



09.02.2021

Kokousaika 09.02.2021 15:30 - 17:32

Kokouspaikka Horisontti, Työpajankatu 8

Läsnä

Jäsenet

Sinnemäki, Anni	apulaispormestari kokouspaikalla
Rautava, Risto	varapuheenjohtaja kokouspaikalla
Asko-Seljavaara, Sirpa	kokouspaikalla
Heinäluoma, Eveliina	etänä
Hyttinen, Nuutti	kokouspaikalla
Kaleva, Atte	etänä
Lovén, Jape	etänä
Pasanen, Amanda	kokouspaikalla
Rantanen, Tuomas	etänä
Rissanen, Laura	kokouspaikalla
Nyholm, Henrik	varajäsen kokouspaikalla
Särelä, Mikko	varajäsen kokouspaikalla
Tuura, Heta	varajäsen kokouspaikalla

Muut

Aho, Mikko	kaupunkiympäristön toimialajohtaja kokouspaikalla
Hyvärinen, Silja	hallintojohtaja etänä
Pudas, Kari	tekninen johtaja etänä
Haapanen, Sami	tonttipäällikkö etänä
Luomanen, Jussi	kaupunkitila- ja maisemasuunnitte- lupäällikkö etänä
Manninen, Rikhard	maankäyttöjohtaja etänä
Piimies, Marja	asemakaavapäällikkö etänä



09.02.2021

Putkonen, Reetta	liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö etänä
Rajala, Pasi	yleiskaavapäällikkö etänä
Ravantti, Mikko	hallintopäällikkö etänä
Mäntymäki, Heikki	viestintäpäällikkö etänä
Hannola, Lea	hallintoasiantuntija etänä
Rangdell, Katriina	lakimies etänä
Sulkko, Katja	hallintosihteeri kokouspaikalla
Maaranen, Miro	nuorisoneuvoston edustaja kokouspaikalla
Ahonen, Pertti	ict-tukihenkilö kokouspaikalla
Heikkilä, Juha	asiantuntija etänä, läsnä § 55
Hälvä, Heikki	yksikön päällikkö asiantuntija etänä, läsnä § 53, 58
Kiljunen-Sirola, Raisa	maisema-arkkitehti asiantuntija etänä, läsnä § 53
Kivilaakso, Eija	johtava erityisasiantuntija asiantuntija etänä, läsnä § 53
Kyllästinen, Karri	diplomi-insinööri asiantuntija etänä, läsnä § 53
Linnas, Tuukka	tiimipäällikkö asiantuntija etänä, läsnä § 54
Pasuri, Miia	tiimipäällikkö asiantuntija etänä, läsnä § 55
Saukkonen, Tiina	suunnitteluvastaava asiantuntija etänä, läsnä § 59
Takainen, Heikki	suunnitteluinsinööri asiantuntija etänä, läsnä § 59
Ukkonen, Jussi	arkkitehti



09.02.2021

		asiantuntija etänä, läsnä § 54
Puheenjohtaja	Anni Sinnemäki	apulaispormestari 51-65 §
Esittelijät	Mikko Aho	kaupunkiympäristön toimialajohtaja 51-65 §
Pöytäkirjanpitäjä	Katja Sulkko	hallintosihteeri 51-65 §



09.02.2021

§	Asia	
51	Asia/1	Kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen sekä pöytäkirjan tarkastajien valinta
52	Asia/2	Ilmoitusasiat
53	Asia/3	Helsingin maanalainen yleiskaava 2021 -ehdotus (nro 12704) ja sen asettaminen nähtäville
54	Asia/4	Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallitukselle, Kurkimoision tarkistettu asemakaavan muutosehdotus (nro 12645)
55	Asia/5	Ryhmärakennuttamista koskevan hakuohjeen hyväksyminen ja hakumenettelyn järjestäminen
56	Asia/6	Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtuutettu Fatim Diarran ym. valtuustoaloitteesta koskien ruokarekkojen sähkön saatavuutta
57	Asia/7	Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtuutettu Kati Juvan toivomusponnesta koskien osatyökykyisten työllistämistä
58	Asia/8	Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja sen vaikutusten arvioinnin ympäristöselostuksesta
59	Asia/9	Oulunkylän ja Maunulan aluesuunnitelma 2020 – 2029
60	Asia/10	Ultuna, Purontie, poikkeamis- ja suunnittelutarveratkaisuhakemus
61	Asia/11	Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallitukselle hulevesisopimuksen ja sekaviemärintisopimuksen muuttamisesta ja niitä koskevista sopimusmuutoksista päättämisestä
62	Asia/12	Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle Perussuomalaisien valtuustoryhmän ryhmäaloitteesta koskien Helsingin taksiasemien turvallisuuden ja laadun turvaamista
63	Asia/13	Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtuutettu Emma Karin ym. valtuustoaloitteesta koskien Keskuspuiston kaventamisen ekologista kompensatiota
64	Asia/14	Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtuutettu Mauri Venemiehen ym. valtuustoaloitteesta koskien Linnanrakentajantien pohjoisosan liikenneturvallisuutta



09.02.2021

65 Asia/15 Kaupunkiympäristölautakunnan alaisten viranomaisten ajalla
28.1.–3.2.2021 tekemien päätösten seuraaminen



§ 51

Kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen sekä pöytäkirjan tarkastajien valinta

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti todeta kokouksen laillisesti koolle kutsutuksi ja päätösvaltaiseksi.

Samalla kaupunkiympäristölautakunta päätti valita pöytäkirjantarkastajaksi jäsen Atte Kalevan ja varatarkastajaksi jäsen Mikko Särelän.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

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

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää todeta kokouksen laillisesti koolle kutsutuksi ja päätösvaltaiseksi.

Samalla kaupunkiympäristölautakunta päättää valita pöytäkirjantarkastajaksi jäsen Atte Kalevan ja varatarkastajaksi jäsen Osmo Soininvaaran.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

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

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



09.02.2021

Asia/2

§ 52 Ilmoitusasiat

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti merkitä tiedoksi.

Kaupunginvaltuusto (Kvsto)

Kvsto 20.1.2021 § 6

Kaupunkiympäristölautakunnan varajäsenen valinta

HEL 2020-012930 T 00 00 02

Kvsto 20.1.2021 § 10

Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelman hyväksyminen

HEL 2018-002298 T 08 00 02

Kvsto 20.1.2021 § 11

Kiinteistökaupan esisopimuksen tekeminen ja alueen myyminen (Laajasalo, Kruunuvuorenranta, asuin- ja liiketilojen kortteli 49331)

HEL 2020-009924 T 10 01 01 00

Kvsto 20.1.2021 § 12

Vuokrausperiaatteiden määrittäminen sekä kiinteistökaupan esisopimuksen tekeminen ja toteutussopimuksen hyväksyminen (Sörnäinen, Kalasatama, Nihti, tontit 10668/1–4)

HEL 2020-000468 T 10 01 01 01

Kvsto 20.1.2021 § 13

Agricolankatu 1:n asemakaavan muuttaminen (nro 12626)

HEL 2018-010026 T 10 03 03

Kvsto 20.1.2021 § 14

Pelimannintien ympäristön asemakaavan muuttaminen (nro 12625)

HEL 2018-011267 T 10 03 03



09.02.2021

Asia/2

[Pöytäkirja 20.1.2021](#)

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

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

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

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

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



09.02.2021

Asia/3

§ 53

Helsingin maanalainen yleiskaava 2021 -ehdotus (nro 12704) ja sen asettaminen nähtäville

HEL 2017-001746 T 10 03 02 00

Hankenumero 5066_9

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti panna asian viikoksi pöydälle.

Käsittely

Risto Rautava: Pyydän asian pöydälle seuraavaan kokoukseen.

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti panna asian pöydälle.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Eija Kivilaakso, johtava erityisasiantuntija, puhelin: 310 37247
eija.kivilaakso(a)hel.fi
Pasi Rajala, Yleiskaavapäällikkö, puhelin: 09 310 20417
pasi.rajala(a)hel.fi
Raisa Kiljunen-Siirola, maisema-arkkitehti, puhelin: 310 37209
raisa.kiljunen-siirola(a)hel.fi
Karri Kyllästinen, diplomi-insinööri (tekniikka), puhelin: 310 37347
karri.kyllastinen(a)hel.fi
Heikki Hälvä, yksikön päällikkö (liikenne), puhelin: 310 37142
heikki.halva(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Helsingin maanalaisen yleiskaava 2021 -ehdotuksen nro 12704 kartta, päivätty 26.1.2021
- 2 Helsingin maanalaisen yleiskaava 2021 -ehdotuksen nro 12704 selostus, päivätty 26.1.2021
- 3 Vuorovaikutusraportti, 26.1.2021
- 4 Maankäytön suunnittelu ja maalämpö -raportti
- 5 Alueellisten maalämpöratkaisujen periaatteet maankäytön suunnittelussa ja toteutuksessa -raportti
- 6 Maanalainen kävely-ympäristö osana viihtyisää kaupunkia -raportti
- 7 Maanalaisen kävely-ympäristön yleiskaavatasoiset suunnitteluperiaatteet - raportti
- 8 Kallioresurssialueiden inventointi -raportti
- 9 Helsingin maanalaiset tilat; Kaupallinen selvitys -raportti
- 10 Maanalaisten toimintojen yleinen turvallisuus selvitys -raportti
- 11 Osa päätöshistoriaa



09.02.2021

Asia/3

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää

- asettaa 26.1.2021 päivätyn Helsingin maanalaisen yleiskaava 2021 -ehdotuksen nro 12704 julkisesti nähtäville 30 päiväksi maankäyttö- ja rakennusasetuksen 19 §:n mukaisesti. Maanalainen yleiskaava koskee pääsääntöisesti koko Helsingin alueen maanalaisia kallioon sijoituvia ja suunniteltuja tiloja
- antaa vuorovaikutusraportista ilmenevät vastineet esitettyihin lausuntoihin ja mielipiteisiin. Päätösasiakirjat ja vuorovaikutusraportti ovat luettavissa kaupunkiympäristön toimialan asiakaspalvelussa, Työpajankatu 8 (puh. 09 310 22111), sekä internet-sivuilla: Päätöksenteko

www.hel.fi/kaupunkiymparisto/fi

- että maankäytön yleissuunnittelupalvelu pyytää ehdotuksesta tarvittavat lausunnot
- valtuuttaa maankäytön yleissuunnittelupalvelun tekemään ehdotukseen vähäisiä muutoksia ja tarkistuksia, jotka eivät olennaisesti muuta ehdotuksen sisältöä.

Samalla lautakunta esittää kaupunginhallitukselle

- maanalaisen yleiskaava 2021 -ehdotuksen nro 12704 hyväksymistä, mikäli ehdotuksesta ei tehdä maankäyttö- ja rakennuslain 65 §:n mukaisia muistutuksia eivätkä ehdotuksesta annetut lausunnot anna aiheutta asian käsittelemiselle uudelleen kaupunkiympäristölautakunnassa.

Esittelijän perustelut

Kaavaratkaisun keskeinen sisältö

Helsingin maanalaisen yleiskaavan 2021 suunnittelualue käsittää koko Helsingin alueen maanalaiset kallioon sijoittuvat suunnitellut ja rakennetut ja jo olemassa olevat tilavaraukset. Östersundomin alueen osalta on käsitelty vain varaukset, jotka eivät ole riippuvaisia maanpäällisestä maankäytöstä.



Maanalainen yleiskaava on kaupungin strateginen ja yleispiirteinen pitkän tähtäimen suunnitelma, joka ohjaa maanalaista suunnittelua sekä maanalaisen ja maanpäällisen asemakaavan laadintaa. Maanalainen yleiskaava tukee ja mahdollistaa osaltaan kaupunkirakenteen tiivistämisen ja viihtyisän ympäristön maan päällä.

Maanalaisen yleiskaavan tavoitteena on toimiva ja turvallinen kaupunki. Kalliotilaan sijoittuvat infrastruktuuri- ja liikennehankkeet toteuttavat näitä tavoitteita turvaamalla kaupungin keskeisten toimintojen edellytyksiä. Maanalainen yleiskaava osoittaa maan alle kallioon sijoittuvien suurten ja merkittävien tilojen ja yhteyksien tilavaraukset sekä liikenteen ja teknisen huollon yhteystarpeet. Kaava turvaa näiden toteuttamisedellytykset ja varmistaa olemassa olevien ja suunniteltujen maanalaisten tilojen ja tunnelien toiminnan. Kaava edistää myös maalämmön käyttöönottoa sekä maanalaisten joukkoliikenteen, palvelujen ja kävely-yhteyksien solmukohtien kehittämistä. Lisäksi kaava määrittelee koko kaupungin aluetta koskevat maanalaisen maankäytön periaatteet.

Helsingin maanalainen yleiskaava 2021 on oikeusvaikutteinen. Kaava on laadittu niin, että se voi tulla päällekkäin voimaan Helsingin Yleiskaavan 2016 kanssa ja täydentää sitä maanalaisten tilanvarausten osilta. Kaavamerkinnot ovat periaatteellisia ja yleispiirteisiä.

Havainnollisuuden vuoksi uudet suunnitellut tilavaraukset on kaavakartassa esitetty väreillä ja päällimmäisinä niiden korkeusasemasta huolimatta. Syvimmät tilavaraukset sijaitsevat jopa kahdeksankymmenen metrin syvyydessä maan alla. Suuri osa tilavaruksista on päällekkäisiä sijaiten eri korkeustasoilla.

Maanalaisen yleiskaavaluonnoksen teemoina ovat tekninen huolto, liikenne, maanalainen kävely-ympäristö, maalämpö ja turvallisuus. Kaava sisältää vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen suuret tunneli- ja tilavaraukset. Tilavaruksien lisäksi kaava sisältää suunnittelua ohjaavia merkintöjä ja määräyksiä, jotka perustuvat kaavan yhteydessä laadittuihin selvityksiin ja maanalaisen suunnittelun ohjeisiin.

Maanalaisten tilojen suunnittelussa on otettava huomioon mm. palo- ja pelastusturvallisuus, tulviminen, kallioperän rakennettavuus sekä muita käytön aikaisia turvallisuusvaatimuksia.

Kaavan keskeisiä tehtäviä on uusien hankevarausten ja jo olevien rakennettujen tilojen yhteensovittaminen maan alla useassa eri korkeustasossa sekä maanpäällisen suunnittelun ja olemassa olevan rakenteen kanssa. Varsinkin keskustan aluetta on kehitettävä siten, että se palvelee ensisijaisesti keskustan kehittämistä tukevia toimintoja, hallintoa ja huoltoa. Tilojen käyttötarkoitus ja soveltuvuus alueelle tulee tutkia. Alueen maanalaiset tilat on varattu ensisijaisesti keskustan liike- ja



palvelutiloja sekä keskustan alueen toimintoihin liittyvää yhdyskuntateknistä huoltoa sekä eri liikennemuotoja varten.

Tällä kaavalla kumotaan oikeusvaikutteisessa Helsingin yleiskaavassa 2016 osoitetut ohjeelliset maanalaiset tunnelivaraukset Keskustatunnelille, Honkasuontunnelille (Kehä II), Hermannin tunnelille, Kumpulantunnelille, Koskelantien jatkeen tunnelille sekä Viikintien suuntaiselle Kustaa Vaasan-tien ja Pihlajiston väliselle tunneliosuudelle. Keskustatunnelille (ns. maanalainen kokoojakatu) on osoitettu tunnelin uuden alustavan rakenneteknisen yleissuunnitelman mukainen sijainti. Kaavaan on myös lisätty Jätkäsaaren ja Länsiväylän välinen ohjeellinen suunniteltu sataman liikenteelle varattu tunneli.

Kaavatyössä on tutkittu maanalaisten kävely-yhteyksien toimivuutta ja viihtyisyyttä ja laadittu keskustan maanalaisten kävely-ympäristön kehittämisperiaatteet. Maanalaisten kaupan, kävelyn ja joukkoliikenteen keskittymät on merkitty kaavaehdotukseen niitä koskevien selvitysten perusteella. Maanalaista kävelyverkostoa pyritään laajentamaan ja parantamaan lisäämällä uusia yhteyksiä ja tiloja, niiden viihtyisyyttä, opastusta ja uusia sisäänkäyntejä.

Kaupunkiympäristölautakunnan edellyttämä maalämmön kaupunkitasoisen riittävyden, hyödyntämismahdollisuuksien sekä jatkosuunnittelua koskeva selvitys on ohjannut kaavatyötä. Maalämmön käyttöä edistetään kohteissa, joissa maalämpökaivojen poraaminen ei aiheuta merkittävää haittaa nykyisille ja suunnitelluille tilavarauksille. Kaava määrää myös alueellisten maalämpöratkaisujen toteuttamisen edellytysten selvittämisestä tarkemmassa suunnittelussa.

Päätökset kaavaratkaisun pohjana

Kaavaratkaisu edesauttaa kaupungin strategisten tavoitteiden toteutumisesta. Maanalaisten yleiskaavan ehdotuksen laatiminen on perustunut valmistelun aikana lainvoimaisiin maakuntakaavoihin, ja lisäksi on otettu huomioon myös samaan aikaan valmisteilla ollut Helsingin seudun vaihemaakuntakaava, joka on keskeinen osa ns. Uusimaa-kaava-kokonaisuutta. Uudenmaan maakuntahallitus on määrännyt Uusimaa-kaavan kokonaisuuden muodostavat vaihemaakuntakaavat tulemaan voimaan valituksista huolimatta 7.12.2020, mikä tarkoittaa, että Helsingin seudun vaihemaakuntakaava on maanalaista yleiskaavoitusta ohjaava kaava. Kaavaratkaisu ottaa huomioon myös Helsingin yleiskaavan 2016, sillä se tulee päällekkäin voimaan sen kanssa.

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi Helsingin maanalaisten yleiskaavan suunnitteluperiaatteet 25.4.2017 kaavan laatimisen pohjaksi ja päätti 12.5.2020 hyväksyä 21.4.2020 päivätyn Helsingin maanalaisten yleiskaavan 2021 luonnoksen jatkosuunnittelun ja valmisteluvaiheen



seen liittyvän vuorovaikutuksen pohjaksi. Lautakunta katsoi lisäksi, että kaavan valmistelun seuraavassa vaiheessa tulee varmistaa kokonaisvaltaisesti maalämmön edistämisen tavoite ja riittävä kaavallinen ohjaus ja ottaa valmistelussa huomioon ajantasainen maalämmön eri koluokkien ja teknologioiden käynnissä oleva kehitys. Lautakunta on saanut esittelyn laaditusta maalämpöselvityksen lisätyöstä 8.12.2020. Lisäksi lautakunnalle on esitelty maanalaisen kävely-ympäristön suunnitteluperiaatteita koskenut selvitys 3.11.2020.

Alueen lähtökohdat ja nykytilanne

Alueella on, lukuun ottamatta Östersundomin aluetta, voimassa Helsingin maanalainen yleiskaava 2011, Helsingin Yleiskaava 2016 ja Helsingin Yleiskaava 2002 niiltä osin kuin korkein hallinto-oikeus kumosi Yleiskaavan 2016. Östersundomin alueella on voimassa Östersundomin vaihemaakuntakaava.

Kaavaratkaisun kustannukset

Taloudellinen toteuttamiskelpoisuus arvioidaan jokaisesta hankkeesta erikseen tarkemman asteisen hankesuunnittelun yhteydessä. Kaava ei sisällä varautumistarvetta ennakkorakentamiseen. Kallioon sijoittuvat tilavaraukset on suunniteltu tai suunnitellaan omina hankkeinaan. Päätökset pitkälle tulevaisuuteen sijoittuvien yksittäisten hankkeiden toteuttamisesta tehdään yksityiskohtaisemman jatkosuunnittelun jälkeen vaiheittain ja hankkeittain, mikäli erillisestä hankkeesta halutaan tehdä toteuttamispäätös myöhemmin.

Vuorovaikutus kaavan valmisteluaikana

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

Viranomaisyhteistyö

Kaavaratkaisun valmistelun yhteydessä on tehty laajaa yhteistyötä kaupunkiympäristön toimialan eri viranomaistahojen, kaupunginkanslian, Helen konsernin, HSY:n sekä valtion viranomaisten kanssa.

Valmisteluaineiston nähtävilläolo järjestettiin ennen kaavaehdotuksen laatimista. Viranomaisten lausunnot kohdistuivat sähkönsiirtoverkon tarpeisiin, energiatuotannon tarpeisiin, maalämmön hyödyntämiseen, hankekohtaisiin tarkistustarpeisiin, selostuksen sekä kaavamerkintöjen ja -määräysten vähäisiin tarkistamistarpeisiin, keskustan maanalaisten tilojen ja kävely-yhteyksien kehittämistarpeeseen, maanalaisten kiin-



teistöjen hyödyntämiseen, jatkosuunnittelun ja yhteistyön tarpeellisuuteen sekä Kilpilahden hukkalämpöputken jatkamiseen Espooseen.

Liikenteen osalta lausunnot kohdistuivat tulevaisuuden liikennesuunnitelmien ja erityisesti joukkoliikenteen mahdollistamiseen, Länsisataman liikenneyhteyksien parantamiseen, eri kulkumuotojen vaihtoyhteyksien parantamiseen, liikennejärjestelmän vaikutusten selvittämiseen ja selvitysten tarkentamiseen, Tallinna – tunnelin merkintätapaan ja Kehä II -tunnelin tarpeettomuuteen.

Lausunnoissa tuli myös esiin, että maanalainen yleiskaava tukee hyvin maakuntakaavan tavoitteita ja täydentää yleiskaavan 2016 osoittamaa maankäyttöä. Lausunnot kohdistuivat tarpeeseen selkiyttää maanalaisen yleiskaavan ja yleiskaavan 2016 yhteistä ohjausvaikutusta suunnittelualueella ja maalämpömääräyksen tarkistamiseen pohjavesialueiden osalta. Lisäksi huomiota kiinnitettiin kallioresurssien selvittämiseen, maalämmön hyödyntämismahdollisuuksiin, kaavaselostuksen täydentämistarpeisiin, turvallisuuskysymyksiin ja yhteistyötarpeisiin.

Lausunnoissa esitetyt asiat on otettu huomioon kaavatyössä siten, että on laadittu tarvittavat selvitykset, tarkistettu kaava-aineistoa sekä tehty vaikutusten arviointeja tarpeen mukaisessa laajuudessa. Lisäksi on annettu tarvittavat kaavamääräykset.

Mielipiteet

Valmisteluaineiston nähtävillä olon yhteydessä saadut mielipiteet kohdistuivat kaavan vaikutuksiin kiinteistön käyttöön, maalämmön hyödyntämiseen omakotitonteilla, maanalaisiin harrastustilarpeisiin, metrovarausten tärkeyteen, kiinteistöjen kulkuyhteyksiin, maanalaisen pysäköintitilojen käytön monipuolistamiseen ja tunneleiden vaikutuksiin. Kirjallisia mielipiteitä saapui 7 kpl. Lisäksi saatiin noin 50 kommenttia Kero kantasi -kyselyssä.

Mielipiteet on otettu huomioon siten, että on laadittu tarvittavat selvitykset, tehty tarvittavat muutokset aineistoon sekä tehty vaikutusten arviointia tarpeen mukaisessa laajuudessa.

Tarkemmat perustelut

Tarkemmat kaavaratkaisun perustelut ilmenevät liitteenä olevasta yleiskaavaselostuksesta.

Jatkotoimenpiteet

Maankäytön yleissuunnittelupalvelu pyytää kaavaehdotuksesta lausunnot seuraavilta tahoilta.



Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä HSY
Senaatti-kiinteistöt
Ilmarinen
VR-Yhtymä Oy
Helsingin kaupungin liikennelaitos (HKL)
Helsingin seudun liikenne kuntayhtymä (HSL)
Töölönkadun Pysäköintilaitos Oy
Helsingin Väylä
Helen Sähköverkko Oy
Helen Oy
Helsingin kaupunginosayhdistykset ry Helka
Gasgrid Finland Oy
Helsingin seudun kauppakamari
Helsingin seurakuntayhtymä, Kiinteistötoimisto
Infra ry
Suomen Omakotiliitto ry
Helsingin yliopisto, Kiinteistöpalvelut
Helsingin ja Uudenmaan Sairaanhoidopiirin kuntayhtymä
Sponda Oyj
HUS-Kiinteistöt Oy
Uudenmaan ELY-keskus
Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes), Helsinki
Huoltovarmuuskeskus
Eduskunnan kanslia
Uudenmaan liitto
Puolustusvoimien logistiikkalaitos
Puolustusvoimien pääesikunta
Espoon kaupunki
Vantaan kaupunki
Kaartin jääkäriyrykmentti
Sipoon kunta
Geologian tutkimuskeskus
Helsingin poliisilaitos
Telia Finland Oyj
Elisa Oyj
DNA Oyj
Fingrid Oyj
Etelä-Suomen aluehallintovirasto
Helsingin Satama Oy
Liikenne- ja viestintäministeriö
Säteilyturvakeskus STUK
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
Suomenlahden merivartioston esikunta
Kauniainen
Helsingin Yrittäjät ry



09.02.2021

kaupunginmuseo
sosiaali- ja terveystoimiala
ja muut mahdolliset tahot

Maanalaisen yleiskaavan hyväksymisestä päättää kaupunginvaltuusto.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Eija Kivilaakso, johtava erityisasiantuntija, puhelin: 310 37247
eija.kivilaakso(a)hel.fi
Pasi Rajala, Yleiskaavapäällikkö, puhelin: 09 310 20417
pasi.rajala(a)hel.fi
Raisa Kiljunen-Siirola, maisema-arkkitehti, puhelin: 310 37209
raisa.kiljunen-siirola(a)hel.fi
Karri Kyllästinen, diplomi-insinööri (tekniikka), puhelin: 310 37347
karri.kyllastinen(a)hel.fi
Heikki Hälvä, yksikön päällikkö (liikenne), puhelin: 310 37142
heikki.halva(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Helsingin maanalaisen yleiskaava 2021 -ehdotuksen nro 12704 kartta, päivätty 26.1.2021
- 2 Helsingin maanalaisen yleiskaava 2021 -ehdotuksen nro 12704 selostus, päivätty 26.1.2021
- 3 Vuorovaikutusraportti, 26.1.2021
- 4 Maankäytön suunnittelu ja maalämpö -raportti
- 5 Alueellisten maalämpöratkaisujen periaatteet maankäytön suunnittelussa ja toteutuksessa -raportti
- 6 Maanalainen kävely-ympäristö osana viihtyisää kaupunkia -raportti
- 7 Maanalaisen kävely-ympäristön yleiskaavataoiset suunnitteluperiaatteet - raportti
- 8 Kallioresurssialueiden inventointi -raportti
- 9 Helsingin maanalaiset tilat; Kaupallinen selvitys -raportti
- 10 Maanalaisten toimintojen yleinen turvallisuus selvitys -raportti
- 11 Osa päätöshistoriaa

Oheismateriaali

- 1 Mieli piteet

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote
Ne mieli piteensä esittäneet, jotka ovat ilmoitta-

Otteen liitteet
Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



09.02.2021

Asia/3

neet osoitteensa

Tiedoksi

Kaupunginkanslia/Villeneuve, Sippola-Alho, Rämö, Lindén, Hakola

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 26.01.2021 § 30

Kaupunkiympäristölautakunta 12.05.2020 § 264

Kaupunkiympäristölautakunta 28.04.2020 § 223

Kaupunkiympäristölautakunta 21.04.2020 § 216

Sosiaali- ja terveystoimiala 22.6.2020

Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala Kulttuuripalvelukokonaisuus Kaupunginmuseo
Kulttuuriperintöyksikkö 3.6.2020

Kaupunkiympäristön toimiala Pelastuslaitos Pelastustoimen osasto Pelastusjohtaja
14.06.2017 § 2

Keskushallinto Rakentamispalveluliikelaitos 13.6.2017

Kaupunginmuseo 8.6.2017

Kaupunkisuunnittelulautakunta 25.04.2017 § 188



09.02.2021

Asia/4

§ 54

Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallitukselle, Kurkimoision tarkistettu asemakaavan muutosehdotus (nro 12645)

HEL 2019-003489 T 10 03 03

Hankenumero 0592_17

Esitys

Kaupunkiympäristölautakunta päätti panna asian viikoksi pöydälle.

Käsittely

Pöydällepanoehdotus:

Henrik Nyholm: Pyydän asian pöydälle seuraavaan kokoukseen.

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti panna asian pöydälle.

Pöydällepanon aikana lautakunta järjestää alueelle maastokäynnin.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Jussi Ukkonen, arkkitehti (asemakaavoitus), puhelin: 310 20516
jussi.ukkonen(a)hel.fi

Janne Antila, liikenneinsinööri (liikenne- ja katusuunnittelu), puhelin: 310 20355
janne.antila(a)hel.fi

Elise Lohman, maisema-arkkitehti (kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu), puhelin: 310 26349

elise.lohman(a)hel.fi

Karri Kyllästinen, diplomi-insinööri (teknistaloudelliset asiat), puhelin: 310 37347
karri.kyllastinen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ilmakuva
- 3 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12645 kartta, päivätty 2.2.2021
- 4 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12645 selostus, päivätty 2.2.2021
- 5 Havainnekuva, 19.5.2020
- 6 Viitesuunnitelma, 19.5.2020
- 7 Tilastotiedot
- 8 Tehdyt muutokset
- 9 Vuorovaikutusraportti päivätty 25.6.2020, täydennetty 2.2.2021 ja asukastilaisuuden muistio 5.6.2019
- 10 Osa päätöshistoriaa



Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Esitysehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta esittää kaupunginhallitukselle

- 2.2.2021 päivätyn asemakaavan muutosehdotuksen nro 12645 hyväksymistä. Asemakaavan muutos koskee 54. kaupunginosan (Vuosaari, Keski-Vuosaari) korttelia 54144 osa tonttia 4 ja katu-, puisto-, lähivirkistys- ja suojaviheralueita.

Lisäksi lautakunta päättää

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

www.hel.fi/kaupunkiymparisto/fi

- 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 Kurkimoision aluetta, joka sijaitsee Vuosaaren pohjoisosassa lähellä Vuosaaren pohjoista ostoskeskusta. Kaavaratkaisu on tehty, koska alueella olevia rakentamattomia kaupungin tontteja koskien on myönnetty suunnitteluvaraus Rakennusliike Reponen Oy:lle sekä Roslings Manor Gardensille asunohankkeiden suunnittelua ja kumppanuuskaavoitusta varten. Kyseessä on viherrakentamisen kehityshanke, jossa toteutetaan uudenlaisia viherkattorakenteita asuinrakennusten kattopinnoille ja parvekkeille.

Kaavaratkaisussa on erityisesti keskitytty ratkaisemaan, miten asuin-kerrostalojen kattopintoihin ja parvekkeisiin liittyvät viherrakenteet toteutetaan poikkeuksellisen laadukkaasti ja runsaasti. Lisäksi asuinrakennukset on sijoitettu erityisen huolellisesti vaativaan rinnemaastoon,



jotta alueen avokalliopintoja ja puustoa voidaan kallion lakialueella säilyttää.

Asuntokerrosalaa on yhteensä 16 800 k-m². Asukasmäärän lisäys on noin 350 asukasta. Alueen nykyinen korttelitehokkuus on $ek = 0,50$, ja kaavaratkaisussa se on $ek = 0,96$.

Kaavaratkaisu vaikuttaa etenkin siten, että alueelle toteutuu uusia asuntoja, joiden ainutlaatuisena vetovoimatekijänä ovat ekologisesti ja toiminnallisesti monipuoliset kattopuutarhat.

Päätökset kaavaratkaisun pohjana

Kaavaratkaisu edesauttaa kaupungin strategisten tavoitteiden toteutumista. Kaavaratkaisu on Helsingin yleiskaavan 2016 mukainen.

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi 16.4.2019 päivätyt Kallvikintien suunnitteluperiaatteet 21.5.2019 jatkosuunnittelun pohjaksi.

Alueen lähtökohdat ja nykytilanne

Kaava-alue sijaitsee Vuosaaren pohjoisosassa Kurkimoisiossa osana asuinrakennusten korttelialuetta 54144, joka on 2010-luvulla osittain rakentunut II-kerroksisena pientaloalueena voimassa olevan asemakaavan mukaisesti. Kaava-alue sisältää korttelin 54144 rakentumattomat tontit sekä niitä ympäröivät puisto-, lähivirkistys- ja suojaviheralueet. Tonttien kalliainen rinnemaasto Broändan purolaakson reunalla muodostaa kaava-alueen maisemallisen luonteen.

Alueen pohjois- ja länsipuolella on Kallvikintie, joka on alueellinen koojakatu sekä paikallinen pohjois-eteläsuuntainen pääreitti kohti Vuosaaren keskustaa.

Kurkimoision nykyiset rakennukset ovat II-kerroksisia kytkettyjä tasakattoisia pientaloja. Asunnoilla on pienet omat etupihat tai parvekkeet, pysäköinti on maantasossa hajasijoitettuna pieniin pysäköintikenttiin sekä -katoksiin. Rakennusten pääasiallisena julkisivumateriaalina on paikallamuurattu punatiili, jota on täydennetty pihajulkisivuissa puulauoituksella, sekä erilaisilla värikkäillä julkisivulevyillä.

Alueella on voimassa asemakaavat nro 10810 ja 11696 (kaavat ovat tulleet voimaan vuosina 2004 ja 2008). Vuoden 2008 kaavan mukaisesti korttelialueet ovat asuinrakennusten korttelialuetta. Vuoden 2004 kaavan mukaisesti korttelialueita ympäröivät alueet ovat puisto-, lähivirkistys- ja suojaviheralueita sekä katualueita.

Helsingin kaupunki omistaa kokonaan kaavoitettavan alueen. Kaavaratkaisu on tehty kaupungin aloitteesta.



Kaavaratkaisun kustannukset

Kaavaratkaisun toteuttamisesta ei aiheudu kaupungille kustannuksia.

Kaavoitettavan alueen läpi rakennettavan kaukolämpölinjan kustannusten on arvioitu olevan noin 0,2 milj. euroa. Kustannusten jaosta osapuolten kesken neuvotellaan jatkossa.

Asemakaavamuutos nostaa alueen arvoa. Kaavoitettavan rakennusoiden arvo on karkeasti arvioiden 5–10 milj. euroa. Kaupunginhallituksen varauksen perusteella tontit vuokrataan.

Kaavaa voidaan pitää kaupungille taloudellisesti kannattavana.

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:

- Helsingin Satama
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) vesihuolto
- kaupunginmuseo
- pelastuslaitos

Viranomaisten kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat lähivirkistysalueen kasvillisuuden suojeluun, Broändanpuron arkeologisiin arvoihin, vesihuoltolinjojen suunnitteluun, asuntojen pelastusjärjestelyihin, joukkoliikenteen saavutettavuuteen sekä Kallvikintien toimivuuteen Vuosaaren sataman ajoneuvoreittinä, kun aluetta täydennysrakennetaan. Kannanotoissa esitetyt asiat on otettu huomioon kaavatyössä siten, että muodostuvan asuinkorttelialueen rajauksessa on säilytetty lähivirkistysalueen kasvillisuuden suojeluarvot, Broändan puroalueesta on keskusteltu kaupunginmuseon arkeologin kanssa, eikä puroon kohdistu muutoksia, alueen vesihuolto ja pelastustiet on huomioitu suunnittelussa ja täydennysrakentamisen sijoittumisessa suhteessa Kallvikintien katutilaan on jätetty tilavaraus sataman ajoneuvoliikennettä ja tulevaa pikaraitiotieyhteys Jokeri 2:ta varten.

Mielipiteet

Postiosoite

PL 58200
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
Kaupunkiymparisto@hel.fi

Käyntiosoite

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

Puhelin

09 310 1691

Faksi

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F106 8000 1200 0626 37

Alv.nro

F102012566



Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat alueen kasvillisuuden säilyttämiseen sekä luonnonarvoihin, esitetyn rakentamisen tehokkuuteen sekä hallintamuotojakaumaan ja suunniteltuun reitistöön sekä liikenteeseen. Mielipiteet on otettu huomioon kaavoitustyössä siten, että rakennusten sijoittumista ja kerrosmääriä on tarkistettu, asuinkerrostalojen korttelialuetta on pienennetty ja julkisivuja sekä parvekkeita koskien on kirjattu määräykset, joiden avulla rakennusten ulkonäkö sovitetaan kaupunkikuvaan ja maisemaan. Korttelialueen ja viereisen lähialueen ulkoilureittejä on täsmennetty.

Kirjallisia mielipiteitä osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitettyä laajuutta koskien saapui 12 kpl, joista 7 koski tämän asemakaavan muutoksen aluetta.

Kaavaehdotuksen julkinen nähtävilläolo (MRL 65 §) 25.6.– 24.7.2020

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

Kaavaehdotuksesta tehtiin 26 muistutusta. Nähtävilläoloajan ulkopuolella saapui 1 kirje.

Muistutuksissa esitetyt huomautukset kohdistuivat täydennysrakentamisen vaikutuksiin koskien: pohjaveden suojelua, lahokaviosammalta, alueen luontoarvoja ja virkistyskäyttöä, Vartiokylänlahden ja Mustavuoren välistä viheryhteyttä, Kurkimoisionpuiston lintuja ja puron kaloja, rinnelehdon puustoa ja kasvillisuutta, julkisen liikenteen toimivuutta ja korttelialueen läpikulkuliikennettä, rakentamisen mittakaavaa ja Kurkimoision jätevesijärjestelmän toimivuutta sekä kaavaehdotuksen nähtävilläolon ajankohtaan kesälomakaudella.

Kirjeessä esitetyt huomautukset kohdistuivat täydennysrakentamisen vaikutuksiin koskien Vartiokylänlahden ja Mustavuoren välistä viheryhteyttä sekä kaavaehdotuksen nähtävilläolon ajankohtaa kesälomakaudella.

Kaavaehdotuksesta saatiin viranomaisten lausuntoja sen ollessa julkisesti nähtävillä. Lausunnoissa esitetyt huomautukset kohdistuivat kunnallisteknisiin johtoihin, pohjaveden suojeluun, pintavesiin, meluntorjuntaan sekä lahokaviosammaleeseen ja luonnonympäristöön.

Lausunnot saatiin seuraavilta tahoilta:

- Helen Oy
- Helen Sähköverkko Oy
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY)



- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)

Lisäksi seuraava taho ilmoitti, ettei ole lausuttavaa: Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL).

Toimenpiteet julkisen nähtävilläolon jälkeen

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

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

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

Julkisen nähtävilläolon jälkeen tehdyistä muutoksista on neuvoteltu asianomaisten tahojen kanssa.

Tarkemmat perustelut

Tarkemmat kaavaratkaisun perustelut ilmenevät liitteenä olevasta asemakaavaselostuksesta.

Jatkotoimenpiteet

Kaavan hyväksymistä koskevasta päätöksestä on pyydetty lähettämään tieto.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Jussi Ukkonen, arkkitehti (asemakaavoitus), puhelin: 310 20516
jussi.ukkonen(a)hel.fi

Janne Antila, liikenneinsinööri (liikenne- ja katusuunnittelu), puhelin: 310 20355
janne.antila(a)hel.fi

Elise Lohman, maisema-arkkitehti (kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu), puhelin: 310 26349

elise.lohman(a)hel.fi

Karri Kyllästinen, diplomi-insinööri (teknistaloudelliset asiat), puhelin: 310 37347
karri.kyllastinen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ilmakuva



- 3 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12645 kartta, päivätty 2.2.2021
- 4 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12645 selostus, päivätty 2.2.2021
- 5 Havainnekuva, 19.5.2020
- 6 Viitesuunnitelma, 19.5.2020
- 7 Tilastotiedot
- 8 Tehdyt muutokset
- 9 Vuorovaikutusraportti päivätty 25.6.2020, täydennetty 2.2.2021 ja asukastilaisuuden muistio 5.6.2019
- 10 Osa päätöshistoriaa

Oheismateriaali

- 1 Mielenpitoet
- 2 Muistutukset
- 3 Kirje

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Ne mielenpitoensa esittäneet, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa

Ne muistutuksen esittäneet, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa

Ne hyväksymispäätöksen pyytäneet, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa

Otteen liitteet

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Esitysteksti
Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano
Liite 9

Esitysteksti
Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano
Liite 9

Tiedoksi

Kaupunginkanslia/Villeneuve, Sippola-Alho, Lindén, Hakola, Rämö

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 02.02.2021 § 35

Kaupunkiympäristön toimiala Palvelut ja luvat -palvelukokonaisuus Kaupunkimitauspalvelut Kartat ja paikkatiedot Yksikön päällikkö 14.01.2021 § 2

Kaupunkiympäristön toimiala Palvelut ja luvat -palvelukokonaisuus Kaupunkimitauspalvelut Kartat ja paikkatiedot Yksikön päällikkö 09.04.2020 § 24



09.02.2021

Asia/4

Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala Kulttuuripalvelukokonaisuus Kaupunginmuseo
Kulttuuriperintöyksikkö 26.6.2019



§ 55

Ryhmärakennuttamista koskevan hakuohjeen hyväksyminen ja hakumenettelyn järjestäminen

HEL 2021-000204 T 10 01 01 00

Päätös

A

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä liitteenä 1 olevan hakuohjeen ”Ryhmärakennuttaminen hakuohje, KYLK 2.2.2021”.

B

Lautakunta päätti oikeuttaa maaomaisuuden kehittäminen ja tontit - palvelun asuntotontit-tiimin järjestämään hakumenettelyn päätöskohdassa A hyväksytyyn hakuohjeeseen ja sen liitteiden mukaisesti.

Lisäksi lautakunta päätti oikeuttaa asuntotontit-tiimin lisäämään hakumenettelyyn uusia tontteja tai tonttiryhmiä, mikäli kaupunginhallitus on päättänyt tontin varaamisesta ryhmärakennuttamista varten.

Lopuksi lautakunta päätti oikeuttaa asuntotontit-tiimin tekemään hakuohjeeseen vähäisiä tarkennuksia ja täydennyksiä.

Lisäksi lautakunta edellyttää että ennen seuraavaa hakukierrosta toimiala tekee selvityksen nyt käynnissä olevien ja viime aikoina mahdollisesti keskeytyneiden hankkeiden osalta ryhmärakennuttamiseen liittyvistä vaikeuksista ja toimivista kannusteista. Samalla tutkitaan voisiko kaupunki omien toimiansa avulla edistää hankkeisiin ryhtymistä ja niiden läpivientiä, ja sitä miten ryhmärakennuttamista voidaan hyödyntää vanhojen vuokratalovaltaisten lähiöiden täydennysrakentamisen kohdalla nimenomaan omistusasumisen aloituskohteina.

Käsittely

Vastaehdotus:

Tuomas Rantanen: Lisätään päätökseen lautakunnan kannanotto: ”Lautakunta edellyttää että ennen seuraavaa hakukierrosta toimiala tekee selvityksen nyt käynnissä olevien ja viime aikoina mahdollisesti keskeytyneiden hankkeiden osalta ryhmärakennuttamiseen liittyvistä vaikeuksista ja toimivista kannusteista. Samalla tutkitaan voisiko kaupunki omien toimiansa avulla edistää hankkeisiin ryhtymistä ja niiden läpivientiä, ja sitä miten ryhmärakennuttamista voidaan hyödyntää vanhojen vuokratalovaltaisten lähiöiden täydennysrakentamisen kohdalla nimenomaan omistusasumisen aloituskohteina.”



09.02.2021

Asia/5

Kannattaja: Risto Rautava

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Tuomas Rantasen vastaehdotuksen.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Juha Heikkilä, asiantuntija, puhelin: 310 70964
juha.heikkila(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Hakuohje
- 2 Tonttiluettelo
- 3 Sijainti- ja tonttikartat
- 4 Yleiset varausehdot
- 5 Kalasataman Verkkosaaren pohjoisosan lisäehdot
- 6 Kuninkaantammen erityisehdot

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Kymp/Maka

Otteen liitteet

Esitysteksti

Liite 1

Liite 2

Liite 3

Liite 4

Liite 5

Liite 6

Kaupunginkanslia/Taso/Ary

Esitysteksti

Liite 1

Liite 2

Liite 3

Liite 4

Liite 5

Liite 6

Päätösehdotus

A

Kaupunkiympäristölautakunta päättää hyväksyä liitteenä 1 olevan hakuohjeen ”Ryhmärakennuttaminen hakuohje, KYLK 2.2.2021”.



B

Lautakunta päättää oikeuttaa maaomaisuuden kehittäminen ja tontit - palvelun asuntotontit-tiimin järjestämään hakumenettelyn päätöskohdassa A hyväksytyin hakuohjeen ja sen liitteiden mukaisesti.

Lisäksi lautakunta päättää oikeuttaa asuntotontit-tiimin lisäämään hakumenettelyyn uusia tontteja tai tonttiryhmiä, mikäli kaupunginhallitus on päättänyt tontin varaamisesta ryhmärakennuttamista varten.

Lopuksi lautakunta päättää oikeuttaa asuntotontit-tiimin tekemään hakuohjeeseen vähäisiä tarkennuksia ja täydennyksiä.

Tiivistelmä

Kaupunginhallitus on varannut vuosina 2015 ja 2019 Helsingin kaupungin Sörnäisten (10.), Kaarelan (33.) Tapaninkylän (39.), Suutarilan (40.) ja Laajasalon (49.) kaupunginosista yhteensä 26 tonttia tai usean tontin tonttiryhmää ryhmärakennuttamista varten. Osa tonteista on aikanaan varattu hintakilpailua tai ilmoittautumismenettelyä varten, mutta niitä ei ole järjestetty.

Hakumenettelyn kohteena ovat edellä mainitut tontit, jotka vaihtelevat kooltaan (pinta-ala ja rakennusoikeuden määrä) ja talotyyppiltään (kerrostalo/pientalo). Tontit ovat valikoituneet ryhmärakennuttamistarkoitukseen kaavallisen helppouden ja maaperän rakennettavuuden perusteella. Tonttien on arveltu siten olevan myös ei-ammattimaisen rakennuttajan toteutettavissa.

Ryhmärakennuttamiseen varattavat tontit soveltuvat parhaiten sääntelemättömään asuntotuotantoon. Esimerkiksi Hitas on osoittautunut aiemmassa v. 2015 ryhmärakennuttamishaussa varsin työlääksi toteutustavaksi.

Tonteille on laskennallisesti toteutettavissa yhteensä noin 350 asuntoa.

Hakumenettelyyn osallistumiseen oikeutetut hakijaryhmät on jaettu kolmeen eri hakijakategoriaan. Hakijaryhmiä ovat luonnollisista henkilöistä koostuvat ryhmät (ryhmähakijat), yhdistykset tai muut yhteisöt, joiden tarkoituksena on ryhmärakennuttamishankkeen toteuttaminen (yhteisöhakijat) ja rakennuttajakonsultit (konsulttihakijat).

Hakumenettelyn keskeisenä tavoitteena on valita haussa oleville tonteille varauksensaajat, jotka toteuttavat tontin ryhmärakennuttamismallilla, ja siten samalla edistää ryhmärakennuttamista Helsingissä.

Hakemusten kesken suoritetaan hakuajan päätyttyä arvonta, jolla valitaan kullekin tontille neuvottelukumppani. Neuvotteluissa hakijoille sel-



vitetään tontin luovutuksen tarkemmat ehdot ja arvioidaan tämän suunnitteleman hankkeen toteutuskelpoisuus. Mikäli hakijaryhmä ja tämän hanke arvioidaan toteutuskelpoiseksi ja mikäli hakijaryhmän kanssa päästään neuvottelutulokseen tontin luovutuksen ehdoista, esitetään tätä tontin varauksensaajaksi. Kaupunkiympäristölautakunta päättää tonttien varaamisesta.

Hakumenettely on tarkoitus aloittaa viipymättä lautakunnan päätöksen jälkeen. Hakuaika esitetään päättyväksi 31.5.2021 klo 15.00, ellei hakuaikaa katsota tarpeelliseksi jatkaa.

Esittelijän perustelut

Ryhmärakennuttaminen Helsingissä

Helsingissä on toteutettu jo aiemmin useita erityyppisiä ryhmärakennuttamishankkeita eri puolille kaupunkia.

Rakennuttajakonsulttivetoisena ryhmärakennuttamishankkeena on toteutettu esimerkiksi kaupunkipientaloja Sörnäisten Kalasatamassa ja Mellunkylän Fallpakassa sekä erillispientaloja Myllypuron puukaupunkikylässä ja Suutarilan Riddarsbyssa.

Lisäksi Helsingin Jätkäsaarella on toteutettu ryhmärakennuttamishankkeina kaksi kerrostaloa. Toinen näistä on Koti Kaupungissa ry – Hem i Stan fr:n omatoimisena ryhmärakennuttamisena toteuttama As Oy Helsingin Malta. Rakennuttajakonsultti Saraco D&M Oy:n vetämänä on puolestaan toteutettu Asunto-osakeyhtiö Helsingin Juutinraumankatu 6. Lisäksi muun muassa Kalasatamassa on toteutettu neljä kerrostaloa omatoimisena ryhmärakennuttamisena.

Ryhmärakennuttamista koskeva lakiesitys

Ryhmärakennuttamislaki tuli voimaan 6.3.2015/190

Lailla on tarkoitus edistää ryhmärakennuttamista turvaamalla ryhmärakennuttamishankkeisiin osallistuvien oikeudellinen asema ja edesauttamalla sen myötä rahoituksen saamista hankkeille.

Lain soveltamisalaan kuuluvat hankkeet, joiden pääasiallisena tarkoituksena on hankkia ryhmään kuuluville luonnollisille henkilöille tai heidän perheenjäsenilleen asunto. Soveltamisalan piiriin kuuluvat sekä asuntoyhteisömuodossa että muussa muodossa toteutettavat hankkeet (ns. kiinteistömuotoiset hankkeet). Lain soveltamisalaan eivät kuulu hankkeet, joissa rakennutetaan yhteensä enintään kolme asuntoa tai asumisoikeusasuntoja.



Lain säännökset koskevat muun muassa ryhmärakennuttamishankkeen markkinointia, rakennuttajakonsultin velvoitteita sekä ryhmärakennuttamishankkeen toteuttamisesta tehtävää sopimusta (ryhmärakennuttamissopimusta).

Varauksensaajan velvollisuutena on selvittää mainitun lainsäädäntöhankkeen vaikutukset suunnittelemaalleen ryhmärakennuttamishankkeelle.

Kaupunginhallituksen varauspäätökset

Kaupunginhallitus päätti 23.11.2015 (1 141 §) ja 10.6.2019 (446 §) varata hakuohjeen mukaiset tontit luovutettavaksi erillisellä ilmoittautumis- ja neuvottelumenettelyllä ryhmärakennuttamishankkeita varten.

Mainittuihin kaupunginhallituksen varauspäätöksiin eivät kuitenkaan ole sisältyneet Kaarelan Kuninkaantammen tontit 33403/1-2, Tapaninkylän tontti 39145/1 eikä Suutarilan Päitsitien tontit 40158/14-15 ja Henrik Forsiuksen tien tontit 40223/2 ja 4. Mainitut tontit on aiemmin varattu hintakilpailua (KH 27.6.2016, 654 §) tai ilmoittautumismenettelyä (KH 25.8.2014, 836 §) varten, mutta ne soveltuvat hyvin ryhmärakennuttamiselle. Päitsitien tonteista järjestettiin hintakilpailu v. 2017, mutta silloin ei saatu minimihintaa ylittäviä tarjouksia. Henrik Forsiuksen tien tontit ovat olleet aikanaan varattuina toimijalle, mutta hankkeet eivät ole toteutuneet.

Edellä mainitut tontit olisi siirrettävissä myös jatkuvaan tonttihakuun. Tontit ovat kuitenkin soveltuvia ryhmärakennuttamiseen, minkä vuoksi ne on tarkoituksenmukaista sisällyttää tähän hakuun.

Varattavat tontit ja hallintamuodot

Ryhmärakennuttamiseen luovutettavat tontit tai tonttiryhmät sijaitsevat Helsingin kaupungin Sörnäisten (10.), Kaarelan (33.) Tapaninkylän (39.), Suutarilan (40.) ja Laajasalon (49.) kaupunginosissa.

Tontit vaihtelevat kooltaan (pinta-ala ja rakennusoikeuden määrä) ja talotyypiltään (kerrostalo/pientalo).

Sääntelemättömään asuntotuotantoon on kaupunginhallituksen päätöksissä varattu Sörnäisten Kalasataman tontit. Muutamilla tonteilla luovutusmuoto on jätetty avoimeksi. Tarkoituksenmukaista on luovuttaa kaikki tontit yhtäläisesti sääntelemättömään omistusasuntotuotantoon.

Kalasataman vierekkäiset tontit 10654/5 ja 6 sekä vierekkäiset tontit 10658/2 ja 4 on tarkoitus varata siten, että varauksensaajalle varataan kaksi vierekkäistä tonttia yhden tontin sijasta, jolloin muodostuu kaksi isompaa ryhmää.



Tonttien tiedot selviävät liitteestä 2 olevasta tonttiluettelosta. Luetteloon on merkitty alustavat vuosivuokra-arviot, jotka tulevat tarkentumaan, kun tonteille tullaan vahvistamaan vuokrausperiaatteet ennen tonttien pitkäaikaista vuokrausta.

Sijainti- ja tonttikartat ovat esityksen liitteenä 3.

Hakijakriteerit

Hakumenettelyyn voivat osallistua luonnollisista henkilöistä koostuvat ryhmät (jäljempänä ”ryhmähakijat”). Toisena hakijakategoriana ovat yhdistykset tai muut yhteisöt, joiden tarkoituksena on ryhmärakennuttamishankkeen toteuttaminen (”yhteisöhakijat”). Kolmanneksi tontteja voivat hakea rakennuttajakonsultointia harjoittavat yhteisöt (”konsulttihakijat”).

Ryhmärakennuttamisen yhtenä perusajatuksena olevan asukaslähtöisyyden edistämiseksi ryhmähakijat ja yhteisöhakijat asetetaan arvonnassa etusijalle konsulttihakijoihin nähden. Ryhmähakijat ja yhteisöhakijat ovat puolestaan keskenään samassa asemassa.

Ryhmähakijoissa ja yhteisöhakijoissa tulee olla asuntojen määrään suhteutettu vähimmäismäärä jäseniä. Tällä varmistetaan hankkeen toteutuskelpoisuus jo alusta saakka.

Konsulttihakijat puolestaan keräävät asukkaiksi tulevan ryhmän jäsenet myöhemmin varausaikana. Konsulttihakijoille asetetaan osaamiseen, kokemukseen ja resursseihin liittyvät kriteerit.

Hakukriteerit

Hakemuksen perustietojen lisäksi kaikkien hakijaryhmien tulee liittää hakemukseensa alustava projekti- ja rahoitussuunnitelma, jonka perusteella hankkeen yleistä uskottavuutta ja toteutuskelpoisuutta arvioidaan.

Konsulttihakijoilta vaaditaan lisäksi selvitys osaamisesta, kokemuksesta ja resursseista sekä todistukset yhteiskuntavelvoitteiden suorittamisesta.

Kaupungilla on oikeus arvioidessaan sen tarpeelliseksi pyytää yhteisöhakijalta myös selvitys yhteiskuntavelvoitteiden täyttämisestä ja luottokelpoisuutta koskevista todistuksista.

Hakemus tulee tehdä tonttikohtaisesti käyttäen hakuohjeeseen liitettävää hakulomaketta.

Hakumenettelyn vaiheet



Hakuaika ja arvonta

Hakuaika alkaa pian hakumenettelyn hyväksymisen jälkeen ja päättyy 31.5.2021 klo 15.00. Hakuaikaa voidaan tarvittaessa jatkaa perustellusta syystä.

Jokaiselle edellytetyssä muodossa jätetylle hakemukselle arvotaan etusija. Ensimmäisenä arvontajärjestyksessä oleva ryhmä- tai yhteisöhakija kutsutaan varausneuvotteluihin, mikäli mainittu hakijaryhmä ja tämän hakemus liitteineen täyttävät niille tässä hakuohjeessa ja sen liitteissä asetetut vaatimukset. Mikäli ensimmäinen hakijaryhmä ja/tai tämän hakemus eivät täyty mainittuja vaatimuksia, kutsutaan varausneuvotteluihin seuraavalle arvontasijalle tullut ryhmä- tai yhteisöhakija.

Neuvottelukumppanin valinnassa etusijalle asetetaan siten edellä kuvulla tavalla ryhmä- ja yhteisöhakijat. Konsulttihakija kutsutaan tontin/tonttiryhmän osalta varausneuvotteluihin vasta sen jälkeen, mikäli hakija- ja hakemuskriteerejä täyttäviä ryhmä- tai yhteisöhakijoita ei ole. Tällä on tarkoitus tukea hankkeita, joiden aloite tulee suoraan asukkaiksi aikovilta tai yhdistyksiltä, joiden tarkoitus on ryhmärakennuttamishankkeen toteuttaminen.

Arvonnassa valitut hakijaryhmät kutsutaan varausneuvotteluihin.

Varausneuvottelut

Varausneuvotteluissa hakijaryhmän edustajille selvitetään tämän hakemaa tonttia koskevat tarkemmat tiedot ja luovutusehdot. Hakuohjeen liitteenä on alustavat yleiset varausehdot sekä alueelliset erityisehdot (Kalasataman Tempelhofin kortteli 10654 ja Kreuzbergin kortteli 10658 ja Kuninkaantammen erityisehdot) sekä vuokrausta koskevat ehdot. Näiden tarkempi sisältö ja mahdolliset muutokset sekä täsmennykset on kuitenkin tarkoitus selvittää hakijoille varausneuvotteluissa.

Varausneuvotteluiden tarkoituksena on lisäksi arvioida hankkeen toteutuskelpoisuutta. Hakijaryhmän projekti- ja rahoitussuunnitelman tulee jo alkujaan olla toteutuskelpoinen, mutta sitä voidaan tarvittaessa pyytää täydentämään tai muokkaamaan varausneuvottelujen kuluessa.

Varausneuvottelujen perusteella hakijaryhmää esitetään varauksen-saajaksi, mikäli tämän hanke katsotaan toteutuskelpoiseksi ja neuvotteluissa päästään yksimielisyyteen varausehdoista ja tarvittavilta osin myös myöhemmistä luovutusehdoista.

Varaus ja sen voimaantulo



Kaupunkiympäristölautakunta päättää tonttien varauksensaajista. Lautakunnan päätös tulee voimaan erillisellä asuntotontit-tiimin päällikön päätöksellä.

Varauspäätöksen voimaansaattamisen edellytyksenä kaikkien hakijaryhmien osalta on varausmaksun maksaminen. Varausmaksu on 2 euroa kerrottuna tontille/tonttiryhmään toteutettavissa olevan kerrosalan määrä (euroa * k-m²) ja aina vähintään 500 euroa. Varausmaksu on ilmoitettu tonttikohteisesti tonttiluettelossa.

Varausmaksu hyvitetään tontin pitkäaikaisen vuokrasopimuksen vuokrassa. Mikäli varauksensaaja ei tee pitkäaikaista vuokrasopimusta, varausmaksua ei palauteta.

Ryhmähakijoiden tulee hankkeen hallinnoinnin, ryhmän päätöksenteon ja tontinluovutuksen helpottamiseksi perustaa rakennuttamishanketta varten yhdistys tai muu yhteisö, kuten asunto-osakeyhtiö. Yhdistyksen tai muun yhteisön perustaminen on edellytyksenä ryhmähakijoiden varauksen voimaansaattamiselle.

Jotta alkuperäiset hakijaryhmät ja varauksensaajat säilyisivät pääosin muuttumattomana, vähintään noin 50 % ryhmän jäsenistä on tultava yhdistyksen tai muun yhteisön perustajajäseniksi.

Varausaika

Varausaikana varauksensaajilta edellytetään muun muassa seuraavia toimenpiteitä.

Ryhmähakijoiden ja yhteisöhakijoiden tulee tehdä ryhmärakennuttamishankkeen suunnittelusta sopimus (konsulttisopimus) sellaisen rakennuttajakonsultin kanssa, jolla on riittävä osaaminen ja kokemus varatun tontin suunnitteluun. Vaatimuksen tarkoituksena on varmistaa hankkeiden ammattimainen ja luotettava suunnittelu.

Rakennuttajakonsultin on tehtävä asukkaiksi tulevien ryhmän jäsenten kanssa sopimus ryhmärakennuttamishankkeen suunnittelusta (ryhmärakennuttamissopimus). Sopimus tulee esittää tontit-yksikön hyväksyttäväksi. Ryhmärakennuttamisen idean toteutumisen arvioimiseksi sopimuksesta on käytävä ilmi muun ohella konsultin palkkio ja sen määräytymisen perusteet.

Hankkeiden toteutusmuoto ja vuokraaminen

Varauksensaajien tulee perustaa tonteille toteutettavia hankkeita varten asunto-osakeyhtiö. Yhtiö tulee olla rekisteröitynä siten, että tontin pitkäaikainen vuokraus voidaan tehdä yhtiön kanssa.



Poikkeuksena ovat ne tontit (4 kpl), joille on laskennallisesti toteutettavissa korkeintaan kolme asuntoa. Nämä tontit voidaan vuokrata yhteisesti määräosin varauksensaajille.

Ryhmärakennuttamisen tarkoituksen turvaamiseksi näissä edellä mainituissa ns. kiinteistömuotoisissa vuokrauksissa edellytetään varauksensaajilta/vuokralaisilta, että vuokrauksia haetaan yhtä aikaa. Tarkoituksena on siten ohjata hankkeita

Hakijoille annettavat tiedot

Hakuohjeessa on ilmoitettu tonttien perustietojen lisäksi varauksissa ja vuokrauksissa noudatettavat yleiset käytännöt.

Hakuohjeeseen liitetään haettavia tontteja koskevat tekniset asiakirjat, kuten asemakaavat selostuksineen, mahdolliset rakennustapaohjeet, rakennettavuusselvitykset ja toimintaohjeet. Näiden tarkoituksena on antaa hakijoille mahdollisimman paljon informaatiota haettavien tonttien ominaisuuksista.

Lisäksi hakuohjeeseen liitetään myöhemmin tehtävissä varauksissa esitettäväksi aiotut varausehdot sekä alustavat vuokrauksissa käytettävät ehdot.

Tonttien maaperän puhtaus- tai pilaantuneisuustilanne on ilmoitettu erillisessä liitteessä ”Eriyiset yksittäisiä tontteja koskevat ehdot”. Mainitussa liitteessä on tuotu esiin muitakin yksittäisiä tontteja koskevia seikkoja, joiden voidaan arvella olevan olennaisia tai muutoin erillisen maininnan arvoisia erityisesti maallikkohakijoille.

Varauksissa ja vuokrauksissa noudatettavat alustavat ehdot ovat esityksen liitteinä 3-6.

Ylisehto ryhmärakennuttamisen perusideasta

Hakuohjeeseen sisällytetään yleisehto, jonka tarkoituksena on turvata ryhmärakennuttamisen perusajatuksen toteutuminen. Perusajatuksena voidaan esimerkiksi pitää tulevien asukkaiden vaikutusmahdollisuuksia suunnitteluratkaisuihin, pyrkimystä vähentää hankkeen kustannuksia sekä pyrkimystä helpottaa kustannusten muodostumisen arviointia (läpinäkyvyys).

Hakumenettelyn järjestäminen ja siitä ilmoittaminen

Lautakunnalle esitetään, että asuntotontit-tiimi oikeutetaan järjestämään hakumenettely hakuohjeen mukaisesti. Lisäksi esitetään, että lautakunta oikeuttaisi asuntotontit-tiimin tekemään hakuohjeeseen vähäisiä muutoksia, korjauksia ja täydennyksiä.



Hakumenettely julkaistaan ja se alkaa mahdollisimman pian lautakunnan päätettyä hakuohjeen hyväksymisestä.

Ryhmärakennuttamishausta ilmoitetaan Helsingin Sanomissa, Hufvudstadsbladetissa, Rakennuslehdessä ja tontit-yksikön internet-sivuilla sekä mahdollisesti ryhmärakennuttamista koskevilla forumeilla.

Hakuohjeeseen ja hakumenettelyyn tehtävät täydennykset

Hakuohjeeseen tehtävinä täydennyksinä tulisivat kyseeseen esimerkiksi hakulomakkeen laatiminen, selvitysten, asemakaavakarttojen, mahdollisten rakennustapaohjeiden tai muiden teknisten asiakirjojen liittäminen hakuohjeeseen.

Lautakunnan esitykseen ei ole siten liitetty kaikkia hakuohjeessa mainittuja ja siihen myöhemmin liitettäväksi tarkoitettuja asiakirjoja.

Lisäksi lautakunnalle esitetään, että asuntotontit-tiimi oikeutettaisiin lisäämään hakumenettelyyn uusia tontteja tai tonttiryhmiä, mikäli kaupunginhallitus on päättänyt tontin varaamisesta ryhmärakennuttamista varten.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Juha Heikkilä, asiantuntija, puhelin: 310 70964
juha.heikkila(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Hakuohje
- 2 Tonttiluettelo
- 3 Sijainti- ja tonttikartat
- 4 Yleiset varausehdot
- 5 Kalasataman Verkkosaaren pohjoisosan lisäehdot
- 6 Kuninkaantammen erityisehdot

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote
Kymp/Maka

Otteen liitteet
Esitysteksti
Liite 1
Liite 2
Liite 3
Liite 4



09.02.2021

Asia/5

Kaupunginkanslia/Taso/Ary

Liite 5
Liite 6
Esitysteksti
Liite 1
Liite 2
Liite 3
Liite 4
Liite 5
Liite 6

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 02.02.2021 § 38



§ 56

Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtuutettu Fatim Diarran ym. valtuustoaloitteesta koskien ruoka- rekkojen sähkön saatavuutta

HEL 2020-011134 T 00 00 03

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi seuraavan lausunnon kaupunginhallitukselle:

Kaupunkiympäristölautakunta näkee sähkösaannin helpottamisen ja aggregaattien vähentymisen julkisessa kaupunkitilassa tärkeänä. Kaupunki ei voi voimassa olevan lainsäädännön puitteissa kieltää tai muutoin säännellä aggregaattien käyttöä, mutta kaupunkiympäristön toimiala pystyy vaikuttamaan asiaan toteuttamalla uusia sähköpisteitä erityisesti ruokarekoille eli ketterille kioskeille tarkoitetuissa, erikseen määritellyissä myyntipaikoissa. Kaupunki voi tällöin sopimusteitse ohjata käyttämään myyntipaikan kiinteää sähköpistettä aggregaatin sijaan.

Ketterällä kioskillla tarkoitetaan liikuteltavaa elintarvikehuoneistoa, joka on rekisteröity moottoriajoneuvoksi tai vaunuksi. Nykyinen ketterä kioski -järjestelmä muodostuu erikseen määritellyistä myyntipaikoista, joiden varaamiseksi ketterä kioski -yrittäjän on tehtävä sopimus kaupungin kanssa. Ketterillä kioskeilla ei ole vakituisia myyntipaikkoja, vaan ne vuorottelevat myyntipaikoilla. Määritellyt myyntipaikat sijaitsevat kantakaupungin alueella paikoissa, joissa ei muutoin voi ketterää kioskia pysäköidä. Muutoin ketterän kioskin voi pysäköidä pysäköintisäännöksiä noudattaen, eikä tällaisilla paikoilla tapahtuva elintarvikemyynti edellytä erillistä sopimista kaupungin kanssa. Määriteltyjen ketterä kioski -myyntipaikkojen ulkopuolella kaupunki ei siis voi suoraan vaikuttaa aggregaattien käyttöön, sillä myyntitoimintaa on mahdollista melko vapaasti harjoittaa kantakaupungin ulkopuolella.

Tällä hetkellä julkisessa ulkotilassa sähköä on saatavilla kaupungin tapahtuma-aluekorteissa esitetyillä paikoilla, Tukutorin hallinnoimilla torialueilla sekä Helenin sähköpisteillä. Tapahtumille tai ketterille kioskeille soveltuvaa sähköä ei saada Helsingin julkisesta ulkovalaistusverkosta, sillä valaisinpylväille tulee sähköä vain pimeään aikaan.

Sähköpisteiden tarve on suurin vilkkaissa, paljon käytetyissä puistoissa ja kaupunkitiloissa. Nämä paikat ovat usein kaupungin keskeisimpiä ja arvokkaimpia, jonka vuoksi on tärkeää, että kaupunkikuvaan kiinnitetään riittävästi huomiota sähköpisteitä toteutettaessa. Kalusteiden ja laitteiden tulee olla kaupunkikuvallisesti korkealuokkaisia ja noudattaa



kaupunkitilaohjetta sekä muita kaupungin ohjeita ja määräyksiä. Myös sähköturvallisuus ja ilkvallankestävyys korostuvat rakennettaessa julkiseen ulkotilaan yleiseen käyttöön tarkoitettuja sähköpisteitä. Nämä nostavat kalusteiden ja laitteiden hintaa, mikä voi tehdä palvelusta käyttöön nähden hyvinkin kallista.

Kaupunkiympäristön toimiala toteutti vuonna 2018 kokeiluluontoisesti puhelinsoitolla toimivia sähköpisteitä Vaasanpuistikoon kaupunginvaltuuston päätökseen 28.9.2016 § 245 perustuen. Tapahtumanjärjestäjä voi tilata sähkövirtaa tätä tarkoitusta varten pystytetystä pollarista soittamalla käyttöopasteen mukaiseen numeroon, jolloin virtaa on tarjolla kahdeksaksi tunniksi kerrallaan. Kahdeksan tunnin pituinen sähköannos maksaa yksivaiheisena noin viisi euroa ja kolmivaiheisena noin viisitoista euroa. Ostot veloitetaan tilaajan puhelinlaskulla. Vuonna 2020 Vaasanpuistikon soittoautomaattiin tehtiin tekniikka- ja hinnoittelupäivitys.

Sähkösaantia ketterille kioskeille voidaan helpottaa toteuttamalla uusia puhelinsoitolla toimivia sähköpisteitä, sillä Soitolla sähköä -toimintamalli soveltuu hyvin ketterään toimintaan. Uudisrakentamisen ja peruskorjauksen yhteydessä käyttöä laajennetaan Kontulan Kelkka- puistoon, Roihuvuoren Kirsikkapuistoon ja Jätkäsaaren Saukonpaa- denpuistoon. Jatkossa kaupunkiympäristön toimiala selvittää ja pyrkii kehittämään infrastruktuuria erityisesti tapahtuma- aluekorteissa esitetyillä paikoilla ja ketterä kioski -järjestelmän myyntipaikoissa. Myös ketterä kioski -järjestelmään kuuluvien määriteltujen myyntipaikkojen verkostoa voidaan laajentaa alueille, joihin toteutetaan uusia sähköpisteitä.

Edellä mainitun lisäksi tapahtumasähköjen toteuttaminen on suunniteltavana Arabianrannan Pornaistenniemeen. Tavoitteena on rakentaa tapahtumasähköt enintään kahdeksan ruokarekan toimintaa varten Katarina Saksilaisen kadun rakentamisen yhteydessä vuonna 2022.

Käsittely

Mikko Aho: Kohdan 7 loppuun lisätään:

Edellä mainitun lisäksi tapahtumasähköjen toteuttaminen on suunniteltavana Arabianrannan Pornaistenniemeen. Tavoitteena on rakentaa tapahtumasähköt enintään kahdeksan ruokarekan toimintaa varten Katarina Saksilaisen kadun rakentamisen yhteydessä vuonna 2022.

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi esittelijän muutetun ehdotuksen.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja



09.02.2021

Mikko Aho

Lisätiedot

Olli Markkanen, yksikön päällikkö, puhelin: 310 39559
olli.markkanen(a)hel.fi
Tommi Valve, vs. tiimipäällikkö, puhelin: 310 39571
tommi.valve(a)hel.fi
Jarmo Talvasto, vs. tiimipäällikkö, puhelin: 310 38817
jarmo.talvasto(a)hel.fi

Liitteet

1 Valtuustoaloite 07.10.2020 Diarra Fatim Sähköä ruokarekoille

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Lausuntoehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta antaa seuraavan lausunnon kaupunginhallitukselle:

Kaupunkiympäristölautakunta näkee sähkösaannin helpottamisen ja aggregaattien vähentymisen julkisessa kaupunkitilassa tärkeänä. Kaupunki ei voi voimassa olevan lainsäädännön puitteissa kieltää tai muutoin säännellä aggregaattien käyttöä, mutta kaupunkiympäristön toimiala pystyy vaikuttamaan asiaan toteuttamalla uusia sähköpisteitä erityisesti ruokarekoille eli ketterille kioskeille tarkoitetuissa, erikseen määritellyissä myyntipaikoissa. Kaupunki voi tällöin sopimusteitse ohjata käyttämään myyntipaikan kiinteää sähköpistettä aggregaatin sijaan.

Ketterällä kioskillä tarkoitetaan liikuteltavaa elintarvikehuoneistoa, joka on rekisteröity moottoriajoneuvoksi tai vaunuksi. Nykyinen ketterä kioski -järjestelmä muodostuu erikseen määritellyistä myyntipaikoista, joiden varaamiseksi ketterä kioski -yrittäjän on tehtävä sopimus kaupungin kanssa. Ketterillä kioskeilla ei ole vakituisia myyntipaikkoja, vaan ne vuorottelevat myyntipaikoilla. Määritellyt myyntipaikat sijaitsevat kantakaupungin alueella paikoissa, joissa ei muutoin voi ketterää kioskia pysäköidä. Muutoin ketterän kioskin voi pysäköidä pysäköintisäännöksiä noudattaen, eikä tällaisilla paikoilla tapahtuva elintarvikemyynti edellytä erillistä sopimista kaupungin kanssa. Määriteltujen ketterä kioski -myyntipaikkojen ulkopuolella kaupunki ei siis voi suoraan vaikuttaa aggregaattien käyttöön, sillä myyntitoimintaa on mahdollista melko vapaasti harjoittaa kantakaupungin ulkopuolella.

Tällä hetkellä julkisessa ulkotilassa sähköä on saatavilla kaupungin tapahtuma-aluekorteissa esitetyillä paikoilla, Tukutorin hallinnoimilla torialueilla sekä Helenin sähköpisteillä. Tapahtumille tai ketterille kioskeil-



le soveltuvaa sähköä ei saada Helsingin julkisesta ulkovalaistusverkosta, sillä valaisinpylväille tulee sähköä vain pimeään aikaan.

Sähköpisteiden tarve on suurin vilkkaissa, paljon käytetyissä puistoissa ja kaupunkitiloissa. Nämä paikat ovat usein kaupungin keskeisimpiä ja arvokkaimpia, jonka vuoksi on tärkeää, että kaupunkikuvaan kiinnitetään riittävästi huomiota sähköpisteitä toteutettaessa. Kalusteiden ja laitteiden tulee olla kaupunkikuvallisesti korkealuokkaisia ja noudattaa kaupunkitilaohjetta sekä muita kaupungin ohjeita ja määräyksiä. Myös sähköturvallisuus ja ilkvallankestävyys korostuvat rakennettaessa julkiseen ulkotilaan yleiseen käyttöön tarkoitettuja sähköpisteitä. Nämä nostavat kalusteiden ja laitteiden hintaa, mikä voi tehdä palvelusta käyttöön nähden hyvinkin kallista.

Kaupunkiympäristön toimiala toteutti vuonna 2018 kokeiluluontoisesti puhelinsoitolla toimivia sähköpisteitä Vaasanpuistikoon kaupunginvaltuuston päätökseen 28.9.2016 § 245 perustuen. Tapahtumanjärjestäjä voi tilata sähkövirtaa tätä tarkoitusta varten pystytetystä pollarista soittamalla käyttöopasteen mukaiseen numeroon, jolloin virtaa on tarjolla kahdeksaksi tunniksi kerrallaan. Kahdeksan tunnin pituinen sähköannos maksaa yksivaiheisena noin viisi euroa ja kolmivaiheisena noin viisitoista euroa. Ostot veloitetaan tilaajan puhelinlaskulla. Vuonna 2020 Vaasanpuistikon soittoautomaattiin tehtiin tekniikka- ja hinnoittelupäivitys.

Sähkönsaantia ketterille kioskeille voidaan helpottaa toteuttamalla uusia puhelinsoitolla toimivia sähköpisteitä, sillä Soitolla sähkö -toimintamalli soveltuu hyvin ketterään toimintaan. Uudisrakentamisen ja peruskorjauksen yhteydessä käyttöä laajennetaan Kontulan Kelkka- puistoon, Roihuvuoren Kirsikkapuistoon ja Jätkäsaaren Saukonpaadenpuistoon. Jatkossa kaupunkiympäristön toimiala selvittää ja pyrkii kehittämään infrastruktuuria erityisesti tapahtuma- aluekorteissa esitetyillä paikoilla ja ketterä kioski -järjestelmän myyntipaikoissa. Myös ketterä kioski -järjestelmään kuuluvien määritelyjen myyntipaikkojen verkostoa voidaan laajentaa alueille, joihin toteutetaan uusia sähköpisteitä.

Esittelijän perustelut

Valtuustoaloite

Kaupunginvaltuutettu Fatim Diarra ja 19 muuta ovat tehneet 7.10.2020 seuraavan valtuustoaloitteen:

”Helsinkiin on viime vuosina rantautunut ihastuttava ruokarekkakulttuuri. Rekat tuovat ravintolat ulkotiloihin ja tuovat oman sävynsä Helsingin



ruokakulttuuriin. Näin korona-aikana laadukas ruoka ulkotiloissa on ollut erityisen kysyttyä.

Ruokarekat tarvitsevat sähköä mm. kylmälaitteitaan varten. Mm. siksi että sähköä ei ole helposti saatavilla ruokarekkojen sijaintipaikoilla, käyttävät rekat aggregaatteja sähköntuotantoon. Aggregaatit hyrskyttävät merkittävän kovaäänisesti ja vähentävät kaupungin viihtyisyyttä ja tuottavat pienhiukkaspäästöjä. Vaikka voisi olettaa, että sähköä olisi saatavilla kaupungissamme myös sähköverkosta.

Me allekirjoittaneet valtuutetut edellytämme, että Helsingin kaupunki selvittää millä keinoin kaupunki voisi edistää aggregaateista luopumista. Keinoja voisivat olla niin aggregaattien säätely kuin sähkön saannin helpottaminen."

Lausuntopyyntö

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkiympäristölautakuntaa antamaan asiasta lausunnon kaupunginhallitukselle 26.2.2021 mennessä.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Olli Markkanen, yksikön päällikkö, puhelin: 310 39559
olli.markkanen(a)hel.fi
Tommi Valve, vs. tiimipäällikkö, puhelin: 310 39571
tommi.valve(a)hel.fi
Jarmo Talvasto, vs. tiimipäällikkö, puhelin: 310 38817
jarmo.talvasto(a)hel.fi

Liitteet

1 Valtuustoaloite 07.10.2020 Diarra Fatim Sähköä ruokarekoille

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 02.02.2021 § 44



§ 57

Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtuutettu Kati Juvan toivomusponnosta koskien osatyökykyisten työllistämistä

HEL 2020-010659 T 00 00 03

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Helsingin kaupunki edistää aktiivisin toimenpitein henkilöstön yhdenvertaisuutta ja tasa-arvoa sekä kehittää monimuotoisuuden johtamista. Helsingin, helsinkiläisten sekä kaupungin henkilöstön monimuotoisuus on vahvuus, joka mahdollistaa hyvät palvelut, jatkuvan uudistumisen sekä entistä tuottavamman ja vetovoimaisemman kaupungin. Muun muassa positiivinen erityiskohtelu, anonyymi rekrytointi ja kaikinpuolisen esteettömyyden varmistaminen ovat keinoja edistää yhdenvertaisuuden toteutumista rekrytoinneissa.

Kaupunkiympäristön toimiala on osallistunut kaupunkiyhteiseen kehittämistyöhön ja edistänyt aktiivisin toimenpitein henkilöstön yhdenvertaisuutta ja tasa-arvoa.

Osana toimialan vuoden 2020 työhyvinvointi- ja yhdenvertaisuussuunnitelmaa on edistetty erityistä tukea tarvitsevien, vammaisten ja osatyökykyisten työllistymismahdollisuuksia kaupunkitason linjausten mukaisesti.

Toimialalla on toteutettu aktiivisesti korvaavan työn mallia, jos työn tekeminen sairauspoissaolon sijaan on ollut mahdollista ja toipuminen ei ole vaarantunut. Myös osasairauspäivärahaa on käytetty. Osatyökykyisen tukena ovat toimineet esihenkilö, henkilöstöpalveluiden hr-asiantuntija, työterveyshuolto ja Keva. Lisäksi on kiinnitetty erityistä huomiota toimialan osatyökykyisten työtehtävien muokkaamiseen, työkokeiluun, uraohjaukseen ja paluun tukeen. Henkilöstöpalveluiden hr-asiantuntija toimii esihenkilön ja työntekijän tukena.

Toimialan eri palveluille on tarjottu mahdollisuus huomioida erityisryhmät kesätyörekrytoinneissa ja kanslian myöntämistä kesätyörahoista on varattu rekrytointeihin erillismääräraha. Erityisryhmien saatavuuden edistäminen on kaupunkitasoisena tavoitteena vuonna 2021, jolloin nuorten kesätyörekrytoinneissa tehdään yhteistyötä Vamlasin kanssa.



09.02.2021

Toimialalla toimii esteettömyysasiantuntija, mikä mahdollistaa osatyökykyisten esteettömyyden varmistamisen ja rekrytoinnin. Kaupunkiympäristön uudessa toimitalossa on huomioitu esteettömyys monin tavoin.

Toimiala jatkaa henkilöstön yhdenvertaisuuden ja tasa-arvon edistämistä ja osallistuu kaupunkiyhteiseen kehittämistyöhön.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Anne Lappalainen, henkilöstöpäällikkö, puhelin: 310 64928
anne.k.lappalainen(a)hel.fi

Liitteet

1 Juva Kati, toivomusponsi, Kvsto 23.9.2020 asia 13

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Lausuntoehdotus

Lausunto on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Toivomusponsi

Valtuutettu Kati Juva on tehnyt 23.9.2020 seuraavan toivomusponnen:

"Valtuutettu Kati Juvan aloite kehitysvammaisten työllistymisen ja työtoiminnan kehittämisestä

Hyväksyessään aloitevastauksen kaupunginvaltuusto edellyttää, että kaupunginhallitus selvittää mahdollisuuksia työllistää nykyistä enemmän osatyökykyisiä kaupungille. (Kati Juva)"

Lausuntopyyntö

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkiympäristölautakuntaa antamaan asiasta lausunnon kaupunginhallitukselle 30.3.2021 mennessä.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Anne Lappalainen, henkilöstöpäällikkö, puhelin: 310 64928
anne.k.lappalainen(a)hel.fi



Liitteet

1 Juva Kati, toivomusponsi, Kvsto 23.9.2020 asia 13

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 02.02.2021 § 45



§ 58

Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja sen vaikutusten arvioinnin ympäristöselostuksesta

HEL 2021-000763 T 00 01 06

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta vuosille 2021–2032 ja sen vaikutusten arvioinnin ympäristöselostuksesta seuraavan lausunnon:

Yleiset lähtökohdat

Valtakunnallisella liikennejärjestelmäsuunnitelmalla on suuri vaikutus Helsingin ja Helsingin seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen. Sillä on vaikutusta myös Helsingin maankäytön kehittämiseen ja kaupungin talouteen. Helsingin asema työpaikkakeskittymänä on merkittävä: se on maan suurin työnantaja ja valtakunnallinen tuottavuuden huippualue. Helsingin työssäkäyntialue on laaja, ja lähes puolet Uudenmaan työpaikoista sijaitsee Helsingissä. Helsingin kasvun ja menestyksen vaikutukset heijastuvat laajemminkin paitsi metropolialueen talouteen, myös koko Suomeen. Kaupungeilla on ylipäätään merkittävä vaikutus koko maan kansainväliseen kilpailukykyyn sekä koko kansantalouden kehitykseen. Lisäksi kaupungeissa kehitettävät ja käyttöönotettavat ratkaisut ovat oleellisessa roolissa muun muassa päästövähennysten ja hiilineutraaliustavoitteiden saavuttamisessa. Tämän johdosta valtion tulee tukea vahvasti kaupunkien kestävästä kasvusta myös liikenneverkon kehittämisen osalta.

Ensimmäisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne12) tavoitteena on luoda pitkäjänteisyyttä liikennejärjestelmän kehittämiseen. Tavoite on kannatettava ja se tukee myös Helsingin toiminnan, talouden ja investointien suunnittelua ja ohjelmointia. Lausunnoilla oleva suunnitelmaluonnos ei kuitenkaan vielä nyky muodossaan edistä riittävästi edellä mainitun tärkeän tavoitteen saavuttamista. On olennaista, että suunnitelmassa osoitetaan riittävästi konkreettisia toimia, joilla luodaan ennustettavuutta liikennejärjestelmän kehittämistyöhön.

Helsingin maankäyttöä ja liikennejärjestelmän kehittämistä ohjaavan, vuonna 2016 hyväksytyyn yleiskaavan tavoitteena on kehittää Helsinkiä joukkoliikenteen verkostokaupunkina. Tämän johdosta yleiskaavaan sisältyy kiinteästi suuria investointeja uusiin raideyhteyksiin, kuten kaupunkibulevardien ja Viikin-Malmin pikaraitiotiet sekä poikittaiset Jokeri 1



ja 2 runkolinjat. Yleiskaavaa täydentävinä liikennehankkeina on suunniteltu muun muassa uusia metrolinjoja ja -asemia, Pisara-rata, maanteiden eritasoliittymiä sekä pyöräilyn baanaverkostoa. Näillä investoinneilla mahdollistetaan merkittävä asuntotuotanto ja niiden vaikutus koko seudun kehitykseen on suuri. Hankkeiden rakennuskustannukset ovat niin mittavia, että niiden rahoittamiseen tarvitaan myös valtion sitoutumista.

Liikennejärjestelmän nykytila ja toimintaympäristön muutokset

Toimintaympäristön ja liikennejärjestelmän muutostekijöinä pitäisi suunnitelmassa mainita liikenteen päästövähennystavoitteisiin liittyvä liikenteen käyttövoimien muuttuminen tulevaisuudessa.

Visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi vuoteen 2050

Visiossa esitetyt liikennejärjestelmän kehittämisen suuntaviivat ja tavoitteet ovat kannatettavia ja linjassa Helsingin kaupungin strategisten ja liikennepoliittisten tavoitteiden kanssa. Visiossa painotetaan nykyistä enemmän kestävästi liikkumisen edistämistä erityisesti kaupunkiseuduilla. Sitä halutaan edistää sekä panostamalla palveluihin että liikenneverkkoihin.

Suunnitelman tavoitteet ja strategiset linjaukset

Siirtymistä kestäviin kulkumuotoihin on painotettava keskeisenä ilmastotoimena kaupunkiseuduilla. Vahvojen joukkoliikenneväyhykkeiden ja asemansuutujen maankäytön tiivistämistä on tuettava. Valtion tuki joukkoliikenteeseen on kohdistettava siten, että se edistää tehokkaimmin kulkumuodon kasvutavoitteita.

Kaupunkiseutujen välistä saavutettavuutta on parannettava ja kaupunkiseutujen työssäkäyntialueita on vahvistettava raideyhteyksin kuten Suomi-radalla toteuttamisella. Suunnitelmalla tulee edistää ulkomaankauppaa ja kansainvälistä matkailua tukevia yhteyksiä ja tärkeimpien solmupisteiden toimivuutta. Liikenneverkon kehittämisen tulee perustua tietoon ja hankkeiden vaikuttavuuteen. Suunnitelmassa esitetyn strategisen tilannekuvan ja tavoitteiden tulee olla riittävän selkeitä.

Tunnin junien ja kaupunkien raitiotiehankkeiden myötä ratasuunnittelua tehdään merkittävästi enemmän kuin aiemmin on tehty. Siksi valtion tulee kiinnittää erityistä huomiota sellaisen työvoiman koulutukseen ja saatavuuteen, jota tarvitaan näissä raidehankkeissa. Esimerkiksi rautatie- ja ratatekniikan osaajien sekä pätevien pohjarakenne- ja siltasuunnittelijoiden riittävyys uhkaavat muodostua hankkeita rajoittaviksi pulonkaloiksi. Myös rataverkon digitalisaatioon liittyvästä osaamisesta tulee pitää huolta.



Toimenpideohjelma

Suunnitelmassa tulee selkeämmin osoittaa panostukset kaupunkiseutujen välisiin nopeisiin raideyhteyksiin sekä kansainvälisen lentoliikenteen vahvistamiseen. Suunnitelmassa pitää tuoda esiin selkeä visio, miten ja millä aikataululla esitetyt isot raidehankkeet saadaan vietyä valtion johdolla suunnitelmavaiheesta toteutukseen.

Suunnitelmassa mainitaan, että lentoliikenteen tukien pitää palvella lentorahdin ja elinkeinoelämän tarpeita. Tässä olisi hyvä tuoda esille se, että Suomessa lentoasemaverkosta ylläpidetään verkostoperiaatteella asiakasrahoitteisesti ja siksi tuen merkitys on normaalitilanteessa vähäinen. Kansainvälisen lentoliikenteen ja Helsinki-Vantaan lentoliikenteen hub-aseman vahvistamisen kannalta tärkeitä ovat lentoradan edistäminen, verkostoperiaate, mahdollistavat lentoliikennesopimukset ja jatkossa myös lentoliikenteen kestävyys kannalta biopolttoaineiden käytön ja sähkölentämisen lisääminen.

Suuria epävarmuuksia sisältävien teemojen osalta ei tule tehdä pitkäjänteisiä linjauksia vaan jatkaa, täydentää ja päivittää VLJS-suunnittelua sekä sovittaa sitä yhteen MAL-sopimusprosesseihin.

Liikenneverkot ja liikenteen solmukohtat

Väyläverkon kehittämiseen suunnitelmakaudelle esitetty rahoitus, noin 500 milj. euroa vuodessa, on kehittämistarpeisiin nähden aivan liian alhainen ja vastaa vain aiempien vuosien rahoitustasoa. Kehittämisinvestointien kokonaisrahoitustasoa tulee nostaa, jotta se vastaisi paremmin suunnitelmassa asetettuihin kehittämis- ja investointitavoitteisiin. Rahoitus tulee myös kohdentaa paremmin hankkeiden vaikuttavuuden perusteella.

Rahoitustason ennustettavuus on erittäin oleellinen edellytys liikennejärjestelmän kehittämisessä. Suunnitelmassa rahoitus painottuu voimakkaasti perusväylänpitoon (1,4-1,6 mrd. euroa/vuosi). Suunnitelmassa pitäisi selkeämmin tuoda esille se, että perusväylänpidon rahoitusta pitää kohdistaa liikennemääriltään suurimpien ratojen ja teiden korjausvelan vähentämiseen. Helsingin kaupunki pitää tärkeänä sitä, että liikenneverkon ylläpito toteutuu pääväyläasetuksen mukaisesti priorisoiden volyymeiltään suurimpia raide- ja tieyhteyksiä, jotka johtavat liikenteen tärkeimpiin solmukohtiin muodostaen selkeän pääväylien verkoston. Tämä on myös resurssien tehokasta käyttöä liikenneverkon ylläpidossa. Helsingin kaupunki pitää hyvänä linjauksena sitä, että perusväylänpidon rahoituksella pyritään suunnitelmakaudella vähentämään erityisesti rataverkon korjausvelkaa, joka aiheuttaa sekä työssäkäyntiliikennettä että kuljetuksia haittaavia häiriöitä. Tämä tukee myös raideliikenteen kulkutapaosuuden nostoa henkilö- ja tavaraliikenteessä.



Lisäksi on tärkeää, että valmisteilla olevan Suomen kestävän kasvun ohjelman rahoituskohteisiin sisällytetään kestävä liikkuminen ja tuetaan myös älyliikenteen kehittämisen edellytyksiä.

Asemanseutuja tulee suunnitella toiminnallisena osana kaupunkirakennetta huomioiden myös palvelutarjonta sekä kaupunkitilan laatu ja houkuttelevuus. Asemanseutujen vetovoimaisuus ja houkuttelevuus sekä matkaketjujen sujuvuus vaikuttavat olennaisesti käyttäjämääriin.

Väyläverkon kehittäminen

Rataverkko

Helsingin kaupunki pitää hyvänä linjausta siitä, että ydinverkkokäytävien radoilla palvelutavoitetaso on pääväyläasetuksen tavoitteita korkeampi. Tämä tarkoittaa myös sitä, että ydinverkkokäytävän jatkaminen Helsingistä Luulajaan korostaa entisestään tarvetta ratayhteyden välityskyvyn ja intermodaalisuuden edistämiseen. Liikennejärjestelmäsuunnitelman pitäisi auttaa myös Suomea saamaan aikaisempaa enemmän rahallista saantoa EU:lta. Tästäkin syystä tavoite EU:n CEF-rahoitussaannon parantamiseen pitäisi kirjata suunnitelmaan.

Helsingin kaupunki pitää tärkeänä Pissararadan rakentamisen aloittamista tällä suunnitelmakaudella. Suunnitelmassa esitetty rataverkon kehittämisen vuosittainen rahoitustaso on niin matala, että hankkeelle pitää osoittaa erillisrahoitus. Radan asemakaavat sekä rata- ja rakentamissuunnitelmat on hyväksytty, joten hankkeen toteuttamisvalmius on erinomainen. Ratahanke vapauttaa ratakapasiteettia Helsingin ja Pasilan välillä ja sujuvoittaa sekä lähi- että kaukojunien kulkua, mikä puolestaan mahdollistaa kaukojunaliikenteen lisäämisen ja edelleen ratakäytävien maankäytön kehittämisen. Pisara-rata mahdollistaa merkittävän ratakapasiteetin kasvattamisen koko Etelä-Suomen rataverkolla ja vähentää Helsingin ahtaasta ratapihasta koko maan junaliikenteelle aiheutuvia häiriöitä.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien latausverkosto

Suunnitelmaan on kirjattu, että valtiot ja kunnat edistävät vaihtoehtoisten käyttövoimien latausverkon rakentamista koko maahan. Kirjausta pitäisi korjata niin, että latausverkkoa edistettäisiin siltä osin, kun se ei rakennu markkinaehtoisesti. Latausverkon edistämiseen pitää olla saatavissa valtion tukea EU-tuen lisäksi. Helsingin kaupunki kiinnittää huomiota siihen, että vaikka fossiilittoman liikenteen tiekartan toimeenpano edellyttää muun muassa latausverkon rakentamisen koko Suomeen, suunnitelmassa sen rahoitus todetaan käsiteltäväksi erikseen joko kehyskorotuksena tai EU:n elpymisvälineestä. Arviota summista ei suunnitelmassa esitetä.



Valtion rahoitusohjelma ja MAL-sopimukset

Suunnitelmalla tavoitellaan merkittävää muutosta liikennejärjestelmän kestävyYTEEN, mutta alhaiseksi mitoitettu rahoitustaso ei tue tämän tavoitteen saavuttamista. Suunnitelmasta puuttuvat kustannusarviot monista kustannuksiltaan isoista hankkeista. Lisäksi se, että päätökset rahoituksen osalta tehdään seuraavalla hallituskaudella, lisää epävarmuutta ja ennustettavuuden sekä pitkäjänteisyyden puutetta.

Rahoitusohjelmassa on varattu kaikkien MAL-kaupunkiseutujen kanssa yhteisrahoitettuihin uusiin sopimusluonteisiin infrahankkeisiin ja mahdollisiin palveluiden kehittämisiin suunnittelukaudella vain 687 milj. euroa (2-100 milj. euroa vuodessa) jo päätettyjen hankkeiden lisäksi. Vuodelle 2024 on edellä mainittua rahoitusta varattu vain 1,8 milj. euroa uusiin hankkeisiin, jolloin pitäisi käynnistää uusi MAL-sopimuskausi. Vuosina 2025 ja 2026 rahaa on varattu vuosittain vain 12 milj. euroa. Kuntien raideliikennehankkeiden avustamiseen ei ole varauduttu vuosina 2023-2032 lainkaan. Esitetty rahoitustaso vie pohjaa seuraavalta MAL-sopimuskaudelta. MAL-sopimusprosesseihin tarvitaan jatkossa valtion taholta entistä vahvempaa pitkäjänteisyyttä ja sitoutumista asetettuihin tavoitteisiin.

Suunnitelmassa on esitetty, että valtion rahoitus rajattaisiin vain hankkeille, joiden yhteiskunnalliset hyödyt ovat suuremmat kuin niiden investointikustannukset. Tämä periaate soveltuu huonosti kaupunkiseutujen joukkoliikennehankkeille, jos arvioinnissa huomioidaan vain ns. YHTALI -kehikkoon sisältyvät hyötyerät. Hankkeiden kannattavuuden arvioinnissa pitää aina ottaa huomioon myös niiden laajemmat yhteiskunta- ja kaupunkitaloudelliset vaikutukset.

Kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuri

On hyvä asia, että valtio jatkaa ja lisää katuverkon pyöräliikennettä ja jalankulkua edistävien hankkeiden rahoitusta. Kehitys on kiitettävää, mutta vuositasolla jäädään kuitenkin vielä kauas YK:n suosituksesta sijoittaa 20 % liikenneinvestoinneista kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiseen (nyt noin 1 % kaikista investoinneista). Helsinki on omassa investointiohjelmassaan varautunut käyttämään vähintään vastaavan summan näiden hankkeiden toteuttamiseen. Helsinki investoi vuosittain noin 20 milj. euroa pyöräliikennehankkeisiin. Myös turvallisen liityntäpyöräpysäköinnin kehittämiseen asemilla tulee panostaa, sillä se kannustaa raideliikenteen käyttöön.

Helsinki päivitti pyöräliikenteen kehittämissuunnitelmansa ja laati kävelyn edistämissuunnitelman v. 2020. Helsinki on myös kehittänyt menestyksellä kaupunkipyöräjärjestelmäänsä. Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämissuunnitelmat olisi hyvä tehdä erikseen, koska niiden kytkeminen toisiinsa tu-



kee vanhaa suunnittelukulttuuria kävelyn ja pyöräliikenteen rinnastamisesta toisiinsa "kevytliikenteeksi". Lisäksi kunkin kulkumuodon erityislaatuiset tarpeet tulevat näin paremmin huomioiduiksi.

Pyöräverkostossa pyritään rakentamaan myös suoria, nopeita baanoja, jotka ovat vain pyöräilyä varten. Jos pyöräily nostetaan kulkumuotona 7 %:sta 20:een, tulee verkostoa parantaa esim. kaupunkien kuten Helsinki - Espoo välillä, ja saada valtio väylien rahoittajaksi.

Suunnitelmassa tulisi edellyttää, että pyöräliikenteen edistämishjelmat tehdään juuri valmistuneen valtakunnallisen pyöräliikenteen suunniteluohjeen mukaisesti. Näin varmistetaan edistämishjelmien laatu ja saadaan kulkutapaosuus kasvuun. Mikäli tällaista laatuvaatimusta ei aseteta, on vaarana, että pyöräliikenteen edistämisen toimenpiteistä tingitään ja tavoitteita ei saavuteta.

Väylien rakentamisen lisäksi on parannettava ja kehitettävä niiden kunnossapitoa erityisesti talviaikaan, sillä nykyinen kunnossapidon taso ja menetelmät ovat usein riittämättömiä, kun ne rinnastetaan pyöräliikenteen edistämisen tavoitteisiin.

Liityntäpysäköinti

Suunnitelman mukaan valtio kasvattaa rooliaan liityntäpysäköinnin rahoittamisessa, mikä on periaatteessa hyvä asia. Väylävirasto varaa kuntien kanssa tehtäviin liityntäpysäköinnin kehittämishankkeisiin perusväylänpidon rahoitusta valtion väyläverkkoon liittyvän liityntäpysäköinnin rahoittamiseksi. Tällä on Helsingin kannalta vähäinen merkitys, koska Helsingin liityntäpysäköintikohteita ei juurikaan sijaitse valtion väyläverkolla. Kaupungin näkökulmasta tämän rahoituksen rajaaminen vain valtion väyläverkolla sijaitseviin liityntäpysäköintikohteisiin tulee muuttaa, sillä Helsingin kaupungin hallinnoimat liityntäpysäköintialueet vähentävät liikennekuormitusta myös valtion väyläverkolla.

Liikenne- ja viestintävirasto suuntaa avustusta kuntien katuverkon liityntäpysäköintialueiden kehittämiseen vuosina 2025-2027 10 miljoonaa euroa vuodessa. Rahoitustaso on matala, sillä valtio on MAL –sopimuksessa sitoutunut merkittäväällä osuudella Helsingin seudun liityntäpysäköinnin rahoittamiseen. (30-50 % autoliikenteen liityntäpysäköinti ja 0-100 % pyöräliikenteen liityntäpysäköinti).

Liikenteen rahoituspohjan laajentaminen

Suunnitelma sisältää oletuksen kuntien nykyistä suuremmasta rahoitusosuudesta valtion väylähankkeisiin. Tämä lisäisi merkittävästi niin Helsingin kaupungin kuin muiden kuntien menoja. Tältä osin suunnitelmassa ei ole lainkaan otettu huomioon kuntien rahoitukseen liittyviä



rajoitteita. Kuntatalouden tilanne on pitkään ja jo ennen koronapandemiaa ollut haasteellinen ja myös kaupunkien talouden kestävyys on heikentynyt. Kuntien taloudellinen liikkumavara ei ole kasvussa, pikemminkin päinvastoin. Kunnilla, ei myöskään Helsingin kaupungilla ole tulevaisuudessa mahdollisuutta lisätä rahoitustaan valtion väylähankkeisiin. Näin ollen suunnitelmassa tehty oletus muodostaa myös merkittävän riskin hankkeiden ja niiden tavoitteiden toteutumiselle. MAL-kaupunkiseudut ja muut isot kaupunkiseudut ovat toivoneet pitkäaikaisesti kestäviä periaatteita valtion osallistumiseen kaupunkiseutujen kestävästä kaupunkikehityksen investointeihin. Esitetty malli sisältää kuitenkin lukuisia ongelmia ja riskejä, eikä se ole Helsingin eikä Helsingin seudun kuntien hyväksyttävissä. Sen sijaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ei ole otettu kantaa miten taloudellisilla ohjaukeinoilla kuten tiemaksuilla voisi osittain myös rahoittaa tulevia liikennejärjestelmän kehityshankkeita. Tämä rahoitusmahdollisuus tulisi ottaa osaksi valtakunnallista liikennejärjestelmän rahoituksen arviointia. Vähintään siten, että kaupunkiseuduilla tämä voisi olla osa kaupunkiseutujen kestävästä liikennejärjestelmän kehittämisen rahoitusta.

Kuntien ja valtion kustannusjakoperiaatteet liikennehankkeiden rahoittamisessa on sovittava pitkäjänteisesti. Helsingin kaupunki ei kannata esitettyä väylähankkeiden kustannusjakomallia, vaan esittää, että sitä vielä kehitetään yhteistyössä kaupunkien ja Kuntaliiton kanssa. Yhteisrahoitusmallissa ja sen jatkovalmistelussa on otettava huomioon kaupunkiseutujen taloudellinen vaikuttavuus sekä se, että kaupunkien oma rahoitus väyläinfraan on jo nyt korkealla tasolla. Lisäksi on otettava huomioon sote-uudistus vaikutuksineen. Valmistella oleva sote-uudistus johtaa toteutuessaan kaupunkien verotulopohjan kapenemiseen alle puoleen nykyisestä ja heikentää kaupunkien investointikykyä sekä rahoitusasemaa. Se myös merkitsee, että investointien rahoittaminen nykyjärjestelmää vastaavalla tavalla ei tule olemaan mahdollista.

Kunnan rahoitusosuuden arvioinnissa tulee huomioida hankkeisiin usein liittyvän katuverkon, kunnallistekniikan ja muun yhdyskuntarakenteen sekä mm. joukkoliikenteen kehittämisen aiheuttama kustannusrasitus kunnille. Esimerkiksi Raide-Jokerin pikaraitiotien infrastruktuurin rakentamiskustannukset ovat Helsingille ja Espoolle yhteensä 386 milj. euroa, liittyvät hankkeet huomioiden 507 milj. euroa. Siten valtion 84 milj. euron osuus kustannuksista on pikaraitiotien infrastruktuurin toteuttamisesta vain noin 22 % tai hankkeen kokonaiskustannuksista 17 %. Tarvittavat kalustoinvestoinnit huomioiden kokonaisinvestoinnit olisivat yhteensä 611 milj. euroa ja valtion osuus siten 14 %.

Toimivan hankerahoitusmallin lähtökohtana on, että valtio vastaa valtion väylistä ja niiden kustannuksista ja kunnat katuverkosta. Yhteisrahoitusmallin periaatteiden tulisi koskea lähtökohtaisesti vain isoja han-



kekokonaisuuksia, jotka eivät sisälly käytössä oleviin hyväksytyihin kustannusjakosuosituksiin.

Valtio hyötyy kaupunkien kasvusta paremmin toimivina työmarkkinoina ja verovaikutuksina, joita rakennushankkeet ja elinkeinoelämän edellytysten parantaminen kaupunkiseuduilla synnyttävät. Kansantalous hyötyy talouskasvuna. Valtakunnallisesta infrasta, kuten nopeista raideyhteyksistä, ei synny maankäyttö- ja kiinteistökehityshyötyjä ilman, että kaupungit panostavat vahvasti niiden omaan infraan, asumiseen ja palveluihin. Myös valtio hyötyy mm. tytäryhtiöidensä kautta maankäytön kehittämisestä.

Osapuolen, jonka taseeseen väyläinvestointi kirjataan, tulee olla päävastuussa investoinnista ja sen rahoituksesta. Valtion rahoituksen tulee olla vähintään 70 % rautatieverkon hankkeissa kaupunkiseuduilla. Esitetty periaate, jonka mukaan valtion kustannusosuus olisi maksimissaan 50 % valtion verkolla toteutettavissa kaupunkiseudun liikennejärjestelmää parantavissa tie-, raide- ja muissa hankkeissa, on kohtuuton. Valtion hankkeet aiheuttavat kunnille kustannuksia esimerkiksi katuverkon, kunnallistekniikan, joukkoliikenteen ja muiden investointiin välittömästi liittyvien kustannusten myötä. Tätä rasisusta ei tule ehdotetulla tavalla enää lisätä.

MAL-sopimusten ja VLJS:n suhde on selkeytettävä ja MAL-sopimusten pitkäjänteisyyttä lisättävä. Pitkäjänteisyyttä tarvitaan erityisesti maankäytön suunnittelussa sekä lähijunaliikenteen investointeihin ja palvelutason parantamiseen.

Joukkoliikenne

Joukkoliikenteen koronaepidemian jälkeisen tulevaisuuden kannalta on erittäin tärkeää, että valtio varautuu myös vuosina 2021-2024 joukkoliikennettä elvyttävään tukemiseen. Esimerkiksi HSL:n taloudellisiin toimintaedellytyksiin koronapandemiolla on ollut merkittävä vaikutus. Taloudelliset haasteet uhkaavat edelleen joukkoliikenteen hyvää kehitystä sekä monia keskeisiä seudun liikenteen kehittämishankkeita. HSL:n lipputulot ovat vuonna 2021 vielä ainakin 130 miljoonaa euroa alemmalla tasolla kuin vuonna 2019. Tällä hetkellä joukkoliikenteellä kulkee noin 50 prosenttia normaalista matkustajamäärästä. HSL arvioi, että joukkoliikenne palaa normaalille tasolle vasta vuoden 2023 jälkeen, mutta myös tähän liittyy epävarmuuksia. Tuki mahdollistaa pandemian jälkeisen joukkoliikenteen käytön ja liikennöinnin kehittämisen, jolloin voidaan tavoitella joukkoliikenteen houkuttelevuuden palauttamista pandemiaa edeltäneelle kasvu-uralle.

Valtion vuodesta 2025 merkittävästi lisääntyvä panostus suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen tukeen on tervetullut. Suurilla kaupunki-



seuduilla mahdollisuudet kulkumuotosiirtymään joukkoliikenteen suuntaan ovat paremmat kuin muilla alueilla. Ajatus tämän lisärahoituksen suuntaamisesta raideliikenteeseen ja muuhun runkoliikenteeseen on hyvä. Rahoituksen kohdentamisesta tullaan sopimaan tarkemmin valtion ja kuntien välisissä MAL-sopimusneuvotteluissa

Suunnitelmaluonnoksen eräs tärkeä huomio on eri toimijoiden välisen yhteistyön merkityksen korostaminen. Yhteistyön tavoitteena tulee olla eri tavoin tuotettujen ja eri liikennemuodoilla järjestettyjen joukkoliikennepalveluiden parempi yhteensovittaminen ja tehokkaampi hyödyntäminen. Kunnat, muut joukkoliikennettä järjestävät toimijat sekä markkinaehtoiset liikenteenharjoittajat ja erilaiset joukkoliikenteen infra- ja muita palveluja tuottavat tahot tulee saada mukaan yhteisen joukkoliikenteen kokonaisuuden kehittämiseen.

Erityisesti liityntäliikenteen ratkaisuissa korostuu kaikkien joukkoliikennekentän tahojen ja toimijoiden hyvän yhteistyön tärkeys. Koko joukkoliikennejärjestelmän aikataulu- ja reittikokonaisuuden suunnittelun onnistumisessa olennaista on, että suunnittelu pohjautuu oikeaan ajantasaiseen tietoon ja tilannekuvaan matkustamisen tarpeista.

Toimiviin liityntäyhteyksiin tarvitaan kuljetuspalvelun lisäksi yhteensopivat lippu- ja maksujärjestelmät, jotka on hinnoiteltu matkustajan kannalta houkutteleviksi. Onnistuneet matkaketjut ja sujuva vaihtaminen solmupisteissä edellyttävät aikataulu- ja reittitietojen helppoa saatavuutta sekä riittävää reaaliaikaista matkustajainformaatiota.

Joukkoliikenteen matkaketjujen kehittämiseen liittyvillä toimenpiteillä saadaan pitkänmatkan ja paikallisen joukkoliikenteen palvelut toimimaan yhteen siten, että haja-asutusalueiden ja kaupunkiseutujen kehysalueiden muita alueita vähäisempi joukkoliikenteen tarjonta palvelee paremmin asiakkaitaan. Tämän vuoksi myös uudet nopeat junayhteydet tarvitsevat tuekseen liityntäyhteyksiä, jotta nopeista junista hyötyisivät suurten asemanseutujen lisäksi laajemmat alueet.

Pysäköintipolitiikka

Kunnat vastaavat pääsääntöisesti itse pysäköintipolitiikkansa laatimisesta sekä sen toteuttamisesta. Seudullisessa ja maakunnallisessa liikennejärjestelmätyössä pitäisi kuitenkin laatia pelisäännöt toimitilakiinteistöjen pysäköintipaikkamääräysten yhtenäistämistä samantyyppisillä alueilla kuten Helsingin seudulla. Näin vältettäisiin tai ainakin vähennettäisiin kaupunkien välistä kilpailua pysäköintipaikkamäärillä, kun yritykset päättävät toimintonsa sijoittumisesta. Toimitilojen pysäköintipaikkamäärien säätely on kaupunkien tällä hetkellä käytettävissä oleva tehokkain keino vähentää autoliikennettä liikenneverkossa huippukysynnän aikaan. Taloudellisilla ohjauskeinoilla kuten tiemaksuilla voi-



daan päästä vielä tehokkaampiin tuloksiin, mutta vielä se ei ole lainsäädännöllisten puutteiden vuoksi edes mahdollinen keinovalikoimassa.

Liikennejärjestelmän tukitoimet

Tieto ja liikennejärjestelmän digitalisointi, liikenteen hallinta ja ohjaus

Suunnitelmaluonnoksessa kuvatut tiedon hyödyntämisen keinot liikennejärjestelmän ja logistiikan kehittämisessä mm. automaation, matka- ja kuljetusketjujen sekä uusien henkilö- ja tavaraliikenteen palvelujen kehityksen tukemiseksi ovat kannatettavia. Helsingin omat tavoitteet ovat samansuuntaisia ja ne on kuvattu Helsingin älyliikenteen kehittämisohjelmassa. On huomattava, että kävely ja pyöräliikenne ovat tärkeitä kulkutapoja kaupunkiliikenteessä, joten reaaliaikaista tilannekuvaa tietoa tarvitaan myös niistä. Helsingin kaupunki pitää tärkeänä liikenteen digitaalisen tilannekuvan kehittämistä avoimen datan periaatteiden mukaisesti. Siten esimerkiksi liikenteen ohjausyhtiö Traffic Management Finlandin kokoaman liikennetiedon pitäisi olla saatavilla maksutta.

Liikenteen automatisoitumisessa on kiinnitettävä erityistä huomioita siihen, että automaation seurauksena ei synny esimerkiksi joukkoliikenteen kanssa kilpailevaa nopeasti kasvavaa liikkumistapaa, joka lisäisi ruuhkautumista katuverkolla ja pienentäisi kestävästi liikenteen kulkuta- paosuutta.

Alueellisia erityiskysymyksiä

Suurten raidehankkeiden hankeyhtiöt

Helsinki on mukana suurten raidehankkeiden hankeyhtiöissä Turun tunnin junan ja Suomi-radon osalta. Niin Helsingin kuin muiden hankeyhtiöissä mukana olevien kaupunkien rahoitusosuudet yhtiöiden perustamiseksi ja suunnitteluvaiheen käynnistämiseksi ovat olleet erittäin merkittäviä. Hankeyhtiöiden rahoitus käsitellään erillään liikennejärjestelmäsuunnitelman rahoituksesta. Hankeyhtiöiden suhde Liikenne12 -työhön vaatii tarkennusta esimerkiksi sen suhteen millä tietopohjalla ja millä prosessilla valtakunnallisesti ja aluerakenteellisesti tärkeitä linjauksista ja hankkeista päätetään. Valtion tulee kantaa päävastuu hankkeiden toteutusvaiheen rahoituksesta.

Suomi-ratahankkeeseen sisältyvä Lentorata on Helsingin ja Helsingin seudun kannalta erittäin tärkeä hanke. Se nopeuttaa merkittävästi lentokenttäyhteyksiä sekä Helsingistä että muualta Suomesta. Lentorata vähentää pääradan kaukojunaliikennettä ja mahdollistaa lähijunaliikenteen kehittämisen ilman Helsingin ja Tikkurilan välille kaavailtuja lisärai-



teita. Tämä helpottaa merkittävästi myös tämän ratakäytävän maankäytön ja liikenteen kehittämistä.

Liikennejärjestelmäsuunnittelun kehittäminen

Suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun ja siihen liittyvän yhteistyön kehittämiseksi ovat kannattavia. On tärkeää luoda toimivat järjestelyt jatkuvalle liikennejärjestelmäyhteistyölle eri suunnittelutasojen ja toimijoiden välille. Jatkossa tulee kehittää yhteistä tilannekuvaa ja sen hyödyntämistä suunnittelussa, parantaa tiedon välittymistä eri tahojen välillä, yhtenäistää vaikutusarviointimenetelmiä ja kehittää sidosryhmien osallistamista suunnitteluun.

Vaikutusten arvioinnin ympäristöselostus

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arvioinnin ympäristöselostukseen ei ole huomautettavaa.

Käsittely

Asian aikana kuultavana oli yksikön päällikkö Heikki Hälvä. Asiantuntija poistui kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Vastaehdotus:

Mikko Särelä: Lisätään lausuntoluonnoksen kohdan "Suunnitelman tavoitteet ja strategiset linjaukset" loppuun: Tunnin junien ja kaupunkien raitiotiehankkeiden myötä ratasuunnittelua tehdään merkittävästi enemmän kuin aiemmin on tehty. Siksi valtion tulee kiinnittää erityistä huomiota sellaisen työvoiman koulutukseen ja saatavuuteen, jota tarvitaan näissä raidehankkeissa. Esimerkiksi rautatie- ja ratatekniikan osaajien sekä pätevien pohjarakenne- ja siltasuunnittelijoiden riittävyys uhkaavat muodostua hankkeita rajoittaviksi pullonkauloiksi. Myös rataverkon digitalisaatioon liittyvästä osaamisesta tulee pitää huolta.

Kannattaja: Risto Rautava

Vastaehdotus:

Atte Kaleva: Muutetaan kappaleen 10 viimeinen virke muotoon: Kansainvälisen lentoliikenteen ja Helsinki-Vantaan lentoliikenteen hub-aseman vahvistamisen kannalta tärkeitä ovat lentoradan edistäminen, verkostoperiaate, mahdollistavat lentoliikennesopimukset ja jatkossa myös lentoliikenteen kestävyys kannalta biopolttoaineiden käytön ja sähkölentämisen lisääminen.

Kannattaja: Nuutti Hyttinen



Vastaehdotus:

Sirpa Asko-Seljavaara: Pyöräverkostossa pyritään rakentamaan myös suoria, nopeita baanoja, jotka ovat vain pyöräilyä varten. Jos pyöräily nostetaan kulkumuotona 7 %:sta 20:een, tulee verkostoa parantaa esim. kaupunkien kuten Helsinki - Espoo välillä, ja saada valtio väylien rahoittajaksi.

Kannattaja: Anni Sinnemäki

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Mikko Särälän, Atte Kalevan ja Sirpa Asko-Seljavaaran vastaehdotukset.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Heikki Hälvä, yksikön päällikkö: 310 37142
heikki.halva(a)hel.fi
Reetta Putkonen, liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö, puhelin: 310 37079
reetta.putkonen(a)hel.fi
Pasi Rajala, Yleiskaavapäällikkö, puhelin: 09 310 20417
pasi.rajala(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 21.1.2021
- 2 Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032 - suunnitelmaluonnos
- 3 Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksen vaikutusten arviointi, ympäristöselostus

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Lausuntoehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta antaa kaupunginhallitukselle valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta vuosille 2021–2032 ja sen vaikutusten arvioinnin ympäristöselostuksesta seuraavan lausunnon:

Yleiset lähtökohdat

Valtakunnallisella liikennejärjestelmäsuunnitelmalla on suuri vaikutus Helsingin ja Helsingin seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen. Sillä on vaikutusta myös Helsingin maankäytön kehittämiseen ja kaupungin talouteen. Helsingin asema työpaikkakeskittymänä on merkittävä: se on maan suurin työnantaja ja valtakunnallinen tuottavuuden huippualue. Helsingin työssäkäyntialue on laaja, ja lähes puolet Uudenmaan



työpaikoista sijaitsee Helsingissä. Helsingin kasvun ja menestyksen vaikutukset heijastuvat laajemminkin paitsi metropolialueen talouteen, myös koko Suomeen. Kaupungeilla on ylipäätään merkittävä vaikutus koko maan kansainväliseen kilpailukykyyn sekä koko kansantalouden kehitykseen. Lisäksi kaupungeissa kehitettävät ja käyttöönotettavat ratkaisut ovat oleellisessa roolissa muun muassa päästövähennysten ja hiilineutraaliustavoitteiden saavuttamisessa. Tämän johdosta valtion tulee tukea vahvasti kaupunkien kestävästä kasvusta myös liikenneverkon kehittämisen osalta.

Ensimmäisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne12) tavoitteena on luoda pitkäjänteisyyttä liikennejärjestelmän kehittämiseen. Tavoite on kannatettava ja se tukee myös Helsingin toiminnan, talouden ja investointien suunnittelua ja ohjelmointia. Lausunnoilla oleva suunnitelmaluonnos ei kuitenkaan vielä nykymuodossaan edistä riittävästi edellä mainitun tärkeän tavoitteen saavuttamista. On olennaista, että suunnitelmassa osoitetaan riittävästi konkreettisia toimia, joilla luodaan ennustettavuutta liikennejärjestelmän kehittämistyöhön.

Helsingin maankäyttöä ja liikennejärjestelmän kehittämistä ohjaavan, vuonna 2016 hyväksytyyn yleiskaavan tavoitteena on kehittää Helsinkiä joukkoliikenteen verkostokaupunkina. Tämän johdosta yleiskaavaan sisältyy kiinteästi suuria investointeja uusiin raideyhteyksiin, kuten kaupunkibulevardien ja Viikin-Malmin pikaraitiotiet sekä poikittaiset Jokeri 1 ja 2 runkolinjat. Yleiskaavaa täydentävinä liikennehankkeina on suunniteltu muun muassa uusia metrolinjoja ja -asemia, Pisara-rata, maanteiden eritasoliittymiä sekä pyöräilyn baanaverkostoa. Näillä investoinneilla mahdollistetaan merkittävä asuntotuotanto ja niiden vaikutus koko seudun kehitykseen on suuri. Hankkeiden rakennuskustannukset ovat niin mittavia, että niiden rahoittamiseen tarvitaan myös valtion sitoutumista.

Liikennejärjestelmän nykytila ja toimintaympäristön muutokset

Toimintaympäristön ja liikennejärjestelmän muutostekijöinä pitäisi suunnitelmassa mainita liikenteen päästövähennystavoitteisiin liittyvä liikenteen käyttövoimien muuttuminen tulevaisuudessa.

Visio liikennejärjestelmän kehittämiselle vuoteen 2050

Visiossa esitetyt liikennejärjestelmän kehittämisen suuntaviivat ja tavoitteet ovat kannatettavia ja linjassa Helsingin kaupungin strategisten ja liikennepoliittisten tavoitteiden kanssa. Visiossa painotetaan nykyistä enemmän kestävästä liikkumisesta edistämistä erityisesti kaupunkiseuduilla. Sitä halutaan edistää sekä panostamalla palveluihin että liikenneverkkoihin.



Suunnitelman tavoitteet ja strategiset linjaukset

Siirtymistä kestäviin kulkumuotoihin on painotettava keskeisenä ilmastotoimena kaupunkiseuduilla. Vahvojen joukkoliikennevyöhykkeiden ja asemanseutujen maankäytön tiivistämistä on tuettava. Valtion tuki joukkoliikenteeseen on kohdistettava siten, että se edistää tehokkaimmin kulkumuodon kasvutavoitteita.

Kaupunkiseutujen välistä saavutettavuutta on parannettava ja kaupunkiseutujen työssäkäyntialueita on vahvistettava raideyhteyksin kuten Suomi-radan toteuttamisella. Suunnitelmalla tulee edistää ulkomaankauppaa ja kansainvälistä matkailua tukevia yhteyksiä ja tärkeimpien solmupisteiden toimivuutta. Liikenneverkon kehittämisen tulee perustua tietoon ja hankkeiden vaikuttavuuteen. Suunnitelmassa esitetyn strategisen tilannekuvan ja tavoitteiden tulee olla riittävän selkeitä.

Toimenpideohjelma

Suunnitelmassa tulee selkeämmin osoittaa panostukset kaupunkiseutujen välisiin nopeisiin raideyhteyksiin sekä kansainvälisen lentoliikenteen vahvistamiseen. Suunnitelmassa pitää tuoda esiin selkeä visio, miten ja millä aikataululla esitetyt isot raidehankkeet saadaan vietyä valtion johdolla suunnitelmavaiheesta toteutukseen.

Suunnitelmassa mainitaan, että lentoliikenteen tukien pitää palvella lentorahdin ja elinkeinoelämän tarpeita. Tässä olisi hyvä tuoda esille se, että Suomessa lentoasemaverkostoa ylläpidetään verkostoperiaatteella asiakasrahoitteisesti ja siksi tuen merkitys on normaalitilanteessa vähäinen. Kansainvälisen lentoliikenteen ja Helsinki-Vantaan lentoliikenteen hub-aseman vahvistamisen kannalta tärkeitä ovat lentoradan edistäminen, verkostoperiaate, mahdollistavat lentoliikennesopimukset ja jatkossa myös lentoliikenteen kestävyuden kannalta biopolttoaineiden käytön lisääminen.

Suuria epävarmuuksia sisältävien teemojen osalta ei tule tehdä pitkäjänteisiä linjauksia vaan jatkaa, täydentää ja päivittää VLJS-suunnittelua sekä sovittaa sitä yhteen MAL-sopimusprosesseihin.

Liikenneverkot ja liikenteen solmukohtat

Väyläverkon kehittämiseen suunnitelmakaudelle esitetty rahoitus, noin 500 milj. euroa vuodessa, on kehittämistarpeisiin nähden aivan liian alhainen ja vastaa vain aiempien vuosien rahoitustasoa. Kehittämisinvestointien kokonaisrahoitustasoa tulee nostaa, jotta se vastaisi paremmin suunnitelmassa asetettuihin kehittämis- ja investointitavoitteisiin. Rahoitus tulee myös kohdentaa paremmin hankkeiden vaikuttavuuden perusteella.



Rahoitustason ennustettavuus on erittäin oleellinen edellytys liikennejärjestelmän kehittämisessä. Suunnitelmassa rahoitus painottuu voimakkaasti perusväylänpitoon (1,4-1,6 mrd. euroa/vuosi). Suunnitelmassa pitäisi selkeämmin tuoda esille se, että perusväylänpidon rahoitusta pitää kohdistaa liikennemääriltään suurimpien ratojen ja teiden korjausvelan vähentämiseen. Helsingin kaupunki pitää tärkeänä sitä, että liikenneverkon ylläpito toteutuu pääväyläasetuksen mukaisesti priorisoiden volyymeiltään suurimpia raide- ja tieyhteyksiä, jotka johtavat liikenteen tärkeimpiin solmukohtiin muodostaen selkeän pääväylien verkoston. Tämä on myös resurssien tehokasta käyttöä liikenneverkon ylläpidossa. Helsingin kaupunki pitää hyvänä linjauksena sitä, että perusväylänpidon rahoituksella pyritään suunnitelmakaudella vähentämään erityisesti rataverkon korjausvelkaa, joka aiheuttaa sekä työssäkäyntiliikennettä että kuljetuksia haittaavia häiriöitä. Tämä tukee myös raideliikenteen kulkutapaosuuden nostoa henkilö- ja tavaraliikenteessä.

Lisäksi on tärkeää, että valmisteilla olevan Suomen kestävän kasvun ohjelman rahoituskohteisiin sisällytetään kestävä liikkuminen ja tuetaan myös älyliikenteen kehittämisen edellytyksiä.

Asemanseutuja tulee suunnitella toiminnallisena osana kaupunkirakennetta huomioiden myös palvelutarjonta sekä kaupunkitilan laatu ja houkuttelevuus. Asemanseutujen vetovoimaisuus ja houkuttelevuus sekä matkaketjujen sujuvuus vaikuttavat olennaisesti käyttäjämääriin.

Väyläverkon kehittäminen

Rataverkko

Helsingin kaupunki pitää hyvänä linjausta siitä, että ydinverkkokäytävien radoilla palvelutavoitetaso on pääväyläasetuksen tavoitteita korkeampi. Tämä tarkoittaa myös sitä, että ydinverkkokäytävän jatkaminen Helsingistä Luulajaan korostaa entisestään tarvetta ratayhteyden välityskyvyn ja intermodaalisuuden edistämiseen. Liikennejärjestelmäsuunnitelman pitäisi auttaa myös Suomea saamaan aikaisempaa enemmän rahallista saantoa EU:lta. Tästäkin syystä tavoite EU:n CEF-rahoitussaannon parantamiseen pitäisi kirjata suunnitelmaan.

Helsingin kaupunki pitää tärkeänä Pissararadan rakentamisen aloittamista tällä suunnitelmakaudella. Suunnitelmassa esitetty rataverkon kehittämisen vuosittainen rahoitustaso on niin matala, että hankkeelle pitää osoittaa erillisrahoitus. Radan asemakaavat sekä rata- ja rakentamissuunnitelmat on hyväksytty, joten hankkeen toteuttamisvalmius on erinomainen. Ratahanke vapauttaa ratakapasiteettia Helsingin ja Pasilan välillä ja sujuvoittaa sekä lähi- että kaukojunien kulkua, mikä puolestaan mahdollistaa kaukojunaliikenteen lisäämisen ja edelleen ratakäytävien maankäytön kehittämisen. Pisara-rata mahdollistaa merkit-



tävän ratakapasiteetin kasvattamisen koko Etelä-Suomen rataverkolla ja vähentää Helsingin ahtaasta ratapihasta koko maan junaliikenteelle aiheutuvia häiriöitä.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien latausverkosto

Suunnitelmaan on kirjattu, että valtiot ja kunnat edistävät vaihtoehtoisten käyttövoimien latausverkon rakentamista koko maahan. Kirjausta pitäisi korjata niin, että latausverkkoa edistettäisiin siltä osin, kun se ei rakennu markkinaehtoisesti. Latausverkon edistämiseen pitää olla saatavissa valtion tukea EU-tuen lisäksi. Helsingin kaupunki kiinnittää huomiota siihen, että vaikka fossiilittoman liikenteen tiekartan toimeenpano edellyttää muun muassa latausverkon rakentamisen koko Suomeen, suunnitelmassa sen rahoitus todetaan käsiteltäväksi erikseen joko kehyskorotuksena tai EU:n elpymisvälineestä. Arviota summista ei suunnitelmassa esitetä.

Valtion rahoitusohjelma ja MAL-sopimukset

Suunnitelmalla tavoitellaan merkittävää muutosta liikennejärjestelmän kestävyYTEEN, mutta alhaiseksi mitoitettu rahoitustaso ei tue tämän tavoitteen saavuttamista. Suunnitelmasta puuttuvat kustannusarviot monista kustannuksiltaan isoista hankkeista. Lisäksi se, että päätökset rahoituksen osalta tehdään seuraavalla hallituskaudella, lisää epävarmuutta ja ennustettavuuden sekä pitkäjänteisyyden puutetta.

Rahoitusohjelmassa on varattu kaikkien MAL-kaupunkiseutujen kanssa yhteisrahoitettuihin uusiin sopimusluonteisiin infrahankkeisiin ja mahdollisiin palveluiden kehittämisiin suunnittelukaudella vain 687 milj. euroa (2-100 milj. euroa vuodessa) jo päätettyjen hankkeiden lisäksi. Vuodelle 2024 on edellä mainittua rahoitusta varattu vain 1,8 milj. euroa uusiin hankkeisiin, jolloin pitäisi käynnistää uusi MAL-sopimuskausi. Vuosina 2025 ja 2026 rahaa on varattu vuosittain vain 12 milj. euroa. Kuntien raideliikennehankkeiden avustamiseen ei ole varauduttu vuosina 2023-2032 lainkaan. Esitetty rahoitustaso vie pohjaa seuraavalta MAL-sopimuskaudelta. MAL-sopimusprosesseihin tarvitaan jatkossa valtion taholta entistä vahvempaa pitkäjänteisyyttä ja sitoutumista asetettuihin tavoitteisiin.

Suunnitelmassa on esitetty, että valtion rahoitus rajattaisiin vain hankkeille, joiden yhteiskunnalliset hyödyt ovat suuremmat kuin niiden investointikustannukset. Tämä periaate soveltuu huonosti kaupunkiseutujen joukkoliikennehankkeille, jos arvioinnissa huomioidaan vain ns. YHTALI –kehikkoon sisältyvät hyötyerät. Hankkeiden kannattavuuden arvioinnissa pitää aina ottaa huomioon myös niiden laajemmat yhteiskunta- ja kaupunkitaloudelliset vaikutukset.



Kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuri

On hyvä asia, että valtio jatkaa ja lisää katuverkon pyöräliikennettä ja jalankulkua edistävien hankkeiden rahoitusta. Kehitys on kiitettävää, mutta vuositasolla jäädytään kuitenkin vielä kauas YK:n suosituksesta sijoittaa 20 % liikenneinvestoinneista kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiseen (nyt noin 1 % kaikista investoinneista). Helsinki on omassa investointiohjelmassaan varautunut käyttämään vähintään vastaavan summan näiden hankkeiden toteuttamiseen. Helsinki investoi vuosittain noin 20 milj. euroa pyöräliikennehankkeisiin. Myös turvallisen liityntäpyöräpysäköinnin kehittämiseen asemilla tulee panostaa, sillä se kannustaa raideliikenteen käyttöön.

Helsinki päivitti pyöräliikenteen kehittämissuunnitelmansa ja laati kävelyn edistämissuunnitelman v. 2020. Helsinki on myös kehittänyt menestyksellä kaupunkipyöräjärjestelmäänsä. Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämissuunnitelmat olisi hyvä tehdä erikseen, koska niiden kytkeminen toisiinsa tukee vanhaa suunnittelukulttuuria kävelyn ja pyöräliikenteen rinnastamisesta toisiinsa "kevytliikenteeksi". Lisäksi kunkin kulkumuodon erityislaatuiset tarpeet tulevat näin paremmin huomioiduiksi.

Suunnitelmassa tulisi edellyttää, että pyöräliikenteen edistämissuunnitelmat tehdään juuri valmistuneen valtakunnallisen pyöräliikenteen suunniteluuhjeen mukaisesti. Näin varmistetaan edistämissuunnitelmien laatu ja saadaan kulkutapaosuus kasvuun. Mikäli tällaista laatuvaatimusta ei aseteta, on vaarana, että pyöräliikenteen edistämisen toimenpiteistä tingitään ja tavoitteita ei saavuteta.

Väylien rakentamisen lisäksi on parannettava ja kehitettävä niiden kunnossapitoa erityisesti talviaikaan, sillä nykyinen kunnossapidon taso ja menetelmät ovat usein riittämättömiä, kun ne rinnastetaan pyöräliikenteen edistämisen tavoitteisiin.

Liityntäpysäköinti

Suunnitelman mukaan valtio kasvattaa rooliaan liityntäpysäköinnin rahoittamisessa, mikä on periaatteessa hyvä asia. Väylävirasto varaa kuntien kanssa tehtäviin liityntäpysäköinnin kehittämishankkeisiin perusväylänpidon rahoitusta valtion väyläverkkoon liittyvän liityntäpysäköinnin rahoittamiseksi. Tällä on Helsingin kannalta vähäinen merkitys, koska Helsingin liityntäpysäköintikohteita ei juurikaan sijaitse valtion väyläverkolla. Kaupungin näkökulmasta tämän rahoituksen rajaaminen vain valtion väyläverkolla sijaitseviin liityntäpysäköintikohteisiin tulee muuttaa, sillä Helsingin kaupungin hallinnoimat liityntäpysäköintialueet vähentävät liikennekuormitusta myös valtion väyläverkolla.



Liikenne- ja viestintävirasto suuntaa avustusta kuntien katuverkon liityntäpysäköintialueiden kehittämiseen vuosina 2025-2027 10 miljoonaa euroa vuodessa. Rahoitustaso on matala, sillä valtio on MAL –sopimuksessa sitoutunut merkittäväällä osuudella Helsingin seudun liityntäpysäköinnin rahoittamiseen. (30-50 % autoliikenteen liityntäpysäköinti ja 0-100 % pyöräliikenteen liityntäpysäköinti).

Liikenteen rahoituspohjan laajentaminen

Suunnitelma sisältää oletuksen kuntien nykyistä suuremmasta rahoitusosuudesta valtion väylähankkeisiin. Tämä lisäisi merkittävästi niin Helsingin kaupungin kuin muiden kuntien menoja. Tältä osin suunnitelmassa ei ole lainkaan otettu huomioon kuntien rahoitukseen liittyviä rajoitteita. Kuntatalouden tilanne on pitkään ja jo ennen koronapandemiaa ollut haasteellinen ja myös kaupunkien talouden kestävyys on heikentynyt. Kuntien taloudellinen liikkumavara ei ole kasvussa, pikemminkin päinvastoin. Kunnilla, ei myöskään Helsingin kaupungilla ole tulevaisuudessa mahdollisuutta lisätä rahoitustaan valtion väylähankkeisiin. Näin ollen suunnitelmassa tehty oletus muodostaa myös merkittävän riskin hankkeiden ja niiden tavoitteiden toteutumiseksi. MAL-kaupunkiseudut ja muut isot kaupunkiseudut ovat toivoneet pitkäaikaisesti kestäviä periaatteita valtion osallistumiseen kaupunkiseutujen kestävästä kaupunkikehityksen investointeihin. Esitetty malli sisältää kuitenkin lukuisia ongelmia ja riskejä, eikä se ole Helsingin eikä Helsingin seudun kuntien hyväksyttävissä. Sen sijaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ei ole otettu kantaa miten taloudellisilla ohjaukeinoilla kuten tiemaksuilla voisi osittain myös rahoittaa tulevia liikennejärjestelmän kehityshankkeita. Tämä rahoitusmahdollisuus tulisi ottaa osaksi valtakunnallista liikennejärjestelmän rahoituksen arviointia. Vähintään siten, että kaupunkiseuduilla tämä voisi olla osa kaupunkiseutujen kestävästä liikennejärjestelmän kehittämisen rahoitusta.

Kuntien ja valtion kustannusjakoperiaatteet liikennehankkeiden rahoittamisessa on sovittava pitkäjänteisesti. Helsingin kaupunki ei kannata esitettyä väylähankkeiden kustannusjakomallia, vaan esittää, että sitä vielä kehitetään yhteistyössä kaupunkien ja Kuntaliiton kanssa. Yhteisrahoitusmallissa ja sen jatkovalmistelussa on otettava huomioon kaupunkiseutujen taloudellinen vaikuttavuus sekä se, että kaupunkien oma rahoitus väyläinfraan on jo nyt korkealla tasolla. Lisäksi on otettava huomioon sote-uudistus vaikutuksineen. Valmistella oleva sote-uudistus johtaa toteutuessaan kaupunkien verotulopohjan kapenemiseen alle puoleen nykyisestä ja heikentää kaupunkien investointikykyä sekä rahoitusasemaa. Se myös merkitsee, että investointien rahoittaminen nykyjärjestelmää vastaavalla tavalla ei tule olemaan mahdollista.



Kunnan rahoitusosuuden arvioinnissa tulee huomioida hankkeisiin usein liittyvän katuverkon, kunnallistekniikan ja muun yhdyskuntarakenteen sekä mm. joukkoliikenteen kehittämisen aiheuttama kustannusrasitus kunnille. Esimerkiksi Raide-Jokerin pikaraitiotien infrastruktuurin rakentamiskustannukset ovat Helsingille ja Espoolle yhteensä 386 milj. euroa, liittyvät hankkeet huomioiden 507 milj. euroa. Siten valtion 84 milj. euron osuus kustannuksista on pikaraitiotien infrastruktuurin toteuttamisesta vain noin 22 % tai hankkeen kokonaiskustannuksista 17 %. Tarvittavat kalustoinvestoinnit huomioiden kokonaisinvestoinnit olisivat yhteensä 611 milj. euroa ja valtion osuus siten 14 %.

Toimivan hankerahoitusmallin lähtökohtana on, että valtio vastaa valtion väylistä ja niiden kustannuksista ja kunnat katuverkosta. Yhteisrahoitusmallin periaatteiden tulisi koskea lähtökohtaisesti vain isoja hankkekokonaisuuksia, jotka eivät sisälly käytössä oleviin hyväksytyihin kustannusjakosuosituksiin.

Valtio hyötyy kaupunkien kasvusta paremmin toimivina työmarkkinoina ja verovaikutuksina, joita rakennushankkeet ja elinkeinoelämän edellytysten parantaminen kaupunkiseuduilla synnyttävät. Kansantalous hyötyy talouskasvuna. Valtakunnallisesta infrasta, kuten nopeista raideyhteyksistä, ei synny maankäyttö- ja kiinteistökehityshyötyjä ilman, että kaupungit panostavat vahvasti niiden omaan infraan, asumiseen ja palveluihin. Myös valtio hyötyy mm. tytäryhtiöidensä kautta maankäytön kehittämisestä.

Osapuolen, jonka taseeseen väyläinvestointi kirjataan, tulee olla päävastuussa investoinnista ja sen rahoituksesta. Valtion rahoituksen tulee olla vähintään 70 % rautatieverkon hankkeissa kaupunkiseuduilla. Esitetty periaate, jonka mukaan valtion kustannusosuus olisi maksimissaan 50 % valtion verkolla toteutettavissa kaupunkiseudun liikennejärjestelmää parantavissa tie-, raide- ja muissa hankkeissa, on kohtuuton. Valtion hankkeet aiheuttavat kunnille kustannuksia esimerkiksi katuverkon, kunnallistekniikan, joukkoliikenteen ja muiden investointiin välittömästi liittyvien kustannusten myötä. Tätä räsitusta ei tule ehdotetulla tavalla enää lisätä.

MAL-sopimusten ja VLJS:n suhde on selkeytettävä ja MAL-sopimusten pitkäjänteisyyttä lisättävä. Pitkäjänteisyyttä tarvitaan erityisesti maankäytön suunnittelussa sekä lähijunaliikenteen investointeihin ja palvelutason parantamiseen.

Joukkoliikenne

Joukkoliikenteen koronaepidemian jälkeisen tulevaisuuden kannalta on erittäin tärkeää, että valtio varautuu myös vuosina 2021-2024 joukkoliikennettä elvyttävään tukemiseen. Esimerkiksi HSL:n taloudellisiin toi-



mintaedellytyksiin koronapandemiolla on ollut merkittävä vaikutus. Taloudelliset haasteet uhkaavat edelleen joukkoliikenteen hyvää kehitystä sekä monia keskeisiä seudun liikenteen kehittämishankkeita. HSL:n lipputulot ovat vuonna 2021 vielä ainakin 130 miljoonaa euroa alemmalla tasolla kuin vuonna 2019. Tällä hetkellä joukkoliikenteellä kulkee noin 50 prosenttia normaalista matkustajamäärästä. HSL arvioi, että joukkoliikenne palaa normaalille tasolle vasta vuoden 2023 jälkeen, mutta myös tähän liittyy epävarmuuksia. Tuki mahdollistaa pandemian jälkeisen joukkoliikenteen käytön ja liikennöinnin kehittämisen, jolloin voidaan tavoitella joukkoliikenteen houkuttelevuuden palauttamista pandemiaa edeltäneelle kasvu-uralle.

Valtion vuodesta 2025 merkittävästi lisääntyvä panostus suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen tukeen on tervetullut. Suurilla kaupunkiseuduilla mahdollisuudet kulkumuotosiirtymään joukkoliikenteen suuntaan ovat paremmat kuin muilla alueilla. Ajatus tämän lisärahoituksen suuntaamisesta raideliikenteeseen ja muuhun runkoliikenteeseen on hyvä. Rahoituksen kohdentamisesta tullaan sopimaan tarkemmin valtion ja kuntien välisissä MAL-sopimusneuvotteluissa

Suunnitelmaluonnoksen eräs tärkeä huomio on eri toimijoiden välisen yhteistyön merkityksen korostaminen. Yhteistyön tavoitteena tulee olla eri tavoin tuotettujen ja eri liikennemuodoilla järjestettyjen joukkoliikennepalveluiden parempi yhteensovittaminen ja tehokkaampi hyödyntäminen. Kunnat, muut joukkoliikennettä järjestävät toimijat sekä markkinaehtoiset liikenteenharjoittajat ja erilaiset joukkoliikenteen infra- ja muita palveluja tuottavat tahot tulee saada mukaan yhteisen joukkoliikenteen kokonaisuuden kehittämiseen.

Eryteisesti liityntäliikenteen ratkaisuihin korostuu kaikkien joukkoliikennekentän tahojen ja toimijoiden hyvän yhteistyön tärkeys. Koko joukkoliikennejärjestelmän aikataulu- ja reittikokonaisuuden suunnittelun onnistumisessa olennaista on, että suunnittelu pohjautuu oikeaan ajantasaaseen tietoon ja tilannekuvaan matkustamisen tarpeista.

Toimiviin liityntäyhteyksiin tarvitaan kuljetuspalvelun lisäksi yhteensopivat lippu- ja maksujärjestelmät, jotka on hinnoiteltu matkustajan kannalta houkutteleviksi. Onnistuneet matkaketjut ja sujuva vaihtaminen solmupisteissä edellyttävät aikataulu- ja reittitietojen helppoa saatavuutta sekä riittävää reaaliaikaista matkustajainformaatiota.

Joukkoliikenteen matkaketjujen kehittämiseen liittyvillä toimenpiteillä saadaan pitkänmatkan ja paikallisen joukkoliikenteen palvelut toimimaan yhteen siten, että haja-asutusalueiden ja kaupunkiseutujen kehysalueiden muita alueita vähäisempi joukkoliikenteen tarjonta palvelee paremmin asiakkaitaan. Tämän vuoksi myös uudet nopeat junayhtey-



det tarvitsevat tuekseen liityntäyhteyksiä, jotta nopeista junista hyötyisivät suurten asemanseutujen lisäksi laajemmat alueet.

Pysäköintipolitiikka

Kunnat vastaavat pääsääntöisesti itse pysäköintipolitiikkansa laatimisesta sekä sen toteuttamisesta. Seudullisessa ja maakunnallisessa liikennejärjestelmätyössä pitäisi kuitenkin laatia pelisäännöt toimitilakiinteistöjen pysäköintipaikkamääräysten yhtenäistämistä samantyyppisillä alueilla kuten Helsingin seudulla. Näin vältettäisiin tai ainakin vähennettäisiin kaupunkien välistä kilpailua pysäköintipaikkamäärillä, kun yritykset päättävät toimintonsa sijoittumisesta. Toimitilojen pysäköintipaikkamäärien säätely on kaupunkien tällä hetkellä käytettävissä oleva tehokkain keino vähentää autoliikennettä liikenneverkossa huippukysynnän aikaan. Taloudellisilla ohjauskeinoilla kuten tiemaksuilla voidaan päästä vielä tehokkaampiin tuloksiin, mutta vielä se ei ole lainsäädännöllisten puutteiden vuoksi edes mahdollinen keinovalikoimassa.

Liikennejärjestelmän tukitoimet

Tieto ja liikennejärjestelmän digitalisointi, liikenteen hallinta ja ohjaus

Suunnitelmaluonnoksessa kuvatut tiedon hyödyntämisen keinot liikennejärjestelmän ja logistiikan kehittämisessä mm. automaation, matka- ja kuljetusketjujen sekä uusien henkilö- ja tavaraliikenteen palvelujen kehityksen tukemiseksi ovat kannatettavia. Helsingin omat tavoitteet ovat samansuuntaisia ja ne on kuvattu Helsingin älyliikenteen kehittämisohjelmassa. On huomattava, että kävely ja pyöräliikenne ovat tärkeitä kulkutapoja kaupunkiliikenteessä, joten reaaliaikaista tilannekuvatietoa tarvitaan myös niistä. Helsingin kaupunki pitää tärkeänä liikenteen digitaalisen tilannekuvan kehittämistä avoimen datan periaatteiden mukaisesti. Siten esimerkiksi liikenteen ohjausyhtiö Traffic Management Finlandin kokoaman liikennetiedon pitäisi olla saatavilla maksutta.

Liikenteen automatisoimisessa on kiinnitettävä erityistä huomioita siihen, että automaation seurauksena ei synny esimerkiksi joukkoliikenteen kanssa kilpailevaa nopeasti kasvavaa liikkumistapaa, joka lisäisi ruuhkautumista katuverkolla ja pienentäisi kestävän liikenteen kulkutapaosuutta.

Alueellisia erityiskysymyksiä

Suurten raidehankkeiden hankeyhtiöt

Helsinki on mukana suurten raidehankkeiden hankeyhtiöissä Turun tunnin junan ja Suomi-radon osalta. Niin Helsingin kuin muiden han-



keyhtiöissä mukana olevien kaupunkien rahoitusosuudet yhtiöiden perustamiseksi ja suunnitteluvaiheen käynnistämiseksi ovat olleet erittäin merkittäviä. Hankeyhtiöiden rahoitus käsitellään erillään liikennejärjestelmäsuunnitelman rahoituksesta. Hankeyhtiöiden suhde Liikenne12 -työhön vaatii tarkennusta esimerkiksi sen suhteen millä tietopohjalla ja millä prosessilla valtakunnallisesti ja aluerakenteellisesti tärkeitä linjauksista ja hankkeista päätetään. Valtion tulee kantaa päävastuu hankkeiden toteutusvaiheen rahoituksesta.

Suomi-ratahankkeeseen sisältyvä Lentorata on Helsingin ja Helsingin seudun kannalta erittäin tärkeä hanke. Se nopeuttaa merkittävästi lentokenttäyhteyksiä sekä Helsingistä että muualta Suomesta. Lentorata vähentää pääradan kaukojunaliikennettä ja mahdollistaa lähijunaliikenteen kehittämisen ilman Helsingin ja Tikkurilan välille kaavailtuja lisärailteita. Tämä helpottaa merkittävästi myös tämän ratakäytävän maankäytön ja liikenteen kehittämistä.

Liikennejärjestelmäsuunnittelun kehittäminen

Suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun ja siihen liittyvän yhteistyön kehittämiseksi ovat kannattavia. On tärkeää luoda toimivat järjestelyt jatkuvalle liikennejärjestelmäyhteistyölle eri suunnittelutasojen ja toimijoiden välille. Jatkossa tulee kehittää yhteistä tilannekuvaa ja sen hyödyntämistä suunnittelussa, parantaa tiedon välittymistä eri tahojen välillä, yhtenäistää vaikutusarviointimenetelmiä ja kehittää sidosryhmien osallistamista suunnitteluun.

Vaikutusten arvioinnin ympäristöselostus

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arvioinnin ympäristöselostukseen ei ole huomautettavaa.

Esittelijän perustelut

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032 on strateginen suunnitelma liikennejärjestelmän kehittämisestä ja sen laadittaminen perustuu maanteistä ja liikennejärjestelmästä annettuun lakiin. Suunnitelmassa käsitellään kaikki liikennemuodot, henkilö- ja tavaraliikenne, liikenneverkot, palvelut ja liikennejärjestelmän tukitoimet. Suunnitelmaa on valmisteltu parlamentaarisesti ja vuorovaikutteisesti sidosryhmien kanssa. Valtioneuvoston on tarkoitus antaa liikennejärjestelmäsuunnitelma selontekona eduskunnalle keväällä 2021. Eduskuntakäsittelyn jälkeen valtioneuvosto päättää suunnitelmasta.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelu luo yhteistä tilannekuvaa liikennejärjestelmän kehittämistarpeista ja ratkaisuista



ja kokoaa yhteen valtion ja kuntien toimenpiteet liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Suunnitelmassa on esitetty visio liikennejärjestelmän kehittämisestä vuoteen 2050, liikennejärjestelmän nykytilaa ja toimintaympäristön muutoksia koskeva arvio, valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet ja niitä tarkentavat strategiset linjaukset sekä toimenpideohjelma tavoitteiden saavuttamiseksi. Lisäksi suunnitelmaan sisältyy valtion rahoitusohjelma.

Suunnitelmaluonnos on laadittu vuosien 2021-2024 osalta julkisen talouden suunnitelman asettamassa taloudellisessa raamissa. Vuosien 2025-2032 osalta suunnitelmaluonnos on laadittu parlamentaarisen ohjausryhmän linjaaman taloudellisen raamin mukaisesti. Perusväylänpidon rahoitustaso on v. 2025 jälkeen vuosittain noin 1,3 mrd. Euroa. Väyläverkon kehittämiseen varataan suunnitelmassa vuosittain noin 500 milj. Euroa. Tämän lisäksi kaikkien MAL-kaupunkiseutujen kanssa yhteisrahoitettuihin uusiin sopimusluonteisiin infrahankkeisiin ja mahdollisiin palveluiden kehittämisiin suunnittelukaudella varataan 687 milj. euroa (2-100 milj. euroa vuodessa). Suurten raideliikennehankkeiden hankeyhtiöiden (esim. Suomi-rata) rahoitus käsitellään erillään VLJS:n muusta rahoituksesta.

Suunnitelmaluonnoksesta on laadittu viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain mukainen ympäristövaikutusten arviointi. Sen lisäksi on arvioitu, miten suunnitelmaluonnos vastaa suunnitelmalle asetettuihin tavoitteisiin. Vaikutusten arvioinnin ympäristöselostus sisältää vaikutusten arvioinnin tavoitteet, ympäristön nykytilakuvauksen ja vertailuvaihtoehdon kuvauksen, jotka ovat arvioinnin lähtökohtana. Suunnitelman ympäristövaikutukset ja haitallisten vaikutusten ehkäisemis- ja lieventämistoimet on esitetty selostuksessa. Lisäksi on kuvattu suunnitelman vaikuttavuuteen liittyviä riskejä ja mahdollisuuksia sekä suunnitelman seurannan toteuttaminen.

Lausuntopyyntö

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkiympäristölautakuntaa antamaan asiasta lausunnon kaupunginhallitukselle 9.2.2021 mennessä. Asia tulisi käsitellä tässä kaupunkiympäristölautakunnan kokouksessa, jotta pysytään annetussa aikataulussa.

Lausuntopyynnön liitteet

Esityksen liitteenä ovat lausuntopyyntö 21.1.2021, valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032 – suunnitelmaluonnos ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksen vaikutusten arviointi, ympäristöselostus.

Esittelijä



09.02.2021

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Heikki Hälvä, yksikön päällikkö: 310 37142

heikki.halva(a)hel.fi

Reetta Putkonen, liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö, puhelin: 310 37079

reetta.putkonen(a)hel.fi

Pasi Rajala, Yleiskaavapäällikkö, puhelin: 09 310 20417

pasi.rajala(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 21.1.2021
- 2 Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032 - suunnitelmaluonnos
- 3 Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksen vaikutusten arviointi, ympäristöselostus

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



09.02.2021

Asia/9

§ 59

Oulunkylän ja Maunulan aluesuunnitelma 2020 – 2029

HEL 2020-008237 T 10 05 01

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti panna asian kolmeksi viikoksi pöydälle.

Käsittely

Asian aikana kuultavina olivat suunnitteluvastaava Tiina Saukkonen ja insinööri Heikki Takainen. Asiantuntijat poistuivat kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Pöydällepanoehdotus:

Henrik Nyholm: Pyydän asian kolmeksi viikoksi pöydälle.

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti panna asian pöydälle.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Tiina Saukkonen, suunnitteluvastaava, puhelin: 310 38508
tiina.saukkonen(a)hel.fi
Heikki Takainen, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 38448
heikki.takainen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Oulunkylän ja Maunulan aluesuunnitelma suunnitelmaselostus 2020-2029
- 2 Aluekortit
- 3 Vuorovaikutusaineisto

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää hyväksyä liitteenä 1 olevan Oulunkylän ja Maunulan aluesuunnitelman vuosille 2020-2029 ohjeellisenä noudatettavaksi.

Esittelijän perustelut



Oulunkylän ja Maunulan aluesuunnitelmassa esitetään yleisten katu- ja viheralueiden ylläpidon, peruskorjauksen ja yleisillä viheralueilla sijaitsevien palveluiden tavoitetaso sekä toimenpidetarpeet. Päämääränä on yleisten alueiden turvallisuuden, kestävyys, toimivuuden, esteettömyyden ja viihtyvyyden parantaminen. Toimenpidetarve-esityksissä ja hankkeiden valinnassa on otettu huomioon asukkailla ja asukasjärjestöiltä tullut palaute ja kehittämissuhteet, kunnossapidon vaatimukset sekä alueen ominaispiirteet ja arvot.

Suunnittelualue

Aluesuunnitelman suunnittelualueeseen kuuluvat asemakaavan mukaiset kadut ja aukiot sisältäen katuvihreän sekä rakennetut ja luonnonmukaiset viheralueet Oulunkylän ja Maunulan alueella. Suunnittelualue rajautuu lännessä Keskuspuistoon ja idässä Vantaanjokeen. Pohjoisessa suunnittelualueita rajaa Pakilan, etelässä Pasilan, Käpylän ja Koskelan kaupunginosat. Suunnittelualueita halkovat Tuusulanväylä sekä lounaasta koilliseen kulkeva päärata. Suunnittelualueella on kaavoitettuja viheralueita 225 hehtaaria, joista rakennettuja puistoalueita on 27 hehtaaria ja metsä- ja niittyalueita sekä muita luonnonalueita 188 hehtaaria. Oulunkylässä ja Maunulassa oli vuonna 2018 noin 23 700 asukasta.

Vuorovaikutus

Aluesuunnitelman aloitusvaiheessa kesällä 2018 toteutettiin asukaskysely karttapohjaisena verkkokyselynä. Verkkokyselyyn osallistui 846 vastaajaa jättäen kartalle yhteensä 6 680 merkintää, jotka otettiin suunnittelun lähtökohdaksi asukasmielipiteenä.

Aluesuunnitelman alustavassa luonnosvaiheessa järjestettiin kaksi työpajamuotoista asukastilaisuutta: Oulunkylän yhteiskoululla 20.11.2018 ja Maunula-talolla 22.11.2018. Työpajoissa esiteltiin asukaskyselyn tuloksia, keskusteltiin viher- ja katualueiden korjaus- ja hoitotarpeista ja kerättiin kehitysehdotuksia. Lisäksi asukkailla oli mahdollista antaa palautetta aluesuunnitelman alustavista hanke-ehdotuksista. Asukastilaisuuksista saatu palaute vahvasti kesällä 2018 tehdyn asukaskyselyn tuloksia. Palautteet painottuivat erityisesti uusiin ja kehitettäviin kävely- ja pyöräily-yhteyksiin, viheralueiden virkistyskäyttöön, sade- ja sulamisvesien ohjaamiseen, yleisillä alueilla koettuun turvallisuuden tunteeseen ja havaittuihin vaaranpaikkoihin, tarvittaviin metsien hoitotoimenpiteisiin sekä säilytettäviin luontoarvoihin.

Suunnitelmaluonnos oli esillä kaupungin ”Kerro kantasi” - verkkokyselyssä 22.10.-19.11.2019. Asukkaat antoivat verkkopalvelussa yhteensä 92 kommenttia. Kommenteista noin 40 % liittyi liikenteeseen, katualueisiin ja reitteihin. Noin 20 % kommenteista käsitteli luon-



toa sekä luonnon- ja maisemanhoitoa. Noin 17 % kommenteista käsitelti maankäyttöä, jonka käsittely ei kuulu aluesuunnitelmaan vaan kaa-voitukseen. Noin 9 % kommenteista liittyi yleisten alueiden kalusteisiin, varusteisiin ja rakenteisiin. Edellä mainittujen lisäksi saatiin sähköpostilla palautetta yksittäisiltä asukkailta, Oulunkylä-Seuralta ja pääkaupunkiseudulla toimivilta luontojärjestöiltä.

Suunnitelmaluonnoksesta saatu palaute ohjasi verkostojen kehittämistavoitteita. Jalankulku-, pyöräily- ja virkistysreitistöille toivottiin hankkeita parantamaan katujen ja reittien turvallisuutta ja kuntoa. Metsä- ja puustoisien verkoston tavoitteita ja viheryhteyksiin liittyviä päämääriä toivottiin täydennettävän luonnon monimuotoisuusarvojen säilymisen ja lisäämisen osalta, mikä tehtiin aluekortteihin. Niittyverkostoa toivottiin täydennettävän suunnitelmassa mainittujen niittyalueiden lisäksi myös tavoitteella muuttaa nurmikoita niityiksi. Vuorovaikutuksessa saatu palaute ohjasi toimenpidetarpeiden määrittelyä viheralueilla. Metsien hoitoa sekä toivottiin enemmän, että sitä haluttiin vähentää. Luontojärjestöiltä saadun palautteen mukaan tuotiin suunnitelmaselostuksessa selkeämmin esiin luonnon monimuotoisuuden lisäämistavoitteita kuten muu muassa metsäalueiden jättämistä hoitotarpeiden ulkopuolelle ja lahoppuun jättämistä metsiin. Myös haitallisten vieraslajien torjuntatavoite lehtoihin ja muihin reheviin metsiin lisättiin. Tämän lisäksi luontojärjestöjen toivoma mahdollisuus osallistua jatkossa tehtävään luonnon- ja maisemanhoidon toteutustason suunnitteluun kirjattiin selkeästi sekä suunnitelmaselostukseen että vuorovaikutusraporttiin. Tässä aluesuunnitelman jälkeen tehtävässä kuviokohtaisessa suunnittelussa voidaan esimerkiksi tarkastella tarkemmin viheralueiden hoitoluokitusta.

Edellä mainittujen aluesuunnitelmaan tehtyjen muutosten jälkeen se oli vielä esillä asukkaille ja sidosryhmille kaupungin verkkosivuilla 8.-23.10.2020 välisenä aikana. Aluesuunnitelmasta saatiin yhteensä 9 kirjallista kommenttia. Pääkaupunkiseudun luontojärjestöt (Helsingin luonnonsuojeluyhdistys, Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ja Helsingin seudun lintutieteellinen yhdistys Tringa ry) lähettivät yhteisen kommenttipaperin, Oulunkylä-seura ry kannanottonsa, sekä lisäksi saatiin 7 asukaspalautetta. Luontojärjestöjen kommentit käsitelivät samoja aiheita kuin heidän suunnitelman luonnosvaiheessa lähettämänsä. Oulunkylä-Seura ry:n ja asukkaiden kommentit koskivat pääasiassa maankäytön suunnittelua.

Suunnittelun aikaista vuorovaikutusta, saadun palautteen vastineita ja palautteiden huomioon ottamista aluesuunnitelmassa on kuvattu laajemmin suunnitelman liiteaineistossa olevassa vuorovaikutusraportissa.

Yleisten alueiden kehittämissuunnitelma

Postiosoite

PL 58200
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
Kaupunkiymparisto@hel.fi

Käyntiosoite

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

Puhelin

09 310 1691

Faksi

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI06 8000 1200 0626 37

Alv.nro

FI02012566



Yleisten alueiden kehittämistavoitteet toteuttavat Helsingin kaupunkistrategiaa 2017-2021 ja Helsingin yleiskaavaa 2016 sekä tukevat Oulunkylän ja Maunulan ominaispiirteiden säilymistä ja vahvistumista.

Yleisten alueiden palveluiden strategisena tavoitteena on kattava, tasapuolinen, hyväkuntoinen ja kustannustehokas palveluverkosto. Jalankulku-, pyöräily- ja virkistysreitistöjen strategisena tavoitteena ovat sujuvat, turvalliset, hyväkuntoiset ja hyvin opastetut yhteydet. Merkittävimpänä kehittämishankkeena on Männikkötien liikennejärjestelyn muuttaminen, joka parantaa jalankulun ja pyöräilyn liikenteen turvallisuutta. Oulunkylän rengasreittiä ja yhteyttä rengasreitiltä Keskuspuiستoon sekä yhteyttä Koskelan metsästä kohti Taivaskallionpuistoa kehitetään. Kaikilla suunnittelualueen laajemmilla viheralueilla on tavoitteena kehittää opastusta ja viitoitusta kulkemisen sujuvoittamiseksi. Viheralueiden palveluiden verkostoa täydennetään lisäksi uudella leikkipaikalla, kahdella ulkokuntoilupisteellä sekä koira-aitauksella.

Luonnon- ja maisemanhoidon tavoitteena on Helsingin kaupunkistrategian mukaisesti, että ”Helsinki vaalii arvokasta luontoaan ja toimii kaupunkiluonnon monimuotoisuuden lisäämiseksi. Viher- ja sinialueiden ekologinen laatu, saavutettavuus ja terveysvaikutukset turvataan. Metsissä ja metsäisillä alueilla suunnitelmallinen monimuotoisuuden lisääminen on hoidon keskeisin tavoite.” Luonnon- ja maisemanhoidossa tämä tarkoittaa sitä, että luonnon monimuotoisuutta lisätään suunnitelmallisesti mm. jättämällä lahoppuuta metsiin sopiviin kohtiin. Luontoarvoja turvataan alueelle perustettavilla kahdella uudella luonnonsuojelualueella eli Veräjämäen lehtoalueella sekä Oulunkylän rantapuiston jalopuulehdolla. Lisäksi on syytä mainita alueella olevat liito-oravan ydinalueet, jotka otetaan huomioon alueen luonnon- ja maisemanhoidossa.

Metsä- ja puustoisien verkoston strategisina tavoitteina on säilyttää karttaan merkityt ydinmetsät, metsät, metsiköt ja niiden väliset yhteydet sekä kehittää niiden ekologista tilaa, monimuotoisuutta ja virkistysarvoa. Merkittävimmät ydinmetsät ovat Keskuspuiستo, Patolan ja Pikkuosken sekä Koskelan metsät. Merkittävimmät metsä- ja puustoisien verkoston yhteydet ovat Keskus- ja Helsingipuistossa kulkevat runkoyhteydet sekä niiden välinen alueellinen yhteys, jota suunnitelmassa vahvistetaan. Niittyverkoston strategisina tavoitteina on säilyttää ja kehittää niittyjen ja niiden tukialueiden arvokasta lajistoa sekä vähentää vieraslajien määrää.

Siniverkoston strategisina tavoitteina on kehittää Vantaanjoen, Haagan- ja Maunulanpuron virkistysarvoa, säilyttää niiden monimuotoinen lajisto, parantaa niiden ekologista tilaa kehittämällä hulevesien hallintaa



ja samalla ennaltaehkäistä ilmastonmuutoksen aiheuttamien sään ääri-ilmiöiden seurausten, ennen kaikkea tulvien, vaikutuksia alueella.

Toimenpidetarpeet

Oulunkylän ja Maunulan yleisten alueiden toimenpidetarpeet määriteltiin verkostotarkastelujen pohjalta ja asiantuntijatyönä tehtyjen tarvekar-toitusten perusteella ottaen huomioon suunnitelman laadinnan aikana saatu asukas- ja sidosryhmäpalaute. Aluesuunnitelman luonnon- ja maisemanhoidon tavoitteet ovat kaupunkistrategian mukaiset ja ne sekä toimenpidetarpeet käytiin läpi kaupunkiympäristön ympäristöpalvelun luontoasiantuntijoiden kanssa. Merkittävimmistä työn ohjausryh-mässä arvoituista toimenpidetarpeista laadittiin hanke-esitykset, jotka voidaan toteuttaa aluesuunnitelman kymmenvuotiskauden aikana.

Oulunkylän ja Maunulan metsäalueilla on keskeisenä tavoitteena lisätä luonnon monimuotoisuutta, ja se tulee lisääntymään jättämällä metsä-alueita hoidon ulkopuolelle sekä aluesuunnitelmassa esitettävän luonnon- ja maisemanhoidon myötä. Hoidon ulkopuolelle jätettäviä alueita ovat muun muassa Patolan metsän keskiosat sekä Veräjämäen metsä, joiden ylläpidettävät ulkoilureitit sijoittuvat alueiden reunoille. Suunnitel-lualueen metsät ovat runsaspuustoisia ja arvokkaita hiilivarastoja ja -nieluja ilmastonmuutoksen torjunnassa, minkä turvaaminen myös tule-vaaisuudessa tarkoittaa metsäisten ja puustoisten alueiden ylläpitämistä kasvullisina, peitteisinä, puustollisesti monilajisina sekä eri-ikäisinä. Tämä on sama tavoite kuin Hiilineutraali Helsinki 2035-ohjelmassa.

Oulunkylän ja Maunulan alueella kohdistetaan luonnon- ja maisemanhoidon toimenpiteitä ainoastaan niille viheralueille, joiden käyttö tai si-jainti osana muuta kaupunkirakennetta sitä edellyttää. Näitä alueita ovat ulkoilureittien lähiympäristöt ja muut ulkoiluun runsaasti käytetyt alueet sekä asuinalueiden ja muiden tonttien sekä katujen reunat. Toi-menpidetarpeita esitetään ulkoilu- ja asuinalueiden turvallisuuden yllä-pitämiseksi. Aluesuunnitelmassa esitettävät toimenpidetarpeet tarken-tuvat kuviotasoisiksi luonnon- ja maisemanhoitosuunnitelmaksi seu-raavassa suunnitteluvaiheessa, joka tullaan tekemään vuorovaikuttei-sesti asukkaiden, asukas- ja luontojärjestöjen kanssa.

Hanke esitykset

Oulunkylän ja Maunulan aluesuunnitelmassa on esitetty seuraavan kymmenen vuoden aikana toteutettavaksi kuusi hanketta priorisointijär-jestyksessä:

1. Männikkötien katusuunnitelma ja Saunabaarin aukio on hanke, jossa tavoitteena on parantaa liikennejärjestelyjen sujuvuutta ja jalankulkijoi-den turvallisuutta Männikkötiellä välillä Metsäpurontie - Koivikkotie. Li-



säksi Saunabaarin aukion viihtyisyyttä parannetaan alkuperäistä suunnitelmaa kunnioittaen.

2. Oulunkylän rengasreitti ja yhteys Keskuspuistoon on hanke, jossa tavoitteena on muodostaa esitetyistä reiteistä esteettömyyden perustason reitit, jotka muodostavat kaupunkirakenteen sisäistä viher- ja virkistysverkostoa ja yhdistävät Oulunkylän ja Maunulan viher- ja virkistysalueita.

3. Myrskyläntien pysäköintipaikan muuttaminen puistoksi on hanke, jossa katualue muutetaan asemakaavan mukaiseksi puistoalueeksi. Läpiajoliikenne ja pysäköinti loppuvat, jolloin ulkoilureitti ja metsä- ja puustoisien verkoston yhteys jatkuvat Myrskyläntien ylitse.

4. Oulunkylän ja Maunulan ulkoilureittien opastussuunnitelma on hanke, jossa alueen laajoilla metsäisillä alueilla olevalle ulkoilureitistölle rakennetaan selkeä opastus ja viitoitus.

5. Uusi koira-aitaus Pirkkolan liikuntapuistoon on hanke, jossa asema-kaavan osoittamalle alueelle rakennetaan erilliset aitaukset pienille ja suurille koirille.

6. Kaarlo Haltian puiston kunnostus on hanke, jossa puisto peruskorjataan yleiskaavan mahdollistama täydennysrakentaminen huomioiden.

Rahoitustarve

Oulunkylän ja Maunulan aluesuunnitelmassa esitettyjen hankkeiden rahoitustarve on noin 2,3 miljoonaa euroa (alv. 0%). Metsäisten alueiden hoitotoimenpiteet ja niiden kustannustarve määritellään seuraavalla suunnittelutasolla. Aluesuunnitelmassa esitettävistä peruskunnostushankkeista on laadittu hankeohjelmat ja kustannusarviot hankeosalaskennan tarkkuudella.

Seuraavat suunnitteluvaiheet

Tässä suunnitelmassa määritellään nykytila-analyysin ja vuorovaikutuksen pohjalta Oulunkylän ja Maunulan yleisten alueiden kehittämis- ja kunnostamistarpeet seuraavalle kymmenvuotiskaudelle. Suunnitelma on katu- ja viheralueiden omaisuudenhallinnan työkalu, joka mahdollistaa alueiden kehittämisen tasapuolisesti. Tämän jälkeen on vuorossa kunnostushankekohteiden tarkempi suunnittelu katu- ja puistosuunnitelmien ja hoidon osalta luonnon- ja maisemanhoidonsuunnitelmien muodossa. Nämä suunnitelmat tullaan laatimaan vuorovaikutteisesti asukkaiden, yhdistysten, järjestöjen ja muiden sidosryhmien kanssa.

Tiedoksianto



09.02.2021

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

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Tiina Saukkonen, suunnitteluvastaava, puhelin: 310 38508
tiina.saukkonen(a)hel.fi
Heikki Takainen, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 38448
heikki.takainen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Oulunkylän ja Maunulan aluesuunnitelma suunnitelmaselostus 2020-2029
- 2 Aluekortit
- 3 Vuorovaikutusaineisto

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Tiedoksi

Hallinto- ja lakipalvelut/tietopalvelut/Tanja Krook

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 06.10.2020 § 583



09.02.2021

§ 60

Ultuna, Puroniityntie, poikkeamis- ja suunnittelutarveratkaisuhakemus

HEL 2020-009164 T 10 04 01

Asiointitunnus LP-091-2020-02033, hankenumero 5051_7

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä 59. kaupunginosan (Ultuna) kiinteistöä ***** koskevan poikkeamishakemuksen rakennuskiellosta yleiskaavan laatimiseksi sekä suunnittelutarveratkaisuhakemuksen seuraavilla ehdoilla:

- Rakennuspaikalle saa rakentaa enintään 300 k-m² kokoisen kaksikerroksisen asuinrakennuksen ja yhteensä enintään 100 m² laajuiset talusrakennukset. Rakentamisessa tulee noudattaa hakemuksessa esitetyn, 16.7.2020 päivätyn suunnitelman periaatteita.
- Talousjätevesien käsittelyjärjestelmä ja puhdistettujen talousjätevesien purkupaikka kiinteistöllä on sijoitettava riittävän suojaetäisyyden päähän vesistöä, talousvesikaivosta, ojasta tai vastaavasta uomasta sekä kiinteistön rajasta. Vähimmäissuojaetäisyys jätevesijärjestelmän ja kiinteistön rajan välillä tulisi olla yli 5 metriä.
- Hakijan tulee sopia naapurin

kanssa kiinteistönsä alueelle ulottuvan naapurin jätevesijärjestelmän tarkastuskaivon ja purkupaikan siirtämisestä naapurin puolelle, vähintään 5 m päähän kiinteistönsä rajasta. Mikäli hakijan kiinteistön alueelle jää naapurin jätevesijärjestelmän rakenteita esim. purkuputki, tulee siitä sopia tarvittavalla tavalla naapureiden kesken.

- Rakennuspaikka tulee liittää Sipoon Veden vesijohtoon.

Maksu

1365 euroa

Hakija

Rakennuspaikka

59. kaupunginosan (Ultuna) kiinteistö *****



Hakemus

Hakija hakee lupaa uudelle enintään 300 k-m² kokoiselle kaksikerroksiselle asuinrakennukselle sekä talousrakennuksille, joiden enimmäiskoko on yhteensä 100 k-m². Hanke kohdistuu rakennuskielto- ja suunnittelutarvealueelle.

Hakemuksessa todetaan, että rakennuspaikalle kulkee tie Puroniityntieltä, joka on hyvässä kunnossa ja jolle kiinteistöllä on käyttöoikeus.

Rakennuspaikan läheisyydessä kulkee Sipoon Veden vesijohto, johon kiinteistö liitetään. Kiinteistön jätevedet hoidetaan omalla tontilla. Mustat vedet johdetaan umpisäiliöön ja harmaat vedet biopuhdistajan kautta avo-ojaan. Asia tarkennetaan rakennuslupahakemuksessa erillisellä suunnitelmalla myöhemmin.

Hakija perustelee hakemustaan sillä, että se kohdistuu Östersundomin yleiskaavan pientalovaltaiselle alueelle ja on yleiskaavaratkaisun mukainen, eli ei aiheuta haittaa kaavoitukselle. Hakija lisää, että kaava tukee nyt haettavaa poikkeuslupaa. Hakija ilmoittaa sijoittaneensa rakennuksen niin, että tuleva (Östersundomin yleiskaavan pientalovaltaisen alueen) tehokkuusluku 0,2 - 0,6 on helposti toteutettavissa kiinteistöllä.

Hakija perustelee hakemustaan myös sillä, että alue on ollut pitkään rakennuskiellossa ja siksi haetaan poikkeuslupa saada rakentaa omakotitalo ja talousrakennus. Kaavoituspuoli on ilmoittanut, että Puroniitty on ajoitettu toteutettavaksi yleiskaavan mukaisesti vasta 2050-luvun jälkeen.

Hakija lisää, että erityinen syy poikkeuslupahakemukseen on edistää asuinrakentamista alueella tulevan kaavan mukaisesti sekä tarkoituksenmukainen rakentaminen ja tontin käyttö alueella.

Säännökset, joista poiketaan

Hakemus koskee aluetta, jolla on voimassa maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 38 §:n mukainen rakennuskielto yleiskaavan laatimiseksi ja MRL:n 128 §:n mukainen toimenpiderajoitus.

Lähtötiedot

Rakennuspaikka sijaitsee alueella, jolla on voimassa kaupunkiympäristölautakunnan 12.6.2018 (§ 342) määräämä rakennuskielto (nro 12522) ja toimenpidekielto yleiskaavan laatimiseksi. Rakennuskielto koskee Salmenkallion (56.) ja Talosaaren (57.) kaupunginosien alueita sekä osaa Östersundomin (55.), Karhusaaren (58.) ja Ultunan (59.) kaupunginosien aluetta. Rakennuskieltopäätöksen yhteydessä kaupunkiympäristölautakunta on 12.6.2018 hyväksynyt rakentamisen oh-



jaamisen periaatteet Östersundomin rakennuskieltoalueella Helsingissä (§ 342, Liite 2, 5.6.2018).

Alueella ei ole asemakaavaa.

Sipoon kunnan haja-asutusalueiden yleiskaavassa (hyväksytty 15.6.1994) alue on osoitettu kyläkeskuksen alueeksi, joka soveltuu uudisrakentamiseen. Kaavaa ei ole vahvistettu mitoituksen osalta.

Rakennuspaikka on alueella, jolle Östersundom-toimikunta on 11.12.2018 hyväksynyt Östersundomin yhteisen yleiskaavan. Yleiskaava ei ole voimassa ja siitä on valitettu korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Yleiskaavassa alue on osoitettu pientalovaltaiseksi alueeksi, jolla korttelitehokkuus on pääasiassa 0,2 - 0,6.

Östersundomin maakuntakaavassa (hyväksytty 12.6.2018) alue on osoitettu raideliikenteeseen tukeutuvaksi taajamatoimintojen alueeksi. Maakuntakaava on saatettu määräyksellä voimaan, mutta se ei ole lainvoimainen, sillä siitä on valitettu korkeimpaan hallinto-oikeuteen.

Puroniitty on melko harvaan asuttua pientaloaluetta Östersundomin suurpiirin koillisosassa. Asukkaita alueella on noin 170.

Rakennuspaikan lähin koulu ja päiväkoti sijaitsevat noin 5 km päässä ja päivittäistavarakauppa noin 6 km päässä Östersundomissa. Julkista liikennettä Puroniityssä on arkipäivisin, kun pienkalustolinja 91 Rapuojantie-Östersundom-Puroniitty hoitaa Östersundomin sisäisiä yhteyksiä mm. Sakarinmäen koululle. Linja ei liikennöi kesäliikennekaudella.

Osallisten kuuleminen ja lausunnot

Hakemuksesta on tiedotettu naapureille kaupunkiympäristön toimialan asemakaavoituspalvelun kirjeellä (10.09.2020). Heille on varattu tilaisuus kirjallisen muistutuksen tekemiseen. Laajempi kuuleminen ei ole tarpeen, koska poikkeamisella ei ole vaikutuksia laajemmalle.

Muistutuksia saatiin yksi. Muistuttaja toteaa, että ei vastusta poikkeuslupaa, jos yksityisyydestä ja turvallisuudesta pystytään huolehtimaan koko rakennusprojektin ajan. Muistutuksessa kerrotaan, että muistuttajan jätevesijärjestelmä sijaitsee osittain hakijan kiinteistön alueella. Muistuttaja toteaa, että jätevesijärjestelmän toimivuuden turvaamiseksi, tulee ennen rakennustöiden aloitusta esittää suunnitelma nykyisen jätevesijärjestelmän siirtämisestä uuteen paikkaan. Toteutus tulisi olla valmis ennen varsinaisten rakennustöiden aloittamista.

Muistutuksessa todetaan myös, että ennen rakennustöiden aloittamista tulee lasten, eläinten, omaisuuden ja yksityisyyden turvaamiseksi esittää suunnitelma umpiaitauksen rakentamisesta rakennuspaikan rajoille.



Muistutuksessa vaaditaan myös esteettömän pääsyn turvaamista tontille koko projektin ajan. Mahdollisille rakentajien autoille ja tarvikkeiden, koneiden ja laitteiden säilytykselle on löydyttävä tilaa rakennuspaikalta. Muistuttaja vaatii, että pelastustienäkin toimiva tie asuinrakennukselle on pidettävä aina vapaana ja asiallisessa kunnossa. Muistutuksessa todetaan myös, että äänekkäät työt tulisi tapahtua klo 7 - 17 välisenä aikana.

Hakijalle on annettu tilaisuus antaa selityksensä annetuista muistutuksista ja lausunnoista. Hakija ilmoittaa vastineessaan, että hakijan kiinteistön puolelle ulottuu naapurin imeytyskentän tarkastuskaivo ja purkuputki. Hän tarkentaa, että imeytyskenttä on naapurin puolella. Hakija toteaa, että tarkastuskaivo ja purkuputki siirretään ennen rakennustöiden aloittamista erillisen selvityksen mukaisesti naapurin puolelle, mutta purkuputken pää tulisi olemaan edelleen hakijan kiinteistön alueella, mistä purku ohjataan ojaan.

Hakija toteaa, että kiinteistön rajalle tullaan tekemään rakennustyön aikainen suoja-aita. Kiinteistölle tulevaa tietä levennetään, jolloin materiaali ja rahtiliikenne pääsevät esteettömästi tontille. Rakennettavalla tontilla on myös tilaa työmiesten autoille ja varastotilaa materiaaleille.

Hakemuksesta on pyydetty lausunnot Sipoon Vedeltä ja Sipoon Energialta. Jätevesien käsittelyn järjestämistä on lisäksi selvitetty yhteistyössä Helsingin kaupungin ympäristöpalveluiden ympäristöseuranta- ja valvontayksikön kanssa.

Sipoon Vesi toteaa lausunnossaan (28.10.2020), että kiinteistö ei sijaitse Sipoon Veden toiminta-alueella, eli Sipoon Veden osalta liittymisvelvollisuutta ei ole. Kiinteistö voi liittyä Sipoon Veden vesijohtoon, joka sijaitsee noin 140 metrin päässä kiinteistön rajasta. Mikäli tonttijohto kulkee naapurikiinteistöjen kautta päästäkseen runkolinjalle, on toimitettava naapurin kirjallinen suostumus rakennusluvan liitteeksi putkien asentamiseksi ja sijoittamiseksi. Kiinteistöä ei voida liittää Sipoon Veden viemäriverkostoon.

Sipoon Energia toteaa lausunnossaan, ettei sillä ole asiassa huomautettavaa.

Muissa lausunnoissa ei ollut huomautettavaa.

Perustelut

Östersundomin rakennuskieltoalueella rakennuskiellosta poikkeamista harkitaan aina tapauskohtaisesti. Tapauskohtaisessa harkinnassa otetaan huomioon maankäyttö- ja rakennuslain edellytykset, Helsingin rakennusjärjestyksen määräykset sekä Östersundomin yleiskaavan ta-



voitteista ja Helsingin kaupungin strategisista tavoitteista johdetut Helsingin kaupunkiympäristölautakunnan hyväksymät rakentamisen ohjaamisen periaatteet Östersundomin rakennuskieltoalueella (§ 342, Liite 2, 5.6.2018.).

Rakennuskiellosta poikkeaminen voi olla mahdollista, mikäli yllä mainitut periaatteet toteutuvat. Tavoitteena on määrältään vähäinen ja yleiskaavan toteuttamismahdollisuuksien kannalta hallittu rakentaminen yleiskaavan pientalovaltaisilla alueilla. Östersundomin rakentamisen ohjaamisen periaatteiden laatimisen yhteydessä alueelle tehtiin alustavaa tarkastelua mahdollisten uusien rakennuspaikkojen määrästä. Poikkeamismenettelyssä on mahdollista toteuttaa enintään 1 uusi rakennuspaikka / 1.1.2018 olemassa ollut kiinteistö. Rakennuspaikan vähimmäiskoko on 2 000 m². Laadituilla periaatteilla osaltaan varmistetaan, ettei alueelle muodostu mittavaa uudisrakentamista maanomistajien yhdenvertaisuus huomioiden.

Östersundomin palvelujen turvaamiseksi on toivottavaa, että alueen väkimäärä voi pysyä ainakin nykyisellään ennen yleiskaavan toteuttamista. Östersundomin alueen väkimäärä on vähentynyt viime vuosina.

Haettu toimenpide voidaan toteuttaa, koska sen voidaan katsoa sopeutuvan kaupungin tavoitteisiin alueen osalta. Östersundomin yleiskaavassa alue on osoitettu pientalovaltaiseksi alueeksi. Hanke ei myöskään ole ristiriidassa voimassa olevan Östersundomin maakuntakaavan kanssa, eikä se johda vaikutuksiltaan merkittävään rakentamiseen eikä hajauta yhdyskuntarakennetta, vaan sijoittuu jo rakennetun pientaloasutuksen yhteyteen ja tien varteen olemassa olevaa rakennetta tiivistäen.

Rakennuspaikan jätevesi- ja vesihuollon järjestämistä on selvitetty yhteistyössä Helsingin kaupungin ympäristöpalveluiden ympäristöseuranta- ja valvontayksikön kanssa. Ympäristöseuranta- ja valvontayksikön mukaan jäteveden käsittelystä ei saa aiheutua haittaa naapureille, alueen talousvesikaivoille tai pintavesiympäristölle ja vähintään wc-vedet tulee johtaa umpisäiliöön.

Hakijan kiinteistö lohkottiin emäkiinteistöstä vuonna 2019, jolloin naapurin ***** jätevesijärjestelmä jäi osittain lohkotun kiinteistön alueelle. Jätevesijärjestelmästä ei ole merkintää hakijan kiinteistön ***** rasiustodistuksessa eikä asia ollut esillä lohkomistoimituksessa lohkomispöytäkirjojen eikä lohkomistoimituksen tehneen toimitussinöörin mukaan.

Tässä päätöksessä on esitetty ehtoja Helsingin ympäristönsuojelumääräysten kohtaan 6 § viitaten, joilla varmistetaan, ettei jätevesien käsitte-



lystä aiheudu haittaa naapureille ja varmistetaan myös naapurikiinteistön jätevesijärjestelmän tuleva toiminta.

Hakija on toimittanut suunnitelman kiinteistönsä alueelle ulottuvan naapurin jätevesijärjestelmän tarkastuskaivon sijoittamisesta naapurin puolelle. Suunnitelmassa pidetään mahdollisena, että jätevesijärjestelmän purkuputki menisi jatkossakin hakijan kiinteistön puolelta kiinteistön reunaa pitkin avo-ojaan.

Hakija on myös ilmoittanut laatineensa sopimusluonnoksen jätevesijärjestelmän osan siirtämisestä sopimiseksi naapurin kanssa. Hakijan kanssa on keskusteltu tarpeesta sopia asiasta rasitesopimuksella, mikäli kiinteistön alueelle jäisi naapurin jätevesijärjestelmän rakenteita.

Puroniitty ei kuulu vesihuoltolaitoksen toiminta-alueeseen, mutta se on Sipoon Veden talousveden jakelualueella. Kiinteistökohtainen talousveden hankkiminen kiinteistöllä tulee hoitaa liittymällä Sipoon Veden vesijohtoon. Sipoon Veden vesijohto kulkee Puroniityntiellä ja lähin liittospiste on noin 140 m päässä kiinteistön rajasta. Rakennuspaikan läpi kulkee vesijohto naapurikiinteistöön. Liittyminen vesijohtoon on perusteltua vesihuoltolain 1 § kohdan mukaan. Vesijohtoon liittyminen on perusteltua myös vesijohdon läheisyyden ja liittymismahdollisuuden vuoksi. MRL:n 137 § rakennusluvan erityisistä edellytyksistä suunnittelutarvealueella todetaan, että rakentaminen tulee olla sopivaa yhdyskuntateknisten verkostojen kannalta. Myös tästä näkökulmasta on perusteltua liittyä vesijohtoon.

Vesijohtoverkoston kapasiteetin kannalta Puroniityn alueelle voidaan toteuttaa täydennysrakentamista noin 20-30 pientalokiinteistön verran (Östersundomin vesihuollon kapasiteetti ja palvelutaso. Nykytila ja kehittämisvaihtoehdot, Sitowise, 16.9.2019).

Hankealueella ja sen läheisyydessä ei ole erityisiä luonto- tai maisemiarvoja.

Poikkeaminen rakennuskiellosta yleiskaavan laatimista varten on mahdollista, sillä hanke ei aiheuta haittaa kaavoitukselle ja se on kaupungin Östersundomin maankäytölle asettamien tavoitteiden sekä Östersundomin maakuntakaavan mukaista. Hakemuksessa on osoitettu asemapiiroksella, miten yleiskaavassa tavoiteltu pientalovaltaisen alueen tehokkuus (0,2 - 0,6) on myöhemmin toteutettavissa kiinteistöllä.

Poikkeamisen erityinen syy on kiinteistön tarkoituksenmukainen rakentaminen ja käyttö. Alue on ollut jo pitkään rakennuskiellossa, minkä vuoksi on maanomistajan omaisuuden suoja huomioiden kohtuullista sallia alueen vähäinen täydennysrakentaminen tilanteessa, jossa alue



on ajoitettu toteutettavaksi yleiskaavan mukaisesti vasta 2050-luvun jälkeen.

Alue on suunnittelutarvealuetta MRL 16 §:n nojalla. Haettuun suunnittelutarveratkaisuun perustuva rakentaminen on asiassa laadittujen ja saatujen selvitysten mukaan sopivaa yhdyskuntateknisten verkostojen ja liikenneväylien toteuttamisen sekä liikenneturvallisuuden ja palvelujen saavutettavuuden kannalta. Suunnittelutarveratkaisuun perustuva rakentaminen on sopivaa myös maisemalliselta kannalta eikä vaikeuta erityisten luonnon- tai kulttuuriympäristön arvojen säilyttämistä eikä virkistystarpeiden turvaamista.

Haettu toimenpide ei päätöksessä asetetuilla ehdoilla aiheuta haittaa kaavoitukselle, kaavan toteuttamiselle taikka alueiden käytön muulle järjestämiselle, eikä vaikeuta luonnonsuojelun taikka rakennetun ympäristön suojelemista koskevien tavoitteiden saavuttamista. Haettu toimenpide ei myöskään johda vaikutuksiltaan merkittävään rakentamiseen eikä muutoin aiheuta merkittäviä haitallisia ympäristö- tai muita vaikutuksia.

Sovelletut oikeusohjeet

Maankäyttö- ja rakennuslaki 16, 38, 116, 128, 137, 145, 171, 173 ja 174 §

Maankäyttö- ja rakennusasetus 85 ja 86 §

Hallintosääntö 16 luku 1 § 2 mom. kohta 13

Hallintosääntö 16 luku 1 § 2 mom. kohta 15a

Rakennusvalvontataksa 2020, 8 §

Voimassaolo ja jatkotoimenpiteet

Ennen mahdolliseen rakennustoimenpiteeseen ryhtymistä on saatava rakennuslupa, mikäli sellaista edellytetään. Rakennus- tai muu mahdollisesti vaadittava lupa on haettava kahden vuoden kuluessa poikkeamispäätöksen lainvoimaisuudesta lukien. Lupahakemukseen on liitettävä tämä päätös lainvoimaisuustodistuksineen.

Tämä päätös annetaan julkisanon jälkeisenä arkityöpäivänä, jolloin sen katsotaan tulleen asianosaisen tietoon. Julkisanopäivä vastaa pöytäkirjan nähtävilläolopäivää. Päätöksen valitusaika päättyy 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho



09.02.2021

Lisätiedot

Tuomas Lehtonen, yleiskaavasunnittelija, puhelin: 09 310 37290
tuomas.lehtonen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Alustavat suunnitelmat ja asemapiirustus
- 2 Ympäristökartta
- 3 Ote Östersundomin yleiskaavasta
- 4 Ote Östersundomin maakuntakaavasta

Muutoksenhaku

Poikkeamispäätöksestä ja
suunnittelutarveratkaisusta
Maksun osalta

Hallintovalitus, poikkeamispäätös ja
suunnittelutarveratkaisu
Oikaisuvaatimusohje, kaupunkiympäristölautakunta

Otteet

Ote

Hakija/Hakijan edustaja

Uudenmaan elinkeino-,
liikenne- ja ympäristö-
keskus

Muistutuksen tehneet

Otteen liitteet

Oikaisuvaatimusohje, kaupunkiympäristölautakunta

Hallintovalitus, poikkeamispäätös ja suunnittelutarveratkaisu

Lainvoimaisuusohje, hallinto-oikeus

Hallintovalitus, poikkeamispäätös ja suunnittelutarveratkaisu

Liite 1

Liite 2

Hallintovalitus, poikkeamispäätös ja suunnittelutarveratkaisu

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Tuomas Lehtonen, yleiskaavasunnittelija, puhelin: 09 310 37290
tuomas.lehtonen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Alustavat suunnitelmat ja asemapiirustus
- 2 Ympäristökartta
- 3 Ote Östersundomin yleiskaavasta
- 4 Ote Östersundomin maakuntakaavasta

Postiosoite

PL 58200
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
Kaupunkiympäristö@hel.fi

Käyntiosoite

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

Puhelin

09 310 1691

Faksi

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F106 8000 1200 0626 37

Alv.nro

F102012566



09.02.2021

Oheismateriaali

- | | |
|---|-----------|
| 1 | Hakemus |
| 2 | Lausunnot |
| 3 | Muistutus |

Muutoksenhaku

Poikkeamispäätöksestä ja
suunnittelutarveratkaisusta
Maksun osalta

Hallintovalitus, poikkeamispäätös ja
suunnittelutarveratkaisu
Oikaisuvaatimusohje, kaupunkiympäristölautakunta

Otteet

Ote

Hakija/Hakijan edustaja

Uudenmaan elinkeino-,
liikenne- ja ympäristö-
keskus

Muistutuksen tehneet

Otteen liitteet

Oikaisuvaatimusohje, kaupunkiympäristölautakunta

Hallintovalitus, poikkeamispäätös ja suunnittelutarveratkaisu

Lainvoimaisuusohje, hallinto-oikeus

Hallintovalitus, poikkeamispäätös ja suunnittelutarveratkaisu

Liite 1

Liite 2

Hallintovalitus, poikkeamispäätös ja suunnittelutarveratkaisu

Tiedoksi

Hallinto- ja tukipalvelut/Talous- ja suunnittelupalvelut/Koski
Maankäyttö ja kaupunkirakenne/Asemakaavoitus/Mehtonen, P. Ruotsalainen, Yleiskaavoitus/Tuomas Lehtonen
Palvelut ja luvat/rakennusvalvontapalvelu/Tynkkynen, Hukie



§ 61

Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallitukselle hulevesisopimuksen ja sekaviemäröintisopimuksen muuttamisesta ja niitä koskevista sopimusmuutoksista päättämisestä

HEL 2018-004374 T 00 01 06

Esitys

Kaupunkiympäristölautakunta esitti kaupunginhallitukselle, että kaupunginhallitus:

1. hyväksyy hulevesien viemäroinnistä tehdyn sopimuksen (hulevesisopimus) muuttamisen sen liitteenä olevan huleveden viemäroinnin aluetta kuvaavan kartan osalta;
2. hyväksyy hulevesien hallinnasta sekaviemäröintialueella tehdyn sopimuksen (sekaviemäröintisopimus) muuttamisen sen liitteenä olevan sekaviemäroinnin aluetta kuvaavan kartan osalta;
3. oikeuttaa maankäyttöjohtajan allekirjoittamaan hulevesisopimuksen ja sekaviemäröintisopimuksen muuttamisen;
4. oikeuttaa maankäyttöjohtajan hyväksymään muut kuin periaatteellisesti merkittävät sopimusmuutokset huleveden viemäroinnin alueeseen ja sekaviemäroinnin alueeseen;
5. oikeuttaa maankäyttöjohtajan tekemään tarvittaessa merkitykseltään vähäisiä muita sopimusmuutoksia hulevesisopimukseen ja sekaviemäröintisopimukseen sekä määräämään yhteyshenkilöt, joiden tehtävänä on seurata ja valvoa sopimusten toteutumista;
6. valtuuttaa maankäyttöjohtajan yhdessä kuntatekniikan seurantar ryhmän (KT-seurantaryhmän) kanssa käsittelemään yleisten alueiden huleveden viemäroinnistä Helsingin seudun ympäristöpalvelut –kuntayhtymälle (HSY) maksettavan korvauksen perustana olevat laskelmat vuosittain;
7. oikeuttaa kaupunkiympäristölautakunnan hyväksymään periaatteellisesti merkittävät sopimusmuutokset huleveden viemäroinnin alueeseen ja sekaviemäroinnin alueeseen; ja
8. oikeuttaa kaupunkiympäristölautakunnan hyväksymään edellä mainitun lisäksi myös muut hulevesisopimuksen ja sekaviemäröintisopimuksen muutokset siltä osin kuin toimivaltaa ei ole siirretty maankäyttöjohtajalle.

Esittelijä



09.02.2021

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Tiina Tikkala, lakimies, puhelin: +358 9 310 32082
tiina.tikkala(a)hel.fi
Jarkko Nyman, insinööri, puhelin: 310 37094
jarkko.nyman(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Huleveden viemäröinti eteläinen suurpiiri
- 2 Huleveden viemäröinti pohjoinen suurpiiri
- 3 Huleveden viemäröinti itäinen suurpiiri
- 4 Huleveden viemäröinti läntinen suurpiiri
- 5 Huleveden viemäröinti koillinen suurpiiri
- 6 Huleveden viemäröinti kaakkoinen suurpiiri
- 7 Huleveden viemäröinti keskinen suurpiiri
- 8 Sekaviemäröintialue Helsinki
- 9 Sopimusluonnos, hulevesisopimuksen muuttaminen
- 10 Sopimusluonnos, sekaviemäröintisopimuksen muuttaminen

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Esitysehdotus

Esitys on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Kaupunginhallituksen päätös 17.9.2018 (§ 599) hulevesisopimuksesta ja sekaviemäröintisopimuksesta

Kaupunginhallitus on hyväksynyt päätöksellään 17.9.2018 (§ 599) Helsingin seudun ympäristöpalvelut –kuntayhtymän (myöhemmin HSY) ja jäsenkuntien kesken tehdyn sopimuksen hulevesien viemäröinnistä (myöhemmin hulevesisopimus) ja HSY:n ja Helsingin kaupungin välisen sopimuksen hulevesien hallinnasta sekaviemäröintialueella (myöhemmin sekaviemäröintisopimus). Samalla kaupunginhallitus hyväksyi osana sopimuksia huleveden viemäröinnin aluetta kuvaavan kartan ja sitä täydentävän sanallisen määrittelyn alueesta Helsingin osalta sekä sekaviemäröinnin aluetta kuvaavan kartan.

Huleveden viemäröinnin kartta kuvaa aluetta, jolla HSY vesihuoltolaitoksena vesihuoltolain (119/2001, muut. 681/2014) 17 a §:n mukaisesti huolehtii huleveden viemäröinnistä Helsingissä. Helsingin kaupungin ja HSY:n välisessä hulevesisopimuksessa on tarkemmin määriteltä laitteiden ja rakenteiden omistajuus ja kunnossapitovastuu huleveden viemäröinnin alueella.



Sekaviemäröinnin aluetta kuvaava kartta kuvaa niin ikään aluetta, jolla HSY huolehtii sekaviemäröinnistä. Sekaviemäröinnillä tarkoitetaan hulevesien johtamista viemäriin, jossa sekä jätevedet että hulevedet johdetaan tarkoituksella samassa viemärissä. Sekaviemäröintisopimuksessa määritellään tarkemmin asiaa koskeva vastuunjako Helsingin kaupungin ja HSY:n välillä.

Samalla kun kaupunginhallitus hyväksyi hulevesisopimuksen päätöksellään 17.9.2018 (§ 599), se siirsi kaupunkiympäristön toimialan maankäyttöjohtajalle toimivallan tehdä hulevesisopimukseen tarvittaessa merkitykseltään vähäisiä muutoksia ja määrätä yhteyshenkilöt, joiden tehtävänä on seurata ja valvoa hulevesisopimuksen toteutumista. Kaupunginhallitus siirsi maankäyttöjohtajalle vastaavan toimivallan myös sekaviemäröintisopimuksen osalta. Lisäksi kaupunginhallitus valtuutti maankäyttöjohtajan yhdessä kuntatekniikan seurantaryhmän (KT-seurantaryhmä) kanssa käsittelemään yleisten alueiden huleveden viemäröinnistä HSY:lle maksettavan korvauksen perustana olevat laskelmat vuosittain.

Lainsäädännölliset lähtökohdat

Vesihuoltolain 17 a §:n mukaan kunta voi päättää vesihuoltolaitoksen kanssa neuvoteltuaan, että laitos huolehtii päätöksessä määriteltävällä alueella huleveden viemäröinnistä yhdyskuntakehityksen tarpeita vastaavasti. Viemäröinti on osa maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 103 b §:ssä tarkoitettua hulevesien hallintaa. Päätöksen edellytyksenä on, että:

- 1) vesihuoltolaitos kykenee huolehtimaan huleveden viemäröinnistä taloudellisesti ja asianmukaisesti; ja
- 2) viemäröinnin kustannusten kattamiseksi perittävät maksut muodostuvat kohtuullisiksi ja tasapuolisiksi.

Lisäksi päätöksen edellytyksenä on, että kunta ja laitos ovat sopineet huleveden viemäröinnistä tai, jos tällaista sopimusta ei ole, hulevedet viemäröidään päätöksessä tarkoitettulla alueella maankäyttö- ja rakennuslain mukaisen asemakaavan, hulevesisuunnitelman, katusuunnitelman tai yleisen alueen suunnitelman mukaisesti.

Päätökseen on liitettävä kartta, jossa esitetään alueet, joilla on vesihuoltolaitoksen hulevesiviemäriverkosto, sekä alueet, joille verkosto rakennetaan. (Vesihuoltolain 17 a §.)

Lainsäädännössä ei määritellä sekaviemäröintiä eikä sekaviemäröinnin alueen perustamista. Sekaviemäröinti tarkoittaa vesihuoltolain näkökulmasta hulevesien johtamista jätevesiviemäriin ja asiallisesti kyse on



siten jäteveden viemäröinnistä. Jäteveden viemäröinnin alue hyväksytään osana vesihuoltolaitoksen toiminta-alueita. Vesihuoltolain 7 §:n mukaan kunnan alueella vesihuoltolaitosten toiminta-alueiden tulee kattaa alueet, joilla kiinteistöjen liittäminen vesihuoltolaitoksen vesijohtoon tai jätevesiviemäriin on tarpeen toteutuneen tai suunnitellun yhdyskuntakehityksen vuoksi. Vesihuoltolain 8 §:n mukaan kunta hyväksyy vesihuoltolaitoksen toiminta-alueen ja tarvittaessa muuttaa hyväksytyä toiminta-alueita vesihuollosta huolehtimiseen soveltuvan laitoksen esityksestä tai, jos laitos ei tällaista esitystä ole tehnyt, laitosta kuultuaan.

Helsingin kaupunki on neuvotellut vesihuoltolaitoksena toimivan HSY:n kanssa hulevesiviemäröinnistä ja sekaviemäröinnistä ja tehnyt niitä koskevat sopimukset, joita tällä päätöksellä muutetaan. Selvyyden vuoksi todetaan, että kaupunkiympäristölautakunnan ympäristö- ja lupajasto on toimivaltainen antamaan vesihuoltolain 8 ja 17 a §:n mukaiset hallintopäätökset, kun sopimusmuutoksista on päätetty.

Hulevesisopimukseen tehtävät muutokset

HSY on ehdottanut muutoksia kaupunginhallituksen 17.9.2018 hyväksymään hulevesisopimukseen. Sopimusmuutokset koskevat muutoksia kartalla esitettyyn huleveden viemäröinnin alueeseen, josta HSY huolehtii. Aluetta koskevat muutokset on käyty läpi kuntatekniikan seurantaryhmässä (KT-seurantaryhmä), joka koostuu kaupunkien (Helsinki, Espoo, Kauniainen ja Vantaa) ja HSY:n edustajista. Alkuperäiseen huleveden viemäröinnin alueeseen nähden alueeseen on sekä lisätty että siitä on poistettu kiinteistöjä. Muutokset johtuvat osin siitä, että huleveden viemäröintialueessa on havaittu epätarkkuuksia ja puutteita, joita on ollut tarpeen korjata karttaan. Alueeseen tehdyt supistukset ovat teknisluontoisia. Uusia kiinteistöjä on lisätty huleveden viemäröinnin piiriin myös hulevesiverkoston laajenemisen perusteella.

Liitteenä oleviin karttoihin on merkitty, mitkä kiinteistöt lisätään huleveden viemäröinnin alueeseen ja mitkä siitä poistetaan sopimusmuutoksen johdosta. Sopimusmuutoksen hyväksymisen jälkeen huleveden viemäröinnin alue muodostuu kokonaisuudessaan kartoilla alueista, jotka on merkitty ”huleveden viemäröintialue 2019” ja ”huleveden viemäröintialueen tarkistamisessa alueelle lisätyt kiinteistöt” –nimillä. Lisäksi kartoilla on kuvattu alustavat huleveden viemäröinnin laajenemisaluet lähivuosille. Niiden osalta sopimusmuutokset käsitellään myöhemmin erikseen.

Sekaviemäröintisopimukseen tehtävät muutokset

HSY on ehdottanut muutoksia kaupunginhallituksen 17.9.2018 hyväksymään sekaviemäröintisopimukseen. Sopimusmuutokset koskevat muutoksia kartalla esitettyyn sekaviemäröinnin alueeseen. Aluetta kos-



kevat muutokset on käyty läpi kuntatekniikan seurantaryhmässä (KT-seurantaryhmässä). Alkuperäiseen sekaviemäröinnin alueeseen nähden alueeseen on sekä lisätty että siitä on poistettu kiinteistöjä. Muutokset johtuvat osin siitä, että alkuperäinen sekaviemäröintialue ei ole täysin vastannut sitä, millä alueilla HSY:llä on sekaviemäröintiverkostoa ja millä kiinteistöillä voi olla liittymä sekaviemäriverkoston. Muutosten johdosta sekaviemäröinnin alue myös vastaa paremmin kiinteistörajoja. Sekaviemäröintialueelta on poistettu joitakin puistoalueita tai muita vastaavia alueita ja katualueita, joilla ei ole liittymiä sekaviemäröintiverkoston tai joille on rakennettu erillinen hulevesiviemäröinti. Sekaviemäröintialueeseen lisättyjä suurimpia kohteita ovat Hernesaari ja Lapinlahden sairaalan alue.

Liitteenä olevaan sekaviemäröinnin alueen karttaan on merkitty, mitkä kiinteistöt lisätään sekaviemäröinnin alueeseen ja mitkä siitä poistetaan sopimusmuutoksen johdosta. Sopimusmuutoksen hyväksymisen jälkeen sekaviemäröinnin alue muodostuu kokonaisuudessaan kartoilla alueista, jotka on merkitty ”muuttumaton sekaviemäröintialue” ja ”sekaviemäröintialueeseen tarkistuksessa lisätyt osat” -nimillä. Lisäksi kartalla on informatiivisuuden vuoksi esitetty sekaviemäröintialueelta eriytettyyn hulevesiviemäriin liitettävissä olevat kiinteistöt.

Sopimusmuutoksista päättäminen

Kaupunkiympäristölautakunta esittää, että se oikeutettaisiin hyväksymään jatkossa sopimuksia koskevat muutokset siltä osin kuin toimivaltaa ei ole siirretty maankäyttöjohtajalle.

Kaupunkiympäristön toimialan maankäyttöjohtajalla olisi ensinnäkin edelleen toimivalta tehdä kaupunginhallituksen päätöstä 17.9.2018 (§ 599) vastaavasti hulevesisopimukseen ja sekaviemäröintisopimukseen tarvittaessa merkitykseltään vähäisiä muutoksia sekä määrätä yhteishenkilöt, joiden tehtävänä on seurata ja valvoa hulevesisopimuksen ja sekaviemäröintisopimuksen toteutumista. Maankäyttöjohtaja valtuutettaisiin myös edelleen yhdessä kuntatekniikan seurantaryhmän (KT-seurantaryhmän) kanssa käsittelemään yleisten alueiden huleveden viemäröinnistä HSY:lle maksettavan korvauksen perustana olevat laskelmat vuosittain kaupunginhallituksen päätöstä 17.9.2018 (§ 599) vastaavasti.

Lisäksi maankäyttöjohtaja oikeutettaisiin hyväksymään muut kuin periaatteellisesti merkittävät muutokset huleveden viemäröinnin ja sekaviemäröinnin alueisiin, mitä voidaan pitää perusteltuna, sillä aluemuutoksissa ei ole kyse sopimusten keskeisten periaatteiden muutoksista. Periaatteellisesti merkittävänä muutoksina viemäröinnin alueisiin pidettäisiin esimerkiksi kokonaisten kaupunginosien sisällyttämistä huleve-



09.02.2021

den- tai sekaviemäröinnin alueeseen tai tätä vastaavia muita laajoja muutoksia viemäröinnin alueisiin. Lisäksi periaatteellisesti merkittävänä muutoksina pidettäisiin muitakin sellaisia aluemuutoksia, joilla arvioidaan olevan laajoja vaikutuksia alueen kiinteistöjen huleveden- tai sekaviemäröinnin järjestämiseen.

Siltä osin kuin maankäyttöjohtajalla ei olisi toimivaltaa hyväksyä sopimusmuutoksia, hyväksyisi ne siis kaupunkiympäristölautakunta. Koska kaupunkiympäristölautakunnassa käsitellään muitakin maankäytön suunnitteluun liittyviä asioita, on tarkoituksenmukaista, että toimivalta päättää muista sopimusmuutoksista ja periaatteellisesti merkittävistä huleveden ja sekaviemäröinnin alueiden muutoksista on jatkossa kaupunginhallituksen sijaan kaupunkiympäristölautakunnalla.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Tiina Tikkala, lakimies, puhelin: +358 9 310 32082
tiina.tikkala(a)hel.fi
Jarkko Nyman, insinööri, puhelin: 310 37094
jarkko.nyman(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Huleveden viemäröinti eteläinen suurpiiri
- 2 Huleveden viemäröinti pohjoinen suurpiiri
- 3 Huleveden viemäröinti itäinen suurpiiri
- 4 Huleveden viemäröinti läntinen suurpiiri
- 5 Huleveden viemäröinti koillinen suurpiiri
- 6 Huleveden viemäröinti kaakkoinen suurpiiri
- 7 Huleveden viemäröinti keskinen suurpiiri
- 8 Sekaviemäröintialue Helsinki
- 9 Sopimusluonnos, hulevesisopimuksen muuttaminen
- 10 Sopimusluonnos, sekaviemäröintisopimuksen muuttaminen

Oheismateriaali

- 1 Hulevesisopimus
- 2 Hulevesisopimus_sanallinen_määrittely
- 3 Sekaviemäröintisopimus

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 17.09.2018 § 599

Postiosoite

PL 58200
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
Kaupunkiymparisto@hel.fi

Käyntiosoite

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

Puhelin

09 310 1691

Faksi

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI06 8000 1200 0626 37

Alv.nro

FI02012566



Kaupunkiympäristölautakunta 29.05.2018 § 270



§ 62

Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle Perussuomalaisten valtuustoryhmän ryhmäaloitteesta koskien Hel- singin taksiasemien turvallisuuden ja laadun turvaamista

HEL 2020-011659 T 00 00 03

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Finavia ja Helsingin Satama ovat tehneet sopimuksen hallinnoimiensa alueiden taksiliikennejärjestelyistä yksityisen yrityksen kanssa. Yksityinen yritys on vastannut lentoaseman taksiliikenteen koordinoinnista ja teknisestä toteutuksesta jo pitkään. Helsingin Sataman kanssa sopimus on tehty 1.7.2020 alkaen ja se käsittää Katajanokan sekä Länsisataman terminaalin T2. Voidakseen operoida näiden taksiasemilta on taksiyrittäjän tehtävä liikennöintisopimus taksiasemia hallinnoivan yrittäjän kanssa. Taksiyrittäjän on ostettava autoon asennettava tunnistin ja tunnistimessa pitää olla ostettuna erillinen ajo-oikeus taksiasemalle päästäkseen. Toimintamalli edellyttää puomia kulunvalvontalaitteineen.

Helsingin kaupungin päätäntävällässä olevat taksiasemat sijaitsevat yleiselle liikenteelle tarkoitetuilla katualueilla. Yleisen alueen periaatteen mukaisesti taksiasemien on tällöin katsottu olevan kaikkien taksi-liikenneluvan saaneiden käytettävissä tasapuolisesti. Yleisen alueen luovuttaminen rajoitetulle yksityiselle toiminnalla edellyttäneen lainopillista selvittämistä ja yleisten alueiden käyttöperiaatteiden luomista tämän kaltaiseen toimintaan.

Katualueet ovat lähtökohtaisesti haastavia yksityisen toiminnan kannalta. Etenkin ajoradan vieressä sijaitseville asemille erilaiset portti- ja kulunvalvontajärjestelmät sopivat huonosti, jos ollenkaan. Sama pätee ryhmäaloitteessa mainittuun Asema-aukion taksiasemaan. Asema-aukion liikennöitävällä osalla on useampi käyttötarkoitus. Sen kautta kulkee mm. Elielin pysäköintilaitoksesta poistuva liikenne. Samoin ns. saattoliikenne on mahdollista Asema-aukiolla kaikille muillekin autoille kuin takseille.

Taksiasemien ongelmat ovat kärjistyneet viime vuosina taksilainsäädännön uudistuksen myötä. Kaupunkiympäristön toimiala on osallistunut viime syksynä poliisin koolle kutsumaan yhteistyöryhmään käytännön ongelmien ratkaisemiseksi. Yhteistyöryhmä on käynyt tutustumassa erikseen muutamiin Helsingin keskustan haastavimpiin taksiasemiin. Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu on tehnyt ongelmien helpottamiseksi



si mm. Asema-aukiolle vaihtoehtoisia suunnitelmaratkaisuja, joita yhteistyöryhmä on kommentoinut. Kommenttien pohjalta viimeistellään yhteiseen näkemykseen perustuva suunnitelma Asema-aukion liikennejärjestelyiksi alkuvuoden 2021 aikana. Taksiasemien aiheuttamiin haasteisiin ei ole tiiviissä kaupunkiympäristössä yhtä pikaista ratkaisua. Ratkaisuja selvitetään tapauskohtaisesti ja aina, kun liikenneympäristössä tai maankäytössä tapahtuu muutoksia.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Jouni Korhonen, johtava liikenneasiantuntija: 310 37080
jouni.korhonen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Ryhmäaloite 21.10.2020 Raatikainen Mika Helsingin taksiasemien turvallisuuden ja laadun turvaaminen

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Lausuntoehdotus

Lausunto on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Ryhmäaloite

Perussuomalaisten valtuustoryhmä ovat tehneet 21.10.2020 seuraavan ryhmäaloitteen:

"Helsingin taksiasemien turvallisuuden ja laadun turvaaminen

Ryhmäaloite kaupungin alueella olevien taksiasemien ja -alueiden rauhoittamisesta

Perussuomalaisten valtuustoryhmä esittää, että Helsinki ryhtyy ripeisiin toimenpiteisiin kaupungin alueella olevien taksiasemien ja -alueiden taksipalveluiden laadun ja turvallisuuden turvaamiseksi. Muuan muassa Asema-aukiolle kerääntyneiden joidenkin taksien kuljettajien äänekäs ja päälleikävä käyttäytyminen aiheuttaa pelkoa asiakkaissa. Kuljettajien välillä on ollut useita riita- ja jopa painitilanteita mikä on erittäin epäsuotuisaa Helsingin maineen kannalta kaupungissa vierailevien ihmisten näkökulmasta.



Tilanne on kestävä ja se tulisi pyrkiä ratkaisemaan nopeasti ja siten, että samassa yhteydessä huolehditaan siitä, että alueita käyttävät yritykset ja kuljettajat toimivat yhteiskuntavastuullisesti ja noudattavat velvoitteitaan paitsi asiakkaitaan myös viranomaisia, kuten verohallintoa, kohtaan.

Helsinki voisi tarkastella asiaa esimerkiksi Helsingin lentokentän ja Helsingin sataman toimintamallien mukaisesti. Mikäli vastaavatyypinen ratkaisu osoittautuu mahdottomaksi, esitämme, että Helsinki hakee muita pikaisia ratkaisuja tilanteen helpottamiseksi ja normalisoimiseksi."

Lausuntopyyntö

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkiympäristölautakuntaa antamaan lausunnon kaupunginhallitukselle 28.1.2021 mennessä.

Kaupunginkanslia on myöntänyt lausunnon antamiselle lisää aikaa 19.2.2021 saakka.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Jouni Korhonen, johtava liikenneasiantuntija: 310 37080
jouni.korhonen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Ryhmäaloite 21.10.2020 Raatikainen Mika Helsingin taksiasemien turvallisuuden ja laadun turvaaminen

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



§ 63

Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtuutettu Emma Karin ym. valtuustoaloitteesta koskien Keskus- puiston kaventamisen ekologista kompensatiota

HEL 2020-012447 T 00 00 03

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta päätti panna asian viikoksi pöydälle.

Käsittely

Pöydällepanoehdotus:

Anni Sinnemäki: Pyydän asian pöydälle seuraavaan kokoukseen.

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti panna asian pöydäl-
le.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Anna Böhling, tiimipäällikkö: 310 37211
anna.bohling(a)hel.fi

Liitteet

1 Valtuustoaloite 11.11.2020 Kari Emma Keskuspuiston kaventamisen
ekologinen kompensatio

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Lausuntoehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta antaa kaupunginhallitukselle seuraavan
lausunnon:

Ekologinen kompensatio

Ekologisella kompensatiolla tarkoitetaan sitä, että ihmisen toiminnasta
luonnon monimuotoisuudelle aiheutunut haitta hyvitetään lisäämällä
luonnon monimuotoisuutta toisaalla. Kompensatiotoimien hyväksyttä-
vyys edellyttää toiminnallista korvaavuutta, mikä tarkoittaa, että toimien
riittävyys ei määrity pinta-alallisesti vaan vaikuttavuuden mukaan.
Luonnon monimuotoisuuden kannalta keskeiset kriittiset tekijät koske-
vat kohteiden ekologista korvattavuutta, hyvityksen ajoittumista ja aika-



viivettä sekä epävarmuutta ekologisen tilan parannustoimien biodiversiteettihyödyistä.

Pirkkolan uusi monitoimiliikuntahalli

Voittoa tavoittelemattomalle Pirkkolan liikuntahalli Oy:lle on tehty päätös 19.5.2020 aluevuokrasta toteuttaa monitoimiliikuntahalli Pirkkolan liikuntapuistoon. Kulttuuri- ja vapaa-aikalautakunta hyväksyi kaupunginhallituksen 3.2.2020 toimeenpanopäätöksen nojalla solmia vuokrasopimuksen, joka on viimeinen kaupungin päätös ennen rakennustöiden aloittamista. Tämä päätös pohjaa vuonna 2014 hyväksytyyn Keskuspuiston keskiosan asemakaavaan, jossa on esitetty urheilutoimintaa palvelevien rakennusten korttelialue.

Ekologinen kompensatio Pirkkolan liikuntahallin tapauksessa

Ekologiseen kompensatioon ohjaava lainsäädäntö puuttuu Suomesta Natura 2000 –verkostoa lukuun ottamatta. Helsingin kaupungilla ei tällä hetkellä ole vakiintunutta menetelmää tai käytäntöä ekologisten kompensatiotoimenpiteiden tekemiselle. Kaavoituksessa ekologisen kompensatian keinovalikoima nojaa pitkälti nykyisiin toimintatapoihin selviytyksineen, kaavakarttoineen ja siihen liittyvine määräyksineen. Kaupungin kaavoitus- ja päätöksentekoprosessin jälkeen käynnistettävä ekologinen kompensatio on taloudellisesti ja hallinnollisesti vaikeaa, eikä edistä kuvaa kaupungista johdonmukaisena toimijana.

Keskuspuisto on keskisen ja läntisen Helsingin merkittävin metsäalue, pääosin ydinmetsistä koostuva vihersormi. Pirkkolan urheilupuiston alue ei ole Keskuspuiston kapein kohta, vaikkakin uusi liikuntahalli metsäistä yhteyttä tällä kohtaa kaventaakin. Esimerkiksi Laakson ratsastuskentän alueella Keskuspuisto ja sen metsäpeite on vieläkin kapeampi. Kaupungin tavoitteiden mukaista Keskuspuiston luonnonarvojen säilyttämistä ja vahvistamista tehdään pitkäjänteisesti. Luonnonsuojeluohjelman mukaisia uusia luonnonsuojelualueita perustetaan, uhanalaisia luontotyyppisiä kartoitetaan, kulutusta ja käyttöä ohjataan, metsää hoidetaan luonnonarvot huomioiden.

Kaupungilla on tavoitteena kehittää omaa kompensatiomalliaan, tavoite on esitetty Helsingin luonnon monimuotoisuuden turvaamisen toimitaohjelma 2020–2028 –luonnoksessa (toimenpide: Kehitämme Helsingille mallin ekologisesta tilinpidosta ja häviävän luonnon kompensoimisesta. Hanke: 2021–2022). Parhaillaan on myös käynnissä luonnonsuojelulain muutoksen valmistelu. Tässä yhteydessä tarkastellaan myös ekologista kompensatiota ja sen toteuttamista. Jatkossa ekologisen kompensatiomallin mukaisia kohteita on mahdollisesti löydettävissä Keskuspuistonkin alueelta.



Esittelijän perustelut

Valtuustoaloite

Valtuutettu Emma Kari ja 16 muuta valtuutettua ovat tehneet 11.11.2020 seuraavan valtuustoaloitteen:

”Helsinki on sitoutunut strategiassaan luonnon monimuotoisuuden turvaamiseen ja metsäverkoston vahvistamiseen. Pirkkolan metsässä on aloitettu urheiluhallin rakennustyöt, jotka kaventavat Keskus-puiston vihersormea sen kapeimmasta kohdasta. Keskuspuiston metsällä on suuri arvo ekologisenä käytävänä ja kaupunkilaisten virkistysalueena. Näistä syistä Vihreät esittivät alun perin, että halli olisi suunniteltu paikkaan, jossa se ei kavenna Keskuspuistoa.

Tilanteessa jossa metsää on kavennettu tulisi soveltaa ekologisen kompensaation periaatetta. Ekologinen kompensaatio on viimesijainen keino silloin, kun ympäristölle aiheutettuja haittoja ei voida estää tai lieventää. Me allekirjoittaneet valtuutetut esitämme, että Helsinki kompensoi Keskuspuiston vihersormelle aiheutetun ekologisen haitan met-sittämällä vastaavan kokoisen alueen sellaisesta paikasta jossa sen merkitys Helsingin vihersormille olisi aiheutettua haittaa vastaava ja Keskuspuistoa vahvistava.”

Lausuntopyyntö

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkiympäristölautakuntaa antamaan lausunnon kaupunginhallitukselle 30.3.2021mennessä.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Anna Böhling, tiimipäällikkö: 310 37211
anna.bohling(a)hel.fi

Liitteet

1 Valtuustoaloite 11.11.2020 Kari Emma Keskuspuiston kaventamisen ekologinen kompensaatio

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



§ 64

Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtuutettu Mauri Venemiehen ym. valtuustoaloitteesta koskien Lin- narakentajantien pohjoisosan liikenneturvallisuutta

HEL 2020-011657 T 00 00 03

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Yleistä

Laajasalon ja Herttoniemen keskustojen maankäytön tiivistyminen edellyttää mittavia muutoksia Herttoniemen keskustassa. Herttoniemen keskustan liikenteellisesti merkittävin katu on Linnanrakentajantie. Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi 9.5.2017 Herttoniemen keskustan liikennesuunnitteluperiaatteet, jonka mukaisten liikennejärjestelyjen toteuttaminen on parhaillaan meneillään. Samalla uusitaan kunnallistekniikkaa alueella. Linnanrakentajantielle toteutetaan merkittävä katutyö vuosina 2023-2025 Abraham Wetterintien ja metroaseman välille. Tuolloin katuosuudelle toteutetaan mm. bussikaistat ja baanatoiset yksisuuntaiset pyörätiejärjestelyt. Lisäksi Itäväylälle tehdään autoliikenteen ramppi Linnanrakentajantieltä Itäkeskuksen suuntaan osana Itäväylää ylittävää uudistettua siltayhteystä.

Liikenneturvallisuus Linnanrakentajantiellä

Linnanrakentajantiellä Abraham Wetterin tien ja Hiihtäjätien välillä on sattunut vuosien 2015-2020 välisenä aikana 20 tilastoitua onnettomuutta. Suhteessa liikennemääriin tilastoitu onnettomuusmäärä on tavanomista tasoa korkeampi Laivalahdenkadun liittymässä ja Itäväylän ylittävän sillan liikennepaikassa. Vertailtaessa aiempiin vastaavan pituisiin ajanjaksoihin tilanne ei ole onnettomuuksien osalta muuttunut merkittävästi. Pyöräliikenteen edustavuus onnettomuustilastoissa on huomattavan korkea. Lähes puolessa (9 kpl) tarkastelujakson onnettomuuksista vähintään yksi osallinen on ollut pyöräilijä. Näistä onnettomuuksista lähes kaikissa yhtenä osallisena on ollut kääntyvä auto tontti- tai katuliittymässä. Linnanrakentajantie on tärkeä pääkatu, jolla on huomattavan paljon liikennettä, erityisesti kyseisellä osuudella. Katuosuuden liikennemäärien ennakoitaan kasvavan kaikkien kulkumuotojen osalta joh-tuen kadun lähialueiden maankäytön tehostumisen myötä. Linnanrakentajantielle ja siihen liittyville lähikaduille on suunniteltu mittavia muutostöitä, joiden tarkoituksena on turvata liikkumisen mahdollisuuksia myös tilanteessa, jossa liikennemäärien ennakoitaan kasvavan. Tur-



vallisuuden kannalta liikennejärjestelyt toteutetaan parhaiden käytettävissä olevien suunnitteluratkaisuiden mukaisiksi. Katujen rakentamistyöt ovat jo alkaneet ja tulevat ajoittumaan useille lähivuosille.

Valtuustoaloitteessa esille nostettu onnettomuustyyppi on yksi haastavimpia onnettomuustyyppinä vähentää liikennejärjestelyiden avulla. Keskeinen riskitekijä on osallisten rajalliset mahdollisuudet havaita toisiaan tai tulkita toisten osallisten toimintaa oikein. Erityisesti isoista ajoneuvoista on usein varsin haastavaa havaita takaviistosta oikealta lähestyvää pyöräilijää. Ison ajoneuvon kuljettaja joutuu kääntyessään keskittämään tarkkaavaisuuttaan muun muassa omaan kulkusuuntaansa. Toisaalta myös lähestyvän pyöräilijän voi olla vaikeaa tulkita, että onko hän tullut havaituksi.

Kääntyvän ajoneuvon kuljettajan mahdollisuutta havaita samaan suuntaan lähestyviä muita liikenteen osallisia voidaan parantaa ajoneuvoteknisillä järjestelmillä. Erityisen onnistunut esimerkki on uudet Artic-raatiovaunut, joissa kuljettajan näkemän katvealueita on poistettu erittäin kattavalla kamerajärjestelmällä. Kaupungin tulee selvittää mahdollisuuksia edellyttää vastaavia parannustoimenpiteitä tilaamansa tai yhteistyötahojen, kuten HSL, kanssa tilattavan liikennekaluston osalta. On myös odotettavissa, että EU:ssa nousee ehdolle direktiiviesitys, jossa joihinkin suurimpiin ajoneuvoluokkiin säädettäisiin pakolliseksi kuljettajan apuvälineeksi näkemäkatveiden muodostamia turvallisuusongelmia vähentävää tekniikkaa.

Oikealle kääntymisen järjestäminen omaa suojattua liikennevalovaihetta noudattavaksi vaiheeksi johtaisi erityisesti Linnanrakentajantien ja Laivalahdenkadun liittymässä autoliikenteen välityskyvyn merkittävään heikkenemiseen. Tällainen järjestely johtaisi myös pidentyneisiin liikennevalojen kiertoaikoihin, mikä on koettu erityisesti jalankulkijoille haitaksi. Oikealle Linnanrakentajantieltä etelästä kääntyvän liikenteen suhteellinen osuus tulee vähentymään, kun Linnanrakentajantien 2023 alkava kadunrakennuksen myötä tehtävä ramppi Itäväylälle saadaan käyttöön.

Pyöräliikenteen muuttuminen yksisuuntaisesti parantaa osaltaan auto liikenteen osallisten mahdollisuuksia tulkita pyöräilijän aikeita ja kulku reittejä oikein. Pyöräliikenteen suunnitteluohjeita laadittaessa on hyödynnetty edistyneimmissä pyöräilymaissa tehtyä tutkimustietoa järjestelyiden turvallisuudesta.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot



09.02.2021

Markus Ahtiainen, liikenneinsinööri: 310 37088
markus.ahtiainen(a)hel.fi

Liitteet

1 Valtuustoaloite 21.10.2020 Venemies Mauri Liikenneturvallisuuden parantaminen Herttoniemessä Linnanrakentajantien risteyksissä

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Lausuntoehdotus

Lausunto on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Valtuustoaloite

Valtuutettu Mauri Venemies ja 18 muuta valtuutettua ovat tehneet 21.10.2020 seuraavan valtuustoaloitteen:

"Liikenneturvallisuuden parantaminen Herttoniemessä Linnanrakentajantien

Herttoniemessä Linnanrakentajantien ja sitä risteävien poikkikatujen risteyksissä on tapahtunut useita liikenneonnettomuuksia ja läheltä piti tilanteita. Viimeksi nyt toukokuussa pyöräilijä sai surmansa Linnanrakentajantien ja Laivalahdenkadun risteyksessä. Ongelmia aiheuttaa, kun samaan aikaan palaa vihreä valo suoraan menevälle kevyelle liikenteelle ja kääntyville autoille, kadut ovat lisäksi monikaistaisia. Vaaratilanteet lisääntyivät, kun liikenneympyrän vierestä itään vievä ramppi Itäväylälle suljettiin ja nyt Laajasalon suunnasta tuleva autoliikenne pyrkiessään itään Itäväylälle kääntyvät Linnanrakentajantieltä joko Abraham Wetterin tielle, Laivalahdenkadulle tai Insinöörinkadulle.

Me allekirjoittaneet edellytämme, että Helsingin kaupunki ryhtyy pikaisesti parantamaan ko. risteyksien liikenneturvallisuutta, joko liikennevaloja rytmittämällä, kaistajärjestelyillä tai muilla tehokkailla toimenpiteillä."

Lausuntopyyntö

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkiympäristölautakuntaa antamaan lausunnon kaupunginhallitukselle 26.2.2021 mennessä.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho



09.02.2021

Lisätiedot

Markus Ahtiainen, liikenneinsinööri: 310 37088
markus.ahtiainen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Valtuustoaloite 21.10.2020 Venemies Mauri Liikenneturvallisuuden parantaminen Herttoniemessä Linnanrakentajantien risteyksissä

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



§ 65

**Kaupunkiympäristölautakunnan alaisten viranomaisten ajalla
28.1.–3.2.2021 tekemien päätösten seuraaminen**

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti, ettei se ota käsiteltäväkseen kaupunkiympäristön toimialan viranomaisten 28.1.–3.2.2021 tekemiä päätöksiä.

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 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, yritystontit, tiimipäällikkö

[Päätökset](#)

Liikenne- ja katusuunnittelu, liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö

[Päätökset](#)

Rakennukset ja yleiset alueet - palvelukokonaisuus

Tekninen johtaja

[Päätökset](#)

Tilat -palvelu, tilapäällikkö



09.02.2021

Asia/15

[Päätökset](#)

Tilat -palvelu, yritysvuokraustiimi, tiimipäällikkö

[Päätökset](#)

Tilat -palvelu, asuntoyksikkö, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Tilat -palvelu, tukkutori, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Tilat -palvelu, tilaomaisuus-yksikkö, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Yleiset alueet -palvelu, projektirakennuttaminen-yksikkö, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

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

[Päätökset](#)

Asuntotuotanto, asuntotuotantopäällikkö

[Päätökset](#)

Palvelut ja luvat -palvelukokonaisuus

Asiakkuusjohtaja

[Päätökset](#)

Kaupunkiympäristön asukas- ja yrityspalvelut, asuntopalvelut, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Kaupunkiympäristön asukas- ja yrityspalvelut, alueidenkäyttö, tiimipäällikkö

[Päätökset](#)

Kaupunkimittaushuonepalvelut, kartat ja paikkatiedot, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Hallinto- ja tukipalvelut

Hallintojohtaja



09.02.2021

Asia/15

[Päätökset](#)

Tietohallintopalvelut, tietohallintopäällikkö

[Päätökset](#)

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

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

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

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

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



09.02.2021

MUUTOKSENHAKUOHJEET

1

MUUTOKSENHAKUKIELTO

Pöytäkirjan 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 61, 62, 63, 64 ja 65 §:t.

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

Sovellettava lainkohta: Kuntalaki 136 §

2

VALITUSOSOITUS

Pöytäkirjan 60 § (Poikkeamispäätöksestä ja suunnittelutarveratkaisusta).

Tähän päätökseen haetaan muutosta hallintovalituksella.

Valitusoikeus

Tähän päätökseen saa hakea muutosta

- se, jonka oikeuteen, etuun tai velvollisuuteen, päätös välittömästi vaikuttaa
- viereisen tai vastapäätä olevan alueen omistaja ja haltija
- sellaisen kiinteistön omistaja ja haltija, jonka rakentamiseen tai muuhun käyttämiseen päätös voi olennaisesti vaikuttaa
- se, jonka asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin hanke saattaa huomattavasti vaikuttaa
- kunta ja naapurikunta, jonka maankäytön suunnitteluun päätös vaikuttaa
- toimialueellaan sellainen rekisteröity yhdistys, jonka tarkoituksena on luonnon- tai ympäristönsuojelun tai kulttuuriarvojen suojelun edistäminen taikka elinympäristön laatuun muutoin vaikuttaminen
- viranomainen toimialaansa kuuluvissa asioissa.

Valitusaika

Valitus on tehtävä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista.

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

Asianosaisen ja muun valittamaan oikeutetun katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, kun päätös on julkipanon jälkeen annettu.



09.02.2021

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

Valitusviranomainen

Valitus tehdään Helsingin hallinto-oikeudelle.

Hallinto-oikeuden asiointiosoite on seuraava:

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

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

Valituksen muoto ja sisältö

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

Valituksessa, joka on osoitettava valitusviranomaiselle, on ilmoitettava

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

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

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

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

Valitukseen on liitettävä



09.02.2021

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

Oikeudenkäyntimaksu

Hallinto-oikeus perii muutoksenhakuasian käsittelystä 260 euron oikeudenkäyntimaksun.

Pöytäkirja

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

Sähköpostiosoite: helsinki.kirjaamo@hel.fi

Postiosoite: PL 10

00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Faksinumero: (09) 655 783

Käyntiosoite: Pohjoisesplanadi 11–13

Puhelinnumero: (09) 310 13700

Kirjaamon aukioloaika on maanantaista perjantaihin klo 08.15–16.00.

3

OHJEET OIKAISUVAATIMUKSEN TEKEMISEKSI

Pöytäkirjan 60 § (Maksun osalta).

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

Oikaisuvaatimusoikeus

Oikaisuvaatimuksen saa tehdä

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

Oikaisuvaatimusaika



09.02.2021

Oikaisuvaatimus on tehtävä 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksi-
saannista.

Oikaisuvaatimuksen on saavuttava Helsingin kaupungin kirjaamoon
määräajan viimeisenä päivänä ennen kirjaamon aukioloajan päättymis-
tä.

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

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

Tiedoksisaantipäivää ei lueta oikaisuvaatimusaikaan. Jos oikaisuvaati-
musajan viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä,
joulu- tai juhannusaatto tai arkilauantai, saa oikaisuvaatimuksen tehdä
ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen.

Oikaisuvaatimusviranomainen

Viranomainen, jolle oikaisuvaatimus tehdään, on Helsingin kaupungin
kaupunkiympäristölautakunta.

Oikaisuvaatimusviranomaisen asiointiosoite on seuraava:

Sähköpostiosoite: helsinki.kirjaamo@hel.fi

Postiosoite: PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Faksinumero: (09) 655 783

Käyntiosoite: Pohjoisesplanadi 11-13

Puhelinnumero: (09) 310 13700 (Yleishallinto)

Kirjaamon aukioloaika on maanantaista perjantaihin klo 08.15–16.00.

Oikaisuvaatimuksen muoto ja sisältö

Oikaisuvaatimus on tehtävä kirjallisena. Myös sähköinen asiakirja täyt-
tää vaatimuksen kirjallisesta muodosta.

Oikaisuvaatimuksessa on ilmoitettava

- päätös, johon oikaisuvaatimus kohdistuu
- miten päätöstä halutaan oikaistavaksi



09.02.2021

- millä perusteella päätöstä halutaan oikaistavaksi
- oikaisuvaatimuksen tekijä
- millä perusteella oikaisuvaatimuksen tekijä on oikeutettu tekemään vaatimuksen
- oikaisuvaatimuksen tekijän yhteystiedot

Pöytäkirja

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



09.02.2021

Kaupunkiympäristölautakunta

Anni Sinnemäki
puheenjohtaja

Katja Sulkko
pöytäkirjanpitäjä

Pöytäkirja tarkastettu

Atte Kaleva

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.

Pöytäkirja on pidetty nähtävänä yleisessä tietoverkossa osoitteessa
www.hel.fi 15.02.2021.