

Helsinki

# Liikennehankkeiden käsittelyohjeet

1.1.2025

# Sisällysluettelo

<b>Sisällysluettelo</b> .....	<b>1</b>
<b>Tausta</b> .....	<b>3</b>
<b>1 Johdanto</b> .....	<b>4</b>
<b>2 Ohjeen tarkoitus, soveltaminen ja vastuutahot</b> .....	<b>5</b>
2.1 Ohjeen tarkoitus .....	5
2.2 Ohjeen soveltaminen .....	5
2.3 Vastuutahot.....	6
<b>3 Hankkeen tarpeen muodostuminen</b> .....	<b>7</b>
<b>4 Hankkeiden käsittely talousarvioprosessissa</b> .....	<b>9</b>
4.1 Talousarvio ja taloussuunnitelma .....	9
4.2 10-vuotinen investointiohjelma .....	9
4.3 Liikennehankkeiden talousarvioprosessi .....	10
<b>5 Hankkeiden luokittelu ja suunnitteluvaiheet</b> .....	<b>11</b>
5.1 Hankkeiden luokittelu.....	11
5.2 Hankkeiden suunnitteluvaiheet .....	11
<b>6 Suunnitelmien hyväksynnän toimivaltarajat</b> .....	<b>15</b>
6.1 Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n hankkeiden käsittely .....	16
<b>7 Hankkeiden kustannusohjaus</b> .....	<b>17</b>
7.1 Kustannusohjaus eri vaiheissa.....	17
7.2 Hankkeen kustannusarvion laadinta.....	18
<b>8 Taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävä liikennehanke</b> .....	<b>19</b>
8.1 Alustavat tarkastelut .....	20
8.2 Yleissuunnitelma .....	20
8.3 Hankesuunnitelma .....	23
8.4 Kehitysvaihe .....	25
8.5 Jatkosuunnittelu .....	26
<b>9 Hankearviointi</b> .....	<b>26</b>
9.1 Yleistä .....	26

9.2	Taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävien liikennehankkeiden hankearviointi	27
9.3	Yhteiskuntataloudellinen arviointi, hyöty-kustannusanalyysi	28
9.4	Kuntataloudellinen arviointi, kokonaistaloudellisuustarkastelut	29
<b>10</b>	<b>Tavanomainen liikennehanke</b>	<b>31</b>
10.1	Alustavat tarkastelut ja suunnitteluperiaatteiden hyväksyntä	31
10.2	Asemakaavan liikennesuunnittelu	32
10.3	Katusuunnitelma	32
10.4	HKL:n hankesuunnitelma	33
10.5	Rakennussuunnitelma	34
10.6	Liikenteenohjaussuunnitelma ja pienet liikennejärjestelyt	35
<b>11</b>	<b>Väyläviraston / ELY-keskuksen yhteishankkeisiin liittyvä suunnittelu</b>	<b>35</b>
<b>12</b>	<b>Vuorovaikutus suunnittelussa</b>	<b>36</b>
<b>13</b>	<b>Rakentamisen valmistelu ja rakentaminen</b>	<b>37</b>
	<b>Liitteet</b>	<b>38</b>
	<b>Liite 1. Keskeiset käsitteet</b>	<b>39</b>
	<b>Liite 2. Joukkoliikenteen linjastosuunnittelu (HSL)</b>	<b>44</b>
	<b>Liite 3. Taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävä hanke, päätöksentekokaavio</b>	<b>45</b>
	<b>Liite 4. Katu-, puisto- tai muu yleisen alueen suunnitelma kaavoituksen yhteydessä, päätöksentekokaavio</b>	<b>46</b>
	<b>Liite 5. Katu-, puisto- tai muu yleisen alueen suunnitelma, ei kaavamuutosta, päätöksentekokaavio</b>	<b>47</b>
	<b>Liite 6. Merkitykseltään vähäiset yksittäiset liikennejärjestelyt, päätöksentekokaavio</b>	<b>48</b>
	<b>Liite 7. Esimerkki keskeisten vaikutusten ja tunnuslukujen seurannasta</b>	<b>49</b>

# Tausta

Tämä asiakirja korvaa kaupunginhallituksen 21.5.2018 (§ 364) hyväksymän katu-, liikenneväylä-, rata- ja puistohankkeiden käsittelyohjeet liikennehankkeita koskevan sisällön osalta. Puistohankkeiden käsittelystä on ohjeistettu 1.10.2024 voimaan tulleissa Helsingin kaupungin investointiohjeissa.

Uudet liikennehankkeiden käsittelyohjeet poikkeavat edellisistä ohjeista erityisesti taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävien liikennehankkeiden käsittelyn ja päätöksenteon osalta. Uudistuneiden ohjeiden myötä otetaan käyttöön kaksivaiheinen päätöksentekomenettely kaupunkikonsernin merkittävimmissä liikennehankkeissa. Kaksivaiheisen päätöksentekomenettelyn tavoitteena on parantaa hankkeiden valmistelua ja toteuttamista koskevien päätösten tietopohjaa ja läpinäkyvyyttä erityisesti toteutettavien hankkeiden laajuuden, kokonaiskustannusten ja keskeisten vaikutusten näkökulmasta.

Uudessa ohjeessa on lisäksi kirjattu periaatteet vuonna 2022 Helsingin kaupungin liikenneliikelaitoksesta (HKL) yhtiötetyn Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n hankkeiden käsittelyyn kaupungin päätöksenteossa. Yhtiön hankkeita koskeva käsittely ja päätöksenteko perustuu kaupunginhallituksen 2.5.2022 (§ 333) hyväksymään kaupungin ja yhtiön väliseen yhteistyösopimukseen. Yhtiön investointisuunnitelmia ja hankkeisiin liittyviä linjaustarpeita käsitellään sekä em. sopimuksen perusteella asetetussa kaupungin ja yhtiön välisessä yhteistyöryhmässä että tarvittaessa liikennehankkeiden ohjausryhmässä.

Kaupunki on toteuttanut ja aloittanut viime vuosina useita merkittäviä liikennejärjestelmään ja liikenneinfrastruktuuriin liittyviä kehitys- ja rakennushankkeita. Kaupungin investointi- ja käyttötalouden kannalta useita merkittäviä hankkeita on suunnitteilla myös tuleville vuosille. Tästä syystä myös uudistetussa ohjeessa on keskitytty aiempaa enemmän erityisesti kaupunkikonsernin taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävien liikennehankkeiden käsittelyyn. Muita osioita, ja ohjetta yleisesti on pyritty aiemmasta versiosta tiivistämään. Käsittelyohjeita täydentävät ja syventävät muun muassa kaupunkiympäristön toimialan yleissuunnitteluohje (2021) ja hankesuunnitteluohje (2022).

Uudistetussa ohjeessa vähäisempiä päivityksiä on tehty muun muassa kappaleeseen 9 Hankearviointi, jossa kuvataan taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävien liikennehankkeiden yhteydessä tehtävää taloudellisten vaikutusten arviointia.

# 1 Johdanto

Ohjeessa kuvataan erilaisiin katu-, tie- ja raidehankkeisiin liittyvät suunnitteluvaiheet ja hallintosäännössä määritellyt suunnitelmien hyväksymisen toimivaltarajat sekä määritellään eri vaiheissa tehtävää kustannusohjausta ja hankkeen taloudellisten vaikutusten arviointia. Lisäksi ohjeessa on kuvattu kaupungin liikennehankkeisiin liittyvät vastuutahot sekä eri tahojen yhteistoimintaa hankkeiden valmistelussa, suunnittelussa ja ohjaamisessa sekä kaupungin talousarvioon liittyvän investointiohjelman valmistelussa.

Ohjeessa keskitytään erityisesti taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävien hankkeiden käsittelyyn. Taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävällä liikennehankkeella tarkoitetaan kaupunkikonsernin hanketta, joka on taloudellisen arvonsa, pitkän keston, liikenteellisten vaikutustensa, kaupunkikuvallisen merkityksensä tai jonkin muun syyn takia kaupungin kannalta poikkeuksellinen ja strategisesti merkittävä.

Kaupungin strategisessa suunnittelussa, tai viimeistään hankkeen suunnittelun alkuvaiheessa, tehdään asiantuntija-arvio hankkeen merkittävyydestä. Tämä tarkoittaa, että kaupunkiympäristön toimiala ja kaupunginkanslia, yhdessä asianosaisten sidosryhmien kanssa, arvioivat onko muodostumassa oleva hanke tavanomainen vai taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävä.

Kadut rakennetaan asemakaavan pohjalta laadittavan katusuunnitelman ja siihen perustuvan rakennussuunnitelman perusteella. Mikäli suunnittelualueeseen sisältyy muita rakenteita, kuten puistoja, taitorakenteita (sillat, tukimuurit) tai raitiotie, laaditaan tarkempia suunnitelmia niiden toteuttamiseksi. Katuverkon ja muiden yleisten alueiden rakentamisen taloudellisuutta arvioidaan osana kaavoituksen yhteydessä tehtävää aluekohtaista teknistaloudellista arviointia.

Taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävistä liikennehankkeista laaditaan yleissuunnitelma ja hankesuunnitelma, sekä niihin sisältyvä hankearviointi ja riskiarvio. Näiden suunnitelmien tarkoituksena on tuottaa tietoa hankkeiden vaikuttavuudesta, toteuttamiskelpoisuudesta ja kannattavuudesta kaupungin päätöksentekoa, investointien ohjelmointia ja maankäytön suunnittelua varten.

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

Kaupungin taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävissä liikennehankkeissa Väyläviraston ja Liikenne- ja viestintäviraston ohjeiden mukainen yhteiskuntataloudellinen arviointi muodostaa osan hankearviointia. Kaupunkiseuduille sijoittuvilla laajoilla liikennehankkeilla on kuitenkin vaikutuksia, joita yhteiskuntataloudellisessa hyöty-kustannusanalyysissä ei huomioida. Tästä syystä kaupungin taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävissä liikennehankkeissa laaditaan laajempi hankearviointi liikennejärjestelmän ja maankäytön kehittämisen sekä kaupungin talouteen vaikuttavien menojen ja tulojen näkökulmasta.

# 2 Ohjeen tarkoitus, soveltaminen ja vastuutahot

## 2.1 Ohjeen tarkoitus

Liikennehankkeiden käsittelyohjeen tarkoituksena on parantaa katu-, tie- ja raidehankkeiden ohjausta kaupungin talousarvio- ja taloussuunnitelmaprosessissa sekä luoda järjestelmällinen päätöksentekoprosessi näille hankkeille. Ohje keskittyy erityisesti taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävien hankkeiden käsittelyyn.

Ohjeen tavoitteena on varmistaa, että liikennehankkeet käsitellään hyvän hallintotavan mukaisesti, ja että hankkeiden vaikutukset ja investointitarpeet arvioidaan ja niihin varaudutaan riittävästi. Liikennehankkeiden käsittelyn keskeisenä tavoitteena on tuottaa tietoa siitä, millaisiin investointi- ja käyttötalouden määrärahatarpeisiin kaupunki tulevana vuosina sitoutuu.

## 2.2 Ohjeen soveltaminen

Liikennehankkeiden käsittelyohjeet koskevat kaupunkikonsernin pysyviä katu-, tie- ja raidehankkeita. Ohjeessa on määritelty hankkeisiin liittyvät suunnitteluvaiheet, suunnitelmien käsittelytapa ja suunnitelmien toimivaltarajat. Lisäksi ohjeessa kuvataan hankkeiden kustannusohjausta ja taloudellisten vaikutusten arviointia eri suunnitteluvaiheessa.

Hankkeiden suunnittelun ja päätöksenteon yhteydessä otetaan huomioon taloudellisten vaikutusten lisäksi kaupunkikehitykselliset vaikutukset, vaikutukset kaupungin strategisten tavoitteiden saavuttamiseen sekä ilmasto-, ympäristö- ja muut vaikutukset, joiden kuvaaminen ei kuitenkaan kuulu tämän ohjeen piiriin.

Helsingin ja Helsingin seudun elinkeinoelämän kannalta merkittävässä hankkeissa tehdään myös elinkeino-osaston ohjeistuksen mukainen yritysvaikutusten arviointi (Yrva). Laajoissa, seudullista liikennejärjestelmää ja sen kehittämistä koskevissa hankkeissa tulee arvioida myös liikennehankkeen laajempia alue- ja kaupunkitaloudellisia vaikutuksia.

Kaupunkiympäristön toimialalla (Kymp) on käytössä tätä ohjetta täydentäviä ja tarkentavia suunnittelu- ja menettelytapaohjeita kuten [yleissuunnitteluohje](#) (2021), [hankesuunnitteluohje](#) (2022) sekä katu- ja puistosuunnitelmien laadinnassa noudatettava Yhteinen kunnallistekninen työmaa -yhteistoimintasopimus (2017). Ohjeiden noudattamisjärjestys on seuraava:

1. Liikennehankkeiden käsittelyohje
2. Yleissuunnitteluohje ja hankesuunnitteluohje

Kaikkien ohjeiden soveltamisessa on noudatettava lainsäädännön vaatimuksia sekä kaupungin hallinto- ja toimintasääntöjä. Liikennehankkeiden käsittelyohjetta tulee noudattaa hankkeiden yleissuunnitelma- ja hankesuunnitelmavaiheissa, mikäli eri ohjeiden välillä on ristiriitaisuuksia. Tässä ohjeessa esitetyt päätösprosessikaaviot ovat yleispiirteisiä. Niissä ei ole esitetty kaikkia hankkeisiin liittyviä sidosryhmiä ja tapauskohtaisia erityispiirteitä. Ohjeen keskeiset käsitteet on selitetty liitteessä 1.

Ohje ei koske tilahankkeita, joiden suunnitteluprosessi ja toimivaltarajat määritellään [tilahankkeiden käsittelyohjeissa](#). Ohje ei myöskään koske puistoalueita, muita yleisiä alueita tai liikuntapaikkoja ja -alueita, joiden käsittelystä ohjeistetaan 1.10.2024 voimaan tulleissa Helsingin kaupungin [investointiohjeissa](#).

## 2.3 Vastuutahot

Ohje on laadittu yhteistyössä kaupunginkanslian, kaupunkiympäristön toimialan, liikenneliikelaitoksen (HKL), Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n (KLOy) sekä Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) kanssa. Ohjeen sisällöstä ja päivittämisestä vastaa kaupunginkanslian talous- ja suunnitteluosasto yhteistyössä kaupunkiympäristön toimialan maankäyttö- ja kaupunkirakenne -palvelukokonaisuuden kanssa.

Ohjeeseen liittyy seuraavia toimijoita:

Kaupunkiympäristön toimialan maankäyttö ja kaupunkirakenne (Maka) -palvelukokonaisuuteen kuuluva liikenne- ja katusuunnittelu (Like) vastaa liikenne- ja katusuunnittelusta, liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyvien tehtävien koordinoinnista sekä yleisten alueiden investointien ohjelmoinnista. Maankäytön yleissuunnittelu (Myle) ja asemakaavoitus (Aska) vastaavat kaavoituksesta, maankäytön suunnittelusta, vaikutusten arvioinneista ja teknistaloudellisista tarkasteluista.

Kaupunkiympäristön toimialan rakennukset ja yleiset alueet (Rya) -palvelukokonaisuus vastaa katu- ja puisto-omaisuuden hallinnasta. Yleiset alueet palvelu (Yla) vastaa yleisten alueiden omaisuudenhallinnasta, vesiluvista, massakoordinaatiosta, rakennuttamisesta ja ylläpidosta. Kaupunkiympäristön toimialaan kuuluva liikenneliikelaitos (HKL) vastaa metroomiin liittyvästä infrastruktuurista. Kaupunkiliikenne Oy (KLOy) vastaa muun joukkoliikenneinfrastruktuurin rakentamisesta ja kunnossapidosta Helsingissä.

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

Helsingin Satama Oy (Satama) johtaa ja kehittää kaupungin satamatoimintaa ja osallistuu sataman toimintaan liittyvien kaupungin liikennehankkeiden suunnitteluun yhteistyössä kaupungin palvelualojen, HKL:n ja Kaupunkiliikenne Oy:n kanssa.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) vastaa seudun joukkoliikenteen ja liikennejärjestelmän suunnittelusta. HSL suunnittelee joukkoliikenteen reitit, hankkii joukkoliikennepalvelut ja vastaa matkustajaviestinnästä ja lipunmyynnistä. HSL laatii Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen strategisen suunnitelman (MAL-suunnitelma). Väyläviraston yhteishankkeissa suunnittelu ja rakentaminen tehdään yhteistyössä Väyläviraston ja ELY-keskuksen kanssa.

### *Liikennehankkeiden ohjausryhmä (Liikenne-HOR)*

Liikennehankkeiden ohjausryhmän tehtävänä on vahvistaa eri tahojen yhteistyötä erityisesti taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävien liikennehankkeiden valmistelussa, suunnittelussa ja ohjauksessa sekä kaupungin talousarvioon liittyvän investointiohjelman valmistelussa.

Ryhmässä käsitellään eri suunnitteluvaiheissa olevia strategisesti merkittävimpiä liikennehankkeita. Hankkeiden seurannalla vahvistetaan kokonaiskuvan muodostamista käynnissä olevista ja tulevaisuudessa suunniteltavista uusista liikennehankkeista sekä niiden vaikutuksista kaupungin investointitarpeisiin ja käyttötalouteen.

Ryhmässä sovitaan tarvittaessa katu-, tie- ja raidehankkeiden talousarviovalmisteluun liittyen yhteinen näkemys lauta- tai johtokunnalle, kaupunginhallitukselle ja kaupunginvaltuustolle esitettävästä hankkeiden toteuttamisjärjestyksestä.

Liikennehankkeiden ohjausryhmä osaltaan valvoo tämän ohjeen noudattamista ja hyvän hallintotavan toteutumista liikennehankkeiden käsittelyssä. Ryhmän koollekutsujana toimii kaupunginkanslia.

# 3 Hankkeen tarpeen muodostuminen

Helsingin kaupungin ja seudun strategisessa suunnittelussa tunnistetaan mm. maankäyttöön, väestöön, palvelurakenteeseen ja liikkumistottumuksiin liittyviä muutoksia. Merkittävimpien liikennehankkeiden tarve tunnistetaan yleensä koko kaupunkia koskevan strategisen suunnittelun yhteydessä. Pienemmät hankkeet muodostuvat yleensä tarkemman suunnittelun, kuten asemakaavoituksen yhteydessä.

Jotta kaupungin kasvu-, asuntotuotanto-, ilmasto- ja muut keskeiset tavoitteet voidaan saavuttaa mahdollisimman tehokkaasti, tulee kaupungin strategisessa suunnittelussa tutkia ja vertailla vaihtoehtoisia mm. yleiskaavassa ja MAL-suunnitelmassa esitettyjä kehityssuuntia ja -mahdollisuuksia. Kaupunkikehittämisen ja uudisrakentamisen tulee perustua ensisijaisesti olemassa olevaan liikenne- ja palveluverkkoon.

Erityistä huomiota tulee kiinnittää eri hankkeiden ja hankevaihtoehtojen edellyttämien investointien vaikuttavuuden, kustannustehokkuuden ja kaupungin strategisten tavoitteiden toteutumisen arviointiin. Ensisijaisena tavoitteena on ratkaista kaupungin toiminnalliset tarpeet ilman uusia, suuria investointeja.

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

- kaupungin strategiasta ja sen tavoitteista
- yleiskaavasta ja yleiskaavan toteuttamisohjelmasta
- AM-ohjelmasta (Helsingin kaupungin asumisen ja siihen liittyvän maankäytön toteutusohjelma)
- seudun MAL (maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma) -prosessista
- sopimuksista valtion ja muiden tahojen kanssa
- osayleis- ja asemakaavoista
- HSL:n linjastosuunnitelmista
- erilaisista selvityksistä, toimenpideohjelmista, aloitteista, toiminnallisista tarpeista kuten kunto- ja käytettävyyssarvioista sekä kaupungin tytäryhtiöiden tai ns. kolmansien osapuolien tarpeista jne.

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

Strategian lisäksi kaupungin eri organisaatioissa on käytössä toimintaa ohjaavia kehittämis- ja toimenpideohjelmaa, joiden tavoitteita ja linjauksia organisaatiot edistävät (esim. Helsingin liikkumisen kehittämisohjelma ja Hiilineutraali Helsinki -toimenpideohjelma).

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

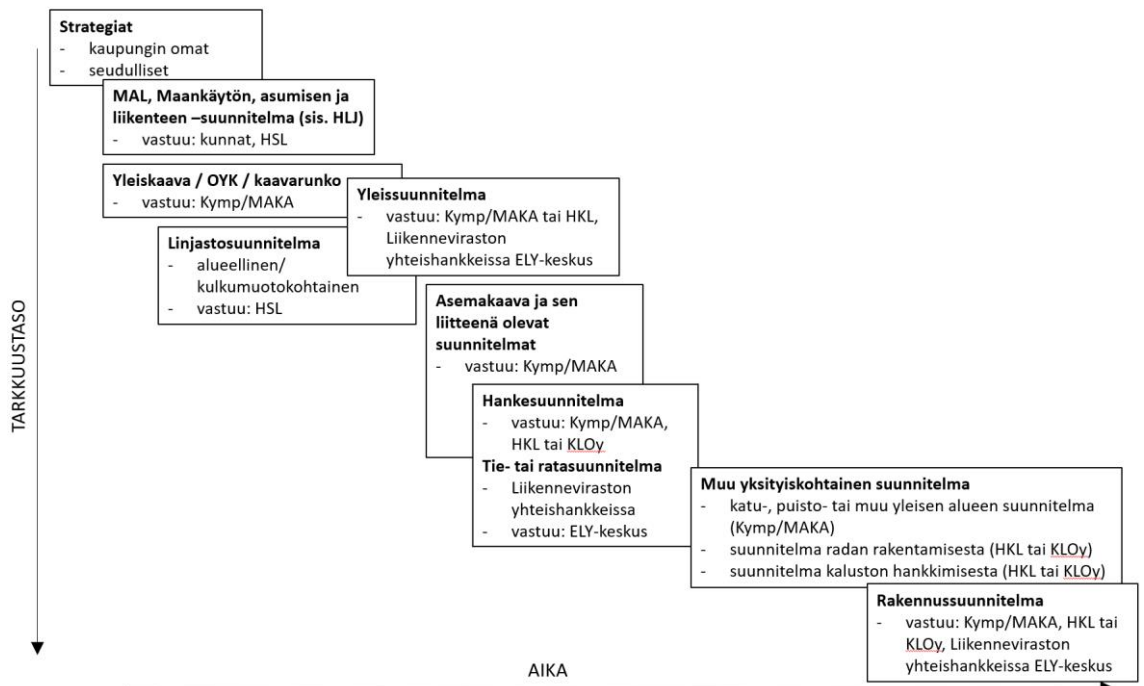


- valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus (MAL-sopimus),
- maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma (MAL-suunnitelma),
  - sisältäen Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman,
- Uudenmaan maakuntakaava.

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

Katu-, tie- ja raidehankkeet kytkeytyvät asumisen ja siihen liittyvän maankäytön toteutusohjelmaan (AM-ohjelma) sekä yleiskaavan toteuttamisohjelmaan. Ohjelmat laaditaan valtuustokausittain. AM-ohjelma ohjaa Helsingissä asumisen pitkäjänteistä suunnittelua ja täsmentää Helsingin kaupungin osalta MAL-sopimusta. Yleiskaavan toteuttamisohjelma aikatauluttaa alueiden käytön ja kaupunkirakenteen suunnittelua suhteessa kaupungin eri tavoitteisiin ja toimintaympäristön muutoksiin.

Hankkeiden tarve voi syntyä myös HSL:n vastuulla olevan joukkoliikenteen linjastosuunnittelun yhteydessä. Joukkoliikenteen linjastosuunnittelua kuvataan liitteessä 2. Suunnittelukokonaisuutta kuvataan yleispiirteisesti kuvassa 1, jossa esitetään eri suunnittelutasojen ja suunnitelmien asema toisiinsa nähden sekä ajallisesti että suunnitelman tarkkuustason perusteella. Suunnitelmia ja niihin liittyviä strategioita ja kaavoja laaditaan osittain samanaikaisesti.



Kuva 1. Liikennehankkeisiin liittyvät suunnitteluvaiheet.

# 4 Hankkeiden käsittely talousarvioprosessissa

## 4.1 Talousarvio ja taloussuunnitelma

Kaupungin vuosittaisen talousarvion laadinnan lähtökohtana on kaupunkistrategia ja siinä asetetut tavoitteet. Kaupunginhallitus hyväksyy kesällä talousarvioehdotuksen raamin sekä talousarvio- ja taloussuunnitelmaehdotuksen laatimisohteet. Kun laatimisohteet on hyväksytty, toimialat ja kaupunginkanslia valmistelevat talousarvioehdotuksen seuraavalle kalenterivuodelle ja taloussuunnitelman kolmelle seuraavalle kalenterivuodelle, joista ensimmäinen vuosi on talousarviovuosi. Samassa yhteydessä toimialat esittävät myös sitovat toiminnalliset tavoitteet. Kaupunginvaltuusto hyväksyy talousarvion ja taloussuunnitelman yleensä marraskuussa. Tämän jälkeen toimialat laativat palveluiden tulosbudjetit, joissa määrärahojen käyttö tulevana vuonna arvioidaan tarkemmin.

Talousarvion määrärahojen ja tavoitteiden toteutumista seurataan neljännesvuosittain kaupunginkanslian talous- ja suunnitteluosaston ilmoittaman aikataulun mukaan. Tilinpäätöksessä arvioidaan edellisen vuoden taloudellista ja toiminnallista tulosta myös investointien osalta.

## 4.2 10-vuotinen investointiohjelma

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

Ohjelma pohjautuu:

- toimialojen kaupunkistrategian ja erilaisten kehittämissuunnitelmien pohjalta tekemiin ehdotuksiin
- toimialojen ja kanslian yhteisesti valmistelemiin ja priorisoimiin investointihankkeisiin
- uusien alueiden tarpeisiin
- kaupunkiympäristön toimialan, HKL:n ja Kaupunkiliikenne Oy:n priorisoimiin olemassa olevien infrarakenteiden peruskorjaustarpeisiin.

Investointien ohjelmoinnilla pyritään ajoittamaan suuret hankkeet kaupungin tavoitteiden ja taloudellisten mahdollisuuksien mukaan. Toimialojen tulee vuosittain valmistella osana talousarvioehdotusta 10-vuotinen suunnitelma investoinneista. Myös kaupungin liikelaitokset ja Kaupunkiliikenne Oy tekevät 10-vuotisen investointisuunnitelman.

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

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

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

### **4.3 Liikennehankkeiden talousarvioprosessi**

Vuosittainen talousarvioprosessi käynnistyy vuodenvaihteessa, hyväksytyyn talousarvion pohjalta tehtyjen hankkeiden muutostarpeiden tarkastelulla. Tässä yhteydessä kiinnitetään huomio erityisesti taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävien liikennehankkeiden ajoitukseen.

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

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

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

Talousarvioraamin valmistelun aikana kanslia arvioi toimialoilta saatujen tietojen pohjalta kokonaisuutena sekä liikenne- että muihin infra- ja tilahankkeisiin osoitettavien määrärahojen suuruuden ja laskee esiin tulleiden muutostarpeiden vaikutukset kaupungin käyttötalouteen. Samalla arvioidaan kaupungin antaman lainavaltuuden suuruutta sekä kaupungin velkaantumiseen ym. liittyvää lainakokonaisuutta.

Kaupunkiympäristön toimiala ja HKL, yhteistyössä Kaupunkiliikenne Oy:n kanssa, laativat investointien talousarvioehdotuksen yhteisesti liikennehankkeiden ohjausryhmässä sovittujen suuntaviivojen mukaisesti, ottaen huomioon mm. MAL-prosessin yhteydessä sovitut ajoitukset ja linjaukset. Hankkeet asetetaan tärkeysjärjestykseen mm. kannattavuuden, vaikuttavuuden ja strategisten tavoitteiden perusteella. Lisäksi huomioidaan hankkeiden toteutettavuuden (suunnitteluvalmius, ajoitus suhteessa muihin hankkeisiin ym.) vaikutukset toteutusaikatauluun, annettu käyttötalouden raami ja kaupungin lainavaltuus.

# 5 Hankkeiden luokittelu ja suunnitteluvaiheet

## 5.1 Hankkeiden luokittelu

Hankkeet voidaan luokitella sisällön ja suunnittelun laajuuden perusteella seuraavasti:

1. Taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävä liikennehanke
2. Tavanomainen liikennehanke
  - 2.1. Vireillä olevaan kaavaan liittyvä
  - 2.2. Ilman kaavamuutosta etenevä
3. Merkitykseltään vähäinen yksittäinen liikennejärjestely
4. Väyläviraston / ELY-keskuksen yhteishanke

Taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävällä hankkeella tarkoitetaan kaupunkikonsernin hanketta, joka on taloudellisen arvonsa, pitkän keston, liikenteellisten vaikutustensa, kaupunkikuvallisen merkityksensä tai jonkin muun syyn takia kaupungin kannalta poikkeuksellinen ja strategisesti merkittävä.

Kaupungin strategisessa suunnittelussa, tai viimeistään hankkeen suunnittelun alkuvaiheessa, kyseistä hanketta valmistelevat viranhaltijat (kaupunkiympäristön toimiala, kaupunginkanslia ja muut asianosaiset sidosryhmät) arvioivat onko muodostumassa oleva hanke tavanomainen vai taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävä. Liikennehankkeen taloudellinen tai periaatteellinen merkittävyys vahvistetaan liikennehankkeiden ohjausryhmässä (Liikenne-HOR). Taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävien hankkeiden suunnittelu- ja päätöksentekoprosessi esitetään tarkemmin luvussa 8.

Tavanomaisissa liikennehankkeissa käytetään asemakaavan pohjalta laadittua katusuunnitelmaa. Tietyihin hankkeisiin voi liittyä myös rakennuslupaa vaativia töitä. Tarvittaessa suunnitelmia laaditaan myös puistoista, yleisistä alueista, taitorakenteista, liikennejärjestelyistä tai HKL:n ja Kaupunkiliikenne Oy:n toimintaan liittyvistä rakenteista, kuten raitioteistä. Vireillä olevaan kaavaan liittyvä suunnitteluprosessi ja päätöksentekomenettely kuvataan tarkemmin luvussa 10 ja ohjeen liitteenä 4 olevassa kaaviossa. Ilman kaavamuutosta etenevän suunnitelman suunnitteluprosessi ja päätöksentekomenettely kuvataan ohjeen liitteenä 5 olevassa kaaviossa.

Kaupungin roolia Väyläviraston / ELY-keskuksen yhteishankkeisiin liittyvässä suunnittelussa kuvataan luvussa 11.

## 5.2 Hankkeiden suunnitteluvaiheet

Jokaisen hankkeen alussa tehdään alustavia tarkasteluja, joiden tarkoituksena on tuottaa riittävät lähtötiedot varsinaista suunnittelua varten. Alustavien tarkastelujen yhteydessä arvioidaan myös hankkeen merkittävyys edellisessä kappaleessa kuvatun mukaisesti.

Jatkosuunnitteluvaiheiden tarve ja sisältö vaihtelevat hankkeiden koon ja merkittävyyden mukaan. Hankkeen merkittävyydellä on vaikutusta sekä suunnitteluprosessin vaiheistukseen (taulukko 1) että päätösmenttelyyn (kuva 3).

Taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävien hankkeiden ja ilman kaavamuutosta etenevien katusuunnitelmien osalta voidaan jo hankkeen merkittävyyden arvioinnin yhteydessä todeta

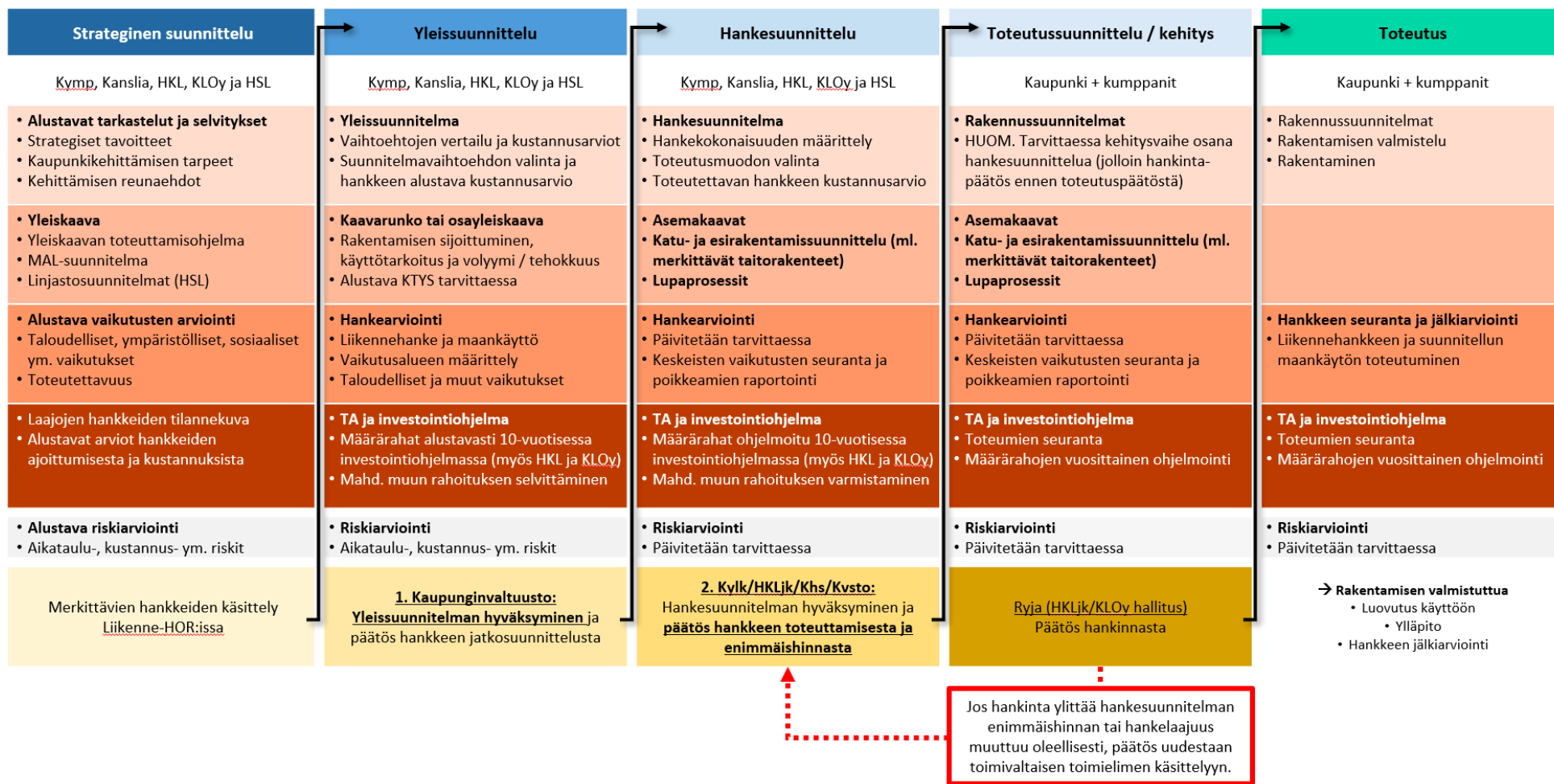
tarve erillisten suunnitteluperiaatteiden hyväksynnälle. Suunnitteluperiaatteiden hyväksyntä voi tulla kysymykseen esimerkiksi silloin, kun hanke on alueellisesti, kaupunkirakenteellisesti tai taloudellisilta tai muilta vaikutuksiltaan laajakantoinen, muulla tavoin poikkeuksellinen taikka jos siihen liittyy eri sidosryhmien eriäviä intressejä. Suunnitteluperiaatteiden hyväksynnällä pyritään varmistamaan, että hankkeen keskeisillä linjauksilla on suunnittelutyöhön ryhdyttäessä päättäjien hyväksyntä. Suunnitteluperiaatteiden laadinnasta vastaa Kympp/Maka yhteistyössä kaupunginkanslian ja keskeisten sidosryhmien kanssa.

Taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävässä hankkeissa laaditaan yleissuunnitelma ja yleissuunnitelman toteuttamistapaa sekä hankkeen laajuutta ja rajoituksia tarkentava hankesuunnitelma, jotta päätöksenteon pohjaksi saadaan riittävät tiedot hankkeen laajuudesta, vaikuttavuudesta, toteuttamiskelpoisuudesta ja kannattavuudesta.

Taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävien hankkeiden suunnitteluvaiheet, niiden keskeinen sisältö ja hankkeen eteneminen on kuvattu yleispiirteisesti kuvassa 2. Suunnitteluprosessi on kuvattu tarkemmin kappaleessa 8.

Taulukko 1. Hankkeiden luokittelu ja suunnitteluvaiheet.

<b>Hanke</b>	<b>Suunnitteluvaihe</b>	<b>Alustavat tarkastelut</b>	<b>Suunnitteluperiaatteet</b>	<b>Yleissuunnitelma / yhteishankkeissa aluevaraussuunnitelma</b>	<b>Hankesuunnitelma</b>	<b>Asemakaava, suunnitelma kaavan liitteineistona</b>	<b>Katu-, puisto- tai muun yleisen alueen suunnitelma, taitorakenteiden suunnitelmat</b>	<b>Liikennejärjestelysuunnitelma</b>	<b>Tie- tai ratasuunnitelma</b>	<b>Rakennussuunnitelma</b>
Taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävä liikennehanke	X	Tarvittaessa	X	X	X	X	X			X
Tavanomainen liikennehanke										
Vireillä olevaan kaavaan liittyvä	X					X	X			X
Ilman kaavamuutosta etenevä	X	Tarvittaessa			Tarvittaessa		X			X
Merkitykseltään vähäinen yksittäinen liikennejärjestely	X							X		X
Väyläviraston / ELY-keskuksen yhteishanke	Tarvittaessa	Tarvittaessa	Tarvittaessa	Tarvittaessa	Tarvittaessa	Tarvittaessa	Tarvittaessa		Tarvittaessa	X



Kuva 2. Ohjeellinen kuvaus taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävän liikennehankkeen suunnitteluvaiheista, hankkeen etenemisestä ja päätöksenteosta.

HUOM. IPT-hankkeissa, kuten allianssimallissa voi joissain tapauksissa olla tarkoituksenmukaista suorittaa hankinta ja käynnistää kehitysvaihe ennen päätöstä hankkeen toteuttamisesta ja enimmäishinnasta. Tällöin esitys ja päätös toteutusmuodosta sekä hankinnasta voidaan tehdä yleissuunnitelman hyväksymispäätöksen yhteydessä (Kvsto) tai hankesuunnittelun kuluessa erillisellä päätöksellä kulloinkin voimassa olevien hankintaa koskevien toimivaltuuksien mukaisesti. Näissä tapauksissa allianssin kehitysvaihe on osa hankesuunnittelua, ja valmis hankesuunnitelma tuodaan hyväksyttäväksi joko kehitysvaiheen aikana tai sen lopuksi. Hyväksymispäätöksen yhteydessä kaupunginvaltuusto, kaupunginhallitus, kaupunkiympäristölautakunta tai liikenneliikelaitoksen johtokunta päättää hankkeen toteuttamisesta ja sen enimmäishinnasta.

# 6 Suunnitelmien hyväksynnän toimivaltarajat

Suunnitelman hyväksyntätaho riippuu sen arvonlisäverottomasta kustannusarviosta kuvassa 3 esitetyn mukaisesti.

Suunnitelma	Hyväksyjä			
	Alle 1 M€	Alle 5 M€	5-10 M€	Yli 10 M€
Alv. 0 %				
<b>Yleissuunnitelma<sup>1</sup></b>	Kvsto <sup>2</sup>			
<b>Hankesuunnitelma</b>	Kylk/HKLjk <sup>3</sup>		Khs	Kvsto
<b>Tie-/ratasuunnitelma</b>	Kymp/Like laatii yhteistyössä Väyläviraston (ELY-keskus) kanssa, Khs antaa lausunnon			
<b>Toteutus- / yhteistyösopimus<sup>4</sup></b>	Kylk/Maankäyttöjohtaja <sup>5</sup>		Khs	Kvsto
<b>Katu-, puisto- tai muu yleisen alueen suunnitelma</b>	Kylk (Maankäyttöjohtaja hyväksyy taloudellisesti tai periaatteellisesti vähäiset suunnitelmat)			

<sup>1</sup> Taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävien hankkeiden yleissuunnitelmat hyväksyy Kvsto. Tavanomaisten hankkeiden mahdolliset yleissuunnitelmat rinnastetaan hallintosäännössä mainittuun hankesuunnitelmaan.

<sup>2</sup> Khs antaa lausunnon Väyläviraston yhteishankkeissa laadituista yleissuunnitelmista.

<sup>3</sup> HKL:n alle miljoonan euron hankesuunnitelmat hyväksyy liikelaitoksen toimitusjohtaja.

<sup>4</sup> Toteutus-/yhteistyösopimus rinnastetaan hallintosäännössä mainittuun hankesuunnitelmaan.

<sup>5</sup> Sovelletaan kulloinkin voimassa olevia hankintavaltuuksia.

Kuva 3. Suunnitelmien hyväksymisrajat.

Kaupunkikonsernin taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävässä liikennehankkeissa, niiden kustannusarviosta riippumatta, sovelletaan kaupungin kaksivaiheista päätöksentekomenettelyä. Taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävien hankkeiden päätöksenteko on esitetty kuvassa 2 ja tarkemmin kappaleessa 8. Taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävien liikennehankkeiden yleissuunnitelmat hyväksytään hallintosäännön mukaisesti kaupunginvaltuustossa (Kvsto).

Kaupunginvaltuusto päättää myös kaupungin hankkeita koskevista hankesuunnitelmista, kun hankkeen kustannusarvio ylittää 10 miljoonaa euroa. Kustannusarvioltaan 5–10 miljoonan euron hankkeita koskevat hankesuunnitelmat hyväksytään kaupunginhallituksessa (Khs). Kaupunginhallitus on vahvistanut kaupunkiympäristölautakunnalle (Kylk) ja liikenneliikelaitoksen johtokunnalle (HKLjk) toimivallan päättää kustannusarvioltaan enintään 5 miljoonaa euroa olevien suunnitelmien hyväksymisestä.

Kaupungin tavanomaisesta liikennehankkeesta laaditaan tarvittaessa hankesuunnitelma (tai joissain tapauksissa mahdollisesti yleissuunnitelma-niminen, hankesuunnitelmaan rinnastettava suunnitelma). Tavanomaisen hankkeen hankesuunnitelma, tai hankesuunnitelmaan rinnastettava suunnitelma, hyväksytään hankkeen kustannusarvion perusteella kuvassa 3 esitettyjen toimivaltarajojen mukaisesti.

Liikennehankkeiden yleissuunnitelmat laatii Kymp (ja joissain tapauksissa HKL). HKL ja Kaupunkiliikenne Oy laativat omaan toimintaansa kuuluvien investointien hankesuunnitelmat. Näitä ovat mm. raitiotie- ja metrohankkeet. Muiden liikennehankkeiden hankesuunnitelmat laatii Kymp. Hankkeita ja suunnitelmia ei voi jakaa osiin, sillä tarkoituksella, että näin voitaisiin poiketa hankkeiden käsittelyä ja suunnitelmien hyväksymistä koskevista toimivaltarajoista.



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

Tie- ja ratasuunnitelman mukaisesta toteutuksesta ja kustannusjaosta laaditaan kaupungin ja valtion kesken toteutussopimus. Toteutussopimuksen hyväksyntä rinnastetaan hallintosäännössä mainittuun hankesuunnitelmaan ja viedään kuvassa 3 esitetyn mukaisesti, kustannusarvion perusteella, asianmukaisen toimielimen hyväksyttäväksi.

Hankkeiden mahdolliset suunnitteluperiaatteet hyväksytään hankkeen luonteesta riippuen kaupunginvaltuustossa, kaupunginhallituksessa, kaupunkiympäristölautakunnassa tai liikenneliikelaitoksen johtokunnassa.

Katu-, puisto- tai muun yleisen alueen suunnitelmien hyväksyntää koskeva toimivalta on hallintosäännössä osoitettu Kylk:lle. Hallintosäännön mukaan maankäyttöjohtaja hyväksyy merkitykseltään vähäiset katu- ja puistosuunnitelmat.

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

## 6.1 Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n hankkeiden käsittely

Kaupunkiliikenne Oy:n investointihankkeiden käsittelyä on kuvattu tarkemmin kaupungin ja yhtiön välisessä yhteistyösopimuksessa (Khs 2.5.2022). Yhteistyösopimuksen mukaisesti yhtiö laatii vuosittain toimintaansa koskevat 10-vuotiset uudis- ja korjausinvestointiohjelmat. Kaupungin ja yhtiön välinen yhteistyöryhmä käsittelee investointiohjelmat ja laatii niistä esitykset kaupungin talousarviovalmistelun pohjaksi.

Kaupungin ja yhtiön väliseen palvelukorvaussopimukseen sisältyviä yhtiön investointeja koskeva päätöksenteko tapahtuu erillisinä päätösinä kaupungin toimivaltarajojen mukaisesti (kuva 3) tai osana kaupungin talousarvioprosessia. Erillistä hankekohtaista kaupungin päätöksentekoa vaativat yhtiön hankkeet ovat yleensä osa kaupunkiympäristön toimialan laajempaa liikenne- tai kaupunkikehityshanketta, ja niistä on jo aiemmin laadittu yleissuunnitelma kaupunkiympäristön toimialalla.

Kaupunkiliikenne Oy:n hankkeet voidaan jakaa kaupungin päätöksenteon näkökulmasta kahteen luokkaan:

### 1. Erillistä hankekohtaista päätöksentekoa vaativat hankkeet

- Taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävät hankkeet, joiden suunnitelmat käsitellään tämän ohjeen sekä kaupungin toimivaltarajojen mukaisesti. Näitä ovat esimerkiksi:
  - **Merkittävät uudisinvestoinnit**, jotka luovat uutta joukkoliikenneinfraomaisuutta
  - Olemassa olevaan joukkoliikenneinfraan kohdistuvat **merkittävät korjausinvestoinnit**, jotka merkittävästi muuttavat joukkoliikenneinfran toiminnallisuutta ja/tai palvelutasoa (esim. hybriditerminaalihankkeet).
- Kustannusarvioltaan yli viiden (5) miljoonan euron uudisinvestoinnit, joiden suunnitelmat käsitellään kaupungin toimivaltarajojen mukaisesti.

## 2. Osana kaupungin talousarviota päätettävät hankkeet

- Kustannusarvioltaan alle viiden (5) miljoonan euron uudisinvestoinnit
- Muut kuin taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävät korjausinvestoinnit

Kaupungin talousarviossa esitetään kymmenvuotinen suunnitelma molempien hankeryhmien osalta sekä niiden vaikutus palvelukorvausmaksun kehitykseen taloussuunnitelmakaudella ja arvio tulevalle kymmenvuotiskaudelle.

Yhtiön omat investoinnit, kuten kalustoinvestoinnit, tuotannollisten laitteiden investoinnit ja liiketilainvestoinnit, eivät vaikuta kaupungin yhtiölle palvelukorvaussopimuksen perusteella maksamaan korvaukseen, ja niiden osalta yhtiö hoitaa itsenäisesti päätöksentekoa ja rahoitusta. Yhtiö kuitenkin toimittaa kaupungille tiedot myös omista investoinneistaan osana kaupungin talousarvion valmistelua.

Edellä esitetyn lisäksi voi olla tapauksia, joissa Kaupunkiliikenne Oy:n tulee erikseen hankkia kaupungin kanta. Tällöin sovelletaan kulloinkin voimassa olevaa konserniohjetta.

Kaupunkiliikenne Oy:n investointien lainatakauspäätökset käsittelee kaupunginvaltuusto.

# 7 Hankkeiden kustannusohjaus

## 7.1 Kustannusohjaus eri vaiheissa

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

Taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävässä hankkeissa arvioidaan hankkeen kokonaistaloudellisuutta luvussa 9 kuvatun hankearvioinnin avulla. Hankearviointia tehdään jo alustavien tarkastelujen aikana ja sitä täydennetään ja tarkennetaan yleis- ja hankesuunnitteluvaiheissa. Eri vaihtoehtojen kannattavuuden, vaikuttavuuden ja toteutettavuuden arvioinnilla voidaan tunnistaa toteuttamiskelpoisimmat vaihtoehdot jatkosuunnittelua varten.

Yleissuunnitelmavaiheessa laaditaan alustavat kustannusarviot kaikille tarkasteltaville yleissuunnitelmavaihtoehdoille. Kustannusarviot perustuvat hankkeen sisällön perusteella laadittuun, lähtökohtaisesti hankeosatasoiseen, kustannuslaskentaan.

Joukkoliikennehankkeiden kustannusarvioinnin yhteydessä selvitetään hankkeen vaikutukset myös HSL:n operointi- ja infrakustannusten sekä lipputulojen, lipun hintojen ja kuntaosuuksien kehitykseen.

Yleissuunnitelmavaiheen kustannusarvion perusteella selvitetään hankkeen toteutusedellytykset kaupungin, HKL:n ja Kaupunkiliikenne Oy:n 10-vuotisissa investointiohjelmissa ja tarvittaessa todetaan rahoituksellisten edellytysten vaikutus toteutusaikatauluun. Viimeistään

yleissuunnitelmavaiheessa selvitetään myös hankkeeseen liittyvät muut mahdolliset rahoituslähteet, kuten valtion, muiden kuntien tai EU:n rahoitus.

Taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävässä hankkeissa päätös hankkeen toteuttamisesta ja enimmäishinnasta (hanke- tai investointipäätös) tehdään vasta hankesuunnitelman pohjalta, kun toteutettavan hankkeen laajuutta, laatutasoa ja kustannuksia koskevat tiedot ovat riittävät. Yleissuunnitelmavaiheen alustava kustannusarvio toimii hankesuunnittelua ohjaavana, hankekokonaisuuden ohjeellisena, kustannusarviona. Hankkeen projektinjohto vastaa hankesuunnittelusta ja kustannusohjauksesta siten, että yleissuunnitelmavaiheessa asetettua kustannusarvioita ei ylitetä ilman perusteltua syytä.

Viimeistään hankesuunnitelmavaiheen lopussa asetetaan toteutettavan hankkeen kokonaiskustannusarvio, joka muodostuu hankkeen sisällön perusteella laadittavasta hankeosa- ja/tai rakennusosalaskennasta. Kokonaiskustannusarvio päätetään jatkosuunnittelua ja toteutusta ohjaavaksi enimmäishinnaksi hankesuunnitelman hyväksymisen yhteydessä. Enimmäishintapäätöksen yhteydessä varmistetaan hankkeen toteutusedellytykset kaupungin, HKL:n ja Kaupunkiliikenne Oy:n 10-vuotisessa investointiohjelmassa ja tarvittaessa todetaan rahoituksellisten edellytysten vaikutus toteutusaikatauluun.

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

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

## **7.2 Hankkeen kustannusarvion laadinta**

Kustannusarvio laaditaan hankkeen jokaisessa suunnitteluvaiheessa siten, että kaikki laskelmat ja niissä käytetyt lähtötiedot dokumentoidaan, perustellaan ja tallennetaan mahdollista myöhempää tarkastelua varten.

Jo suunnittelun alkuvaiheessa pyritään kustannusarvioiden laadinnassa ottamaan huomioon kaikki kustannustekijät ja varautumaan mahdollisiin epävarmuuksiin, riskeihin sekä suunnitelma- ja kustannusmuutoksiin. Tavoitteena on asteittain tarkentuvan kustannusarvion laatiminen, jolloin kustannusten riskiarvio pienenee suunnitelmien tarkentuessa. Taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävässä hankkeissa suunnitteluun kiinnitetään kustannussuunnittelijaresurssi viimeistään yleissuunnitteluvaiheessa.

Laadittavia kustannusarvioita verrataan aikaisemmissa tarkasteluissa ja suunnitelmissa määritettyihin kustannusarvioihin ja mahdolliset poikkeamat eritellään. Kustannusarvio tulee laatia vakiintuneita laskentamenetelmiä (esim. hankeosa- ja rakennusosalaskenta) käyttäen. Taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävässä hankkeissa kustannusarvion laadinnan yhteydessä selvitetään myös hanketta vastaavan 2–3 kotimaisen tai ulkomaisen referenssikohteen toteutuneet kokonaiskustannukset. Referenssitieto selvitetään yleissuunnittelu- tai viimeistään hankesuunnitteluvaiheessa, ja sitä hyödynnetään arvioitaessa hankkeen laajuutta ja sisältöä suhteessa arvioituihin kustannuksiin.

Taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävien hankkeiden suunnitelmia hyväksyttäessä tulee esittää hankkeen investointikustannukset kokonaisuudessaan sisältäen infran lisäksi myös mahdolliset tuotantoinvestoinnit (laitteet, kalusto, varikko). Infran osalta kustannusarvion tulee

käsittää liikenneinvestoinnin (perushanke) lisäksi myös muut hankekokonaisuuteen sisältyvät kaupunkiympäristön kehittämis- ja edellytysinvestoinnit kuten teknisen huollon verkostojen ja yleisten alueiden rakentaminen sekä tonttien esirakentaminen (liittyvät hankkeet). Liittyvät hankkeet määritellään kattavasti hankesuunnitteluvaiheessa. Yleissuunnitteluvaiheessa liittyvät hankkeet kartoitetaan alustavasti. Lisäksi eritellään hankkeen käyttötalousvaikutukset, eli mm. hankkeesta aiheutuvat ylläpito- ja liikennöintikustannukset. Käyttötalousvaikutusten arviointia kuvataan yksityiskohtaisemmin luvussa 9.

Kustannusarvioita kulloinkin esitettäessä on mainittava ne kustannuserät, jotka eivät sisälly tai joita ei ole voitu arvioida kyseisessä suunnitteluvaiheessa. Eri suunnitelmavaiheissa laadittavat kustannusarviot tulee sitoa indeksiin. Suunnitelmien hyväksymispäätöksiä valmisteltaessa ja tehtäessä hankkeen dokumentaatiosta ilmenee selvästi, mihin indeksiin hankkeen kulloinenkin kustannusarvio on sidottu. Myös suunnitteluvaiheiden väliset erot ja poikkeamat kustannusarvioissa eritellään ja perustellaan.

## 8 Taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävä liikennehanke

Taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävällä hankkeella tarkoitetaan tässä ohjeessa kaupunkikonsernin liikennehanketta, joka on taloudellisen arvonsa, pitkän keston, liikenteellisten vaikutustensa, kaupunkikuvallisen merkityksensä tai jonkin muun syyn takia kaupungin kannalta poikkeuksellinen ja strategisesti merkittävä.

Taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävästä hankkeesta voi olla kysymys esimerkiksi silloin, kun:

- hankesuunnitelman hyväksymistä edeltävät suunnitteluvaiheen kustannukset on arvioitu erittäin korkeiksi,
- hankkeen kustannuslaskentaan liittyy suuria epävarmuuksia sen laajuuden tai poikkeuksellisuuden vuoksi,
- hankkeeseen liittyy merkittävää alueellista maankäytön kehittämistä, tai silloin kun
- hankkeella on merkittäviä vaikutuksia joukkoliikenteen järjestämisen kustannuksiin tai muita merkittäviä käyttötalousvaikutuksia.

Kaupunkiympäristön toimiala ja kaupunginkanslia, yhteistyössä tarvittavien sidosryhmien (kuten HKL, Kaupunkiliikenne Oy ja HSL) kanssa, arvioivat hankkeen muodostumisvaiheessa, onko kyseessä tavanomainen vai taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävä hanke.

Liikennehankkeiden ohjausryhmä (Liikenne-HOR) vahvistaa liikennehankkeen taloudellisen tai periaatteellisen merkittävyyden. Viime kädessä linjauksen siitä, onko hanke sillä tavalla merkittävä, että siinä tarvitaan kaksivaiheista päätöksentekoa, tekee kansliapäällikkö kuultuaan edellä mainittuja toimijoita.

Taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävässä liikennehankkeissa sovelletaan kaksivaiheista päätöksentekomenettelyä. Ensimmäisessä vaiheessa kaupunginvaltuusto hyväksyy hankkeen yleissuunnitelman ja päättää tarvittaessa hankkeen suunnittelun jatkamisesta. Suunnittelun

jatkaminen tarkoittaa, että hankkeesta vastaava taho voi aloittaa hankesuunnitelman laatimisen. Harkinnanvaraisesti ja tarvittaessa hankesuunnittelun valmistelu voidaan kuitenkin käynnistää yleissuunnittelun tai yleissuunnitelman päätöksenteon aikana, jotta suunnitteluun ei synny katkosta. Toisessa vaiheessa, kuvassa 3 esitettyjen toimivaltarajojen mukaisesti, kaupunginvaltuusto, kaupunginhallitus, kaupunkiympäristölautakunta tai liikenneliikelaitoksen johtokunta tekee hankesuunnitelman ja toteutettavan hankkeen kokonaiskustannusarvion perusteella päätöksen hankkeen toteuttamisesta ja sen enimmäishinnasta (hanke- tai investointipäätös).

Taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävien hankkeiden suunnittelu- ja päätöksentekoprosessi on kuvattu tarkemmin seuraavissa kappaleissa ja esitetty periaatetasolla kuvassa 2 sekä ohjeen liitteessä 3.

## 8.1 Alustavat tarkastelut

Kun hankkeen tarve on tunnistettu luvussa 3 kuvatun mukaisesti, Kympp/Like käynnistää, tarvittaessa yhteistyössä kaupunginkanslian, HKL:n, Kaupunkiliikenne Oy:n, HSL:n ja muiden sidosryhmien kanssa alustavat tarkastelut, joiden tavoitteena on riittävien lähtötietojen tuottaminen varsinaisen suunnittelun aloittamiseksi. Ensisijaisena tavoitteena on ratkaista kaupungin toiminnalliset tarpeet ilman uusia, suuria investointeja.

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

Alustavien tarkastelujen aikana tehdään asiantuntija-arvio liikennehankkeen merkittävyydestä ja sen sisältämästä kaupunkikehittämispotentiaalista, hankkeen keskeisistä vaikutuksista, hankkeistukseen liittyvistä kysymyksistä (projektiorganisaatio, suunnittelun eteneminen, hankkeeseen liittyvät vastuut ja riskit, mahdolliset toteutusmuodot jne.) sekä päätöksentekoprosessista luvussa 5 kuvatun mukaisesti. Hankkeen merkittävyyden arvioinnin yhteydessä voidaan myös luvussa 5 kuvatun mukaisesti todeta tarve suunnitteluperiaatteiden hyväksynnälle.

Jo alustavien tarkastelujen aikana pyritään tunnistamaan ja arvioimaan kaikki olennaiset kustannuksiin vaikuttavat tekijät siten, että saadaan käsitys sekä hankkeen kokonaiskustannuksista että eri osapuolten investointeihin tarvittavista määrärahoista. Tämä tarkoittaa investointikustannusten ohella myös käyttötalouden vaikutusten (kaupunki, HKL, Kaupunkiliikenne Oy ja HSL) karkeaa tunnistamista ja arviointia.

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

## 8.2 Yleissuunnitelma

### *Yleissuunnitelman tarkoitus*

Taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävässä liikennehankkeissa laaditaan ennen hankesuunnitelmaa ja osa-aluekohtaista katusuunnittelua yleissuunnitelma.

Yleissuunnitteluvaiheen tarkoituksena on esittää hankkeen toteuttamiseen liittyvät liikenteen (ja tarvittaessa maankäytön) suunnitteluratkaisut siten, että saadaan muodostettua arvio hankkeen tarpeellisuudesta, toteutusedellytyksistä, laajuudesta, kokonaiskustannuksista ja keskeisistä vaikutuksista. Jos hankkeeseen liittyy merkittävää maankäytön kehittämistä, tulee kaupunkiympäristön kehittämisedellytysten, suunnitteluratkaisujen ja niiden kustannusten

arvioimiseksi laatia hankkeen yleissuunnitelman yhteydessä myös kaavarunkotasoinen maankäyttötarkastelu.

Yleissuunnitelman laadintaa ja sisältöä on kuvattu tarkemmin kaupunkiympäristön toimialan Yleissuunnitteluohteessa (24.3.2021).

#### *Yleissuunnitelman sisältö*

Yleissuunnitelman lähtötietoina toimivat alustavien tarkastelujen aikana tehdyt hankkeen vaikutuksia koskevat selvitykset ja inventoinnit, alustavat vaihtoehdot hankkeen toteuttamiseksi sekä vaihtoehtojen alustavat kustannusarviot. Nämä selvitykset tarkistetaan ja tarkennetaan yleissuunnitelmavaiheen alussa jatkosuunnittelun lähtökohdiksi.

Kaupungin liikennehankkeissa yleissuunnitelman sisältö perustuu maantielain (§19) ja ratalain (§12) mukaisiin maantien ja radan yleissuunnitelman sisältövaatimuksiin. Yleissuunnitelmavaiheessa tehdään tarvittavat vertailut liikenteen yhteystarpeen / kapasiteettiongelman tms. vaihtoehtoisista ratkaisuista. Vaihtoehtovertailuissa huomioidaan sekä kaupunkikehityksellinen, liikenteellinen että taloudellinen näkökulma. Vaihtoehtoista laaditaan hankearviointi, jolla arvioidaan niiden vaikuttavuutta, toteuttamiskelpoisuutta ja kannattavuutta. Hankearviointia on kuvattu tarkemmin luvussa 9.

Merkittävää maankäytön kehittämistä sisältävissä liikennehankkeissa laaditaan viimeistään yleissuunnitelman yhteydessä myös suunnitelma ja arvio liikennehankkeen vaikutusalueen maankäytön kehittämistarpeista ja -tavoitteista sekä näihin liittyvistä kustannuksista ja muista keskeisistä vaikutuksista (esim. kaavarunko ja sen vaikutusten arviointi). Liikennehankkeen ensisijainen vaikutusalue määritellään viimeistään yleissuunnitteluvaiheessa. Esimerkiksi pikaraitiotiehankkeissa vaikutusalueena on käytetty yleisesti 800 metrin vyöhykettä ratalinjasta tai pysäkeistä.

Tarvittaessa yleissuunnitelman hyväksymisesityksen kanssa samaan aikaan voidaan valmistella esitys hankkeen toteutusmuodosta. Tämä koskee lähinnä IPT-hankkeita (integroitu projektitoimitus), kuten allianssimallia, joissa hankinta ja hankkeen kehitysvaiheen käynnistäminen on tarkoituksenmukaista tehdä ennen päätöstä hankkeen toteuttamisesta ja enimmäishinnasta (ks. kuva 2 ja kappale 8.4).

Mahdollisen toteutusmuotoesityksen valmistelusta vastaa Kymp, HKL tai erikseen nimetty projektiorganisaatio ja siitä päätetään hankkeen toteuttamista varten perustetussa johto-/ohjausryhmässä.

#### *Päästövaikutusten arviointi*

Merkittävien, kaksivaiheista päätöksentekoa vaativien liikennehankkeiden päästövaikutukset arvioidaan tarkoituksenmukaisella ja suunnitteluvaiheeseen sopivalla tavalla sekä yleissuunnitelma- että hankesuunnitelmavaiheessa. Samalla arvioidaan aina parhaat kullakin suunnitteluhetkellä käytössä olevat keinot vähentää hankkeesta suoraan syntyviä päästöjä.

#### *Kustannusohjaus ja vastuutaho*

Yleissuunnitteluvaiheessa hankkeeseen nimitään kustannusasiantuntija (esim. Kymp/Myle/Tek tai riittävän pätevyyden omaava ulkopuolinen asiantuntija), joka ohjaa ja arvioi hankkeen suunnitteluratkaisujen (liikenne ja maankäyttö) valintaa ja vaikutuksia investoinnin suuruuteen ja toimintamenoihin.

Yleissuunnitelman alustavan kustannusarvioinnin tulee käsittää liikenneinvestoinnin (perushanke) lisäksi myös muut suunniteltuun hankekokonaisuuteen sisältyvät kaupunkiympäristön kehittämis- ja edellytysinvestoinnit kuten teknisen huollon verkostojen ja yleisten alueiden rakentaminen sekä tonttien esirakentaminen, eli ns. liittyvät hankkeet. Liittyviä hankkeita on käsitelty tarkemmin kappaleessa 8.3. Kustannusarvion pohjaksi ja osaksi

yleissuunnitelmaa on tarkoituksenmukaista laatia määräluettelo / seloste kaikista yleissuunnitelman sisältämistä hankeosista. Hankeosaluetteloa päivitetään tarpeen mukaan eri suunnitteluvaiheissa, ja se toimii eri vaiheissa tehtävän kustannusarvioinnin perustana.

Yleissuunnitteluvaiheen eri vaihtoehtojen kustannusarvioita verrataan aiemmissa tarkasteluissa määritettyihin alustaviin kustannusarvioihin ja mahdolliset poikkeamat eritellään. Kaikille yleissuunnitelmavaihtoehtoilta määritellään kustannusarvot.

Yleissuunnittelussa arvioidaan alustavasti myös hankkeen toteuttamiseen ja käyttöönottoon tarvittavien infra- ja tuotantoinvestointien aiheuttamien pääoma-, hallinto- ja ylläpitokulujen sekä operointi- ja yleiskulujen vaikutuksia kaupungin ja HSL:n käyttötalouteen (ks. luku 9.4).

Liikennehankkeiden yleissuunnittelusta vastaa Kympp/Like ja joissain tapauksissa HKL. Yleissuunnitelma laaditaan tiiviissä yhteistyössä Kympp/Kamun, HKL:n, Kaupunkiliikenne Oy:n, HSL:n ja Kanslia/Tason kanssa.

#### *Riskiarvio*

Osana yleissuunnitelmaa laaditaan riskiarvio, jota päivitetään suunnittelun edetessä.

Riskiarviossa selvitetään hankkeen tavoitteiden saavuttamista uhkaavat tekijät ja niiden varalle laaditut varasuunnitelmat sekä kustannus- ja aikatauluriskit.

Riskiarvion laatii yleissuunnitelman laatimisesta vastaava taho. Riskien arvioinnissa noudatetaan ohjetta sisäisestä valvonnasta ja riskienhallinnasta Helsingin kaupunkikonsernissa.

Suunnittelusta vastaavilla ja hankkeita toteuttavilla organisaatioilla on lisäksi omat riskienhallintaa koskevat tarkentavat ohjeistukset, joita sovelletaan hankkeiden suunnittelussa ja toteutuksessa.

#### *Yleissuunnitelman hyväksyminen*

Taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävässä liikennehankkeissa sovelletaan aina kaupungin kaksivaiheista päätöksentekomenettelyä. Tämä tarkoittaa, että taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävät yleissuunnitelmat, niiden kustannusarviosta riippumatta, hyväksytään kaupunginvaltuustossa.

On tärkeä huomata, että kaksivaiheista päätöksentekoa sovellettaessa yleissuunnitelman perusteella ei tehdä päätöstä hankkeen toteuttamisesta tai sen enimmäishinnasta. Yleissuunnitelman hyväksymisen yhteydessä voidaan tarvittaessa tehdä päätös hankesuunnittelun käynnistämisestä, esimerkiksi niissä tapauksissa, joissa hankesuunnitelman laadinnasta vastaa Kaupunkiliikenne Oy. Tällöin yleissuunnitelmaa koskeva päätös saatetaan tulkita valmisteluksi eikä se siten olisi muutoksenhakukelpoinen. Muutoksenhakukelpoisuus tulee kuitenkin aina harkita erikseen.

Yleissuunnittelun hyväksymisen yhteydessä valitaan yksi tutkituista vaihtoehtoista jatkosuunnittelun pohjaksi sekä asetetaan hankkeelle yleissuunnitelmaratkaisun alustava kustannusarvio, joka ohjaa suunnittelua seuraavissa suunnitteluvaiheissa.

Yleissuunnitelman hyväksymispäätökseen liittyvässä kaupunginkanslian valmistelussa pyydetään tarvittaessa lausunnot muilta asiaan liittyviltä lauta- ja johtokunnilta sekä muilta tarvittavilta tahoilta.

## 8.3 Hankesuunnitelma

### *Hankesuunnitelman tarkoitus*

Jos hankkeen suunnittelua päätetään jatkaa yleissuunnitteluvaiheen jälkeen, tulee kaikista taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävistä liikennehankkeista laatia hankesuunnitelma. Hankesuunnitelman tarkoitus on täydentää ja tarkentaa yleissuunnitelmavaiheessa valitun ratkaisun suunnitelmia siten, että toteutettavan hankkeen laajuudesta, toteuttamistavasta (ml. toteutusmuoto) sekä toteuttamiskelpoisuudesta ja kannattavuudesta saadaan riittävän tarkat tiedot, jotta päätös hankkeen toteuttamisesta voidaan tehdä.

Hankesuunnitteluvaiheen keskeinen tavoite ja tehtävä on toteutettavan hankelaajuuden mahdollisimman tarkka määrittely. **Hanke** koostuu **perushankkeesta** (liikennehanke, esimerkiksi pikaraitiotie) sekä siihen **liittyvistä hankkeista**.

**Perushankkeella** tarkoitetaan suunniteltua ja hankkeessa toteutettavaksi rajattua uutta tai peruskorjattavaa liikenneyhteyttä ja sen edellyttämää välitöntä infrastruktuuria, kuten katualueita, taitorakenteita, pysäkkejä tai terminaaleja. Näiden suunnittelusta ja toteutuksesta vastaa joko Kymp/Like, HKL tai Kaupunkiliikenne Oy.

**Liittyvät hankkeet** ovat muita kaupunkiympäristön edellytys- ja kehittämisinvestointeja, jotka **perushankkeen toteuttamisen yhteydessä sen vaikutusalueella on samanaikaisesti tehtävä**. Liittyviä hankkeita voivat olla esimerkiksi teknisen huollon verkostojen ja yleisten alueiden rakentaminen sekä tonttien esirakentaminen. Liittyvien hankkeiden rahoituslähde voi olla eri kuin perushankkeen.

Hanketta koskevien suunnitelmien, hankearvioinnin ja muun päätöksentekoon vietävän aineiston tulee sisältää sekä perushanketta että liittyviä hankkeita koskevat suunnitteluratkaisut, kustannusarviot ja vaikutusten arvioinnit.

Hankemäärittelyn yhteydessä tulee tunnistaa myös mahdolliset **rinnakkaishankkeet**. Rinnakkaishankkeilla tarkoitetaan hankkeita, joilla ei ole välitöntä riippuvuutta varsinaiseen hankkeeseen, mutta niillä voi olla sama tai osittain sama toteutusaikataulu tai maantieteellinen toteutusalue. Rinnakkaishankkeella voi näin ollen olla vaikutuksia varsinaiseen hankkeeseen, mutta niillä on oma, varsinaisesta hankkeesta erillinen hallintonsa ja rahoituksensa.

Hankesuunnittelua sekä hankesuunnitelman laadintaa ja sisältöä on kuvattu tarkemmin kaupunkiympäristön toimialan Hankesuunnitteluohjeessa (Kaupunkiympäristön aineistoja 2022:11).

### *Hankesuunnitelman sisältö*

Hankesuunnitelmassa määritellään mm. hankkeen organisointi, toteutettava hankelaajuus ja toteutuksen mahdollinen vaiheistus, määritellään hankkeelle sopivin toteutusmalli, laaditaan toteutukselle aikataulu ja varmistetaan hankkeen rahoitukselliset edellytykset. Viimeistään hankesuunnitteluvaiheessa on tärkeää yhdistää sekä suunnittelijoiden (Kymp/Maka) että rakennuttajien (Kymp/Rya) osaaminen hankkeen toteuttamiseksi. Asemakaavatyötä ja siihen liittyvää suunnittelua tehdään usein samanaikaisesti hankesuunnitelman laatimisen kanssa. Myös katusuunnittelua on mahdollista tehdä rinnakkain hankesuunnittelun kanssa.

Hankesuunnittelun yhteydessä tarkistetaan ja tarvittaessa päivitetään yleissuunnitelmavaiheessa laadittu hankkeen kokonaiskustannusarvio (vastuu toteuttavalla organisaatiolla) sekä hankearviointi ja muut vaikutusten arvioinnit (vastuu Kymp/Like:lla tai erikseen nimetyllä projektiorganisaatiolla). Mikäli hankesuunnitteluvaiheessa todetaan, että hankkeen toteuttaminen ei ole mahdollista yleissuunnitelman hyväksymisen yhteydessä asetetun kustannusarvion puitteissa, tulee hankearviointi tehdä muuttuneiden suunnitelmien ja



kustannusten mukaisena. Tarvittaessa hankesuunnitteluvaiheessa tehdään myös uusia, yleissuunnitelmaa tarkentavia ja/tai täydentäviä, teknisiä selvityksiä ja suunnitelmia.

Hankesuunnitelmassa tarkennetaan tarvittaessa myös yleissuunnitelmavaiheen arvio hankkeen infra- ja tuotantoinvestointien aiheuttamien pääoma-, hallinto- ja ylläpitokulujen sekä operointi- ja yleiskulujen ja mahdollisten lipputulosten muutosten vaikutuksista kaupungin ja HSL:n käyttötalouteen. Käyttötalousvaikutusten arviointia on kuvattu yksityiskohtaisemmin kohdassa 9.4.

#### *Päästövaikutusten arviointi*

Merkittävien, kaksivaiheista päätöksentekoa vaativien liikennehankkeiden päästövaikutukset arvioidaan tarkoituksenmukaisella ja suunnitteluvaiheeseen sopivalla tavalla sekä yleissuunnitelma- että hankesuunnitelmavaiheessa. Samalla arvioidaan aina parhaat kullakin suunnitteluhetkellä käytössä olevat keinot vähentää hankkeesta suoraan syntyviä päästöjä.

#### *Kustannusohjaus ja vastuutaho*

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

Hankesuunnitelmavaiheessa tarkistetaan ja tarkennetaan hankkeen yleissuunnitteluvaiheessa laadittu alustava kustannusarvio ja hankearviointi (kuvattu luvussa 9). Hankesuunnitteluvaiheen kustannusarviota verrataan yleissuunnitteluvaiheessa tehtyihin kustannusarvioihin ja mahdolliset poikkeamat eritellään.

Viimeistään hankesuunnitelman kustannusarvion yhteydessä selvitetään myös hanketta vastaavan 2–3 kotimaisen tai ulkomaisen referenssikohteen toteutuneet kokonaiskustannukset. Referenssitietoa hyödynnetään arvioitaessa hankkeen laajuutta ja sisältöä suhteessa arvioituihin kustannuksiin.

Hankesuunnittelussa määritetään toteutettavalle hankkeelle enimmäishinta jatkosuunnitteluun ja hankkeen toteuttamiseksi. Rakennussuunnitelmien, hankkeen kilpailutuksen ja rakentamisen aikana projektiorganisaatio vastaa hankkeen suunnittelusta, kustannusohjauksesta ja -seurannasta siten, että asetettu enimmäishinta ei ylitä.

#### *Riskiarvio*

Hankesuunnitteluvaiheessa tarkistetaan ja tarkennetaan myös hankkeen riskiarvio, sisältäen mm. tavoitteiden saavuttamista uhkaavat tekijät ja niiden varalle laaditut varasuunnitelmat sekä kustannus- ja aikatauluriskit.

Riskiarvion laatii hankesuunnitelman laatimisesta vastaava taho. Riskien arvioinnissa noudatetaan ohjetta sisäisestä valvonnasta ja riskienhallinnasta Helsingin kaupunkikonsernissa. Suunnittelusta vastaavilla ja hankkeita toteuttavilla organisaatioilla on lisäksi omat riskienhallintaa koskevat tarkentavat ohjeistukset, joita sovelletaan hankkeiden suunnittelussa ja toteutuksessa.

#### *Hankesuunnitelman hyväksyminen*

Taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävässä liikennehankkeissa sovelletaan aina kaupungin kaksivaiheista päätöksentekoa. Tämä tarkoittaa, että kyseisissä liikennehankkeissa laaditaan valtuuston hyväksymän yleissuunnitelman jälkeen hankesuunnitelma, joka hyväksytään kuvassa 3 esitettyjen toimivaltarajojen mukaisesti joko kaupunginvaltuustossa, kaupunginhallituksessa, kaupunkiympäristölautakunnassa tai liikenneliikelaitoksen (HKL) johtokunnassa.

Hankesuunnitelman hyväksymisen yhteydessä tehdään päätös hankkeen toteuttamisesta ja sen enimmäishinnasta (hanke- tai investointipäätös). Hankkeen toteuttamista ja enimmäishintaa koskeva päätös on muutoksenhakukelpoinen.

Hankesuunnitelman hyväksymisen yhteydessä päätettyä enimmäishintaa ei saa ylittää ilman hyväksyntää siinä toimitelmassa, jonka toimivaltaan tarkistetun enimmäishinnan mukaisen suunnitelman hyväksyntä kuuluu.

Hankesuunnitelman hyväksymisen ja hankkeen toteutuspäätöksen edellytyksenä on hankkeen rahoituksen varmistaminen. Tämä tarkoittaa, että määrärahat hankkeen toteuttamiseksi (sisältäen perushanke ja liittyvät hankkeet) on mahdollista varata hyväksytyn talousarvion 10-vuotisen investointiohjelman puitteissa. Mikäli valtio osallistuu kustannuksiin, tulee määrärahojen olla varattuna myös valtion budjetissa. Valtion rahoitusosuuden varmistamiseksi kaupungin on mahdollista tehdä ehdollinen päätös hankkeen toteuttamisesta ennen valtion rahoituksen varmistumista.

Hankesuunnitelman hyväksymispäätökseen liittyvässä kaupunginkanslian valmistelussa pyydetään tarvittaessa lausunnot muilta asiaan liittyviltä lauta- ja johtokunnilta sekä muilta tarvittavilta tahoilta.

## 8.4 Kehitysvaihe

Kaupunkikonsernin liikennehankkeeseen voi liittyä joko hankesuunnittelun aikana tai sen jälkeen toteutettava ns. kehitysvaihe. Kehitysvaihe on keskeinen osa etenkin IPT-hankkeissa (integroitu projektitoimitus), kuten allianssimallissa. Tyypillisesti allianssimallia käytetään monimutkaisissa ja suurissa hankkeissa.

IPT-hankkeissa hankinta suoritetaan ennen toteutussuunnittelua (ml. rakennussuunnittelu). Hankinta sisältää hankkeen kilpailutuksen ja toteuttajan tai toteuttajien valinnan. Allianssimallin kehitysvaiheessa sopimusosapuolet kehittävät ja innovoivat hankkeen suunnittelu- ja toteutusratkaisuja yhdessä, tilaajan tavoitteiden ja reunaehtojen mukaisesti. Kehitysvaiheen tavoitteena on laatia monimutkaisesta hankkeesta riittävän tarkat tekniset suunnitelmat ja kustannusarviot, jotta päätös hankkeen enimmäishinnasta ja toteuttamisesta voidaan tehdä. Kaupungin taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävässä liikennehankkeissa hankinta suoritetaan ja toteutussuunnittelu tai kehitysvaihe käynnistetään lähtökohtaisesti sen jälkeen, kun kaupunginvaltuusto, kaupunginhallitus, kaupunkiympäristölautakunta tai liikenneliikelaitoksen (HKL) johtokunta on hyväksynyt hankkeen hankesuunnitelman ja tehnyt päätöksen hankkeen toteuttamisesta ja sen enimmäishinnasta (kuva 2).

Joissain tapauksissa voi kuitenkin olla tarkoituksenmukaista suorittaa hankinta ja käynnistää kehitysvaihe ennen päätöstä hankkeen toteuttamisesta ja enimmäishinnasta. Tällöin esitys ja päätös toteutusmuodosta sekä hankinnasta voidaan tehdä joko yleissuunnitelman hyväksymispäätöksen yhteydessä (kaupunginvaltuusto) tai hankesuunnittelun kuluessa erillisellä päätöksellä kulloinkin voimassa olevien toimivaltarajojen mukaisesti. Näissä tapauksissa kehitysvaihe on osa hankesuunnittelua, ja valmis (hankkeen toteutusvaiheen) hankesuunnitelma tuodaan joko kehitysvaiheen aikana tai sen lopuksi hyväksyttäväksi kuvassa 3 esitettyjen toimivaltarajojen mukaisesti asianmukaiseen toimitelimeen. Hankesuunnitelman hyväksymispäätöksen yhteydessä kaupunginvaltuusto, kaupunginhallitus, kaupunkiympäristölautakunta tai liikenneliikelaitoksen johtokunta päättää hankkeen toteuttamisesta ja sen enimmäishinnasta kappaleessa 8.3. kuvatun mukaisesti.

Mahdollisen toteutusmuotoesityksen valmistelusta vastaa Kympp, HKL tai erikseen nimetty projektiorganisaatio ja siitä päätetään hankkeen toteuttamista varten perustetussa johto-/ohjausryhmässä.

## 8.5 Jatkosuunnittelu

Taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävän liikennehankkeen jatkosuunnittelua tehdään kohdissa 10.3–10.8. kuvatun mukaisesti.

Mikäli hankkeesta on hyväksytty hankesuunnitelma toteutus päätöksen (hanke- tai investointipäätös) luonteisena päätöksenä, päätöksen perusteella ja sen sisältämin reunaehdoin hankkeesta laadittavista muista toteuttamissuunnitelmista ei tehdä erillistä valituskelpoista päätöstä. Poikkeuksena on katusuunnitelma, joka sisältää aina lakisääteisen nähtävilläolon ja muistutusoikeuden. Tällöin seuraavissa vaiheissa tehtävät suunnitelmat ovat hankesuunnitelmapäätöksen täytäntöönpanoa ja suunnitelmista päätetään joko Kylk:ssa, HKL:n johtokunnassa tai Kaupunkiliikenne Oy:n hallituksessa.

Taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävässä suunnitelmissa asemakaavoitusta ja siihen liittyvää suunnittelua tehdään usein samanaikaisesti ja yhteistyössä hankkeen yleissuunnittelun ja hankesuunnittelun kanssa.

# 9 Hankearviointi

## 9.1 Yleistä

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

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

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

Kaupunkiraidehankkeissa Traficomin Kaupunkiraideiden hankearviointiohjeen (2023) mukaisesti laadittu hankearviointiraportti tulee toimittaa Traficomille, jos kaupunkiraidehanke tulee nimettynä investointikohteena mukaan MAL-sopimusneuvotteluihin, Liikenne 12 -suunnitteluun tai hankkeelle haetaan valtionavustusta. Hankearviointia on päivitettävä aina silloin, kun tiedot hankkeen kustannuksista tai arvioiduista vaikutuksista muuttuvat merkittävästi.

Myös kaupungin taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävässä liikennehankkeissa Väyläviraston ja Liikenne- ja viestintäviraston (Traficom) ohjeiden mukainen yhteiskuntataloudellinen arviointi muodostaa osan hankearviointia. Kaupunkiseuduille sijoittuvilla joukkoliikennehankkeilla on kunnan kannalta kuitenkin vaikutuksia, jotka eivät näy Väyläviraston ja Traficomin mallin mukaisessa yhteiskuntataloudellisessa arvioinnissa ja hyöty-

kustannusanalyyseissä. Tämän vuoksi kaupungin taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävässä liikennehankkeissa valtion mallin mukaista hyöty-kustannuslaskentaa täydennetään ns. kuntataloudellisten vaikutusten arvioinnilla, jonka tarkoituksena on hankkeiden arviointi erityisesti kaupungille koituvien kustannusten ja hyötyjen näkökulmasta.

Seuraavassa kuvataan yksityiskohtaisemmin taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittäviin liikennehankkeisiin liittyvää hankearviointia. Liitteessä 7 on esitetty esimerkki hankkeiden keskeisten vaikutusten ja tunnuslukujen yhteenvedosta, seurannasta ja raportoinnista hankkeen eri suunnitteluvaiheissa.

## **9.2 Taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävien liikennehankkeiden hankearviointi**

Hankearviointia tehdään taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävässä liikennehankkeissa alustavien tarkastelujen aikana sekä yleis- ja hankesuunnitteluvaiheessa. Eri vaihtoehtojen vaikuttavuuden ja toteutettavuuden arvioinnilla voidaan tunnistaa toteuttamiskelpoisimmat vaihtoehdot jatkosuunnittelua varten. Myös hankkeiden alustavia hyötyjä ja kustannuksia arvioidaan.

Hankkeiden toteuttamisen arvioinnissa on syytä tarkastella vaikutuksia useista eri näkökulmista kuten kustannusten, koko liikennejärjestelmän toimintavarmuuden, elinkeinotoiminnan toimivuuden, hankkeen yhteiskuntataloudellisen lisäarvon, työllisyysvaikutusten ja ilmasto- ja ympäristövaikutusten kannalta. Hankkeiden vaikutukset päästöihin pyritään hallitsemaan riittävän ajoissa. Myös muiden mainittujen näkökulmien arviointi riittävän ajoissa on tärkeää, jotta halutut vaikutukset voidaan saavuttaa.

Hankkeen alussa tehtävien alustavien tarkastelujen aikana hankkeelle suunnitellaan toteuttamiskelpoinen vertailuvaihtoehto. Alustavien tarkastelujen yhteydessä eri vaihtoehtojen kustannustehokkuutta arvioidaan karkealla tasolla tehtävällä vaikuttavuuden arvioinnilla. Tällöin on olennaista se, kuinka hyvin hanke ratkaisee todetut ongelmat, ja ovatko hankkeen alustavasti arvioidut hyödyt sellaisessa suhteessa kustannuksiin, että jatkosuunnittelu on perusteltua. Kustannusten arviointi ja mahdollinen kannattavuuslaskelma tehdään karkealla tarkkuudella. Arvioinnin tuloksia käytetään etenkin jatkosuunnittelusta päätettäessä.

Yleissuunnitteluvaiheessa hankkeesta on käytössä riittävästi tietoa tarkempien liikenteellisten, taloudellisten ja ympäristövaikutusten arviointia varten. Tällöin voidaan varmistaa myös ratkaisujen taloudellinen ja ympäristöllinen toteuttamiskelpoisuus. Yleissuunnittelu ja hankearviointi tulee tehdä rinnakkain, jolloin ne tukevat toisiaan mahdollisimman hyvin. Yleissuunnittelussa esillä olevien vaihtoehtojen vertailuun tarvitaan sekä vaikuttavuuden arviointia että kannattavuuslaskelmaa. Vaikuttavuuden arvioinnin merkitys korostuu vaihtoehtojen vertailussa. Vaihtoehtojen toteutettavuuden eroja tulee myös arvioida. (Väyläviraston ohjeita 37/2020)

Hankkeen toteutuksen yksityiskohtaista suunnittelua tehdään hankesuunnitelmassa ja hankkeen mahdollisessa kehitysvaiheessa, jolloin hankearviointia tarvittaessa päivitetään tarkentuneilla ja mahdollisilla uusilla tiedoilla. Myöhemmissä suunnitelmavaiheissa ei enää tehdä varsinaista hankearviointia.

### 9.3 Yhteiskuntataloudellinen arviointi, hyöty-kustannusanalyysi

Yhteiskuntataloudellinen arviointi tehdään kaupunkiraidehankkeissa Traficomin ”Kaupunkiraiteiden hankearviointiohjeen (Traficomin julkaisuja 20/2023) mukaisesti. Muissa liikenneväylä hankkeissa arviointi tehdään Väyläviraston ”Liikenneväylien hankearvioinnin yleisohjeen” (Väyläviraston ohjeita 36/2020) ja sitä tarkentavien tie-, rata- ja vesiväylähankkeiden (Väyläviraston ohjeita 37-39/2020) erillisohjeiden mukaisesti. Ohjeissa kuvatus hankearvioinnin avulla selvitetään liikenneväyläinvestoinnin yhteiskuntataloudellista kannattavuutta sekä vaikuttavuutta ja toteutettavuutta.

Yleissuunnitelmavaiheen arvioinnista vastaa Kympp/Like ja se laaditaan tiiviissä yhteistyössä HKL:n, Kaupunkiliikenne Oy:n, HSL:n sekä Kanslia/Tason kanssa. Hankesuunnitteluvaiheessa arvioinnista vastaa toteuttava organisaatio tai Kympp/Like.

Väyläviraston ja Traficomin ohjeiden mukaan kannattavuutta mitataan hankearvioinnin piiriin kuuluvissa hankkeissa kannattavuuslaskelmalla, jossa noudatetaan yhteiskuntataloudellisen hyöty-kustannusanalyysin periaatteita. Tällöin hankkeen hyödyiksi laskettavia kustannussäästöjä ja haitoiksi laskettavia kustannuslisä verrataan hankkeen toteuttamisen edellyttämiin investointikustannuksiin.

Hankearvioinnin vertailu tehdään käyttöönottovuoden mukaisessa tilanteessa, jossa lähtökohtana on uusin seudullinen maankäyttö- ja liikennejärjestelmäsuunnitelma (MAL-suunnitelma) sekä sen liikenne-ennuste ja maankäyttö, joka tarkistetaan kaupungin asuntoennusteiden mukaiseksi vastaamaan hankkeen käyttöönottovuotta. Perustarkastelussa ei ole mukana sellaisia liikenteen kysyntään vaikuttavia tekijöitä, joista ei ole poliittista päätöstä (esim. liikenteen verot ja muut maksut).

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

Yhteiskuntataloudellisen kannattavuuslaskelman sisältö ja rakenne tulee tarkistaa kulloinkin voimassa olevasta valtion ohjeistuksesta. Laskenta sisältää yleensä seuraavat osiot:

- investointikustannukset,
- infrastruktuurin kunnossapitokustannukset,
- rakentamisen aikaiset haitat,
- välilliset investoinnit,
- kuluttajan ylijäämän muutos (käyttäjähäydyt),
- ulkoiset kustannukset (ml. ympäristövaikutukset),
- turvallisuusvaikutukset,
- vaikutus julkistalouteen,
- investoinnin jäännösarvo.

## 9.4 Kuntataloudellinen arviointi, kokonaistaloudellisuustarkastelut

Kuntataloudellisten vaikutusten arvioinnilla laajennetaan taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävien liikennehankkeiden vaikutusten arviointia kaupungille kohdistuvien kustannusten ja hyötyjen näkökulmasta.

Kuntataloudellisen vaikutustenarvioinnin tulokset tulee huomioida hankkeen kokonaiskustannusarviota laadittaessa ja ne tulee sisällyttää päätöksentekoon vietäviin suunnitelmiin, selvityksiin ja arviointeihin. Hankkeen sovitus kaupungin, HKL:n ja Kaupunkiliikenne Oy:n 10-vuotisiin investiointiohjelmiin tulee tehdä sekä liikennehanke (perushanke) että siihen liittyvät muut kaupunkiympäristön edellytys- ja kehittämisinvestoinnit (ns. liittyvät hankkeet) huomioiden.

Kuntataloudellisten vaikutusten arvioinnissa keskitytään vaikutuksiin liikennehankkeen ensisijaisella vaikutusalueella. Vaikutusalue tulee määritellä viimeistään hankkeen yleissuunnitelmavaiheessa. Esimerkiksi pikaraitiotiehankeissa vaikutusalueena on yleisesti käytetty 800 metrin etäisyyttä ratalinjasta tai pysäkeistä. Jos liikennehankkeen vaikutusalueelle on laadittu, tai hankkeen aikana laaditaan, kaavarunko tai muu maankäytön aluevaraus suunnitelma, tulee sitä lähtökohtaisesti hyödyntää kuntataloudellisen arvioinnin lähtötietona. Maankäytön suunnitelmaa täydentämään voi hankkeen laajuus ja merkittävyys huomioiden olla tarpeen laatia myös alustava kunnallistekninen yleissuunnitelma tai vastaava.

Kuntataloudellisten vaikutusten arvioinnissa otetaan huomioon mm. seuraavat asiat:

- vaikutukset asuin- ja muuhun rakentamiseen (sijoittuminen, tehokkuus, tyyppi ja ajoittuminen),
- kaikki kaupunkikehittämisen edellyttämät investoinnit (ml. esi-, infra- ja palvelurakentaminen),
- vaikutukset kaupungin maasta saamiin tuloihin (ml. tontinluovutustulot ja maankäyttökorvaukset),
- vaikutukset käyttötalouteen (ml. verotulot, ylläpitokustannukset ja toimintamenot).

Eri hankkeiden arviointeja tehtäessä tulee varmistaa, että tietyn hankkeen synnyttämä tai mahdollistama uusi maankäyttö huomioidaan vain sen hankkeen vaikutuksena ja hyötynä. Esimerkiksi tietyn alueen uutta asuinrakentamista ei voida laskea kahden eri hankkeen vaikutukseksi tai hyödyksi, ellei toinen hanke lisää tai aikaista rakentamista verrattuna vain yhden hankkeen rakentamiseen.

Kuntataloudellinen vaikutustenarviointi laaditaan taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävän liikennehankkeen yleissuunnitelmavaiheessa. Arvioinnista vastaa Kymp/Maka. Arviointi laaditaan tiiviissä yhteistyössä Kanslia/Tason sekä muiden keskeisten sidosryhmien kanssa. Kuntataloudellinen arviointi muodostaa osan hankkeen vaikutustenarviointia, ja sitä päivitetään ja tarkennetaan tarvittaessa hankkeen hankesuunnittelu- ja kehitysvaiheessa. Kuntataloudellisten vaikutusten arvioinnin tarkemmasta sisällöstä ja laajuudesta sovitaan hankekohtaisesti.

### *Vaikutukset kaupungin käyttötalouteen*

Liikennehankkeiden taloudellisuuden arvioinnissa tulee infrastruktuuriin tehtävien investointien lisäksi huomioida myös hankkeiden ylläpitokustannusten ja mahdollisten tuotantoinvestointien vaikutukset kaupungin käyttötalouteen.

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

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

#### *Joukkoliikenteen järjestämisen ja kehittämisen kustannukset*

Joukkoliikenteen järjestämisestä ja kehittämisestä kaupungille koituvat kustannukset määrittellään Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän perussopimuksessa sekä joukkoliikenneinfran kustannusten korvaamista koskevissa sopimuksissa. Näissä sopimuksissa on määritelty HSL:n toiminnan rahoitus, lipputulojen ja kulujen jakaminen HSL:n jäsenkuntien kesken sekä jäsenkuntien HSL:n käyttöön osoittaman joukkoliikenneinfraomaisuuden käytöstä maksettava käyttöoikeuskorvaus.

Taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittäviin hankkeisiin liittyvät joukkoliikenteen järjestämisen ja kehittämisen vaikutukset kaupungin ja HSL:n käyttötalouteen on arvioitava tiiviissä yhteistyössä Kympp/Liken, Kanslia/Tason, HKL:n, Kaupunkiliikenne Oy:n ja HSL:n kesken. Arvioinnissa on otettava huomioon hankkeen vaikutukset mm.:

- joukkoliikenteen lipunhintoihin,
- HSL:n kuntaosuuksiin ja Helsingin kaupungin maksuosuuteen, sisältäen
  - operointikustannukset,
  - HSL:n muut kustannukset,
  - infrakustannukset,
  - lipputulot,
- kaupungin ja HKL:n HSL:ltä laskuttamaan infrakorvaukseen,
- kaupungin Kaupunkiliikenne Oy:lle maksamaan palvelukorvaukseen,
- kaupungin HKL:lle maksamaan infratukeen.

#### *Yritysvaikutusten arviointi (YRVA)*

Yritysten kannalta merkittävistä hankkeista tulee tehdä kanslian elinkeino-osaston ohjeistuksen mukainen yritysvaikutusten arviointi.

Yritysvaikutusten arviointi on keino selvittää ennalta, millaisia vaikutuksia kaupungin valmistelemilla päätöksillä on yrityksiin. Etukäteen tehtävällä arvioinnilla luodaan parempia toimintaedellytyksiä ja mahdollisuuksia yritystoiminnalle.

Tavoitteena on ottaa yritys näkökulma mukaan valmisteluun mahdollisimman varhaisessa vaiheessa, jolloin vaikutusten arvioinnilla voidaan vaikuttaa valmistelussa olevan asian sisältöön. Erityisen tärkeää olisi pyrkiä minimoimaan valmisteltavan asian tai päätöksen mahdollisia kielteisiä vaikutuksia yrityksille, mutta myös myönteisten vaikutusten vahvistamiseen on kiinnitettävä huomiota.

### *Laajemmat taloudelliset vaikutukset (kaupunki- ja aluetaloudelliset vaikutukset)*

Laajoissa, seudullisesti merkittävässä hankkeissa voi olla perusteltua tarkastella myös liikennehankkeen laajempia taloudellisia vaikutuksia, yhteiskuntataloudellisten ja kuntataloudellisten vaikutusten lisäksi. Laajempia taloudellisia vaikutuksia voi ilmetä esimerkiksi yritysten tuottavuudessa, työmarkkinoilla, hyödykemarkkinoilla sekä kiinteistömarkkinoilla (saavutettavuus, kysyntä ja arvo). Väyläviraston ohjeessa 36/2020 sekä Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisussa 5/2020 selvennetään liikenneinvestointien laajempia taloudellisia vaikutuksia ja esitetään suosituksia niiden huomioon ottamiseksi hankearvioinnissa.

## 10 Tavanomainen liikennehanke

Kadut, puistot ja muut yleiset alueet rakennetaan katu-, puisto tai muun yleisen alueen suunnitelman perusteella. Suunnitelma voidaan tehdä vireillä olevan asemakaavan laatimisprosessiin kytkeytyen tai voimassa olevaan asemakaavaan pohjautuen. Lähtökohtana ja tavoitteena tulisi olla, että katusuunnitelma laatiminen aloitetaan vasta lainvoimaisen kaavan pohjalta, jolloin vältetään kaavojen hyväksymis- ja valituskäsittelyihin liittyvät riskit. Tarvittaessa laaditaan suunnitelmia myös taitorakenteista tai HKL:n ja Kaupunkiliikenne Oy:n toimintaan liittyvistä rakenteista, kuten raitioteistä.

Tavanomaisesta liikennehankkeesta voidaan tarvittaessa ennen katusuunnitelmaa laatia hankesuunnitelma (tai joissain tapauksissa yleissuunnitelma-niminen, hankesuunnitelmaan rinnastettava suunnitelma). Tavanomaisen liikennehankkeen mahdollinen hankesuunnitelma, tai hankesuunnitelmaan rinnastettava suunnitelma, hyväksytään hankkeen kustannusarvion perusteella toimivaltaisessa toimielimessä. Tällöin suunnitelman hyväksymisen yhteydessä tehdään enimmäishintapäätös, joka on muutoksenhakukelpoinen. Enimmäishintapäätöksen yhteydessä todetaan rahoituksellisten edellytysten vaikutus toteutusaikatauluun. Kaupungin investioiohjeissa (1.10.2024) on ohjeistettu tarkemmin investointien suunnittelusta ja hankesuunnitelmien laatimisesta yli viiden miljoonan euron hankkeissa.

Jos liikennehankkeesta on edellä esitetyn mukaisesti hyväksytty hankesuunnitelma hanke- / investointipäätöksen luonteisena päätöksenä, päätöksen perusteella ja sen sisältämin reunaehdoin hankkeesta tarvittaessa laadittavista muista toteuttamissuunnitelmista ei tehdä erillistä valituskelpoista päätöstä. Poikkeuksena on katusuunnitelma, joka sisältää aina lakisääteisen nähtävilläolon ja muistutusoikeuden. Tällöin muut toteuttamissuunnitelmat ovat hankesuunnitelmapäätöksen täytäntöönpanoa.

### 10.1 Alustavat tarkastelut ja suunnitteluperiaatteiden hyväksyntä

Alustavien tarkasteluiden tarkoituksena on riittävien lähtötietojen tuottaminen varsinaista suunnittelua varten. Kympp/Like tuottaa tarvittaessa yhteistyössä HKL:n, Kaupunkiliikenne Oy:n ja HSL:n kanssa katuverkkoon liittyvän liikennesuunnittelun alustavat perustiedot (laajuus, laatutaso, alustavat kustannukset ja aikataulutavoite).

Alustavien tarkastelujen aikana tehdään asiantuntija-arvio hankkeen merkittävyyydestä ja tulevasta päätöksentekoprosessista luvussa 5 kuvatun mukaisesti. Hankkeen merkittävyyden arvioinnin yhteydessä voidaan myös todeta tarve suunnitteluperiaatteiden hyväksynnälle.



Ilman kaavamuutosta etenevien ja vaikutuksiltaan merkittävien (esimerkiksi kadun käyttötarkoituksen muutos) katu-, puisto- tai muun yleisen alueen suunnitelmien osalta tulee harkita erillisten suunnitteluperiaatteiden hyväksyttämistä.

## 10.2 Asemakaavan liikennesuunnittelu

Asemakaavan laatimisen yhteydessä laadittava liikennesuunnitelma viedään asemakaavan liitteenä päätöksentekoon. Liikennesuunnitelman vaikutukset arvioidaan MRL:n mukaisesti. Liikennesuunnitelmasta ei tehdä erillistä päätöstä.

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

Asemakaavan liikennesuunnitelma viedään vuorovaikutusprosessiin asemakaavan vuorovaikutuksen yhteydessä. Vuorovaikutusta toteutetaan myös katusuunnittelun aikana. Suunnitelmien MRA:n mukainen nähtävillä olo järjestetään erillisenä vaiheena kohdassa 10.3 kuvatun mukaisesti.

Liikennesuunnitelmassa esitetään kadun liikenteelliset perusratkaisut ja katutilan jako eri toiminnoille. Asemakaavan yhteydessä tehtävä liikennesuunnitelma laaditaan aina tapauskohtaisesti ja siinä esitettävien asioiden tarkkuus määräytyy kaavassa esitettyjen asioiden mukaan.

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

Asemakaavan perusteella laaditaan katusuunnitelmat sisältäen tarvittavat taitorakenteiden suunnitelmat sekä HKL:n ja Kaupunkiliikenne Oy:n tavanomaisten hankkeiden hankesuunnitelmat.

## 10.3 Katusuunnitelma

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

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

### *Kustannusohjaus ja vastuutaho*

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

Katusuunnitelman laatii Kymp/Like. Suunnittelun aikana tehdään yhteistyötä HKL:n, Kaupunkiliikenne Oy:n, kaupungin eri toimialojen, asukkaiden, operaattoreiden ja kolmansien osapuolten, kuten kiinteistöjen, kanssa. Suunnittelussa noudatetaan Yhteinen kunnallistekninen työmaa -sopimusta. Suunnittelun aikana, ja erityisesti väliaikaisten järjestelyjen osalta, on huolehdittava tiedonkulusta myös kaupungin ja HSL:n välillä, jotta joukkoliikenteen toimintaedellytykset tulevat riittävästi huomioitua.

### *Katusuunnitelman hyväksyminen*

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

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

Katusuunnitelma on valituskelpoinen asiakirja.

### *Perusparantaminen ja liikennejärjestelyt*

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

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

Katusuunnitelmaa ei ole tarpeen laatia pienistä liikennejärjestely- ja peruskorjauskohteista.

### *Taitorakenteet*

Taitorakenteita ovat mm. sillat, rantamuurit ja melusteet. Taitorakenteet ovat osa katu-, puisto- ja muiden yleisten alueiden suunnittelua ja suunnitelmien laatimisesta vastaa Kympp/Like tai erikseen nimetty projektiorganisaatio. Taitorakenteiden suunnittelussa kustannuksia ohjataan hankeohjelmassa määritetyn tavoitehinnan mukaiseksi.

Taitorakenteita koskevat hallinnolliset suunnitelmat hyväksyy hallintosäännön mukaisesti Kylk tai maankäyttöjohtaja osana katu-, puisto- tai muun yleisen alueen suunnitelmaa tai näiden suunnitelmien yhteydessä.

## **10.4 HKL:n hankesuunnitelma**

HKL:n hankesuunnitelmalla tarkoitetaan suunnitelmaa, jonka HKL laatii omaan toimialaansa kuuluvasta osasta.

Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n perustamisen (2022) myötä HKL:n toiminta ja toiminnan luonne on muuttunut merkittävästi ja HKL ostaa Kaupunkiliikenneyhtiöltä palveluita metrojärjestelmän ylläpitoon, hallinointiin ja kehittämiseen liittyen. Metro-omaisuuden hallinnoinnin ja kehittämisen palveluihin sisältyy myös investointien valmistelutehtäviä. Kaupunkiliikenne Oy tekee investointien esivalmistelua omaisuudenhallinnan prosessinsa mukaisesti ja HKL osallistuu prosessiin metro-omaisuuden osalta kiinteästi.

Kaupunkiliikenneyhtiöltä hankitun työn avulla HKL valmistelee kaupungin ohjeiden edellyttämät metro-omaisuuteen liittyvät päätökset investointien käynnistämiseksi kulloinkin voimassa olevien toimivaltamääräysten mukaisesti. HKL:n osalta suunnitelman hyväksyminen on lupa käynnistää hankkeen toteuttaminen ja käyttää talousarviossa hankkeelle varattu määräraha suunnitelman mukaisiin töihin ja tarvikkeisiin.

HKL:n toimitusjohtaja määrittelee HKL:n hankkeista laadittavat suunnitelmat. HKL:n investointien päätöksenteko perustuu niistä tehtäviin investointiesityksiin. HKL:n ohjeistuksen mukaisesti kaikista arvonlisäverottomalta kokonaisarvoltaan vähintään 500 000 euron investoinneista laaditaan hankesuunnitelma, joka esitetään sen hyväksymistä koskevan esityksen tai päätöksen

perustelujen yhteydessä. Tarvittaessa laajempaan suunnittelukokonaisuuteen liittyvien hankkeiden ja investointien osalta päätöksenteko HKL:ssa ja Kaupunkiliikenneyhtiössä tehdään mahdollisena ja/tai yhteensovitetaan kaupungin muiden toimielinten päätöksiin.

#### *Kustannusohjaus ja vastuutaho*

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

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

#### *HKL:n hankesuunnitelman hyväksyminen*

HKL:n hankkeiden hankesuunnitelmat hyväksyy kuvassa 3 esitettyjen toimivaltarajojen mukaisesti joko toimitusjohtaja, liikenneliikelaitoksen johtokunta, kaupunginhallitus tai kaupunginvaltuusto. Tarvittaessa suunnitelmasta voidaan pyytää lausunto muilta hallintokunnilta tai suunnitelman hyväksymispäätös voidaan muotoilla mahdolliseksi muiden toimielinten vastaaville päätöksille. Suunnitelman hyväksymispäätös on muutoksenhakukelpoinen.

Mikäli HKL:n toimintaa koskeva hankesuunnitelma sisältyy kaupungin suunnittelukokonaisuuteen, josta tehdyt yleis- ja hankesuunnitelmat ovat hyväksytyt asianmukaisessa toimielimessä, riittää, että hankesuunnitelma hyväksytään liikenneliikelaitoksen johtokunnassa. Mikäli yksityiskohtaisessa suunnittelussa tarkentunut kustannusarvio johtaa hyväksytyt hankesuunnitelman mukaisen enimmäishinnan ylitykseen tai laadittava suunnitelma sisältää muita kuin aiemmin hyväksytyyn kokonaisuuteen sisältyviä osia, tulee suunnitelmat hyväksyä kuvassa 3 esitettyjen toimivaltarajojen mukaisesti.

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

## **10.5 Rakennussuunnitelma**

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

Rakennussuunnitelmassa esitetään tilavaraukset muiden toimijoiden kunnallisteknisille laitteille.

#### *Kustannusohjaus ja vastuutaho*

Rakennussuunnittelusta vastaa hankkeen sisällön mukaan Kympp/Kamu, Kympp/Like tai Kympp/Rya, HKL tai Kaupunkiliikenne Oy. Lisäksi suunnitteluun osallistuvat tarpeen mukaan HSL, HSY Vesi, Helen, operaattorit ja kolmannet osapuolet kuten kiinteistöt. Kustannuksia ohjataan hyväksytyt katu-, puisto- tai muun yleisen alueen suunnitelman tai HKL:n tai Kaupunkiliikenne Oy:n hankesuunnitelman kustannusarvion mukaiseksi.

#### *Rakennussuunnitelman hyväksyminen*

Katujen ja taitorakenteiden rakennussuunnitelmat hyväksyy Kympp/Like (Kympp/Rya omaisuudenhallinta hyväksyy omaan toimivaltaansa kuuluvat taitorakenteiden suunnitelmat). Puistojen rakennussuunnitelmat hyväksyy Kamu. Pohjarakennussuunnitelmat hyväksyy

maaomaisuuden kehittäminen ja tontit (Make) -palvelu. Rakennussuunnitelmissa esitettävien muiden toimijoiden teknisten verkostojen suunnitelmat hyväksyy kukin toimija erikseen. HKL:n ja Kaupunkiliikenne Oy:n hankesuunnitelmien rakennussuunnitelmat hyväksyy Kaupunkiliikenne Oy.

## **10.6 Liikenteenohjaussuunnitelma ja pienet liikennejärjestelyt**

Katusuunnitelman laadinnan yhteydessä laaditaan myös liikenteenohjaussuunnitelma. Liikenteenohjaussuunnitelma voidaan laatia myös erikseen. Liikenteenohjaussuunnitelmassa esitetään liikennemerkit, tiemerkinnot ja muut liikenteen ohjauslaitteet. Liikenteenohjaussuunnitelmalla päätetään liikenteenohjauslaitteiden asettamisesta Tieliikennelain 71 § mukaisesti. Liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö hyväksyy liikenteenohjaussuunnitelman.

Liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö päättää katualueella ja muulle yleiselle liikenteelle tarkoitetulla alueella merkitykseltään vähäisistä yksittäisistä liikennejärjestelyistä. Liikenne- ja katusuunnittelupäällikön päätöksen pohjalta laaditaan tarvittaessa rakennussuunnitelma ennen toteutusta.

# **11 Väyläviraston / ELY-keskuksen yhteishankkeisiin liittyvä suunnittelu**

### *Yleissuunnitelma / aluevaraussuunnitelma*

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

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

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

Väyläviraston / ELY-keskuksen yhteishankkeissa kaupunginhallitus antaa lausunnon maantien tai radan yleissuunnitelmasta. Kaupunginkanslia pyytää valmistelun yhteydessä tarvittaessa lausunnot muilta asiaan liittyviltä lauta- ja johtokunnilta. Väyläviraston / ELY-keskuksen

yhteishankkeissa maantien tai radan yleissuunnitelmaa ei erikseen hyväksytä kaupungin toimielimissä.

#### *Tie- ja ratasuunnitelma*

Maantielain (§ 21) ja ratalain (§ 14) mukaisesti ennen maantien tai rautatien rakentamista on laadittava ja hyväksyttävä tie- tai ratasuunnitelma. Tiesuunnitelman sisältövaatimukset ovat maantielain (§22) mukaiset ja ratasuunnitelman sisältövaatimukset ratalain (§ 15) mukaiset. Väyläviraston / ELY-keskuksen yhteishankkeissa sovitaan kaupungin ja valtion kesken suunnitelman laativa taho. Valtion puolella suunnitelman laativa taho on ELY-keskus. Mikäli suunnitelman laatimisvastuu on kaupungilla, laaditaan ELY-keskuksen kanssa hankkeelle suunnittelusopimus. Suunnitelmaan sisältyy myös hankkeen kustannusjako valtion, kaupungin ja muiden osapuolten kesken sekä ylläpidon vastuualueet.

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

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

Tie- ja ratasuunnitelman mukaisesta toteutuksesta ja kustannusjaosta laaditaan yhteisrahoitteisissa tai kaupungin kokonaan rahoittamissa hankkeissa kaupungin ja valtion kesken toteutussopimus. Toteutussopimuksen hyväksyntä rinnastetaan hallintosäännössä mainittuun hankesuunnitelmaan ja viedään kuvassa 3 esitetyn mukaisesti kustannusarvion perusteella asianmukaisen toimielimen hyväksyttäväksi.

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

## **12 Vuorovaikutus suunnittelussa**

Vuorovaikutuksen tavoitteena on kerätä suunnittelun lähtötiedoiksi mahdollisimman monipuolista tietoa suunnittelualueesta sekä suunnitteluun liittyvistä reunaehdoista ja erityiskysymyksistä. Vuorovaikutuksella lisätään myös suunnittelun ja hallinnon avoimuutta.

Vireillä olevaan asemakaavaan liittyvä liikennesuunnitelma viedään vuorovaikutukseen kaavaprosessin yhteydessä maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämällä tavalla (MRL § 65). Ilman kaavamuutosta etenevät katu- ja puistosuunnitelmat viedään vuorovaikutukseen MRA § 42 mukaisesti.

# 13 Rakentamisen valmistelu ja rakentaminen

Hankkeen rakentaminen on mahdollista aloittaa, kun sitä koskevat katu-, puisto- tai muun yleisen alueen suunnitelmat on hyväksytty ja / tai ne ovat lainvoimaisia, ja hankkeen toteuttamiseksi on varattu riittävät määrärahat hyväksytyssä talousarvion investointiohjelmassa. Myös mahdollisen valtion rahoitusosuuden tulee olla varmistettu ja työmaiden edellyttämien lupa-asioiden on oltava kunnossa.

Erikseen päätettävissä kohteissa Kylk / liikenneliikelaitoksen johtokunta voi antaa työluvan toteutuksen käynnistämiseen, mikäli kaavaan liittyvä valitus ei koske katualueita tai liikennejärjestelyitä.

Kaikissa kaupungin kilpailutettavissa investointihankkeissa on noudatettava Helsingin kaupungin voimassa olevia kilpailutukseen liittyviä ohjeita. Hankkeissa toimivien toimielinten ja viranhaltijoiden on noudatettava voimassa olevien päätösten mukaisia hankintavaltuuksia. Laadittavien sopimusten ja urakka-asiakirjojen tilaajan ja toimittajan / pääurakoitsijan / urakoitsijoiden välillä pitää olla kirjallisia, selkeitä ja asianmukaisia.

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

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

Hankesuunnitelmassa esitettyä riskiarviota on seurattava ja tarpeen vaatiessa päivitettävä.

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

# Liitteet

Liite 1	Keskeiset käsitteet
Liite 2	Joukkoliikenteen linjastosuunnittelu (HSL)
Liite 3	Taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävät suunnitelmat, päätöksentekokaavio
Liite 4	Katu-, puisto- tai muu yleisen alueen suunnitelma kaavoituksen yhteydessä, päätöksentekokaavio
Liite 5	Katu-, puisto- tai muu yleisen alueen suunnitelma, ei kaavamuutosta, päätöksentekokaavio
Liite 6	Merkitykseltään vähäiset yksittäiset liikennejärjestelyt, päätöksentekokaavio
Liite 7	Esimerkki keskeisten vaikutusten ja tunnuslukujen seurannasta

# Liite 1. Keskeiset käsitteet

## **alustavat tarkastelut**

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

## **AM-ohjelma**

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

## **enimmäishinta**

Hankesuunnitelman hyväksymisen yhteydessä päätettävä hankkeen enimmäishinta, jota ei saa jatkosuunnittelussa ja rakentamisessa ylittää ilman erillistä päätöstä. Enimmäishinta sidotaan maarakennuskustannusindeksiin (Maku).

## **hanke**

Hanke on määritelty toteutuskokonaisuus, joka sisältää kaikki halutun lopputuloksen ja asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi vaaditut osa-alueet (mukaan lukien valmistelevat työt). Hankkeeseen voi sisältyä perushankkeen (liikenneinvestointi) lisäksi liittyviä hankkeita (kaupunkiympäristön muut edellytys- ja kehittämisinvestoinnit).

## **hankearviointi**

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

## **hankeohjelma**

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

## **hankesuunnitelma**

Hankesuunnitelmassa tarkennetaan yleissuunnitelmavaiheessa valitun ratkaisun suunnitelmia siten, että sen vaikuttavuudesta, toteuttamiskelpoisuudesta ja kannattavuudesta saadaan riittävän tarkat tiedot. Hankesuunnitelmassa määritellään mm. hankkeen laajuus (sisältäen perushankkeen ja liittyvät hankkeet) sekä hankkeen toteutusmuoto.

Taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävässä liikennehankkeissa laaditaan aina hankesuunnitelma, joka hyväksytään toimivaltarajojen mukaisesti asianmukaisessa toimielimessä. Peruskatuverkon suunnittelussa ei yleensä laadita hankesuunnitelmaa.



## **HLJ**

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ) on pitkän aikavälin strateginen suunnitelma, joka kuvaa seudun yhteisen tahtotilan tulevaisuuden liikennejärjestelmästä, sen kehittämisestä ja käytöstä. Liikennejärjestelmä suunnitelma on nykyisin osa seudun MAL-suunnitelmaa. Seudullisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen on HSL:lle annettu lakisääteinen tehtävä.

## **indeksi**

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

## **investointiohjelma**

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

## **katusuunnitelma**

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

## **katusuunnitelmaehdotus**

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

## **käyttöomaisuushanke (=investointi)**

Käyttöomaisuushankkeella tarkoitetaan investointia tai pysyvien vastaavien hyödykkeitä, joita ovat esineet, erikseen luovutettavissa olevat oikeudet ja muut hyödykkeet, jotka on tarkoitettu tuottamaan tuloa tai jotka ovat palvelutoiminnan käytössä useampana kuin yhtenä tilikautena. Käyttöomaisuushanke hankitaan investointiosan määrärahoilla. Jos pysyvien vastaavien hyödykkeen hankintameno alittaa 10 000 euroa (pienhankinta), voidaan hankintameno kirjata kokonaisuudessaan hankintatilikauden kuluksi. Hankinta tehdään tällöin käyttötalouden määrärahoilla.

## **liikennehankkeiden ohjausryhmä (Liikenne-HOR)**

Kaupunginkanslian koordinoima yhteistyöryhmä, jonka tehtävänä on vahvistaa yhteistyötä kaupunkikonsernin merkittävimpien liikennehankkeiden valmistelussa, suunnittelussa ja ohjaamisessa sekä kaupungin talousarvioon liittyvän investointiohjelman suunnittelussa.

## **liikennesuunnitelma**

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

## **liikennöintikustannukset**

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

## **liikenteenohjaussuunnitelma**

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

## **liittyvä hanke**

Liittyvillä hankkeilla tarkoitetaan kaupunkiympäristön edellytys- ja kehittämisinvestointeja, jotka perushankkeen toteuttamisen yhteydessä perushankkeen vaikutusalueella on samanaikaisesti tehtävä. Liittyviä hankkeita voivat olla esimerkiksi teknisen huollon verkostojen ja yleisten alueiden rakentaminen sekä tonttien esirakentaminen. Liittyvien hankkeiden rahoituslähde voi olla eri kuin perushankkeen.

## **linjastosuunnitelma**

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

## **MAL-sopimus**

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

## **MAL-suunnitelma**

Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen strateginen suunnitelma. MAL-suunnittelua koordinoi HSL.

## **perushanke**

Perushankkeella tarkoitetaan varsinaisen liikenneinfrastruktuurin kehittämiseen tähtävää hanketta, kuten uutta tai peruskorjattavaa katuyhteyttä, rataa tai raitiotietä ja näiden edellyttämiä taitorakenteita. Perushankkeen lisäksi hankkeeseen voi sisältyä liittyviä hankkeita (muut kaupunkiympäristön edellytys- ja kehittämisinvestoinnit).

## **puistosuunnitelma**

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

## **rakennussuunnitelma**

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

### **ratasuunnitelma**

Ratalain mukainen rautatien rakentamista koskeva yksityiskohtainen suunnitelma.

### **rinnakkaishanke**

Rinnakkaishankkeella tarkoitetaan varsinaisesta hankkeesta erillistä osa-aluetta, jolla on kuitenkin yhteensovittamisen tarve suhteessa hankkeeseen. Rinnakkaishanke voidaan toteuttaa hankkeesta riippumatta. Hankkeen ja rinnakkaishankkeiden yhteensovittaminen ja mahdollinen koordinoitavuus tulee tunnistaa viimeistään hankesuunnittelun yhteydessä. Rinnakkaishankkeella on oma varsinaisesta hankkeesta erillinen hallintonsa ja rahoituksensa.

### **riskiarvio**

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

### **siltasuunnitelma**

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

### **taitorakenne**

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

### **taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävä hanke**

Taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävällä hankkeella tarkoitetaan kaupunkikonsernin hanketta, joka on taloudellisen arvonsa, pitkän keston, liikenteellisten vaikutustensa, kaupunkikuvallisen merkityksensä tai jonkin muun syyn takia kaupungin kannalta poikkeuksellinen ja strategisesti merkittävä.

Arvio hankkeen merkittävyydestä tehdään hanketta valmistelevien viranhaltijoiden (kaupunkiympäristön toimiala, kaupunginkanslia ja muut asianosaiset sidosryhmät) toimesta. Arvio liikennehankkeen merkittävyydestä vahvistetaan liikennehankkeiden ohjausryhmässä (Liikenne-HOR).

### **tavoitehinta**

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

### **tiesuunnitelma**

Maantielain mukainen tiehankkeen yksityiskohtainen suunnitelma.

## **toteutussopimus**

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

## **yhteishanke**

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

## **YKT-hanke**

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

## **YKT-sopimus**

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

## **yleissuunnitelma**

Liikennehankkeista laadittava suunnitelma, jossa tarkennetaan ja täydennetään alustavien tarkastelujen aikana laadittuja suunnitelmia ja tehtyjä selvityksiä. Yleissuunnitelma sisältää yleensä eri ratkaisuvaihtoehtoja ja päätösehdotuksen jatkoon valittavasta vaihtoehdosta.

Taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävässä liikennehankkeissa laaditaan aina yleissuunnitelma, jonka hyväksyy kaupunginvaltuusto. Hyväksymisen jälkeen suunnittelua jatketaan laatimalla hankesuunnitelma.

Peruskatuverkon suunnittelussa ei yleensä laadita yleissuunnitelmaa.

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

## Liite 2. Joukkoliikenteen linjastosuunnittelu (HSL)

### Alueelliset tai kulkumuotokohtaiset linjastosuunnitelmat

HSL-alueen alueelliset linjastosuunnitelmat laaditaan tunnistettujen tarpeiden perusteella (esim. järjestelmätason muutos, kuten metron laajentuminen, tai alueen maankäytön kehittyminen). Yleensä linjaston päivitys ajoitetaan liikennöintisopimusten uusimisen yhteyteen.

Joukkoliikennettä kehitetään jatkuvasti alueellisten tarkasteluiden ja linjastosuunnitelmien kautta. Eli linjastosuunnitelmalle heräte voi olla myös esimerkiksi havaittu linjaston korjaustarve tai toimimattomuus matkustajakäyttäjymisen muutoksessa.

### *Linjastosuunnitelman sisältö ja vastuutahot*

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

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

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

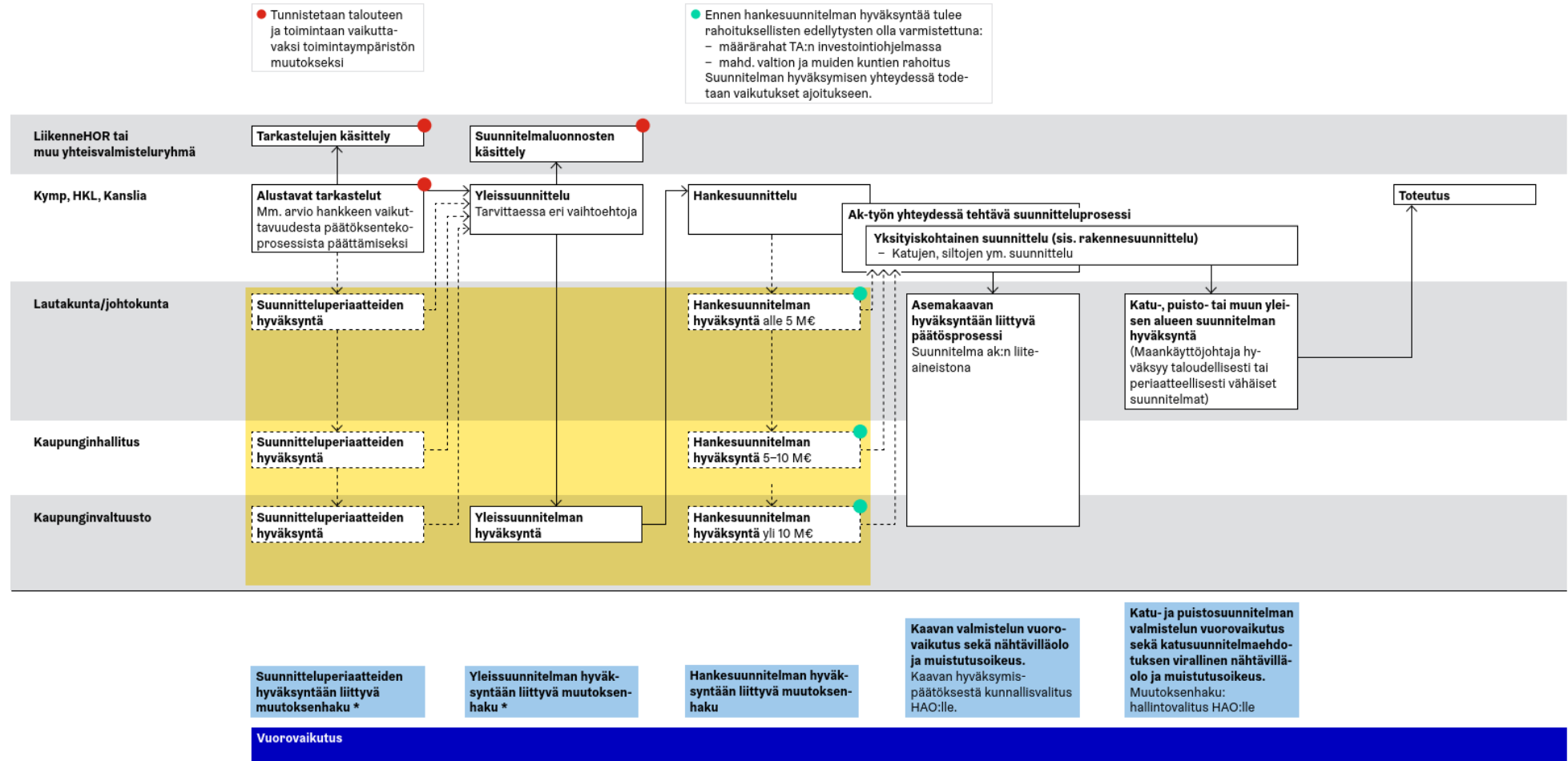
Linjastosuunnittelun lähtötietoina toimivat suunnittelualueeseen liittyvät matkustaja-, ajoaika-, kustannus- ja palautetiedot sekä alueeseen liittyvät maankäyttö-, väylästä- ja kaavoitustiedot. Lisäksi selvitetään mahdollisissa aiemmissa suunnitelmissa esitetyt ratkaisut, niiden käyttökelpoisuus sekä kehittämismahdollisuudet. Linjastosuunnittelun aikana tehdään laajaa osallisuustyötä ja selvitetään mm. alueen asukkaiden liikkumistarpeet.

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

### *Linjastosuunnitelman hyväksyminen*

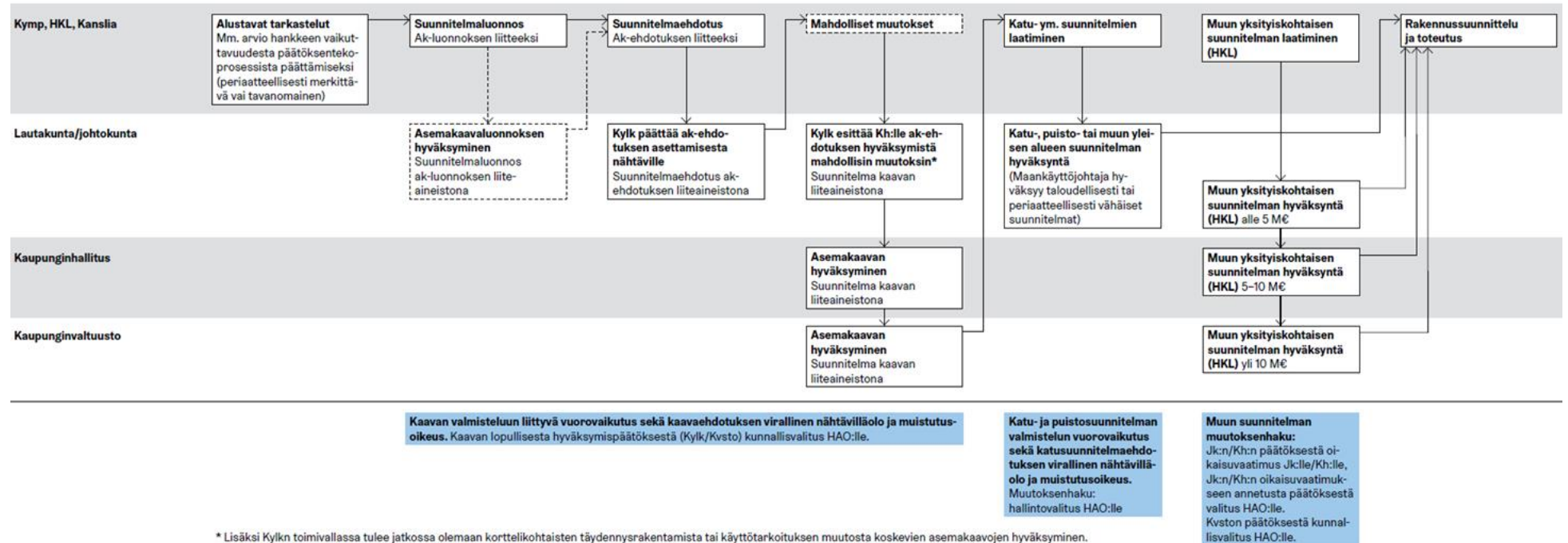
HSL:n hallitus hyväksyy linjastosuunnitelmat. Yleensä linjastosuunnitelmiin ei liity lausuntoprosessia, mutta tarvittaessa lausunnot pyydetään strategisesti tärkeiden, laajojen linjastosuunnitelmien yhteydessä. Lausuntojen lisäksi kaupunki vaikuttaa linjastosuunnitelmien sisältöön suunnittelu yhteistyön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

### Liite 3. Taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävä hanke, päätöksentekokaavio

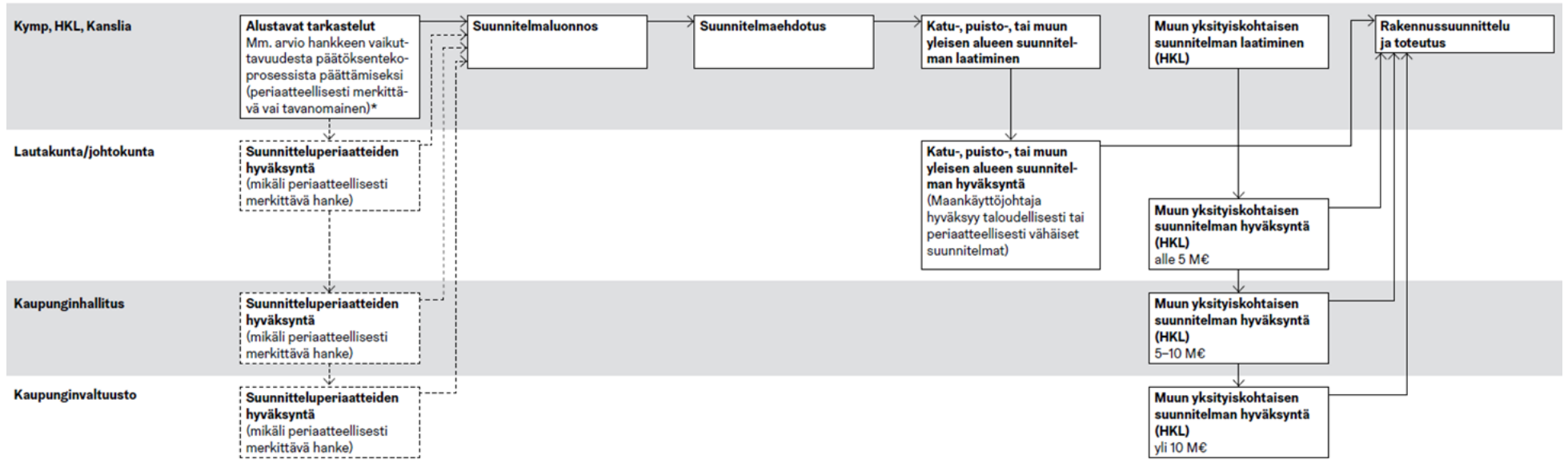


\* Tarvittaessa

## Liite 4. Katu-, puisto- tai muu yleisen alueen suunnitelma kaavoituksen yhteydessä, päätöksentekokaavio



## Liite 5. Katu-, puisto- tai muu yleisen alueen suunnitelma, ei kaavamuutosta, päätöksentekokaavio



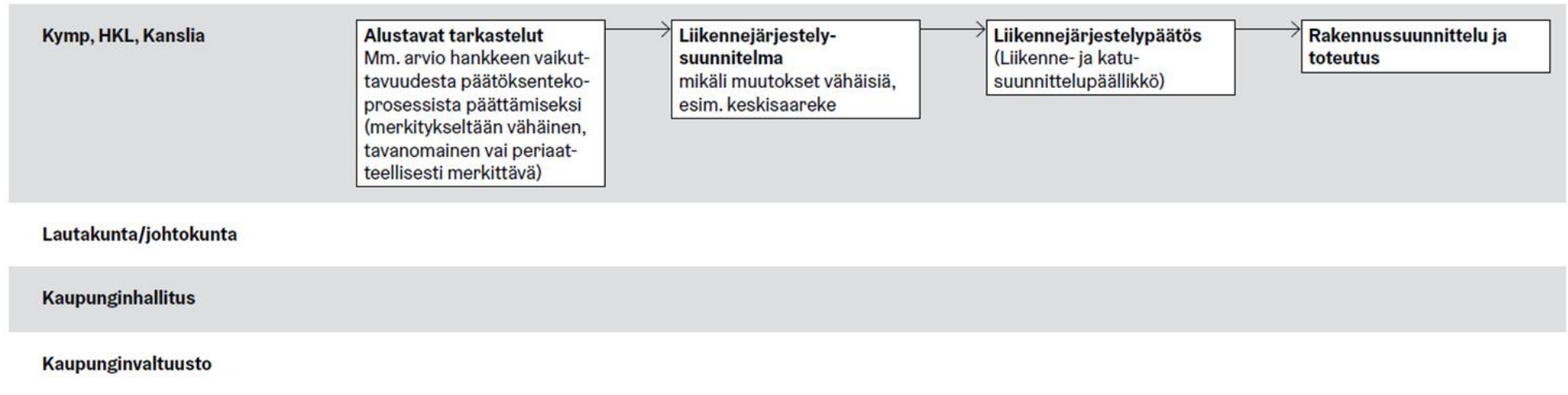
\* Valmisteluvastuussa oleva taho tunnistaa ja hyväksyy esittelijällä arvio hankkeen vaikuttavuudesta sekä tarvittaessa laadittavien suunnitteluperiaatteiden hyväksymistahon.

**Katu- ja puistosuunnitelman valmistelun vuorovaikutus sekä katusuunnitelmaehdotuksen virallinen nähtävilläolo ja muistutus-oikeus.** Muutoksenhaku: hallintovalitus HAO:lle

**Muun suunnitelman muutoksenhaku:** Jk:n/Kh:n päätöksestä oikaisuvaatimus Jk:lle/Kh:lle, Jk:n/Kh:n oikaisuvaatimukseen annetusta päätöksestä valitus HAO:lle. Kvston päätöksestä kunnallisvalitus HAO:lle.



## Liite 6. Merkitykseltään vähäiset yksittäiset liikennejärjestelyt, päätöksentekokaavio



**Viranhaltijapäätökseen liittyvä muutoksenhaku:**  
Oikaisuvaatimus Lk:lle. Lk:n oikaisuvaatimukseen antamasta päätöksestä valitus HAO:lle.

## Liite 7. Esimerkki keskeisten vaikutusten ja tunnuslukujen seurannasta

Hankkeen päätöksentekoa varten hankearvioinnin ja muiden vaikutusten arviointien tulosten pohjalta voidaan laatia alla olevan esimerkin mukainen yhteenveto liikennehankkeen eri suunnitteluvaiheissa. Vaikutusten arvioinnin tulosten selkeä esittäminen päätöksentekoa tukevan tietona on erityisen tärkeää kaupunkikonsernin taloudellisesti ja periaatteellisesti merkittävässä liikennehankkeissa.

### LIIKENNEHANKKEEN KESKEISET VAIKUTUKSET JA TUNNUSLUVUT - ESIMERKKI

HANKKEEN NIMI PERUSVUOSI (vuosi, jolloin hanke avataan liikkeelle) SUUNNITELMAVAIHTOEHDON / HANKKEEN KUVAUS	Esimerkkihanke Esim. 2030 Tiivis sanallinen kuvaus suunnitelma vaihtoehdosta / hankkeesta	SUUNNITELMAVAIHTOEHTO TARKASTELUJAKSO	Esim. VE1 Esim. 30 vuotta	
	ALUSTAVAT TARKASTELUT	YLEISSUUNNITELMA	HANKESUUNNITELMA	KEHITYSVAIHE
<b>INFRAINVESTOINNIT</b>				
Perushanke (kaupungin, HKLn tai KLOy:n investointi)	0,00	0,00	0,00	0,00
Liittyvät hankkeet yhteensä (kaupungin, HKLn, KLOy:n investointi)	0,00	0,00	0,00	0,00
Liittyvä hanke 1	0,00	0,00	0,00	0,00
Liittyvä hanke 2	0,00	0,00	0,00	0,00
Liittyvä hanke 3	0,00	0,00	0,00	0,00
YKT-tahojen liittyvät hankkeet yhteensä (YKT-tahojen investointi)	0,00	0,00	0,00	0,00
Liittyvä hanke 1	0,00	0,00	0,00	0,00
Liittyvä hanke 2	0,00	0,00	0,00	0,00
Liittyvä hanke 3	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>YHTEENSÄ</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>VARIKKO- JA KALUSTOINVESTOINNIT</b>				
Varikkoinvestointi (HKLn tai KLOy:n investointi)	0,00	0,00	0,00	0,00
Kalustoinvestointi (HKLn tai KLOy:n investointi)	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>YHTEENSÄ</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>MUUT INVESTOINNIT</b>				
Kiinteä omaisuus (kaupungin investointi)	0,00	0,00	0,00	0,00
Palvelurakennukset (kaupungin investointi)	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>YHTEENSÄ</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>INFRAIN YLLÄPITOKUSTANNUKSET</b>				
HKLn tai KLOy:n omistama infra	0,00	0,00	0,00	0,00
Kaupungin omistama infra	0,00	0,00	0,00	0,00
YKT-tahojen omistama infra	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>YHTEENSÄ</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>PERUSHANKKEEN VAIKUTUS HSL:N TALOUTEEN</b>				
Operointikustannukset	0,00	0,00	0,00	0,00
HSL:n muut kustannukset	0,00	0,00	0,00	0,00
Infra kustannukset	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>YHTEENSÄ</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
Lipputulot	0,00	0,00	0,00	0,00
Kuntaosuudet	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>YHTEENSÄ</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
Lipunhinta	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>HANKKEEN VAIKUTUS KAUPUNGIN KÄYTTÖTALOUTEEN</b>				
HSL-maksuosuus	0,00	0,00	0,00	0,00
HSL:stä askutettava infrakorvaus	0,00	0,00	0,00	0,00
HKL:lle maksettava infratuki	0,00	0,00	0,00	0,00
KLOy:lle maksettava palvelukorvaus	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>NETTOVAIKUTUS</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>MATKAMÄÄRÄT KULKUTAVOITAIN</b>				
Matkamäärät joukkoliikenne	0,00	0,00	0,00	0,00
Matkamäärät kävely	0,00	0,00	0,00	0,00
Matkamäärät pyöräily	0,00	0,00	0,00	0,00
Matkamäärät henkilöauto	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>HANKKEEN GENEROIMAN UUDEN RAKENNUSOIKEUDEN MÄÄRÄ</b>				
Asuminen	0,00	0,00	0,00	0,00
Muu	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>YHTEENSÄ</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>HANKKEEN GENEROIMAN UUDEN RAKENNUSOIKEUDEN ARVO</b>				
Kaupungin omistamalla maalla	0,00	0,00	0,00	0,00
Muiden omistamalla maalla	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>YHTEENSÄ</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>YKSITYISEN SEKTORIN INVESTOINNIT</b>				
Asuinrakentaminen	0,00	0,00	0,00	0,00
Muu rakentaminen	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>YHTEENSÄ</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>YHTEISKUNTATALOUDELLINEN KANNATTAVUUS</b>				
	0,00	0,00	0,00	0,00
Lisäksi ilmastovaikutukset, kuntataloudellinen kannattavuus yms.	0,00	0,00	0,00	0,00