

## **VUOROVAIKUTUSRAPORTTI**

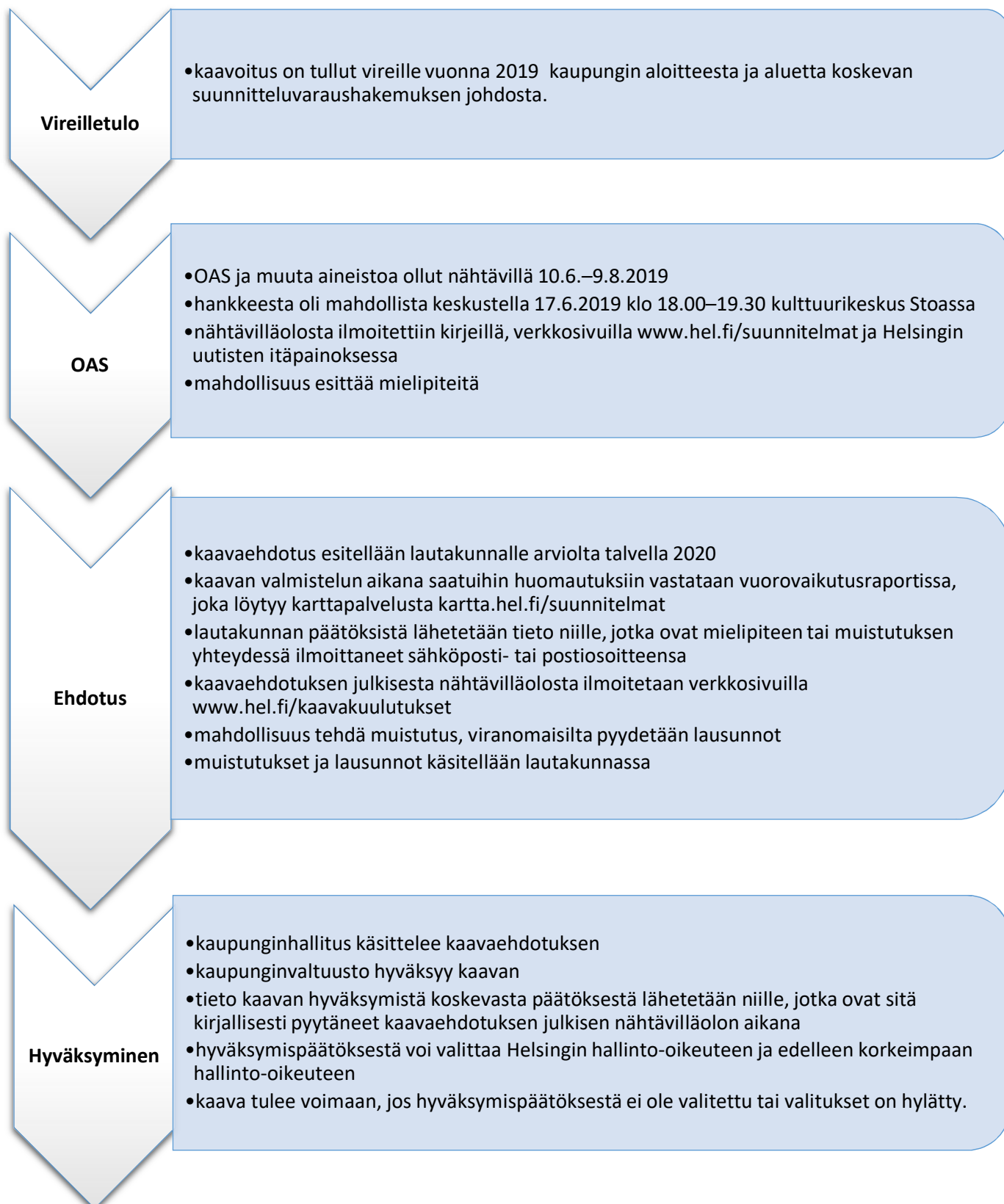
Itäkeskuksen Jokerikorttelin asemakaavan muutos (nro 12633)

### Vuorovaikutusraportin sisältö

Vuorovaikutusraportissa esitetään yhteenvedot asemakaavan muutoksen (kaavaratkaisu) valmisteluajana saaduista kannanotoista, mielipiteistä, muistutuksista ja lausunnoista (huomautukset) sekä vastineet niihin.

Jäljennökset kaikista kaavan valmisteluajana saaduista kannanotoista, mielipiteistä, muistutuksista ja lausunnoista ovat nähtävissä Helsingin kaupungin kirjaamossa, käyntiosoite: Kaupungintalo, Pohjoisesplanadi 11–13.

## Kaavoituksen eteneminen



## YHTEENVEDOT ESITETYISTÄ HUOMAUTUKSISTA JA VASTINEET NIIHIN

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä kaavan valmisteluaineiston nähtävilläolo 10.6.–9.8.2019.

### Yhteenveto viranomaisten kannanotoista

Viranomaisten kannantotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat palo- ja pelastusturvallisuuteen, kunnallisteknisen verkoston huomioimiseen sekä joukkoliikenneterminaalin suunnitteluratkaisuihin ja mitoitukseen joukkoliikenteen resurssien kannalta.

Kannanotoissa esitetyt asiat on otettu huomioon kaavatyössä ja alueen jatkosuunnittelussa. Ks. tarkemmin viranomaisten kannanottoihin annetut vastineet.

Kannantotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta saatiin seuraavilta asiantuntijaviranomaisilta:

- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) vesihuolto
- Pelastuslaitos

### Vastineet viranomaisten kannanottoihin

#### HSL:n kannanotto

HSL:n edustajat ovat osallistuneet projektiryhmän työskentelyyn. HSL:n näkemykset bussiliikenteen laiturimitoituksesta on otettu huomioon työn kuluessa. HKL on tiiviisti mukana alueen suunnittelussa jo sen vuoksi, että HKL omistaa alueelta tiloja.

Turunlinnantielle on mahdollista sijoittaa päätepysäkki Östersundomiin raitiotietä varten. Jokeri 0:sta ei ole vielä edes suunnitelmaa, mitä reittiä raitiotie kulkee. Mikäli Jokeri 0 halutaan sijoittaa Itäkeskuksen metroterminaalialueelle, niin ainoa tapa järjestää päätepysäkki on, että raitiotie käyttää samoja pysäkkejä kuin Raide-Jokeri. Raide-Jokerin tiheän vuorovälin takia järjestely ei todennäköisesti kuitenkaan olisi toimiva.

Tarkistetussa viitesuunnitelmassa on esitetty 11 lähtölaituria terminaali-alueelle ja 1 nivelbussin lähtölaituri Turunlinnantielle. Nivelautojen pysäkki on välttämätöntä sijoittaa katualueelle telikalustosta poikkeavan

mitoituksen vuoksi ja lähtökohtana on myös, että nivelautolla ei voi peruuttaa. Näin ollen nokkalaiturijärjestelmä ei sovi sille. Tulolaitureita on Turunlinnantiellä 4 ja sen lisäksi vielä 1 varapaikka. Pikapysäköintipaikkoja on terminaalialueella 10 ja Turunlinnantiellä 1 nivelautoa varten. Nyt suunniteltua laiturimäärää ei ole perusteltua enää lisätä, koska ka-tuverkko ei kykene välittämään suurempaa bussiliikenteen määrää.

Jokerikortteli Punoksen viitesuunnitelmassa on esitetty tilavaraus sähköbussien latausmuuntajia varten metron eteläpuoliseen pysäköintilaitokseen. Tämä vähentää noin 8 pysäköintipaikkaa pysäköintilaitoksesta. Kaavamääräyksissä on huomioitu varautuminen sähköbusseihin ja niiden latauskalustoon mm. määräyksillä laiturialueen vähimmäiskorkeudesta.

Suojatie lähtölaitureiden ja pikapysäköintilaitureiden välissä on poistettu. Jalankulkua ei ole mahdollista kokonaan estää aidoilla. Terminaalialueen kautta tapahtuu mm. Tallinnan aukion huoltoajoa ja lisäksi tak-sien on välttämätöntä päästä terminaalialueelle tuodessaan huonokulkuisia asiakkaita Itikseen tai Itäkadun varressa olevaan toimisto- ja lii-kerakennukseen.

Viitesuunnitelmassa on varattu erillinen wc-tila sekä laajempi huonetila HSL:n käyttöön pikapysäköinti- ja lähtölaitureiden välittömässä läheisyydessä. Lisää joukkoliikenteen henkilökunnalle varattuja sosiaali-tiloja on sijoitettu terminaalikerroksen ja kaupallisen pääkerroksen vä-lissä olevaan puolikerrokseen. Kaikki tilaratkaisut ja tilojen varustelut tarkentuvat toteutussuunnittelussa ja niistä on neuvoteltava hankkeen ja kaupungin sopijaosapuolien kuten HKL:n kanssa.

Terminaalin suunnittelussa on otettu huomioon esteettömyys siinä määrin kuin luonnosvaiheen suunnittelun tarkkuustaso antaa mahdolli-suudet. Tarkemmat ratkaisut tehdään toteutussuunnitteluvaiheessa. Kaavassa on annettu määräys esteettömän ympäristön suunnittelusta.

Liityntäpysäköinnin määrä tulee Itäkeskuksen metrokorttelissa vähene-mään. Vain noin 200 autopaikkaa voidaan osoittaa liityntäpysäköinnin käyttöön. Jatkossa riittävä liityntäpysäköintipaikkojen rakentamismah-dollisuus tulee tarjota jossain muualla. Näille tehdään tilavaraus mah-dollisesti muiden metroasemien läheisyyteen kohdistuvien asemakaa-vojen yhteydessä. Liityntäpysäköinnin toteuttamisesta vastaavan tahon

tulee varautua niiden toteuttamiseen oikea-aikaisesti, kun pysäköinti-paikkaan varattu kohde on kaavoitettu. Vain siten tavoitteet voivat toteutua.

Pyöräliikenteen liityntäpysäköintiin on varattu paikkoja HSL:n liityntäpysäköinnin toimenpideohjelman mukaisesti. Liityntäpysäköintilaitokseen on mahdollista saapua pyöräiteitä pitkin.

Terminaalien rakentamisaikana alue muuttuu kokonaisuudessaan työmaa-alueeksi. Tällöin ainoa vaihtoehto on etsiä tilapäiset pysäkkien paikat Turunlinnantien katualueelta.

### **HSY:n kannanotto**

Alueen suunnittelussa on otettu huomioon alueella sijaitsevat vesihuoltolinjat. Asemakaavassa on esitetty johtokujamerkinnot kahdelle putkitunnelille. Lisäksi asemakaavassa on kaavamääräyksiä varmistettu niiden toiminnan turvaaminen ja huolto koko alueen rakentamisen ajan. Suunnittelussa on tarkasteltu, että vesihuoltolinjauksille on jatkossakin riittävät tilavaraukset katualueilla. Alustava kustannusarvio vesihuollon uudelleenrakentamiselle on esitetty kaavaselostuksessa.

Koska kehitettävä hybridikortteli sijoittuu kauttaaltaan kansirakenteiden alueelle ja korttelin perustaso on varattu joukkoliikenteelle ja muulle liikumisympäristölle, paikalliselle hulevesien imeyttämiseksi ja viivyttämiseksi on varsin rajalliset mahdollisuudet. Liikekerroksen päällä olevalle kansi-/kattopihalle rakennetaan korotettuja, istutettuja alueita siinä määrin kuin haastavat rakennetekniset olosuhteet mahdollistavat. Kattopihan vieressä olevan tekniikkarakennusosan katto on määrätty rakennettavaksi hulevesiä pidättävänä viherkattona.

### **Pelastuslaitoksen kannanotto**

Asemakaavoituksen yhteydessä hankkeesta on laadittu palo- ja pelastustekninen suunnitelma sekä palovihko, joissa on otettu huomioon pelastuslaitoksen lausunto. Hankkeen palo- ja pelastustekninen suunnittelu on laadittu yhteistyössä Helsingin pelastuslaitoksen kanssa.

### **Yhteenveto mielipiteistä**

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat Raide-Jokerin ja metron aiheuttamiin meluhaittoihin ja jalankulun ja pyöräilyn sujuvien yhteyksien säilyttämiseen. Yhteisessä mielipiteessä kyseenalaistettiin rakennushankkeen koko liian vaatimattomana (verrattuna Herttoniemen alueelle suunnitellaan olevaan rakentamiseen) ja esitettiin luonnosta korkeampaa rakentamista. Kirjallisia mielipiteitä saapui 3 kpl.

---

## Vastineet mielipiteisiin aihepiireittäin

### **Raide-Jokerin ja metron aiheuttama meluhaitta**

Kaavamuutoksen mahdollistaman rakennushankkeen toteuttaminen ei lisää raideliikenteen aiheuttaman meluhaitan määrää. Varikkotien laidalla oleva meluaita uusitaan Raide-Jokerin toteuttamisen yhteydessä ja Varikkotien/Raaseporintie ja Raide-Jokerin väliin jäävälle piennaralueelle tullaan istuttamaan puustoa. Puustolla ja muulla kasvillisuudella on kuitenkin loppujen lopuksi hyvin vähäinen vaikutus meluntorjunnassa. Alueella merkittävin melunlähde on Itäväylän ajoneuvoliikenne, ja epäilemättä sen vähentyessä ilta- ja yöaikaan raideliikenteen aiheuttamat ajoittaiset mutta säännölliset äänet huomaa helpommin läheisissä asunnoissa.

### **Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet**

Pyöräliikenteen yhteydet säilyvät ennallaan lukuun ottamatta Turunlinnantien eteläreunaa ja Asiakkaankadun sillan suunnasta terminaalin läpi kulkevaa yhteyttä.

Turunlinnantien eteläreunan pyörätie ohjaa pyöräliikenteen ainoastaan pyöräilyntäpysäköintiin. Jatkossa pyritään siihen, että myös eteläreunalla on pyörätie. Tämä edellyttäisi Turunlinnantien katualueen leventämistä nykyisten asuintonttien puolelle. Asiakkaankadun suunnasta ei ole mahdollista enää ohjata pyöräliikennettä terminaalialueen läpi, vaan yhteys palvelee ainoastaan saapumista kauppakeskus Itikseen ja Tallinnanaukion liityntäpysäköintiin.

Hankkeen toteuttaminen tähtää linja-autoterminaalin laatutason nostoon. Linja-auton käyttäjien on nykyistä mieluisampi odotella linja-autoa sisätiloissa. Terminaalin turvallisuus paranee, kun joukkoliikennevälinettä vaihtavien asiakkaiden ei tarvitse ylittää terminaalissa ajoratoja.

### **Tehokkuus ja rakentamisen korkeus (verrattuna muihin suunnitella oleviin hankkeisiin)**

Helsingin kaupunki pyrkii tehostamaan maankäyttöä kaikkien metroasemien ja muiden joukkoliikennekeskittymien välittömässä läheisyydessä. Joukkoliikennekorttelien maankäytön merkittävät muutokset mahdollistavat joukkoliikenteen käyttäjien olosuhteiden ja palvelutason parantamisen, kun mm. lippuhallit voidaan monitoimintaisen rakennushankkeen yhteydessä uudistaa ajanmukaisiksi, tilavammaksi ja viihtyisämmiksi. Yhden hankkeen tehokkuuden nostaminen ei mahdollista jonkin toiseen hankkeen lähtökohtien ja tavoitteiden muuttamista toisaalla. Jokerikorttelin hankkeessa ja sen mahdollistamassa kaavamuutoksessa tavoitteena on uuden yleiskaavan mukainen keskustamaisen tehokas maankäyttö, mutta myös olevan rakennetun ympäristön huo-

mioiminen samalla kun luodaan uutta ajallista ja kaupunkikuvallista kerrostumaa ja alueelle uudenlaista toiminnallista monipuolisuutta ja tehokkuutta (runsas määrä asuntoja liikenne- ja liiketoimintojen päälle). Rakentamisen järkevää määrää Jokerikorttelin alueelle rajoittavat myös rajalliset pysäköinnin resurssit ja ylipäättänsä rakennushankkeen järkevä koko kiinteistökehittämisen näkökulmasta.

Kaavaehdotuksen julkinen nähtävilläolo (MRL 65 §) 21.2.–23.3.2020

## **Muistutukset**

Kaavaehdotuksesta tehtiin 2 muistutusta. Muistutuksissa esitetyt huomautukset kohdistuivat liityntäpysäköinnin määrän vähentämiseen ja julkisivujen väri- ja materiaalivalintoihin.

## **Vastineet aihepiireittäin**

### **Liityntäpysäköinti**

HSL on tehnyt Itäkeskuksen seudulle liityntäpysäköintistrategian, jossa on laskelmiin perustuen esitetty Itäkeskuksen tarpeeksi 420 autopaikkaa (arviolta nykyinen määrä) ja pitkällä aikavälillä sen lisäämistä 50 paikalla. Tämän kaavamuutoksen mukaisen hankkeen johdosta esitetään liityntäpaikkoja vähennettäväksi. Määrä vähenisi jatkossa metroaseman korttelissa vähintään 200 liityntäpaikkaan. Liityntäpaikkojen vähennys johtuu kortteliin osoitettavista toiminnoista (asuminen, hotelli) jotka edellyttävät autopaikkoja toteutuakseen.

Asemakaavan valmistelun yhteydessä on tehty kokonaisarvio, jonka mukaan kaupungin ja alueen kehittämisen kannalta on hyödyllisempää ja tärkeämpää mahdollistaa näin tärkeään joukkoliikenteen solmupisteeseen monipuolinen ja tehokas hybridikortteli kuin rakentaa vain raide-jokerin päätepysäkki nykyisen bussiterminaalin ja metroaseman yhteyteen ja säilyttää nykyinen liityntäpysäköintipaikkamäärä.

Pysäköintipaikkojen merkittävä lisäys tällä tontilla ei ole mahdollista, kun huomioidaan tekniset ja taloudelliset reunanehdot. Asemakaavassa ja viitesuunnitelmassa on varauduttu korttelin eteläisen pysäköintilaitoksen laajentamiseen Marjaniementien sillan alapuolelle. Laajennukseen mahtuisi arviolta 30 autopaikkaa, jotka voitaisiin osoittaa liityntäpysäköinnin käyttöön.

Hankkeen laatiman pysäköintiselvityksen mukaan hotellin käyttöön varattaisiin 100 autopaikka (kaavan ja voimassa olevien laskentaohjeiden mukainen enimmäismäärä olisi noin 32 ap). Selvityksen mukaan tarkoituksena on seurata hotellille varattujen paikkojen käyttöä ja osoittaa paikkoja liityntäpysäköinnin käyttöön, jos todellinen tarve osoittautuu vähäisemmäksi.

Liityntäpysäköinti on tarkoitus muuttaa maksulliseksi Itäkadun pysäköintilaitoksen muutoksen yhteydessä. Muutos tulee tehostamaan autopaikkojen käyttöä nimenomaan liityntäpysäköinnin käyttöön. Tällä hetkellä liityntäpysäköintilaitos on maksuttomassa käytössä kaikille autoilijoille pysäköinnin motiivista ja päämäärästä riippumatta (rajoitus 12 h, kun alueen kaupallisissa laitoksissa rajoitus on 3 h).

Alle 300 metrin etäisyydellä Itäkeskuksen metroasemasta on todennäköisesti jatkossa käynnistymässä uusia kaavamuuutoksia ja rakennushankkeita, joiden yhteydessä on mahdollista tutkia liityntäpysäköintipaikkojen toteuttamista. Tulevien toteutukseen ehdotettavien toimenpiteiden osalta tullaan arvioimaan hyödyt ja kustannukset sekä laajemmin selvittämään, miten aluetta on perusteltua kehittää kokonaisuutena.

### **Julkisivujen väri- ja materiaalivalinnat**

Asemakaavan ohessa laadittua viitesuunnitelmaa on päivitetty muistutusvaiheen jälkeen siten, että vain rakennuksen liiketilakerroksen (2. kerros) materiaali on punatiilen sävyistä keraamista sauvaa tai laattaa ja sen yläpuolella olevat rakennusosat (kerrokset 3-13) ovat perussävyltään vaaleita. Liiketilakerroksen punatiilen sävyinen materiaali liittyy uuden rakennuksen viereisten liike- ja toimistorakennusten nauhaan Itäkadun ja Turunlinnantien välissä. Korkeat ja vaaleat osat sen yläpuolella liittyvät kaupunkikuvallisesti Puotinharjun alueen 1960-luvulla rakennettujen asuinkerrostalojen joukkoon.

### **Viranomaisten lausunnot**

Kaavaehdotuksesta saatiin viranomaisten lausuntoja sen ollessa julkisesti nähtävillä. Lausunnot kohdistuivat joukkoliikenneterminaalin ja ympäröivän alueen ratkaisuihin bussiliikenteen toimivuuden näkökulmasta ja maanalaiseen hulevesikanaaliin.

Lausunnot saatiin seuraavilta tahoilta:

- Helen Sähköverkko Oy
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY)

### **Vastineet lausuntoihin**

#### **Vastine HSY:n lausuntoon**

Hulevesikanaalia koskevan kaavamääräyksen tekstiä on muokattu lausunnossa esitetyllä tavalla.

---



## Vastine HSL:n lausuntoon

OAS-vaiheen vastineessa on vastattu, miten HKL:n ja HSL:n edustajat on huomioitu kaavaprosessin yhteydessä. Näin on tarkoitus menetellä myös toteutussuunnittelun yhteydessä.

Aiemmassa vastineessa on myös käsitelty, miten voidaan järjestää muiden raitiotievarausten päätepysäkit. OAS-vaiheen vastineessa on käsitelty myös esteettömyyttä ja jalankulkua. Hankkeen rakennussuunnitelman yhteydessä järjestelyjä voidaan tarkentaa. Täysin aidatuksi terminaali-aluetta todennäköisesti ei voida muuttaa.

Huoltoajoa on myös käsitelty aiemmassa vastineessa. Kokonaan huoltoajoa ei voida poistaa. Varsinaiselle taksiasemalle on osoitettu paikka Turunlinnantieltä. Huoltoajon salliminen sallii myös taksin asiakaskäytön.

Pelastuspaikkoja, bussien pikapysäköintipaikkojen mitoitus, terminaalien vapaalaitureiden opastusta tarkennetaan kohteen rakennussuunnittelun yhteydessä. Terminaalien ajettavuutta tutkitaan hankkeen järjestämissä 1:1 simuloinnin yhteydessä syksyllä 2020.

Terminaalien katuverkon simulointia on tarkennettu. Uusien simulointien perusteella liikenneverkko on hyvin kuormittunut ruuhka-aikaan, mutta nykyliikenteen ruuhkahuiput se kykenee välittämään. Marjaniementien silta muodostaa olennaisen osan ympäristön katuverkosta. Silta on tulossa käyttöikänsä päähän. Uuden sillan suunnittelun yhteydessä tarkistetaan kaistajärjestelyt, jolla on tarkoitus pärjätä pidemmälle tulevaisuuteen. Nykyiseen siltaan ei ole mahdollista tehdä isoja välityskykyä parantavia toimenpiteitä.

Nivelbussien kääntämiseksi on mahdollista jättää tilapäinen kiertoliitymä STOA:n risteykseen, kunnes Puhoksen edessä oleva pysäköintialue kaavoitetaan ja kääntöpaikalle muodostetaan pysyvä ratkaisu.

Pyöräliikenteen liityntäpysäköintilaitosta on kasvatettu aiemmasta 175 pyöräpaikasta 500 pyöräpaikkaan lisäämällä kaksikerrostelineitä. Laitokseen on varattu paikkoja myös tavarapyörille. Tavallisten pyörien ja tavarapyörien paikkojen suhdetta on mahdollista muuttaa korvaamalla kaksikerrospyörätelineitä tavarapyörille soveltuvilla telineillä.

Autojen liityntäpysäköintipaikkojen määrä: Ks. edellä oleva vastine muistutukseen samasta aiheesta.

Rakentamisaikaisia järjestelyjä on käsitelty yhteistyöpalavereissa hankkeen ja HSL:n kanssa. Syksyllä 2020 on tarkoitus aloittaa niiden toteuttamisen suunnittelu. Periaatteellisella tasolla nykyinen luonnos pysäkkien sijainnista vastaa varsin pitkälle sitä, miten pysäkit tulevat sijaitsemaan ja paljonko niitä on. Ainoastaan muutos pysäkkitarpeessa voi muuttaa ratkaisua olennaisesti.

---

**Julkisen nähtävilläolon jälkeinen vuorovaikutus**

Julkisen nähtävilläolon jälkeen tehdyistä muutoksista on neuvoteltu kaavamuutosta hakeneen yksityisen hankeryhmän ja asianomaisten hallintokuntien kanssa yhteisissä suunnittelukokouksissa sekä sähköpostein.

---