



01.10.2024

KAUPUNKIYMPÄRISTÖLAUTAKUNTA
ESITYSLISTA
29 - 2024

KOKOUSKUTSU

Kokousaika 01.10.2024 klo 16:15
Kokouspaikka Horisontti, Työpajankatu 8
Käsitellään Tällä esityslistalla mainitut asiat

Kaupunkiympäristölautakunta



01.10.2024

Asia	Sivu
1 Kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen sekä pöytäkirjan tarkastajien valinta	1
2 Ilmoitusasiat	2
3 Pöydälle 17.09.2024 Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma (a-asia)	3
4 Pöydälle 17.09.2024 Kaivokadun ympäristösuunnitelma (a-asia)	18
5 Pöydälle 24.09.2024 Kaupunkipyöräpalvelun uudistamisen periaatteet (a-asia)	23
6 Pöydälle 24.09.2024 Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallitukselle, Oulunkyläntien ympäristön tarkistettu asemakaavan muutosehdotus (nro 12911) (sisältää liikennesuunnitelman) (a-asia)	30
7 Pöydälle 24.09.2024 Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtuutettu Otso Kivekkään toivomusponnosta koskien sisäkulkuyhteyttä Myllypuron metroasemalta terveys- ja hyvinvointikeskukseen	39
8 Pöydälle 24.09.2024 Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtuutettu Otto Meren ym. valtuustoaloitteesta koskien kalsiumkloridin käytöstä luopumista Helsingin kaupungin talvikunnossapidossa	42
9 Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtuutettu Mai Kivelän ym. valtuustoaloitteesta, joka koskee eläinten hyvinvointiohjelmää	46
10 Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtuutettu Nasima Razmyarin ym. valtuustoaloitteesta koskien Kaija Saariahon muistomerkin saamista Helsinkiin	51
11 Kaupunkiympäristölautakunnan vastaus kuntalaisaloitteeseen koskien puita ja vihreyttä Uudenmaankadulle	54
12 Kaupunkiympäristölautakunnan alaisten viranomaisten ajalla 19.9.-25.9.2024 tekemien päätösten seuraaminen	58



1

Kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen sekä pöytäkirjan tarkastajien valinta

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää todeta kokouksen laillisesti koolle kutsutuksi ja päätösvaltaiseksi.

Samalla kaupunkiympäristölautakunta päättää valita pöytäkirjantarkastajaksi Mia Haglundin ja varatarkastajaksi Sami Kuuselan.

Esittelijä

apulaispormestari
Anni Sinnemäki

Lisätiedot

Marianne Hirsikko, hallintosihteeri, puhelin: 09 310 64373
marianne.hirsikko(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



01.10.2024

Asia/2

2

Ilmoitusasiat

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää merkitä tiedoksi.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Marianne Hirsikko, hallintosihteeri, puhelin: 09 310 64373
marianne.hirsikko(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



3

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma (a-asia)

Pöydälle 17.09.2024

HEL 2023-004653 T 08 00 00

Esitysehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta esittää kaupunginhallitukselle hyväksyttäväksi ja jatkosuunnittelussa ohjeellisena noudatettavaksi:

- ydinkeskustan liikennejärjestelmää koskeva kehittäminen (liite 1)
- ydinkeskustan liikenneverkon tavoitetila (liite 2).

Tiivistelmä

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma muodostaa kokonaisku- van ydinkeskustan liikennejärjestelmän tavoitetilanteesta sekä kuvaa, miten tavoitetilaa kohti edetään. Ydinkeskustaan tavoitellaan kestäväää liikennejärjestelmää, joka mahdollista kävelyn, oleilun ja viihtymisen olosuhteiden kehittymisen. Suunnitelmassa on luotu periaatteet kau- punkielämän vahvistamiseksi. Samalla liikennejärjestelmä palvelee keskustaan saapuvia ja siellä liikkuvia ihmisiä, palveluita ja tavaroita hyvin. Keskustan hyvä saavutettavuus kaikilla kulkumuodoilla kaikkina vuodenaikoina turvataan.

Tämä liikennejärjestelmäpäätös on osa valmistelun ohjaamista eikä ole juridisesti sitova päätös. Päätöksellä ohjataan asemakaavojen, hanke- suunnitelmien ja katusuunnitelmien valmistelua. Näiden hyväksymä- prosessit ovat erillisiä. Esimerkiksi asemakaavoista tullaan päättämään erikseen valtuustossa. Liikennejärjestelmäsuunnitelmalla asetetaan ta- voitteet kokonaisvaltaisuus huomioiden yksityiskohtaisemmalle suunnit- telulle, jossa suunnitteluratkaisut konkretisoituvat ja vaikutusarviointeja tarkennetaan.

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma luo mahdollisuudet ke- hittää käveltävyyttä ja viihtyisyyttä keskeisten linjausten kautta, jotka on esitetty liitteessä 1. Ydinkeskustan liikenneverkon tavoitetila on kuvattu liitteessä 2. Nämä yhdessä muodostavat strategisen tavoitetilan, jota toteutetaan tarkemmilla suunnittelutasoilla suunniteltavilla ratkaisuilla.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma linjaa ydinkeskustan paikalliskatujen kehittämistä paremmin perillä olemista, kävelyä ja oleilua palveleviksi. Huoltoliikenteelle lisätään kuormauspaikkoja, kun taas kävelyalueet rauhoitetaan turvalliselle kävelylle ja oleilulle. Paikalliskatujen autoliik- kenteen rauhoittamiseen vaikuttaa myös ydinkeskustaan saapuvan au-



toliikenteen ohjaaminen maanalaisiin pysäköintilaitoksiin, mihin liittyy myös keskustan huoltotunnelin kehittäminen. Ydinkeskustan paikallista katuverkkoa ja siihen liittyviä kävelyolosuhteita kehitetään alueellisten liikennesuunnitelmien ja niiden perusteella tehtävien katusuunnitelmien perusteella seuraavan noin 10 vuoden aikana.

Autoliikenteen pääverkkoa harvennetaan ydinkeskustassa. Kaivokatu ja siihen johtavat kadut muutetaan osaksi paikallisverkkoa ja päärautatieaseman edustalla katutilaa varataan joukkoliikenteelle ja kävelylle eikä läpiajo ole mahdollista autoliikenteelle. Kaivokadun muutos edellyttää asemakaavamuutoksen, jonka tavoitteeksi tässä yhteydessä asetetaan Kaivokadun muuttaminen päärautatieaseman edustalla joukkoliikennekaduksi. Kaivokadulla asemakaavan laatiminen käynnistetään heti liikennejärjestelmäsuunnitelmapäätöksen jälkeen. Silti kadun tavoiteltavia liikennejärjestelyitä päästään rakentamaan vasta 2030-luvun alkupuolella, kun asemakaava ja siihen perustuva katusuunnitelma ovat lainvoimaisia.

Myös autoliikenteen pääverkon kaduilla parannetaan käveltävyyttä ja viihtyisyyttä ydinkeskustassa. Katujen liikennejärjestelyt ajokaistoineen suunnitellaan autoliikenteen reunaehdot huomioiden. Osalla näistä pääverkon kaduista liikenteelliset reunaehdot mahdollistavat kaistamäärän rajaamisen yhteen ajokaistaan suuntaansa. Tällöin katu ei houkuttele kantakaupungin läpiajoon, ja kadun estevaikutus pysyy kohtuullisena ympäristössä, jossa liikkuu erittäin runsaasti jalankulkijoita. Osalla pääverkon kaduista taas liikenteellinen kapasiteetti korostuu häiriöherkkyyden, pelastusliikenteen toimintavarmuuden, satamaliikenteen toimivuuden ja verkollisen sijainnin vuoksi.

Esplanadeilla on hyvin vanha asemakaava ja alueelle on suunnitteilla mittava vesihuollon saneeraus. Nykyisen asemakaavan määräykset eivät huomioi alueen merkittävää kulttuurihistoriallista arvoa ja siten jo mittava kadun peruskorjaus mahdollisine muutoksineen vaatii alueella asemakaavan päivittämistä. Asemakaavan tavoitteeksi asetetaan riittävä autoliikenteen kapasiteetti ydinkeskustan poikittaiselle autoliikenteelle. Asemakaavan lähtökohtana on tällöin Esplanadin kaistajärjestelyjen säilyttäminen nykytilanteen mukaisina eli 2 ajokaistaa suuntaansa. Asemakaavamuutos käynnistetään heti tämän liikennejärjestelmäsuunnitelmapäätöksen jälkeen. HSY:n vesihuoltoremontti on ajoitettu vuosikymmenen vaihteeseen, jolloin myös alueen uusi asemakaava on saanut lainvoiman.

Esittelijän perustelut

Lähtökohdat



Kaupunginhallitus päätti 25.1.2021 periaatteista ja toimenpiteistä kävelykeskustan laajentamiseen tähtäävän jatkosuunnittelun pohjaksi. Päätöksessä linjattiin kävelykeskustan ja käveltävän keskustan kunnianhimoisesta laajentamisesta sekä edellytettiin laatimaan suunnitelma, joka voidaan aikatauluttaa ja jota voidaan toteuttaa useammassa vaiheessa.

Keskustan liikennejärjestelmän ja elinvoimaisuuden kehittämistä ohjaavat ensisijaisesti strategiset tavoitteet, joita on esitetty yleiskaavassa ja kaupunkistrategiassa. Yleiskaavassa ydinkeskusta luokitellaan liike- ja palvelukeskustaksi, joka on alueena kävelypainotteinen ja erottuu ympäristöstään tehokkaampana sekä toiminnallisesti monipuolisempaan. Kaupunkistrategia linjaa puolestaan panostamaan keskustassa käveltävään ja viihtyisään kaupunkitilaan, tehden keskustasta houkuttelevamman, saavutettavamman ja toimivamman. Strategiassa edellytetään, että liikennejärjestelyjä kehitetään keskustan elinvoiman kasvua tukeviksi, selvitetään aina kaupungin keskustan saavutettavuuteen vaikuttavien liikennehankkeiden kokonaisvaikutukset, toteutetaan maanalaisten pysäköintilaitosten käyttöä lisääviä ratkaisuja sekä huolehditaan huolto- ja jakeluliikenteen sujuvuudesta. Myös tavoite hiilineutraalista Helsingistä ohjaa osaltaan keskustan liikennejärjestelmän kehittämistä.

Vastauksena kaupunginhallituksen päätökseen 25.1.2021 Helsingin kaupungin liikenne- ja katusuunnittelupalvelu on käynnistänyt ja valmistellut monialaisesti kävelykeskustan jatkosuunnittelua varten liikennejärjestelmäsuunnitelman ja sitä toteuttavan toimenpideohjelman ydinkeskustan alueelle. Suunnitelmassa on osoitettu konkreettinen suunta keskustan liikennejärjestelmän kehittämiseksi sekä muodostettu lähtökohdat tuleville kehittämishankkeille. Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma kuuluu käveltävän keskustan kehittämiskokonaisuuteen ja täydentää Elämyksellinen ydinkeskusta, ydinkeskustan maankäytön kehityskuva 2032 -suunnitelmaa, jossa on esitetty käveltävän keskustan laajentamisen tavoitteet ja tarpeet.

Kaupunkiympäristölautakunta esittäessään kaupunginhallitukselle ydinkeskustan maankäytön kehityskuvan hyväksymistä 15.11.2022, lisäsi seuraavan keskustan saavutettavuutta koskevan päätöksen yksimielisesti. ”Ydinkeskustan saavutettavuus yksityisautoilla on hyvä saavuttaessa länsisuunnasta ydinkeskustan maanalaisiin pysäköintihalleihin. Sen sijaan muista suunnista saavuttaessa yhteydet maanalaisiin pysäköintitiloihin ovat heikommat ja pysäköintitilojen tarjonta on puutteellista. Lisäksi keskustan rakennettujen pysäköintitilojen käyttöaste on usein matala. Ydinkeskustan saavutettavuuden parantamiseksi ja edelleen ydinkeskustan viihtyisyyden lisäämiseksi jatkoselvitetään vaihtoehtoja keskustan maanalaisten pysäköintilaitosten saavutettavuuden parantamiseksi ensisijaisesti yksityisinä investointihankkeina. Vaihtoeht-



toja esitellään lautakunnalle syyskuuhun 2023 mennessä.” Kaupunginhallitus hyväksyi ydinkeskustan maankäytön kehityskuvan 22.5.2023.

Kaupunginhallituksen alainen elinkeinojaosto on hyväksynyt elinkeinopoliittiset tavoitteet maankäytölle 14.3.2022. Niissä on keskustan liikennejärjestelmää koskevia tavoitteita:

- Keskustan hyvä saavutettavuus kaikilla kulkumuodoilla kaikkina vuodenaikoina turvataan. Saavutettavuuden parantamisessa painotetaan kestäviä ja kustannustehokkaita kulkumuotoja, turvaten myös sujuva henkilöautoliikenne sekä asukkaille että liikkeissä asioiville. Kaupunki varmistaa keskustan logistiikkatoimintojen sujuvuuden nykyistä tehokkaammin.
- Ydinkeskustan kävelypainotteista aluetta laajennetaan ja hoidetaan jatkossa kokonaisuutena korkean laatutason palvelulupauksella.
- Kaupunki tarjoaa keskustan huoltotunneliin liittymisen edistämiseksi alueen kiinteistönomistajille riittävät kannustimet liittymiselle ja selvittää keinoja katutilan tekemiseksi turvallisemmaksi kävelyllä ja pyöräilyllä.

Kaupunkiympäristölautakunta päätti 19.9.2023 hyväksyä ydinkeskustan liikennejärjestelmän tavoitteet sekä periaatteet suunnitelman laatimisen lähtökohdiksi.

Lautakunta päätti asettaa ydinkeskustan liikennejärjestelmän tavoitteeksi:

- Kestävä liikennejärjestelmä vahvistaa elämyksellistä keskustaa.
- Kävelyn, oleilun ja viihtymisen olosuhteet Helsingin keskustassa ovat kansainvälisesti korkealaatuisia ja paranevat oleellisesti nykytilanteesta.
- Ihmisten saapuminen keskustaan ja keskustassa liikkuminen on sujuvaa
- Jakelu- ja huoltoliikenne palvelevat keskustassa toimivien tarpeita hyvin.

Suunnittelun lähtökohdiksi asetettiin:

- Ydinkeskustan viihtyisyyden ja elinvoimaisuuden merkittävän kehittämisen mahdollistamiseksi ydinkeskustan poikittaisen autoliikenteen suunnittelun lähtökohtana on ensisijaisesti tukeutua Esplanadin muodostamaan pääyhteyteen.
- Maanalaisten pysäköintilaitosten ja huoltotunnelin saavutettavuutta sekä toimintaedellytyksiä kehitetään palvelemaan ydinkeskustan logistisia tarpeita sekä saapumista autolla. Ensivaiheessa edistetään



Hakaniemen torin pohjoispuolelta maanalaista ajoyhteyttä keskustan huoltotunneliin.

- Paikalliskatuja kehitetään rauhallisen liikkumisen ympäristöinä, jotka tukevat niin kivijalkakorttelien elävyyttä kuin kävelyreittien jatkuvuutta. Läpiajavan autoliikenteen tulee mahdollisimman suuressa määrin ohjautua pääverkon kaduille.

Lisäksi lautakunta päätti, että nykyisen huoltotunnelin soveltuvuutta pysäköintilaitoksiin kulkemiseen testataan mahdollisimman pian. Selvitetään jatkovalmistelussa tunnelissa tarvittavat muutokset, jotta ajaminen parkkihalliin onnistuu eri suunnista. Autoilijoille kerrotaan ajomahdollisuudesta ja liikennettä ohjataan tunneliin opasteilla.

Lisäksi keskustan alueella priorisoidaan kävelyn sujuvuutta ja jalankulkuympäristön viihtyisyyttä ja kehitetään välineet kävelyn sujuvuuden ja kävely-ympäristön laadun mittaamiseen tämän priorisoinnin tueksi.

Kaupunkiympäristölautakunta korosti liikennesuunnitteluperiaatteissa olevaa tavoitetta Helsingin ydinkeskustan elinvoiman, viihtyisyyden ja elämyksellisyyden vahvistamisesta. Liikennejärjestelmän suunnittelun jatkotyössä tavoitteen saavuttaminen edellyttää kaikkien eri osapuolten sitoutumista tavoitteeseen. Siksi lautakunta piti tärkeänä, että jatkotyössä suunnitteluun osallistetaan laajasti eri sidosryhmiä elinkeinoelämästä kaupunkilaisiin.

Keskustan huoltotunnelin kehittämisvarauksesta on päätetty kaupunginhallituksessa 25.3.2024. Siinä yhteydessä on käyty alustavasti läpi keskustan huoltotunnelin kehittämisen vaihtoehtoja.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisen aikana on ollut käynnissä Esplanadin ja niihin liittyvien katujen kokeilu, jossa liikennejärjestelyjä ja katu-ympäristöä on kehitetty kävelyn ja oleilun olosuhteiden parantamiseksi. Kokeilujakso kestää kesästä 2023 syksyyn 2024 (Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022). Kokeilun vaikutuksia on seurattu tiivistä ja niistä saadut välitulokset ([12.12.2023](#) ja [18.6.2024](#)) ovat toimineet liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisen tukena.

Esplanadin kokeilu on lisännyt alueella kävelyä ja oleilua erityisesti kesäaikaan, talviaikaan hyödyt ovat olleet vähäisiä. Paikan päällä haastattelut ovat olleet pääosin tyytyväisiä kokeiluun, helsinkiläisille tehdyssä puhelinhaastattelussa mielipiteet jakautuvat tasaisemmin sekä puolesta että vastaan. Kokeilulla ei ole havaittu merkittäviä vaikutuksia alueen elinvoimaan, osa toimijoista on saanut kokeilusta hyötyä erityisesti laajempien terassien ansioista, osa toimijoista on kokenut kokeilun hyvin kielteisenä huoltoajon vaikeutumisen, autoliikenteen hidastumisen ja pysäköintipaikkojen poistumisen takia. Autoliikenteen määrä on vähentynyt Esplanadeilla, Pohjois- ja Eteläesplanadien liikennemäärät



ovat vähentyneet 18-20 % syksyllä 2023 aikaisempien vuosien mittauksiin nähden. Autoliikenteen sujuvuus on kokeilun aikana heikentynyt maltillisesti ja paikallisesti, talven matka-ajat keskustan poikittaisilla reiteillä ovat kasvaneet keskimäärin noin 10 %, esimerkiksi syksyllä 2023 Sörnäisten rantatien ja Jätkäsaarenlaiturin välillä matka-ajat ovat kasvaneet 0,5-2,5 minuuttia verrattuna syksyn 2022 tilanteeseen. Suurimmat vaikutukset autoliikenteen osalta kohdistuvat Pohjoisesplanadille ja ajoittain Pohjoisrantaan. Saatujen kokemusten perusteella alueen tulevassa suunnittelussa huoltoliikenteen toimivuus ja pelastustoiminnan vasteajat ovat tärkeitä huomioitavia asioita. Esplanadin kokeilun tulokset tulevat olemaan Esplanadin alueen asemakaavamuutoksen lähtötietona.

Vuonna 2024 on käynnistynyt myös ydinkeskustan kehittämisen tahtotilan määrittely yhdessä elinkeinoelämän kanssa. Lisäksi kaupunkiympäristön toimialalla laaditaan selvitystä ydinkeskustan elinvoimaisuuden lisäämisen keinoista. Näiden tuloksia hyödynnetään ydinkeskustan liikennejärjestelmän osalta tarkemmissa suunnitteluvaiheissa siltä osin, kun ne koskevat liikennejärjestelyjä.

Ydinkeskustan elinvoimaisuus

Kaupunkikeskustojen tilankäytön muutokset ovat kansainvälisesti olleet viime aikoina tavallistakin nopeampia. Kestävien kulkumuotojen tilatarpeiden huomioiminen, katutilojen laadun kehittäminen ja kävelykeskustojen merkittävä laajentaminen ovat selvä trendi. Tilankäytön ratkaisujen taustalla vaikuttavat esimerkiksi verkkokaupan tuottamat ostoskäyttäytymisen muutokset, kestävyyskysymysten lisääntyminen, aineettomien palveluiden korostuminen kulutuksessa, sekä urbaanin kulttuurin ja ihanteiden muutos. Myös Helsingissä elämysten, kulttuurin, ravintola- ja muiden palveluiden kulutus on lisääntynyt suhteessa työntekoon ja ostosasiointiin. Ylipäänsä kaupunkialueiden kasvu edellyttää keskusta-alueiden tilankäytön tehostumista ja uudelleenarviointia.

Helsingissä ydinkeskustan käynti- ja asiointimäärät ovat Covid-19-pandemian jälkeen osin palautuneet, mutta jääneet toistaiseksi aiempaa alhaisemmalle tasolle. Ero keskusta-asiointiin volyymissa verrattuna muihin pohjoismaisiin pääkaupunkeihin on selkeä. Syyt Helsingin ydinkeskustan käyntimäärien vajeeseen ovat moninaiset, mutta etätöiden yleisyydellä on oleellinen rooli. Merkittävää asiointiin siirtymää ydinkeskustasta ympäröiviin kauppakeskuksiin ei selvitysten perusteella havaita. Myöskään Helsingin ydinkeskustan saavutettavuudessa ei ole tapahtunut merkittäviä pysyviä muutoksia millään kulkumuodolla, vaikkakin joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat pudonneet selvästi. Ydinkeskustan käyntimäärien vaje ei siis liity käytännön esteisiin, vaan ennemmin vajavaisiin syihin suunnata keskustaan asioimaan, oleske-



lemaan tai työpaikalle. Esimerkiksi suurten tapahtumien aikana keskustan käyntimäärät kasvavat oleellisesti.

Ydinkeskustan elävyys muodostuu karkeasti ottaen asumisesta, työpaikoilla käymisestä sekä erilaisista vierailuista, asioinneista ja muusta ajankäytöstä. Asuntojen määrä ei ole keskustan lähialueella merkittävässä määrin lisääntynyt suhteessa kaupungin yleiseen kasvuun. Helsingissä on asetettu tavoitteeksi lisätä keskustaan ja sen liepeille 10 000 uutta asukasta. Myös työpaikkoja tarvitaan lisää. Tavoitteeksi onkin asetettu saada keskustaan myös 10 000 uutta työpaikkaa.

Elämyksellisen ydinkeskustan kehittämistä ja kehittymistä on jäsenettä Ydinkeskustan maankäytön kehityskuvassa 2032, jonka yksi toimenpide on liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen. Kehityskuvatyön päämääränä on lisätä keskustan vetovoimaisuutta ja elävyyttä. Ydinkeskustan elämyksellisyyttä lisätään esimerkiksi kävelyalueiden kehittämisellä, keskustan viherryttämällä, kaupunkitilojen viihtyisyyttä parantamalla sekä kohentamalla erilaisten toiminnallisuuksien, kuten tapahtumien, kulttuurilaitosten ja terrassien mahdollisuuksia, matkailupalveluita tukemalla sekä kehittämällä toreja ja aukioita.

Yksi osa elämyksellisen ydinkeskustan kehittymistä on kulkuyhteyksien ja katutilojen viihtyisyyden kehittäminen. Kävelyn olosuhteita voidaan kehittää katutilojen lisäksi myös liikekeskustan sisäpihoja avaamalla ja rakentamalla näiden kautta kulkuyhteyksiä sekä kehittämällä maanalaisia kävely-yhteyksiä. Joukkoliikenteen osalta esimerkiksi Kruunusillat -hanke ja Länsiratikat lisäävät keskustan saavutettavuutta. Lisäksi elämyksellinen ydinkeskusta edellyttää jakeluliikenteen ja logistiikan toimivuutta. Mikäli näitä ei ole ratkaistu tontilla, jakelu tapahtuu jalkakäytäviltä ja muilta keskeisiltä kävelyalueilta. Tärkeänä päämääränä vetovoiman ja elävyyden kehittämisessä on myös lisätä ja helpottaa keskustassa asioimista sekä muokata kaupunkitilaa viihtyisyyden näkökulmasta logistiikan edellytysten ohella.

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman tarkoituksena on tukea ydinkeskustan muita käynnissä olevia muutoksia sekä keskustan roolin, asioinnin tapojen ja keskustassa vietetyn ajan ja viihtymisen kehittymistä. Liikennejärjestelmäsuunnitelman myötä syntyy edellytyksiä saavutettavuuden parantumiselle ja yhä suuremmalle joukolle saapua keskustaan helposti ja vaivattomasti. Liikennejärjestelmäsuunnitelma luo mahdollisuuksia lisätä katutilojen viihtyisyyttä ja vehreyttä sekä laajentaa ydinkeskustan kävelypainotteisia alueita kaupunkistrategian mukaisesti. Siten liikennejärjestelmäsuunnitelma yksi oleellinen osa elämyksellisen ydinkeskustan kehittämistä.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma



Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma on yleispiirteinen suunnitelma, joka keskittyy kulkumuotokohtaisten tarpeiden ja tavoitteiden yhteensovittamiseen katuverkolla sekä maanalaisin ratkaisuin. Suunnitelmassa on asetettu tavoitteet ydinkeskustan liikennejärjestelmälle ja laadittu periaatteita katuverkon ja eri kulkumuotojen kehittämiseksi keskustassa. Suunnitelmalla muodostetaan kokonaiskuva ydinkeskustan liikenteen nykytilanteesta jo päätetyt hankkeet huomioiden, sekä luodaan kokonaisnäkemys ydinkeskustan liikennejärjestelmän kehittämistarpeista ja tulevista hankkeista. Liitteessä 1 on kuvattu liikennejärjestelmän kehittäminen ja liitteessä 2 liikennejärjestelmän tavoiteverkko.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma toimii lähtötietona yksityiskohtaisemmalle suunnittelulle, jossa suunnitteluratkaisut konkretisoituvat ja vaikutusarviointeja tarkennetaan. Kaupunkilaiset pääsevät vaikuttamaan myös näihin tarkempisiin ratkaisuihin. Liikennejärjestelmäsuunnitelmaa seuraava tarkempi suunnittelutaso on alueellinen liikennesuunnittelu, jossa osoitetaan liikenteelliset ratkaisut katukohtaisesti. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa määritellään aluerajaukset ja alustava aikataulu alueellisille tai katukohtaisille liikennesuunnitelmille. Lopulta liikennesuunnitelmissa esitettyjen ratkaisuiden pohjalta laaditaan katusuunnitelmia, joiden myötä toimenpiteet toteutuvat konkreettisesti kaupunkitilaan. Merkittävimmässä liikennejärjestelymuutoksissa tehdään asemakaavamuutos, vaikka katualuetta ei muutettaisi. Erityisesti tämä on tarpeen kohteissa, joissa nykyinen asemakaava on hyvin vanha eikä siten ohjaa suunnittelua tarkoituksenmukaisella tavalla.

Ydinkeskustan liikennejärjestelmän tavoitetila -verkkokuvaan (liite 2) on määritelty käveltävä ydinkeskusta ja sitä laajempi käveltävä keskusta. Alueet rajautuvat samoin kuin ydinkeskustan maankäytön kehityksuvassa. Molemmilla alueilla huomioidaan tilallisesti suuret kävelyvirrat ja tehdään kävelystä mahdollisimman miellyttävää, sujuvaa ja turvallista. Käveltävää keskustaa ja ydinkeskustaa kehitetään tiheänä paikkojen verkostona, jossa kaupunkitilat luovat alueelle omaa identiteettiä parantaen kulkijoiden orientoitavuutta ja mielenkiintoa jatkaa kulkuaan.

Joukkoliikenteen osalta keskustaa muokkaavat pikaraitiotiet, joita rakennetaan osana yleiskaavan verkostokaupungin kehitystä. Joukkoliikenteen vaihtopaikkoja, joista merkittävimmät sijaitsevat ydinkeskustassa Rautatieasemalla, Kampissa ja Helsingin yliopiston metroasemalla, kehittämällä helpotetaan vaihtamista joukkoliikennevälineiden välillä.

Pyöräliikenteen osalta toteutetaan jo aikaisemmin päätettyä kantakaupungin tavoiteverkkoa. Pyöräliikenteen toimivat infraratkaisut parantavat myös kävelyn olosuhteita, kun mikroliikkumisvälineillä kävelyä nopeammin liikkuvat sijoittuvat kadulla näille suunniteltuun kohtaan eikä



kävelijöiden sekaan. Tämä vaikuttaa erityisesti kävelyn koettuun turvallisuuteen.

Autoliikenteen osalta katujen rooleja päivitetään ja Kaivokadun akseli muuttuu osaksi paikallisverkkoa, päärautatieaseman kohdalla Kaivokatu muuttuu joukkoliikennekaduksi. Edelleen päärautatieaseman saavutettavuus myös kumipyöräliikenteellä on hyvä, vaikka reitit asemalle osin muuttuvat. Saattoliikenteelle järjestetään tilaa ja kulku asemalle järjestyy esteettömästi molemmin puolin rautatieasemaa. Asemalla on edelleen kummallakin puolella myös taksiasemat, vaikka Asemaukiota kehitettäisiin nykyistä vahvemmin kävelyn ehdoilla samanaikaisesti Uusi Eliel -hankkeen kanssa. Kaivokatua ympäröiviin kiinteistöihin säilyy huoltoliikenteen yhteydet ja tarvittavat kuormauspaikat. Eteläiseen kantakaupunkiin muodostetaan autoliikenteen pääverkolle tarvittava itä-länsisuuntainen yhteys nykyistä katuverkkoa kehittämällä.

Ydinkeskustan autoliikenteen pääverkon kehittämisen tavoitteena on liikenteellisten reunaehtojen mahdollistaessa rajata kaistamäärää yhteen kaistaan suuntaansa. Tällä kohtuullistetaan ajoratojen estevaikutusta ympäristössä, jossa liikkuu erittäin runsaasti jalankulkijoita. Näin keskustan katuverkon kehittäminen myös painottaa alueellisten liikennetarpeiden palvelemista sekä tavoitetta vähentää eteläisen kantakaupungin läpiajon houkuttelevuutta. Samalla tunnistetaan, että osalla alueellisista kokoojakaduista liikenteellisen kapasiteetin riittävyys korostuu häiriöherkkyyden, pelastusliikenteen toimintavarmuuden, satamaliikenteen toimivuuden ja verkollisen sijainnin vuoksi. Esimerkiksi Esplanadit ovat tämän tyyppisiä katuja.

Keskustan huoltotunnelia kehitetään niin, että kaikkiin pysäköintilaitoksiin voi ajaa kaikista sisäänkäynneistä. Samalla tavoin ulosajo on nykyistä vapaammin valittavissa. Lisäksi huoltotunnelia on tarkoitus kehittää siten, että tunnelin sisäänajot sijoittuisivat kauemmaksi ydinkeskustasta.

Vaikutukset

Suunnitelman vaikutuksia on arvioitu kokonaisuudessaan ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman koosteraportissa (liite 3), ydinkeskustan poikittaisten pääyhteyksien vaihtoehtotarkastelussa (liite 4) sekä elinvoimavaikutusten arvioinnissa (liite 5).

Suunnitelma parantaa kävelyn olosuhteita monin tavoin. Paikallisverkolla kävelijä voi vaihtaa kadun puolta joustavasti, pääverkolla kadun ylitysmatkat lyhenevät helpottaen kulkua, kävelytilan kasvaessa ihmisiä mahtuu enemmän kävelemään ja viipymään samalla, kun vehreys luo viihtyisyyttä. Näiden muutosten myötä ihmiset viihtyvät paremmin ja tuovat keskustaan elinvoimaa. Kivijalkatoiminnot voivat laajentua osak-



si katutilaa, joilla myös vahvistetaan elinkeinotoimintaa. Kun keskustaan luodaan erilaisia kaupunkielämän paikkoja ja vahvistetaan niiden identiteettiä, ne jäsentävät kävelymatkaa ja auttavat kävelijää hahmotamaan kävely-ympäristöä. Kun ympäristössä on jatkuvasti jotain mielenkiintoista, vaikutetaan sillä myönteisesti kävelykokemukseen ja matka voi tuntua lyhyemmältä. Koska kävely on kaikille mahdollinen kulkumuoto apuvälineet huomioiden, käveltävyyden parantaminen luo myös kulkemiseen tasa-arvoa. Lisäksi sillä vaikutetaan kansanterveyteen. Parannettaessa kävelyn liikenneturvallisuutta, mahdollistetaan mm. lasten itsenäistä liikkumista.

Ydinkeskustan poikittaisten pääyhteyksien vaihtoehtotarkasteluissa on verrattu Kaivokadun 1+1 ajokaistatarkaisua joukkoliikennekatuvaihtoehtoon. Nykytilanne eli kaksi ajokaistaa suuntaansa ei ole relevantti vertailuvaihtoehto, sillä Kaivokadulle ei teknisesti mahdu ajoneuvoliikenteelle 2+2 ajokaistaa ja pikaraitiotien tarvitsemia kisko- ja pysäkkijärjestelyitä. Helsingin kaupungin valtuusto on päättänyt 31.8.2016 rakentaa pikaraitiotien Kaivokadulle osana Kruunusillat -hanketta. Vaikka pikaraitiotien osuus Hakaniemestä ydinkeskustaan on myöhemmin jätetty nyt käynnissä olevan allianssihankeeseen ulkopuolelle, on raitioverkon kokonaisuuden osalta tarkoituksenmukaista jatkaa Kruunusilltojen pikaraitiotietä keskustaan (Länsisataman pikaraitiotie). Vuoden 2016 päätöksenteon tueksi selvitettiin Kaivokadun liikenteelliset vaikutukset, joiden johtopäätöksenä oli, että Kaivokadun toimivuus esitetyin 1+1 järjestelyin säilyy suurin piirtein nykyisellä tasolla tai heikkenee maltillisesti. Länsisataman pikaraitiotien suunnittelun yhteydessä on tehty simuloititarkastelut Kaivokadun pysäkkikapasiteetin tarpeista. Simuloinnin perusteella Kaivokadulla ei voida järjestää päätetyn raitioliikenteen tavoitelinjaston mukaista liikennöintiä yhdellä pysäkkiparilla ilman merkittäviä viiveitä suurelle osalle raitioliikennettä.

Poikittaisten pääyhteyksien vaihtoehtotarkastelun perusteella Kaivokadun muutos joukkoliikennekaduksi parantaa selvästi jalankulun, raitioliikenteen ja pyöräliikenteen olosuhteita. Kävelyn matka-ajat lyhenevät ja ympäristön viihtyisyyttä on mahdollista parantaa merkittävästi.

Kaivokadun muutos mahdollistaa tulevalle pikaraitioliikenteelle Hakaniemestä Kamppiin riittävät tilat ja joustavamman valo-ohjauksen. Nämä parantavat sujuvuutta ja vähentävät häiriöherkkyyttä. Kaivokadun muutoksen vaikutukset bussiliikenteeseen ovat kokonaisuutena vähäiset. Kaivokadun autoliikenteen läpiajoyhteyden poistuminen aiheuttaa kiertomatkaa ja matka-ajan kasvua matkoilla, joiden suurin reitti kulkisi Kaivokadun kautta. Suhteessa isoimmat vaikutukset kohdistuvat automatkoille, joiden lähtö- ja päätepiste sijaitsevat Rautatieaseman läheisyydessä, sen eri puolilla. Laajemmin katuverkolla keskustan suuntainen autoliikenne idästä ja lännestä vähenee, minkä seurauksena yh-



teydet ydinkeskustaan sujuvoituvat kokonaisuudessaan. Keskustan huoltotunnelin pysäköintiliikennettä koskevat kehittämistoimet parantavat entisestään maanalaisten pysäköintilaitosten saavutettavuutta idän ja lännen suunnista. Kaivokadun läpiajomahdollisuuden poistuminen lisää liikennemääriä etenkin Pohjoisrannassa ja Esplanadeilla, minkä seurauksena ydinkeskustan läpiajo ja sisäinen liikenne hidastuu ruuhka-aikoina.

Kaivokadun muuttaminen joukkoliikennekaduksi lyhentää raitioliikenteen matka-aikoja ja lisää joukkoliikenteen käyttöä keskustaan suuntautuvilla matkoilla. Matka-ajat pidentyvät ydinkeskustan läpi kulkevilla henkilöautomatkoilla sekä tavara- ja huoltoliikenteellä. Kaikki kulkumuodot huomioiden matka-ajat keskustaan lyhenevät suurimmalle osalle Helsingin seudulla asuvista. Vuosittain ydinkeskustaan kohdistuvien matkojen määrä kasvaisi noin 0,5 %. Jos oletetaan, että asiointimatkoilla kulkumuotokohtainen kulutus vastaa tuoreimpia käytössä olevia asiointiselvityksiä, kasvattaa Kaivokadun muuttaminen joukkoliikennekaduksi tehdyn selvityksen (liite 4) mukaan kulutusta suunnilleen samassa suhteessa kuin keskustaan saapuvia matkoja, eli noin 6 miljoonaa euroa (0,5 %). Lähipäästöjen määrä laskisi noin 9–13 % riippuen Esplanadin kaistamäärästä.

Negatiivinen elinvoimavaikutus on puolestaan tavaraliikenteen matka-aikojen pidentymisellä ja siten logististen kustannusten maltillisella kasvulla. Sen sijaan Kaivokadun muuttaminen joukkoliikennekaduksi ei vaikuta tarkastelun perusteella aiheuttavan suuria muutoksia ydinkeskustan kiinteistöjen lastaukselle.

Vaikutusarviointi valituilla mittareilla osoittaa, että mittarit muuttuvat kokonaisuudessa vähäisesti elinvoimaa vahvistavaan suuntaan, jos Kaivokatu on joukkoliikennekatu verrattuna tilanteeseen, jos se on 1+1 -kaistainen kokoojakatu. Vaikutusarvioinnin päätulos on, että kestävä liikunnan sujuvoituminen synnyttää enemmän myönteisiä elinvoimavaikutuksia kuin henkilöauto- ja tavaraliikenteen saavutettavuuden heikentyminen kielteisiä vaikutuksia.

Joukkoliikennekatuvaihtoehdossa katu ympäristö on vehreämpi sallien päärautatieaseman välittömässä läheisyydessä olevien kiinteistöjen nykyistä paremman avautumisen Kaivokadulle. Autoliikennemäärien väheneminen tekee katu ympäristöstä myös miellyttävämmän paikan ihmisille. Katu ympäristön elinvoimapotentialiaalia on tutkittu tarkemmin Kaivokadun ympäristösuunnitelmassa. Mikäli Kaivokadulle jää autoliikenteen läpiajo, katu ympäristö pysyy nykyisenkaltaisena.

Keskustan maanalaisten pysäköintilaitosten saavutettavuus paranee, kun keskustan huoltotunnelin kaikkia ajoramppeja voi käyttää rajoituk-



setta ajettaessa siihen kytkeytyneisiin pysäköintilaitoksiin. Nykyisin Ruoholahdenkadun ja Kalevankadun ajoramppeja voi käyttää Stockmannin ja Forumin pysäköintilaitoksiin ja Kaisaniemen ajoramppia Kluuvin pysäköintilaitokseen. Suunniteltu ja toteutuksessa olevan muutoksen on arvioitu lisäävän näiden maanalaisten laitosten käyttöä noin 20 %. Keskustan huoltotunnelin on arvioitu toimivan hyvin, vaikka sen käyttö lisääntyisi pysäköinti- ja huoltoliikenteen osalta. Läpiajoliikenteeseen keskustan huoltotunnelia ei ole suunniteltu eikä sen turvallisuutta voida parantaa sellaiseksi, että läpiajo olisi mahdollista tunnelissa sallia. Kaivokadun läpiajo palvelee sellaisia ajoreittejä, joihin keskustan huoltotunnelin kehittäminen ei tarjoa korjaavaa ajoyhteyttä. Jos Hakaniemeen rakennetaan uusi ajoyhteys keskustan huoltotunneliin ja siihen kytkeytyviin pysäköintilaitoksiin, korvaa se nykyisen ajoyhteyden Pitkäsillan kautta keskustan huoltotunneliin. Tällä on vaikutusta kaupunkitilaan, mutta myös joukkoliikenteen sujuvuuteen, sillä Pitkäsilta on nykyjärjestelyin yksi merkittävä joukkoliikenteen pullonkaula.

Aleksanterinkadun huoltoliikenteen vaiheittainen rajoittaminen ja lopulta sen estäminen kadun jalkakäytävällä vaikuttaa kiinteistöjen huoltoratkaisuun. Alkuun kivijalkaliikkeiden huoltoaika vähenee nykyisestä ja lopulta muutos tarkoittaa sitä, että kiinteistön tulee ratkaista kivijalkaliikkeiden huolto joko korttelin huoltopihalta tai rakentaa yhteys maanalaiseen keskustan huoltotunneliin. Jos kiinteistöllä ei ole huoltopihaa tai mahdollisuutta liittyä huoltotunneliin, huolto tapahtuu Aleksanterinkadun sivukaduilta. Muille kävelykaduille esitetyt huoltoliikenteen aikarajoitukset vaikuttavat huollon järjestämisen joustavuuteen ja edellyttää kivijalkaliikkeissä järjestelyitä, jotta tavara voidaan vastaanottaa huoltoliikenteelle sallitun aikarajan puitteissa.

Vuorovaikutus

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma on laadittu laaja-alaisesti. Kaupunkiympäristön toimialalta projektiryhmässä on liikenne- ja katusuunnittelupalvelun lisäksi ollut edustettuna asemakaavoitus, kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu, kaupunkiympäristön asukas- ja yrityspalvelut, ilmastoyksikkö ja ympäristöpalvelut. Lisäksi mukana on ollut edustus kaupungin kansliasta sekä Helsingin seudun liikenne - kuntayhtymästä.

Kaupunkiympäristölautakunnan päätöksen 19.9.2023 mukaisesti suunnitelman laatimiseen on liittynyt perusteellinen vuorovaikutus, jonka puitteissa sidosryhmäyhteistyöhön on osallistunut laaja joukko keskustan toimijoita sekä 18 henkinen kaupunkilaisraati. Suunnitelmaa on esitelty neuvostoille, asukasyhdistyksille, ydinkeskustan keskeisille toimijoille, yhdistyksille sekä viranomaisille. Suunnitelman laatimiseen osallistunut kaupunkilaisraatilaiset valittiin siten, että he edustaisivat helsin-



kiläisiä mahdollisimman monipuolisesti iältään, sukupuoleltaan, asuinalueiltaan, liikkumistottumuksiltaan sekä autonomistukseltaan.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman kannalta keskeiset tahot ovat voineet lausua suunnitelmasta. Lausuntoja saatiin 24 kpl ja vastineet niihin on esitetty liitteessä 6.

Suunnitelmaa on käsitelty Helsingin kaupungin ja elinkeinoelämän yhteistyöryhmässä, joka on perustettu ydinkeskustan elinvoiman vahvistamiseksi (HELY-työryhmä) kahdesti skenaariovaiheen aikana (8.12.2022 ja 22.3.2023) sekä liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelun aikana kolmesti (3.4.2024, 22.5.2024 ja 19.6.2024).

Sidosryhmien lausunnoissa huolenaiheina painottuivat Kaivokadun muutos joukkoliikennekaduksi, huolto-, saatto- ja taksiliikenteen toimivuuteen liittyvät näkökulmat sekä Esplanadien osalta tavoite alueellisten kokoojakatujen kaistamäärän rajaamisesta yhteen kaistaan suuntansa. Positiivisena asiana nähtiin keskustan kehittäminen viihtyisämmäksi ja käveltävämmäksi. Suurta kannatusta sai osakseen myös keskustan huoltotunnelin ajoyhteyksien kehittäminen pysäköintiliikenteelle. Kaupunkilaisraadissa esille nousi samoja huolenaiheita kuin sidosryhmien lausunnoissa, mutta odotukset ja mielipiteet olivat keskimäärin myönteisemmät.

Vuorovaikutus on kuvattu tarkemmin liitteessä 3. Kaupunkilaisraadin julkilausuma ja työskentelyn loppuyhteenveto on kuvattu liitteessä 7. Saadut lausunnot ja niihin laaditut vastineet on kuvattu liitteessä 6.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman toteuttaminen

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma toimii lähtökohtana tarkemmalle suunnittelulle. Kaupunginhallituksen päättämän ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisesti valmistellaan liikennesuunnitelmat ja käynnistetään tarvittavat asemakaavamuutokset. Ennen rakentamista laaditaan vielä katusuunnitelmia ja yksityiskohtaisempia rakennussuunnitelma. Ydinkeskustan liikennejärjestelyjä suunnitellaan tarkemmin alueellisissa liikennesuunnitelmissa. Liikennejärjestelmäsuunnitelman toteuttamista on kuvattu tarkemmin liitteessä 3.

Kaivokadulla käynnistetään asemakaavan muuttaminen ja asetetaan sen tavoitteeksi kadun muuttaminen joukkoliikennekaduksi päärautatieaseman edustalla. Kaivokadun osalta alustava aikataulu on suunniteltu siten, että kadun alla oleva metroaseman vesikatto uusitaan vuonna 2027 ja väliaikaiset liikennejärjestelyt rakennetaan kadulle 2028. Kun Kaivokadun asemakaava on lainvoimainen (arviolta vuonna 2029) ja siihen perustuva katusuunnitelma on myös lainvoimainen (arviolta vuonna 2031), on Länsisataman pikaraitiotie mahdollista raken-



taa ja joukkoliikennekadun edellyttämät muutokset voidaan viimeistellä. Länsisataman pikaraitiotietä ei voida ottaa käyttöön ennen kuin Kaivokadulle on saatu toteutettua riittävän kapasiteetin pysäkkilaiturijärjestelyt. Asemakaava tullaan valmistelemaan yhteistyössä alueen kiinteistönomistajien, asukkaiden ja yritysten kanssa. Asemakaavan yhteydessä tarkennetaan kadun liikenteellisiä vaikutuksia, mikä tarkoittaa vertailua sekä 1+1 kaistatilanteeseen että nykyisiin järjestelyihin (2+2).

Samoin käynnistetään Esplanadien asemakaavan muuttaminen ja asetetaan sen tavoitteeksi riittävä autoliikenteen kapasiteetti ydinkeskustan poikittaiselle autoliikenteelle. Kun Kaivokadulla on väliaikaiset liikennejärjestelyt ja moottoriajoneuvoliikenteelle yhdet ajokaistat suuntaansa, peruskorjataan Esplanadin vesihuoltoverkosto ja katuympäristö. Esplanadien remontti on tämänhetkisen arvioin mukaan vuosikymmenen vaihteessa (2029-2031). Esplanadin mahdolliset liikennejärjestelymuutokset suunnitellaan perustuen päivitettävään asemakaavaan ja sen mukaan laadittuun katusuunnitelmaan. Muutokset toteutetaan vesihuoltosaneerauksen yhteydessä. Kun Esplanadin peruskorjauksen aikaiset poikkeusjärjestelyt päättyvät, on Kaivokadulle mahdollista rakentaa tavoitetilanteen mukaiset pikaraitiotiejärjestelyt osana joukkoliikennekatua. Vasta sen jälkeen päästään täysimittaisesti hyödyntämään Kruunusiltojen joukkoliikenneinvestointia.

Ydinkeskustan alueen muutoksissa on syytä varautua valituksiin asemakaavavalmistelun sekä katusuunnitelmien laadinnan aikataulussa. Kaivokadun ja Esplanadin asemakaavamuutokset on syytä käynnistää heti liikennejärjestelmäsuunnitelman hyväksymisen jälkeen, jotta ydinkeskustan liikennejärjestelmän tavoitetilan mukaiset järjestelyt voidaan toteuttaa ennen 2030-luvun puoliväliä.

Muita merkittäviä tulevia keskustan liikennehankkeita ovat Länsiratikat, keskustan huoltotunnelin laajentuminen, Eteläsataman kehityksestä johtuvat katu ympäristön muutokset, Satamatunneli sekä Helsingin yliopiston metroaseman uusi sisäänkäynti.

Ydinkeskustassa ja sen liepeille on ajoitettu paljon suuria hankkeita, joiden toteutus on aikataulutettu seuraavan 10 vuoden ajalle. Liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisten sekä muiden hankkeiden koordinaointia jatketaan toteutuksen osalta, jotta liikennejärjestelmä säilyy toimintakykyisenä ja keskustan saavutettavuus riittävänä myös hankkeiden toteutuksen aikana.

Toimivalta

Helsingin ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmalla on laajat vaikutukset, jotka eivät kosketa vain liikennettä. Liikennejärjestelmäsuunnitelma ei ole tavanomainen liikennesuunnittelua ohjaava päätös,



jonka toimivalta on kaupunkiympäristölautakunnalla. Koska hallintosäännössä ei ole otettu kantaa liikennejärjestelmäsuunnitelmien hyväksymisen toimivaltaan ja suunnitelmalla on laajat vaikutukset, toimivalta sen päättämisestä on kaupunginhallituksella.

Hallintosäännössä on luvun 8 lopussa määritelty kaupunginhallituksen tehtäväksi päättää asioista, joita ei ole säädetty tai määrätty muulle kaupungin toimielimelle, viranhaltijalle tai luottamushenkilölle

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Marek Salerno, liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 37106
marek.salermo(a)hel.fi
Henna Hovi, liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 21337
henna.hovi(a)hel.fi
Pihla Kuokkanen, yksikön päällikkö, puhelin: 09 310 34301
pihla.kuokkanen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Ydinkeskustan liikennejärjestelmää koskeva kehittäminen
- 2 Ydinkeskustan liikenneverkon tavoitetila
- 3 Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma raportti
- 4 Ydinkeskustan poikittaisten pääyhteyksien vaihtoehtotarkastelu
- 5 Elinvoimavaikutusten arviointi
- 6 Lausunnot ja vastineet
- 7 Kaupunkilaisraadın julkilausuma

Oheismateriaali

- 1 Kaupunkilaisraadın julkilausuma

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 17.09.2024 § 463



01.10.2024

Asia/4

4 Kaivokadun ympäristösuunnitelma (a-asia)

Pöydälle 17.09.2024

HEL 2024-009199 T 10 05 02

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää hyväksyä liitteen 1 mukaisen Kaivokadun ympäristösuunnitelman jatkosuunnittelussa ohjeellisena noudatettavaksi.

Esittelijän perustelut

Lähtökohdat

Kaupunginhallitus päätti 25.1.2021 periaatteista ja toimenpiteistä kävelykeskustan laajentamiseen tähtäävän jatkosuunnittelun pohjaksi. Päätöksessä linjattiin kävelykeskustan ja käveltävän keskustan kunnianhimoisesta laajentamisesta sekä edellytettiin laatimaan suunnitelma, joka voidaan aikatauluttaa ja jota voidaan toteuttaa useammassa vaiheessa.

Vastauksena tähän kaupunginhallituksen päätökseen Helsingin liikenne- ja katusuunnittelupalvelu on valmistellut kävelykeskustan jatkosuunnittelua varten liikennejärjestelmäsuunnitelman ja sitä toteuttavan toimenpideohjelman ydinkeskustan alueelle. Lautakunta päätti 19.9.2023, että kävelyn, oleilun ja viihtymisen olosuhteet Helsingin keskustassa ovat kansainvälisen korkealaatuisia ja paranevat oleellisesti nykytilanteesta. Lisäksi ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman lähtökohdaksi lautakunta päätti, että ydinkeskustan viihtyisyyden ja elinvoimaisuuden merkittävän kehittämisen mahdollistamiseksi ydinkeskustan poikittaisen autoliikenteen suunnittelun lähtökohtana on ensisijaisesti tukeutua Esplanadin muodostamaan pääyhteyteen. Tämä mahdollisti Kaivokadun suunnittelun niin, että sen pääliikennemuodot ovat jalankulku ja joukkoliikenne. Tämä puolestaan antoi mahdollisuuden katu ympäristön merkittävälle kehittämiselle.

Kaupunkistrategiassa (2021–2025) on asetettu tavoitteeksi, että ”Helsinki suunnittelee ja rakentaa vetovoimaista, viihtyisää ja kaunista kaupunkitilaa niin uusille kuin vanhoille alueille. Hyvä kaupunkitila kutsuu eri-ikäisiä ja eritaustaisia ihmisiä kohtaamaan kaupungissa läpi vuoden, hyvä kaupunkitila tekee mahdolliseksi viipymisen ja oleilun, luo paikan kaupallisille palveluille ja toimii julkisen toiminnan näyttämönä.” Lisäksi kaupunkistrategiassa on todettu, että ”ilmastonmuutokseen sopeutumiseksi puiden ja vehreyden määrää kaupungissa lisätään.”



Kaivokadulle on suunniteltu peruskorjaus 2020-luvun puolivälin jälkeen, sillä kadun alla olevien liiketilojen ja metron tilojen kansirakenteen vesieristys on uusittava. Nykyiset vesieristeet rakennettiin 1970-luvulla, kun Kaivokatu edellisen kerran peruskorjattiin kokonaisuutena. Kadun liikennejärjestelyt ovat noin 50 vuotta vanhat, ja vesieristeet ovat elinkaarensa lopussa. Vesieristyksen uusiminen vaatii kadun avaamista kokonaan. Tässä yhteydessä myös kadun liikennejärjestelyt voidaan päivittää.

Kaupunginvaltuusto on päättänyt toteuttaa Kruunusillat-raitiotien ja sitä pitkin kulkevan pikaraitiotieyhteyden Laajasalosta keskustaan. Pikaraitiotieyhteyden tuominen keskustaan tarvitsee uudet kiskoparit Kaivokadulle, jolloin Kaivokadun katutila mahdollistaa enintään yhden ajokais-tan suuntaansa.

Kaivokadun suunnitelma ja sen vaikutukset

Kaivokadusta tavoitellaan Helsingin keskustaan saapuville positiivista kokemusta viihtyisänä ja helppokulkuisena kaupunkitilana. Päärautatieaseman ympäristö on imagolisesti tärkeä, sillä se on ikoninen paikka keskustassa, mutta ennen kaikkea se on saapumisen paikka, josta jatketaan määränpäähän kävelen. Siksi kohteen helppokulkuisuus ja orientoitavuus vaikuttavat kokemukseen Helsingin keskustasta ja sinne saapumiseen.

Kaivokadun ympäristösuunnitelma perustuu siihen, että Kaivokatu muutetaan osaksi katujen paikallisverkkoa, jolloin nykyistä katutilaa vapautuu autoliikenteeltä katuvihreälle ja elinvoimaisuutta lisääville muille toiminnoille. Suunnitelmalla vahvistetaan Eteläsataman kehittyvän kaupunkitilan yhteyttä ydinkeskustan läpi Töölönlahdelle ja Kaisaniemenpuistoon. Tämä yhteys muodostuu Esplanadin sekä Mikonkadun ja Keskuskadun poikittaisten kävelyreittien kautta Kaivokadulle ja edelleen Rautatientorille tai Asema-aukiolle. Ympäristösuunnitelmalla parannetaan tämän tärkeän yhteyden yhtä merkittävää epäkohtaa sekä liikkumisen että orientaation osalta.

Kaivokadun ympäristösuunnitelmassa kaupunkitilaa on jäsennelty laajojen istutusten avulla. Jalankulkualueille on tuotu ympärivuotisesti näyttävää ja monilajista kasvillisuutta. Katuvihreä edistää myös kaupunkiluonnon monimuotoisuutta, ja lisääntyvillä viheralueilla on vaikutusta kivikaupungin hulevesien hallinnassa. Kadun kulkupinnat on suunniteltu korkeatasoisina luonnonkivipintaisina, ja katurakenteet ovat esteettömyyden erikoistasoa.

Alueelle sijoittuu ulkotarjoilualueita, kioskeja ja erilaisia istumapaikkoja oleskelun vahvistamiseksi, ja tässä on otettu huomioon mahdollisuus viipyillä ja viettää aikaa. Lisääntyvä palvelutarjonta luo nykyistä houkut-



televamman sosiaalisen ympäristön alueelle. Edelleen rautatieaseman ympäristö on myös läpikulun paikka ja kulkemiselle varataan riittävästi tilaa. Kyseessä on kaupungin yksi vilkkaimmista jalankulun alueista. Tätä kuitenkin täydennetään oleilun paikoilla ja palveluiden tarjonnalla, jotka luovat positiivisen kierteen sosiaalisesta valvonnasta alueelle muodostuvan yhteisöllisyyden kautta.

Kaivokadulle ja sitä ympäröiville aukioille laaditaan oma valaistussuunnitelmansa, jolla lisätään turvallisuuden tunnetta ja käytettävyyttä pimeällä ja erityisesti talvella. Ympärivuotisen käytön lisäämiseksi tutkitaan myös mahdollisuuksia kattaa terassialueita kevyesti. Vilkkaimpien kulkureittien talvikunnossapidon helpottamiseksi asennetaan katulämmitys.

Ympäristösuunnitelman myötä Kaivokadun ylittäminen jalan helpottuu merkittävästi. Suunnitelmassa tavoitellaan kokonaisratkaisua, jossa kadun voi ylittää haluamastaan paikasta. Suunnitelmaratkaisun lähtökohtana on jaettu kaupunkitila, joka koetaan turvallisenä ja houkuttelevana. Pysäkkiympäristössä on myös selkeästi osoitettu paikka kadun ylittämiseksi. Tässä vaiheessa suunnittelua siinä on suojatie, mutta jatkosuunnittelussa arvioidaan myös ylityspaikan ja valo-ohjatun ylityksen vaihtoehtoja. Joukkoliikenteen vaihtokokemus ja orientoitavuus ovat merkittävä osa koettua palvelutasoa. Suunnitelmalla kytketään nykyistä vahvemmin raitio-, bussi-, metro- ja junaliikenne toisiinsa sekä esteetön saattoliikenne ja taksipalvelut päärautatieasemalle. Kaivokadun muutos muuttaa osin ajoreittejä päärautatieasemalle ja keskustan läpi. Näistä on tarkempi kuvaus ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.

Rautatien bussiterminaalin ajoyhteys on suunniteltu vain Vilhonkadun kautta. Ajojärjestelyt vaikuttavat myös bussiterminaalin laitureiden sijoitteluun. Suunnitelmassa ei ole muutettu torialuetta. Kun liittymä bussiterminaalista Kaivokadulle poistuu, vapautuva tila hyödynnetään kadun viihtyisyyden, elinvoiman ja kävelyreittien parantamiseksi. Suunnitelmassa esitetyt liittymäratkaisut ovat olennainen osa kadun viihtyisyyttä. Mikäli kadulle jäisi edelleen läpiajon mahdollistamat ajokaistat ja nykyiset liittymät, katutilaa ei voisi suunnitella painottaen jalankulkua ja oleskelua eikä vihreyden lisääminen olisi mahdollista. Tällöin katutila jäisi nykyiselleen peilaten 1970-luvun liikennejärjestelyiden prioriteetteja.

Vuorovaikutus

Kaivokadun liikenteellistä muutosta on vuorovaikutettu osana ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, josta päätetään erikseen. Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, Kaivokadun katu-ympäristösuunnitelmaluonnosta ja liikennesuunnitelmaluonnoksia on esi-



telty Kaivokadun ympäristön kiinteistönomistajille (24.4.2024). Suunnitelmasisältöjä ei kommentoitu laajasti. Keskustelua herättivät yksittäiset huoltoliikenteen järjestelyt. Kaivokadun ympäristön asukkaille järjestettiin tilaisuus (29.5.2024), jossa esiteltiin ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa ja Kaivokadun ympäristön liikennesuunnitelmaluonnoksia. Asukkaat arvioivat suunnitelmaluonnosten ajoreittejä kaupungin länsipuolelle toimimattomiksi. Huolta herättivät myös huolto- ja jakeluliikenteen reittien sujuvuus. Kaivokadun suunnittelutilannetta ja sen hetkisiä suunnitelmaluonnoksia esiteltiin myös kaikille avoimessa Uutta kantakaupunkia -verkkotilaisuudessa (24.4.2024).

Jatkotoimenpiteet

Kaivokadun muutos edellyttää asemakaavamuutoksen, joka on tarkoitus asettaa vireille sitten kun ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta on päätetty. Asemakaavan valmistelun yhteydessä vuorovaikeus jatkuu moninaisesti. Kun asemakaava saa lainvoiman, tehdään vielä päätös katusuunnitelmasta ja valmistellaan kadun rakennussuunnitelmat. Katu- ja rakennussuunnitelmat sisältävät myös katu ympäristön elementit, kuten päällysteet, istutukset ja kiinteät terassit.

Kaivokadun kannen vesieristeen uusiminen on ajoitettu vuosille 2027–2028. Siinä yhteydessä Kaivokadulle rakennetaan väliaikaiset liikennejärjestelyt, jotka edelleen mahdollistavat autoliikenteen läpiajon. Kaivokadun väliaikaisten liikennejärjestelyiden aikana on tarkoitus peruskorjata Etelä- ja Pohjoisesplanadi.

Esplanadin rakenteiden huonon kunnon lisäksi kadun alla oleva kunnallistekniikka vaatii uusimisen. Tähän remontiin menee useampi vuosi. Kun Esplanadit on remontoitu, rakennetaan Kaivokadulle pikaraitiotielle omat raiteet ja toteutetaan Kaivokadulle asemakaavan ja katusuunnitelman mukainen ratkaisu. Jo väliaikaisessa tilanteessa Kaivokadusta tehdään mahdollisimman viihtyisä ja samalla luodaan edellytykset tavoitetilanteen rakentamiseksi nopeasti, jotta kadun rakentamisesta aiheutuu mahdollisimman vähän haittaa, kun Kaivokatu rakennetaan pysyvään asuunsa. Lopullisesti Kaivokatu valmistuu 2030-luvun alkupuolella.

Toimivalta

Hallintosäännön 16 luvun 1 §:n 1 momentin mukaan kaupunkiympäristölautakunta päättää yleis- ja asemakaavoituksen, liikenne- ja katusuunnittelun sekä muun maankäytön ohjaamisesta.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski



Lisätiedot

Anu Lamminpää, johtava maisema-arkkitehti, puhelin: 09 310 37258
anu.lamminpaa(a)hel.fi

Reetta Putkonen, liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö, puhelin: 09 310 37079
reetta.putkonen(a)hel.fi

Jussi Luomanen, kaupunkitila- ja maisemasuunnittelupäällikkö, puhelin: 09 310 38626

jussi.luomanen(a)hel.fi

Taneli Nissinen, johtava liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 76765
taneli.nissinen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Kaivokadun ympäristösuunnitelma
- 2 Kaivokadun liikennesuunnitelmaluonnos
- 3 Kaivokadun ympäristösuunnitelma raportti

Oheismateriaali

- 1 Rautatientori ja Asema-aukio Kaupunkirakenne- ja ympäristöhistoriaselvitys

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 17.09.2024 § 464



5 Kaupunkipyöräpalvelun uudistamisen periaatteet (a-asia)

Pöydälle 24.09.2024

HEL 2024-011866 T 08 00 04

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää hyväksyä seuraavat periaatteet kaupunkipyöräpalvelun uudistamisen lähtökohdiksi seuraavalle sopimuskaudelle:

- Kaupunkipyörät toimivat seudullisesti niissä kunnissa, jotka tekevät hankintapäätökset. Sopimuskauden pituus on yhteensä kymmenen vuotta sisältäen mahdolliset optiovuodet.
- Kaupunkipyöräpalvelun palvelutasoa Helsingissä parannetaan täydentämällä asemaverkoston ja lisäämällä pyöräiden määrää. Pyörät ovat mekaanisia ilman avustavaa sähkömoottoria, ja niillä on kiinteät asemapaikat. Kilpailutuskauteen huolehditaan kaupunkipyöräjärjestelmän palvelutasosta, kuten pyöräiden saatavuudesta eri asemilla.
- Seudullisen kaupunkipyöräjärjestelmän kausi on huhtikuun alusta lokakuun loppuun. Neuvottelumenettelyssä selvitetään kauden pidentämisen vaihtoehtoja, huomioiden seudulliset linjaukset asiasta.
- Kaupunkipyöräjärjestelmän hankintamallina käytetään puitesopimusjärjestelyä, joka mahdollistaa järjestelmän kehittämisen muun muassa optioiden avulla.
- Tavoitteena on, ettei Helsingin nettokustannustaso kasva merkittävästi nykyisestä pyöräkohtaisesta vuosikustannuksesta (noin 1 000 euroa). Kokonaisuudessa huomioidaan nykyjärjestelmään sisältyvä, kaupunkipyöräjärjestelmän toimittajalle kohdistuva mainos- ja sponsoritulojen osuus.
- Nykyisten Helsingin kaupunkipyöräasemiin liittyvien mainospaikkojen (66 kpl) sijainteja ei arvioida uudelleen. Nämä mainospaikat voidaan kilpailuttaa osana kaupunkipyöräjärjestelmää, tai ottaa yleisen Ulkomainossopimuksen (Helsingin kaupungin ulkomainonnan järjestämistä koskeva yhteistyösopimus 2024-2035) piiriin.
- Hankinnan edetessä näitä periaatteita voidaan tarkentaa kaupunkiympäristön toimialan virkatyönä, yhteistyössä Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n kanssa.

Esittelijän perustelut

Tausta ja tavoitteet



Helsingin ja Espoon sekä Vantaan nykyisten kaupunkipyöräpalvelujen sopimuskaudet päättyvät kauden 2025 jälkeen. Tavoitteena on ottaa käyttöön keväällä 2026 uusi seudullinen kaupunkipyöräjärjestelmä, joka on useassa seudun kunnassa toimiva yhtenäinen, helppokäyttöinen ja käyttäjälle edullinen kaupunkipyöräpalvelu. Yhtenäinen seudullinen järjestelmä tarjoaa parhaan mahdollisen palvelun käyttäjilleen, sillä matkatarpeita on yli kuntarajojen. Siten tulevaa kaupunkipyöräjärjestelmää on syytä suunnitella sovittaen eri kuntien tarpeita yhteen.

Helsingin kaupunkistrategiassa 2021–2025 tavoitteena on, että joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräliikenteen kulkumuoto-osuutta kasvatetaan. Lisäksi parannetaan kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita ja toteutetaan pyöräliikenteen kehittämissuunnitelmaa määrätietoisesti. Pyöräliikenteen kehittämissuunnitelmassa 2020–2025 päätavoitteena on, että Helsinki on kaiken ikäisille sopiva ympärivuotinen pyöräilykaupunki. Kehittämissuunnitelmassa on lisäksi yhtenä toimenpiteenä, että kaupunkipyöräiden seuraavassa hankinnassa otetaan huomioon tarpeet ympärivuotisuudesta, koko seudulle yhtenäisestä järjestelmästä, sähköpyöräiden lisäämisestä järjestelmään ja muista uusista ominaisuuksista, sekä kehitetään kaupunkipyöräjärjestelmän laajuutta ja teknologiaa.

Helsinki tavoittelee hiilineutraaliutta vuoteen 2030 mennessä. Pyöräliikenteen edistäminen ja pyöräliikenteen saaminen toimivaksi osaksi liikennejärjestelmää palvelee osaltaan tämän tavoitteen saavuttamista.

Yhteiskäyttöiset kulkuvälineet ovat vakiinnuttaneet asemaansa osana kaupunkien liikennejärjestelmää: ne sujuvoittavat kaupunkilaisten liikkumista ja parantavat joukkoliikenteen saavutettavuutta sekä matkakettujen toimivuutta. Kaupunkipyöräjärjestelmä lisää mahdollisuuksia pyörän käyttöön ja toimii liityntämahdollisuutena joukkoliikenteeseen. Tunnistettava kaupunkipyöräpalvelu vaikuttaa myös positiivisesti kaupungin imagoon ja brändiin.

Kaupunkipyöräpalvelujen lisäksi Helsingin seudulla on useita markkinaehtoisesti toimivia mikroliikkumispalveluntarjoajia, jotka toimivat alueilla, missä käyttäjiä on eniten ja matkoista saataville tuloille on suurin potentiaali. Yleisin palvelu on yhteiskäyttöiset sähköpotkulaudat. Sähköpotkulautojen käyttöön on liittynyt paljon liikenneturvallisuus- ja pysäköintihaasteita, joihin on jouduttu puuttumaan erilaisilla rajoituksilla. Vastaavia haasteita ei ole ollut kaupunkipyörillä. Merkittävin ero markkinaehtoisesti toimivan palvelun ja kunnan hankkiman palvelun välillä on kunnan mahdollisuus vaikuttaa palvelun ominaisuuksiin, hinnoitteluun, laatuun, käyttökauteen, palvelualueeseen, saatavuuteen ja vastuullisuuteen. Kaupungin hankkimalla palvelulla voidaan varmistaa tasa-arvoinen ja luotettava yleispalvelutaso sekä saada kaupunkipyöräpalvelusta vakiintunut osa joukkoliikennejärjestelmää.



Kaupunkipyöräjärjestelmän hankinnan kuvaus ja aikataulu

Seudullisen kaupunkipyöräpalvelun hankinnan valmistelua ja tarvittavien selvitysten laatimista on tehty yhteistyössä seudun kuntien kanssa. Selvitysvaiheessa on mukana Helsingin lisäksi Espoo, Vantaa, Kauniainen, Sipoo, Kirkkonummi, Siuntio, Tuusula, Kerava, Hyvinkää ja Nurmijärvi. Palvelun hankintavaiheen osapuolet tarkentuvat syksyllä 2024, kun kunnat ovat päättäneet osallistumisesta yhteiseen hankintaan. Pääkaupunkiseudun kaupunkiliikenne Oy vastaa projektinjohdosta sekä hankinnan valmistelusta ja kilpailuttamisesta tiiviissä yhteistyössä muiden osapuolten kanssa. Hankinta-, toteutus- ja ylläpitovaiheen tehtävät ja vastuut on kuvattu tarkemmin liitteenä olevassa hankesuunnitelmassa ja yhteistyösopimuksessa.

Kaupunkipyöräpalvelu hankitaan palveluna. Palveluntuottaja vastaa pyörien ja laitteiden hankinnasta, ylläpidosta ja huollosta sekä palvelun toteuttamisesta. Kaupunkipyöräpalvelun kilpailuttamisessa sovelletaan neuvottelumenettelyä niin, että hankinta tehdään julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain (1397/2016) mukaisena puittejärjestelynä. Seudullisen kaupunkipyöräpalvelun sopimuskauden pituudeksi tavoitellaan kymmenen vuoden toimintakautta sisältäen optiovuodet. Sopimuskausi tarkentuu neuvottelumenettelyn aikana. Tavoitteena on saada joustava puitesopimus, joka mahdollistaa palvelun kehittämisen ja erilaisten optioiden käyttöönottamisen sopimuskauden aikana.

Aikataulu edellyttää, että kunnat päättävät osallistumisesta hankintamenettelyyn syys-lokakuussa 2024. Alustavat hankintailmoitus ja osallistumispyyntö on tarkoitus julkaista lokakuussa. Tammi-helmikuussa 2025 pidetään neuvottelut tarjoajien kanssa, helmikuussa julkaistaan lopullinen tarjouspyyntö ja maaliskuussa suoritetaan pyörien käyttäjätestit ja tarjousten laadulliset arvioinnit. Kuntakohtaiset päätökset kaupunkipyöräpalvelun toteutuksesta tulee tehdä toukokuussa 2025, jotta kaupunkipyöräjärjestelmä olisi käytössä keväällä 2026.

Hankittavan palvelun kuvaus

Helsingin seudulla on käytössä Helsingin ja Espoon yhteinen kaupunkipyöräjärjestelmä ja Vantaan oma kaupunkipyöräjärjestelmä. Pääkaupunkiseudun kaupunkipyörillä tehdään vuosittain yli kaksi miljoonaa matkaa. Vantaalla on käytössä eri pyöräjärjestelmä ja pyöriä ei voi käyttää ristiin näiden kahden eri järjestelmän välillä. Helsingin ja Espoon kaupunkipyöräpalvelu on ollut maailmanluokan kärkeä, joten seudullisen järjestelmän toteutuksessa hyödynnetään näitä hyväksi todettuja malleja.



Uuden kaupunkipyöräjärjestelmän hankinnassa erityisen tärkeitä ominaisuuksia ovat seudullisuus, järjestelmän toimivuus, helppokäyttöisyys ja taloudellinen tehokkuus. Palvelun tulee olla myös edullisesti saatavilla käyttäjille. Käyttäjän näkökulmasta on tärkeää, että yhdellä rekisteröitymisellä pääsee käyttämään samalla teknologialla ja toimintalogiikalla toimivaa kaupunkipyöräjärjestelmää koko seudulla. Tämä parantaa kaupunkipyöräjärjestelmän käyttökokemusta ja mahdollistaa palvelun sujuvan käytön joukkoliikennematkan alku- ja loppupäässä.

Helsingissä on nykyisin 3470 kaupunkipyörää ja 347 kaupunkipyöräasemaa. Asemaverkosto ulottuu lähes kaikille asuinalueille, mutta on paikoitellen melko harva johtuen edellisen hankinnan rajoitteista. Uudessa järjestelmässä asemaverkosta on tarkoitus tihentää alustavasti noin sadan aseman kokonaisuudella. Periaatteena on toteuttaa tihein asemaverkko sinne, missä maankäytön tiiveyden ja sekoittuneisuuden johdosta on kaupunkipyörille eniten kysyntää. Kaupunkipyöräjärjestelmää on tarkoitus kehittää siten, että nykyjärjestelmään verrattuna tarjotaan tiheämpi asemaverkko joka kytkeytyy entistä vahvemmin joukkoliikenteen solmukohtiin sekä naapurikuntien kaupunkipyöräasemiin raja-alueilla. Pyöriä hankitaan enemmän, mikä vähentää tyhjien asemien ongelmaa. Puitesopimusjärjestely mahdollistaa erikseen päätettävät lisähankinnat myös hankesuunnitelman laajuudesta poiketen.

Hankinnassa pyörien laatuvertailussa painotetaan etenkin erinomaista käyttäjäkokemusta sekä pyörien ajomukavuuden että pyörien käyttöönoton ja palautuksen osalta. Käyttäjäkokemusta parannetaan myös asettamalla operaattorille laatuvaatimuksia pyörien saatavuuden osalta. Koska tavoitteena on hankkia taloudellisesti tehokas ja käyttäjille edullinen järjestelmä, jossa kuitenkin on riittävästi pyöriä ja kattavasti asemapaikkoja, hankinnan lähtökohdaksi on valittu mekaaniset, lihasvoimin toimivat pyörät. Vaikka sähkökäyttöiset pyörät todennäköisesti houkuttelisivat lisää käyttäjiä, ei voida taata, että käyttömaksuilla saataisiin katettua sähköavusteisen järjestelmän korkeampia kustannuksia. Sähköpyörät ovat painavampia ja uutena laitteena satunnaisessa käytössä voivat aiheuttaa enemmän turvallisuusriskejä kuin mekaanisten pyörien vuokratyö, perustuen kokemuksiin sähköpotkulautojen osalta. Kaupunkipyörien käyttöönotto ja palautus tapahtuu kaupunkipyörille osoitetuilta asemilta. Helsingissä kaupunkipyöräasemina toimivat pääsääntöisesti jatkossakin asemat, joiden rakenteena on erillinen, nykyisenkaltainen kaupunkipyöräteline, tai muu selkeästi osoitettu pyöräteline.

Seudullisen kaupunkipyöräjärjestelmän kausi alkaa jatkossakin huhtikuun alusta ja päättyy lokakuun loppuun. Mikäli toimintaa ei ole talvella, ei polkupyörien talvivarusteluun tarvitse varautua eikä pyöräasemien sijoittelussa tarvitse huomioida talvikunnossapidon vaatimuksia. Silloin



vältettäisiin talvikelien tuottamat lisähaasteet pyörien ja telineiden keräämisessä. Talvikaudella käyttö on arvioitu olevan kesäkautta huomattavasti vähäisempää, mutta pyöräjärjestelmän ylläpito mahdollisesti kalliimpaa.

Järjestelmän tekniset ominaisuudet tarkentuvat neuvottelumenettelyssä. Optiot mahdollistavat palvelun kehittämisen myös sopimuskauden aikana, esimerkiksi nykyistä pidemmän kauden tai ympärivuotisen järjestelmän muodossa. Optiona selvitetään myös sähköavusteisten pyörien hankintamahdollisuus.

Vuorovaikutus

Kaupunkipyöräpalvelun vuosittain tehtyjen asiakaskyselyn tuloksia ja vuosien varrella kertyneitä palautteita nykyisestä kaupunkipyörästä on analysoitu hankesuunnitelmien pohjaksi, jotta järjestelmästä voidaan rakentaa asiakkaita mahdollisimman hyvin palveleva. Lisäksi pohjatietojen tueksi on tehty suppea haastattelututkimus. Vuorovaikutusta tullaan tekemään hankesuunnitelman hyväksymisen jälkeen kaupungin toimesta erityisesti asemasijaintien suunnitteluun liittyen. HSL tulee lisäksi keräämään nykyisten asiakkaiden toiveita järjestelmän ominaisuuksista syksyllä nykyisten kaupunkipyörien asiakaskyselyssä.

Kaupunkipyöräpalvelun rahoitus

Seudullista kaupunkipyöräpalvelua rahoitetaan kaupungin rahoitusosuudella, palvelun sponsorin maksulla, käyttäjätuloilla ja ulkomainonnalla.

Palveluntuottaja perii kultakin kunnalta vuosimaksun kaupunkipyöräpalvelun toteuttamisesta. Helsingin osuus seudullisen kaupunkipyöräpalvelun toteuttamisesta perustuu palveluntarjoajan tarjoukseen palvelun tuottamisesta Helsingin alueella hankesuunnitelmassa määritetyn palvelun laajuuden perusteella. Vuosimaksun lisäksi kunta maksaa bonuksia vaaditun perustason ylittävästä palvelutasosta ja vastaavasti perii sanktioita, jos palveluntuottaja ei suoriudu vaaditun palvelutasovaitimusten mukaisesti.

Muita kunnille aiheutuvia kustannuksia ovat esimerkiksi mainonnasta ja IT-järjestelmien kehittämisestä aiheutuvat kustannukset, jotka jaetaan kuntien kesken laadittavan yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Helsingin nykyinen kaupunkipyöräjärjestelmä maksaa kaupungille vuosittain noin 4,4 miljoonaa euroa. Käyttäjien kaupungille maksamat tulot ovat noin 1,3 miljoonaa euroa vuodessa. Sopimus sisältää 66 kappaletta ulkomainoslaitteita sekä sponsorointisopimuksen, joista saavat tu-



lot kohdistuvat kaupunkipyöräyrytykselle ja niiden mainosarvo pienentää nykyisen kaupunkipyöräpalvelun vuosittaista maksua.

Hankinnan edetessä selvitetään mainosrahoituksen suuruusluokkaa tarkemmin. Mainonnan ja sponsoroinnin todellista kustannusvaikutusta ei nykyisessä järjestelmässä tiedetä. Tavoitteena uuden kaupunkipyöräpalvelun laajuuden ja ominaisuuksien määrittelyssä on, että palvelun pyöräkohtainen nettokustannus uudessa järjestelmässä ei nouse merkittävästi nykyisestä. Kokonaisuudessa huomioidaan nykyjärjestelmään sisältyvä toimittajan mainos- ja sponsoritulojen osuus.

Kaupunkipyöriin liittyy nykyisin 66 mainoslaitetta Helsingissä. Nämä ulkomainospaikat on tarkoitus säilyttää käytössä, vaikka niiden toimittaja vaihtuisikin: kyseiset ulkomainospaikat voidaan kilpailuttaa hankinnan osana tai ottaa mukaan nykyisen yleisen Ulkomainossopimuksen piiriin. Asia on huomioitu Ulkomainossopimuksessa. Sijainnin lisäksi nykyiset mainosisältöä koskevat ehdot säilyvät näiden paikkojen osalta. Ulkomainontaan liittyvät linjaukset ja mahdollisuudet tarkentuvat hankinnan edetessä, kun niistä on saatu lisätietoa neuvottelumenettelyn kuluessa. Nykyisen pyöräjärjestelmän taustalla kadunvarsimainonnalla on ollut iso rooli, mutta tulevan pyöräjärjestelmän valinnassa pääpaino on kaupunkipyöräpalvelun laadukkaassa ja kustannustehokkaassa toteutuksessa.

Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n rooli

Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy (KLOy) toimialana on osana Helsingin kaupunkikonsernia tuottaa kestävän liikkumisen palveluja, kuten metro-, raitio- ja lauttaliikenteen sekä kaupunkipyöräilyn palveluja Helsingin seudulla. Yhtiö rakennuttaa, hoitaa, ylläpitää, valvoo, vuokraa ja kehittää joukkoliikenteen infrastruktuuria ja siihen liittyviä tiloja ja toimintoja sekä tarjoaa näihin liittyviä palveluja. Yhtiö toimii julkisia hankintoja koskevan lainsäädännön mukaisesti omistajiensa sidosyksikkönä ja yhteishankintayksikkönä. Yhtiö noudattaa toiminnassaan Helsingin kaupungin kulloinkin voimassa olevaa konserniohjetta sekä Helsingin kaupungin yhtiölle antamaa konserniohjausta. Kaupunki maksaa KLOy:lle korvausta sen hallinnoiman infran käyttöoikeudesta sekä infraa koskevista investoinneista, ylläpidosta ja hallinnoinnista sekä muista sen kaupungille tuottamista palveluista kaupungin ja KLOy:n välisen palvelukorvaussopimuksen perusteella. Kaupungin ja KLOy:n välisen palvelukorvauksen piiriin sisältyy raitiotie-, bussi-, juna-, ja lauttaliikenneinfra sekä muu joukkoliikennettä tukeva infra kuten liityntäpysäköinti ja kaupunkipyöräpalvelu.

Uuden kaupunkipyöräpalvelun hankintaa ja palvelukokonaisuutta käsitellään jatkossa osana palvelukorvaussopimuksen toimintasuunnitel-



maa ja hanke valmistellaan tiiviissä yhteistyössä kaupunkiympäristötoimialan kanssa sekä kaupungin määrittelemät taloudelliset reunaehdot huomioiden siten, että kaupunkilaisten käytettävissä on jatkossakin kaupungin asettamien tavoitteiden mukainen kaupunkipyöräpalvelu, ja että palvelukokonaisuus osaltaan edistää Helsingissä ja Helsingin seudulla kestävien liikkumismuotojen kulkutapaosuuden kasvattamista ja asiakastyytyvyyden korkeaa tasoa. KLOy tekee siis palvelukorvaussopimukseen perustuen hankintaan liittyvät päätökset Helsingin osalta. Kaupunkiympäristötoimiala päättää kaupunkipyöräasemien tarkentamista sijoituspaikoista.

Toimivalta

Helsingin kaupungin hallintosäännön 16 luvun 1 §:n 1 momentin 1 kohdan mukaan, ellei toimivallasta ole muutoin säädetty tai määrätty, kaupunkiympäristölautakunta päättää yleis- ja asemakaavoituksen, liikenne- ja katusuunnittelun sekä muun maankäytön ohjaamisesta.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Ilari Heiska, liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 37220
ilari.heiska(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Helsingin kaupunkipyöräjärjestelmän hankesuunnitelman luonnos
- 2 Seudullisen kaupunkipyöräjärjestelmän yhteistyösopimuksen luonnos

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote
Sopimusosapuoli

Otteen liitteet
Esitysteksti
Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano
Liite 1
Liite 2

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 24.09.2024 § 480



6

Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallitukselle, Oulunkyläntien ympäristön tarkistettu asemakaavan muutosehdotus (nro 12911) (sisältää liikennesuunnitelman) (a-asia)

Pöydälle 24.09.2024

HEL 2019-010502 T 10 03 03

Hankenumero 2241_9, 3537

Esitysehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta esittää kaupunginhallitukselle

- 24.9.2024 päivätyn asemakaavan muutosehdotuksen nro 12911 (liite nro 3) hyväksymistä. Asemakaavan muutos koskee 28. kaupunginosan (Oulunkylä, Veräjämäki) korttelia 28038, korttelin 28007 tonttia 11, korttelin 28030 tonttia 3, korttelin 28036 tontteja 18 ja 22 sekä katu- ja puisto-alueita (muodostuu uusi kortteli 28410).

Lisäksi lautakunta päättää

- ettei ehdotusta aseteta uudelleen nähtäville.
- antaa vuorovaikutusraportista ilmenevät vastineet valmisteluaikana esitettyihin mielipiteisiin, kannanottoihin sekä julkisena nähtävilläoloaikana saatuihin lausuntoihin ja muistutuksiin sekä nähtävilläoloajan ulkopuolella kirjallisesti esitettyihin mielipiteisiin. Päätössiakirjat ja vuorovaikutusraportti ovat luettavissa kaupunkiympäristön toimialan asiakaspalvelussa, Työpajankatu 8 (puh. 09 310 22111), sekä internet-sivuilla:

<https://paatokset.hel.fi/fi/asia/hel-2019-010502>

- ilmoittaa päätöksestään ja vuorovaikutusraportista muodostuvan MRL 65 §:n mukaisen kunnan perustellun kannanoton niille kaavasta muistutuksen tehneille, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa.
- kehottaa asemakaavoituspalvelua laskuttamaan hakijoilta kaavan hyväksymisen jälkeen kaavan laatimis- ja käsittelykustannukset seuraavasti:
 - Asunto Oy Lohkopellontie 17: 6 000 euroa
 - Weston Group Oy: 4 000 euroa
 - Helsingin seudun opiskelija-asuntosäätiö: 10 000 euroa

Esittelijän perustelut



Kaavaratkaisun keskeinen sisältö

Asemakaavan muutos (kaavaratkaisu) koskee Oulunkylän aseman eteläpuolella sijaitsevia Oulunkyläntien ympäristön puistoalueita, asuintontteja osoitteessa Lohkopellontie 1, 3, 7, 9 ja 17 sekä liikerakennuksen tonttia osoitteessa Kirkkoherrantie 6, Asukastalo Oulunkylän Seurahuoneen tonttia sekä näihin rajautuvia katualueita. Kaavaratkaisu mahdollistaa alueelle asuntoja n. 570 uudelle asukkaalle sekä uuden peruskoulun. Kaavaratkaisu on tehty, koska kaupungin tavoitteena on lisätä asuntoja raideliikenteen solmukohtissa ja Veräjämäkeen tarvitaan uusi peruskoulu 500 lapselle.

Tavoitteena on mahdollistaa uusien asuinkerrostalojen ja koulun rakentaminen lähelle Oulunkylän keskustan kehittyviä palveluita, juna-asemaa sekä pikaraitiolinja 15 pysäkkejä. Lisäksi tavoitteena on uudistaa Oulunkyläntie puuriveineen, ajantasaistaa Oulunkylän Seurahuonetta koskevat suojelumääräykset sekä turvata alueella sijaitseva liitoravan elinympäristö.

Kaavaratkaisussa on erityisesti pyritty ratkaisemaan kasvavan väestömäärän tarvitseman uuden peruskoulun sijoittaminen alueelle sekä uusien asuntojen sijoittaminen lähelle raideliikenteen solmukohtaa siten, että Oulunkyläntien ilme muuttuu kaupunkimaiseksi.

Uutta asuntokerrosalaa on 22 650 k-m² ja uutta julkisten palvelujen kerrosalaa 5 115 k-m². Asukasmäärän lisäys on n. 570 henkeä. Tonttitehokkuus AK-korttelialueilla on keskimäärin e=1,3.

Kaavaratkaisun yhteydessä on laadittu liikennesuunnitelma (piir.nro 7691), jossa on esitetty Oulunkyläntien ympäristön kaava-alueen vaatimat liikennejärjestelyt.

Kaavaratkaisun toteuttaminen vaikuttaa erityisesti siten, että Oulunkyläntien varsi tiivistyy, asuntojen määrä lähellä raideliikenteen solmukohtaa kasvaa ja alueen koulupalvelut paranevat.

Päätökset kaavaratkaisun pohjana

Kaavaratkaisu edesauttaa kaupungin strategisten tavoitteiden toteutumisesta edistämällä kaupungin kasvua uuden asunto- ja palvelutuotannon myötä. Kaavaratkaisu on Helsingin yleiskaavan 2016 mukainen.

Kaupunkiympäristölautakunta palautti Oulunkyläntien ympäristön asemakaavan muutosehdotuksen valmisteluun 20.12.2022 (§ 726). Lautakunta päätti palauttaa kaavaehdotuksen valmisteluun seuraavilla tavoitteilla: katualue muuttuu nykytilaa ja käsittelyssä ollutta ehdotusta sel-



keästi kapeammaksi ja viihtyisämmäksi, tästä syntyvää lisätilaa voidaan käyttää siihen, että rakentamisen kerrosalaa lisätään maltillisesti.

Alueen lähtökohdat ja nykytilanne

Alue on osin puustoista, osin avointa laaksoa, jonka keskellä kulkee Oulunkyläntie. Lähialueen rakennukset ovat pääosin pientaloja ja osin myös kerrostaloja. Alueella on rakennuksia eri vuosikymmeniltä, vanhimmat ovat Oulunkylän huvilayhdyskunnan aikaisia huviloita. Oulunkyläntien itäpuolella sijaitsee historiallisesti ja alueen toiminnan kannalta tärkeä Asukastalo Oulunkylän Seurahuone. Oulunkyläntie on luokiteltu arvokkaaksi 1930-luvun kaupunkirakenteelliseksi katuakseliksi.

Alueella on voimassa useita asemakaavoja vuosilta 1953–2018. Asemakaavojen mukaan Oulunkyläntien viereiset alueet ovat puistoaluetta, Lohkopellontientien varren tontit puolestaan ovat asuntokerrostalojen, rivitalojen sekä asuntolatyyppisten kerrostalojen tontteja. Kirkkoherrantien 6 tontti on liikerakennusten korttelialuetta.

Helsingin kaupunki omistaa pääosan kaavamuuotosalueesta. Valtio omistaa radanvarresta pienen osan tontista 28036/24. Tontti 28036/18 on yksityisomistuksessa. Kaavaratkaisu on tehty kaupungin aloitteesta sekä hakemuksen johdosta ja kaavaratkaisun sisältö on neuvoteltu hakijan kanssa.

Kaavaratkaisun kustannukset

Kaavaratkaisun toteuttamisesta aiheutuu kaupungille kustannuksia ilman arvonnisäveroa seuraavasti (04/2024):

Kadut	4,4 milj. euroa
Kunnallistekniikka	2,9 milj. euroa
YHTEENSÄ	7,3 milj. euroa

Puistoalueille kohdistuu uudistus ja kunnostuskustannuksia. Nämä kustannukset arvioidaan puistojen tarkemman suunnittelun yhteydessä.

Kaava mahdollistaa uuden peruskoulun rakentamisen, joka palvelee tätä kaava-aluetta laajempaa aluetta. Alustava kustannusarvio koululle on noin 20 milj. euroa

Kaavoitettavan rakennusoikeuden arvo on karkeasti arvioiden 15–20 milj. euroa.

Vuorovaikutus kaavan valmisteluajana



Liitteenä olevassa vuorovaikutusraportissa esitetään yhteenvedot kaavan valmisteluajana saaduista viranomaisten kannanotoista ja osallisten mielipiteistä sekä vastineet niissä esitettyihin huomautuksiin.

Viranomaisyhteistyö

Kaavaratkaisun valmistelun yhteydessä on tehty yhteistyötä kaupunkiympäristön toimialan eri tahojen lisäksi seuraavien viranomaistahojen kanssa:

- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY)
- Väylävirasto
- Helen Sähköverkko Oy
- Uudenmaan ELY-keskus
- kasvatuksen ja koulutuksen toimiala
- sosiaali- ja terveystoimiala
- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala/ kaupunginmuseo

Viranomaisten kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta (16.10.2019) sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat mm. rakentamisen mittakaavaan, johtoihin, hulevesiin, raitiotieverkon laajennusmahdollisuuteen sekä junaliikenteen mahdollisiin melu-, runkomelu- ja tärinähaittoihin.

Viranomaisten kannanotot täydennetystä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta (1.11.2021) sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat mm. johtoihin ja bussipysäkkien tarpeeseen lähellä koulua. Kaupunginmuseo piti tehtyjä muutoksia, kuten rakennusten madaltamista, hyvänä.

Kannanotoissa esitetyt asiat on otettu huomioon kaavatyössä siten, että 20.12.2022 valmisteluun palautetussa kaavaehdotuksessa Oulunkyläntien varren asuintalojen koossa ja sijoittelussa pyrittiin ottamaan huomioon alueen näkymät ja väljyys. Määräyksin pyrittiin lisäksi varmistamaan, että alue voi olla vehreä jatkossakin. Asukastalo Oulunkylän Seurahuoneen suojelumääräys päivitettiin. Kaavaehdotuksessa määriteltiin julkisivun kokonaisääneneristävyys liikennemelua vastaan ja Oulunkyläntielle suunniteltiin bussipysäkit uuden koulun läheisyyteen. Johtosiirtojen ja uusien johtojen tarve tilavarauksineen ja kustannusarvioineen on selvitetty kunnallisteknisessä yleissuunnitelmassa.

Kannanotot on huomioitu vastaavalla tavalla myös uudessa kaavaratkaisussa (2024). Täydennetystä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta (8.1.2024) ei saatu erikseen viranomaisten kannanottoja.



Luonnosaineiston nähtävilläolo järjestettiin erikseen, jolloin viranomais-
ten kannanotot kohdistuivat samoihin asioihin kuin edellisissä OAS-
vaiheissa.

Mielipiteet

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta (16.10.2019) sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat rakentamiseen ja puuston vähenemiseen ja liikenteeseen, koirapuistoon, hulevesiin ja ilmastomuutoksen torjumiseen. Alueelle toivottiin maltillista rakentamista, jonka katsotaan sopivan alueen ilmeeseen. Toisaalta toivottiin hyvin tehokasta rakentamista raideliikenteen solmukohtaan mm. palvelujen parantamiseksi. Mielipiteet on otettu huomioon kaavoitustyössä siten, että rakennukset olivat 2022 valmisteluun palautetussa kaavaehdotuksessa kooltaan enintään nelikerroksisia. Lisäksi rakennusten oli oltava harjakattoisia, puurakenteisia ja puuverhottuja. Uudessa kaavaratkaisussa (2024) rakentamisen korkeus nousee kohti asemaa ollen matalimmillaan 4-kerroksista ja korkeimmillaan 8-kerroksista. Uusien rakennusten on oltava harjakattoisia ja puuverhottuja. Asuinrakentamisen hiilijalanjälkeä ohjataan kaavamääräyksellä.

Mielipiteet täydennetystä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta (1.11.2021) sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat mm. rakentamisen määrään, puuston vähenemiseen, koulun pihalta kantautuvaan meluun, opiskelija-asuntoihin, liikenteeseen ja suunnittelun hajanaisuuteen. Lisäksi toivottiin mm. kouluun iltakäyttömahdollisuuksia, hiilineutraalia rakentamista ja uusilta rakennuksilta Seurahuoneen kaltaista tyyliä. Mielipiteet on otettu huomioon kaavoitustyössä siten, että 2022 valmisteluun palautetussa kaavaehdotuksessa koulun enimmäiskorkeutta madallettiin kolmeen ja koulun sijaintia muutettiin, jolloin liitoravan alue pienenisi aiempaa vähemmän ja puustoa voi jäädä alueen eteläosaan enemmän. Uusi kaavaratkaisu (2024) vastaa koulutontin osalta palautettua kaavaehdotusta.

Mielipiteet täydennetystä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta (8.1.2024) sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat mm. Kirkkoherrantie 6 uudisrakennukseen, Veräjämäen liikenneturvallisuuteen ja liikennesuunnitteluun, Lohkopellontien liikenteeseen, Oulunkyläntien varren pysäköintilaitokseen, Lohkopellontie 9 tonttiin sekä lintuihin. Mielipiteet on otettu huomioon kaavoitustyössä siten, että Kirkkoherrantien tontin suunnitelmaa on tarkennettu mm. määräämällä rakennuksen korkeudesta kaavaratkaisussa, lisäksi Kirkkoherrantiestä ja Lohkopellontien alkupäästä on laadittu liikennesuunnitelma.



Kirjallisia mielipiteitä saapui OAS:ista (16.10.2019) 23, täydennetystä OAS:ista (1.11.2021) 14 kpl ja täydennetystä OAS:ista (8.1.2024) 11 kpl.

Luonnosaineiston erillisen nähtävilläolon yhteydessä saadut mielipiteet kohdistuivat mm. rakentamisen korkeuteen, pysäköintitalon sopivuuteen alueelle, asuntokokoon, rakennusten väreihin, alueen palveluihin, puiston pienenemiseen, liito-oravan elinalueeseen ja liikenteeseen. Mielipiteiden ottaminen huomioon, ks. aiemmat vaiheet.

Luonnosaineiston nähtävilläolon jälkeen kesällä 2021, kun tieto koulun suunnittelusta oli viety karttapalveluun, saatiin 44 asukkaan vetoamus koulun kaavoittamisen puolesta.

Kirjallisia mielipiteitä saapui 78 kpl, joista yhden mielipiteen oli allekirjoittanut 41 henkilöä.

Kaavaehdotuksen julkinen nähtävilläolo (MRL 65 §) 13.5.–11.6.2024

Kaavaehdotus on ollut julkisesti nähtävillä, mistä on ilmoitettu maankäyttö- ja rakennusasetuksessa säädetyllä tavalla.

Kaavaehdotuksesta tehtiin 14 muistutusta, joista 1 oli adressi (allekirjoittajia yhteensä 45). Nähtävilläoloajan ulkopuolella saapui 3 kirjettä.

Muistutuksissa esitetyt huomautukset kohdistuivat rakentamisen määrään ja mittakaavaan, Lohkopellontie 7 ja 17 tontteihin, kouluun, pysäköintiin, liikennesuunnitelmaan, kävely- ja pyöräyhteyksiin, viheralueisiin, luontoarvoihin, hulevesiin, palveluihin sekä vuorovaikutukseen.

Kirjeissä esitetyt huomautukset kohdistuivat luontoarvoihin ja liikennesuunnitelmaan.

Kaavaehdotuksesta saatiin viranomaisten lausuntoja sen ollessa julkisesti nähtävillä. Lausunnoissa esitetyt huomautukset kohdistuivat kulttuuriympäristöön, radan läheisyyteen rakentamiseen, sähköverkkoon, kaukolämpöön, vesihuoltoon, jätehuoltoon, joukkoliikenteeseen, meluun, liito-oraviin ja ilmastovaikutuksiin.

Lausunnot saatiin seuraavilta tahoilta:

- Helen Oy
- Helen Sähköverkko Oy
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY)
- Väylävirasto
- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)
- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala



Lisäksi seuraavat tahot ilmoittivat, ettei ole lausuttavaa: sosiaali-, terveys- ja pelastustoimiala sekä kasvatuksen ja koulutuksen toimiala.

Toimenpiteet julkisen nähtävilläolon jälkeen

Vuorovaikutusraportissa on esitetty yhteenvedot kaavaehdotuksesta saaduista muistutuksista, kirjeistä ja viranomaisten lausunnoista sekä vastineet niissä esitettyihin huomautuksiin.

Huomautuksissa esitetyt asiat on otettu huomioon, kaavan tavoitteet huomioon ottaen, tarkoituksenmukaisilta osin.

Kaavakartan merkintöihin tai määräyksiin ja muuhun aineistoon tehtiin julkisen nähtävilläolon jälkeen muutoksia, jotka on esitetty yksityiskohdaisesti kaavaselostuksen viimeisessä luvussa. Ne on myös koottu Tehdyt muutokset -liitteeseen.

Julkisen nähtävilläolon jälkeen tehdyistä muutoksista on neuvoteltu asianomaisten tahojen kanssa.

Tarkemmat perustelut

Tarkemmat kaavaratkaisun perustelut ilmenevät liitteenä olevasta asemakaavaselostuksesta.

Toimivalta

Kaavaratkaisun hyväksymisestä päättää kaupunginvaltuusto.

Jatkotoimenpiteet

Kaava-alueeseen tai sen osaan liittyä maankäytösopimusmenettely, joka tulee saattaa päätökseen ennen kaavan hyväksymistä.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Leena Holmila, arkkitehti, maankäyttö, puhelin: 09 310 42111
leena.holmila(a)hel.fi

Inkeri Niskanen, tiimipäällikkö, kaupunkitila ja maisema, puhelin: 09 310 42168
inkeri.niskanen(a)hel.fi

Arttu Mäenpää, liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 52458
arttu.maenpaa(a)hel.fi

Emmaleena Krankkala, projektipäällikkö, teknistaloudelliset asiat, puhelin: 09 310 39255

emmaleena.krakkala(a)hel.fi

Liitteet



- 1 Sijaintikartta
- 2 Ilmakuva
- 3 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12911 kartta, päivätty 24.9.2024
- 4 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12911 selostus, päivätty 24.9.2024
- 5 Havainnekuva, 24.9.2024
- 6 Viitesuunnitelmat, 24.9.2024
- 7 Kuvaliite suojelukohteista
- 8 Liikennesuunnitelma (piir. nro 7691)
- 9 Tilastotiedot
- 10 Tehdyt muutokset
- 11 Vuorovaikutusraportti 22.9.2022, täydennetty 13.12.2022, 13.5.2024 ja 24.9.2024 sekä asukastilaisuuden muistio 21.11.2019
- 12 Osa päätöshistoriaa

Oheismateriaali

- 1 Mielenpitoet
- 2 Muistutukset ja kirjeet

Muutoksenhaku

Kustannusten osalta: Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano
Hallintovalitus, tavallinen tiedoksianto

Otteet

Ote

Hakija

Ne mielenpitoensa esittäneet, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa
Ne muistutuksen esittäneet, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa

KYMP Myyntilaskut

Otteen liitteet

Esitysteksti
Hallintovalitus, tavallinen tiedoksianto
Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano
Liite 10
Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Esitysteksti
Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano
Liite 11

Tiedoksi

Kaupunginkanslia tiedoksianto

Päätöshistoria



Kaupunkiympäristölautakunta 24.09.2024 § 479

Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala Kulttuuripalvelukokonaisuus Kaupunginmuseo
11.6.2024



7

**Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle
valtuutettu Otso Kivekkään toivomusponnosta koskien sisäkulkuyh-
teyttä Myllypuron metroasemalta terveys- ja hyvinvointikeskukseen**

Pöydälle 24.09.2024

HEL 2024-004711 T 00 00 03

Lausuntoehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Kaupunginvaltuusto edellyttää Otso Kivekkään toivomusponnen myötä selvitettävän mahdollisuutta järjestää Myllypuron metroasemalta kulkuyhteys terveys- ja hyvinvointikeskukselle sisäkautta tai säältä suojattuna.

Hankesuunnitteluvaiheessa tutkittiin mahdollista sisäistä kulkuyhteyttä metroaseman lippuhallista suoraan terveysasemalle. Vaihtoehto todettiin rakennuksen toiminnan ja käyttöturvallisuuden kannalta huonoksi ratkaisuksi. Tällöin SOTEPE lausui asiasta kantansa (liite 1.).

SOTEPE:n lausunnossa on lausuttu, että olisi turvallisuusriski, jos metrorasta pääsisi kuka tahansa suoraan valvomatta akuuttialueelle ilman, että on kulkenut asiakkaaksitulon alueen ja palvelun tarpeen arvioinnin kautta. Samasta syystä SOTEPE on aiemmin lausunut, ettei akuuttialueen yhteydessä voi olla esimerkiksi ravintolatoimintaa ja siihen liittyvää yleistä kulkemista kuten henkilöliikenne metron lippuhalliin. Työ/asiakasprosessi ei ole myöskään sujuva, jos metron lippuhallista tullaan suoraan THK:n akuuttialueelle.

Terveysaseman suunnittelijat ovat pitäneet yhteistyökokouksia Kaupunkiliikenne Oy:n edustajien kanssa, että metroon liittyvät rakenteet ja toiminnot tulisivat riittävällä tavalla huomioon otetuiksi terveysaseman laajennuksen yhteydessä. Metron sisäänkäynti on erillään terveysaseman sisäänkäynnistä juuri lausunnossa todetuista syistä (liite 2.).

Hankkeen suunnitteluryhmä on yhdessä Sotepen Tilatpalvelun asiantuntijoiden kanssa tutkinut mahdollisuutta suoralle sisäpuoliselle kulkuyhteydelle sekä hankesuunnitteluvaiheessa, että nyt toivomusponnen jälkeen vielä uudelleen. Tämä on todettu olevan mahdoton toteuttaa turvallisesti ja järkevästi. Turvallisuuden varmistamiseksi THK:n asiakkaiden tulee kulkea tiloihin pääsisäänkäynnin kautta.



Suunnitelmissa on otettu kokonaisvaltaisesti huomioon henkilöliikenne pohjoiselta metroaseman lippuhallilta terveysasemalle. Kulkureitti kulkee koko matkan katettuna laajennusosan seinälinjan viertä terveysaseman pääsisäänkäynnille. Kulkureitin toteutuksessa tullaan kiinnittämään huomiota liikuntaesteellisyteen ja viihtyvyyteen. Ulkotiloissa olevat kulkuväylät varustetaan riittävällä valaistuksella ja sulanapitojärjestelmällä, joka vähentää liukastumisen vaaraa sekä lisää käyttömukavuutta (liite 3.).

Terveys- ja hyvinvointikeskus on saavutettavissa henkilöautoilla, jalkaisin tai julkisen liikenteen keinoin. Hanke on esittänyt suunnitelmissa julkiset liikenneyhteydet, jotka mahdollistavat terveys- ja hyvinvointikeskuksen sujuvan saavutettavuuden eri kulkuvälinein (liite 4.).

Esittelijän perustelut

Toivomusponsi

Valtuutettu Otso Kivekäs on tehnyt 27.3.2024 seuraavan toivomusponnen:

Myllypuron terveys- ja hyvinvointikeskuksen asemakaavan muutos (nro 12866)

HEL 2022-000760 27.3.2024, Asia 9, § 73

Otso Kivekäs

Kaupunginvaltuusto edellyttää selvitetävän mahdollisuutta järjestää metroasemalta kulkuyhteys terveys- ja hyvinvointikeskukselle sisäkautta, tai vähintäänkin niin että reitti on selkeä, esteetön ja suojattu säältä ja lumelta.

Detaljplaneändring för Kvarnbäckens central för hälsa och välbefinnande (nr 12866)

HEL 2022-000760 27.3.2024, Ärende 9, § 73

Otso Kivekäs

Stadsfullmäktige förutsätter att staden utreder möjligheten att organisera en gångförbindelse inomhus från metrostationen till centralen för hälsa och välbefinnande eller minst så att rutten är tydlig, tillgänglig och skyddad från väder och snö.

Lausuntopyyntö



01.10.2024

Asia/7

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkiympäristölautakuntaa antamaan lausunnon kaupunginhallitukselle 31.10.2024 mennessä.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Jean Toljander, projektinjohtaja: 09 310 24384
jean.toljander(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Sotepe:n lausunto 4.10.2023
- 2 Vuorovaikutusraportti 8.9.2023
- 3 Havainnekuvat 1 ja 2 24.6.2024
- 4 Julkiset liikenneyhteydet 27.6.2024
- 5 Kivekäs Otso, toivomusponsi, kvsto 27.3.2024, asia 9

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 24.09.2024 § 484

Kaupunkiympäristölautakunta 17.09.2024 § 467



8

**Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle
valtuutettu Otto Meren ym. valtuustoaloitteesta koskien kalsiumkloridin käytöstä luopumista Helsingin kaupungin talvikunnossapidossa**

Pöydälle 24.09.2024

HEL 2024-007949 T 00 00 03

Lausuntoehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Valtuustoaloitteessa esitetään, että Helsinki ryhtyy toimenpiteisiin kalsiumkloridin käytön kieltämiseksi kaupungin talvikunnossapidossa.

Kalsiumkloridin käyttö Helsingin kunnossapidossa

Helsingissä kalsiumkloridi hankitaan valmiiksi sekoitettuna 32-prosenttisena suolaliuksena, jota laimennetaan edelleen tarvittaessa veden kanssa toimenpiteistä riippuen.

Kalsiumkloridiliuosta käytetään seuraavissa kunnossapidon toimenpiteissä:

1. Tehostettujen pyöriteiden talvikunnossapito

Helsinki edistää pyöräilyä ja tavoittelee, että pyörällä tehtyjen matkojen osuus kasvaisi 20 prosenttiin kaikista kulkutavoista vuoteen 2030 mennessä. Tavoitteena on, että pyöräily olisi mahdollista ympäri vuoden. Talvipyöräilyn mahdollisuuksia parannetaan lisäämällä vuosittain tehostetun talvihoidon piirissä olevia reittejä. Näillä reiteillä tavoitellaan korkeatasoista talvikunnossapitoa siten, että pyöräily on lähes kuin kesäkelillä kaikkina vuoden aikoina. Tämä saavutetaan harjasuolausmenetelmällä, jossa lumi poistetaan harjaamalla ja käyttämällä suolaliuosta, kalsiumkloridia, joka myös sulattaa tienpintaa. Kalsiumkloridiliuos auttaa pitämään pyörätien sulana ja turvallisenä pidempiaikaisesti liukkaissakin olosuhteissa. Rinakkain kulkevan jalkakäytävän liukkaus torjutaan samalla harjasuolausmenetelmällä kuin tehostetusti hoidettavalla pyörätiellä, mikä takaa yhtenäisen talvikunnossapidon molemmille väylille.

2. Muut liukkaudentorjuntatoimet



Helsingissä liukkaudentorjunnassa käytetään pääasiassa hiekoitussepeliä jalkakäytävillä ja natriumkloridia (ruokasuolaa) ajoradoilla, kun taas kalsiumkloridia käytetään vain hyvin pienissä määrin. Kalsiumkloridiliuosta hyödynnetään hiekoitushiekan tai raesulan (natriumkloridin) kustuttamiseen, mikä auttaa pitämään tienpinnan sulana pidempään. Mustan jään torjunnassa kalsiumkloridi on erityisen tehokas, ja sen käyttö olisi suositeltavaa esimerkiksi alkutalven yllättävissä sääolosuhteissa liukkauden ehkäisemiseksi risteyksissä, suojateilla, silloilla ja mäkisillä alueilla. Keväällä, kun hiekoitushieka on jo poistettu, mutta sää muuttuu yllättäen pakkaselle ja liukautta ilmenee, kalsiumkloridiliuos voisi olla järkevä vaihtoehto ja lankulun pääreittien liukkaudentorjuntaan. Vaikka kalsiumkloridi on tehokas jääntorjunta-aine, sen käyttö Helsingissä on harvinaista harjasuolauksen ulkopuolella, osittain myös sen korkeamman hinnan vuoksi verrattuna natriumkloridiin.

3. Pölyn torjunta

Katupölyn torjunta on olennainen osa Helsingin keväistä kunnossapitoa, sillä pöly voi aiheuttaa vakavia terveysongelmia, kuten hengitystieoireita, astman pahenemista ja pahimmillaan jopa kuolemantapauksia. Katupöly syntyy pääasiassa nastarenkaiden kuluttamasta tienpinnasta, talvella käytetystä hiekoitushiekasta sekä ajoneuvoista irtoavista osista. Keväällä, lumen sulaessa ja katujen kuivuessa, nämä hienoksi jauhautuneet materiaalit nousevat ilmaan ajoneuvojen ilmavirran ja tuulen mukana. Pölyepisodit ovat voimakkaimmillaan erityisesti aurinkoisina ja tuulisina päivinä. Tällöin kaduille levitetään noin 5–10 % kalsiumkloridiliuosta, joka sitoo pölyn tehokkaasti tienpintaan estäen sen leviämisen ilmaan. Kalsiumkloridin hygroskooppinen ominaisuus – sen kyky imeä kosteutta ilmasta – tekee siitä erinomaisen pölynsidonta-aineen. Liuos muodostaa tienpinnalle ohuen, kostean kerroksen, joka sitoo pölyn paikalleen ja estää sen leviämisen ajoneuvojen ja tuulen vaikutuksesta. Tämä vähentää ilman pölypitoisuutta ja parantaa ilmanlaatua erityisesti kuivina ja tuulisina jaksoina. Menetelmä on erityisen hyödyllinen silloin, kun kadut ovat vielä hiekoitushiekan peitossa mutta kuivia, sillä se estää tehokkaasti pölyn muodostumista ja edistää ilmanlaatua. Lisäksi kalsiumkloridia käytetään tarvittaessa Helsingissä sorateiden pölynsidontaan ja niiden pinnan kestävyysparantamiseen.



Suolan ja kalsiumkloridin käyttö Yhdysvalloissa ja Helsingissä

Suolan käytössä liukkaudentorjunnassa on huomattavia eroja Yhdysvaltojen ja Helsingin välillä. Yhdysvalloissa suolaa käytetään runsaasti sekä ajoradoilla, jalkakäytävillä että pyöräteillä, kun taas Helsingissä suolan käyttö on huomattavasti vähäisempää, ja painopiste on hiekoituksessa, joka ehkäisee liukkautta erityisesti jalkakäytävillä. Helsingissä ajoradoilla käytetään pääasiassa rakeista natriumkloridia eli ruokasuolaa, kun taas kalsiumkloridia hyödynnetään lähinnä harjasuolauksessa tehostetuilla pyöräteillä, valmiiksi sekoitettuna liuksena. Yhdysvalloissa jalkakäytävillä käytetään usein kalsiumkloridirakeita, mikä saattaa aiheuttaa riskin, että koirat syövät niitä kadulta liukkaudentorjunnan jälkeen tai suoraan avoimista materiaalisäkeistä. Helsingissä kalsiumkloridiliuosta saattaa päätyä koirien suuhun, jos ne nuolevat tassujaan käveltyään tehostetuilla pyöräteillä tai rinnalla kulkevalla jalankulkuväylällä. Näitä reittejä onkin suositeltavaa välttää koiria ulkoiluttaessa (kartta harjasuolatuista reiteistä liitteenä nro 2).

Käytöstä luopuminen

Kalsiumkloridi ei ole ensisijainen liukkaudentorjuntamateriaali. Sitä käytetään Helsingissä varsin vähäisesti, mutta sen käytöstä kokonaan luopuminen ei ole kuitenkaan mahdollista. Kalsiumkloridia käytetään vain liuksena ja erityistoimenpiteissä, tien sulana pitämisessä sekä sen pölynsidontaominaisuuden vuoksi. Kalsiumkloridin käytön lopettaminen kokonaan johtaisi todennäköisesti talvipyöräilytavoitteista luopumiseen, terveyttä vaarantavan ilmanlaadun haitallisten vaikutusten lisääntymiseen, katupölyhiukkasten sekä Euroopan unionin (EU) ilmanlaatudirektiivin ylittymiseen, mahdollisesti liukkausionnettomuuksien kasvamiseen sekä merkittäviin lisäkustannuksiin.

Yhteenveto

Kalsiumkloridiliuksen käytöstä ei voida toistaiseksi luopua Helsingin kunnossapidossa. Kunnossapito sitoutuu seuraamaan kalsiumkloridin käyttöä ja ohjaamaan urakoitsijoita sen mahdollisimman tehokkaaseen ja optimoituun käyttöön. Samalla kunnossapito pyrkii aktiivisesti löytämään menetelmiä ja materiaaleja, jotka edistävät sekä ihmisten että eläinten, kuten koirien, terveyttä ja hyvinvointia.

Esittelijän perustelut

Valtuustoaloite

Valtuutettu Otto Meri ja 34 muuta valtuutettua ovat tehneet 29.5.2024 seuraavan valtuustoaloitteen:



"Kalsiumkloridin käytöstä luovuttava Helsingissä

Helsingissä käytetään kalsiumkloridia sisältävää tiesuolaa jään sulattamisessa. Kalsiumkloridia käyttävät sekä kaupunkikonsernin talvikunnossapidossa vastaavat toimijat että yksityiset kiinteistö- ja huoltoyhtiöt. Kalsiumkloridi on käytetyistä kloridia sisältävistä tiesuolista tutkitusti kaikista haitallisinta koirille. Yhdysvalloissa on tutkittu, että kalsiumkloridi aiheuttaa koirille kemiallisen reaktion takia kipua tassuihin sekä suun kautta nautittuna pienikin määrä voi johtaa jopa koiran kuolemaan. Tämän ja viime talven aikana lukuisat koiranomistajat ovat ilmoittaneet koirille aiheutuneesta kivusta ja särystä. Koiranomistajat ovat ymmärrettävästi huolissaan eläimille aiheutuneesta kärsimyksestä. Kyse on eläinsuojelullisesta asiasta, joka täytyy ratkaista.

Me allekirjoittaneet valtuutetut esitämme, että Helsinki ryhtyy toimenpiteisiin kalsiumkloridin käytön kieltämiseksi kaupungin talvikunnossapidossa."

Lausuntopyyntö

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkiympäristölautakuntaa antamaan lausunnon kaupunginhallitukselle 2.10.2024 mennessä.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Tarja Myller, projektinjohtaja, puhelin: 09 310 38538
tarja.myller(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Valtuustoaloite 29.05.2024 Meri Otto Kalsiumkloridin käytöstä luovuttava Helsingissä
- 2 Harjasuolausreitit luonnos 2024-25

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 24.09.2024 § 494



9

Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtuutettu Mai Kivelän ym. valtuustoaloitteesta, joka koskee eläinten hyvinvointiohjelmaa

HEL 2024-009133 T 00 00 03

Lausuntoehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Valtuustoaloitteessa esitetään eläinten hyvinvoinnin edistämishjelman laatimista, jonka avulla on mahdollista ottaa paremmin huomioon eri lajien tarpeita, edistää eläinten hyvinvointia ja oikeuksia sekä lisätä sopeutusta yhteiseloa ihmisten ja muiden lajien välillä.

Laki eläinten hyvinvoinnista (693/2023) tuli voimaan 1.1.2024. Lain tarkoituksena on edistää eläinten hyvinvointia ja suojella eläimiä parhaalla mahdollisella tavalla niiden hyvinvoinnille aiheutuvalta haitalta. Lakia sovelletaan kaikkiin eläimiin ja sen tarkoituksena on myös lisätä eläinten kunnioitusta ja hyvää kohtelua.

Eläinten hyvinvointia edistetään kaupungin päätöksenteossa ja toiminnassa monin eri tavoin, sekä lakisääteisten tehtävien että kaupungin omien päätösten ja linjausten kautta. Kaupunkiympäristölautakunta arvioi, että nykyisten toimenpiteiden ja niiden ylläpitämisen ja kehittämisen voidaan katsoa varmistavan eläinten hyvinvoinnin huomioon ottamisen kaupungin toiminnassa.

Eläinsuojelu ja lemmikkieläimet

Ympäristöpalveluiden valvontaeläinlääkärit valvovat eläinten hyvinvointisäädösten noudattamista Helsingissä. Kaupunkiympäristölautakunnan ympäristö- ja lupajaosto hyväksyi 23.11.2023 ympäristöterveydenhuollon valvontasuunnitelman 2020-2024 päivityksen vuodelle 2024. Valvontasuunnitelman osana on eläinten terveyden ja hyvinvoinnin valvontasuunnitelma, jossa kuvataan eläinsuojelu- ja eläintautivalvonnan kohteet, tehtävät ja niihin liittyvät velvoitteet.

Eläinsuojeluvalvonnan tarve on kasvanut tasaisesti viime vuosina, ja ympäristöpalveluihin perustettiin eläinsuojelu- ja eläintautivalvontaa varten viides valvontaeläinlääkäri virka vuoden 2024 alusta. Valtio rahoittaa valvontaeläinlääkärien virat täysimääräisesti.

Eläinsuojeluvalvontaa tehdään epäilyilmoitusten perusteella eläinten pitopaikoissa, yleensä yksityisasunnoissa. Ammattimaista eläintenpitoa,



kuten talleja, lemmikkihoitoloita ja eläinkauppoja, tarkastetaan säännöllisesti valvontasuunnitelman mukaisesti. Jos eläinsuojelutarkastuksilla todetaan eläinten hyvinvointisäädösten vastaista menettelyä, annetaan määräyksiä tai ryhdytään kiireellisiin toimenpiteisiin eläinten hyvinvoinnin varmistamiseksi. Eläinsuojeluvalvontaan kuuluu myös olennaisesti eläinten omistajien neuvonta eläinten hyvinvoinnin edistämiseksi.

Eläinten kaltoinkohtelun taustalla ovat yleensä omistajan erilaiset sosiaaliset tai terveydelliset ongelmat. Päätökset, jotka vaikuttavat kaupunkilaisten sosiaali- ja terveystalouden saatavuuteen, vaikuttavat välillisesti myös lemmikkien hyvinvointiin. Eläimen asianmukaisen hoidon järjestäminen ja kustannukset ovat aina eläimen omistajan vastuulla.

Kaupungin vastuulla oleva löytöeläinten talteenotto on järjestetty ostopalveluna Helsingin eläinsuojeluyhdistys HESY ry:n toimesta Viikin löytöeläintalossa. Löytöeläintoimintaa järjestettäessä on edellytetty, että valvontaeläinlääkärit ja poliisi voivat toimittaa löytöeläintaloon eläinsuojeluyhdistyksen väliaikaisen hoidon tarpeessa olevat eläimet. Järjestely on ollut tarpeen pääkaupungin erityispiirteiden vuoksi.

Kaupungin vastuulla olevat eläinlääkintähuoltolain mukaiset eläinlääkäripalvelut ja ympärivuorokautisen kiireellisen eläinlääkäripalvelun tuottaa ostopalveluna yliopistollinen eläinsairaala.

Eläinten hyvinvointia edistävänä tekijänä voidaan pitää kaupungin tarjoamia koirapalveluita, joihin kuuluvat mm. koira-aitaukset, koirien uimarannat ja koirakäymälät. Lisäksi yhdistyksille ja järjestöille vuokrataan koiratapahtumiin ja -koulutuksiin tarkoitettuja alueita. Kaupungin koirapalveluita koskeva linjaus on voimassa vuoteen 2026 asti.

Kaupungin ylläpitämät Falkullan ja Haltialan eläintilat ovat suosittuja vierailukohteita, joissa kaupunkilaiset pääsevät tutustumaan kotieläinten pitoon.

Vapaaehtoisen eläinten hyvinvointityön edistäminen

Eläinsuojelujärjestöillä on merkittävä rooli eläinten hyvinvoinnin edistämässä. Ympäristö- ja lupajaosto myöntää vuosittain avustuksia ympäristöpalveluiden toimialaan kuuluvien asioiden toteuttamiseksi. Eläinsuojelujärjestöistä Helsingin eläinsuojeluyhdistys ry on hakenut ja saanut toimintaansa avustusta.

Luonnonvaraisten eläinten hyvinvointi

Helsingin kaupungin säätiön Korkeasaaren ylläpitämä villieläinsairaala hoitaa vahingoittuneita luonnonvaraisia eläimiä ja pelastustoimen eläinpelastusyksikkö auttaa luonnonvaraisia eläimiä tilanteen mukaan.



Pahoin loukkaantuneet luonnonvaraiset eläimet voi toimittaa myös yliopistolliseen eläinsairaalaan lopetettavaksi veloituksetta. Luonnonvaraisen eläinten loukkaantuminen kaupunkiympäristössä on usein ihmisen toiminnan seurausta, joten avun järjestäminen on perusteltua.

Luonnoneläinten hyvinvointia kaupunkiympäristössä pyritään edistämään eri tavoin. Rakennusvalvonta on julkaissut huhtikuussa 2024 ohjeen lintuturvallisesta rakentamisesta, jossa on kuvattu keinoja millä lintujen törmäyksiä ikkunoihin voidaan vähentää. Myös asemakaavoitukseen on vakiintunut käytäntö törmäysriskin vähentämiseen tähtäävistä kaavamerkinnöistä ja -määräyksissä lintujen kannalta riskialttiissa paikoissa.

Kaupungilla on toteutuksessa laaja roskaantumisen hillinnän toimenpideohjelma 2022-25 ja uutta kautta 2026-29 valmistellaan. Roskat voivat vahingoittaa maa- ja vesieläimiä sellaisenaan tarttuessaan niihin kiinni.

Kaupungin työnjaossa kalastusasiat kuuluvat kulttuurin ja vapaa-ajan toimialalle. Tärkeä valistuskohde on ollut siimojen, vieheiden ja muun kalastusjätteen asianmukainen hävittäminen, jossa on edelleen suuria puutteita. Lakiin ja SUP-direktiiviin perustuva kalastusvälinejätteen keräys tulee pakolliseksi 1.1.2025. Sen yhtenä tavoitteena on vähentää rannoille tai veteen hylättyjen pyydysten kaloille ja maaeläimille aiheuttamaa turhaa kärsimystä.

Helsingin kaupunginvaltuuston toistaiseksi ehkä merkittävin päätös luonnonvaraisten eläinten näkökulmasta on ollut voimassa olevan yleiskaavan 2016 hyväksyminen siitä huolimatta, että se mahdollistaa rakentamista joillekin nykyisille viheralueilla. Kaavan yhteydessä hyväksyttiin kaupunkiluonto-liitekartta, jossa esitetään viheralueet ja niiden väliset yhteydet sekä oikeusvaikutteiset rajaukset luonnonsuojeluohjelman 2015-24 mukaisille luonnonsuojelualueille. Tämä ohjelma saadaan kaupungin omistamien alueiden osalta toteutetuksi määrävuo-tena 2024, ja uutta luonnonsuojeluohjelmaa vuosille 2025-34 valmistellaan parhaillaan ympäristöpalveluiden johdolla laajassa yhteistyössä aluksi kaupunkiympäristön toimialan sisällä, myöhemmässä vaiheessa myös muiden toimialojen kanssa. On todennäköistä, että nyt valmisteltavana oleva uusi luonnonsuojeluohjelma 2025-34 on riittävän laaja hyödyttääkseen vielä useampien eläinlajien ja -yksilöiden elinmahdollisuuksia kuin edellinen.

Toinen tärkeä kaupungin toimintaa ohjaava asiakirja on kaupunkiympäristölautakunnan 20.4.2021 hyväksymä luonnon monimuotoisuuden turvaamisen toimintaohjelma (LUMO-ohjelma) 2021-28, jonka toimenpiteistä useimmat koskevat elinympäristöjä ja siten välillisesti eläimiä,



mutta luku 8 sisältää 13 toimenpidettä, jotka koskevat suoraan eläinlajien eli käytännössä yksilöiden auttamista.

Kaupunkiympäristölautakunnan 18.6.2024 hyväksymissä metsiä koskevissa luonnonhoidon periaatteissa on tuotu esille metsäisen ympäristön merkitys eläimille ja linnuille. Periaatteiden mukaan hoitotoimenpiteiden yhteydessä jätetään tiheikköjä eläimistön ja linnuston suojapaikoiksi yleisesti, mutta erityisesti tähän kiinnitetään huomiota vihersormissa ja muissa ekologisissa yhteyksissä.

Lisäksi maisema-arkkitehtuurin ja -suunnittelussa voidaan hyödyntää eläinavusteista suunnittelua. Esimerkiksi kaupunki hoitaa ja kehittää aktiivisesti niitty- ja ketoverkostoa, mikä tarjoaa elinympäristön useille hyönteisille ja niitä ravinnokseen käyttäville.

Esittelijän perustelut

Valtuustoaloite

Valtuutettu Mai Kivelä ja 24 muuta valtuutettua ovat tehneet 19.6.2024 seuraavan valtuustoaloitteen:

”Aloite eläinten hyvinvointiohjelmasta

Helsingin toiminta vaikuttaa monin tavoin eläimiin ja Helsinki on asuinpaikka myös monelle muulle lajille. Kaupunki onkin sitoutunut edistämään eläinten hyvinvointia esimerkiksi hankintastrategiassaan. Myös laki velvoittaa toimijoita eläinten hyvään ja kunnioittavaan kohteluun. Lisäksi eläinten parempi kohtelu on ihmisten laajasti jakama tavoite. Edellä mainituista syistä, sekä ennen kaikkea eläinten itsensä takia, on tärkeää, että eläinten intressi ja hyvinvointi tulee otetuksi huomioon kaupungin päätöksenteossa ja toiminnassa laajemminkin.

Vaikka moni asia on eläinsuojelun suhteen Helsingissä hyvin, parannettavaa riittää. Itse asiaa, eläinten hyvinvoinnin edistämistä, ei koordinoi kukaan, eikä asiaa edes tarkastella kaupunkitasolla. Monin paikoin tietämys päätösten tai toimintojen eläinvaikutuksista voi olla ohut. Eläinten hyvinvoinnin edistämistä on tarpeen katsoa suoraa eläinsuojelua laajemmin, ja myös välilliset vaikutukset on tärkeä huomioida, esimerkiksi jo mainittujen kaupungin hankintojen kautta.

Helsinkiin tarvitaan kokoava eläinten hyvinvointiohjelma, jonka avulla on mahdollista ottaa paremmin huomioon eri lajien tarpeita, edistää eläinten hyvinvointia ja oikeuksia sekä lisätä sopuisaa yhteiseloa ihmisten ja muiden lajien välillä.



Me allekirjoittaneet valtuutetut esitämme, että Helsinki laatii eläinten hyvinvoinnin edistämishjelman, jossa linjataan mm. vastuista ja toimenpiteistä asian edistämiseksi.”

Lausuntopyyntö

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkiympäristölautakuntaa antamaan lausunnon kaupunginhallitukselle 30.10.2024 mennessä.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Riikka Åberg, yksikön päällikkö, puhelin: 09 310 32010
riikka.berg(a)hel.fi
Raimo Pakarinen, ympäristötarkastaja, puhelin: 09 310 31534
raimo.pakarinen(a)hel.fi

Liitteet

1 Valtuustoaloite 19.06.2024 Kivelä Mai Aloite eläinten hyvinvointiohjelmasta

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Tiedoksi

Elintarviketurvallisuusyksikkö
Ympäristönsuojelu ja ohjaus yksikkö



10

Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtuutettu Nasima Razmyarin ym. valtuustoaloitteesta koskien Kai- ja Saariahon muistomerkin saamista Helsinkiin

HEL 2024-005248 T 00 00 03

Lausuntoehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Valtuutettu Nasima Razmyar ja 54 muuta valtuutettua esittävät aloitteessaan, että säveltäjä Kaija Saariahon elämäntyötä kunnioitetaan Helsingissä patsaalla tai vastaavalla muistomerkillä.

Kaupunkiympäristölautakunta pitää ehdotusta kauniina ja suhtautuu itse ajatukseen positiivisesti. Lautakunta toteaa kuitenkin, että kuten vastaavissa muissakin muistomerkialoitteissa, kaupunki ei itse ole aloitteellinen hankkeeseen tai sen toteutukseen ryhtyvä.

Hankkeen edistämiseksi tarvitaan taho, joka ottaa vastuulle teoksen suunnittelu- ja toteutusprosessista sekä tarvittavasta rahoituksesta ja lupien hakemisesta huolehtimisen. Helsingin kaupunki voi antaa asiantuntija-apua prosessin eri vaiheissa ja etsiä hankkeeseen ryhtyvän tahon kanssa teokselle sopivaa sijoituspaikkaa kaupungin hallinnoimilta mailta. Tarvittaessa kaupunkiympäristön toimiala voi tarjota neuvontaa kaupunkiympäristö- ja lupa-asioissa ja Helsingin taidemuseo HAM osaamistaan julkisen taiteen saralla.

Muistomerkin suunnittelu voidaan toteuttaa esimerkiksi tilaustyönä tai kilpailuna. Rahoitus voidaan toteuttaa esimerkiksi yksityisillä varoilla, lahjoitusvaroin tai kansalaiskeräyksellä.

Lausunto on valmisteltu yhdessä kulttuurin ja vapaa-ajan toimialan kanssa.

Esittelijän perustelut

Valtuustoaloite

Valtuutettu Nasima Razmyari ja 54 muuta valtuutettua ovat tehneet 10.4.2024 seuraavan valtuustoaloitteen:

"Säveltäjä Kaija Saariahon muistomerkki Helsinkiin

Klassisen musiikin säveltäjä, taiteen akateemikko, Grammy-palkittu musiikkitaiteen uudistaja ja pioneeri sekä taiteen mesenaatti Kaija Saa-



riaho menehtyi kesäkuussa Pariisissa. Saariaho oli yksi aikamme merkittävimmistä säveltäjistä ja nautti laajaa kansainvälistä arvostusta.

Oopperatalot ympäri maailmaa ovat esittäneet suruvalittelunsa ja muistaneet Saariahoa hänen pois menonsa jälkeen.

Sävellystensä mukana Saariaho vei suomalaista kulttuuria sekä osaamista maailmalle. Hän oli tunnettu yksityiskohtaisista, suuria tunteita käsittelevistä teoksistaan. Saariaho oli poikkeuksellinen taiteilija, joka omalla tyyllillään uudisti ja modernisoi klassisen musiikin tyyliä. Hänen musiikkinsa on yhdistänyt sukupolvia ja kestänyt aikaa.

Kaija Saariahon elämäntyö on luonut valtavasti näkyvyyttä ja mainetta suomalaiselle kulttuurille kansainvälisillä areenoilla. Hänen teoksensa ovat tuoneet näkyvyyttä myös muille suomalaisille osajille ja taiteentekijöille. Lisäksi Saariaho toimi merkittävänä taiteen mesenaattina, lahjoittaen muun muassa miljoona euroa Helsingin musiikkitalolle konserttiurkuihin.

Saariahon lapset ovat julkisesti toivoneet, että Saariahon muistoa kunnioitettaisiin myös hänen kotimaassaan.

Me allekirjoittaneet valtuutetut esitämme, että Kaija Saariahon elämäntyötä kunnioitetaan Helsingissä patsaalla tai vastaavalla muistomerkillä."

Lausuntopyyntö

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkiympäristölautakuntaa antamaan lausunnon kaupunginhallitukselle 30.9.2024 mennessä.

Valtuustoaloitteesta on pyydetty lausuntoa myös kulttuuri- ja vapaa-aikalautakunnalta.

Kaupunginkanslia on myöntänyt lausunnon antamiselle lisääaikaa 14.10.2024 saakka.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Pia Rantanen, suunnitteluvastaava: 09 310 38812
pia.rantanen(a)hel.fi

Liitteet

1 Valtuustoaloite 10.04.2024 Razmyar Nasima Säveltäjä Kaija Saariahon muistomerkki Helsinkiin



Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



11

Kaupunkiympäristölautakunnan vastaus kuntalaisaloitteeseen kossien puita ja vihreyttä Uudenmaankadulle

HEL 2024-010387 T 10 05 02

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää, että kuntalaisaloite ei johda välittömiin toimenpiteisiin tai erillisiin selvityksiin, vaan se huomioidaan Kampin alueellisessa liikennesuunnitelmassa yhtenä lähtöaineistona ja katsoo kuntalaisaloitteen loppuun käsitellyksi.

Esittelijän perustelut

Aloitteessa tuodaan esiin alueen kulttuurihistoriallisia ja arkkitehtonisia arvoja sekä kivijalkaliiketilojen runsautta, jonka johdosta kadulla on runsaasti jalankulkua ja oleskelua. Aloitteessa myös korostetaan läpiajoliikenteen aiheuttamaa haittaa kadun viihtyisyydelle, jota aloitteen mukaan voisi kompensoida katuvihreyttä lisäämällä. Aloitteessa esitetään Uudenmaankadulle, mieluiten koko kadun pituudelle mutta etenkin sen itäpäättyyn, istutettavaksi puita kuten Bulevardilla. Puusto voisi jatkua yhtenäisenä Diananpuistosta Sinebrychoffin puistoon.

Aloitetta on käsitelty alueellisen liikenneinsinöörin sekä muiden liikenne- ja katusuunnittelupalvelun ja ilmastoyksikön asiantuntijoiden toimesta.

Uudenmaankatu on pääverkkoon kuuluva alueellinen kokoojakatu. Kampin ja Punavuoren alueella on useita niin sanottuja 1,5-kaistaisia katuja, joilla on aiemmin mahtunut ajamaan kaksi autoa rinnakkain, mutta ajoneuvojen leveyden kasvamisen myötä katujen ajoradoista on tullut käytännössä leveähköjä yksikaistaisia. Koska tämä ei ole tehokasta katutilan käyttöä, kaupunki on myös tunnistanut kehittämistarpeen näiden katujen osalta.

Kaupungin liikenne- ja katusuunnittelupalvelu on laatinut vuodesta 2022 alkaen ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, joka on poliittisessa käsittelyssä syksyn 2024 aikana. Suunnitelmassa pääverkon katuja luonnehditaan näin:

"Pääverkon kadut edustavat katutyypiltään ratkaisua, jossa jalankulku, pyöräliikenne ja autoliikenne on eroteltu toisistaan, ja ajoradan ylitykset tapahtuvat pääsääntöisesti liittymissä olevien suojateiden kautta. Kävely-ympäristön kehittäminen kohdistuu rakennusten kivijalasta jalkakäytävän reunaan ulottuvalle vyöhykkeelle, jossa yhteensovitetaan sujuvan jalankulun ja oleskelun tarpeet sekä luodaan kadun viihtyisyys vehrey-



dellä. Turvallisin ja sujuvin suojatiejärjestelyin vähennetään ajoradan estevaikutusta."

Aloitteessa esitetty katuvihreän lisääminen on tunnistettu keskeiseksi toimeksi pääverkon katujen viihtyisyyden parantamiseksi. Se on lisäksi tärkeä toimenpide, kun sopeudumme ilmastonmuutokseen kaupunkiympäristössä, koska katuvihreän avulla voidaan esimerkiksi hillitä lämpötilavaihteluja, sitoa ilman epäpuhtauksia ja tehostaa hulevesien hallintaa. Katuvihreän lisääminen edellyttää tilan osoittamista puille ja muille istutuksille, mikä käytännössä tarkoittaa ajoradoille varatun tilan kaventamista. Ajoratojen tilan kaventamisesta pääverkolla linjataan käsitellyssä olevassa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa seuraavasti:

"Alueellisten kokoojakatujen kaistamäärä rajataan liikenteellisten reunaehtoien salliessa yhteen ajokaistaan suuntaansa. Tällöin alueelliset kokoojakadut eivät houkuttele kantakaupungin läpiajoon, ja kadun estevaikutus pysyy kohtuullisena ympäristössä, jossa liikkuu erittäin runsaasti jalankulkijoita. Kaistajärjestelyjä koskevia muutoksia valmistellaan päätöksentekoon yksityiskohtaisempiin suunnitelmiin ja vaikutusarviointeihin perustuen."

Liikennejärjestelmäsuunnitelman hyväksynnän jälkeen kaupungin liikenne- ja katusuunnittelu alkaa valmistelemaan alueellisia liikennesuunnitelmia, joissa tarkastellaan kaupunginosan laajuisia kokonaisuuksia liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi. Uudenmaankatu kuuluu Kampin alueellisen liikennesuunnitelman kokonaisuuteen, jonka valmistelun on alustavasti aikataulutettu käynnistyvän vuonna 2026.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma ohjaa tarkistamaan muun muassa Uudenmaankadun kaistamäärää. Alueellisen liikennesuunnitelman puitteissa selvitetään, onko ajoradan kaventaminen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden mukaisesti mahdollista, jotta lisätilaa katuvihreiden lisäämiselle saadaan. Tässä tapauksessa kadusta laaditaan katusuunnitelma, jossa kadun tilankäyttö suunnitellaan yksityiskohtaisesti. Tämän vuoksi aloite ei johda välittömiin toimenpiteisiin tai erillisiin selvityksiin, vaan se huomioidaan Kampin alueellisessa liikennesuunnitelmassa yhtenä lähtöaineistona.

Kuntalaisaloite

"Puita ja vihreyttä Uudenmaankadulle

Uudenmaankatu (00120, Helsinki) on vilkkaasti liikennöity hieman alle 1 km mittainen pääosin yksisuuntainen lännestä itään vievä autoväylä Helsingin keskustan läpi. Katu alkaa lännestä Mallaskadun tietunnelistä, joka alittaa Sinebrychoffin puiston ja päättyy Kolmikulmaan Dianan-



puistoon. Mallaskadun tunneli valmistui 1969, minkä myötä Uudenmaankadun autoliikenne vilkastui Länsiväylä-ydin keskustakulkuhyteyden vuoksi. Ainoa vastaavan yhteyden tarjoava katu on runsaspuinen ja eurooppalaishenkinen Bulevardi.

Uudenmaankadulla - etenkin sen itäpäässä - on useita kahviloita sekä baareja/bistroja/ravintoloita kesäkatuterasseineen, muttei yhtäkään puuta, ei lainkaan vehreyttä. Ilmakuvista myös nähdään, että Uudenmaankadun itäpäädyn rakennusten sisäpihat ovat lähes täysin puuttomia.

Uudenmaankadulla sijaitsee historiallisesti merkittäviä ja Museovirastonkin suojelemlia 1800-luvun lopun ja 1900-luvun alun arkkitehtuuria edustavia asuin- ja toimistotaloja, mm. Uudenmaankatu 13:n katurakennus, Otavan toimitalo (Uudenmaankatu 10), sekä useita vilkkaita yritysliikkeitä (60-luvun Sanoma Oy:n rakennuttama liiketalo, Uudenmaan katu 16–22) sekä Islam-talo (Uudenmaankatu 20 / Fredrikinkatu 33).

Ehdotan, että Uudenmaankadulle, mieluiten koko kadun pituudelle mutta etenkin sen itäpätyyn, istutetaan puita, kuten Bulevardilla. Puusto voisi jatkua yhtenäisenä Diananpuistosta Sinebrychoffin puistoon. Puiden istutuspaikat voi sijoittaa nykyisiin kadunvarsiparkkipaikoille varattuihin tiloihin, toiselle tai molemmiin puolin katuja niin, että yhdensuuntainen liikenne säilyy mahdollisena ja sujuvana. Koska Uudenmaankadulla ei kulje raitiovaunuliikennettä ja liikenne on pääosin yhdensuuntaista, tila puustolle on helppo luoda ja mallia voi ottaa Bulevardista.

Uudenmaankadun prioriteetti saada varrelleen puita on nähdäkseni muita kantakaupungin katuja perustellumpi ja kiireellisempi juuri sen runsaan läpiajoautoliikenteen vuoksi.

Puut tuovat vehreyttä ja viileyttä Helsingin keskustan ytimen lävistävälle Uudenmaankadulle, mikä nostaa kahviloiden ja ravintoloiden katuviihtyvyyttä, sekä parantaa vilkkaasti autoliikennöidyn kadun ilmanlaatua ja Uudenmaankadun asukkaiden kotien ja yritysten työntekijöiden arki-ilmanlaatua. Puusto luo myös kaivattua vastapainoa Mallaskadun ankealle tunnelille, jonka läpi Uudenmaankadulle ajetaan.

Puiden istutus Uudenmaankadulle konkretisoisi 2020-luvun pohjoismaisten arvojen mukaista kaupunkisuunnittelua, joka huomioi sekä ihmisten asukashyvintia että tervettä luontoa ja ympäristöä: puut sitovat hiilidioksidia ja viilentävät kuumaa kantakaupungin ilmaa sekä tarjoavat varjoa ja vehreyttä ympäristönsä iloksi. Puut olisivat taloudellisesti maltillinen investointi mutta mullistaisivat Uudenmaankadun ilmeen ja viihtyisyyden täysin ankeasta autobaanasta eloisaksi ajanviettoja läpikulkuksiksi."



Toimivalta

Kuntalain 23 §:n mukaisen kunnan jäsenen aloitteen käsittelee se kunnan toimielin tai viranhaltija, jolla on toimivalta aloitteen tarkoittamassa asiassa (Hallituksen esitys eduskunnalle kuntalaiksi HE 268/2014).

Sovelletut säännökset

Kuntalaki 23 § ja 136 §.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Alexi Kinnunen, liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 52602
aleksi.kinnunen(a)hel.fi

Oheismateriaali

1 Kunnan asukkaan aloite 30.7.2024, puita ja vihreyttä Uudenmaankadulle

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote
Aloitteentekijä

Otteen liitteet
Esitysteksti
Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



12

Kaupunkiympäristölautakunnan alaisten viranomaisten ajalla 19.9.-25.9.2024 tekemien päätösten seuraaminen

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää, ettei se ota käsiteltäväkseen seuraavien kaupunkiympäristön toimialan viranomaisten 19.9.-25.9.2024 tekemiä päätöksiä:

Kaupunkiympäristön toimiala

Maankäyttö ja kaupunkirakenne -palvelukokonaisuus

Maankäyttöjohtaja

[Päätökset](#)

Asemakaavoitus, asemakaavapäällikkö

[Päätökset](#)

Maaomaisuuden kehittäminen ja tontit, tontit, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Maaomaisuuden kehittäminen ja tontit, toimitilatontit ja kiinteistökehitys, tiimipäällikkö

[Päätökset](#)

Liikenne- ja katusuunnittelu, liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö

[Päätökset](#)

Rakennukset ja yleiset alueet -palvelukokonaisuus

Tekninen johtaja

[Päätökset](#)

Asuntotuotanto, asuntotuotantopäällikkö

[Päätökset](#)

Tilat -palvelu, tilapäällikkö

[Päätökset](#)

Tilat -palvelu, erityistilat, yksikön päällikkö



01.10.2024

Asia/12

[Päätökset](#)

Tilat -palvelu, myynti- ja vuokraustiimi, tiimipäällikkö

[Päätökset](#)

Tilat -palvelu, projektitiimi 1, tiimipäällikkö

[Päätökset](#)

Tilat -palvelu, sähkötekniikkitiimi, tiimipäällikkö

[Päätökset](#)

Yleiset alueet -palvelu, infrapäällikkö

[Päätökset](#)

Yleiset alueet -palvelu, projektirakennuttaminen-yksikkö, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Yleiset alueet -palvelu, alueellinen rakennuttaminen -yksikkö, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Palvelut ja luvat -palvelukokonaisuus

Kaupunkiympäristön asukas- ja yrityspalvelut, tapahtumat ja maanvuokraus, tiimipäällikkö

[Päätökset](#)

Kaupunkimittauspalvelut, kartat ja paikkatiedot, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Ympäristöpalvelut, ympäristönsuojelu ja ohjaus, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Asumisen palvelut, asumisen yksikkö 1, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Asumisen palvelut, asumisen yksikkö 2, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Toimialan yhteiset palvelut

Kehittämisen- ja digitalisaatiopalvelut, projektitoimisto-yksikkö, yksikön päällikkö



01.10.2024

Asia/12

[Päätökset](#)

Kaupunkiympäristölautakunnan ympäristö- ja lupajaosto 26.9.2024

[Päätösasiakirjat](#)

Esittelijän perustelut

Hallintosäännön 19 luvun 3 §:n 2 momentin mukaan toimialalautakunta tai apulaispormestari voi ottaa lautakunnan käsiteltäväksi asian, jossa sen alainen toimielin tai viranhaltija on tehnyt päätöksen. Toimialajohtaja voi ottaa toimialalautakunnan käsiteltäväksi asian, jossa sen alainen viranhaltija on tehnyt päätöksen.

Kuntalain 92 §:n mukaan toimielimen käsiteltäväksi ei saa ottaa lain tai asetuksen mukaisia lupa-, ilmoitus-, valvonta- tai toimitusmenettelyä koskevia asioita. Otto-oikeutta ei saa siten käyttää mm. maankäyttö- ja rakennuslain mukaisiin poikkeamisasioihin.

Kaupunkiympäristön toimialan viranhaltijapäätökset julkaistaan kokonaisuudessaan internetissä, siltä osin kuin ne eivät sisällä salassa pidettäviä tietoja tai henkilötietoja, jotka voivat vaarantaa yksityisyyden suojan, osoitteessa:

[Viranhaltijapäätökset / Helsingin kaupunki](#)

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Marianne Hirsikko, hallintosihteeri, puhelin: 09 310 64373
marianne.hirsikko(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano