Ainoa näkyvä, mutta silti vaikeasti havaittavissa muutos, oli ikkunarivien alareunan laskeminen kahden klinkkerin verran.

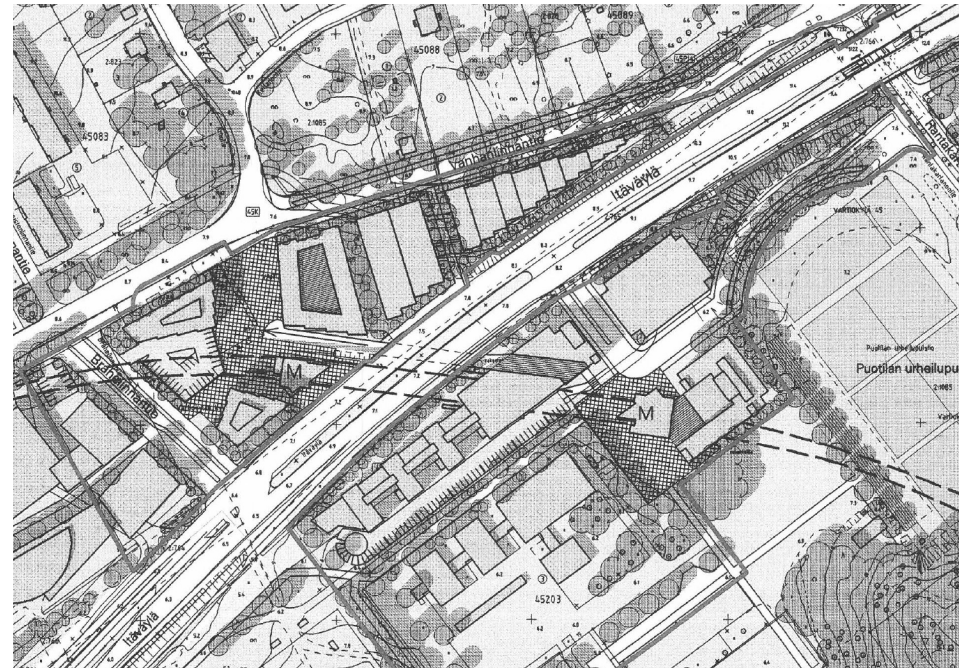
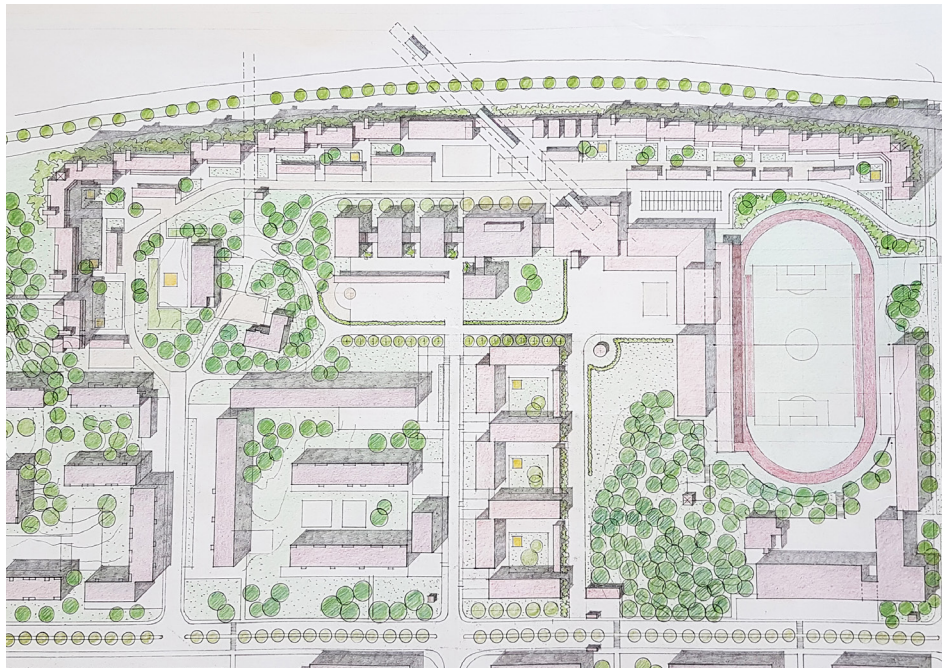
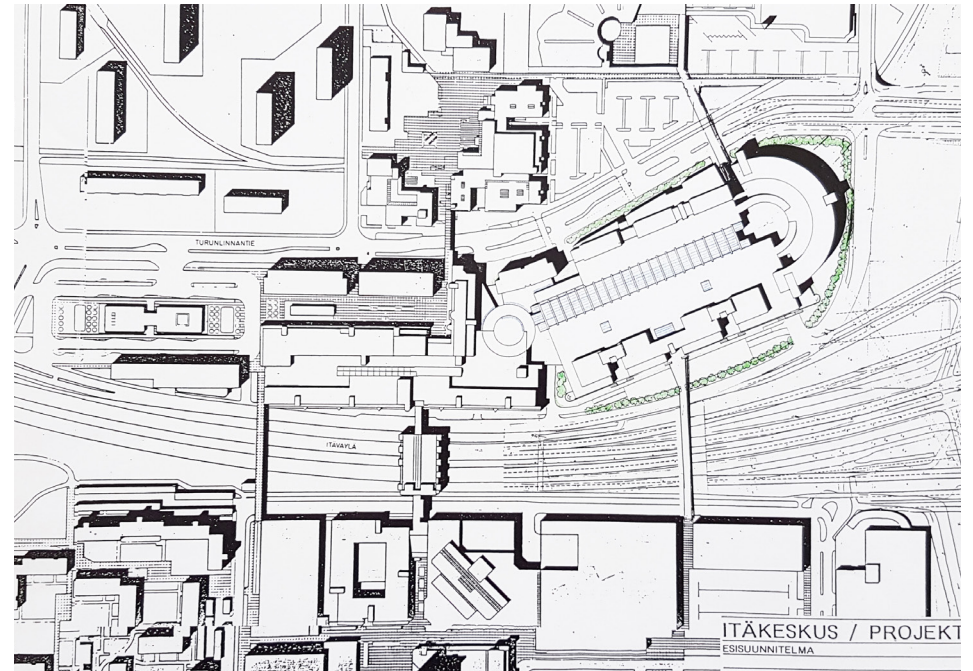
1976-77 järjestettiin yleinen arkkitehtikilpailu Itäkeskuksen monitoimitalon ja seurakuntakeskuksen suunnittelusta. Voittoisan ehdotuksen laativat arkkitehdit Björn Krogius ja Veli-Pekka Tuominen. Rakennukset ja aukio niiden välissä valmistuivat 1984. Piirustus toteutuksen esittelystä (Ark 6-7/1985). Aukiolle pystytetty Stoa-veistos (Hannu Siren) antoi myöhemmin nimensä myös monitoimitalolle ja aukiolle.



Oikealla ylhäällä arkkitehtitoimisto Hyvä-ki-Karhunen-Parkkinen vuonna 1987 laatima havainnekuva kauppakeskus Itäkeskuksesta ja sen ympäristöstä. Pitkän lasikatteisen gallerian sisältävän laajennuksen suunnittelu oli tässä vaiheessa käynnissä (valmistui 1992). Puolipyöreän päädyn tilalle suunniteltiin myöhemmin jotain aivan muuta.

Oikealla alhaalla Puotilan metroaseman alueen voimassa olevan asemakaavan (tullut voimaan 1998) havainnekuva. Kaava osoittaa alueelle toimistotalorakentamista, mutta toteutukseen johtava hankkeita ei ole syntynyt. Metroasema ja sen maanpäälliset lippuhallirakennukset ovat rakennettu (1998).

Vasemmalla alhaalla päivämätön luonnos Puotilan Itäväylään rajoittuvasta alueesta. Suunnitelma lienee laadittu 1990-luvulla, kun Vuosaaren johtavasta metrolinjan ja Puotilan metroaseman rakentamisesta on jo ollut varmuus. Luonnos on päätynyt pöytälaatikoon, mutta osoittaa kiinnostavan vaihtoehdon alueen ratkaisulle.



Ilmakuva Itäkeskuksesta. Kuvaushetki arviolta 1987. Metsän keskeltä nousevat, yhdensuuntaiset Puotinharjun lamellit ovat kuin Pääsiäissaaren patsaita Itäkeskuksen muodostaman punatiilli- ja asfalttimeren äärellä. Maisemaa valvoo Maamerkki-majakka.



1988



1980-luvun lopulle saavuttaessa Itäkeskuksen asuinkorttelit olivat käytännössä valmiita. Metrorata oli valmistunut ja kauppakeskus Itäkeskuksen ensimmäinen osa sen päälle. Puhoksen laajennusosa kuten myös kauan odotettu julkisten rakennusten keskittymä Stoa ja kirkon muodossa. Myllymestarin tie oli laajentunut osaksi Kehä I:n moottoriväylästä.

2001



Vuosituhanen vaihtuessa metrolinja Vuosaaren ja Puotilan metroasema olivat käytössä ja kauppakeskus Itäkeskus (vuodesta 2012 lähtien Itis) oli saavuttanut nykyisen laajuutensa. Tässä vaiheessa Prisman kortteli oli vielä rakentamaton. Nykyisen Eastonin alueella on sittemmin sekä purettu että rakennettu.

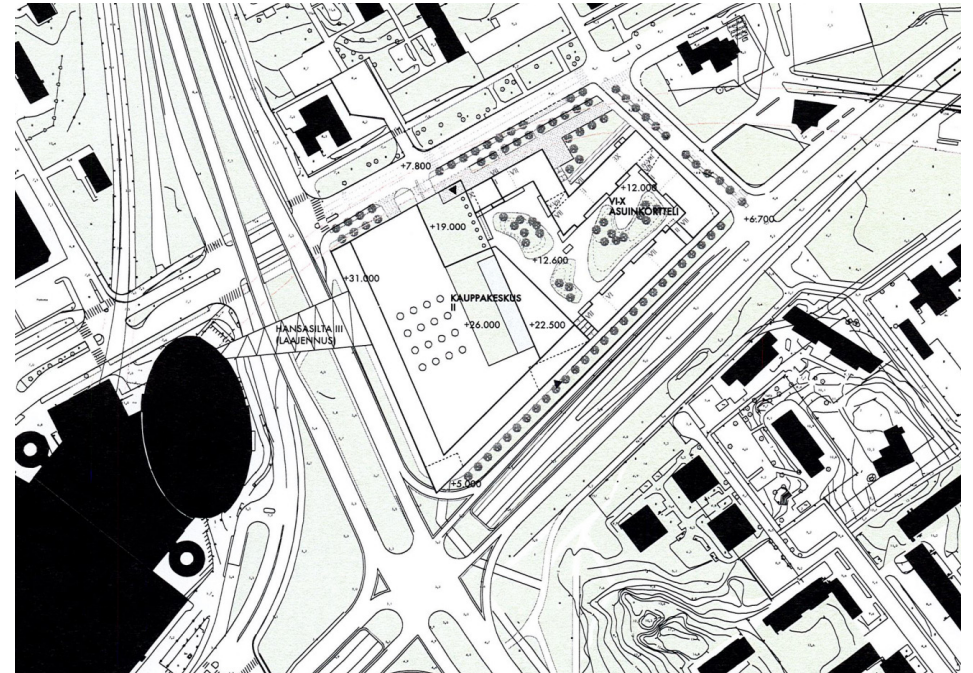
## 2000-luku: Itäkeskus laajenee kohti Puotilaa ja rakentuu purkamalla

Itäkeskuksesta tuli Helsingin metron ensimmäinen ja toistaiseksi myös ainoa risteusasema, kun uusi metrolinja Vuosaareen avattiin liikenteelle vuonna 1998. Samassa yhteydessä Puotila sai oman metroaseman. Puotilan metroasema sijoitettiin Itäväylän alle siten, että toinen sisäänkäynneistä on Puotilan asuinalueen puolella ja toinen alueella, joka virallisesti on Puotinharjua, mutta jonka useat varmastikin identifioivat osaksi Itäkeskusta.

Uuden metroaseman ympäristö kaavoitettiin vuosituhaten vaihteessa toimistorakentamista varten, mutta asemakaavasta on käytännössä toteutunut vain metro lippuhalleineen. Noin kymmenen vuotta myöhemmin, vuosina 2009–2011, Puotilan metroaseman rakentumattomien korttelien ja Kehä I:n väliin valmistui hypermarketin (Itäkeskuksen Prisma) ja asuinkerrostalon yhdistelmä. Itäväylän ja Kehä I:n risteuksen suuntaan suurieläisestä pyllistävä marketti oli laajennus Itäkeskuksen alueen jo entisestään massiiviseen kaupalliseen keskittymään, mutta katkos jalan kuljettavaan eritasokeskustaan. Prismaa varten laaditussa asemakaavassa on tosin varauduttu niin Kehä I:n allittaviin kuin ylittäviin yhteyksiin, mutta rakennukset moottoriväylän molemmin puolin on suunniteltu siten, että Itäkeskuksen metroasemalta Itiksen läpi ulottuva akseli on jäänyt keskeneräiseksi.

2010-luvulla saavuttiin alueen tulevaisuuden kannalta radikaalin käännekohdan äärelle, kun aikuiseen ikään päässyt rakennuskanta on väistämättä mittavan peruskorjauksen tai sitäkin mittavamman kehityksen sekä purkupallon tiellä. Maamerkki-tornin varjossa sijainneet Citymarket (valmistunut 1977) ja Omekin talona tunnettu toimistorakennus (valmistunut 1984) olivat alueen ensimmäiset, nyttemmin jo historiaan hävinneet

Prisman korttelin asemakaavan (tullut voimaan 2006) havainnekuva (Arkkitehtuuritoimisto B&M Oy). Kuten kuvasta käy ilmi, vielä tässä vaiheessa varauduttiin kauppasillan rakentamiseen tien yli Itikseen. Korttelia oli suunniteltu yli kymmenen vuotta monin versioin ennen toteutukseen johtavan hankkeen löytymistä.



Kilpailevat kulmat: Prisma ja Easton. Prisma valmistui vuonna 2009, suunnittelija arkkitehtitoimisto Max Tenhunen Oy. Easton (1. rak.osa) valmistui 2017, suunnittelija Lahdelma & Mahlamäki arkkitehdit.



rakennukset. Ensimmäiset purkutoimenpiteet liittyivät Keskon kauppakeskus Easton -hankkeeseen, jonka ensimmäinen rakennusvaihe valmistui vuonna 2017. Kaksi vuotta sitten valmistui myös alueen ensimmäinen merkittävä peruskorjaus ja käyttötarkoituksen muutos, kun Maamerkki muutettiin toimistokäytöstä asunnoiksi ja nimitetään Helmitorniksi.

2000-luku on ollut myös monien toteutumattomien tai kesken jääneiden suunnitelmien ja hankkeiden ajanjakso. Kaupunkisuunnitteluvirastossa on viimeisimmän noin 20 vuoden aikana laadittu joko omana työnä tai yksityisten kiinteistökehittäjien tai maanomistajien kustannuksella lukuisia suunnitelmia Itäväylän päälle ja sen etelälaidalle. Työpöydälle tai kaupan hyllylle jääneet suunnitelmat ovat olleet yhtäältä yrityksiä saattaa vuoden 1973 yleiskaavaan jäljitettävissä oleva keskeneräinen, Itäväylän halkoma eritasokeskusta kunniallisella tavalla valmiiksi ja toisaalta liian kunnianhimoisiksi osoittautuneita pyrkimyksiä modernisoida alkuperäinen keskustavision haudattamalla Itäväylän autoliikenne kauttaaltaan rakennusten alle piiloon. Ristiriitaisesti samaan aikaan pääväylien risteystä on koko ajan suunniteltu usein erilaisin versioin eritasoliittymänä.



Tällä sivulla kuvia kokonaan tai osittain toteuttamatta todennäköisesti jäävistä 2000-luvun suunnitelmista.

Oikealla on illustraatio (Lahdelma & Mahlamäki arkkitehdit, 2013) edelleen voimassa olevien kaavojen mahdollistamasta suunnitelmasta kattaa Itäväylää liikerakentamisella, asuin- ja hotellitorneilla ja kytkeä kannen päällä oleva rakentaminen laajaan Eastonin kauppakeskukseen. Suunnitelmasta on toteutunut Eastonin ensimmäinen rakennusosa.

Kaavoitusvaiheen illustraatio (2003) ortodoksikirkosta ja seurakuntakeskuksesta Stoa aukion pohjoislaidalle. Rakennustyöt käynnistyivät vuonna 2005, mutta hitaan alun jälkeen jäivät kesken. Näillä näkymin keskeneräiset rakennukset puretaan ja tilalle kaavoitetaan asuntoja ja liiketiloja..



Alhaalla oikealla kaupunkisuunnitteluviraston teettämä tutkielma (Arkkitehtityöhuone APRT, 2008), Itäväylän kattamisesta Marjanientieltä pääväylien liittymään asti. Kattamisen yhteydessä on tutkittu myös muuta täydennysrakentamista ja liikenteen eritasoratkaisuita pääväylien risteykseen.





# Puotinharju: ympäristön ja alkuperäisen kaavasuunnitelman ominaispiirteitä

## Historialliset/ideologiset/taiteelliset taustat

- Ensimmäisen asemakaavan suunnittelija arkkitehti Pentti Aholan toimisto kaupungin toimeksiannosta, 1960-61.
- Tyypillinen, jopa tyylipuhdas aikansa ja tyyppinsä edustaja ja tyypillinen myös Aholan tuotannossa. Funktionalistisen kaupunkisuunnittelun teesit (CIAM-periaatteet) + suomalainen metsälähiö (Asemakaavaoppi, Meurman) + rationalisoitu asuntotuotanto.
- Referenssejä ja esikuvia olisi listattavissa runsaasti, mainittakoon edeltävien vuosikymmenten kansainvälisesti vaikutusvaltaisin suunnittelija, Le Corbusier. Vaikutteet ilmeisiä: Unité-tyypiset suuryksiköt luonnonmukaisessa/puistomaisessa maisemassa muodostavat veistoksellisen kokonaistaideteoksen.

## Funktionalismin teesit, auringon kierto, maisema ja topografia perusratkaisun lähtökohtana

- Toiminnot eroteltu omille alueilleen. Massoitellun ja arkkitehtuurin ratkaisut korostavat erottelua.
- Kaikki rakennusmassat sijoitettu Porvoontien koordinaatioon (tilanne ennen itäväylää) samansuuntaisina lamelleina. Sijoittelu lomittain siten, että päälimansuunnan edessä vapaa näkösektori.
- Asuntorakennukset sijoitettu perustamisolosuhteiltaan parhaimmille paikoille eli metsäiselle kukkulavyöhykkeelle. Kukkuloiden korkeimmat kohdat on jätetty rakentamisen ulkopuolelle.
- Ostos- ja palvelukeskus (lähiökeskus) eli nykyinen Stoa ja Puhoksen alue muodostaa matalan rakennetun jalustan takana kohoaville asuinkerrostaloille. Alkuperäisen kaavasuunnitelman kaupunkikuvallinen periaate toteutuu, vaikka keskus onkin toteutunut myöhemmissä vaiheissa laajempaan ja Stoa kokonaisuuden osalta ympäristöstä poikkeavalla arkkitehtuurilla.
- Mustapuron laaksoa kuvataan kaavaselostuksessa pitkälti rakennuskelvottomaksi, sinne kuitenkin sijoitettu urheilu- ja koulukeskus.
- Asuntokadut linjattu luontaisiin laaksokohtiin kukkuloiden välissä.
- Liikuntapuistoon ja Mustapuron laaksoon liittyvät vihersor-

met tunkeutuvat asuntokortteleiden väliin.

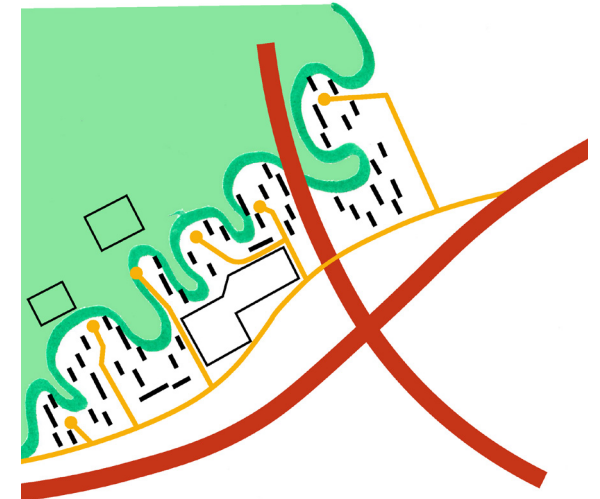
- Parvekejulkisivut säännönmukaisesti suunnattu lounaaseen tai muutamassa tapauksessa kaakkoon.
- Maisemassa ja viherympäristössä vaihtelevat hoidetut pihat ja käytännössä luonnontilaiset kukkulapuistot.
- Vihermaisemaa rikkovat lähes säännönmukaisesti kadun puolelle tonttia sijoitetut pysäköintikentät
- Asuntoarkkitehtuuri aikakaudelleen tyypillistä ja lyhyestä toteutusperiodista johtuen varsin yhtenäistä. Ulkoarkkitehtuurissa korostuu toisaalta rationaalinen yksinkertaisuus (toisteisuus, järkevä mitoitus, varhaista elementtirakentamista) ja toisaalta pyrkimys virtaviivaisen funktionalismin mukaiseen yleisilmeeseen (vaalea yleisväritys, "nauhaikkunamodernismia"). Matalissa kerrostaloissa (3-4 krs), jotka muodostavat vähemmistön, myös paikalla muurattua punatiiltä ja muita edellisen aikakauden (~1950-luku) käsityörakentamisen ulkoisia jälkiä.

## Liikkumisympäristö: A City Is a Tree

- Aikakaudelleen tyypillinen liikennetarkaisu: Voimakkaasti hierarkkinen järjestelmä, jossa liikennemuodot pyritti erottamaan toisistaan
- Ajoneuvoliikenteen väylästä ei muodosta verkostoa vaan puumaisen rakenteen, jossa jokaisen oksan päätteenä on kääntöympyrä.
- Sisäinen jalankulku (ja pyöräily, joka suunnitteluajankautana vähäisessä roolissa) osittain erotettu ajoneuvoliikenteestä omaksi puistoväylästökseksi. Liikkumistyyppien erottelu tosin tehty aikakauden ihanteet huomioiden puutteellisesti.

## Ideaalisuunnitelma ja hallintarajat

- Alkuperäinen suunnitelma on ollut mahdollista laatia kokonaisvaltaisena ideaalisuunnitelmana, jota maanomistusolosuhteet ja hallintarajat eivät ole rajoittaneet.
- Kokonaisuuden hallintarajat kätkeytyvät vapaasti virtaavaan maastoon tai ovat luettavissa viherympäristön hoitoasteesta.



Kaavio Puotinharjun alkuperäisen kaavasuunnitelman pääelementeistä.



# Itäkeskus: ympäristön ja alkuperäisen kaavasuunnitelman ominaispiirteitä

## Historialliset/ideologiset/taiteelliset taustat

- Yleiskaavan suunnittelijat: Juhani Katainen (keskusta-korttelit) ja KATRAS/Pekka Helin (asutuskorttelit), Leena Lisakkila Oy (maisemasuunnittelu), Liikennetekniikka Oy (liikenne), Suunnittelukeskus Oy (liikenne, kunnallistekniikka ja geo), 1972-1973. KATRAS/Helin viitesuunnittelei myös ensimmäiset asutuskortteleiden asemakaavat. Keskustakortteleiden asemakaavatuksen historia on sen sijaan monivaiheinen ja kirjava.
- 1973 yleiskaavan viitesuunnitelmassa ja välittömästi sen jälkeen laadituissa kaavoissa aikakaudelle tyypillisiä piirteitä. Konseptuaalisena ja rakenteellisena perustana kaikille ulottuva (modulaarinen) ruuturasteri.
- Esikuvia ja vaikuttajia kotoa ja kauempana: esim. Kortepohja (1964), Lappeenrannan keskusta (1965), Koivukylä (1967), Tapiolan keskusta (1968), Itä-Pasila (1971) Katajanokka (1972), Aulis Blomsted, englantilaiset uudet kaupungit, Team X ja Buckminster Fuller. Myös kotimainen ja kansainvälinen kritiikki (Sundman-Helander, Jacobs) ja uusi strukturalistinen, Aalto-vastainen koulukunta (Pallasmaa, Mikkola). Kaiken taustalla ruutuakaan voittokulku 1960-luvun jälkipuoliskolta lähtien.

## Tavoitteet rationaalisesti järjestetystä, taloudellisesti järkevästä kontakti- ja kompaktiluonnon perusratkaisun lähtökohdista

- Ajankohtaisista ihanteista edellä. Radikaali vastareaktio edellisen aikakauden (kuten Puotinharju) ihanteille ja ratkaisuille. Samalla uusi tulkinta modernista/modernistisesta kaupungista vienosto historiallisia malleja lainaten.
- Alueen koordinaatisto Puotinharjusta. Alueen ”esihistoriasta” jäljellä vain Ystävyyspuiston paikoin kalliainen metsikkö.

## Asutuskorttelit:

- Rakenteen tiivis ja verraten matala (versus Puotinharjun väljä ja verraten korkea), tilallisessa rakenteessa tavoitellaan perinteisiä, suljettuja katutiloja ja sisäpihoja (versus Puotinharjun vapaasti virtaava, suurmaisema ja

yksittäisiä rakennuksia korostava tilarakenne). Fyysistä muotoilua (suljetut pihat) perustellaan myös rakennuspaikan tuuli- ja meluolosuhteilla (peltoaukea, Itäväylä). Selostuksissa korostetaan lisäksi taloudellisuutta suunnitteluratkaisuita ohjaavina tekijöinä.

- Ensimmäisenä kaavoitetulla länsipuolella muodostettu lähes täysin suljettuja suurkortteleita. Itäpuolella pienipiirteisempi, puolisoljettujen tonttien tai kortteleiden tilkkutäkki.
- Ajalle tyypillisin asutuskortteli olisi ollut puoliavoin tai puolisoljettu tuulimylly, tässä tapauksessa korttelit ovat tilallisesti suljettuja ja monimuotoisempia.
- Kauppakartanonkatuun kiinnittyvät pysäköintikentät luovat alueen reunoille ja kortteleiden väliin asfaltoituja ei-kenenkään-maita, mutta myös liikennemelulta suojaavia vyöhykkeitä ja kortteleita rytmittäviä rakentamattomia tiloja. Ratkaisun pääasiallisena motiivina on kuitenkin ollut kustannusten minimointi.
- Arkkitehtonisesti huomattavan yhtenäinen (toteutettu Puotinharjun tapaan lyhyen ajan kuluessa). Arkkitehtuuri aikakaudelle tyypillistä. Ulkoarkkitehtuurissa korostuu punatiilisyyttä (tiililaatta- tai tiilielementti) rakenteellisuutta korostavien nyansseihin sekä rationaalinen yksinkertaisuus (täyselementtirakentaminen, miesiläinen minimalismi).

## Keskustakorttelit:

- Etenkin yleiskaavan viitesuunnitelmassa (Katainen, 1973) pyrkimystä kokonaisuuteen, joka muodostaa kaikkiin suuntiin jatkuvan kolmiulotteisen megastruktuurin.
- Toimintojen sijoittelua ja liikkumisympäristöä määrittelee rakennettu topografia. Lähes kaikki suunnitteluongelmat ja -mahdollisuudet palautuvat tähän olosuhteeseen. Pääkorkotasot ovat luonnollinen maanpinta (noin +5) ja Itäväylän ylittävä kaupallinen päätaso (noin +12).
- Toteutunut nykytilanne ei vastaa alkuperäisiä suunnitelmia kuin osin. Tavoiteltu tiheä strukturi on vajaa: Yli 20 ha alue koostuu pääasiassa pohjapinta-alaltaan suurista rakennuksista, joiden välissä on yhtä paljon tyhjää tilaa.
- Rakennusten ulkoarkkitehtuuri kirjvaa verrattuna vie-reisiin asuintalouksiin. Esteettisiä trendejä näkyvissä



Kaavio Itäkeskuksen alkuperäisen kaavasuunnitelman pääelementeistä (yhdistettynä Puotinharjuun).



viideltä vuosikymmeneltä. Punatiilisyyys tai siihen viit-  
taavat muut julkisivumateriaalit selkein yhteinen tekijä.  
Maamerkki-torni erottuu joukosta, eikä vain korkeuten-  
sa vuoksi.

## Liikkumisympäristö: Megaväylästä kerrosvoilei- vän välissä

- Pääväylät: Itäväylän ja Kehä I:n luonne moottoritiemäisi-  
nä läpikulkuväylinä oli tiedossa jo Puotinharjua suunnit-  
eltaessa. Mittakaava ja tilatarve kasvoivat Itäkeskusta  
suunniteltaessa edelleen. Suunniteltu puolirombinen  
eritasoristeys ei ole toteutunut.
- Kokoojakadut: Itäväylän eteläpuolella olevan alueen  
ruuturakenne tukeutuu voimakkaasti Kauppakartanon-  
kadun bulevardiin, joka on myös merkittävä kaupunkiti-  
la. Turunlinnantie on pohjoinen vastine.
- Tonttikadut: Asiakkaankatu, Visbynkatu ja Gotlanninka-  
tu ovat alun perin muodostaneet sisäisen, vain Kauppa-  
kartanonkatuun liittyvä lenkin. 2010-luvulla kaavoitettu  
ja rakennettu Gotlanninkadun jatke rikkoi alkuperäisen,  
aikanaan ihanteellisen ratkaisun, jossa läpiajaja voi ta-  
pahtua vain kokoojakadulla.
- Joukkoliikenne: Raiteisiin tukeutuva joukkoliikenteen  
perusratkaisu oli tiedossa jo 1950-luvulla, mutta päivi-  
tyi Puotinharjun kaavoittamisen jälkeen esikaupunkira-  
dasta metrokseksi. Itäkeskuksen kaavoituksen yhteydessä  
rata päätettiin piilottaa betonikannen alle (bussiasema  
+ kauppakeskus).
- Marjanientien ja Meripellontien välissä Turunlinnan-  
tie, metro, Itiksen kauppagalleria, Itäväylä, rinnakkais-  
katdut ja Kauppakartanonkatu muodostavat yhdessä  
samansuuntaisen megaväylästä (arviolta 100 000 päi-  
vittäistä läpi ajavaa tai alueelle päätyvää henkilöä), jossa  
on vain kaksi jalan kuljettavaa poikittaisyhteyttä.
- Stoa aukiolta Tallinnanaukion, Hansasilan ja Lyypeki-  
naukion aukion kautta Ystäväydenpuistoon johtava tila-  
sarja ja kulkureitti on alueen yleiskaavassakin osoitettu,  
osa-alueet yhteen sitova jalankulun keskeinen akseli.
- Alueen läpi ja sen sisällä liikkumista määrittelee raken-  
nettu topografia. Lähes kaikki suunnitteluongelmat ja –  
mahdollisuudet palautuvat tähän olosuhteeseen.  
Itäväylän eteläpuolisella alueella sisäinen jalankulkuver-  
kosto tiheäsyinen ja suorakulmainen, mutta siitä huoli-  
matta mutkikas ja katkonainen (yleiskaavavaiheen sel-  
keys kaavavaiheessa rapautunut).

## Historia ja ominaispiirteet:

Tekstit pääosin Mikko Näveri, osin Sakari Mentu.

### Kirjallisia lähteitä:

Asemakaavoja ja niiden selostuksia alueelta vuodesta 1959 alkaen.  
Saatavilla: Helsingin karttapalvelu ja asemakaavoittajan käsiarkisto.

Arkkitehti 1/1974, 4/1978, 6-7/1985, 6/1987, 1/2016

Arkkitehti-lehden kilpailuliite 5/1977

Harvia Yrjö: Helsingin esikaupunkiliitos. Ensimmäinen nide, päämietin-  
tö. Helsinki 1936

Helsingin yleiskaavaehdotus. Helsingin kaupungin julkaisuja. N:O 9.  
Helsinki 1960

Hankonen, Johanna: Lähiöt ja tehokkuuden yhteiskunta. Suunnittelu-  
järjestelmän läpimurto suomalaisten asuntoalueiden rakentamisessa  
1960-luvulla. Otatieto Oy 1994.

Itäkeskus yleiskaava, kaupunkisuunnitteluvirasto, Itäkeskus-projekti,  
4.3.1973

Jung, Bertel "Suur-Helsingin" asemakaavaehdotus. Helsinki 1918.

Kailari, Kyllikki: Maalaismaisemista Itä-Helsingiksi, Helsinki 2005

Kautto, Jukka et al.: Suomalaista kaupunkiarkkitehtuuria. Helsinki/  
Hanko 1990.

Anja Kervanto Nevanlinna: Voimat jotka rakensivat Helsinkiä 1945-  
2010. Helsingin historia vuodesta 1945, neljäs osa. Keuruu 2012.

Lampi, Pertti (toim.): Toteutunut unelma. Vartiokylän ja Mellunkylän  
pientaloasumisen vaiheet. Vartio- ja Mellunkylän kiinteistöyhdistys ry  
2002.

Meriniemi, Malla: Puotilan rakennusinventointi. Helsingin kaupungin-  
museo 2014

Murole, Pentti: Ihmistä ei voi suunnitella – kiveä voi! Helsinki/Arkkiteh-  
tuuritoimisto B&M 2012

Mustonen, Pentti: Kaupungin sielua etsimässä. Kertomus Helsingin  
kaupunkisuunnittelusta Bertel Jungista nykyaikaan. Tampere 2010.

Mäkiö, Erkki et al.: Kerrostalo 1960-1975. Helsinki 1994

Nomad Arkkitehdit Oy: Puotinharjun Puhos. Rakennushistoriaselvitys.  
Helsinki 2019

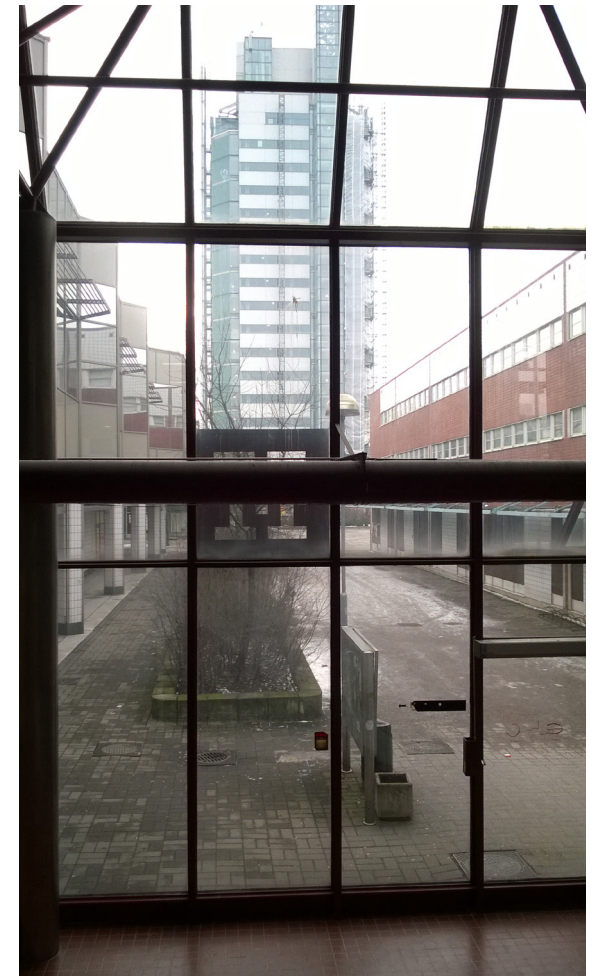
Salastie, Riitta (toim.): Pihlajamäen arvot ja periaatteet – suojelun viite-  
kehystä hakemassa. Pihlajamäen inventoinnit, osa 1. Helsingin kaupun-  
kisuunnitteluviraston julkaisu 2003:5

Schulman, Harry: Helsingin suunnittelu ja rakentaminen. Teoksessa  
Helsingin historia vuodesta 1945, osa 2. Helsinki 2000.

Yrjänä, Jouni: Maata näkyvissä. Helsingin maanhankinnan viisi vuosisa-  
taa. Helsingin kaupungin kiinteistövirasto/Edita Oy 2013.

### Haastattelut:

Syksyllä 2021 Mikko Näveri haastatellut Itäkeskuksen kaavoittamiseen  
1970-luvulla konsultteina osallistuneita arkkitehtejä Pekka Helin ja Ju-  
hani Katainen.



# Ajankohtaisia suunnitelmia

# Itä-Helsingin keskusta -ideakilpailu 2019-21

Helsingin kaupunki järjesti yleisen, kansainvälisen ja kaksivaiheisen ideakilpailun Itäkeskuksen keskeisimpien alueiden sekä Puotilan metroaseman seudun suunnittelusta. Kilpailu alkoi kesällä 2019 ja lopputulos julkistettiin marraskuussa 2020. Kilpailun tavoite on ollut antaa lähtölaukaus itäisen Helsingin tärkeimmän aluekeskuksen muuttamiselle toiminnoiltaan ja ilmeeltään urbaaniksi keskustaksi. Kilpailuohjelman mukaisesti tähän tavoitteeseen kuuluvat mm. eri osa-alueiden nivominen yhteen, monipuolinen kaupunkirakenne, toimintojen sekoittuminen, laadukas julkinen tila ja sen sosiaalinen omistajuus sekä jalankulun ja pyöräilyn ympäristön kohentaminen samalla pääväylien nykyinen välityskyky säilyttäen.

Ideakilpailun voittajaksi valittiin ehdotus JALAN JALOIN. Ehdotuksen tekijät ovat Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik ja VSU maisema-arkkitehdit yhteistyössä monialaisen ja laajan työryhmän kanssa.

Täpärästi toiseksi sijoittui ehdotus ITIS SITI, jonka tekijät ovat Kimmo Lintula, Niko Sirola ja Mikko Summanen (Arkkitehtitoimisto K2S), Veikko Ojanlatva ja Tuukka Vuori (Playa arkkitehdit) sekä Juha Hetemäki ja Markku Hietala (Suomen Asuntokehitys) myös tukenaan laaja työryhmä. Kilpailun palkintolautakunta antoi suosituksia molempien ehdotusten käyttämisestä alueen jatkosuunnittelussa:

- Eastonin ja Maamerkin alueen sekä niihin liittyvän pääväylien ja liittymän alueen kehitystä jatketaan pääperiaatteissaan ehdotuksen JALAN JALOIN pohjalta.
- Stoan ja Puhoksen alueen sekä Puotilan metroaseman alueen kehitystä jatketaan pääperiaatteissaan ehdotuksen ITIS SITI pohjalta.

## Otteita kilpailun yleisarvostelusta

*"Itäkeskus on jo nyt laajan itäisen Helsingin luonteva keskus, mutta kaupungin tavoitteena on enemmän. Tulevassa Itä-Helsingin urbaanissa keskustassa yhdistyy se, mikä kaupungissa on olennaista: eritaustaiset ihmiset, markkinapaikka, kulttuuri, työ, rentoutuminen - päivän ja yön kohtaamiset. Itä-Helsingin keskusta on Suomen avarakatseisin ympäristö, jossa jokainen saa olla oma itsensä ja tuntea itsensä tervetulleeksi riippumatta siitä, minkälaisesta taustasta, lähtökohdista tai oloista tulee tai minkä suunnan on elämälleen valinnut. Itäkeskuksen muutos tiiviimäksi ja aiempaa intensiivisemmäksi kaupungin keskustaksi luo ankkurin koko itäisen Helsingin seuraavalle vaiheelle, jossa täydennysrakentamisen kautta alueen asukasmäärä kasvaa."*

*"Kilpailu osoittaa, että nykyisin rikkonaiselle alueelle on mahdollista synnyttää keskustamainen ja yhtenäinen kaupunkirakenne, jota luonnehtii yhtenäinen julkisten kaupunkitilojen verkosto ja monipuoliset toiminnan mahdollisuudet eri käyttäjäryhmille."*

*"Helsingin kaupunki on sitoutunut kaupunkistrategiassaan tavoitteeseen olla hiilineutraali vuonna 2035. Kilpailijoiden tuli esittää ideoita, toimenpiteitä ja suunnitelmia, jotka edistäisivät tätä kunnianhimoista tavoitetta. Parhaissa ehdotuksissa laadukkaat, tiiviisti rakennettuun kaupunki- ja liikkumisympäristöön liittyvät ratkaisut palvelevat viihtyisyyden ja toimivuuden lisäksi myös Hiilineutraali Helsinki -tavoitetta."*



Kilpailuehdotus JALAN JALOIN, näkymä Itäväylältä. Harris-Kjisik arkkitehdit



Kilpailuehdotus ITIS SITI, näkymä Lyypekinaukiolta Arkkitehtitoimisto K2S OY ja Playa arkkitehdit Oy



Kilpailuehdotus ITIS SITI, näkymä Puhoksen takaa. Arkkitehtitoimisto K2S OY ja Playa arkkitehdit Oy



Harris-Kjisik arkkitehdit

Kilpailuehdotus JALAN JALAIN, massamalli.

## Kauppakartanonkatu 16

Kauppakartanonkadun eteläpuolella vastapäätä Maamerkki-tornia ja Lyypekinaukiota on rakenteilla alueensa viimeisin asuinrakennus noin 20 vuoteen – jos lukuun ei oteta Maamerkin muutosta asunnoiksi. Itäkeskuksen ruutukorttelirakennetta tehostava ja jalostava umpikortteli syntyy tontilta purettujen, 1970-luvulla opiskelija-asuntolaksi rakennettujen 4-kerroksisten rakennusten tilalle. Kaupungin asuntotuotantotoimiston (ATT) toteuttamaan kohteeseen tulee noin 150 vuokra- ja noin 150 asumisoikeusasuntoa. Kohde valmistuu vuoden 2023 alkupuolella.



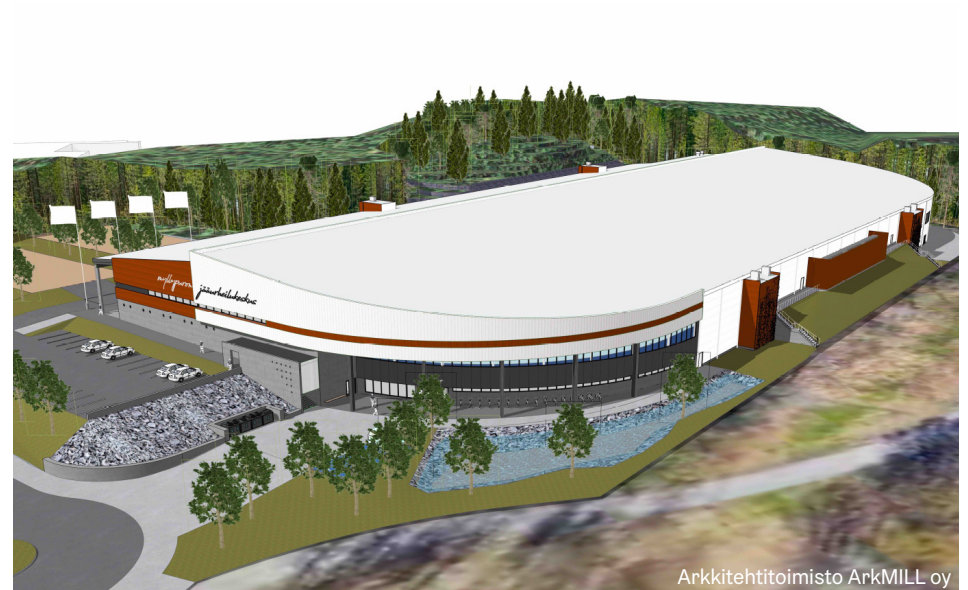
## Lpk Vaapukka ja Roihuvuoren ala-asteen Marjaniemen toimipaikka

Marjaniemen pientaloalueen ja Itäkeskuksen kerrostaloalueen väliin sijoittuvalle julkisten rakennusten tontille valmistuu uusi päiväkotij- ja koulurakennus 240 päivähoitolapsen ja 100 alakoululaisen tarpeisiin. Kohde valmistuu vuosien 2021-2022 vaihteen tienoilla. Uudet päiväkotitilat korvaavat nykyiset, lähietäisyydellä sijaitsevat päiväkotij Vaapukan tilat. Vaille päiväkotikäyttöä jäävän nykyisen Vaapukan rakennuksen tulevaisuutta pohditaan suunnitteluperiaatteiden yhteydessä.



## Myllypuron Jääurheilukeskus

Myllypuron liikuntapuiston länsilaidalla olevalle rakentamattomalle, Matokallion alueella olevalle tontille on suunnitteilla mittava hallirakennus pääasiassa pikaluistelun, mutta myös jääkiekko- ja taitoluisteluharrastajien tarpeisiin. Halli olisi valmistuessaan Suomen ensimmäinen pikaluisteluhalli ja arvokisakelpoinen. Hallia suunnitellaan lainvoimaisen, 2007 voimaan tulleen, liikuntapuiston alueen asemakaavan mukaisena hankkeena. Rakennustyöt alkanevat vuoden 2022 aikana ja kestävät noin 1,5 vuotta.



## Liikunta- ja hyvinvointikeskus Puro

Osoitteessa Ratasmyllynkuja 3 sijaitsevalle tontille on suunnitteilla nykyisen jäähallin naapuriksi uusi liikuntarakennus. Hankkeen kuvailun mukaan *"suunnitelman tavoitteena on täydentää jo monipuolista Myllypuron liikuntapuiston harrastus- ja liikuntatoimintaa. Uuteen monitoimiliikuntahalliin tulee tilat mm. kahdeksalle padel-kentälle, telinevoimistelulle, minigolfille, kahvilalle ja reilun kokoiselle kuntosalille"*. Rakennustyöt alkanevat vuoden 2022 alussa ja kestävät noin vuoden.





## Jokerikortteli Punos

Itäkeskuksen metro- ja bussiaseman ja rakenteilla olevan Raide-Jokerin itäisen päätepusäkin paikalle on suunnitteilla mittava monitoimirakennus, joka sisältää uuden joukkoliikenneterminaalin lisäksi liike- ja ravintolatiloja, hotellin ja noin 450 asuntoa. Hankkeen laajuus on kokonaisuudessaan noin 40 000 m<sup>2</sup>. Alueen asemakaava on tullut voimaan vuonna 2020, ja toteutussuunnittelua valmistellaan. Tavoitteena aloittaa on esirakennustyöt (purkutyöt, Turunlinnantien väliaikainen bussiterminaali, tekniikkasiirrot) 2022 jälkipuoliskolla. Tavoitteena on valmis asemakeskus vuonna 2025 ja asunnot/hotelli vuonna 2026.



## Gotlanninkatu 1 – 3

Gotlanninkadun ja Marjaniementien kulmauksessa on vuonna 2020 tullut voimaan uusien opiskelija-asuntojen ja uuden puistikon rakentamisen mahdollistava asemakaavan muutos. Suunniteltu uudisrakennus liittyy nykyiseen Helsingin seudun opiskelija-asuntosäätiön (HOAS) kohteeseen viereisellä tontilla. Uudisrakennuksen suojaamalle puolelle aluetta jää pieni puistoalue, joka nimetään Gotlanninpuistikoksi. Kaavoituksen yhteydessä laaditun puistosuunnitelman mukaan Gotlanninpuistikko rakennetaan erityisesti liikunnallisia aktiviteetteja varten. Näillä näkymin rakennustyöt alkavat vuonna 2024.



## Stoan ja Puhoksen alueen suunnitteluperiaatteet

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi 18.5.2021 Stoan ja Puhoksen alueen suunnitteluperiaatteet alueen asemakaavoituksen ja muun jatkosuunnittelun pohjaksi. Stoan ja Puhoksen alueen periaatteet laadittiin koko Itäkeskuksen alueen periaatteita ennen erityisesti ostoskeskus Puhoksen kehittämishankkeen ja kaavoituksen kiirehtimiseksi.

Stoan ja Puhoksen alueella tavoitteena on alueen sosiaalinen ja arkkitehtoninen urbanisointi, nykyisen kaupunkikuvan arkkitehtonisesti laadukas täydentäminen, julkisen ympäristön laadun ja viihtyisyyden parantaminen, Puhoksen ostoskeskuksen vanhimman ja arvokkaimman rakennusosan säilyttäminen ja korjaaminen, Stoan kulttuuripalveluiden laajentamisen mahdollistaminen sekä kaupunkimaisen tehokas täydennysrakentaminen ja siten asukasmäärän merkittävä lisääminen tällä keskeisellä alueella.

Hyväksytyihin suunnitteluperiaatteisiin voi tutustua tarkemmin osoitteessa:  
[www.uuttahelsinki.fi/fi/itakeskus-ja-vartiokyla/uudistukset](http://www.uuttahelsinki.fi/fi/itakeskus-ja-vartiokyla/uudistukset)

Stoan ja Puhoksen alueen periaatteet huomioidaan koko Itäkeskuksen aluetta koskevissa periaatteissa ja esitetään osana laajempaa kokonaisuutta.



Arkkitehtitoimisto K2S OY ja Playa arkkitehdit Oy



Arkkitehtitoimisto K2S OY ja Playa arkkitehdit Oy

## Vartiokylänlahden suunnitteluperiaatteet ja Puotilanrannan suunnittelu

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi 20.10.2020 Vartiokylänlahden suunnitteluperiaatteet alueen jatkosuunnittelun pohjaksi muutamien muutosten ja lisäohjeiden kera.

Vartiokylänlahden suunnitteluperiaatteet liittyvät Itäkeskuksen alueen suunnitteluun erityisesti nykyisen Puotilan venesataman paikalle kaavailun uuden asuinalueen – Puotilanrannan – osalta. Itäkeskuksen ja Puotilanrannan suunnittelualueet lomittuvat toisiinsa Meripellontien varrella. Puotila ja Puotilanranta ovat Itäkeskuksen asukkaille läheisin linkki merelliseen Helsinkiin. Suunnitteluperiaatteiden mukaan ”Puotilanranta on merenranta-naapurusto lähellä Itäkeskuksen palveluita. Puotilanranta määrittävät meri ja veneily; siellä voi myös asua veden päällä. Aukiot, kadut ja rantaraitti avautuvat merelle. Veneet ja veneilyharrastus ovat osa Puotilanrannan kaupunkikuluttuuria. Puotilanranta suunnitellaan noin 3200 asukkaalle. Sen kerrosalapotentiali on noin 145 000 k-m<sup>2</sup>”.



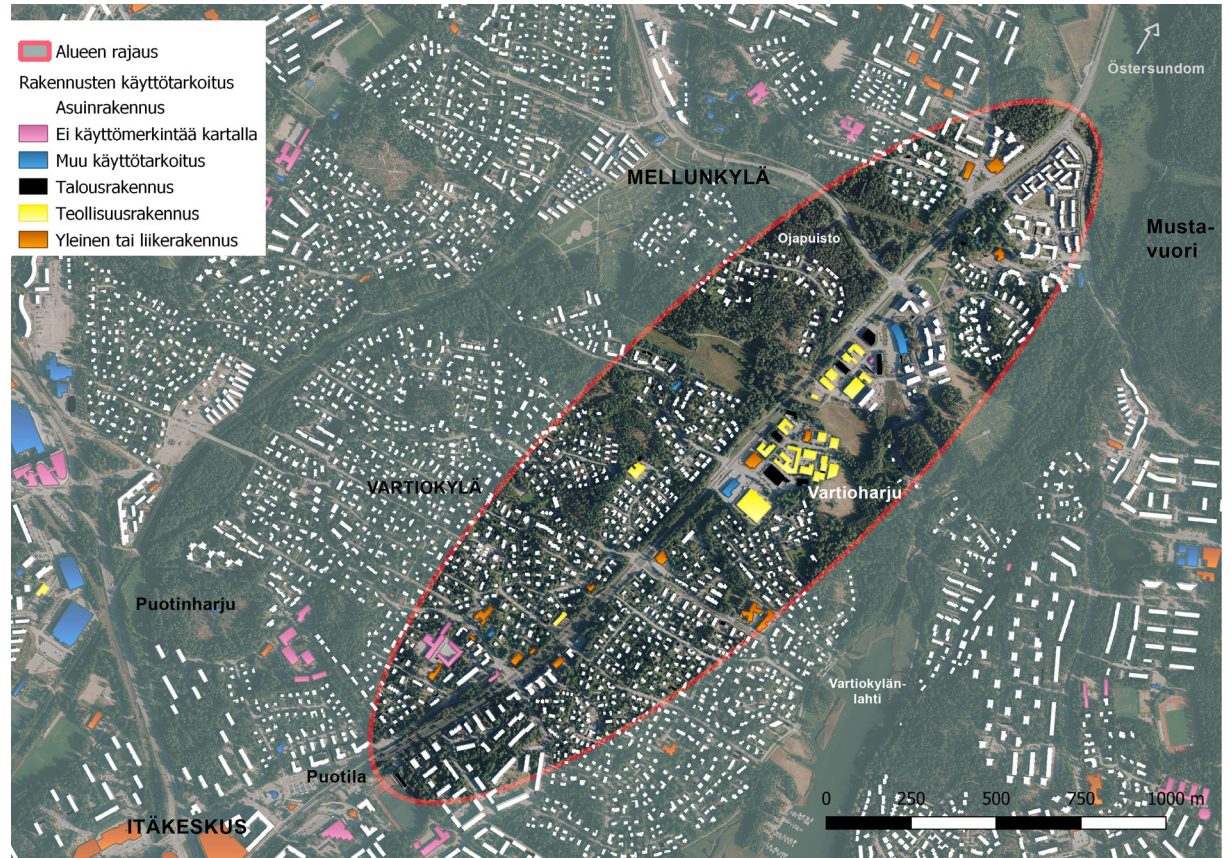
## Itäisen bulevardikaupungin suunnittelu

Itäväylän ympäristöön laaditaan Itäisen bulevardikaupungin itäosan suunnitteluperiaatteet yleiskaavan 2016 täsmennykseksi ja asemakaavoituksen tueksi.

Yleiskaavassa 2016 Itäväylän bulevardisointi suunnittelualue on yksi kaupungin kasvun painopisteistä itäisessä Helsingissä. Itäväylä on merkitty yleiskaavaan 'kaupunkibulevardi'-merkinnällä, jonka mukaisesti liikenneväylää kehitetään osana laadukasta urbaania kaupunkiympäristöä tiivistettävässä kaupunkirakenteessa. Itäväylän ympäristöön on mahdollisuus luoda alueen 'ranka', joka on oma bulevardikaupunkimainen ympäristönsä yhdistäen kaupunkikehityshankkeet toisiinsa.

Suunnitteluperiaatteisiin kootaan periaatteellisen tason suunnitteluohjeita ja tutkittavia kehityskohteita tarkempaa suunnittelua varten. Tavoitteena on löytää paras, realistisin ja ennakoivin tapa kehittää Itäväylän vartta ja sen ympäristöä oman identiteetin omaavana bulevardikaupunkina, joka nivoutuu saumattomaksi osaksi Itäkeskuksen ja Östersundomin välistä aluetta keskellä Vartiokylän (Botby) kaupunginosaa yhdistäen Itäväylän halkoman ympäröivän kaupunkirakenteen.

Suunnitteluperiaatteiden luonnos on tavoitteena asettaa nähtäville vuoden 2022 keväällä.



# **Nykytilanne ja kaavallisia lähtökohtia**

Viistoilmakuvia alueelta (2019)



Viistoilmakuvia alueelta (2019)



Viistoilmakuvia alueelta (2019)





# Rakentamisen määrä

## Nykytilanne osa-alueittain

### 1 "Itä-Helsingin keskusta"

57 000 k-m<sup>2</sup> asuntoja  
263 000 k-m<sup>2</sup> toimi- ja palvelutiloja

### 2 Puotinharjun asuinkorttelit

133 000 k-m<sup>2</sup> asuntoja  
11 000 k-m<sup>2</sup> toimi-, palvelu- ja liikuntatiloja

### 3 Liikuntapuisto ja koulukeskus

18 000 k-m<sup>2</sup> palvelu- ja liikuntatiloja

### 4 Itäkeskuksen asuinkorttelit

140 000 k-m<sup>2</sup> asuntoja  
10 000 k-m<sup>2</sup> toimi- ja palvelutiloja

### 5 Meripellonmäki

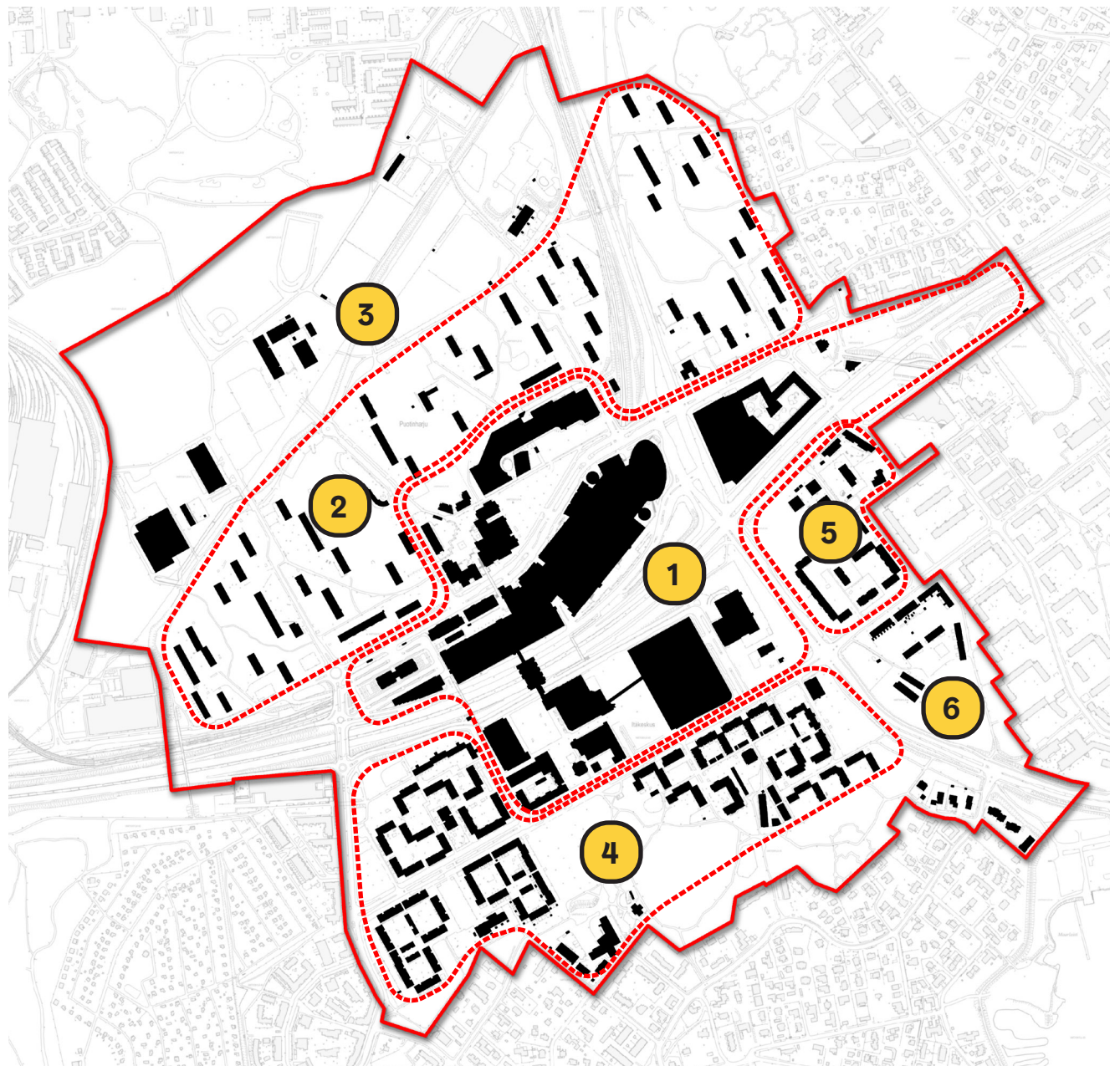
30 000 k-m<sup>2</sup> asuntoja  
1 300 k-m<sup>2</sup> palvelutiloja

### 6 Meripellontie

6 000 k-m<sup>2</sup> asuntoja

## Yhteensä

~350 000 k-m<sup>2</sup> asuntoja  
~300 000 k-m<sup>2</sup> toimi-, palvelu- ja liikuntatiloja



# Väestö ja asuntojakauma

Puotilan ja Puotinharjun asuinalueet – tai lähiöt – rakennettiin 1960-luvulla, aikana jolloin monelle uusien kerrostalojen asukkaista muutto alueelle merkitsi asuinolojen merkittävää paranemista, kun taakse jäivät joko kantakaupungin ahtaat asunnot tai maaseudun työttömyys ja teknisesti alkeellisemmat olosuhteet. Moderneilla mukavuuksilla varustetut, valoisat asunnot ja luonnonläheinen ympäristö olivat elintasoloikka. Myös väestön sosioekonominen kehitys oli lähiöissä alkuajoina tyypillisesti suunnaltaan nouseva. Olihan moni muuttanut alueelle maalta nimenomaan työn perässä. Valtion tukemat vuokra-asunnot mahdollistivat muuton alueille ilman alkupääomia.

Itäkeskuksen alueen demografiset ja sosioekonomiset muutokset ovat positiivisten alkuvuosien jälkeen olleet ns. betonilähiöille valitettavan tyypillisiä. Suomessa ja Helsingissä 1990-luvun lama vauhditti alamäkeä, ja viimeisin merkittävä muutos on tapahtunut 2000-luvulla ulkomaalaistaustaisen väestön määrän voimakkaan kasvun myötä. Sosiaalinen ja taloudellinen taantuminen (verrattuna muuhun kaupunkiin) ja etninen eriytyminen on ollut yleisesti havaittu kehityssuunta itäisen Helsingin metrolähiöissä – ja toki myös monilla muilla historialtaan ja rakenteeltaan vastaavilla pääkaupunkiseudun alueilla. Ilmiö on itse asiassa yleiseurooppalainen, joskin kaupungin eri alueiden välinen segregatiokehitys ei ole ollut Helsingissä yhtä voimakasta kuin monissa muissa Euroopan suurissa kaupungeissa. Tästä voidaan kiittää mm. lähiöiden jo alun perin hallintamuodoiltaan varsin kirjavaa asuntokantaa.

Tilastollisessa tarkastelussa Puotila-Puotinharju-Itäkeskus –alue erottuu muusta kaupungista mm. seuraavilla mittareilla: Työttömyys on alueella koko kaupungin keskiarvoa suurempaa ja väestön koulutustaso on kaupungin keskitasoa

selvästi matalampi. Alueen väestö on Helsingin pienituloisimpia. Ulkomaalaistaustaisen väestön osuus on Helsingin suurimpia. Koko väestöstä on syntyperältään suomalaisia 70 %, mutta alle 16-vuotiaista lapsista jo hieman yli puolet on ulkomaalaistaustaisia. Koko kaupungissa lapsista ulkomaalaistaustaisia on 20 %.

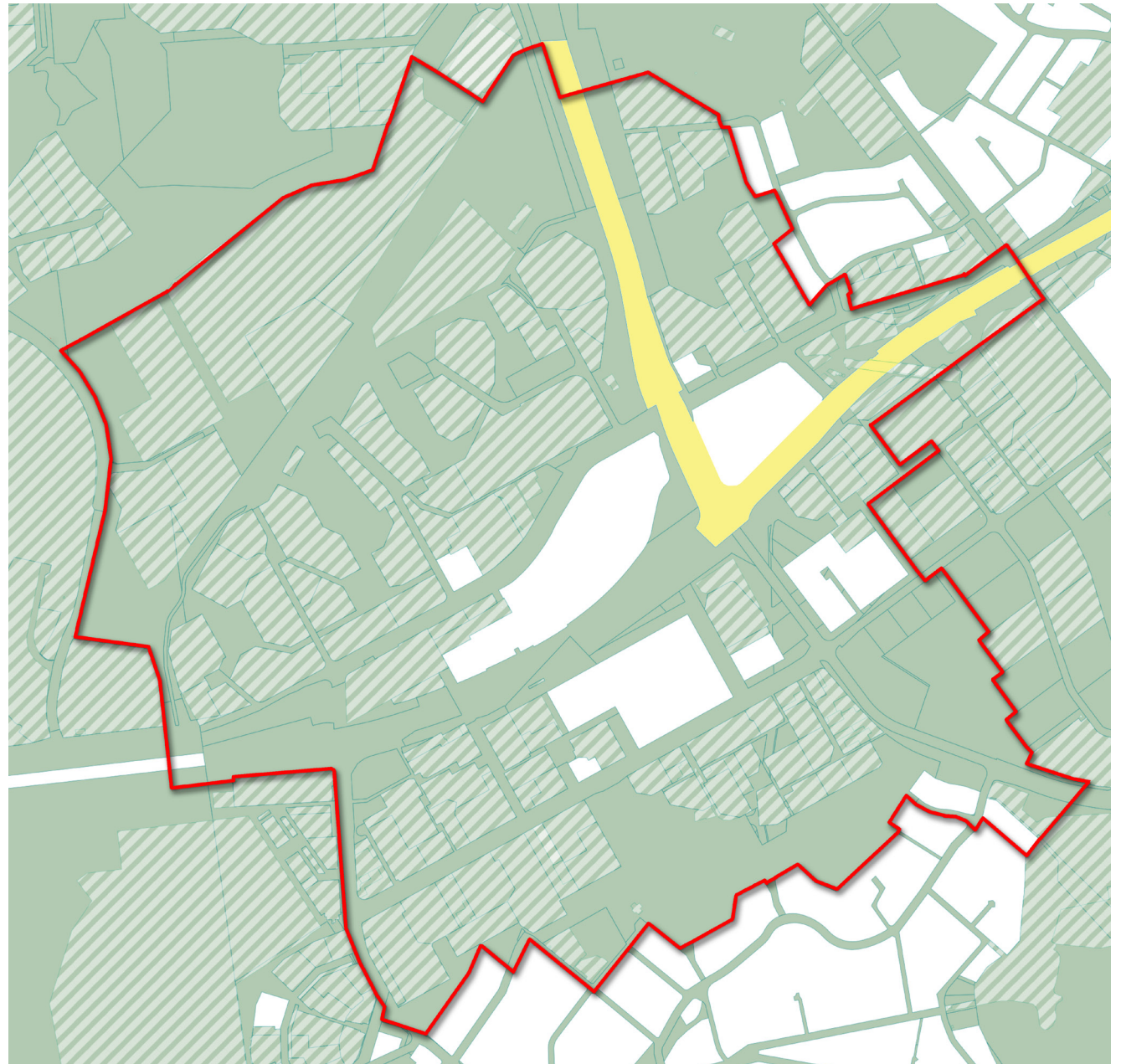
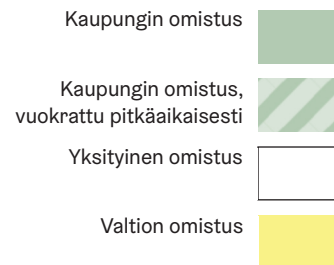
Asunnoista on omistusasuntoja 37 %, eli jonkin verran pienempi osuus kuin Helsingissä keskimäärin (42 %). Kaupungin omistamien, sosiaalisiin perusteisiin vuokrattavien asuntojen määrä on sen sijaan Itäkeskuksen ja Puotinharjun alueilla selkeästi suurempi kuin kaupungissa keskimäärin. Puotilassa asuntokanta on omistusasuntovaltaista. Alue erottuu naapureistaan muutoinkin hieman vauraampana.

Suunnittelualueen asukasmäärä on noin 8000.



# Maanomistus

Valtaosa alueesta on kaupungin omistuksessa, joko suoraan kaupungin hallinnassa olevina katuina, puistoina tai muina yleisinä alueina tai kaupungin omistamina ja pitkäaikaisesti vuokrattuina tontteina. Alueella on yksityisomisteisia asuntotontteja Puotilan puolella, Prisman korttelissa, myös poikkeusluvalla asuntokäyttöön muutettua Maamerkki-tornin tontti on yksityisessä omistuksessa. Kaupallinen rakentaminen alueella sen sijaan sijoittuu pääasiassa yksityiselle maalle. Alueen suurimmat yksityiset maanomistajat ovat Itiksen, Eastonin ja Prisman kiinteistöjen omistajat. Lisäksi alueella on valtion omistamia liikennealueita: Kehä I ja Itäväylän itäinen haara.



# Yleiskaava

Tullut voimaan 5.12.2018



## Lilke- ja palvelukeskusta C1

Palvelu-, lilke- ja toimililapainotteinen keskusta, jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena kaupan ja julkisten palvelujen, toimililtojen, hallinnon, asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Rakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on osoitettava pääsääntöisesti lilketilaksi. Alue on kävelypainotteinen. Alue erottuu ympäristöään tehokkaampana ja toiminnallisesti monipuolisempaan. Lilke- ja toimililan 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.



## Asuntovaltainen alue A1

Aluetta kehitetään asumisen, kaupan ja julkisten palvelujen, toimililtojen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen käyttöön. Korttelitehokkuus on pääasiassa yli 1,8. Alueen keskeisten katujen varsilla rakennusten maantasokerroksiln tulee varata lilke- ja muuta toimililaa. Alueen pinta-alasta vähintään 60 % on korttelimaata.



## Asuntovaltainen alue A2

Aluetta kehitetään pääasiassa asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä lähipalvelujen käyttöön. Korttelitehokkuus on pääasiassa 1,0–2,0. Perusteluil korttelikohtainen tehokkuus voi olla tätä suurempikin. Alueen keskeisten katujen varsilla tulee mahdollistaa lilke- ja muuta toimililaa. Alueen pinta-alasta keskimäärin 60 % tai enemmän on korttelimaata.



## Asuntovaltainen alue A3

Aluetta kehitetään pääasiassa asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä lähipalvelujen käyttöön. Korttelitehokkuus on pääasiassa 0,4–1,2. Perusteluil korttelikohtainen tehokkuus voi olla tätä suurempikin. Alueen pinta-alasta keskimäärin 60 % tai enemmän on korttelimaata.



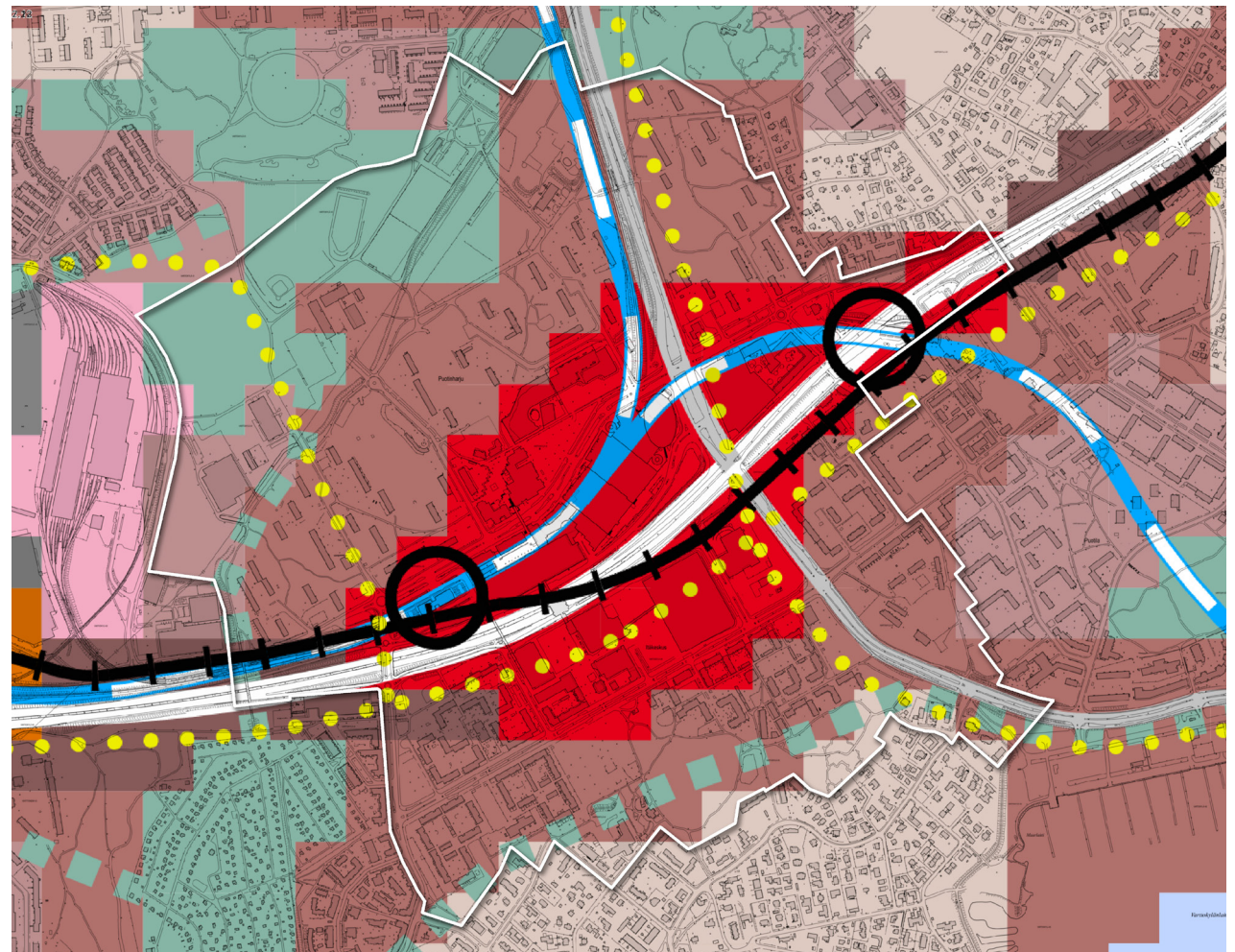
## Asuntovaltainen alue A4

Aluetta kehitetään pääasiassa asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä lähipalvelujen käyttöön. Korttelitehokkuus on pääasiassa alle 0,40. Alueen pinta-alasta keskimäärin 70 % tai enemmän on korttelimaata.



## Virkistys- ja viheralue

Aluetta kehitetään merkittävänä virkistys-, ulkoilu-, liikunta-, luonto- ja kulttuurialueena, joka kytkeytyy seudulliseen viherverkkoon ja merelliseen virkistysvyöhykkeeseen. Virkistys- ja viheralueiden kehittämisessä huomioidaan yleiskaavan teemakartalla esitelty metsäverkosto. Lähtökohtana on säilyttää verkoston metsäinen luonne.



## Metro aseminen



## Pikarailtote

Joukkoliikenteen nopea runkoyste, joka voidaan toteuttaa bussiratkaisuna. Sijainti on ohjeellinen.



## Kaupunkibulevardi

Likenneväylä, jota kehitetään osana laadukasta urbaania kaupunkiympäristöä tiivistävässä kaupunkirakenteessa. Kaupunkibulevardi palvelee autoilijoita, joukkoliikennettä, kävelijöitä ja pyöräilijöitä. Piltuus ja liltymäratkaisut ratkaistaan tarkemmassa suunnittelussa.



## Baanaverkko

Pyöräliikenteen nopea runkoverkko. Sijainti on ohjeellinen.



## Viheryhteys

Laajojen virkistysalueiden välinen, sijainniltaan ohjeellinen yhteys, viherakseli tai puistojen sarja, joka palvelee virkistys- ja/tai ekologisena yhteytenä. Alueiden suunnittelussa viheralueet tulee liittää luontevasti toisilnsa. Kulttuuri-, maisema- ja luontoarvojen säilyminen, viheryhteyksien yhtenäisyys ja jatkuvuus sekä ekologinen kytkeytyneisyys on otettava huomioon. Yhteyden luonne voi vaihdella rakennetusta puistomaiseen ja luonnonmukaiseen. Tarvittaessa rakennetaan vihersilloja tai -alikulkuja.

# Yleiskaava ja suhde nykytilanteeseen

Viereisellä sivulla on esitetty suunnitteluperiaatteiden aluerajauksen alla ote vuonna 2018 voimaan tulleesta Helsingin yleiskaavasta ja sen määräyksistä.

**Lainaus yleiskaavan selostuksen tiivistelmästä kertoo kaupunginlaajuisella tasolla kaavan merkintätavoista ja tavoitteista, mutta samalla myös Itäkeskuksen alueesta:**

*”Yleiskaavakartta muodostuu 100 x 100 metrin ruuduista. Tarkoitus on korostaa yleiskaavan yleispiirteisyyttä. Pääkartalla esitetään vain alueen pääkäyttötarkoitusta kuvaava merkintä. Muut aluetta koskevat määräykset ovat sanallisia.*

*Yleiskaava on strateginen. Se näyttää vahvasti kaupungin kehittämisen painopisteet. Sen sijaan tarkkoja aluerajauksia ei esitetä. Kaavakartan esitystapa vahvistaa kaavan strategisuutta ja vahvaa perusajatusta raideliikenteen verkostokaupungista, jolla on vahva laajeneva pääkeskuskantakaupunki. Riittävät asuntotuotantoedellytykset ja elinkeinoelämän toimintaedellytykset turvataan ja mahdollistetaan. Helsinki on myös viherverkostokaupunki. Yleiskaavassa on tehty vahva linjavalinta, jossa viheralueet pyritään säilyttämään mahdollisimman laajoina ja yhtenäisinä.*

*Yleiskaavan keskeinen ohjausväline on mitoitus. Tiiviimmin rakennettaviksi osoitetaan raideliikenteen asemat, keskeiset pysäkin ja solmukohtat. Mitoitus perustuu voimakkaammin tiivistettävillä alueilla siihen, että pysäköintiä ei enää ole maantasossa 1-kerroksisena ratkaisuna näillä alueilla.*

*Yleiskaava ohjaa yksityiskohtaisempaa kaavoitusta ja muuta suunnittelua. Se määrittää tavoitteet Helsingin eri osien kehittämiseksi ja osoittaa*

*yleispiirteisesti tarpeelliset alueet yksityiskohtaisen suunnittelun perustaksi. Yleiskaavan mukaiset ratkaisut ja aluerajaukset täsmentyvät yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tarkempien selvitysten perusteella alueen erityispiirteet huomioiden.”*

## **Yleiskaava suunnittelualueella**

Itäkeskuksen ja sen ympäristön suunnitteluperiaatteiden alueen ytimen muodostaa yleiskaavassa punaisella merkitty keskusta-alue. Sitä koskevan määräyksen mukaan alueen tulisi olla mm. toiminnallisesti monipuolista, ympäristöään tehokkaammin rakennettua, maantasokerroksiltaan aktiivista ja kävelypainotteista ympäristöä. Suunnittelualue täyttää nykytilanteessa edellä mainittuja vaatimuksia vain osittain ja lähinnä sisäänpäin kääntyneiden hypermarkettien ja ostoskeskusten muodossa. Yleiskaavamääräyksen yhteydessä todetaan tavoitteellisesti, että ”keskustoja tiivistetään ja kehitetään urbaanina kaupunkirakenteena.”

Keskusta-alueen ympärillä olevat alueet on merkitty pääasiassa ruskeilla ruuduilla, jotka ovat asuntovaltaista aluetta A2. Määräyksen mukaan A2-alueen korttelitehokkuus on pääasiasa 1,0–2,0 ja alueen pinta-alasta keskimäärin 60 % tai enemmän on korttelimaata. Lisäksi määräyksessä mainitaan liike- ja muiden toimitilojen mahdollistaminen keskeisimpien katujen varsilla. Kaupunkikartanonkatuun tukeutuvalla Itäkeskuksen ruutukortteleista muodostuvalla asuinalueella nykytilanne vastaa yleiskaavan rakentamisen tehokkuuteen liittyvää tavoitetta/mahdollisuutta juuri ja juuri, mutta mahdollistaisi runsaankin tehostamisen. Sen sijaan 1960-luvulla väljäksi metsälähiöksi kaavoitettu Puotinharju on nykytilanteessa kaukana yleiskaavan tavoitteista/mah-

dollisuuksista.

Suunnittelualueen reunoilla on merkintöjä viheralueista ja viheryhteyksistä. Viheralueisiin ja -yhteyksiin liittyviä nykytilanteen ja tavoitteiden kuvauksia on jäljempänä enemmän yleiskaavan teemakarttojen ja VISTRA-kartan yhteydessä.

Liikenneverkon osalta yleiskaavaan on merkitty varauksia pikaraitioiteille, jotka tosin voidaan toteuttaa myös normaalia laadukkaampina bus-siratkaisuin. Näistä varauksista länteen liikennöivä Raide-Jokeri on jo toteutumassa. Myös pyöräliikenteen nopea runkoverkko eli baanaverkko on merkitty yleiskaavaan. Liikenneyhteyksien sijainnit yleiskaavassa ovat ohjeellisia.

Itäväylä on merkitty kaupunkibulevardiksi. Kaupunkibulevardista määrätään yleiskaavassa seuraavaa: *”Liikenneväylä, jota kehitetään osana laadukasta urbaania kaupunkiympäristöä tiivistettävässä kaupunkirakenteessa. Kaupunkibulevardi palvelee autoilijoita, joukkoliikennettä, kävelijöitä ja pyöräilijöitä. Pituus ja liittymäratkaisut ratkaistaan tarkemmassa suunnittelussa.”*

## **Yleiskaavan teemakartat**

Pääkarttaan liittyy teemakarttoja, jotka toimivat selostuksen ja selostukseen liittyvien maankäyttösuunnitelmien ja selvitysten lisäksi taustana, ja antavat lisäinformaatiota. Teemakartoilla esitetään yksityiskohtaisempia ratkaisuja, joihin yleiskaava perustuu. Teemakartat eivät ole oikeusvaikutteisia lukuun ottamatta yleiskaavamääräyksissä määritellyjä alueita.

Teemakarttojen suhde Itäkeskukseen on esitetty seuraavilla sivuilla.

## Yleiskaavan teemakartta Virkistys- ja viherverkosto 2050

Yleiskaavan selostuksen mukaan ”Viher- ja virkistysverkosto koostuu laajoista mereltä seudulle jatkuvista vihersormista ja poikittaisista viheryhteyksistä, kaupunginosapuistoista ja liikuntapuistoista sekä koko kaupungin kattavasta rantaraitista, siihen liittyvistä merenlahtien virkistyskokonaisuuksista ja merellisestä virkistysvyöhykkeestä.”

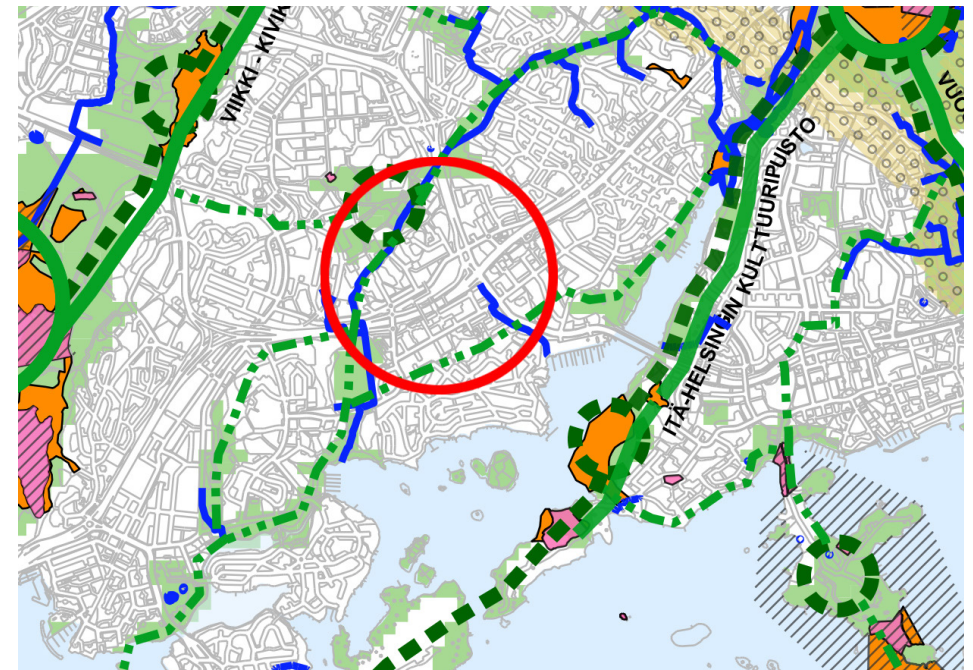
Virkistys- ja viherverkosto 2050 -teemakartassa suunnittelalueen reunalla kulkee Pikku-Huopalahden ja Strömsinlahden välinen viherlinja, jotka ovat Helsingin vihersormia vahvistavia poikittaisia virkistysyhteyksiä. Suunnittelalueelle on merkitty lisäksi kaupunginosapuistot (siniharmaa pallo), liikuntapuisto (oranssi kolmio) ja Ystävyydenpuiston kohdalle viheryhteys (vihreä katkoviiva).



## Yleiskaavan teemakartta Kaupunkiluonto

Yleiskaavan selostuksen mukaan ”Kaupunkiluontoverkosto on suunniteltu siten, että Helsinkiin syntyy kestävä viherrakenne, vaikka kaupunkirakenne tiivistyy ja käyttäjämäärä lisääntyy. Vihersormet muodostavat rungon ekologiselle verkostolle ja metsäverkostolle ja niiden kehittämiseksi. Meren, merenlahtien, järvien ja jokien (siniverkoston) ja valuma-aluelähtöinen suunnittelu on jatkossa tärkeää.”

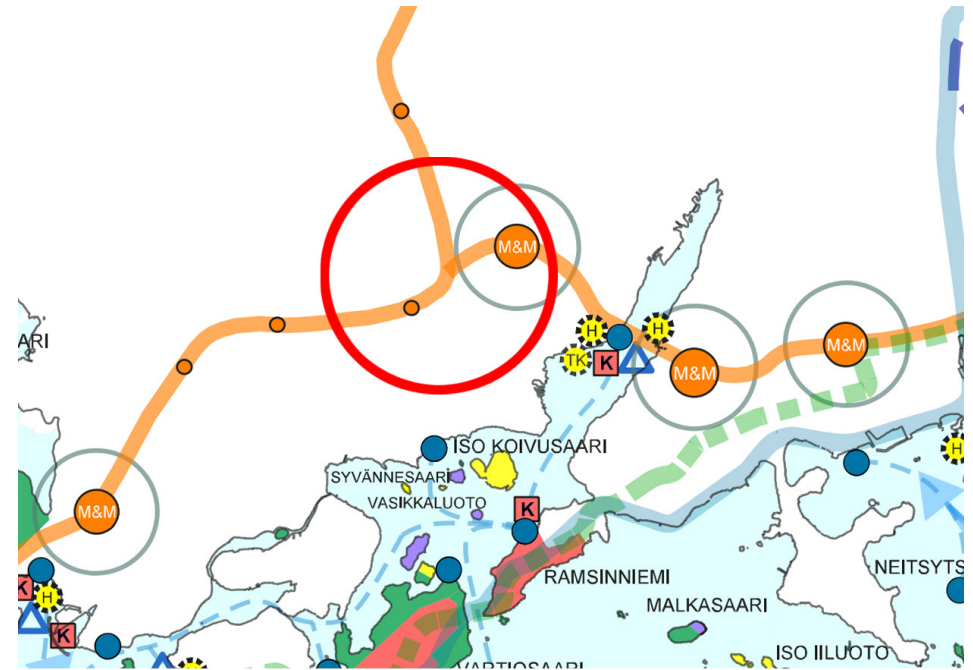
Kaupunkiluonto-teemakartassa suunnittelalueelta löytyy merkintä viheralueesta (vaalea vihreä), kehitettävästä metsäverkostosta (vihreä pistekatkoviiva) ja siniverkostosta (sininen viiva). Tällä alueella siniverkoston osia ovat Strömsinlahden valuma Mustapuro ja Vartiokylänlahteen päätyvä Marjaniemenpuro.



## Yleiskaavan teemakartta Merellinen Helsinki

Yleiskaavan selostuksen mukaan ”Maajoukko- liikenteen ulottaminen lähelle vesiliikenteen yhteyspisteitä, maa- ja vesiliikenteen aikataulujen yhteensovittaminen sekä erilaiset saaria ja man- teretta yhdistävät vesiliikennereitit ja virkistystä palvelevat rengasreitit vaihtosatamineen tarjo- avat yhteystarpeiden lisäksi myös lähimatkailu- elämyksiä.”

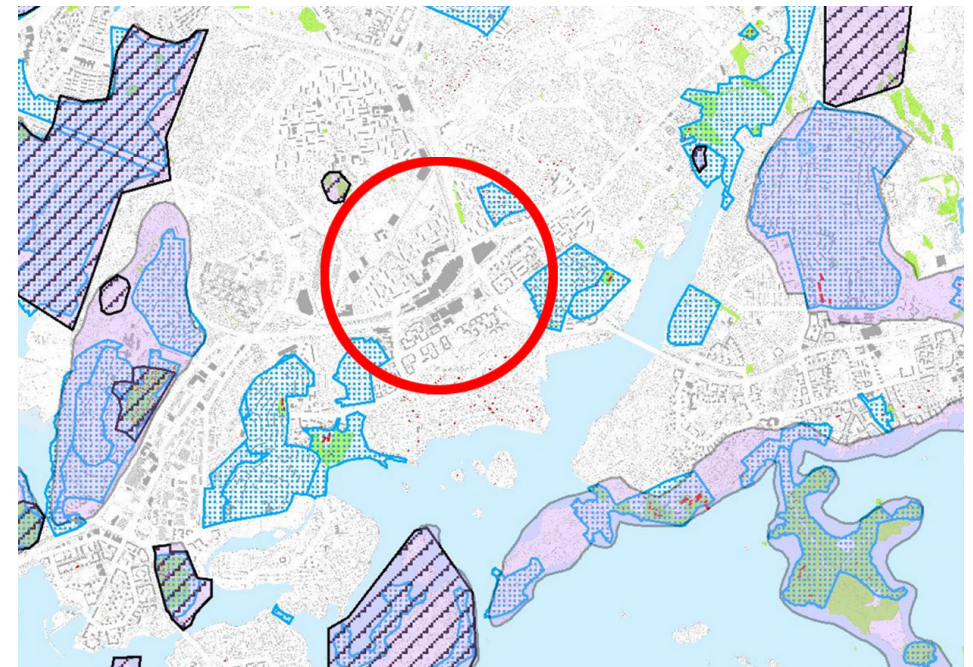
Merellinen Helsinki-teemakartassa suunnitte- lualueelle osuu Puotilan metroaseman Metro-Me- ri solmukohta. Tällaisena voidaan pitää myös Itäkeskuksen joukkoliikenneterminaalia, joka si- jaitsee lähes samalla etäisyydellä Puotilan vene- sataman kohdalle merkitystä merellisten palve- luiden ja vesiliikenteen keskittymästä.



## Yleiskaavan teemakartta Kulttuuriympäristöt

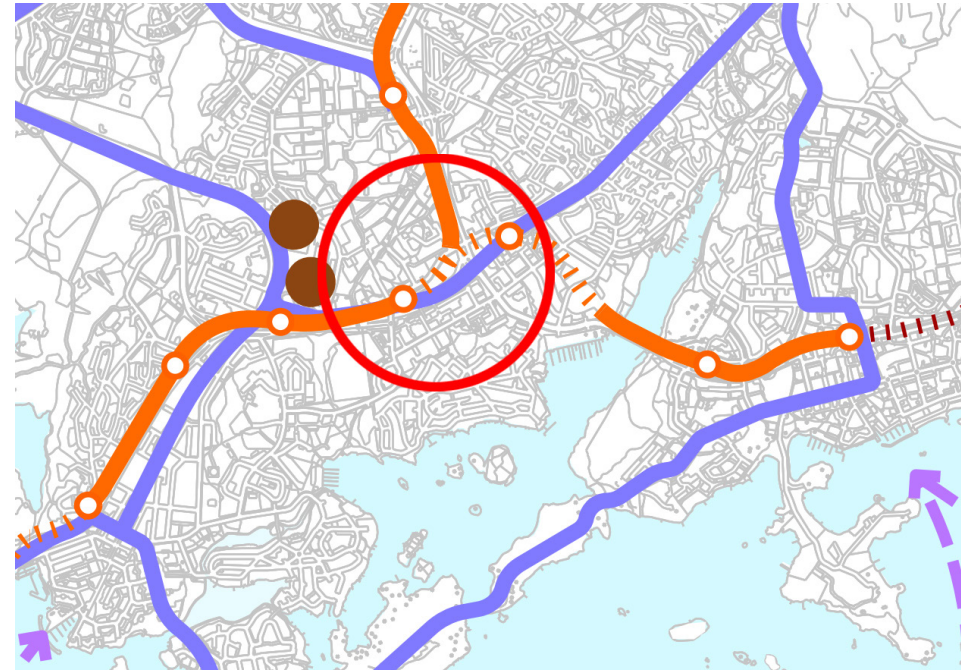
Yleiskaavan selostuksen mukaan ”Kaupunkiym- päristöä suunnitellaan ottaen huomioon kulttuu- riympäristön arvot. Kulttuuriympäristö on osa kaupungin identiteettiä ja sen ominaispiirteiden vaaliminen on osa muutostilassa olevan kaupun- gin kehittymistä.”

Kulttuuriympäristöt-teemakartassa suunnitte- lualueelle osuu vain pieni kaavalla suojeltu puus- toalue Kehä ykkösen ja Arhotien asuinalueen vä- lissä. Aivan suunnittelualueen vieressä ovat mm. Puotilan ja Marjaniemen siirtolapuutarhan raken- nustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittävät alueet.



## Yleiskaavan teemakartta Joukkoliikenteen runkoverkko 2050

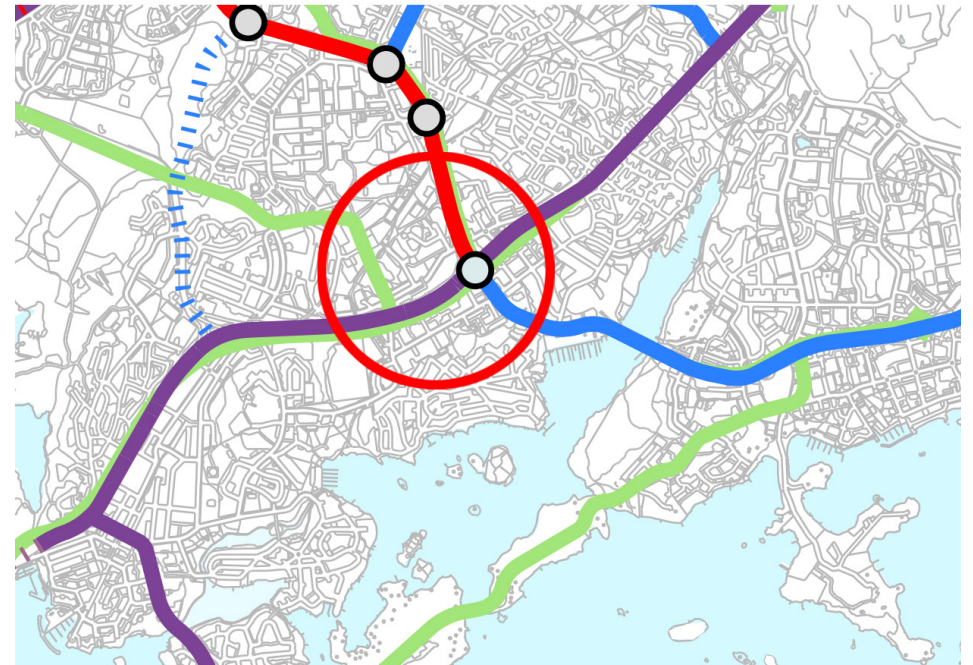
Joukkoliikenteen runkoverkko 2050 –teemakarttaan on suunnittelualueelle merkitty varsinaisesta yleiskaavakartastakin löytyvät raide liikenteen nykyiset ja mahdolliset tulevat reitit asemineen.



## Yleiskaavan teemakartta Tie-, katu- ja baanaverkko 2050

Tie-, katu- ja baanaverkko 2050 –teemakartassa suunnittelualueelta löytyy pyöräilyn baanayhteyksiä (vihreä), Itäväylän kaupunkibulevardi (turkoosi), Kehä I:n seudullisesti tärkeä tie (punainen) ja Meripellontien pääkatu (sininen). Kehän ja Itäväylän liittymäalue on merkitty eritasoliittymäksi, jota voi kehittää myös tasoratkaisuna.

Nykyinen pyörätieverkko vastaa reiteiltään baanaverkon tavoitetilannetta, mutta laatutasoltaan ei. Itäväylä on Kehä I:stä itään valtion ylläpitämä maantie, joten bulevardiluonne jää puutteelliseksi. Osittain tämä johtuu myös, että kaavoitettu maankäyttö ei ole toteutunut.





# Maanalainen yleiskaava

Vuonna 2017 on aloitettu uuden maanalaisen yleiskaavan valmistelu, joka tulee tukemaan valmistunutta Helsingin uutta yleiskaavaa sekä kaupungin strategiaa. Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi Helsingin maanalaisen yleiskaavan 2021 tarkistetun kaavaehdotuksen 27.4.2021. Helsingin kaupunginvaltuusto hyväksyi kaavan 16.06.2021 ja kaava astui voimaan 19.08.2021.

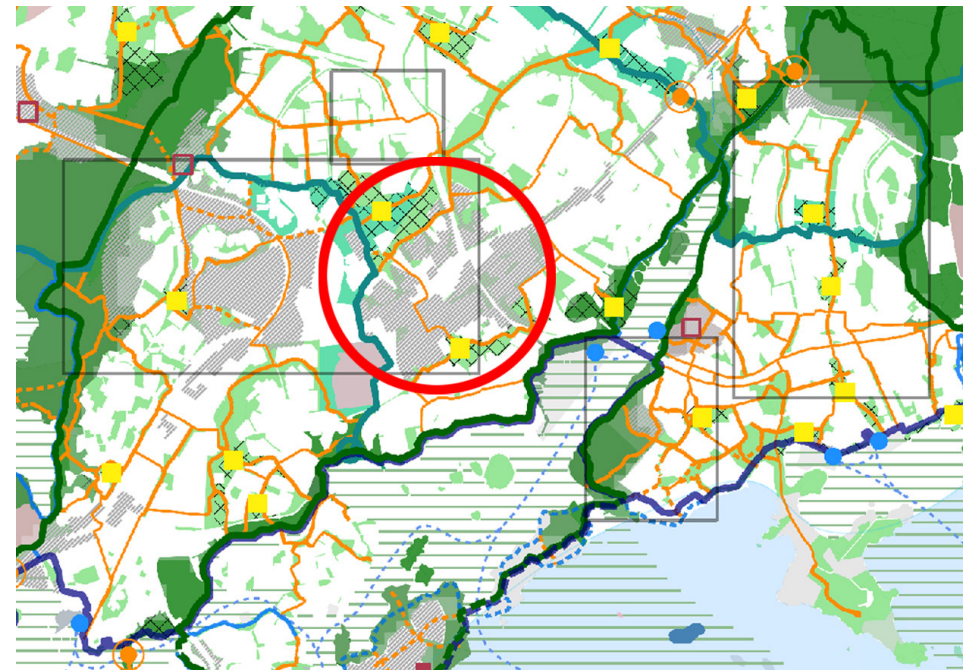
Kaavaehdotuksessa suunnittelualueen kohdalle on merkitty nykyisten metrotunnelien ja kalliosuojien lisäksi varaus mahdolliselle energiatunnelille. Tunnelivaraus rajoittaa jonkin verran maanlämpökaivojen sijoittamista alueelle. Lisäksi karttaan on merkitty edelleen toteuttamistaan odottava Ystävyydenpuiston kalliosuoja.



# Vistra

Tavoitteellinen viher- ja virkistysverkosto VISTRA sisältää Helsingin viher- ja virkistysverkoston muodostavat osatekijät. Niitä ovat vihersormet, merellinen sinikammen, viherlinjat, kaupunginosapuistot ja muut kaavoitetut puistoalueet sekä erilaiset reitit ja yhteydet. VISTRA II eli Viher- ja virkistysverkoston kehittämissuunnitelma syventää ja tarkentaa yleiskaavan viherverkosto-teemakartan sisältöä sekä konkretisoi kartoille VISTRA-VISION tavoitteita.

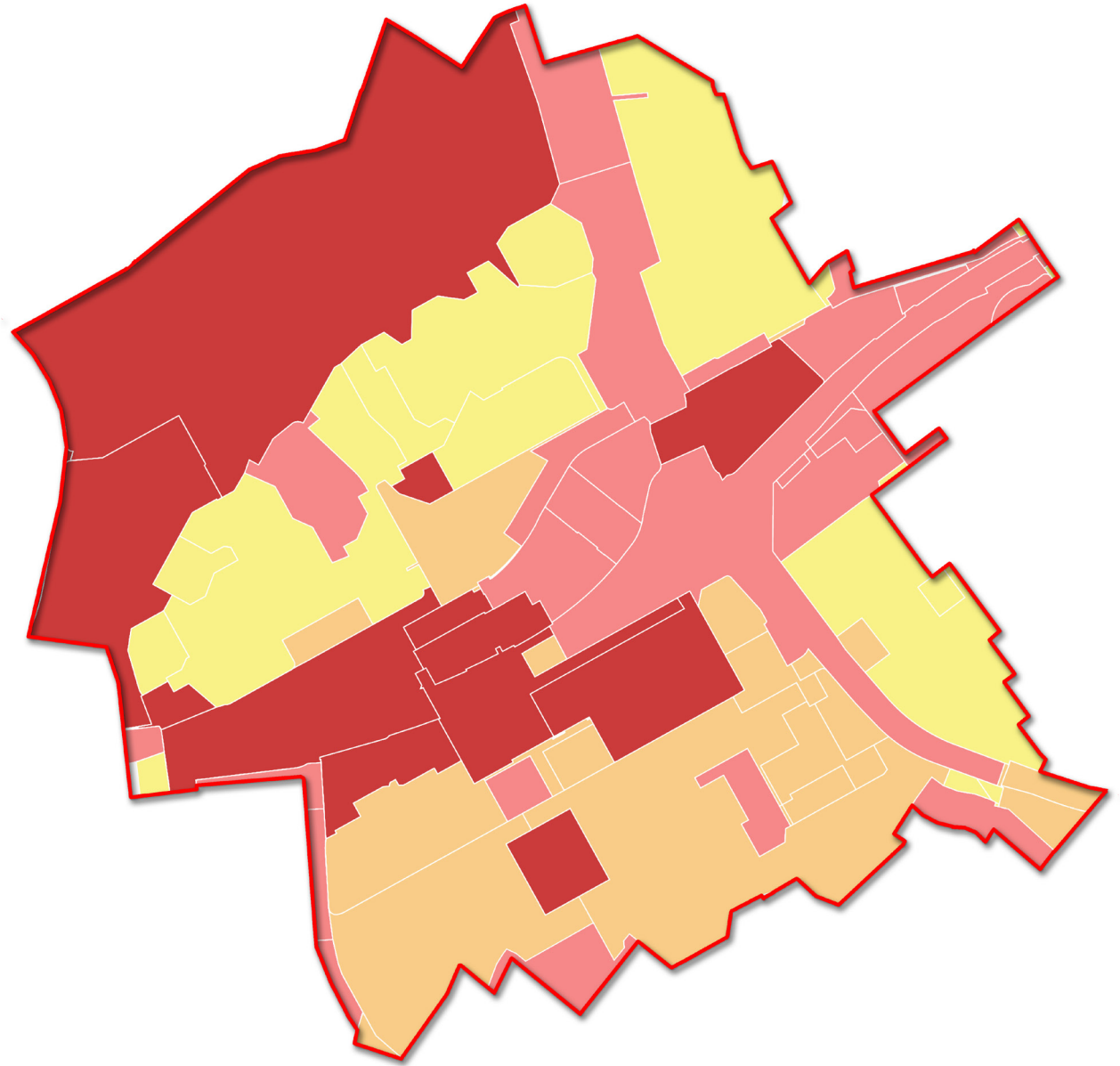
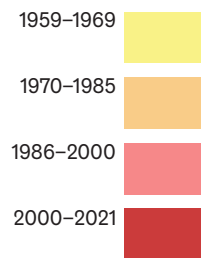
Itäkeskuksen suunnittelualueelle osuu runsaasti merkintöjä, jotka pääosin esiintyvät myös edellä esitellyissä yleiskaavan teemakartoissa. Alueen kehittämisen kannalta huomionarvoisimpia ovat merkinnät viherlinjayhteyksistä ja virkistysverkoston yhteyksistä sekä kaupunginosapuistoista.



# Asemakaavat

Alueella on voimassa lukuisia asemakaavoja 1950- ja 60-lukujen taitteesta 2020-luvulle. Puotinharjun ja Itäkeskuksen asuinkortteleissa on valtaosin edelleen voimassa näiden alueiden ensimmäiset asemakaavat. Eniten kaavamuutoksia historian saatossa on tehty molemmin puolin itäväylää sijaitseville kaupallisten kortteleiden alueelle.

## Asemakaavat tulleet voimaan:



# Asemakaavat ja alueiden käyttö

Viereinen kartta osoittaa voimassa olevien kaavojen pääkäyttötarkoituksen kullakin tontilla tai alueella. Katualueet erottuvat valkoisina. Esitystavassa, kuten asemakaavakartoissa yleensä, korostuu funktionalistisen kaupunkisuunnittelun ihanteiden mukainen toimintojen erottaminen toisistaan: Julkisten ja kaupallisten toimintojen tontit muodostavat pääosin asunnottoman keskustan, jota asumiselle varatut korttelit ympäröivät. Ulkokehällä sijaitsevat laajat viheralueet erottavat lähiöitä toisistaan. Läpi virtaavat autoilun valtavyylät suojaviheralueineen muodostavat oman yksitoimintaisen alueensa.

Totuus ei kuitenkaan ole aivan yhtä yksitoimintainen kuin esitystapa antaa ymmärtää: Itiksen ja Maamerkin väliin 2010-luvulla kaavoitettu kansikaava (1), joka on jäämässä toteutumatta, oli ensimmäinen yritys asuttaa ostoskeskusten hallitsemaa keskusta-alueita. Seuraava vastaava yritys, joka toivottavasti myös toteutuu, on toiminnoiltaan monipuolinen Jokerikortteli (2). On myös syytä huomauttaa, että pääasiassa 1970-luvulla kaavoitetun Kauppakartanon varrella sijaitsevilla asuintonteilla on suunnitteluajankohta huomioiden varsin runsaasti kivijalan liiketiloja muodostamassa toiminnallista kirjavuutta.

Kauppakartanonkatuun tukeutuvan alueen yksi tunnuspiirteistä ovat erilliset pysäköintitontit, jotka Asiakkaankadun parkkitaloa (3) lukuun ottamatta ovat autoille pyhitettyjä avokenttiä.

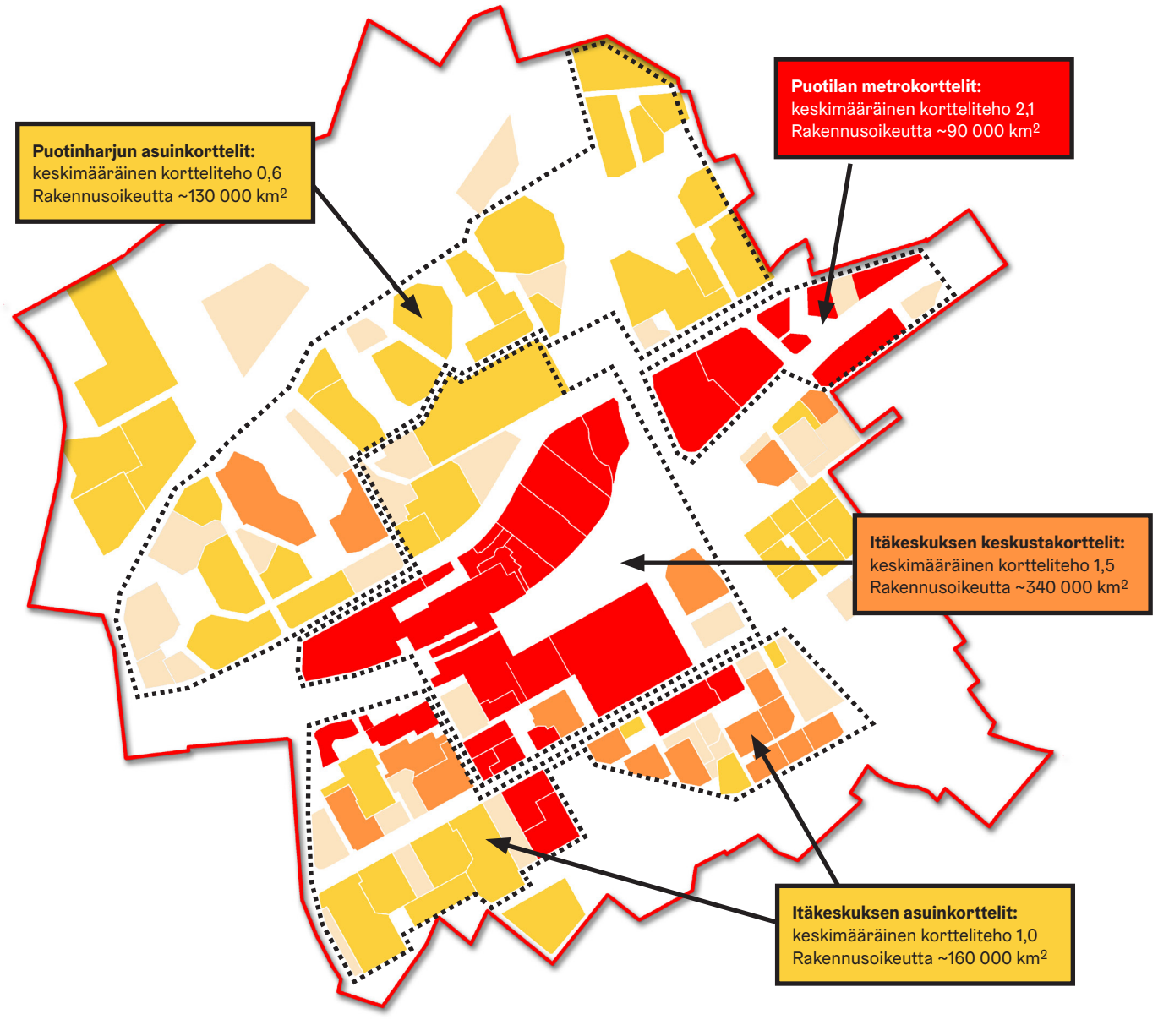


# Kaavoitettu kerrosala ja tehokkuus

Viereisessä kartassa on värisymbolein esitetty voimassa olevien asemakaavojen mukaiset tonttitehokkuudet suunnittelualueelta. Lisäksi tekstilaatikon on kerrottu tärkeimpien osa-alueiden keskimääräiset korttelitehokkuudet ja rakennusoikeuden yhteismäärät.

Kauppakartanonkatuun tukeutuvalla Itäkeskuksen asuinkortteleiden alueella on useita yli 1,0 tonttitehokkuudella kaavoitettuja (ja rakennettuja) tontteja, mutta keskimääräistä korttelitehokkuutta laskee ennen kaikkea alueen lukuisat pysäköintitontit.

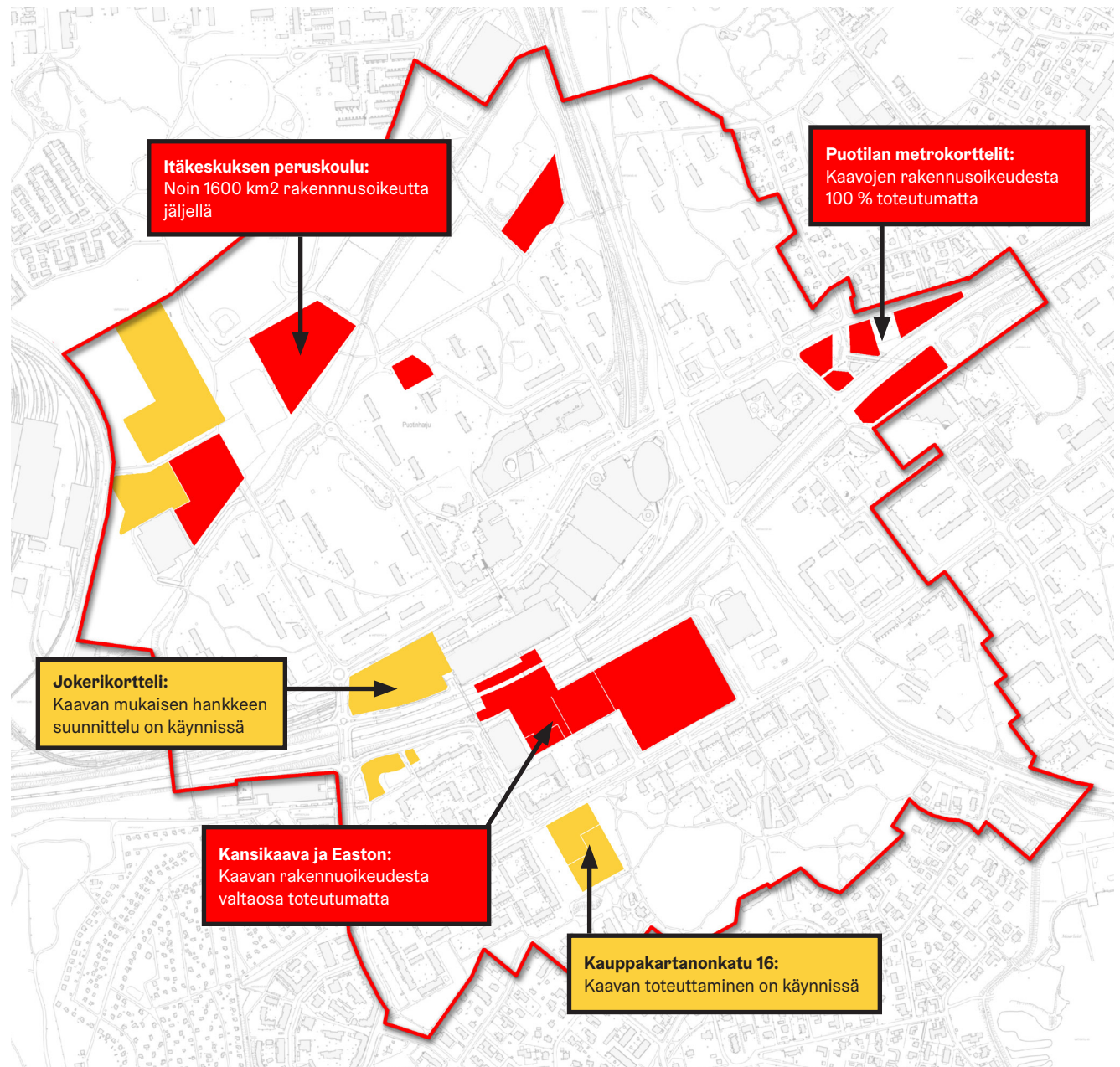
Karttaan erikseen merkityillä osa-alueilla on voimassa olevissa kaavoissa rakennusoikeutta yhteensä noin 720 000 k-m<sup>2</sup> (lukemassa ei siis ole Puotilan asuinalueeseen ja Myllypuron liikuntapuistoon/koulukeskukseen kuuluvia osia suunnittelualueesta).



# Toteutumaton kerrosala

Viereinen kartta kertoo voimassa olevien kaavojen kerrosalapotentiaalista alueella. Värisymbolein on esitetty tontit, joissa asemakaavan mahdollistamasta rakennusoikeudesta vähintään 20 % on toteutumatta. Valtaosa näistä tonteista on sellaisia, jotka ovat nykytilanteessa tyhjiään ja kaavan mukainen rakennushanke on jo suunnitteilla (kuten Jokerikortteli) tai tiedossa on, että kaavat ovat jäämässä toteutumatta ja ovat siten uusittava (kuten toimistoja varten kaavoitetut Puotilan metrokorttelit).

Huomionarvoista on, että alueen asuntontteilla voimassa olevien kaavojen kerrosalapotentiaali on jo käytetty. Niinpä nykyisten asuntonttien lisä- tai täydennysrakentaminen edellyttää kaikissa tapauksissa kaavamuutoksia.

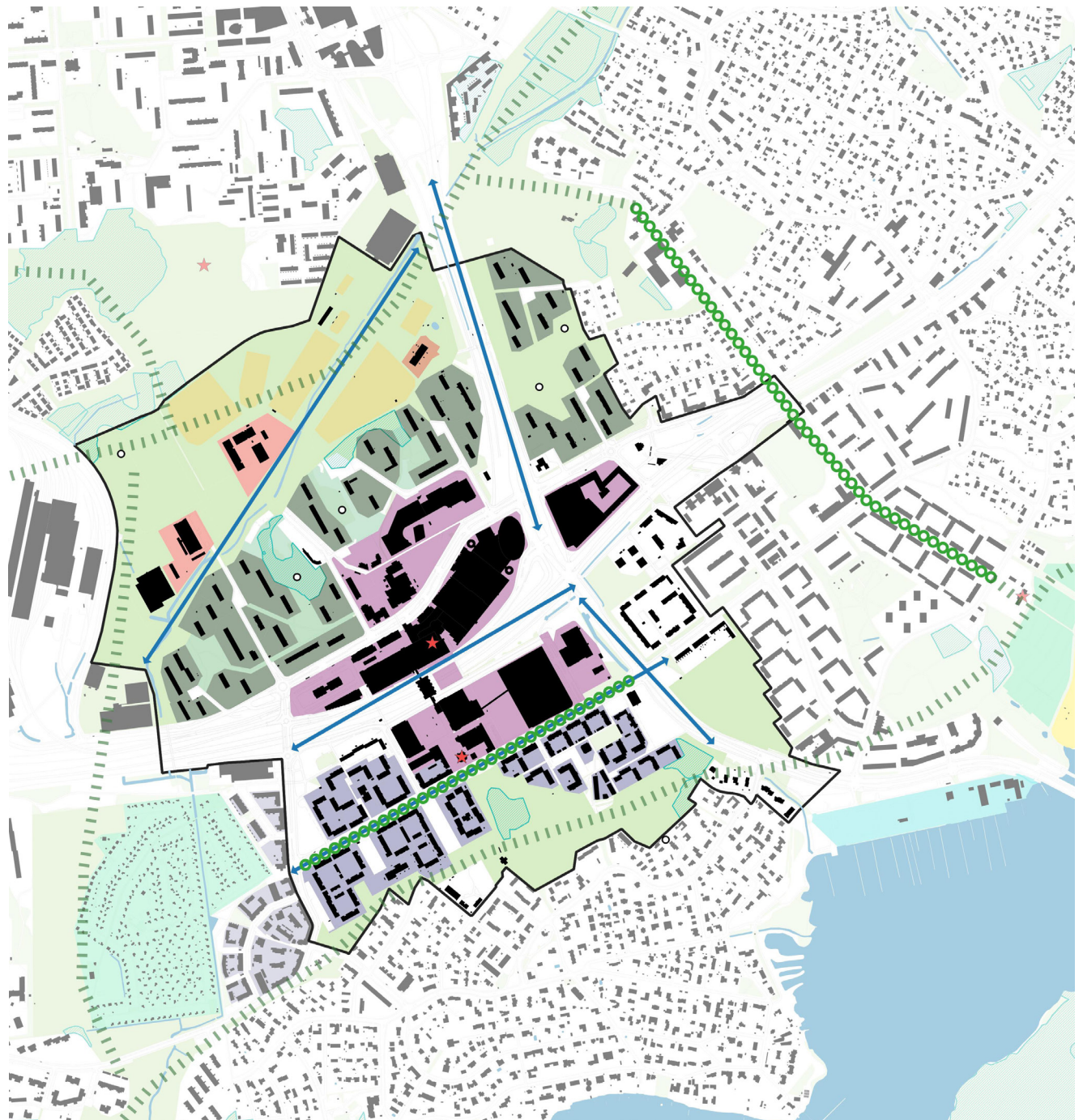


# Maisema

Alue sijoittuu suurmaisemassa Viikki-Kivikon laajan selännealueen ja alavan rantavyöhykkeen väliselle vaihtumisvyöhykkeelle. Itäkeskuksen pohjoispuolella maisematilaa rajaavat metsäisten selänteiden sarja ja eteläpuolella Ystävyydenpuisto metsäkumpareineen. Selänteiden sarja rajaa Itäkeskuksen ja Mustapuron laakson laajan viheralueen maisemallisesti ja tilallisesti toisistaan. Alue sijoittuu viherrakenteessa Itä-Helsingin kulttuuripuiston vihersormen sekä Mustapuroa ympäröivien viheralueiden väliin.

Teksti jatkuu seuraavalla sivulla →

- Lakiaste
- ★ Maamerkki
- ↔ Näkymälinja
- Puukujanne
- ||| Metsä- ja puustoinen verkosto
- Kaupallinen keskus
- Tiivis korttelirakenne
- Puustoiset avokorttelipihat
- Laaja viheralue
- Pieni viheralue
- Siirtolapuutarha / viljelypalstat
- Liikuntapaikka / urheilukenttä
- Koulun / päiväkodin piha-alue
- Uimaranta
- Venesatama
- Arvokkaat luontokohteet



Suunnittelualueen maisemaa hallitsevat Itäkeskuksen kaupallisen keskuksen suuret rakennusmassat ja liikenneväylät. Kaupallisen keskuksen alueella on paljon rakennettua pintaa ja kulku tapahtuu osittain eritasoissa. Keskuksen eteläpuolelle sijoittuu tiivis korttelirakenne. Alueen viherrakenne mukaillee kortteleiden selkeitä linjoja. Kauppakartanonkadun pitkä puukujanne korostaa viherrakenteen selkeitä linjoja. Vastapainona tälle tilallisesti hyvin jäsenellylle rakenteelle on alueen eteläpuolelle sijoittuva Ystävydenpuisto järeäpuustoisine metsikköineen ja metsäpolkuineen. Metsäreitiltä avautuu paikoitellen näkymiä viereisen pientaloalueen vehreisiin pihapiireihin. Ystävydenpuiston kautta kulkee metsä- ja puustaisen verkoston alueellinen yhteys, joka on tällä hetkellä osittain vain puustoitusten tukialueiden varassa.

Itäkeskuksen pohjoispuolella metsäselänteiden sarjaan sijoittuvat puustoiset avokorttelipihat ja avokallioiset pienet viheralueet muodostavat hyvin omaleimaisen ja maisemasta erottuvan kokonaisuuden. Alue on rakentunut pääasiassa 1960-luvun aikana silloisten lähiöihanteiden mukaan. Osa kallioselänteiden reunamille sijoittuvista massiivisista kerrostaloista kohoaa puuston latvustoa korkeammalle. Alueen läntisimmässä laidassa Raaseporintien varrella on matalien rivitalojen muodostama osa-alue, joka poikkeaa mittakaavaltaan keskeisimmän osan kaupunkirakenteesta.

Selännesarjan pohjoispuolelle sijoittuva Mustapuron laakso eli Myllypuron virkistysalue on maisemallisesti jäsentymätön kokonaisuus liikuntapuistoineen, opetus- ja hallirakennuksineen sekä umpeenkasvaneine näkyvineen ja voimajohtoineen. Korkeakallionpuiston kalliot metsineen sekä Matokallion lehto- ja korpimetsät rajaavat avointa maisemaa alueen itäosassa ja edustavat laajimpia luonnontilaisia metsiä alueella. Virkistysaluekokonaisuuteen kuuluu myös suunnitte-



lualueen ulkopuolelle jäävä Alakivenpuisto, jonka maisemallisesti hyvin näkyvänä elementtinä on kartionmuotoinen mäki Myllypuron entisen kaatopaikan paikalla.

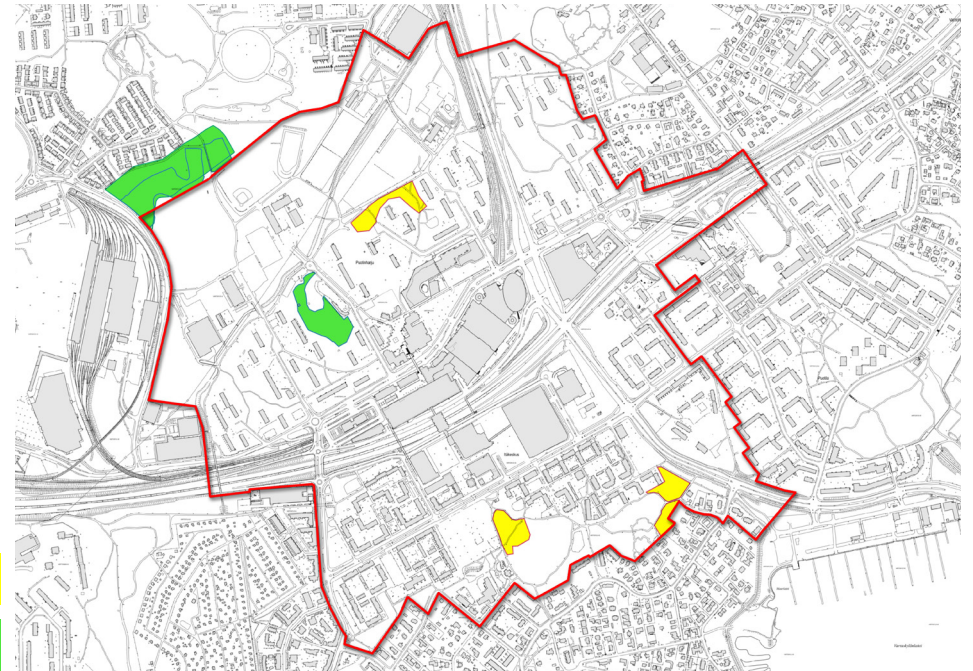
Keskeisimpiä viher- ja virkistysalueita suunnittelualueella ja sen läheisyydessä ovat lisäksi Marjanien siirtopuutarha, Puotilan leikkiniitty sekä Vartiokylänlahden ranta-alueet. Merenrantaan sijoittuu muun muassa Puotilan uimaranta ja satama, Puotinkylän kartano sekä Juorumäki viljelyalustoineen.

# Erityiset luontokohteet

Suunnittelualan sisällä on kokonaan tai osittain kaksi arvokasta metsäkohdetta, jotka perustuvat Myllypuron METSO-kartoitukseen vuodelta 2013. Pohjoisempi alueista on myös huomattavan arvokas kasvillisuus- ja kasvikohte (Matokallion pohjoispuoli). Metsäalueet sijaitsevat keskellä vanhaa ja uutta asutusta, mikä merkitsee lisääntyvää tarvetta virkistyskäyttöön. METSO-ohjelman tavoitteiden ja virkistyskäytön välillä on jossain määrin ristiriitaa. Kohteet ovat melko pienialaisia ja hajallaan, mikä vähentää suojellisia arvoja.




Suunnittelualueelle sijoittuu myös neljä uhanalaisiin ja silmälläpidettäviin luontotyyppiin kuuluvaa lehtoa. Kohteet on luokiteltu II- ja III-arvoluokkaan. Kaikilla näillä luonnontilaisuus on heikentynyt tai vähän heikentynyt ja kulumista on havaittavissa.

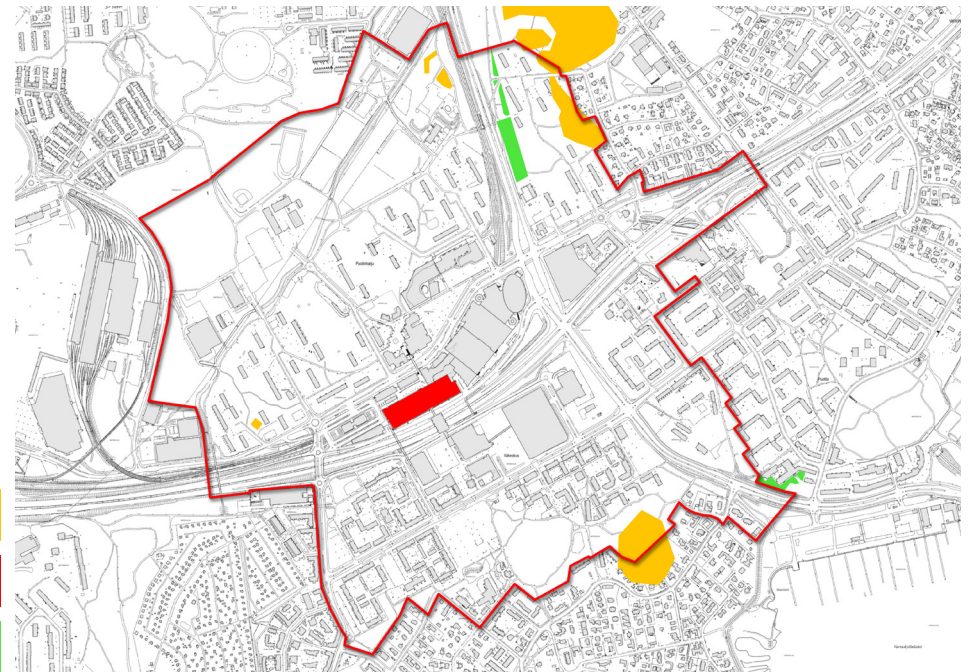
Uhanalaiset ja silmälläpidettävät luontotyypit   
Arvokkaat luontokohteet 



# Muinaismuistot ja suojelu

Suunnittelualan sisällä on muutamia muinaismuistoksi määriteltyjä, ensimmäisen maailmansodan aikaisen linnoitusvarustusten jäänteitä. Ainoa asemakaavalla suojeltu rakennus alueella on kauppakeskus Itiksen vanhin rakennusosa (kaava tullut voimaan 2019). Kehä I:n itäpuolella sijaitsevalla suojaviheralueella on kaavassa suojeltua puustoa.

Muinaismuisto   
Kaavalla suojeltu rakennus   
Kaavalla suojeltua puustoa 



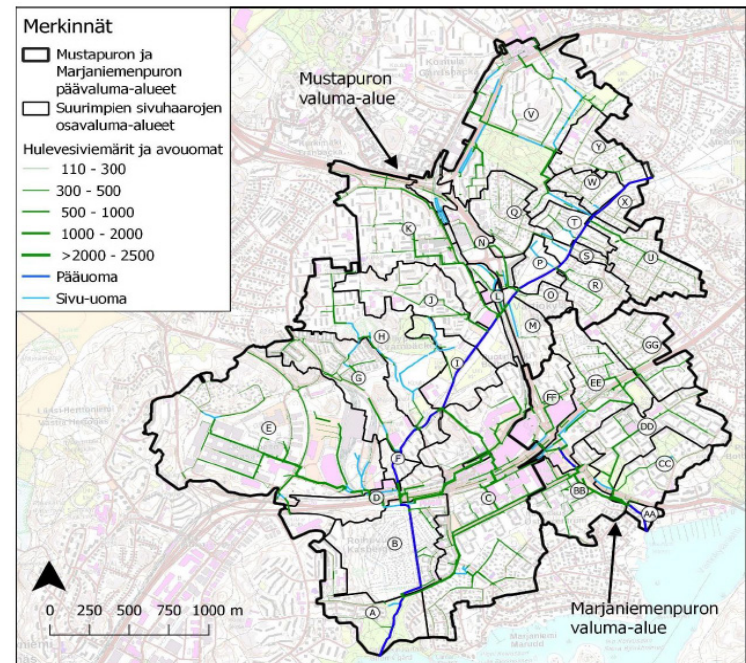
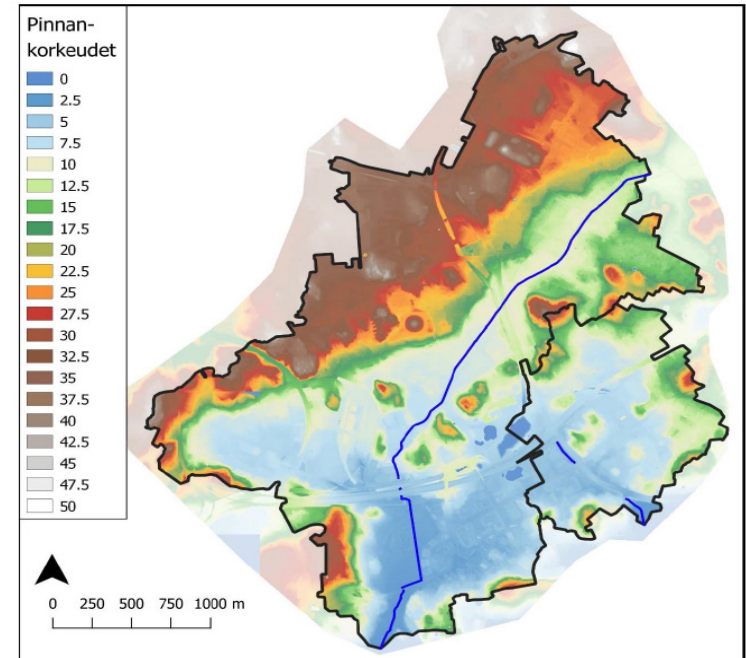


# Hulevedet

Alue sijoittuu Mustapuron ja Marjaniemenpuron valuma-alueeseen, josta on valmistunut valuma-alue selvitys ja vesienhallinnan suunnitelma 18.2.2020. Merivedenkorkeuden ja aallokon yhteisvaikutukseen perustuva alin suositeltu rakentamiskorkeus Vartiokylänlahdella vuodelle 2050 on +2,74 m ja vuodelle 2100 +3,44 m.

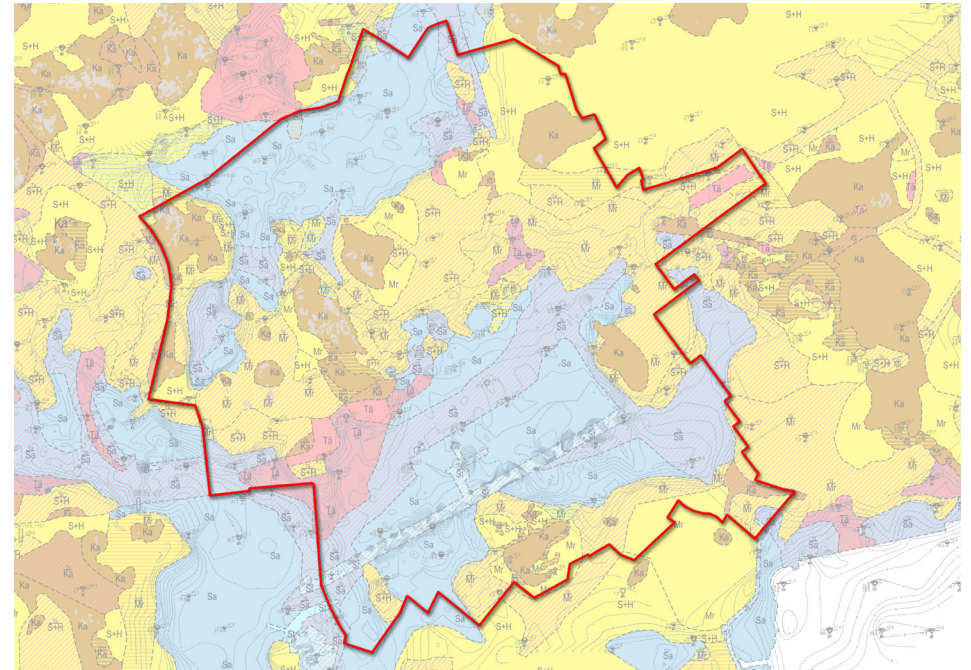
Marjaniemen puroon laskeva nykyisellään maan alla sijaitseva putkiratkaisu on tulvkapasiteetiltaan riittämätön. Ratkaisuvaihtoehtona on lähtökohtaisesti rankkasateiden aiheuttamia tulvia puskuroiva allasmainen ratkaisu.

Alueelle ei sijoitu Suomen ympäristö-keskuksen luokittelemia pohjavesialueita.



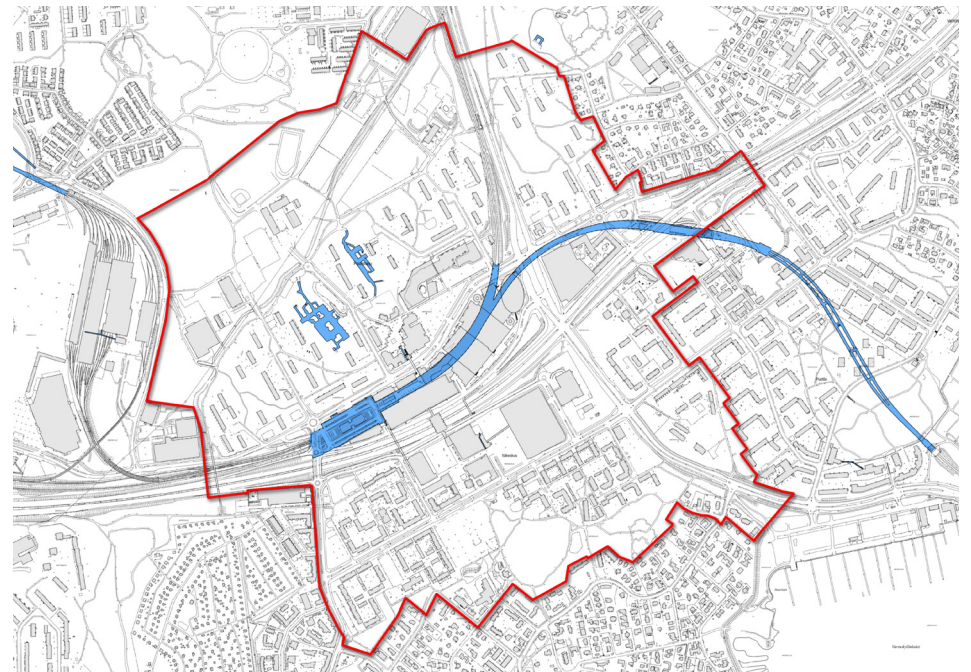
# Maaperä

Alueella maanpinnan topografia on pääosin loivapiirteistä. Suurin osa alueesta sijoittuu savialueelle lukuun ottamatta alueen moreeni- ja avokalliokukkuloita, joita sijaitsee erityisesti Puotinharjun alueella. Vallitseva rakennusten ja rakenteiden perustamistapa on paa-luperustus. Itäkeskuksen keskusta-alueella katu-alueet ovat stabiloitu tai perustettu savikon päälle täyttömaille. Pohjaveden pinnan korkeusasema on lähellä maanpintaa lukuun ottamatta edellä mainittuja ylävämpiä alueita. Tästä johtuen kellarien rakentaminen edellyttää monin paikoin joko osittain tai kokonaan maastonvesipaine-eristettyjä rakenteita.



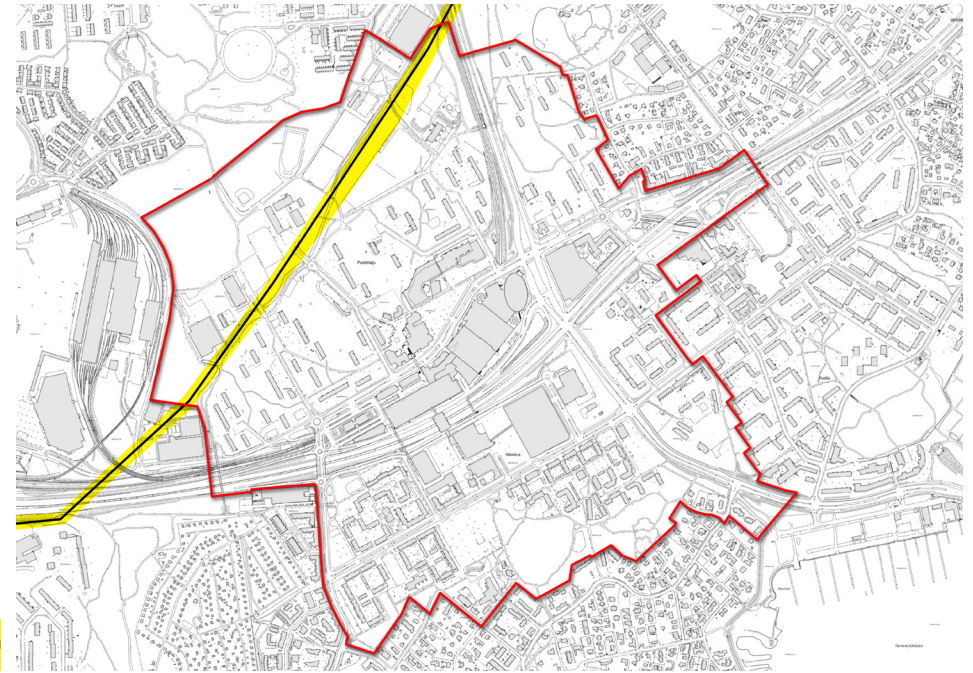
# Maanalaiset tilat

Metrotunnelien lisäksi alueella on kaksi kallion sisään louhittua väestönsuojaa, joita toinen on käytössä Itäkeskuksen uimahallina. Kastelholmantien suoja on vuokrattu varasto- ja huoltokäyttöön. Metroradan maanalaiset osat sijaitsevat välittömästi katutasen alapuolella betonirakenteisessa tunnelissa, mikä rajoittaa metron päälle rakentamista ja pääväylien tunnelointia.



# Yhdyskuntatekniikka

Alue on yhdyskuntateknisen huollon verkostojen piirissä. Alueella sijaitsee runsaasti maanalaisia yhdyskuntateknisen huollon verkostoja ja ne aiheuttavat haasteita alueen suunnittelulle. Suunnittelualueella sijaitsee myös laajempaa aluetta palvelevia hulevesiviemäreitä. Mustapuron laakson pohjalla alueen läpi kulkeva 110 kV:n ajojohto rajoittaa maankäyttöä varoalueensa kohdalla.



Voimalinja ja kaavaan merkitty suojalue

# Ympäristöhaitat

Tarkastelualueelle kohdistuu liikenteestä aiheutuvia huomattavia ympäristöhäiriötä kuten melua ja ilman epäpuhtauksia. Ne painottuvat merkittävimmit osin Itäväylän ja Kehä I:n läheisyyteen sekä Meripelontien varteen. Näillä alueilla ja niiden välittömässä läheisyydessä liikennemelu on voimakasta ja melutason ohjearvot ulkona ylittyvät selvästi. Melualueiden laajuutta 2 metrin korkeudella maanpintatasosta on kuvattu karkealla tasolla viereisessä vuoden 2017 tilannetta esittävässä tieliikenteen melukartassa, jossa melutason ohjearvot ulkona ylittyvät muilla kuin valkoisilla ja vihreillä alueilla. Tieliikenteen lisäksi melua leviää ympäristöön myös avoradalla kulkevasta metrosta sekä rakenteilla olevasta Raide-Jokerin liikenteestä, joten to-

dellisuudessa liikennemelu leviää ratojen läheisyydessä kuvaesitystä laajemmalle. Raideliikenteestä aiheutuu lisäksi ma- tai kallioperään värähtelyä, joka voi radan lähiympäristössä edellyttää rakennusten jatkosuunnittelussa runkomelun tai tärinän torjuntaa. Vilkkaan katu ympäristön välittömässä läheisyydessä myös ilmanlaatu on heikentynyt ja tyypillisesti mm. hengitettävien hiukkasten ja typpidioksidin ohjearvotasot ylittyvät. Liikenteen haitat rajoittavat huomattavasti asumisen edellytyksiä ja heikentävät myös julkisten ulkotilojen sekä viheralueiden viihtyisyyttä, käytettävyyttä ja terveellisyttä katualueiden lähistöllä.





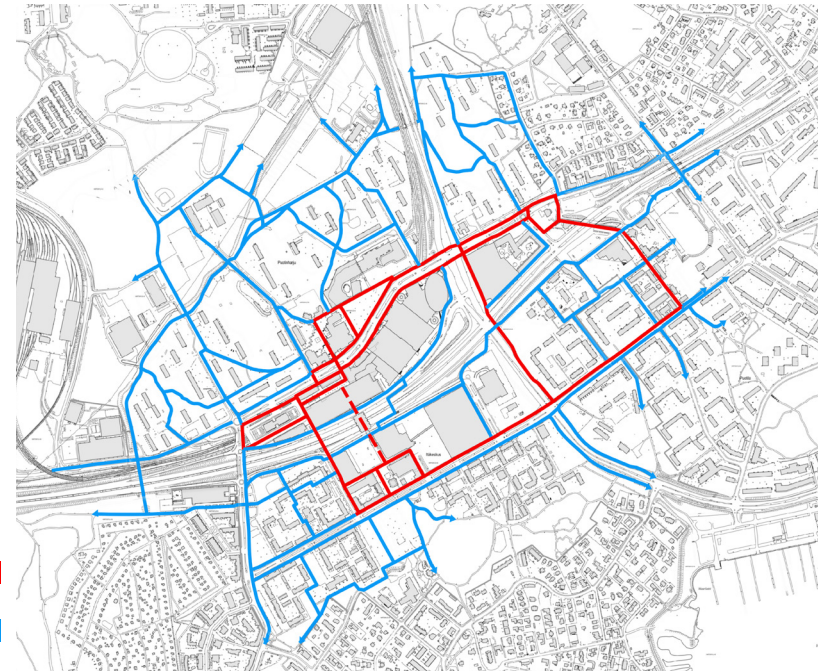
# Jalankulku

Viereisessä kaaviokuvassa on esitetty jalankulun tärkeimpien reittien nykytilanne. Jalankulun kannalta vilkkain alue keskittyy metroasemien ja kaupallisten palveluiden lähiympäristöön. Osa kulkuyhteyksistä sijoittuu ostoskeskusten sisälle. Nämä yhteydet ovat luonteeltaan puolijulkisia ja käytettävissä vain ostoskeskusten aukioloaikoina. Jalankulkua alueella leimaa myös tasoerot, jotka liittyvät Itäväylän ylittämiseen. Tärkeä, jo vuoden 1974 yleissuunnitelmissa linjattu, vain jalankulkijoille varattu kaupunkitilojen sarja, Lyypekin aukio–Hansasilta–kauppakeskus–Tallinnan aukio–Stoan aukio, kulkee pääosan matkasta noin tasossa +12 ja vain päätepisteet ovat maanpinnan luonnollisessa tasossa (noin +6). Koska ostoskeskusten tärkeimmät sisäiset kulkureitit ovat noin tasossa +12, si-

joittuu merkittävä osa jalan koettavaa kaupunkia tälle katujen yläpuoliselle tasolle.

Muut jalankulkuympäristön ongelmat ja puutteet liittyvät pyöräilyn tavoin vilkkaimpien moottoriväylien aiheuttamaan estevaikutukseen, turvattuuteen ja epäviihtyisyyteen. Ostoskeskukset luovat estevaikutusta ja monin paikoin passiivista katutasoa miljöötä. Tasoerot vaikeuttavat esteetöntä liikumista. Jalankulkuverkosto katujen varsilla on varsin kattava, mutta laatutasoltaan riittämättömät ratkaisut ovat toteutusajankohdalleen tyyppilisiä.

Vilkkain jalankulun reitti   
Jalankulun muut reitit 

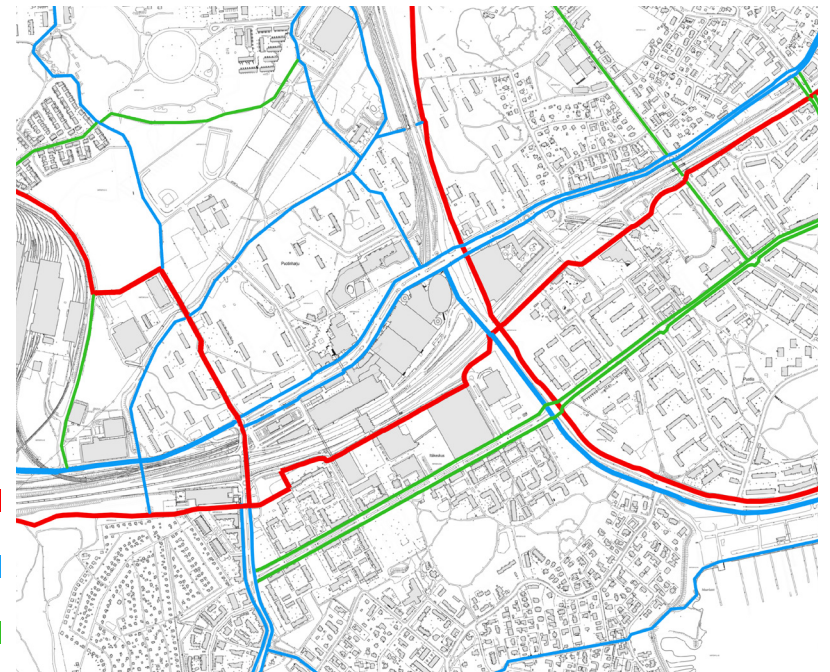


# Pyöräilyn tavoiteverkko

Viereisessä kaaviokuvassa on esitetty polkupyöräilyn tavoiteverkko alueella. Tavoiteverkko ei kuvaa alueen nykytilannetta vaan osoittaa suuntaviivat pyöräilykehittämiseksi. Alueen polkupyöräilyverkko on nykyisellään jo varsin kattava, mutta järjestelyt eivät vastaa laadultaan tavoitetasoa varsinkaan yksisuuntaisten pyöräilykehittämisen osalta.




Yksi tärkeimmistä pyöräilykehittämistavoitteista esikaupunkialueilla on baana-verkon laajentaminen. Itäkeskuksen alueen läpi on linjattu sekä itä-länsi- että etelä-pohjoinen -suuntaiset baanat. Baana on nimitys polkupyöräilyä varten tarkoitettuihin nopeaan ja tasavauhtiseen pyöräilyyn tarkoitetuille pyöräteille, jotka yhdistävät kaupunkiseudun tärkeimpiä keskitymiä.

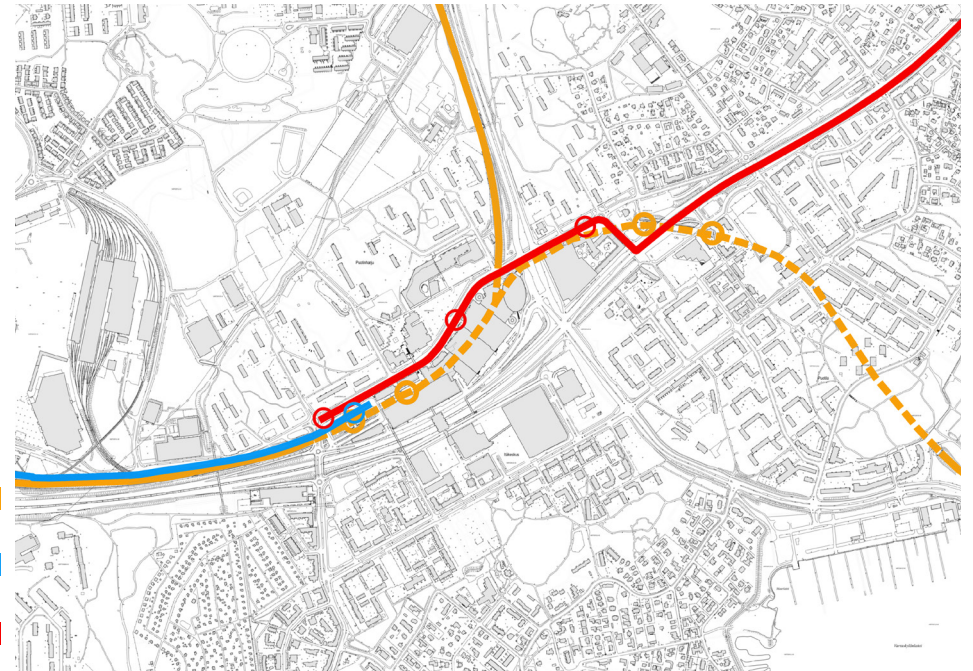
Baana   
Pääreitti   
Muu reitti 



# Raideliikenne

Metro säilyy nykyisenlaisena. Metrokorttelin rakentaminen parantaa Itäkeskuksen metroaseman viihtyisyyttä. Raidejokeri valmistuu 2024. Metrokorttelin toteuttaminen viivästyttää raidejokerin lopullisen päätepysäkin valmistumista Itäkeskuksen joukkoliikenneterminaaliin arviolta vuodella. Liikennöinti tullaan aloittamaan tilapäiseltä pysäkiltä Marjanie mentien länsipuolelta. Tämän jälkeen on enää toteuttamatta Östersundomin raitiotie, joka voi yleiskaavan mukaan olla myös runkobus silinja. Yleiskaavan jälkeen raitiotielle on tehty alustava tilavaraus reitille Turunlinnantie-Vanhanlinnantie-Brahelinnantie-Itäväylä.

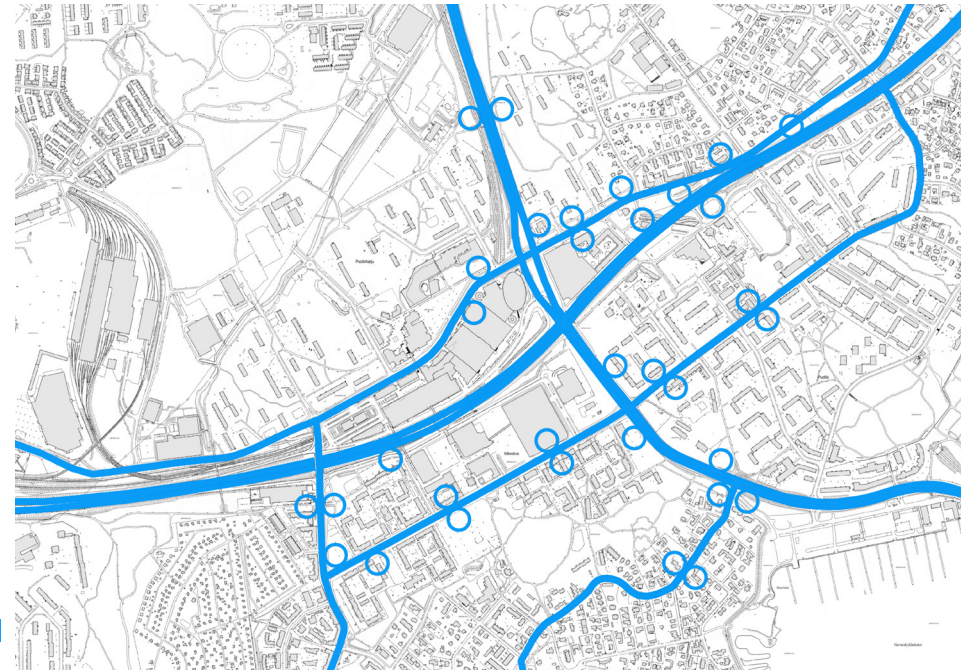
- Metro 
- Raide-Jokeri 
- Mahdollinen Itä-ratikka 



# Bussiliikenne

Alueen pääkadut ja kokoojakadut ovat bussiliikenteen reittikatuja, joilla säilytetään riittävät edellytykset bussiliikenteen järjestämiseen. Itäkeskuksen metrokorttelin toteuttamisen ajaksi tilapäinen terminaali järjestetään Turunlinnantielle. Metrokorttelin rakentamisen jälkeen bussiterminaali palaa nykyiselle paikalle uudistettuun terminaaliin. Tilapäinen terminaali rajoittaa Turunlinnantien kehittämistä. Turunlinnantien lopulliset liikennejärjestelyt voidaan toteuttaa vasta terminaalin valmistuttua

- Bussilinja 



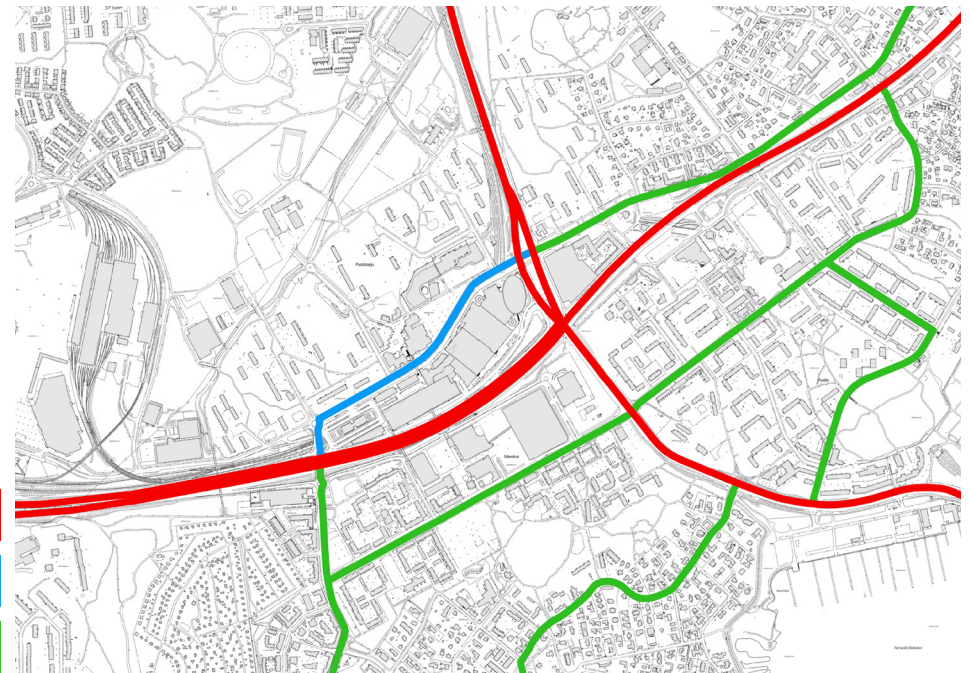
# Autoliikenne

Kehä I, Itäväylä ja Meripellontie ovat alueen pääväyliä tai -katuja. Kehällä ja Itäväylällä on myös seudullista merkitystä. Meripellontie on tärkein Vuosaaren kaupunginosaan johtavista kaduista. Kehä I, Meripellontie ja Itäväylä kehästä itään ovat osa erikoiskuljetusreittiä.

Nämä pääliikenneyhteydet muodostavat Itäkeskuksen alueella pinta-alaltaan mittavan, liikennevaloin ohjatun tasoristeysten kokonaisuuden. Lähekkäin sijaitsevat Kehän I:n Itäväylän, Itäkadun ja Turunlinnantien liittymät sekä Meripellontien ja Kauppakartanonkadun liittymä kytkeytyvät yhdeksi toiminnalliseksi kokonaisuudeksi, jossa yhden liittymän ruuhkautuminen heijastuu myös muiden liittymien toimivuuteen. Liittymien kautta kulkee merkittävä osa itäisen Helsingin ja kauppakeskus Itiksen sekä muiden alueen toimijoiden liikenteestä. Risteyksien kautta kulkee paljon myös jalankulku- ja pyöräliikennettä. Liikenneturvallisuus on huono suurten risteävien liikennevirtojen takia. Liittymäalue on koko Helsingin alueella yksi pahimmista liikenneonnettomuuksien kasautumispaikoista.

Yleiskaavassa Kehä I on merkitty seudullisesti merkittäväksi maantiekseksi, Itäväylä kaupunkibulevardiksi ja keskeisin liittymäalue eritasoliittymäksi, jota voi kehittää myös tasoratkaisuna

- Moottoriväylä 
- Alueellinen kokoojakatu 
- Paikallinen kokoojakatu 



Katujen nykyiset vuorokausiliikennemäärät keskimäärin.



# Tieverkko

Kehä I ja Itäväylä risteysalueesta itään ovat osa valtion hallinnoimaa Helsingin seudun tieverkkoa, jonka luokitus ja palvelutasotavoitteet on päivitetty vuonna 2018. Pääkaupunkiseudun keskeiset liikennetoimijat ovat määritelleet tavoitetason pääkaupunkiseudun liikenneverkolle ja luokitelleet ne viiteen luokkaan. Luokat 1-3 ovat valtakunnallisesti, maakunnallisesti ja seudullisesti tärkeitä tie- ja katujaksot. Kehä I:n itäpäätä on luokassa 4: seudullisesti merkittävä ydinalueen lähestymisjakso. Itäväylä on luokassa 5: Kaupunkimaisena kehitettäväksi tie- ja katujakso. Itäväylän ja Kehä I:n risteysalue sijoittuu näiden eri väyläluokkien raja kohtaan. Tarkan rajan määrittely edellyttää tulkintaa, missä se sijaitsee.

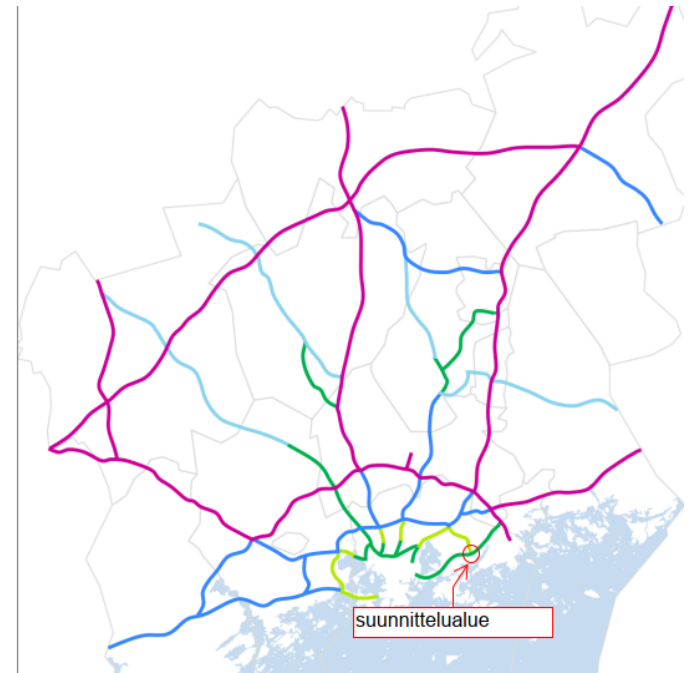
Seudullisesti merkittävillä ydinalueen lähestymisjaksoilla sujuvuuden merkitys on edellisiä luokkia pienempi, koska matkan lähtö- tai määräpaikka on tyypillisesti melko lähellä. Ydinalueen lähestymisjaksot pehmentävät siirtymistä maantiemäisestä kaupunkimaisen liikenneympäristöön.

- Nopeustasotavoite on 60-80 km/h.
- Jaksojen varrella voi olla merkittävää maankäytön tiivistämispotentiaalia, jolloin väylän nykyisestä nopeustasosta ja sujuvuudesta voi olla tarpeen tinkiä maankäytön kehittämisedellytysten parantamiseksi. Jalankulun tai pyöräilyn tasoyliykset eivät ole sallittuja, vaikka maankäyttöä sijoittuisi tiealueen tuntumaan.
- Ydinalueen lähestymisjaksot ovat liikennemääriltään suuria ja niiden liikenteen välitystehtävä on merkittävä. Jaksot ovat kaksiajorataisia, erotasoliittymillä varustettuja pääväyliä. Kehä I:n itä- ja länsiosilla on vielä paikoin valo-ohjattuja tasoliittymiä.



## Tieverkon luokitus vuonna 2030

- Valtakunnallisesti merkittävä tiejakso (luokka 1)
- Maakunnallisesti merkittävä tiejakso (luokka 2)
- Seudullisesti merkittävä tiejakso (luokka 3)
- Seudullisesti merkittävä ydinalueen lähestymisjakso (luokka 4)
- Kaupunkimaisena kehitettävä tie- tai katujakso (luokka 5)



- Seudullisen merkittävyyden takia jaksojen toimintavarmuuden on oltava kohtalainen. Lisäksi on varmistettava kantakaupungin valtakunnallisten terminaalien yhteyksien toimintavarmuus. Joukkoliikenteen ja kuorma-autoliikenteen toimintavarmuus turvataan niillä jaksoilla, jotka ovat keskeisiä pitkämatkaisen joukkoliikenteen tai tavara-liikenteen reittejä.
- Liikenteen lyhytkestoinen paikallinen ruuhkautuvuus on hyväksyttävää. Liikenteen ruuhkautuminen ei kuitenkaan saa heijastua valtakunnallisesti tai maakunnallisesti merkittävälle tiejaksoille.
- Ydinalueen lähestymisjaksoilla kehittämisratkaisut ovat kompromisseja liikumisympäristön ja maankäytön kehittämisedellytysten ja toisaalta liikenteen

toimintavarmuuden ja turvallisuuden välillä. Tämä voi edellyttää nopeustason laskua sekä uusia katuyhteyksiä. Toimintavarmuuden ja liikenneturvallisuuden säilyttäminen edellyttää liikennemääriltään suurilla tiejaksoilla liikenteen erottelun säilyttämistä, mutta se voidaan toteuttaa kaupunkimaisin ratkaisuin.

Kaupunkimaisena kehitettävät jaksot sijaitsevat tyypillisesti keskustojen tuntumassa ja niillä on merkittävää maankäytön kehittämispotentiaalia. Näiden jaksojen liikenneympäristöä kehitetään maankäytön kehittämisen ja lähiliikunnan lähtökohdista.

- Joukkoliikenteen ja kuorma-autoliikenteen toimintavarmuus turvataan niillä jaksoilla,

# Pääväylien risteys

jotka ovat keskeisiä pitkämatkaisen joukko-liikenteen tai tavaraliikenteen reittejä. Kestävää liikkumista voidaan tukea myös esimerkiksi raitioliikennettä kehittämällä.

- Henkilöautoliikenteen ruuhkautuvuus on hyväksyttävää, jos se ei uhkaa valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai seudullisesti merkittävien tiejaksojen toimintavarmuutta.
- Kaupunkimaisena kehitettävät jaksot ovat liikennemääriltään melko suuria. Seudullista liikennettä on tyypillisesti saman verran kuin seudullisesti merkittävillä väylillä, mutta paikallista liikennettä moninkertaisesti. Seudullisen liikenteen kohtalaisen suuren määrän takia nopeustasoksi suositellaan 50 km/h.
- Jaksojen ominaisuudet vaihtelevat nykytilanteessa, mutta yhteistä niillä on tarve kehittää liikenneympäristöä kaupunkimaisempaan suuntaan ja luoda edellytyksiä uuden maankäytön kehittämiseen jaksojen varsiin.
- Kehittämiskäytösten lähtökohtina ovat kaupunkimainen liikkumisympäristö ja maankäytön kehittämisedellytysten lisääminen.
- Tästä syystä kaupunkimaisena kehitettäville jaksoille ei aseteta tässä työssä nopeustasosuosituksia lukuun ottamatta muita määrällisiä palvelutasotavoitteita.

Helsingin kaupunki ja valtion tienpito (nykyisin Uudenmaan ELY-keskus) ovat tutkineet yhteistyössä jo vuosikymmenten ajan ratkaisuvaihtoehtoja, joiden tarkoituksena on ollut korvata Kehä I:n ja Itäväylän tasoliittymä eritasoliittymällä. Suunnittelua on tehty poikkeuksellisen pitkään haastavan ympäristön, tehtyjen lisäselvitysten ja eri osapuolten välisen yhteisymmärryksen tavoittelun vuoksi. Täydellistä ratkaisua ei liikenteen järjestämiseksi ole löytynyt. Haasteena on myös ollut erityisesti uuden eritasoliittymän sovittaminen kaupunkirakenteeseen. Eritasoliittymästä ei ole edelleenkään kaupunginvaltuuston päätöstä.

Liittymän suunnittelu- ja päätöksentekovaiheita:

- Liittymäratkaisuja on suunniteltu jo ennen vuotta 1990. Suurin osa tuolloin tutkituista vaihtoehdoista ei ole enää toteuttamiskelpoisia.
- Vuonna 1995 Helsingin kaupunki ja Uudenmaan tiepiiri laativat tilavaraussuunnitelman Kehä I:n ja Itäväylän alueen asemakaavaa varten. Tiepiiri ilmoitti kirjeessään 9.5.1995 hyväksyvänsä suunnitelmat osaltaan. Kaupunginvaltuusto hyväksyi suunnitelmat 26.6.1995. Risteysalueen voimassa oleva asemakaava on laadittu näiden suunnitelmien mukaisesti. (kuva tilavaraussuunnitelmasta)
- Vuonna 2005 kaupunginvaltuusto kehotti kaupunkia yhdessä valtion tieviranomaisen kanssa kiirehtimään Kehä I:n ja Itäväylän liittymän parantamista. Vuosina 2005 ja 2006 kaupunki laati yhteistyössä tiepiirin kanssa liittymäalueen parantamisesta kaksi vaihto-

ehtoa: Meripellon tunnelin ja Meripellon sillan. Niissä oli otettu huomioon vuoden 1995 tilavaraussuunnitelman lähtökohtiin tulleet muutokset.

- Vuonna 2007 käynnistettiin maantielain mukaisen yleissuunnitelman laatiminen kaupungin ja tiepiirin yhteistyönä. Suunnittelun aikana päädyttiin kolmeen vaihtoehtoon: "Silta", "Tunneli" ja "Yhdistelmä".
- Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi 27.3.2008 Itäkeskuksen kokonaistarkastelun jatkosuunnittelun pohjaksi.
- Pikaparannuksena kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 3.6.2010 (piirustus 58677) Kehä I:n kaistajärjestelyistä välillä Turunlinnantie/Vanhanlinnantie ja Itäväylä. Parannukset toteutettiin vuosina 2010 - 2011.
- Kaupunkisuunnittelulautakunta palautti 12.5.2011 Kehä I:n ja Itäväylän eritasoliittymän yleissuunnitelmaluonnoksen uudelleen valmisteltavaksi
- Vuoden 2011 syksyllä ja vuoden 2012 keväällä suunnittelua jatkettiin kaukalo- ja rampinvaihtoehtojen osalta. Vaihtoehdot suunniteltiin alustavalla yleissuunnitelmatarkk uudelle, niille laadittiin melu- ja toimivuustarkastelut sekä laskettiin alustavat kustannusarviot. Samassa yhdessä myös alkuperäiset vaihtoehdot tutkittiin vielä kertaalleen melujen ja toimivuuksien osalta, sillä oletetussa liikenneverkossa ja maankäytössä oli tapahtunut muutoksia, jotka vaikuttivat liikenteen kysyntään tarkastelualueella. Toimivuustarkastelujen perusteella aluperäisten vaihtoehtojen kaistaratkaisuja kehi-

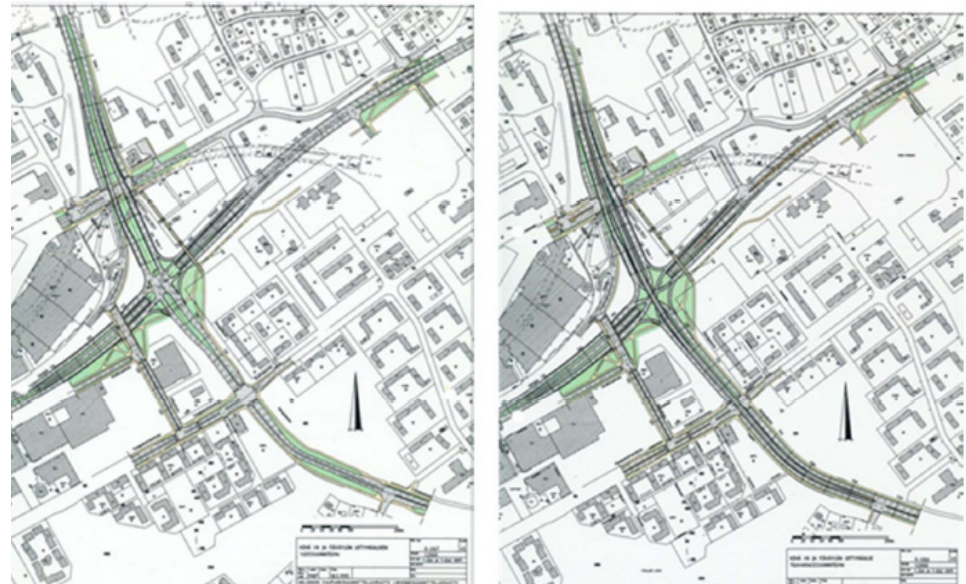


tettiin. Alkuperäisten vaihtoehtojen kustannusarvioita ei kuitenkaan tarkennettu.

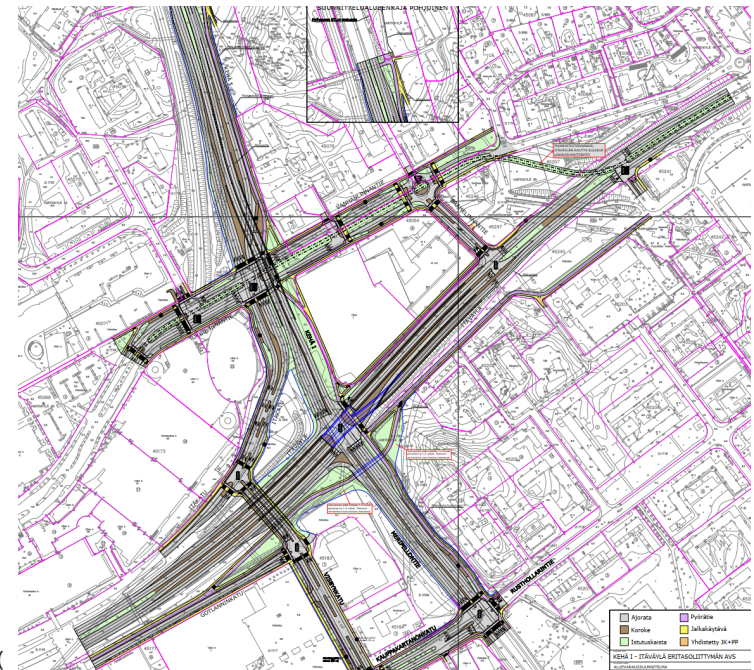
- Uusien vaihtoehtojen alustavat yleissuunnitelmat ja kaikkien viiden vaihtoehdon välinen vertailu valmistuivat syksyllä 2012. Vaihtoehdot olivat nähtävillä marraskuussa 2012 ja niitä esiteltiin yleisötilaisuudessa 20.11.2012. Vaihtoehdon valintaa käsiteltiin maaliskuussa ja huhtikuussa 2013 kaupunkisuunnittelulautakunnassa. Lautakunta päätti 9.4.2013 esittää kaukalovaihtoehtoa jatkosuunnitteluun ja lähetti vaihtoehdon hyväksyttäväksi kaupungin hallitukselle. Kaupunginhallitus ei ole käsitellyt asiaa.
- Vuonna 2014 yleissuunnitelmaa viimeisteltiin kaukalovaihtoehdon pohjalta. Suunnittelun loppuvaiheessa suunnitelman nimi vaihdettiin aluevaraussuunnitelmaksi. (kuva aluevaraussuunnitelmasta)

Työn toteutusaikana vuosien 2007–2014 välillä on laadittu mm. seuraavat tarkastelualueeseen liittyvät selvitykset:

- Kehä I:n kehittämisen toisen vaiheen hankkeiden arviointi ja priorisointi (Strafica Oy, 26.6.2014)
- Kehä I:n Myllypuron ja Itäkeskuksen liitymähankkeiden vaikutusten ja kustannustehokkuuden arviointi (Strafica Oy, 27.2.2013)
- Kehä I:n ja Itäväylän eritasoliittymän liikenteen ilmanlaatuvaikutukset Helsingin Itäkeskuksen alueella (Ilmatieteen laitos, 18.12.2009)
- Itäkeskus 2050 - Ideasuunnitelma (Arkkitehtitoimisto B&M Oy, 1.4.2014).



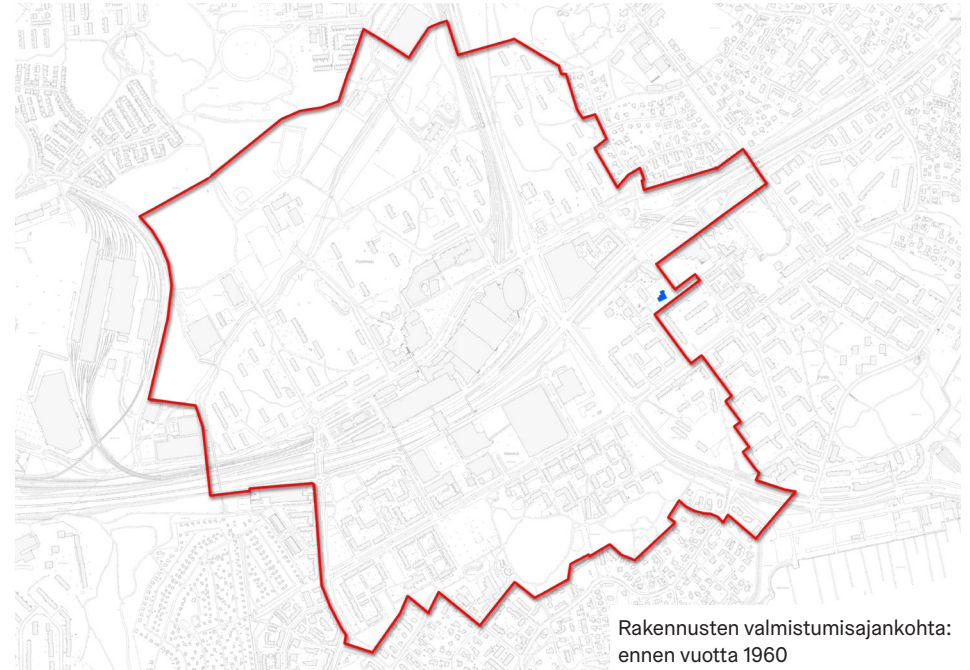
Yleissuunnitelma (vasemmalla) ja tilavaaraussuunnitelma (oikealla) vuodelta 1995



Aluevaraussuunnitelma 2014 (

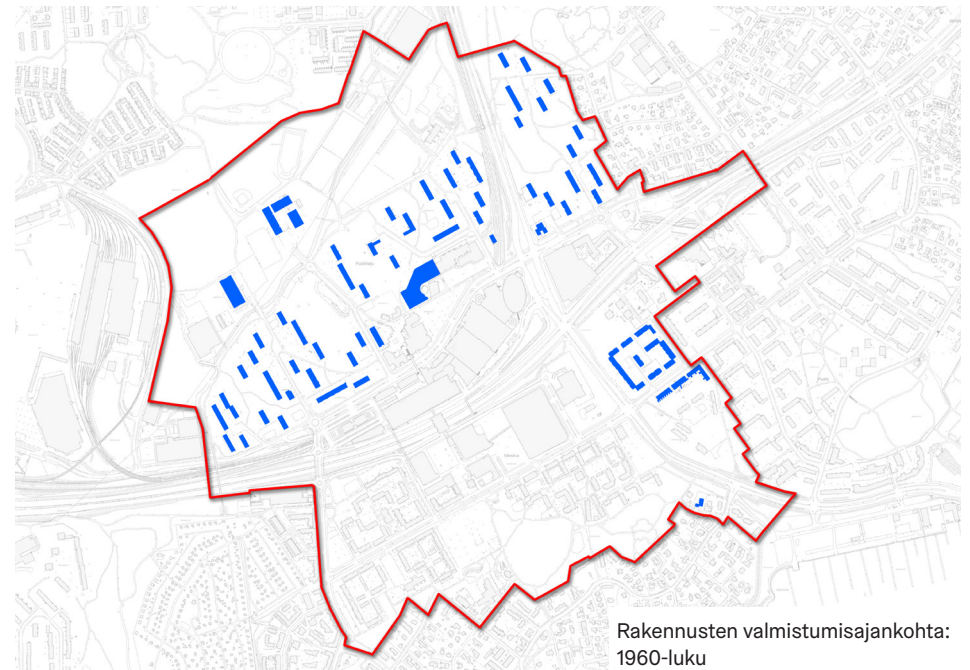
# Rakennukset

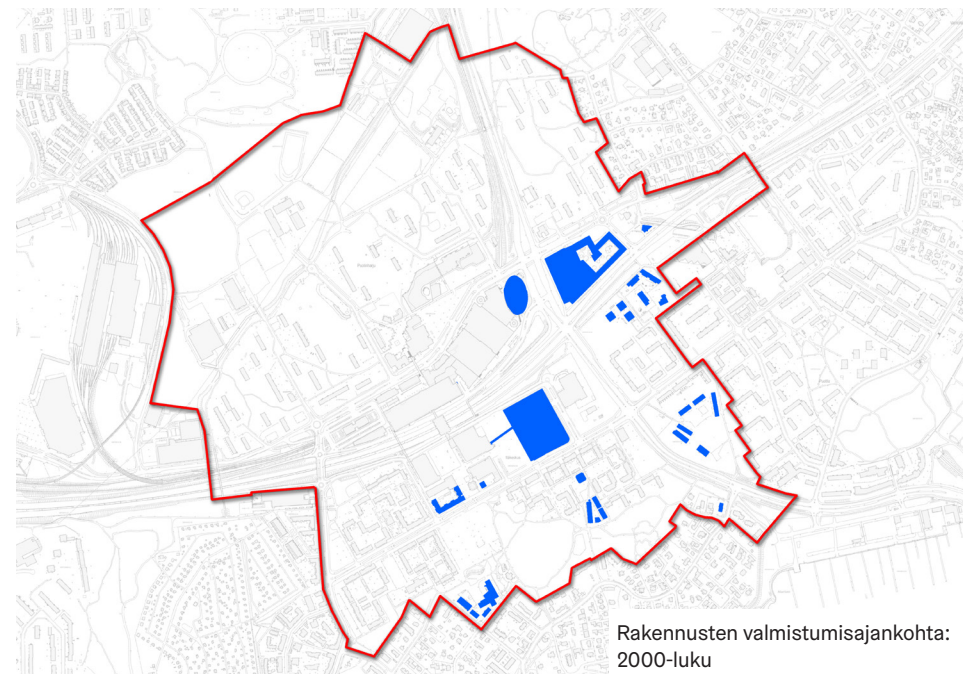
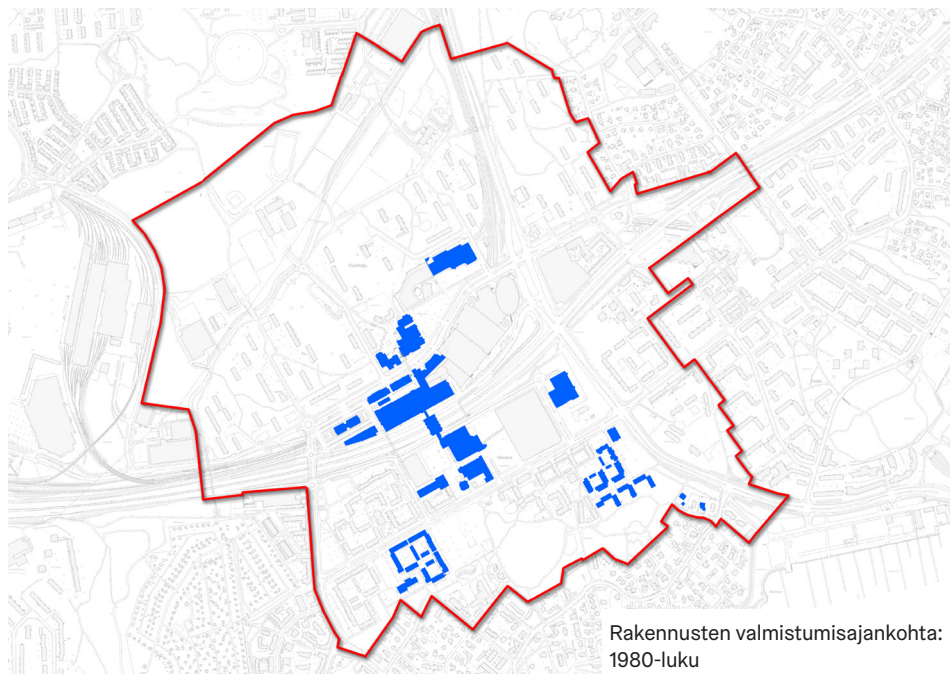
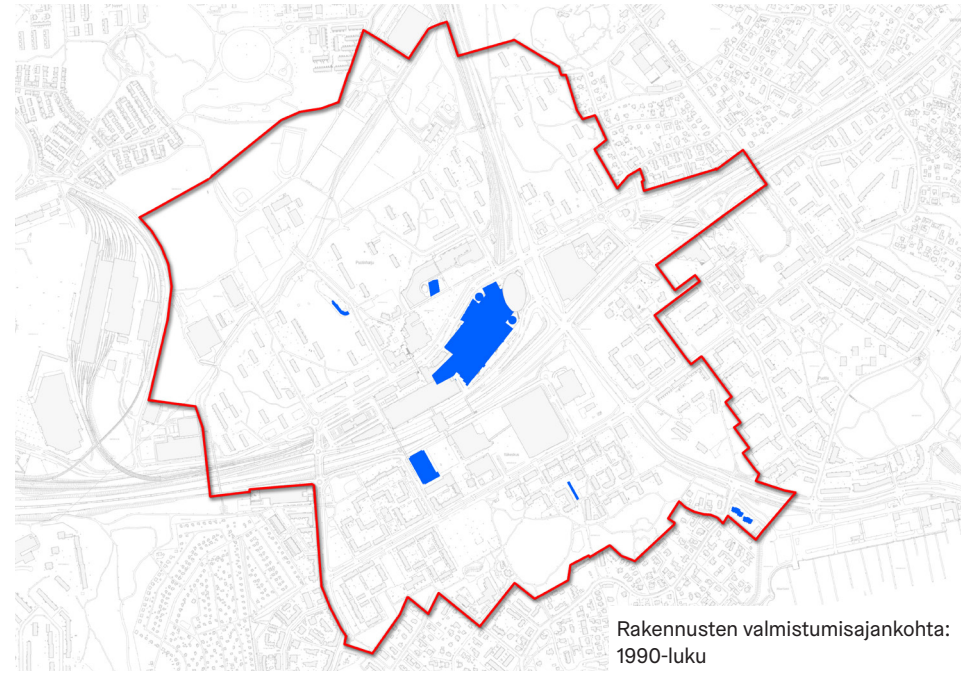
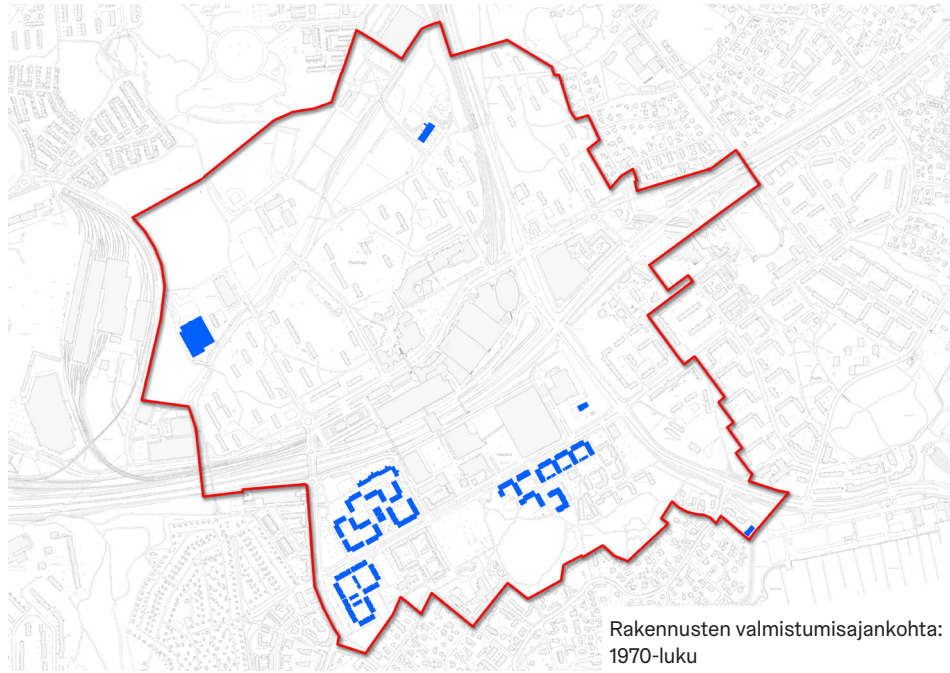
Itäkeskuksen ja sen ympäristön rakennuskantaa on inventoitu vuoden 2020 aikana. Inventointiraportti on saatavilla suunnitteluperiaatteiden liiteaineistossa.



# Rakennukset, valmistumisajankohta

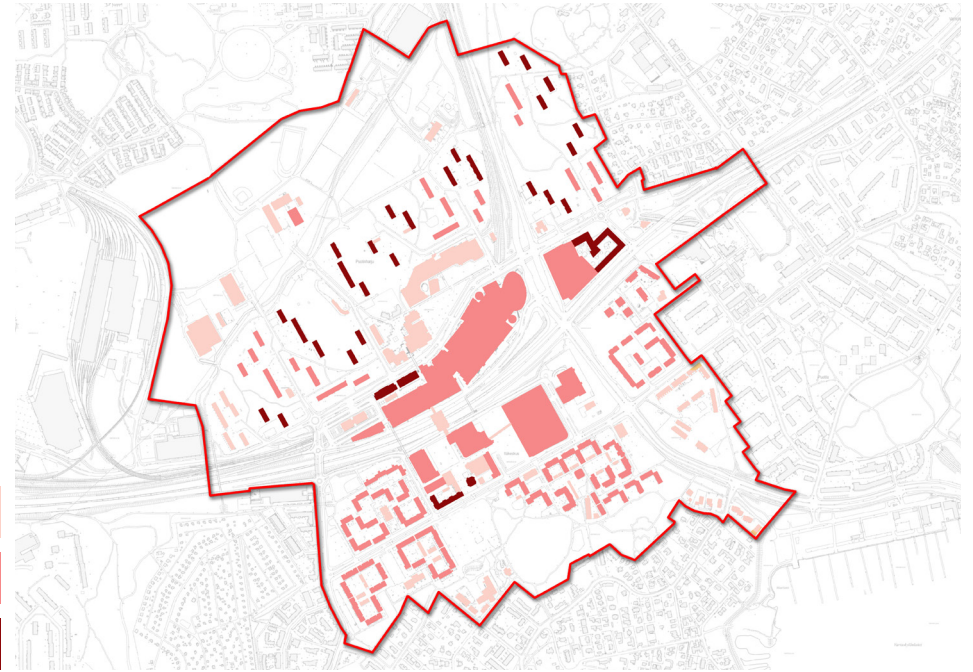
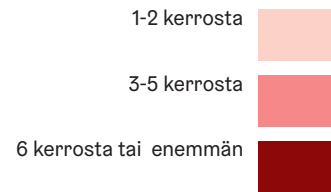
Viereisissä kartoissa on esitetty alueella olevien rakennusten valmistumisajankohdat vuosikymmenittäin.





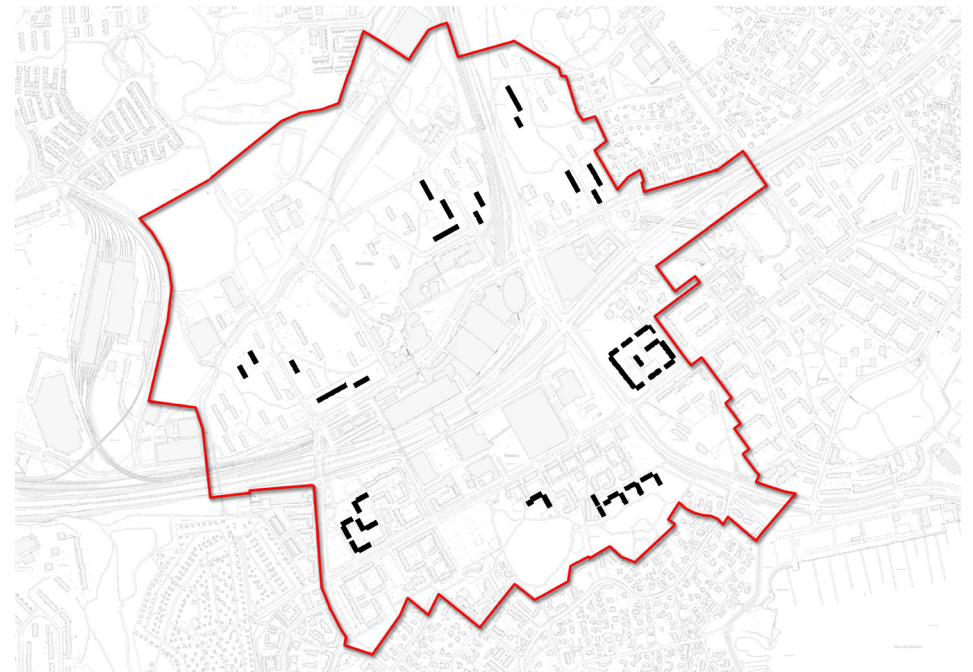
# Rakennukset, kerroslukku

Viereisessä kartassa on esitetty alueella olevien rakennusten kerrosluvut värisymbolein.



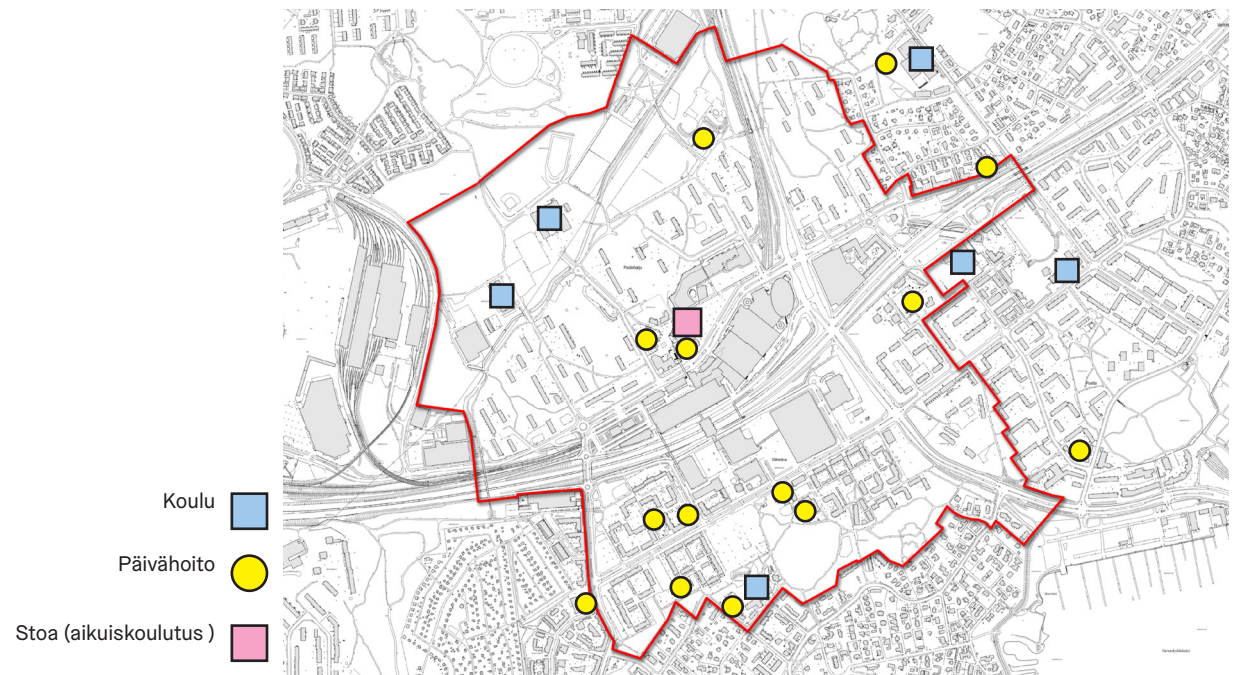
# Rakennukset, hissittömyys

Viereisessä kartassa on korostettu mustalla värillä alueen hissittömät asuinkerrostalot.



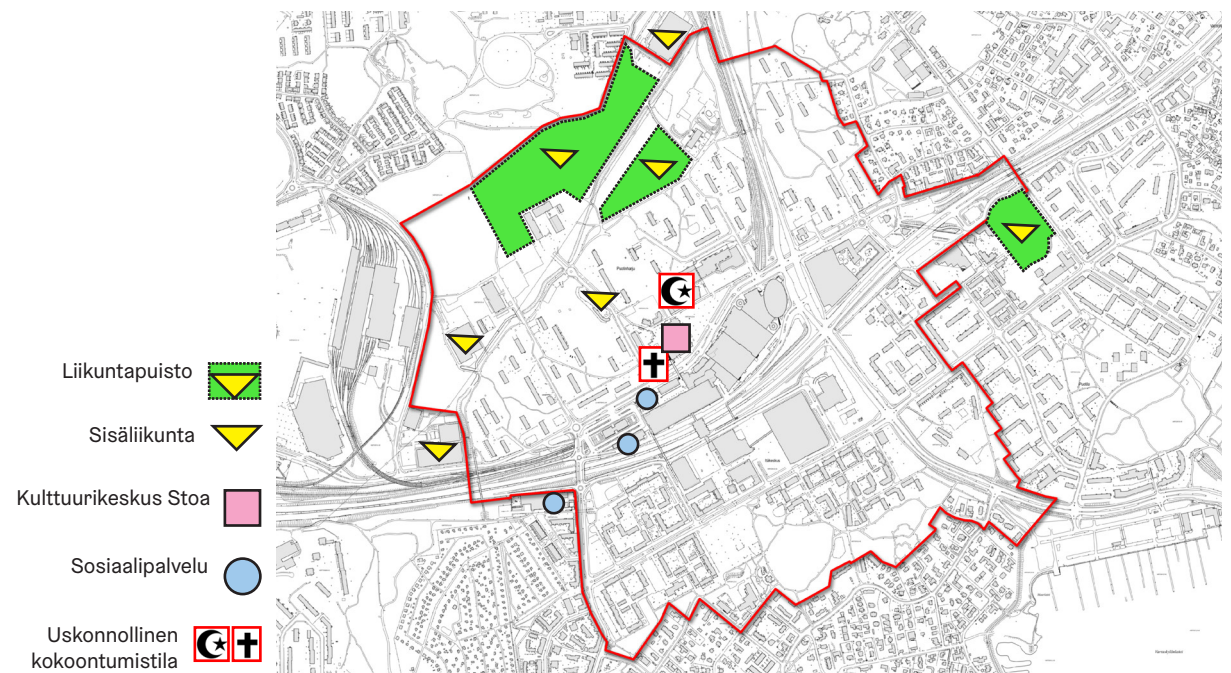
# Päivähoito ja koulutus

Viereiseen karttaan on merkitty alueella olevat koulut ja kunnallisen päivähoiton tilat.



# Kulttuuri ja vapaa-aika, sosiaalipalvelu

Viereiseen karttaan on merkitty sellaisten palveluiden tai tilojen sijainteja, jotka liittyvät liikuntaan, kulttuuriin, sosiaalisiin palveluihin ja uskontojen harjoittamiseen.






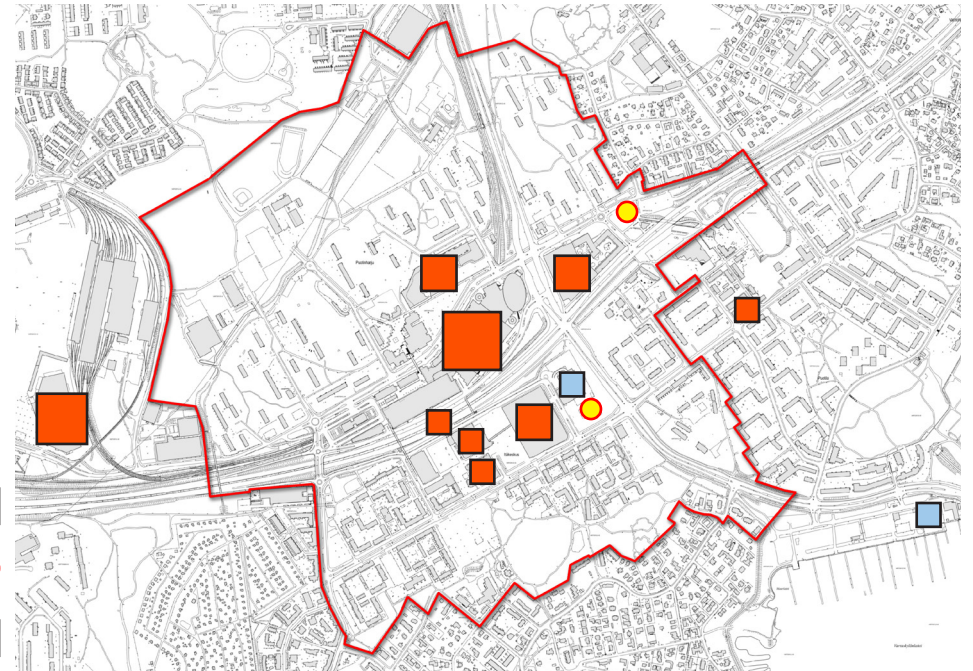
# Kaupan tilat

Viereiseen karttaan on merkitty symbolein alueen kaupp- ja ostoskeskukset tai muut liikekeskukset, joissa on useita liikkeitä samassa toimitilakiinteistössä. Lisäksi merkitty suuret erikoistavaraliikkeet ja huoltoasemat.

Kaupallisten palveluiden määrä alueella on lähiympäristön rakentamistehokkuus ja asukasmäärä huomioiden massiivinen, arviolta 140 000 m<sup>2</sup> myyntipinta-alaa (Net Leasable Area).

Myyntipinta-alaltaan (NLA) suurimmat kaupalliset yksiköt alueella ovat kauppakeskus Itis (~80 000 m<sup>2</sup>), Easton (~20 000 m<sup>2</sup>), Prisma (~20 000 m<sup>2</sup>), Puhos (~20 000 m<sup>2</sup>).

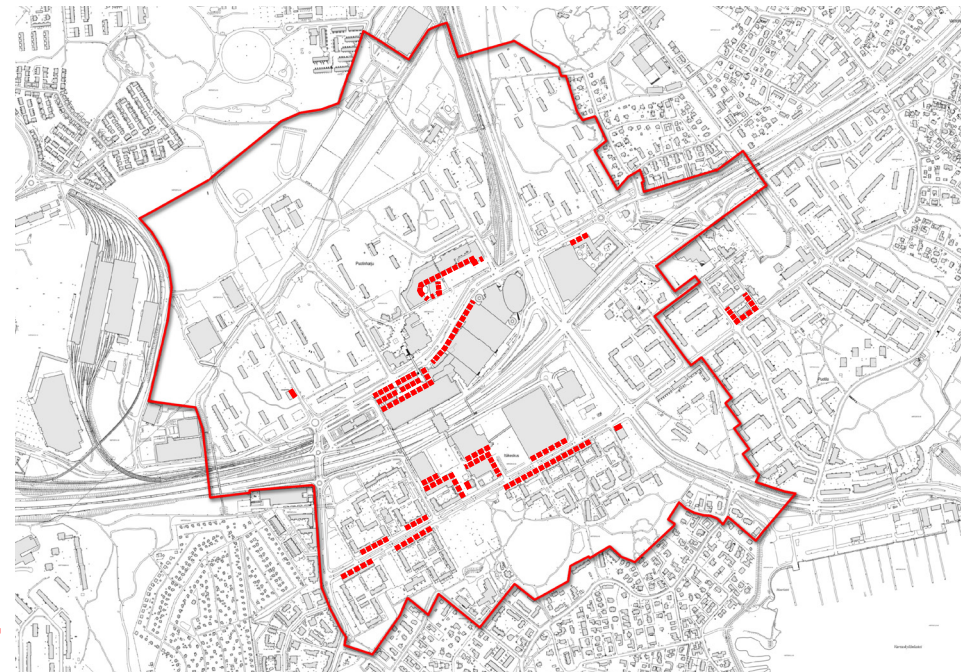
- Kaupun keskus 
- Huoltoasema 
- Erikoiskauppa 



# Kivijalkaliiketilat

Viereiseen karttaan on merkitty kaavioimaisella tarkkuudella alueen kivijalkaliiketilat eli sellaiset katutasen liiketilat, joihin on omat sisäänkäynnit suoraan kadulta tai julkisilta aukioilta. Monet näistä liittyvät ostos- tai kaupakeskuksiin.

- Katutasen liiketila 



**Helsinki**