

20.4.2021

Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik Oy

Fredikinkatu 34

00100 Helsinki

**Tarjouspyyntö, joka koskee Itäkeskuksen pääväylien ja niihin liittyvien keskustakortteleiden viitesuunnittelu alueen suunnitteluperiaatteita varten**

Helsingin kaupunkiympäristön toimialan asemakaavapalvelu pyytää sitovaa tarjoustanne oheisten suunnitteluohjeiden mukaisesta toimeksiannosta. Tarjoukseen tulee liittää konsultin laatima työohjelma, jonka sisältö on neuvoteltu tilaajan kanssa.

Helsingin kaupunki järjesti 2019-2020 yleisen, kansainvälisen ideakilpailun "Itä-Helsingin keskusta" Itäkeskuksen keskeisimpien alueiden sekä Puotilan metroaseman seudun suunnittelusta. Kilpailu järjestettiin yhteistyössä Suomen Arkkitehtiliiton (SAFA) kanssa. Kilpailun ensimmäinen vaihe alkoi kesäkuussa 2019 ja päättyi lokakuussa 2019. Kilpailun toiseen vaiheeseen valittiin neljä ehdotusta. Kilpailun toinen vaihe alkoi helmikuussa 2020 ja päättyi kesäkuussa 2020. Kilpailun tulokset julkistettiin 5.11.2020.

Tuomaristo päätti yksimielisesti asettaa ensimmäiselle sijalle ehdotuksen JALAN JALOIN, tekijänoikeuksien haltijoiksi oli ilmoitettu Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik Oy ja VSU maisema-arkkitehdit Oy. Kilpailun pöytäkirjan päätösoSION mukaan palkintolautakunta suosittelee, että Eastonin ja Maamerkin alueen sekä niihin liittyvän pääväylien ja liittymän alueen kehitystä jatketaan pääperiaatteissaan ehdotuksen JALAN JALOIN pohjalta.

Kaupungin tavoitteena on laatia Itäkeskuksen alueelle suunnitteluperiaatteet, jotka ohjaavat myöhemmin tapahtuvaa asemakaava- ja liikennesuunnittelua sekä yleisten alueiden (puistot, aukiot, katuympäristö) suunnittelua.

**Työaikataulu**

Työn suorittamiseen varattu aika on noin 5 kuukautta huomioiden kesälomat ja työn keskivaiheille sijoittuva julkinen suunnitelmien nähtävilläolo.

Työn tulee olla valmis viimeistään 31.12.2021

**Tarjoajan rahoitukselliseen ja taloudelliseen tilanteeseen liittyvät vaatimukset**

Hankintayksikkö tarkastaa ennen hankintapäätöstä tarjoajan ja tämän alihankkijan tilaajavastuulakiin liittyvät selvitykset siltä osin kuin tietoja ei

20.4.2021

saada julkisista rekistereistä tai esimerkiksi Vastuu Group -palvelusta (ent. tilaajavastuu.fi).

Tarjoajien tulee näin ollen varautua pyydetessä toimittamaan itsestään ja alihankkijoistaan seuraavat selvitykset:

1. selvitys siitä, onko tarjoaja ja sen alihankkijat merkitty ennakkoperintälain mukaiseen ennakkoperintärekisteriin ja työnantajarekisteriin sekä arvonnlisäverolain mukaiseen arvonnlisäverovelvollisten rekisteriin ja
2. tarjoajan ja sen alihankkijoiden kaupparekisteriotte tai kaupparekisteristä muutoin saadut kaupparekisteriotetta vastaavat tiedot
3. selvitys siitä, että tarjoajalla tai sen alihankkijoilla ei ole verovelkarekisteriin merkittyä verovelkaa taikka veroviranomaisen antama selvitys verovelan määrästä (verovelkatodistus)  
[ja selvitys siitä, että verovelkaa koskeva veronsaajan hyväksymä maksusuunnitelma on tehty]
4. todistukset tarjoajan ja sen alihankkijoiden työntekijöiden eläkevakuutusten ottamisesta ja eläkevakuutusmaksujen suorittamisesta tai selvitys siitä, että erääntyneitä eläkevakuutusmaksuja koskeva maksusopimus on tehty
5. selvitys tarjoajan ja sen alihankkijoiden työhön sovellettavasta työehtosopimuksesta tai keskeisistä työehdoista
6. selvitys tarjoajan ja sen alihankkijoiden lakisääteisen työterveyshuollon järjestämisestä Suomessa (jäljennös työterveyshuoltoa koskevasta sopimuksesta tai selvitys työterveyshuoltopalvelujen tuottajasta).

Ulkomaisen tarjoajan on varauduttava pyydetessä toimittamaan yllä tarkoitettut vastaavat tiedot tarjoajan ja sen alihankkijoiden sijoittautumismaan lainsäädännön mukaisella rekisteriotteella tai vastaavalla todistuksella tai muulla yleisesti hyväksytyllä tavalla. Jollei tarjoajan tai alihankkijan sijoittumismaassa anneta edellä tarkoitettuja otteita tai selvityksiä, hyväksytään sijoittumismaan lainsäädännön mukainen valahtoinen tai vakuutuksella vahvistettu ilmoitus, joka on käännetty suomen kielelle.

Tarjoajan tekniseen suorituskykyyn ja ammatilliseen pätevyyteen liittyvät vähimmäisvaatimukset

Tarjoajan on täytettävä seuraavat suorituskykyä ja ammatillista pätevyyttä koskevat vaatimukset ja liitettävä tarjoukseensa selvitys niiden täyttymisestä.

Tarjoajan tulee koota työryhmä, jonka jäsenillä on työohjelmassa määritellyn tehtävän edellyttämää kokemusta. Tarjouksessa tarjoajan tulee ilmoittaa työhön osallistuvien henkilöiden nimet. Työryhmään tulee kuulua kilpailuehdotuksen "Jalan Jaloin" keskeiset tekijät. Työryhmää voidaan haluttaessa täydentää ulkopuolisilla asiantuntijoilla.

Tarjosten julkisuus

20.4.2021

Hankintapäätökset ja niiden liitteet ovat julkisia päätöksen allekirjoituksen jälkeen. Muut hankinta-asiakirjat ovat julkisia sopimuksen tekemisen jälkeen. Tarjoajalla on oikeus saada tieto hankinta-asiakirjoista päätöksen allekirjoituksen jälkeen.

Tarjous on laadittava niin, ettei se sisällä liike- tai ammattisalaisuuksia. Mikäli liike- tai ammattisalaisuuksien sisällyttäminen tarjoukseen on kuitenkin tarjouksen tekemiseksi välttämätöntä, tulee liike- ja ammattisalaisuuksiksi määritetyt tiedot ilmoittaa erillisellä liitteellä, joka on selkeästi merkitty salassa pidettäväksi. Tarjoajia pyydetään perustelemaan, miksi kyseiset tiedot ovat julkisuuslaissa tarkoitettuja liike- tai ammattisalaisuuksia. Lisäksi tarjouksen tekijän tulee merkitä tarjoukseensa jokaiselle sivulle liikesalaisuudet selkeästi sanalla "SALAINEN" sekä myös kyseiseen tiedostonimeen.

Hankintayksikkö ratkaisee, voidaanko liike- tai ammattisalaisuuksiksi ilmoitetut asiat katsoa lain mukaan salassa pidettäväksi. Tarjouksen kokonaishintatietoa ei pidetä liikesalaisuutena.

Jos tarjoaja ei ilmoita liike- tai ammattisalaisuuksiaan edellä vaaditulla tavalla, hankintayksiköllä on oikeus pitää tarjoajan tarjousta kokonaisuudessaan julkisena.

Tarjouksen julkiseksi tulemisen ajankohta määräytyy edellä kerrotulla tavalla.

#### Muut ehdot

Osatarjouksia ei hyväksytä.

Toimittajalla on oikeus käyttää alihankkijoita vain, mikäli kaupunkiympäristön toimiala on etukäteen hyväksynyt alihankkijat. Tarjouksessa tulee nimetä ehdotetut alihankkijat ja ilmoittaa yksityiskohtaisesti, miltä osin tarjoaja aikoo antaa sopimuksen alihankkijoiden toteutettavaksi.

Jättämällä tarjouksen tähän tarjouspyyntöön tarjoaja hyväksyy tarjouspyynnössä ja sen liitteenä olevissa asiakirjoissa olevat ehdot.

Tarjoajalla ei ole oikeutta saada korvausta tekemästään tarjouksesta.

Hankintayksikkö ilmoittaa valitun tarjoajan nimi- ja yhteystiedot verovirastolle sekä jatkossa neljännesvuosittain sopimuskauden aikana. Ilmoitettavia tietoja ovat tarjoajan nimi, Y-tunnus, tililaji ja euromäärä.

#### Sopimusmenettely

Kaupunkiympäristön toimiala tekee kirjallisen sopimuksen hankinnasta toimittajan kanssa.

20.4.2021

Hankinnasta tehtävä sopimus laaditaan noudattaen liitteenä olevan sopimusluonnoksen mukaisia ehtoja. Sopimukseen sovelletaan konsulttitoiminnan yleisiä sopimusehtoja (KSE 2013) kaupunkiympäristön toimialan poikkeamiseen.

Pääsääntöisesti sopimus voidaan allekirjoittaa ja työ aloittaa vasta hankintapäätöksen tultua lainvoimaiseksi.

Sopijapuolia sitova sopimus syntyy vasta, kun kaikki sopijapuolet ovat allekirjoittaneet sopimuksen.

Toimialan käyttöön tuleva digitaalinen aineisto tulee toimittaa oheisen liitteen mukaisessa muodossa.

#### Tarjouksen jättäminen

Tarjous tulee tehdä suomen kielellä ja kirjallisena.

Tarjoushinta tulee ilmoittaa sitovana kokonaishintana ilman arvonlisäveroa, sisältäen kaikki työstä johtuvat kulut ja korvaukset.

Tarjouksen tulee olla voimassa kolme kuukautta tarjousajan päättymisestä.

Tarjous pyydetään lähettämään 26.5.2021 mennessä osoitteeseen [mikko.naveri@hel.fi](mailto:mikko.naveri@hel.fi)

Tarjouksessa pyydetään ilmoittamaan sellainen tarjoajan sähköpostiosoite, jota tarjoaja seuraa jatkuvasti. Kaupunkiympäristön toimiala lähettää hankintapäätöksen tiedoksi sähköpostitse.

#### Lisätietoja antaa

Mikko Näveri, johtava arkkitehti, puh. 09 310 37331, [mikko.naveri\(a\)hel.fi](mailto:mikko.naveri(a)hel.fi)

#### Liitteet

Työohjelma liitteineen

**Konsulttitoiminnan yleiset sopimusehdot (KSE 2013)**

**Sopimusluonnos**

**Digitaalinen käyttöoikeus konsulttitöissä**



# "Jaloin ja pyörin Itä-Helsingin keskustassa"

Itäkeskuksen pääväylien ja niihin liittyvien  
keskustakortteleiden viitesuunnitelma alueen  
suunnitteluperiaatteita varten

**Suunnitteluohjeita**

20.4.2021, päivitykset korostettu vihreällä

**Huom! Keskeneneräiset ja alustavat kohdat korostettu punaisella**

# Helsinki

## **Luettelo suunnittelua ohjaavista kaupungin asiantuntijoista:**

### **Kaupunkiympäristön toimiala**

Mikko Näveri, johtava arkkitehti (hankkeen valmistelija, asemakaavoitus)  
Anri Linden, yksikön päällikkö (asemakaavoitus)  
Johanna Iivonen, tiimipäällikkö (liikennesuunnittelu)  
Jussi Jääskä, liikenneinsinööri (liikennesuunnittelu)  
Anu Kliskinen, tiimipäällikkö (kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu)  
Heikki Takainen, suunnitteluinisinööri (kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu)  
Karri Kyllästinen, diplomi-insinööri (teknillistaloudellinen suunnittelu)  
Ilkka Aaltonen, tiimipäällikkö (maaomaisuuden kehittäminen ja tontit)

# Johdanto

## TILAAJA

Työn tilaaja on Helsingin kaupunkiympäristön toimialan Maankäyttö ja kaupunkirakenne –palvelukokonaisuus. Työn ohjaamiseen osallistuu asiantuntijoita seuraavista palveluista:

- Asemakaavoitus
- Liikenne- ja katusuunnittelu
- Kaupunkitila ja maisema
- Maaomaisuus ja tontit
- Yleissuunnittelu / Teknillistaloudellinen yksikkö

Lisäksi suunnittelun kuluessa konsultoidaan muita kaupungin asiantuntijoita ja tahoja (mm. kaupunginkansian aluerakentaminen ja elinkeino-osasto, kaupungin museo) ja kutsutaan tarvittaessa myös suunnittelukokouksiin.

Suunnittelualueen suurimmat yksityiset maanomistajat (Kesko, Itis/Morgan Stanley) osallistetaan alueen suunnitteluun, mutta eivät toimi varsinaisesti työn ohjaajina.

## IDEAKILPAILU 2019-2020

Helsingin kaupunki järjesti 2019-2020 yleisen, kansainvälisen ideakilpailun ”Itä-Helsingin keskusta” itäkeskuksen keskeisimpien alueiden sekä Puotilan metroaseman seudun suunnittelusta.

Kilpailun pöytäkirjan päätösohion mukaan ”Palkintolautakunta totesi kahden ehdotuksen täytävän kilpailulle asetetut tavoitteet selkeästi muita toiseen vaiheessa palautettuja ehdotuksia paremmin, vaikka ne monilta keskeisiltä ominaisuuksiltaan poikkeavat toisistaan. Palkintolautakunta päätti jakaa palkinnot kilpailuohjelmasta poiketen sekä antaa suosituksia siten, että kilpailualueen jatkosuunnittelu pohjautuu ensimmäisen palkinnon saavan ehdotuksen lisäksi toisen palkinnon saavaan ehdotukseen niillä osa-alueilla, joissa tämän ehdotuksen ansiot arvioitiin parhaiksi.”

## KONSULTTITYÖN TAVOITE

Suunnittelutehtävän tarkoituksena on tarkentaa JALAN JALOIN –kilpailuehdotuksen ideasuunnitelma liitekartassa rajatun alueen osalta suunnitteluperiaatteita havainnollistavaksi luonnosuunnitelmaksiksi ja pohjaksi seuraavissa vaiheissa tehtävälle asemakaava- ja liikennesuunnittelulle sekä yleisten alueiden suunnittelulle. **Kilpailualueen tavoitteenä tavoitteena on kaupunkisuunnitelma, jossa suunnittelualat ja –alueet lomittuvat keskenään yhdeksi saumattomaksi kokonaisuunnitelmaksi.** Laatatavoitteet ovat samat kuin kilpailussa.

Liikennesuunnittelun osalta erityistavoitteena on laatia tilavaraussuunnitelma alueen pääväylistä, niiden liittymästä sekä muista suunnittelualueen kaduista päätöksen tekoa varten ja jatkosuunnittelun pohjaksi. Liikennesuunnittelussa toimivuuden selvittäminen on yksi keskeinen toimenpide. Liikennesuunnittelussa tarkastelualue ulottuu varsinaisen suunnittelualueen ulkopuolelle siltä osin kuin toimivuuden selvittäminen sitä edellyttää.

Kilpailuehdotuksen ratkaisuita tutkitaan ja kehitetään arvostelupöytäkirjassa esitettyjen huomioiden ja erityisesti tässä dokumentissa annettujen ohjeiden pohjalta. Ohjeet tarkentuvat ja päivittyvät suunnittelun kuluessa mm. tutkittavien vaihtoehtojen perusteella

kunta päätti jakaa palkinnot kilpailuohjelmasta poiketen sekä antaa suosituksia siten, että kilpailualueen jatkosuunnittelu pohjautuu ensimmäisen palkinnon saavan ehdotuksen lisäksi toisen palkinnon saavaan ehdotukseen niillä osa-alueilla, joissa tämän ehdotuksen ansiot arvioitiin parhaiksi.”

Ensimmäinen palkinto myönnettiin ehdotukselle JALAN JALOIN, jonka tekijät (tekijänoikeus) ovat Arkkitehtitoimisto Harris - Kjisik Oy ja VSU maise-ma-arkkitehdit Oy laajan työryhmän kanssa.

Palkintolautakunta suosittelee lisäksi, että Eastonin ja Maamerkin alueen sekä niihin liittyvän pääväylien ja liittymän alueen kehitystä jatketaan pääperiaatteissaan ehdotuksen JALAN JALOIN pohjalta.

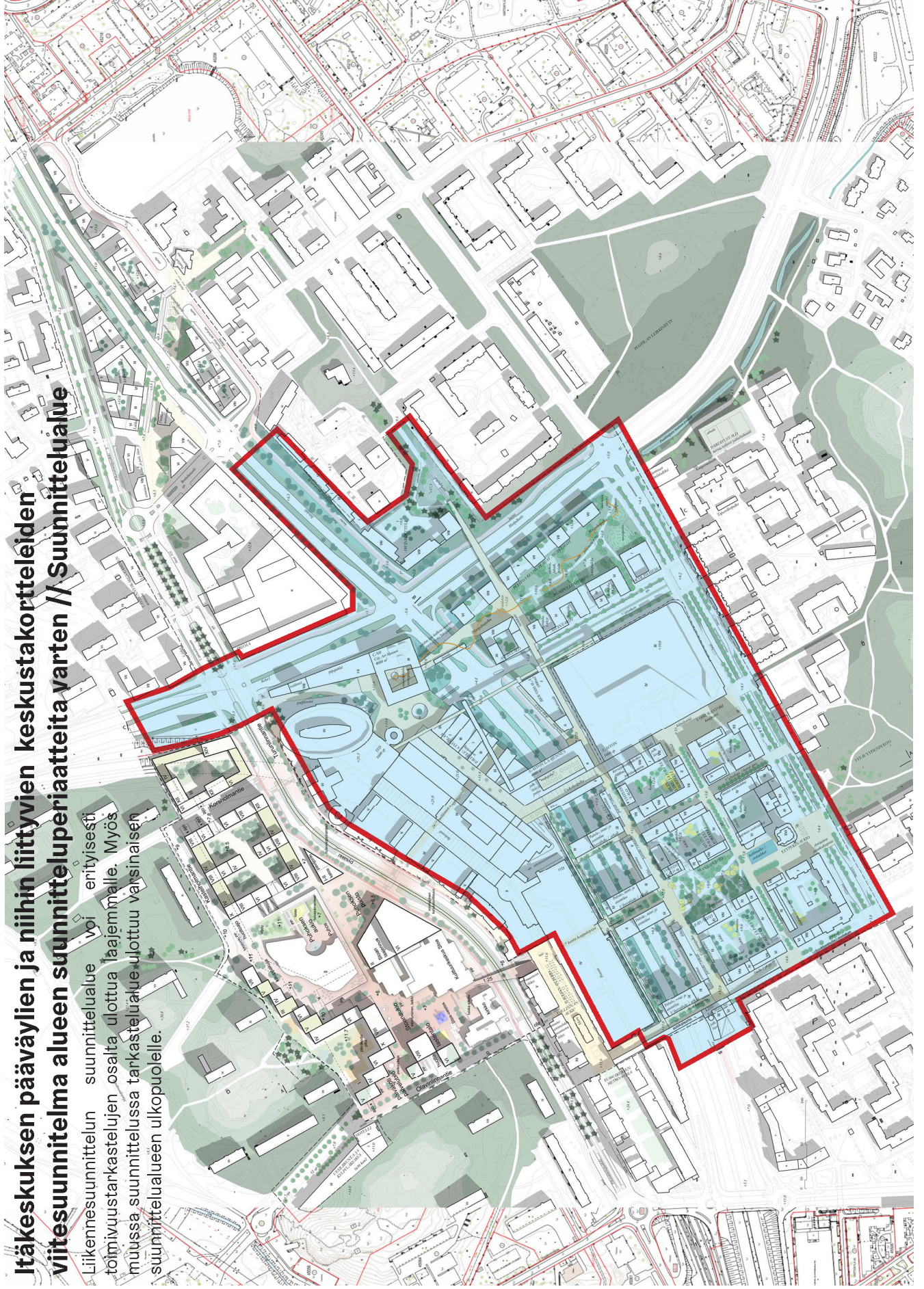
## SUUNNITTELUPERIAATTEET 2021-2022

Kaupungin tavoitteena on laatia itäkeskuksen ja sen lähiympäristön alueelle suunnitteluperiaatteet, jotka ohjaavat myöhemmin tapahtuvaa asemakaava- ja liikennesuunnittelua sekä yleisten alueiden (puistot, aukiot, katuympäristö) suunnittelua. Suunnitteluperiaatteiden tavoiteaikataulu on seuraava:

<b>05-09/2021</b>	periaatteiden luonnosten valmistelu
<b>10/2021</b>	periaatteiden luonnos nähtävillä
<b>11-12/2021</b>	palautteen käsittely ja periaatteiden valmistelu
<b>02/2022</b>	kaupunkiympäristölautakunta päättää periaatteista

# Itäkeskuksen pääväylien ja niihin liittyvien keskustakortteleiden viitesuunnitelma alueen suunnitteluperiaatteita varten // Suunnittelualaue

Liikennesuunnittelun suunnittelualaue voi erityisesti toimivuuksitarkastelujen osalta ulottua laajemmalle. Myös muussa suunnittelussa tarkastelualue ulottuu varsinaisen suunnittelualaueen ulkopuolelle.





## SUUNNITTELUALUE

Suunnittelualue on merkitty edellisen sivun karttaan, joka on yhdistelmä kahdesta jatkosuunnitteluun valitusta kilpailuehdotuksesta ja alueen nykytilanteesta.

Liikennesuunnittelun suunnittelualue voi erityisesti toimivuustarkastelujen osalta ulottua laajemmalle. Myös muussa suunnittelussa tarkastelualue ulottuu varsinaisen suunnittelualueen ulkopuolelle.

## LÄHTÖTIETOJA

Listaus konsultille toimitettavista lähtötiedoista konsultin laatimassa työohjelmassa.

## SUUNNITTELUOHJEIDEN JAOTTELU

Suunnitteluohjeet on jaoteltu osiin Arkkitehtisuunnittelu, Kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu, Liikennesuunnittelu, Teknillistoloudellinen suunnittelu ja Vähähiiliisyyden suunnittelu. Jaottelulla on pyritty selkeyttämään ohjeita, mutta on selvää, että ohjeissa on tällaisella jaottelulla runsaasti yläotsikot ja asiantuntija-asetmat ylittäviä osia, päällekkäisyyttä ja toistoa (ja ehkä myös ristiriitaisuuksia). Niinpä suunnitteluryhmän kaikkien jäsenten tulee perehtyä ohjeisiin kauttaaltaan ja pyrkiä hahmottamaan ne kokonaisuutena.

Pysäköintiä koskevat ohjeet ja kommentit on koottu otsikon Arkkitehtisuunnittelu alle. Ne koskevat vain tonteille sijoittuvaa (maankäytön pysäköintiä). Nykyisille ja uusille katualueille sijoittuvasta kadunvarsipysäköinnistä ohjeet on koottu otsikon Liikennesuunnittelu alle tai niitä annetaan suunnittelun kuluessa.

Itäväylään liittyvien siltojen/kansien liikenteeseen liittyvät ohjeet ja kommentit on myös koottu otsikon Arkkitehtisuunnittelu alle.

# Arkkitehtisuunnittelu

## YLEISTÄ

Kilpailun arvostelupöytäkirjassa kaikkien kehujen lisäksi kritisoitiin arkkitehtonisen identiteetin liian varovaista kehittämistä ja yleisilmeen visuaalista tasapaksuutta. Monet ehdotuksen ansioista liittyvät täydennettävän ympäristön kontekstin ja korttelitason morfologian esimerkillisen syvälineen ymmärrykseen, mutta jatkotyössä tulisi kuitenkin tutkia tarkemmin ulkoisen ja sisäisen identiteetin kysymyksiä.

Minkälaista arkkitehtonista historiallista kerrostumaa alueelle suunnitellaan ja rakennetaan ja miten se tehdään luettavaksi? Kaupungin asemakaavoituksen näkemyksen mukaan uutta kerrostumaa voidaan rakentaa rohkeinkin elkein, ja tätä näkemystä tukevat kilpailun aikana ja sen jälkeen tehdyt kansalaiskyselyt, joissa enemmistön mielestä suuret ja näkyvät muutokset eivät ole uhka vaan mahdollisuus – ellei jopa välttämättömyys. Tämänkaltaisen paikallinen mielipideilmasto on harvinainen ja siten huomionarvoinen ilmiö.

Jatkosuunnittelussa pysytään rakennusten osalta edelleen pääasiassa massoittelemalla tasolla. Rakennustyypeissä ja runkosyvyyksissä tulee kuitenkin ottaa huomioon pääkäyttötarkoitusten tyypilliset vaatimukset ja toteutettavuus, jotta mitoitus olisi kokonaistasollakin realistista.

Alueen vaihteittaisen kaavoituksen ja toteutuksen suunnittelu on tärkeä tarkastelun aihe. Vaiheistamista pohditaan tämän jatkotyön yhteydessä kaupungin johdolla yhdessä muiden maanomistajien kanssa. Vaiheistamisen suunnitteluun ja ennakkointiin liittyvät mm. purettavat rakennukset, liikennesuunnittelu ja pysäköinnin ratkais-

ut sekä alueiden ja rakenteiden (kuten kannet ja sillat) omistajuuden pohdinta. Vaiheistuksesta (mahdollisesti erilaisia vaihtoehtoja) tulee loppumateriaaliin laatia oma kaaviokuvaesitys, jossa huomioidaan mm. pysäköintiratkaisut.

Autopaikkojen/pysäköinnin suunnittelu yleisesti: Lähtökohtaisesti jatkosuunnittelussa tavoitteeksi asetetaan maanpäälliset laitokset kaikkialla, missä mahdollista ja järkevää. Kaupunki toimittaa lähtötiedoiksi kilpailuvaihetta tarkemmat ohjeet vähimmäisautopaikkamääristä.

Kansien, muiden yleisten alueiden ja siltojen sekä niihin liittyvien rakennusten suunnittelussa on huomioitava jo alkuvaiheessa huolto- ja pelastusajoneuvojen liikenne, rakennuksista pelastautuminen yleisesti ja huolto yleisesti (asuntojen saavutettavuus ajoneuvoilla, jätehuolto jne.), huolehdet, talviajan huolto, melu ja ilmanlaatu sekä kansille sijoitetun kaupunkivihreän toteuttamiskelpoisuus.

Konsultin tulee suunnittelun alkuvaiheissa sopia pelastuslaitoksen kanssa luonnosten arviointi. On tärkeää selvittää hyviissä ajoin vaativien rakennuspaikkojen (lähinnä Itäväylän viereen ja päälle sijoittuva rakentaminen) pelastustekniset kipuristeet.

**Jäljempänä olevissa ohjeissa on mainintoja vaihtoehtoisten ratkaisuiden laitimisesta eri osa-alueille. Vaihtoehtojen tutkimisesta voidaan sopia toisin laitimassa työohjelmassa.**

## RAKENTAMINEN ITÄVÄYLÄN JA GOTLANNINKADUN PÄÄLLÄ

### Kilpailuehdotus

Kilpailuehdotuksessa Itäväylän yli on ulotettu jalankulkukansiin ja -siltoihin yhdistettyjä 2-9 –kerroksisia rakennuksia, joihin on sijoitettu liike- ja muita toimittiloja sekä asuntoja. Rakennelmat liittyvät pohjoisessa Itäkadun päälle sijoitettuun jalankulkusiltaan (Itäpolku?) ja etelässä Gotlanninkadun päälle sijoitettuun kansirakennelmaan (Gotlanninpolku).

Gotlanninpolun/Gotlanninkadun ja Itäväylän väliin on sijoitettu kapeita 5-kerroksisia lamelleja, joiden kantsitason +12 yläpuolisissa kerroksissa on liiketiloja ja asuntoja. Itäväylän ja Gotlanninkadun tasossa lamellit eivät muodosta yhtenäistä rakennusseinämää, jotta katetusta Gotlanninkadusta ei muodostuisi tunnelia. Itäväylän ja Gotlanninkadun tasoon on sijoitettu pyöräpysäköinnin tiloja, huoltotiloja ja verstasmaisia toimittiloja.

Eastonin laajennusosa on sijoitettu Itäväylän yltävän kauppasiltaan. Kaiken kaikkiaan ehdotuksessa kaksi uutta siltayhteyttä Itiksen Keskon alueen välillä. Kaikki nykyiset sillat Hansasilta mukaan lukien on purettu.

**Pysäköinti:** Kilpailuehdotuksessa alueen maankäytön edellyttämät autopaikat ovat sijoitettu Gotlanninkadun eteläpuolisiin laitoksiin.

### Jatkosuunnittelu

Yksi jatkosuunnittelun keskeinen tehtävä tällä alueella on Itäväylän ylittävien Itäväylään etelälaitaan rajoittuvien rakennusten toteuttamiskelpoisuuden parantaminen. Jatkosuunnittelussa

on tutkittava ennen kaikkea ratkaisuita, joilla tälle alueelle sijoitettujen asuntojen laatuaso saadaan melu- ja ilmanlaatuhaitat huomioiden hyväksyttävälle tasolle. Asuntojen pihattomuus on myös ongelma, joka on ratkaistava. Kokonaisvaltainen asuntojen laatuason nostaminen on edellytys myös investointikynnyksen madaltamiseksi.

Miten asuntojen pihattomuus ratkaistaisiin? Olisiko Gotlanninpolkuun liittyvät asuinlamellit kytkettävissä tavalla tai toisella raitin toisella puolella oleviin ruutukortteleihin ja niiden pihoihin? Siltojen välien kattaminen olisi yksi selkeä vaihtoehto. Kilpailun tehtävänannossa arvoitiin, että yli 50 metriä pitkät kannet muodostavat alapuolisesta kadusta tunnelin. Kilpailun jälkeen on Herttoniemen metroaseman seudun suunnittelun yhteydessä selvinnyt, että 150 m pitkät kannet saattaisivat tulla kyseeseen myös tässä Itäväylää ilman tunnelirakentamisen rasitteita. Kansirakenteiden laajentaminen edellyttäisi rakentamisen tehokkuuden nostamista siihen liittyvän rakentamisen osalta, joten asiaa on tutkittava kilpailutyössä selkeänä osoitetun alueen laajemman identiteetin ja periaatteen toteutumisen kannalta.

Yksi vaihtoehto on luopua asuntojen sijoittamisesta Itäväylän päälle ja suunnitella sillat rakentamisen määrän suhteen vaatimattomampina toimittilarakennusten siltoina (Hansasilan päivitetty formaatti) ja osittain jopa pelkkinä jalankulun siltoina, joissa viihtyvyyttä ja käytettävyyttä on parannettu muilla keinoilla.

Siltojen ja Gotlanninpolun kannen suunnittelussa on huomioitava jo alkuvaiheessa huolto- ja pelastusajoneuvojen liikenne, rakennuksista pelastautuminen yleisesti ja huolto yleisesti (asuntojen saavutettavuus ajoneuvoilla, jätehuolto jne.), huvedet, talviajan huolto ja kansille sijoitetun kaupunkivihreän toteuttamiskelpoisuus.

Itäkadun päälle sijoittuvan kapean kävelysillan mielekkyyttä ja välttämättömyyttä on syytä pohdita.

Siltoihin liittyvien rakennusten perusratkaisusta riippumatta osa siltojen kävelykansista voisi olla lasikatteisia (viihtyisyys, kansien ylläpito).

Arkadeja tulee välttää tai niiden tulee olla mitoitettu ja suunnattu siten, että ne ovat väijä, valoisia ja toiminnallisesti perusteltuja.

Itäväylän ja Eastonin väliin sijoitetun biovoimalan tilalle tulee tutkia muitakin ratkaisuja (Hiilineutraali-teemasta enemmän jäljempänä).

Eastonin laajennus ei voi sijoittua kilpailuehdotuksen mukaiselle kauppasilalle (tarkemmin Eastonin laajennuksesta jäljempänä).

Luonnostellaan suunnittelun ensivaiheessa vaihtoehtoisia ratkaisuita, tehdään niille muun laaturvioinnin lisäksi teknillistaloudelliset arviot/toteutettavuustarkasteluja ja valitaan jatkoon korkeintaan kaksi vaihtoehtoa, jotka kehitetään osaksi valmista kokonais suunnitelmaa.

**Pysäköinti:** Kuten kilpailuehdotuksessa, alueen maankäytön edellyttämät autopaikat suunnitellaan Gotlanninkadun eteläpuolisiin laitoksiin. Alueen vaiheittainen kaavoitus ja toteuttaminen on huomioitava, ks. t yleisohjeet edellä

## RAKENTAMINEN MAAMERKIN JA EASTONIN ALUEELLA

### Kilpailuehdotus

Kilpailuehdotuksessa alueelle on sijoitettu nykyistä ruutukaava ja -fonttirakennetta mukaillen neljä uutta, suorakulmaista umpikorttella. Rakennusosien korkeudet vaihtelevat 3 ja 12 kerroksen välillä. Korttelit ovat asuntovaltaitaisia, mutta toimintaitaisia. Keskeinen uusi julkinen ulkotila on Lyypekinaukiolta (+5) kaupalliselle kansitasolle (+12) eli Gotlanninpolulle nouseva rinnepuisto. Asiakkaankadun ja Lyypekinkujan kulmassa oleva nykyinen toimistotalo on purettu ja korvattu (ilmeisesti) asuinrakennuksilla. Maamerkille ja -lustavan luovan Koy Itätöriin nykyiset rakennukset ovat säilytetyt ja täydennetty uudisoin, joista korkein 12-kerroksinen massa sijoittuu Kauppakartanonkadun varrelle nykyisen huoltopihan paikalle. Eastonin Kauppakartanonkadun varressa olevan nykyisen sisäänkäynnin viereen on ehdotettu kauppatoria.

**Pysäköinti:** Autopaikat on sijoitettu pääasiassa Gotlanninkadun kautta saavutettaviin pysäköintilaitoksiin, jotka ovat joko tavanomaisia umpikorttelin pihakannen alaisia yksikerroksia laitoksia tai useampikerroksia robottiparkkeja. Maamerkin/Koy Itätöriin ja Eastonin väliin sijoitetun uuden umpikorttelin pysäköinti on sijoitettu perinteiseen tapaan pihakannen alle. Ajoyhteys tämän korttelin laitokseen on Visbynpolun kautta. Ehdotuksessa ei ole tarkemmin suunniteltu, miten laitoksia hallinnoidaan ja miten eri kiinteistöjen autopaikkoja sijoitellaan.

### Jatkosuunnittelu

Nykyiset kiinteistörajat huomioiva, yleispatentti, yhtäältä ajaton ja toisaalta itäkeskuksen

1970-luvun kaavoitukselliseen perimään liittyvä ruutukaava luo toimivan ja joustavan pohjan jatkosuunnittelulle niin koko osa-alueen kuin yksittäisten korttelien kannalta. Toisaalta ratkaisu ja kilpailuehdotuksen materiaali jättävät avoimeksi kysymyksen alueen arkkitehtonisesta ja kulttuurisesta identiteetistä. Tähän jatkosuunnittelussa kehitettävään teemaan on viitattu yleisohjeissa edellä.

Ruutukorttelien ja niiden väliin jäävien katujen ja muiden ulkotilojen tilallisuutta, toiminnallisuutta ja viihtyisyyttä on tutkittava lisää. Osa katukuluisista vaikuttaa liian kapeilta ja toisaalta Lyypekinaukion ja rinnepuiston (Hansapuisto) muodostama tilakokonaisuus vaikuttaa ylisuurelta (tilan kokosamaa luokka Rautatien kassa). Eastonin edustalle sijoitettu aukion toiminnallista sisältöä ja suhdetta Eastoniin tulee tutkia tarkemmin. Ehdotettuun toniakioon ja sen jatkokehittämiseen liittyy Lyypekinkujan päätte, jonka kisaehdotuksessa muodostaa pysäköintilaitoksen ulkoseinä. Näin ei voi olla.

Eastonin laajennusosa tutkitaan osaksi viereisiä ruutukortteleita siten, että Eastonin nykyisestä rakennuksesta on kulku laajennusosien kautta tai vierestä tasossa +12 nykyisen Hansasillan suuntaan (ks. lunastetun ehdotuksen Itä-Helsingin Glokaali Keskusta ratkaisu). Laajennusosien katto lähtökohtaisesti muodostaa kansipihan yläpuolella sijaitseville asunnoille. Katumainen läpikulku (Visbynkujan jatke) tulee säilyttää ruutukorttelien välissä.

Tarkempi Eastoniin liittyvä ohjeistus sovitaan Keskon kanssa kuten myös yhteistyö ja työnjako Keskon oman konsultin kanssa.

**Koy Asiakkaankatu (toimistotalo, Asiakkaankatu 3) ja Koy Itätöri (Maamerkin "jalusta"):** Tilaaja on

neuvotellut kiinteistöjen omistajien/vuokraajien/haltijoiden kanssa ja toimittaa erilliset suunnitteluohteet näiden kortteleiden osalta.

**Pysäköinti:** Luonnostellaan suunnittelun ensivaiheessa vaihtoehtoisia ratkaisuita alueen pysäköintiratkaisun osalta, tehdään niille muun laatuvarvoinnin lisäksi teknillistaloudelliset arviot/ toteutettavuustarkasteluja ja valitaan jatkoon korkeintaan kaksi vaihtoehtoa, jotka kehitetään osaksi valmista kokonais suunnitelmaa.

Jatkosuunnittelussa tulee tutkia ratkaisuja, joissa autopaikkoja saadaan keskitettyä selkeästi hallinnoitaviin, yksikkökooltaan melko suuriin laitoksiin. Suunnitteluvaiheen ja jossain määrin myös toteutusvaiheen kannalta joustavin ratkaisu lähtökohdaisesti on erillinen pysäköintitalo, jonka kokoa on mahdollista säätää muuttuvien suunnitelmien ja pysäköintipolitiikan mukaan. Pysäköintitilojen päälle sijoittuvien pihaj- ja puistokansien määrä on kilpailuehdotuksessa suuri ja sitä tulee pyrkiä vähentämään ja toisaalta maanvaraisten, istutettujen alueiden määrää kasvattamaan.

Toisaalta on selvää, että kahden peruskorttelin (luonnollinen maanpinta ja kaupallinen kansitaso +12) väliin jäävän potentiaalinen hyödyntäminen on järkevää - erityisesti, jos teknillistaloudellisista syistä taserojen ratkaisu massatäytöllä on syytä välttää. Robottiparkit voivat olla vain toissijainen ratkaisu, tulevaisuuden mahdollisuus, kun syntyvä tilan säästö havaitaan taloudellisesti kannattavaksi. Yksitoimintaisia pysäköintirakennuksia ei tule suunnitella eli laitoksien yhteyteen tulee aina integroida asuntoja tai muita toimintoja.

## RAKENTAMINEN MERIPELLONTIEN- VISBYNKADUN KORTTELISSA

### Kilpailuehdotus

Kilpailuehdotuksessa alueelle on sijoitettu pääosin 7-kerroksisia asuinkerrostaloja, joiden välissä on Kauppakartanonkadulta (+5) kaupalliselle kansitasolle (+12) nouseva puisto. Visbynkadun ja Itäväylän kulmassa on atrium-/jumpkortteli, jonka yhteydessä on maamerkinä 11-kerroksinen massa. Kilpailuohjelmassa ohjeistettu huoltoasema on sijoitettu yksikerroksisena rakennuksena Visbynkadun ja Kauppakartanonkadun kulmaan. Kaikki nykyiset rakennukset on purettu.

**Pysäköinti:** Autopaikat on sijoitettu 1-3-kerroksiseen pysäköintilaitokseen, joka sijoittuu osittain rakennusten alle ja osittain puistokannen alle. Osa laitoksesta on ehdotettu robottiparkkina. Ajoyhteys laitokseen on Gotlanninkadun ja Visbynkadun risteyksen kohdalta.

### Jatkosuunnittelu

Korttelin perusratkaisu (katuja rajaavat ja nousevaa puistoa suojaavat asuinkerrostalot) säilytetään, mutta rakentamisen tehokkuutta on nostettava ja kaupunkikuvallista otetta on kehitettävä erityisesti Meripellontien puolella. Hammastettu 7-kerroksinen talonrivistö sopeutuu periaatteessa Puotilan mittakaavaan, mutta kilpailuehdotusten massamallien kolmiulotteinen tarkastelu osoitti, että Meripellontien ja pääväylien liittymäalueen tilallisen ilmeen ja kaupunkikuvallisen identiteetin kehittäminen edellyttää kilpailuehdotusta rohkeampaa massoittelua ja rakennusten korkeuksia.

Puiston ja asuinrakennusten suhdetta on tutkittava tarkemmin: Miten Meripellontien puoleinen ra-

kentäminen on saavutettavissa ja huollettavissa? Ks. yleiset ohjeet huollosta, pelastusteistä jne. Mihin sijoittuvat asuntojen pihat, minkälainen on julkisen puiston ja yksityisten pihojen suhde, miten rajataan luontevasti toteutusalueet (kaupungin puisto, yksityisille luovutettavat tontit) toisistaan? Alueen kokonaisratkaisussa on otettava huomioon Marjanemenpuron jo tutkitut lähtökohdat, ja/tai tuotava selkeästi esiin jatkotutkimisen tarpeet liittymisestä alapuoliseen purkupuutkeen. Pihaan osoitetut runsaiden täyttöjen tarpeellisuus on tutkittava ja otettava huomioon suunnittelussa ilmastovaikutusten ja hulevesien näkökulmasta sekä mahdollisuutena että uhkana.

Tutkitaan huoltoasema osaksi Visbynkadun rakennusten rivistöä siten, että huoltoasematoinnot (mittanikenttä, myymälä-kahvila jne.) sijoittuvat katutasoon ja päälle sijoittuu asuntoja.

**Pysäköinti:** Vastaavat pohdinnat ja ohjeet kuin Maamerkin ja Eastonin alueella edellä.

## RAKENTAMINEN ITIKSEN JA PÄÄVÄYLIEN VÄLISSÄ

### Kilpailuehdotus

Kilpailuehdotuksessa Itiksen ja Itäväylän ja Kehän väliin on sijoitettu varsin laaja kansirakenne ja siihen liittyviä rakennuksia, jotka ovat osittain Itiksen nykyisen huoltopihan (ja Itiksen tontin) ja osittain Itäkadun alueella. Itiksen ja Itäväylän väliin on ehdotettu max. kolmikerroksisia toimilarakennuksia ja niiden päälle kapeita (näköala) siltoja. Itiksen ja Kehän väliin on ehdotettu taide-  
museota, joka on kytketty jalankulkusillalla Meripellontien-Visbynkadun kortteliin.

**Pysäköinti:** Toimitilojen autopaikat on sijoitettu rakennusten alapuolella olevaan robottiparkkiin,

jonne on ajoyhteys Itäkadulta. Taidemuseon autopaikat on sijoitettu kansirakenteen/rakennusten alaiseen 1-kerroksiseen laitokseen, jonne on ajoyhteys päätyväksi kaduksi katkaistun Itäkadun päästä (Itiksen pysäköinnin sisäänajon vieressä).

### Jatkosuunnittelu

**JATKOSUUNNITTELUOHJEET EDELLYTTÄVÄT  
NEUVOTTELUITA ITIKSEN KANSSA. VALITETTA-  
VASTI ASIA ON EDELLEEN KESKEN.**

Tämä jo tiedossa: Museon tilalle kehitettävä muita toimintoja ja tehokkuutta lisäävä jo pelkästään kaupunkikuvallisista syistä.

Kuten edellisellä Itäväylän alueella, on syytä luonnostella alkuun vaihtoehtoja, joista valitaan kehityskelpoisin jatkoo.

Työssä tulisi yleisten ohjeiden mukaisesti tarkastella alueiden ja rakenteiden omistajuutta, ja siihen perustuvaa kokonaisvisiota mm. toimintojen, hulevesien, rakenteiden ja rakennettavuuden näkökulmasta.

**Pysäköinti:** Pysäköinti suunnitellaan osaksi uutta maankäyttöä.

## RAKENTAMINEN MERIPELLONMÄELLÄ

### Kilpailuehdotus

Kilpailuehdotuksessa Meripellonmäelle ja Itäväylän suuntaisesti nykyisten pysäköintitonttien alueelle on sijoitettu 6-8-kerroksisia asuinkehostaloja. Perusratkaisussa uudisrakentaminen sovitetaan mallillisella tehokkuuden nostolla viereiseen Puotilan rakennuskantaan.

**Pysäköinti:** Autopaikat on sijoitettu 1-kerrokseen, pihakannen alaiseen pysäköintilaitokseen. Ajoyhteys laitokseen on nykyisen Itäväylän viereisen LPA-tontin (muutettu asuintontiksi) alueen kautta.

### Jatkosuunnittelu

Jatkosuunnittelussa tulee tutkia aluetta kun- nianhimoisemmin osana risteysalueen muuttuvaa kaupunkikuva, jossa mallilliset elementit helposti häviävät pääväylien hälyyn ja mittakaavaan. Toisaalta tulee tutkia tarkemmin nykyisten pysäköintitonttien alueelle rakentamisen toteuttamiskelpoisuutta. Ratkaisu edellyttäisi nykyisten pysäköintipaikkojen korvaamista toisaalle; lähitökohtaisesti uudisrakennuksille toteutettavaan pysäköintilaitokseen. Tarpeellinen tehokkuuden lisäys saattaisi olla mahdollista sijoittamalla Itäväylän suuntainen uudisrakentaminen kiinni Itäväylän ajoväyliin, mikä edellyttäisi itäbaanan uudelleenlinjausta ja Itäväylän suuntaisen Marjaniemen puroon laskevan hulevesireitin osalta uusia ratkaisuita.

Luonnostellaan suunnittelun ensivaiheessa kaksi vaihtoehtoista ratkaisua Itäväylän suuntaisen rakentamisen suhteen, tehdään niille muun laatuvarvioinnin lisäksi teknillistaloudelliset arviot/ toteutettavuustarkasteluja ja valitaan jatkoon

yksi vaihtoehto, joka kehitetään osaksi valmista kokonaissuunnitelmaa.

**Pysäköinti:** Kilpailuehdotuksen maaston korkeuseroja hyödyntävä ratkaisu on sinällään järkevä ja yksi jatkosuunnittelussa tutkittavissa oleva vaihtoehto. Jos Itäväylän viereinen LPA-alue kehitetään asuntotontteiksi, ei ajojhteyden järjestämisen näiden tonttien läpi ole kuitenkaan toivottava ratkaisu. Tutkitaan joka tapauksessa myös ratkaisu, joka integroidaan Rusthollarinkujan mutkassa oleviin LP- ja LPA-alueisiin, mahdollisesti laajentamalla näitä olevia alueita pysäköintilaitoksiksi. Sama mahdollisuus tutkitaan Itäväylän viereissä olevan LPA-alueen suhteen, jos aluetta ei kehitetä asumiseen.

# Kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu

## YLEISTÄ

Suunnittelualueen yleisten ja yksityisten alueiden välinen hierarkia ja omistajuus selvennetään. Etenkin yleisten alueiden rooli ja identiteetti tarkennetaan osana laajempaa kaupunkikuvaa, säätöloja ja toimintoja. Tavoitteellista identiteettiä tutkitaan paitsi kokonaisuutena, niin tarpeen mukaan myös tilakohtaisesti. Pääsääntöisesti yleisten alueiden osalta tavoitteena on osoittaa yhtenäinen hulevesiä hyödyntävä järjestelmä. Yleisen edun saavuttamiseksi on mahdollista osoittaa myös yksityiset pihat ja rakenteet osana järjestelmää.

Puiden ja muiden istutusten osalta kauttaaltaan tarkistettava riittävät tilat kasvualueille ja latvustoille karkealla tasolla yhdessä liikenteen (ml. huolto ja pelastus), kunnallistekniikan ja hulevesijärjestelmien kanssa. Kansirakenteiden pääle sijoitettava viherrakentamisen määrässä ja luonteessa huomioitava kilpailuehdotusta perusteellisemmin rajallisen kasvualueen aiheuttamat rajoitteet. Rajoitteiden tulisi olla merkittävä lähtökohhta kansirakaisujen tarpeellisuuden arvioinnissa, ja maanvaraisten alueiden määrää tulisi lähtökohtaisesti työssä lisätä mm. sijoittamalla pysäköintiä pysäköintitaloihin. Maanvaraisen alan hyöty puille ja hulevesille tulisi näkyä suunnittelussa muuhun kaupunkikuvaan sovittaan.

Pihojen tilavaruuksissa on huomioitava lähtökohdana oleskelun ja leikin osoittamisen mahdollistaminen, sekä Helsingin viherkertoimen tavoitteeseen pääseminen ja hulevesien tonttikohtainen käsittely. Em. lähtökohdat on sovittava tiiviiseen ja kaupunkimaisen ympäristöön.

Vahvan oman identiteetin lisäksi alueen roolia Myllypuron liikuntapuiston sekä Ystävyysdenpuiston ja Vartiokylänlahden välillä on mahdollista korostaa entisestään.

Alueen suunnittelussa tutkitaan alueellisen vihertoimen käyttöä mm. puuttuvien viheryhteyksien kompensoimiseksi.

## ALUE- JA PAIKKAKOHTAISIA OHJEITA

Itävälän osittain katettava alueella on tutkittava puuston realistisia määriä ja tilatarpeita sekä hulevesien viivytysratkaisuita huomioiden liikenneväylistä ja maanalaisesta infrastruktuurista syntyvät rajoitteet. On lisäksi pohdittava puuston elinkeinoisuutta ja sen muodostaman ympäristön viihtyisyyttä osittain katetussa katukuilussa (valon määrä, pienilmasto, äänimaisema). Hulevesien käsittelyn kokonaisuidea etenkin julkisten ja yksityisten alueiden välillä tulee olla perusteltu ja toteuttamiskelpoinen.

Viherympäristön työntymistä Ystävyysdenpuistosta pohjoiseen ja toisaalta yhteyttä keskustaluueelta etelään kohti merta tulisi tutkia enemmän. Esim. rinteestä tulevat hulevedet voisivat tulla näkyviin aukiolla ja alleiviivata maiseman muotoa ja yhteyttä. Yhteyttä merelle ja laajemmin virkistysverkostoon voidaan korostaa myös Meripellontien länsipuolella.

Puotilanrannan rakentamisen yhteydessä Marjanienpuuron alajuoksua tullaan kehittämään osana Ystävyysdenpuistoa, mikä avaa mahdollisuuden uudelle virkistysyhteydelle myös Itäkeskuksen alueelle Meripellontien mahdollisen tiivistämisen rinnalla. Marjanienpuuron rooli on

huomioitava suunnittelussa vähintään tulvareittinä Itävälän Puotilaan rajoittuvalla alueella.

Marjanienpuuro on kilpailuehdotuksessa osoitettu suorana ja tilavaraus vaikuttaa riittämättömästi. Jatkosuunnittelussa tutkitaan tarkemmin niin maanalaisia kuin maanpäällisiä Vartiokylänlahteen johtavia hulevesireittejä ja niihin liittyviä valuma-alueita kokonaisuutena. Tulvavaarat on huomioitava, mutta toisaalta tavoitteena on tehostaa maankäyttöä ja viimeisteltyä, kaupunkimainen ympäristö: Työssä voidaan ottaa tähän teemaan eteenpäin katsova integroituja luontopohjaisia ratkaisuja hyödyntävä näkökulma. Tarkastelua tulisi laajentaa ekologian lisäksi Meripellontien kaupunkikuvallisen teemaan ja pohdita ratkaisuja kokonaisuutena suhteessa massapuistoon ja asuintalojen pihoihin, sekä rakentamisen massoitteluun ja volyyymiin.

Itäkeskuksen ja Puotilanrannan välinen mahdollinen Meripellontien varren täydennysrakentaminen välillä Kauppakartanonkatu-Puotilanrantaan tullaan tarkastelemaan rinnakkaisesti kaupungin omana työnä. Ratkaisut Meripellontien ympäristössä molemmin puolin Kauppakartanonkatua on sovittava yhteen.

# Liikennesuunnittelu

## YLEISTÄ

**Kilpailuehdotuksessa** pääväylien liikennejärjestelyitä on tiivistetty maankäytön ehdoilla ja keskeisin liittymäalue on esitetty eritasoratkaisun sijaan nykyisen kaltaisena tasoratkaisuna. Ehdotuksessa on myös varattu mahdollisuus eritasorajajärjestelyille. Itäkadun itäpäähän liittymä poistuu kehältä, mikä selkeyttää ja parantaa nykytilannetta. Itäväylälle ehdotettu uusi Itäkadun ja Visbynkadun liittymäratkaisu on mielenkiintoinen, mutta ei vielä kokonaisuutena riittävän uskottava ja vaatiikin jatkotarkasteluja sekä kehittämistä. Vaihtaisuuden periaate on hyvin käsitelty ja jättää mahdollisuuksia arvioida liikenneverkon tarpeita tulevaisuudessa.

**Jatkosuunnittelu** tavoitteena on kehittää kilpailuehdotuksesta pääväylien ja -katujen järjestelyille sekä tilavarauksille poliittista käsittelyä varten perusteltu ratkaisu, joka on maankäytön kehittämisen ja liikenteen edellytysten kannalta toimivin kokonaisuus. Lopputilanteen liikennejärjestelyiden tilavarausten lisäksi tarkennetaan vaiheittaisen toteuttamisen mallia. Yleiskaavan laajemmat vaikutukset saattavat edellyttää jonkin pääsuunnan eritasoratkaisuakin, mikä selkeytyy toimivuustarkasteluiden myötä. Ensimmäiseksi vaiheeksi tutkitaan mahdollisuudet nykyisen tasoratkaisun parantamiseksi.

**Liikennesuunnittelun dokumenteiksi tuotetaan** erillinen tilavaraussuunnitelma ja tarvittaessa sitä selkeyttävät liikenneverkkokaaviot, vaiheittaisen toteuttamisen kaaviot, mahdolliset vaihtoehtotarkastelut, liikenteen toimivuustarkastelut (autoliikenneverkon riittävyysden varmistaminen), liikennemalli (myös jatkosuunnittelun täydennys-

tarpeisiin sopiva) sekä liikenteellisten vaikutusten arviointi. Ratkaisujen kuvaus, mitoitusperiaatteet, tarkastelut johtopäätöksineen sekä arvioinnit kootaan työraporttiin.

Liikenne-ennusteiden perustana käytetään nykytilanteen maankäyttöä ja liikennelaskentojä. Suunnitelman vaikutus tarkastellaan myös MAL-suunnitelman mukaiseen tilanteeseen 2030. Pyöräliikenteen ja kävelyvirtojen kytkeminen tarkasteluun on tavoiteltavaa.

Mitoitus ja ratkaisujen toteuttamiskelpoisuus tulee varmistaa tarkkuustason edellyttämällä tavalla. Tarkennetaan pääsuunnat, joilla tavoiteltava kapasiteetin lisäämistä tai vähintään säilyttämistä. Tarkastellaan muiden suuntien osalta tarpeet ja mahdollisuudet rajoittamiselle tai korvaamiselle. Poikkileikkaus- ja tasaustarkasteluita tuotetaan myös katuympäristön yhteensovituksia kuten puita sekä hulevesi- ja tulvareittihallintaa varten.

## PAIKKAKOHTAISIA OHJEITA JA HUOMIOITA

**Kehän ylitys jalan ja fillarilla linjalla Turunlinnantien-Vanhanlinnantie:** Yhdessäkään (palkitussa) ehdotuksessa ei esitetty erityisiä ideoita Kehän ylittämisen helpottamiseksi. Vaikuttaa, että tasoylitys on ainoa realistinen ratkaisu jatkossakin. Metrotunnelit estävät tehokkaasti alikulkumahdollisuudet ja risteuksen kohdalla maankäyttö ei tue ylikulkuratkaisuita. Onko ideamyly pyöritetty tyhjäksi?

**Itiksen ja Prisman yhdistäminen:** Suunnittelussa

on varauduttava voimassa olevan kaavan mukaiseen Itiksen ja Prisman yhdistämiseen kaupassilalla Kehän yli ellei kyseisten kiinteistöjen omistajien kanssa muuta päätetä. Käytännössä silta tai kauppassilta voimassa olevan kaavan mukaisella paikalla on epätodennäköinen, koska rakennustien tilasuunnittelussa ei ole varauduttu yhteyteen. Kehän ylittäminen on ehkä todennäköisempää Itäväylän risteuksen kohdalla, jos Itiksen ja Kehän väliin syntyy siltayhteyttä tukevaa maankäyttöä.

**Itäväylän pikaratikan linjaus:** Itäväylän suunnittelussa varaudutaan kilpailun lähtötiedoissakin annettuun linjaukseen, jossa kiskot saapuivat Itäväylälle Brahelinnantieltä.

**Mahdollinen uusi katu Puotilan metrokorttelien eteläosaan:** Puotilan metrokortteleita kehitetään maankäytön osalta ehdotuksen Itis Siti pohjalta, mutta Jalan Jaloin ehdotuksen ideaa uudesta tumpplikadusta (joka kisaehdotuksessa virheellisesti nimetty Puotilan metrokaduksi) tullaan tutkimaan alueen jatkosuunnittelussa. Varaudutaan liittymään ainakin toimivuustarkasteluissa.

**Mahdolliset alikulut Kehän-Meripellontien ja Itäväylän risteyksessä:** Jatkosuunnittelussa tutkitaan tarkemmin alikulun tai alikulujen mahdollisuuksia ottaen huomioon mm. tulvareitit ja pituuskaltevuuksista syntyvät haitat. Kilpailuehdotuksen mukaista Meripellontien alituksen teknistaloudellista järkevyyttä punnittava yhdessä liikenteellisten vaikutusten kanssa. Tulvareitti ja alituksen tulvimisaltiluus huomioitava.

**Itäkadun ja Visbynkadun liittymäinen Itäväylään:** Ks. yleisohjeet. Itiksen ja pääväylien väliin suunniteltavalla maankäytöllä on vaikutus mm. siihen



miten Itäkadun itäistä päätä voi ja kannattaa muokata.

#### **Itäkatu ja Gotlanninkatu (kansirakenteiden alla):**

Kilpailuehdotuksen visiossa Itäväylän rinnakkaiskadut toimivat entistä selkeämmin maankäytön huolto- ja pysäköintijärjestyksinä. Jatkosuunnittelussa tutkitaan voisiko nämä kadut olla jatkossa ainakin osittain osa tonttia. Onko nykyiset läpiajomahdollisuudet jatkossa välttämättömiä?

**Kauppakartanonkadun ylitykset:** Kilpailuehdotuksessa on Kauppakartanonkadulle ehdotettu shared space -tyyppisiä jalankulkijoiden ylityspaikkoja. Jatkosuunnittelussa tulee tarkastella, mitkä ylityspaikoista ovat jatkuvien reittien kannalta enemmän tai vähemmän tärkeitä.

#### **Jalankulun yhteys Meripellontien yli Puotilaan:**

Jotta Gotlanninpolun jatkaminen siltana Puotilaan olisi investointina perusteltu, tulisi sen yhdistyä Puotilan puolella tehokkaammin ja laadukkaammin jalankulkureitteihin. Yhteys Meripellontien tasosta sillalle olisi tarpeellinen.

# Teknillistaloudellinen suunnittelu

tulvareitit tulee esittää kartalla.

#### **Rakennetekniikka**

Kilpailun mukaisessa suunnitelmassa on esitetty monia silta- ja kansirakenteita. Työssä tulee tarkastella niiden teknistä toteutettavuutta sekä taloudellisuutta. Merkittävimpien silta- ja kansirakenteiden sekä muiden rakenneteknisesti haastavien ratkaisujen osalta tulee esittää yleis-suunnittelutasoiset periaateratkaisut. Lisäksi tulee tarkastella tarvittavalla tarkkuudella niiden yhteensovittaminen olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen.

#### **Talous**

Suunnittelutehtävä on taloudellisesti haastava. Työryhmässä tulee olla kustannusiantuntijuita. Suunnitteluratkaisua tulee ohjata tarvittavin määrin taloudellisuuden näkökulmasta.

#### **Ympäristöhäiriöt**

Suunnittelualue on ympäristöhaittojen osalta haastava. Suunnittelun ohjausta varten konsultille toimitetaan lähtötietona alustava ohjeistus ympäristöhäiriöiden huomioimisesta suunnittelualueella. Suunnittelutyöryhmässä on suositeltavaa olla akustista osaamista. Työssä tulee sellisesti esittää ympäristöhäiriöiden torjunnan peruseriaatteen.

*Alla olevat ohjeet ovat pääasiallisen suunnittelutehtävään osalta suuntaa-antavia, sovittavissa tarkemmin työohjelmassa ja mahdollisesti tilatavissa erillisinä teknisen suunnittelu toimeksiantoina.*

Katettavan Gotlanninkadun osalta konsultin on suoritettava idean toteuttamiskelpoisuuden todentamisen kannalta riittävä tarkastelu maanalaisten infran tilatarpeisiin/johtosiirtoihin.

Muiden katualueiden mitoituksessa huomioidaan suunnitteluvaiheen ja -tarkkuustason kannalta tarkoituksenmukaisella tarkkuudella maanalaisten infran tilatarpeet ja niiden vaikutukset mm. katupuiden ja katualueille sijoittuvien pystyrakenteiden sijoitteluun.

#### **Yhdyskuntatekniset verkostot**

Konsultti saa lähtötietona nykytilanteen johtokartat. Maankäytön muuttuessa merkittävästi alueella, työssä tulee tarkastella suunnitteluvaiheen ja -tarkkuustason kannalta tarkoituksenmukaisella tarkkuudella alueen yhdyskuntateknisten verkostojen tilavaraukset. Tarkoituksena on varmistua siitä, että verkostoille varataan riittävät tilat suunnitelmassa. Huomioitava yhteensovittaminen maanalaisten ja maanpäällisen maailman kesken. Työssä tulee esittää vähintään sanallisesti yhdyskuntateknisten verkostojen tarkastelut.

#### **Tasaus ja tulvareitit**

Työssä tulee tarkastella alueellinen tasaus ja tulvareitit. Työssä tulee ottaa huomioon uuden maankäytön istuminen ympäristöön, niin että tasaus ja tulvareitit toimivat jatkossakin. Suunnitelmassa tulee esittää riittävät korkotasomenkinnät niin yleisillä alueilla kuin tonteillaakin. Ohjeelliset

# Vähähiilisuuden suunnittelu

Kilpailuehdotuksessa on esitetty vähähiilisuuden osalta ansiokasta visiointia ja lukuisia kiinnostavia, yksittäisiä ideoita. Itäväyän rakentaminen energiaväyläksi ja energiayhteisön muodostaminen ovat potentiaalia sisältäviä ideoita, joiden toteutettavuutta ja hyötysuhdetta tulisi tutkia tarkemmin. Energiaratkaisuissa tarkastelun laajentaminen kilpailualueen ulkopuolelle on tarpeellista.

Vähähiiliseen yhdyskuntakehitykseen ja rakentamiseen johtavien/ohjaavien ratkaisuiden kehittäminen tulee olla myös jatkosuunnittelussa merkittävässä roolissa ja sille tulee varata riittävä määrä suunnitteluresursseja (arvioidaan konsultin ehdotuksen perusteella). Jatkosuunnittelussa tulee keskittyä erityisesti ratkaisuiden vaikuttavuuden arviointiin ja todentamiseen.

Jatkosuunnittelun alkuvaiheessa järjestetään aiheesta erillinen työpaja, jossa mm. käydään läpi kilpailuehdotuksen ideoita ja pohditaan niiden kehityskelpoisuutta.