

Vuorovaikutusraportti

Itäkeskuksen ja sen ympäristön suunnitteluperiaatteet

Päivätty 29.3.2022
HEL 2021-010365
Hankenumero 0750_18

Vuorovaikutusraportin sisältö

Vuorovaikutusraportissa esitetään yhteenvedot suunnitteluperiaatteiden valmisteluaikana saaduista kannanotoista, mielipiteistä ja lausunnoista sekä vastineet niihin.

Jäljennökset kaikista valmisteluaikana saaduista kannanotoista, mielipiteistä, muistutuksista ja lausunnoista ovat nähtävissä Helsingin kaupungin kirjaamossa, käyntiosoite: Kaupungintalo, Pohjoisesplanadi 11–13, puhelimitse 09 310 13700 ja sähköpostilla helsinki.kirjaamo@hel.fi.

Suunnitteluperiaatteiden eteneminen

Vireilletulo

- suunnitteluperiaatteiden laatiminen on tullut vireille vuonna 2021 kaupungin aloitteesta



OAS ja suunnitteluperiaatteiden luonnos

- OAS, suunnitteluperiaatteiden luonnos ja muuta aineistoa nähtävillä 18.10. – 12.11.2021
- nähtävilläolosta ilmoitetaan kirjeillä, verkkosivuilla www.hel.fi/suunnitelmat ja Helsingin uutisissa
- Kerrokantasi-kysely verkkosivuilla kerrokantasi.hel.fi 18.10. – 12.11.2021
- mahdollisuus esittää mielipiteitä



Hyväksyminen

- suunnitteluperiaatteet, joita on tarkistettu julkisen nähtävilläolon jälkeen, esitellään lautakunnalle keväällä 2022
 - suunnitteluperiaatteiden valmistelun aikana saatuihin mielipiteisiin vastataan vuorovaikutusraportissa, joka löytyy karttapalvelusta kartta.hel.fi/suunnitelmat
 - kaupunkiympäristölautakunta hyväksyy suunnitteluperiaatteet
 - lautakunnan päätöksistä lähetetään tieto niille, jotka ovat kirjaamoon lähetetyn mielipiteen yhteydessä ilmoittaneet sähköposti- tai postiosoitteensa
-

Yhteenvetot esitetystä huomautuksista ja vastineet niihin

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä suunnitteluperiaatteiden luonnoksen nähtävilläolo
18.10.–12.11.2021

Yhteenveto viranomaisten kannanotoista

Viranomaisten kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat mm. joukkoliikenteeseen, liityntäpysäköintiin, vesi- ja viemäriverkkoon, hulevesien viivyttämiseen, energainfrastruktuuriin ja hukkalämmön hyödyntämiseen, sähköaseman tarpeeseen, perhekeskuksen siirtoon ja kulttuuriarvojen tunnistamiseen ja alueen muinaisjäänneksiin.

Kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta saatiin seuraavilta asiantuntijaviranomaisilta:

- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY)
- Helen Oy ja Helen sähköverkko (Helen-konserni)
- sosiaali- ja terveystoimiala
- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala, kaupunginmuseo

Vastineet viranomaisten kannanottoihin

Vastine Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) lausuntoon: Lausunnossa esiin nostetut seikat, kuten joukkoliikenteen käytössä olevien katujen liikenteellinen toimivuus ja liityntäpysäköinnin resurssit huomioidaan tarkemmin alueen jatkosuunnittelussa.

Vastine Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) kannanottoon: Vesihuollon ja muun maanalaisen infran sekä yleisten alueiden hulevesien viivyttämisen tilatarpeita on tarkasteltu karkealla tarkkuustasolla suunnitteluperiaatteiden liitteeksi laaditun pääväylien alueen ja keskustakorttelien viitesuunnittelun yhteydessä. Selvityksiä laajennetaan ja tarkennetaan alueen jatkosuunnittelussa.

Vastine Helen-konsernin lausuntoon: Suunnitteluperiaatteissa on linjauksia kestävään kehitykseen ja hiilineutraaliustavoitteisiin liittyen. Linjauksia on tarkennettu luonnosvaiheen jälkeen. Alueella on tavoitteena tehdä lisäselvityksiä alueellisesta maalämmön hyödyntämisestä. Lausunnossa on tuotu esiin hukkalämpöä talteen ottavien konesalien sijoittaminen kaupunkirakenteeseen. Ajatus on kiinnostava, joskin haastava, kun päällimmäisenä tavoitteena Itäkeskuksessa on kehittää kantakaupunkimaista ympäristöä, johon pohjapinta-alaltaan laajoja, ulkoisesti passiivisia rakennuksia ei juuri haluta lisää. Kysymykseen ehkä voisi tulla integrointi muihin toimintoihin ja rakennuksiin. Asiaan on mahdollista palata alueen jatkosuunnittelun vaiheissa. Lausunnossa on mainittu myös 2030-luvun lopulle sijoittuva tarve uudesta sähköasemasta. Suunnitteluperiaatteisiin on lisätty maininta, että tarpeen ratkai-

sua tutkitaan Meripellontien varren kaavoituksessa (Kauppakartanonkadusta etelään). Tarpeen ratkaisua kannattaa tutkia myös viereisen Puotilanrannan tulevassa kaavoituksessa.

Vastine sosiaali- ja terveystoimialan lausuntoon: Lausunnossa tuodaan esille toive uudesta sijaintipaikasta tai tontista noin 8 000–10 000 k-m² kokoiselle perhekeskukselle. Suunnitteluperiaatteissa ei ole otettu kantaa, mihin uuden perhekeskuksen tilat tai rakennus voisi sijoittua, mutta tarve otetaan huomioon Itäkeskuksen joukkoliikenneterminaalia lähellä olevien keskustakortteleiden jatkosuunnittelussa.

Vastine kaupunginmuseon lausuntoon: Yleiskaavan kulttuurihistoriaselvityksen arvotuksen ja niiden mukaan tehtyjen aluerajausten perusteita ei tässä yhteydessä ole lähdetty takautuvasti selvittämään. Resurssien rajallisuuden johdosta tämän työn yhteydessä ei ole ollut myöskään mahdollista tehdä perusteellista alueen kulttuurihistoriallisten arvojen punnitsemista, koska se edellyttäisi näkökulman ja arvioinnin laajentamista vähintään kaupungin laajuiseksi. Puotinharjun ja Itäkeskuksen keskusta- ja asuinalueiden kulttuurihistoriallisia ominaisuuksia on kuitenkin pyritty hahmottelemaan historian kuvauksessa, jota on laajennettu luonnosvaiheen jälkeen. Historian kuvauksen jatkeeksi on lähtötietoihin lisätty Puotinharjun ja Itäkeskuksen alkuperäisten kaava-suunnitelmien ja nykytilanteen ominaispiirteiden kuvausta. Periaatteisiin on lisätty luku Kulttuurihistoria ja ympäristöstä huolehtiminen.

Puotinharjun alueelle ei ole katsottu tarkoituksenmukaiseksi laatia kokonaisvaltaista täydennysrakentamisen suunnitelmaa, jossa kullekin tontille massoitellaan mahdollinen uudisrakentaminen paikoilleen. Tällainen täydennysrakentamisen ”idea” on herkästi teoreettiseksi harjoitelmaksi, koska tonttikohtaiset hankkeet käynnistyvät vaihtelevista lähtökohdista ja saattavat ylittää nykyiset hallintarajat ja sisältää yhteisjärjestelyitä, joita on lähes mahdotonta ennakoida etukäteen. Kaupunginmuseo on lausuntonsa mukaan huolissaan, että ”yksittäisen ästin alueen kokonaisuutta” eikä ”kymuihin vastaaviin”. Asemakaavoitus seikoista hankkeiden puolesta.

Alueelle on tehty rakennusinventointi, jonka yhteydessä ei ole suoritettu kohdekohtaista arvottamista. Asemakaavoituksella ei valitettavasti ole ollut osoittaa arvottamistyöhön resursseja. Suunnitteluperiaatteisiin on lisätty luettelo rakennuksista tai rakennusryhmiä, joiden arvoja ja mahdollisia suojelutarpeita punnitaan tarkemmin asemakaavoituksen yhteydessä. Alueen koko rakennuskannan arvottamista on mahdollista jatkaa suunnitteluperiaatteiden laatimiseen jälkeenkin. Asemakaavoitus mielellään tekee tässä asiassa yhteistyötä kaupunginmuseon kanssa.

Museon lausunnossa sisäisen kaupunkiympäristön historiallista merkitystä tulee yksityiskohtaisemmin tarkastella pääväylän alueen viitteesuunnitelmasa-
sasillan rakennusta arvokkaampi on siltayhteys osana Stoan aukiolta

Ystävyydenpuistoon johtavaa jalankulun akselia ja monipuolista tilasarjaa. Tämän vuoden 1973 Itäkeskuksen yleiskaavassa hahmotellun, keskustan puoliskoja yhdistävän tärkeän yhteyden säilyttäminen ja myös kehittäminen on huomioitu niin viitesuunnitelmassa kuin suunnitteluperiaatteissa. Nykyisen Hansasillan säilymistä ei ole suljettu pois mahdollisuutena. Tämä on huomioitu viitesuunnittelussa, jossa ensisijaisena kehitysvaihtoehtona on kuitenkin pidetty nykyistä reilusti tehokkaampi rakentaminen Itäväylän päälle. Myös alueen voimassa oleva asemakaava perustuu tähän tavoitteeseen.

Alueella olevia julkisia taideteoksia ei sisällytetty lähtötieto- tai periaateaineistoon, mutta ne on noteerattu työn ohessa ja aiheesta on pidetty palaveri taidemuseon kanssa.

Lausunnossa mainittu, selvitysalueelta havaittu uusi muinaisjäännös on lisätty lähtötietoihin.

Yhteenveto kirjallisista mielipiteistä

Kirjallisia mielipiteitä (lähetetty kaupungin kirjaamoon tai suoraan valmistelijalle) saapui 6 kpl.

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä suunnitteluperiaatteiden luonnoksesta kohdistuivat mm:

- täydennysrakentamisen järjestykseen ja aikataulutukseen
- Puotinharjun kalliosuojan pysäköintikäyttöön
- alueen suunnittelusta tiedottamiseen
- alueen saavutettavuuteen henkilöautoilla, pääväylien liikennetarkaisuun ja välityskykyyn, bulevardisoinnin sopivuuteen
- jalankulun ja pyöräilyn olosuhteisiin
- liityntäpysäköintiin Puotilan metroaseman kortteleissa
- Puotilan metrokadun ja Vanhalinnantien viereisten alueiden suunnitteluun
- mahdolliseen läpiajoliikenteeseen Olavinlinnantiellä
- korkeaan rakentamiseen
- Prisman ja Itiksen väliseen jalankulun yhteyteen

Vastineet kirjallisiin mielipiteisiin ja Kerrokantasi-kyselyssä huomattavimmin esiin nousseihin aiheisiin on koottu aihepiireittäin yhteen ja löytyvät tämän raportin lopusta.

Yhteenveto Kerrokantasi-kyselystä 18.10.–12.11.2021

Yleistä

Kyselyn tekstit (lukuun ottamatta nähtävillä olevaa suunnitteluperiaatteiden aineistoa) laadittiin selkosuomella, jotta suomea heikomminkin taitavat alueella asuvat, yrittävät ja asioivat tavoitettaisiin paremmin.

Kyselyyn saatiin yhteensä noin 360 vastausta ja kommenttia.

Osa vastauksista ja kommentteista oli huolella laadittuja ja punnittuja, pitkiä tekstejä ja osa muutaman sanan pikaisia heittoja tai keskustelunomaisia vastakommentteja. Suurin osa joitain siltä väliltä. Ilahduttavan harvoja poikkeuksia lukuun ottamatta sävy on pysynyt kommentoinnissa asiallisena ja asiakeskeisenä. Alla olevaan yhteenvetoon on koottu eniten huomiota saaneita aiheita ja otteita kyselyyn kirjoitetuista kommentteista (lainaismerkeissä ja kursivissa).

Vastauksien ja kommenttien yhteenveto

Koska kommentoinnin kohteena oleva alue on laaja ja lähtötilanteeltaan kirjava ja esitelyjen luonnosten ja ideoiden määrä oli suuri, myös kyselyn tulos hajautui varsin moniääniseksi kaupunkilaisten kuoroksi ilman kaikille yhteistä säveltä. Muutamat aiheet ja teemat toistuivat kuitenkin selkeästi muita enemmän. Lukuisten äänien ja kommenttien massasta on aistittavissa myös varsin selkeästi yleinen ilmapiiri ja suhtautuminen alueen kehittämiseen.

Tyypillisesti jo asutuille alueille kohdistuvat, mittavat muutossuunnitelmat herättävät runsasta kielteistä kritiikkiä. Tämän kyselyn tuloksista on sen sijaan luettavissa varsin laaja laaja hyväksyntä nähtävillä olleiden materiaalien mukaisille alueen kehittämisen perustavoitteille. Jopa kehuja ja innostuneen optimistisia näkemyksiä esitettiin:

" Hi enot suunnitelmat ; kiitos , että "

" Odotan mielenkiinnolla monikryyistä sijteksi kvoisi tä s saada kohtuullisen toimivaa ja miellyttävää kaupunkitilaa, joka kannustaa kulkemaan jalan ja pyörällä, ja jossa ihmiset viettävät aikaa myös ulkona , eivät kä pelkästään kauppa k "

Toki myös joitakin pessimistisempiä näkemyksiä löytyi vastausten joukosta:

" Lisää ankeutta ankeuden keskelle "

Huomattavan suuressa määrässä kommentteja (yli 50 komm.) todettiin, että erityisesti Itäkeskuksen keskustan alueella tavoitteet voisivat olla luonnoksiakin kunnianhimoisempia ja rohkeampia, ja myös korkeaa rakentamista peräänkuulutettiin voimallisesti:

" Antaa talojen tanssahdella kohti punaina niin kuin Tripla! "

" Pitää erottautua : rakentaa ista Ankea taa luovuuden kukkia hulvattomalla ja röyhkeälläkin rohkeudella. Palkatkaa vaikka Esa Saarinen avustam "

Samassa yhteydessä kaipailtiin myös pääväylien laajamittaisempaa kattamista:

"Kansirakentamista enemmän Itäkeskukseen! Jos Tampereella onnistutaan kansirakentamisessa, niin miksei Helsinki siihen pysty?"

Kaikki kommentoijat eivät suinkaan kaivaneet maksimaalista määrää lisää kaupunkia (20 komm.):

"Rakentamisen lisäksi tai jopa sen sijasta kaivataan vehreyttä."

"Harkit en l i s ä r a k e n t a m i s t a E a s t o n i t ä ä l ö y t y ä m y ö s ."

"Kun katson kesäisin Kaupunkikartano suutta ja maltillisia talojen kork Suunnitelma lupaa maltillisuuden jatkumista, kiito"

Viherympäristön vaalimiseen liittyvät myös runsaslukuiset kommentit (29 komm.), joita esitettiin Matokallion alueelle tuloillaan olevasta luistelu-uhallista – siitäkin huolimatta, että hanke ei ollut vuorovaikutettava suunnitteluasia (tontti jo kaavoitettu):

"On melko surkukupaisaa, että stravoitteen metsien ja metsäisten alueiden suunnitelmallinen monimuotoisuuden lisääminen. Rakentamisen vuoksi metsät ja viheralueet vähenevät Helsingissä jatkuvasti. Nyt jyrän alle on jäämässä Matokallion metsä."

Alueen yleinen turvattomuus ja levottomuus herättivät huomiota (8 komm.):

"Huumeidenkäyttäjät ovat iso ongelmoi päästä ulos leikkimään vaan vietävä kauemmaksi, kun pihilla pyörii narkomaaneja. Toivottavasti asia muuttuu alueen uudistuksen myötä."

Segregaation riskit selvästikin tunnistetaan ja herättävät huolta (17 komm.):

"Mitenköhän kaupungin suunnittelij tistä suurempi slummi utuminen paistaa läpi su"

"Tämä se onkin kummallinen juttu, ATT, Lumo, M2 kodit tai Sato. Jopa"

Useampi kommentoija toi esiin kulttuurin arvon (6 komm.):

"Itään tauluile musiikkiteipajoka ei noudata Stoa aukio o a i k o j a ."

Liikennesuunnittelusta esitettiin kannanottoja monesta näkökulmasta. Sujuvan autoliikenteen ja raskaidenkin järjestelyiden puolesta löytyi varsin runsaasti puheenvuoroja. (21 komm.):

" Itäväylän ja Kehä I:n liikenteen syyden vuoksi. Mahdollisuus johtaa Kehä I Itäväylän ali tai yli on tutkittava. Jonossa seisotettavat autot eivät ole vain autoilijoiden ongelma, vaan nimenomaan alueella asuvien ja liikuvien ongelma. "

" Liikenne tunneliin. Jos Sörnäisimäälle automäärälle niin miksi ei tähän Kehän ja Itäväylän risteykseen, jossa autoja moninkertainen määrä? "

Toisenlaisiakin näkökulmia esitettiin autoliikenteestä ja aidosti bulevardimaisen Itäväylän puutetta ihmeteltiin (10 komm.):

" Hei! Suunnitelmissa ei näy viitteitäisiin rajoittaa. Vai enkö ymmärrä lukemaani, tavoitteenahan on kuitenkin ilmastoystävällinen kaupunkirakenne vai mitä? "

" Sokea Reetta näkee otsallaan, että katu, se on sitä tulevaisuudessakin ensisijaisesti autoille. Ihmettelin kun Itäväylää kehitetään kuitenkin laatusanan "bulevardimainen" alla - näiden suunnitelmien tulevaisuudessakin jalankulkija ja pyörät ja muut jalkajäännökset joutuvat kapuamaan lännestä tultaessa kenties jollekin kannen tapaiselle tai sitten kantelelle. "

Olavinlinnantielle kaavailtu läpiajomahdollisuus nosti esiin varsin runsasta huomiota ja kritiikkiä (13 komm.):

" Läpiajoliikenne ei sovi Olavinlinnan peruskoulu. Uusi katuyhteys toisi läpiajoliikennettä joka vaarantaisi koululaisten turvallisuutta ja aiheuttaisi ongelmia. "

Tarve kehittää jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä – etenkin pääväylien yli – nousi myös vahvasti esiin. (14 komm.):

" Hyvä myös, että pyöräilylle ja jalankululle on otettu huomioon turvallisuus ennen. Toivottavasti suunnittelussa huomioidaan, ettei niille tule turhia nousumetrejä. "

" Ehdottaisimme jalankulku Itiksestä Prismaan jollakin ratkaisulla. "

Vastineita mielipiteisiin aiheittain

Puhoksen ympäristön täydennysrakentamisen järjestys

Kaavamuutoksen suunnittelu Stoan ja Puhoksen alueelle on tavoitteena aloittaa vuoden 2022 aikana. Puhoksen kiinteistöön kohdistuvat kehittämistarpeet ja -tavoitteet ovat aikataulullisesti ensisijaisia.

Täydennysrakentaminen Puotinharjun nykyisille asuntotonteille kaupungin aloitteesta

Maapoliittisten periaatteiden toisessa osassa (Mapo 2, kaupunginhallitus hyväksynyt 26.4.2021) todetaan mm., että ”...*ellei vuokralainen tämän vuokra-aikansa päättymiseen liittyvän määräajan kuluessa toimi, kaupungilla on oikeus korvauksetta supistaa vuokralaisen vuokra-alue t t* Tällaisessa tapauksessa kaavamuutosta ryhdyttäisiin tekemään kaupungin aloitteesta, mutta se ei olisi automaatio vaan tapauskohtaisen harkinnan tulosta. Suosittelemme kaikkia alueen vuokratonttien haltijoita tutustumaan kattavaan informaatiopakettiin, joka löytyy nettisivuilta <https://www.hel.fi/helsinki/fi/asuminen-ja-ymparisto/tontit/ton-tit/tontinvuokralaiselle/taydennysrakentaminen/>. Sivuilta löytyvät edellä mainitut maapoliittiset periaatteet kokonaisuudessaan.

Puotinharjun kalliosuojan muuttaminen pysäköintikäyttöön

Kalliosuojan muutos pysäköintikäyttöön on harkinnassa. Teknisiä ja taloudellisia edellytyksiä selvitetään todennäköisesti Stoa ja Puhoksen alueen kaavamuutoksen yhteydessä.

Tiedotuskanava alueen kehittämisen seuraamiseen

Alueen suunnittelun etenemistä voi seurata esimerkiksi Uutta Helsinkiä –sivuston kautta (<https://www.uuttahelsinki.fi/fi/itakeskus-ja-vartio-kyla>). Helsingin kaupunkisuunnittelua voi seurata myös Suunnitelma-vahti-palvelun avulla (www.hel.fi/suunnitelma-vahti) sekä sosiaalisen median kanavissa (facebook.com/helsinkikaupunkiymparisto ja twitter.com/helsinkikymp).

Pääväylien liikenneratkaisu, välityskyky ja bulevardisointi

Helsingin yleiskaava linjaa pääsuunnat alueen kehittämiseksi. Pääväylien palvelutasotavoitteita on tarkennettu valtion ja kaupungin yhteistyössä laatimassa Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet -raportissa. Itäkeskuksen alueen ratkaisut on suunniteltu raportin periaatteita noudattaen. Pääliikenneyhteyksien ja niiden liittymäalueen rooli itäisen Helsingin keskeisimpänä liikenneverkon osana säilyy jatkossakin, vaikka eritasoliittymävarauksesta luovutaan.

Kehä I:n itäosa on luokiteltu seudullisesti merkittäväksi ydinalueen lähestymisjaksoksi, joka vaihtuu ennen Itäkeskusta kaupunkimaisena kehitettävään tie- tai katujaksoon. Seudullisesti merkittävän jakson nopeustasotavoite on 60 kilometriä tunnissa. Liikenteen lyhytkestoinen paikallinen ruuhkautuvuus on hyväksyttävää. Itäväylä ja Meripellontie on luokiteltu kaupunkimaisena kehitettäväksi tie- tai katujaksoiksi. Näiden jaksojen liikenneympäristöä kehitetään maankäytön ja lähiliikkumisen lähtökohdista. Henkilöautoliikenteen ruuhkautuvuus on hyväksyttävää, jos se ei uhkaa valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai seudullisesti merkittävien tiejaksojen toimintavarmuutta. Itäväylän kaupunkibulevardin nopeustasotavoite on 50 kilometriä tunnissa.

Suunnitteluperiaatteiden liitteenä on Itäkeskuksen liikenteen viitesuunnitelma, joka sisältää liikenteen tilavaraus-, toimivuus- ja liikenne-ennustetarkastelut. Esitetyt liikennejärjestelyt parantavat niin pääsuuntien kuin liikekiinteistöjen autoliikenteen sujuvuutta. Toimivuustarkasteluiden perusteella voidaan todeta, että liittymäalueen välityskyky säilyy, vaikka liikennemäärät ennusteen mukaan maltillisesti kasvavat. Viitesuunnitelman ratkaisu lieventää väylien aiheuttamaa estevaikutusta turvaten kohtuullisen välityskyvyn vilkkaimpia ruuhka-aikoja lukuun ottamatta. Periaate on päätieverkkolinjauksen mukainen.

Alueen autoliikenteen määrissä ei ole risteyksissä tehtyjen liikennelasentojen perusteella tapahtunut merkittäviä muutoksia viimeisen 20 vuoden aikana. Liikenteen kasvu pyritään jatkossakin suuntaamaan kestäviin liikennemuotoihin kaupungin strategisten tavoitteiden mukaisesti.

Eritasoliittymän aluevaraussuunnitelmassa esitetty Itäväylän suunnan kaukoratkaisu on kehitettävissä, mutta sen toteuttaminen olisi huomattavan kallista saavutettavaan hyötyyn nähden. Kaukoratkaisu ei myöskään mahdollistaisi yhtä tiivistä maankäyttöä kuin viitesuunnitelmassa on esitetty.

Maanalaisen yhteyden rakentaminen Kehä I:ltä Itäkeskuksen pysäköintilaitokseen ei vaikuta mahdolliselta kehän alittavan Puotilan metrohaaran vuoksi.

Itäkeskuksen ja Prisman välinen kehän ylittävä siltayhteys yhdistäisi luontevasti alueen toimijoita ja laajentaisi helposti käveltävää kaupallista vyöhykettä. Yhteys ei vaikuta toteuttamiskelpoiselta osana julkisen jalan- kulkun ja pyöräliikenteen verkkoa, mutta kauppakeskusten oman hankkeen kannatettava ajatus.

Liityntäpysäköinti Puotilan metroaseman kortteleissa

Puotilan metroaseman kortteleiden suunnittelussa varaudutaan noin 330 liityntäpysäköintipaikan sijoittamiseen alueen pysäköintilaitoksiin.

Mahdollinen läpiajoliikenne Olavinlinnantiellä

Suunnitteluperiaatteita on luonnosvaiheen muokattu siten, että ”Ratasmyllynpolun ja Olavinlinnantien osalta tutkitaan kahta vaihtoehtoa: 1) yhdistämistä toisiinsa läpiajettavana katuna, 2) muokkausta nykytilanteen kaltaisina päättyvinä katuina. Vaihtoehtoja ja ratkaisujen yksityiskohtia punnitaan alueen kavasuunnittelun yhteydessä”.

Korkea rakentaminen, rakentamisen riittävä tehokkuus

Itäkeskuksen kehittyvillä alueilla on osa-alueita, jossa rakentamisen korkeuksia on tarvetta sovittaa olevaan ympäristöön tasapainoisen kaupunkikuvan ylläpitämiseksi ja olevaan ympäristöön liittyvien arvojen

huomioimiseksi. Lisäksi on osa-alueita, jossa nykyistä ympäristöä selkeästi korkeampi rakentaminen voi olla mahdollista ja jopa tavoitteellista.

Suunnitteluperiaatteissa on päädytty ottamaan kantaa rakentamisen korkeuksiin vain karkealla tasolla. Esimerkiksi nykyisen Maamerkki-tornin ympäristön osalta ~~suunnitellaan siten, että Maamerkki säilyy nimensä mukaisessa asemassa lukuun ottamatta Itäväylän ja muiden pääväylien ympäristöä, jossa täydennysrakentaminen vaikuttaa Maamerkin näkyvyyteen kaukomaisemassa ja näkymiin kohoaa mahdollisesti uusia maamerkkejä~~. Ympäristöään selkeästi korkeammalle rakentamiselle sopiviksi paikoiksi periaatteissa on todettu mm. kauppakeskus Itiksen itäpäätäy ja viereinen liittymäalue, jossa rakentaminen liittyy suurimittakaavaiseen liikenneympäristöön ja voi muodostaa jo kaukaa havaittavan merkin saapumisesta Itä-Helsingin keskustaan.

Rakentamisen korkeuksia tarkastellaan tarkemmin kaavoituksen yhteydessä.

Suunnitteluperiaatteissa ei keskusta-alueen osalta ole asetettu rakentamisen tehokkuudelle enimmäis- tai vähimmäistehokkuuksia. Ratkaisut tältä osin konkretisoituvat asemakaavoituksen yhteydessä. Periaatteiden tueksi ja havainnollistamiseksi laaditut luonnossuunnitelmat osoittavat keskusta-alueille kuitenkin merkittäviä tehokkuuksia ja rakentamisen määrällisiä potentiaaleja – verraten maltillisillakin (6-10 kerrosta) kerroslukumäärillä.

Prisman ja Itiksen välinen jalankulun yhteys

Kehä I:n ylittäminen jalan nopeasti ja viihtyisästi Turunlinnantien ja Vanhanlinnantie kohdalla on vaikeasti saavutettava tavoite. Esteettömän alikulun rakentaminen on pitkien ramppien vaatiman tilan puutteen johdosta hyvin vaikeaa. Ylikulkusilta hissien kera olisi teoreettisesti mahdollinen, mutta yhteytenä vaivalloinen ja hidas. Käyttö jäisi vähäiseksi. Kauppakeskus Itiksen yhdistäminen sillalla tai kauppasillalla Prisman kiinteistöön on mahdollista jo voimassa olevan kaavan mukaan, mutta kummassakaan rakennuksessa tilojen järjestelyssä ei ole varauduttu siltaan. Siltahanke tässä paikassa edellyttäisi yksityisiä investointeja. Suunnitteluperiaatteiden liitteeksi laaditussa liikenteen tila-vaustarkastelussa Kehä I:n katutilaa on pakattu tiiviimmäksi, mikä lyhentäisi jalan tehtävän ylityksen matkaa ja kestoja.

Puotilan metrokadun ja Vanhalinnantien viereisten alueiden suunnitteluratkaisut

Puotilan urheilupuiston ja Itäväylän välissä olevan kaistaleen ja Vanhanlinnantiehen rajautuvien alueiden ratkaisuja tutkitaan tarkemmin alueen kaavamuutoksen yhteydessä.

Asumisen hallintamuodot

Suunnitteluperiaatteissa on todettu, että ”Helsingin asuntopolitiikan keskeisenä periaatteena on varmistaa kaikkien asuntoalueiden osalta mahdollisimman monipuolinen asukas- ja asuntorakenne. Rakennettavien asuintalojen rahoitus- ja hallintamuotojen sekoittaminen on keskeinen asuntopoliittinen toimenpide. Täydennysrakennettaessa pyritään t a s a p a i n o t t a m a a n a l u k e a p u n g i n e r i t y i s i l l e a s u n t o t e u t t a j i l l e a s e t t a m a t e h d o t m ä ä r i t e l l ä ä n t a r k e m m i n t o n t t i e n l u o v u t u k s e n y h t e y d e s s ä .

Kansirakentaminen

Itäväylän päälle on (Asiakkaankadun ja Hansasillan kohdalla) laadittu 2010-luvun alussa kaavamuutos (tullut voimaan 2013), joka perustuu noin 160 metriä pitkän kannen ja sen alle muodostuvan liikennetunnelin rakentamiseen. Verraten runsaasta rakennusoikeuden määrästä huolimatta (kannen päällä korttelitehokkuus on yli 3) teknisesti ja taloudellisesti haastava kaava on jäämässä toteutumatta. Samaan aikaan, edellisen ja kuluvan vuosikymmenen aikana liikennealueiden päälle sijoittuviin kansirakenteisiin perustuvissa helsinkiläisissä kaava- ja rakennushankkeissa on vaihtelevissa määrin, mutta säännönmukaisesti jouduttu ratkomaan vastaavia toteutettavuuteen ja taloudelliseen kannattavuuteen liittyviä pulmia. Monet näistä verrokkihankkeista sijaitsevat alueilla, jossa rakennusoikeuden arvo on merkittävästi korkeampi kuin Itäkeskuksessa. Suoraviivaisia johtopäätöksiä ei ole mahdollista vetää verrokkihankkeista, joissa olosuhteet ja ratkaisut ovat poikkeavia, mutta selvää on, että monitoimintaisen kaupunkirakenteen ulottaminen kantena liikenneväylien päälle on äärimmäisen haastavaa ja erityisesti, jos alueen arvostus markkinoilla on alhainen tai vasta rakentumassa.

Laajamittaisessa kansirakentamisessa nähdään teknisten ja taloudellisten haasteiden lisäksi ongelmia ilmastopäästöjen kannalta. Kansien mittavat betonirakenteet aiheuttavat rakennusvaiheessa hiilipiikin, jota esim. keskeisellä sijainnilla on vaikeaa kompensoida. Vähähiilisessä rakentamisessa tulee vähäpäästöisten rakennusmateriaalien lisäksi pyrkiä minimoimaan rakentamiseen käytettävän materiaalin määrä. Kansirakentamisessa betonin määrä on erittäin suuri ja vaikka käytettäisiin vähäpäästöistä betonia, syntyy siitä kokonaispäästöistä varsin huomattava osuus.

Näin ollen ensisijaisena suunnitelmana Itäkeskuksen pääväylien alueella on näissä suunnitteluperiaatteissa ja niitä tarkentavassa ja havainnollistavassa viitesuunnitelmassa pääväylien tilallinen bulevardisointi liikennealuetta tiivistämällä ja rakennuksilla rajaamalla sekä samalla olevan eritasokaupungin rakenteen ulottaminen Itäväylän yli siltoina tai siltamaisina rakennuksina.

Kansirakenteille ja niihin liittyvälle maankäytölle voi kuitenkin olla muita punnittavia perusteita kuin taloudellinen kannattavuus ja ympäristökäytettävyys tai niiden puute. Tällaisia perusteita Itäkeskuksessa voi olla mm.

kaupunkirakenteen tiivistäminen palvelu- ja joukkoliikennekeskittymän välittömässä läheisyydessä ja merkittävien jalankulun virtojen varrella sekä liikenteen aiheuttamien melu- ja ilmanlaatuhaittojen vähentäminen. Pääväyliä alueen viitesuunnitelmassa on tämän vuoksi luonnosteltu myös kaksi vaihtoehtoista osa-alue tarkastelua, jotka perustuvat Itäväylän tai nykyisen Itäkadun ylle ulottuviin kansirakenteisiin. Kokonaisvaltaisesti parhaiden ratkaisuiden ja eri perusteluiden punnitsemista on mahdollista jatkaa suunnitteluperiaatteiden jälkeisessä alueen suunnittelussa.

Viherympäristö yleisesti, Matokallio ja jääurheilukeskus

Pääosa alueelle suunnitellusta uudisrakentamisesta sijoittuu keskustakorttelien alueelle, jossa nykytilanteessa on viherympäristöä hyvin vähän. Tilannetta on mahdollista kohentaa samalla, kun maankäyttöä tehostetaan. Uudisrakentamisen lisäksi keskustaluokalle suunnitellaan uutta viherrakentamista korttelien väliin sijoittuvien puistikoiden ja katualueille sijoittuvien istutusten muodossa. Maanvaraisia, intensiivisesti istutettuja pihvoja pyritään suosimaan mm. ohjaamalla pysäköinti monikerroksisiin laitoksiin ja ratkaisuille, jotka eivät edellytä pelastusajoneuvojen pääsyä pihvoille. Tontikohtaisia ratkaisuja tullaan ohjaamaan vaatimuksilla viherkertoimen vähimmäistasoista.

Puotinharjussa 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. Puotinharjun ja Itäkeskuksen asuinalueisiin rajoittuvat laajat viheralueet säilyvät mahdollisesti joitakin harvoja poikkeuksia lukuun ottamatta; Myllytontunpolun ja Kehä I:n välissä olevaa vyöhykettä suunnitellaan yleiskaavan merkintöjen mukaisesti asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen tai lähipalvelujen käyttöön; Meripelontien laidalla tutkitaan mm. nykyisen golfkentän kohdalle täydennysrakentamista.

Nykyisen Matokallion alueelle sijoittuva jääurheilun hallihanke on voimassa olevan asemakaavan ja kaavan yhteydessä laadittujen selvitysten ja puistosuunnitelmien mukainen, tontti on kulttuurin ja vapaa-ajan toimialan hallinnassa ja hankkeelle on myönnetty varaus suunnittelua varten (Helsingin kaupunginhallitus on 29.3.2021, § 236). Näin ollen myös suunnitteluperiaatteissa paikka on osoitettu liikuntarakentamista varten.