

Helsingin kaupunki  
Kirjaamo  
PL 10 (Pohjoisesplanadi 11–13)  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

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

## ITÄKESKUKSEN JOKERIKORTTELI, HSY:N KANNANOTTO OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTI-SUUNNITELMAAN

Itäkeskuksen metro- ja bussiaseman alueelle suunnitellaan monitoimintaista rakennusta, joka sisältää täysin uudistetun joukkoliikenneterminaalin, toimitiloja ja asuntoja. Raide-Jokerin päätepysäkki sijoittuu bussilaiturien ohella rakennuksen yhteyteen kautasossa.

### Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä esittää kannanottonaan asiasta seuraavaa:

Alueella sijaitsevat vesihuoltolinjat tulee huomioida alueen suunnittelussa. Suunnittelun yhteydessä tulee selvittää uuden vesihuollon ja johtosiirtojen tarve sekä huomioida riittävät tilavaraukset vesihuollon putkille, laitteille ja rakenteille. Vesihuoltolinjat tulee pääsääntöisesti sijoittaa yleisille alueille. Mahdollisten johtokuja-aluevarausten tarve tulee selvittää. Alustava vesihuollon yleissuunnitelma kustannusarvioineen tulee laatia kaavoituksen yhteydessä ja esittää kaavaselostuksen osana.

Mikäli alueen maankäytön muutokset aiheuttavat merkittävää muutostarvetta olemassa oleville vesihuoltojärjestelmille, tulee ratkaisuja miettiä ja niistä sopia yhdessä HSY:n kanssa.

Lisäksi tulee kaupungin hulevesistrategian mukaisesti selvittää alueella muodostuvien hulevesien imeytys- ja viivytysmahdollisuudet ja huomioida niiden vaatimat tilavaraukset.

Yhteyshenkilönä toimii alueinsinööri Sini Lehtonen, p. 09 1561 3054.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä

Jukka Saarijärvi  
yksikön päällikkö

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.

Tiedoksi HSY:n kirjaamo

08.08.2019

207/10.02.03.00/2019

Helsingin kaupunki  
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Viite  
Lausuntopyyntö HEL 2018-010884  
Hankenumero 0750\_14

## HELSINGIN SEUDUN LIIKENNE -KUNTAYHTYMÄN LAUSUNTO ITÄKESKUKSEN JOKERIKORTTELIN ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMASTA

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

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

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

### **Itäkeskus joukkoliikenteen solmupisteenä**

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

Terminaali tulee olemaan käytössä seuraavat 30-50 vuotta, joten terminaalin suunnittelussa on otettava huomioon myös tulevaisuuden muutokset liikennejärjestelmässä. Terminaalin mitoituksen tulisi mahdollistaa nykyisten liikennemäärien liikennöinti häiriöttömästi ja sujuvasti, jonka lisäksi suunnittelussa on varauduttava bussiliikenteen lisääntymiseen asukasmäärien kasvaessa. Idän suunnan molempien metrohaarojen sekä

08.08.2019

207/10.02.03.00/2019

Raide-Jokerin linjauksen varrelle on kaavoitettu ja suunniteltu lisää asuntoja ja Östersundomin uusi yleiskaava mahdollistaa jopa 100 000 asukkaan lisäyksen itäiseen Helsinkiin. Nykymetron kapasiteetti ei riitä Östersundomiin suunnitellulle asukasmäärälle, eikä liityntäbusseille ole osoitettu tilaa muistakaan Itä-Helsingin solmupisteistä. Kasvuun on varauduttava Itäkeskuksessa, josta on Raide-Jokerin myötä muodostumassa yleiskaavassa tavoitellun raideliikenteen verkostokaupungin merkittävä keskus Itä-Helsingissä. Terminaalialueen kokonaisuuden suunnittelussa on huomioitava myös yleiskaavaan sisältyvät Jokeri 0 ja Itäväylän pikaraitiotie -pikaraitiotiet, jotka on yleiskaavassa merkitty päättymään Itäkeskukseen. Myös nämä uudet pikaraitiotiet tarvitsevat tilaa joukkoliikenneterminaalin läheisyydestä, jotta ne pystyvät liittymään muuhun joukkoliikenteeseen ja tekemään Itäkeskuksesta vielä nykyistäkin tärkeämmän joukkoliikenteen solmupisteen. Joukkoliikenteen käytettävissä olevia tiloja tulisi siis pikemminkin laajentaa eikä supistaa, kuten tässä suunnitelmassa. Keskeisenä ja merkittävänä solmupisteenä Itäkeskuksen tulevaisuuden joukkoliikenneneratkaisut koskettavat lähialueiden lisäksi myös koko Itä-Helsinkiä sekä muuta kaupunkia.

#### **Terminaalien mitoitus ja kapasiteetti**

Itäkeskuksen nykyisen bussiliikenteen sujuvaan liikennöintiin tarvitaan 11 lähtölaituria, 4 tulolaituria ja 11 pikapysäköintipaikkaa. Tällä laiturimäärällä voidaan varautua sekä häiriötilanteisiin että pieneen liikenteen kasvuun, kuten muutaman linjan ruuhka-ajan vuorovälin tihentämiseen. Viimeisimmässä terminaaliluonnoksessa (6/2019) terminaalissa on 9 lähtölaituria ja Turunlinnantien varrella yksi lähtölaituri. Luonnoksen mukaisessa terminaalissa osa linjoista joudutaan jo nykytilanteessa siirtämään terminaalista Turunlinnantien varrelle, ja lähibussit ohjataan muualle. Luonnoksessa esitetty terminaalialue on siis mitoitukseltaan liian pieni jo nykyiselle liikenteelle, eikä liikenteen kasvuun suunnitellussa terminaalissa ole mahdollisuuksia.

Mikäli terminaalialueella ei voida varautua liikennemäärien ja kalustokoon kasvuun, tulee varautua siihen, että kääntöpaikkoja, lähtö- ja tulolaitureita sekä pikapysäköintitilaa osoitetaan muualta alueelta terminaalialueen välittömästä läheisyydestä. Terminaalialueen laajeneminen pidentää vaihtokävelymatkoja ja –aikoja eri liikennevälineiden välillä ja hankaloittaa liikenteen ja autokiertojen suunnittelua ja voi kasvattaa liikennöintikustannuksia, sillä terminaalialueeseen saapuva bussi ei voi nykyiseen tapaan siirtyä tarvittaessa ilman lisäajoa mille tahansa terminaalialueen lähtevälle linjalle. Liityntäliikenteen ohjaaminen jollekin toiselle metroasemalle ei ole tarkoituksenmukaista, sillä palvelut ovat keskittyneet Itäkeskukseen, sen ollessa alueen merkittävin liikenteellinen solmukohta.

Edellä mainittujen asioiden takia HSL ei kannata terminaalialueen toteuttamista nykyisen suunnitelman mukaisena. Mikäli nyt kommentoitavalla suunnitelmalla ja viimeisimmällä terminaalialueen luonnoksella kuitenkin edetään,

08.08.2019

207/10.02.03.00/2019

tulee suunnittelussa kiinnittää erityistä huomiota seuraavissa kappaleissa esitettyihin liikenneturvallisuuteen, nokkalaitureihin, mahdollisiin liikennehäiriöihin ja ajoväylien mitoittamiseen sekä sähkö- ja nivelbusseihin liittyviin asioihin.

### **Terminaaliluonnos**

Terminaalissa metrokorttelin sisällä terminaalin etelälaidalla sijaitsevat yhdeksän lähtölaituria sekä pikapysäköintipaikat 5–9 ovat malliltaan nokkalaitureita. Nokkalaiturimallinen terminaalitila on suunniteltava siten, että peruuttavien bussien reitillä liikennöintialueella ei ole lainkaan jalankulkua. Liikenneturvallisuuden näkökulmasta terminaaliluonnoksessa terminaalin etelälaidalla lähtölaiturin 9 ja pikapysäköintipaikan 9 välillä sijaitseva suoja-alue tulisi poistaa. Suunnittelussa tulee myös löytää ratkaisu, jolla estetään jalankulkijoiden pääsy liikennöintialueelle terminaalin etelälaidan jalkakäytävältä.

Nokkalaiturit tuovat aikataulusuunnitteluun ja liikennöintiin ylimääräisiä reunaehtoja, sillä vierekkäisistä laitureista ei tule lähteä vuoroja samalla minuutilla. Suurimmalla osalla Itäkeskukseen liikennöivistä linjoista on jo valmiiksi terminaalista riippumattomia aikataulusidonnaisuuksia muilla metro- tai juna-asemilla sekä muiden linjojen kanssa. Liian tiukkaan mitoitettu lähtölaiturikapasiteetti Itäkeskuksen uudessa terminaalissa vaatii toisistaan muuten riippumattomien linjojen lähtöaikojen porrastamista, mikä heikentää linjojen tahdistusmahdollisuuksia ja vaihtoyhteyksiä muualla linjan varrella ja voi kasvattaa liikennöintikustannuksia.

Häiriöhallinnan näkökulmasta terminaalissa tulisi olla yksi ylimääräinen lähtölaituri, jotta häiriötilanteessa yksittäisen oven rikkoutuessa bussilinjoja on mahdollista siirtää lähtemään terminaalista toisesta laiturista läheltä linjan normaalia lähtölaituria. Viimeisimmän terminaaliluonnoksen pikapysäköintipaikat 5-9 tai vähintään 7-9 olisi hyvä rakentaa siten, että niitä voi tarvittaessa käyttää lähtölaitureina sekä häiriötilanteissa että liikennemäärien kasvaessa.

Luonnoksen mukainen terminaalitila vaikuttaa tiukkaan mitoitetulta etenkin etelälaidan liikennöintitilan ja ulosajoyhteyden kapasiteetin ja osalta. Syksyllä 2019 toteutettavilla simuloinneilla on selvitettävä terminaalin liikenteen toimivuus ja turvallisuus, matkustajien odotustilojen ja kulkuyhteyksien sekä metron portaiden ja hissien kapasiteetin riittävyys. Simuloinnissa on tarkistettava muun muassa mahtuvatko hälytysajoneuvot ajamaan Tallinnanaukiolle terminaalin kautta pikapysäköintipaikkojen P1 ja P2 ohi bussin ollessa parkissa pikapysäköintipaikalla. Tämän lisäksi simuloinnissa tulee tarkistaa terminaalin etelälaidan liikennetilän riittävyys ja ulosajoyhteyden sekä muuhun Itäkadun ja Marjaniementien liikenteeseen liittymisen toimivuus. Tietokonesimulaation lisäksi terminaalisuunnitelmasta on toteutettava suunnittelun edetessä 1:1 simulaatio linjaliikenteessä käytettävillä tai niitä vastaavilla busseilla, terminaalin toimivuuden

08.08.2019

207/10.02.03.00/2019

varmistamiseksi. Terminaalia ei voi myöskään toteuttaa pelkän tietokonesimuloinnin perusteella ilman pelivarjoja ajouriin, sillä simulaatiolla ei saa välttämättä kuvattua todellisia liikenneolosuhteita ja kuljettajien suuresta määrästä johtuvia eroja ajourissa.

### **Sähköbussit ja nivelautot**

Terminaalisuunnittelussa tulee varautua myös uusien teknologioiden sekä kalustotyyppien käyttöön HSL:n linjaliikenteessä. Itäkeskukseen ajaville liityntälinjoille on suunniteltu sähköbusseja, joten kaikki lähtölaiturit ja pikapysäköintipaikat tulee suunnitella siten, että niille on tarvittaessa mahdollista asentaa sähköbussien latausasema. Lähtötilanteessa latausasemat tulee rakentaa kuudelle lähtölaiturille. Sähköbussien akku- ja latausteknologian tilanne elää ja kehittyy jatkuvasti, joten suunnittelun edetessä tulee varmistaa latausasemien tarve terminaalien oletetulle käyttöönottovuodelle.

Terminaalisiin syksystä 2019 alkaen liikennöivää runkobussilinjaa 500 on suunniteltu liikennöitävän sähkökäyttöisillä nivelbusseilla. Nivelbussille (tulo- ja lähtölaituri sekä tila pikapysäköinnille) tulee varata tilat joko terminaalista tai sen välittömästä läheisyydestä. Nivelbussien käyttöönotolla pystyttäisiin tarjoamaan suurempi matkustajakapasiteetti suosituille runkoyhteydelle. Ajominaisuuksiensa vuoksi nivelbusseja ei voi liikennöidä nokkalaitureista. Nivelbussin pysäkin palvelutason ja kulkuyhteyksien tulee olla korkealaatuisia.

### **Kuljettajien sosiaalilat ja valvomo**

Terminaalisiin tulee varata tilat bussi-, metro- ja raitiovaunun kuljettajien tauko- ja wc-tiloille. Taukotiloihin tulee olla sujuvat kulkuyhteydet lähtölaitureilta ja pikapysäköintipaikoilta. Metrotasolle suunnitellun taukotilan lisäksi terminaalien etelälaidan lähtölaitureiden läheisyydessä on hyvä olla pieni wc-tila, jota kuljettajat voivat käyttää lyhyillä tauoillaan ajaessaan suoraan edelliseltä lähdöltä seuraavan vuoron lähtölaituriin. Terminaalien toimivuuden turvaamiseksi tulee terminaalisiin varata tarvittavat tilat myös kaikille avustaville toimintoille kuten esimerkiksi turvavalvomolle.

### **Esteettömyys**

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

08.08.2019

207/10.02.03.00/2019

**Liityntäpysäköinti**

Kaavamuutosalueella sijaitsee kauppakeskus Itiksen yhteydessä seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue noin 430 autolle. Itäkeskuksen merkitys joukkoliikenteen solmukohtana kasvaa tulevaisuudessa ja metrokäytävän varrella mm. Mellunmäessä ja Kontulassa on ollut painetta vähentää nykyisiä liityntäpysäköintipaikkoja, mistä syystä liityntäpysäköintitarjonnan pitäminen Itäkeskuksessa vähintään nykyisellä tasolla on tarkoituksenmukaista ja suositeltavaa. Kulkuyhteydet liityntäpysäköinnistä terminaali-alueelle tulee suunnitella siten, että liityntäpysäköinti palvelee myös Raide-Jokerin käyttäjiä mahdollisimman hyvin. HKL vastaa liityntäpysäköinnin kehittämistä kaupungilla.

**Pyöräily**

Terminaaliin tulee suunnitella riittävästi pyöräpysäköintipaikkoja, jotta vaihtaminen pyörästä joukkoliikenteeseen on sujuvaa. Terminaaliluonnoksessa Turunlinnantien etelälaidalla sijaitsevaan katettuun pyöräparkkiin tulee järjestää sujuvat ja selkeästi merkityt ajoyhteydet kaikista suunnista. Eri liikennemuotojen kohtaamisista terminaalin läheisyydessä tulee tehdä sujuvia ja turvallisia.

**Rakentamisen aikaiset järjestelyt**

Terminaalin rakentamisen aikaiset tilapäisjärjestelyt tulee suunnitella yhteistyössä HSL:n kanssa ja sekä bussi- että metroliikenteen toimivuus pitää taata koko projektin ajan. Alustavasti Turunlinnantielle suunnitellusta tilapäisestä bussiterminaalista tulee olla sujuvat, esteettömät ja ympäri vuoden kunnossapidetyt kulkuyhteydet metroasemalle, ja pysäkeille tulee järjestää asianmukaiset katokset.

HSL:ää on kuultu suunnittelun yhteydessä suunnittelukilpailun aikaan sekä terminaaliluonnoksen laatimisen jälkeen, mutta esitettyjä reunaehtoja tai näkökohtia ei ole otettu riittävässä määrin huomioon. Lopputuloksena on ollut jo nykytilanteen tarpeisiin nähden alimitoitettu ja paikoin huonosti toimiva terminaali, jossa ei ole varauduttu liikennemäärien kasvuun. HSL katsoo, että näin merkittävien ja pitkävaikutteisten joukkoliikenneinvestointien suunnittelussa yhteistyön ja suunnittelun aikaisen vuorovaikutuksen pitää olla nyt toteutunutta tiiviimpää ja monipuolisempaa, jotta saavutetaan hyvä ja kestävä lopputulos. Epäonnistunut tai alimitoitettu bussiterminaali on omiaan vähentämään joukkoliikenteen houkuttelevuutta sekä verkostomaisen kaupunkirakenteen toteutumista ja toimivuutta.

HSL haluaa olla tiiviisti mukana terminaalin jatkosuunnittelussa.

Lisätietoja antaa Essi Kyllönen p. 040 537 0518 ja jatkosuunnittelussa yhteyshenkilönä on Hanna Pund p. 040 668 9170.

08.08.2019

207/10.02.03.00/2019

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Suvi Rihniemi  
toimitusjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 9.8.2019.  
Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.

**Aihe:** VL: Itäkeskuksen Jokerikortteli, asemakaavan muutos, osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Hei,

Tässä pelastuslaitoksen kommentit Itäkeskuksen Jokerikorttelin OAS:sta:

- Hankkeesta on laadittava palotekninen suunnitelma, joka on hyväksyttävä pelastuslaitoksella.
- Pelastuslaitoksen sammutusreittien, sammutusveden syöttöjen sekä sprinkleri- ja paloilmotinkeskusten ovien läheisyyteen on varattava riittävästi tilaa, jotta pelastusajoneuvolla päästään ajamaan niille. Muun muassa hankkeen asuinrakennusten sammutushyökkäys on alustavissa suunnitelmissa suunniteltu tapahtuvan katutasosta käsin kunkin rakennuksen porrashuoneen kautta. Kuitenkaan porrashuoneiden läheisyyteen ei ole jätetty tätä varten yhtään ylimääräistä tilaa, joten sammutusyksikön pysäköinti porrashuoneiden eteen vaikuttaa todennäköisesti haittaavasti muuhun liikenteeseen alueella. Myös ruuhka-aikana bussi- ja raitioliikenne saattaa hidastaa onnettomuuskohteeseen pääsyä. Koska kyseessä on liikenteellisesti vaativa solmukohta, tulisi tutkia tarkemmin liikennejärjestelyjen riittävyttä rakennuksissa tapahtuvien onnettomuustilanteiden aikana ja siten varmistettava pelastustoiminnan edellytykset. Metroasemalla tapahtuvat onnettomuudet saattavat olla myös hyvin pitkäkestoisia, joten korvaaviin järjestelyihin bussi- ja raitioliikenteessä tulee varautua.
- Suunnittelussa on huomioitava hankkeen vaikutukset metroon ja Itäkeskuksen metroaseman järjestelyihin.
  - Itäkeskuksen metroaseman ja sen vaikutusalueeseen kuuluvan rata-alueen nykyiset palo- ja pelastusturvallisuuden järjestelyt on selvitettävä. Metroasemasta on laadittava erillinen palotekninen suunnitelma, jossa nykyiset järjestelyt kuvataan ja esitetään hankkeen niihin tuomat muutokset.
  - Uudisrakentaminen ei saa heikentää metroaseman nykyisiä poistumisjärjestelyjä eikä myöskään pelastuslaitoksen toimintaedellytyksiä metroaseman tiloissa tapahtuvissa onnettomuustilanteissa
  - Metroaseman poistumis- ja pelastusjärjestelyt on säilytettävä myös rakentamisen aikana, jos metroasema on tarkoitus pitää normaalisti käytössä sen ajan.
- Hankkeen työnaikaisista palo- ja pelastusturvallisuuden järjestelyistä on laadittava oma suunnitelmansa, aikatauluineen ja vaiheistuksineen.
  - Suunnitelmassa on esitettävä sekä alueella tapahtuvan normaalin asiakasliikenteen vaatimat turvallisuusjärjestelyt sekä metron pelastustoiminnan turvaamiseksi tarvittavat järjestelyt hankkeen rakentamisen aikana.
- Lisäksi suunnittelussa on huomioitava viereisten rakennusten poistumis- ja pelastusjärjestelyjen säilyminen sekä lopputilanteessa että rakentamisen aikana.



Terveisin,

-----

Pulmu Waitinen

Palotarkastaja

Helsingin kaupungin pelastuslaitos

---