



17.09.2024

KAUPUNKIYMPÄRISTÖLAUTAKUNTA
ESITYSLISTA
27 - 2024

KOKOUSKUTSU

Kokousaika 17.09.2024 klo 15:30
Kokouspaikka Horisontti, Työpajankatu 8
Käsitellään Tällä esityslistalla mainitut asiat

Kaupunkiympäristölautakunta



17.09.2024

Asia	Sivu
1 Kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen sekä pöytäkirjan tarkastajien valinta	1
2 Pöydälle 10.09.2024 Lassila-Kannelmäki, toimitila-alueen suunnitteluperiaatteet 2024 (a- asia)	2
3 Pöydälle 10.09.2024 Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallitukselle, Kasarmi- torin liikerakennus, Kasarmikatu 19a tarkistettu asemakaavan muuto- sehdotus (nro 12762) (a-asia)	7
4 Ilmoitusasiat	15
5 Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma (a-asia)	16
6 Kaivokadun ympäristösuunnitelma (a-asia)	31
7 Mannerheimintie 6:n asemakaavan muuttaminen (nro 12923)	36
8 Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallitukselle, Rajasaa- rentie 6, tarkistettu asemakaavan muutosehdotus (nro 12788)	42
9 Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtuu- tettu Otso Kivekkään toivomusponnosta koskien sisäkulkuyhteyttä Myl- lypuron metroasemalta terveys- ja hyvinvointikeskukseen	49
10 Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtuu- tettu Laura Kolben toivomusponnosta koskien Koskelan koulun ja päi- väkodin asemakaavaa ja asemakaavan muutosta	52
11 Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtuu- tettu Juhani Strandénin ym. valtuustoaloitteesta koskien liikenneturval- lisuuden edistämistä	55
12 Kaupunkiympäristölautakunnan vastaus valtuutettu Otso Kivekkään valtuustoaloitteeseen koskien jalankulkijoiden liikennevalonappien vä- hentämistä	59
13 Teollisuustontin uudelleen vuokraaminen Kiinteistö Oy Helsingin Kanki- raudantie 2:lle (Malmi, tontti 38171/24)	62
14 Oikaisuvaatimus rakennusvalvontapäällikön päätöksestä 11.7.2024 § 7 koskien kaupunkiympäristön toimialan palvelut ja luvat palvelukokonai- suuden rakennusvalvontapalvelujen johtavan tarkastusinsinöörin viran	66



17.09.2024

täyttämistä

15	Oikaisuvaatimus kaupunkiympäristön toimialan vahingonkorvaustiimin päällikön vahingonkorvauspäätöksestä 14.8.2024 § 131 (liukastuminen)	78
16	Oikaisuvaatimus kaupunkiympäristön toimialan vahingonkorvaustiimin päällikön vahingonkorvauspäätöksestä 1.7.2024 § 111 (liukastuminen)	85
17	Kaupunkiympäristölautakunnan alaisten viranomaisten ajalla 5.9.-11.9.2024 tekemien päätösten seuraaminen	92



17.09.2024

Asia/1

1

Kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen sekä pöytäkirjan tarkastajien valinta

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää todeta kokouksen laillisesti koolle kutsutuksi ja päätösvaltaiseksi.

Samalla kaupunkiympäristölautakunta päättää valita pöytäkirjantarkastajaksi Amanda Pasasen ja varatarkastajaksi Katri Penttisen.

Esittelijä

apulaispormestari
Anni Sinnemäki

Lisätiedot

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

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



2

Lassila-Kannelmäki, toimitila-alueen suunnitteluperiaatteet 2024 (asia)

Pöydälle 10.09.2024

HEL 2024-000355 T 10 03 06

Hankenumero 5724_8

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää

- hyväksyä 10.9.2024 päivätyt Lassila-Kannelmäki, toimitila-alueen suunnitteluperiaatteet (liite nro 3) jatkosuunnittelun ja tulevien asemakaavamuutosten pohjaksi
- antaa päätöksen perusteluista ilmenevän vastineen esitettyihin mielipiteisiin. Päätösasiakirjat ovat luettavissa Kaupunkiympäristön toimialan asiakaspalvelussa, Työpajankatu 8 (puh. 09 310 22111), sekä internet-sivuilla:

<https://paatokset.hel.fi/fi/asia/hel-2024-000355>

Esittelijän perustelut

Suunnitteluperiaatteiden keskeinen sisältö

Suunnitteluperiaatteet koskevat Lassilan ja Kannelmäen toimitila-alueita. Periaatteiden tarkastelualue ulottuu Vihdintien ja Kaupintien risteyksestä Kannelmäen asemansseudulle. Alue on rajattu alueen pääkatuihin (Kaupintie–Kantelettarentie–Pelimannintie–Klaneettitie) tukeutuvaksi noin 400–600 metriä leveäksi kehityskäytäväksi. Alueelle suunniteltu pikaraitiotie tulee kulkemaan alueen pääkatuja pitkin. Raitiotien päätepysäkin on suunniteltu sijoittuvan kauppakeskus Kaaren yhteyteen.

Pohjois-Haagan aseman, kauppakeskus Kaaren ja Kannelmäen aseman ympäristöihin laadittiin vuosina 2018–2019 suunnitteluperiaatteet, jotka kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi 4.6.2019. Periaatteissa tarkisteltiin erityisesti työpaikkojen, asumisen ja palvelujen sijoittumista alueella sekä edellytyksiä nykyisten tonttien käyttötarkoituksen muutoksiin. Viime vuosien aikana toimintaympäristössä tapahtuneet muutokset, kuten huomattavasti lisääntynyt etä- ja hybridityö ja sen vauhdittama toimistotilojen kysynnän edelleen vähentyminen ja tyhjäkäynnin pitkittyminen on johtanut tarpeeseen tarkistaa toimitila-alueen suunnit-



teluperiaatteita nykyistä ja tulevaa markkinatilannetta paremmin vastaaviksi.

Suunnitteluperiaatteiden tavoitteena on luoda edellytyksiä kehittää Lassilan ja Kannelmäen nykyisin toimitilapainotteisia alueita kaupunkikuvallisesti kiinnostavina, toiminnoiltaan monipuolisina ja elinvoimaisina esikaupunkialueina. Suunnitteluperiaatteissa osoitetaan potentiaalisimmat sijainnit säilyville ja uusille toimitiloille. Periaatteissa esitetään tontit, joilla käyttötarkoituksen muutosta toimitilojen alueesta asumiseen tai toiminnoiltaan sekoittuneeksi alueeksi voidaan jatkosuunnittelussa tutkia.

Suhteessa vuonna 2019 hyväksytyihin suunnitteluperiaatteisiin vuoden 2024 suunnitteluperiaatteiden keskeisimmät muutokset ovat toimitilalueen supistaminen Kaupintien alueella siten, että kolme toimitilantonttia on muutettu toiminnoiltaan sekoittuneeksi alueeksi. Näiden kolmen tontin nykyinen asemakaavan mukainen kerrosala on yhteensä lähes 50 000 k-m². Toiminnoiltaan sekoittuneeksi alueeksi merkittyjen tonttien asumisen enimmäismäärä (75 %) on muutettu koko tarkastelualueella siten, että muun kuin asumisen osuus tulee olla vähintään 10 %.

Mitoitus

Suunnitteluperiaatteissa osoitetut käyttötarkoituksen muutokset sekä oletetut purkavien saneeraushankkeiden yhteydessä rakennettavat uudisrakennukset mahdollistaisivat täysimääräisesti toteutuessaan alueelle noin 130 000 k-m²:ä uutta asuntokerrosalaa (n. 3 300 uutta asukasta). Samalla toimistotilan määrä vähenisi nykyisillä toimitilantonteilla yhteensä noin 90 000 k-m², joka vastaa noin 55 % alueen voimassa olevien asemakaavojen mahdollistamasta toimistorakentamisesta. Toimitilarakentamisen kokonaismäärässä ei ole huomioitu kauppakeskus Kaaren tiloja. Suunnittelualueella on lisäksi Aku Korhosen tien yhteydessä yleiskaavoissa edellytyksiä noin 70 000 k-m² uudelle toimisto- ja asuntorakentamiselle.

Päätökset suunnitteluperiaatteiden pohjana

Suunnitteluperiaatteet edesauttavat kaupungin strategisten tavoitteiden toteutumista edistämällä asuntotuotantoa hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärellä sekä vahvistamalla kaupunginosan elävyyttä. Suunnitteluperiaatteet ovat Helsingin yleiskaavan 2016 mukaiset. Kaupunkiympäristölautakunta on 4.6.2019 hyväksynyt Lassila-Kannelmäki, toimitilalueen suunnitteluperiaatteet, joihin nyt laaditut suunnitteluperiaatteet pohjautuvat.

Alueen lähtökohdat ja nykytilanne



Lassila-Kannelmäen rakennettu ympäristö on pääasiassa syntynyt Haaga–Vantaa-aluerakentamisprojektin tuloksena. Keskeinen tavoite aluerakentamisprojektissa oli uuteen Martinlaakson lähiliikennerrataan tukeutuvien alueiden merkittävä, vähintään 30 % työpaikkaomavaraisuus, mikä myös toteutui 1980-luvun alussa. 1970–1990-luvuilla rakennetussa, peruskorjaamattomassa toimistotilakannassa vuokrataso on suhteellisen matala. Omistuksen ollessa hajautunutta ja tilojen ollessa vajaakäytössä peruskorjaaminen on paikoin taloudellisesti vaikeaa. Pääkaupunkiseudun keskeisemmille alueille sijoittuvan uuden ja tilatehokkaan toimistotilan lisääntyne tarjonta ja vetovoima näkyvät Lassilan ja Kannelmäen alueilla nykytilanteessa toimistotilan ylitarjontana. Vuoden 2022 lopussa Lassila-Kannelmäen alueelle sijoittuvien toimistotilojen tilakannasta yli puolet on ollut tyhjillään.

Alueella on voimassa useita asemakaavoja. Aluerakentamisprojektiin liittyvät asemakaavat Lassilassa ja Kannelmäessä valmisteltiin pääosin 1970-luvun alkupuolella. Alueella on nykyisin asemakaavavarantoa toimisto-, liike- ja palvelutilalle noin 27 000 k-m². Rakentamattomia toimistotontteja on erityisesti kauppakeskus Kaaren lounaispuolella. Pohjois-Haagan osayleiskaavan (2014) ja Yleiskaava 2016 pohjalta on tavoitteena asemakaavoittaa jonkin verran uutta toimistotilaa ja noin 50 000 k-m² asumista Aku Korhosen tien läheisyyteen.

Alueella vireillä olevissa ja jo voimaan tulleissa, uudehkoissa asemakaavan muutoksissa on alueelle kaavoitettu lisää asuntokerrosalaa yhteensä noin 75 000–80 000 k-m².

Alueen toimitilatonteista noin puolet on Helsingin kaupungin omistuksessa ja vuokrattu yleensä pitkin vuokrasopimuksin rakennusten omistajille. Kaupungin vuokratontteja on erityisesti Lassilan alueella. Aku Korhosen tien ja kauppakeskus Kaaren ympäristön tontit ovat pääosin yksityisomistuksessa. Kaupunki omistaa katu- ja puistoalueet. Kehä I:n liikennealue on valtion omistuksessa.

Vuorovaikutus suunnitteluperiaatteiden valmisteluaihana

Lassila-Kannelmäki toimitila-alueen suunnitteluperiaatteet 2024 olivat julkisesti nähtävillä 20.5.–7.6.2024. Valmisteluaineiston nähtävilläolosta lähetettiin tiedote niiden tonttien maanomistajille ja vuokralaisille, joille on vuoden 2024 periaatteissa tehty muutoksia suhteessa vuonna 2019 hyväksytyihin periaatteisiin. Nähtävilläolosta laadittiin lisäksi lehti-ilmoitus. Alueen asukasyhdistyksiä ja paikallislehtiä tiedotettiin sähköpostitse. Valmisteluaineisto oli nähtävillä kaupungin verkkosivuilla <https://www.hel.fi/suunnitelmat>. Suunnitteluperiaatteiden sisältöä esiteltiin Pohjois-Haaga, Lassila -alueverkoston kokouksessa 27.5.2024.



Yhteenveto nähtävilläoloaikana saaduista mielipiteistä sekä vastineet niissä esitettyihin huomautuksiin on kirjattu suunnitteluperiaatteiden selostustekstiin (liite 4).

Viranomaisyhteistyötä on tehty muun muassa Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen, Tukesin ja Gasgridin kanssa suunnitteluperiaatteiden alueen tonttien hankesuunnittelun yhteydessä.

Mielipiteet

Mielipiteet kohdistuivat lintujen turvallisuuden ja pesimämahdollisuuksien huomioimiseen, alueen pysäköintivaatimusten tarkistamiseen, kokonaisvaltaisen liikenteellisen toimivuuden varmistamiseen sekä alueelle suunnitellun uudisrakentamisen tehokkuuden tarkistamiseen. Kirjallisia mielipiteitä saapui 3 kpl.

Suullisesti esitetyissä mielipiteissä toivottiin lisää penkkejä puistoihin ja katujen varsille sekä kaivattiin isompia perheasuntoja erityisesti Lassilan ja Pohjois-Haagan alueelle.

Esitetyt mielipiteet on saatettu asemakaavoituksen lisäksi alueen liikenne-, katu- ja puistosuunnittelijoiden tietoon, ja niitä hyödynnetään jatkosuunnittelussa tarkoituksenmukaisilta osin.

Toimivalta

Kaupunkiympäristölautakunta päättää hallintosäännön 16 luvun 1 §:n 1 momentin 1 kohdan perusteella yleis- ja asemakaavoituksen, liikenne- ja katusuunnittelun sekä muun maankäytön ohjaamisesta.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Tuomas Eskola, yksikön päällikkö, asemakaavoitus, puhelin: 09 310 37285
tuomas.eskola(a)hel.fi

Minna Koskinen, arkkitehti, asemakaavoitus, puhelin: 09 310 37469
minna.koskinen(a)hel.fi

Elina Luukkonen, erityisasiantuntija, yleiskaavoitus, puhelin: 09 310 37073
elina.luukkonen(a)hel.fi

Mikko Juvonen, tiimipäällikkö, teknistaloudellinen yksikkö, puhelin: 09 310 37252
mikko.juvonen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ilmakuva
- 3 Lassila-Kannelmäki, toimitila-alueen suunnitteluperiaatteet 10.9.2024
- 4 Lassila-Kannelmäki, toimitila-alueen suunnitteluperiaatteet, selostusteksti 10.9.2024



Oheismateriaali

1 Mielipiteet

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Ne mielipiteensä esittäneet, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa

Otteen liitteet

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 10.09.2024 § 433



17.09.2024

Asia/3

3

Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallitukselle, Kasarmitorin liikerakennus, Kasarmikatu 19a tarkistettu asemakaavan muutosehdotus (nro 12762) (a-asia)

Pöydälle 10.09.2024

HEL 2020-010234 T 10 03 03

Hankenumero 2461_9

Esitysehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta esittää kaupunginhallitukselle

- 10.9.2024 päivätyn asemakaavan muutosehdotuksen nro 12762 (liite nro 3) hyväksymistä. Asemakaavan muutos koskee 3. kaupunginosan (Kaartinkaupunki) korttelia 3210 sekä katu- ja torialueita.

Lisäksi lautakunta päättää

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

<https://paatokset.hel.fi/fi/asia/hel-2020-010234>

- ilmoittaa päätöksestään ja vuorovaikutusraportista muodostuvan MRL 65 §:n mukaisen kunnan perustellun kannanoton niille kaavasta muistutuksen tehneille, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa
- kehottaa asemakaavoituspalvelua laskuttamaan hakijalta kaavan hyväksymisen jälkeen kaavan laatimis- ja käsittelykustannukset seuraavasti:
 - o Kiinteistö Oy Kasarmitorin Kauppakeskus: 7 000 euroa

Esittelijän perustelut

Kaavaratkaisun keskeinen sisältö

Asemakaavan muutos (kaavaratkaisu) koskee liikerakennuksen tonttia Kasarmitorin laidalla, osoitteessa Kasarmikatu 19a. Kaavaratkaisu



mahdollistaa nykyisen, kaksikerroksisen kaupparakennuksen purkamisen ja korvaamisen uudella, kolmikerroksisella toimisto- ja liikerakennuksella. Lisäksi tarkoituksena on laajentaa kellaritiloja siten, että uudisrakennuksen maanalaiset pysäköintitilat liitetään Kasarmitorin olemassa olevaan pysäköintilaitokseen. Kaava-alueeseen kuuluu myös Kasarmitori sekä sitä ympäröivät katualueet, mutta niiden maanpäälliset osat on tarkoitus säilyttää entisellään ja suojella tarpeellisilta osin.

Tavoitteena on kasvattaa ydinkeskustan käyttäjämääriä lisäämällä korkeatasoista toimistotilaa hyvin saavutettavalle ja toimistokysynnän kannalta halutulle alueelle. Tavoitteena on myös elävöittää lähialuetta ja kytkeä rakennus toiminnallisesti entistä paremmin sekä torialueeseen että Kasarmikadulle avaamalla maantasokerrosten liiketiloja molempiin suuntiin. Palvelutarjonta alueella pysyy vähintään ennallaan tai paranee. Tavoitteena on, että kaupparakennuksen tilalle toteutetaan kaupunkikuvallisesti korkeatasoinen toimitilarakennus. Uudisrakennukselta vaaditaan poikkeuksellisen korkeatasoista toteutusta; sovittaminen valtakunnallisesti arvokkaaseen rakennettuun kulttuuriympäristöön edellyttää muun muassa korkeuden rajoittamista siten, ettei rakennus nouse historiallisesti arvokkaan Kaartin kasarmikorttelin päärakennuksen räystäskoron yläpuolelle. Myös rakennuksen arkkitehtuuriin tulee kiinnittää erityistä huomiota ja toteutuksen laatutaso varmistetaan useilla kaavamääräyksillä.

Kaavaratkaisussa on erityisesti pyritty edistämään elinkeinotoiminnan edellytyksiä lisäämällä modernin toimitilan ja laadukkaan kaupallisen tilan määrää ydinkeskustassa kuitenkin siten, ettei rakentaminen vaaranna historiallisen ympäristön erityisiä arvoja.

Uutta toimistokerrosalaa mahdollistetaan 3 000 k-m². Liiketiloja on maanpäällisissä tiloissa vähintään 1 600 k-m² ja maanalaisissa tiloissa enintään 2 070 k-m². Viitesuunnitelman mukaisessa ratkaisussa liiketilojen määrä pysyy nykytilanteeseen nähden lähes ennallaan. Työpaikkamäärän lisäys on arviolta n. 120. Maanpäällisen rakentamisen tonttitehokkuus on 3,0.

Kaavaratkaisun toteuttaminen vaikuttaa erityisesti siten, että keskustan käyttäjämäärä kasvaa ja kaupallisten palveluiden laatu paranee. Uudisrakennus muuttaa valtakunnallisesti arvokkaan rakennetun kulttuuriympäristön kaupunkikuvallista ilmettä vaarantamatta kuitenkin sen arvoja.

Päätökset kaavaratkaisun pohjana

Kaupunginvaltuusto on 13.10.2021 hyväksynyt uuden Kasvun paikka - Helsingin kaupunkistrategian 2021–2025. Kaavaratkaisu edesauttaa kaupungin strategisten tavoitteiden toteutumista siten, että edistetään



keskustan työpaikkojen ja palveluiden määrän ja intensiteetin kasvua sekä vaalitaan alueen omaleimaista identiteettiä täydentämällä olemassa olevaa rakennettua ympäristöä huomioiden alueiden erityispiirteet. Lisäksi kaavaratkaisu toteuttaa kaupunginhallituksen 22.5.2023 hyväksymän Ydinkeskustan maankäytön kehityskuvassa 2032 linjattuja toimenpiteitä, kuten katutilan elävöittämistä kivijalkaliiketoilla, ydinkeskustan varaamista työpaikkaintensiivisille toiminnoille, maanalaisen pysäköinnin kokonaisuuden kehittämistä, kaikille avoimen kaupunkitilan säilymistä ja tapahtumien mahdollistamista. Nyt laadittava asemakaava on kehityskuvassa mainittu ydinkeskustan toiminnallisuuden kannalta merkittävänä kehittämishankkeena. Kaavaratkaisu on Helsingin yleiskaavan 2016 mukainen.

Alueen lähtökohdat ja nykytilanne

Kasarmitori on Helsingin vanhan kivikaupungin keskustan historiallinen paraatiauquio. C.L. Engelin suunnittelema upseerirakennus torin etelälaidalla, Kaartin kasarmin korttelissa muodostaa paraatijulkisivun torin suuntaan. Myös muut toria reunustavat korttelijulkisivut ovat poikkeuksellisen näyttäviä ja suurin osa rakennuksista onkin suojeltu. Rakennukset ovat pääasiassa liike- ja toimistorakennuksia, mutta torin ympärillä on myös jonkin verran asuntoja. Koko torialue kuuluu Museoviraston inventoinnissa Kaartin kasarmin valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön.

Tori on nykyisellään kivipintainen ja reunustettu puilla kolmelta sivultaan. Torin alle on toteutettu Kasarmitorin n. 420 paikkainen pysäköintilaitos, jonka ajorampit sijaitsevat torin itäreunalla.

Kasarmitorin kaupparakennus torialueen länsiosassa on rakennettu vuonna 1960 (arkkitehti likka Martas). Alun perin väliaikaiseksi tarkoitettu nauhaikkunallinen näyttely- ja liikerakennus asettuu torin suuntaan laskevaan maanpintaan nähden siten, että Kasarmikadun puolelta rakennus on yksikerroksinen ja Kasarmitorin puolelta kaksikerroksinen.

Alueella on voimassa kaksi asemakaavaa vuosilta 2003 ja 1999. Kaupparakennuksen tontti on merkitty liikerakennusten korttelialueeksi, jonka pääkäyttötarkoituksen mukainen rakennusoikeus on 3 040 k-m², minkä lisäksi kellariin saa rakentaa 940 k-m² kokoontumis- ja liikuntatiloja. Suurin sallittu kerrosluku on 2 ja vesikaton ylin sallittu korkeus +16.5. Torialue on asemakaavassa merkitty kulttuurihistoriallisesti ja kaupunkikuvallisesti arvokkaaksi aukiotilaksi. Torin alle on osoitettu tila maanalaiselle pysäköintilaitokselle ja sen ajoluiskat torin itälaidalle.

Helsingin kaupunki omistaa tori- ja katualueet. Korttelialue on yksityisomistuksessa. Kaavaratkaisu on tehty hakemuksen johdosta ja kaavaratkaisun sisältö on neuvoteltu hakijan kanssa.



17.09.2024

Asia/3

Kaavaratkaisun kustannukset

Asemakaavaratkaisun toteuttaminen edellyttää nykyisen tontin läpi kulkevan kaukolämpöputken siirtoa Kasarmikadulle. Siirrosta on arvioitu aiheutuvan kustannuksia noin 30 000 euroa. Kustannusten jaosta sovietaan jatkoneuvotteluissa. Nykyisen pysäköintilaitoksen tuentatöiden mahdollisista vaikutuksista Kasarmitorin rakenteisiin ja niiden ennallistamisesta vastaa hanke.

Asemakaavamuutos nostaa tontin arvoa.

Vuorovaikutus kaavan valmisteluaikana

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

Viranomaisyhteistyö

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

- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala (kaupunginmuseo)

Viranomaisten kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat rakennuksen kaupunkikuvalliseen asemaan suhteessa historialliseen ympäristöön, torialueeseen ja Kaartin kasarmin päärakennukseen, johtosiirtojen tarpeen ja niiden kustannusten sekä riittävien maanalaisten tilavarausten huomioimiseen asemakaavassa, olemassa olevien turvallisuusrakenteiden ja -järjestelyjen säilymiseen sekä niiden edelleen kehittämiseen Kaartin korttelin ympärillä sekä Puolustusvoimien lisäämiseen asiantuntijaviranomaiseksi kaavan valmistelussa.

Kannanotoissa esitetyt asiat on otettu huomioon kaavatyössä siten, että kaupunginmuseon kanssa käytyjen neuvottelujen mukaiset linjaukset rakennuksen arkkitehtuurista ja korkeudesta on tuotu kaavamääräykseen. Hankkeesta on laadittu erillinen rakennettavuusselvitys, jossa on huomioitu alueella sijaitsevat kunnallistekniset varaukset. Kaavaehdotuksesta pyydetään lausunto sekä Puolustusvoimilta että Senaatti-kiinteistöiltä, jotta Kaartin kortteliin liittyvät turvajärjestelyt voidaan huomioida tarkoituksenmukaisesti.

Mielipiteet

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat uudisrakennuksen korkeuteen, liialliseen massii-



visuuteen, arkkitehtuuriin, maisemallisten vaikutusten arviointiin, valtakunnallisten kulttuuriympäristöarvojen vaarantumiseen, historiallisen aukiotilan sommitelman rikkoutumiseen sekä julkisen tilan yksityistämiseen, tarvittaviin asiantuntijalausuntoihin, hankkeen yleiskaavan vastaisuuteen maantasokerroksen liiketilojen osalta, katutilan ja torialueen elävyyteen, palveluiden saavutettavuuteen, vastapäisten rakennusten huoneistojen näkymien menettämiseen ja valaistusolosuhteiden huonontumiseen, uudisrakennuksen vaikutukseen lintujen olosuhteisiin ja mahdollisuuteen lisätä niiden pesäpaikkoja, rakennusaikaisten liikennejärjestelyjen sujuvuuteen, osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä siihen liittyvän valmisteluaineiston lyhyeen nähtävilläoloaikaan, hankkeiden tasapuoliseen kohteluun, havainnekuvien virheellisyyteen ja suunnitelmassa esitettyjen teknisten ratkaisujen, kuten pysäköinnin ja ilmanvaihdon huolimattomaan suunnitteluun sekä kaavamuutoksen hakijan luotettavuuteen.

Mielipiteet on otettu huomioon kaavoitustyössä siten, että kulttuuriympäristöarvojen säilymisestä sekä uudisrakennuksen sovittamisesta niin torialueen kaupunkikuvaan kuin Kaartin kasarmin korttelin arvoihinkin on keskusteltu tiiviissä yhteistyössä Helsingin kaupunginmuseon kanssa ja yhdessä sovitut reunaehdot on asetettu asemakaavamääräyksiksi. Viitesuunnitelmaa on muutettu osallistumis- ja arviointisuunnitelma- vaiheesta siten, että Kasarmikadun puolelle maantasoon on lisätty myös kadulle aukeavia liike- ja aulakahvilatiloja sekä ikkunoita kauppa- kerrokseen. Sisäänkäyntien ja ikkunoiden mahdollistamiseksi rakennuksen korkoa on kasvatettu reilulla metrillä, kuitenkin siten, että katto- korko edelleen pysyy Pääesikunnan räystäskoron alapuolella. Kaavamääräyksissä liiketilavaatimus koskee sekä torin, että kadun puolta. Uudisrakennuksen julkisivujen lasipinnat on viitesuunnitelmassa kuvioitu, mikä himmentää ympäristöön suuntautuvaa hajavaloa sekä ehkäisee lintujen törmäysriskiä ja lasipintojen käsittelystä on annettu kaavamääräys.

Kirjallisia mielipiteitä saapui 9 kpl.

Kaavaehdotuksen julkinen nähtävilläolo (MRL 65 §) 18.1.–16.2.2024

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

Kaavaehdotuksesta tehtiin 8 muistutusta, joista 1 oli aiemmin jätetyn muistutuksen oikaisu. Nähtävilläoloajan ulkopuolella saapui 1 kirje, joka oli aiemman muistutuksen täydennys.

Muistutuksissa esitetyt huomautukset kohdistuivat uudisrakennuksen liian suureen kokoon ja erityisesti korkeuteen, valtakunnallisesti arvokkaaksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi (RKY 2009) luokitellun alueen



suojelutavoitteiden vaarantumiseen, aukiotilan sommitelman rikkoutumiseen ja sitä ympäröivien arvokennusten näkyvyyden heikkenemiseen, aukiotilaa koskevan suojelumerkinnän supistumiseen, erillisen kulttuuriympäristöselvityksen tarpeeseen koskien Kasarmitorin aukio-kokonaisuutta, uudisrakennuksen arkkitehtuuriin, vastapäisten asuntojen näkymien ja valaistusolosuhteiden heikkenemiseen, kaavamuutos-hankkeen käsittely- ja päätöksentekoprosessiin, yleiskaavan edellyttämän alueellisen tarkastelun puutteeseen sekä toimisto- ja liiketilojen kysyntään. Yhdessä muistutuksessa toivottiin päivittäistavara-kaupalle väliaikaista korvaavaa tilaa purkutöiden ja rakentamisen ajaksi.

Kirjeessä esitetyt huomautukset täydensivät muistutuksissa esitettyjä huomautuksia ja kohdistuivat erityisesti Kasarmitorin aukiotilan tilallisen sommitelman rikkoutumiseen ja uudisrakentamisen korkeuteen sekä siihen, että viitesuunnitelman havainnekuvat eivät anna oikeaa kuvaa kaupunkikuvallisista vaikutuksista. Kirjettä on täydennetty kuvilla uudisrakennuksen volyyymia havainnollistavasta 3d-massamallista.

Kaavaehdotuksesta saatiin viranomaisten lausuntoja sen ollessa julkisesti nähtävillä. Lausunnoissa esitetyt huomautukset kohdistuivat uudisrakennuksen kokoon ja sen vaikutuksiin arvoympäristöön sekä kaavaehdotuksessa uudisrakennukselle osoitettuihin korkeus- ja ulkoasumääräyksiin. Lisäksi huomautukset kohdistuivat tontin kautta kulkevaan nykyiseen kaukolämpölinjaan ja sen korvaavan yhteyden tarpeeseen, nykyisessä rakennuksessa sijaitsevaan muuntamoon ja uuden muuntamotilan rakentamiseen, erilliseen hulevesiviemärintiiniin varautumiseen sekä palo- ja pelastusturvallisuuteen.

Lausunnot saatiin seuraavilta tahoilta:

- Helen Oy
- Helen Sähköverkko Oy
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY)
- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)
- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala (kaupunginmuseo)
- sosiaali-, terveys- ja pelastustoimiala (pelastuslaitos)

Toimenpiteet julkisen nähtävilläolon jälkeen

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

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



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

Julkisen nähtävilläolon jälkeen tehdyistä muutoksista on neuvoteltu asianomaisten tahojen kanssa. Kaavamuutoksen hakijan etua koskevista muutoksista on neuvoteltu erikseen mm. sähköpostilla. Kaupunginmuseon ja hakijan kanssa on pidetty kaksi työpalaveria, joissa on käsitelty nähtävilläolon jälkeen kehitettyjä viitesuunnitelmia.

Tarkemmat perustelut

Tarkemmat kaavaratkaisun perustelut ilmenevät liitteenä olevasta asemakaavaselostuksesta.

Toimivalta

Kaavaratkaisun hyväksymisestä päättää kaupunginvaltuusto.

Jatkotoimenpiteet

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

Kaavan hyväksymistä koskevasta päätöksestä on pyydetty lähettämään tieto.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Sinikka Lahti, tiimipäällikkö, puhelin: 09 310 37478
sinikka.lahti(a)hel.fi

Mikko Juvonen, tiimipäällikkö, teknistaloudelliset asiat, puhelin: 09 310 37252
mikko.juvonen(a)hel.fi

Sakari Mentu, arkkitehti, rakennussuojelu, puhelin: 09 310 37217
sakari.mentu(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ilmakuva
- 3 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12762 kartta, päivätty 10.9.2024
- 4 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12762 selostus, päivätty 10.9.2024
- 5 Havainnekuva, 10.9.2024
- 6 Tilastotiedot
- 7 Tehdyt muutokset
- 8 Vuorovaikutusraportti 18.1.2024, täydennetty 10.9.2024 ja asukastilaisuuden 2.12.2020 muistio



17.09.2024

Asia/3

9 Osa päätöshistoriaa

Oheismateriaali

1 Mielenpitoet
2 Muistutukset ja kirje

Muutoksenhaku

Kustannusten osalta Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano
Hallintovalitus, tavallinen tiedoksianto

Otteet

Ote
Hakija

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

KYMP Myyntilaskut

Otteen liitteet

Esitysteksti
Hallintovalitus, tavallinen tiedoksianto
Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano
Liite 7
Esitysteksti
Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano
Esitysteksti
Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano
Liite 8

Tiedoksi

Kaupunginkanslia tiedoksianto

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 10.09.2024 § 435

Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala Kulttuuripalvelukokonaisuus Kaupunginmuseo
Kulttuuriperintöyksikkö 13.2.2024

Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala Kulttuuripalvelukokonaisuus Kaupunginmuseo
Kulttuuriperintöyksikkö 1.12.2020



17.09.2024

Asia/4

4

Ilmoitusasiat

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää merkitä tiedoksi.

Kaupunginhallitus (Khs)

Khs 2.9.2024 § 513

Maankäytösopimuksen ja kiinteistökaupan esisopimuksen tekeminen Spoki Oy:n kanssa liittyen asemakaavan muutosehdotukseen nro 12602 (Pitäjänmäki)

HEL 2023-007004 T 10 01 00

[Pöytäkirja 2.9.2024](#)

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

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

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



5

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma (a-asia)

HEL 2023-004653 T 08 00 00

Esitysehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta esittää kaupunginhallitukselle hyväksyttäväksi ja jatkosuunnittelussa ohjeellisena noudatettavaksi:

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

Tiivistelmä

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

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

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

Liikennejärjestelmäsuunnitelma linjaa ydinkeskustan paikalliskatujen kehittämistä paremmin perillä olemista, kävelyä ja oleilua palveleviksi. Huoltoliikenteelle lisätään kuormauspaikkoja, kun taas kävelyalueet rauhoitetaan turvalliselle kävelylle ja oleilulle. Paikalliskatujen autoliikenteen rauhoittamiseen vaikuttaa myös ydinkeskustaan saapuvan autoliikenteen ohjaaminen maanalaisiin pysäköintilaitoksiin, mihin liittyy myös keskustan huoltotunnelin kehittäminen. Ydinkeskustan paikallista



katuverkkoa ja siihen liittyviä kävelyolosuhteita kehitetään alueellisten liikennesuunnitelmien ja niiden perusteella tehtävien katusuunnitelmien perusteella seuraavan noin 10 vuoden aikana.

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

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

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

Esittelijän perustelut

Lähtökohdat

Kaupunginhallitus päätti 25.1.2021 periaatteista ja toimenpiteistä kävelykeskustan laajentamiseen tähtäävän jatkosuunnittelun pohjaksi. Päätöksessä linjattiin kävelykeskustan ja käveltävän keskustan kunnianhi-



moisesta laajentamisesta sekä edellytettiin laatimaan suunnitelma, joka voidaan aikatauluttaa ja jota voidaan toteuttaa useammassa vaiheessa.

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

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

Kaupunkiympäristölautakunta esittäessään kaupunginhallitukselle ydinkeskustan maankäytön kehityskuvan hyväksymistä 15.11.2022, lisäsi seuraavan keskustan saavutettavuutta koskevan päätöksen yksimielisesti. ”Ydinkeskustan saavutettavuus yksityisautoilla on hyvä saavuttaessa länsisuunnasta ydinkeskustan maanalaisiin pysäköintihalleihin. Sen sijaan muista suunnista saavuttaessa yhteydet maanalaisiin pysäköintitiloihin ovat heikommalla tasolla ja pysäköintitilojen tarjonta on puutteellista. Lisäksi keskustan rakennettujen pysäköintitilojen käyttöaste on usein matala. Ydinkeskustan saavutettavuuden parantamiseksi ja edelleen ydinkeskustan viihtyisyyden lisäämiseksi jatkoselvitetään vaihtoehtoja keskustan maanalaisten pysäköintilaitosten saavutettavuuden parantamiseksi ensisijaisesti yksityisinä investointihankkeina. Vaihtoehtoja esitellään lautakunnalle syyskuuhun 2023 mennessä.” Kaupunginhallitus hyväksyi ydinkeskustan maankäytön kehityskuvan 22.5.2023.



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

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

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

Lautakunta päätti asettaa ydinkeskustan liikennejärjestelmän tavoitteeksi:

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

Suunnittelun lähtökohdiksi asetettiin:

- Ydinkeskustan viihtyisyyden ja elinvoimaisuuden merkittävän kehittämisen mahdollistamiseksi ydinkeskustan poikittaisen autoliikenteen suunnittelun lähtökohtana on ensisijaisesti tukeutua Esplanadin muodostamaan pääyhteyteen.
- Maanalaisten pysäköintilaitosten ja huoltotunnelin saavutettavuutta sekä toimintaedellytyksiä kehitetään palvelemaan ydinkeskustan logistisia tarpeita sekä saapumista autolla. Ensivaiheessa edistetään Hakaniemen torin pohjoispuolelta maanalaista ajoyhteyttä keskustan huoltotunneliin.
- Paikalliskatuja kehitetään rauhallisen liikkumisen ympäristöinä, jotka tukevat niin kivijalkakorttelien elävyyttä kuin kävelyreittien jatkuvuutta.



ta. Läpiajavan autoliikenteen tulee mahdollisimman suuressa määrin ohjautua pääverkon kaduille.

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

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

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

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

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

Esplanadin kokeilu on lisännyt alueella kävelyä ja oleilua erityisesti kesäaikaan, talviaikaan hyödyt ovat olleet vähäisiä. Paikan päällä haastattelut ovat olleet pääosin tyytyväisiä kokeiluun, helsinkiläisille tehdyssä puhelinhaastattelussa mielipiteet jakautuvat tasaisemmin sekä puolesta että vastaan. Kokeilulla ei ole havaittu merkittäviä vaikutuksia alueen elinvoimaan, osa toimijoista on saanut kokeilusta hyötyä erityisesti laajempien terrassien ansioista, osa toimijoista on kokenut kokeilun hyvin kielteisenä huoltoajon vaikeutumisen, autoliikenteen hidastumisen ja pysäköintipaikkojen poistumisen takia. Autoliikenteen määrä on vähentynyt Esplanadeilla, Pohjois- ja Eteläesplanadien liikennemäärät ovat vähentyneet 18-20 % syksyllä 2023 aikaisempien vuosien mittauksiin nähden. Autoliikenteen sujuvuus on kokeilun aikana heikentynyt maltillisesti ja paikallisesti, talven matka-ajat keskustan poikittaisilla reiteillä ovat kasvaneet keskimäärin noin 10 %, esimerkiksi syksyllä



2023 Sörnäisten rantatien ja Jätkäsaarenlaiturin välillä matka-ajat ovat kasvaneet 0,5-2,5 minuuttia verrattuna syksyn 2022 tilanteeseen. Suurimmat vaikutukset autoliikenteen osalta kohdistuvat Pohjoisesplanadille ja ajoittain Pohjoisrantaan. Saatujen kokemusten perusteella alueen tulevassa suunnittelussa huoltoliikenteen toimivuus ja pelastustoiminnan vasteajat ovat tärkeitä huomioitavia asioita. Esplanadin kokeilun tulokset tulevat olemaan Esplanadin alueen asemakaavamuutoksen lähtötietona.

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

Ydinkeskustan elinvoimaisuus

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

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



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

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

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

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

Liikennejärjestelmäsuunnitelma

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma on yleispiirteinen suunnitelma, joka keskittyy kulkumuotokohtaisten tarpeiden ja tavoitteiden



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

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

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

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

Pyöräliikenteen osalta toteutetaan jo aikaisemmin päätettyä kantakaupungin tavoiteverkkoa. Pyöräliikenteen toimivat infraratkaisut parantavat myös kävelyn olosuhteita, kun mikroliikkumisvälineillä kävelyä nopeammin liikkuvat sijoittuvat kadulla näille suunniteltuun kohtaan eikä kävelijöiden sekaan. Tämä vaikuttaa erityisesti kävelyn koettuun turvallisuuteen.



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

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

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

Vaikutukset

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

Suunnitelma parantaa kävelyn olosuhteita monin tavoin. Paikallisverkolla kävelijä voi vaihtaa kadun puolta joustavasti, pääverkolla kadun ylitysmatkat lyhenevät helpottaen kulkua, kävelytilan kasvaessa ihmisiä mahtuu enemmän kävelemään ja viipymään samalla, kun vehreys luo viihtyisyyttä. Näiden muutosten myötä ihmiset viihtyvät paremmin ja tuovat keskustaan elinvoimaa. Kivijalkatoiminnot voivat laajentua osaksi katutilaa, joilla myös vahvistetaan elinkeinotoimintaa. Kun keskustaan luodaan erilaisia kaupunkielämän paikkoja ja vahvistetaan niiden



identiteettiä, ne jäsentävät kävelymatkaa ja auttavat kävelijää hahmottamaan kävely-ympäristöä. Kun ympäristössä on jatkuvasti jotain mielenkiintoista, vaikutetaan sillä myönteisesti kävelykokemukseen ja matka voi tuntua lyhyemmältä. Koska kävely on kaikille mahdollinen kulkumuoto apuvälineet huomioiden, käveltävyyden parantaminen luo myös kulkemiseen tasa-arvoa. Lisäksi sillä vaikutetaan kansanterveyteen. Parannettaessa kävelyn liikenneturvallisuutta, mahdollistetaan mm. lasten itsenäistä liikkumista.

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

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

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



vat entisestään maanalaisten pysäköintilaitosten saavutettavuutta idän ja lännen suunnista. Kaivokadun läpiajomahdollisuuden poistuminen lisää liikennemääriä etenkin Pohjoisrannassa ja Esplanadeilla, minkä seurauksena ydinkeskustan läpiajo ja sisäinen liikenne hidastuu ruuhka-aikoina.

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

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

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

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

Keskustan maanalaisten pysäköintilaitosten saavutettavuus paranee, kun keskustan huoltotunnelin kaikkia ajoramppeja voi käyttää rajoituksetta ajettaessa siihen kytkeytyneisiin pysäköintilaitoksiin. Nykyisin Ruoholahdenkadun ja Kalevankadun ajoramppeja voi käyttää Stock-



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

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

Vuorovaikutus

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

Kaupunkiympäristölautakunnan päätöksen 19.9.2023 mukaisesti suunnitelman laatimiseen on liittynyt perusteellinen vuorovaikutus, jonka puitteissa sidosryhmäyhteistyöhön on osallistunut laaja joukko keskustan toimijoita sekä 18 henkinen kaupunkilaisraati. Suunnitelmaa on esitellyt neuvostoille, asukasyhdistyksille, ydinkeskustan keskeisille toimijoille, yhdistyksille sekä viranomaisille. Suunnitelman laatimiseen osallistunut kaupunkilaisraatilaisten valittiin siten, että he edustaisivat helsinkiläisiä mahdollisimman monipuolisesti iältään, sukupuoleltaan, asuinalueiltaan, liikkumistottumuksiltaan sekä autonomistukseltaan.



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

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

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

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

Liikennejärjestelmäsuunnitelman toteuttaminen

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

Kaivokadulla käynnistetään asemakaavan muuttaminen ja asetetaan sen tavoitteeksi kadun muuttaminen joukkoliikennekaduksi päärautatieaseman edustalla. Kaivokadun osalta alustava aikataulu on suunniteltu siten, että kadun alla oleva metroaseman vesikatto uusitaan vuonna 2027 ja väliaikaiset liikennejärjestelyt rakennetaan kadulle 2028. Kun Kaivokadun asemakaava on lainvoimainen (arviolta vuonna 2029) ja siihen perustuva katusuunnitelma on myös lainvoimainen (arviolta vuonna 2031), on Länsisataman pikaraitiotie mahdollista rakentaa ja joukkoliikennekadun edellyttämät muutokset voidaan viimeistellä. Länsisataman pikaraitiotietä ei voida ottaa käyttöön ennen kuin Kaivokadulle on saatu toteutettua riittävän kapasiteetin pysäkkilaiturijärjest-



lyt. Asemakaava tullaan valmistelemaan yhteistyössä alueen kiinteistönomistajien, asukkaiden ja yritysten kanssa. Asemakaavan yhteydessä tarkennetaan kadun liikenteellisiä vaikutuksia, mikä tarkoittaa vertailua sekä 1+1 kaistatilanteeseen että nykyisiin järjestelyihin (2+2).

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

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

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

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

Toimivalta

Helsingin ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmalla on laajat vaikutukset, jotka eivät kosketa vain liikennettä. Liikennejärjestelmäsuunnitelma ei ole tavanomainen liikennesuunnittelua ohjaava päätös, jonka toimivalta on kaupunkiympäristölautakunnalla. Koska hallintosäännössä ei ole otettu kantaa liikennejärjestelmäsuunnitelmien hyväk-



symisen toimivaltaan ja suunnitelmalla on laajat vaikutukset, toimivalta sen päättämisestä on kaupunginhallituksella.

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

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

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

Liitteet

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

Oheismateriaali

- 1 Kaupunkilaisraadın julkilausuma

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



6 Kaivokadun ympäristösuunnitelma (a-asia)

HEL 2024-009199 T 10 05 02

Päätösehdotus

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

Esittelijän perustelut

Lähtökohdat

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

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

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

Kaivokadulle on suunniteltu peruskorjaus 2020-luvun puolivälin jälkeen, sillä kadun alla olevien liiketilojen ja metron tilojen kansirakenteen ve-



sieristys on uusittava. Nykyiset vesieristeet rakennettiin 1970-luvulla, kun Kaivokatu edellisen kerran peruskorjattiin kokonaisuutena. Kadun liikennejärjestelyt ovat noin 50 vuotta vanhat, ja vesieristeet ovat elinkaarensa lopussa. Vesieristyksen uusiminen vaatii kadun avaamista kokonaan. Tässä yhteydessä myös kadun liikennejärjestelyt voidaan päivittää.

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

Kaivokadun suunnitelma ja sen vaikutukset

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

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

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

Alueelle sijoittuu ulkotarjoilualueita, kioskeja ja erilaisia istumapaikkoja oleskelun vahvistamiseksi, ja tässä on otettu huomioon mahdollisuus viiptyillä ja viettää aikaa. Lisääntyvä palvelutarjonta luo nykyistä houkuttelevamman sosiaalisen ympäristön alueelle. Edelleen rautatieaseman ympäristö on myös läpikulun paikka ja kulkemiselle varataan riittävästi



tilaa. Kyseessä on kaupungin yksi vilkkaimmista jalankulun alueista. Tätä kuitenkin täydennetään oleilun paikoilla ja palveluiden tarjonnalla, jotka luovat positiivisen kierteen sosiaalisesta valvonnasta alueelle muodostuvan yhteisöllisyyden kautta.

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

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

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

Vuorovaikutus

Kaivokadun liikenteellistä muutosta on vuorovaikutettu osana ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, josta päätetään erikseen. Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, Kaivokadun katu ympäristösuunnitelmaluonnosta ja liikennesuunnitelmaluonnoksia on esitelty Kaivokadun ympäristön kiinteistönomistajille (24.4.2024). Suunnitelmasisältöjä ei kommentoitu laajasti. Keskustelua herättivät yksittäiset



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

Jatkotoimenpiteet

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

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

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

Toimivalta

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

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Anu Lamminpää, johtava maisema-arkkitehti, puhelin: 09 310 37258



17.09.2024

Asia/6

anu.lamminpaa(a)hel.fi
Reetta Putkonen, liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö, puhelin: 09 310 37079
reetta.putkonen(a)hel.fi
Jussi Luomanen, kaupunkitila- ja maisemasuunnittelupäällikkö, puhelin: 09 310 38626
jussi.luomanen(a)hel.fi
Taneli Nissinen, johtava liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 76765
taneli.nissinen(a)hel.fi

Liitteet

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

Oheismateriaali

- 1 Rautatientori ja Asema-aukio Kaupunkirakenne- ja ympäristöhistoriaselvitys

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



7

Mannerheimintie 6:n asemakaavan muuttaminen (nro 12923)

HEL 2023-008993 T 10 03 03

Hankenumero 3221_16

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää

- hyväksyä 17.9.2024 päivätyn asemakaavan muutoksen piirustuksen nro 12923 (liite nro 3) mukaisena. Asemakaavan muutos koskee 4. kaupunginosan (Kamppi) korttelin 62 tonttia 1
- antaa vuorovaikutusraportista ilmenevät vastineet valmisteluajana esitettyihin mielipiteisiin, kannanottoihin sekä julkisena nähtävilläoloajana saatuihin lausuntoihin. Päätösasiakirjat ja vuorovaikutusraportti ovat luettavissa kaupunkiympäristön toimialan asiakaspalvelussa, Työpajankatu 8 (puh. 09 310 22111), sekä internet-sivuilla:

<https://paatokset.hel.fi/fi/asia/hel-2023-008993>

- kehottaa asemakaavoituspalvelua laskuttamaan hakijoilta kaavan hyväksymisen jälkeen kaavan laatimis- ja käsittelykustannukset seuraavasti:
 - Kiinteistö Oy Mannerheimintie 6: 3 000 euroa

Esittelijän perustelut

Kaavaratkaisun keskeinen sisältö

Asemakaavan muutos (kaavaratkaisu) koskee Kampin kaupunginosan Riikinkukon korttelin tonttia 1, joka sijaitsee osoitteessa Mannerheimintie 6. Kaavaratkaisu mahdollistaa rakennuksen korottamisen yhdellä kerroksella. Katolla oleva ilmanvaihtokonehuone puretaan ja sen tilalle rakennetaan uusi ravintolatoimintaa palveleva kerros. Tiloiltaan sekä toiminnoiltaan epätarkoituksenmukaiseksi käynyt rakennus muokataan nykyaikaiseen liike- ja toimitilakäyttöön suojeluarvot huomioon ottaen. Rakennuksen 1880-luvulla rakennetut julkisivunosat sekä pääporras-huone säilytetään ja asemakaavan suojelumerkinnot ajantasaisesti. Uutta toimitilakerrosalaa on noin 800 k-m². Tontin tehokkuusluku on $e = 5,7$.

Kaavaratkaisun toteuttaminen vaikuttaa erityisesti siten, että rakennus saadaan nykyaikaisen liike- ja toimitilakäyttöön ydinkeskustan elinvoimaa vahvistaen. Rakennus sijaitsee Helsingin kaupallisten palvelujen



ytimessä ja on erittäin hyvin saavutettavissa julkisilla kulkuvälineillä. Kaavaratkaisu vahvistaa Helsingin keskustan elinvoimaa mahdollistamalla monipuolisten ja korkeatasoisten palvelujen sijoittumisen Mannerheimintien varteen. Katutasoon voidaan sijoittaa erilaisia palveluita ravintoloista myymälätiloihin ja katolle voidaan sijoittaa esimerkiksi ravintola suurella terassilla. Kaavaratkaisu lisää keskustan elävyyttä, vetovoimaa, työpaikkojen määrää sekä rakennuksen käyttöä.

Kaupunkikuvallinen muutos on luonteeltaan maltillinen. Kaavamääräyksillä ohjataan Mannerheimintien suuntaan olevaa uudisosan julkisivua siten, että se ottaa huomioon 1880-luvulla rakennetun julkisivun erityispiirteitä ja muodostaa yhtenäisen kokonaisuuden, joka erottuu omana kokonaisuutenaan suuramaisemassa. Julkisivumateriaalien tulee olla korkeatasoisia, mikä ohjaa ekologiseen kestävyYTEEN.

Päätökset kaavaratkaisun pohjana

Kaavaratkaisu edesauttaa kaupungin strategisten tavoitteiden toteutumista siten, että keskusta-alueen houkuttelevuutta ja toimivuutta parannetaan. Kaavaratkaisu on Helsingin yleiskaavan 2016 mukainen.

Alueen lähtökohdat ja nykytilanne

Tontilla sijaitsee arkkitehtonisesti sekä historiallisesti kerroksellinen, uusrenessanssia sekä 1970-luvun modernia toimistorakentamista edustava liike- ja toimitilarakennus.

Rakennuksen maantasokerroksessa on ravintola ja liiketilaa, ylemmissä kerroksissa ovat yökerho, juhlatiloja, tanssistudio sekä muuta toimittilaa. Tällä hetkellä kiinteistö on suurelta osin tyhjiällä epätarkoituksenmukaiseksi käyneiden sekä toiminnoiltaan vanhentuneiden tilojen takia. Rakennus on myös laajan peruskorjauksen tarpeessa.

Alueella on voimassa asemakaava vuodelta 1978.

Tontti on yksityisomistuksessa. Kaavaratkaisu on tehty hakemuksen johdosta ja kaavaratkaisun sisältö on neuvoteltu hakijan kanssa.

Kaavaratkaisun kustannukset

Kaavaratkaisun toteuttamisesta ei aiheudu kaupungille kustannuksia. Kaavaratkaisu nostaa alueen arvoa.

Vuorovaikutus kaavan valmisteluaikana

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



Viranomaisyhteistyö

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

- Helen Oy
- Helen Sähköverkko Oy
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY)
- Museovirasto
- Uudenmaan ELY-keskus
- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala, kaupunginmuseo
- sosiaali-, terveys- ja pelastustoimiala, pelastuslaitos.

Viranomaisten kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat rakennus- ja kulttuurihistoriallisten arvojen turvaamiseen sekä uudisosan arkkitehtuurin sopeuttamiseen nykyiseen kaupunkikuvaan. Kannanotoissa esitetyt asiat on otettu huomioon kaavatyössä siten, että kaavan julkisivuja ja porrashuonetta koskeva suojelumerkintä säilytetään ja päivitetään vastaamaan nykyisiä suojelumerkintöjä.

Mielipiteet

Mielipide osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistui lintujen turvallisuuteen, valosaasteeseen ja pesintämahdollisuuksiin. Mielipide on otettu huomioon kaavoitustyössä siten, että kaavassa määrätään ottamaan lintujen turvallisuus huomioon lasipintojen, parvekkeiden ja valaistuksen osalta.

Kirjallisia mielipiteitä saapui 1 kpl.

Kaavaehdotuksen julkinen nähtävilläolo (MRL 65 §) 19.6.–29.7.2024

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

Kaavaehdotuksesta ei tehty muistutuksia.

Kaavaehdotuksesta saatiin viranomaisten lausuntoja sen ollessa julkisesti nähtävillä. Lausunnoissa esitetyt huomautukset kohdistuivat rakennuksen suojeluun ja uudisosan kaupunkikuvalliseen ilmeeseen.

Lausunnot saatiin seuraavilta tahoilta:

- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)
- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala, kaupunginmuseo.



Museovirasto ilmoitti, että lausunnon antamisesta vastaa kaupungin-
museo.

Toimenpiteet julkisen nähtävilläolon jälkeen

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

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

Kaavakartan merkintöihin tai määräyksiin ja muuhun aineistoon tehtiin julkisen nähtävilläolon jälkeen muutoksia, jotka on esitetty yksityiskoh-
taisesti kaavaselostuksen viimeisessä luvussa. Ne on myös koottu Tehdyt muutokset -liitteeseen. Tehdyt muutokset ovat luonteeltaan vä-
häisiä, joten kaavaehdotusta ei ole ollut tarpeen asettaa uudelleen näh-
täville.

Julkisen nähtävilläolon jälkeen tehdyistä muutoksista on neuvoteltu asianomaisten tahojen kanssa.

Kaavaratkaisun johdosta ei maanomistajille koidu merkittävää hyötyä, joten kaupunginhallituksen 26.4.2021 (§ 310) tekemän päätöksen mu-
kaiselle maankäytösopimusmenettelylle ei ole tarvetta.

Tarkemmat perustelut

Tarkemmat kaavaratkaisun perustelut ilmenevät liitteenä olevasta asemakaavaselostuksesta.

Sovelletut säännökset

Maankäyttö- ja rakennuslaki 9 §, 51 §, 52 §, 54 §, 57 §, 59 §, 62 §.

Toimivalta

Kaupunkiympäristölautakunta päättää asemakaavan muutoksesta hal-
lintosäännön 16 luvun 1 §:n kohdan 2 perusteella, koska kaavaratkai-
sulla ei katsota olevan merkittäviä vaikutuksia.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Tytti Wiinikka, arkkitehti, puhelin: 09 310 37300
tytti.wiinikka(a)hel.fi
Salla Hoppu, tiimipäällikkö, puhelin: 09 310 37240
salla.hoppu(a)hel.fi



Taneli Nissinen, johtava liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 76765
taneli.nissinen(a)hel.fi
Sakari Mentu, arkkitehti, puhelin: 09 310 37217
sakari.mentu(a)hel.fi
Mikko Juvonen, tiimipäällikkö, puhelin: 09 310 37252
mikko.juvonen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ilmakuva
- 3 Asemakaavan muutoksen nro 12923 kartta, päivätty 17.9.2024
- 4 Asemakaavan muutoksen nro 12923 selostus, päivätty 17.9.2024
- 5 Viitesuunnitelma, 12.6.2024
- 6 Tilastotiedot
- 7 Tehdyt muutokset
- 8 Vuorovaikutusraportti 19.6.2024, täydennetty 17.9.2024
- 9 Osa päätöshistoriaa

Oheismateriaali

- 1 Mielipide

Muutoksenhaku

Kustannusten osalta: Kunnallisvalitus, asemakaavan muuttaminen
Hallintovalitus, tavallinen tiedoksianto

Otteet

Ote
Hakija

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä HSY

KYMP Myyntilaskut

Otteen liitteet

Esitysteksti
Kunnallisvalitus, asemakaavan muuttaminen
Hallintovalitus, tavallinen tiedoksianto
Esitysteksti
Kunnallisvalitus, asemakaavan muuttaminen
Liite 3
Liite 4
Esitysteksti
Kunnallisvalitus, asemakaavan muuttaminen

Tiedoksi

Kymp/Asemakaavoituspalvelu (kuulutus) tiedoksianto



Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala, kaupunginmuseo

Päätöshistoria

Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala Kulttuuripalvelukokonaisuus Kaupunginmuseo
Kulttuuriperintöyksikkö 6.8.2024

Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala Kulttuuripalvelukokonaisuus Kaupunginmuseo
Kulttuuriperintöyksikkö 19.12.2023

Kaupunkiympäristön toimiala Palvelut ja luvat -palvelukokonaisuus Kaupunkimit-
tauspalvelut Kartat ja paikkatiedot Yksikön päällikkö 20.06.2024 § 34



8

Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallitukselle, Rajasaarentie 6, tarkistettu asemakaavan muutosehdotus (nro 12788)

HEL 2015-005401 T 10 03 03

Hankennumero 4564_3

Esitysehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta esittää kaupunginhallitukselle

- 17.9.2024 päivätyn asemakaavan muutosehdotuksen nro 12788 (liite nro 3) hyväksymistä. Asemakaavan muutos koskee 14. kaupunginosan (Taka-Töölö) korttelia 14482 ja puistoaluetta.

Lisäksi lautakunta päättää

- antaa vuorovaikutusraportista ilmenevät vastineet valmisteluaikana esitettyihin mielipiteisiin, kannanottoihin sekä julkisena nähtävilläoloaikana saatuihin lausuntoihin ja muistutuksiin. Päätösasiakirjat ja vuorovaikutusraportti ovat luettavissa kaupunkiympäristön toimialan asiakaspalvelussa, Työpajankatu 8 (puh. 09 310 22111), sekä internet-sivuilla:

<https://paatokset.hel.fi/fi/asia/hel-2015-005401>

- ilmoittaa päätöksestään ja vuorovaikutusraportista muodostuvan MRL 65 §:n mukaisen kunnan perustellun kannanoton niille kaavasta muistutuksen tehneille, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa.

Esittelijän perustelut

Kaavaratkaisun keskeinen sisältö

Asemakaavan muutos (kaavaratkaisu) koskee korttelia 14482 ja puistoaluetta Taka-Töölössä, Sibeliuksen puiston luoteisnurkkauksessa. Kaavaratkaisu mahdollistaa nykytarpeisiin soveltuvien varhaiskasvatuksen tilojen sijoittamisen uudisrakennukseen huonokuntoisen ja liian pieneksi jääneen päiväkotirakennuksen tilalle. Suojellulle Huvila Bråvallelle muodostetaan oma tonttinsa, joka osoitetaan liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi. Tavoitteena on lisätä alueen päivähoidon tilakapasiteettia kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti laadukkaasti ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön soveltuvana sekä osoittaa vanhaan huvilarakennukseen Sibeliuksen puiston toimintaan



kytkeytyviä kahvila- tai ravintolatiloja sekä muita toimitiloja. Tonttien keskimääräinen tehokkuusluku on $e=0,32$.

Kaavaratkaisun toteuttaminen vaikuttaa erityisesti siten, että alueen varhaiskasvatuksen tiloja lisätään uudessa laadukkaassa päiväkotirakennuksessa. Suunniteltu tilaratkaisu tukee varhaiskasvatussuunnitelman toteuttamista turvallisessa, toimivassa ja hyvinvointia edistävässä ympäristössä.

Kaavamuutoksen myötä nykyinen julkisten lähipalvelurakennusten korttelialue jaetaan kahdeksi erilliseksi tontiksi. Huvila Brävallan rakennukselle osoitetaan uusi käyttö osana Sibeliuksen puiston kokonaisuutta. Asemakaavaratkaisu mahdollistaa rakennuksen myynnin tilanteessa, jossa Helsingin kaupunki ei tarvitse sitä omaan käyttöönsä tai palvelutuotantoonsa.

Päätökset kaavaratkaisun pohjana

Kaavaratkaisu edesauttaa kaupungin strategisten tavoitteiden toteutumisesta siten, että suunnittelussa sopeudutaan ilmastonmuutoksen vaikutuksiin, tarjotaan turvalliset ja terveelliset oppimisympäristöt alueen lapsille ja tuetaan asukkaiden ja paikallisten yhteisöjen toimintaa ja tapahtumia. Huvila Brävallan osalta jatketaan strategian linjausta, jonka mukaan luovutaan sellaisista kiinteistöistä, jotka eivät ole kaupungin omassa käytössä. Kaavaratkaisu on Helsingin yleiskaavan 2016 mukainen.

Alueen lähtökohdat ja nykytilanne

Kaava-alueella sijaitsee 1980-luvulla rakennettu päiväkotirakennus, jossa on toiminut päiväkotit Päiväpirtti, käytöstä poistettu vanha pumpaamorakennus, joka on myöhemmin muutettu päiväkodin varastoksi sekä 1800-luvun lopulla rakennettu Taka-Töölön alkuperäiseen huvilasutukseen kuulunut Huvila Brävalla. Huvilan pihapiirissä on säilynyt huvilakauden elementtejä, kuten puustoa, pensasistutuksia ja kivimuuria. Kaava-alue ulottuu vähäisesti arvokkaan Sibeliuksen puiston puolelle, rajautuen koillisreunaltaan puistossa sijaitsevan tunnelin luiskaan ja huoltoaukkoon.

Alueella on voimassa asemakaava vuodelta 1986. Kaavassa tontti on osoitettu julkisten lähipalvelurakennusten korttelialueeksi (YL). Asemakaavaan on merkitty rakennusalat tontilla sijaitseville rakennuksille.

Helsingin kaupunki omistaa korttelialueet ja puistoalueen. Kaavaratkaisu on tehty kaupungin aloitteesta.

Kaavaratkaisun kustannukset



Kaavaratkaisun toteuttamisesta aiheutuu kaupungille kustannuksia päiväkotihankkeen toteuttamisesta hankesuunnitelman mukaan n. 10,7 miljoonaa euroa. Huvila Brävallan myynnistä kaupunki saa jonkin verran myyntituloja.

Vuorovaikutus kaavan valmisteluaihana

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

Viranomaisyhteistyö

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

- Helen Oy
- Helen Sähköverkko Oy
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) vesihuolto
- Museovirasto
- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)
- kasvatuksen ja koulutuksen toimiala
- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala
- sosiaali-, terveys- ja pelastustoimiala

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma päivitettiin talvella 2021 ja uudelleen syksyllä 2022. Viranomaisten kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat Huvila Brävallan kulttuurihistoriallisiin arvoihin sekä kiinteistöissä todettuihin kosteusvaurioihin, suunnittelualueen maanalaisiin putkiin ja tunneleihin, maantasokerroksen liiketiloihin sekä alueen palvelutarpeisiin.

Osa kannanotossa esitetyistä asioista ei ole enää ajankohtaisia päivitettyjen suunnitelmien myötä. Muilta osin kannanotoissa esitetyt asiat on otettu huomioon kaavatyössä siten, että Huvila Brävallan kulttuurihistoriallista arvoa ja suojelua, maanalaisia tiloja sekä alueen palvelutarpeita koskevat asiat on huomioitu kaavamerkinnöin ja –määräyksin.

Mielipiteet

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat täydennysrakentamiseen, jota vastustettiin maisemallisista ja liikenneturvallisuuteen liittyvistä syistä. Lisäksi vastustettiin Huvila Brävallan yksityistämistä ja muuttamista asuinkäyttöön.



Osa mielipiteiden aiheista ei ole enää ajankohtaisia muuttuneiden lähtökohtien takia. Muilta osin mielipiteet on otettu huomioon kaavoitus-työssä siten, että päiväkotirakennuksen suunnittelusta on järjestetty arkkitehtuurikilpailu, jossa on haettu parasta mahdollista ratkaisua uudisrakennuksen sijoittamiseksi arvokkaaseen ympäristöön. Kaavaratkaisu on laadittu arkkitehtuurikilpailun voittaneen ehdotuksen pohjalta.

Kirjallisia mielipiteitä saapui 17 kpl.

Kaavaehdotuksen julkinen nähtävilläolo (MRL 65 §) 14.11.–13.12.2022

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

Kaavaehdotuksesta ei tehtiin yksi muistutus.

Muistutuksessa esitetyt huomautukset kohdistuivat uudisrakennuksien arkkitehtuuriin ja sijoittumiseen tontilla, alueen liikenneturvallisuuteen sekä hiilijalanjälkeen ja kustannuksiin.

Kaavaehdotuksesta saatiin viranomaisten lausuntoja sen ollessa julkisesti nähtävillä. Lausunnoissa esitetyt huomautukset kohdistuivat tunnelien johtokuja-alueisiin ja kaupunkiympäristön vaalimisen tavoitteisiin.

Lausunnot saatiin seuraavilta tahoilta:

- Helen Sähköverkko Oy
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY)
- Museovirasto
- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)
- kaupunginmuseo

Kaavaehdotuksen asettaminen uudelleen nähtäville (MRA 32 §) 8.4.–7.5.2024

Kaavaehdotuksen julkisen nähtävilläolon jälkeen on laadittu päiväkodin uudisrakennuksen hankesuunnitelma. Rakennussuunnittelua on jatkettu kilpailun voittaneen ehdotuksen lähtökohdista, mutta teknisten tilojen vaatimusten ja kellarillisesta ratkaisusta luopumisen vuoksi ensimmäistä kerrosta on laajennettu tontin itäreunalla ja rakennuksen vesikaton ylintä korkeusasemaa on nostettu metrillä aiempaan viitesuunnitelmaan nähden. Muutos on mahdollistettu kaavamerkintää korjaamalla ja kaavan rakennusala väljentämällä. YL-korttelialueen ja K-1-korttelialueen välistä rajaa on täsmennetty hankesuunnitteluvaiheen pihasuunnitelman perusteella. Päiväkodin huoltopiharatkaisua on viitesuunnitelma-luonnosten mukaisesti kehitetty ja päiväkotitoiminnalle osoitettua YL-korttelialuetta on sen mukaisesti laajennettu nykyiselle puistoalueelle.



Tämä puolestaan on johtanut kaava-alueen laajentamiseen koillisreunalla.

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

Kaavaehdotuksesta ei tehtiin kaksi muistutusta.

Muistutuksissa esitetyt huomautukset kohdistuivat lintujen turvallisuuden ja kolopesijöiden pesäpaikkojen järjestämiseen sekä uudisrakennuksen sijoittumiseen tontilla, vaikutuksista kaupunkikuvaan, rakennuksen elinkaaritavoitteisiin sekä toiminnallisuuteen ja turvallisuuteen.

Kaavaehdotuksesta saatiin viranomaisten lausuntoja sen ollessa julkisesti nähtävillä. Lausunnoissa esitetyt huomautukset kohdistuivat vesihuoltoon ja johtokuja-alueisiin sekä kaupunkiympäristön vaalimisen tavoitteisiin.

Lausunnot saatiin seuraavilta tahoilta:

- Helen Sähköverkko Oy
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY)
- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)
- kaupunginmuseo

Toimenpiteet julkisen nähtävilläolon jälkeen

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

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

Kaavaselostukseen tehtiin toisen julkisen nähtävilläolon jälkeen muutoksia, jotka on esitetty yksityiskohtaisesti kaavaselostuksen viimeisessä luvussa.

Tarkemmat perustelut

Tarkemmat kaavaratkaisun perustelut ilmenevät liitteenä olevasta asemakaavaselostuksesta.

Toimivalta

Kaavaratkaisun hyväksymisestä päättää kaupunginvaltuusto

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja



Ville Lehmoskoski

Lisätiedot

Tommi Suvanto, arkkitehti, puhelin: 09 310 37032
tommi.suvanto(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ilmakuva
- 3 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12788 kartta, päivätty 17.9.2024
- 4 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12788 selostus, päivätty 17.9.2024
- 5 Pihasuunnitelma, 2.10.2023
- 6 Tilastotiedot
- 7 Vuorovaikutusraportti 14.11.2022, täydennetty 8.4.2024 ja 17.9.2024
- 8 Osa päätöshistoriaa

Oheismateriaali

- 1 Mielenpitoet
- 2 Muistutukset

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

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

Otteen liitteet

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano
Esitysteksti
Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano
Liite 7

Tiedoksi

Kaupunginkanslia tiedoksi

Päätöshistoria

Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala Kulttuuripalvelukokonaisuus Kaupunginmuseo
Kulttuuriperintöyksikkö 7.5.2024

Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala Kulttuuripalvelukokonaisuus Kaupunginmuseo
Kulttuuriperintöyksikkö 20.12.2021



17.09.2024

Asia/8

Kaupunginmuseo Kulttuuriympäristöyksikkö 29.6.2016

Rakennusvirasto 22.6.2016

Kiinteistövirasto Geotekninen osasto 21.6.2016



9

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

HEL 2024-004711 T 00 00 03

Lausuntoehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

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

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

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

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

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



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

Esittelijän perustelut

Toivomusponsi

Valtuutettu Otso Kivekäs on tehnyt 27.3.2024 seuraavan toivomusponnen:

Myllypuron terveys- ja hyvinvointikeskuksen asemakaavan muutos (nro 12866)

HEL 2022-000760 27.3.2024, Asia 9, § 73

Otso Kivekäs

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

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

HEL 2022-000760 27.3.2024, Ärende 9, § 73

Otso Kivekäs

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

Lausuntopyyntö

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkiympäristölautakuntaa antamaan lausunnon kaupunginhallitukselle 31.10.2024 mennessä.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

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



Liitteet

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

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



10

Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtuutettu Laura Kolben toivomusponnosta koskien Koskelan kou- lun ja päiväkodin asemakaavaa ja asemakaavan muutosta

HEL 2024-001824 T 00 00 03

Lausuntoehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Kaupunginvaltuusto edellyttää Laura Kolben toivomusponnen myötä selvitettävän, hyväksyessään asemakaavan ja sen muutoksen, että koulun ja päiväkodin sisä- ja ulkoarkkitehtuuriin kiinnitetään poikkeuksellisen paljon huomioita osana lasten monimuotoista ja laadukasta kasvuympäristöä.

Kaupunkiympäristön toimialan tilat -palvelun tilahankkeissa noudatetaan rakentamista koskevien yleisten määräysten lisäksi toimialan omia suunnitteluohjeita ja -linjauksia. Tilahankkeiden suunnittelun ohjauksessa korostuvat toimitiloille asetettavat turvallisuuden, terveellisyyden, toiminnallisuuden ja taloudellisuuden vaatimukset sekä viihtyisien toimintaolosuhteiden vaatimuksia.

Suunnittelunohjaus tehdään tiiviissä yhteistyössä Kasvatuksen ja koulutuksen toimialan kanssa huomioiden niin teknistaloudelliset näkökohdat, rakennushistorialliset ja ympäristöarvot kuin kaupunkistrategian tavoitteet.

Asemakaavan muutoksen yhteydessä laadittujen viitesuunnitelmien mukaisesti nykyiset päiväkotij- ja koulurakennukset perusparannetaan huomioiden aikakauden tyypillisiä piirteitä ja rakennushistoriallisia arvoja.

Perusparannettavien rakennusten lisäksi tontille toteutettava laajennusosa on osoittautunut toiminnallisesti ja kaupunkikuvallisesti tarkoituksenmukaisimmaksi sijoittaa säilytettävien rakennusten väliseen tilaan. Tällä ratkaisulla kiinteistöt yhdistyvät yhdeksi toimivaksi ja monipuoliseksi kokonaisuudeksi muodostaen ajallista kerrostumaa ja mahdollistaen mahdollisimman paljon piha-alueita ympärilleen.

Tontin laajentamisella nykyiselle leikkipuiston alueelle ja Myrskylänpolun reuna-alueelle parannetaan erityisesti piha-alueiden toiminnallisia edellytyksiä ja lasten turvallisuutta alueella. Tontin avoimia luonnonkalioita ja kasvillisuutta säilytetään luonnonmukaisina. Autopaikoitus ja huoltoliikenne sijoittuvat Juhana-herttuantien reunalle kulkuväylistä eril-



leen. Päiväkoti ja koulu hyödyntävät lähialueen Pikkukosken puistometsän ja kosteikon alueita oppimisympäristöinä.

Esittelijän perustelut

Toivomusponsi

Valtuutettu Laura Kolbe on tehnyt 31.1.2024 seuraavan toivomusponnen:

Koskelan koulun ja päiväkodin asemakaava ja asemakaavan muutos (nro 12817)

HEL 2022-012069

31.1.2024, Asia 5, § 22

Laura Kolbe

Kaupunginvaltuusto edellyttää selvitetävän, hyväksyessään asemakaavan ja sen muutoksen, että koulun ja päiväkodin arkkitehtuuriin, viihtyisyyteen, terveellisyteen ja estetiikkaan kiinnitetään poikkeuksellisen paljon huomiota, panostamalla erityisesti sisätiloihin, pihan monimuotisuuteen ja laadukkaisiin yksityiskohtiin. Päiväkodin piha on lasten keskeinen kasvuympäristö, jossa monimuotoisuus on erityisen tärkeää ja kasvillisuudelle annetaan tilaa. (Laura Kolbe)

Detaljplan och detaljplaneändring för Koskelan koulu och Päiväkoti Koskela (nr 12817)

HEL 2022-012069

31.1.2024, Ärende 5, § 22

Laura Kolbe

Stadsfullmäktige förutsätter att staden, när detaljplanen och dess ändring godkänns, utreder möjligheten att fokusera särskilt mycket på skolornas och daghemmens arkitektur, trivsel, sundhet och estetik genom att särskilt satsa på interiören, mångsidiga gårdar och högklassiga detaljer. Daghemsgården är en miljö där barnen växer upp, och därför är det särskilt viktigt att gården är mångsidig och det finns plats för växtlighet.

Lausuntopyyntö



17.09.2024

Asia/10

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkiympäristölautakuntaa antamaan lausunnon kaupunginhallitukselle 2.10.2024 mennessä.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Juha Polvinen, projektinjohtaja: 09 310 21291
juha.polvinen(a)hel.fi

Liitteet

1 Kolbe Laura, Kvsto 31.1.2024 asia 5

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



11

**Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle
valtuutettu Juhani Strandénin ym. valtuustoaloitteesta koskien lii-
kenneturvallisuuden edistämistä**

HEL 2024-007953 T 00 00 03

Lausuntoehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Aloitteessa esitetään, että Helsingin kaupungin tulee asentaa väistämisvelvollisuuden osoittavat kärkikolmiot kaikkiin korotetun jalkakäytävän risteyksiin, väistämisvelvollisuuden selventämiseksi, eikä tällaisia risteyksiä tulisi enää rakentaa.

Ylijatkettu jalkakäytävä parantaa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta sekä selkeyttää katuverkon jäsentelyä. Nykyisen tieliikennelain mukainen rakenteellinen ratkaisu itsessään osoittaa väistämissäännön ja Helsingin kaupunki toimii lainsäädännön tarkoittaman käytännön mukaisesti. Helsinki on aktiivisesti yhteydessä lainsäätäjään lainsäädännön mukaisen käytännön selkeyttämiseksi.

1.6.2020 voimaan tullut tieliikennelaki sisälsi uuden väistämissäännön. Tieliikennelain 24 § 3 momentin kohdan 4 mukaan ajoneuvolla on aina väistettävä muita tienkäyttäjiä tultaessa ajoradalle jalkakäytävän tai pyörätien ylityksen jälkeen sekä kohdan 5 mukaan ajoneuvolla on aina väistettävä jalkakäytävää tai pyörätietä käyttävää jalankulkijaa, pyöräilijää tai mopoilijaa ylitettäessä jalkakäytävää tai pyörätietä. Käytännössä se tarkoittaa sitä, että sivukadulta tulevalle ajoneuvolle väistämisvelvollisuutta osoittava liikennemerkki voidaan korvata kadun rakenteella. Tyypillisin esimerkki tästä on ns. ylijatkettu jalkakäytävä.

Uusi väistämissääntö on herättänyt keskustelua ja palautetta on saatu sitä mukaa, kun uusia rakenteellisia ratkaisuja on ilmestynyt katukuvaan. Tämä on korostunut talviaikaan.

Helsingissä ylijatkettua jalkakäytävää käytetään hyvin harkitusti ja tyypillisesti vain kohteissa, joissa korostetaan siirtymistä pääverkon kadulta rauhallisemmalle paikalliskadulle. Lisäksi ylijatkettu jalkakäytävä helpottaa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kadun ylittämistä ja parantaa kadun ylittämisen turvallisuutta verrattuna ratkaisuun, jossa käytetään pelkkää suojatiemerkintää ilman rakenteellisia toimenpiteitä.

Ylijatketun jalkakäytävän tarkoituksen ja tunnettavuuden lisäämiseksi kaupunki laati asiasta tiedotteen 19.5.2021, jota päivitettiin 13.10.2022.



Monet kadunrakentamisen ratkaisut perustuvat tyyppiirustuksiin, jotta lopputulos olisi tienkäyttäjän näkökulmasta samanlainen ja siten ymmärrettävämpi eri kohteissa ympäri kaupunkia. Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu laati ylijatketusta jalkakäytävästä oman tyyppiirustuksen vuonna 2021. Tyyppiirustuksessa on esitetty mm. yhteensä kuuden sentin korotus saavuttaessa sivukadun ajoradalta jalkakäytävän puolelle. Korotuksen arvioitiin olevan riittävä autoilijoille, mutta samalla vielä pyöräiltävissä. Lainsäädäntö ei ota kantaa rakenteeseen tai korotuksen suuruuteen. Korotuksella parannetaan pääsuuntaa kulkevien jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta sivukadun risteyksessä. Rakenteella myös osoitetaan autoilijoille muutosta pääverkon ja paikallisverkon välillä.

Alkuvuodesta 2023 useat kaupungit Kuntaliiton johdolla tapasivat liikenne- ja viestintäministeriön edustajan asiaan liittyen. Tapaamisissa käytiin läpi kuntien toiveita tieliikennelain jälkiarviointiin liittyen sekä tieliikennelain päivitys- ja selkeytystarpeita. Väistämissäännön selkeys ylijatketujen jalkakäytävien osalta nousi korostetusti esille, koska mm. talviolosuhteet vaihtelevat maan eri osissa voimakkaasti. Kuntaliitto toimitti listan tieliikennelain päivitys- ja selkeytystarpeista ministeriöön 31.3.2023.

Keväällä 2024 liikenne- ja viestintäministeriö järjesti Kuntaliiton, Väyläviraston ja Helsingin kaupungin edustajien kanssa keskustelutilaisuuden väistämisyjärjestelyjen selkeyttämiseksi ylijatketujen jalkakäytävien osalta. Mahdollinen ratkaisu ja liittyminen muuhun säädöskokonaisuuteen on tällä hetkellä liikenne- ja viestintäministeriössä arvioitavana.

Aloitteessa nostetaan esiin erityisesti vaaratilanteet jalankulkijoille ja pyöräilijöille. ”Väistämisvelvollisuus risteyksessä”-liikennemerkki eli kärkikolmio koskee ainoastaan ajoneuvojen ja raitiovaunujen välistä väistämistä. Jalankulkijan asemaan merkillä ei ole vaikutusta. Mikäli sivukadulla on kärkikolmio ja kuljettaja ei tiedosta olevansa ylijatketulla jalkakäytävällä, nykyisiä liikennesääntöjä oikein tulkittaessa on perusteltua olettaa, että risteyksessä ei ole suojatietä ja siten autolla ei olisi väistämisvelvollisuutta jalankulkijoihin. Kärkikolmio aiheuttaisi tilanteessa, jossa autoilija ei ymmärrä olevansa ylijatketulla jalkakäytävällä, nykyisen lainsäädännön puitteissa hyvin vaarallisia tilanteita jalankulkijoille väistämissäännön vuoksi. Kärkikolmio on puolestaan turha tilanteessa, jossa kuljettaja tiedostaa olevansa ylijatketulla jalkakäytävällä.

Väistämisen liikennesäännöt ja merkitsemisperiaatteet on ratkaistava lainsäädäntötasolla siten, ettei jokaisen tienpitäjien tarvitse erikseen tulkita tilanteita, milloin väistämisvelvollisuudesta voi syntyä epäselvyyttä. Liikenneturvallisuuden näkökulmasta ei ole toivottavaa, että kaupungit tulkitsevat eri tavalla väistämissääntöjä ja niiden merkitsemistä.



Tienkäyttäjän on voitava luottaa siihen, että väistämissäännöt merkitään yhtenevästi koko maassa. Helsinki noudattaa nykyistä lainsäädäntöä uusien kohteita rakennettaessa. Ennen nykyisen lain voimaan tuloa rakennetuista kohteista ”kärkikolmioita” ei ole systemaattisesti poistettu, mutta se tullaan tekemään lain siirtymäsäännösten puitteissa, jos yllä mainittu lainsäädäntömuutos ei etene.

Ylijatketut jalkakäytävät ovat erinomainen rakenteellinen ratkaisu parantamaan jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta sekä korostamaan liikennejärjestelyin kadun muuttumista pääverkon kadusta paikalliskaduksi. Nykyisessä lainsäädännön tilanteessa niitä käytetään harkiten korostamaan siirtymää pääverkolta paikallisverkolle, jota tukee myös liikenneympäristö ja paikallisverkon käyttötarkoitus. Liikenneonnettomuuksien osalta ylijatketut jalkakäytävät eivät ole korostuneet vaarallisina paikkoina. Kaupungilla ei ole tiedossa yhtään jalankulkijaan kohdistunutta onnettomuutta ylijatketuilla jalkakäytävillä. Liittymissä on sattunut muutama ajoneuvojen väliseen omaisuusvahinkoon johtanut onnettomuus. Ratkaisu siis toimii yleensä toivotulla tavalla ja autoilijat osaavat väistää näissä tilanteissa hyvin. Erityisesti siinä vaiheessa, kun tämä melko uudehko järjestely tulee tutuksi kaikille. On kuitenkin tärkeää saada valtakunnallisesti yhtenäiset käytännöt järjestelyn toteuttamiseen. Helsinki pyrkii omalta osaltaan edistämään kaikille tienkäyttäjille selkeän ratkaisun löytämistä.

Esittelijän perustelut

Valtuustoaloite

Valtuutettu Juhani Strandén ja 25 muuta valtuutettua ovat tehneet 29.5.2024 seuraavan valtuustoaloitteen:

Aloite liikenneturvallisuuden edistämiseksi

”Me allekirjoittaneet vaadimme, että Helsingin kaupungin tulee asentaa väistämisvelvollisuuden osoittavat kärkikolmiot kaikkiin korotetun jalkakäytävän risteysiin, väistämisvelvollisuuden selventämiseksi. Uusi tie-liikennelaki mahdollistaa kolmioiden asentamisen. Erityisesti talvikelillä on mahdotonta erottaa korotettua jalkakäytävää risteyksestä ja moni tienkäyttäjä voi erehtyä luulemaan sitä tasa-arvoiseksi. Tämä aiheuttaa vaaratilanteita erityisesti jalankulkijoille ja pyöräilijöille. On ajankysymys milloin ensimmäiset vakavat tapaturmat ja kuolemantapaukset tapahtuvat, jos asialle ei tehdä mitään. Tapaukset voivat aiheuttaa kaupungille myös juridisen vastuun, koska se ei tienpitäjänä ole huolehtinut riittävässä määrin ihmisten turvallisuudesta. Myös poliisihallitus on todennut, että liikennejärjestelyiden tulee olla yksiselitteisiä ja on huolestunut ko. risteyksien lisääntymisestä. Kaupungin ei myöskään tule jatkossa enää rakentaa ko. risteysia.”



17.09.2024

Asia/11

Lausuntopyyntö

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkiympäristölautakuntaa antamaan lausunnon kaupunginhallitukselle 2.10.2024 mennessä.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Jouni Korhonen, johtava liikenneasiantuntija: 09 310 52675
jouni.korhonen(a)hel.fi

Liitteet

1 Valtuustoaloite 29.05.2024 Strandén Juhani Aloite liikenneturvallisuuden edistämiseksi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



12

Kaupunkiympäristölautakunnan vastaus valtuutettu Otso Kivekkään valtuustoaloitteeseen koskien jalankulkijoiden liikennevalonappien vähentämistä

HEL 2024-002449 T 00 00 03

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta katsoo valtuustoaloitteen loppuun käsitellyksi.

Esittelijän perustelut

Valtuustoaloitteessa esitetään, että jalankulkijoiden painonappien käytöstä luovutaan yleiskaavan keskusta-alueilla ja muilla alueilla painonappeja käytettäisiin vain risteyksissä, joissa jalankulkijamäärät ovat vähäisiä. Lisäksi esitetään edellä mainitun ehdotuksen huomioimista kävelyn suunnitteluohjeessa. Kaupunkiympäristön toimiala tulee laatimaan periaatteet jalankulkijoiden painonappien käytöstä liikennevalo-ohjatuilla suojateilla vuoden 2025 aikana. Periaatteet tuodaan kaupunkiympäristölautakunnan hyväksyttäväksi vuoden 2025 aikana.

Liikennemäärät vaihtelevat vuorokauden aikana merkittävästi, jolloin myös valo-ohjauksen on tarpeen toimia joustavasti jalankulkijoiden, pyöräilijöiden, joukko- ja autoliikenteen liikennemäärät ja niiden vaihtelut huomioiden. Liikennevalo-ohjaus on toiminnassa monissa risteyksissä myös yöaikaan liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

Painonappi on nykyisillään käytännössä ainoa varma tapa havaita jalankulkija ja välittää jalankulkijan vihreän valon tarve ohjauskojeelle. Painonappeja on käytetty liikennevalo-ohjatuissa risteyksissä tai erillisillä suojateilla, jotta jalankulkuvihreä ei toteutuisi turhaan, jos jalankulkijoita ei ole. Turhaan toteutuessaan jalankulkuvihreä haittaa risteävää joukko- ja autoliikennettä sekä ohjaustavasta riippuen myös risteävää pyöräliikennettä lisäten näille pysähdyksiä ja odotusaikoja, mikä on ristiriidassa etenkin raitioliikenteen sujuvoittamistavoitteiden kanssa.

Valo-ohjauksen liikennetekniset toiminnallisuudet ovat osassa risteyksistä vanhentuneita eivätkä sovellu nykyiseen liikenneympäristöön. Painonappien poistaminen on perusteltua, kun jalankulku on liikennevalojen toiminta-aikoina runsasta, esim. Runeberginkadulla ja Mannerheimintiellä Helsinginkadun eteläpuolella. Jalankulkijamäärien ollessa vähäisiä painonappien käyttö on tarpeen. Erityisesti tarve painonapeille on risteyksissä, joissa liikennevalot ovat ympäri vuorokauden toiminnassa. Vilkkaan liikenteen aikaan jalankulkuvihreä on tarkoituksenmu-



kaista ohjelmoida toteutumaan tällaisessakin risteyksessä automaattisesti, jolloin painonappia on tarpeen painaa ainoastaan hiljaisen liikenteen aikaan.

Periaatteet jalankulkijoiden painonappien käytöstä valmistellaan koskemaan koko Helsinkiä huomioiden mm. yleiskaavan eri alueet, esteettömyyden erikoistason reitistö sekä liikennevalojen toiminta-ajat. Samalla laaditaan myös suunnitelma periaatteiden toteuttamiseksi vaiheittain jo rakennetussa ympäristössä yleiskaavan 2016 C-alueilla. Valmisteluaikatauluista johtuen periaatteita painonappien käytöstä ei sisällytetä tänä syksynä valmistuvaan kävelyn suunnitteluohjeeseen vaan periaatteet laaditaan erillisessä työssä.

Nykyisiä painonapillisia liikennevalo-ohjattuja suojateitä on yleiskaavan 2016 keskusta-alueilla (C-alueet) noin 200 risteyksessä tai erillisellä suojatiellä. Kohteiden suuresta määrästä johtuen periaatteiden toteutus ja liikennevalojen toimintojen muuttaminen rakennetussa ympäristössä vaatii merkittävää asiantuntijapanostusta. Tällä hetkellä kaupungilla on rakentamisen volyyymiin nähden liian vähäiset henkilöresurssit liikennevalojen suunnitteluun ja suunnitteluttamiseen.

Valtuustoaloite

Valtuutettu Otso Kivekäs ja 17 muuta valtuutettua ovat tehneet 14.2.2024 seuraavan sisältöisen valtuustoaloitteen: Aloite jalankulkijoiden liikennevalonappien vähentämisestä

”Julkisessa keskustelussa on käsitelty liikennevalojen painonappeja, joita jalankulkijan pitäisi painaa saadakseen vihreän valon. Helsingin sanomissa nappien käytön perusteluksi nostettiin autoilun sujuvuus.

Jalankulkijan (tai pyöräilijän) kannalta painonapit eivät edusta sujuvuutta, vaan hankalaa ja jopa vihamielistä liikenneympäristöä. Vähimmillään nappi tarkoittaa ylimääräistä lenkkiä ja odottelua, mutta huonojalkaiselle se voi myös talvella tarkoittaa, ettei katua voi ylittää yksin olenkaan, koska napin luokse ei lumikasan takia pääse.

Painonappeja käytetään kaikkialla kaupungissa ja myös vilkkaan jalankulun risteyksissä. Ääriesimerkki on Ruoholahden metroasema, jossa erittäin vilkkaalla suojatiellä pitää painaa nappia voidakseen vaihtaa metrosta ratikkaan. Yleiskaavassa kaikilla C-alueilla on määräys ”suunniteltaessa on kiinnitettävä erityistä huomiota jalankulkijan mitta-kaavaan, sekä [...] jalankulkujärjestelyjen toimivuuteen.” Lisäksi määrätään, että alueet ovat kävelypainotteisia tai että niitä kehitetään kävelyn ehdoilla. Määräykset koskevat keskustaa, kantakaupunkia sekä useimpien lähiöiden keskustoja. Käytännössä määräys ei ole juurikaan toteu-



tunut, koska liikenne- ja katusuunnittelun ohjeissa ei ole olemassa konkreettisia normeja, miten huomioiminen pitäisi tehdä.

Painonapit, joilla autoilun sujuvuus asetetaan kävelyn sujuvuuden edelle eivät sovi alueille, joiden tulisi olla kävelypainotteisia. Etenkin, kun nämä ovat keskusta-alueita, joilla kävelijöiden määrä on tyypillisesti suuri.

Esitämme, että jalankulkijoiden painonappien käytöstä luovutaan kaikilla yleiskaavan keskusta-alueilla. Tämä on myös syytä huomioida valmisteilla olevassa kävelyn suunnitteluohjeessa, jossa olisi syytä esittää muitakin keinoja, millä tavalla kävelypainotteisuus ja kävelyolosuhteiden erityinen huomioiminen käytännössä toteutetaan.

Myös muilla alueilla painonappeja on syytä käyttää vain risteyksissä, joissa jalankulkijamäärät ovat vähäisiä.”

Toimivalta

Hallintosäännön 30 luvun 11 §:n 2 momentin mukaan kaupunginhallituksen on osoitettava aloite vastattavaksi sille lautakunnalle tai johtokunnalle, jonka toimivaltaan tai jonka alaisen viranomaisen toimivaltaan aloitteessa esitetty toimenpide kuuluu.

Aloitteessa esitetty toimenpide kuuluu kaupunkiympäristölautakunnan tai sen alaisen viranomaisen toimivaltaan.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Anna Nervola, liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 37135
anna.nervola(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Valtuustoaloite 14.02.2024 Kivekäs Otso Aloite jalankulkijoiden liikennevalonappien vähentämisestä

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote
Aloitteen tekijä

Otteen liitteet
Esitysteksti
Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



13

Teollisuustontin uudelleen vuokraaminen Kiinteistö Oy Helsingin Kankiraudantie 2:lle (Malmi, tontti 38171/24)

HEL 2024-011652 T 10 01 01 02

Kankiraudantie 2b

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää

- vuokrata uudelleen Kiinteistö Oy Helsingin Kankiraudantie 2:lle (Y-tunnus 0113508-9) teollisuus- ja varastotarkoitukseen Helsingin kaupungin 38. kaupunginosan (Malmi) korttelin nro 38171 tontin nro 24 (pinta-ala 5 808 m², os. Kankiraudantie 2b) liitteenä 1 olevan maanvuokrasopimusluonnoksen mukaisesti,

- oikeuttaa sekä sopimukset ja valvonta –tiimin päällikön että lakimiehen, kummankin yksin, allekirjoittamaan Helsingin kaupungin puolesta edellä mainitun maanvuokrasopimuksen ja tekemään siihen tarvittaessa vähäisiä korjauksia ja tarkennuksia.

(T1138-367)

Esittelijän perustelut

Tonttia ja sen vuokrausta koskevat tiedot

Kiinteistö Oy Helsingin Kankiraudantie 2 pyytää päätösesityksen mukaisen tontin 38171/24 vuokraamista uudelleen teollisuustarkoitukseen.

Nykyisen maanvuokrasopimuksen vuokra-aika on 1.1.2005-31.12.2024.

Tontilla on voimassa asemakaava nro 8536 (1982), jossa se on osoitettu teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueeseen. Tontin pinta-ala on 5 808 m² ja rakennusoikeus 5 808 k-m².

Tontilla sijaitsee 3 257 k-m²:n suuruinen teollisuus- ja varastorakennus, mikä vastaa 56 % tontin asemakaavan mukaisesta rakennusoikeudesta.

Yleiskaavassa (2016) tontti on osoitettu toimitila-alueeksi.

Tontin uudelleenvuokraus

Hakijalle esitetään vuokrattavaksi uudelleen päätösesityksen mukainen tontti 31.12.2049 saakka teollisuustarkoitukseen.



Uusia vuokrauserusteita ei ole vahvistettu alueelle eikä tontille. Tattariharjun yritysalueella vakiintuneen käytännön mukaan, kun tonttitehokkuusluku $e=1,0$ tai enemmän, käytetään vuokranmääräytymisperusteena tonttitehokkuuslukua $e=0,75$. Mikäli vuokra-alueen toteutunut rakennusoikeus ylittää tonttitehokkuuslukua $e=0,75$ vastaavan rakennusoikeuden, käytetään vuokranmääräytymisperusteena toteutunutta rakennusoikeutta.

Alueella tonttien nykyiset vuokraukset ovat enintään vastaavan pituisia.

Tontin vuokraaminen uudelleen kyseiseksi ajaksi ja tarkoitukseen on perusteltua, koska tontti on voimassa olevassa asemakaavassa osoitettu teollisuustarkoitukseen ja yleiskaavassa toimitila-alueeksi. Asemakaavoitus-palvelu puoltaa uudelleenvuokrausta.

Vuokralainen on täyttänyt nykyisen maanvuokrasopimuksen mukaiset velvoitteensa.

Tontin uusi vuokra

Tontin nykyinen perusvuosivuokra on 1 568,00 euroa elinkustannusindeksissä lokakuu 1951=100, mikä vastaa nykyarvoa noin 36 001,28 euroa.

Tontin uudeksi vuosivuokraksi esitetään 2 178,00 euroa elinkustannusindeksissä lokakuu 1951=100, mikä vastaa nykyarvoa noin 50 442,48 euroa (ind. 2316).

Uusi vuosivuokra sidotaan elinkustannusindeksin muutokseen siten kuin maanvuokrasopimuksen ehdossa on sanottu.

Uusi vuosivuokra perustuu tällä hetkellä vuokrasopimuksen käyttötarkoituksen mukaiseen tontin markkinaehtoiseen yksikköhintaan 10,00 euroa/k-m² elinkustannusindeksissä lokakuu 1951=100, mikä vastaa nykyarvoa noin 231 euroa/k-m² (ind. 2316), sekä kaupunginvaltuuston päättämään viiden prosentin vuotuisen tuottoon.

Edellä sanotun vuokranmäärityksen markkinaehtoisuus on varmistettu puolueetonta arvioijaa käyttäen (Newsec/hintavyöhykekartta 2021).

Lisäksi esitettävä vuosivuokra perustuu tonttitehokkuuslukua $e=0,75$ vastaavaan rakennusoikeuteen 4 356 k-m².

Valtiontukiarviointi

Kiinteistö Oy Helsingin Kankiraudantie 2:n kanssa tehtävän vuokrasopimuksen valmistelun yhteydessä on arvioitu ja varmistettu ulkopuolisen arvioitsijan arviolla vuokratason markkinaperusteisuus. Vuokra on



markkinaehtoinen, joten Kiinteistö Oy Helsingin Kankiraudantie 2 ei saa SEUT 107(1) artiklan mukaista valtioneutua.

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 107(1) artiklan mukaan, jollei perussopimuksissa toisin määrätä, jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Julkisyhteisöjen toteuttamat taloudelliset transaktiot eivät anna taloudellista etua, eivätkä näin ollen ole valtioneutua, jos niissä noudatetaan tavanomaisia markkinaehtoja (Komission tiedonanto valtioneutun käsitteestä 2016/C 262/01 kohdat 74 ja 97).

Vuokrausperiaatteiden ja tontinluovutuslinjausten noudattaminen

Esitettävä tontin uudelleenvuokraus ja sitä koskeva vuokrasopimusluonnos on laadittu kaupunginhallituksen 1.4.2019 (220 §) päättämien tontin luovutusta koskevien linjausten mukaisesti.

Maanvuokrasopimuksen ehdot

Uudelleenvuokrattavan tontin maanvuokrasopimus esitetään tehtäväksi kaupunkiympäristön toimialan tavanomaisin teollisuustonttia koskevin maanvuokrasopimusehdoin.

Toimivalta

Kaupunginvaltuuston hyväksymän hallintosäännön 16 luvun 1 §:n ja 2 momentin 1 kohdan mukaan kaupunkiympäristölautakunta antaa vuokralle toimialan hallinnassa olevia kiinteistöjä enintään 30 vuoden määräaikaisin maanvuokrasopimuksin tai toistaiseksi voimassa olevin maanvuokrasopimuksin, joissa enintään yhden vuoden irtisanomisaika.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Henna Vennonen, tonttiasiamies, puhelin: 09 310 36464
henna.vennonen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Vuokrasopimusluonnos
- 2 Kartta

Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimusohje, kaupunkiympäristölautakunta



17.09.2024

Asia/13

Otteet

Ote

Vuokralainen

Otteen liitteet

Esitysteksti

Oikaisuvaatimusohje, kaupunkiympäristö-
lautakunta

Liite 1

Liite 2

Maka/Make

Esitysteksti

Liite 1

Liite 2



14

Oikaisuvaatimus rakennusvalvontapäällikön päätöksestä 11.7.2024 § 7 koskien kaupunkiympäristön toimialan palvelut ja luvat palvelukokonaisuuden rakennusvalvontapalvelujen johtavan tarkastusinsinöörin viran täyttämistä

HEL 2024-007223 T 01 01 01 01

Työavain KYMP-03-37-24

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää hylätä palvelut ja luvat palvelukokonaisuuden rakennusvalvontapalveluiden rakennusvalvontapäällikön päätöksestä 11.7.2024 § 7 tehdyn oikaisuvaatimuksen.

Esittelijän perustelut

Kaupunkiympäristön toimialan palvelut ja luvat -palvelukokonaisuuden rakennusvalvontapäällikkö on oikaisuvaatimuksen kohteena olevalla päätöksellään 11.7.2024 § 7 päättänyt valita johtavan tarkastusinsinöörin virkaan (050535) insinööri (YAMK) ***** (jäljempänä virkaan valittu).

Valintapäätöksestä on myöhemmin korjattu hallintolain 51 §:n mukaisesti kirjoitusvirheenä yhden hakijan valmistumisvuotta koskeva vuosiluku. Kirjoitusvirheiden korjaaminen ei ole muuttanut päätöksen lopputulosta tai sisältöä.

Päätökseen on liitetty kuntalain mukaiset oikaisuvaatimusohjeet. Oikaisuvaatimusohjeiden mukaan päätökseen tyytymätön voi kuntalain 134 §:n 1 momentin mukaisesti hakea päätökseen oikaisua. Kuntalain 138 §:n mukaan oikaisuvaatimus on tehtävä 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista.

Oikaisuvaatimus on saapunut kaupungin kirjaamoon 26.7.2024. Oikaisuvaatimuksen tekijä on täydentänyt oikaisuvaatimustaan myöhemmin samana päivänä. Oikaisuvaatimus on saapunut määräajassa, ja se on otettava tutkittavaksi.

Kuntalain 137 §:n 1 momentin mukaan oikaisuvaatimuksen saa tehdä se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (asianosainen) sekä kunnan jäsen.

Oikaisuvaatimuksen tekijä on hakenut täytettyä virkaa, joten hänellä on asianosaisena oikeus vaatia päätökseen oikaisua.

Oikaisuvaatimuksessa esitetyt vaatimukset

Postiosoite
PL 58200
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
Kaupunkiympäristö@hel.fi

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

Puhelin
09 310 1691

Y-tunnus
0201256-6



Oikaisuvaatimuksen perusteena on vedottu sekä laillisuuteen että päätöksen tarkoituksenmukaisuuteen.

Oikaisuvaatimuksessa vaaditaan valintapäätöksen kumoamista ja oikaisuvaatimuksen takarajan pidentämistä siten, että päätöksen ja sitä edeltävän haastatteluvalinnan perustelut toimitetaan riittävässä laajuudessa hakijoiden tietoon julkisena asiakirjana ja oikaisuvaatimuksen laadintaan annetaan 14 päivää. Lisäksi oikaisuvaatimuksessa vaaditaan, että päätösten perustelut tulisi tarkentaa niin kuin liitteessä 1 vaaditaan.

Lisäksi oikaisuvaatimuksessa vaaditaan lautakuntaa vahvistamaan, että päätöksenteko virantäytössä on ollut syrjimätön ja yhdenvertaisuusperiaatteen mukainen.

Oikaisuvaatimuksen perustelut ilmenevät tarkemmin liitteinä olevista asiakirjoista. Oikaisuvaatimuksessa esitettyjä perusteluja sekä niiden arviointia esitellään seuraavien otsikoiden alla.

Oikaisuvaatimuksen kohteena olevan päätöksen arviointia

Virantäyttömenettelystä ja valintapäätöksestä yleisesti

Virka oli julkisesti haettavana 29.4.-24.5.2024. Hakuilmoitus julkaistiin Helsingin kaupungin sähköisessä rekrytointipalvelussa, Työmarkkinatorilla, Duunitorilla, Joblyssa sekä Rakennustarkastusyhdistys RTY:n verkkosivuilla.

Johtavan tarkastusinsinöörin tehtävänä on rakennusvalvontaviranomaiselle määrättyjen tehtävien, kuten katselmusten ja tarkastusten toimittaminen, erityissuunnitelmien arviointi sekä neuvonta ja ohjaus. Hän toimii myös rakenneyksikön päällikön sijaisena sekä johtavana asiantuntijana rakenteita ja rakennusosia koskevien linjausten valmistuksessa. Lisäksi hän osallistuu rakennusvalvonnan ohjeiden ja lomakkeiden sekä digitalisaatiohankkeiden kehitystyöhön.

Viran kelpoisuusehtona on teknillisessä korkeakoulussa tai yliopistossa suoritettu talonrakennusalan diplomi-insinöörin tutkinto tai vastaava tutkinto. Kielitaitovaatimuksena on suomen kielen hyvä suullinen ja kirjallinen taito sekä ruotsin kielen tyydyttävä suullinen taito.

Virassa edellytetään aikaisempaa kokemusta työskentelystä rakennusvalvonnassa rakennusvalvontatehtävissä. Eduksi katsotaan talonrakennuskohteiden rakenteiden suunnittelun ja rakennusaikaisen valvonnan asiantuntemus sekä rakentamismääräysten tuntemus ja niiden soveltaminen käytäntöön. Tehtävässä menestyäkseen tarvitaan myös hyviä yhteistyö- ja vuorovaikutustaitoja.



Virkaa täytettäessä tulee ottaa huomioon perustuslain 125 §:ssä säädettyt yleiset nimitysperusteet julkisiin virkoihin eli taito, kyky ja koeteltu kansalaiskunto.

Määräaikaan mennessä virkaan jätti hakemuksensa kuusi henkilöä, joista kolme täytti kelpoisuusehdot. Hakijaluettelo ja hakijayhteenveto ovat olleet päätöksentekijän käytettävissä päätöstä tehdessä.

Hakemusten perusteella haastatteluun kutsuttiin yksi kelpoisuusehdot täyttävä hakija, virkaan valittu, jolla on kelpoisista hakijoista ainoana virassa edellytettyä kokemusta rakennusvalvontatehtävistä rakennusvalvonnassa.

Oikaisuvaatimuksen kohteena olevan päätöksen perusteluosaan on kirjattu, että virkaan valittu on valmistunut insinööriksi (YAMK) Turun ammattikorkeakoulusta vuonna 2023. Hän on toiminut ***** Hakemuksen ja haastattelun perusteella virkaan valitulla on monipuolinen kokemus talonrakennusalalta ja lisäksi hänellä on kokemusta työskentelystä rakennusvalvonnassa rakennusvalvontatehtävissä.

Tehtävässä edellytettyä aikaisempaa kokemusta työskentelystä rakennusvalvonnassa rakennusvalvontatehtävissä löytyi ainoastaan virkaan valitulta. Haastattelun ja aikaisemman työkokemuksen perusteella virkaan valitulla arvioitiin olevan laaja-alaisin kokemus ja substanssiosaaminen.

Hakijat olivat esittäneet kielitaidosta arvion hakemuksessa, ja ainoastaan virkaan valitulla täytyi virassa edellytetty kielitaitovaatimus.

Virassa edellytetään kelpoisuusehtojen lisäksi aikaisempaa kokemusta työskentelystä rakennusvalvonnassa rakennusvalvontatehtävissä. Virkaan valitulla on reilun kahden vuoden kokemus ***** tehtävistä ***** Hänellä on myös eduksi katsottavaa kokemusta talonrakennusalan ***** tehtävistä. Haastattelussa tuli ilmi myös hänen hyvät vuorovaikutustaidot, joita tarvitaan tehtävässä menestyäkseen.

Rakennusvalvontapäällikkö katsoo hakuasiakirjoihin ja haastatteluun perustuvan kokonaisarvioinnin perusteella, että virkaan valitulla on parhaat edellytykset hoitaa edellä kuvattuja johtavan tarkastusinsinöörin virkaan kuuluvia tehtäviä. Hänen valintaansa puoltaa monipuolien talonrakennusalan työkokemus sekä aikaisempi kokemus ***** tehtävistä.

Oikaisuvaatimuksessa esitetyt väitteet päätöksen laillisuudesta tai tarkoituksenmukaisuudesta



Seuraavassa kuvataan oikaisuvaatimuksessa esitettyjä väitteitä päätöksen laillisuudesta tai tarkoituksenmukaisuudesta ja vastataan niihin.

Oikaisuvaatimuksessa on todettu seuraavaa: 14.06 toimittaman pöytäkirjanotteen kohdistuva oikaisuvaatimus hyväksyttiin ja 11.07 uusi päätös oli toimitettu siten, että oikaisuvaatimuksen laadintaan oli myönnetty 14 päivää alkaen 12.07. Kuitenkin, 11.07 toimitettu päätös oli tämän jälkeen oikaistu merkittävältä osin siten, että valitun henkilön koulutustietoa oli oikaistu sekä uusi tieto haastatteluvalinnan perusteluista oli kaupunkiympäristön toimialan rekrytointitiimin toimesta toimitettu asianosaisille, varsinaisesta pöytäkirjanotteesta erillisenä sähköpostiviestinä, vasta 22.07.2024 15:12. Sähköpostissa esitetyt perustelut eivät olleet mielestäni yhdenmukaiset Helsingin kirjaamon puhelimella annetun yleisen virkakelpoisuuden linjauksen kanssa, kuten 23.07.2024 klo 12:33 lähettämäni selvityspyynnössä olen esittänyt.

Edellä esitetyn perusteella todetaan seuraavaa:

22.07.2024 toimitetussa päätöksessä on korjattu kirjoitusvirhe liittyen virkaan valitun valmistumisvuoteen hallintolain 51 §:n mukaan.

22.07.2024 toimitetussa päätöksessä tai sähköpostiviestissä ei ollut uutta tietoa. Hallintolain 53 §:n mukaan korjaamisasian käsittely ei vaikuta valitusajan tai muun määräajan kulumiseen.

Sekä hakuilmoituksessa että virantäyttöpäätöksessä on niiden henkilöiden yhteystiedot, jotka pystyvät antamaan lisätietoja tehtävästä ja siihen liittyvistä seikoista. Helsingin kaupungin kirjaamon yhteystiedot eivät ole olleet hakuilmoituksessa eikä virantäyttöpäätöksessä. Oikaisuvaatimuksen tekijän olisi tullut ottaa yhteyttä tahoon, joka pystyy antamaan nimenomaisesti kyseessä olevaan työtehtävään liittyviä lisätietoja.

Oikaisuvaatimuksessa on todettu seuraavaa: Kaupunkiympäristön lakimiehen toimesta on 25.7.2024 11:48 kaupunkiympäristön toimiala kuitenkin kieltäytynyt myöntämään lisää aikaa tämän uuden tiedon asialliseen käsittelyyn tai antamaan sen valossa ilmestyvien, viranomaisviestinnän tulkintaan liittyviä epäselvyyksiä käsitteleviä selvityksiä muuten kuin oikaisuvaatimusmenettelyllä. Tämä ei ole mielestäni asianmukaista, vaan päätösten perustelujen tulisi olla yksiselitteisesti selostettu ja referoitu ja saatavilla julkisen asiakirjan muodossa mahdollisen oikaisuvaatimuksen lähtötietoina.

Edellä esitetyn perusteella todetaan seuraavaa:

Oikaisuvaatimusaika on lakisääteinen, joten kaupungilla ei ole mahdollisuutta lain mukaisesti pidentää sitä. Kuntalain 138 §:n mukaan oikaisuvaatimus on tehtävä 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannis-



ta. Kuten aiemmin on mainittu, uutta tietoa ei ilmene 22.07.2024 lähetyksestä päätöksestä tai sähköpostiviestistä.

Oikaisuvaatimuksen tekijän 23.07.2024 lähettämässä sähköpostissa esitettiin moitteita virantäyttöpäätöksestä. Kaupunkiympäristön toimialalla katsottiin, että sähköposti vastaa oikaisuvaatimusta, jonka vuoksi henkilölle ilmoitettiin, että väitteisiin ja kysymyksiin tullaan vastaamaan oikaisuvaatimusmenettelyssä.

Oikaisuvaatimuksessa on todettu seuraavaa: Viranomaisviestintä ja toiminta päätösten dokumentoinnissa ja oikaisuasian hoitamisessa oli tällöin mielestäni hallintolain 8 § ja 9 § vastainen, sekä viivytyksettömyyden periaatteen vastainen mm. päätösten tärkeämpiä kohtia ja perusteluita ei ollut esitetty, asiakirjoja toimitettu merkittävällä viiveellä, muutoksenhakuajana havaittuja virheellisiä tai puutteellisia selvityksiä ei selostettu muutoksenhakuajana olleeseen julkiseen asiakirjaan, ja asiakirjassa olleiden avainkäsitteiden selostamisesta on kieltäytytty. Hallintolain perusteluiden mukaan viranomaiselta edellytetään ilmaisutapa, jonka perusteella hallinnon asiakkaan voidaan olettaa yksiselitteisesti ymmärtävän asian sisällön ja saavan siitä asian laatuun nähden riittävästi tietoa. Tarkemman tiedon puutteessa, kohdennetun oikaisuvaatimuksen tekeminen ei ole edelleen mahdollinen.

Edellä esitetyn perusteella todetaan seuraavaa:

Hallintolain 8 §:n mukainen neuvontavelvollisuus kattaa menettelyneuvot, eli lähinnä vireillepanoon ja asian käsittelyyn liittyvät neuvot. Neuvojen antaminen yksityiskohtaisissa sisältökysymyksissä vaarantaa yhdenvertaisuutta, puolueettomuutta sekä esteettömyyttä.

Hallintolain 9§:n mukaan viranomaisen on käytettävä asiallista, selkeää ja ymmärrettävää kieltä. Virantäyttöpäätös on laadittu hyvällä ja ymmärrettävällä kielellä, ja se muodostaa selkeän ja johdonmukaisen kokonaisuuden.

Päätöksen liitteet on toimitettu, kun oikaisuvaatimuksen tekijä on niitä pyytänyt. Liitteitä ei automaattisesti lähetetä päätöksen mukana. Liitteet voi pyytää jälkikäteen, jos hakija haluaa verrata ansioitaan muihin hakijoihin ja harkita oikaisuvaatimuksen tekemistä. Valmistelu on katsonut, että oikaisuvaatimuksen tekeminen on ollut mahdollista ja näin ollen vienyt asian kaupunkiympäristölautakuntaan ratkaistavaksi.

Oikaisuvaatimuksen liitteenä olevassa sähköpostissa on todettu seuraavaa: Hakuprosessissa minut todettiin hakukelpoiseksi. Soittaessani kirjaamoon 23.7.2024 sain varmistuksen, että ”kelpoinen” kirjaus tarkoittaa sen, että hakija täyttää viran kaikki edellytykset. Tällöin mm. rakennusvalvonnassa työskentelyn puute ei johda hakijan kelvottomuu-



teen, vaan liittyvää osaamista on arvioitava tasapuolisesti muun hakijan edellyttämän osaamisen rinnalla.

Edellä esitetyn perusteella todetaan seuraavaa:

Hakuprosessissa ”kelpoinen” merkintä tarkoittaa, että täyttää viran kelpoisuusvaatimukset. Johtavan tarkastusinsinöörin kelpoisuusvaatimuksena on soveltuva koulutus, eli hakuilmoituksessa vaadittu koulutus.

Oikaisuvaatimuksen liitteenä olevassa sähköpostissa on todettu seuraavaa: Varsinainen työnkuva sisältää rakenteita ja rakennusosia koskevien linjausten valmistelua, rakennusvalvonnan ohjeiden ja lomakkeiden sekä digitalisaatiohankkeiden kehitystyöhön osallistumista, sekä esimiestehtäviä (sijaisena). Näiltä osin työtehtävissä vaadittuihin taitoihin ja kykyihin liittyvät valinnan perustelut ovat jääneet pöytäkirjanotteessa täysin käsittelemättä. Virkaan valitun henkilön hakijayhteenvetossa ei käy ilmi linjausten tai ohjeiden valmistelun, digitalisaatiohankkeiden kehitystyön tai johtotyön tai vetovastuun valmiuksista. Haastatteluun valitsematta jääneen henkilön hakijayhteenveto ja hakemus tehtävään sisältävät näyttöjä kaikista näistä valmiuksista. Pöytäkirjanotteessa todetaan, että ”Hakijaluettelo ja hakijayhteenveto ovat olleet päätöksentekijän käytettävissä päätöstä tehdessä” muttei anneta tietoa, oliko työhakemuksen osana toimitetut osaamiskuvaukset päätöksentekijän käytettävissä ja miten niitä on huomioitu päätöksenteossa. Tiedonannosta jää myös epäselväksi, annetaanko virkaan valitulle henkilölle mahdollisuudet täydentää näiltä osin virkatehtävien suorittamisen kannalta tarvittua osaamista työsuhteen aikana, kuinka laajasta osaamisen kehitystarpeesta on kyse, ja kuinka eri hakijoiden osaamisen kehityksen tarpeen erot on määritetty tilanteessa, jossa vain 1 hakija sai kutsun haastatteluun.

Edellä esitetyn perusteella todetaan seuraavaa:

Päätöksessä on tuotu selkeästi esiin virkaan valitun työkokemus rakennusvalvonnassa. Virkaan valitun valmiudet toimia työtehtävissä ovat tulleet ilmi tarkemmin haastattelussa.

Rekrytointijärjestelmään ilmoitetut osaamiskuvaukset ovat olleet päätöksentekijän käytettävissä päätöstä tehtäessä. Virassa tarvittavan osaamisen arviointi tehtiin hakuasiakirjojen ja haastattelun pohjalta. Virkavalinnan pohjana olevaan ansiovertailuun ei sisälly tulevaisuudessa tarvittavaa osaamisen kehittämistä. Toimialalla huolehditaan jokaisen työntekijän osaamisen kehittämisestä heti palvelussuhteen alkamisen jälkeen.

Oikaisuvaatimuksen liitteenä olevassa sähköpostissa on todettu seuraavaa: Virkavaatimuksena ilmoitettu ruotsin tyydyttävä suullinen taito



ei edusta täyttä virkamiesruotsin pätevyyttä. Tiedonannosta jää epäselväksi tämän rajoitetun vaatimuksen taustat tai sen vaikutukset työtehtäviin. Puhelinkeskustelussa esitin ***** että minut on vapautettu vähemmistöäidinkielen perusteella ruotsin kokeista, voisin kuitenkin tarvittaessa suorittaa virkamiesruotsin pätevöittävän kurssin työn ohessa suorittamani TkT-tutkinnon yhteydessä. Samalla pätevöittävän kurssin puute ei vaikuttaisi myös väliaikana työtehtävien suorittamiseen, sillä voisin käyttää nykyaikaisia digitaalisia puheen ja tekstin käännösovelluksia sekä tarvittaessa tulkkauspalveluita varmistaen kielilain mukaisen, vähintään tyydyttävää vastaavan asiakaspalvelutason sekä suullisen että kirjallisen viestinnän osalta (huom. Oikeusministeriön selonteon mukaan, yksikielinen viranomaisena voi käyttää tulkkausta). Mielestäni tätä järjestelyä voisi pitää yhdenvertaisuusperiaatteen nojalla kohtuullisena, huomioiden myös ko. osaamisen satunnainen tarve työroolissa.

Edellä esitetyn perusteella todetaan seuraavaa:

Helsingin kaupunki on kaksikielinen kunta. Oikeusministeriön mukaan kaksikielisen viranomaisen tulee huolehtia oma-aloitteisesti siitä, että kielelliset oikeudet toteutuvat käytännössä, sekä osoittaa palveluissaan yleisölle käyttävänsä molempia kieliä. Jokainen viranomaisena valvoo kielilain noudattamista omassa toiminnassaan.

Työtehtävä vaatii tyydyttävän ruotsin kielen suullisen taidon, jotta kielelliset oikeudet voidaan toteuttaa käytännössä. Virkaan valitulla täytyy virassa edellytetty kielitaitovaatimus. Oikaisuvaatimuksen tekijä ei täytä kielitaitovaatimusta.

Oikaisuvaatimuksen liitteenä olevassa sähköpostissa todetaan seuraavaa: Rakennusvalvonnan työkokemusvaatimuksen yhteydessä olen esittänyt, että olen työskennellyt yksityisellä puolella ja yliopistotutkijana laadunvarmistuksen, riskienhallinnan ja tarkastusten parissa, sekä suunnittelu- ja toimintaohjeiden valmistelun projektipäällikkönä ja päätoimittajana, eli työkuvaan vastaavissa tehtävissä mm. poikkeuksellisen vaativissa kohteissa. Tiedonannosta jää epäselväksi, millaisen erityisosaamisen takia nimenomaan aikaisempi työskentely rakennusvalvonnan on pidetty ratkaisevana kriteerinä haastatteluvalinnoissa. Pyydän selvityksen, kuinka laajasta perehdytyksestä on kyse rakennusvalvonnan tehtäväkohtaiseen menetelmä- ja asiakirjakiertoon liittyvän osaamisen parissa, ja kuinka on arvioitu eri hakijoiden perehdytyksen tarpeen erot tilanteissa, jossa vain 1 hakija sai kutsun haastatteluun.

Edellä esitetyn perusteella todetaan seuraavaa:

Työpaikkailmoituksessa kuvatussa kokemusedellytyksestä rakennusvalvonnan rakennusvalvontatehtävissä ei voida poiketa, kun hakijoita



valitaan haastatteluun. Virkaan valittu on toiminut ***** rakennusvalvonnassa viranomaistyössä. Virkaan valitulla on näin ollen syvästä kokemuksta rakennusvalvonnan viranomaistoiminnasta.

Valitun henkilön tuli osoittaa hallitsevansa rakennusvalvonnan työtehtävät, kun virkavalinta suoritettiin ja tämän valittu henkilö osoitti hakemuksessa ja haastattelussa esittämällään rakennusvalvontakokemuksellaan toimenkuvineen.

Oikaisuvaatimuksen liitteenä olevassa sähköpostissa todetaan seuraavaa: Pyydän lisäksi taustoittamaan viran täyttämättä jättämisen kriteerit, mm. hakijoiden kokonaismäärän ja hakukelpoisten hakijoiden määrän osalta.

Edellä esitetyn perusteella todetaan seuraavaa:

Hakijoita oli kuusi, joista kolme täytti kelpoisuusvaatimuksen. Kelpoisista hakijoista virkaan valittu oli ainoa, joka täytti kielitaitovaatimuksen sekä edellytyksen työkokemuksesta rakennusvalvonnassa.

Oikaisuvaatimuksen tekijä on toimittanut 4.9.2024 sähköpostitse täydennyksen oikaisuvaatimukseen. Sähköpostissa oikaisuvaatimuksen tekijä korostaa samoja väitteitä, mitä on myös oikaisuvaatimuksessa ilmaissut.

Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan virkaa täyttäessään työnantajalla on oikeus arvioida ja painottaa hakijoiden sellaisia ansioita, joiden se katsoo parhaiten edistävän työtehtävien hoitamista (esim. KHO 2013:46, KHO 2019:151, KHO 2020:10).

Asianosaisen kuuleminen

Hallintolain 34 §:n asianosaiselle on ennen asian ratkaisemista varattava tilaisuus lausua mielipiteensä asiasta sekä antaa selityksensä sellaisista vaatimuksista ja selvityksistä, jotka saattavat vaikuttaa asian ratkaisuun.

Asianosaista eli virkaan valittua on kuultu ennen asian ratkaisua. Hän on antanut kirjallisen vastineen oikaisuvaatimukseen. Vastine on tämän päätöksen liitteenä.

Yhteenveto ja johtopäätös

Edellä esitetyillä perusteilla oikaisuvaatimus tulee hylätä perusteettomana. Oikaisuvaatimuksessa esitetyt perusteet eivät anna aihetta päätöksen kumoamiseen. Rakennusvalvontapäällikkö on ollut toimivaltainen päättämään asiasta. Päätös ei ole syntynyt virheellisessä järjestyksessä, eikä se ole muutoinkaan lainvastainen. Oikaisuvaatimukses-



sa ei ole esitetty sellaista, jonka vuoksi päätöstä tulisi myöskään tarkoituksenmukaisuusperusteella muuttaa.

Toimivalta

Kuntalain (410/2015) 134 §:n mukaan oikaisuvaatimus lautakunnan sekä lautakunnan alaisen viranomaisen päätöksestä tehdään asianomaiselle lautakunnalle.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Kenzi Kärkkäinen, lakimies, puhelin: 09 310 52876
kenzi.karkkainen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Salassa pidettävä (Tietosuojalaki § 29)
- 2 Salassa pidettävä (Tietosuojalaki § 29)
- 3 Vastine oikaisuvaatimukseen 12.8.2024
- 4 Tietopyyntö, täydennys 4.9.2024
- 5 Oikaisuvaatimus, täydennys 26.7.2024, Rodionova Katja, liite, selvityspyyntö
- 6 Ilmoitus KYMP-03-37-24 johtava tarkastusinsinööri
- 7 Hakemus valittu
- 8 Hakemus oikaisuvaatimuksen tekijä

Muutoksenhaku

Kunnallisvalitus, oikaisuvaatimuksen johdosta annettu päätös

Otteet

Ote

Virkaan valittu

Oikaisuvaatimuksen tekijä

Otteen liitteet

Esitysteksti

Kunnallisvalitus, oikaisuvaatimuksen johdosta annettu päätös

Esitysteksti

Kunnallisvalitus, oikaisuvaatimuksen johdosta annettu päätös

Tiedoksi

Päätöksenteon tuki
Henkilöstöpäällikkö
Asiakkuusjohtaja

Päätöshistoria



Kaupunkiympäristön toimiala Palvelut ja luvat -palvelukokonaisuus Rakennusvalvontapalvelut Rakennusvalvontapäällikkö 11.07.2024 § 7

HEL 2024-007223 T 01 01 01 01

Työavain KYMP-03-37-24

Päätös

Rakennusvalvontapäällikkö päätti tällä päätöksellä kumota 14.6.2024 tekemänsä päätöksen 5 § johtavan tarkastusinsinöörin virkaan valinnasta.

Rakennusvalvontapäällikkö valitsi rakenneyksikön johtavan tarkastusinsinöörin virkaan (050535) insinööri (YAMK) ***** 30.9.2024 alkaen 4873,79 euron tehtäväkohtaisella kuukausipalkalla.

Mikäli virkaan otetaan henkilö, joka ei ole kaupungin palveluksessa eikä terveydellisiä tietoja ole käytettävissä virkaan otettaessa, päätös on ehdollinen, kunnes henkilön terveydentilasta saadun selvityksen perusteella virkaan ottaminen on vahvistettu. Selvitys on esitettävä kuukauden kuluessa virkaan ottamista koskevan päätöksen tiedoksisaannista lukien.

Virassa on kuuden kuukauden (6 kk) koeaika.

Päätöksen perustelut

Hakuprosessin ja viran kuvaus

Johtavan tarkastusinsinöörin virka on perustettu 1.1.2024 alkaen kaupunginhallituksen päätöksellä 20.11.2023, 693 §.

Valintapäätös perustuu kaupunkiympäristön toimialan toimialajohtajan päätökseen 30.11.2023 § 41, jolla on siirretty hallintosäännön 14 luvun 1 §:n 2 mom. 5 kohdan mukaista toimivaltaa ottaa palvelukseen toimialan viranhaltijoita ja työntekijöitä.

Virka oli julkisesti haettavana 29.4.-24.5.2024. Hakuilmoitus julkaistiin Helsingin kaupungin sähköisessä rekrytointipalvelussa, Työmarkkinatorilla, Duunitorilla, Joblyssa sekä Rakennustarkastusyhdistys RTY:n verkkosivuilla.

Johtavan tarkastusinsinöörin tehtävänä on rakennusvalvontaviranomaiselle määrättyjen tehtävien, kuten katselmusten ja tarkastusten toimittaminen, erityissuunnitelmien arviointi sekä neuvonta ja ohjaus. Hän toimii myös rakenneyksikön päällikön sijaisena sekä johtavana asiantuntijana rakenteita ja rakennusosia koskevien linjausten valmiste-



lussa. Lisäksi hän osallistuu rakennusvalvonnan ohjeiden ja lomakkeiden sekä digitalisaatiohankkeiden kehitysohjelmaan.

Viran kelpoisuusehtona on teknillisessä korkeakoulussa tai yliopistossa suoritettu talonrakennusalan diplomi-insinöörin tutkinto tai vastaava tutkinto. Kielitaitovaatimuksena on suomen kielen hyvä suullinen ja kirjallinen taito sekä ruotsin kielen tyydyttävä suullinen taito.

Virassa edellytetään aikaisempaa kokemusta työskentelystä rakennusvalvonnassa rakennusvalvontatehtävissä. Eduksi katsotaan talonrakennuskohteiden rakenteiden suunnittelun ja rakennusaikaisen valvonnan asiantuntemus sekä rakentamismääräysten tuntemus ja niiden soveltaminen käytäntöön. Tehtävässä menestyäkseen tarvitaan myös hyviä yhteistyö- ja vuorovaikutustaitoja.

Virkaa täytettäessä tulee ottaa huomioon perustuslain 125 §:ssä säädetyt yleiset nimitysperusteet julkisiin virkoihin eli taito, kyky ja koeteltu kansalaisuus.

Hakijat ja rekrytointiprosessi

Määräaikaan mennessä virkaan jätti hakemuksensa kuusi henkilöä, joista kolme täytti kelpoisuusehdot. Hakijaluettelo ja hakijayhteenveto ovat olleet päätöksentekijän käytettävissä päätöstä tehdessä.

Hakemusten perusteella haastatteluun kutsuttiin yksi kelpoisuusehdot täyttävä hakija, ***** jolla on kelpoisista hakijoista ainoana virassa edellytettyä kokemusta rakennusvalvontatehtävistä rakennusvalvonnassa. Häntä haastattelivat yksikön päällikkö ***** ja tarkastusinsinööri *****

HL 51 §:n perusteella korjattu vuosiluku päätöksen perusteluista, NCR 22.7.2024

*****-on valmistunut insinööriksi (YAMK) Turun ammattikorkeakoulusta vuonna 2020. Hän on toiminut

on valmistunut insinööriksi (YAMK) Turun ammattikorkeakoulusta vuonna 2023. Hän on toiminut ***** Hakemuksen ja haastattelun perusteella ***** on monipuolinen kokemus talonrakennusalalta ja lisäksi hänellä kokemusta työskentelystä rakennusvalvonnassa rakennusvalvontatehtävissä.

Arviointi

Johtavan tarkastusinsinöörin tehtävänä on rakennusvalvontaviranomaiselle määrättyjen tehtävien, kuten katselmusten ja tarkastusten toimittaminen, erityissuunnitelmien arviointi sekä neuvonta ja ohjaus. Hän toimii myös rakenneyksikön päällikön sijaisena sekä johtavana asiantuntijana rakenteita ja rakennusosia koskevien linjausten valmistelu-



lussa. Lisäksi hän osallistuu rakennusvalvonnan ohjeiden ja lomakkeiden sekä digitalisaatiohankkeiden kehitystyöhön.

Virassa edellytetään kelpoisuusehtojen lisäksi aikaisempaa kokemusta työskentelystä rakennusvalvonnassa rakennusvalvontatehtävissä. ***** on reilun kahden vuoden kokemus tarkastusinsinöörin ja lupainsinöörin tehtävistä ***** Hänellä on myös eduksi katsottavaa kokemusta talonrakennusalan tuotantoinsinöörin ja rakennesuunnittelijan tehtävistä. Haastattelussa tuli ilmi myös hänen hyvät vuorovaikutustaidot, joita tarvitaan tehtävässä menestyäkseen.

Rakennusvalvontapäällikkö katsoo hakuasiakirjoihin ja haastatteluun perustuvan kokonaisarvioinnin perusteella, että ***** on parhaat edellytykset hoitaa edellä kuvattuja johtavan tarkastusinsinöörin virkaan kuuluvia tehtäviä. Hänen valintaansa puoltaa monipuolien talonrakennusalan työkokemus sekä aikaisempi kokemus tarkastus-/lupainsinöörin tehtävistä.

Kaupunkiympäristön toimiala Palvelut ja luvat -palvelukokonaisuus Rakennusvalvontapalvelut Rakennusvalvontapäällikkö 14.06.2024 § 5

Lisätiedot

Kenzi Kärkkäinen, lakimies, puhelin: 09 310 52876
kenzi.karkkainen(a)hel.fi



17.09.2024

Asia/15

15

Oikaisuvaatimus kaupunkiympäristön toimialan vahingonkorvaustiimin päällikön vahingonkorvauspäätöksestä 14.8.2024 § 131 (liukastuminen)

HEL 2024-002822 T 03 01 00

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää hylätä kaupunkiympäristön toimialan lakipalvelut-yksikön vahingonkorvaustiimin päällikön vahingonkorvauspäätöksestä 14.8.2024 (131 §) tehdyn oikaisuvaatimuksen.

Esittelijän perustelut

Oikaisuvaatimuksen kohteena oleva päätös

Kaupunkiympäristön toimialan lakipalvelut-yksikön vahingonkorvaustiimin päällikkö on päätöksellään 14.8.2024 (131 §) hylännyt 19.2.2024 jalkakäytävällä osoitteessa Gustaf Hällströmin katu 2 tapahtuneeseen liukastumiseen liittyvän vahingonkorvausvaatimuksen.

Esitetyt vaatimukset ja perusteet

Hakija on toistanut oikaisuvaatimuksessaan määrältään yksilöimättömän vahingonkorvausvaatimuksen liittyen 19.2.2024 kello 16 jalkakäytävällä osoitteessa Gustaf Hällströmin katu 2 tapahtuneeseen liukastumiseen. Oikaisuvaatimus on kokonaisuudessaan päätöksen liitteenä ja nähtävillä lautakunnan kokouksessa.

Hakija toteaa oikaisuvaatimuksessaan muun ohessa, että jalkakäytävä oli täynnä jäätä eikä liukastuminen johtunut huolimattomuudesta.

Oikaisuvaatimuksen tutkittavaksi ottaminen

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

Kuntalain 134 §:n mukaisesti oikaisuvaatimus tehdään toimielimen alaisen viranomaisen päätöksestä asianomaiselle toimielimelle. Kuntalain 138 §:n mukaisesti oikaisuvaatimus on tehtävä 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Päätös on lähetetty hakijalle tiedoksi sähköpostitse.



köpostilla 14.8.2024. Oikaisuvaatimus kaupunkiympäristölautakunnalle on saapunut 22.8.2024 eli säädetyssä määräajassa.

Perustelut

Kaupungin vahingonkorvausvelvollisuuden syntymistä arvioidaan vahingonkorvauslain (412/1974) vastuusäännösten kautta. Kaupungin vastuu ei ole tuottamuksesta riippumatonta ns. ankaraa vastuuta, vaan kaupungin vahingonkorvausvastuun syntyminen edellyttää tuottamusta eli huolimattomuutta, virhettä tai laiminlyöntiä. Lisäksi edellytetään syy yhteyttä virheellisen menettelyn ja aiheutuneen vahingon välillä. Vahingonkäräjien mahdollinen oma myötävaikutus voi alentaa tai poistaa kunnossapidosta vastuussa olevan korvausvastuun.

Kaupungin vahingonkorvausvelvollisuuden syntymistä arvioidaan lisäksi kunnossapitolain (669/1978) kunnossapidon laatutasoa määrittävien säännösten kautta. Vahingonkorvausvastuuta arvioidaan suhteessa ennen vahinkoa tehtyihin kunnossapitotoimenpiteisiin. Korvausvastuun edellytyksenä on, että kunnossapito on tehty virheellisesti tai huolimattomasti taikka kadun kunnossapitoon kuuluvia tehtäviä on laiminlyöty, ja virheellisen menettelyn ja aiheutuneen vahingon välillä on syy yhteys.

Vahinkopaikan kunnossapidosta vastaavalta saadun selvityksen mukaan vahinkoalueella on aloitettu liukkaudentorjunta sekä vahinkopäivänä 19.2.2024 että vahinkoa edeltävänä päivänä 18.2.2024 klo 6. Lisäksi työnjohto on suorittanut tarkastusajoja hoitoalueellaan päivittäin. Vahinkopaikan talvikunnossapidosta ei ole tullut kaupungille palautteita eikä kaupungille ole esitetty alueelta myöskään muita vastaavia vahingonkorvausvaatimuksia. Hakija on toimittanut vaatimuksensa liitteenä vahinkopaikalta ja sen ympärillä olevalta alueelta vahingon jälkeisenä päivänä ottamiaan valokuvia, joista myös ilmenee, että alue on ollut hiekoitettu.

Ilmatieteen laitoksen Kumpulan säähavaintoasemalla tehtyjen mittausten mukaan vahinkopäivänä 19.2.2024 sää on ollut poutainen ja lämpötila on ollut koko vuorokauden pakkasella ollen vahinkohetkellä $-0,6$ °C. Myös vahinkoa edeltävä päivä on ollut poutainen, ja lämpötila on ollut lähes koko vuorokauden selvästi pakkasella.

Asiassa saadun selvityksen perusteella vahinkopaikalla olevan jalkakäytävän talvikunnossapidosta on huolehdittu asianmukaisesti ja sääolosuhteiden edellyttämällä tavalla, kun jalkakäytävä on hiekoitettu sekä vahinkopäivänä että vahinkoa edeltävänä päivänä. Säätilassa ei ole tämän jälkeen tapahtunut mitään sellaista muutosta, joka olisi aiheuttanut liukkauden tuntuvaa lisääntymistä. Edellä esitetyillä ja muutoin va-



hingonkorvaustiimin päällikön päätöksestä ilmenevillä perusteilla kaupunki katsoo, ettei se ole asiassa korvausvelvollinen.

Lopputulos

Kaupunkiympäristölautakunta viittaa vahingonkorvaustiimin päällikön päätöksessä esitettyyn asiaa koskevaan selvitykseen ja yhtyy vahingonkorvaustiimin päällikön asiassa antamaan päätökseen ja sen perusteluihin. Asiassa ei ole tullut esille mitään sellaista uutta selvitystä, joka antaisi aiheita päätöksen muuttamiseen. Helsingin kaupunki ei ole vahingonkorvauslain nojalla vastuussa hakijalle liukastumisen seurauksena syntyneestä vahingosta.

Kaupunkiympäristölautakunta katsoo, että vahingonkorvaustiimin päällikön päätöstä ei ole syytä muuttaa.

Sovelletut säännökset

Kuntalaki (410/2015) 134 §, 137 §

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

Laki sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa (13/2003) 19 §

Tieliikennelaki (729/2018) 3 §

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

Toimivalta

Kuntalain 134 §:n mukaan oikaisuvaatimus lautakunnan sekä lautakunnan alaisen viranomaisen päätöksestä tehdään asianomaiselle lautakunnalle.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Inkeri Lehmusoksa, tiimipäällikkö, puhelin: 09 310 22794
inkeri.lehmusoksa(a)hel.fi

Liitteet

1 Oikaisuvaatimus 22.8.2024

Oheismateriaali

1 Selvitys 19.2.2024 Gustav Hällströminkatu
2 Vahingonkorvausvaatimus 21.2.2024, liite, kuva 1



- | | |
|---|--|
| 3 | Vahingonkorvausvaatimus 21.2.2024, liite, kuva 2 |
| 4 | Vahingonkorvausvaatimus 21.2.2024, liite, kuva 3 |
| 5 | Vahingonkorvausvaatimus 21.2.2024, liite, kuva 4 |
| 6 | Vahingonkorvausvaatimus 21.2.2024, liite, kuva 5 |
| 7 | Vahingonkorvausvaatimus 21.2.2024, liite, kuva 6 |

Muutoksenhaku

Kunnallisvalitus, oikaisuvaatimuksen johdosta annettu päätös, vahingonkorvaus

Otteet

Ote

Oikaisuvaatimuksen tekijä

Otteen liitteet

Esitysteksti
Kunnallisvalitus, oikaisuvaatimuksen johdosta annettu päätös, vahingonkorvaus

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristön toimiala Toimialan yhteiset palvelut Hallinto- ja lakipalvelut Lakipalvelut Vahingonkorvaustiimi Tiimipäällikkö 14.08.2024 § 131

HEL 2024-002822 T 03 01 00

Päätös

Lakipalvelut-yksikön vahingonkorvaustiimin päällikkö päätti hylätä hakijan vahingonkorvausvaatimuksen.

Päätöksen perustelut

Hakijan vaatimus

Hakija on 21.2.2024 esittänyt kaupungille määrältään yksilöimättömän vahingonkorvausvaatimuksen. Hakija on 27.2.2024 osittain yksilöinyt vaatimustaan määrältään 2 000 euroon. Vaatimuksen mukaan hakija on liukastunut 19.2.2024 klo 16 A.I. Virtasen aukiolla. Hakija on täydentänyt vaatimustaan toimittamalla kartan ja valokuvia vahinkopaikasta. Täydennysten perusteella vahinko on sattunut jalkakäytävällä osoitteen Gustaf Hällströmin katu 2 kohdalla. Vaatimuksen mukaan vahinkopaikka oli jäinen ja luminen.

Sovellettavat normit ja ohjeet

Kunnossapitolaki edellyttää kaupunkia pitämään kadut liikenteen tarpeiden edellyttämässä tyydyttävässä kunnossa. Kunnossapidon tason määräytymisessä otetaan huomioon kadun liikenteellinen merkitys, lii-



kenteen määrä, säätila ja sen ennakoitavissa olevat muutokset, vuorokaudenaika sekä eri liikennemuotojen tarpeet sekä terveellisyys, liikenneturvallisuus ja liikenteen esteettömyys.

Kadun kunnossapito käsittää lumen ja jään poistamisen, kadun pinnan pitämisen tasaisena sekä liukkauden torjumisen.

Helsingissä talvihoidon piiriin kuuluvat alueet on jaettu kunnossapitoluokkiin liikenteellisen merkityksen mukaan. Vahinkopaikka on kevyen liikenteen väylä, jota kunnossapidetään B-luokan mukaisesti.

B-luokan kevyen liikenteen väylän aurauksen lähtökynnys on 5 cm lunta. Kun lähtökynnys on ylittynyt, toimenpideaika auraukselle on neljä tuntia, kuitenkin niin, että klo 17 ja klo 6 välisenä aikana satanut lumi poistetaan klo 10 mennessä. Liukkaudentorjunnan osalta toimenpideaika on neljä tuntia, kuitenkin niin, että klo 17 ja klo 6 välisenä aikana havaittu tuntuvasti lisääntynyt liukkaus torjutaan klo 10 mennessä. Toimenpideaika alkaa siitä, kun säätilassa tapahtunut muutos aiheuttaa liukkauden tuntuvan lisääntymisen.

Vahingonkorvausvastuun edellytykset

Pelkkä vahinkotapahtuma ei yksinään aiheuta kaupungille korvausvastuuta.

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

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

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

Asiassa saadut tiedot ja selvitykset

Vahinkopaikan kunnossapitotoimenpiteistä on pyydetty selvitys alueen kunnossapidosta vastaavalta. Saadun selvityksen mukaan vahinkopaikka on aurattu ja hiekoitettu vahinkopäivänä 19.2.2024 klo 6. Edelli-



sen kerran vahinkopaikka on aurattu ja hiekoitettu vahinkoa edeltävänä päivänä eli 18.2.2024 klo 6. Aurauksessa on käytetty kulkuväylän pinnan karhentavaa verkkoterää, joka nostaa vanhan hiekoitushiekan pintaan. Tiedot tehdyistä toimenpiteistä perustuvat GPS-tietoon.

Urakoitsijan tietoon ei ole tullut palautteita vahinkopaikan liukkaudesta tai muista kunnossapitotarpeista, eikä kaupungille ole esitetty muita vastaavia vahingonkorvausvaatimuksia.

Forecan Kumpulan havaintoasemalla tehtyjen mittausten mukaan vahinkopäivänä 19.2.2024 ennen vahinkoa lämpötila on ollut $-6,5\text{ °C}$ ja $-0,3\text{ °C}$ välillä ja lumen syvyys on ollut 37 cm. Vahinkohetkellä 19.2.2024 klo 16 lämpötila on ollut $-0,6\text{ °C}$. Vuorokauden aikana ei ole esiintynyt sateita.

Forecan Kumpulan havaintoasemalla tehtyjen mittausten mukaan vahinkoa edeltävänä päivänä 18.2.2024 lämpötila on ollut $-5,5\text{ °C}$ ja $1,2\text{ °C}$ välillä. Lumen syvyys on ollut 36–37 cm ja sää on ollut selkeä ja poutainen koko vuorokauden ajan.

Olosuhteiden huomioonottaminen ja muut asiaan vaikuttavat tekijät

Liukkauden torjuntaa ei ole mahdollista toteuttaa siten, että kulkuväylät eivät koskaan olisi liukkaat (esim. KKO:1998:147). Liukkaudentorjuntatoimenpiteillä ei aina voida täysin estää jään aiheuttamaa liukkautta siinäkin tapauksessa, että kunnossapito on ollut asianmukaisella ja kunnossapitolain edellyttämällä tasolla. Aina on jokin kohta, johon on mahdollista liukastua. (Vakuutuslautakunnan ratkaisu FINE-001397.)

Kadun käyttäjät voivat omilla toimillaan pienentää onnettomuusriskiään varautumalla keliolosuhteiden muutoksiin ja ottamalla ne riittävästi liikumisessaan huomioon (HE 281/2004 vp, s. 16). Vaaran ja vahingon välttämiseksi tienkäyttäjän on noudatettava olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta.

Yhteenveto ja johtopäätökset

Saadun selvityksen mukaan vahinkopaikkaa on talvikunnossapidetty kaupungin normien mukaisesti. Edelliset talvikunnossapidon toimenpiteet on tehty vahinkopäivän aamuna, jolloin vahinkopaikka on aurattu ja hiekoitettu. Vahinkopaikka on aurattu ja hiekoitettu myös vahinkoa edeltävänä päivänä.

Vallitseva oikeuskäytäntö, asiassa saadut selvitykset ja vallinneet sääolot huomioon ottaen kaupunki katsoo, ettei se ole laiminlyönyt kunnossapitolain mukaisia tehtäviään, eikä ole asiassa korvausvelvollinen.



17.09.2024

Asia/15

Kyseinen vahinko on valitettava tapaturma, josta kaupunki ei ole vastuussa.

Sovelletut säännökset

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

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

Tieliikennelaki (729/2018) 3 §

Toimivalta

Kaupunkiympäristön toimialajohtajan 22.12.2023 tekemän päätöksen § 51 mukaan lakipalvelut-yksikön vahingonkorvaustiimin päällikkö päättää toimialaa koskevasta vahingonkorvauksesta silloin, kun vahingonkorvausvaatimuksen määrä on enintään 5 000 euroa.

Lisätiedot

Maria Ettilä, lakimiesharjoittelija, puhelin: 09 310 52770
kypm.korvausasiat(a)hel.fi



16

Oikaisuvaatimus kaupunkiympäristön toimialan vahingonkorvaustiimin päällikön vahingonkorvauspäätöksestä 1.7.2024 § 111 (liukastuminen)

HEL 2023-016264 T 03 01 00

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää hylätä kaupunkiympäristön toimialan lakipalvelut-yksikön vahingonkorvaustiimin päällikön vahingonkorvauspäätöksestä 1.7.2024 (111 §) tehdyn oikaisuvaatimuksen.

Esittelijän perustelut

Oikaisuvaatimuksen kohteena oleva päätös

Kaupunkiympäristön toimialan lakipalvelut-yksikön vahingonkorvaustiimin päällikkö on päätöksellään 1.7.2024 (111 §) hylännyt 17.12.2023 Lautatarhankadulla tapahtuneeseen liukastumiseen liittyvän vahingonkorvausvaatimuksen. Päätös on nähtävillä kokonaisuudessaan päätöshistoriassa.

Esitetyt vaatimukset ja perusteet

Hakija on toistanut oikaisuvaatimuksessaan määrältään yksilöimättömän vahingonkorvausvaatimuksensa liittyen 17.12.2023 kello 19 Lautatarhankadulla jalkakäytävällä tapahtuneeseen liukastumiseen. Oikaisuvaatimus on kokonaisuudessaan päätöksen liitteenä ja nähtävillä lautakunnan kokouksessa.

Hakija toteaa oikaisuvaatimuksessaan muun ohessa, että aluetta ei ole hiekoitettu ollenkaan tai hoidettu asianmukaisesti sääolosuhteiden vaatimalla tavalla. Kadun katuvalot ovat lisäksi olleet pimeänä vähän väliä. Hakija on toimittanut oikaisuvaatimuksen liitteenä vahinkopaikalta ottamia kuvia.

Oikaisuvaatimuksen tutkittavaksi ottaminen

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



Kuntalain 134 §:n mukaisesti oikaisuvaatimus tehdään toimielimen alaisen viranomaisen päätöksestä asianomaiselle toimielimelle. Kuntalain 138 §:n mukaisesti oikaisuvaatimus on tehtävä 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Päätös on lähetetty hakijalle tiedoksi sähköpostitse 1.7.2024. Oikaisuvaatimus kaupunkiympäristölautakunnalle on saapunut 12.7.2024 eli säädetyssä määräajassa.

Perustelut

Kaupungin vahingonkorvausvelvollisuuden syntymistä arvioidaan vahingonkorvauslain (412/1974) vastuusäännösten kautta. Kaupungin vastuu ei ole tuottamuksesta riippumatonta ns. ankaraa vastuuta, vaan kaupungin vahingonkorvausvastuun syntyminen edellyttää tuottamusta eli huolimattomuutta, virhettä tai laiminlyöntiä. Lisäksi edellytetään syyhteyttä virheellisen menettelyn ja aiheutuneen vahingon välillä. Vahingonkärsijän mahdollinen oma myötävaikutus voi alentaa tai poistaa muutoin vastuussa olevan korvausvastuun.

Kaupungin vahingonkorvausvelvollisuuden syntymistä arvioidaan lisäksi kunnossapitolain (669/1978) kunnossapidon laatutasoa määrittävien säännösten kautta. Vahingonkorvausvastuuta arvioidaan suhteessa ennen vahinkoa tehtyihin kunnossapitotoimenpiteisiin. Korvausvastuun edellytyksenä on, että kunnossapito on tehty virheellisesti tai huolimattomasti taikka kadun kunnossapitoon kuuluvia tehtäviä on laiminlyöty, ja virheellisen menettelyn ja aiheutuneen vahingon välillä on syyhteyttä.

Vahinkopaikka on jalkakäytävällä, jonka kunnossapitovastuu kuuluu kaupungille kohdalla olevan tontin omistajana. Kaupunki on tilannut kyseisen jalkakäytävän kunnossapidon erikseen urakoitsijalta, jolta saadun selvityksen mukaan vahinkoalue on aurattu ja hiekoitettu edellisen kerran ennen vahinkoa 16.12.2023 klo 22.30 ja 17.12.2023 klo 4.19 välisenä aikana. Aurauksessa on käytetty kulkuväylän pinnan karhentavaa verkkoterää, joka nostaa vanhan hiekoitushiekan pintaan. Tiedot tehdyistä toimenpiteistä perustuvat päiväkirjamerkintöihin.

Ilmatieteen laitoksen Kaisaniemen säähavaintoasemalla tehtyjen mitausten mukaan vahinkoa edeltävänä päivänä lauantaina 16.12.2023 lämpötila on noussut noin klo 12.30 plussan puolelle kolme viikkoa kestäneen yhtäjaksoisen pakkasjakson jälkeen. Tämän jälkeen vahinkohetkeen asti lämpötila on pysynyt nollan yläpuolella ollen vahinkopäivänä sunnuntaina 17.12.2023 enimmillään 4,5 °C kello 2 aikaan yöllä. Vahinkoaikaan kello 19 lämpötila on ollut 1,4 °C. Lumen syvyys on laskenut lämpötilan käännyttyä plussalle 23 senttimetrinä vahinkohetkeen mennessä 14 senttimetriin. Lauantain ja sunnuntain välisenä yönä on esiintynyt heikkoja sadekuuroja, joista on kertynyt kello 19.20 ja 2.00



välisenä aikana yhteensä 1,12 mm vettä. Vahinkopäivä on muuten ollut poutainen.

Urakoitsijan tietoon ei ole tullut palautteita vahinkopaikan liukkaudesta tai muista kunnossapitotarpeista, eikä kaupungille ole esitetty muita vastaavia vahingonkorvausvaatimuksia.

Vahinkopaikan ulkovalaistuksesta saadun selvityksen mukaan vahinkopäivänä 17.12.2023 ulkovalot ovat syttyneet kello 15.28. Alueella ei ole ollut rikkinäisiä valaisimia eikä kyseisen valaistusalueen keskuksen kuormassa tai tilatiedoissa näy poikkeamia. Vahinkopaikan valaisimissa ei ole yksilökohtaista ohjausta eikä niistä ole saatavissa lokitietoa, sillä vahinkopaikalla ei ole LED-valaisimia. Ulkovalaistus ei joka tapauksessa ole lakisääteinen vaatimus kaduilla tai teillä, ja myös jalan- kulkijan tienkäyttäjänä on noudatettava olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta.

Kaupunki katsoo toimineensa Lautatarhankadun jalkakäytävän kunnossapidon osalta huolellisesti, kun jalkakäytävä on vahinkoa edeltävänä yönä aurattu ja hiekoitettu säätilan edellyttämällä tavalla. Edellä esitetyillä ja muutoin tiimipäällikön päätöksestä ilmenevillä perusteilla kaupunki katsoo, ettei se ole laiminlyönyt kunnossapitolain mukaisia velvollisuuksiaan eikä siten ole asiassa vahingonkorvausvelvollinen.

Lopputulos

Kaupunkiympäristölautakunta viittaa vahingonkorvaustiimin päällikön päätöksessä esitettyyn asiaa koskevaan selvitykseen ja yhtyy vahingonkorvaustiimin päällikön asiassa antamaan päätökseen ja sen perusteluihin. Asiassa ei ole tullut esille mitään sellaista uutta selvitystä, joka antaisi aihetta päätöksen muuttamiseen. Helsingin kaupunki ei ole vahingonkorvauslain nojalla vastuussa hakijalle liukastumisen seurauksena syntyneestä vahingosta.

Kaupunkiympäristölautakunta katsoo, että vahingonkorvaustiimin päällikön päätöstä ei ole syytä muuttaa.

Sovelletut säännökset

Kuntalaki (410/2015) 134 §, 137 §

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

Laki sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa (13/2003) 19 §

Tieliikennelaki (729/2018) 3 §



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

Toimivalta

Kuntalain 134 §:n mukaan oikaisuvaatimus lautakunnan sekä lautakunnan alaisen viranomaisen päätöksestä tehdään asianomaiselle lautakunnalle.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Inkeri Lehmusoksa, tiimipäällikkö, puhelin: 09 310 22794
inkeri.lehmusoksa(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Salassa pidettävä (Tietosuojalaki § 29)
- 2 Salassa pidettävä (JulkL (621/1999) 24.1 § 25 k)
- 3 Oikaisuvaatimus, liite, kuva 1
- 4 Oikaisuvaatimus, liite, kuva 2
- 5 Salassa pidettävä (JulkL (621/1999) 24.1 § 25 k)
- 6 Oikaisuvaatimus, liite, kuva 4
- 7 Oikaisuvaatimus, liite, kuva 5
- 8 Salassa pidettävä (JulkL (621/1999) 24.1 § 25 k, Tietosuojalaki § 29)

Oheismateriaali

- 1 Kunnossapidon selvitys 24.6.2024
- 2 Kunnossapidon selvityksen 24.6.2024 liite 1
- 3 Kunnossapidon selvityksen 24.6.2024 liite 2
- 4 Kunnossapidon selvitys 26.6.2024
- 5 Lisäselvitys ulkovalaistuksesta 2.9.2024

Muutoksenhaku

Kunnallisvalitus, oikaisuvaatimuksen johdosta annettu päätös, vahingonkorvaus

Otteet

Ote

Oikaisuvaatimuksen tekijä

Otteen liitteet

Esitysteksti
Kunnallisvalitus, oikaisuvaatimuksen johdosta annettu päätös, vahingonkorvaus

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristön toimiala Toimialan yhteiset palvelut Hallinto- ja lakipalvelut Lakipalvelut Vahingonkorvaustiimi Tiimipäällikkö 01.07.2024 § 111



17.09.2024

Asia/16

HEL 2023-016264 T 03 01 00

Päätös

Lakipalvelut-yksikön vahingonkorvaustiimin päällikkö päätti hylätä hakijan vahingonkorvausvaatimuksen.

Päätöksen perustelut

Hakijan vaatimus

Hakija on 20.12.2023 esittänyt kaupungille määrältään yksilöimättömän vahingonkorvausvaatimuksen. Vaatimuksen mukaan hakija on liukastunut 17.12.2023 klo 19 osoitteessa Lautatarhankatu 2. Hakija on toimittanut vaatimuksensa liitteenä kartan, johon on merkitty tarkka vahinkopaikka, sekä valokuvia vahinkopaikasta. Vaatimuksen mukaan vahinkopaikka oli jäinen ja hiekoittamaton.

Sovellettavat normit ja ohjeet

Liukastuminen on tapahtunut jalkakäytävällä, jonka kunnossapitovastuu kuuluu kaupungille jalkakäytävän kohdalla olevana tontin omistajana. Kaupungin velvollisuutena on pitää tontin kohdalla oleva jalkakäytävä käyttökelpoisena poistamalla jalankulkua haittaava lumi ja jää sekä huolehtia liukkauden torjumisesta jalkakäytävällä ja liukkauden torjumiseen käytetyn kiviaineksen poistamisesta jalkakäytävältä. Lisäksi kaupungin velvollisuutena on tarvittaessa poistaa jalkakäytävälle tai sen vierelle kertyneet lumivallit sekä pitää jalkakäytävän viereinen katuja ja sadevesikouru lumettomana ja jäättömänä.

Kaupungin ja kunnossapitoa suorittavan urakoitsijan välisen sopimuksen mukaan urakoitsijan tehtävänä on huolehtia jalkakäytävän talvikunnossapidosta auraamalla, hiekoittamalla sekä poistamalla kertyneet lumivallit. Alueella on käytävä kerran viikossa, ja talvikunnossapitotyöt on tehtävä tarvittaessa.

Vahingonkorvausvastuun edellytykset

Pelkkä vahinkotapahtuma ei yksinään aiheuta kaupungille korvausvastuuta.

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



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

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

Asiassa saadut tiedot ja selvitykset

Vahinkopaikan kunnossapitotoimenpiteistä on pyydetty selvitys alueen kunnossapidosta vastaavalta. Saadun selvityksen mukaan vahinkoalue on aurattu ja hiekoitettu edellisen kerran ennen vahinkoa 16.12.2023 klo 22.30 ja 17.12.2023 klo 4.19 välisenä aikana. Aurauksessa on käytetty kulkuväylän pinnan karhentavaa verkkoterää, joka nostaa vanhan hiekoitushiekan pintaan. Tiedot tehdyistä toimenpiteistä perustuvat päiväkirjamerkintöihin.

Urakoitsijan tietoon ei ole tullut palautteita vahinkopaikan liukkaudesta tai muista kunnossapitotarpeista, eikä kaupungille ole esitetty muita vastaavia vahingonkorvausvaatimuksia.

Forecan mukaan Kaisaniemen havaintoasemalla tehtyjen mittausten mukaan vahinkopäivänä 17.12.2023 ennen vahinkoa lämpötila on vaihdellut 1,4 °C ja 4,5 °C välillä. Vuorokauden alussa on esiintynyt sadetta ja klo 4 alkaen sää on ollut poutainen vuorokauden loppuun saakka. Vahinkohetkellä 17.12.2023 klo 19 lämpötila on ollut 1,4 °C ja lumen syvyys on ollut 14 cm.

Olosuhteiden huomioonottaminen ja muut asiaan vaikuttavat tekijät

Liukkauden torjuntaa ei ole mahdollista toteuttaa siten, että kulkuväylät eivät koskaan olisi liukkaat (esim. KKO:1998:147). Liukkaudentorjuntatoimenpiteillä ei aina voida täysin estää jään aiheuttamaa liukkautta siinäkin tapauksessa, että kunnossapito on ollut asianmukaisella ja kunnossapitolain edellyttämällä tasolla. Aina on jokin kohta, johon on mahdollista liukastua. (Vakuutuslautakunnan ratkaisu FINE-001397.)

Kadun käyttäjät voivat omilla toimillaan pienentää onnettomuusriskiään varautumalla keliolosuhteiden muutoksiin ja ottamalla ne riittävästi liikumisessaan huomioon (HE 281/2004 vp, s. 16). Vaaran ja vahingon välttämiseksi tienkäyttäjän on noudatettava olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta.



Yhteenveto ja johtopäätökset

Saadun selvityksen mukaan vahinkopaikkaa on talvikunnossapidetty kaupungin normien mukaisesti. Vahinkopaikka on aurattu kulkuväylän pinnan karhentavalla terällä ja hiekoitettu vahinkoa edeltävänä yönä klo 22.30–4.19. Tämän jälkeen vahinkopäivänä keliolosuhteissa ei ole tapahtunut mitään sellaista, mikä olisi aiheuttanut liukkauden tuntuvaa liisäntymistä.

Vallitseva oikeuskäytäntö, asiassa saadut selvitykset ja vallinneet sääolot huomioon ottaen kaupunki katsoo, ettei se ole laiminlyönyt kunnossapitolain mukaisia tehtäviään, eikä ole asiassa korvausvelvollinen. Kyseinen vahinko on valitettava tapaturma, josta kaupunki ei ole vastuussa.

Sovelletut säännökset

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

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

Tieliikennelaki (729/2018) 3 §

Toimivalta

Kaupunkiympäristön toimialajohtajan 22.12.2023 tekemän päätöksen § 51 mukaan lakipalvelut-yksikön vahingonkorvaustiimin päällikkö päättää toimialaa koskevasta vahingonkorvauksesta silloin, kun vahingonkorvausvaatimuksen määrä on enintään 5 000 euroa.

Vahingonkorvaustiimin päällikkö päättää toimialaa koskevasta vahingonkorvauksesta myös silloin, kun vaatimus on määrältään yksilöimätön.

Lisätiedot

Maria Etilä, lakimiesharjoittelija, puhelin: 09 310 52770
kymp.korvausasiat(a)hel.fi



17

Kaupunkiympäristölautakunnan alaisten viranomaisten ajalla 5.9.-11.9.2024 tekemien päätösten seuraaminen

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää, ettei se ota käsiteltäväkseen seuraavien kaupunkiympäristön toimialan viranomaisten 5.9.-11.9.2024 tekemiä päätöksiä:

Kaupunkiympäristön toimiala

Kaupunkiympäristön toimialajohtaja

[Päätökset](#)

Maankäyttö ja kaupunkirakenne -palvelukokonaisuus

Maankäyttöjohtaja

[Päätökset](#)

Maaomaisuuden kehittäminen ja tontit, tonttipäällikkö

[Päätökset](#)

Maaomaisuuden kehittäminen ja tontit, asuntotontit, tiimipäällikkö

[Päätökset](#)

Maaomaisuuden kehittäminen ja tontit, toimitilatontit ja kiinteistökehitys, tiimipäällikkö

[Päätökset](#)

Liikenne- ja katusuunnittelu, liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö

[Päätökset](#)

Rakennukset ja yleiset alueet -palvelukokonaisuus

Tekninen johtaja

[Päätökset](#)

Asuntotuotanto, asuntotuotantopäällikkö

[Päätökset](#)

Tilat -palvelu, kasvatuksen ja koulutuksen tilat, yksikön päällikkö



17.09.2024

Asia/17

[Päätökset](#)

Tilat -palvelu, myynti- ja vuokraustiimi, tiimipäällikkö

[Päätökset](#)

Tilat -palvelu, projektitiimi 1, tiimipäällikkö

[Päätökset](#)

Yleiset alueet -palvelu, infrapäällikkö

[Päätökset](#)

Yleiset alueet -palvelu, projektirakennuttaminen-yksikkö, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Palvelut ja luvat -palvelukokonaisuus

Kaupunkiympäristön asukas- ja yrityspalvelut, asukas- ja yrityspalvelupäällikkö

[Päätökset](#)

Kaupunkiympäristön asukas- ja yrityspalvelut, tapahtumat ja maanvuokraus, tiimipäällikkö

[Päätökset](#)

Asumisen palvelut, asumisen yksikkö 1, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Toimialan yhteiset palvelut

Yhteisten palvelujen johtaja

[Päätökset](#)

Kehittämisen ja digitalisaatiopalvelut, projektitoimisto-yksikkö, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Kaupunkiympäristölautakunnan rakennusten ja yleisten alueiden jaosto 5.9.2024

[Päätösasiakirjat](#)

Esittelijän perustelut

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



17.09.2024

Asia/17

ja voi ottaa toimialalautakunnan käsiteltäväksi asian, jossa sen alainen viranhaltija on tehnyt päätöksen.

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

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

[Viranhaltijapäätökset / Helsingin kaupunki](#)

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

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

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano