



21.03.2023

Kokousaika 21.03.2023 15:30 - 19:18

Kokouspaikka Horisontti, Työpajankatu 8

Läsnä

Jäsenet

Sinnemäki, Anni  
Rautava, Risto  
Borgarsdottir Sandelin, Silja  
Haglund, Mia  
Kivekäs, Otso  
Meri, Otto  
Nevanlinna, Tuomas  
Pajunen, Jenni  
Raatikainen, Mika  
Hjelt, Jenni  
Koljonen, Olli-Pekka  
Penttinen, Katri  
Rossi, Saana

apulaispormestari  
varapuheenjohtaja

läsnä: 162-167 §, poistui 18:04

varajäsen  
varajäsen  
varajäsen  
varajäsen

Muut

Lehmuskoski, Ville  
Hyvärinen, Silja  
Nikunen, Esa  
Pudas, Kari  
Randell, Mari  
Haapanen, Sami  
Luomanen, Jussi

Manninen, Rikhard  
Piimies, Marja  
Putkonen, Reetta  
Rajala, Pasi  
Ravantti, Mikko  
Varila, Irene  
Mäntymäki, Heikki  
Hirsikko, Marianne  
Lawrence, Sanna  
Rangdell, Katriina  
Salminen, Toni

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
hallintojohtaja  
ympäristöjohtaja  
tekninen johtaja  
asiakkuusjohtaja  
tonttipäällikkö  
kaupunkitila- ja maisemasuunnittelupäällikkö  
maankäyttöjohtaja  
asemakaavapäällikkö  
liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö  
yleiskaavapäällikkö  
hallintopäällikkö  
lakimies  
viestintäpäällikkö  
hallintosihteeri  
hallintoasiantuntija  
ma. tiimipäällikkö  
ICT-asiantuntija  
läsnä: 162-167 §, poistui 18:05



21.03.2023

---

	Mahmood, Aisha Raveala, Jarmo	nuorisoneuvoston edustaja yksikön päällikkö asiantuntija läsnä: 164 §
	Kulpakko, Miikka	liikenneinsinööri asiantuntija läsnä: 166-167 §
	Heiska, Ilari	liikenneinsinööri asiantuntija läsnä: 166-167 §
	Lindman, Katri	lakimies asiantuntija läsnä: 166-167 §
	Varkemaa, Antti	yksikön päällikkö asiantuntija läsnä: 168 §
	Koriseva, Mimmi	arkkitehti asiantuntija läsnä: 168 §
Puheenjohtaja		
	Anni Sinnemäki	apulaispormestari 162-173 §
Esittelijät		
	Anni Sinnemäki	apulaispormestari 162 §
	Ville Lehmuskoski	kaupunkiympäristön toimialajohtaja 163-173 §
Pöytäkirjanpitäjä		
	Marianne Hirsikko	hallintosihteeri 162-173 §



21.03.2023

---

§	Asia	
162	Asia/1	Kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen sekä pöytäkirjan tarkastajien valinta
163	Asia/2	Ilmoitusasiat
164	Asia/3	Vallilan ala-asteen myynti- ja kehittämissuunnitelma
165	Asia/4	Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtuutettu Otso Kivekkään ym. valtuustoaloitteesta Valimon itäreunan rakentamiseksi
166	Asia/5	Mikroliikkumisen palvelujen pysäköintiratkaisut Helsingin kantakaupungissa
167	Asia/6	Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle arviomuistiosta sähköpotkulautailun ja mikroliikkumisen ratkaisu- ja sääntelyvaihtoehdoista
168	Asia/7	Tapulikaupungin ja Puistolän asemanseudun suunnitteluperiaatteet
169	Asia/8	Kuninkaantammentie, Kuninkaantammenkuja, Pitkäkoskentie ja Pitkäkoskenkuja, katusuunnitelmien hyväksyminen, Kaarela
170	Asia/9	Leikkipaikka Tuhkimo ja Roihuvuoren aluepuisto, puistosuunnitelman hyväksyminen, Roihuvuori
171	Asia/10	Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtuutettu Otto Meren ym. valtuustoaloitteesta, joka koskee Leninipuiston nimeämistä uudelleen
172	Asia/11	Oikaisuvaatimus kaupunkiympäristön toimialan hallinto- ja lakipalveluiden lakipalvelut-yksikön päällikön vahingonkorvauspäätöksestä 2.11.2022 § 244 (autovaurio)
173	Asia/12	Kaupunkiympäristölautakunnan alaisten viranomaisten ajalla 9.3.-15.3.2023 tekemien päätösten seuraaminen



## § 162

### Kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen sekä pöytäkirjan tarkastajien valinta

#### Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti todeta kokouksen laillisesti koolle kutsutuksi ja päätösvaltaiseksi.

Samalla kaupunkiympäristölautakunta päätti valita pöytäkirjantarkastajaksi jäsen Tuomas Nevanlinnan ja varatarkastajaksi varajäsen Olli-Pekka Koljosen.

#### Käsittely

Kaupunkiympäristölautakunta päätti puheenjohtajan ehdotuksesta valita yksimielisesti pöytäkirjantarkastajaksi jäsen Tuomas Nevanlinnan ja varatarkastajaksi jäsen Eveliina Heinäluoman sijasta varajäsen Olli-Pekka Koljosen.

#### Esittelijä

apulaispormestari  
Anni Sinnemäki

#### Lisätiedot

Kristina Gustafsson, hallintosihteeri, puhelin: 310 36658  
kristina.t.gustafsson(a)hel.fi

#### Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

#### Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää todeta kokouksen laillisesti koolle kutsutuksi ja päätösvaltaiseksi.

Samalla kaupunkiympäristölautakunta päättää valita pöytäkirjantarkastajaksi jäsen Tuomas Nevanlinnan ja varatarkastajaksi jäsen Eveliina Heinäluoman.

#### Esittelijä

apulaispormestari  
Anni Sinnemäki

#### Lisätiedot

Kristina Gustafsson, hallintosihteeri, puhelin: 310 36658  
kristina.t.gustafsson(a)hel.fi

#### Muutoksenhaku



21.03.2023

Asia/1

---

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



21.03.2023

Asia/2

**§ 163**  
**Ilmoitusasiat**

**Päätös**

Kaupunkiympäristölautakunta päätti merkitä tiedoksi.

Kaupunginvaltuusto (Kvsto)

Kvsto 1.3.2023 § 60

Vuokraus- ja myyntiperiaatteiden määrittäminen toimistotontille  
17019/1 (Pasila)

HEL 2022-010574 T 10 01 01 02

Kvsto 1.3.2023 § 61

Pitäjänmäen Pajamäentie 10 ja 12 ja lähialueiden asemakaavan muu-  
tos (nro 12793)

HEL 2020-013721 T 10 03 03

[Pöytäkirja 1.3.2023](#)

Kaupunginkanslia

Asemakaavan hyväksyminen: Pitäjänmäki, Pajamäentie 10 ja 12 lähialueineen

Kaupunginvaltuusto on 1.3.2023, 61 § päättänyt seuraavan alueen  
asemakaavan muutoksesta, minkä vuoksi alueella on maankäyttö- ja  
rakennuslain 53 §:n 3 momentin perusteella voimassa rakennuskielto,  
kunnes hyväksymispäätös on saanut lainvoiman:

Pitäjänmäki, Pajamäki, tontteja 46045/1 ja 2 sekä katu- ja puistoalueita,  
piirustus nro 12793, Pajamäentie 10 ja 12 lähialueineen

HEL 2020-013721

[Asemakaavan muutoksen kartta, piirustus nro 12793](#)

[Asemakaavan muutoksen selostus, piirustus nro 12793](#)

Helsingissä 10.3.2023

Voimaan tullut asemakaava: Taka-Töölö, Pohjoinen Hesperiankatu 15



21.03.2023

Asia/2

Kaupunkiympäristölautakunnan 17.1.2023 § 21 hyväksymä asemakaavan muutos on tullut voimaan:

Taka-Töölö, tontti 464/15, piirustus nro 12774, Pohjoinen Hesperiankatu 15

HEL 2017-010824

[Asemakaavamuutoksen kartta, piirustus nro 12774](#)

[Asemakaavamuutoksen selostus, piirustus nro 12774](#)

Helsingissä 9.3.2023

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Kristina Gustafsson, hallintosihteeri, puhelin: 310 36658  
kristina.t.gustafsson(a)hel.fi

## Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

## Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Kristina Gustafsson, hallintosihteeri, puhelin: 310 36658  
kristina.t.gustafsson(a)hel.fi

## Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



21.03.2023

Asia/3

## § 164

### Vallilan ala-asteen myynti- ja kehittämissuunnitelma

HEL 2023-002987 T 10 01 01 01

#### Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti panna asian pöydälle.

#### Käsittely

Asian aikana kuultavana oli yksikön päällikkö Jarmo Raveala. Asian-  
tuntija poistui kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Pöydällepanoehdotus:

Mia Haglund: Pyydän asian pöydälle.

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti panna asian pöydäl-  
le Mia Haglundin ehdotuksesta.

#### Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Ville Lehmuskoski

#### Lisätiedot

Maarit Kontio, va. tiimipäällikkö, puhelin: 09 310 21522  
maarit.kontio(a)hel.fi  
Antti Halm, yksikön päällikkö, puhelin: 09 310 42150  
antti.halm(a)hel.fi  
Jarmo Raveala, yksikön päällikkö, puhelin: 310 23466  
jarmo.raveala(a)hel.fi

#### Liitteet

1 Vallilan ala-asteen perusparannus kohde-esittely

#### Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

#### Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää hyväksyä myyntisuunnitelman,  
jonka perusteella osoitteessa Hämeentie 80 sijaitsevan Vallilan ala-  
asteen rakennetut kohteet myydään peruskorjauksen jälkeisellä vuok-  
ratasolla kilpailutettavalle yhteiskuntakiinteistöyhtiölle. Kaupan tarkoi-  
tuksena on edistää peruskorjausta Sale and leaseback -muotoisesti.

#### Tiivistelmä





Talousarviossa 2023 Vallilan ala-aste on vuokrahankkeena siten, että vuokraus alkaa vuonna 2026. Kohde on merkittävän perusparannuksen tarpeessa. Investointihankkeena valmisteltu hankesuunnitelma ylitti varauksen noin 5 milj. Laskennallinen korjausvelka on noin 2,2 miljoonaa euroa ja hoitokulu kaupungille on vuositasolla noin 83 300 euroa. Kaupunki on suunnitellut tutkivansa sekä Sale-and-leaseback- että Built-to-suit-malleja osana hajautettuja kiinteistösalkun riskejä. Hanke- ja omistamismalli antaa kaupungille esitettävästä pilottikohteesta tietoa, kuinka vertailukelpoinen tämä toteutusmuoto on verrattuna esimerkiksi elinkaarimalliin tai suoraan omaan taseeseen toteuttamiseen. Kiinteistön omistaja kilpailutetaan hankintalain mukaan. Omistajayhtiö vastaa suunnittelusta, rakennuksen perusparannuksesta vuokralaisen tarpeisiin, rahoittamisesta ja kiinteistön omistamisesta sekä kunnossapidosta. Omistajayhtiö toimii vuokranantajana kaupungille. Ensimmäisessä vaiheessa 20 vuoden vuokrasopimus. Jatkovuokrauksessa kaupungin neuvotteluasema on vahva.

## Esittelijän perustelut

### Strategiset linjaukset

Kaupunginhallitus on päättänyt 22.6.2020 § 400 Helsingin kaupungin toimitilastrategian. Päätöksen yhtenä osana todetaan, että kaupunki ja sen pitkäaikaiset sopimuskumppanit omistavat pääosin palveluiden tarvitsemat tilat ja että, kaupungin tilojen tuotanto ja ylläpito on ammatti- maista, taloudeltaan ja ajaltaan hallittua, muodostaen esikuvan julkiselle kiinteistönpidolle.

Kaupungin tilaomaisuuden arvoja ovat pitkäikäisyys, terveellisyys, turvallisuus ja vähähiilisyys sekä kaupunkirakenteen ja kaupunkikuvan tukeminen. Palvelujen tarvitsemien tilojen tuottamisella, vuokraamisella ja ylläpidolla on arvoihin perustuva omistajaohjaus, jolla varmistetaan kaupungin kokonaisedun ja kokonaistaloudellisuuden toteutuminen.

Myös kaupunginvaltuuston 13.10.2021 § 293 hyväksymässä Helsingin kaupunkistrategiassa viitataan kaupunginhallituksen tekemään toimitilastrategiaan, todeten linjauksen jatkuvan.

### Uusi prosessi

Kaupunkiympäristön toimialan johtoryhmässä hyväksyttiin 1.11.2021 ti-loista ja rakennuksista luopumisen toimintamalli ja tavoitteet. Toimintamallissa toimialan sisältä on perustettu kaksi ryhmää, suunnittelu-ryhmä ja ohjausryhmä. Ryhmiin kuuluu edustus tontit-yksiköstä, tilat-yksiköstä, asemakaavoituksesta, rakennusvalvonnasta ja kaupungin-museosta. Suunnitteluryhmän tavoitteena on nostaa myytäväksi ja/tai kehitettäväksi kohteita ja valmistella niistä esitys ohjausryhmälle. Oh-



jausryhmän hyväksymä esitys tuodaan kaupunkiympäristölautakunnan päätettäväksi. Lautakunnan päätöksen jälkeen suunnitteluryhmä aikatauluttaa jatkotoimet ja raportoi toteutuneet myynnit ja muut taloudelliset arvot ohjausryhmälle. Ohjausryhmän valvoo asetettujen tavoitteiden toteutumista ja arvioi prosessin toimivuutta. Tavoitteena on saavuttaa 1+2 malli, jossa lautakunta päättää aina seuraavalle vuodelle myytäväksi tai kehitettäväksi tulevat kohteet, sekä saa tiedon seuraavan kahden vuoden aikana prosessiin mahdollisesti tulevista kohteista.

### Myyntiprosessista

Rakennukset myydään ensisijaisesti avoimella hintakilpailulla ja tontti vuokrataan. Jos kohde sijaitsee yleisellä alueella esimerkiksi puistossa, tarvittava maa-alue vuokrataan. Tarvittava vuokra-alue määräytyy kohteen käytettävyyden ja toiminnan vaatiman tilantarpeen mukaan. Joissakin poikkeustapauksissa myös rakennuksen kanssa voidaan myydä tontti, jos se on kohteen kunnostamisen tai alueen kehittämisen kannalta merkittävää.

Jokainen kohde vaatii erillisen päätöksen myynnistä ja mahdollisesta tontin- tai maa-alueen vuokraamisesta. Kohteiden myyntiin laittamisesta päätetään erikseen suunnittelu- ja ohjausryhmän johdolla.

### Myytävä kohde

Talousarviossa 2023 Vallilan ala-aste on vuokrahankkeena siten, että vuokraus alkaa vuonna 2026. Kohde on merkittävän perusparannuksen tarpeessa. Investointihankkeena valmisteltu hankesuunnitelma ylitti noin 5 miljoonan euron varauksen. Laskennallinen korjausvelka on noin 2,2 miljoonaa euroa.

Korjausvelalla tarkoitetaan summaa, jolla kohde saadaan remontoitua kohtuulliseen käyttökuntoon. Helsingin kaupungin korjausvelan laskennassa käytetään lähtö- ja tavoitetasona 75 % kuntoluokkaa, eli korjausvelan määrä on laskennallisesti se määrä, jolla rakennus saadaan remontoitua tavoiteltuun 75 % käyttökuntoon.

Kaupunki on suunnitellut tutkivansa sekä Sale-and-leaseback- että Built-to-suit-malleja osana hajautettuja kiinteistösalkun riskejä. Huomioiden erityisesti hankevarauksen ylitykset Etu-Töölön ja Kallion lukiohankkeissa on katsottu, että malli olisi erityisen toimiva kaupungille.

Rakennus myytäisiin lähtökohtaisesti yhteiskunnallisesta kiinteistösijoittamisesta kokemusta omaavalle yhtiölle. Tontti pysyy edelleen kaupungin omistuksessa.



Kiinteistön omistaja kilpailutetaan hankintalain mukaan. Omistajayhtiö vastaa suunnittelusta, rakennuksen perusparannuksesta vuokralaisen tarpeisiin, rahoittamisesta ja kiinteistön omistamisesta sekä kunnossapidosta. Omistajayhtiö toimii vuokranantajana kaupungille.

Ensimmäisessä vaiheessa 20 vuoden vuokrasopimus. Jatkovuokrauksessa kaupungin neuvotteluasema on vahva.

Kaupunki on selvittänyt markkinavuoropuhelumenettelyllä markkinoiden kiinnostusta tämän tyyppisen hankkeen toteuttamiseen, ja markkina on osoittanut merkittävää kiinnostusta kaupunkiin vuokralaisena ja yhteistyökumppanina. Hanke- ja omistamismalli antaa kaupungille esitettävästä pilottikohteesta tietoa, kuinka vertailukelpoinen tämä toteutusmuoto on verrattuna esimerkiksi elinkaarimalliin tai suoraan omaan taseeseen toteuttamiseen, joissa kuitenkin tulevaisuudessa perusparannuksissa kaupunki maksaa rakennuksen kulumista eli arvon alentumista omalla riskillään.

Myytäväksi esitettävän kohteen yhteenlaskettu hoitokulu kaupungille on vuositasolla noin 83 300 euroa.

#### Toimivalta

Hallintosäännön 16 luvun 1 §:n 2 momentin 6 kohdan mukaan kaupunkiympäristölautakunta tai sen määräämä viranhaltija päättää kiinteistöjen tai rakennusten myynnistä tai vaihdossa luovuttamisesta kaupunginhallituksen vahvistamissa rajoissa. Kaupunginhallitus on päätöksellään 18.9.2017, 865 § vahvistanut kiinteistöjen ja rakennusten myyntiä tai vaihdossa luovuttamista koskevan toimivallan rajan siten, että kaupunkiympäristölautakunta päättää kiinteistöjen tai rakennusten myynnistä tai vaihdossa luovuttamisesta, kun sopimuksen kokonaisarvo on enintään 5 miljoonaa euroa.

Kaupunkiympäristölautakunta on päätöksellään 3.10.2017, 135 § delegoinut toimivaltaansa myydä tai vaihdossa luovuttaa kiinteistöjä tai rakennuksia kaupunginhallituksen vahvistamissa rajoissa maankäyttö ja kaupunkirakenne -palvelukokonaisuuden maaomaisuuden kehittäminen ja tontit -palvelun tonttipäällikölle. Tonttipäällikkö päättää myynnistä tai vaihdossa luovuttamisesta kiinteistöjen tai rakennusten kokonaisarvon ollessa yli 500 000 euroa ja enintään 1 500 000 euroa tai ilman euromääräistä ylärajaa, jos luovutus perustuu kiinteistökaupan esisopimukseen tai vuokrasopimuksen osto-optioehtoon, ja tontit-yksikön päällikkö päättää myynnistä tai vaihdossa luovuttamisesta kiinteistöjen tai rakennusten kokonaisarvon ollessa enintään 500 000 euroa.



21.03.2023

Asia/3

Delegointipäätöksessä lautakunta myös edellyttää, että delegointipäätöstä koskevien kiinteistöjen myyntisuunnitelmat tuodaan lautakunnalle tiedoksi vuosittain tai tarvittaessa useammin.

**Esittelijä**

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Ville Lehmuskoski

**Lisätiedot**

Maarit Kontio, va. tiimipäällikkö, puhelin: 09 310 21522  
maarit.kontio(a)hel.fi  
Antti Halm, yksikön päällikkö, puhelin: 09 310 42150  
antti.halm(a)hel.fi  
Jarmo Raveala, yksikön päällikkö, puhelin: 310 23466  
jarmo.raveala(a)hel.fi

**Liitteet**

1 Vallilan ala-asteen perusparannus kohde-esittely

**Muutoksenhaku**

Oikaisuvaatimusohje, kaupunkiympäristölautakunta

**Tiedoksi**

Rya

**Päätöshistoria**

Kaupunkiympäristölautakunta 14.03.2023 § 154



21.03.2023

Asia/4

## § 165

### Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtuutettu Otso Kivekkään ym. valtuustoaloitteesta Valimon itäreunan rakentamiseksi

HEL 2022-011203 T 00 00 03

#### Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta päätti panna asian pöydälle.

#### Käsittely

Pöydällepanoehdotus:

Risto Rautava: Pyydän asian pöydälle.

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Risto Rautavan ehdotuksesta.

#### Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Ville Lehmuskoski

#### Lisätiedot

Elina Luukkonen, erityisasiantuntija, puhelin: 09 310 37073  
elina.luukkonen(a)hel.fi  
Pasi Rajala, Yleiskaavapäällikkö, puhelin: 09 310 20417  
pasi.rajala(a)hel.fi

#### Liitteet

1 Valtuustoaloite 21.09.2022 Kivekäs Otso Aloite Valimon itäreunan rakentamiseksi

#### Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

#### Lausuntoehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Valtuutettu Otso Kivekäs on tehnyt valtuustoaloitteen koskien Valimon itäreunan rakentamista. Valimon itäreunalla on aloitteessa tarkoitettu Pitäjänmäen yritysalueen kortteleita Vihdintien varressa.

Pitäjänmäen yritysalue on kaupungin suurin työpaikka-alue kantakaupungin jälkeen ja läntisen Helsingin merkittävin työpaikkakeskittymä. Pitäjänmäen yritysalue koostuu useasta eri luonteisesta kokonaisuudesta.



desta, joilla on vaihteleva yritys rakenne aina pienistä tuotannollisista toimijoista merkittäviin kansainvälisiin suuryrityksiin asti.

Vihdintiehen rajautuvalla Valimon alueen itäreunalla on sekä toimistotettä teollisuuskiinteistöjä. Alueen Valimon seisakkeen puoleinen pohjoispää on pääasiassa yksityistä maanomistusta, eteläosassa maanomistus on kaupungilla. Höyläämötien ja Vihdintien välisellä alueella suurin osa vuokrasopimuksista on voimassa 2040–2070-luvuille. Alueella on hyvin kirjava joukko erilaista yritystoimintaa elintarviketuotannosta isoihin ohjelmistoalan yrityksiin, lukuisia pienyrityksiä sekä mm liikuntapalveluita ja lounasravintoloita. Yritys- ja toimipaikkarekisterin 2020 perusteella alueella on noin 300 yritysten toimipaikkaa.

Pitäjänmäen yritysalueella on voimassa vuonna 2014 hyväksytyt maankäytön muutosperiaatteet. Periaatteissa osoitettiin työpaikka-alueena edelleen säilyvät alueet, toiminnoiltaan sekoittuneet alueet, asuntoalueet sekä sellaiset alueet, jotka voivat muuttua toiminnoiltaan sekoittuneiksi nykyisten ympäristöhäiriötä aiheuttavien toimintojen poistuttua. Vihdintien varren korttelit on muutosperiaatteissa osoitettu työpaikkakäyttöön.

Yleiskaava 2016:ssa Pitäjänmäen yritysalue on junaradan eteläpuolella Vihdintien varressa osoitettu toimitila-alueeksi noudattaen alueen maankäytön muutosperiaatteita. Toimitila-alue ei ole tarkoitettu asumiseen. Toimitila-aluevaraus on tarkoitettu tulkittavaksi siten, että se rajautuu Vihdintiehen. Toimitila-alueen asemakaavan muuttaminen asumisen mahdollistamiseksi Vihdintien länsireunassa ei siten olisi yleiskaavan mukainen.

Pitäjänmäen yritysalueen eteläosa on jo kehittynyt suunnitteluperiaatteiden ja yleiskaavan ohjaamana asuntopainotteiseen suuntaan. Rantaradan eteläpuolisella alueella, erityisesti Kutomotien ympäristössä, suuri osa suunnitteluperiaatteiden sallimasta muutospotentialista asuinrakentamiseen on jo toteutunut tai näitä alueita koskevat asemakaavat ovat voimassa. Muutosten myötä tullut rakentaminen on ollut siis suurelta osin asuntovaltaista, eikä uutta työpaikkarakentamista ole merkittävästi tullut uusien asuntokortteleiden kivijalkaliiketiljoja lukuun ottamatta. Vaikka yksityiselle maalle viime vuosina kaavoitetuissa hankkeissa suunnitteluperiaatteiden tavoitteena on ollut toiminnoiltaan monipuolisesti sekoittunut kaupunkirakenne, on muuta kuin asuinkerrosalaa näissä hankkeissa syntynyt keskimäärin vain 9 %. Uudisrakentamisessa hankekohtaisen sekoittuneisuuden saavuttamisen haaste on Pitäjänmäessä muun kuin asutokerrosalan kysynnän epävarmuuden vuoksi hyvin haasteellista. Muutosten myötä alueen teollisuus- ja toimitilatonttien kerrosalaa on poistunut n. 101 000 k-m<sup>2</sup>. Lähivuosien muutoshankkeissa on edelleen n. 35 000 k-m<sup>2</sup> työpaikkakerrosalaa vaihtu-



massa pääosin asumiseen. Vähennys olisi yhteensä yli 250 000 k-m<sup>2</sup>, mikäli yleiskaavan ja suunnitteluperiaatteiden mukaisesti myös Valimon ja Valion alueen muutos asuntovaltaiseksi alueeksi toteutuisi tulevaisuudessa.

Pitäjänmäen yritysalueella on viime vuosina ollut suhteellisen korkea toimistotilojen vajaakäyttö (vuoden 2022 lopussa noin 24 %). Pitäjänmäen alueelle on myös tyypillistä, että toimistotiloja sijaitsee paljon pääkäyttötarkoitukseltaan tuotannollisissa- ja teollisuusrakennuksissa. Teollisuus- ja tuotantokäytössä olevissa tiloissa puolestaan vajaakäyttö on koko Helsingin osalta erittäin alhainen, noin 3 %. Tämä koskee myös Pitäjänmäen aluetta, jossa on aktiivisessa markkinoinnissa runsaasti toimistokohteita, mutta huomattavasti vähemmän tuotannollista tai varastotilaa. (vajaakäyttötiedot Catella Oy). Tekeillä olevan toimistojen markkinaehtoista kysyntää koskevan selvityksen mukaan Pitäjänmäen yritysalue näyttäytyy maltillisen kysynnän alueena, jossa arvioitu vuokrataso ja kysyntätilanne vaikuttavat uudisrakentamisen toteutumiseen. Vihdintien varteen on kuitenkin vuosina 2017–2019 rakennettu uusia toimistotaloja (mm. Peabin pääkonttori) ja tähän rakennuskokoonaisuuteen kuuluvat, lähimpänä Haagan liikenneympyrää sijaitsevat kaksi toimitilatonttia ovat rakennuslupavaiheessa. Yritysalueella on myös useita kohteita, joissa kiinteistöjä on peruskorjattu ja saatu näin houkutelua uusia vuokralaisia. Raide-Jokeri aloittaa liikennöinnin arviolta syksyllä 2023. Tämä voi vaikuttaa alueen toimitilojen houkuttelevuuteen merkittävästi.

Pitäjänmäen vuonna 2014 valmistuneiden muutosperiaatteiden linjattiin toimivan yritysalueen asemakaavanmuutosten pohjana seuraavan kymmenvuotiskauden ajan. Yleiskaava on yhteneväinen muutosperiaatteiden kanssa, ja keskeinen osa yritysalueesta on siinä merkitty toimitila-alueeksi. Vihdintiehen ja yleiskaavan C2-alueeseen rajautuvien toimitilakortteleiden muuttaminen suoraan yleiskaavan perusteella esimerkiksi asumiseen aiheuttaisi väistämättä vaikutuksia koko yritysalueeseen ja sen toimivuuteen, ennen kaikkea alueen teollisten yritysten logistisen ja tuotannollisen toiminnan ajoittumisen mahdollisuudesta esim. iltä-, yö-, tai varhaisen aamun tunteihin, sekä kookkaiden erikoiskuljetusten näkökulmasta. Muutokset edellyttäisivät elinkeinopoliittista harkintaa, yritysvaikutusten arviointia, vuoropuhelua yritysten ja kiinteistönomistajien kanssa sekä elinkeinopoliittista linjausta koko Pitäjänmäen yritysalueen tulevaisuudesta. Onkin perusteltua käynnistää vuosikymmenen puoliväliin mennessä koko yritysalueetta koskeva maankäytön muutosperiaatteiden tarkastelu, jossa selvitetään myös sekoittuneemman kaupunkirakenteen mahdollisuudet ja reunaehdot sekä arvioidaan yleiskaavalliset päivitystarpeet.

## Esittelijän perustelut

Postiosoite  
PL 58200  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
Kaupunkiympäristö@hel.fi

Käyntiosoite  
Työpajankatu 8  
Helsinki 58  
<https://www.hel.fi/>

Puhelin  
09 310 1691

Y-tunnus  
0201256-6



## Valtuustoaloite

Valtuutettu Otso Kivekäs ja 27 muuta valtuutettua ovat tehneet 21.9.2022 seuraavan valtuustoaloitteen:

Aloite Valimon itäreunan rakentamiseksi

Valimo, eli Pitäjänmäen teollisuusalueen itäosa, on kehittynyt heikosti jo pitkään, eikä korona-epidemia parantanut tilannetta. Esimerkiksi toimistotilan vajaakäyttöaste on Pitäjänmäellä Helsingin suurin, 26 %. Osa taloista on myös huonossa kunnossa. Alueella on kuitenkin oma rautatieasema ja ensi vuonna Raide-Jokeri alkaa kulkea sen eteläreunaa sivuten. Liikenneyhteydet ovat siis jo nyt melko hyvät. Siitä huolimatta Valimo on jäänyt katveeseen kaupungin kehittyessä.

Valimon alue rajautuu idässä Vihdintiehen, josta ollaan suunnittelemassa kaupunkibulevardia ja johon tulee pikaratikka. Samalla Valimon asemasta tulee merkittävä lähiliikenteen keskus, jossa vaihdetaan junan, ratikan ja bussien välillä. Tämä parantaa alueen yhteyksiä entistään ja antaa hyvät edellytykset kehittää aluetta.

Kaupunkibulevardin suunnitelmissa kaikki asuntorakentaminen on keskitetty Vihdintien itäpuolelle, jossa sijaitsee myös monille haagalaisille tärkeä Riistavuoren metsä. Valimon alueelle suunnitelmissa ei tehdä mitään. Ymmärrettävästi herää kysymys, miksi vain itäpuolelle suunnitellaan asuntoja, mutta tyhjien toimisto- ja teollisuustalojen tilalle ei? Kun tiivistämistä ja lähiluontoa valtuustostrategian mukaisesti sovitaan yhteen, rakentaminen myös jo rakennetuille alueille pitäisi olla keinovalikoimassa mukana.

Yleiskaavassa Valimon alue on pääosin merkitty työpaikka-alueeksi, jossa ei juurikaan sallita asumista. Mutta yleiskaava on luonteeltaan yleispiirteinen, eikä siinä ole tarkkoja rajoja alueilla. Vihdintien ja Pitäjänmäentien varressa noin korttelin verran Valimon reunaa voidaan yleiskaavan puitteissa tulkita myös kantakaupungiksi. Valimonpääosaa voidaan samaan aikaan kehittää teollisuusalueena.

Tämänhetkisillä suunnitelmilla Valimo jää edelleen katveeseen, huolimatta sen merkittävästi parantuvista liikenneyhteyksistä ja mahdollisuuksista.

Me allekirjoittaneet valtuutetut esitämme, että Valimon teollisuusalueen Vihdintien ja Pitäjänmäentien puoleisen reunan kaavoittamista sekoituneeksi kaupunkirakenteeksi arvioidaan siinä laajuudessa kuin yleiskaava sen mahdollistaa.

## Lausuntopyyntö





21.03.2023

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkiympäristölautakuntaa antamaan lausunnon kaupunginhallitukselle 15.3.2023 mennessä.

Kaupunginkanslia on myöntänyt lausunnon antamiselle lisääaikaa 22.3.2023 saakka.

**Esittelijä**

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Ville Lehmuskoski

**Lisätiedot**

Elina Luukkonen, erityisasiantuntija, puhelin: 09 310 37073  
elina.luukkonen(a)hel.fi  
Pasi Rajala, Yleiskaavapäällikkö, puhelin: 09 310 20417  
pasi.rajala(a)hel.fi

**Liitteet**

1 Valtuustoaloite 21.09.2022 Kivekäs Otso Aloite Valimon itäreunan rakentamiseksi

**Muutoksenhaku**

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

**Päätöshistoria**

Kaupunkiympäristölautakunta 14.03.2023 § 157



21.03.2023

Asia/5

## § 166

### Mikroliikkumisen palvelujen pysäköintiratkaisut Helsingin kanta-kaupungissa

HEL 2023-001569 T 08 01 03

#### Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä mikroliikkumisen palveluita koskevan pysäyttämiskieltoalueen (liite 1) sekä niille osoitettujen pysäköintipaikkojen (liitteet 2-5) toteuttamisen keskustassa ja eteläisessä kantakaupungissa.

#### Käsittely

Asian aikana kuultavina olivat liikenneinsinööri Miikka Kulpakko, liikenneinsinööri Ilari Heiska ja lakimies Katri Lindman. Asiantuntijat poistuvat kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

#### Vastaehdotus:

Jenni Pajunen: "Selvitetään mahdollisuutta säilyttää sähköpotkupysäköintialueiksi muutettavia ajoradoilla sijaitsevia yksipaikkaisia parkkipaikkoja, jotka eivät sovellu lumenkasauspaikoiksi, autojen parkkipaikkoina talvikaudella."

Kannattaja: Risto Rautava

#### Hylkäysehdotus:

Mika Raatikainen: Teen seuraavan hylkäysehdotuksen:

Autojen pysäköinnin vaikeuttaminen entisestään ajoradalla olevien pysäköintiruutujen vähentämisellä ja niiden luovuttaminen mikroliikkumisvälineiden pysäköinnille ja lumen varastoinnille on tarpeetonta. Mikroliikkumisvälineille voidaan löytää pysäköintitilaa muualtakin kuin ajoradalla olevista pysäköintiruuduista, jotka on suunniteltu autoille. Lumen varastoiminen ajoradalle ei edistä liikenteen sujuvuutta eikä liikenneturvallisuutta.

Mika Raatikaisen hylkäysehdotusta ei kannatettu, joten se raukesi.

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

EI-ehdotus: Jenni Pajusen vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna.

Jaa-äänet: 6

Mia Haglund, Otso Kivekäs, Olli-Pekka Koljonen, Tuomas Nevanlinna, Saana Rossi, Anni Sinnemäki



Ei-äänet: 6

Silja Borgarsdottir Sandelin, Otto Meri, Jenni Pajunen, Katri Penttinen,  
Mika Raatikainen, Risto Rautava

Tyhjä: 1

Jenni Hjelt

Poissa: 0

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä esittelijän ehdotuksen äänin 6 - 6 (1 tyhjä). Puheenjohtajan ääni ratkaisi päätökseksi tulleen ehdotuksen.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Miikka Kulpakko, liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 37657  
miikka.kulpakko(a)hel.fi

## Liitteet

- 1 Aluerajaus
- 2 Pysäköintialueet 1
- 3 Pysäköintialueet 2
- 4 Pysäköintialueet 3
- 5 Pysäköintialueet 4
- 6 Mikroliikkumisen pysäköinti, Yritysvaikutusten arviointi
- 7 Mikroliikkumisen pysäköinti, vuorovaikutusmuistio
- 8 Kysely sähköpotkulautojen pysäköintikokeilusta turvallisuudesta

## Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimusohje, kaupunkiympäristölautakunta

## Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

## Tiivistelmä

Yhteiskäyttöiset mikroliikkumisvälineet ovat tuoneet uusia vaihtoehtoja kaupunkilaisten liikkumiseen keväästä 2019 alkaen, mutta niiden mukana on tullut myös erinäisiä haittoja, joihin kaupunki on yhteistyössä operaattoreiden kanssa yrittänyt löytää ratkaisuja aiempina kausina. Ajoneuvojen suuri määrä on aiheuttanut konflikteja keskustan tiiviissä katutilassa, eikä onnettomuuksilta olla välttytty. Mikroliikkumisvälineiden vapaa pysäköinti ilman niille kohdennettuja pysäköintipaikkoja on aiheuttanut ongelmia jalankulkijoille, näkö- ja liikuntarajoitteisille, pyöräili-



jöille, kunnossapidolle, yleiselle viihtyisyydelle ja niistä on aiheutunut onnettomuuksia tai läheltä piti -tilanteita.

Viime kaudella suureksi ongelmaksi muodostui mikroliikkumisvälineiden määrän valtava kasvu, ja niiden keskittyminen erityisesti keskustan alueelle. Sähköpotkulautojen määrä Helsingissä kasvoi lähes kaksinkertaiseksi kaudesta 2021. Laitteita oli korkeimmillaan kesällä 2022 yli 18 000. Lisäksi kesän aikana kaupungissa aloitti uusi sähköpyöräoperaattori kilpailemaan samasta keskustan rajallisesta katutilasta. Tästä mikroliikkumisvälineiden määrän valtavasta kasvusta johtuen, viime kaudelle suunnitellut pysäköintiratkaisut pystyivät korkeintaan hillitsemään ajoneuvojen määrästä ja huonosta pysäköinnistä aiheutuneita ongelmia ydinkeskustan alueella.

Tämän johdosta kaupunkiympäristön toimiala esittää ratkaisua mikroliikkumisvälineiden pysäköinnistä aiheutuviin ongelmiin osoittamalla yhteiskäyttöisille sähköpotkulaudoille ja asemattomille polkupyörille kohdenetetut pysäköintipaikat Helsingin niemen alueelle. Mikroliikkumisvälineiden pysäköinti olisi sallittu keskustan alueella vain niille osoitetuilla pysäköintipaikoilla, muualla keskustan alueella pysäköiminen olisi kiellettyä. Kieltoalue osoitettaisiin tekstillisillä merkeillä, joiden avulla alueelle luotaisiin pysäyttämiskieltoalue yhteiskäyttöisille kevyille sähköajoneuvoille ja asemattomille polkupyörille. Pysäköintialueita pysäyttämiskieltoalueen sisälle tulisi noin 250, joista ajoradalla oleviin autojen pysäköintiruutuihin sijoittuisi n. 130. Jokaisessa näistä kohteista 1–2 nykyistä autojen pysäköintipaikkaa muuttuisi mikroliikkumisen pysäköintialueiksi. Talvikaudella, mikroliikkumisen pysäköintitarpeen poistuessa, alueita voisi tarvittaessa hyödyntää lumen välivarastointiin.

Kaupunki tekisi operaattoreiden kanssa sopimuksen yleisten alueiden käyttämisestä yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen ja polkupyörien pysäköintiin. Sopimuksessa määriteltäisiin ehdot operaattoreiden saamalle käyttöoikeudelle alueella. Sopimuksessa määritellään ajoneuvojen enimmäismäärä, jonka yksittäinen operaattori voi alueelle tuoda, sekä ajoneuvokohtaisen maksun suuruus.

Ratkaisu on muodostettu yhteistyössä operaattoreiden kanssa ja sen ensisijaisena tavoitteena on turvata jalankulkijoiden ja muiden tienkäyttäjien esteetön ja turvallinen liikkuminen Helsingin niemen alueella. Samalla turvaten kaupungin mahdollisuudet täyttää tienpitäjän veloitteensa vähentämällä mikroliikkumisen pysäköinnistä ja ajoneuvojen määrästä johtuvia haittoja. Ratkaisun tavoitteena on myös mahdollistaa mikroliikkumispalveluiden toiminnan jatkuminen tavalla, jossa palvelusta on hyötyä kaupunkilaisille ja kaupungilla liikkuville.

## Esittelijän perustelut



## Lähtökohdat ja tavoitteet

Viime kauden aikana 1.4.–23.10.2022 sähköpotkulaudoilla tehtiin päivässä keskimäärin lähes 20 000 matkaa, kesäkuukausien keskiarvon ollessa lähempänä 30 000 matkaa päivässä. Kokonaisuudessaan matkoja tehtiin Helsingissä kauden 2022 aikana yli 4,5 miljoonaa. Mikroliikkuminen onkin tullut monille tärkeäksi osaksi kaupungissa liikkumista. Viimeisimmässä Helsingiläisten liikkumistottumukset 2022-tutkimuksessa selvisi, että sähköpotkulaudoilla tehdään jo enemmän matkoja kuin takseilla koko kaupungissa. Aalto-yliopiston tekemän kyselytutkimuksen perusteella sähköpotkulaudat korvaavat eniten bussit/raitiovaunumatkoja (41,0 %), taksimatkoja (31,9 %), sekä jalankulkua (31,4 %). Toisaalta 21,5 % vastanneista kertoo, että yhteiskäyttöiset sähköpotkulaudat ovat vähentäneet heidän yksityisautonsa käyttöä. Palvelu on ollut käyttäjien näkökulmasta erittäin suosittu, ja se on tuonut uudenlaisen vaihtoehdon kaupunkilaisten ja kaupungilla liikkuvien käyttöön. Tämän johdosta palvelun jatko myös keskustan alueella halutaan mahdollistaa tulevaisuudessakin.

Mikroliikkumisvälineistä johtuvat haitat ovat kuitenkin olleet huomattavia tiiviissä kaupunkirakenteessa, jossa pysäköinnille ei nykyisellään ole ollut riittävästi tilaa ajoneuvojen määrään nähden. Kaudella 2022 mikroliikkumisvälineiden määrä oli korkeimmillaan yli 18 000 ja operaattoreiden määrä kasvoi yhteensä kahdeksaan, vaikka yksi operaattoreista poistui kauden aikana. Yksin Helsingin niemen alueella sähköpotkulautoja oli korkeimmillaan yli 9 000. Ajoneuvojen määrä kasvoi alueella liian suureksi palvelun kysyntään nähden.

Kaudella 2022 pysäköinnin ongelmiin yritettiin löytää ratkaisua keskustan alueelle toteutetulla pysäköintikokeilulla. Pysäköintitelineitä, maalatun ruutuja ja opastaululla osoitettua pysäköintiä tuotiin 25 kohteeseen ydinkeskustan alueella. Vaikka kannustimin ohjatut pysäköintipaikat olivat osittain käytettyjä, paikkojen määrä ja tieliikenneläin mahdollistama vapaus pysäköidä pysäköintialueiden ulkopuolelle eivät ratkaisseet riittävästi suuresta lautojen määrästä aiheutuvia haittoja. Muut pysäköintikokeilun toimet, kuten matkan päätteeksi otettavat kuvat, ohjasivat operaattoreilta saadun raportoinnin perusteella suurinta osaa käyttäjistä oikeaoppiseen pysäköintiin. Keskustan alueella toiminut pysäköintipartio paransi myös kierrostensa jälkeen pysäköinnistä aiheutuvia haittoja. Partio siirsi vilkkaimpina kuukausina yli 20 000 sähköpotkulautaa kuussa.

Kesän 2022 aikana kaupungin toteuttaman havainnointitutkimuksen perusteella selkeästi ohjattuja pysäköintipaikkoja tarvitaan kaupungin keskustassa lisää, mutta samalla mikroliikkumisen välineiden määrää tulisi pystyä rajoittamaan, koska pysäköintialueita ei pystyttäisi toteut-



tamaan riittävästi ajoneuvojen tarjontaan nähden. Kausi 2022 toisaalta osoitti, että pysäköintialueita ei yksistään olisi kannattavaa lisätä, jollei pysäköintiin niille varatuille alueille voida velvoittaa. Kaudella 2022 käytetyt kannustimet ja sanktiot eivät olleet riittäviä ohjaamaan pysäköintiä halutuille pysäköintipaikoille, vaan ajoneuvoista aiheutui edelleen huomattavaa haittaa pysäköintialueiden ulkopuolella.

Mikroliikkumispalveluiden toiminta ei ole luvanvaraista, joten kaikki aiempi sopiminen on perustunut operaattoreiden ja kaupungin väliseen vapaaehtoiseen yhteistyöhön. Tämä on synnyttänyt katutilassa näkyviä haasteita, koska operaattorit eivät ole toimineet kaikilta osin sovittujen toimintaohjeiden mukaisesti, eikä kaupungilla ole riittäviä keinoja sanktioida sääntöjä rikkovia operaattoreita. Kaupungin näkökulmasta mikroliikkumispalveluiden synnyttämiin ongelmiin ei tulla löytämään koko kaupungin kattavaa toimivaa ratkaisua ennen kuin kaupungilla on mahdollisuus säädellä kaupunkiin tulevien operaattoreiden ja ajoneuvojen määriä sekä luoda sitovat ehdot yritysten toiminnalle kaupungissa. Myös muut eurooppalaiset kaupungit ovat käsitelleet vastaavia mikroliikkumisvälineiden määristä johtuvia ongelmia aiempina kausina. Kuitenkin vasta lainsäädännölliset muutokset, joilla kaupunki on saanut enemmän keinoja ohjata palveluita, ovat mahdollistaneet tilanteen paremman hallitsemisen.

Helsingin kaupunkistrategia painottaa hyvän kaupunkitilan merkitystä Helsingin viihtyisyyden ja toimivuuden kannalta. Tällä strategiakaudella kiinnitetään muun muassa erityistä huomiota siihen, että viihtyisän kaupunkitilan perusedellytyksistä pidetään huolta kaikkialla Helsingissä. Tämä tarkoittaa muun muassa katujen ja puistojen siisteyttä. Strategiakaudella panostetaan myös Helsingin keskustan elinvoimaisuuden edellytysten takaamiseen. Keskustasta tehdään houkuttelevampi, säästettävämpi ja toimivampi. Helsingin kaupunkiympäristön toimialan lokakuussa 2022 toteuttamassa viestintätutkimuksessa, sähköpotkulautojen rajoittaminen nähtiin kolmanneksi tärkeimmäksi keinoksi parantaa Helsingin ydinkeskustan viihtyisyyttä.

Kaupunginhallitus hyväksyi Helsingin pysäköintipolitiikan (§38/24.10.2022), jossa määriteltiin kuusi pysäköintipoliittista tavoitetta ja niistä johdettiin teemalliset toimenpiteet. Teeman ”Kohti ympäristöystävällistä ja kestävää pysäköintiä” yhdeksi toimenpiteeksi määriteltiin mikroliikkumispalveluiden pysäköinnin kehittäminen. Perusteluina nähtiin, että mikroliikkuminen on energiatehokkuuden ja kaupungin elävyyden kannalta suotuisaa, mutta sen vaikutuksia, kuten pysäköinnistä johtuvia ongelmia on syytä hallita. Perusteluissa linjattiin, että kaupungin tulee olla aktiivinen omin käytettävissä olevin toimin mikroliikkumispalveluiden vaikutusten hillitsemiseksi. Lisäksi todettiin, että kauden



2022 pilotoitujen pysäköintikokemusten myötä toimintatapoja edelleen kehitetään.

Suunnitellulla pysäköintiratkaisulla on ensisijaisena tavoitteena esteettömän ja turvallisen kaupunkitilan turvaaminen kaikille tielläliikkuville. Huonosti pysäköidyt mikroliikkumisajoneuvot ovat tuottaneet alueella huomattavaa haittaa varsinkin näkö- ja liikuntarajoitteisille, jalankulkijoille ja kaupungin kunnossapidolle. Ratkaisu tukee myös keskustan strategisia ja pysäköintipoliittisia tavoitteita.

### Pysäköintimallin kuvaus

Suomessa nykyisen tieliikennelain 37 § mahdollistaa mikroliikkumislaitteiden pysäköinnin yleisille alueille, esimerkiksi jalkakäytävälle ja pyöräteille. Jotta mikroliikkumisen välineet voidaan tietyllä alueella riittävän vaikuttavasti ohjata niille varattuihin paikkoihin, tulee välineen jättäminen muualle olla kielletty liikenteenohjauslaitteilla. Helsingin kaupunki on selvittänyt eri liikennemerkkivaihtoehtoja, joilla nykyinsäädännön puitteissa yhteiskäyttöisen mikroliikkumisen välineen jättäminen vain osoitetuille paikoille olisi mahdollista. Vaihtoehtovertailujen perusteella, liikennemerkein luotava pysäyttämiskieltoalue antaisi parhaan mahdollisuuden valvoa yritysten toimintaa.

Pysäköintiratkaisu perustuu yhteiskäyttöisten kevyiden sähköajoneuvojen ja yhteiskäyttöisten asemattomien polkupyörien pysäyttämisen kieltämiseen alueellisesti Helsingin niemellä ja pysäköinnin sallimiseen vain merkityillä pysäköintipaikoilla. Tieliikennelaissa ei ole erillistä alueellista pysäyttämisen kieltävää liikennemerkkiä, joka tämän mahdollistaisi. Tieliikennelaissa kuitenkin todetaan, jos liikenteen ohjauksessa tarvitaan liikennemerkkiä, josta ei ole tieliikennelaissa säädetty, voi tienpitäjä käyttää lain 75 §:n mukaan suorakaiteen muotoista tekstillistä merkkiä. Tieliikennelain 75 § ei aseta rajoitteita sille, voiko tekstillistä merkkiä käyttää myös aluekiellon muodossa siten, että merkillä rajoitetaan liikennettä tietyllä alueella, kuten nykyisin tehdään aluenopeusrajoitus- ja aluepysäköintikieltomerkeillä. Alueelliset pysäyttämiskielto-merkit asetettaisiin jokaiselle Helsingin niemen sisäänajoväylien rajalle, joita hyödyntäen voidaan alueelle ajaa mikroliikkumisvälineillä. Alue muodostuu Lauttasaaren sillan, Hesperian puiston, Pitkäsillan ja Hakaniemen sillan rajaaman alueen sisäpuolelle. Muilta osin alue rajautuu mereen.

Kaupunki osoittaa alueen sisälle noin 250 pysäköintialuetta, joille yhteiskäyttöisten kevyiden sähköajoneuvojen tai asemattomien polkupyörien pysäköinti olisi ainoastaan sallittua. Sallitut pysäköintialueet merkitään ”Pysäyttäminen kielletty” -liikennemerkkiä (C37) ja tekstillistä lisäkilpeä (H24) käyttäen. Tällä osoitetaan niiden olevan tarkoitettu kau-



pungin kanssa sopimuksen tehneiden operaattoreiden ajoneuvoille. Vastaavaa merkintätapaa on noudatettu vuosikymmenet osoittaessa diplomaattien autoille (CD-autot) sallitut pysäköintipaikat.

Tieliikennelain salliman pysäköinnin kieltäminen alueellisesti antaa kaupungille mahdollisuuden hallinnoida pysäköintialueiden maa-alaa ja sitä koskien tehdä yleisten alueiden käyttöä koskevan sopimuksen operaattoreiden kanssa. Jokaisen halukkaan operaattorin kanssa laaditaan saman sisältöinen sopimus. Sopimuksessa määritellään ajoneuvojen enimmäismäärä, jonka yksittäinen operaattori voi tuoda alueelle sekä ajoneuvokohtaisen maksun suuruus. Maksulla katetaan kaupungille pysäköintiratkaisusta syntyneet kustannukset. Lisäksi maksuun sisällytetään pysäköintialueesta perittävä vuokra.

Sopimuksen avulla operaattoreita myös veloitetaan luomaan sovelluksiinsa geoaidattu pysäköintikieltoalue, jossa pysäköinti on sallittua vain kaupungin määrittelemillä pysäköintialueilla. Kaupunki valvoo ajoneuvojen sopimuksen mukaisia määriä operaattoreiden jakaman ajoneuvokohtaisen datan perusteella. Jos operaattori rikkoo sopimuksen ehtoja, kaupungilla olisi mahdollisuus sopimussakkojen avulla periä rikkomuksista korvausta tai huomattavien rikkeiden vuoksi purkaa sopimus operaattorin kanssa.

Pysäköintisopimuksen ehtojen lisäksi kaupungin pysäköinninvalvonnalla on ajoneuvojen siirtolain mukaiset mahdollisuudet toteuttaa välittömästi joko lähi- tai varastosiiro huomattavaa haittaa aiheuttaville ajoneuvoille. Kaudelle 2023 lähisiirrolle on määritelty uusi taksa, joka koskee sähköpotkulautoja ja polkupyöriä. Tämän lisäksi varastosiiroon taksa on korotettu vastaamaan siirrosta kaupungille aiheutuvia kustannuksia.

#### Pysäköintialueiden ja liikennemerkkien sijoittelun periaatteet

Esitetty pysäköintiratkaisu sijoittuu Helsingin niemen alueelle, jossa mikroliikkumisvälineiden suuret määrät ja holtiton pysäköinti ovat aiheuttaneet eniten huomattavaa haittaa muille tielläliikkuville. Alueella jalankulkumäärät ovat suuret sekä katutilan mitoitus on hyvin tiivistä. Näistä syistä johtuen sähköpotkulautojen hallitsematon pysäköinti on aiheuttanut myös eniten haasteita ja konfliktitilanteita katutilan eri käyttäjien kanssa.

Kieltoalue on merkittävä tekstillisellä merkillä jokaiselle sen sisään joltavalle katu- ja puistokäytävälle. Alueen rajaaminen esitetyllä tavalla perustuu suurimpien haittojen kohdentumisen lisäksi myös alueen helppoon hahmotettavuuteen kieltoalueelle tulevalle käyttäjälle. Laajemman alueen rajaaminen loisi haasteita sen toteutukselle ja hahmotettavuudelle.





Koko viime kauden dataan pohjautuen alueelle oli pysäköitynä lähes puolet koko Helsingin mikroliikkumisvälineistä, vaikka alue vastaa vain reilua 4 prosenttia koko Helsingin maapinta-alasta. Pysäköintiratkaisun ulkopuolelle jää myös alueita, joiden pysäköinnistä johtuvia ongelmia pyritään ratkaisemaan kauden aikana muilla keinoin. Mikroliikkumisen ajoneuvoja keskittyy erityisesti vilkkaiden raideliikenteen asemien yhteyteen, koska palvelu tukee joukkoliikenteeseen yhdistettynä viimeisen mailin matkaketjua. Kantakaupungin pysäköintiratkaisuilla on oletettavasti välillisiä vaikutuksia mikroliikkumisvälineiden kokonaismäärään Helsingissä ja siten niistä aiheutuviin vaikutuksiin myös näillä alueilla. Helsingin kaupungilla ja operaattoreilla on edelleen yhteisesti sovitut toimintatavat, joiden mukaan on tarkoitus jatkaa myös kaudelle 2023.

Liitteinä 2-5 esitetyillä kartoilla on merkittynä kohteet, joihin pysäköintialueita sijoitetaan. Pysäköintialueita toteutettaisiin noin 250, joista ajoradalla oleviin autojen pysäköintiruutuihin sijoittuisi n. 130 kohdetta. Jokaisessa näistä kohteista 1–2 nykyistä autojen pysäköintipaikkaa muuttuisi mikroliikkumisen pysäköintialueiksi. Poistuva autopaikkamäärä on täten arviolta noin 200. Määrä tarkentuu lopullisten liikenteenohjauksuunnitelmien valmistuessa. Talvikaudella, mikroliikkumisen pysäköintitarpeen poistuessa, alueita voi tarvittaessa hyödyntää lumen välivarastointiin.

Pysäköintialueet on tarkasteltu liikenteellisten ja kaupunkikuvallisten reunaehtojen puitteissa siten, että ne lisäävät liikenneturvallisuutta, eivätkä vie tilaa kohtuuttomasti muilta katutilan käyttäjiltä. Pysäköintipaikkojen sijoittelulla pyritään ohjaamaan oikeaoppista ajamista sijoittamalla pysäköintialueet lähtökohtaisesti lähelle pyöräteitä tai ajorataa. Jalankulun ja mikroliikkumisen välisiä konflikteja pyritään sijoittelulla välttämään. Keskitetty pysäköinti parantaa myös kaupunkikuvaa, kun ajoneuvot kohdentuvat niille osoitetuille pysäköintialueille. Maalatut ruudut arvioitiin viime kauden havainnointitutkimuksen perusteella toimivimmaksi pysäköintiratkaisuksi.

Mikroliikkumispalveluiden näkökulmasta pysäköintialueiden sijoittelussa on painotettu liikenteellisiä seikkoja, jotta kohteiden luoma verkosto on riittävän tiheä ja että tilaa löytyy tasapuolisesti eri mikroliikkumisoperaattoreille. Kauden 2022 ajodataan pohjautuen pysäköintialueita on suunniteltu kohteisiin, jotka tukevat palvelun käyttäjien liikkumistarpeita.

### Pysäköinnin toteutus ja kauden aikaiset muutokset

Lopullisten yksittäisten pysäköintialueiden sijainnit päätetään kaupunkiympäristölautakunnan päätöksen jälkeen tehtävällä liikenne- ja katusuunnittelupäällikön viranhaltijapäätöksellä. Kaupunki tekee kunkin



kaupungissa toimivan operaattorin kanssa yleisten alueiden käyttämistä koskevan sopimuksen, jossa määritellään pysäköintialueiden käyttöä koskevat ehdot. Sopimus on samansisältöinen kaikkien sopimuksen tekevien operaattoreiden kanssa.

Kaupunki toteuttaa liikennemerkkien asennuksen ja pysäköintialueiden yhteyteen tulevien tiemerkintöjen toteutuksen. Järjestelyiden toteuttaminen aloitetaan mahdollisimman pian päätösten voimaantulon jälkeen huhtikuun aikana vaiheittain. Kausi alkaa huhtikuun alusta kuukauden kestäväällä kokeilujaksolla, jonka aikana sopimuksen ehtojen toimivuutta kokeillaan käytännössä.

Kauden aikana pysäköintipaikkojen toimivuutta tullaan tarkastelemaan sekä kaupungin että operaattoreiden toimesta. Aiempina kausina pysäköinti Helsingin keskustassa on perustunut ajoneuvojen vapaaseen pysäköintiin, joten kauden aikana voi syntyä tarpeita tehdä alueiden sijainteihin muutoksia ja muokata pysäköintialueiden kapasiteettia. Operaattorit ovat myös esittäneet halun kasvattaa pysäköintialueiden määrää kauden aikana. Kaupunki selvittää kauden aikana, onko pysäköintialueiden määrää kauden aikana mahdollista lisätä ja valmistelelee siitä tarvittaessa erillisen päätösehdotuksen kaupunkiympäristölautakunnalle.

#### Vuorovaikutus ja kokeilun vaikutusten arviointi

Pysäköintiratkaisua on toteutettu tiiviissä yhteistyössä operaattoreiden kanssa kauden 2022 päättymisen jälkeen. Kaupunki toteutti syksyllä asukaskyselyn kauden 2022 sähköpotkulautojen pysäköintikokeilua ja yleistä liikenneturvallisuutta koskien. Kyselyn tulokset ovat asian liitteenä. Kyselyn vastauksia hyödynnettiin tulevan kauden ratkaisun muo-  
dostamisessa. Noin puolet vastaajista kokivat, että sähköpotkulautojen sääntelyä tulisi lisätä, mutta palvelun toimintaa tulisi jatkaa. Suurin osa kyselyyn vastanneista kokivat, että sähköpotkulautojen määrä koko kaupungissa ja ydinkeskustassa oli liian suuri. Yli 85 % vastaajista kokivat, että huolimattomasti pysäköidyt sähköpotkulaudat tai niiden kasautuminen ovat aiheuttaneet vaaraa heille kadulla liikkuessa. Haittaa oli jalankulkijoista kokenut yli 95 %, pyöräilijöistä yli 85 % ja autoilijoilla noin 60 %. Lähes 70 % vastaajista kannattikin merkittyjen pysäköintipaikkojen määrän lisäämistä ja yli 90 % vastaajista koki, että kaupungin pyrkimys vaikuttaa sähköpotkulautojen pysäköintiin on hyvä asia.

Näkövammaisille suunnatun kyselyn vastaajista suurin osa koki ajoneuvojen holtittoman pysäköinnin jalkakäytävillä suurena ongelmana. Pysäköintiä koskevista teemoista nousi esiin toiveet, että sähköpotkulautoille osoitettaisiin kohdennetut pysäköintialueet ja ne sijoitettaisiin ensisijaisesti ajoradalle pois jalankulun alueilta. Jos pysäköintialueita



kuitenkin joudutaan sijoittamaan jalankulun alueille, paikkojen tulisi sijaita ensisijaisesti ajoradan puoleisella sivulla. Vastauksissa tuotiin esiin myös toiveita pysäköintialueiden rajaamisesta fyysisillä elementeillä. Laitteiden äänettömyys ja potkulautailijoiden ajotapa koettiin myös turvattomuuden tunnetta aiheuttavaksi.

Helmikuussa 2023 kaupunki toteutti asukas- ja yritysvuorovaikutuksen koskien esitettyä pysäköintiratkaisua. Kyselyn vastaajista selvä enemmistö piti pysäköintiuudistusta erittäin tarpeellisena, ja mikroliikkumiselle osoitettujen pysäköintipaikkojen määrää riittävänä. Autopaikkojen vähentyminen jakoi mielipiteitä, hienoinen enemmistö asettui kannalle, että autopaikkoja poistuu sopivasti, tai että niitä voisi enemmänkin käyttää mikroliikkumisvälineiden pysäköintiin.

Kyselyyn saatiin alueen yrittäjiltä vain hyvin pieni lukumäärä (25 kpl) vastauksia, mutta näistä selvä enemmistö ei pitänyt vähenevää autopaikkamäärää ongelmallisena. Pysäköintiratkaisusta on tehty myös yritysvaikutusten arviointi, joka löytyy asian liitteenä. Suoria kielteisiä vaikutuksia on erityisesti alueella toimiviin mikroliikkumisen yrityksiin.

Kyselyn karttaosiossa sai kommentoida mikroliikkumisen pysäköintipaikkoja tai poistuvia autopaikkoja, sekä esittää uusia mikroliikkumisen pysäköintipaikkoja. Lisäksi näkövammaisille oli järjestetty erillinen tekstimuotoinen kysely, johon tuli muutama vastaus. Näistä saatuja kommentteja on huomioitu suunnitelman jatkokehittämisessä. Kyselyyn sai jättää myös avointa palautetta. Esille nousseita teemoja olivat mm. pohdinnat autopysäköinnin vähenemisestä sekä toiveet pysäköintirajoitusalueen laajentamisesta. Vuorovaikutuksen myötä esitettyjä paikkoja jonkin verran muokattiin saadun palautteen perusteella. Tarkemmin asiasta kerrotaan vuorovaikutusraportissa.

Pysäköintiratkaisun vaikutuksia seurataan kauden aikana kaupungin toimesta kaupungin käytössä olevan mikroliikkumisdataan keskittyvän alustan kautta. Alustan kautta kaupunki pystyy muun muassa seuraamaan määrärajoitusten noudattamista ja pysäköintialueiden ohjausvaikutusta. Ratkaisun toimivuuden tarkastelua tehdään yhteistyössä operaattoreiden kanssa kauden aikana, varautuen mahdollisiin muutostarpeisiin. Operaattorit ovat toivoneet huomattavasti enemmän pysäköintipaikkoja alueelle kuin mihin tässä suunnitelmassa on pystytty vastaamaan. Tähän asiaan kiinnitetään seurannassa huomiota.

## Tiedoksianto

Päätös toimitetaan yleistiedoksiantona, koska vastaanottajia on yli 30.

Asiakirjan nähtäville asettamisesta ilmoitetaan viranomaisen ilmoitustaululla.



21.03.2023

Asia/5

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Miikka Kulpakko, liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 37657  
miikka.kulpakko(a)hel.fi

**Liitteet**

- 1 Aluerajaus
- 2 Pysäköintialueet 1
- 3 Pysäköintialueet 2
- 4 Pysäköintialueet 3
- 5 Pysäköintialueet 4
- 6 Mikroliikkumisen pysäköinti, Yritysvaikutusten arviointi
- 7 Mikroliikkumisen pysäköinti, vuorovaikutusmuistio
- 8 Kysely sähköpotkulautojen pysäköintikokeilusta turvallisuudesta

**Muutoksenhaku**

Oikaisuvaatimusohje, kaupunkiympäristölautakunta

**Päätöshistoria**

Kaupunkiympäristölautakunta 14.03.2023 § 153



## § 167

### Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle arviomuistiosta sähköpotkulautailun ja mikroliikkumisen ratkaisuja sääntelyvaihtoehdoista

HEL 2023-003115 T 00 01 06

#### Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

#### Nykytila, haasteet ja ongelmat

Arviomuistiossa on kuvattu kattavasti sähköpotkulautoihin ja mikroliikkumiseen liittyvää nykytilaa. Muistiossa on myös kuvattu ilmenneitä haasteita ja ongelmia. Ne liittyvät muun muassa tiiviin katutilan käyttämiseen, liikennesääntöjen noudattamattomuuteen sekä turvallisuutta vaarantaviin ja muulle liikenteelle haittaa aiheuttaviin pysäköintivirheisiin.

Liikenteenohjaukseen liittyvissä haasteissa todetaan, että pelkällä liikenteenohjauksella ei ratkaista kaikkia haasteita, joita mikroliikkumiseen liittyy. Helsingin kaupunki on asiasta samaa mieltä ja uskoo, että liikennesääntöjen ja liikenteenohjauksen lisäksi olisi syytä olla keinovalikoimassa tehokkaampia keinoja vaikuttaa suoraan ja ennakoivasti sähköpotkulautojen haittojen juurisyyyhyn eli suureen lautojen määrään.

Vapaaehtoiseen sopimiseen liittyviä haasteita tulee täydentää. Helsingin kaupungin kokemuksissa on huomattu, että vapaaehtoisella sopimisella voidaan päästä vain tiettyyn pisteeseen asti, yritykset toimivat liiketoiminnan lähtökohdista. Yrityksillä on myös hyvin erilaisia lähtökohtia ja siten yksimielisyyteen pääsy kaupungin kanssa kaikkien toimijoiden, myös mahdollisten uusien toimijoiden kanssa on hyvinkin haastavaa, kun se perustuu vapaaehtoisuuteen. Vaikuttavimmat keinot saada aikaan riittävillä kannustimilla ja sanktioilla. Vapaaehtoinen sopiminen ja sopimuksen seuranta useamman toimijan kanssa vie paljon kaupungin resursseja, ja kaikki operaattorit eivät ole toimineet sovittujen toimintatapaohjeiden mukaisesti. Lisäksi nykytilan kuvausta olisi perusteltua laajentaa myös siltä osin miten nykyinen mikroliikkumispalveluiden säätelemätön markkina toimii elinkeinona käytännössä. Arviomuistion nykytilaa tulisi täydentää eduilla ja haitoilla nykyisestä täydellisestä elinkeinovapaudesta mikroliikkumisen markkinoille.

#### Ratkaisuvaihtoehdot



Helsingin kaupungin näkemys on, että toimilupajärjestelmä olisi yksittäisistä ratkaisuvaihtoehdoista vaikuttavin ja mahdollistaisi parhaiten sekä markkinoiden kehittymisen että haittojen tehokkaan hallinnan näkökulmat. Tämän lisäksi on myös totta, että paras lopputulos saavutetaan toteuttamalla useampia ratkaisuja samanaikaisesti.

Ministeriön arviomuistiossa tarkoitama mikroliikkumispalvelu perustuu alustatalouteen. Siten sen hoitaminen pelkästään katuympäristöön asetettavilla liikenteenohjauslaitteilla ja muilla fyysisillä liikennejärjestelyillä ei ole perusteltua. On kuitenkin tärkeää, että myös liikennelaissa selkeytetään liikennesääntöjä tähän liittyen ja helpotetaan virheellisesti pysäköityjen yhteiskäyttöisten ajoneuvojen siirtämistä. Vaikka nykyisenkin lainsäädännön puitteissa voidaan pysäköintiä rajoittaa, sen puitteissa toimiminen aiheuttaa tulkintahaasteita niin käyttäjän, yrityksen kuin viranomaisten toimesta. Siten lainsäädäntöä on perusteltua selkeyttää arviomuistiossa esitetyllä tavalla.

Alustatalous mahdollistaa sopimisen kautta digitaalisesti palveluun toteutettavia rajoituksia niin ajonopeuksille, ajokielloille kuin pysäköintiin. Tämän vuoksi kunnille ja kaupungeille pitäisi laissa mahdollistaa määräysvalta suoraan näistä järjestelyistä sopimiseksi tarvittaessa. Helsingillä on kokemusta näistä sopimisista vapaaehtoisuuteen perustuen, mutta se ei ole riittävää ja osittain myös nykyisessä tilanteessa tulkittavissa vapaiden markkinoiden vastaisena toimintana. Mikäli tällainen toimivalta kunnille ja kaupungille mahdollistettaisiin laissa esimerkiksi toimilupien kautta, toteutus tapahtuisi kaupungin/kunnan esityksestä operaattoreille, jotka toteuttavat järjestelyt omissa applikaatioissa nopeusrajoituksina, ajokieltoina tai pysäköintialueina. Applikaatioihin toteutettavilla rajoituksilla voidaan siis hallita kätevästi niin pysäköintiin kuin ajamiseen liittyviä haittoja. Myös turvallisuutta voidaan parantaa käyttörajoituksilla sellaisiin ajankohtiin, jolloin mikroliikkumiseen liittyviä onnettomuuksia tapahtuu paljon. Tällä vaikutetaan myös terveyshuollon kuormittumiseen. Helsinki pitää liikennevakuutuksen ulottamista sähköpotkulautoihin kannatettavana onnettomuuksien aiheuttamien terveydenhuollon kustannusten siirtämiseksi julkiselta sektorilta yksityiselle.

Helsinki kannustaa ministeriöitä tutustumaan tarkemmin Tanskan malliin, jossa kaikenikäiset sähköpotkulautailijat on veloitettu käyttämään kypärää, kartuttamaan tietoa mikroliikkumisesta aiheutuneista aivo- ja muista -vammoista ja etsimään uusia keinoja niiden ennaltaehkäisemiseksi.

Nykyinen lainsäädäntö ja arviomuistiossa ehdotetut tarkoituksenmukaisimmat ratkaisut sääntelyksi lähtevät kuljettajan vastuusta liikenneturvallisuuteen ja esteettömyyteen ympäristössä. Kuitenkin mikroliikku-



mispalveluissa on havaittu kuljettajien piittaamattomuutta yksittäisten matkojen ja pysäköinnin aiheuttamista haitoista muille liikkujille ja katu-ympäristöön. Tämä osittain johtuu siitä, että liikkumispalveluna toteutuva matka on satunnainen eikä laite ole oma. Tämä olisi hallittavissa alustatalouden teknologisilla ratkaisuilla, jos kaupungeille ja kunnille annettaisiin siihen tarvittava toimivalta. Toinen syy katu-ympäristön esteisiin ja liikenneturvallisuuteen liittyy siihen, että markkinaehtoisen liikumispalvelun liiketoiminta perustuu kyseisen yrityksen laitteiden saatavuuteen asiakkailleen. Siten investoinneiltaan melko edullisia kevytsähköajoneuvoja kannattaa liiketoimintaperusteisesti tarjoilla määrällisesti paljon potentiaalisille asiakkaille. Varsinkin, kun markkinoilla toimii lukuisat operaattorit ja ne kilpailevat asiakkaista avoimilla markkinoilla.

Arviomuistiossa todetaan, että Suomessa mikroliikennepalvelun markkinoilla ei ole havaittu markkinahäiriöitä. Helsingin näkemys kuitenkin on, etteivät markkinat toimi tällä hetkellä terveellä tavalla, vaan kilpailutilanne muistuttaa ns. tuhoisan kilpailun tilannetta. Vaikka kuluttajat voivatkin hyötyä jossain määrin tilanteesta erityisesti edullisempien hintojen muodossa, tapahtuu kilpailu tällä hetkellä turvallisuuden ja esteettömyyden kustannuksella. Varsinkin kun sähköpotkulautoperaattorit pyrkivät tuomaan mahdollisimman paljon lautoja kaupunkitilaan ja siten mainostamaan omaa palveluaan. Kaupunki arvioi, että sähköpotkulautojen pysäköinnin siirtäminen ajoradalle ei tältä osin tule helpottamaan tilannetta.

On ymmärrettävää, että sääntelyssä pyritään valitsemaan vaihtoehto, joka rajoittaisi mahdollisimman vähän elinkeinonvapautta sekä toisaalta myös EU-lainsäädännössä taattua sijoittautumisvapautta ja palveluiden tarjoamisen vapautta. On kuitenkin huomioitava, että muistiossa esitellyllä ratkaisulla, jossa kevyiden sähköajoneuvojen pysäköinti jalkakäytävällä ja pyörätiellä kiellettäisiin kokonaan, olisi todellisuudessa merkittävämpi tosiasiallinen vaikutus em. vapauksiin kuin toimilupamallilla. Suomessa on hyvin todennäköisesti kuntia, jossa ns. free-floating -malli on toiminut hyvin eikä sähköpotkulautojen pysäköinnistä jalkakäytävälle ja pyöräteille ole aiheutunut merkittävää haittaa. Kaupungin näkemyksen mukaan se, että kunnilla olisi mahdollisuus valita paikallisiin olosuhteisiin soveltuva ratkaisu, rajoittaisi elinkeinonvapautta tosiasiallisesti vähemmän kuin pysäköinnin kategorinen kieltäminen jalkakäytävällä ja pyöräteillä.

Vaikka mikroliikkumiseen liittyvän pysäköinnin kieltäminen jalkakäytävillä ja pyöräteillä olisi nykytilaan verrattuna selkeämpi lähtökohta, se myös vaatisi kaikissa kunnissa resursseja, jotta mikroliikkumispalvelu käytännössä olisi toimiva järjestelmä. Kunnissa pitäisi suunnitella erikseen osoitettavat pysäköintipaikat ja valvoa pysäköintivirheitä. Palvelun houkuttelevuus, erityisesti väljemmissä ympäristöissä, perustuu vapaa-



seen pysäköintiin, jolloin ehdotettu muutos käytännössä muuttaisi koko toimintalogiikkaa kaikkialla. Mikroliikkumispalvelut täydentävät yhdyskuntarakenteeltaan väljemmällä alueella joukkoliikenteen tarjontaa, eikä tällaisille alueille ole perusteltua rakentaa erillisiä pysäköintipaikkoja. Tässä suhteessa erilaisten alueiden joustavampi sääntely myös kunnan sisällä on Helsingin näkökulmasta toivottavampaa. Siten esitettyä joustavampi ratkaisu olisi tarjota kunnalle yrityksiä sitovien, sähköisesti toteutettavien rajoitus- ja pysäköintialueiden (geo-fence) asettamisen mahdollisuus. Tämä tulee mahdollistaa siten, että kunta voi sen määrätä toimijoille oikein eikä sitä voi jättää toimijoiden vapaaehtoisuuden varaan. Myönteisenä vaikutuksena pysäköinnin kategorinen kielto jalkakäytävillä olisi, että ajoradalle ja erikseen osoitetuille alueille kohdistuva pysäköinti vähentäisi jo nykyisin lainvastaista jalkakäytävällä ajamista.

Arviomuistiossa todetaan kunnille annettavan toimilupajärjestelmän käyttöönottoon liittyen, että liikennepalveluissa kyse on vaihtoehtoisten liikkumistapojen tarjoamisen lisäksi myös liikkumisen sujuvuudesta ja vaivattomuudesta. Tätä ei ole arvioitu kaikkien liikkumisryhmien näkökulmasta. Kun elinkeinoharjoittajat voivat vapaasti tulla avoimille markkinoille ja täyttää kadut tarpeelliseksi katsomallaan määrällä kevytsähköajoneuvoja, aiheutuu tästä estevaikutusta erityisesti heikosti liikkuville tai apuvälinein kulkeville. Kadunpitäjä ei pysty huolehtimaan velvollisuudestaan kadun liikenneturvallisuudesta tai esteettömyydestä. Tällainen elinkeinoharjoittamisen vapaus aiheuttaa yhteiskunnalle merkittäviä kustannuksia, kun tilannetta pyritään hallitsemaan kaikkien markkinoille tulleiden yritysten ja heidän tarjoamien laitteiden kanssa.

Ajoneuvojen siirtolain muuttaminen ajan tasalle on erittäin tarpeellista. Virheellisesti pysäköidyn kevyen sähköajoneuvon siirto jalkakäytävältä ja pyörätieltä tulee olla mahdollista välittömästi, kuten arviomuistiossa on esitetty. Välitön siirtäminen tulisi mahdollistaa myös muualla kuin jalkakäytävällä tai pyörätiellä tehdyn pysäköintivirheen seurauksena. Nykyinen laki edellyttää välittömästi tehtävien siirtojen osalta, että pysäköintivirheestä on aiheutunut huomattavaa haittaa tienkäyttäjille. Tilanne siis selkeytyy, jos pelkkä pysäköintivirhe riittää välittömän siirron tekemiseksi. On hyvä, että siirrosta aiheutuvat kustannukset voidaan osoittaa ajoneuvon omistajalle kuten nykyäänkin, ja omistaja voisi siten palvelunkäytösopimuksissaan kohdentaa virheellisen pysäköinnin seuraamuksia laitteiden varsinaisille käyttäjille.

Sähköajoneuvon ja polkupyörän kuljettamiselle ehdotettu promilleraja 0,5 toisi liikenne- ja viestintäministeriön selvityksen mukaan parannuksia tieliikenteen kokonaisturvallisuuteen, vähentäisi onnettomuuskustannuksia sekä yhdenmukaistaisi ajoneuvoliikenteen promillerajakäytännön. Helsingin kaupunki pitää promillerajan asettamista perusteltuna erityisesti sähköajoneuvojen osalta, koska ongelma on koskenut erityi-





sesti niitä. Perusteltua on myös lisätä ehdotuksen mukaisesti poliisin keinoja puuttua päihtyneenä ajavan kuljettajan ajoon. Jos mikroliikkumispalvelu olisi mahdollista toteuttaa myös luvanvaraisena, voisi kilpailutuksen yhteydessä myös vaatia operaattoreilta teknisiä ratkaisuja palvelun käyttämisen estämiseen päihtyneenä ja siten edesauttaa turvallisempien palvelujen kehittymistä.

#### Arviomuistion puutteet

Arviomuistiosta ei varsinaisesti puutu ratkaisuvaihtoehtoa, mutta esitetyjä ratkaisuja on kuvattu liian suppeasti tai arvioitu puutteellisesti.

Osa arviomuistion suositelluista keinoista ohjaa lähinnä vain sähköpotkulautoja, kun sääntelyn tarvetta on tunnistettu mikroliikkumisen koko toimikentälle laitteesta riippumatta. Toimintakenttä muuttuu nopeasti ja on tärkeää säätää lakeja, jotka mahdollisimman hyvin ottavat huomioon mahdolliset tulevat muutokset, kuten uusien erilaisten laitteiden kehittyminen. Sähköpotkulautoihin keskittyvä sääntelyn lisääminen voi johtaa siihen, että markkinat tuovat tilalle laitteita, joita ei ole säädelty.

Toimilupajärjestelmän käyttöönottoa olisi pitänyt arvioida laajemmin kadunpitäjän velvollisuuksien kautta ja arvioida nykyistä vapaata markkinaa myös aidosti toteutuneen tilanteen kautta.

Mikroliikkumispalveluiden avoimista markkinoista on hyötyjä palveluiden käyttäjille moninaisen saatavuuden ja kilpaillun hinnoittelun vuoksi. Käyttäjille ei ole kuitenkaan etua, jos epävakaa toimintaympäristö ei mahdollista palveluntarjoajille palvelun pitkäaikaista kehittämistä tai palvelun laatua parantavia investointeja. Siten vapailla markkinoilla ala ei välttämättä kehittyisi ja yritykset eivät tekisi parannuksia turvallisuuteen tai toimivuuteen.

Lisäksi avoimista markkinoista on myös ollut haittaa erityisesti suurissa kaupungeissa, joissa kysyntä on ohjannut sekä operaattoreiden että välineiden määrän merkittävään kasvuun. Sähköpotkulautojen määrä on ollut aivan liian suuri Helsingin kaupungin alueella. Kokemus on siis osoittanut, että mikroliikkumispalveluiden markkinoiden ei tulisikaan olla jatkossa täysin avoimet, vaan sääntelyä pitää lisätä. Sääntely tulisi toteuttaa niin, että markkinaehtoisessa liikkumispalvelussa olisi myös kuluttajan näkökulmasta edelleen palveluntarjoajien välillä kilpailua. Lisäksi on huolehdittava siitä, ettei markkinoita säädellä liiaksi, jolloin liiketoiminta estyy esimerkiksi liian kalliiden kustannusten tai monimutkaisten järjestelyiden vuoksi. Tämä riski voi toteutua, vaikka toimilupasääntelyä ei olisikaan. Itse asiassa Helsingissä toimilupajärjestelmän avulla voisimme toteuttaa palvelun huomattavasti kustannustehokkaammin ja ketterämmin kuin katu ympäristöön toteutettavilla liikenteenohjauslaitteilla.



Arviomuistiosta puuttuu siis seuraava kaupunkien näkökulma. Merkittävien haittojen hallitsemiseksi tulisi kaupungeille antaa lainsäädännöllä nykyistä suurempi mahdollisuus rajoittaa alueellaan toimivien operaattorien määrää ja asettaa ehtoja niiden toiminnalle. Tämä tarkoittaisi sitä, että kaupungin olisi mahdollista kilpailuttaa alueellaan toimivat operaattorit. Kaupunki voisi määritellä, kuinka monta toimijaa alueelle voi tulla, ja millä kriteerein ne pisteytetään kilpailussa. Samalla muiden operaattoreiden toiminta alueella olisi yksiselitteisesti laitonta.

Sääntelyä muutettaessa olisi huomioitava myös kunnille mahdollisuus tarjota joiltain osin samantapaisia liikkumispalveluita esimerkiksi kaupunkipyöräjärjestelmien muodossa.

#### Ministeriön ratkaisuehdotus

Ministeriön arvioissa on päädytty ratkaisuehdotukseen, joka perustuu toisaalta liikennettä ja ajoneuvojen siirtoa koskeviin lainsäädäntömuutoksiin ja toisaalta liikenneturvallisuusstrategian, teiden kunnossapidon sekä kuntien ja palveluntarjoajien vapaaehtoiseen sopimiseen. Lainsäädäntöä koskevat muutosehdotukset ovat kannatettavia ja ne selkeyttäisivät nykyistä tilannetta. Ehdotetuilla muutoksilla ei kuitenkaan pystytä puuttumaan yhteen nykyisen sähköpotkulautapalveluntarjonnan keskeisimpään ongelmaan eli yhteiskäyttöisten kevytsähköajoneuvojen liialliseen määrään. Kuntien ja palveluntarjoajien välisellä vapaaehtoisella sopimuksella ei voida asettaa rajoituksia palveluntarjoajien liiketoiminnan määrälle aiheuttamatta nykyisessä laissa tulkittavia haitallisia kilpailunrajoituksia varsinkaan siten, että kaikki markkinoilla toimivat alan yritykset tekisivät yhdessä tai erikseen vastaavat sopimukset kunnan kanssa. Vapaaehtoiseen sopimukseen pääseminen saattaa ylipääntään olla hankalaa sellaisessa lainsäädäntöympäristössä, jossa ilman sopimusta toimiminen on palveluntarjoajalle sekä mahdollista että myös taloudellisesti kannattavampaa. Kannattavuus perustuisi tässä tilanteessa siihen, että yritys ulkoistaa osan palvelunsa haitoista yhteiskunnan hoidettavaksi ja vapaaehtoisella sopimuksella joutuisi sitoutumaan näiden haittojen hoitamiseen osana palvelun järjestämistä.

Arvioissa on todettu, että toimiluvalla saatava vaikutus voidaan saavuttaa lievemmillä toimenpiteillä kuin elinkeinovapauden rajoittamisella. Tämä arvio ei vastaa niitä kokemuksia, joita olemme Helsingistä saaneet. Tilanne on Helsingissä päinvastainen. Jos kadunpitäjälle annetaan mahdollisuus huolehtia kadun turvallisuudesta ja esteettömyydestä, tarvitaan keino säädellä mikroliikkumisoperaattoreiden ja siihen liittyvien ajoneuvojen määrää. Tämä myös osaltaan antaa markkinoille toimivuutta ja elinkeinonharjoittajille mahdollisuuden panostaa ja tuottaa hyvää liikkumispalvelua asiakkailleen nykyisen tuhoisan kilpailun sijasta. Nykyiset mikroliikkumisen markkinat Helsingissä eivät ole tällä



hetkellä toimivia eikä pelkillä liikennejärjestelyillä saavuteta alustatalouden perustuville liikkumispalveluille toimivia markkinoita.

Arviomuistiossa todetaan, että lainsäädäntömuutokset olisi mahdollista valmistella niin, että ne olisivat voimassa kesällä 2024. Helsingin kaupunki pitää ripeää etenemistä tärkeänä ja toteaa, että jotta kesän 2024 uudessa lainsäädäntöympäristössä toteutettava mikroliikkumisen kokonaisratkaisu voidaan valmistella huolellisesti eri kaupungeissa, tulisi lainsäädäntömuutosten olla eduskunnan hyväksyttävissä jo alkuvuonna 2024.

Lopuksi

Eurooppalaiset kaupungit ovat viime vuosina heränneet mikroliikkumisen tuomiin hyötyihin, mutta myös niistä syntyviin haittoihin. Kaungit ovat alkaneet säädellä liikkumispalvelun toimintaa. Määräsäätely on ollut useimpien kaupunkien lähtökohtana. Mikäli Suomen kaupungeissa ei jatkossa voida säädellä operaattoreiden ja niiden tarjoamien lautojen määriä, Suomen mikroliikkumismarkkinat voivat muodostua entistä kaoottisemmiksi, kun yritykset tuovat muiden kaupunkien estämät yhteiskäyttöiset ajoneuvot meidän kaduille. Tämä on vältettävissä, kun kadunpitäjälle annetaan tarvittava toimivalta huolehtia katujensa turvallisuudesta, toimivuudesta ja esteettömyydestä. Perusteet määräsäätelylle tulee siis kadunpitäjän velvoitteista huolehtia kadun turvallisuudesta ja esteettömyydestä kaikille liikkumisryhmille. Lisäksi Helsingin ehdottama määräsäätely mahdollistaisi nykyistä paremman liiketoiminnan yrityksille, kun määräsäätelyn kautta valituille operaattoreille tarjotaan selkeä toimintaympäristö ja markkinat, joilla he toimisivat markkinaehtoisesti.

Helsingin kaupunki esittää, että määräsäätelyn sisältävästä toimilupajärjestelmästä aloitettaisiin mahdollisimman ripeällä aikataululla lakikokeilu.

## Käsittely

Asian aikana kuultavina olivat liikenneinsinööri Miikka Kulpakko, liikenneinsinööri Ilari Heiska ja lakimies Katri Lindman. Asiantuntijat poistuvat kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Vastaehdotus:

Jenni Pajunen: Lisätään lausunnon kappaleen 7 loppuun seuraava lause: "Helsinki pitää liikennevakuutuksen ulottamista sähköpotkulautoihin kannatettavana onnettomuuksien aiheuttamien terveydenhuollon kustannusten siirtämiseksi julkiselta sektorilta yksityiselle."

Kannattaja: Jenni Hjelt



Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Jenni Pajusen vastaehdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen.

Vastaehdotus:

Jenni Pajunen: Lisätään lausunnon kappaleen 7 jälkeen uusi kappale: "Helsinki kannustaa ministeriöitä tutustumaan tarkemmin Tanskan malliin, jossa kaikenikäiset sähköpotkulautailijat on velvoitettu käyttämään kypärää, kartuttamaan tietoa mikroliikkumisesta aiheutuneista aivo- ja muista -vammoista ja etsimään uusia keinoja niiden ennaltaehkäisemiseksi."

Kannattaja: Jenni Hjelt

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Jenni Pajusen vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna.

Jaa-äännet: 1

Otso Kivekäs

Ei-äännet: 12

Silja Borgarsdottir Sandelin, Mia Haglund, Jenni Hjelt, Olli-Pekka Koljonen, Otto Meri, Tuomas Nevanlinna, Jenni Pajunen, Katri Penttinen, Mika Raatikainen, Risto Rautava, Saana Rossi, Anni Sinnemäki

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä Jenni Pajusen vastaehdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen äänin 12 - 1.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Heikki Palomäki, yksikön päällikkö: 310 37658  
heikki.palomaki(a)hel.fi

**Liitteet**

- 1 Lausuntopyyntö 2.3.2023
- 2 Lausuntopyyntö 2.3.2023, liite, mikroliikenteen ohjaaminen liikenteenohjauslaitteilla
- 3 Lausuntopyyntö 2.3.2023, liite, selvitys pyöräilyn ja mikroliikkumisen promilleraajasta
- 4 Lausuntopyyntö 2.3.2023, liite, oikeusministeriön selvitys pyöräilyn ja mikroliikkumisen promilleraajoista
- 5 Lausuntopyyntö 2.3.2023, liite, arviomuistio



## Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

## Lausuntoehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

### Nykytila, haasteet ja ongelmat

Arviomuistiossa on kuvattu kattavasti sähköpotkulautoihin ja mikroliikkumiseen liittyvää nykytilaa. Muistiossa on myös kuvattu ilmenneitä haasteita ja ongelmia. Ne liittyvät muun muassa tiiviin katutilan käyttämiseen, liikennesääntöjen noudattamattomuuteen sekä turvallisuutta vaarantaviin ja muulle liikenteelle haittaa aiheuttaviin pysäköintivirheisiin.

Liikenteenohjaukseen liittyvissä haasteissa todetaan, että pelkällä liikenteenohjauksella ei ratkaista kaikkia haasteita, joita mikroliikkumiseen liittyy. Helsingin kaupunki on asiasta samaa mieltä ja uskoo, että liikennesääntöjen ja liikenteenohjauksen lisäksi olisi syytä olla keinovalikoimassa tehokkaampia keinoja vaikuttaa suoraan ja ennakoivasti sähköpotkulautojen haittojen juurisyöhyn eli suureen lautojen määrään.

Vapaaehtoiseen sopimiseen liittyviä haasteita tulee täydentää. Helsingin kaupungin kokemuksissa on huomattu, että vapaaehtoisella sopimisella voidaan päästä vain tiettyyn pisteeseen asti, yritykset toimivat liiketoiminnan lähtökohdista. Yrityksillä on myös hyvin erilaisia lähtökohtia ja siten yksimielisyyteen pääsy kaupungin kanssa kaikkien toimijoiden, myös mahdollisten uusien toimijoiden kanssa on hyvinkin haastavaa, kun se perustuu vapaaehtoisuuteen. Vaikuttavimmat keinot saadaan aikaan riittäväillä kannustimilla ja sanktioilla. Vapaaehtoinen sopiminen ja sopimuksen seuranta useamman toimijan kanssa vie paljon kaupungin resursseja, ja kaikki operaattorit eivät ole toimineet sovittujen toimintatapaohjeiden mukaisesti. Lisäksi nykytilan kuvausta olisi perusteltua laajentaa myös siltä osin miten nykyinen mikroliikkumispalveluiden säätelemätön markkina toimii elinkeinona käytännössä. Arviomuistion nykytilaa tulisi täydentää eduilla ja haitoilla nykyisestä täydellisestä elinkeinovapaudesta mikroliikkumisen markkinoille.

### Ratkaisuvaihtoehdot

Helsingin kaupungin näkemys on, että toimilupajärjestelmä olisi yksittäisistä ratkaisuvaihtoehdoista vaikuttavin ja mahdollistaisi parhaiten sekä markkinoiden kehittymisen että haittojen tehokkaan hallinnan nä-



kökulmat. Tämän lisäksi on myös totta, että paras lopputulos saavutetaan toteuttamalla useampia ratkaisuja samanaikaisesti.

Ministeriön arviomuistiossa tarkoitama mikroliikkumispalvelu perustuu alustatalouteen. Siten sen hoitaminen pelkästään katu ympäristöön asetettavilla liikenteenohjauslaitteilla ja muilla fyysisillä liikennejärjestelyillä ei ole perusteltua. On kuitenkin tärkeää, että myös liikennelaissa selkeytetään liikennesääntöjä tähän liittyen ja helpotetaan virheellisesti pysäköityjen yhteiskäyttöisten ajoneuvojen siirtämistä. Vaikka nykyisenkin lainsäädännön puitteissa voidaan pysäköintiä rajoittaa, sen puitteissa toimiminen aiheuttaa tulkintahaasteita niin käyttäjän, yrityksen kuin viranomaisten toimesta. Siten lainsäädäntöä on perusteltua selkeyttää arviomuistiossa esitetyllä tavalla.

Alustatalous mahdollistaa sopimisen kautta digitaalisesti palveluun toteutettavia rajoituksia niin ajonopeuksille, ajokielloille kuin pysäköintiin. Tämän vuoksi kunnille ja kaupungeille pitäisi laissa mahdollistaa määräysvalta suoraan näistä järjestelyistä sopimiseksi tarvittaessa. Helsingillä on kokemusta näistä sopimisista vapaaehtoisuuteen perustuen, mutta se ei ole riittävää ja osittain myös nykyisessä tilanteessa tulkittavissa vapaiden markkinoiden vastaisena toimintana. Mikäli tällainen toimivalta kunnille ja kaupungille mahdollistettaisiin laissa esimerkiksi toimilupien kautta, toteutus tapahtuisi kaupungin/kunnan esityksestä operaattoreille, jotka toteuttavat järjestelyt omissa applikaatioissa nopeusrajoituksina, ajokieltoina tai pysäköintialueina. Applikaatioihin toteutettavilla rajoituksilla voidaan siis hallita kätevästi niin pysäköintiin kuin ajamiseen liittyviä haittoja. Myös turvallisuutta voidaan parantaa käyttörajoituksilla sellaisiin ajankohtiin, jolloin mikroliikkumiseen liittyviä onnettomuuksia tapahtuu paljon. Tällä vaikutetaan myös terveyshuollon kuormittumiseen.

Nykyinen lainsäädäntö ja arviomuistiossa ehdotetut tarkoituksenmukaisimmat ratkaisut sääntelyksi lähtevät kuljettajan vastuusta liikenneturvallisuuteen ja esteettömyyteen ympäristössä. Kuitenkin mikroliikkumispalveluissa on havaittu kuljettajien piittaamattomuutta yksittäisten matkojen ja pysäköinnin aiheuttamista haitoista muille liikkujille ja katu ympäristöön. Tämä osittain johtuu siitä, että liikkumispalveluna toteutettava matka on satunnainen eikä laite ole oma. Tämä olisi hallittavissa alustatalouden teknologisuilla ratkaisuilla, jos kaupungeille ja kunnille annettaisiin siihen tarvittava toimivalta. Toinen syy katu ympäristön esteisiin ja liikenneturvallisuuteen liittyy siihen, että markkinaehtoisien liikkumispalvelun liiketoiminta perustuu kyseisen yrityksen laitteiden saatavuuteen asiakkailleen. Siten investoinneiltaan melko edullisia kevytsähköajoneuvoja kannattaa liiketoimintaperusteisesti tarjoilla määrällisesti paljon potentiaalisille asiakkaille. Varsinkin, kun markkinoilla toimii lukuisat operaattorit ja ne kilpailevat asiakkaista avoimilla markkinoilla.



Arviomuistiossa todetaan, että Suomessa mikroliikennepalvelun markkinoilla ei ole havaittu markkinahäiriöitä. Helsingin näkemys kuitenkin on, etteivät markkinat toimi tällä hetkellä terveellä tavalla, vaan kilpailutilanne muistuttaa ns. tuhoisan kilpailun tilannetta. Vaikka kuluttajat voivatkin hyötyä jossain määrin tilanteesta erityisesti edullisempien hintojen muodossa, tapahtuu kilpailu tällä hetkellä turvallisuuden ja esteettömyyden kustannuksella. Varsinkin kun sähköpotkulautaooperaattorit pyrkivät tuomaan mahdollisimman paljon lautoja kaupunkitilaan ja siten mainostamaan omaa palveluaan. Kaupunki arvioi, että sähköpotkulautojen pysäköinnin siirtäminen ajoradalle ei tältä osin tule helpottamaan tilannetta.

On ymmärrettävää, että sääntelyssä pyritään valitsemaan vaihtoehto, joka rajoittaisi mahdollisimman vähän elinkeinonvapautta sekä toisaalta myös EU-lainsäädännössä taattua sijoittautumisvapautta ja palveluiden tarjoamisen vapautta. On kuitenkin huomioitava, että muistiossa esitetyllä ratkaisulla, jossa kevyiden sähköajoneuvojen pysäköinti jalkakäytävällä ja pyörätiellä kielletäisiin kokonaan, olisi todellisuudessa merkittävämpi tosiasiallinen vaikutus em. vapauksiin kuin toimilupamallilla. Suomessa on hyvin todennäköisesti kuntia, jossa ns. free-floating -malli on toiminut hyvin eikä sähköpotkulautojen pysäköinnistä jalkakäytävälle ja pyöräteille ole aiheutunut merkittävää haittaa. Kaupungin näkemyksen mukaan se, että kunnilla olisi mahdollisuus valita paikallisiin olosuhteisiin soveltuva ratkaisu, rajoittaisi elinkeinonvapautta tosiasiallisesti vähemmän kuin pysäköinnin kategorinen kieltäminen jalkakäytävällä ja pyöräteillä.

Vaikka mikroliikkumiseen liittyvän pysäköinnin kieltäminen jalkakäytävillä ja pyöräteillä olisi nykytilaan verrattuna selkeämpi lähtökohta, se myös vaatisi kaikissa kunnissa resursseja, jotta mikroliikkumispalvelu käytännössä olisi toimiva järjestelmä. Kunnissa pitäisi suunnitella erikseen osoitettavat pysäköintipaikat ja valvoa pysäköintivirheitä. Palvelun houkuttelevuus, erityisesti väljemmissä ympäristöissä, perustuu vapaaseen pysäköintiin, jolloin ehdotettu muutos käytännössä muuttaisi koko toimintalogiikkaa kaikkialla. Mikroliikkumispalvelut täydentävät yhdyskuntarakenteeltaan väljemmällä alueella joukkoliikenteen tarjontaa, eikä tällaisille alueille ole perusteltua rakentaa erillisiä pysäköintipaikkoja. Tässä suhteessa erilaisten alueiden joustavampi sääntely myös kunnan sisällä on Helsingin näkökulmasta toivottavampaa. Siten esitettyä joustavampi ratkaisu olisi tarjota kunnalle yrityksiä sitovien, sähköisesti toteutettavien rajoitus- ja pysäköintialueiden (geo-fence) asettamisen mahdollisuus. Tämä tulee mahdollistaa siten, että kunta voi sen määrä toimijoille eikä sitä voi jättää toimijoiden vapaaehtoisuuden varaan. Myönteisenä vaikutuksena pysäköinnin kategorinen kieltäminen jalkakäytävillä olisi, että ajoradalle ja erikseen osoitetuille alueille kohdistuva pysäköinti vähentäisi jo nykyisin lainvastaista jalkakäytävällä ajamista.



Arviomuistiossa todetaan kunnille annettavan toimilupajärjestelmän käyttöönottoon liittyen, että liikennepalveluissa kyse on vaihtoehtoisten liikkumistapojen tarjoamisen lisäksi myös liikkumisen sujuvuudesta ja vaivattomuudesta. Tätä ei ole arvioitu kaikkien liikkumisryhmien näkökulmasta. Kun elinkeinoharjoittajat voivat vapaasti tulla avoimille markkinoille ja täyttää kadut tarpeelliseksi katsomallaan määrällä kevytsähköajoneuvoja, aiheutuu tästä estevaikutusta erityisesti heikosti liikkuville tai apuvälinein kulkeville. Kadunpitäjä ei pysty huolehtimaan velvollisuudestaan kadun liikenneturvallisuudesta tai esteettömyydestä. Tällainen elinkeinoharjoittamisen vapaus aiheuttaa yhteiskunnalle merkittäviä kustannuksia, kun tilannetta pyritään hallita kaikkien markkinoille tulleiden yritysten ja heidän tarjoamien laitteiden kanssa.

Ajoneuvojen siirtolain muuttaminen ajan tasalle on erittäin tarpeellista. Virheellisesti pysäköidyn kevyen sähköajoneuvon siirto jalkakäytävältä ja pyörätieltä tulee olla mahdollista välittömästi, kuten arviomuistiossa on esitetty. Välitön siirtäminen tulisi mahdollistaa myös muualla kuin jalkakäytävällä tai pyörätiellä tehdyn pysäköintivirheen seurauksena. Nykyinen laki edellyttää välittömästi tehtävien siirtojen osalta, että pysäköintivirheestä on aiheutunut huomattavaa haittaa tienkäyttäjille. Tilanne siis selkeytyy, jos pelkkä pysäköintivirhe riittää välittömän siirron tekemiseksi. On hyvä, että siirrosta aiheutuvat kustannukset voidaan osoittaa ajoneuvon omistajalle kuten nykyäänkin, ja omistaja voisi siten palvelunkäytösopimuksissaan kohdentaa virheellisen pysäköinnin seuraamuksia laitteiden varsinaisille käyttäjille.

Sähköajoneuvon ja polkupyörän kuljettamiselle ehdotettu promilleraja 0,5 toisi liikenne- ja viestintäministeriön selvityksen mukaan parannuksia tieliikenteen kokonaisturvallisuuteen, vähentäisi onnettomuuskustannuksia sekä yhdenmukaistaisi ajoneuvoliikenteen promillerajakäytännön. Helsingin kaupunki pitää promillerajan asettamista perusteltuna erityisesti sähköajoneuvojen osalta, koska ongelma on koskenut erityisesti niitä. Perusteltua on myös lisätä ehdotuksen mukaisesti poliisin keinoja puuttua päihtyneenä ajavan kuljettajan ajoon. Jos mikroliikkumispalvelu olisi mahdollista toteuttaa myös luvanvaraisena, voisi kilpailutuksen yhteydessä myös vaatia operaattoreilta teknisiä ratkaisuja palvelun käyttämisen estämiseen päihtyneenä ja siten edesauttaa turvallisempien palvelujen kehittymistä.

#### Arviomuistion puutteet

Arviomuistiosta ei varsinaisesti puutu ratkaisuvaihtoehtoa, mutta esitetyt ratkaisuja on kuvattu liian suppeasti tai arvioitu puutteellisesti.

Osa arviomuistion suositelluista keinoista ohjaa lähinnä vain sähköpotkulautoja, kun sääntelyn tarvetta on tunnustettu mikroliikkumisen koko





21.03.2023

toimikentälle laitteesta riippumatta. Toimintakenttä muuttuu nopeasti ja on tärkeää säätää lakeja, jotka mahdollisimman hyvin ottavat huomioon mahdolliset tulevat muutokset, kuten uusien erilaisten laitteiden kehittyminen. Sähköpotkulautoihin keskittyvä sääntelyn lisääminen voi johtaa siihen, että markkinat tuovat tilalle laitteita, joita ei ole säädelty.

Toimilupajärjestelmän käyttöönottoa olisi pitänyt arvioida laajemmin kadunpitäjän velvollisuuksien kautta ja arvioida nykyistä vapaata markkinaa myös aidosti toteutuneen tilanteen kautta.

Mikroliikkumispalveluiden avoimista markkinoista on hyötyjä palveluiden käyttäjille moninaisen saatavuuden ja kilpaillun hinnoittelun vuoksi. Käyttäjille ei ole kuitenkaan etua, jos epävakaa toimintaympäristö ei mahdollista palveluntarjoajille palvelun pitkäaikaista kehittämistä tai palvelun laatua parantavia investointeja. Siten vapailla markkinoilla ala ei välttämättä kehittyisi ja yritykset eivät tekisi parannuksia turvallisuuden tai toimivuuteen.

Lisäksi avoimista markkinoista on myös ollut haittaa erityisesti suurissa kaupungeissa, joissa kysyntä on ohjannut sekä operaattoreiden että välineiden määrän merkittävään kasvuun. Sähköpotkulautojen määrä on ollut aivan liian suuri Helsingin kaupungin alueella. Kokemus on siis osoittanut, että mikroliikkumispalveluiden markkinoiden ei tulisi olla jatkossa täysin avoimet, vaan sääntelyä pitää lisätä. Sääntely tulisi toteuttaa niin, että markkinaehtoisessa liikkumispalvelussa olisi myös kuluttajan näkökulmasta edelleen palveluntarjoajien välillä kilpailua. Lisäksi on huolehdittava siitä, ettei markkinoita säädellä liiaksi, jolloin liiketoiminta estyy esimerkiksi liian kalliiden kustannusten tai monimutkaisten järjestelyiden vuoksi. Tämä riski voi toteutua, vaikka toimilupasääntelyä ei olisikaan. Itse asiassa Helsingissä toimilupajärjestelmän avulla voisimme toteuttaa palvelun huomattavasti kustannustehokkaammin ja ketterämmin kuin katu ympäristöön toteutettavilla liikenteenohjauslaitteilla.

Arviomuistiosta puuttuu siis seuraava kaupunkien näkökulma. Merkittävien haittojen hallitsemiseksi tulisi kaupungeille antaa lainsäädännöllä nykyistä suurempi mahdollisuus rajoittaa alueellaan toimivien operaattorien määrää ja asettaa ehtoja niiden toiminnalle. Tämä tarkoittaisi sitä, että kaupungin olisi mahdollista kilpailuttaa alueellaan toimivat operaattorit. Kaupunki voisi määritellä, kuinka monta toimijaa alueelle voi tulla, ja millä kriteerein ne pisteytetään kilpailussa. Samalla muiden operaattoreiden toiminta alueella olisi yksiselitteisesti laitonta.

Sääntelyä muutettaessa olisi huomioitava myös kunnille mahdollisuus tarjota joiltain osin samantapaisia liikkumispalveluita esimerkiksi kaupunkipyöräjärjestelmien muodossa.



## Ministeriön ratkaisuehdotus

Ministeriön arvioissa on päädytty ratkaisuehdotukseen, joka perustuu toisaalta liikennettä ja ajoneuvojen siirtoa koskeviin lainsäädäntömuutoksiin ja toisaalta liikenneturvallisuusstrategian, teiden kunnossapidon sekä kuntien ja palveluntarjoajien vapaaehtoiseen sopimiseen. Lainsäädäntöä koskevat muutosehdotukset ovat kannatettavia ja ne selkeyttäisivät nykyistä tilannetta. Ehdotetuilla muutoksilla ei kuitenkaan pystytä puuttumaan yhteen nykyisen sähköpotkulautapalveluntarjonnan keskeisimpään ongelmaan eli yhteiskäyttöisten kevytsähköajoneuvojen liialliseen määrään. Kuntien ja palveluntarjoajien välisellä vapaaehtoisella sopimuksella ei voida asettaa rajoituksia palveluntarjoajien liiketoiminnan määrälle aiheuttamatta nykyisessä laissa tulkittavia haitallisia kilpailunrajoituksia varsinkaan siten, että kaikki markkinoilla toimivat alan yritykset tekisivät yhdessä tai erikseen vastaavat sopimukset kunnan kanssa. Vapaaehtoiseen sopimukseen pääseminen saattaa ylipäätään olla hankalaa sellaisessa lainsäädäntöympäristössä, jossa ilman sopimusta toimiminen on palveluntarjoajalle sekä mahdollista että myös taloudellisesti kannattavampaa. Kannattavuus perustuisi tässä tilanteessa siihen, että yritys ulkoistaa osan palvelunsa haitoista yhteiskunnan hoidettavaksi ja vapaaehtoisella sopimuksella joutuisi sitoutumaan näiden haittojen hoitamiseen osana palvelun järjestämistä.

Arvioissa on todettu, että toimitiluvalla saatava vaikutus voidaan saavuttaa lievemmillä toimenpiteillä kuin elinkeinovapauden rajoittamisella. Tämä arvio ei vastaa niitä kokemuksia, joita olemme Helsingistä saaneet. Tilanne on Helsingissä päinvastainen. Jos kadunpitäjälle annetaan mahdollisuus huolehtia kadun turvallisuudesta ja esteettömyydestä, tarvitaan keino säädellä mikroliikkumisoperaattoreiden ja siihen liittyvien ajoneuvojen määrää. Tämä myös osaltaan antaa markkinoille toimivuutta ja elinkeinonharjoittajille mahdollisuuden panostaa ja tuottaa hyvää liikkumispalvelua asiakkailleen nykyisen tuhoisan kilpailun sijasta. Nykyiset mikroliikkumisen markkinat Helsingissä eivät ole tällä hetkellä toimivia eikä pelkillä liikennejärjestelyillä saavuteta alustatalouden perustuville liikkumispalveluille toimivia markkinoita.

Arviomuistiossa todetaan, että lainsäädäntömuutokset olisi mahdollista valmistella niin, että ne olisivat voimassa kesällä 2024. Helsingin kaupunki pitää ripeää etenemistä tärkeänä ja toteaa, että jotta kesän 2024 uudessa lainsäädäntöympäristössä toteutettava mikroliikkumisen kokonaisratkaisu voidaan valmistella huolellisesti eri kaupungeissa, tulisi lainsäädäntömuutokset olla eduskunnan hyväksyttävissä jo alkuvuonna 2024.

Lopuksi



Eurooppalaiset kaupungit ovat viime vuosina heränneet mikroliikkumisen tuomiin hyötyihin, mutta myös niistä syntyviin haittoihin. Kaungit ovat alkaneet säädellä liikkipalvelun toimintaa. Määräsäätely on ollut useimpien kaupunkien lähtökohtana. Mikäli Suomen kaupungeissa ei jatkossa voida säädellä operaattoreiden ja niiden tarjoamien lautojen määriä, Suomen mikroliikkumismarkkinat voivat muodostua entistä kaoottisemmiksi, kun yritykset tuovat muiden kaupunkien estämät yhteiskäyttöiset ajoneuvot meidän kaduille. Tämä on vältettävissä, kun kadunpitäjälle annetaan tarvittava toimivalta huolehtia katujensa turvallisuudesta, toimivuudesta ja esteettömyydestä. Perusteet määräsäätelylle tulee siis kadunpitäjän velvoitteista huolehtia kadun turvallisuudesta ja esteettömyydestä kaikille liikkipiryhmille. Lisäksi Helsingin ehdottama määräsäätely mahdollistaisi nykyistä paremman liiketoiminnan yrityksille, kun määräsäätelyn kautta valituille operaattoreille tarjotaan selkeä toimintaympäristö ja markkinat, joilla he toimisivat markkinaehtoisesti.

Helsingin kaupunki esittää, että määräsäätelyn sisältävästä toimilupa-järjestelmästä aloitettaisiin mahdollisimman ripeällä aikataululla lakiko-keilu.

## Esittelijän perustelut

### Arviomuistio

Liikenne- ja viestintäministeriö on laatinut sähköpotkulautailun ja mikroliikkumisen ratkaisu- ja säätelyvaihtoehdoista arviomuistion, johon se pyytää lausuntoja. Arviomuistiossa esitellään mikroliikkumisen ja sitä koskevan säätelyn nykytilaa ja siinä tunnistettuja ongelmia sekä tarkastellaan useita ratkaisuvaihtoehtoja sähköpotkulautailun sääntelemiseksi.

Tieliikennelakia voitaisiin muistion mukaan muuttaa siten, että kevyiden sähköajoneuvojen pysäköinti jalkakäytävällä ja pyörätiellä kiellettäisiin kokonaan. Sähköpotkulautailun liikennesäätöjä tulee yhtenäistää. Ministeriö näkee myös kannatettavana säätää tieliikennelaissa uusista liikenteenohjauslaitteista mikroliikenteen ohjaamista varten, ja nykyisten liikenteenohjauslaitteiden selityksiä tulisi tarkentaa. Ministeriön mukaan myös maastoliikennelakia olisi tarkoituksenmukaista muuttaa siten, että kevyiden sähköajoneuvojen pysäköinti kiellettäisiin maastossa ilman maanomistajan lupaa. Ministeriö katsoo tarpeelliseksi, että ajoneuvojen siirtämisestä annettua lakia muutetaan siten, että mm. kevyiden sähköajoneuvojen siirtäminen olisi mahdollista välittömästi. Ministeriö kannattaa muistiossaan myös 0,5 promillen rajan asettamista polkupyöräilylle ja kevyen sähköajoneuvon kuljettamiselle.

### Lausuntopyyntö



21.03.2023

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Helsingin kaupungilta lausuntoa asiasta. Lausuntoa on pyydetty antamaan lausuntopalvelu.fi:ssä viimeistään 31.3.2023. Kaupunki on pyytänyt ministeriöltä lisääaikaa, ja lausunto on luvattu toimittaa mahdollisimman pian kaupunginhallituksen päätöksen jälkeen.

Lausuntopyynnössä on pyydetty vastaamaan seuraaviin kysymyksiin. Nämä on huomioitu lausuntoa ja sen otsikointia laadittaessa.

- Pidätekö arviomuistiossa esitettyä kuvausta mikromuuttamisen nykytilasta oikeasuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää jollain tavalla?
- Mitä arviomuistiossa käsitellyistä ratkaisuvaihtoehdoista pidätte kannatettavimpana ja toteuttamiskelpoisimpana? Minkä vuoksi?
- Puuttuuko arviomuistiossa käsitellyistä ratkaisuvaihtoehdoista jokin olennaiseksi katsomanne ratkaisuvaihtoehto? Millainen tämä ratkaisuvaihtoehto olisi?
- Mikä on näkemyksenne luvussa 7 esitetystä liikenne- ja viestintäministeriön arviosta? Tulisiko arviota täydentää joillain tavalla?
- Mitä muuta haluaisitte lausua arviomuistiosta ja sen sisällöstä?

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Heikki Palomäki, yksikön päällikkö: 310 37658  
heikki.palomaki(a)hel.fi

## Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 2.3.2023
- 2 Lausuntopyyntö 2.3.2023, liite, mikromuuttamisen ohjaaminen liikenteenohjauslaitteilla
- 3 Lausuntopyyntö 2.3.2023, liite, selvitys pyöräilyn ja mikromuuttamisen promilleraajasta
- 4 Lausuntopyyntö 2.3.2023, liite, oikeusministeriön selvitys pyöräilyn ja mikromuuttamisen promilleraajoista
- 5 Lausuntopyyntö 2.3.2023, liite, arviomuistio

## Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



## § 168

### Tapulikaupungin ja Puistolán asemánséudun suunnitteluperiaatteet

HEL 2022-010362 T 10 03 06

Hankenúmero 0742\_46

#### Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti panna asian pöydälle.

#### Käsittely

Asian aikana kuultavina olivat yksikön päällikkö Antti Varkemaa ja arkkitehti Mimmi Koriseva. Asiantuntijat poistuivat kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Pöydällepanoehdotus:

Jenni Hjelt: Pyydän asian pöydälle kahdeksi viikoksi.

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Jenni Hjeltin ehdotuksesta.

#### Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Ville Lehmuskoski

#### Lisätiedot

Joakim Kettunen, arkkitehti, puhelin: 310 37289  
joakim.kettunen(a)hel.fi  
Antti Varkemaa, yksikön päällikkö, puhelin: 310 37053  
antti.varkemaa(a)hel.fi  
Mimmi Koriseva, arkkitehti, puhelin: 09 310 52217  
mimmi.koriseva(a)hel.fi

#### Liitteet

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ilmakuva
- 3 Lähtötietoraportti
- 4 Selostus
- 5 Tapulikaupungin ja Puistolán asemánséudun suunnitteluperiaatteet, 21.3.2023
- 6 Vuorovaikutusraportti, 21.3.2023

#### Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

#### Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää



- hyväksyä 21.3.2023 päivätyt Tapulikaupungin ja Puistolan asemanseudun suunnitteluperiaatteet (liite nro 5) jatkosuunnittelun pohjaksi
- antaa vuorovaikutusraportista ilmenevät vastineet esitettyihin mielipiteisiin. Päätösasiakirjat ja vuorovaikutusraportti ovat luettavissa Kaupunkiympäristön toimialan asiakaspalvelussa, Työpajankatu 8 (puh. 09 310 22111), sekä internet-sivuilla: Päätöksenteko

[www.hel.fi/kaupunkiymparisto/fi](http://www.hel.fi/kaupunkiymparisto/fi)

## Esittelijän perustelut

### Täydennysrakentamisen suunnitteluperiaatteiden keskeinen sisältö

Suunnitteluperiaatteissa esitetään yleiskaavaan ja kaupunkistrategiaan perustuen tarkemmat linjaukset Puistolan asemanseudun tulevalle kehittämiselle. Suunnitteluperiaatteilla tavoitellaan asuntojen määrän kasvua sekä hallittua hallintamuotojen ja asuntotyypin jakaamaa.

Periaatteissa osoitetaan tarkemmin tulkinta ohjeellisista rakentamishokkuuksista osa-alueittain ja vyöhykkeittäin asemakaavoituksen pohjaksi. Keskeisiä maankäytön muutosalueita ovat Tapulikaupungin pysäköintialueet ja yleiskaavassa osoitetut Puistolan kerrostalorakentamisen ja tehokkaan pientalorakentamisen alueet.

Suunnitteluperiaatteet ohjaavat olemassa olevan asemanseudun täydennysrakentamista kunkin alueen ominaispiirteet huomioon ottaen. Tarkoituksena on säilyttää alueen keskeiset arvot ja ominaislaatu, vaikka maankäyttö tehostuukin.

Suunnitteluperiaatteet ohjaavat Tapulikaupungin ja Puistolan asemanseudun maankäytön jatkosuunnittelua, asemakaavoitusta, liikenne- ja katusuunnittelua, aukio- ja puistosuunnittelua sekä muuta alueen kehittämistä.

### Päätökset suunnitteluperiaatteiden pohjana

Suunnitteluperiaatteet edesauttavat kaupungin strategisten tavoitteiden toteutumista osoittamalla alueen vahvuuksiin perustuvia kaupungin kasvun mahdollisuuksia. Suunnitteluperiaatteet ovat Helsingin yleiskaavan 2016 mukaiset.

### Alueen lähtökohdat ja nykytilanne

Suunnitteluperiaatealueena on laaja n. 260 ha kolmeen kaupunginosaan ulottuva Puistolan juna-aseman vaikutuspiiriin kuuluva alue. Junarata jakaa Tapulikaupungin ja Puistolan alueita eriluonteisiksi ja toiminnallisesti jakautuneiksi aluekokonaisuuksiksi. Junarata aiheuttaa ym-



päristöhäiriötä melun ja tärinän muodossa. Palvelut painottuvat Puistol-  
lan aseman äärelle. Ajoneuvoliikenteeltä rauhoitettu keskeinen vehreä,  
jalankululle ja pyöräilylle varattu reitistö kokoaa aluetta yhteisölliseksi,  
viihtyisäksi ja toimivaksi kokonaisuudeksi. Suunnitteluperiaatealue on  
pääosin pientalovaltaista asuinalueetta, josta Tapulikaupungin kerrosta-  
loalue erottuu ympäristöstään tehokkaampana ja yhtenäisempänä alu-  
eena. Se sijoittuu laajojen puisto- ja virkistysalueiden varrelle. Kouluja  
ja päiväkotia uudistetaan parhaillaan ja alueella on Y-tonttivarantoa  
tulevia palvelurakennustarpeita varten.

Alueella on voimassa useita asemakaavoja. Keskeiset kaavat on tehty  
1970-luvulla, joita on ajanmukaistettu useissa vaiheissa. Uusin asema-  
kaava on tullut voimaan v. 2022. Tapulikaupungissa ja Puistolassa on  
vireillä kaavamuutoksia.

Helsingin kaupunki omistaa yleiset alueet. Korttelialueita on sekä kau-  
pungin että yksityisomistuksessa. Pientalotontit ovat suurelta osin yksi-  
tysisomisteisia.

#### Vuorovaikutus suunnitteluperiaatteiden valmisteluaikana

Liitteenä olevassa vuorovaikutusraportissa esitetään yhteenvedot  
suunnitteluperiaatteiden valmisteluaikana saaduista mielipiteistä ja  
huomioista sekä vastineet niihin.

#### Viranomaisyhteistyö

Suunnitteluperiaatteiden valmistelun yhteydessä on tehty yhteistyötä  
eri toimialojen kanssa. Valmistelussa on huomioitu myös viimeaikaisten  
kaavamuutosten viranomaisyhteistyössä esiin tulleita lähtökohtia.

#### Mielipiteet

Suunnitteluperiaatteet olivat nähtävillä 5.9.–26.9.2022.

Nähtävilläolon aikana kommentteja suunnitelmiin saatiin Kerro Kantasi  
-sivustolta, järjestetystä asukasillasta 14.9.2022 sekä Helsingin kau-  
pungin kirjaamon ja palautekanavan kautta. Eniten kommentteja tuli  
suunnitteluperiaatteiden esitystekniikkaan, vuorovaikutukseen, Puisto-  
lan pientaloalueidentiteettiin, rakentamisen määrään ja pysäköinti- ja  
liikennejärjestelyihin liittyen.

Eniten palautetta saatiin Kerro Kantasi -sivustolta. Kommentteja tuli  
281 kappaletta. Kirjallisia mielipiteitä kirjaamoon saapui 3 kpl. Mielipitei-  
tä jättivät Isännöinti Tapuli/Tapulien Huolto Oy, Tapulikaupunki-Seura ry  
ja yksityinen henkilö. Palautejärjestelmän kautta on saatu 4 mielipide-  
tä. Suunnittelijoihin on oltu myös suoraan yhteydessä.



21.03.2023

Kaikki mielipiteet on otettu huomioon tavoitteiden mahdollistamassa laajuudessa. Merkintöjen selityksiä on korjattu. Suunnitteluperiaatteiden karttamerkinnot on laadittu helppolukuisampaan muotoon ja varustettu katujen nimillä. Viher-, virkistys- ja ekologiset yhteydet on esitetty selkeämmin. Lähtötietoraporttiin ja selostukseen on tehty korjauksia.

Jatkosuunnittelussa aluerajauksia on muotoiltu ja tarkennettu. Tapulikaupungintien pohjoispuolelta on muutettu Tapulikaupungin keskeisen asumisen ja palveluiden alueen rajausta. Puistolantien puolella tiiviinä ja matalana osana esitetyt alueita on tarkennettu pääosin enintään 2–3-kerroksisten rakennusten alueiksi. Tehokkaamman rakentamisen aluetta on laajennettu ulottumaan Puistolantien alueelle sekä aseman äärelle Puistolantien ja Raidepolun risteysalueelle ympäristölle.

#### Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Ville Lehmuskoski

#### Lisätiedot

Joakim Kettunen, arkkitehti, puhelin: 310 37289  
joakim.kettunen(a)hel.fi  
Antti Varkemaa, yksikön päällikkö, puhelin: 310 37053  
antti.varkemaa(a)hel.fi  
Mimmi Koriseva, arkkitehti, puhelin: 09 310 52217  
mimmi.koriseva(a)hel.fi

#### Liitteet

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ilmakuva
- 3 Lähtötietoraportti
- 4 Selostus
- 5 Tapulikaupungin ja Puistolantien asemanseudun suunnitteluperiaatteet, 21.3.2023
- 6 Vuorovaikutusraportti, 21.3.2023

#### Oheismateriaali

- 1 Mielipidekirjeet
- 2 3D-havainnekuvia
- 3 Tapulikaupungin täydennysrakentaminen ja pysäköinti, esiselvitys rakenteellisen pysäköinnin järjestämisestä

#### Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

#### Otteet

##### Ote

Ne mielipiteensä esittäneet, jotka ovat ilmoittaneet

##### Otteen liitteet

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano





21.03.2023

Asia/7

---

neet osoitteensa

**Tiedoksi**

Kasvatuksen ja koulutuksen toimiala



21.03.2023

Asia/8

## § 169

### Kuninkaantammentie, Kuninkaantammenkuja, Pitkälkoskentie ja Pitkälkoskenkuja, katusuunnitelmien hyväksyminen, Kaarela

HEL 2022-011509 T 10 05 02

#### Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti panna asian pöydälle.

#### Käsittely

Pöydällepanoehdotus:  
Saana Rossi: Pyydän asian pöydälle.

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Saana Rossin ehdotuksesta.

#### Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Ville Lehmuskoski

#### Lisätiedot

Ismo Rantanen, projektinjohtaja, puhelin: 310 38570  
ismo.rantanen(a)hel.fi

#### Liitteet

- 1 Suunnitelmaselostus nro 31784/1-2
- 2 Suunnitelmapiiirustus nro 31784/1
- 3 Suunnitelmapiiirustus nro 31784/2
- 4 Koostepiiirustus nro 31784/3
- 5 Suunnitelmaselostus nro 31786/1
- 6 Suunnitelmapiiirustus nro 31786/1
- 7 Suunnitelmaselostus nro 31787/1
- 8 Suunnitelmapiiirustus nro 31787/1
- 9 Suunnitelmaselostus nro 31788/1
- 10 Suunnitelmapiiirustus nro 31788/1
- 11 Vuorovaikutusmuistio
- 12 Muistutusten käsittely

#### Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

#### Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää hyväksyä seuraavat liitteenä olevat katusuunnitelmat:



- Kuninkaantammentie piirustus nro 31784/1, jota on 24.1.2023 muutettu nähtävillä olon jälkeen (liite 2)
- Kuninkaantammentie piirustus nro 31784/2 (liite 3)
- Kuninkaantammenkuja piirustus nro 31786/1 (liite 6)
- Pitkäkoskentie piirustus nro 31787/1 (liite 8)
- Pitkäkoskenkuja piirustus nro 31788/1 (liite 10)

## Esittelijän perustelut

### Lähtökohdat ja tavoitteet

Suunnittelualueeseen kuuluvista kaduista Kuninkaantammentie on historiallinen paikallinen kokoojakatu, joka on ollut aiemmin tiekunnan ylläpitämä. Kuninkaantammentien linjaus on osayleiskaavassa suojeltu kulttuurihistoriallisesti arvokkaana. Kuninkaantammentie on länsi-itä-suuntainen tie, joka jatkuu Keskuspuistossa ulkoilutienä Haltialan suuntaan. Asemakaavassa nro 12352 kuninkaantammentien linjaus on merkitty säilytettäväksi. Kadun päässä sijaitsee Pitkäkosenken ulkoilumaja. Kuninkaantammenkuja, Pitkäkoskentie (entinen Silvolantie) ja -kuja ovat päätyviä tonttikatuja.

Katusuunnitelmat pohjautuvat voimassa olevaan asemakaavaan 12352 (tullut voimaan 1.7.2016). Liikenteelliset ratkaisut ovat periaatteiltaan asemakaavan yhteydessä esitetyn liikennesuunnitelman nro 6552-1 mukaiset, päivätty 8.3.2016. Kuninkaantammentien kuorma-autojen pysäköintipaikka sijaitsee pieneltä osin viereisen rakentamattoman lähivirkistysalueen alueella. Sijainti on lähivirkistysalueella olevan voimalinjan vieressä. Sijainnin johdosta pysäköintipaikan vuoksi ei tarvitse kaataa puustoa.

Katusuunnitelmilla mahdollistetaan asemakaavan nro 12352 mukainen täydennysrakentaminen alueella.

Kuninkaantammentien varrella Fanny Churbergin kallion puistoalueella liito-oravan ydinalue ja laho-kaviosammaleelle sopiva elinympäristö ulottuvat lyhyellä matkalla Kuninkaantammentien tulevan jalkakäytävän kohdalle. Helsingin kaupungin ympäristöpalveluiden kanssa järjestetyssä katselmuksessa ei ole havaittu työalueella olevan kolopuita eikä risupesäitä. Kuninkaantammentien rakentaminen ei heikennä laho-kaviosammaleen elinoloja eikä liito-oravan liikkumista ydinalueella tai sen mahdollisuutta ylittää Kuninkaantammentie.

Kuninkaantammenkujan päässä olevalla lähivirkistysalueella on todettu vuonna 2018 I-luokan arvokas luontokohde, uhanalainen tai silmällä pidettävä runsasravinteinen lehto. Kuninkaantammenkujan päässä oleva kääntöpaikka sijaitsee asemakaavan mukaisesti kyseisen lehdon alueella. Helsingin kaupungin ympäristöpalveluiden mukaan kääntö-



paikka on mahdollista toteuttaa lähivirkistysalueen reunaan katusuunnitelman mukaisesti, koska vaikutus puihin on vähäinen. Rakentamisessa noudatetaan ympäristöpalveluiden ohjeistusta.

## Suunnitelma

Kuninkaantammentie suunnitelmapiirustus nro 31784/1 on 24.1.2023 muutettu nähtävillä olon jälkeen (liite 2) ja suunnitelmapiirustus nro 31784/2 (liite 3)

Kuninkaantammentie on päättyvä paikallinen kokoojkatu, joka liittyy lännessä Kuninkaantammenkiertoon ja idässä keskuspuistoon. Katuun liittyy Vedenkierto, Kuninkaantammenkuja, sekä Pitkähämskäntie nimiset kadut. Kuninkaantammentien liikenneturvallisuutta parannetaan rakentamalla kadun varrelle jalkakäytävä. Kadun linjaus ja tasaus on pyritty säilyttämään nykyisenä. Kadulle on suunniteltu kaksi linja-autopysäkkiparia tulevaa bussiliikennettä varten. Kadun päässä on uusi kääntöpaikka, joka mahdollistaa bussien kääntymisen. Kuninkaantammentien alkuosalle on suunniteltu osittain viereiselle lähivirkistysalueelle ulottuva kuorma-autojen pysäköintiin tarkoitettu alue. Pysäköintialue on Kuninkaantammen alueen ainoa kuorma-autoille tarkoitettu pysäköintialue. Pysäköinti sijoittuu lähivirkistysalueella olevan voimalinjan ja katualueen väliin. Lähivirkistysalueen käyttö on vähäistä, eli 49 m<sup>2</sup> verran, eikä vaikuta alueen virkistyskäyttöön. Kuninkaantammentien katusuunnitelmassa olleet kaksi hidastekavennusta olivat nähtävillä olon yhteydessä vielä varauksia. Nähtävillä olon yhteydessä tulleen palautteen johdosta varaukset muutettiin toteutettavaksi kadun rakentamisen yhteydessä. Kuninkaantammentielle ei ole tulossa kadunvarsipysäköintiä. Pysäköinti vaikuttaisi linja-autoliikenteen sujuvuuteen. Kuninkaantammentie on historiallinen länsi-itä suuntainen tie, joka jatkuu Keskuspuistossa ulkoilutienä Haltialan suuntaan. Kuninkaantammentien linjaus on merkitty säilytettäväksi. Kuninkaantammentien poikkileikkaus on voimassa olevan asemakaavan yhteydessä laaditun liikennesuunnitelman nro 6552-1 mukainen. Ajouradan leveys on 7 m. Kadunvarsipysäköinti leventäisi kadun poikkileikkausta.

Kuninkaantammenkuja suunnitelmapiirustus nro 31786/1 (liite 6)

Kuninkaantammenkuja on päättyvä tonttikatu, joka rajoittuu etelässä Kuninkaantammentiehen ja pohjoisessa lähivirkistysalueeseen. Kadun päähän on suunniteltu kääntöpaikka, joka mahdollistaa mm. kunnossapitokaluston kääntymisen kapealla vain 4 m leveällä kadulla. Kääntöpaikka sijoittuu asemakaavan mukaisesti lähivirkistysalueen puolelle. Kääntöpaikka sijaitsee puoliksi vesihuoltolinjojen kohdalla. Tästä syystä puiden poistotarve kääntöpaikan rakentamisen johdosta on vähäistä.



Kuninkaantammenkujan varrelle on tulossa täydennysrakentamista. Kadulle ei ole tulossa pysäköintiä kadun kapeudesta johtuen.

Pitkäkoskentie suunnitelmapiirustus nro 31787/1 (liite 8)

Pitkäkoskentie on uusi päätyvä tonttikatu. Katu on osa entistä Silvolantietä. Katu rajoittuu etelässä Kuninkaantamentiehen ja pohjoisessa lähivirkistysalueeseen. Kadun päähän tulee käänöpaikka. Katuun liittyy Pitkäkoskenkuja. Kadun varrelle tulee täydennysrakentamista. Kadun varrella on mahdollista pysäköidä. Kadun päähän tulevaa jätevesipumppaamo vastapäätä tulee hulevesien viivytysrakente. Viivytysrakenteesta hulevedet johtuvat Rajaojaan ja edelleen Vantaanjokeen.

Pitkäkoskenkuja suunnitelmapiirustus nro 31788/1 (liite 10)

Pitkäkoskenkuja on päätyvä tonttikatu, joka rajoittuu länessä pientalojen korttelialueeseen ja pieneltä osin lähivirkistysalueeseen. Kadun päähän tulee käänöpaikka. Katu rajoittuu idässä Pitkäkoskentiehen. Kadun varrella ei ole mahdollista pysäköidä kadun kapeudesta johtuen.

Suunnitelmien tarkempi kuvaus ilmenee suunnitelmaselostuksista nro 31784/1-2 muutettu 24.1.2023 (liite 1), nro 31786/1 muutettu 16.2.2023 (liite 5), nro 31787/1 (liite 7), nro 31788/1 (liite 9). Koostepiirustus on liitteenä 3.

Kadut on suunniteltu niin, että ne sopeutuvat asemakaavan mukaiseen ympäristöönsä ja täyttävät toimivuuden, turvallisuuden ja viihtyisyyden vaatimukset.

#### Vuorovaikutus ja yhteistyösopimus

Katusuunnittelu on toteutettu ”Yhteinen kunnallistekninen työmaa” sopimuksen (7.3.2017) mukaisesti yhteistyössä sopimuksen osapuolten kanssa. Sopimuksen osapuolia ovat Helsingin kaupunki, Helsingin seudun ympäristöpalvelut kuntayhtymä (HSY), Helen Oy, Helen Sähköverkko Oy, Elisa Oyj, DNA Oyj, Telia Finland Oyj, Auris Kaasunjakele Oy, Cinia Cloud Oy. Sopimuksen mukaisesti kukin sopimuksen allekirjoittanut osapuoli sitoutuu suunnittelun aikana määrittelemään omat johtotarpeensa kohteessa ja tekemään omaa suunnittelua samanaikaisesti hankkeen etenemisen kanssa. Suunnittelun tavoitteena on aikaansaada rakennushankekohtaiset yhteiset ristiriidattomat suunnitelma-asiakirjat ja selostukset.

Katusuunnitelmaluonnokset ovat olleet sähköisesti esillä kaupunkiympäristön asiakaspalvelupisteessä ja Helsingin kaupungin verkkosivuilla 5.–18.10.2022 välisen ajan. Esillä olosta ja mahdollisuudesta mielipiteen esittämiseen on tiedotettu alueen talouksiin postitetulla tiedotekir-



jeellä, kaupungin verkkosivuilla sekä Helsingin uutiset sanomalehdessä.

Esillä olon aikaiset asukaspalautteet on kirjattu vuorovaikutusmuistioon, joka on liitteenä 11.

Katusuunnitelmaehdotukset ovat olleet sähköisesti nähtävillä kaupunkiympäristön asiakaspalvelupisteessä ja Helsingin kaupungin verkkosivuilla 4.–17.1.2023 välisen ajan. Suunnitelmien nähtävillä olosta ja mahdollisuudesta muistutuksen antamiseen ilmoitettiin kirjallisesti suunnittelualueen kiinteistöjen omistajille ja haltijoille, sekä muille osallisille yleistiedoksiantona. Lisäksi asiasta on ilmoitettu kaupungin verkkosivuilla.

Suunnitelmista jätettiin neljä muistutusta.

#### Muistutusten käsittely

Muistutukset on käsitelty ja niihin annetut vastineet löytyvät liitteenä 12 olevasta muistiosta.

Muistutuksen perusteella tehtiin 24.1.2023 muutos Kuninkaantammentien laadittuun nähtävillä olleeseen suunnitelmapiirustukseen nro 31784/11 (liite 2). Kaksi hidastekavennusvarausta muutettiin toteutettavaksi jo kadun rakentamisen yhteydessä.

#### Kustannukset ja aikataulu

Katusuunnitelmien rakennuskustannukset ovat 2 050 000 euroa, 127 euroa/m<sup>2</sup> (alv. 0 %). Kustannukset jakautuvat seuraavasti:

	yht. euroa (alv. 0 %)	euroa/m <sup>2</sup> (alv. 0 %)
Kuninkaantammentie	1 610 000	123
Kuninkaantammenkuja	120 000	146
Pitkäkoskentie	240 000	139
Pitkäkoskenkuja	80 000	153

Katujen vuotuiset ylläpitokustannukset ovat noin 29 600 euroa (alv. 0 %). Ylläpitokustannukset ovat 13 500 euroa kalliimmat kuin nykyisin.

Rakentamiseen on varauduttu kaupunkiympäristölautakunnan talousarvioehdotuksessa vuodesta 2024 alkaen.

Hanke rahoitetaan talousarvion kohdasta 8 08 02 06 Kuninkaankolmio.



### Sovelletut säännökset

Maankäyttö- ja rakennuslaki 85 §, 62 §, maankäyttö- ja rakennusasetus 41-43 §.

### Toimivalta

Hallintosäännön 16 luvun 1 § 2 mom. kohdan 11 mukaan kaupunkiympäristölautakunta päättää katu-, puisto- tai muun yleisen alueen suunnitelman hyväksymisestä lukuun ottamatta taloudellisesti tai periaatteellisesti vähäisiä suunnitelmia.

### Tiedoksianto

Päätös toimitetaan yleistiedoksiantona, koska vastaanottajia on yli 30.

Asiakirjan nähtäville asettamisesta ilmoitetaan viranomaisen ilmoitus-  
taululla.

### Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Ville Lehmuskoski

### Lisätiedot

Ismo Rantanen, projektinjohtaja, puhelin: 310 38570  
ismo.rantanen(a)hel.fi

### Liitteet

- |    |                                   |
|----|-----------------------------------|
| 1  | Suunnitelmaselostus nro 31784/1-2 |
| 2  | Suunnitelmapiiirustus nro 31784/1 |
| 3  | Suunnitelmapiiirustus nro 31784/2 |
| 4  | Koostepiiirustus nro 31784/3      |
| 5  | Suunnitelmaselostus nro 31786/1   |
| 6  | Suunnitelmapiiirustus nro 31786/1 |
| 7  | Suunnitelmaselostus nro 31787/1   |
| 8  | Suunnitelmapiiirustus nro 31787/1 |
| 9  | Suunnitelmaselostus nro 31788/1   |
| 10 | Suunnitelmapiiirustus nro 31788/1 |
| 11 | Vuorovaikutusmuistio              |
| 12 | Muistutusten käsittely            |

### Oheismateriaali

- |   |             |
|---|-------------|
| 1 | Muistutus 1 |
| 2 | Muistutus 2 |
| 3 | Muistutus 3 |
| 4 | Muistutus 4 |

### Muutoksenhaku

Hallintovalitus, katusuunnitelman tai muun yleisen alueen suunnitelman hyväksyminen



21.03.2023

Asia/8

---

## Otteet

### Ote

Muistuttajat

### Otteen liitteet

Esitysteksti

Hallintovalitus, katusuunnitelman tai muun yleisen alueen suunnitelman hyväksyminen

Liite 2

Liite 3

Liite 6

Liite 8

Liite 10

## Tiedoksi

Hallinto- ja lakipalvelut, tietopalvelut





21.03.2023

Asia/9

## § 170

### Leikkipaikka Tuhkimo ja Roihuvuoren aluepuisto, puistosuunnitelman hyväksyminen, Roihuvuori

HEL 2022-014345 T 10 05 02

#### Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä liitteenä 2 olevan Tuhkimon leikkipaikan puistosuunnitelman, suunnitelmapiirustus nro VIO 6280/1.

#### Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Ville Lehmuskoski

#### Lisätiedot

Camilla Lindroth, projektinjohtaja, puhelin: 310 22084  
camilla.lindroth(a)hel.fi

#### Liitteet

- 1 Suunnitelmaselostus nro VIO 6280/1
- 2 Suunnitelmapiirustus nro VIO 6280\_1
- 3 Vuorovaikutusmuistio

#### Muutoksenhaku

Hallintovalitus, katusuunnitelman tai muun yleisen alueen suunnitelman hyväksyminen

#### Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

#### Esittelijän perustelut

##### Lähtökohdat ja tavoitteet

Leikkipaikka Tuhkimo sijaitsee Herttoniemen (43.) kaupunginosassa, Roihuvuoren 432 osa-alueella. Puistosuunnitelma perustuu voimassaoleviin asemakaavoihin nrot 3235, 3502 ja 3490 (tullut voimaan 18.11.1952, 2.8.1954 ja 7.5.1954) Leikkipaikka on asemakaavassa osoitettu puistoksi P. Suunnittelualue on esitetty suunnitelmapiirustuksessa VIO 6280/1 (liite 2). Suunnittelualan pinta-ala on 1,6 ha, josta leikkipaikka Tuhkimon pinta-ala on 1,1 ha.

Tuhkimon leikkipaikka sijaitsee kahden selännemetsän välisellä tasaisella alueella, suojaisessa ja vehreässä paikassa, joka kytkeytyy erinomaisesti ympäröiviin virkistysreitteihin ja asuinkortteleihin. Tarkastel-



tava puistoalue rajautuu lännessä, idässä ja pohjoisessa metsäalueisiin, etelässä Tuhkimontien asuinkortteleihin. Puistoalueen itäreunalla on kävelyn ja pyöräilyn talvikunnossapidetty reitti. Kirsikkapuistosta johdetaan alueelle selännemetsän kautta pienempi kivituhkapintainen kävelyreitti, joka jatkuu asfalttipintaisena kapeana reittinä japanilaistyylliseen puutarhaan idän suuntaan. Tästä itäisestä reitistä osa sijaitsee korttelialueella (43204).

Leikkipaikka Tuhkimo on suosittu leikki- ja oleskelualue osana laajempaa lähivirkistysalueiden kokonaisuutta. Aluetta toivotaan kehitettäväksi houkuttelevana, vehreänä ja turvallisena leikki-, toiminta- ja oleskelualueena suositun Kirsikkapuiston ja Roihuvuoren japanilaistyyllisen puutarhan välisellä reitillä. Suunnitelma on laadittu alueen asukkaiden OmaStadi 2.0 -ehdotuksen pohjalta.

Leikkialue on perustettu 1960-luvulla ja on peruskorjattu 2000-luvun alussa. Osa nykyisistä leikkivälineistä on huonossa kunnossa ja kahluualtaan käyttö on estetty turvallisuuspuutteiden johdosta. Roihuvuori-Seuran hallinnoima väliaikainen kylätalo sijaitsee puistossa. Puistossa on puinen toteemi, jonka runko on huonossa kunnossa.

Tavoitteena on kehittää puistoa turvallisena ja viihtyisenä leikki- ja toiminta-alueena eri ikäisille käyttäjille. Puiston ilme ja ympäröivät metsäiset selännealueet säilytetään. Leikkialueelle lisätään uusia varusteita ja kalusteita sekä parannetaan puiston valaistusta ja kuivatusta. Luonnon monimuotoisuutta lisätään mm. uusien istutusten ja kasvillisuuspinnaisten hulevesipainanteiden avulla. Kumi- tai muovipintaisia turva-alustoja ei käytetä, vaan materiaalit ovat luonnonmukaista.

Puistosuunnitelmalla mahdollistetaan asemakaavojen nro 3235, 3502 ja 3490 mukaisen puiston kunnostaminen. Leikkipaikka Tuhkimon puistosuunnitelma on laadittu osana OmaStadi 2:0:ssa äänestettyä hanketta nimeltä 'Roihuvuoren Tuhkimonpuiston kunnostaminen turvallisiksi, viihtyiseksi ja useille käyttäjäryhmille sopivaksi'.

## Suunnitelma

Leikkipaikan metsäinen tunnelma ja puustoisuus säilytetään. Leikkialueella uusitaan laajalti välineitä sekä säilytetään tai siirretään muutama hyväkuntoinen väline. Uusia kalusteita valittaessa otetaan huomioon kestävän kehityksen mukaiset, uusiutuvat ja kestävät materiaalit.

Kylätalorakennuksen edustalla oleva nykyinen kiveys ja pohjarakenteet joudutaan uusimaan painaumien johdosta. Kiveysaluetta vähennetään ja osa kivituhkapinnoista uusitaan pintavesien valunnan parantamiseksi ja luonnon monimuotoisuutta tukien. Leikkivälineiden turva-alusta on läpäisevää, luonnonmukaista turvasoraa tai turvahaketta.



Ympäröivien metsäalueiden puusto säilyy. Puiston uusissa istutuksissa käytetään pääasiassa kukkivia pieniä hedelmäpuita ja monilajisia, kukkivia ja marjovia pensaita, monimuotoisuutta tukien. Myös muutamia uusia mäntyjä istutetaan. Leikkialueen läheisyydestä poistetaan muutama kuntokartoituksen mukaan huonokuntoinen puu. Puiden rungot sijoitetaan metsäalueelle lahopuiksi. Puiston keskellä olevat huonokuntoiset puiset istutuslaatikot poistetaan istutuksineen. Puistossa ei tietojen mukaan ole haitallisia vieraslajeja.

Leikkialueelle ja skeittialueelle asennetaan uudet energiatehokkaat puistovalaisimet ja reunustavien käytävien valaistusta täydennetään. Kuivatusta parannetaan mm. uusimalla osin nykyinen hulevesiverkosto ja tekemällä kasvillisuuspinnoitettuja painanteita. Leikkipaikka täyttää esteettömyyden perustason vaatimukset.

Kaupungin omistuksessa olevat, töhritty varistorakennus ja entinen leikkimökkirakennus puretaan. Rakennuksilla ei ole käyttöä, ja ne on maalattu Roihuvuori-Seuran työnä jopa 6 kertaa vuoden 2009 jälkeen.

Suunnitelmia on kehitetty kahdessa asukastilaisuudessa ja kahdessa erillisessä skeittarityöpajassa sekä muokattu esillä olleeseen luonnokseen saatujen kommenttien pohjalta. Esilläolon jälkeen tarkistettiin pingispöydän sijainti, lisättiin penkkejä ja roska-astioita sekä varjostavaa puustoa pienten lasten leikkialueelle.

Suunnitelman tarkempi kuvaus ilmenee suunnitelmapiirustuksesta VIO 6280/1 (Liite 2) ja suunnitelmaselostuksesta (Liite 1).

Puisto sopeutuu alueella voimassa olevien asemakaavojen nrot 3235, 3502 ja 3490 mukaiseen ympäristöönsä ja täyttää toimivuuden, turvallisuuden ja viihtyisyyden vaatimukset.

#### Vuorovaikutus

Puistosuunnittelu on toteutettu yhteistyössä Porolahden koulun taide-  
luokan, alueen asukkaiden ja skeittareiden kanssa. Roihuvuori-Seura on myös ollut aktiivisesti mukana suunnittelussa. Koululaisten työpaja järjestettiin toukokuussa 2022. Puiston alustavia idealuonnoksia esiteltiin avoimessa asukastilaisuudessa maastossa 13.6.2022. Tilaisuudessa oli mahdollisuus esittää kysymyksiä ja kommentoida luonnosvaihtoehtoja suullisesti sekä post-it -lapuilla. Tilaisuuteen osallistui enimmillään 25 kaupunkilaista.

Puistosuunnitelmaluonnos oli esillä OmaStadi-sivuilla syys-lokakuussa 2022. Mahdolliset kommentit suunnitelmiin pyydettiin toimittamaan 14.10.2022 mennessä. Skeittareiden kanssa järjestettiin erilliset työpajat lokakuussa ja marraskuussa 2022. Tietoa suunnittelun vaiheista



jaettiin aktiivisesti mm. paikallislehtien, julisteiden ja OmaStadi-sivujen lisäksi stadiluotsien kautta, Roihuvuori-seuran kautta ja kaupunkiympäristön toimialan somekanavilla sekä Helsingin kaupungin verkkosivuilla.

Asukaspalautteet on kirjattu vuorovaikutusmuistioon (Liite 3).

#### Kustannukset ja aikataulu

Puiston rakentamisen kustannukset suunnittelualueelta ovat noin 850 000 euroa eli noin 50 euroa/m<sup>2</sup> (alv 0%).

Tuhkimon leikkipaikan hoitoluokkiin osoitetaan pieniä muutoksia, kun nykyisiä nurmialueita muokataan niityiksi (hoitoluokkamuuotos A2 / RAMS R2 -> B2 / RAMS A2). Puistoaluetta ympäröiviin metsiin (C1 / RAMS M2) ei kohdistu muutoksia.

Suunnittelualan vuosittaiset ylläpitokustannukset ovat 22 500 euroa, joka on noin 1,4 euroa/m<sup>2</sup> (alv 0%). Ylläpitokustannukset eivät kasva nykyisestä.

Suunnitelmat pyritään toteuttamaan vuoden 2023 loppuun mennessä.

Asukkaat ovat toivoneet, että puistoa tai osaa puistosta voisi käyttää Roihuvuoren hanami-juhlan ja kesän aikana.

Hanke rahoitetaan talousarvion kohdasta 8040101 Uudet puistot ja puistojen peruskorjaus sekä OmaStadiin varatuista investointirahoista.

Puiston rakentamiseen on varauduttu kaupunkiympäristölautakunnan talousarvioehdotuksessa vuodesta 2023 alkaen.

#### Toimivalta

Helsingin kaupungin hallintosäännön 16 luvun 1 §:n 2 momentin 11 kohdan mukaan lautakunta päättää katu-, puisto- tai muun yleisen alueen suunnitelman hyväksymisestä lukuun ottamatta taloudellisesti tai periaatteellisesti vähäisiä suunnitelmia. Puistosuunnitelma mahdollistaa puiston peruskorjauksen. Suunnitelman voidaan katsoa olevan taloudellisesti merkittävä.

#### Sovelletut säännökset

Maankäyttö- ja rakennuslaki 90 1-3 §

Maankäyttö- ja rakennusasetus 30 §

#### Tiedoksianto



21.03.2023

Asia/9

Päätös toimitetaan yleistiedoksiantona, koska vastaanottajia on yli 30 / henkilöiden lukumäärää ei tiedetä.

Asiakirjan nähtäville asettamisesta ilmoitetaan viranomaisen verkkosivuilla.

**Esittelijä**

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Ville Lehmuskoski

**Lisätiedot**

Camilla Lindroth, projektinjohtaja, puhelin: 310 22084  
camilla.lindroth(a)hel.fi

**Liitteet**

- 1 Suunnitelmaselostus nro VIO 6280/1
- 2 Suunnitelmapiiirustus nro VIO 6280\_1
- 3 Vuorovaikutusmuistio

**Muutoksenhaku**

Hallintovalitus, katusuunnitelman tai muun yleisen alueen suunnitelman hyväksyminen

**Tiedoksi**

Hallinto- ja lakipalvelut  
Rakennukset ja yleiset alueet  
Maaomaisuuden kehittäminen ja tontit -palvelu



## § 171

### Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtuutettu Otto Meren ym. valtuustoaloitteesta, joka koskee Leni- ninpuiston nimeämistä uudelleen

HEL 2022-013953 T 00 00 03

Hankenumbero 5264\_225

#### Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta päätti panna asian pöydälle.

#### Käsittely

Pöydällepanoehdotus:  
Jenni Pajunen: Pyydän asian pöydälle.

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti panna asian pöydäl-  
le Jenni Pajusen ehdotuksesta.

#### Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Ville Lehmuskoski

#### Lisätiedot

Johanna Lehtonen, nimistösuunnittelija, puhelin: 09 310 37386  
johanna.lehtonen(a)hel.fi  
Hanna Ikonen, suunnittelija, puhelin: 09 310 64796  
hanna.ikonen(a)hel.fi  
Kaisa Solin, maisema-arkkitehti, puhelin: 09 310 34757  
kaisa.solin(a)hel.fi  
Paula Leiwo, arkkitehti, puhelin: 09 310 23637  
paula.leiwo(a)hel.fi  
Tommi Suvanto, arkkitehti, puhelin: 09 310 37032  
tommi.suvanto(a)hel.fi

#### Liitteet

1 Valtuustoaloite 23.11.2022 Meri Otto Leninipuisto nimettävä uudelleen

#### Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

#### Lausuntoehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta antaa kaupunginhallitukselle seuraavan  
lausunnon:



23.11.2022 tehdyssä valtuutettu Otto Meren ja 24 muun valtuutetun valtuustoaloitteessa esitetään Leninipuiston nimeämistä uudelleen. Kaupunginkanslia on pyytänyt asiasta nimistötoimikunnan ja kaupunkiympäristölautakunnan lausunnot.

#### Kaavatilanne

Alppiharjun (12.) kaupunginosassa Alppilan osa-alueella sijaitseva Leninipuisto (ruotsiksi Leninparken) on asemakaavoitettu viheralue (VP), jonka pinta-ala on noin 3,5 hehtaaria. Kaupunkitila- ja maisemasuunnittelupalvelun mukaan Leninipuisto on kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittävä kaupunkipuisto, ja se on luokiteltu Helsingin yleisten alueiden arvoympäristöihin.

Asemakaavoituspalvelu toteaa, että tällä hetkellä koko Leninipuiston alueella on voimassa Linnanmäen asemakaava nro 9897, jonka ympäristöministeriö on vahvistanut 17.10.1995 ja joka on tullut voimaan 14.3.1997.

#### Leninipuiston historia

Kaupunginhallitus on 20.4.1970 tehnyt päätöksen Leninipuiston nimeämisestä Alppiharjun kaupunginosaan V. I. Leninin (1870–1924) mukaan. Päätös perustui loppuvuodesta 1969 tehtyyn valtuustoaloitteeseen, jolla haluttiin nostaa esiin seuraavana vuonna vietettyä V. I. Leninin syntymän satavuotisjuhlavuotta ja nimetä jokin katu hänen mukaansa. Valmistelussa päädyttiin kadun- tai aukionnimen sijaan esittämään siihen asti nimeämättömän puiston nimeämistä Kulttuuritalon välittömään läheisyyteen Alppiharjun kaupunginosaan. Arkkitehti Alvar Aallon suunnittelema Kulttuuritalo oli vihitty käyttöön vuonna 1958, ja se oli ideoitu kulttuuri- ja järjestötoimintaa varten. Leninipuiston nimi tuli voimaan asemakaavassa nro 6999, jonka sisäasiainministeriö vahvisti 24.9.1974.

Leninipuistoksi nimetty puisto rakennettiin puutarhanäyttelyalueeksi 1960-luvun alkuvuosina Helsingin kaupungin ja Helsingin puutarhaseuran yhteistyönä. Puistosuunnitelman alueelle oli laatinut puutarha-arkkitehti Maj-Lis Rosenbröijer. Puiston rakentamisesta vastasi hortonomi Pekka Jyränkö, josta tuli myöhemmin Helsingin kaupunginpuutarhuri. Puisto on peruskorjattu laadukkaasti vuosina 2012–2014. Peruskorjauksen tavoitteena oli puiston alkuperäisen hengen säilyttäminen ja palauttaminen. Leninipuisto onkin säilynyt hyvin alkuperäisessä asuunsa, ja se edustaa aikakautensa tyylipiirteitä. Leninipuistolla on suuria maisema-arkkitehtonisia ja kaupunkikuvallisia arvoja, ja myös sen kasvillisuus on erittäin monipuolista.



Leninipuisto on alun perin osa historiallista Eläintarhan puistokokonaisuutta. Alppipuiston ja Leninipuiston muodostamalla puistovyöhykkeellä on ollut ja on edelleen tärkeä merkitys tiiviisti rakennetun Alppilan ja lähiseudun asukkaiden lähivirkistysalueena sekä tapahtumien, kohtaamisten ja muistojen paikkana.

#### Aiemmat nimenmuutosehdotukset

Nimistötoimikunta on antanut Leninipuiston nimen muuttamista koskevista Sinisen valtuustoryhmän ryhmäaloitteesta lausuntonsa 15.11.2017. Lausunnossaan nimistötoimikunta ei puoltanut ryhmäaloitteessa esitettyä Leninipuiston nimen muuttamista Ukko-Pekan puistoksi yleisiin nimistönsuunnittelun periaatteisiin viitaten. Kulttuuri- ja vapaa-aikalautakunta on 16.1.2018 antamassaan lausunnossa pitänyt nimistötoimikunnan perusteluita asianmukaisina myös kulttuurihistoriallisista näkökulmista ja on yhtynyt nimistötoimikunnan kantaan. Samoin kaupunkiympäristölautakunta on 6.2.2018 antamassaan lausunnossa yhtynyt nimistötoimikunnan kantaan eikä puoltanut aloitteessa esitettyä Leninipuiston nimen muuttamista. Kaupunginhallitus katsoi Sinisen valtuustoryhmän ryhmäaloitteen loppuun käsitellyksi 23.4.2018, ja kaupunginvaltuusto katsoi ryhmäaloitteen loppuun käsitellyksi 16.5.2018.

Helsingin puutarhaseura on vuonna 1991 ehdottanut Leninipuiston nimeä muutettavaksi Puutarhurin- tai Ylipuutarhurinpuistoksi. Kaupunginvaltuusto päätti 18.3.1992 hyväksyä Linnanmäen alueen asemakaavan muutoksen nro 9897, ja samalla se hyväksyi kaupunginhallituksen esityksen, että Leninipuiston nimeä ei muuteta. Leninipuiston nimen säilyttämisen puolesta oli myös jätetty adressi. Myöskään nimistötoimikunta ei kokouksessaan 4.11.1991 puoltanut nimenmuutosehdotusta.

Nimistönsuunnittelun periaatteet ja suhtautuminen asemakaavassa vahvistuneen kaavanimistön muuttamiseen eivät ole näiden käsitellyiden jälkeen muuttuneet.

#### Nimistönsuunnittelun näkökulma

Helsingin nimistönsuunnittelussa noudatetaan periaatetta, että käytössä olevia kaavanimiä ei muuteta, ellei nimenmuutosta puolla jokin erityinen, esimerkiksi pelastusturvallisuuden tai liikennejärjestelyiden muutoksiin liittyvä syy. Käytössä olevan nimen muuttaminen vaikuttaa kaikkiin alueen käyttäjiin ja siellä asuviin ja toimiviin, ja vakiintuneen nimistön muuttaminen voi aiheuttaa asukkaille ja alueen käyttäjille pitkäaikaista sekaannusta esimerkiksi pelastustilanteissa ja kuljetuksissa.

Nimistönsuunnittelu on osa pitkäjänteistä kaupunkisuunnittelua, ja nimet suunnitellaan asemakaavoituksen yhteydessä. Nimistön ensisijai-





nen tarkoitus on opastaa ja yksilöidä paikkoja, ja kaavanimistö onkin parhaimmillaan mahdollisimman muuttumatonta ja pysyvää, jotta se täyttää tämän tärkeimmän funktionsa. Helsingin vakiintunutta ja historiallista nimistöä on onnistuneesti säilytetty myös poliittisten tilanteiden vaihtuessa, mikä tekee kaupunkimme nimistöstä kerroksellista ja arvokasta.

Nimistötoimikunta on 15.2.2023 antanut valtuustoaloitteesta kaupunkiympäristölautakunnalle lausunnon, jossa se viittaa nimistösuunnittelun vakiintuneisiin periaatteisiin ja toteaa, että paikannimien sisällöt, merkitykset ja tulkinnat muuttuvat ajassa. Monissa suunnitelluissakin paikannimissä on sellaista sanastoa ja kuvastoa, jota nykykäsityksen mukaan voidaan pitää kiistanalaisena tai ristiriitaisena. Nimet kuvastavat kuitenkin erityisesti antamishetkeänsä, joten ne ovat muistumia paikan historian vaiheista ja käänteistä. Nimistötoimikunnan näkemyksen mukaan kaavanimistön nopeatahtinen muuttaminen ei ole hyvä tapa käsitellä edelleen käynnissä olevia, ajankohtaisia maailman tapahtumia tai kriisejä.

Nimistötoimikunta totesi lausuntonaan, että nimistösuunnittelun näkökulmasta Leninipuiston nimen muuttaminen ei ole suositeltavaa.

#### Yhteenveto

Leninipuiston nimi on useiden helsinkiläisten sukupolvien tuntema ja käyttämä; se on osa kaupungin historiallista, kerroksellista nimimaisemaa ja yhteistä helsinkiläistä kokemusta. Ilmiasunsa lisäksi Leninipuiston nimi kantaa merkityksiä, joita voi olla vaikea tulkita nykyhetkestä käsin.

Paikannimet heijastavat antamishetkensä ajatusmaailmaa, ilmapiiriä ja ajankuvaa. Tässä hetkessä hankalaltakin tuntuvan kaavanimen säilyttäminen ja sen taustojen tunteminen lisää ymmärrystä nimeämishetkeä, nimenantoperusteita ja niitä ihmisiä kohtaan, jotka nimen aikanaan ovat antaneet. Samalla nämä muistumat kertovat historiasta tuleville sukupolville.

Maaliskuussa 2023 lautakuntakäsittelyyn tulevassa Helsingin kulttuuriympäristöohjelman 2023–2028 luonnoksessa todetaan, että kulttuuriympäristöön kuuluu kerroksellisuus ja muutos, mutta myös pysyvyys. Tämän voidaan tulkita koskevan myös paikannimistöä, joka on yhteistä, aineetonta kulttuuriperintöämme.

Edellä esitettyyn viitaten ja ottaen huomioon Leninipuiston nimen ikä ja vakiintuneisuus, nimen kulttuuri- ja aatehistoriallinen arvo, nimistösuunnittelun periaatteet sekä puiston sijainti ja kaupunkikuvallinen merkitys, Leninipuiston nimen muuttamiselle ei ole perusteita.



Kaupunkiympäristölautakunta toteaa, että nimenmuutosta ei ole tarkoituksenmukaista ryhtyä valmistelemaan.

## Esittelijän perustelut

### Valtuustoaloite

Valtuutettu Otto Meri ja 24 muuta valtuutettua ovat tehneet 23.11.2022 seuraavan valtuustoaloitteen:

Lenininpuisto nimettävä uudelleen

Venäjän hyökättyä kansainvälisen oikeuden vastaisesti itsenäiseen Ukrainaan ovat Turku ja Kotka päättäneet poistaa Lenin-patsaat katukuvasta. Turun pormestarin mukaan Lenin-patsas ei ole kaupungin arvoperustan mukainen. Kotkan kaupunginvaltuusto on päättänyt, että Lenin-patsas siirretään julkisesta puistosta sisälle museoon.

V.I. Lenin oli yksi Neuvostoliiton oppi-isistä ja Neuvosto-Venäjän johtajista. Lenin käynnistämät vainot jatkuivat myöhemmin Neuvostoliitossa ja häntä pidetään yhtenä maailmanhistorian eniten inhimillistä kärsimystä aiheuttaneista diktaattoreista. Toisin kuin usein virheellisesti väitetään, Lenin ei antanut Suomelle itsenäisyyttä, vaan Suomi julistautui itsenäiseksi eduskunnan hyväksytyä itsenäisyysjulistuksen.

Lenininpuisto on nimetty vuonna 1970 Leninin syntymän satavuotisjuhlan kunniaksi. Suomettumisen jälkeen Suomi on siirtymässä uuteen aikaan Nato-jäsenyyden myötä. Historiaa emme voi muuttaa, mutta meillä on valta vaikuttaa siihen, keiden mukaan kaupunkimme julkisia paikkoja on nimetty. Helsingin kaupungin nimistötoimikunnalla on paras asiantuntemus siitä, mikä voisi olla puiston uusi nimi. Me allekirjoittaneet valtuutetut edellytämme, että Leninipuisto nimetään uudelleen.

### Nimistötoimikunnan lausunto 15.2.2023

Käsittelimme valtuutettu Otto Meren ja 24 muun allekirjoittajan 23.11.2022 tekemää valtuustoaloitetta, jossa esitetään Leninipuiston nimeämistä uudelleen.

Olemme käsitelleet Leninipuistoa koskevaa nimiasiaa edellisen kerran 15.11.2017 § 38, kun annoimme kielteisen lausunnon Leninipuiston nimenmuutosta Ukko-Pekan puistoksi koskevasta Sinisen valtuustoryhmän ryhmäaloitteesta. Helsingin kaupungin nimistösuunnittelun periaatteet ja suhtautuminen asemakaavassa vahvistuneen kaavanimistön muuttamiseen eivät ole tämän jälkeen muuttuneet. Pääperiaatteena on ollut, että käytössä olevia kaavanimiä ei muuteta, ellei nimenmuutosta puolla esimerkiksi jokin pelastusturvallisuuteen tai liikennejärjestelyiden perusteellisiin muutoksiin liittyvä syy, mikä oli perusteena esi-



merkiksi Sörnäisten rantatien Hakaniementorin puoleisen pään nimen muuttamisessa Miina Sillanpään kaduksi vuosina 2021–2022.

Nimistönsuunnittelu on osa pitkäjänteistä kaupunkisuunnittelua, ja kaupunkiympäristössä tarvittavat nimet suunnitellaan asemakaavoituksen yhteydessä. Nimistön ensisijainen tarkoitus on opastaa ja yksilöidä paikkoja. Kaavanimistö on parhaimmillaan mahdollisimman muuttumaton ja pysyvä, jotta se täyttää tämän tärkeimmän funktionsa ja toimii myös siltana sukupolvien välillä. Helsingin vakiintunutta ja historiallista nimistöä on onnistuneesti säilytetty myös poliittisten tilanteiden muuttuessa, mikä tekee kaupunkimme nimistöstä kerroksellista ja arvokasta. Leninipuisto on nimetty kaupunginhallituksen päätöksellä vuonna 1970, ja se on vakiintunut Helsingin nimistöön.

Paikannimien sisällöt, merkitykset ja tulkinnat muuttuvat ajassa. Monissa suunnitelluissakin paikannimissä on sellaista sanastoa ja kuvastoa, jota nykysityksen mukaan voidaan pitää kiistanalaisena tai ristiriitaisena. Nimet kuvastavat kuitenkin erityisesti antamishetkeänsä, joten ne ovat muistumia paikan historian vaiheista ja käännteistä.

Näkemyksemme mukaan vakiintuneen kaavanimistön muuttaminen ei ole hyvä tapa käsitellä edelleen käynnissä olevia, ajankohtaisia maailman tapahtumia tai kriisejä.

Nimistötoimikunta toteaa lausuntonaan, että nimistönsuunnittelun näkökulmasta Leninipuiston nimen muuttaminen ei ole suositeltavaa.

## Lausuntopyyntö

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkiympäristölautakuntaa antamaan asiasta lausunnon kaupunginhallitukselle 23.2.2023 mennessä. Kaupunginkanslia on myöntänyt lausunnonle lisäaika 31.3.2023 saakka.

### Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Ville Lehmuskoski

### Lisätiedot

Johanna Lehtonen, nimistönsuunnittelija, puhelin: 09 310 37386  
johanna.lehtonen(a)hel.fi  
Hanna Ikonen, suunnittelija, puhelin: 09 310 64796  
hanna.ikonen(a)hel.fi  
Kaisa Solin, maisema-arkkitehti, puhelin: 09 310 34757  
kaisa.solin(a)hel.fi  
Paula Leiwo, arkkitehti, puhelin: 09 310 23637  
paula.leiwo(a)hel.fi  
Tommi Suvanto, arkkitehti, puhelin: 09 310 37032  
tommi.suvanto(a)hel.fi



21.03.2023

Asia/10

---

## Liitteet

1 Valtuustoaloite 23.11.2022 Meri Otto Leninipuisto nimettävä uudelleen

## Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

## Päätöshistoria

Nimistötoimikunta 15.02.2023 § 19



## § 172

### Oikaisuvaatimus kaupunkiympäristön toimialan hallinto- ja lakipalveluiden lakipalvelut-yksikön päällikön vahingonkorvauspäätöksestä 2.11.2022 § 244 (autovaurio)

HEL 2022-006060 T 03 01 00

#### Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hylätä kaupunkiympäristön toimialan hallinto- ja lakipalveluiden lakipalvelut-yksikön päällikön vahingonkorvauspäätöksestä 2.11.2022 (244 §) tehdyn oikaisuvaatimuksen.

#### Muutoksenhaun kohteena oleva päätös

Kaupunkiympäristön toimialan hallinto- ja lakipalveluiden lakipalvelut-yksikön päällikkö on 2.11.2022 (244 §) päätöksellään hylännyt 25.3.2022 osoitteessa Saunatie tapahtuneeseen ajoneuvon vaurioitumiseen liittyvän vahingonkorvausvaatimuksen. Hakijan auton eturenkaat olivat vaurioituneet niiden osuttua ajoradalla olleeseen jäiseen kuoppaan. Päätös on nähtävillä kokonaisuudessaan päätöshistoriassa.

#### Esitetyt vaatimukset ja perusteet

Hakija on toistanut oikaisuvaatimuksessaan määrältään 2 792,50 euron vaatimuksen vahingonkorvauksesta 25.3.2022 kello 12.30 ajoradalla osoitteessa Saunatie, Kertojantien ja Tuomaankujan välisellä osuudella, tapahtuneeseen auton vaurioitumiseen liittyen. Oikaisuvaatimus on kokonaisuudessaan päätöksen liitteenä ja nähtävillä lautakunnan kokouksessa.

Hakija toteaa oikaisuvaatimuksessaan muun muassa, että vaikka Saunatie oli lanattu 21.3.2022, ei lanauksen yhteydessä katuun tulleita uria ja poikittaisia ojia oltu tasattu, vaan kaikki kuopat ja urat oli jätetty täyttämättä ja tasaamatta. Lanaus oli siten suoritettu hakijan käsityksen mukaan huolimattomasti. Renkaihin syntyneet vauriot osoittivat, että ne olivat syntyneet jyrkkä- eikä loivareunaiseen kuoppaan osumisen seurauksena. Hakija kiistää itse myötävaikuttaneensa ajotavallaan vahingon syntymiseen, vaan toteaa noudattaneensa varovaisuutta ja ajaneensa alhaisella nopeudella. Tien kuntoa ei hakijan mukaan voinut mitenkään ennakoida sellaiseksi, että se oli osalta matkaa täysin ajokelvoton. Tien kunnosta ei oltu asianmukaisesti varoitettu liikennemerkein.

#### Perustelut



21.03.2023

Lautakunta viittasi yksikön päällikön päätöksessä esitettyyn asiaa koskevaan selvitykseen ja yhtyi yksikön päällikön asiassa antamaan päätökseen ja sen perusteluihin.

Asiassa ei ole tullut esille mitään sellaista uutta selvitystä, joka antaisi aiheutta päätöksen muuttamiseen.

Tuottamusvaatimuksesta johtuen ei pelkkä vahinkotapahtuma yksinään synnytä kaupungin vahingonkorvausvastuuta, vaan edellytyksenä on, että kunnossapito on tehty virheellisesti tai huolimattomasti taikka kadun kunnossapitoon kuuluvia tehtäviä on laiminlyöty. Lisäksi edellytetään syy-yhteyttä virheellisen menettelyn ja aiheutuneen vahingon välillä.

Kaupungin vahingonkorvausvelvollisuuden syntymistä arvioidaan sekä vahingonkorvauslain (412/1974) vastuusäännösten että kunnossapitolain (669/1978) kunnossapidon laatutasoa määrittävien säännösten kautta.

Vahinkopaikka kuuluu hoitoluokkaan III, johon kuuluvat ajoradat huolletaan liikenteellisesti keskeisempien I ja II alueiden jälkeen. Kunnossapidon selvityksen mukaan vahinkopaikka on GPS-tietojen perusteella aurattu takalanalla käyttäen karhentavaa ns. tappiterää ennen vahinkoa 21.3.2022 kello 8:22. Samana päivänä 21.3.2022 Saunatiellä ja Tuomaankujalla oli lisäksi suoritettu polanteen poistoa. Tämän jälkeen lumikertymä ei ollut ylittänyt aurauksen lähtökynnystä (7 cm uutta lunta) ennen vahinkopäivää.

Vaativampaa jääpolanteiden poistoa ei ole talven 2021-2022 kaltaisissa olosuhteissa ollut mahdollista reaaliaikaisesti suorittaa kaikissa paikoissa. Tämä koskee erityisesti III-luokan väyliä. Kunnossapitolaki ei edellytä sitä, että kunnossapitolakuston määrä ja laatu mitoitettaisiin kaikkein poikkeuksellisimpia tilanteita varten. Kunnossapidon taso ei kuitenkaan saa pitkäaikaisesti alittaa tyydyttävää tasoa. Poikkeuksellisen säätilan aikana on sallittua, että ensin huolehditaan liikenteellisesti keskeisistä alueista (ks. hallituksen esitys kunnossapitolain muuttamisesta HE 281/2004, s. 17).

Jääpolanteen poistoa 21.3.2022 on suoritettu kaupungin normaaleja käytäntöjä noudattaen. Polannetta poistettaessa ajoradalle käytännössä edelleen jää epätasaisuutta ja uria eikä kaikkien tällaisten raideurien täyttäminen ja pinnan tasoittaminen oli käytännössä kohtuudella mahdollista. Vahinkopaikalta ei kuitenkaan ole tullut kaupungille muita korvausvaatimuksia, vaikka talvi 2021-22 oli keliolosuhteiltaan vaikea. Tämä osoittaa, että kuopat ja urat ovat olleet havaittavissa ja väistettävissä.



Kaupunki katsoo, että vahinkoaikaan vallinneet olosuhteet huomioon ottaen kunnossapidon toimenpiteet on suoritettu asianmukaisesti eikä tilapäinen kunnossapidon tyydyttävän tason alittuminen ole ollut pitkäaikaista. Edellä esitetyillä ja muutoin yksikön päällikön päätöksestä ilmenevillä perusteilla kaupunki katsoo, ettei kunnossapitoa ole laiminlyöty ja että kaupunki ei ole asiassa korvausvelvollinen.

#### Lopputulos

Helsingin kaupunki ei ole vahingonkorvauslain nojalla vastuussa haki-  
jan ajoneuvolle aiheutuneesta vahingosta.

Kaupunkiympäristölautakunta katsoi, että lakipalvelut-yksikön päällikön  
päätöstä ei ole syytä muuttaa.

#### Sovellettu lainsäädäntö

Vahingonkorvauslaki (412/1974) 2 luku 1 §, 6 luku 1 §

Laki kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta  
(669/1978) 1-4 §, 14 §

Tieliikennelaki (729/2018) 3 §, 5 §

#### Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Ville Lehmuskoski

#### Lisätiedot

Helena Loikkanen, lakimies, puhelin: 09 310 24512  
kypm.korvausasiat(a)hel.fi

#### Liitteet

- 1 Oikaisuvaatimus 22.11.2022
- 2 Oikaisuvaatimus 22.11.2022, saate

#### Muutoksenhaku

Kunnallisvalitus, oikaisuvaatimuksen johdosta annettu päätös, vahin-  
gonkorvaus

#### Otteet

##### Ote

Oikaisuvaatimuksen teki-  
jä

##### Otteen liitteet

Esitysteksti  
Kunnallisvalitus, oikaisuvaatimuksen joh-  
dosta annettu päätös, vahingonkorvaus

#### Päätösehdotus



Päätös on ehdotuksen mukainen.

## Esittelijän perustelut

Kuntalain (410/2015) 137 §:n mukaan kunnan viranomaisen päätökseen tyytymätön saa hakea siihen oikaisua. Oikaisuvaatimuksen ja kunnallisvalituksen saa tehdä se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (asianosainen) sekä kunnan jäsen. Tässä tapauksessa oikaisuvaatimuksen on tehnyt asianosainen.

Kuntalain 134 §:n mukaisesti oikaisuvaatimus tehdään toimielimen alaisen viranomaisen päätöksestä asianomaiselle toimielimelle. Kuntalain 138 §:n mukaisesti oikaisuvaatimus on tehtävä 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Päätös on lähetetty hakijalle tiedoksi e-kirjeitse 7.11.2022. Oikaisuvaatimus kaupunkiympäristölautakunnalle on saapunut 22.11.2022 eli säädetyssä määräajassa.

### Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Ville Lehmuskoski

### Lisätiedot

Helena Loikkanen, lakimies, puhelin: 09 310 24512  
k ymp.korvausasiat(a)hel.fi

## Liitteet

- 1 Oikaisuvaatimus 22.11.2022
- 2 Oikaisuvaatimus 22.11.2022, saate

## Oheismateriaali

- 1 HEL2022-006060
- 2 HEL2022-006060gpskartta

## Muutoksenhaku

Kunnallisvalitus, oikaisuvaatimuksen johdosta annettu päätös, vahingonkorvaus

## Otteet

### Ote

Oikaisuvaatimuksen tekijä

### Otteen liitteet

Esitysteksti  
Kunnallisvalitus, oikaisuvaatimuksen johdosta annettu päätös, vahingonkorvaus

## Päätöshistoria





Kaupunkiympäristön toimiala Hallinto Hallinto- ja lakipalvelut Lakipalvelut Yksikön  
päällikkö 02.11.2022 § 244

HEL 2022-006060 T 03 01 00

## Päätös

Lakipalvelut-yksikön päällikkö päätti hylätä hakijan vahingonkorvaus-  
vaatimuksen.

## Päätöksen perustelut

### Hakijan esittämät vaatimukset ja perusteet

Hakija on 29.4.2022 esittänyt kaupungille määrältään 2 792,50 euron  
vahingonkorvausvaatimuksen. Vaatimuksen mukaan hakijan ajoneuvo  
vaurioitui 25.3.2022 klo 12.30 Saunatiellä Kertojantien ja Tuomaanku-  
jan välisellä osuudella. Hakijan vahinkotapahtumasta esittämän ku-  
vauksen mukaan ajoneuvon vauriot aiheutuivat hakijan ajettua keskellä  
tietä olleeseen syvään jäiseen kuoppaan. Hakijan mukaan Saunatie oli  
kelvottomasti aurattu eikä tiellä ollut varoituksia vaarallisista kuopista.  
Lisäksi tien pinta oli märkä, sohjoinen, jäinen ja hiekoittamaton.

### Sovellettavat säännökset

Kunnossapitolaki edellyttää kaupunkia pitämään kadut liikenteen tar-  
peiden edellyttämässä tyydyttävässä kunnossa. Kunnossapidon tason  
määräytymisessä otetaan huomioon kadun liikenteellinen merkitys, lii-  
kenteen määrä, säätila ja sen ennakoitavissa olevat muutokset, vuoro-  
kaudenaika sekä eri liikennemuotojen tarpeet sekä terveellisyys, liiken-  
neturvallisuus ja liikenteen esteettömyys. Kadun kunnossapito käsittää  
muun muassa katurakenteiden kunnossapidon, kuten rikkoutuneen  
päällysteen korjaamisen tai uudelleen päällystämisen.

Kunnossapitolain mukaan kunta voi antaa tarkempia määräyksiä siitä,  
miten kadun ja yleisten alueiden kunnossapito talvella, muu kunnossa-  
pito sekä puhtaanapito on laissa asetetut velvollisuudet ja paikalliset  
olot huomioon ottaen hoidettava. Määräykset voivat koskea mm. suori-  
tusaikaa sekä katujen ja yleisten alueiden jaottelua tavoitetason mu-  
kaan eri kunnossa- ja puhtaanapitoluokkiin.

Helsingissä talvihoidon piiriin kuuluvat alueet on jaettu kunnossapito-  
luokkiin liikenteellisen merkityksen mukaan. Vahinkopaikka on vähälii-  
kenteinen tonttikatu ja se kuuluu hoitoluokkaan III.

III-luokan ajoradoilta poistetaan liikennettä haittaava lumi, sohjo ja jää  
niin, että riittävä kulkukelpoisuus säilyy. III-luokan ajoradan aurauksen  
lähtökynnys on lumen osalta 7 cm ja sohjon osalta 5 cm. III-luokan ajo-



radat aurataan I- ja II-luokan katujen jälkeen. Toimenpideaika on arkisin kolme vuorokautta. Viikonloppuisin kunnossapitotöitä ei tarvitse aloittaa. Poikkeuksellinen säätila otetaan huomioon olosuhteiden sallimalla kohtuullisella tavalla. Ensin hoidetaan liikenteellisesti keskeiset alueet. Jatkuvan lumisateen aikana I- ja II-luokan ajoradat on pidettävä kulkukelpoisina.

#### Vahingonkorvausvastuun edellytykset

Pelkkä vahinkotapahtuma ei yksinään aiheuta kaupungille korvausvastuuta.

Kadun kunnossa- ja puhtaanapitoon liittyvä vahingonkorvausvastuu perustuu lähtökohtaisesti tuottamukseen, eli kadun kunnossapitovelvollisen on vahingonkorvausvastuun syntymiseksi täytynyt syyllistyä johonkin laiminlyöntiin, huolimattomuuteen tai virheelliseen menettelyyn. Lisäksi edellytetään, että toiminnan tai laiminlyönnin ja syntyneen vahingon välillä on syy-yhteys.

Kadun kunnossapitovelvollinen vapautuu vahingonkorvausvastuustaan osoittamalla, että kunnossapito on hoidettu asianmukaisesti tai että valinneet olosuhteet ovat tehneet kunnossapitotyöt hyödyttömiksi tai että kunnossapidosta huolehtiminen olisi vahinkohetken olosuhteissa ollut ylivoimaista.

Jos vahingon kärsineen puolelta on myötävaikutettu vahinkoon tai jos muu vahingon aiheuttaneeseen tekoon kuulumaton seikka on myös ollut vahingon syynä, voidaan vahingonkorvausta kohtuuden mukaan sovitella tai evätä kokonaan.

#### Asiassa saadut tiedot ja selvitykset

Vahinkopaikan kunnossapitotoimenpiteistä on pyydetty selvitys alueen kunnossapidosta vastaavalta. Saadun selvityksen mukaan vahinkopaikka on aurattu takalanalla edellisen kerran ennen vahinkoa 21.3.2022 klo 8.22. Auraus on suoritettu käyttämällä tappiterää. Lisäksi Saunatiellä ja Tuomaankujalla on suoritettu polanteen poistoa 21.3.2022. Tehdyt kunnossapidon toimenpiteet perustuvat työkoneen keräämiin ja tallentamiin GPS-tietoihin. Kaupungille ei ole esitetty muita vahingonkorvausvaatimuksia koskien kyseessä olevaa vahinkopaikkaa.

Ilmatieteen laitoksen Kumpulan havaintoaseman suorittamien mittaus-ten mukaan ilman lämpötila on vaihdellut vahinkopäivänä 25.3.2022 2,9 °C ja 6,1 °C välillä. Vahingon tapahtuma-aikana ilman lämpötila oli 4,7 °C. Vahinkoa edeltäneiden päivien (21.3.-24.3.2022) aikana lämpötila on ollut plussan puolella vähäisiä vuodenajalle tyypillisiä yöpakkasia lukuun ottamatta. Lumensyvyudeksi vahinkopäivänä mitattiin 46 cm.



Vahinkoa edeltäneen aurauksen ajankohtana lumensyvyys on ollut 53 cm. Aurauksen jälkeen lumikertymä ei ole ylittänyt aurauksen kynnystä (7 cm uutta lunta).

Ilmatieteen laitoksen Ilmastokatsauksen mukaan tammikuun 2022 viimeisenä viikonloppuna Valtteri-myrsky toi Etelä-Suomeen runsaasti märkää lunta. Lunta kertyi parissa päivässä yleisesti parikymmentä senttiä, mutta etenkin Uudellamaalla monin paikoin enemmänkin. Valtteri-myrskyn yhteydessä Helsingin Kumpulan mittausasemalla lumensyvyys nousi 22 senttimetrinä 41 senttimetriin. Tämän jälkeen helmikuussa 2022 esiintyi runsaita lumisateita. Lumipyryjen johdosta useammalla paikkakunnalla ylettiin metrin lumensyvyyteen. Helsingin Kumpulassa rekisteröitiin suurin lumensyvyyden kasvu, 35 cm vuorokaudessa. Forecan mukaan helmikuun sademäärä oli laajalti maan etelä- ja itäosassa poikkeuksellisen suuri. Sääilmiö on poikkeuksellinen silloin, kun se esiintyy tilastollisesti keskimäärin kerran 30 vuodessa tai harvemmin. Suuret sademäärät tarkoittivat suuria lumimääriä ja etelässä suurimmassa osassa helmikuun päiviä vähintään käytiin plussan puolella. Pintojen sulaminen ja uudelleen jäätyminen aiheuttivat monin paikoin ajoittain hyvinkin hankalia keliolosuhteita. Maaliskuu 2022 oli tavanomaista lämpimämpi ja aurinkoisempi. Lumipeite oli Etelä-Suomessa edelleen tavanomaista paksumpi.

#### Olosuhteiden huomioonottaminen ja muut asiaan vaikuttavat tekijät

Sää- ja keliolosuhteet ovat olleet poikkeukselliset. Laki ei edellytä sitä, että kunnossapitokalusto mitoitettaisiin kaikkein poikkeuksellisimpia tilanteita varten. Missään kunnossapidon taso ei kuitenkaan saa pitkään alittaa tyydyttävää tasoa. Poikkeuksellisen säätilan aikana huolehditaan ensin liikenteellisesti keskeisistä alueista. (HE 281/2004 vp, s. 17.)

Ajoneuvon kuljettajan on tieliikennelain mukaan noudatettava olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi. Ajoneuvon nopeus on sovitettava sellaiseksi kuin liikenneturvallisuus edellyttää huomioon ottaen muun ohella tien kunto, sää, keli, näkyvyys, ajoneuvon kuormitus ja kuorman laatu sekä muut olosuhteet. Ajoneuvo on kyettävä hallitsemaan kaikissa liikennetilanteissa. Ajoneuvo on voitava pysäyttää edessä olevan tien näkyvällä osalla ja kaikissa ennakoitavissa tilanteissa.

Kadun käyttäjät voivat omilla toimillaan pienentää onnettomuusriskiään varautumalla keliolosuhteiden muutoksiin ja ottamalla ne riittävästi liikumisessaan huomioon (HE 281/2004 vp, s. 16).

#### Yhteenveto ja johtopäätökset



Poikkeuksellisista sää- ja keliolosuhteista johtuen ajorata on voinut vahinkoaikaan tilapäisesti alittaa sohjon ja polanteen poistamisen osalta kaupungin laatuvaatimusten tason tehdyistä kunnossapitotoimenpiteistä huolimatta. Kaupunki katsoo, ettei tilanne ole kuitenkaan ollut pitkäaikainen. Asiassa saatujen selvitysten perusteella kaupunki katsoo toimineensa huolellisesti poikkeukselliset sää- ja keliolosuhteet huomioon ottaen. Näin ollen kaupunki ei ole laiminlyönyt kunnossapitolain mukaisia tehtäviään eikä ole asiassa korvausvelvollinen.

#### Sovelletut oikeusohjeet

Vahingonkorvauslaki (412/1974) 2 luku 1 §, 6 luku 1 §

Laki kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta (669/1978) 1–4 §, 14 §

Tieliikennelaki (729/2018) 3 §, 5 §

#### Toimivalta päätöksenteossa

Kaupunkiympäristön toimialajohtajan 30.12.2020 tekemän päätöksen § 53 mukaan hallinto- ja lakipalvelun lakipalvelut-yksikön päällikkö päättää toimialaa koskevasta vahingonkorvauksesta silloin, kun vahingonkorvausvaatimuksen määrä on enintään 5 000 euroa.

#### Lisätiedot

Tomi Sjögren, lakimies, puhelin: 09 310 34835  
kymp.korvausasiat(a)hel.fi



21.03.2023

Asia/12

## § 173

### Kaupunkiympäristölautakunnan alaisten viranomaisten ajalla 9.3.-15.3.2023 tekemien päätösten seuraaminen

#### Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti, ettei se ota käsiteltäväkseen seuraavien viranomaisten 9.3.- 15.3.2023 tekemiä päätöksiä:

Kaupunkiympäristön toimiala

Toimialajohtaja

[Päätökset](#)

Maankäyttö ja kaupunkirakenne -palvelukokonaisuus

Maankäyttöjohtaja

[Päätökset](#)

Liikenne- ja katusuunnittelu, liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö

[Päätökset](#)

Liikenne- ja katusuunnittelu, liikennejärjestelmä, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Rakennukset ja yleiset alueet -palvelukokonaisuus

Tekninen johtaja

[Päätökset](#)

Asuntotuotanto, asuntotuotantopäällikkö

[Päätökset](#)

Tilat -palvelu, asiakkuusyksikkö 2, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Tilat -palvelu, yritysvuokraustiimi, tiimipäällikkö

[Päätökset](#)

Yleiset alueet -palvelu, infrapäällikkö

[Päätökset](#)



21.03.2023

Asia/12

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, tiimi-päällikkö

[Päätökset](#)

Kaupunkimittauspalvelut, kartat ja paikkatiedot, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Hallinto- ja tukipalvelut

Hallintojohtaja

[Päätökset](#)

Kaupunkiympäristölautakunnan rakennusten ja yleisten alueiden jaosto 9.3.2023

[Päätösasiakirjat](#)

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Kristina Gustafsson, hallintosihteeri, puhelin: 310 36658  
kristina.t.gustafsson(a)hel.fi

**Muutoksenhaku**

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

**Päätösehdotus**

Päätös on ehdotuksen mukainen.

**Esittelijän perustelut**

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.



21.03.2023

Asia/12

---

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Kristina Gustafsson, hallintosihteeri, puhelin: 310 36658  
kristina.t.gustafsson(a)hel.fi

**Muutoksenhaku**

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



21.03.2023

## MUUTOKSENHAKUOHJEET

### 1

#### MUUTOKSENHAKUKIELTO

**Pöytäkirjan 162, 163, 164, 165, 167, 168, 169, 171 ja 173 §:t.**

Tähän päätökseen ei saa hakea muutosta, koska päätös koskee asian valmistelua tai täytäntöönpanoa.

Sovellettava lainkohta: Kuntalaki 136 §

### 2

#### OHJEET OIKAISUVAATIMUKSEN TEKEMISEKSI

**Pöytäkirjan 166 §.**

Tähän päätökseen tyytymätön voi tehdä kirjallisen oikaisuvaatimuksen. Päätökseen ei saa hakea muutosta valittamalla tuomioistuimeen.

#### Oikaisuvaatimusoikeus

Oikaisuvaatimuksen saa tehdä

- se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (asianosainen)
- kunnan jäsen.

#### Oikaisuvaatimusaika

Oikaisuvaatimus on tehtävä 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksaannista.

Oikaisuvaatimuksen on saavuttava Helsingin kaupungin kirjaamoon määräajan viimeisenä päivänä ennen kirjaamon aukioloajan päättymistä.

Mikäli päätös on annettu tiedoksi postitse, asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä, seitsemän päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä. Kunnan jäsenen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä yleisessä tietoverkossa.

Mikäli päätös on annettu tiedoksi sähköisenä viestinä, asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä, kolmen päivän kuluttua viestin lähettämisestä.

Tiedoksisaantipäivää ei lueta oikaisuvaatimusaikaan. Jos oikaisuvaatimusajan viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä,





21.03.2023

joulu- tai juhannusaatto tai arkilauantai, saa oikaisuvaatimuksen tehdä ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen.

### Oikaisuvaatimusviranomainen

Viranomainen, jolle oikaisuvaatimus tehdään, on Helsingin kaupungin kaupunkiympäristölautakunta.

Oikaisuvaatimusviranomaisen asiointiosoite on seuraava:

Sähköpostiosoite: helsinki.kirjaamo@hel.fi  
Postiosoite: PL 10  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
Käyntiosoite: Pohjoisesplanadi 11-13  
Puhelinnumero: 09 310 13700

Kirjaamon aukioloaika on maanantaista perjantaihin klo 08.15–16.00.

### Oikaisuvaatimuksen muoto ja sisältö

Oikaisuvaatimus on tehtävä kirjallisena. Myös sähköinen asiakirja täyttää vaatimuksen kirjallisesta muodosta.

Oikaisuvaatimuksessa on ilmoitettava

- päätös, johon oikaisuvaatimus kohdistuu
- miten päätöstä halutaan oikaistavaksi
- millä perusteella päätöstä halutaan oikaistavaksi
- oikaisuvaatimuksen tekijä
- millä perusteella oikaisuvaatimuksen tekijä on oikeutettu tekemään vaatimuksen
- oikaisuvaatimuksen tekijän yhteystiedot

### Pöytäkirja

Päätöstä koskevia pöytäkirjan otteita ja liitteitä lähetetään pyynnöstä. Asiakirjoja voi tilata Helsingin kaupungin kirjaamosta.

## 3

### VALITUSOSOITUS

#### Pöytäkirjan 170 §.

Tähän päätökseen haetaan muutosta hallintovalituksella.

### Valitusoikeus



21.03.2023

Tähän päätökseen saa hakea muutosta se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (asianosainen).

### Valitusaika

Valitus on tehtävä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista.

Valitus on toimitettava valitusviranomaiselle viimeistään valitusajan viimeisenä päivänä ennen valitusviranomaisen aukioloajan päättymistä.

Asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä, seitsemän päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä. Käytettäessä tavallista sähköistä tiedoksiantoa asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä, kolmantena päivänä viestin lähettämisestä.

Tiedoksisaantipäivää ei lueta valitusaikaan. Jos valitusajan viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, joului- tai juhannusaatto tai arkilauantai, saa valituksen tehdä ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen.

### Valitusviranomainen

Valitus tehdään Helsingin hallinto-oikeudelle.

Hallinto-oikeuden asiointiosoite on 24.12.2021 saakka seuraava:

Sähköpostiosoite: helsinki.hao@oikeus.fi  
Postiosoite: Radanrakentajantie 5  
00520 HELSINKI  
Faksinumero: 029 56 42079  
Käyntiosoite: Radanrakentajantie 5  
Puhelinnumero: 029 56 42000

Hallinto-oikeuden asiointiosoite on 27.12.2021 alkaen seuraava:

Sähköpostiosoite: helsinki.hao@oikeus.fi  
Postiosoite: Sörnäistenkatu 1  
00580 HELSINKI  
Faksinumero: 029 56 42079  
Käyntiosoite: Sörnäistenkatu 1  
Puhelinnumero: 029 56 42000



21.03.2023

Valituksen voi tehdä myös hallinto- ja erityistuomioistuinten asiointipalvelussa osoitteessa: <https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet>

### Valituksen muoto ja sisältö

Valitus on tehtävä kirjallisesti. Myös sähköinen asiakirja täyttää vaatimuksen kirjallisesta muodosta.

Valituksessa, joka on osoitettava valitusviranomaiselle, on ilmoitettava

- päätös, johon haetaan muutosta
- miltä kohdin päätökseen haetaan muutosta ja mitä muutosta siihen vaaditaan tehtäväksi
- perusteet, joilla muutosta vaaditaan.

Valituksessa on ilmoitettava valittajan nimi ja kotikunta. Jos valittajan puhevaltaa käyttää hänen laillinen edustajansa tai asiamiehensä tai jos valituksen laatijana on joku muu henkilö, valituksessa on ilmoitettava myös tämän nimi ja kotikunta.

Valituksessa on lisäksi ilmoitettava postiosoite ja puhelinnumero, joihin asiaa koskevat ilmoitukset valittajalle voidaan toimittaa.

Valittajan, laillisen edustajan tai asiamiehen on allekirjoitettava valitus. Sähköistä asiakirjaa ei kuitenkaan tarvitse täydentää allekirjoituksella, jos asiakirjassa on tiedot lähettäjistä eikä asiakirjan alkuperäisyyttä tai eheyttä ole syytä epäillä.

Valitukseen on liitettävä

- päätös, johon haetaan muutosta, alkuperäisenä tai jäljennöksenä
- todistus siitä, minä päivänä päätös on annettu tiedoksi, tai muu selvitys valitusajan alkamisesta
- asiakirjat, joihin valittaja vetoaa, jollei niitä ole jo aikaisemmin toimitettu viranomaiselle.

### Oikeudenkäyntimaksu

Hallinto-oikeus perii muutoksenhakuasian käsittelystä 260 euron oikeudenkäyntimaksun. Mikäli hallinto-oikeus muuttaa valituksenalaista päätöstä muutoksenhakijan eduksi, oikeudenkäyntimaksua ei peritä. Maksua ei myöskään peritä eräissä asiaryhmissä eikä myöskään mikäli asianosainen on muualla laissa vapautettu maksusta. Maksuvelvollinen on vireillepanija ja maksu on valituskirjelmäkohtainen.

### Pöytäkirja



21.03.2023

Päätöstä koskevia pöytäkirjan otteita ja liitteitä lähetetään pyynnöstä. Asiakirjoja voi tilata Helsingin kaupungin kirjaamosta.

Sähköpostiosoite: helsinki.kirjaamo@hel.fi  
Postiosoite: PL 10  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
Käyntiosoite: Pohjoisesplanadi 11-13  
Puhelinnumero: 09 310 13700

Kirjaamon aukioloaika on maanantaista perjantaihin klo 08.15–16.00.

#### 4 VALITUSOSOITUS

##### **Pöytäkirjan 172 §.**

Tähän päätökseen haetaan muutosta kunnallisvalituksella.

Hallinto-oikeus ei kuitenkaan tutki kysymystä kunnan korvausvelvollisuudesta tai korvauksen määrästä. Vahingonkorvausasiassa toimivaltainen tuomioistuin on yleinen alioikeus.

##### **Valitusoikeus**

Päätökseen saa hakea muutosta kunnallisvalituksella vain se, joka on tehnyt alkuperäistä päätöstä koskevan oikaisuvaatimuksen.

Mikäli alkuperäinen päätös on oikaisuvaatimuksen johdosta muuttunut, saa tähän päätökseen hakea muutosta kunnallisvalituksella myös

- se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (asianosainen)
- kunnan jäsen.

##### **Valitusaika**

Kunnallisvalitus on tehtävä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksi-saannista.

Valitus on toimitettava valitusviranomaiselle viimeistään valitusajan viimeisenä päivänä ennen valitusviranomaisen aukioloajan päättymistä.

Mikäli päätös on annettu tiedoksi postitse, asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä, seitsemän päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä. Kunnan jäsenen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä yleisessä tietoverkossa.



21.03.2023

Mikäli päätös on annettu tiedoksi sähköisenä viestinä, asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä, kolmen päivän kuluttua viestin lähettämisestä.

Tiedoksisaantipäivää ei lueta valitusaikaan. Jos valitusajan viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, joului- tai juhannusaatto tai arkilauantai, saa valituksen tehdä ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen.

### Valitusperusteet

Kunnallisvalituksen saa tehdä sillä perusteella, että

- päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä
- päätöksen tehnyt viranomainen on ylittänyt toimivaltansa
- päätös on muuten lainvastainen.

Valittajan tulee esittää valituksen perusteet ennen valitusajan päättymistä.

### Valitusviranomainen

Kunnallisvalitus tehdään Helsingin hallinto-oikeudelle.

Hallinto-oikeuden asiointiosoite on 24.12.2021 saakka seuraava:

Sähköpostiosoite: helsinki.hao@oikeus.fi  
Postiosoite: Radanrakentajantie 5  
00520 HELSINKI  
Faksinumero: 029 56 42079  
Käyntiosoite: Radanrakentajantie 5  
Puhelinnumero: 029 56 42000

Hallinto-oikeuden asiointiosoite on 27.12.2021 alkaen seuraava:

Sähköpostiosoite: helsinki.hao@oikeus.fi  
Postiosoite: Sörnäistenkatu 1  
00580 HELSINKI  
Faksinumero: 029 56 42079  
Käyntiosoite: Sörnäistenkatu 1  
Puhelinnumero: 029 56 42000

Valituksen voi tehdä myös hallinto- ja erityistuomioistuinten asiointipalvelussa osoitteessa: <https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet>



21.03.2023

## Valituksen muoto ja sisältö

Valitus on tehtävä kirjallisesti. Myös sähköinen asiakirja täyttää vaatimuksen kirjallisesta muodosta.

Valituksessa on ilmoitettava:

1. päätös, johon haetaan muutosta (valituksen kohteena oleva päätös)
2. miltä kohdin päätökseen haetaan muutosta ja mitä muutoksia siihen vaaditaan tehtäväksi (vaatimukset)
3. vaatimusten perustelut
4. mihin valitusoikeus perustuu, jos valituksen kohteena oleva päätös ei kohdistu valittajaan.

Valituksessa on lisäksi ilmoitettava valittajan nimi ja yhteystiedot. Jos puhevaltaa käyttää valittajan laillinen edustaja tai asiamies, myös tämän yhteystiedot on ilmoitettava. Yhteystietojen muutoksesta on valituksen vireillä ollessa ilmoitettava viipymättä hallintotuomioistuimelle.

Valituksessa on ilmoitettava myös se postiosoite ja mahdollinen muu osoite, johon oikeudenkäyntiin liittyvät asiakirjat voidaan lähettää (prosessiosoite). Mikäli valittaja on ilmoittanut enemmän kuin yhden prosessiosoitteen, voi hallintotuomioistuin valita, mihin ilmoitetuista osoitteista se toimittaa oikeudenkäyntiin liittyvät asiakirjat.

Oikaisuvaatimuksen tekijä saa valittaessaan oikaisuvaatimuspäätöksestä esittää vaatimuksilleen uusia perusteluja. Hän saa esittää uuden vaatimuksen vain, jos se perustuu olosuhteiden muutokseen tai oikaisuvaatimuksen tekemisen määräajan päättymisen jälkeen valittajan tietoon tulleeseen seikkaan.

Valitukseen on liitettävä:

1. valituksen kohteena oleva päätös valitusosoituksineen
2. selvitys siitä, milloin valittaja on saanut päätöksen tiedoksi, tai muu selvitys valitusajan alkamisen ajankohdasta
3. asiakirjat, joihin valittaja vetoaa vaatimuksensa tueksi, jollei niitä ole jo aikaisemmin toimitettu viranomaiselle.



21.03.2023

## Oikeudenkäyntimaksu

Muutoksenhakuasian vireillepanijalta peritään oikeudenkäyntimaksun mukaan kuin tuomioistuinmaksulaissa (1455/2015) säädetään. Mikäli hallinto-oikeus muuttaa valituksenalaista päätöstä muutoksenhajan eduksi, oikeudenkäyntimaksua ei peritä.

## Pöytäkirja

Päätöstä koskevia pöytäkirjan otteita ja liitteitä lähetetään pyynnöstä. Asiakirjoja voi tilata Helsingin kaupungin kirjaamosta.

Sähköpostiosoite: helsinki.kirjaamo@hel.fi  
Postiosoite: PL 10  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
Käyntiosoite: Pohjoisesplanadi 11-13  
Puhelinnumero: 09 310 13700

Kirjaamon aukioloaika on maanantaista perjantaihin klo 08.15–16.00.



21.03.2023

---

## Kaupunkiympäristölautakunta

Anni Sinnemäki  
puheenjohtaja

Marianne Hirsikko  
pöytäkirjanpitäjä

Pöytäkirja tarkastettu

Tuomas Nevanlinna

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.

Pöytäkirja on pidetty nähtävänä yleisessä tietoverkossa osoitteessa  
[www.hel.fi](http://www.hel.fi) 30.03.2023.