

**KATU-, LIIKENNEVÄYLÄ-, RATA-
JA PUISTOHANKKEIDEN
KÄSITTELYOHJEET**
Khs **XX.XX.2018**

Sisältö

TIIVISTELMÄ	3
1. JOHDANTO	5
OHJEEN SOVELTAMINEN	5
2. VASTUUTAHO	5
LIIKENNEHANKKEIDEN OHJAUSRYHMÄ (LIIKENNE-HOR).....	6
KAUPUNKIYMPÄRISTÖN TOIMIALARYHMÄ (KYMP-TOIMIALARYHMÄ).....	7
3. HANKKEEN TARPEEN MUODOSTUMINEN	7
4. HANKKEIDEN SUUNNITTELUVAIHEET JA LUOKITTELU	8
5. SUUNNITELMIEN HYVÄKSYNNÄN PÄÄTÖSVALTARAJAT	12
6. HANKKEIDEN KUSTANNUSOHJAUS	13
6.1 KUSTANNUSOHJAUS ERI VAIHEISSA	13
6.2 HANKKEEN KUSTANNUSARVION LAADINTA	14
7. KATU-, PUISTO- TAI MUU YLEISEN ALUEEN SUUNNITELMA	15
7.1 ALUSTAVAT TARKASTELUT, SUUNNITTELUPERIAATTEIDEN HYVÄKSYNTÄ	15
7.2 ASEMAKAAVAN LIIKENNESUUNNITTELU	16
7.3 KATUSUUNNITELMA.....	16
7.4 PUISTOSUUNNITELMA.....	18
7.5 HKL:N YKSITYISKOHTAINEN SUUNNITELMA	19
7.6 TAITORAKENTEIDEN SUUNNITTELU	20
7.7 RAKENNUSSUUNNITELMA	21
7.8 LIIKENTEENOHJAUSSUUNNITELMA JA PIENET LIIKENNEJÄRJESTELYT	21
8. PERIAATTEELLISESTI JA TALOUDELLISESTI MERKITTÄVÄ LIIKENTEeseen, VIHERALUEeseen TAI MUUHUN YLEISEEN ALUEeseen LIITTYVÄ SUUNNITELMA	22
8.1 ALUSTAVAT TARKASTELUT	22
8.2 YLEISSUUNNITELMA	23
8.3 HANKESUUNNITELMA	25
8.4 JATKOSUUNNITTELU.....	27
9. LIIKENNEVIRASTON / ELY-KESKUKSEN YHTEISHANKKEISIIN LIITTYVÄ SUUNNITTELU	28
9.1 YLEISSUUNNITELMA / ALUEVARAUSSUUNNITELMA	28
9.2 TIE- JA RATASUUNNITELMA.....	29
10. VUOROVAIKUTUS	30
11. RAKENTAMINEN	30
11.1 RAKENTAMISEN VALMISTELU	30
11.2 MÄÄRÄRAHAT JA NIIDEN SITOMINEN	30
11.3 RAKENTAMINEN	31
12. HANKEARVIOINTI	32

12.1	YLEISTÄ.....	32
12.2	PERIAATTEELLISESTI JA TALOUDELLISESTI MERKITTÄVIEN LIIKENNEHANKKEIDEN HANKEARVIOINTI	32
12.3	YHTEISKUNTATALOUDELLINEN ARVIOINTI, HYÖTY-KUSTANNUSANALYYSI.....	33
12.4	KAUPUNKITALOUDELLINEN ARVIOINTI, KOKONAISTALOUDELLISUUSTARKASTELUT	34
13	HANKKEIDEN KÄSITTELY TALOUSARVIOPROSESSISSA	38
13.1	TALOUSARVIO JA TALOUSSUUNNITELMA	38
13.2	10-VUOTINEN INVESTOINTIOHJELMA.....	38
13.3	LIIKENNEHANKKEIDEN TALOUSARVIOPROSESSI.....	39
	LÄHDELUETTELO	40
	LIITE 1. KESKEISET KÄSITTEET	42
	LIITE 2. JOUKKOLIIKENTEEEN LINJASTOSUUNNITTELU (HSL).....	49
	LIITE 3. OHJE INVESTOINTIESITYKSEN LAATIMISEEN.....	51
1.	JOHDANTO	53
2.	LASKENTAPERIAATTEET	54
2.1.	INVESTOINTIKATEGORIAM	54
2.2.	TUOTOT JA KUSTANNUKSET	54
2.3.	DISKONTTOKORKO.....	55
2.4.	INFLAATIO	55
2.5.	JÄÄNNÖSARVO.....	56
2.6.	LASKENTA-AIKA.....	56
3.	INVESTOINTILASKELMA.....	56
3.1.	INVESTOINTILASKELMAN LAATIMINEN	57
3.2.	OLETUSTEN DOKUMENTOINTI.....	57
4.	INVESTOINTIESITYS.....	57
5.	MUUT TARVITTAVAT ANALYYSIT	58
5.1.	RISKIARVIOINTI	58
5.2.	MUUT TAUSTA-ANALYYSIT	58
6.	PÄÄTÖKSENTEKOPROSESSI.....	58
	LIITE 1. INVESTOINTILASKELMAPOHJAT.....	60
	LIITE 2. INVESTOINTIESITYSMALLI.....	61

Tiivistelmä

Ohjeessa kuvataan erilaisiin katu-, liikenneväylä-, rata- ja puistohankkeisiin liittyvät suunnitteluvaiheet ja uuden johtamisjärjestelmän mukaisessa hallintosäännössä määritellyt eri suunnitelmien päätösvaltarajat sekä määritellään eri vaiheissa tehtävää kustannusohjausta ja hankkeen taloudellisten vaikutusten arviointia (hankearviointi). Lisäksi ohjeessa on kuvattu katu-, liikenneväylä-, rata- ja puistohankkeisiin liittyvät vastuutahot sekä eri tahojen yhteistoimintaa hankkeiden valmistelussa, suunnittelussa ja ohjaamisessa sekä kaupungin talousarvioon liittyvän investointiohjelman suunnittelussa.

Kaupunkiympäristön toimialalla (Kymp) on käytössä ohjetta täydentäviä ja tarkentavia suunnittelu- ja menettelytapaohjeita.

Kadut, puistot ja muut yleiset alueet rakennetaan asemakaavan pohjalta laadittavan katu- ja puistosuunnitelman sekä niiden pohjalta laadittavan rakennussuunnitelman perusteella. Tarvittaessa laaditaan suunnitelmia myös suunnittelualueeseen sisältyvistä taitorakenteista tai HKL:n toimintaan liittyvistä rakenteista, kuten raitioteistä. Katuverkon ja muiden yleisten alueiden rakentamisen taloudellisuutta arvioidaan yleensä osana kaavoituksen yhteydessä tehtävää aluekohtaista teknistaloudellista arviointia.

Hankkeen alkuvaiheessa tehdään asiantuntija-arvio hankkeen merkittävydestä. Tämä tarkoittaa, että Helsingin Satama, Helsingin seudun liikenne (HSL) –kuntayhtymä, kaupunginkanslia ja kaupunkiympäristön toimiala (ml. liikenneliikelaitos) yhteistyössä arvioivat, onko muodostumassa oleva hanke tavanomainen vai periaatteellisesti merkittävä. Periaatteellisesti ja taloudellisesti merkittävillä suunnitelmissa tarkoitetaan suunnitelmia ja selvityksiä, jotka ovat kaupungin kannalta strategisesti merkittäviä tai taloudellisen arvonsa, pitkän keston, kaupunkikuvallisen merkityksensä tai jonkin muun syyn takia kaupungin kannalta poikkeuksellisia.

Periaatteellisesti ja taloudellisesti merkittävistä suunnitelmista laaditaan ennen katu-, puisto- ja rakennussuunnittelua yleissuunnitelma, johon sisältyvän hankearvioinnin tarkoituksena on tuottaa tietoa hankkeiden vaikuttavuudesta, toteuttamiskelpoisuudesta ja kannattavuudesta niiden ohjelmoinnin ja päätöksenteon pohjaksi sekä maankäytön suunnittelua varten.

Liikennejärjestelmän ja seudun strategisen maankäytön kehittämisen tasolla hankkeiden taloudellisen näkökulman arviointia tehdään yhdessä HSL:n ja valtion kanssa mm. MAL-suunnitteluun liittyvässä yhteistyössä. Liikenneviraston yhteishankkeissa tehdään aina Liikenneviraston ohjeiden mukainen yhteiskuntataloudellinen arviointi yhteistyössä ELY-keskuksen kanssa.

Kaupungin periaatteellisesti ja taloudellisesti merkittävissä liikennehankkeissa Liikenneviraston ohjeiden mukainen yhteiskuntataloudellinen arviointi muodostaa osan hankearviointia. Kaupunkiseuduille sijoittuvilla joukkoliikennehankkeilla on kuitenkin arvioitu olevan vaikutuksia, jotka eivät välttämättä näy hyöty-kustannuslaskennassa. Tämän vuoksi kaupungin periaatteellisesti ja taloudellisesti merkittävissä liikennehankkeissa on hyöty-kustannuslaskentaa täydennettävä ns. kaupunkitaloudellisilla arvioilla, joiden tarkoituksena on hankkeiden laajempi arviointi kaupungille koituvien tulojen ja menojen näkökulmasta.

1. JOHDANTO

Käsittelyohjeen tavoitteena on parantaa katu-, liikenneväylä-, rata- ja puistohankkeiden sekä muiden julkisen ulkotilan hankkeiden ohjausta osana talousarvio- ja taloussuunnitelmajärjestelmää sekä saada nämä investoinnit systemaattisen päätöksenteon kohteeksi. Näin saadaan tietoa siitä, millaisiin investointi- ja käyttötalouden määrärahatarpeisiin kaupunki on tulevina vuosina sitoutunut.

Ohjeen soveltaminen

Ohje määrittelee katu-, liikenneväylä-, rata- ja puistohankkeiden sekä julkisen ulkotilan hankkeiden suunnitteluvaiheet ja niiden pääsisällön, suunnitelmien käsittelytavan ja päätösvaltarajat. Lisäksi ohjeessa kuvataan hankkeen kustannusohjausta ja eri suunnitteluvaiheissa tehtävää taloudellisten vaikutusten arviointia.

Hankkeiden hyväksymisen yhteydessä otetaan huomioon taloudellisten vaikutusten lisäksi kaupunkikehitykselliset vaikutukset, vaikutukset kaupungin tavoitteiden saavuttamiseen sekä ympäristö- ym. vaikutukset, joiden kuvaaminen ei kuitenkaan kuulu tämän ohjeen piiriin.

Ohjeen liitteenä esitetyt päätösprosessikaaviot ovat yleispiirteisiä. Niissä ei ole esitetty kaikkia hankkeisiin liittyviä sidosryhmiä ja tapauskohtaisia erityispiirteitä.

Ohje ei koske tilahankkeita eikä liikunta-alueita, joiden suunnitteluprosessi ja päätösvaltarajat määritellään tilahankkeiden käsittelyohjeessa (Khs 14.12.2015). Tilahankkeiden käsittelyohje on tarkoitus päivittää vuoden 2018 aikana.

Kaupunkiympäristön toimialalla (Kymp) on käytössä tätä ohjetta täydentäviä ja tarkentavia suunnittelu- ja menettelytapaohjeita kuten katu- ja puistosuunnitelmien laadinnassa noudatettava Yhteinen kunnallistekninen työmaa -yhteistoimintasopimus (2017).

Ohjeen keskeiset käsitteet selitetään liitteessä 1.

2. VASTUUTAHOT

Kaupunkiympäristön toimialan maankäyttö ja kaupunkirakenne (Maka) - palvelukokonaisuuteen kuuluva liikenne- ja katusuunnittelu (Like) -palvelu vastaa liikenne- ja katusuunnittelusta, liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyvien tehtävien koordinoinnista sekä yleisten alueiden investointien ohjelmoinnista. Samassa palvelukokonaisuudessa toimiva kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu (Kamu) -palvelu vas-

taa viheraluejärjestelmä-, alue- ja puistosuunnittelusta sekä luonnon monimuotoisuuden edistämisestä. Palvelu vastaa myös ulkoliikunta-alueiden suunnittelusta.

Kaupunkiympäristön toimialan rakennukset ja yleiset alueet (Rya) - palvelukokonaisuuteen kuuluva rakennetun omaisuuden hallinta (Roha) -palvelu vastaa katu- ja puisto-omaisuuden hallinnasta. Saman palvelukokonaisuuden alla toimiva ylläpito (Ylpi) -palvelu ylläpitää katu- ja viheralueita ja rakennuttaminen (Rake) - palvelu toteuttaa katu- ja viheralueisiin liittyviä hankkeita.

Kaupunkiympäristön toimialaan kuuluva liikenneliikelaitos (HKL) huolehtii metroliikenteestä, raitioliikenteestä ja joukkoliikenteenä järjestetystä vesiliikenteestä sekä näihin liittyvästä joukkoliikenneinfrastruktuurista.

Kaupungin keskushallintoon kuuluvan kaupunginkanslian talous- ja suunnitteluosasto (Taso) huolehtii mm. kaupungin talouden ja toiminnan ohjauksesta ja kaupungin strategian valmistelusta sekä aluerakentamisprojektien suunnittelun ja toteutuksen ohjauksesta.

Helsingin Satama Oy (Satama) johtaa ja kehittää satamatoimintaa yhteistyössä eri toimijoiden kanssa, tarjoaa sille puitteet sekä tuottaa kokonaisuutta tukevia palveluja. Helsingin Satama Oy osallistuu satamatoimintoihin liittyen kaupungin liikennehankkeiden suunnitteluun yhteistyössä kaupungin palvelualueiden ja liikenneliikelaitoksen kanssa.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) vastaa joukkoliikenteen suunnittelusta ja kehittämisestä pääkaupunkiseudulla sekä Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta. HSL mm. suunnittelee reitit ja hankkii joukkoliikennepalvelut. HSL vastaa myös matkustajaviestinnästä sekä myy ja tarkastaa matkaliput.

Liikenneviraston yhteishankkeissa suunnittelu ja rakentaminen tehdään yhteistyössä ELY-keskuksen kanssa.

Liikennehankkeiden ohjausryhmä (Liikenne-HOR)

Liikennehankkeiden ohjausryhmän tehtävänä on vahvistaa eri tahojen yhteistyötä merkittävimpien liikennehankkeiden valmistelussa, suunnittelussa ja ohjaamisessa sekä kaupungin talousarvioon liittyvän investointiohjelman suunnittelussa.

Liikenne-HOR-ryhmän työhön osallistuvat HKL, HSL, Kanslia, Kympp/Maka sekä Satama. Ryhmän koollekutsujana toimii Kanslia/Taso.

Ryhmässä käsitellään eri suunnitteluvaiheissa olevia isoimpia ja strategisesti merkittävimpiä liikennehankkeita. Hankkeiden seurannalla vahvistetaan kokonaiskuvan

muodostamista käynnissä olevista ja tulevaisuudessa suunniteltavista uusista liikenehankkeista sekä niiden vaikutuksista kaupungin investointitarpeisiin ja käyttötalouteen.

Liikenne-HOR-ryhmässä sovitaan tarvittaessa katu-, liikenneväylä-, rata- ja puistohankkeiden talousarviovalmisteluun liittyen yhteinen näkemys lauta- tai johtokunnalle, kaupunginhallitukselle ja kaupunginvaltuustolle esitettävästä hankkeiden toteuttamisjärjestyksestä.

Kaupunkiympäristön toimialaryhmä (Kymp-toimialaryhmä)

Toimialaryhmä on Kymp-toimialan ja Kanslian yhteisvalmisteluryhmä, joka seuraa toimialaan liittyviä ja toimialalla valmisteluun tulevia asioita, tukee asioiden valmistelua ja toimii yhteisvalmistelun alustana.

Toimialaryhmässä pyritään mahdollisimman varhaisessa vaiheessa tunnistamaan kaupungin strategian ja kaupunkikehityksen kannalta merkittävät liikenteen ja julkisen ulkotilan kehitystarpeet ja -hankkeet sekä niiden vaatima suunnittelu- ja päätöksentekoprosessi.

3. HANKKEEN TARPEEN MUODOSTUMINEN

Helsingin kaupungin ja pääkaupunkiseudun strategisessa suunnittelussa tunnistetaan maankäyttöön, väestöön, palvelurakenteeseen, liikkumistottumuksiin jne. liittyviä muutoksia. Tunnistamisen yhteydessä kuvataan uusien liikenneyhteyksien tarpeet ja vanhojen yhteyksien muutostarpeet.

Isoimpien hankkeiden tarve tunnistetaan yleensä koko kaupunkia koskevan strategisen suunnittelun yhteydessä. Pienemmät hankkeet muodostuvat tarkemman suunnittelun, kuten asemakaavoituksen yhteydessä. Puistorakentamisen tarve tunnistetaan yleensä kaavoituksen yhteydessä.

Tarve liikennejärjestelmän kehittämiseksi voi tulla esiin useaa eri kautta, esimerkiksi:

- kaupungin strategiasta
- AM-ohjelmasta (Helsingin kaupungin asumisen ja siihen liittyvän maankäytön toteutusohjelma)
- seudun MAL (maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelu) -prosessista
- sopimuksista valtion ja muiden tahojen kanssa
- yleiskaavasta
- osayleis- ja asemakaavoista
- aluerakentamisen suunnitelmista
- HSL:n linjastosuunnitelmista

- erilaisista selvityksistä, toimenpideohjelmista, aloitteista, toiminnallisista tarpeista kuten kunto- ja käytettävyyssarvioista sekä kaupungin tytäryhtiöiden tai ns. kolmansien osapuolien tarpeista jne.

Kaupunkistrategian tavoitteisiin ja tehtäviin voi sisältyä useita liikennehankkeita koskevia linjauksia, jotka kaupunginvaltuusto päättää valtuustokaudeksi kerrallaan. Kaupungin toimialat ja liikelaitokset edistävät toiminnallaan kaupunkistrategian eri tavoitteiden toteutumista.

Kaupunkistrategian lisäksi kaupungin eri organisaatioissa on käytössä toimintaa ohjaavia kehittämis- ja toimenpideohjelmia, joiden mukaisia tavoitteita ja linjauksia organisaatiot edistävät kaupungin kehittämisessä (esim. Helsingin liikkumisen kehittämisohjelma ja Helsinki Suomen yritysmyönteisin kaupunki -toimenpideohjelma).

Kaupungin maankäyttöön ja liikenteeseen liittyvässä toiminnassa toteutetaan mm. seuraavia valtion ja Helsingin seudun kuntien suunnitelmia ja sopimuksia:

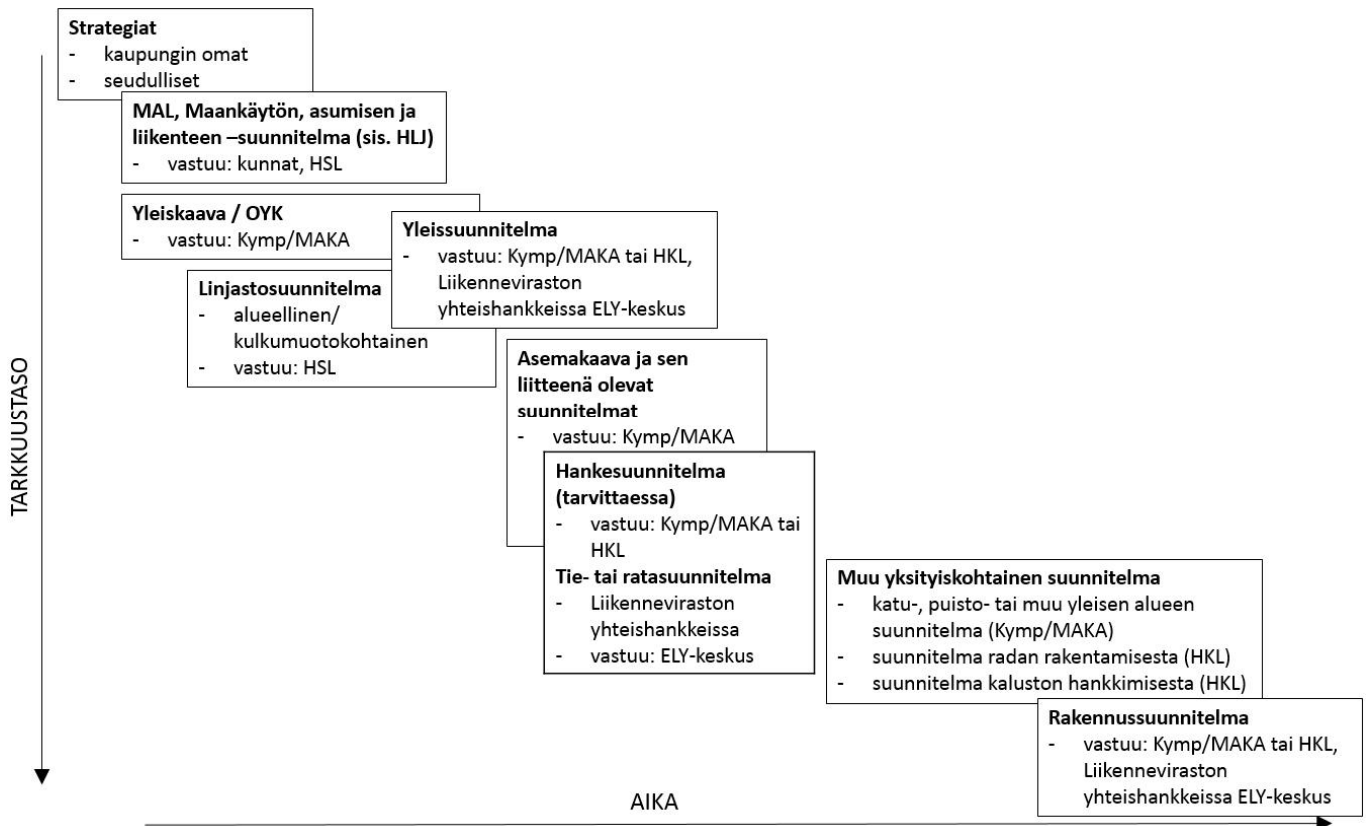
- valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus (MAL-sopimus) ja
- maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma (MAL-suunnitelma), joka jatkoksa yhdistää
 - Helsingin seudun maankäyttösuunnitelman (MASU)
 - Helsingin seudun yhteisen asuntopolitiikan ja
 - Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ).

Seudullisten strategisten maankäytön ja liikenteen suunnitelmien kokonaisuudessa esitellään yleispiirteinen näkemys Helsingin seudun tulevasta yhdyskuntarakenteesta ja liikennejärjestelmästä.

Katu-, liikenneväylä-, rata- ja puistohankkeet kytkeytyvät asumisen ja siihen liittyvään maankäytön toteutusohjelmaan (AM-ohjelma). Valtuustokausittain laadittava ohjelma ohjaa Helsingissä asumisen pitkäjänteistä suunnittelua ja täsmentää Helsingin kaupungin osalta MAL-sopimusta. Hankkeiden tarve voi syntyä myös HSL:n vastuulla olevan joukkoliikenteen linjastosuunnittelun yhteydessä. Joukkoliikenteen linjastosuunnittelua kuvataan liitteessä 2.

4 HANKKEIDEN SUUNNITTELUVAIHEET JA LUOKITTELU

Hankkeisiin mahdollisesti sisältyviä suunnitteluvaiheita esitetään yleispiirteisesti kuvassa 1. Siinä kuvataan eri suunnitteluvaiheiden asema toisiinsa nähden sekä ajallisesti että suunnitelman tarkkuustason perusteella. Suunnitelmia ja niihin liittyviä strategioita ja kaavoja laaditaan osittain samanaikaisesti.



Kuva 1. Hankkeisiin liittyvät suunnitteluvaiheet

Suunnitteluvaiheiden tarve ja sisältö vaihtelevat hankkeiden mukaan. Hankkeet voidaan luokitella taulukossa 1 esitetyn mukaisesti sisällön ja suunnittelun laajuuden perusteella.

Taulukko 1. Hankkeiden luokittelu ja suunnitteluvaiheet

	Merkitykseltään vähäinen yksittäinen liikennejärjestely (kaavio liitteenä x)	Katu-, puisto- tai muu yleisen alueen suunnitelma		Periaatteellisesti ja taloudellisesti merkittävä liikenteeseen, viheralueeseen tai muuhun yleiseen alueeseen liittyvä suunnitelma (kaavio liitteenä x)	Liikenneviraston / ELY-keskuksen yhteishankkeisiin liittyvä suunnitelma
		Ilman kaavaa etenevä (kaavio liitteenä x)	Kaavaan liittyvä (kaavio liitteenä x)		
Alustavat tarkastelut	x	x	x	x	
Esiselvitykset					x (tarvittaessa)
Suunnitteluperiaatteiden hyväksyntä		x (tarvittaessa)		x (tarvittaessa)	x (tarvittaessa)
Yleissuunnitelma / yhteishankkeissa aluevaraus-suunnitelma				x	x (tarvittaessa)
Hankesuunnitelma				x (tarvittaessa)	x
Asemakaava, suunnitelma kaavan liiteaineistona			x	x	
Katu-, puisto- tai muun yleisen alueen suunnitelma, HKL:n yksityiskohtainen suunnitelma, taitorakenteiden suunnitelmat		x	x	x	
Liikennejärjestelysuunnitelma	x				
Tie- tai rata-suunnitelma					x (tarvittaessa)
Rakennussuunnitelma	x	x	x	x	x

Kadut, puistot ja muut yleiset alueet rakennetaan asemakaavan pohjalta laadittavan katu- ja puistosuunnitelman perusteella. Tarvittaessa laaditaan suunnitelmia myös taitorakenteista tai HKL:n toimintaan liittyvistä rakenteista, kuten raitioteistä. Kaavaan liittyvää suunnittelu- ja päätöksentekoprosessia kuvataan yksityiskohtaisesti luvussa 7 ja ohjeen liitteenä 6 olevassa kaaviossa. Ilman kaavamuutosta etenevän suunnitelman suunnittelu- ja päätöksentekoprosessia kuvataan ohjeen liitteenä 6 olevassa kaaviossa. Periaatteellisesti ja taloudellisesti merkittäviin suunnitelmiin liittyvä suunnittelu- ja päätöksentekoprosessi esitetään yksityiskohtaisesti luvussa 8 ja ohjeen liitteenä 7 olevassa kaaviossa.

Periaatteellisesti ja taloudellisesti merkittävillä suunnitelmissa tarkoitetaan suunnitelmia ja selvityksiä, jotka ovat kaupungin kannalta strategisesti merkittäviä tai taloudellisen arvonsa, pitkän keston, kaupunkikuvallisen merkityksensä tai jonkin muun syyn takia kaupungin kannalta poikkeuksellisia.

Liikenneviraston yhteishankkeiden suunnittelu sisältää taulukossa 1 esitetyn mukaisesti esiselvitykset, yleissuunnitelman / aluevaraussuunnitelman, tie- tai ratasuunnitelman ja rakennussuunnitelman. Kaupungin roolia Liikenneviraston / ELY-keskuksen yhteishankkeisiin liittyvässä suunnittelussa kuvataan luvussa 9.

Kunkin hankkeen alussa tehdään alustavia tarkasteluja, joiden tarkoituksena on riittävien lähtötietojen tuottaminen varsinaista suunnittelua varten.

Alustavien tarkastelujen yhteydessä tehdään asiantuntija-arvio hankkeen merkittävyydestä. Tämä tarkoittaa, että yhteistyössä arvioidaan, onko muodostumassa oleva hanke tavanomainen vai periaatteellisesti merkittävä. Arvio hankkeen merkittävyydestä tehdään pääsääntöisesti yhteisvalmistelua koordinoivassa Kymp-toimialaryhmässä ja liikenneasioissa Liikenne-HOR -ryhmässä. Hankkeen merkittävyydellä on taulukossa 1 esitetyn mukaisesti vaikutus suunnitteluprosessin vaiheistukseen ja päätösmenettelyyn.

Periaatteellisesti ja taloudellisesti merkittävien suunnitelmien ja ilman kaavamuutosta etenevien katu-, puisto- tai muun yleisen alueen suunnitelmien osalta voidaan jo hankkeen merkittävyyden arvioinnin yhteydessä todeta tarve erillisten suunnitteluperiaatteiden hyväksynnälle.

Erillinen suunnitteluperiaatteiden hyväksyntä voi tulla kysymykseen esimerkiksi silloin, kun hanke on alueellisesti, kaupunkirakenteellisesti tai taloudellisilta tai muilta vaikutuksiltaan laajakantoinen, jollakin tavoin poikkeuksellinen taikka jos siihen tunnistetaan liittyvän eri sidosryhmien eriäviä intressejä. Suunnitteluperiaatteiden hyväksynnällä pyritään varmistamaan, että hankkeen keskeisillä linjauksilla on suunnittelutyöhön ryhdyttäessä päättäjien hyväksyntä. Esimerkkinä tällaisesta hankkeesta voisi olla kadun muuttaminen joukkoliikennekaduksi.

Suunnitteluperiaatteet hyväksytetään hankkeen luonteesta riippuen kaupunginvaltuustossa, kaupunginhallituksessa taikka kaupunkiympäristölautakunnassa tai liikenneliikelaitoksen johtokunnassa.

Periaatteellisesti ja taloudellisesti merkittävistä suunnitelmista laaditaan ennen katu- ja rakennussuunnittelua yleissuunnitelma ja tarvittaessa sitä tarkentava hankesuunnitelma, jotta päätöksenteon pohjaksi saadaan riittävät tiedot hankkeen vaikuttavuudesta, toteuttamiskelpoisuudesta ja kannattavuudesta.

5 SUUNNITELMIEN HYVÄKSYNNÄN PÄÄTÖSVALTARAJAT

Suunnitelman hyväksyntätaho riippuu sen arvonlisäverottomasta kustannusarviosta kuvassa 2 esitetyn mukaisesti.

Suunnitelma Hyväksyjä

Alv. 0 %

	Alle 1 M€	Alle 5 M€	5–10 M€	Yli 10 M€
Yleissuunnitelma	Kylk / HKLjk		Khs ¹	Kvsto
Hankesuunnitelma²	Kylk / HKLjk		Khs	Kvsto
Tie- / ratasuunnitelma	Kymp / Like laatii yhteistyössä Liikenneviraston (ELY-keskus) kanssa, Khs antaa lausunnon			
Toteutus- / yhteistyösopimus³	Maankäyttöjohtaja / Kylk ⁴		Khs	Kvsto
Muu yksityiskohtainen suunnitelma (HKL)	Tj	HKLjk	Khs	Kvsto
Katu-, puisto- tai muu yleisen alueen suunnitelma	Kylk (Maankäyttöjohtaja hyväksyy taloudellisesti tai periaatteellisesti vähäiset suunnitelmat)			
Urakkahinta	Kylk valtuuttaa katu-, puisto- tai muun yleisen alueen suunnitelman hyväksymisen yhteydessä viranhaltijan tekemään hankinnat suunnitelman kustannusarvioon saakka.			

¹ Liikenneviraston yhteishankkeissa Khs antaa lausunnon yleissuunnitelmasta.

² Laaditaan periaatteellisesti ja taloudellisesti merkittävistä hankkeista, viedään päätöksentekoon mikäli poikkeaa hyväksytystä yleissuunnitelmasta..

³ Toteutus-/yhteistyösopimus rinnastetaan hallintosäännössä mainittuun hankesuunnitelmaan.

⁴ Sovelletaan kulloinkin voimassa olevia hankintavaltuuksia.

Kuva 2. Suunnitelmien hyväksymisrajat

Kaupunginvaltuusto (Kvsto) päättää hallintosäännön mukaisesti kaupungin hankkeita koskevista hankesuunnitelmista, kun kustannusarvio ylittää 10 miljoonaa euroa. Kustannusarvioltaan 5 – 10 milj. euron hankkeita koskevat suunnitelmat hyväksytään

kaupunginhallituksessa. Kaupunginhallitus (Khs) on vahvistanut kaupunkiympäristölautakunnalle (Kylk) ja liikenneliikelaitoksen johtokunnalle (HKL-jk) toimivallan päättää kustannusarvioltaan enintään 5 milj. euroa olevien suunnitelmien hyväksymisestä.

Poikkeuksena edellä esitettyyn ovat katu-, puisto- tai muun yleisen alueen suunnitelmat, joiden hyväksyntää koskeva toimivalta on hallintosäännössä osoitettu Kylk:lle. Hallintosäännön mukaan maankäyttöjohtaja hyväksyy merkitykseltään vähäiset katu- ja puistosuunnitelmat.

Liikenneviraston yhteishankkeina toteutettavat maanteiden yleis- sekä tie- ja rata-suunnitelmat poikkeavat edellä kuvatuista päätösvaltarajoista siten, että suunnitelmat laaditaan yhteisvalmisteluna Liikenneviraston / ELY-keskuksen kanssa ja kaupunginhallitus antaa niistä lausunnon. Kaupunki varaa talousarvion investointiohjelmassa määrärahat yhteishankkeiden toteuttamiseen. Suunnitteluvaiheen käynnistämiseksi laaditaan suunnittelusopimus, jonka kaupungin puolelta allekirjoittaa maankäyttöjohtaja.

Tie- ja ratasuunnitelman mukaisesta toteutuksesta ja kustannusjaosta laaditaan kaupungin ja valtion kesken toteutussopimus. Toteutussopimuksen hyväksyntä rinnastetaan hallintosäännössä mainittuun hankesuunnitelmaan ja viedään kuvassa 2 esitetyn mukaisesti kustannusarviostaan riippuen asianmukaisen toimitelimen hyväksyttäväksi.

Kaikkien toimitelinten päätösten osalta on voimassa hallintosäännön mukainen otto-oikeus, jonka mukaan ylempi toimitelin tai viranhaltija voi ottaa käsiteltäväkseen asian, jossa sen alainen toimitelin tai viranhaltija on tehnyt päätöksen.

6 HANKKEIDEN KUSTANNUSOHJAUS

6.1 Kustannusohjaus eri vaiheissa

Kustannusohjauksen tavoitteena on hankkeen hallittu hinta- / laatusuhde, mikä tarkoittaa hankkeen kustannusten tarkastelua suhteessa sen kaupunkikehityksellisiin ja liikenteellisiin vaikutuksiin. Kussakin suunnitteluvaiheessa on varattava riittävästi aikaa ja osaavat resurssit kustannusarvioiden laatimiseen. Kaupunkikehityksellisesti, liikenteellisesti ja taloudellisesti optimaalisen ratkaisun löytäminen edellyttää, että suunnittelutyössä ollaan jatkuvasti selvillä suunnitteluratkaisujen ja niiden vaihtoehtojen vaikutuksista kustannuksiin. Suunnitelmaselostuksissa tulee esittää perustelut suunnitelmaratkaisuille ja tehtyjen valintojen vaikutukset kustannuksiin.

Katuihin, puistoihin ja muihin yleisiin alueisiin liittyvää suunnittelua ohjataan suunnittelun aluksi laaditun hankeohjelman mukaisesti. Hankkeen tavoitehinta määritellään hankkeen laajuuden ja alustavan laatutason perusteella ja kirjataan hankeohjelmaan. Hintatietoa muista vastaavista hankkeista tulee käyttää vertailuhintatietona, kun se on mahdollista. Tavoitehinnan tulee ohjata suunnittelua seuraavissa suunnitteluvaiheissa ja merkittävän poikkeamisen tavoitehinnasta on oltava perusteltua. Katusuunnitelman hyväksymisen yhteydessä esitetään hankkeen toteutusedellytykset kaupungin 10-vuotisessa investointiohjelmassa ja tarvittaessa todetaan rahoituksellisten edellytysten vaikutus hankkeen toteutusaikatauluun.

Periaatteellisesti ja taloudellisesti merkittävässä hankkeissa arvioidaan hankkeen kokonaistaloudellisuutta luvussa 12 kuvatun hankearvioinnin avulla. Hankearviointia tehdään alustavien tarkastelujen aikana sekä yleis- ja hankesuunnitteluvaiheessa. Eri vaihtoehtojen kannattavuuden, vaikuttavuuden ja toteutettavuuden arvioinnilla voidaan tunnistaa toteuttamiskelpoisimmat jatkosuunnittelua varten.

Viimeistään yleissuunnitelmavaiheen lopussa asetetaan valittavaksi esitettävälle vaihtoehdolle tavoitehinta, joka muodostuu hankkeen sisällön perusteella laadittavasta hankeosalaskennasta. Tavoitehinta päätetään jatkosuunnittelua ja toteutusta ohjaavaksi enimmäishinnaksi yleissuunnitelman hyväksymisen yhteydessä. Enimmäishintapäätöksen yhteydessä varmistetaan hankkeen toteutusedellytykset kaupungin 10-vuotisessa investointiohjelmassa ja tarvittaessa todetaan rahoituksellisten edellytysten vaikutus toteutusaikatauluun.

Periaatteellisesti ja taloudellisesti merkittävien hankkeiden jatkosuunnittelua ja rakentamista ohjataan asetetun enimmäishinnan mukaisesti ja hankkeen projektinjohto vastaa hankkeen suunnittelusta, kustannusohjauksesta ja -seurannasta siten, että asetettu enimmäishinta ei ylitä.

6.2 Hankkeen kustannusarvion laadinta

Kustannusarvio laaditaan hankkeen jokaisessa vaiheessa siten, että kaikki laskelmat ja niissä käytetyt lähtötiedot dokumentoidaan, perustellaan ja tallennetaan mahdollista myöhempää tarkastelua varten. Tavoitteena on asteittain tarkentuvan kustannusarvion laatiminen. Laadittavia kustannusarvioita verrataan aikaisemmissa tarkasteluissa ja suunnitelmissa määritettyihin kustannusarvioihin ja mahdolliset poikkeamat eritellään. Kustannusarvio tulee laatia vakiintuneita laskentamenetelmiä (esim. hankeosa- ja rakennusosalaskenta) käyttäen. Kustannusten riskiarvio pienenee suunnitelmien tarkentuessa.

Jo suunnittelun alkuvaiheessa pyritään kustannusarvioiden laadinnassa ottamaan huomioon kaikki kustannustekijät ja varautumaan mahdollisiin suunnitelma- ja kustannusmuutoksiin. Siten esimerkiksi kaavoitusvaiheessa tehtävässä suunnittelussa

hankkeen kustannusarvioon on sisällytettävä kaikki hankkeen toteuttamisesta kaupungille aiheutuvat kustannukset mukaan lukien maanpinnan alaiset rakenteet, katu-
puiden uusimiset ym. vastuutahoittain eriteltynä.

Periaatteellisesti ja taloudellisesti merkittävien hankkeiden suunnitelmia hyväksyttäessä tulee esittää hankkeen investointikustannukset kokonaisuudessaan sisältäen infran lisäksi myös mahdolliset tuotantoinvestoinnit (laitteet, kalusto, varikko). Lisäksi eritellään hankkeen vaikutukset käyttötalouteen, millä tarkoitetaan hankkeesta aiheutuvia ylläpito- ja liikennöintikustannuksia. Käyttötalousvaikutusten arviointia kuvataan yksityiskohtaisemmin luvussa 13.

Kustannusarvioita kulloinkin esitettäessä on todettava ne kustannuserät, jotka eivät sisälly tai joita ei ole voitu arvioida ko. suunnitteluvaiheessa. Eri suunnitelmavaiheissa laadittavat kustannusarviot tulee sitoa indeksiin.

7 KATU-, PUISTO- TAI MUU YLEISEN ALUEEN SUUNNITELMA

Kadut, puistot ja muut yleiset alueet rakennetaan katu- ja puistosuunnitelman tai muun yleisen alueen suunnitelman perusteella. Suunnitelma voidaan tehdä voimassa olevaan asemakaavaan pohjautuen tai samanaikaisesti asemakaavan laatimisprosessiin kytkeytyen. Tarvittaessa laaditaan suunnitelmia myös taitorakenteista tai HKL:n toimintaan liittyvistä rakenteista, kuten raitioteistä.

7.1 Alustavat tarkastelut, suunnitteluperiaatteiden hyväksyntä

Alustavien tarkasteluiden tarkoituksena on riittävien lähtötietojen tuottaminen varsinaista suunnittelua varten. Kympp/Like tuottaa tarvittaessa yhteistyössä HKL:n ja HSL:n kanssa katuverkkoon liittyvän liikennesuunnittelun alustavat perustiedot (laajuus, laatutaso, alustavat kustannukset ja aikataulutavoite). Alustavat tarkastelut tehdään myös merkittävien puistojen peruskorjausten yhteydessä.

Alustavien tarkastelujen aikana tehdään asiantuntija-arvio hankkeen merkittävydestä ja tulevasta päätöksentekoprosessista luvussa 4 kuvatun mukaisesti. Hankkeen merkittävyuden arvioinnin yhteydessä voidaan myös todeta tarve suunnitteluperiaatteiden hyväksynnälle.

Ilman kaavamuutosta etenevien ja vaikutuksiltaan merkittävien (esimerkiksi kadun käyttötarkoituksen muutos) suunnitelmien osalta tulee harkita erillisten suunnitteluperiaatteiden hyväksyttämistä.

7.2 Asemakaavan liikennesuunnittelu

Asemakaavan laatimisen yhteydessä laadittava liikennesuunnitelma viedään asemakaavan liitteenä päätöksentekoon. Liikennesuunnitelmasta ei tehdä erillistä päätöstä.

Asemakaava ja siihen liittyvä liikennesuunnitelma asetetaan nähtäville ennen päätöksentekoa. Mahdollisten muistutusten ja lausuntojen jälkeen tehdään tarvittavat muutokset ennen asemakaavan hyväksymistä.

Asemakaavan liikennesuunnitelma viedään vuorovaikutusprosessiin asemakaavan vuorovaikutuksen yhteydessä. Vuorovaikutusta toteutetaan myös katu- ja puistosuunnittelun aikana. Suunnitelmien MRA:n mukainen nähtävilläolo järjestetään erillisenä vaiheena kohdassa 7.3 tai 7.4 kuvatun mukaisesti.

Liikennesuunnitelmassa esitetään eri liikennemuotojen tilavaraukset katualueelle. Asemakaavan yhteydessä tehtävä liikennesuunnitelma laaditaan aina tapauskohtaisesti ja siinä esitettävien asioiden tarkkuus määräytyy kaavassa esitettyjen asioiden mukaan.

Liikennesuunnitelman pohjalta laaditaan hankeohjelma, jossa esitetään toimenpiteet ja kustannukset eriteltynä toimijoittain. Hankeohjelman laatimisesta vastaa Kymp/Like.

Asemakaavan perusteella laaditaan katusuunnitelmat sisältäen tarvittavat taitorakenteiden suunnitelmat sekä HKL:n yksityiskohtaiset suunnitelmat.

7.3 Katusuunnitelma

Katusuunnitelma on maankäyttö- ja rakennusasetuksen (MRA) 41 §:n mukainen suunnitelma, joka koostuu suunnitelmapiirustuksesta, -selostuksesta ja kustannusarviosta.

Katusuunnitelma perustuu asemakaavaan sekä perusparannus- tai liikennejärjestelytarpeeseen. Lähtötietona on kohteesta Kymp/Maka:ssa laadittu hankeohjelma, jossa on määritelty kohteen laajuus, laatutaso ja kustannustaso (tavoitehinta).

Kustannusohjaus ja vastuutaho

Kustannuksia ohjataan suunnittelun alussa päivitettyssä hankeohjelmassa määritetyn tavoitehinnan mukaiseksi. Tarvittaessa katusuunnitelmavaiheessa tarkistetaan laadittua hankeohjelmaa.

Katusuunnitelman laadinnasta vastaa Kympp/Like. Suunnittelun aikana tehdään yhteistyötä HKL:n, kaupungin eri toimialojen, asukkaiden, operaattoreiden ja kolmansien osapuolten, kuten kiinteistöjen, kanssa. Suunnittelussa noudatetaan Yhteinen kunnallistekninen työmaa -sopimusta.

Katusuunnitelman hyväksyminen

Taloudellisesti tai periaatteellisesti vähäisten katusuunnitelmien hyväksymisestä päättää maankäyttöjohtaja hallintosäännön mukaisesti. Muutoin Kympp vastaa katusuunnitelmien hyväksymisestä.

Katusuunnitelma voidaan hyväksyä, kun asemakaava on saanut lainvoiman. Katusuunnitelmaehdotuksesta ei erikseen pyydetä lausuntoja, mutta se on MRA:n mukaisesti nähtävillä 14 vuorokautta, jolloin asianosaisilla on mahdollisuus jättää muistutus lautakunnalle.

Katusuunnitelma on valituskelpoinen asiakirja.

Perusparantaminen ja liikennejärjestelyt

Perusparannushanke voi muodostua kadun tai kunnallisteknisten järjestelmien peruskorjaustarpeesta tai käyttötarkoituksen muutostarpeesta. Käyttötarkoituksen muutoksia ovat erilaiset liikennejärjestelymuutokset kuten pyörätiet/kaistat, raitiotielinjat, tms.

Katusuunnitelma laaditaan peruskorjauskohteissa, joissa jo rakennetun kadun käyttötarkoitus muuttuu merkittävästi ja joilla on vaikutusta poikkileikkaukseen, kadun korkeusasemaan ja/tai kadun ylläpidon velvoitteisiin kiinteistöille.

Katusuunnitelmaa ei ole tarpeen laatia pienistä liikennejärjestely- ja peruskorjauskohteista.

Peruskorjaushankkeisiin liittyvä hankeohjelma laaditaan Kympp/Kamu:ssa ja liikennejärjestelyihin liittyvä hankeohjelma Kympp/Like:ssä.

Liikennejärjestelykohteissa lähtötietona on liikennejärjestelyehdotus ja sitä vastaava alustava hankeohjelma, jossa on määriteltä kohteen laajuus, laatutaso ja kustannustaso (tavoitehinta). Liikennejärjestelykohteista laaditaan pääsääntöisesti rakennussuunnitelma lukuun ottamatta liikennemerkkipäätöksiä.

7.4 Puistosuunnitelma

Puistosuunnitelma perustuu asemakaavaan. Lisäksi lähtötietona on kohteesta laadittu hankeohjelma, jossa on määritelty kohteen laajuus, laatutaso ja kustannustaso (tavoitehinta). Hankeohjelma laaditaan Kymp/Kamu:ssa jo asemakaavavaiheessa.

Puistosuunnitelma laaditaan uusista puistoista sekä niistä peruskorjauskohteista, joissa puistoon esitetään merkittäviä muutoksia kuten toiminnallisia muutoksia tai puisto kokonaisuudessaan vaatii kunnostamista turvallisuuden, toimivuuden, kulttuurihistoriallisen arvon tai viihtyisyyden takia.

Isoissa ja merkittävässä puistohankkeissa laaditaan tarvittaessa yleissuunnitelma hankkeen yksityiskohtaisemman suunnittelun ohjeeksi. Yleissuunnitelman tarve määritetään alustavien tarkastelujen aikana kohdassa 7.1 kuvatun mukaisesti.

Kustannusohjaus ja vastuutaho

Puistosuunnitelman laadinnasta vastaa Kymp/Kamu. Suunnittelun aikana tehdään yhteistyötä kaupungin eri toimialojen, asukkaiden, operaattoreiden ja kolmansien osapuolten, kuten kiinteistöjen, kanssa. Suunnittelussa noudatetaan Yhteinen kunnallistekninen työmaa -sopimusta.

Puistosuunnittelussa kustannuksia ohjataan hankeohjelmassa määritetyn tavoitehinnan mukaiseksi. Tarvittaessa puistosuunnitelmavaiheessa laadittua hankeohjelmaa päivitetään vastaamaan hankkeen muuttuneita tarpeita sekä ohjaamaan jatkosuunnittelua.

Puistosuunnitelman hyväksyminen

Taloudellisesti tai periaatteellisesti vähäisten puistosuunnitelmien hyväksymisestä päättää maankäyttöjohtaja hallintosäännön mukaisesti. Muutoin Kylk vastaa puistosuunnitelmien hyväksymisestä.

Puistosuunnitelmaluonnoksen esilläolo on 14 vuorokautta. Esilläoloaikana on mahdollista antaa mielipide.

Lisäksi puistosuunnitelmilla, joilla on erityistä merkitystä puistoon rajautuvien alueiden kiinteistön omistajien tai haltijoiden, alueen käyttäjien tai ympäristökuvan kannalta, on sama 14 vuorokauden nähtävilläoloaika kuin katusuunnitelmilla. Nähtävilläoloaikana on mahdollista antaa muistutus Kylk:lle. Puistosuunnitelmista ei yleensä pyydetä lausuntoja.

Puistosuunnitelman osana laaditaan tarvittavat taitorakenteita koskevat suunnitelmat kohdassa 7.6 kuvatun mukaisesti.

7.5 HKL:n yksityiskohtainen suunnitelma

HKL:n yksityiskohtaisella suunnitelmalla tarkoitetaan suunnitelmaa, jonka HKL laatii omaan toimialaansa kuuluvasta osasta, ja jonka hyväksyminen on lupa käynnistää hankkeen toteuttaminen ja käyttää talousarviossa hankkeelle varattu rahasumma suunnitelman mukaisiin töihin ja tarvikkeisiin.

HKL:n toimitusjohtajan päätöksen 54§/2004 mukaisesti kaikista käyttöomaisuushankkeista (=investointi) on tehtävä HKL:n yksityiskohtainen suunnitelma (=hankesuunnitelma). Esimerkiksi radan rakentamisesta ja kaluston hankkimisesta laaditaan erillinen, yksityiskohtainen suunnitelma. Yleensä suunnitelma laaditaan samanaikaisesti katusuunnitelman kanssa.

Suunnitelman sisältö

Yksityiskohtaisessa suunnitelmassa esitetään:

- selvitys hankkeen tarpeellisuudesta,
- hankkeen tavoitteet,
- tutkitut eri ratkaisuvaihtoehdot ja perustelu valitulle vaihtoehdolle,
- tarkennetut liikenteelliset ja tekniset ratkaisut,
- tarkennettu kustannusarvio ja enimmäishinta,
- arvio käyttötalousvaikutuksista,
 - infran pääoma-, hallinto- ja ylläpitokulut
 - operointi- ja yleiskulut (tarvittavat tuotantoinvestoinnit)
 - mahdolliset lipputulot
 - muut mahdolliset kustannuserät, esim. liityntäpysäköinti
- muut tarkennetut vaikutukset,
- hankkeen toteutuksen organisaatio,
- hankkeen aikataulu ja toteutuksen vaiheistus,
- rahoitussuunnitelma ja kustannusten jakautuminen sekä
- riskiarvio (kustannukset ja toteutettavuus)

Kustannusohjaus ja vastuutaho

Suunnittelua ohjataan siten, ettei aiemmissa suunnitteluvaiheissa asetettu kustannusarvio ylity. Laadittavia kustannusarvioita verrataan aikaisemmissa tarkasteluissa ja suunnitelmissa määritettyihin kustannusarvioihin ja mahdolliset poikkeamat eritellen.

HKL laatii toimialaansa koskevat yksityiskohtaiset suunnitelmat yhteistyössä Kympp/Liken, Kanslia/Tason, HSL:n, eri kunnallisteknisten laitosten, asukkaiden, operaattoreiden ja kolmansien osapuolten, kuten kiinteistöjen, kanssa.

HKL:n yksityiskohtaisen suunnitelman hyväksyminen

HKL:n yksityiskohtaiset suunnitelmat hyväksyy kuvassa 2 esitettyjen päätösvaltarajojen mukaisesti joko toimitusjohtaja, liikenneliikelaitoksen johtokunta, kaupunginhallitus tai kaupunginvaltuusto. Tarvittaessa suunnitelmasta voidaan pyytää lausunto muilta hallintokunnilta. Suunnitelman hyväksymispäätös on muutoksenhakukelpoinen.

Mikäli HKL:n yksityiskohtainen suunnitelma sisältyy suunnittelukokonaisuuteen, josta tehty yleis- (tai hanke)suunnitelma on hyväksytty asianmukaisessa toimielimessä, riittää, että suunnitelmat hyväksytään liikenneliikelaitoksen johtokunnassa. Mikäli yksityiskohtaisessa suunnittelussa tarkentunut kustannusarvio johtaa hyväksytyyn yleis- (tai hanke)suunnitelman mukaisen enimmäishinnan ylitykseen tai laadittava suunnitelma sisältää muita kuin aiemmin hyväksytyyn kokonaisuuteen sisältyviä osia, tulee suunnitelmat hyväksyä kuvassa 2 esitettyjen päätösvaltarajojen mukaisesti.

Suunnitelman hyväksymisen jälkeen laaditaan hankkeen toteuttamiseen tarvittavat suunnitelmat, joiden perusteella hanke voidaan jakaa tarkoituksenmukaisiin urakoihin. Tehtyjen rajausten ja suunnitelmien perusteella hanke voidaan kilpailuttaa erikoisissa urakoissa tai tehdä osin omana työnä.

7.6 Taitorakenteiden suunnittelu

Taitorakenteita ovat mm. sillat, rantamuurit ja meluesteet. Taitorakenteet ovat osa ka- ja puistosuunnittelua.

Siltasuunnitelman lähtötiedoksi voidaan järjestää siltakilpailu. Kilpailun järjestämisestä ja tuomariston asettamisesta sovitaan tapauskohtaisesti. Siltakilpailun tuloksesta päättää ammattilaisista koottu tuomaristo.

Kustannusohjaus ja vastuutaho

Silta-, melueste- tai muun taitorakenteen suunnitelman laatimisesta vastaa Kympp/Like tai erikseen nimetty projektiorganisaatio. Suunnittelun aikana tehdään yhteistyötä eri toimialojen, asukkaiden, operaattoreiden ja kolmansien osapuolten, kuten kiinteistöjen, kanssa. Taitorakenteiden suunnittelussa kustannuksia ohjataan hankeohjelmassa määritetyn tavoitehinnan mukaiseksi.

Taitorakenteita koskevien suunnitelmien hyväksyminen

Taitorakenteita koskevan suunnitelman hyväksyy hallintosäännön mukaisesti Kylk tai maankäyttöjohtaja osana katu-, puisto- tai muun yleisen alueen suunnitelmaa.

7.7 Rakennussuunnitelma

Rakennussuunnitelma on hankkeen toteutuksen mahdollistava suunnitelma, joka laaditaan hyväksytyyn katu-, puisto- tai muun yleisen alueen suunnitelman tai HKL:n yksityiskohtaisen suunnitelman perusteella. Pienistä liikennejärjestely- ja peruskorjauskohteista sekä pienten siltojen uusimiskohteista voidaan laatia vain rakennussuunnitelma.

Rakennussuunnitelmassa esitetään tilavaraukset muiden toimijoiden kunnallisteknisille laitteille.

Kustannusohjaus ja vastuutaho

Rakennussuunnittelusta vastaa hankkeen sisällöstä riippuen Kymp/Kamu, Kymp/Like ja/tai HKL. Lisäksi suunnitteluun osallistuvat tarpeen mukaan HSL, HSY Vesi, Helen, operaattorit ja kolmannet osapuolet kuten kiinteistöt. Kustannuksia ohjataan hyväksytyyn katu-, puisto- tai muun yleisen alueen suunnitelman tai HKL:n yksityiskohtaisen suunnitelman kustannusarvion mukaiseksi.

Rakennussuunnitelman hyväksyminen

Katujen rakennussuunnitelmat ja taitorakenteiden rakennussuunnitelmat hyväksyy Like. Puistojen rakennussuunnitelmat hyväksyy Kamu. Pohjarakennussuunnitelmat hyväksyy maaomaisuuden kehittäminen ja tontit (Make) -palvelu. Rakennussuunnitelmissa esitettävien muiden toimijoiden teknisten verkostojen suunnitelmat hyväksyy kukin toimija erikseen. HKL:n yksityiskohtaisiin suunnitelmiin liittyvät rakennussuunnitelmat hyväksyy HKL:n toiminnoista vastaava radan isännöitsijä.

7.8 Liikenteenohjaussuunnitelma ja pienet liikennejärjestelyt

Liikenteenohjaussuunnitelman sisältö ja vastuutahot

Liikenteenohjaussuunnitelmassa esitetään liikennemerkki, tiemerkinnot ja muut liikenteen ohjauslaitteet sekä liikennevalo-ohjatut liittymät. Myös erilaiset reitti- ja tilanvaraukset huomioidaan ohjaussuunnitelmassa. Tällaisia ovat mm. huoltoreitit ja pelastustiet. Liikennevalosuunnitelmissa esitetään liikennevalo-ohjauksessa tarvittavat laitteet ja niiden sijainti.

Kymp/Like laatii alustavan liikenteenohjaussuunnitelman kadun suunnittelun lähtötiedoksi tilavarauksia varten ja lopullisen liikenteenohjaussuunnitelman kohteen rakennussuunnitelman yhteydessä. Liikenteenohjaussuunnitelma tehdään yhteistyössä HKL:n kanssa, mikäli kadulle on suunniteltu raitiotie.

Liikenteenohjaussuunnitelman ja pienten liikennejärjestelyjen hyväksyminen

Hallintosäännön mukaisesti liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö päättää katualueella ja muulle yleiselle liikenteelle tarkoitetulla alueella merkitykseltään vähäisistä yksittäisistä liikennejärjestelyistä ja liikennettä häiritsevän merkin, kilven tai muun laitteen tai luvattoman liikenteen ohjauslaitteen poistamisesta samoin kuin kunnan suostumuksen antamisesta liikenteen ohjauslaitteen asettamiseen yksityiselle tielle.

Merkittävät liikenteenohjausperiaatteet hyväksytään Kylk:ssa, kaupunginhallituksessa tai kaupunginvaltuustossa. Tarvittaessa pyydetään lausunnot muilta lauta- ja johdokunnilta.

8 PERIAATTEELLISESTI JA TALOUDELLISESTI MERKITTÄVÄ LIIKENTEESEEN, VIHERALUEESEEN TAI MUUHUN YLEISEEN ALUEESEEN LIITTYVÄ SUUNNITELMA

Periaatteellisesti ja taloudellisesti merkittävillä suunnitelmissa tarkoitetaan suunnitelmia, jotka ovat kaupungin kannalta strategisesti merkittäviä tai taloudellisen arvonsa, pitkän keston, kaupunkikuvallisen merkityksensä tai jonkin muun syyn takia kaupungin kannalta tavanomaista merkittävämpiä.

Periaatteellisesti ja taloudellisesti merkittäviin suunnitelmiin liittyvä suunnittelu- ja päätöksentekoprosessi kuvataan ohjeen liitteessä 7.

8.1 Alustavat tarkastelut

Kun hankkeen tarve on tunnistettu luvussa 3 kuvatun mukaisesti, Kymp/Like (tai viheralueiden osalta Kymp/Kamu) käynnistää, tarvittaessa yhteistyössä HKL:n, muiden toimialojen ja HSL:n kanssa alustavat tarkastelut, joiden tavoitteena on riittävien lähtötietojen tuottaminen varsinaisen suunnittelun aloittamiseksi. Ensisijaisena tavoitteena on ratkaista toiminnalliset tarpeet ilman uusia, suuria investointeja.

Alustavien tarkasteluiden aikana selvitetään hankkeen alustavat perustiedot ja kartoitetaan kaupunkikehityksellisesti, liikenteellisesti, teknisesti ja taloudellisesti toteuttamiskelpoisimmat ratkaisut hankkeen toteuttamiseksi. Yleensä tässä vaiheessa tarkastellaan useita toteutusvaihtoehtoja, joita tutkitaan ja vertaillaan keskenään.

Alustavien tarkastelujen aikana tehdään asiantuntija-arvio hankkeen merkittävyydestä ja tulevasta päätöksentekoprosessista luvussa 4 kuvatun mukaisesti. Hankkeen merkittävyyden arvioinnin yhteydessä voidaan myös luvussa 4 kuvatun mukaisesti todeta tarve suunnitteluperiaatteiden hyväksynnälle.

Jo alustavien tarkastelujen aikana pyritään yleisellä tasolla arvioimaan kaikki olennaiset kustannuksiin vaikuttavat seikat siten, että saadaan käsitys sekä hankkeen kokonaiskustannuksista että investointeihin tarvittavista määrärahoista. Tämä tarkoittaa investointikustannusten ohella myös käyttötalouden vaikutusten karkeaa arviointia. Mikäli lähtötietoja on riittävästi, laaditaan alustava hyöty-kustannusanalyysi.

Hankkeen alkuvaiheessa suunnitelmavaihtoehdot muodostuvat yleensä muutoin kuin kustannuksien perusteella. Alustavien tarkastelujen kustannusarvio on kuitenkin lähtötietona seuraavissa suunnitteluvaiheissa ja siksi merkittävässä roolissa.

8.2 Yleissuunnitelma

Yleissuunnitelman tarkoitus

Periaatteellisesti ja taloudellisesti merkittävässä liikenteeseen, viheralueeseen tai muuhun yleiseen alueeseen liittyvissä suunnitelmissa laaditaan ennen osaluokohtaista katu-, puisto- tai muun yleisen alueen suunnittelua yleissuunnitelma. Se kattaa kaikki ne suunnitteluratkaisut, jotka hankekokonaisuuden toteuttaminen edellyttää. Yleissuunnitelman tarkoituksena on esittää kaikki hankkeen toteuttamiseen liittyvät suunnitteluratkaisut siten, että hankkeelle saadaan muodostettua kokonaiskustannusarvio.

Yleissuunnitelman sisältö

Yleissuunnitelman lähtötietoina toimivat alustavien tarkastelujen aikana tehdyt hankkeen vaikutuksia koskevat selvitykset, inventoinnit jne., alustavat vaihtoehdot hankkeen toteuttamiselle sekä alustavan kustannusennusteen. Nämä selvitykset tarkistetaan ja tarkennetaan yleissuunnitelmavaiheessa jatkosuunnittelun lähtökohdiksi ja suunnitteluohjeeksi (vrt. erikseen hyväksyttävät suunnitteluperiaatteet).

Kaupungin liikennehankkeissa yleissuunnitelman sisällön osalta noudatetaan maantielain (§19) ja ratalain (§12) mukaisia maantien ja radan yleissuunnitelman sisältövaatimuksia.

Yleissuunnitelmavaiheessa tehdään tarvittavat vertailut liikenteen yhteistarpeen / kapasiteettiongelman tms. vaihtoehtoisista ratkaisuista. Vaihtoehtovertailuissa huomioidaan sekä kaupunkikehityksellinen, liikenteellinen että taloudellinen näkökulma. Vaihtoehdoista laaditaan hankearviointi, jolla arvioidaan niiden vaikuttavuutta, toteuttamiskelpoisuutta ja kannattavuutta. Hankearviointia on kuvattu tarkemmin luvussa 12.

Tarvittaessa yleissuunnitelman hyväksymisesityksen kanssa samaan aikaan valmistellaan esitys hankkeen toteutusmuodosta.

Kustannusohjaus ja vastuutaho

Yleissuunnitteluvaiheen eri vaihtoehtojen kustannusarvioita verrataan aikaisemmissa tarkasteluissa määritettyihin alustaviin kustannusarvioihin ja mahdolliset poikkeamat eritellään.

Yleissuunnittelussa arvioidaan karkeasti myös hankkeen toteuttamiseen ja käyttöön-ottoon tarvittavien infra- ja tuotantoinvestointien aiheuttamien pääoma-, hallinto- ja ylläpitokulujen sekä operointi- ja yleiskulujen vaikutuksia kaupungin käyttötalouteen (ks. luku 12).

Yleissuunnittelusta vastaa Kympp/Like ja joissain tapauksissa HKL. Viheralueeseen liittyvästä yleissuunnittelusta vastaa Kympp/Kamu. Yleissuunnitelma laaditaan tiiviissä yhteistyössä Kympp/Liken, Kympp/Kamun, HKL:n, HSL:n ja Kanslia/Tason kanssa. Mahdollisen toteutusmuotoesityksen valmistelusta vastaa Kympp, HKL tai erikseen nimetty projektiorganisaatio ja siitä päätetään hankkeen toteuttamista varten perustetussa johtoryhmässä.

Yleissuunnitelman hyväksyminen

Yleissuunnitelmat hyväksytään edellä kuvassa 2 esitettyjen päätösvaltarajojen mukaisesti Kylk:ssa, liikenneliikelaitoksen johtokunnassa, kaupunginhallituksessa tai kaupunginvaltuustossa. Kaupunginkanslian valmistelussa pyydetään tarvittaessa lausunnot muilta asiaan liittyviltä lauta- ja johtokunnilta sekä muilta tarvittavilta tahoilta.

Yleissuunnittelun hyväksymisen yhteydessä valitaan yksi tutkituista vaihtoehdoista jatkosuunnittelun pohjaksi sekä asetetaan hankkeelle tavoitehinta, joka ohjaa suunnittelua seuraavissa suunnitteluvaiheissa. Mikäli yleissuunnittelun aikana todetaan, että hanke vaatii yksityiskohtaisempaa suunnittelua sen vaikuttavuuden, toteuttamiskelpoisuuden ja kannattavuuden varmistamiseksi, esitetään sen hyväksymisen yhteydessä, että suunnittelua jatketaan hankesuunnitelman laatimisella. Tällöin yleissuunnitelmaa koskeva päätös saatetaan tulkita valmisteluksi eikä se siten olisi muu-

toksenhakukelpoinen. Yleissuunnitelman muutoksenhakukelpoisuus tulee kuitenkin aina harkita erikseen.

Mikäli hankkeesta saadaan jo yleissuunnittelun aikana riittävästi tietoa ja kaupungin rahoitukselliset edellytykset mahdollistavat hankkeen toteuttamisen 10-vuotisen investointiohjelman puitteissa, voidaan jo yleissuunnitelman hyväksymisen yhteydessä tehdä päätös hankkeen toteutuksesta. Tällöin yleissuunnitelman hyväksymisen yhteydessä tehdään, luvussa 6 kuvatun mukaisesti rakennusosalaskentaan perustuva enimmäishintapäätös, joka on muutoksenhakukelpoinen. Enimmäishintapäätöksen yhteydessä todetaan rahoituksellisten edellytysten vaikutus toteutusaikatauluun. Valtion rahoitusosuuden varmistamiseksi kaupungin on mahdollista tehdä yleissuunnitelmavaiheessa ehdollinen päätös hankkeen toteutuksesta.

Yleissuunnitelman hyväksymisen ja enimmäishintapäätöksen jälkeen suunnittelua jatketaan katu-, puisto- ja/tai muulla yksityiskohtaisella suunnittelulla. Yleissuunnitelman hyväksymisen yhteydessä asetettu tavoite- tai enimmäishinta ohjaa jatkosuunnittelua. Enimmäishintaa ei saa ylittää ilman uutta päätöstä siinä toimielimessä, jonka toimivaltaan tarkistetun enimmäishinnan mukaisen suunnitelman hyväksyminen kuuluu.

8.3 Hankesuunnitelma

Hankesuunnitelman tarkoitus

Hankesuunnitelman tarkoituksena on tarvittaessa tarkentaa yleissuunnitelmavaiheessa valitun ratkaisun suunnitelmia siten, että sen vaikuttavuudesta, toteuttamiskelpoisuudesta ja kannattavuudesta saadaan riittävän tarkat tiedot, jotta päätös hankkeen tarpeellisuudesta voidaan tehdä. Hankesuunnitelman tarve määritetään yleissuunnittelun aikana yhteisvalmisteluryhmässä ja päätös hankesuunnittelun käynnistämisestä tehdään yleissuunnitelman hyväksymisen yhteydessä.

Hankesuunnitelman sisältö

Hankesuunnittelussa tarkennetaan yleissuunnitelmavaiheessa laadittua teknistä suunnittelua ja kustannusarviota (vastuu toteuttavalla organisaatiolla) sekä hankearviointia (vastuu Kympp/Like:lla tai erikseen nimetyllä projektiorganisaatiolla). Tässä yhteydessä tehdään tarvittaessa myös uusia selvityksiä ja suunnitelmia, varmistetaan hankkeen rahoitukselliset edellytykset sekä vaiheistetaan hanke ja laaditaan toteutukselle aikataulu.

Osana hankesuunnitelmaa laaditaan riskiarvio, jota päivitetään suunnittelun edetessä. Riskiarviossa selvitetään hankkeen tavoitteiden saavuttamista uhkaavat tekijät ja niiden varalle laaditut varasuunnitelmat sekä kustannusriskit. Riskien arvioinnissa noudatetaan ohjetta sisäisestä valvonnasta ja riskienhallinnasta Helsingin kaupunkikonsernissa. Riskiarvioinnin laatii hankesuunnitelman laatimisesta vastaava tahon.

Hankesuunnittelussa tarkennetaan myös yleissuunnitelmavaiheessa määritettyjen, hankkeen toteuttamiseen ja käyttöönottoon tarvittavien infra- ja tuotantoinvestointien aiheuttamien pääoma-, hallinto- ja ylläpitokulujen sekä operointi- ja yleiskulujen ja mahdollisten lipputulosten muutosten vaikutuksia kaupungin käyttötalouteen. Käyttötalousvaikutusten arviointia on kuvattu yksityiskohtaisemmin kohdassa 12.4.

Kustannusohjaus ja vastuutaho

Hankesuunnitelman laatimisvastuu ja projektinjohto on hankkeen sisällöstä ja rakentamisvastuusta riippuen Kympp/Like:lla, Kympp/Kamu:lla, HKL:lla tai muulla erillisellä organisaatiolla. Hankesuunnitteluvaiheessa tehdään tiivistä yhteistyötä Kympp:n, HKL:n, Kanslia/Tason ja HSL:n kanssa.

Hankesuunnitteluvaiheessa käytetään kustannussuunnittelijaa ohjaamassa omalta osaltaan hankkeen suunnitelmaratkaisujen valintaa ja vaikutuksia investoinnin suuruuteen ja toimintamenoihin. Hankesuunnitelmavaiheessa tarkistetaan ja tarkennetaan tarvittaessa hankkeen yleissuunnitteluvaiheessa laadittua hankearviointia (kuvattu luvussa 12). Lisäksi määritetään hankkeen käyttötalousvaikutukset. Hankesuunnitteluvaiheen kustannusarviota verrataan yleissuunnitteluvaiheessa tehtyihin kustannusarvioihin ja mahdolliset poikkeamat eritellään.

Viimeistään hankesuunnittelussa määritetään hankkeelle enimmäishinta jatkosuunnitteluun ja hankkeen toteuttamiseksi. Rakennussuunnitelmien, hankkeen kilpailutuksen ja rakentamisen aikana projektiorganisaatio vastaa hankkeen suunnittelusta, kustannusohjauksesta ja -seurannasta siten, että asetettu enimmäishinta ei ylity.

Asemakaavatyötä ja siihen liittyvää suunnittelua tehdään usein samanaikaisesti hankesuunnitelman laatimisen kanssa.

Hankesuunnitelman hyväksyminen

Mikäli hankkeesta on hyväksytty yleissuunnitelma hankepäätöksen luonteisena päätöksenä kohdassa 8.2 kuvatun mukaisesti, päätöksen perusteella ja sen sisältämin reunaehdoin hankkeesta laadittavasta hankesuunnitelmasta ja muista toteuttamissuunnitelmista ei tehdä erillistä valituskelpoista päätöstä. Poikkeuksena on katusuunnitelma, joka sisältää aina lakisääteisen nähtävilläolon ja muistutusoikeuden.

Tällöin hankesuunnitelma ja muut toteuttamissuunnitelmat ovat yleissuunnitelmapäätöksen täytäntöönpanoa.

Tapauskohtaisesti voi tulla kysymykseen, että yleissuunnitelman jälkeen laaditaan hankesuunnitelma, joka tuodaan vielä erikseen päätettäväksi. Näin voidaan toimia esimerkiksi tilanteessa, jossa valtion tai muiden rahoittajien osuus rahoituksesta täsmentyy myöhemmin. Hankesuunnitelman tuomisesta erikseen päätettäväksi mainitaan yleissuunnitelmaa koskevassa päätöksessä. Tällöin yleissuunnitelmaa koskevan päätöksen voidaan tulkita olevan valmistelua eikä se olisi siten muutoksenhakukelpoinen ja toisaalta hankesuunnitelman hyväksyminen olisi muutoksenhakukelpoinen päätös. Muutoksenhakukelpoisuus tulee kuitenkin aina harkita tapauskohtaisesti.

Hankesuunnitelmat hyväksytään edellä kuvassa 2 esitettyjen päätösvaltarajojen mukaisesti Kylk:ssa ja/tai liikenneliikelaitoksen johtokunnassa, kaupunginhallituksessa tai kaupunginvaltuustossa. Tarvittaessa pyydetään lausunnot muilta lauta- ja johtokunnilta. Hanketta ei voi jakaa osiin sillä tarkoituksella, että näin voitaisiin poiketa hankesuunnitelman hyväksymistä koskevista toimivaltarajoista.

Hankesuunnitelman hyväksymisen yhteydessä asetetaan enimmäishinta hankkeen toteuttamiselle, mikäli enimmäishintaa ei ole asetettu jo yleissuunnitelman hyväksymisen yhteydessä. Enimmäishintaa ei saa ylittää ilman hyväksyntää siinä toimitelmässä, jonka toimivaltaan tarkistetun enimmäishinnan mukaisen suunnitelman hyväksyntä kuuluu.

Mikäli hankesuunnitteluvaiheessa todetaan, että hankkeen toteuttaminen ei ole mahdollista yleissuunnitelman hyväksymisen yhteydessä asetetun enimmäishinnan puitteissa, tulee hankearviointi tehdä muuttuneiden suunnitelmien mukaisena. Tällöin projektinjohto valmistelee päätösvaltarajojen mukaiselle toimitelmalle hankkeen enimmäishinnan korotuspäätöksen, jossa kustannusten ylitykseen johtaneet tekijät on eritelty ja hankearviointi päivitetty.

Hankesuunnitelman hyväksymisen edellytyksenä on hankkeen rahoituksen varmistaminen. Tämä tarkoittaa, että määrärahat hankkeen toteuttamiselle on mahdollista varata hyväksytyn talousarvion puitteissa. Mikäli valtio osallistuu kustannuksiin, tulee määrärahojen olla varattuna myös valtion budjetissa. Valtion rahoitusosuuden varmistamiseksi kaupungin on mahdollista tehdä ehdollinen päätös hankkeen toteutuksesta.

8.4 Jatkosuunnittelu

Periaatteellisesti ja taloudellisesti merkittävän liikenteeseen, viheralueeseen tai muuhun yleiseen alueeseen liittyvän suunnitelman jatkosuunnittelu tehdään kohdissa 7.2 – 7.8. kuvatun mukaisesti.

Mikäli hankkeesta on hyväksytty yleissuunnitelma tai hankesuunnitelma hankepäättöksen luonteisena päätöksenä, päätöksen perusteella ja sen sisältämin reunaehdoin hankkeesta laadittavista muista toteuttamissuunnitelmista ei tehdä erillistä valituskel-poista päätöstä. Poikkeuksena on katusuunnitelma, joka sisältää aina lakisääteisen nähtävilläolon ja muistutusoikeuden. Tällöin seuraavissa vaiheissa tehtävät suunnitelmat ovat yleissuunnitelma- tai hankesuunnitelmapäätöksen täytäntöönpanoa ja suunnitelmista päätetään joko Kylk:ssa tai liikenneliikelaitoksen johtokunnassa.

Periaatteellisesti ja taloudellisesti merkittävässä suunnitelmissa asemakaavoitusta ja siihen liittyvää suunnittelua tehdään usein samanaikaisesti ja yhteistyössä hankkeen yleissuunnittelun ja hankesuunnittelun kanssa.

9 LIIKENNEVIRASTON / ELY-KESKUKSEN YHTEISHANKKEISIIN LIITTYVÄ SUUNNITTELU

9.1 Yleissuunnitelma / aluevaraussuunnitelma

Maanteille ja Liikenneviraston hallinnoimille rautateille sijoittuvat hankkeet suunnitellaan yhteistyössä Liikenneviraston / ELY-keskuksen kanssa. Näissä yhteishankkeissa tien yleissuunnitelma on maantielakiin ja -asetukseen perustuva lakisääteinen suunnitelma ja ratasuunnitelma ratalakiin perustuva lakisääteinen suunnitelma. Yleissuunnitelma on laadittava, mikäli hankkeen vaikutukset eivät ole vähäiset taikka maantien / rautatiealueen sijaintia ja sen vaikutuksia ole jo riittävässä määrin ratkaisu asemakaavassa tai oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa. Yleissuunnitelma on aina laadittava sellaisista hankkeista, joihin sovelletaan YVA-lain mukaista arviointimenetelyä.

Yleissuunnitelma ja aluevaraussuunnitelma ovat tarkkuudeltaan samantasoisia. Aluevaraussuunnitelma tehdään yleensä osana kaavoitusta, jolloin vuorovaikutus ja vaikutusten arviointi tehdään kaavaprosessin kautta (MRL:n mukaisesti).

Liikenneviraston / ELY-keskuksen yhteishankkeissa yleissuunnitelma laaditaan ELY-keskuksen ja Kympp/Liken yhteistyönä, erikseen sovittu mukaisesti. Myös HKL, HSL ja Kanslia/Taso osallistuvat tarvittaessa suunnittelun ohjaukseen. Merkittävässä yhteishankkeissa on laadittava suunnitteluperusteet ja hankearviointi sekä mm. tieturvallisuustarkastus suunnitelmille.

Liikenneviraston / ELY-keskuksen yhteishankkeissa kaupunginhallitus antaa lausunnon maantien tai radan yleissuunnitelmasta. Kaupunginkanslia pyytää valmistelun yhteydessä tarvittaessa lausunnot muilta asiaan liittyviltä lauta- ja johtokunnilta. Liikenneviraston / ELY-keskuksen yhteishankkeissa maantien tai radan yleissuunnitelmaa ei erikseen hyväksytä kaupungin toimielimissä.

9.2 Tie- ja ratasuunnitelma

Maantielain (§ 21) ja ratalain (§ 14) mukaisesti ennen maantien tai rautatien rakentamista on laadittava ja hyväksyttävä tie- tai ratasuunnitelma. Tiesuunnitelman sisältövaatimukset ovat maantielain (§22) mukaiset ja ratasuunnitelman sisältövaatimukset ratalain (§ 15) mukaiset.

Liikenneviraston / ELY-keskuksen yhteishankkeissa sovitaan kaupungin ja valtion kesken suunnitelman laativa taho. Valtion puolella suunnitelman laativa taho on ELY-keskus. Mikäli suunnitelman laatimisvastuu on kaupungilla, laaditaan ELY-keskuksen kanssa hankkeelle suunnittelusopimus. Suunnitelmaan sisältyy myös hankkeen kustannusjako valtion, kaupungin ja muiden osapuolten kesken sekä ylläpidon vastuualueet.

Maanteille sijoittuvien isojen valtion hankkeiden rakennuttamisesta vastaa yleensä Liikennevirasto (valtionbudjetissa nimetty ”eräät väylähankkeet” -momentti). Kaupunki varaa vuosittain talousarvioon sisältyvässä investointiohjelmassa määrärahat Liikenneviraston yhteishankkeiden toteuttamiseen.

Liikennevirasto hyväksyy ELY-keskuksen tai kaupungin laatiman suunnitelman valtion ohjeiden mukaisesti. Ennen Liikennevirastoon lähetettävän hyväksymispäätöksen laadintaa ELY-keskus pyytää suunnitelmasta kaupungilta lausunnon, jonka antaa kaupunginhallitus. Kaupunginkanslia valmistelee kaupunginhallituksen päätettäväksi lausunnon, jota varten se pyytää tarvittaessa lausunnot muilta lauta- ja johtokunnilta.

Tie- ja ratasuunnitelman mukaisesta toteutuksesta ja kustannusjaosta laaditaan yhteisrahoitteisissa tai kaupungin kokonaan rahoittamissa hankkeissa kaupungin ja valtion kesken toteutus sopimus. Toteutus sopimuksen hyväksyntä rinnastetaan hallintosäännössä mainittuun hankesuunnitelmaan ja viedään kuvassa 2 esitetyn mukaisesti kustannusarviostaan riippuen asianmukaisen toimielimen hyväksyttäväksi.

Liikenneviraston yhteishankkeen toteuttaminen on mahdollista aloittaa, kun toteutus sopimus on hyväksytty ja hankkeelle on varattu kaupungin maksuosuuden mukaiset määrärahat kaupunginvaltuuston hyväksymässä talousarvion investointiohjelmassa.

10 VUOROVAIKUTUS

Vuorovaikutuksen avulla saadaan suunnittelun lähtötiedoiksi monipuolista tietoa suunnittelualueesta ja sen ongelmista. Vuorovaikutuksella lisätään myös suunnittelun ja hallinnon avoimuutta.

Asemakaavoihin liittyvät liikennesuunnitelmat viedään vuorovaikutukseen kaavaprosessin yhteydessä maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämällä tavalla (MRL § 65). Asemakaavan pohjalta myöhemmin laadittavat katu- ja puistosuunnitelmat viedään vuorovaikutukseen MRA § 42 mukaisesti.

11 RAKENTAMINEN

11.1 Rakentamisen valmistelu

Hankkeen toteuttaminen on mahdollista aloittaa, kun sitä koskevat katu-, puisto-, rata- tai muun yleisen alueen suunnitelmat on hyväksytty ja / tai ne ovat lainvoimaisia, ja hankkeen toteuttamiseksi on varattu riittävät määrärahat hyväksytyssä talousarvion investointiohjelmassa. Myös mahdollisen valtion rahoitusosuuden tulee olla varmistettu. Erikseen päätettävissä kohteissa Kylk / liikenneliikelaitoksen johtokunta voi antaa työluvan toteutuksen käynnistämiseen, mikäli kaavaan liittyvä valitus ei koske katualueita tai liikennejärjestelyitä.

Kaikissa kaupungin kilpailutettavissa investointihankkeissa on noudatettava Helsingin kaupungin voimassa olevia kilpailutukseen liittyviä ohjeita. Hankkeissa toimivien toimielimien ja virkamiesten on noudatettava voimassa olevien päätösten mukaisia hankintavaltuuksia.

Laadittavien sopimusten ja urakka-asiakirjojen tilaajan ja toimittajan / pääurakoitsijan / urakoitsijoiden välillä pitää olla kirjallisia, selkeitä ja asianmukaisia.

Hankkeissa noudatetaan vakiintunutta viestintäsuunnitelmaa, jossa on määritelty mm. viestintävastuut, käytettävät viestintävälineet sekä se, miten hankkeen etenemisestä tiedotetaan.

11.2 Määrärahat ja niiden sitominen

Investointi

Katu-, liikenneväylä-, rata- ja puistohankkeille varataan vuotuiset investointimäärärahat kaupungin talousarvion investointiohjelmassa.

Kohdissa 8.2 ja 8.3 kuvatun mukaisesti yleis- tai hankesuunnitelman hyväksymisen edellytyksenä on hankkeen rahoituksen varmistaminen. Tämä tarkoittaa, että määrärahat hankkeen toteuttamiselle on mahdollista varata hyväksytyn talousarvion 10-vuotisen investointiohjelman puitteissa. Mikäli valtio osallistuu kustannuksiin, tulee määrärahojen olla varattuna myös valtion budjetissa. Valtion rahoitusosuuden varmistamiseksi kaupungin on myös mahdollista tehdä ehdollinen päätös hankkeen toteutuksesta ennen valtion rahoituksen varmistumista.

Joukkoliikennejärjestelmään liittyvien hankkeiden osalta määrärahojen tulee olla varattuna infran lisäksi myös tuotantoinvestointien osalta (mm. kalustot ja varikot). Kalustoa koskevien investointien valmistelussa ja päätöksenteossa noudatetaan HKL:n ja HSL:n välisessä liikennöintisopimuksessa määritettyjä periaatteita.

Käyttötalous

Hankkeen vaikutukset kaupungin käyttötalouteen tulee arvioida mahdollisimman aikaisessa vaiheessa. Suunnittelun edetessä vaikutuksia tarkennetaan. Tämä tarkoittaa kohdassa 12.4 esitetyn mukaisesti tarvittavien infra- ja tuotantoinvestointien aiheuttamien pääoma- ja ylläpitokulujen sekä mahdollisten operointi- ja yleiskulujen vaikutusten selvittämistä.

11.3 Rakentaminen

Hankkeen toteuttaminen on mahdollista aloittaa, kun sitä koskevat katu-, rata-, puisto- tai muun yleisen alueen suunnitelmat on hyväksytty ja hankkeen toteuttamiseksi on varattu riittävät määrärahat hyväksytyssä talousarvion investointiohjelmassa.

Hankkeen rakennusaikainen turvallisuuskoordinaatio ja valvonta on järjestettävä kaupungin etujen mukaisesti. Hankkeelle on suunniteltava rakentamisen aikainen aikataulu, aikataulun toteutumista on seurattava ja poikkeamiin on puututtava. Rakentamisen aikataulu tulee laatia siten, ettei rakentamisen laatu kärsi.

Sopimusten ehtojen noudattamista on valvottava ja poikkeamiin on puututtava sovittulla reklamaatio- ja muilla menettelyillä. Rakennusaikaisten lisä- ja muutostöiden käsittelyn ja hyväksymisen toimintatavat on suunniteltava ja toimintatapojen noudattamista on valvottava. Hankkeen kustannusten, mukaan lukien lisä- ja muutostyöt, on pysyttävä hyväksytyn enimmäishinnan rajoissa. Tarvittaessa enimmäishinnan korotuspäätös, jossa kustannusten ylitykseen johtaneet tekijät on eritelty, on hyväksyttävä hankintavaltuuksien mukaisesti.

Hankesuunnitelmassa esitettyä riskiarviota on seurattava ja tarpeen vaatiessa päivitettävä.

12 HANKEARVIOINTI

12.1 Yleistä

Hankearvioinnilla tarkoitetaan periaatteellisesti ja taloudellisesti merkittävässä liikennehankkeissa tehtävää hankkeen vaikuttavuuden, kannattavuuden ja toteutettavuuden arviointia. Hankearvioinnin tarkoituksena on tuottaa tietoa liikennehankkeiden vaikutuksista niiden ohjelmoinnin ja päätöksenteon pohjaksi sekä maankäytön suunnittelua varten. Hankearvioinnissa pyritään menetelmien yhdenmukaisuuteen, läpinäkyvyyteen ja toistettavuuteen. Erityisen tärkeää on sopia yhteisesti arvioinnissa käytettävistä lähtötiedoista (esim. liikenneverkko ja -ennusteet).

Katuverkon ja muiden yleisten alueiden rakentamisen taloudellisuutta arvioidaan yleensä osana kaavoituksen yhteydessä tehtävää aluekohtaista teknistaloudellista arviointia. Muuta yksityiskohtaisempaa hankearviointia ei yleensä tehdä.

Liikennejärjestelmän ja seudun strategisen maankäytön kehittämisen tasolla hankkeiden taloudellisen näkökulman arviointia tehdään yhdessä HSL:n ja valtion kanssa mm. MAL-suunnitteluun liittyvässä yhteistyössä. Liikenneviraston yhteishankkeissa tehdään aina Liikenneviraston ohjeiden mukainen yhteiskuntataloudellinen arviointi yhteistyössä ELY-keskuksen kanssa.

Myös kaupungin periaatteellisesti ja taloudellisesti merkittävässä liikennehankkeissa Liikenneviraston ohjeiden mukainen yhteiskuntataloudellinen arviointi muodostaa osan hankearviointia. Kaupunkiseuduille sijoittuvilla joukkoliikennehankkeilla on kuitenkin arvioitu olevan vaikutuksia, jotka eivät välttämättä näy hyöty-kustannuslaskennassa. Tämän vuoksi kaupungin periaatteellisesti ja taloudellisesti merkittävässä liikennehankkeissa on hyöty-kustannuslaskentaa täydennettävä ns. kaupunkitaloudellisilla arvioilla, joiden tarkoituksena on hankkeiden laajempi arviointi kaupungille koituvien tulojen ja menojen näkökulmasta.

Seuraavassa kuvataan yksityiskohtaisemmin periaatteellisesti ja taloudellisesti merkittäviin liikennehankkeisiin liittyvää hankearviointia.

12.1.1.1 Periaatteellisesti ja taloudellisesti merkittävien liikennehankkeiden hankearviointi

Hankearviointia tehdään periaatteellisesti ja taloudellisesti merkittävässä liikennehankkeissa alustavien tarkastelujen aikana sekä yleis- ja hankesuunnitteluvaiheessa.

Eri vaihtoehtojen vaikuttavuuden ja toteutettavuuden arvioinnilla voidaan tunnistaa toteuttamiskelpoisimmat vaihtoehdot jatkosuunnittelua varten. Myös hankkeiden alustavia hyötyjä ja kustannuksia arvioidaan.

Hankkeen alussa tehtävien alustavien tarkastelujen aikana hankkeelle suunnitellaan toteuttamiskelpoinen vertailuvaihtoehto sekä kevennetty investointivaihtoehto. Hankearvioinnissa eri vaihtoehtojen kustannustehokkuutta arvioidaan karkealla tasolla tehtävällä vaikuttavuuden arvioinnilla. Tällöin on olennaista se, kuinka hyvin hanke ratkaisee todetut ongelmat, ja ovatko hankkeen alustavasti arvioidut hyödyt sellaisessa suhteessa kustannuksiin, että jatkosuunnittelu on perusteltua. Kustannusten arviointi ja mahdollinen kannattavuuslaskelma tehdään karkealla tarkkuudella. Hankearvioinnin tuloksia käytetään etenkin jatkosuunnittelusta päätettäessä. (Liikenneviraston ohjeita 13/2013)

Yleissuunnitteluvaiheessa hankkeesta on käytössä riittävästi tietoa tarkempien liikenteellisten, taloudellisten ja ympäristövaikutusten arviointia varten. Tällöin voidaan varmistaa myös ratkaisujen taloudellinen ja ympäristöllinen toteuttamiskelpoisuus. Yleissuunnittelua ja hankkeen arviointia kannattaa tehdä rinnakkain, jolloin ne tukevat toisiaan. Yleissuunnittelussa esillä olevien vaihtoehtojen vertailuun tarvitaan sekä vaikuttavuuden arviointia että kannattavuuslaskelmaa. Vaikuttavuuden arvioinnin merkitys korostuu vaihtoehtojen vertailussa. Vaihtoehtojen toteutettavuuden eroja tulee myös arvioida. (Liikenneviraston ohjeita 13/2013)

Hankkeen toteutuksen yksityiskohtaista suunnittelua tehdään hankesuunnitelmassa, jolloin hankearviointia päivitetään mahdollisilla uusilla tiedoilla. Hankesuunnittelun jälkeisissä suunnitelmavaiheissa ei enää tehdä varsinaista hankearviointia.

12.2 Yhteiskuntataloudellinen arviointi, hyöty-kustannusanalyysi

Yhteiskuntataloudellinen arviointi tehdään Liikenneviraston ”Liikenneväylien hankearvioinnin yleisohjeen” (Liikenneviraston ohjeita 14/2011) ja sitä tarkentavien tie-, rata- ja vesiväylähankkeiden erillisohjeiden mukaisesti (Liikenneviraston ohjeita 13-15/2013). Ohjeissa kuvatun hankearvioinnin avulla selvitetään liikenneväyläinvestoinnin yhteiskuntataloudellista kannattavuutta sekä vaikuttavuutta ja toteutettavuutta.

Ohjeen mukaan kannattavuutta mitataan hankearvioinnin piiriin kuuluvissa hankkeissa kannattavuuslaskelmalla, jossa noudatetaan yhteiskuntataloudellisen hyöty-kustannusanalyysin periaatteita. Tällöin hankkeen hyödyiksi laskettavia kustannussäästöjä ja haittoiksi laskettavia kustannuslisiä verrataan hankkeen toteuttamisen edellyttämiin investointikustannuksiin.

Kannattavuuslaskelmissa tutkitaan aina hankevaihtoehdon ja vertailuvaihtoehdon välistä eroa. Kannattavuuslaskelmalla arvioidaan liikenneväyläinvestoinnin keskeisimmät rahamääräisiksi muutettavat vaikutukset.

Laskelma sisältää yleensä seuraavat osiot:

- Investointikustannukset
 - suunnittelukustannukset
 - hankkeen rakennuskustannukset (ml. korvausinvestoinnit)
 - rakentamisen aikainen korko
 - rakentamisen aikaiset haitat
- Väylänpitäjän kustannukset
 - kunnossapitokustannukset
- Välilliset investoinnit
 - vältetyt ja välilliset investoinnit
- Käyttäjähäydyt
 - aikakustannukset
 - ajoneuvokustannukset
 - lippumenot
 - verot ja muut maksut
 - matkan palvelutasotekijät
- Tuottajan ylijäämän muutos
 - liikennöintikustannukset
 - verot ja maksut
 - tulot liikennepalveluista
- Turvallisuusvaikutukset
 - onnettomuuskustannukset
- Ympäristövaikutukset
 - päästökustannukset
 - melukustannukset
- Vaikutukset julkistalouteen
 - vero- ja maksutulot sekä muut tulot
 - tuet, ostot ja muut menot
- Investoinnin jäännösarvo

12.3 Kaupunkitaloudellinen arviointi, kokonaistaloudellisuustarkastelut

Kaupunkitaloudellisella arvioinnilla laajennetaan periaatteellisesti ja taloudellisesti merkittävien liikennehankkeiden vaikutusten arviointia kaupungille koituvien tulojen ja menojen näkökulmasta. Arvioinnissa otetaan huomioon muun muassa seuraavat asiat:

- vaikutukset alueen kiinteistöjen arvoon
- vaikutukset kaupungin maasta saamiin tuloihin
- toimitilojen kysyntä

- työllisyysvaikutukset
- kaupungin verotulot
- vaikutukset käyttötalouteen
- kaikki tuottojen edellyttämät investoinnit

Kaupunkitaloudellisessa arvioinnissa tulee hyödyntää vaihtoehtojen kannattavuuden vertailussa Helsingin kaupungin ohjetta investointiesityksen laatimiseksi (liite 3). Arvioinnin laajuudesta sovitaan hankekohtaisesti.

Kaupunkitaloudellinen arviointi laaditaan periaatteellisesti ja taloudellisesti merkittävän liikennehankkeen yleissuunnitelmavaiheessa ja siitä vastaa Kymp/Maka. Arviointi laaditaan tiiviissä yhteistyössä HKL:n, HSL:n ja Kanslia/Tason kanssa.

Kaupunkitaloudelliseen arviointiin liittyy usein sellaisia tekijöitä, joista eri asiantuntijatkin voivat olla eri mieltä (esim. kiinteistöjen arvonnousu, työllisyysvaikutukset). Tämän vuoksi eri osapuolien yhteistyö laskelmien ja arvioiden laadinnassa on tärkeää niiden läpinäkyvyyden, toistettavuuden ja luotettavuuden varmistamiseksi.

Kaupungin talouden näkökulmasta liikennehankkeiden taloudellisuuden arvioinnissa tulee infrastruktuuriin tehtävien investointien lisäksi huomioida hankkeiden ylläpitokustannusten ja mahdollisten tuotantoinvestointien vaikutukset kaupungin käyttötalouteen.

Katuverkkoon liittyvässä suunnittelussa käyttötalousvaikutukset selvitetään yleensä katusuunnittelun yhteydessä. Periaatteellisesti ja taloudellisesti merkittävässä liikennehankkeissa ensimmäiset karkeat arviot käyttötalousvaikutuksista tehdään jo alustavien tarkastelujen aikana ja niitä tarkennetaan yleis- ja hankesuunnittelun aikana yhteistyössä HKL:n, HSL:n, Kanslia/Tason ja Kympp/Liken kesken.

Erityisen tärkeää käyttötalousvaikutusten selvittäminen on kohteissa, joihin liittyy merkittäviä tuotantoinvestointeja ja joista seuraa operointi- ja ylläpitokuluja. Esimerkkinä tällaisista hankkeista voidaan mainita kaupunkitunnelit ja -sillat sekä suuret joukkoliikennehankkeet.

Joukkoliikenteen järjestämisestä ja kehittämisestä kaupungille koituvat kustannukset määritellään Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän perussopimuksessa sekä Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaitoksen ja HSL:n solmimassa joukkoliikenneinfrastruktuurin kustannusten korvaamisesta koskevassa sopimuksessa. Näissä sopimuksissa on määritelty HSL:n toiminnan rahoitus, lipputulojen ja kulujen jakaminen HSL:n jäsenkaupunkien/kuntien kesken sekä jäsenkaupunkien/kuntien HSL:n käyttöön osoittaman joukkoliikenneinfraomaisuuden käytöstä maksettava käyttöoikeuskorvaus. Joukkoliikenteen järjestämiseen liittyviä, em. sopimusten mukaisia rahavirtoja HKL-liikelaitoksen, HSL:n ja Helsingin kaupungin välillä kuvataan liitteessä 8.

Seuraavassa kuvataan yksityiskohtaisemmin liikennehankkeesta kaupungille aiheuttavia toimintamenoaikutuksia sellaisten joukkoliikennehankkeiden näkökulmasta, joissa liikenteen operoijana ja infran rakentajana on HKL-liikelaitos.

HSL:n yhtymäkokouksen ja pääkaupunkiseudun omistajaohjauksen perusteella HSL:n talouden suunnittelussa on noudatettu periaatetta, jossa lipputuloilla on katettu 50 prosenttia kustannuksista eli kuntien maksuosuudet (subventiotaso) on ollut enintään 50 prosenttia HSL:n kustannuksista.

Joukkoliikennehankkeen vaikutus käyttötalouteen

Käyttötalousvaikutukset muodostuvat seuraavista tekijöistä:

- HSL:n maksuosuus, johon vaikuttavat
 - infrakulut,
 - pääomakulut (50 % poistoista ja 50 % poistamattomalle pääomalle lasketusta 5 %:n korosta)
 - infran hallinto- ja ylläpitokulut 100 %
 - operointikulut,
 - HSL:n yleiskulut,
 - lipputulot ja
 - valtiontuki.
- HKL:n infratulo
 - HSL:n maksama 50 % poistamattomalle pääomalle lasketusta 5 %:n korosta, jonka HKL palauttaa kaupungille.
- HKL:n infratuki, johon vaikuttavat
 - infrakulut
 - pääomakulut (50 % poistoista ja infrainvestoinnin rahoittamiseen nostetun lainan todelliset korot)
 - mahdolliset muut erät, esim. liityntäpysäköinti.

Liitteessä 9 kuvataan käyttötalousvaikutusten muodostumista yksittäisen joukkoliikennehankkeen näkökulmasta.

Infrakulut

Joukkoliikennehankkeisiin liittyvät infrakulut muodostuvat infrainvestoinnin pääomakuluista eli korkokustannuksista ja omaisuuden kulumaa vastaavasta poistosta sekä infran hallinto- ja ylläpitokuluista.

Pääomakulut jaetaan em. sopimusten mukaisesti Helsingin kaupungin ja HSL:n välillä siten, että HKL osoittaa hankkeen käyttöönoton jälkeen kunakin vuonna molemmille tahoille maksettavaksi infrainvestoinnin vuotuisista poistoista 50 prosenttia. Lisäksi

HKL laskuttaa HSL:ltä 50 prosenttia poistamattomalle pääomalle lasketusta 5 prosentin korosta sekä kaupungilta infrainvestoinnin rahoittamiseen otetun lainan todelliset korot. HKL palauttaa HSL:ltä laskutetun laskennallisen koron Helsingin kaupungille (HKL:n infratulo).

Hallinto- ja ylläpitokuluilla katetaan joukkoliikenneinfran hoito- ja ylläpitokustannukset ja HKL laskuttaa ne kokonaisuudessaan HSL:ltä.

Helsingin sekä muiden jäsenkaupunkien/kuntien HSL:lle osoittamat infrakulut (infrainvestoinnin poistoista 50 %, 50 % poistamattomalle pääomalle lasketusta 5 %:n korosta ja hallinto- ja ylläpitokulut 100 %) jaetaan HSL:n toimesta jäsenkaupunkien/kuntien kesken (liikennemuodoittain ja linjastoittain nousujen suhteessa sekä terminaalien osalta linjastoille lähtöjen suhteessa). Kaupunki maksaa oman osuutensa HSL:lle koituvista infrakuluista vuosittain maksettavassa HSL:n maksuosuudessa.

Lisäksi kaupunki maksaa vuosittain HKL:lle infratukea, jolla katetaan edellä kuvatun mukaisesti HKL:n infrainvestointien vuotuisista poistoista 50 prosenttia sekä infrainvestoinnin rahoittamiseen otetun lainan todelliset korot sekä muita mahdollisia joukkoliikenteen järjestämiseen ja kehittämiseen liittyviä eriä kuten liityntäpysäköinti.

Operointikulut eli liikenteenhoidon kustannukset

Joukkoliikenteen järjestämiseen liittyvät operointikulut muodostuvat joukkoliikenteen operoijille maksettavista liikennöintikorvauksista. Tähän liikennöintikorvaukseen operoija sisällyttää liikenteen hoidon kustannusten lisäksi kalusto- ym. tuotantoinvestointien pääomakulut (korkokustannukset ja poistot).

HKL ja muut operoijat laskuttavat liikennöintisopimustensa mukaisesti operointikulut täysimääräisesti HSL:ltä, joka jakaa kulut liikennemuodoittain/linjastoittain matkuskilometrien suhteessa jäsenkaupunkien/kuntien kesken. Kaupunki maksaa osuutensa operointikuluista vuosittain HSL:n maksuosuudessa.

Yleiskulut

Joukkoliikenteen järjestämiseen liittyvät yleiskulut muodostuvat tilaajaorganisaation eli HSL:n suunnittelu-, hallinto- yms. kuluista. HSL jakaa yleiskulut liikennemuodoittain/linjastoittain nousujen suhteessa jäsenkaupunkien/kuntien kesken. Kaupunki maksaa osuutensa yleiskuluista vuosittain HSL:n maksuosuudessa.

Lipputulot ja valtion tuki

Vuosittain HSL:n eri tehtävistä kaupungille aiheutuvia kuluja pienentävät lipputulot, jotka HSL kohdistaa jäsenkaupungeille ja -kunnille kuntakohtaisen lipputulokertymän

perusteella. Lisäksi valtion maksama suurten kaupunkiseutujen valtion tuki pienentää hieman kaupungin vuotuista maksuosuutta.

13 HANKKEIDEN KÄSITTELY TALOUSARVIOPROSESSISSA

13.1 Talousarvio ja taloussuunnitelma

Kaupunkistrategia, taloussuunnitelman tavoitteet ja kaupunginvaltuuston lähetekeskustelu ovat vuosittain talousarvion laadinnan lähtökohtana.

Kaupunginhallitus hyväksyy keväällä talousarvioehdotuksen raamin sekä talousarvio- ja taloussuunnitelmaehdotuksen laatimisohteet. Kun laatimisohteet on hyväksytty, toimialat valmistelevat talousarvioehdotuksen seuraavalle kalenterivuodelle ja taloussuunnitelman kolmelle seuraavalle kalenterivuodelle, joista ensimmäinen vuosi on talousarviovuosi. Samassa yhteydessä toimialat esittävät myös sitovat toiminnalliset tavoitteet.

Kaupunginvaltuusto hyväksyy talousarvion ja taloussuunnitelman yleensä marraskuussa. Tämän jälkeen toimialat laativat palveluiden tulosbudjetit, joissa määrärahojen käyttö tulevana vuonna arvioidaan tarkemmin.

Talousarvion määrärahojen ja tavoitteiden toteutumista seurataan neljännesvuosittain kaupunginkanslian talous- ja suunnitteluosaston ilmoittaman aikataulun mukaan.

Tilinpäätöksessä arvioidaan edellisen vuoden taloudellista ja toiminnallista tulosta myös investointien osalta.

Helsingin kaupungin taloussuunnittelun ja -ohjauksen vuosikello löytyy Helsingin kaupungin verkkosivuilta.

13.2 10-vuotinen investointiohjelma

Talousarvioprosessissa investointien suunnittelun lopputuloksena on vuosittain talousarvion ja -suunnitelman liitteenä oleva 10-vuotinen investointiohjelma. Taloussuunnitelma liitteineen määrittelee taloudelliset mahdollisuudet hankkeiden toteuttamiselle ja toimii kaupungin vuosittain tarkentuvana uusien hankkeiden investointiohjelmana.

Ohjelma pohjautuu

- toimialojen kaupunkistrategian ja erilaisten kehittämissuunnitelmien pohjalta tekemiin ehdotuksiin

- toimialojen ja kanslian yhteisesti valmistelemiin ja priorisoimiin investointihankkeisiin kaupunkirakenteen ja liikenneverkon kehittämiseksi
- uusien alueiden tarpeisiin
- kaupunkiympäristön toimialan ja HKL:n priorisoimiin olemassa olevien infrarakenteiden peruskorjaustarpeisiin.

Kaupungin talouden tasapainottaminen edellyttää investointien pitkäjänteistä tarkastelua ja niihin varautumista. Investointien ohjelmoinnilla pyritään ajoittamaan suuret hankkeet kaupungin tavoitteiden ja taloudellisten mahdollisuuksien mukaan. Toimialojen tulee vuosittain valmistella osana talousarvioehdotusta 10-vuotinen suunnitelma investoinneista. Myös kaupungin liikelaitokset tekevät 10-vuotisen investointisuunnitelman. Liikelaitoksen rahoituslaskelmassa esitetään, miten investoinnit on tarkoitus rahoittaa.

Investointitasot määritetään kaupunkistrategian painotusten mukaisesti koko kaupungin taloudellisen tilanteen perusteella. Investointien tarkempi ohjeistus annetaan vuosittain kaupunginhallituksen hyväksymässä talousarvioehdotuksen raamissa sekä talousarvio- ja taloussuunnitelmaehdotuksen laatimisoheissa.

13.3 Liikennehankkeiden talousarvioprosessi

Liikennehankkeisiin liittyvää talousarvioprosessia on kuvattu liitteenä 10 olevassa kaaviossa.

Vuosittainen talousarvioprosessi lähtee liikkeelle vuoden vaihteessa, hyväksytyt talousarvion pohjalta tehtyjen hankkeiden muutostarpeiden tarkastelulla. Tässä yhteydessä kiinnitetään huomio erityisesti periaatteellisesti ja taloudellisesti merkittävien liikennehankkeiden ajoitukseen.

Liikennehankkeiden ohjausryhmän (Liikenne-HOR) kokouksissa käydään keväällä läpi mahdollisia investointiohjelmaan vaikuttavia toimintaympäristön muutoksia sekä tarkastellaan erilaisten strategisten suunnitelmien perusteella esiin tulleita tulevaisuuden tarpeita liikenneyhteyksille.

Liikenne-HOR-ryhmässä seurataan eri suunnitteluvaiheissa (alustavat tarkastelut, yleissuunnittelu, hankesuunnittelu, katu- ja puistosuunnittelu) olevia isoimpia ja strategisesti merkittävimpiä liikennehankkeita. Näin saadaan muodostettua kokonaiskuva käynnissä olevista ja tulevaisuudessa suunniteltavista uusista liikennehankkeista sekä niiden vaikutuksista kaupungin investointitarpeisiin sekä käyttötalouteen.

Tarvittaessa Liikenne-HOR-ryhmässä voidaan myös eri toimijoiden yhteistyönä sopia liikennehankkeiden kiireellisyydestä niiden vaikuttavuuden, toteuttamisedellytysten ja kannattavuuden perusteella.

Talousarvioraamin valmistelun aikana kanslia arvioi toimialoilta saatujen tietojen pohjalta kokonaisuutena liikennehankkeisiin osoitettavien määrärahojen suuruuden ja laskee esiin tulleiden muutostarpeiden vaikutukset kaupungin käyttötalouteen. Myös kaupungin antaman lainavaltuuden suuruutta sekä kaupungin velkaantumiseen ym. liittyvää lainakokonaisuutta arvioidaan.

Hallintokuntakohtaisten talousarvioehdotusten ja niihin liitettyjen investointiohjelmien laatimista ohjeistetaan vuosittain kaupunginhallituksen hyväksymässä talousarvioehdotuksen raamissa sekä talousarvio- ja taloussuunnitelmaehdotuksen laatimisohjeissa.

Kaupunkiympäristön toimiala ja HKL laativat investointien talousarvioehdotuksen yhteisesti liikennehankkeiden ohjausryhmässä sovittujen suuntaviivojen mukaisesti, ottaen huomioon mm. MAL-prosessin yhteydessä sovitut ajoitukset ja linjaukset. Hankkeet asetetaan tärkeysjärjestykseen mm. kannattavuuden, vaikuttavuuden ja strategisten tavoitteiden perusteella. Lisäksi huomioidaan hankkeiden toteutettavuuden (suunnitteluvalmiuden ym.) vaikutukset toteutusaikatauluun, annettu käyttötalouden raami ja kaupungin lainavaltuus.

Lauta- ja johtokuntien käsittelemät investointiohjelmat käsitellään talousarvion laadintavaiheessa kaupunginkanslian talous- ja suunnitteluosastolla talousarviokokonaisuudessa, jossa mukana ovat kaupungin kaikki investoinnit. Tuolloin arvioidaan merkittävimpien hankkeiden taloudellisia toteuttamisedellytyksiä sekä sovitetaan yhteen katujen, liikenneväylien ja ratojen investointiohjelmaa, aluerakentamiskohteiden rakentamisohjelmaa sekä talonrakentamisen rakentamisohjelmaa. Myös hankkeiden liittyminen tehtyihin sopimuksiin sekä kaupungin sisäisiin ja seudullisiin strategioihin tarkistetaan.

Kaupungin investointikokonaisuuden yhteensovituksen myötä tehdään tarvittavat kohdistukset ja mahdolliset sopeutustoimet ajoittamalla hankkeita uudelleen (tai ehdottamalla tarvittaessa hankkeiden uudelleen valmistelua). Tarvittaessa investointiohjelmaan tehdään ennen kaupunginvaltuuston käsittelyä muutoksia eri talousarviovaiheissa todettujen tarpeiden perusteella. Tällaisia vaiheita ovat esimerkiksi toimialojen talousarvioneuvottelut ja kaupunginhallituksen käsittely.

LÄHDELUETTELO

Liikennevirasto 2011. Liikenneväylien hankearvioinnin yleisohje, Liikenneviraston ohjeita 14/2011.

Liikennevirasto 2013. Ratahankkeiden arviointiohje, Liikenneviraston ohjeita 15/2013.

Liikennevirasto 2013. Tiehankkeiden arviointiohje, Liikenneviraston ohjeita 13/2013.

Liikennevirasto 2013. Väylähankkeiden kustannushallinta, Liikenneviraston ohjeita 46/2013.

LIITE 1. KESKEISET KÄSITTEET

Alustavat tarkastelut

Hankkeen luonnosvaiheessa laadittavat tarkastelut, jotka sisältävät tilavaraussuunnitelman sekä arvion hankkeen kaupunkikehityksellisestä, liikenteellisestä ja taloudellisesta tarpeellisuudesta ja toteuttamisedellytyksistä.

AM-ohjelma

Helsingin kaupungin asumisen ja maankäytön ohjelma, jolla valtuustokausittain ohjataan asumisen pitkäjänteistä suunnittelua. Ohjelman tavoitteiden toteutumisesta julkaistaan vuosittain seurantaraportti.

Enimmäishinta

Yleis- tai hankesuunnitelman hyväksymisen yhteydessä päätettävä hankkeen enimmäishinta, jota ei saa jatkosuunnittelussa ja rakentamisessa ylittää ilman erillistä päätöstä. Mikäli hankkeesta laaditaan hankesuunnitelma, toimii yleissuunnitelmavaiheen enimmäishinta hankesuunnittelussa hankkeen tavoitehintana. Enimmäishinta sidotaan maarakennuskustannusindeksiin (Maku).

Hankearviointi

Hankearvioinnilla tarkoitetaan yksittäisen hankkeen vaikuttavuuden, kannattavuuden ja toteutettavuuden arviointia. Tarkentuu hankkeen suunnittelun edetessä. Koostuu yhteiskuntataloudellisesta ja / tai kaupunkitaloudellisesta arvioinnista, joka sisältää myös arvion käyttötalousvaikutuksista.

Hankeohjelma

Hankeohjelma on asiakirja, jossa määritellään hankkeen laajuus, laatutaso ja kustannustaso (tavoitehintana). Hankkeet ohjelmoidaan investointiohjelmaan ja hankkeiden suunnittelua ohjataan hankeohjelman mukaisesti. Alustava hankeohjelma laaditaan asemakaavavaiheessa ja peruskorjaus- sekä liikennejärjestelyhankkeissa peruskorjaus/liikennejärjestelytarpeen tultua esille. Hankeohjelma päivitetään vastaamaan muuttuneita tarpeita suunnittelun käynnistämisen yhteydessä.

Hankesuunnitelma

Hankesuunnitelmassa tarkennetaan yleissuunnitelmavaiheessa valitun ratkaisun suunnitelmia siten, että sen vaikuttavuudesta, toteuttamiskelpoisuudesta ja kannattavuudesta saadaan riittävän tarkat tiedot, jotta päätös hankkeen tarpeellisuudesta voidaan tehdä.

HLJ

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ) on pitkän aikavälin strateginen suunnitelma, joka kuvaa seudun yhteisen tahtotilan tulevaisuuden liikennejärjestelmästä, sen kehittämisestä ja käytöstä.

Indeksi

Suunnitelmien kustannusarviot sidotaan indeksiin. Liikennehankkeiden osalta käytetään yleisesti maarakennuskustannusindeksiä. Laajoissa hankkeissa kiinteistöjen (rakennusten) osalta käytetään rakennuskustannusindeksiä. Mikäli suunnitelmakonaisuuteen kuuluu kalustoa, sen osalta käytetään yleistä kustannusindeksiä.

Investointiohjelma

Kaupungin talousarvioon sisältyvä 10-vuotinen ohjelma kaupungin (ilman liikelaitoksia) investoinneista. Kunkin liikelaitoksen talousarvioon sisältyy liikelaitoskohtainen investointiohjelma.

Katusuunnitelma

Maankäyttö- ja rakennusasetuksen (MRA §41) mukainen suunnitelma, jossa esitetään katualueen käyttäminen eri tarkoituksiin sekä kadun sopeutuminen ympäristöön ja vaikutukset ympäristökuvaan. Katusuunnitelma perustuu asemakaavaan sekä perusparannus- tai liikennejärjestelytarpeeseen. Katusuunnitelman hyväksyy maankäyttöjohtaja tai Kylk.

Katusuunnitelmaehdotus

MRA § 42:n mukaisesti nähtävillä asetettu katusuunnitelma, jota ei ole vielä hyväksytty.

Käyttöomaisuushanke (=investointi)

Käyttöomaisuushankkeella tarkoitetaan investointia tai pysyvien vastaavien hyödykkeitä, joita ovat esineet, erikseen luovutettavissa olevat oikeudet ja muut hyö-

dykkeet, jotka on tarkoitettu tuottamaan tuloa tai jotka ovat palvelutoiminnan käytössä useampana kuin yhtenä tilikautena. Käyttöomaisuushanke hankitaan investointiosan määrärahoilla. Jos pysyvien vastaavien hyödykkeen hankintameno alittaa 10 000 euroa (pienhankinta), voidaan hankintameno kirjata kokonaisuudessaan hankintatilikauden kuluksi. Hankinta tehdään tällöin käyttötalousosan määrärahoilla.

Liikennehankkeiden ohjausryhmä (Liikenne-HOR)

Kaupunkiympäristön toimialan, kaupunginkanslian ja HKL-liikelaitoksen sekä Helsingin Satama Oy:n ja HSL-kuntayhtymän muodostama yhteistyöryhmä, jonka tehtävänä on vahvistaa yhteistyötä merkittävimpien liikennehankkeiden valmistelussa, suunnittelussa ja ohjaamisessa sekä kaupungin talousarvioon liittyvän investioitohjelman suunnittelussa.

Ryhmän koollekutsujana toimii kaupunginkanslia.

Liikennesuunnitelma

Asemakaavoituksen yhteydessä laadittava liikenteellisiä tarpeita koskeva tilavaussuunnitelma, jossa esitetään liikennejärjestelyt ja katualueen käyttäminen eri tarkoituksiin. Liikennesuunnitelma laaditaan asemakaavan liitteeksi.

Liikennöintikustannukset

Valitun liikennemuodon kaluston ja varikon hankinta- ja ylläpitokustannukset, kuljettaja- ja energiakustannukset sekä liikenteen hallinto- ja valvontakustannukset.

Liikenteenohjaussuunnitelma

Liikenteenohjaussuunnitelmassa esitetään liikennemerkit, tiemerkinnot ja muut liikenteen ohjauslaitteet sekä liikennevalo-ohjatut liittymät. Myös erilaiset reitti- ja tilanvaraukset huomioidaan liikenteenohjaussuunnitelmassa.

Linjastosuunnitelma

Linjastosuunnitelmat ovat joukkoliikennelinjaston kehittämistä koskevia suunnitelmia, jotka laaditaan HSL:n johdolla joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden pohjalta. Linjastosuunnitelmat voivat olla yhtä tai useampaa joukkoliikennemuotoa koskevia suunnitelmia, joilla pyritään parantamaan tai selkiyttämään joukkoliikenneyhteyksiä.

MAL-sopimus

Maankäytön, liikenteen ja asumisen aiesopimus (MAL) on sopimus, jonka valtio solmii kaupunkiseutujen kanssa. Aiesopimuksella tuetaan kaupunkiseudun kuntien sekä kuntien ja valtion yhteistyötä yhdyskuntarakenteen ohjauksessa sekä maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittamisessa erityisesti kasvukeskuksissa.

Muu yksityiskohtainen suunnitelma (HKL)

Hankkeen HKL:n osuudesta laadittava yksityiskohtainen suunnitelma, joka mahdollistaa hankkeen toteutuksen. Suunnitelma laaditaan HKL:n hankepäätöstä varten ja hyväksytään päätösvaltarajojen mukaisesti HKL:n johtokunnassa, kaupunginhallituksessa tai kaupunginvaltuustossa. Sisältää esimerkiksi selostuksen järjestelmiin tehtävistä teknisistä muutoksista sekä niiden hyödyistä ja kustannuksista. Yleensä suunnitelma laaditaan samanaikaisesti katusuunnitelmien kanssa.

Periaatteellisesti ja taloudellisesti merkittävä suunnitelma

Periaatteellisesti ja taloudellisesti merkittävillä suunnitelmissa tarkoitetaan suunnitelmia ja selvityksiä, jotka ovat kaupungin kannalta strategisesti merkittäviä tai taloudellisen arvonsa, pitkän keston, kaupunkikuvallisen merkityksensä tai jonkin muun syyn takia kaupungin kannalta tavanomaista merkittävämpiä.

Arvio hankkeen merkittävydestä tehdään kaupunkiympäristön toimialaryhmässä ja liikennehankkeiden osalta myös Liikenne-HOR -ryhmässä.

Puistosuunnitelma

Maankäyttö- ja rakennusasetuksen (MRA 46 §) mukainen puiston suunnitelma. Puistosuunnitelmassa esitetään alueen rakentamisen ja käytön periaatteet. Puistosuunnitelman hyväksyy maankäyttöjohtaja tai Kylk.

Puistosuunnitelmaehdotus

Esille tai nähtäville asetettu puistosuunnitelma, jota ei ole vielä hyväksytty.

Rakennussuunnitelma

Rakennussuunnitelman muodostavat kaikki hankkeen rakentamista varten laadittavat yksityiskohtaiset suunnitelmat ja asiakirjat. Rakennussuunnitelmat laaditaan hyväksytyjen tie-, rata-, katu- ja puistosuunnitelmien perusteella.

Ratasuunnitelma

Ratalain mukainen rautatien rakentamista koskeva yksityiskohtainen suunnitelma.

Riskiarvio

Suunnittelun aikana laadittavassa ja sen edetessä päivitettävässä riskiarviossa selvitetään hankkeen tavoitteiden saavuttamista uhkaavat tekijät ja niiden varalle laaditut varasuunnitelmat sekä kustannusriskit. Riskien arvioinnissa täytyy noudattaa ohjetta sisäisestä valvonnasta ja riskienhallinnasta Helsingin kaupunkikonsernissa. Riskiarvioinnin laatii hankesuunnitelman laatimisesta vastaava taho.

Siltasuunnitelma

Siltaa koskeva suunnitelma, joka laaditaan siltahankkeista katu- ja puistosuunnitelman laadinnan yhteydessä. Siltasuunnitelmassa esitetään sillan sopeutuminen ympäristöön ja sillan liikennetekniset mitat.

Taitorakenne

Kaikki rakenteet, joiden rakentamiseksi on laadittava lujuuslaskelmiin perustuvat suunnitelmat ja/ tai joiden rakenteellinen vaurioituminen suunnittelu- tai rakennusvirheen seurauksena saattaa aiheuttaa vaaraa ihmisille tai liikennejärjestelmälle ja merkittäviä korjauskustannuksia rakenteelle tai sen välittömälle ympäristölle.

Tavoitehinta

Yleissuunnitelman hyväksymisen yhteydessä päätettävä hankkeen tavoitehinta, joka ohjaa suunnittelua hankesuunnitteluvaiheessa. Mikäli erillistä, koko hanketta kattavaa hankesuunnitelmaa ei laadita, toimii yleissuunnitelmassa esitetty tavoitehinta hankkeen enimmäishintana.

Ns. peruskatuverkkoon liittyvien katusuunnitelmien ja puistosuunnitelmien osalta tavoitehinta määritellään suunnittelun alussa laadittavassa hankeohjelmassa.

Tiesuunnitelma

Maantielain mukainen tiehankkeen yksityiskohtainen suunnitelma.

Toimialaryhmä tai Kymp-toimialaryhmä

Toimialaryhmä on Kymp-toimialan ja Kanslian yhteisvalmisteluryhmä, joka seuraa toimialaan liittyviä ja toimialalla valmisteluun tulevia asioita, tukee asioiden valmistelua ja toimii yhteisvalmistelun alustana.

Toimialaryhmässä pyritään mahdollisimman varhaisessa vaiheessa tunnistamaan kaupungin strategian ja kaupunkikehityksen kannalta merkittävät liikenteen ja julkisen ulkotilan kehitystarpeet ja -hankkeet sekä niiden vaatima suunnittelu- ja päätöksentekoprosessi.

Toteutussopimus

Liikenneviraston yhteishankkeissa laadittava sopimus tie- tai ratasuunnitelman mukaisesta kustannusjaosta ja toteutuksesta. Toteutussopimuksessa määritellään osapuolten vastuulla olevat tehtävät ja kustannukset.

Yhteishanke

Kaupungin ja toisen osapuolen (esim. Liikennevirasto, toinen kunta, kiinteistöosa-
keyhtiö, kaupungin omistamat ulkoiset yhtiöt, tms.) yhteisesti toteuttama hanke,
josta laaditaan toteutussopimus.

YKT-hanke

Yleisellä alueella sijaitseva hanke, jonka suunnittelussa ja rakentamisessa sovelle-
taan Yhteinen kunnallistekninen työmaa -sopimusta (YKT-sopimus). Hankkeeseen
osallistuu useita tilaajaosapuolia (mm. Kymp, HKL, HSY, Helen, teleoperaattorit).

YKT-sopimus

Yhteinen kunnallistekninen työmaa -yhteistoimintasopimus (7.3.2017). Yleisellä
alueella toimivien tilaajien välinen sopimus, jossa on sovittu yhteistyön periaatteet
ohjelmoinnista toteutukseen. Sopimuksessa on määritelty eri osapuolten oikeudet,
velvollisuudet ja vastuut.

Yleissuunnitelma

Periaatteellisesti ja taloudellisesti merkittävistä hankkeista laadittava suunnitelma, jossa tarkennetaan ja täydennetään alustavien tarkastelujen aikana laadittuja suunnitelmia ja tehtyjä selvityksiä. Mikäli yleissuunnitelman tarkkuustaso mahdollistaa, voidaan suunnitelman hyväksynnällä tehdä päätös hankkeen toteuttamisesta. Tällöin kustannusarvio hyväksytään hankkeen enimmäishinnaksi. Yleissuunnitelma voi myös sisältää useita eri ratkaisuvaihtoehtoja ja päätösehdotuksen jatkoon valittavasta vaihtoehdosta. Tällöin suunnittelua jatketaan hankesuunnittelulla. Peruskatuverkon suunnittelussa ei yleensä laadita yleissuunnitelmaa.

Liikenneviraston yhteishankkeissa yleissuunnitelma on suunnitelma, jonka laatiminen perustuu maantielakiin ja -asetukseen. Yleissuunnitelman sisällön osalta noudatetaan maantielain (§19) ja ratalain (§12) mukaisia maantien ja radan yleissuunnitelman sisältövaatimuksia.

LIITE 2. JOUKKOLIIKENTEE LINJASTOSUUNNITTELU (HSL)

Alueelliset tai kulkumuotokohtaiset linjastosuunnitelmat

HSL-alueen alueelliset linjastosuunnitelmat laaditaan noin 5 – 8 vuoden välein. Yleensä linjaston päivitys ajoitetaan liikennöintisopimusten uusimisen yhteyteen. Alueellisen linjastosuunnitelman päivityksen tarve voi syntyä myös esimerkiksi kunnan aloitteesta, jonkin ison liikenneinvestoinnin yhteydessä tai strategisen maankäytön suunnittelun seurauksena.

Linjastosuunnitelman sisältö ja vastuutahot

Alueellisessa tai kulkumuotokohtaisessa linjastosuunnittelussa tarkastellaan joukkoliikennepalveluja kokonaisuutena. Linjastosuunnitelmat ovat kooltaan ja sisällöltään toisistaan poikkeavia. Yleensä linjastosuunnitelmat toteutetaan kokonaisuutena. Vaiheittainen toteuttaminen voi tulla kysymykseen esimerkiksi runkolinjojen yhteydessä kun toteutetaan yksi runkolinja kerrallaan.

Linjastosuunnitelman laatimisesta vastaa HSL. Hankkeelle sovitaan projektiryhmä ja tarvittaessa ohjausryhmä, joiden koollekutsujana toimii HSL. Projekti- ja ohjausryhmän toimintaan osallistuvat HSL:n lisäksi jäsenet kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelusta (Kymp/Like), HKL:stä ja tarvittaessa Kansliasta (aluerakentamisprojekteihin liittyvissä suunnitelmissa).

HSL raportoi linjastosuunnitelmien edistymisestä HSL:n joukkoliikenneasioiden seurantarivissä, jossa Helsingin kaupungin osalta ovat edustettuina Kymp/Like ja Kanslia.

Linjastosuunnittelun lähtötietoina toimivat suunnittelualueeseen liittyvät matkustaja-, ajoaika-, kustannus- ja palautetiedot sekä alueeseen liittyvät maankäyttö-, väylästä- ja kaavoitustiedot. Lisäksi selvitetään mahdollisissa aiemmissa suunnitelmissa esitetyt ratkaisut, niiden käyttökelpoisuus sekä kehittämismahdollisuudet. Linjastosuunnittelun aikana toteutetaan asukasvuorovaikutusta.

Linjastosuunnittelun lopputuloksena on suunnitelma alueella liikennöivistä linjoista, niiden liikennöintiajoista ja vuoroväleistä sekä vaikutuksista liikennöintikustannuksiin, palvelutasoon ja muiden linjojen kuormitukseen, terminaali- ja päätepysäkkikapasiteettiin sekä uusien infrajärjestelyiden tarpeeseen.

Linjastosuunnitelman hyväksyminen

HSL:n hallitus hyväksyy linjastosuunnitelmat. Yleensä linjastosuunnitelmiin ei liity lausunnotmenettelyä, mutta tarvittaessa lausunnot pyydetään strategisesti tärkeiden, laajojen linjastosuunnitelmien yhteydessä. Lausuntojen lisäksi kaupunki vaikuttaa linjastosuunnitelmien sisältöön suunnittelu yhteistyön sekä HSL:n hallituksen toiminnan kautta.

Linjastosuunnitelmaan liittyvä katu- ja raitiotieinfran muutostarpeiden jatkosuunnittelu tarkempine kustannusarvioineen tulee HSL:n koordinoimana sopia Kympp/Like:n ja HKL:n kesken. Linjastosuunnittelua jatketaan tarvittaessa linjakohtaisella projekti-suunnitelmalla. Siinä sovitaan hankkeelle vastuutaho, joka koordinoi suunnitelman eri osa-alueiden suunnitteluvalmiutta (asemakaavamuutokset ja liittyvät liikennesuunnitelmat, katu- ja rakennussuunnitelmat) ja muita toteuttamisedellytyksiä. Kaupunki varaa linjastosuunnitelmaan liittyvän infran toteutukseen tarvittavat määrärahat vuosittain talousarviosuunnittelun yhteydessä vuotuisen investointiraamin määrittelyissä rajoissa.

Linjastomuutoksiin liittyvät vuotuiset liikennejärjestelytarpeet

HSL esittää joukkoliikenteen tarpeita liikennejärjestelyille myös muutoin kuin seudulliseen MAL-suunnitteluun liittyen. Usein nämä hanketarpeet tarkentavat jotain MAL-sisältöteemaa tai liittyvät johonkin isoon hankkeeseen.

HSL esittää HSL:n hallituksen hyväksymän tarvelistan mukaiset liikennejärjestelytarpeet vuosittain maaliskuussa kaupungille. Kympp/Like ohjelmoi tarpeet investointiohjelmaan ja toimeenpanee tarvittavan suunnittelun ja toteutuksen.

Lisäksi HSL käy vuosittain läpi nykyisiin linja-autoliikenteen linjastoihin liittyviä pieniä luotettavuuden kehittämiskohteita (LUOKE) yhteistyössä Kympp/Like:n kanssa.

LIITE 3. OHJE INVESTOINTIESITYKSEN LAATIMISEEN

HELSINGIN KAUPUNGIN OHJE INVESTOINTIESITYKSEN LAATIMISEEN

SISÄLLYSLUETTELO

1.	JOHDANTO.....	53
2.	LASKENTAPERIAATTEET.....	54
2.1.	INVESTOINTIKATEGORIAT	54
2.2.	TUOTOT JA KUSTANNUKSET	54
2.3.	DISKONTTOKORKO.....	55
2.4.	INFLAATIO.....	55
2.5.	JÄÄNNÖSARVO.....	56
2.6.	LASKENTA-AIKA.....	56
3.	INVESTOINTILASKELMA.....	56
3.1.	INVESTOINTILASKELMAN LAATIMINEN.....	57
3.2.	OLETUSTEN DOKUMENTOINTI	57
4.	INVESTOINTIESITYS.....	57
5.	MUUT TARVITTAVAT ANALYYSIT.....	58
5.1.	RISKIARVIOINTI	58
5.2.	MUUT TAUSTA-ANALYYSIT.....	58
6.	PÄÄTÖKSENTEKOPROSESSI.....	58
	LIITE 1. INVESTOINTILASKELMAPOHJAT.....	60
	LIITE 2. INVESTOINTIESITYSMALLI.....	61

1. JOHDANTO

Tässä ohjeessa kuvataan Helsingin kaupungin malli investointilaskelmien laatimiseen sekä investointiesitysten esittelemiseen päätöksentekijöille. Periaatteena on, että investoinneista tulee laatia selkeä laskelma, jossa huomioidaan sekä investointimenot projektin alussa että kohteeseen elinkaaren aikana kohdistuvat kassavirrat. Tällä halutaan tuoda esille päätöksentekoa varten myös investointien vaikutus käyttötalouteen kertaluoteisten menojen lisäksi.

Päätöksentekoa varten investoinneista tulee laatia selkeä ja tiivistetty esitys, jossa kuvataan investointia koskevat keskeiset perustelut sekä taloudelliset vaikutukset. Investointiesityksessä tulee selkeästi esittää argumentit, joiden perusteella investointi tulisi toteuttaa, sekä kyseisen investoinnin vaikutukset Helsingin kaupungin strategiaan tavoitteisiin ja hankekokonaisuuksiin, joihin investointi kytkeytyy. Taloudellisten vaikutusten ymmärtämisen kannalta on olennaista, että päätöksenteossa ymmärretään oletukset, joihin taloudellinen analyysi perustuu sekä keskeisten oletusten muutosten vaikutus investointihankkeeseen. Helsingin kaupungin investointihankkeissa käytettävät investointilaskelmamalli ja investointiesitysmalli ovat tämän dokumentin liitteinä.

Tämä ohje kattaa investointiesityksen sekä investointilaskelman laatimisen osana hankesuunnitelmaa. Tämä ohje ei ota kantaa investointihankkeiden valmisteluun valmisteluprosessin muissa vaiheissa, vaan muilta osin tarveselvityksen ja hankesuunnitelman osalta tulee noudattaa Tilahankkeiden käsittelyohjeessa määriteltyä prosessia.

Tätä ohjetta tulee noudattaa kaikkien Helsingin kaupungin liikelaitosten sekä virastojen investoinneissa, joiden kokonaismäärä on yli miljoona euroa. Myös kaavoitushankkeet kuuluvat tämän ohjeen piiriin. Virastojen ja liikelaitosten sisäisten ohjeistusten mukaisesti tätä ohjetta voidaan soveltaa myös pienempiin investointeihin.

2. LASKENTAPERIAATTEET

Tässä kappaleessa kuvataan keskeiset periaatteet, joita tulee noudattaa investointilaskelmien laatimisessa. Periaatteet omistaa ja määrittää Helsingin kaupungin talous- ja suunnittelukeskus.

2.1. Investointikategoriat

Investointilaskelmien laatimista varten investointihankkeet on jaoteltu kahteen kategoriaan: **ei** liiketaloudellista tuottoa tavoittelevat investoinnit ja liiketaloudelliset investoinnit. Investointikategoria vaikuttaa investointiin kohdistettavaan diskonttokorkoon.

Ei liiketaloudellista tuottoa tavoittelevat investoinnit

Tähän kategoriaan lasketaan investoinnit, joihin ei voida luonteensa puolesta kohdistaa riittävästi välittömiä tuottoja, jotta ne maksaisivat itsensä takaisin. Tämän tyyppisiä investointeja ovat esimerkiksi tilahankkeet, joissa ei ole ulkopuolisia vuokratuottoja sekä kaupunkiympäristön toimialan alaiset infrastruktuuri-, katu- ja puistoinvestoinnit. Tähän kategoriaan lasketaan kuuluvaksi myös aluerakentamishankkeet sekä joukkoliikenneinvestoinnit niiltä osin, kun investoinnin perusteluna ei ole liiketaloudellinen tuotto tai investoinnin liiketaloudellinen kannattavuus voidaan perustella epäsuorien tuottojen avulla. Näille investointityypeille täytyy laatia investointilaskelma yhteisen mallin mukaisesti, mutta laskelman pääasiallisena tarkoituksena on eri investointivaihtoehtojen vertailu sekä investointihankkeesta Helsingin kaupungin taloudelle aiheutuvien vaikutusten ymmärtäminen.

Liiketaloudelliset investoinnit

Tähän kategoriaan kohdistuvat uusinvestoinnit, parannus- ja laajennusinvestoinnit sekä kunnossapitoinvestoinnit kohteisiin, joiden pitotarkoituksena on liiketaloudellinen hyöty. Myös tietotekniikkahankkeet lasketaan kuuluvaksi liiketaloudellisiin investointeihin.

2.2. Tuotot ja kustannukset

Tuotot ja kustannukset tulee arvioida Helsingin kaupungin näkökulmasta. Poikkeuksena ovat liikelaitokset, jotka arvioivat tuotot ja kustannukset omasta näkökulmastaan. Suurissa hankkeissa liikelaitosten kanssa on erikseen sovittava tuottojen ja kustannusten arvioinnista Helsingin kaupungin näkökulmasta.

Pääsääntönä on, että investointilaskelmissa huomioidaan ainoastaan hankkeeseen kohdistettavissa olevat välittömät tuotot ja kustannukset. Poikkeuksena tähän sääntöön ovat joukkoliikenneinvestoinnit sekä aluerakentamis- ja kaavoitushankkeet.

Joukkoliikenneinvestointien epäsuoria tuottoja ja kustannuksia huomioitaessa tulee noudattaa Liikenne- ja viestintäministeriön ohjetta Liikenneväylien ja hankearvioinnin yleisohje (Liikenneviraston ohjeita 13/2011). Aluerakentamishankkeissa epäsuorat tuotot ja kustannukset tulee huomioida kaavoitusvaiheessa, jotta kaavoitusvaihtoehtojen vaikutusta alueen odotettavissa oleviin verotuottoihin voidaan tarkastella sekä eri kaavoitusvaihtoehtoja vertailla myös tästä näkökulmasta.

Epäsuoria tuottoja tarkasteltaessa on huomioitava, että epäsuorien tuottojen tuoma liiketaloudellinen kannattavuus ei ole keskeisin syy investointien toteuttamiseen. Epäsuorat hyödyt ovat erityisen merkityksellisiä vaihtoehtojen lähestymistapojen arvioinnissa investointihankkeen valmisteluvaiheessa.

2.3. Diskonttokorko

Investointilaskelmissa kassavirrat diskontataan nykyhetken arvoon käyttämällä investointikategorioille määritettyjä diskonttokorkoja. Diskonttokorot eri investointikategorioille määrittää Helsingin kaupungin talous- ja suunnittelukeskus. Diskonttokorko koostuu kolmesta osasta: riskitön korko, investointikategoriakohtainen riskipreemio sekä erityisen suuren riskin sisältävissä hankkeissa erikseen määritettävä investointikohtainen riskipreemio.

Laskelmissa käytettävät diskonttokorot löytyvät alla olevasta taulukosta.

	Ei liiketaloudellista tuottoa tavoittelevat investoinnit	Liiketaloudelliset investoinnit
Riskitön korko	4 %	4 %
Investointikategoriakohtainen riskipreemio		2-6 %
Investointikohtainen riskipreemio		0-3 %

2.4. Inflaatio

Lähtökohtaisesti investointilaskelmissa täytyy käyttää nimellisiä hintoja, jolloin inflaatio täytyy huomioida laskelmissa. Inflaatio voidaan huomioida yleisenä hintojen nousuna käyttämällä yleistä inflaatioprosenttia kaikille investointilaskelman erille. Mikäli tämä tarkkuustaso ei ole riit-

tävä, voidaan inflaatio arvioida erikseen tuotoille, kustannuksille ja investoinneille. Laskelmissa käytettävä yleinen inflaatioprosentti määritellään talousarvion laatimisohteessa.

2.5. Jäännösarvo

Lähtökohtaisesti investointilaskelmissa ei käytetä jäännösarvoa, ellei investointikohteen todennäköinen käyttöikä ole yli 30 vuotta. Näin voi olla esimerkiksi tilahankkeissa ja voimalaitosinvestoinneissa. Mikäli jäännösarvoa on käytetty investointilaskelmassa, perustelut jäännösarvon käytölle täytyy dokumentoida laskelman oletuksissa.

Jäännösarvona tulee käyttää kohteen arvoa investointilaskelman päätöshetkellä. Ei taloudellista hyötyä tuottavissa investoinneissa arvo taloudellisen pitoajan lopussa tulee arvioida pohjautuen kohteen pitoaikana tehtyjen kunnossapitoinvestointien tasoon. Mikäli esimerkiksi rakennukseen ei pitoaikana kohdisteta kunnossapitoinvestointeja, jäännösarvona voidaan pitää runkorakenteiden arvoa. Mikäli kunnossapitoinvestointien tason arvioidaan olevan riittävä kohteen kunnan ylläpitämiseen läpi kohteen pitoajan, voi jäännösarvo olla korkeampi.

Mikäli kohteen oletetaan jatkavan liiketaloudellisen hyödyn tuottamista investointilaskelmassa käytettävän pitoajan jälkeenkin, voidaan jäännösarvon määrittelyssä käyttää myös Gordonin mallia. Tässä mallissa investointilaskelman viimeisen vuoden kassavirtojen oletetaan jatkuvan loputtomiin ja jäännösarvo lasketaan jakamalla viimeisen vuoden kassavirrat diskonttokorolla. Jotta Gordonin mallin antamat jäännösarvot olisivat luotettavia, investointilaskelman viimeisenä vuotena kunnossapitoinvestointien tason pitäisi vastata pitkän ajan keskiarvoa, jotta sekä tuotot että tuottoja vastaavat negatiiviset rahavirrat tulevat riittävästi huomioitua. Pääsääntönä on, että viimeisen vuoden kunnossapitoinvestointien tulee olla vähintään poistojen suuruiset.

2.6. Laskenta-aika

Pääsääntönä on, että investointilaskelmissa tulee käyttää laskenta-aikana investoinnin taloudellista pitoaikaa. Tätä kuvastaa yleensä parhaiten kohteen poistoaika.

Kohteen pitoajan määrittelyssä tulee kuitenkin huomioida kohteen todellinen käyttöikä, mikäli se poikkeaa teknisestä käyttöiästä. Esimerkiksi mikäli investoinnin tarkoituksena on lykätä perusrannusta myöhempään ajankohtaan ja investointi on käytössä ainoastaan perusrannukseen saakka, tulee investointilaskelmissa pitoaikana käyttää todellista käyttöikää teknisen käyttöiän sijasta.

3. INVESTOINTILASKELMA

Investointihankkeen valmistelun yhteydessä investoinneista täytyy laatia investointilaskelma Helsingin kaupungin investointilaskelmamallin mukaisesti. Investointilaskentamallista on olemassa omat laskelmapohjat eri investointityypeille, jotta niiden erityispiirteet voidaan huomioida valmistelussa. Näitä investointityyppejä ovat liiketaloudelliset investoinnit, tilahankkeet, aluera-

kentäminen, katu- ja infrastruktuurihankkeet, joukkoliikenneinvestoinnit sekä tietotekniikka-hankkeet. Laskelmapohjat löytyvät tämän dokumentin liitteestä 1.

Investointilaskelman näkökulmana tulee olla investoinnin vaikutus nykytilaan. Laskelman tulee tällöin kuvata muutos, jonka investoinnin toteuttaminen aiheuttaa Helsingin kaupungin talouteen verrattuna nykytilaan. Liikelaitokset laativat laskelman omasta näkökulmastaan, mutta suurissa kaupunginvaltuuston käsittelyyn menevissä hankkeissa vaikutukset Helsingin kaupungin talouteen on huomioitava.

Investointilaskelmassa tulee kuvata investoinnin kassavirrat läpi investointikohteen koko elinkaaren. Tämä sisältää alkuinvestointien lisäksi kunnossapitoinvestoinnit läpi kohteen taloudellisen pitoajan sekä käyttötalouteen kohdistuvat tuotot ja kustannukset läpi kohteen elinkaaren. Tuottoina tulee huomioida vain investointikohteeseen liittyvät suorat tuotot Tuotot ja kustannukset -kappaleessa lueteltuja poikkeuksia lukuun ottamatta.

3.1. Investointilaskelman laatiminen

Tarkemmat ohjeet investointilaskelman laatimiseen löytyvät liitteen 1 laskelmapohjista. Ohjeistus laskentapohjan käyttöön löytyy Käyttöohje-välilehdeltä.

3.2. Oletusten dokumentointi

Investointihankkeen vaikutusten arvioinnin kannalta laskelman taustaoletusten ymmärtäminen on keskeisessä asemassa. Tästä johtuen laskelman oletukset on dokumentoitava laskelmapohjan Oletusten dokumentointi -välilehdellä. Laskelman oletuksista on dokumentoitava oletetut arvot sekä lähde, johon oletus perustuu. Laskennan lopputuloksen kannalta keskeisimmät oletukset on myös selitettävä päätöksentekoa varten toimitettavassa investointiesityksessä.

Myös investointilaskelman laadinnassa käytetyt apulaskelmat on toimitettava valmistelevalle virkamiehelle investointilaskelman liitteenä. Esimerkiksi, jos investointilaskelman tuottorivi koostuu tarkemmista laskelmista kuin laskelmapohja mahdollistaa, nämä apulaskelmat on toimitettava investointilaskelman liitteenä.

4. INVESTOINTIESITYS

Päätöksentekoa varten investoinneista tulee laatia selkeä ja tiivistetty investointiesitys, jossa kuvataan kutakin investointia koskevat keskeiset perustelut sekä taloudelliset vaikutukset. Esityksessä hyödynnetään sekä investointilaskelman tietoja että muuta hankkeeseen liittyvää materiaalia. Näkökulman suhteen noudatetaan samoja periaatteita kuin laskelmassakin. Kaikkien investointityyppien esityksessä tulee hyödyntää samaa Microsoft PowerPoint -esityspohjaa, joka löytyy tämän dokumentin liitteestä 2.

Liitteessä 2 on kuvattu investointiesityksen laatiminen sivu sivulta. Osittain samaa tietoa löytyy myös investointilaskelma -Excel-tiedostojen käyttöohjesivulta.

5. MUUT TARVITTAVAT ANALYYSIT

5.1. Riskiarviointi

Investointiesityksille, joiden loppusumma on yli 2 miljoonaa euroa, täytyy suorittaa riskiarviointi. Riskiarvioinnissa täytyy noudattaa ohjetta sisäisestä valvonnasta Helsingin kaupunkikonsernissa. Riskiarvioinnin suorittamisesta vastaa toimiala tai liikelaitos, joka vastaa investointihankkeen hankesuunnitelman laatimisesta.

Helsingin kaupungin riskien menetelmäkuvaukset valmistuvat syksyn 2011 aikana. Tämän jälkeen myös investointilaskelmien valmistelussa sovellettavat riskien menetelmäkuvaukset löytyvät Helmi-intranetistä.

5.2. Muut tausta-analyysit

Tarveselvityksen ja hankesuunnitelman valmistelussa teetettävissä selvityksissä tulee noudattaa Tilanhankkeiden käsittelyohjetta. Tärkeimpien selvitysten lopputulemat täytyy esittää tiivistetysti investointiesityksessä.

6. PÄÄTÖKSENTEKOPROSESSI

Investointiesitykset tulee hyväksyttää hankesuunnitelmavaiheessa Helsingin kaupungin päätösrajojen mukaisesti hallintoelimestä, jonka päätäntävaltaan hankesuunnitelman hyväksyminen kuuluu. Päätösraajat esitetään kuvassa 1. Tarkempi kuvaus päätösrajoista löytyy Tilanhankkeiden käsittelyohjeesta.

SUUNNITELMA (alv 0%)	HYVÄKSYJÄ			
	yli 10 M€	5–10 M€	alle 5 M€	alle 1 M€
Tarveselvitys	Käyttäjähallintokunta			
Hanke- suunnitelma	Kvsto	Khs, Helenjk HKLjk, HelSajk	Khs ¹ , Klk, Helen, HKL, HelSa	Pelk, Liik,
Luonnos- piirustukset	Klk/tike, Pelk/pel, Liik/liv, liikelaitokset			

Uusi päätösraja_2011/3.11.10

¹ kustannuksiltaan välillä 1–5 M€ olevat Pelk:n ja Liik:n hankesuunnitelmaesitykset

Kuva 1. Suunnitelmien hyväksymisrajat (**rajat arvonlisäverottomina**)

Poikkeuksia tähän päätöksentekomalliin muodostavat kaupunkiympäristön toimialan alaiset katuhankkeet sekä tietotekniikkainvestoinnit. Kaupunkiympäristön toimialan alaisissa katuhankkeissa asemakaavan hyväksynnän jälkeen kaupunkiympäristölautakunta hyväksyy katuhankkeet, eikä erillistä investointihankkeiden hyväksyntää kaupunginvaltuustossa tai kaupunginhalituksessa tarvita, mikäli hankkeet pysyvät hyväksytyin asemakaavan ja Helsingin kaupungin talousarvion asettamissa raameissa. Tietotekniikkainvestoinneissa talous- ja suunnittelukeskuksella on päätäntävalta Helsingin kaupungin talousarvion asettamissa rajoissa.

LIITE 1. INVESTOINTILASKELMAPOHJAT



Laskentamalli_Aluerakentaminen.xlsx



Laskentamalli_IT-hankkeet.xlsx



Laskentamalli_Joukko liikenneinvestointi.xls



Laskentamalli_Katujaka_infra.xlsx



Laskentamalli_Liiketaloudellinen investointi.



Laskentamalli_Tilaukset.xlsx


LIITE 2. INVESTOINTIESITYSMALLI

Yleistä investointiesityksen laatimisesta

Esityspohja sisältää valmiin rakenteen johdonmukaisten investointiesityksien tekemiseen. Esityksen laatija täyttää esityspohjassa ilmaistut tiedot niille varattuihin kohtiin. Tämän lisäksi laatijan tulee liittää ainoastaan oma nimensä alaviitteeseen. Microsoft PowerPoint -ohjelmassa alaviitteen tiedon voi vaihtaa helpoiten Slide Master -tilan avulla, jossa käyttäjä voi muokata alaviitteenä olevan tekstin kaikkiin kalvoihin samalla kertaa. Esityksen päivämäärä päivittyy automaattisesti, mutta sen voi tarpeen vaatiessa kiinnittää samaisessa Slide Master -tilassa.

Esityspohjassa käytetään kahta erilaista tunnistetta osoittamaan kohdat tai tiedot, joita käyttäjän tulee muokata:

[hakasulkeet] = Käyttäjän tulee täyttää hakasulkeiden sisällä ilmoitettu tieto niiden paikalla kunkin investointihankkeen tietojen perusteella.

 = Turkoosi laatikko symboloi kuvaajan tai taulukon paikkaa. Käyttäjän tulee poistaa laatikko sen jälkeen, kun siinä ilmoitettu kuvaaja tai taulukko on kopioitu paikalle oikean kokoisena.

Sivu 1: Kansilehti

Kansilehdelle täytetään ainoastaan hankkeen nimi.

Sivu 2: Investoinnin esittely

Esittely-sivulle täytetään tietoja kahteen eri tietokenttään: ”perustiedot”- ja ”taustatiedot ja lähtötilanne”-kenttään.

”Perustiedot”-kenttään täydennetään kullekin riville siinä ilmoitettu tieto:

- Investointikategoriat on esitelty tämän dokumentin kappaleessa 2 Laskentaperiaatteet ja niihin tulee viitata sellaisenaan.
- Investoinnin luonteella viitataan siihen, onko hanke luonteeltaan olemassa olevan kohteen parantamista vai kokonaan uusi kohde.

- Projektikokonaisuudella viitataan suurempaan hankekokonaisuuteen, johon liittyen on tehty päätöksiä. Mikäli hanke ei kuulu tällaiseen projektikokonaisuuteen, kohta voidaan jättää tyhjäksi.
- Aiempi päätös -kohdan tarkoituksena on opastaa lukija yhdistämään kyseinen päätös aikaisempaan päätöksentekoaineistoon viimeisimmän päätöksentekokäytännön avulla. Mikäli oleellisesti investointiin liittyvää aikaisempaa päätöstä ei ole, kohta voidaan jättää tyhjäksi. Esimerkiksi projektikokonaisuuteen liittyvä päätös tulee kuitenkin katsoa investoinnin kannalta olennaiseksi.
- Investoinnin koko -kohdalla tarkoitetaan tehtävän investointipäätöksen summaa. Oleellista on lisätä kenttään tieto, mihin indeksiin ja pistelukuun arvio investoinnin suuruudesta perustuu.
- Takaisinmaksuaika -kohtaan tulee syöttää investointilaskelmassa laskettava takaisinmaksuaika.
- Yksikkökustannukseksi täytetään tieto kunkin investointityypin osalta sille parhaiten sopivasta yksikkökustannuksesta.
- Mikäli hankkeen kustannukset poikkeavat hanketyypille normaaleista kustannuksista, Poikkeako yksikkökustannus normaalista -kohtaan lisätään syy erittäin lyhyesti (esim. ”korkea laatu”).
- Toiminnallinen tehokkuus -kohdassa käyttäjä ilmoittaa, minkälaisia vaikutukset investoinnilla on käyttötalouden kustannuksiin.
- Toteutusajankohdaksi määritellään arvioitu aikaväli, jolloin investointi toteutetaan.
- Hankintamuodolla tarkoitetaan toimintatapaa, jolla investointi toteutetaan. Suora omistus viittaa omaisuuserien kuulumiseen suoraan Helsingin kaupungille, kun taas Liikelaitosinvestoinnilla tarkoitetaan liikelaitoksen suoraa omistusta. Yhtiömuoto -hankkeissa omaisuuseriä ja/tai hankekokonaisuutta hallinnoimaan perustetaan erillinen yhtiö. PPP:llä tarkoitetaan julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuushankkeita ja Vuokratohotteita ovat esimerkiksi tapaukset, joissa kaupunki toimii vuokralaisena.

Taustatiedot ja lähtötilanne -kohdassa tulee kertoa omin sanoin ainakin:

- Hankehistoria olennaisilta osin sekä mahdollisia muita historiatietoja kohteesta sekä sen toimintaympäristöstä.
- Tekijöistä, jotka vaikuttavat kohteeseen ja sen toimintaympäristöön, sekä näiden viimeaikaisesta kehityksestä.
- Hankkeen sopivuus relevanttiin investointikokonaisuuteen ja sen vaikutukset muihin investointeihin.
- Kohteen peruskorjaus- tai kuluneisuusasteesta, mikäli tieto on relevantti.

Sivu 3: Investointi kartalla

Investointi kartalla -sivulle liitetään kuva kartasta (IT-hankkeiden tapauksessa voi olla myös arkkitehtuurikartta, mikäli se on selkeä), joka havainnollistaa investoinnin sijainnin.

Sivu 4: Investoinnin perustelut

Investoinnin perustelut -sivulla esityksen laatija kertoo omin sanoin investoinnin perusteluista. Perusteluissa on erityisesti tuotava esiin sellaiset hyödyt ja haitat, jotka eivät ilmene kassavirta- tai riskitarkastelussa. Selitykset ja kuvailut on esitettävä tiivistetysti mutta luettavassa muodossa. Näin ollen sivua voidaan tarpeen mukaan jatkaa uudelle sivulle, jos tämä lisää esityksen selkeyttä.

Sivu 5: Taloudelliset tunnusluvut

Taloudelliset tunnusluvut -sivulla hyödynnetään Excel-laskelmassa tuotettua tietoa. Kassavirta-analyysi -kaavion, Vaikutukset kaupungin talouteen -taulukon ja Investoinnin keskeiset tunnusluvut -taulukon päätunnusluvut (nykyarvo, sisäinen korkokanta ja takaisinmaksuaika) koostuvat Excel-tiedoston investointiesitysvälilehdelle. Mahdolliset investointityyppikohtaiset tunnusluvut esitelmän laatijan on laskettava itsenäisesti.

- Kassavirta-analyysikuvaaja kopioidaan Excel-tiedostosta esitykseen (esimerkiksi kuvamuodossa "enhanced metafile") sille osoitetulle kohdalle. Ennen kopiointia esityksen laatijan on asetettava kuvaajan kaksi vertikaalista akselia sopivalle tasolle mahdollistamaan selkeän ja informatiivisen kuvaajan laatimisen. Mikäli vuotuisten ja kumulatiivisten kassavirtojen tasot ovat samaa suuruusluokkaa, akselit voivat olla täsmälleen samat. Mikäli pylväät ja viiva-kuvaajat kuitenkin liikkuvat eri skaalassa niin, että toisen informaatioarvo tästä kärsii, vertikaalista akselia on säädettävä. Säädettäessä akselin minimi- ja maksimiarvoja on visuaalisesti tärkeää saada molempien akselien apuviivat ja nollakohdat samoille tasoille.
- Vaikutukset kaupungin talouteen -taulukko voidaan kopioida Excelistä (esimerkiksi kuvamuodossa "enhanced metafile") sellaisenaan ja liittää sille osoitetulle paikalle.
- Investoinnin keskeiset tunnusluvut -taulukon esityksen laatija lisää Excel-tiedoston Investointiesitys-välilehdelle koostuvat päätunnusluvut eli nykyarvon, sisäisen korkokannan ja takaisinmaksuajan. Investointikategoriat, joissa voidaan huomioida epäsuoria tuottoja (luku 2 Laskentaperiaatteet), tällaisia kassavirtoja sisältävät tunnusluvut voidaan esittää sulkeissa suorien kassavirtojen tunnuslukujen jälkeen.
- Investoinnin keskeiset tunnusluvut -taulukon on jätetty tilaa mahdollisille investointityyppisille tunnusluville, jotka tulee käytettäessä nimetä taulukon erikseen. Tällainen tunnusluku voi olla esimerkiksi päiväkotihankkeen yhteydessä euroa/päiväkodin lapsipaikka. Mikäli mahdollista, näiden tunnuslukujen esittämisen yhteydessä on esitettävä myös tunnusluvun keskiarvo vastaaville hankkeille.

Laskelman sisältö -kentässä esityksen laatija kuvaa laskelman sisältöä asiatasolla. Tällä tarkoitetaan kohteen rajauksen esittelyä laskelman näkökulmasta, eli mitä asioita laskelma sisältää ja mitä on jätetty sen ulkopuolelle.

Sivu 6: Tunnuslukujen herkkyyshanalyysi

Tunnuslukujen herkkyysoanalyysi -sivulla esityksen laatija tarkastelee edellisellä sivulla esitettyjen taloudellisten tunnuslukujen herkkyyttä. Lähtökohtaisesti analyysissä tarkastellaan laskelman tulojen, menojen ja investointien muutoksen vaikutusta. Nämä tiedot koostuvat Excel-laskelman Investointiesitys-välilehdelle. Nykyarvokuvaajat kopioidaan Excel-tiedostosta esitykseen (esimerkiksi kuvamuodossa “enhanced metafile”) niille osoitetuille kohdalle, ja taulukossa olevat sisäisen korkokannan ja takaisinmaksuajan tunnusluvut syötetään taulukkoon käsin Excel-tiedostosta.

Herkkyystarkastelussa käytetään 10 prosentin tarkasteluväliä. Halutessaan esityksen laatija voi esittää herkkyystarkastelun myös muiden tekijöiden kuin tulojen, menojen ja investointien suhteen. Tällöin hän voi joko hyödyntää Excel-laskelman Herkkyysoanalyysi-välilehdeltä saatavia tietoja tai tehdä erillisen analyysin ja koostaa tiedot itse laskelman Investointiesitys-välilehdelle.

Kunkin herkkyystekijän alle on varattu kenttä havainnoille ja selityksille. Kentässä esityksen laatijan voi omin sanoin tiivistää analyysin lopputuloksen tai esittää lisätietoja analyysin tueksi.

Sivu 7: Laskelman keskeiset oletukset

Laskelman keskeiset oletukset -sivulla esityksen laatija dokumentoi tärkeimmät tekijät, jotka päätöksentekijän tulisi huomioida arvioidessaan tietojen luotettavuutta. Sivulla on kaksi taulukkoa: laskentaoletukset ja selvitystiedot.

Laskentaoletukset -taulukko esityksen laatija kirjaa 3-5 tärkeintä laskelman sisällään pitämää oletusta. Kaikkien laskelman oletusten on oltava kirjattuina Excel-laskelmassa omalla välilehdellä. Selvitystiedot -taulukossa esityksen laatija puolestaan ilmoittaa tarve- ja hankeselvityksen valmistumispäivät niiden tietojen tuoreuden arviointia varten, sekä tuo ilmi, mikäli selvityksien laadinnassa on poikettu ohjeistuksesta.

Sivu 8: Investoinnin rahoitus

Investoinnin rahoitus -sivulla esityksen laatija ilmoittaa taulukossa ilmoitetut, investoinnin rahoitukseen liittyvät tiedot. Rahoituksen suunnittelun kohdalla budjetissa varatut varat esitetään sillä osin kuin budjetti on hyväksytty ja talousarviossa muilta vuosilta niin pitkältä ajalta kuin tiedot ovat olemassa.

Sivu 9: Riskit

Riskit-sivulla esityksen laatija esittelee Helsingin kaupungin riskienhallinnan menetelmäkuvausten mukaisesti tunnistetut ja arvioidut, 1-5 oleellisia riskiä sekä kertoo niiden hallintakeinoista. Sivun malli tarkentuu menetelmäkuvausten valmistuttua.

Sivu 10: Muut taustaselvitykset

Muut taustaselvitykset -sivulla esityksen laatija esittelee investoinnista tehtyjen taustaselvitysten tärkeimmät havainnot ja lopputulemat. Sivulla tarvitsee esitellä ainoastaan tärkeimmät selvitykset, mutta kaikki selvitykset on kuitenkin syytä toimittaa investointiesityksen liitteenä.



Investointiesityspohj
a.ppt