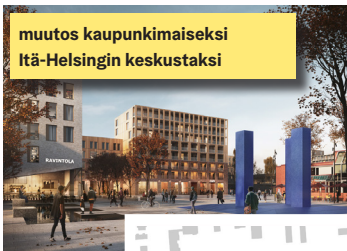


Ilmastoviisasta kaupunkisuunnittelua



muutos kaupunkimaiseksi Itä-Helsingin keskustaksi



liikkumisympäristön kehittäminen jalankulkua painottaen



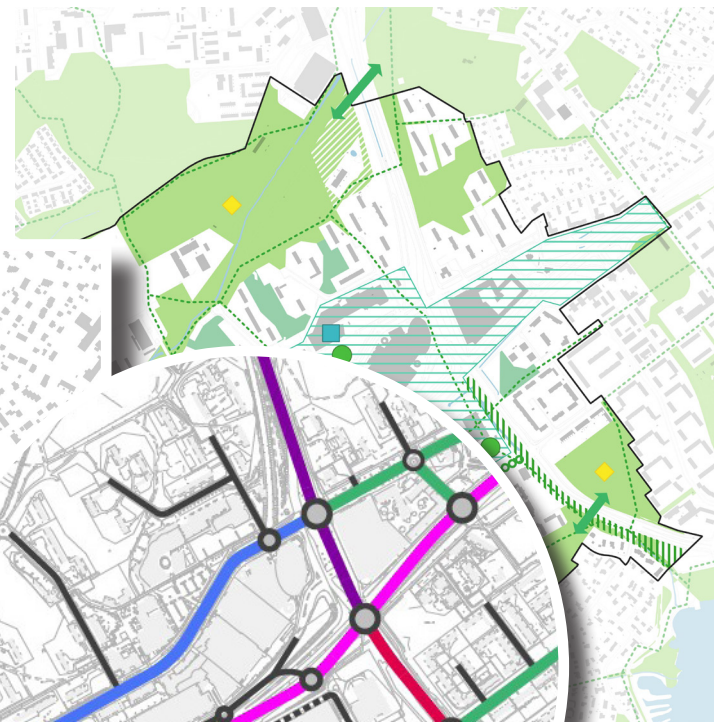
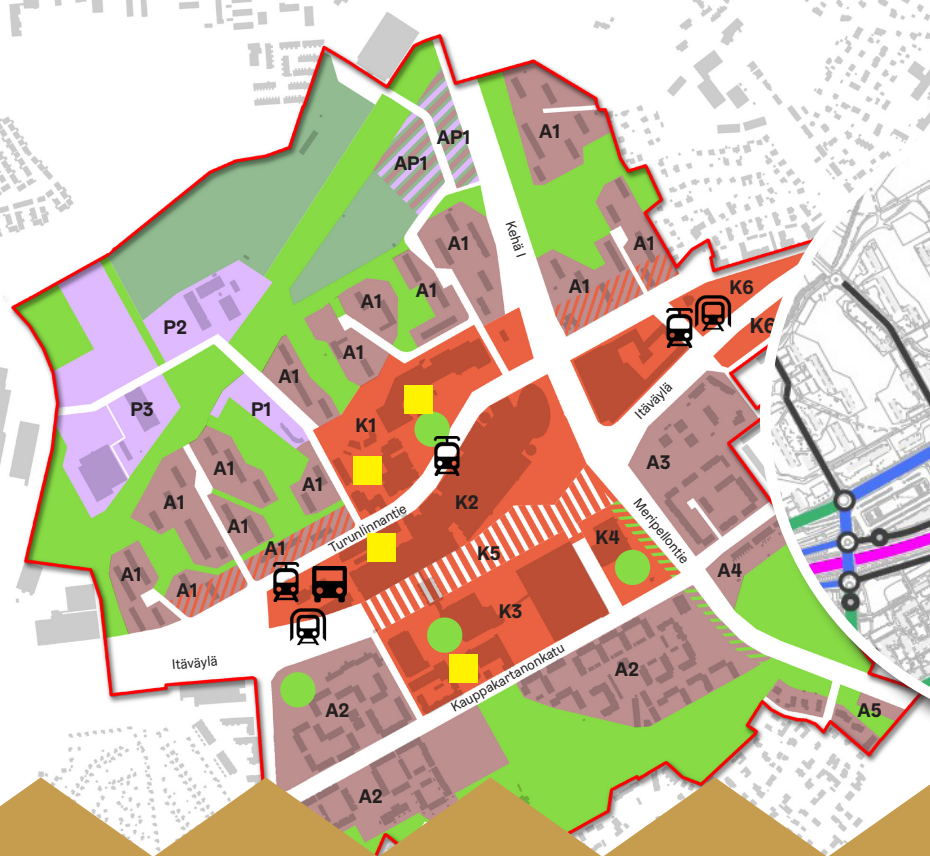
pääväylien es vähentäminen



viher- ja virkistysverkoston vahvistaminen



monipuolinen asuntorakenne



Itäkeskuksen ja sen ympäristön suunnitteluperiaatteet

Periaatteet

Kylk 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

Kaupallinen selvitys

Ramboll Finland Oy

Kuvalähteet:

Helsingin kaupunki tai Helsingin kaupunginmuseo ellei toisin mainittu.

Johdanto

Suunnitteluperiaatteissa määritellään alueen suunnittelun keskeiset tavoitteet seuraaville vuosille. Suunnitteluperiaatteilla ei ole lainvoimaa toisin kuin asemakaavoilla. Periaatteilla ohjataan kaupungin sisäisenä ohjeena myöhemmin laadittavia asemakaavan muutoksia, julkisten ulkotilojen suunnitelmia ja liikennesuunnitelmia sekä muuta alueen kehittämistä.

Periaatteissa käsitellään mm. maankäytön muutoksia, täydennysrakentamista, rakentamisen mittakaavaa, liikkumisen ja viheralueiden verkostoa, kaupunkiympäristön laatua sekä ilmastonmuutoksen hillintää ja siihen sopeutumista.

Suunnitteluperiaatteet tulkitsevat ja tarkentavat Helsingin yleiskaavaa. Itäkeskuksen keskusta-alueella suunnitteluperiaatteille merkittävän pohjan luo myös vuonna 2020 ratkaistun ideakilpailun ”Itä-Helsingin keskusta” lopputulokset ja kilpailun jälkeen laaditut ja laadinnassa olevat jatkosuunnitelmat.

Periaatteita on tarkennettu ja muokattu luonnosten nähtävilläolon ja mielipiteiden keruun jälkeen. Suunnitteluperiaatteiden hyväksymisestä päättää kaupunkiympäristölautakunta.



Suunnittelualue

Suunnittelualueen laajuus on noin 200 hehtaaria. Alueen ytimen muodostavat pääväyliin ja kahteen metroasemaan tukeutuvat, ostoskeskusten ja hypermarkettien hallitsevat keskustakorttelit sekä Puotinharjun ja Itäkeskuksen asuinkorttelit lähipuistoineen. 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. Suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin tarkastelualue ulottuu varsinaisen suunnittelualueen ulkopuolelle.



Tavoitteita

Alueen kehittämisessä keskeisimpiä tavoitteita ovat:

- hiilineutraali Helsinki –tavoitteen edistäminen ja ilmastomuutokseen sopeutuminen
- alueen vetovoimaisuuden lisääminen
- nykyisten asuinalueiden täydennysrakentaminen yleiskaavan määräykset ja olevan ympäristön omaispiirteet huomioiden
- monipuolinen asukas- ja asuntorakenne, alueellisen asuntokannan tasapainottaminen
- viher- ja virkistysalueiden laadun parantaminen, viher- ja virkistysverkoston vahvistaminen
- varautuminen julkisten palveluiden ja liikuntapalveluiden kehittämiseen ja lisäämiseen
- taloudellisesti kestävä kaupunkin suunnittelu

Keskusta-alueilla erikseen tavoitteena:

- lähiökeskuksesta kaupunkimaiseksi Itä-Helsingin keskustaksi
- sosiaalisia ja kulttuurisia ominaispiirteitä vahvistava kehitys
- nykyisen kaupunkikuvan arkkitehtonisesti laadukas täydentäminen
- julkisen ympäristön laadun ja viihtyisyyden parantaminen
- kaupunkimaisen tehokas täydennysrakentaminen ja siten asukasmäärän merkittävä lisäys keskeisillä alueilla
- joukkoliikenteen asemien kehittäminen monipuolisen toiminnan ja tehokkaan maankäytön keskipisteinä
- liikkumisympäristön kehittäminen jalankulkua ja pyöräilyä painottaen
- pääväylien ja isojen liikekiinteistöjen aiheuttaman estevaikutuksen vähentäminen
- maankäytön tehostaminen pääväylien alueella
- pääväylien ajoneuvoliikenteen riittävän välityskyvyn ja liikekiinteistöihin suuntautuvan liikenteen sujuvuuden turvaaminen

Ilmastoviisasta kaupunkisuunnittelua



muutos kaupunkimaiseksi Itä-Helsingin keskustaksi



liikkumisympäristön kehittäminen jalankulkua painottaen



pääväylien estevaikutuksen vähentäminen



viher- ja virkistysverkoston vahvistaminen



monipuolinen asukas- ja asuntorakenne



Ilmastoviisas suunnittelu

Alueen suunnitteluratkaisuille ja niihin liittyvillä kaavamääräyksillä ja tontinluovutusehdoilla pyritään edistämään Hiilineutraali Helsinki 2030 – tavoitetta. Ratkaisut ja ohjaukset liittyvät mm. paikalliseen, uusiutuvan energian tuotantoon (kuten maalämpö ja aurinkoenergia), kiinteistörajat ylittäviin energijärjestelmiin, vähähiilisiin rakennusmateriaaleihin, massatasapainoon ja kiertotalouteen, mutta myös epäsuoriin ohjauksiin mm. kaupunkitilan käytössä.

Ilmastoviisasta kehitystä edistetään myös jalan- ja pyöräilyn ympäristön verkostollisella ja laadullisella parantamisella sekä joukkoliikenteen saavutettavuuden ja houkuttelevuuden parantamisella. Hulevesien luonnonmukainen käsittelyyn ja viherympäristöön liittyvillä ratkaisulla ja periaatteilla, sopeudutaan ilmastonmuutokseen, varaudutaan ääritilanteisiin ja vaikutetaan alueen luonnon monimuotoisuuteen.

Alueelle laadittavissa asemakaavoissa tullaan arvioimaan hiilipäästöt esim. Helsingin asemakaavojen vähähiilisuuden arviointimenetelmällä (HAVA). Rakentamisen ja purkamisen yhteydessä tulee aina arvioida hiilipäästöt ja valita kokonaiskestävyydeltään paras vaihtoehto.

'Paikallinen energiantuotanto ja energiayhteisöt

Keskusta-alueella (osa-alueet K1–K6) ja selvittää jatkosuunnittelussa mahdollisuuksia alueellisen energiaverkon tai -verkkojen muodostamiselle ja kiinteistörajat ylittävien maalämpöratkaisuiden toteuttamiselle.

Kiinteistöjen voivat tavoitella parempaa energiatehokkuutta tuottamalla uusiutuvaa energiaa esimerkiksi kattopinnoille asennettavilla tai so-

veltuvin osin myös julkisivupinnoille integroitavilla aurinkopaneeleilla.

Paikallisesta energiantuotannosta ja energiayhteisöistä annetaan tapauskohtaisesti ehtoja tontinluovutusehdoissa.

Helsingin kaupunki edistää maa- ja geoenergian käytön mahdollisuuksia sallimalla yksityisten lämpökaivokenttien sijoittamisen tietyin ehdoin tonttien ulkopuolelle.

Energiatehokkuus, rakenteet ja materiaalit

Uudisrakentamisessa pyritään korkeaan energiatehokkuuteen. Energiatehokkuuden tasoa ohjataan kaavamääräyksin tai tontinluovutusehdoin.

Erityisesti Itäväylän ja Kauppakartanonkadun väliin sijoituvalla keskusta-alueella (osa-alueet K3 ja K4) edistetään puurakentamista. Alueella asuinrakennusten ja mahdollisuuksien mukaan myös liike- ja pysäköintirakennusten pääasiassa runkomateriaalina käytetään puuta. Puurakenteiden käyttöä ohjataan kaavamääräyksin.

Muilla keskustan osa-alueilla (K1, K2, K5, K6) ja nykyisten asuinalueiden (A1-A5) täydennysrakentamisessa uudisrakennusten runkomateriaaleina käytetään puuta tai muita vähähiilisiä rakenteita. Ratkaisuja tutkitaan tarkemmin kaavavaiheen suunnittelussa sitouttamalla toteuttajat vähäpäästöisyyteen johtaviin ratkaisuihin.

Rakennusten julkisivumateriaaleina käytetään elinkaarikestäviä materiaaleja.

Massa- ja kiertotalous

Keskustan osa-alueella K4 tutkitaan jatkosuunnittelussa mahdollisuuksia purkumateriaalien paikalliseen käsittelyyn. Tavoitteena on ilmasto- ja kulttuurisarvojen luominen purkumateriaalista syntyvällä, väliaikaisella maataiteella.

Maamassojen vaihtoa ja kuljetusta minimoidaan yleisesti. Syntyviä louheita hyödynnetään mahdollisuuksien mukaan esimerkiksi läheisen Puotilanrannan maatäyttöissä.

Purettavien rakennusten materiaalien tehokkaasta kierrättämisestä annetaan kaavamääräyksiä tai tontinluovutusehtoja, jos yleiset määräykset ja säädökset eivät ole riittäviä.

Erityisesti kaupungin omissa rakennushankkeissa tutkitaan kierrätettyjen materiaalien käyttöä esim. puistoissa ja muissa julkisissa ulkotiloissa. Myös muissa hankkeissa kierrätysmateriaalien käyttö on suositeltavaa.

Kestävä liikkuminen

Kestävien liikkumismuotojen käyttöä edistetään:

- jalankulku- ja pyöräily-ympäristön laadun parantamisella ja reitistön tihentämiselle erityisesti keskusta-alueella

määrältään riittäväillä ja käytöltään houkuttelevilla autojen ja polkupyörien liityntäpysäköintipaikoilla joukkoliikenneasemien yhteydessä (ks. tarkemmin kohta Joukkoliikenne ja liityntäpysäköinti.)

- tehokkaimman täydennysrakentamisen keskitämällä alueen keskustakortteleihin eli jo olemassa olevien joukkoliikenne- ja muiden palveluiden äärelle.
- vähäautoisten pysäköintiratkaisuiden mahdollistamisella erityisesti joukkoliikenneasemien välittömässä läheisyydessä (ks. tarkemmin kohta Pysäköinti)

Kulkuympäristöjen suunnittelussa huomioidaan esteettömyys.

Hulevesien luonnonmukainen käsittely ja viherympäristö

Hulevesien kulku- ja tulvareittien suunnittelussa pyritään löytämään uusia integroituja luontopohjaisia ratkaisuja ja tuomaan vesi luonnolliseksi osaksi näkyvää maisemaa. Ks. tarkemmin jäljempänä oleva periaatteiden kohta Hulevedet.

Hulevesien kulku- ja tulvareittien suunnittelussa pyritään löytämään uusia integroituja luontopohjaisia ratkaisuja ja tuomaan vesi luonnolliseksi osaksi näkyvää maisemaa. Hulevesien hallinnassa pyritään varautumaan Ilmastonmuutoksen myötä lisääntyvien sademäärien ja lisääntyvien rankkasateiden seurauksena lisääntyviin hulevesimääriin. Lähtökohtana on hulevesien tonttikohdainen käsittely ja viivytysratkaisut.

Alue sijoittuu Mustapuron ja Marjaniemenpuron valuma-alueeseen, josta on valmistunut valuma-alue selvitys ja vesienhallinnan suunnitelma 18.2.2020. Sitä käyttäen huomioidaan myös meritulvat ja mahdollinen meriveden kohollaan olo rankkasadetulvan aikaan. Merivedenkorkeuden ja aallokon yhteisvaikutukseen perustuva alin suositeltu rakentamiskorkeus Vartiokylänlahdella vuodelle 2050 on +2,74 m ja vuodelle 2100 +3,44 m.

Marjaniemen puron hulevesiratkaisuja pyritään kehittämään luonnollisilla maan pinnalle sijoituvilla rakenteilla. Marjaniemen puroon laskeva nykyisellään maan alla sijaitseva putkiratkaisu on tulvakapasiteetiltaan riittämätön. Ratkaisuksi suunnitellaan rankkasateiden aiheuttamia tulvia puskuroivia allasmaisia ratkaisuja, jotka sijoittuisivat Meripellontien ympäristöön hyödyntäen hulevesiä kaupunkikuvaan sopivin teemoin.

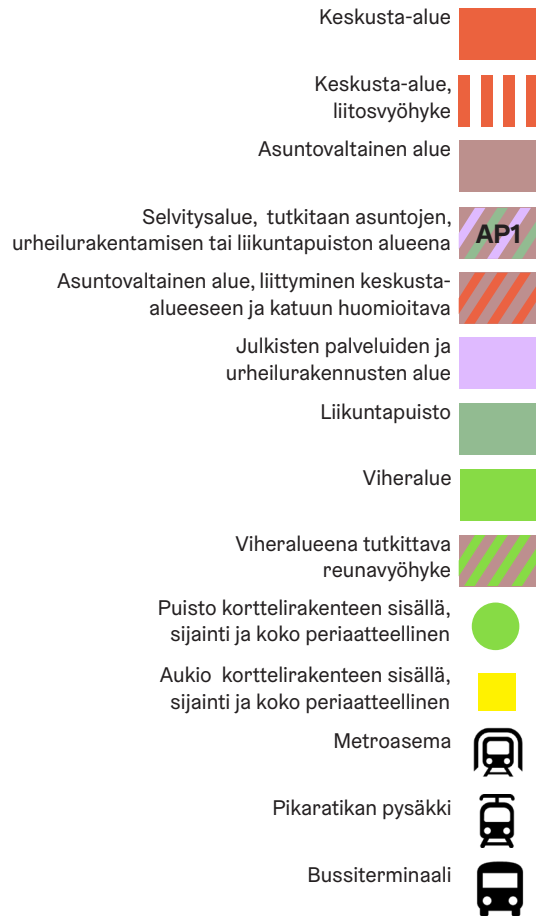
Itäkeskuksen keskusta-alueelle on tavoitteena olevan tiiviin kaupunkirakenteen vuoksi haastavaa suunnitella laajaa pinta-alaa vievää allasmaista rakennetta, jolloin tämänkaltaisen rakenteen sijoitus tulisi viedä Itäkeskuksen keskusta-alueen eteläpuolelle. Tämä asia tulee selvittää jatkossa tarkemmin.

Alueen kaavamuutoksissa edistetään Helsingin viherkattolinjausten toteutumista: *”Asemakaa-voissa edellytetään viherkattojen rakentamista, kun määräys on paikalliset olosuhteet huomioon ottaen perusteltu viherkattolinjauksen päämäärin täyttämiseksi.”*

Täydennysrakentamisessa tutkitaan mahdollisuudet säätää mahdollisimman paljon olemassa olevaa maaperää ja kasvillisuutta. Maanvaraisia piharatkaisuita suositaan. Kansirakenteissa tulee olla riittävä istutusvara puuistutuksille ja niiden suunnittelussa tulee minimoida kasvillisuuden uusimissykli.

Maankäyttö

Viereisessä kartassa ja sitä seuraavien sivujen osa-aluekohtaisissa selostuksissa on esitetty periaatteet maankäytöstä. Rajaukset kartassa ovat likimääräisiä.



Maankäyttö, osa-aluekohtaiset periaatteet

K1 Stoan ja Puhoksen alue

Toimitilojen, asuntojen, kulttuurin ja julkisten palveluiden alue. Korkealaatuiset julkiset ulkotilat tonteilla ja niiden ulkopuolella muodostavat jatkuvan urbaanien kaupunkitilojen ja kulkureittien verkoston.

Alueelle on laadittu erilliset suunnitteluperiaatteet, jotka kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi 18.5.2021.

K2 Metroaseman ja kauppakeskus Itiksen alue

Liike- ja muiden toimitilojen, hotellien ja joukkoliikennepalveluiden alue, jonne voidaan suunnitella myös asuntoja maankäytön tehostamiseksi, kaupunkikuvan ja katumiljöön parantamiseksi, toiminnallisuuden monipuolisuuden lisäämiseksi ja jalankulun yhteyksien parantamiseksi.

Toimitilojen purkaminen ja/tai muuttaminen asunnoiksi edellyttää tapauskohtaista harkintaa, oleviin rakennuksiin liittyvien arvojen punnintaa ja asumisen terveellisyteen ja muuhun laatuun liittyvää huolellista arviointia. Toimitiloja koskevissa muutoksissa tarkastellaan koko keskusta-alueen kehitystä ja varmistetaan toimitilojen ja toimitilapotentialin riittävä määrä.

Itäkeskuksen metro- ja bussiaseman alueelle suunnitellaan jo voimassa olevan asemakaavan mukaisesti mittavaa rakennuskokonaisuutta, joka sisältää täysin uudistetun joukkoliikennetermiinalin, toimitiloja ja asuntoja.

Turunlinnantiehen ja Tallinnanaukioon rajoittuvat rakennukset avautuvat katutasossa toiminnallisesti ja arkkitehtonisesti mahdollisimman hyvin kadun ja julkisen tilan suuntaan ja tiloissa on vain liiketiloja tai muita toimitiloja. Itäkadun/Itäväylän

puolella rakennukset kytkeytyvät aktiivisimmin Itäväylän ylittävään kaupalliseen päätasoon +12.

Kauppakeskus Itiksen itäpäädyssä, pääväylien risteykseen ja Itäkatuun rajoittuvalla alueella voidaan tutkia muutoksia ja maankäytön merkittävää tehostamista toimitilojen lisäksi myös asumista varten, jos ratkaisut tukevat Itäväylän ylittävän, jalankulkukeskustaan kuuluvan kaupunkirakenteen ja kulkuväylien jatkuvuutta ja liittymäalueen kaupunkikuvallisesti korkeatasoista kehittämistä.

Uudisrakennusten korkeuksia arvioitaessa huomioidaan lähiympäristöön ja –rakennuskantaan liittymisen lisäksi kaukonäkymät. Korkeimman rakentamisen paikat ovat alueen itä- ja länsipäässä, jossa rakentaminen liittyy suurimittakaavaiseen liikenneympäristöön ja muodostaa jo kaukaa havaittavan merkin saapumisesta Itä-Helsingin keskustaan.

Kiinteistöjen läpi kulkevat nykyiset pohjois-eteläsuuntaiset jalankulkureitit säilyvät ja uusia luodaan ja kytketään Itäväylän ylittäviin yhteyksiin. Tavoitteena on, että pääosa kiinteistöjen läpi kulkevista reiteistä on käytettävissä ympärivuorokautisesti. Julkisen liikenteen keskeisten vaihtoyhteyksien tulee olla käytettävissä ympärivuorokautisesti.

K3 Maamerkin ja kauppakeskus Eastonin alue

Liike- ja muiden toimitilojen sekä asuntojen alue, jossa toiminnot sekoittuvat voimakkaasti toisiinsa. Alueen kehittämisessä painottuu asuntojen määrän merkittävä lisäys.

Alueen kehittäminen perustuu nykyisen rakennuskannan osittaiseen purkamiseen. Toimitilojen purkaminen ja/tai muuttaminen asunnoiksi edellyttää tapauskohtaista harkintaa, oleviin ra-

kennuksiin liittyvien arvojen punnintaa ja asumisen terveellisyteen ja muuhun laatuun liittyvää huolellista arviointia. Toimitiloja koskevissa muutoksissa tarkastellaan koko keskusta-alueen kehitystä ja varmistetaan toimitilojen ja toimitilapotentialin riittävä määrä.

Korttelirakenne koostuu pääasiassa tehokkaasti rakennetuista, kantakaupunkimaisista umpikortteleista, jotka rajaavat selkeästi toisistaan julkisen kaupunkitilan kujat, kadut, aukiot ja puistot yksityisistä sisäpihoista. Ruutumainen korttelirakenne jatkaa olevia katuja ja kulkureittejä alueen läpi jatkuvaksi ja tiheäksi jalankulun verkostoksi.

Nykyisen Gotlanninkadun yläpuolelle noin tasoon +12 toteutetaan uusi itä-länsisuuntaisen yleisen jalankulun pääakseli (työnimeltään Gotlanninkuja), joka liittyy pohjoispuolella Itäväylän ylittäviin siltoihin ja rakennuksiin ja eteläpuolella uuteen ruutukorttelistoon ja kauppakeskus Eastoniin ja sen laajennukseen. Gotlanninkadun ja -kujan ja Itäväylän väliin sijoittuu Itäväylän katutilaa tiivistävää rakentamista, joka liitetään Gotlanninkujan yli kulkusilloilla eteläpuolella oleviin korttelien asuntopihoihin.

Alueen suunnittelussa huomioidaan kauppakeskus Eastonin laajentumistarpeet. Laajennusosat integroidaan korttelirakenteeseen ja kytketään alueen jalankulkuverkostoon.

Rakennukset avautuvat kannen alle jäävää Gotlanninkatua lukuun ottamatta katutasossa toiminnallisesti ja arkkitehtonisesti mahdollisimman hyvin kadun ja julkisen tilan suuntaan ja tiloissa on pääasiassa liiketiloja tai muita toimitiloja ja vähäisemmässä määrin asukastiloja. Itäväylään rajoittuvien rakennusten katutasojen toiminnan tulee myös avautua kadulle. Toiminnot voivat olla

mm. liiketiloja, työtiloja ja asukastiloja.

Uudisrakentamisen korkeudet suunnitellaan siten, että Maamerkki säilyy nimensä mukaisessa asemassa lukuun ottamatta Itäväylän ja muiden pääväylien ympäristöä, jossa täydennysrakentaminen vaikuttaa Maamerkin näkyvyyteen kauko-aisemassa ja näkymiin voi kohota uusia maamerkkejä.

Alueen tärkeimmät julkiset kaupunkitilat ovat Gotlanninkujan lisäksi uudistettu Lyypekinaukio ja siihen liittyvä, Gotlanninkujan tasolle nouseva puisto.

Alueen kulkureitteihin liittyy poikkeuksellisen runsaasti tason vaihtoja luontaisen katutasen (noin +4) ja Itäväylän ylittävän tason / Eastonin kaupallisen päätason (noin +12) välillä. Niiden suunnittelussa huomioidaan esteettömyys sekä talvikauden turvallisuus ja käyttömukavuus.

K4 Meripellontien ja Visbynkadun välinen alue

Asuntovaltainen alue, jonka suunnittelussa tutkitaan toimitilarakennusten sijoittamista erityisesti pääväylien risteysalueeseen rajoittuvaan alueen pohjoisosaan. Lisäksi varaudutaan huoltamointintaan, joka integroidaan muihin toimintoihin samassa korttelirakenteessa, ja aktivoidaan jalankulun kannalta vilkkaimmat kohdat liiketiloin.

Alueen kehittäminen perustuu nykyisten rakennusten purkamiseen.

Rakennusten korkeudet sovitetaan alueen eteläpäässä kehittyvään Kauppakartanonkadun miljööseen. Korkeudet kasvavat liittymäaluetta lähestyttäessä tiivistäen samalla Meripellontien katuleikkausta nykyistä kaupunkimaisemmaksi.

Korttelit avautuvat alueen sisäosassa julkiseen puistoon, joka nousee Kauppakartanonkadun ta-

solta (noin +4) Gotlanninkujan ja Itäväylän ylittävien siltojen tasolle (noin +12) muodostaen osan uudesta pohjois-eteläsuuntaisesta jalankulun ja pyöräilyn yhteydestä.

Alueen jatkosuunnittelussa tutkitaan mahdollisuuksia purkumateriaalien paikalliseen käsittelyyn. Tavoitteena on ilmastohyötyjen saavuttaminen ja samalla vetovoima- ja kulttuuriarvojen luominen purkumateriaalista syntyvällä, väliaikaisella maataiteella.

Asuinkorttelien ja Meripellontien väliin sijoittuu vihervyöhyke, jonka mitoituksessa varataan jalankulun ja pyöräilyn tarpeiden lisäksi riittävä tila Vartionkylänlahteen johtavalle hulevesiuomalle.

K5 Itäväylän ja Itäkadun päälle sijoittuva liitosalue

Alue, jossa vähennetään liikenneväylien este vaikutusta ja tehostetaan maankäyttöä liikenneväylien päällä ja niiden väliin sijoittuvilla vyöhykkeillä. Itäväylä ja Itäkatu ylitetään ensisijaisesti katumaisina siltoina tai siltamaisina rakennuksina, jotka liittyvät saumattomasti kävelykeskustan jalakulkuverkostoon. Myös siltoja tai siltamaisia rakennuksia laajempia kansirakenteita voidaan paikallisesti tutkia, jos ne eivät aiheuta raskaita muutostarpeita Itäväylän liikennealueelle tai rajoita sen toiminnallisuutta.

Alueelle voi sijoittaa kaupallisia ja julkisia palveluita, hotelleja ja muita toimitiloja. Alueelle voi tutkia myös asuntoja, jos terveellisen ja viihtyisän asuminen kriteerit täyttyvät.

Alueen suunnittelussa otetaan huomioon pääväylien liikennesuunnittelulliset tavoitteet ja tarpeet ja kauppakeskus Itiksen ja metroaseman korttelin huolto- ja asiakasliikenteen tarpeet.

K6 Puotilan metroaseman alue

Aluetta kehitetään tehokkaasti rakennettuna, metroasemaan kytkeytyvänä alueena, jossa toiminnot sekoittuvat voimakkaasti toisiinsa erityisesti pohjoisen lippuhallin ympäristössä. Toimintojen osalta rakentaminen on asuntovaltaista, jos terveellisen ja viihtyisän asumisen olosuhteet yhdistyvät tehokkaaseen maankäyttöön. Asuinolosuhteiden kannalta haastavimmat paikat suunnitellaan toimitilarakentamista varten. Katutaso aktivoidaan liike- ja muilla toimitiloilla erityisesti pohjoisen lippuhallin ja mahdollisen pikaraitiotien pysäkin ympäristössä. Pohjoisen lippuhallin edustalle suunnitellaan jalankulkuvirrat keräävä ja myös pysähtymiseen houkutteleva kaupunkiaukio.

Suunnittelussa varaudutaan liityntäpysäköinnin autopaikkojen sijoittamiseen alueen pysäköintilaitoksiin.

Alueen suunnittelussa tutkitaan metroaseman pohjoisen sisäänkäynnin integroimista uuteen rakentamiseen. Rakentamista (pystyrakenteet) ei lähtökohtaisesti uloteta metroaseman ja –radan alueelle häiriöttömän metroluokituksen turvaamiseksi, mutta radan alueen ylitystä siltamaisilla rakennuksilla voidaan tutkia.

Aluetta kehitetään marraskuussa 2020 ratkaistun ”Itä-Helsingin keskusta” –ideakilpailun lopputulosten pohjalta. Palkintolautakunnan suosituksen mukaisesti Puotilan metroaseman aluetta suunnitellaan pääperiaatteissaan ehdotuksen ITIS SITI pohjalta.

A1 Puotiharjun asuinkorttelit

Nykyisille asuintonteille suunnitellaan täydennysrakentamista tontinhaltijoiden tai kaupungin aloitteiden perusteella. Kaupungin omistamien ja pitkäaikaisesti vuokrattujen tonttien kohdalla noudatetaan viimeisiä hyväksytyjä maapolitiittisia

linjauksia.

Kaavamuutoksissa pyritään sovittamaan yhteen yleiskaavan määräysten ja hengen mukainen tontti- ja korttelitehokkuuksien nostaminen alueen rakennetun ja rakentamattoman ympäristön ominaispiirteiden huomioimiseen. Tehokkuustavoitteiden ja olevien arvojen yhteensovittamisen johdosta täydennysrakennettujen tonttien tehokkuudet asettuvat todennäköisesti pääsääntöisesti lukeman $e=1,0$ tuntumaan.

Uudisrakennukset sijoitetaan alueen vallitsevaan koordinaatistoon. Sijoittelussa ja massoittelussa huomioidaan mahdollisuuksien rajoissa rakennusten väleissä virtaavan maiseman avoin rakenne ja näkymäsektorit nykyisistä rakennuksista. Massoittelu on vähäeleistä ja korkeudet sovitaan olevaan ympäristöön.

Tehokkain täydennysrakentaminen sijoittuu lähelle metroasemia ja Turunlinnantien-Vanhalinnantien muodostamaa keskusta-akselia. Näillä keskeisillä alueilla lisärakentamisella voidaan luoda suljetumpia korttelirakenteita kaupunkimaiseman katumiljöön ja raja-arvot täyttävän asuntopihojen melusuojauksen saavuttamiseksi.

Nykyiset asuinkorttelien välissä olevat viheralueet ja maiseman lakialueet jätetään pääsääntöisesti rakentamisen ulkopuolelle. Vähäisiä viheralueiden/puistojen ja asuintonttien välisten rajojen muutoksia voidaan kuitenkin tehdä tarkoituksenmukaisten suunnitteluratkaisuiden mahdollistamiseksi.

Turunlinnantien-Vanhalinnantien varrella rakennusten tulee avautua katutasossa toiminnallisesti ja arkkitehtonisesti mahdollisimman hyvin kadun suuntaan. Tiloissa on liiketiloja tai muita toimitiloja ja asukastiloja.

Uudisrakennukset sovitetaan materiaaleiltaan,

väreiltään ja muilta ulkoisilta arkkitehtonisilta elementeiltään olevaan 1960-luvun rakennuskantaan, mutta ohjaten samalla elinkaarikestävien materiaalien ja rakenteiden käyttöön ja ilmastokestävään rakentamiseen. Materiaaleista ja muista yksityiskohdista annetaan tarkempia määräyksiä asemakaavoissa.

Täydennysrakennettaessa tonttikohmainen pysäköinti on järjestettävä vähintään kahteen tasoon, jotta maanvaraisten, viihtyisien piha-alueiden alat säilyvät riittävinä. Useamman tontin yhteisissä hankkeissa tutkitaan yhdistettyjä, kompakteja pysäköintiratkaisuita.

Nykyisten asuintalojen korottamiseen tai purkamiseen perustuvat täydennysuunnitelmat arvioidaan tapauskohtaisesti.

A2 Itäkeskuksen asuinkorttelit

Nykyisille asuintonteille suunnitellaan täydennysrakentamista tontinhaltijoiden tai kaupungin aloitteiden perusteella. Kaupungin omistamien ja pitkäaikaisesti vuokrattujen tonttien kohdalla noudatetaan viimeisiä hyväksytyjä maapoliittisia linjauksia.

Nykyisille pysäköintitonteille voidaan suunnitella täydennysrakentamista kaupungin aloitteesta, jos nykyiset autopaikat voidaan sijoittaa uusiin keskitettyihin laitoksiin korttelissa tai lähistöllä.

Kaavamuutoksissa pyritään sovittamaan yhteen yleiskaavan määräysten ja hengen mukainen tontti- ja korttelitehokkuuksien nostaminen alueen rakennetun ja rakentamattoman ympäristön ominaispiirteiden huomioimiseen. Uudisrakennukset sijoitetaan alueen vallitsevaan koordinaatistoon, massoittelu perustuu nykytilannetta soveltaen täysin tai osittain suljettuihin umpikortteleihin. Kerroslukumääriä ja siten yleistä alueen rakennusten korkeutta voidaan nostaa maltillisesti.

Kauppakartanonkadun luonnetta kauppakatu-maisena bulevardina tuetaan. Kadun varrella uudisrakennusten tulee katutasossa avautua toiminnallisesti ja arkkitehtonisesti mahdollisimman hyvin kadun suuntaan. Tiloissa on pääasiassa liiketiloja tai muita toimitiloja ja vähäisemmässä määrin asukastiloja.

Uudisrakennukset sovitetaan materiaaleiltaan, väreiltään ja muilta ulkoisilta arkkitehtonisilta elementeiltään olevaan, 1970 ja 80-luvun rakennuskantaan, mutta ohjaten samalla elinkaarikestävien materiaalien ja rakenteiden käyttöön ja ilmastokestävään rakentamiseen. Materiaaleista ja muista yksityiskohdista annetaan tarkempia määräyksiä asemakaavoissa.

A3 Meripellonmäen ja Rusthollarinkujan asuinkorttelit

Nykyisen Meripellonmäen viheralueen kohdalle suunnitellaan sijainniltaan keskeisen paikan maankäyttöä tehostavaa ja tilarakenteeltaan hahmottoman risteysalueen kaupunkikuvaa kohentavaa asuinrakentamista. Lisärakentamista tutkitaan myös Rusthollarinkujan päässä olevan, Itävälään rajoittuvan pysäköintialueen kohdalle. Alueen läpi johdetaan yleinen jalankulun reitti, joka liittyy Meripellontien ylittävään siltaan ja toisessa päässä Puotilan ala-asteelle ja metroasemalle johtavaan raittiin.

Rusthollarinkujaan rajoittuvien nykyisiin asuintontteihin kohdistuvat muutosaloitteet arvioidaan tapauskohtaisesti.

A4 Meripellontien ja Rusthollarintien kulma

Nykyisen minigolf-radana alueelle tutkitaan sijainniltaan keskeisen paikan maankäyttöä tehostavaa ja risteysalueen kaupunkikuvallista ilmettä kohentavaa asuinrakentamista. Ratkaisuisissa huomioidaan luonteva liittyminen puistoon.

A5 Puotilanrannan asuinalueeseen liittyminen

Meripellontie on kehitettävä virkistysyhteys Itäkeskuksesta Puotilanrantaan suunniteltavalle asuinalueelle ja sen kautta merelle. Marjanienpuron muuttaminen sen varrella nykyistä pidemmältä osalta avoimeksi uomaksi mahdollistaa hulevesien viivytystä ja ilmastomuutokseen sopeutumista. Puotilanrannan rakentaminen voi ulottua alueelle. Jatkosuunnittelussa tutkitaan mahdollisuuksia sijoittaa alueelle Helen sähköverkon sähköasema.

AP1 Täydennysrakentamisalue Myllytontunpolun ja metroradan välissä

Alue, jonka maankäyttöä selvitetään tarkemmin myöhemmissä vaiheissa. Alueelle voidaan tutkia asuntorakentamista, liikuntarakennuksia tai liikuntapuiston laajennusosia. Suunnittelussa huomioidaan liittyminen Mustapuron laakson maisemaan.

Alueelle oleva päiväkotiyhtymä Myllytonttu on poistumassa käytöstä, kun korvaava päiväkotiyhtymä valmistuu lähialueelle. Rakennus voidaan purkaa tai ottaa väliaikaisesti muuhun käyttöön ennen alueen kehittämistä uuteen käyttötarkoitukseen.

P1 Itäkeskuksen uimahallin tontin kehittäminen

Itäkeskuksen uimahallin tontin maanpäällisiä osia tutkitaan liikunta- ja/tai pysäköintirakentamiseen. Pysäköintikäyttö voi palvella uimahallitontin lisäksi myös kaupungin palveluita Stoan kulttuurikeskuksessa. Tutkittavaan alueeseen kuuluvat myös pysäköintialueet uimahallitontin pohjoispuolella ja osa viereisen kalliokukkulan alueesta, jonne voidaan tutkia liikuntarakentamiseen liittyviä ulkoalueita.

P2 Uusi päiväkotiyhtymä, peruskoulun tontti, viereiset kadut ja puistot

Itäkeskuksen peruskoulun länsipuolella olevaa

nykyisin rakentamatonta aluetta suunnitellaan päiväkotiyhtymä- ja päiväkotirakentamiseen. Itäkeskuksen peruskoulun tontilla varaudutaan laajennusosien rakentamiseen. Uuden päiväkodin ja Mustapuron väliselle alueelle suunnitellaan leikkipuistoa ja puistoa yleiseen käyttöön. Maankäytön suunnittelun yhteydessä tutkitaan muutoksia ajoneuvoliikenteen ja muiden kulkumuotojen reitteihin alueelle ja sen läpi sekä yleisen pysäköinnin tarpeita.

P3 Nykyisen kielilukion tontin kehittäminen

Helsingin kielilukion toiminta on siirtymässä Myllypuron keskustaan, jossa uusi lukio on jo rakenteilla. Uuden kielilukion valmistuttua vuonna 2023 nykyinen lukiorakennus voidaan purkaa tai sitä voidaan käyttää viereisen peruskoulun remontin aikaisena väistötilana ennen tontin kehittämistä uuteen käyttötarkoitukseen. Tontti varataan julkisia palveluita tai liikuntarakentamista varten.

Maanalaiset tilat

1 Kastelholmantien kalliosuoja



Nykyisen kalliosuojan muuttamista pysäköintikäyttöön voidaan tutkia. Pääluolan kapeus hankaloittaa kustannustehokasta pysäköintikäyttöä.

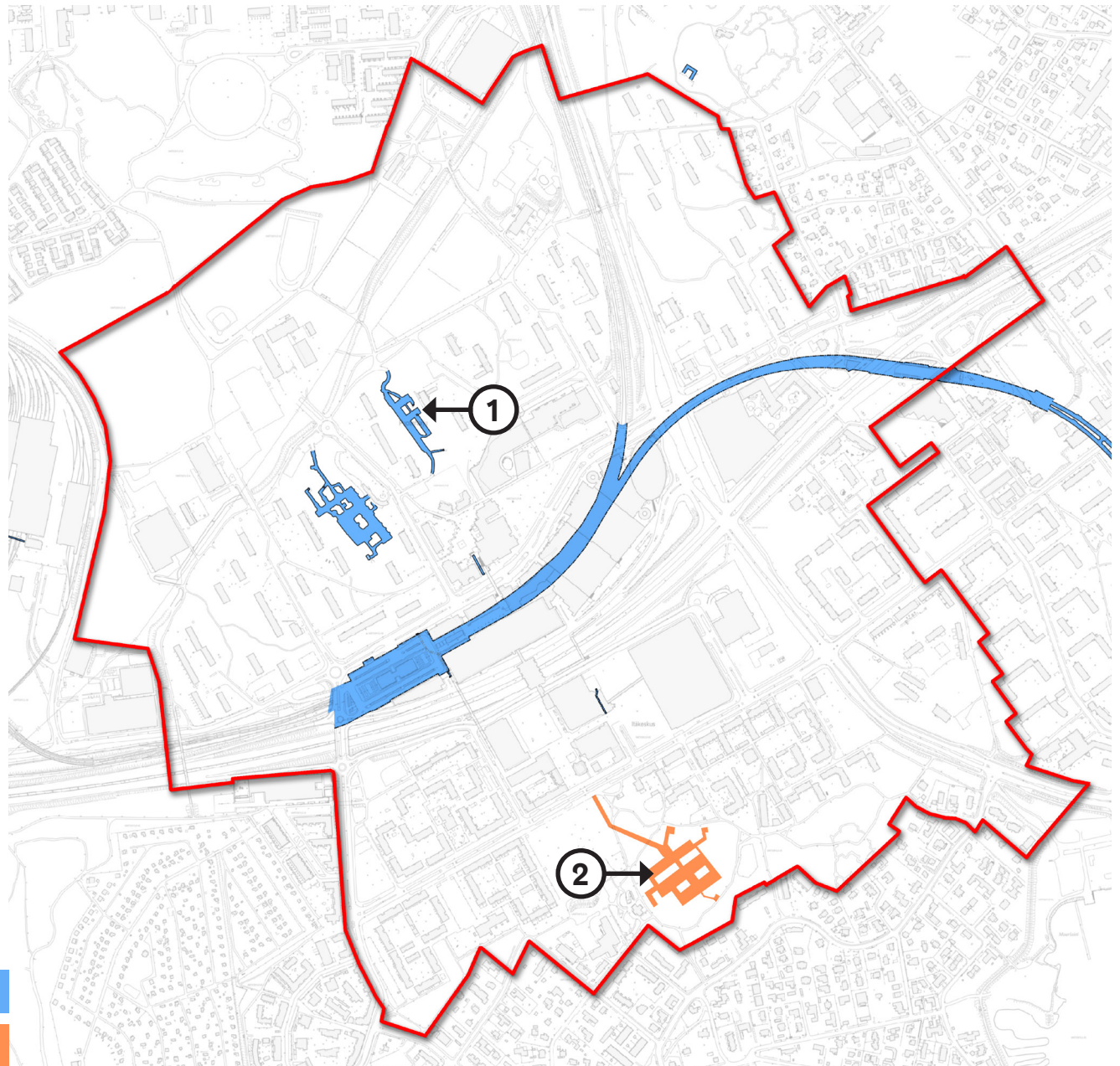
2 Kauppakartanonkadun kalliosuoja

Kaupunginvaltuusto päätti 13.11.1974, että Itäkeskuksen alueen talokohtaisten väestönsuojien asemesta rakennetaan Ystävyyspuiston alle yhteinen kallioväestönsuoja. Hanke on siirtynyt useaan otteeseen ja suoja on edelleen toteuttamatta.

Asemakaavanmuutos kalliosuojasta, sisäänajoylehtyksistä ja muista maanpäälisistä osista on ollut vireillä vuodesta 2005 ja on hyväksytty kaupunkisuunnittelulautakunnassa vuonna 2006. Tässä vaiheessa ensisijainen luolan normaaliajankäyttö olisi ollut liikunta. Kaavamuutos ja hankesuunnitelma eivät sittemmin ole edenneet päätöksentekoketjussa.

Jos asemakaavan muutos etenee ja toteutushanke käynnistyy, suojan normaaliajan käyttöä harkitaan uudelleen ja huomioon otetaan lähialueen mittavat kehittämissuunnitelmat. Liikuntakäytön lisäksi potentiaalisena vaihtoehtona on pysäköinti. Sisäänajo olisi Kauppakartanonkadulta. Porras- ja hissiyhteydet luolasta maan pinnalle sijoituisivat Ystävyyspuiston alueelle.

oleva maanalainen tila 
suunniteilla oleva maanalainen tila 



Viherrakenne ja kaupunkitilat

Kehittyvän keskusta-alueen täydennysrakentamisen yhteydessä on lisättävä julkiseen oleskeluun soveltuvia tiloja ja kaupunkivihreää sekä parannettava ulkotilojen laatua. Alueen valaistuksessa huomioidaan julkisen ulkotilan laatu, viihtyisyys ja turvallisuus. Julkisissa ulkotiloissa tulee varautua sään ääri-ilmiöiltä suojautumiseen. Puistoihin, aukioille ja katutilaan lisätään luonnonmukaisia hulevesien hallintarakenteita, mahdollistetaan varjoisia oleskelutiloja ja muin keinoin varaudutaan sään ääri-ilmiöihin. Jatkosuunnittelussa uusien puistojen mitoitus ja virkistyspalvelutarjonta tulee tarkastella suhteessa ympäröivään viher- ja virkistysverkostoon ja tulevaan asukasmäärään.

Laajemman viher- ja virkistysverkoston osilla on kehitettävä virkistysalueiden laatua huomioiden nykyinen ja tuleva käyttöpaine, luontoarvot sekä alueiden merkitys osana laajempaa virkistys- ja ekologista verkostoa. Viheralueiden kytkeytymistä laajempaan viher- ja virkistysverkostoon parannetaan. Kehittämisessä huomioidaan myös virkistysalueiden merkitys kaupunginosapuistoina.

Meripellontietä kehitetään toiminnallisena ja viisuaalisena akselina Itäkeskuksen ja merenrannan välillä. Kauppakartanonkadun puustoista ja vehreää näkymäakselia vahvistetaan.

Laajemman viher- ja virkistysverkoston osa

Vahvistettava viheryhteys

Päävirkistysreittiverkosto

Kaupunginosapuisto

Lähivirkistystä tukeva alue

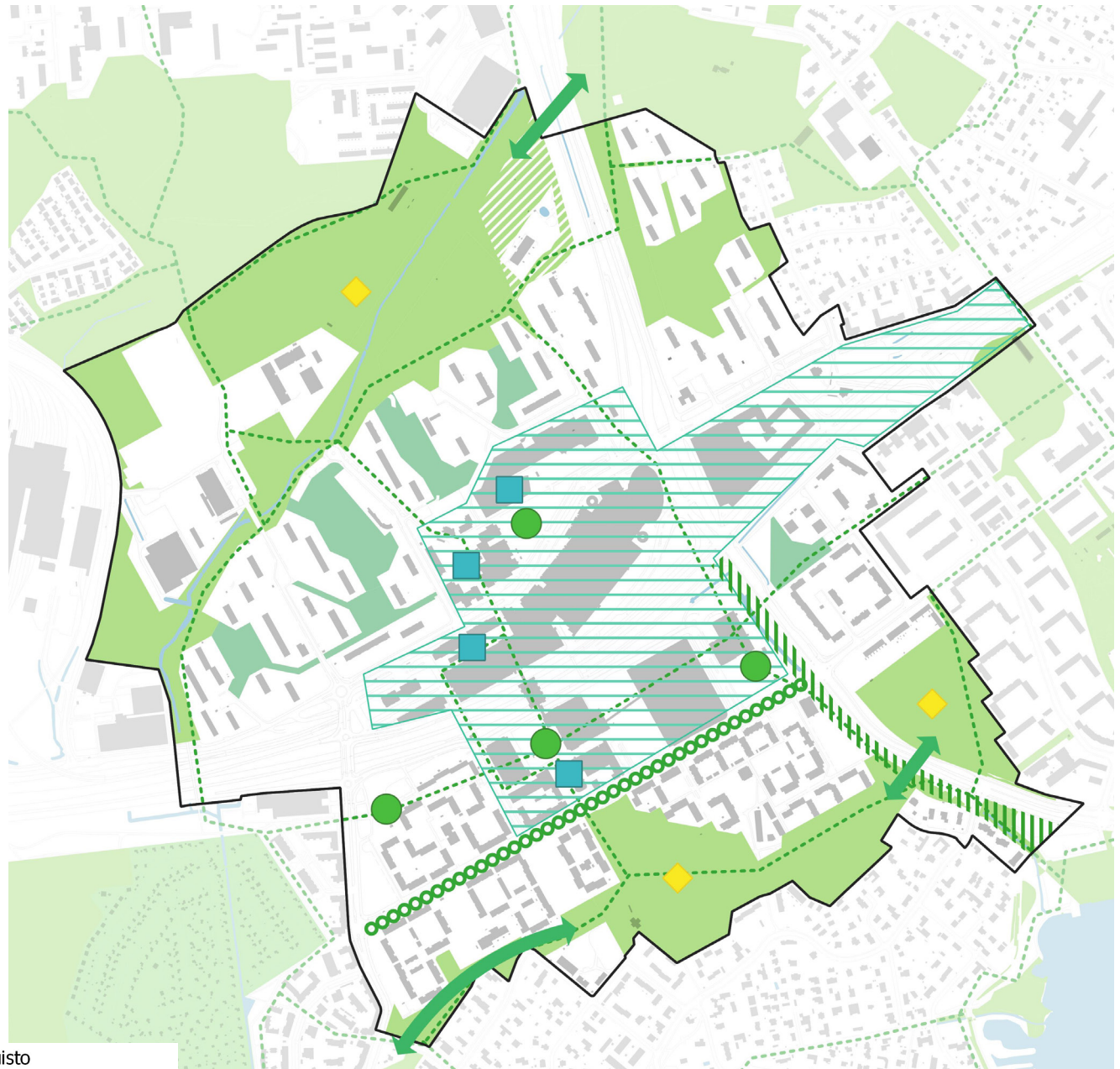
Kehittyvän keskustan uudistuvat kaupunkitilat

Puisto

Aukio

Meripellontien akseli

Vehreä katu ympäristö



Kävelykeskusta

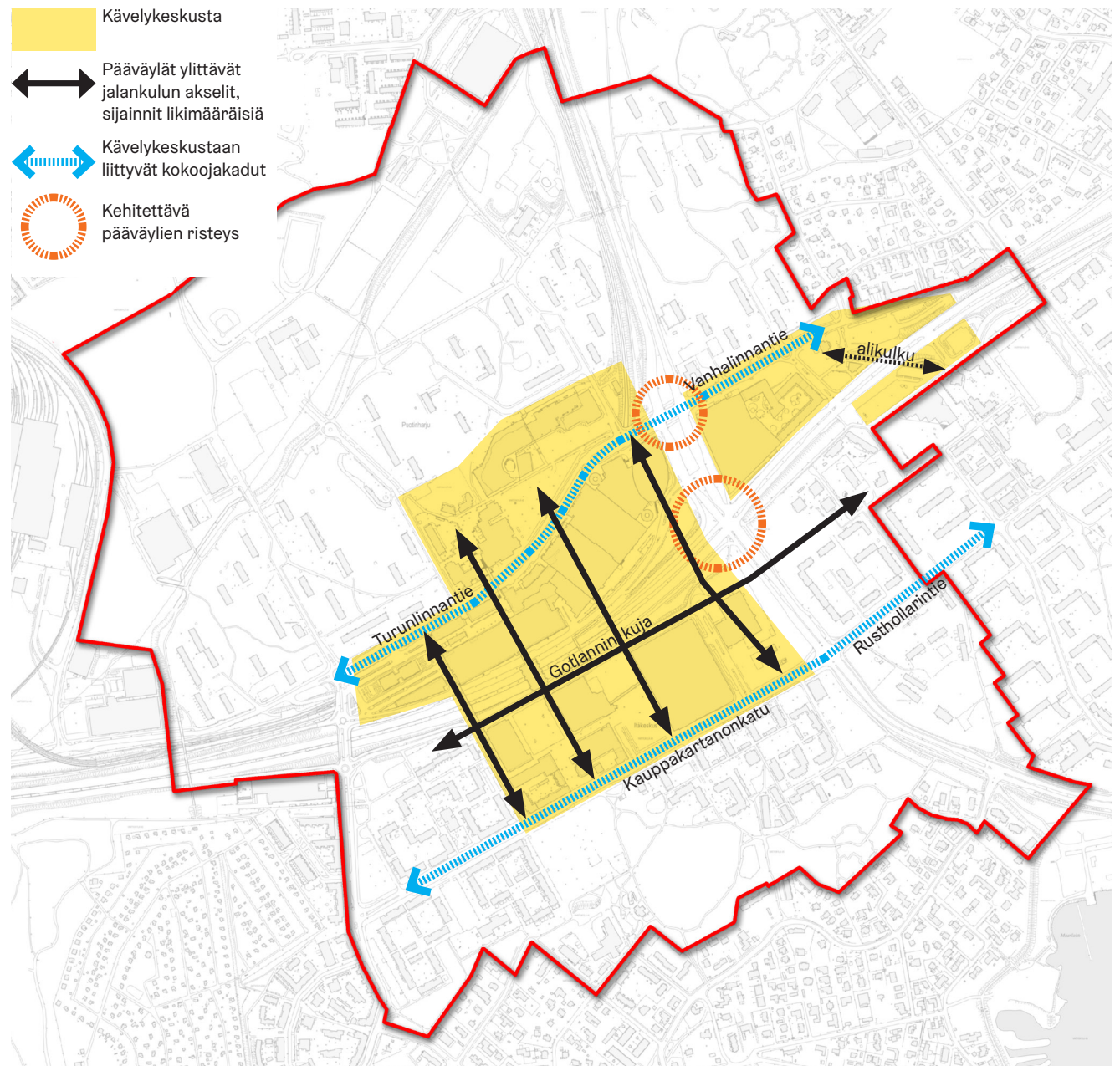
Kävelykeskustan aluetta kehitetään liikumisym-
päristönä ensisijaisesti jalankulun sekä pyöräilyn
ehdoilla. Itäväylä säilyy alueen keskellä autoliik-
enteen pääväylänä ja rinnakkaiskadut Itäkatu
ja Gotlanninkatu huolto- ja pysäköintiliikennettä
syöttävinä tonttikatuina, mutta niiden yläpuolella
noin tasossa +12 jalankulun yhteyksiä kehitetään
katuverkon ja muiden reittien jatkeina. Itäväylä yli-
tetään katumaisina siltoina, siltamaisina rakennuk-
sina tai osana kansirakenteita. Osa reiteistä kulkee
kauppakeskusten läpi. Alueen sisällä, kadut, raitit
ja julkiset ulkotilat tonteilla ja niiden ulkopuolella
muodostavat jatkuvan urbaanien kaupunkitilojen
ja kulkureittien verkoston.

Nykyisen Gotlanninkadun yläpuolelle sijoittuu uusi
itä-länsisuuntainen jalankulun ranka (työnimeltään
Gotlanninkuja) Itäväylän ylittävien siltojen tasossa
(noin +12). Luonteeltaan kävelykatumainen akseli
liittyy kiinteästi uuteen maankäyttöön Itäväylän
päällä ja vieressä ja jatkuu siltana Meripellontien
yli Puotilaan.

Puotilan metroaseman kohdalla nykyinen Itäväylän
alittava yhteys säilyy ja liitetään osaksi kehittyvän
alueen rakentamista ja kaupunkitiloja.

Bulevardimaiset kokoojaketut Turunlinnantie-Van-
halinnantie ja Kauppakartanonkatu-Rusthollarantie
kulkevat keskustan läpi ja sivuitse. Tavoitteena on
vahvistaa katujen kauppakatumaista luonnetta ja
parantaa jalankulun olosuhteita ja mahdollisuuksia.
Katujen kehittämiseen kuuluvat pyöräliikenteestä
erotellut jalkakäytävät ja ylityspaikkojen
parantaminen.

Pääväylien risteysalueiden suunnittelussa pyritään
liikennealueen tiivistämiseen ja siten suojatieyli-
tyksien lyhentämiseen. Itäväylän ja Meripellontien
risteyksessä tutkitaan myös alikulkuyhteyttä.



Pyöräilyn verkosto

1 Itäbaana

Itäbaanasta on toistaiseksi toteutettu osuus Kalasatama-Kipparlahti. Osuus Herttoniemi-Marjaniementie suunnitellaan arviolta 2022-2023. Gotlanninkadulla on jo pätkä valmiista baanaa. Itäbaanaa toteutetaan alueelle maankäytön muutosten edellyttämässä tahdissa.

2 Viikinbaana

Ratasmyllynkujan ja Kajaaninlinnantien osuudet toteutettaneen kapean katutilan vuoksi pyöräkatuna/sekaliikennejärjestelynä. Osuus on tavoitteena suunnitella koulukeskuksen alueen kaavamuutoksen yhteydessä. Osuus Marjaniementiellä on tavoitteena toteuttaa silnan remontin yhteydessä.

3 Malminbaana ja Vuosaarenbaana

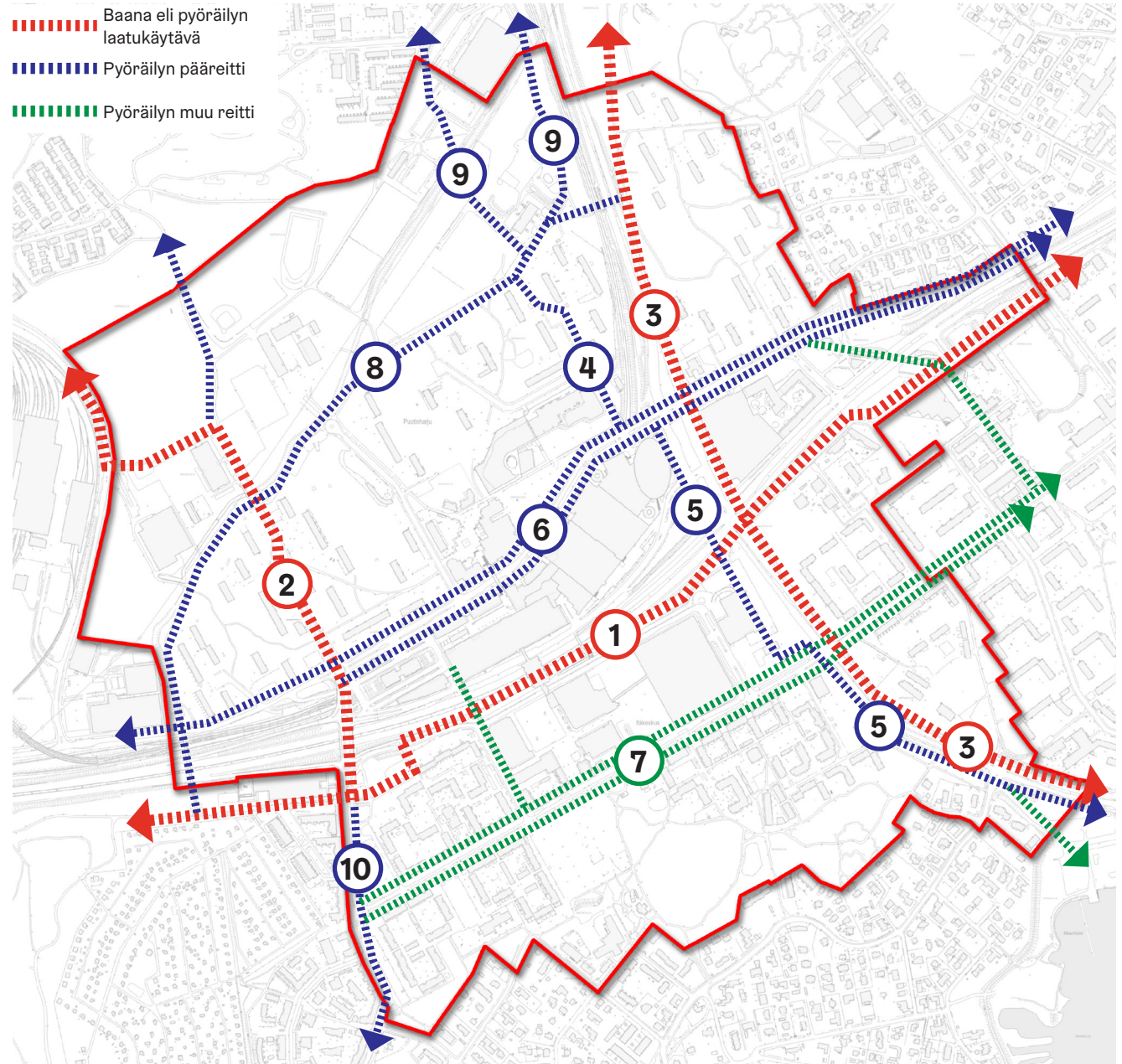
Nykyisen pyörätien laatu on melko hyvä. Muutokset tavoitetasolle maankäytön tehdään muutosten yhteydessä.

4 Pääreitti liikuntapuistosta Turunlinnantielle

Korsholmantiellä ensisijaisena tavoitteena on autoliikenteestä erotettu järjestely.

5 Pääreitti Turunlinnantieltä Puotilanrantaan ja Vuosaareen

Itäväylän ylitystä tutkitaan osaksi liittymäalueen ja sen eteläpuolista maankäyttöä. Kunnallisneuvoksien itäpuolelta reitti haarautuu Puotilanrannan alueen sisälle.



6 Turunlinnantie-Vanhalinnantie

Pyöräliikenteen järjestelyt ajanmukaistetaan yksisuuntaisiksi katuremonttien/maankäytön muutosten yhteydessä.

7 Kauppakartanonkatu-Rusthollarantie

Pyöräliikenteen järjestelyt ajanmukaistetaan yksisuuntaisiksi katuremonttien/maankäytön muutosten yhteydessä.

8 Pääreitti Mustapuronpolulla

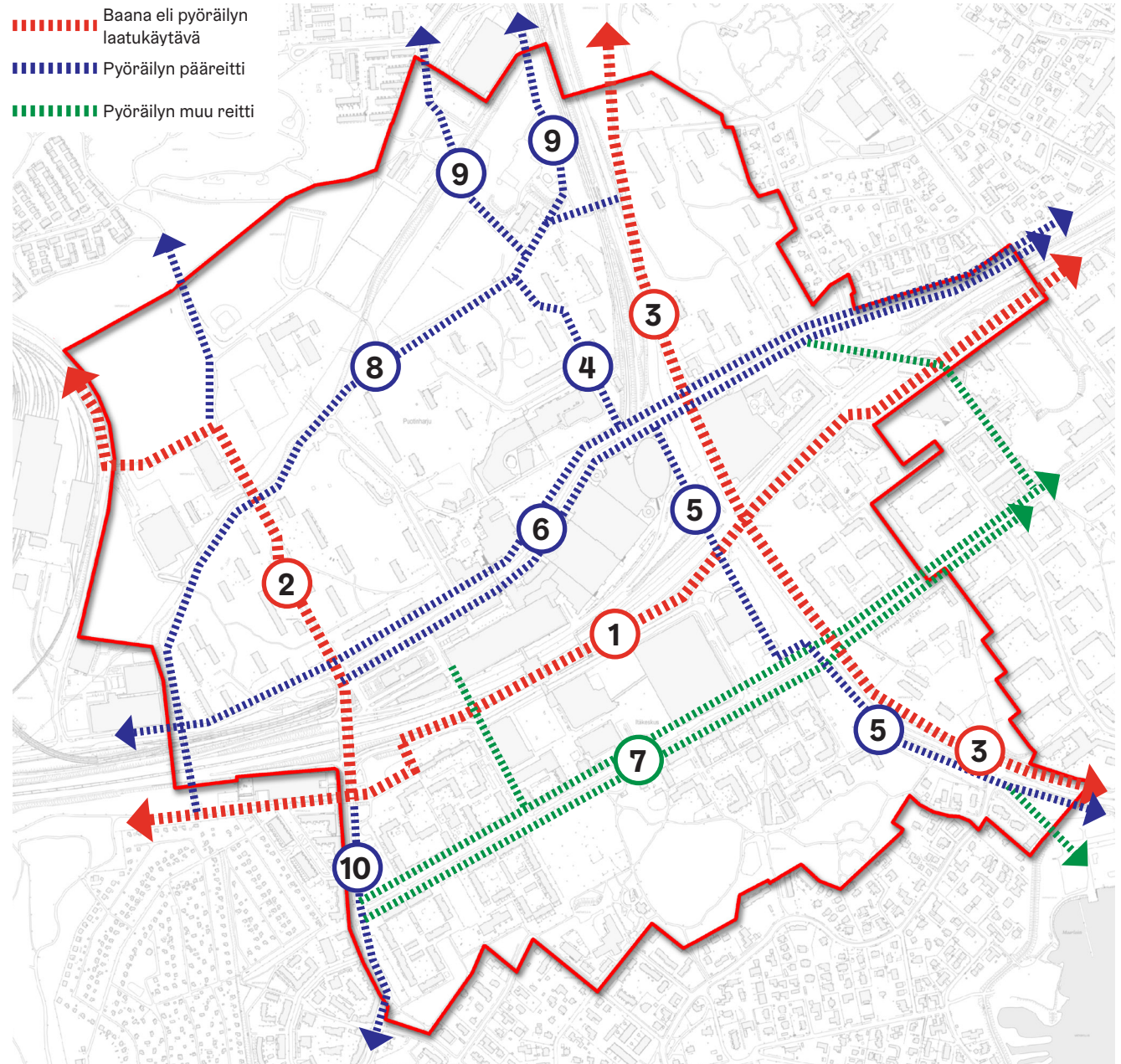
Tavoitetason mukaan jalankulku ja pyöräily eroteltava.

9 Pääreitit Mustapuronpolulta Myllypuroon

Linjauksia voidaan muuttaa ja laatutasoa nostaa alueen maankäytön muutosten yhteydessä.

10 Pääreitti Marjaniementiellä

Tavoitetason mukaiset järjestelyt ovat tavoitteena toteuttaa viimeistään Marjaniementien sillan remontin yhteydessä.



Joukkoliikenne ja liityntäpysäköinti

1 Raide-Jokeri

Raide-Jokerin rakentaminen alkoi ke- säkuun 2019 alussa. Tämänhetkisen (2/2022) aikataulun mukaan liikennöinti linjalla alkaa tammikuussa 2024. Itäkeskus on linjan itäinen päätepysäkki

2 Pikaraitiotie Itäkeskuksesta itään

Alueen suunnittelussa varaudutaan Itäkeskuksesta itään liikennöivän pikaraitiotien rakentamiseen. Päätepysäkki sijoittuu Turunlinnantielle Itäkeskuk- sen joukkoliikenneterminaalin viereen. Seuraavat pysäkit sijoittuvat uuden Puhoksen aukion ja Puotilan metro- aseman pohjoisen sisäänkäynnin lähei- syyteen. Kyseiselle runkoyhteydelle ei ole suunnittelu- ja toteutusaikataulua. Yleiskaavan mukaan yhteys on mahdol- lista toteuttaa myös bussiratkaisuna.

3 Itäkeskuksen joukkoliikenneterminaali

Itäkeskuksen joukkoliikenneterminaali uusitaan ja sen yhteyteen rakenne- taan mm. liiketiloja ja asuntoja. Alueen asemakaava on tullut voimaan vuonna 2020 ja toteutussuunnittelua valmistel- laan. Tavoitteena on valmis kohde arvi- olta vuoden 2025 aikana

4 Puotilan metroasema

Puotilan metroaseman pohjoisen si- säänkäynnin aluetta kehitetään te- hokkaasti rakennettuna, asumisen ja monipuolisten keskustatoimintojen alu-

eena. Alueen suunnittelussa tutkitaan metroaseman pohjoisen sisäänkäynnin integroimista uuteen rakentamiseen. Vaatimus metron häiriöttömästä liikennöinnistä huomioidaan.

Bussiliikenne

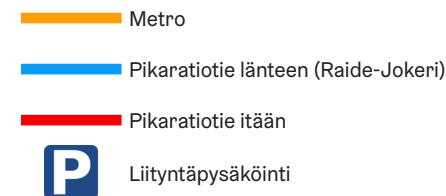
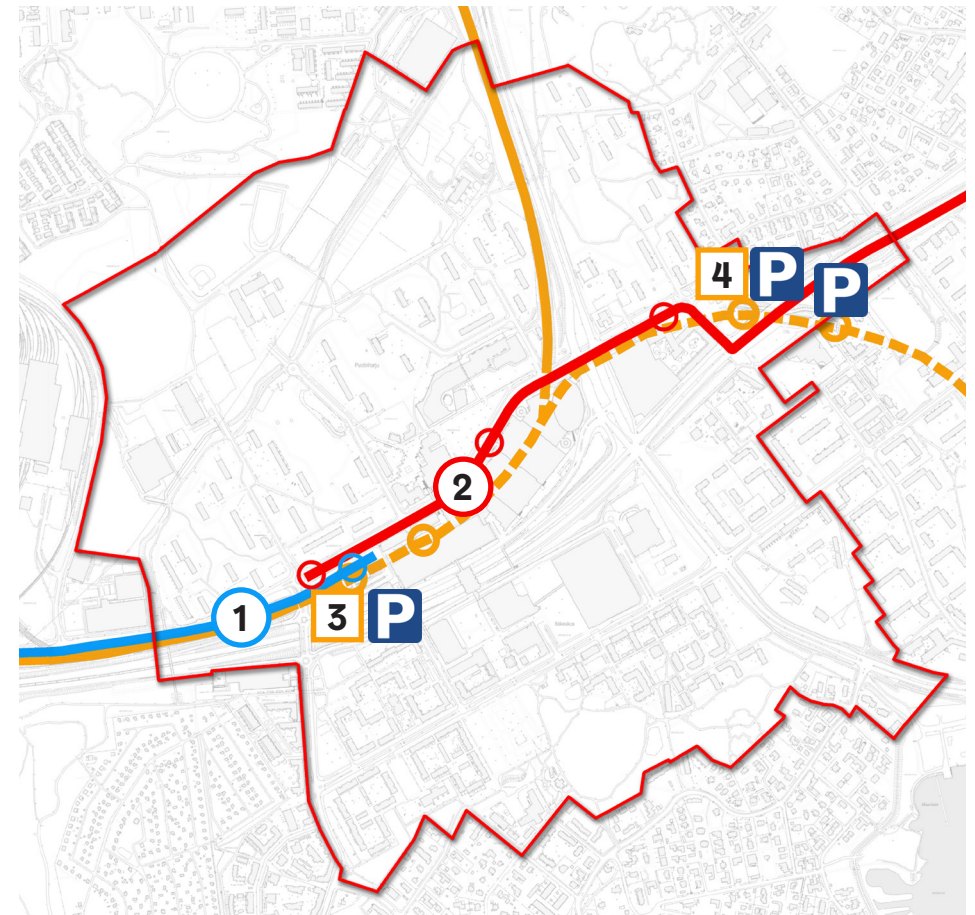
Alueen suunnittelussa huomioidaan bussiliikenteen linjaston ja pysäkkien kehittämisen tarpeet.

Autojen liityntäpysäköinti

Suunnitelmien mukaan Itäkeskuksen joukkoliikenneterminaalin uudistuksen jälkeen terminaalin pysäköintilaitokses- sa on noin 200 liityntäpysäköinnin auto- paikkaa. Puotilan metroaseman alueen kehittämisessä varaudutaan liityntäpy- säköinnin autopaikkojen sijoittamiseen alueen pysäköintilaitoksiin. Alustavana tavoitteena on noin 330 liityntäliiken- teen autopaikkaa.

Pyörrien liityntäpysäköinti

Suunnitelmien mukaan Itäkeskuksen joukkoliikenneterminaalin uudistuksen yhteydessä toteutetaan noin 500 kpl sisätiloihin sijoitettavaa liityntäliikenteen pyöräpaikkaa. Puotilan metroaseman pohjoisen sisäänkäynnin ympärillä ole- van alueen suunnittelussa varaudutaan rakennuksiin integroitavaan liityntälii- kenteen pyöräparkkiin



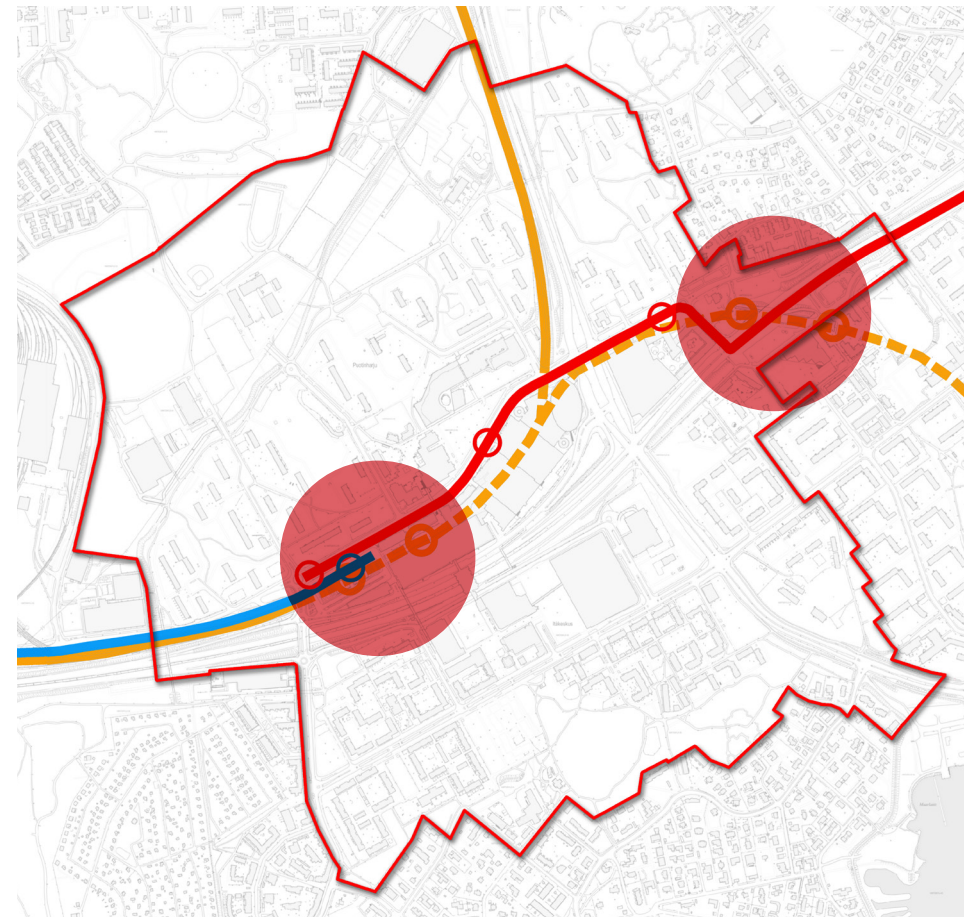
Pysäköinti





200 metrin säteellä metroasemasta (viereisessä kartassa punainen ympyrä) voidaan poiketa voimassa olevista laskentaohjeista ja kaavoittaa vähäautoisia kortteleita. Ratkaisua ja auto-paikkojen määrää arvioidaan kaavoitusvaiheessa erillisen selvityksen avulla. Vähäautoisella kiinteistöllä tulee olla vähimmäisvaatimuksia paremmat pyörien säilytys- ja huoltotilat sekä turvalliset huolto- ja saattoliikennejärjestelyt.

Muilta osin pysäköintipaikkoja toteutetaan kaavoitushetkellä voimassa olevan laskentaohjeen mukaisesti. Joukkoliikenneasemien läheisyyteen sijoituvissa kulttuurin, urheilun ja julkisten palveluiden hankkeiden kaavoituksen yhteydessä otetaan kuitenkin huomioon alueen yleinen pysäköintipaikkojen tarjonta ja kaupungin tavoitteet ohjata liikkumista kestäviin liikku-
mismuotoihin.

Pysäköintipaikat voivat sijaita tonttien ja kortteleiden omilla tai yhteisillä laitoksissa. Keskusta-alueella autoliikenteen pysäköinti järjestetään ensisijaisesti useamman tontin yhteiskäytössä oleviin pysäköintilaitoksiin. Pysäköintilaitosten suunnittelussa tulee tutkia muuntojoustavuuden, monikäyttöisyyden ja vaiheittain rakentamisen mahdollisuudet. Kaupungin omistamia tontteja voidaan hyödyntää tapauskohtaisesti alueellisten keskitettyjen pysäköintiratkaisujen luomisessa. Pysäköinti keskustan yleisillä pysäköintialueilla ja katujen varsilla varataan lyhytaikaiselle asiointi- ja vieraspysäköinnille.

Liityntäpysäköinnin periaatteet on selostettu edellä kohdassa Joukkoliikenne ja liityntäpysäköinti.



-  Metro
-  Pikaratiotie länteen (Raide-Jokeri)
-  Pikaratiotie itään
-  Vyöhyke 200 m etäisyydellä metroasemasta

Uusia katuyhteyksiä

1 Ratasmyllynpolku - Olavinlinnantie

Ratasmyllynpolun ja Olavinlinnantien osalta tutkitaan kahta vaihtoehtoa: 1) muokkausta nykytilanteen kaltaisina päätyvinä katuina, 2) yhdistämistä toisiinsa läpiajettavaksi kaduksi. Vaihtoehtoja ja ratkaisujen yksityiskohtia punnitaan alueen kaavasunnittelun yhteydessä.

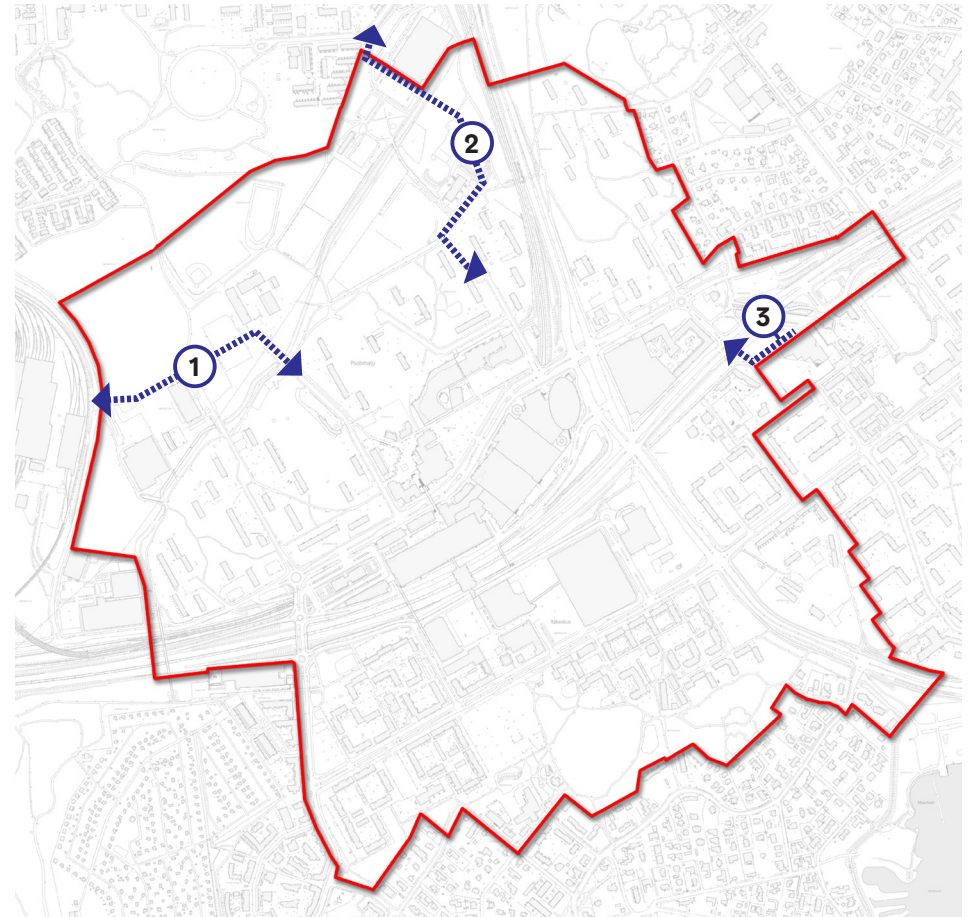
Tavoitteena on parantaa alueen nykyisten julkisten palveluiden (koulu, liikuntahallit ja liikuntapuisto) ja alueelle suunniteltavien uusien palveluiden (päiväkoti, leikkipuisto) saavutettavuutta. Alueella tapahtuu nykytilanteessa luvatonta läpiajoliikennettä Ratasmyllynpolun ja Kajaaninlinnantien välillä. Tämä yhteys mahdollistetaan jatkossa vain pyöräilylle ja jalankululle.

2 Myllytontun alue

Nykyisen liikuntapuiston ja metron välissä olevan alueen maankäytön muutosten suunnittelun yhteydessä tutkitaan ajoneuvoliikenteen yhteyksiä joko Myllypuron suunnasta Alakiventietä tai Puotinharjun suunnasta Korsholmantietä.

3 Brahelinnantien ja Itäväylän risteys

Brahelinnantien ja Itäväylän risteyskohdalle on mahdollista tutkia uutta katuliittymää, joka palvelee Puotilan metroaseman alueen eteläpuolen uutta maankäyttöä.



Pääväylät ja niiden liittymä

Alueen pääväyliä ja -katuja (Kehä I, Itäväylä ja Meripellontie) kehitetään yleiskaavan yhteydessä päätettyjen periaatteiden mukaisesti. Tie- ja katualueita tiivistetään ja Itäväylän linjausta siirretään siten, että vapautuvia liikennealueita voidaan hyödyntää maankäytön kehittämiseen. Laajasta eritasoliittymävarauksesta rinnakkaiskatujärjestelyineen luovutaan. Nopeustaso asetetaan 50 kilometriin tunnissa. Risteykset säilyvät valo-ohjattuina. Itäkadun liittymä kehälle poistetaan ja korvataan uusilla liittymäjärjestelyillä Itäväylälle. Itäbaanan ja Meripellontien risteäminen esitetään eritasoisena. Baanan laadukkaisiin ratkaisuihin panostetaan myös korkeussuunnassa. Muilta osin pääväyliä liittymäalueiden jalankulun ja pyöräliikenteen ylityskohdat säilyvät valo-ohjattuina.

Valtio, Helsingin kaupunki ja muut keskeiset seudun toimijat ovat määritelleet liikenteelliset toimivuustavoitteet pääkaupunkiseudun pääväylille raportissa ”Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet” (2018). Kehä I:n asema seudullisesti merkittävänä maantienä säilyy raportissa määriteltyjen periaatteiden mukaisesti. Itäisimmällä tieosuudella muutosta osaksi kaupunkimaista liikennenympäristöä korostetaan. Itäväylää kehitetään kaupunkibulevardina. Näiden pääliikenneyhteyksien ja niiden liittymäalueen rooli itäisen Helsingin keskeisimpänä liikenneverkon osana on jatkossakin turvattava. Tämä tarkoittaa muun muassa, että Itäkadun liittymä jää poikkeukseksi eikä muita uusia katuliittymiä näille väylille sallita.

Risteysalueiden tiivistäminen ja erityisesti Itäkadun itäpäähän liittymän poistaminen kehältä selkeyttää ruuhkaista kehän osuutta. Baanasuunnan eritasoratkaisu sujuvoittaa sekä pyörä- että auto-liikennettä. Kaikkien alueella liikkujien liikennetur-

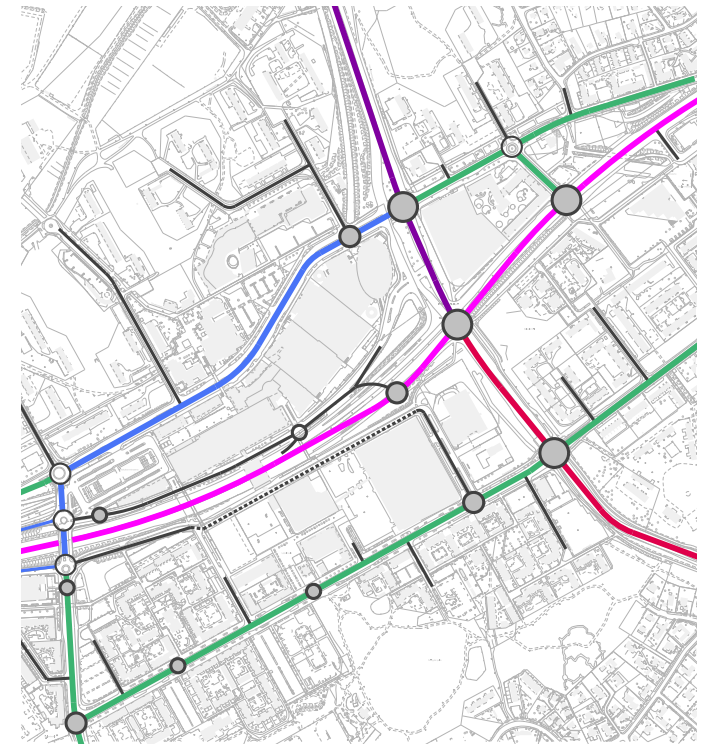
vallisuus paranee liikennealueiden jäsentymisen myötä.

Itä-Helsingin keskusta -kilpailun voittaneen ehdotuksen pohjalta laadittu suunnitteluperiaatteiden liitteeksi Itäkeskuksen liikenteen viitesuunnitelma, joka sisältää liikenteen tilavaraus-, toimivuus- ja liikenne-ennustetarkastelut. Viitesuunnitelman ratkaisut tarkentuvat myöhemmässä jatkosuunnittelussa.

Kokonaisratkaisusta tehtyjen toimivuustarkasteluiden perusteella on alustavasti todettavissa, että liittymäalueen välityskyky pysyy autoliikenteen osalta pääosin nykyisen kaltaisena, vaikka liikennemäärät seuraavan vuosikymmenen aikana maltillisesti kasvavat.

Itäisen Helsingin itäisimpien kaupunginosien maankäytön kehittämisen pidemmän aikavälin vaikutus liittymäalueen liikennemääriin tarkentuu kehittämissuunnitelmien tahdissa. Itäkeskuksen ratkaisujen mitoituksen lähtökohtana kuitenkin on, että liikenteen kasvua suunnataan kaikilla näillä kehittyvillä alueilla yhä määrätietoisemmin kestävämpiin liikennemuotoihin kaupungin strategisten tavoitteiden mukaisesti.

Valtion liikenneviranomaiset eivät ole tällä hetkellä sitoutuneet esitettyihin ratkaisuihin eikä valtion investoinneissa ole varauduttu pääväyliä liittymäalueen muutosten edistämiseen. Jatkoselvitysten tarvearviointia ja tiealueiden hallinnointikysymyksen käsittelyä jatketaan kaupungin ja valtion yhteistyönä.



- Seudullisesti tärkeä, kaupunkimaisena kehitettävä tie
- Kaupunkibulevardina kehitettävä pääväylä/katu/tie
- Pääkatu
- Alueellinen kokoojaku
- Paikallinen kokoojaku
- Tonttikatu
- Liikennevalot

Ympäristöhäiriöt

Vilkkaiden liikenneväylien läheisyyteen sijoittuvilla alueilla altistutaan enemmän liikenteen aiheuttamille melu- ja ilmanlaatuhaitoille ja alueiden ympäristöterveydelliset olosuhteet ovat näiltä osin muuta kaupunkiympäristöä huonompia. Mikäli tällaiseen ympäristöön suunnitellaan asumista tai muita liikenteen aiheuttamille ympäristöhäiriöille herkkiä toimintoja, tulee maankäyttöä ja rakentamista ohjaavissa tulevaisuuden suunnitteluvaiheissa painottaa voimakkaasti sellaisia suunnitteluratkaisuja, joilla melu-, värähtely- ja ilmanlaatuhaittoja saadaan lievennettyä ja varmistettua elinympäristön terveellisyys.

Maaperä ja pohjarakentaminen

Suunnitteluperiaatteiden yhteydessä tarkastellaan merkittävimmät pohjarakentamiseen liittyvät tekijät. Keskusta-alueen viitesuunnittelun yhteydessä on tarkasteltu alueen katujen sekä muiden yleisten alueiden pohjarakentamista. Katuverkon osalta jatkossa tullee stabilointitarvetta. Myös muiden yleisten alueiden osalta tavoitteena on se, että vältytään kalliilta paalulaattarakenteilta ja voidaan toteuttaa tarvittavat täytöt tai muut toimenpiteet stabiloinnin. Rakennukset ja rakenteet perustetaan pääosin paalujen varaan. Suunnitteluperiaate-alueen rakentamisen tarkemmat pohjarakentamiseen liittyvät tekijät selvitetään tarkemman suunnittelun yhteydessä. Maaperän pilaantuneisuuden mahdollisuutta tullaan jatkosuunnittelussa arvioimaan tonttien ja alueiden käyttöhistorian perusteella. Tarvittaessa maaperän pilaantuneisuus tutkitaan ja arvioidaan kunnostustarve.

Yhdyskuntatekniikka

Suunnitteluperiaatteiden mukainen uusi maankäyttö ja katujen uudelleen järjestely edellyttävät monin paikoin ja erityisesti keskustan ja pääväylien alueella maanalaisen infran uudelleen rakentamista. Suunnitteluperiaatevaiheen suunnittelun yhteydessä varmistetaan, että yhdyskuntateknisen huollon verkostoille on tarvittavat tilavaraukset jatkossakin ja niiden toiminta turvataan. Keskusta-alueen viitesuunnittelun yhteydessä on laadittu alustavat tilavaraus- ja johtosiirtotarkastelut yhdyskuntateknisten verkostojen toiminnan varmistamiseksi.

Kaavatalous

Suunnitteluperiaatteiden yhteydessä on laadittu Itäkeskuksen keskusta-alueen osalta alustavaa kaavataloudellista laskentaa. Periaatteiden mukainen maankäyttö tulee vaatimaan kaupungilta mittavia investointeja ja merkittävää taloudellista panostusta alueen kehitykseen, erityisesti siltojen ja kansion rakentamiseen, kadunrakentamiseen sekä kunnallistekniikan uudelleenjärjestelyihin. Keskusta-alueella suunnitteluperiaatteissa esitetyillä mitoituksilla voidaan kaavataloudellisesti parhaimmillaan päästä investointikustannusten ja kaavoitettavan uuden kerrosalan rakennusoikeuden arvon osalta 0-tulokseen.

Jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota alueen taloudellisuuteen. On hyvä varautua siihen, että alueelle asetettujen maankäytöllisten tavoitteiden toteutuminen on taloudellisesti erittäin haastavaa. Alueen asemakaavoituksen yhteydessä tarkastellaan tarkemmin kaavoitettavien alueiden yhdyskuntataloudelliset vaikutukset.

Tontti- ja asuntopolitiikka

Helsingin asuntopolitiikan keskeisenä periaatteenä on varmistaa kaikkien asuntoalueiden osalta mahdollisimman monipuolinen asukas- ja asuntorakenne. Rakennettavien asuintalojen rahoitus- ja hallintamuotojen sekoittaminen on keskeinen asuntopoliittinen toimenpide. Täydennysrakennettaessa pyritään tasapainottamaan alueellista asuntokantaa.

Elinkeinot ja kaupan tilat

Alueiden asemakaavoituksessa turvataan toimintotarjonnan riittävyys niin pienemmille kivijalan liiketiloille, laajempia tiloja vaativille erikoisliikkeille, kauppakeskusten laajennusosille (Easton), toimistoille, ainakin yhdelle huoltoasemalle ja muille toimitiloille kuten liikuntahalleille ja vastaaville palvelutiloille.

Julkinen taide, muotoilu ja place-making

Projektialueille ja merkittävillä täydennysrakentamiskohteille voidaan määritellä asemakaava- ja tontinluovutusvaiheessa rakentamisaikaisiin kulttuuriprojekteihin ja pysyviin taidehankintoihin kerättävä rahoitusosuus. Tavoitteena on mallin soveltaminen myös Itäkeskuksessa ja erityisesti sen keskusta-alueilla. Kaupungin taidemuseon

kokoelmiin päätyvien taidehankintojen lisäksi alueen jatkosuunnittelussa tutkitaan mahdollisuuksia hankkeisiin ja investointeihin, jotka sisältävät keskeisiin julkisiin tiloihin kohdentuvaa kaupunkimuotoilua tai placemaking-menetelmiin perustuvia kaupunkitilakokeiluja.

Placemaking-menetelmillä voidaan tuoda erityisesti alueen muutosvaiheessa paikkoja aktivoivaa ja viihtyisyyttä kohentavaa väliaikaista toimintaa ottaen mukaan alueen asukkaita ja muita toimijoita. Placemaking-menetelmien kautta voidaan tukea alueen monikulttuurisuuden ja moniäänisyyden näkyvyyttä konkreettisesti kaupunkitilassa, vahvistaa paikan identiteettiä kehittymistä kaupunkilaisten näköiseksi ja kokeilla erilaisia tapoja tukea paikan käytettävyyttä ja toiminnallisuutta mahdollisimman monille eri ihmisryhmille. Placemaking voi toimia myös siltana alueen pidempikestoisen muutoksen ja nykyhetken välillä tuoden nopeampia ja näkyvämpiä tekoja kaupunkitiloihin. Kokeilevan ja oivaltavan suunnittelun kautta on mahdollista kuljettaa kokemus pohjaista tietoa eteenpäin suunnitteluprosessissa ja tuottaa suunnittelijoiden avuksi tärkeitä käyttäjälähtöisiä näkökulmia ja testata uudenlaisia konsepteja ja ratkaisuja julkisen tilan kehittämisessä.

Alueella on nykytilanteessa viisi kappaletta taidemuseon kokoelmiin kuuluvia julkisia taideteoksia. Suunnitteluperiaatteiden mukaiset maankäytön muutokset aiheuttanevat siirtotarpeita kahdelle näistä: Stoaan parkkipaikalla oleva ”Pakokaasu” ja lukion edustalla oleva ”Omega”. Siirtotarpeista neuvotellaan asianmukaisten viranomaisten kanssa.

Keskeisten uusien julkisten kaupunkitilojen suunnittelussa varaudutaan julkisen taiteen sijoitukseen niiden alueelle.

Kulttuurihistoria ja ympäristöstä huolehtiminen

Tehokkain ja määrällisesti suurin osa alueen täydennysrakentamisesta sijoittuu keskusta-alueelle, jossa kaupunkirakenne on epäyhtenäistä tai keskeneräistä, ajoneuvoliikenteelle ja pysäköinnille on varattu laajoja alueita, viherympäristö on vähäistä ja julkisen ympäristöön ja niiden välisiin reitteihin liittyy laadullisia ja määrällisiä puutteita. Keskusta-alueiden kehittämisessä sovitetaan yhteen nykyistä kaupunkirakennetta ja sen historiaa uusiin laatuvaivoitettiin ja paikoin täysin uuteen rakennuskantaan.

Olevilla asuinalueilla (Puotinharju ja Itäkeskus) kaavamuutoksissa pyritään sovittamaan yhteen yleiskaavan määräysten ja hengen mukainen tontti- ja korttelitehokkuuksien nostaminen alueen rakennetun ja rakentamattoman ympäristön ominaispiirteiden huomioimiseen. Ominaispiirteitä huomioivia linjauksia ja ratkaisuja on selostettu tarkemmin osa-aluekohtaisissa maankäytön periaatteissa. Puotinharjun ja Itäkeskuksen nykyisen ympäristön ja niiden synty-miseen vaikuttaneiden kaavasuunnitelmien ominaispiirteitä ja historiallisia taustoja on kuvattu ja analysoitu suunnitteluperiaatteiden lähtötiedoissa (erillinen liite).

Puistojen ja muiden viheralueiden säilyttämisen ja kehittämisen periaatteet on osoitettu ja selostettu tarkemmin kohdissa Maankäyttö ja Viher-rakenne ja kaupunkitilat.

Alueella on I maailmansodan linnoituslaitteita, jotka ovat muinaismuistolain suojaamia kiinteitä muinaisjäännöksiä. Arkeologista kulttuuriperintöä koskevat menettelytavat sovitaan asianmukaisten viranomaisten kanssa asemakaavaprosessien aikana.

Suunnittelualueelta on tunnistettu rakennuksia tai rakennusryhmiä, joiden arvoja ja suojelun tarpeita tulee erityisesti punnita asemakaavan muutosten yhteydessä:

- Ostoskeskus Puhoksen A-osa
- Kulttuurikeskus Stoa ja Matteuksen kirkko
- Maamerkki-torni ja siihen välittömästi liittyvät liikekeskuksen osat
- Raaseporintie 2, 3 ja 4 rivitalot

Perusteena suojeluarvojen alustavalle tunnistamiselle ovat arkkitehtoniset ja kulttuurihistorialliset arvot ja rivitalojen osalta myös alkuperäisen kaavan asuinrakennustyyppien kirjon säilyttäminen.

Vaikutukset

Suunnitteluperiaatteiden mukaisten rakennushankkeiden toteuttaminen edellyttää asemakaavojen muuttamista alueella. Rakennushankkeiden toteutuessa alueen identiteetti erityisesti keskustaluueella muuttuu kaupunkimaiseksi, julkisten tilojen turvallisuus kohentuu sosiaalisen valvonnan lisääntyessä ja liikkuminen alueen sisällä helpottuu.

Maankäytön tehostaminen ja julkisen ympäristön laadun parantaminen nostavat alueen arvoa. Kattalueiden, siltojen, aukoiden ja puistojen rakentaminen sekä johtosiirrot aiheuttavat kaupungille kustannuksia.

Itäkeskuksen kehittäminen suunnitteluperiaatteiden mukaisesti ilmastoviisaana ja vähähiilisenä edistää Helsingin tavoitetta päästä hiilineutraaliksi vuonna 2030. Itäkeskuksen kehityskaari näiden periaatteiden pohjalta ulottuu todennäköisesti vielä kauemmas, joten päästöjen vähentämisen ja myöhemmin päästöttömyyden vaikutukset ulottuvat pitkälle Helsingin tulevaisuuteen.

Vaikutusten arviointia syvennetään asemakaavotuksen yhteydessä. Alueelle tullaan laatimaan lukuisia erillisiä kaavamuuoksia vaiheittain pitkän ajanjakson kuluessa.

Helsinki