



28.01.2025

KAUPUNKIYMPÄRISTÖLAUTAKUNTA
ESITYSLISTA
3 - 2025

KOKOUSKUTSU

Kokousaika 28.01.2025 klo 15:30
Kokouspaikka Horisontti, Työpajankatu 8
Käsitellään Tällä esityslistalla mainitut asiat

Kaupunkiympäristölautakunta



28.01.2025

Asia	Sivu
1 Kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen sekä pöytäkirjan tarkastajien valinta	1
2 Ilmoitusasiat	2
3 Pöydälle 21.01.2025 Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallitukselle Länsibaanan osan, Mariantunnelin yleissuunnitelman hyväksymisestä (a-asia)	3
4 Pöydälle 21.01.2025 Hesperian esplanadin puiston suunnitteluperiaatteet ja alueen liikennejärjestelyiden periaatteet (a-asia)	13
5 Östersundomin osayleiskaavaaluonnos (a-asia)	19
6 Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallitukselle Pitäjänmäenbaanan yleissuunnitelman hyväksymisestä (a-asia)	27
7 Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallitukselle koskien selvitystä liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähennyskeinoista (a-asia)	33
8 Pöydälle 21.01.2025 Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle Lapinlahden aluetta koskevasta kuntalaisaloitteesta	45
9 Pöydälle 21.01.2025 Toteutumatta jääneet sitovat toiminnan tavoitteet vuonna 2024, kaupunkiympäristön toimiala	51
10 Kaupunkiympäristön toimialan yhteisten palvelujen johtajan viran täytäminen	56
11 Neptunuksenkatu, Samoankuja, katusuunnitelmat, Länsisatama, Jätkäsaari	65
12 Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta	69
13 Helsingin seudun ympäristöpalvelujen kanssa tehtävä liittymissopimus keskustan maanalaisesta huoltoväylästä	79
14 Toimivallan siirtäminen kaupunkiympäristön toimialalla hankintojen te-	89



28.01.2025

	kemisessä	
15	Kaupunkiympäristölautakunnan kokousten 3.6.2025 ja 10.6.2025 peruuttaminen	102
16	Oikaisuvaatimukset kaupunkiympäristölautakunnan päätöksestä 9.1.2024 § 4 Länsi-Helsingin raitioteiden hankesuunnitelma	104
17	Oikaisuvaatimus toimenpidelupa-asian käsittelyn johdosta määrätystä maksusta, laskunumero 2860048942	112
18	Oikaisuvaatimus kaupunkiympäristön toimialan hallintopäällikön vahingonkorvauspäätöksestä 12.12.2024 § 24 (polkupyörävahinko)	120
19	Kaupunkiympäristölautakunnan alaisten viranomaisten ajalla 16.1.-22.1.2025 tekemien päätösten seuraaminen	128



28.01.2025

Asia/1

1

Kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen sekä pöytäkirjan tarkastajien valinta

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää todeta kokouksen laillisesti koolle kutsutuksi ja päätösvaltaiseksi.

Samalla kaupunkiympäristölautakunta päättää valita pöytäkirjantarkastajaksi Otto Meren ja varatarkastajaksi Tuomas Nevanlinnan.

Esittelijä

apulaispormestari
Anni Sinnemäki

Lisätiedot

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

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



28.01.2025

Asia/2

2

Ilmoitusasiat

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää merkitä tiedoksi.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

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

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



28.01.2025

Asia/3

3

Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallitukselle Länsibaanan osan, Mariantunnelin yleissuunnitelman hyväksymisestä (a-asia)

Pöydälle 21.01.2025

HEL 2024-009921 T 08 00 07

Esitysehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta esittää kaupunginhallitukselle Länsibaanan osan, Mariantunnelin, yleissuunnitelman hyväksymistä ja Mariantunnelin sekä Lapinlahdentien baanaverkon osuuden toteuttamista siten, että hankkeen kokonaiskustannusarvio on 18,5 milj. euroa (alv. 0 %) MAKU (Maanrakennuskustannusindeksi indeksi 128,4, 01/2024, 2020=100).

Esittelijän perustelut

Lähtökohdat

Yleiskaavassa on osoitettu pyöräliikenteen baanayhteys kantakaupungista ratakuilun Baanan ja Lapinlahden alueen kautta länteen. Nyt päätettävänä olevan yleissuunnitelman osuus on tärkeä osa laajempaa kokonaisuutta, jossa rakennetaan Etelä-Helsingin sektorille nykyistä parempi sisääntuloväylä lännestä pyöräliikenteelle. Baanaverkon rakentamisen tarkoituksena on nostaa pyöräliikenteen kulkumuoto-osuutta ja tehdä pyöräliikenteestä liikennejärjestelmätasolla yhtä vahva kulkumuoto muiden kulkumuotojen kanssa.

Marian entisen sairaala-alueen ja Mechelininkadun alittavasta jalankulku- ja pyörätunnelista on laadittu alustava tarkastelu (2020), jonka pohjalta Kaupunkiympäristölautakunta on päättänyt alueen asemakaavamuutoksen (asemakaavan muutos nro 12629) käsittelyn yhteydessä 9.6.2020, että tunnelin suunnittelua Marian sairaala-alueen ali jatketaan alustavan tarkastelun vaihtoehdon 1b pohjalta. Kaupunkiympäristölautakunta päätti, että tunnelin rakentamiselle osoitetaan rahoitus Helsingin kaupungin 10-vuotisesta investointisuunnitelmasta. Marian vanhan sairaala-alueen asemakaava on tullut voimaan 16.1.2023.

Yleissuunnitelman keskeinen sisältö

Mariantunnelin linjaus on osoitettu yleiskaavassa ja se on osa Länsibaanaa. Mariantunneli yhdistää ratakuilussa kulkevan Baanan ja Lapinlahdentien baanaverkon osuudet toisiinsa sekä Marian sairaala-alueen Lapinlahden alueeseen n. 190 m pitkällä tunnelilla. Kattamatonta



ramppirakennetta on lisäksi n. 80 m. Suunnitelma sisältää lisäksi liikennejärjestelyjä Lapinlahdentiellä ja ratakuilun Baanalla. Jatkosuunnitelussa voidaan tehdä hankkeeseen vähäisiä muutoksia ja tarkastuksia, jotka eivät olennaisesti muuta yleissuunnitelman sisältöä.

Nykytilanne

Nykyinen reitti ratakuilun Baanan ja Lapinlahdentien välillä kulkee vilkkaasti liikennöidyn Mechelininkadun liikennevaloliittymän kautta. Liittymässä on ryhmitystilaa niukasti ja liikennejärjestelyt voivat johtaa konflikteihin jalankulun ja pyöräliikenteen välillä. Mechelininkadulle ja Pohjoiselle Rautatiekadulle lähivuosina rakentuvat yksisuuntaiset pyöräliikenteen järjestelyt parantavat turvallisuutta, mutta reitillä on silti suuri todennäköisyys pysähtymiselle ja matka-ajan viiveille liikennevaloissa. Reitti sisältää monta käännöstä, eikä ajaminen ole baanaverkolla tavoitteen mukaisesti jouhevaa ja suoraviivaista etenemistä. Nykyisen reitin parantaminen baanatasoiseksi edellyttäisi merkittäviä toimia kokonaisuutena haastavassa liikenneympäristössä. Tunnelille vaihtoehtoisia baanatasoisia ratkaisuja kyseisellä yhteysvälillä ei toistaiseksi ole löydetty. Mechelininkatu on vilkkaasti liikennöity ja joukkoliikenteen kannalta keskeinen katu. Katua reunustavat hautausmaat sekä Marian kampusalueen rakennukset. Baanatasoinen ratkaisu edellyttäisi tilan uudelleen jakamista katutilassa, jossa ylimääräistä tilaa ei ole, eikä sen hyväksyttävyyttä voida siten tässä vaiheessa pitää kovin todennäköisenä vaihtoehtona.

Lapinlahdentiellä on nykyisin jalkakäytävä kadun pohjoisreunalla ja eteläreunalla on jalankululla tilaa, mutta se on osittain sorapäällysteinen. Mechelininkatu ylitetään Pohjoisen Rautatiekadun liittymässä, jossa on myös yhteys raitiovaunupysäkille. Liittymässä on osoitettu odotustilaa jalankulkijalle erittäin vähän. Liittymässä odotusajat jalankulkijalle ovat verraten pitkiä. Reitti kävellen edelleen keskustaan Pohjoista Rautatiekatua ja ratakuilun Baanalle laskeutuvaa ramppia pitkin kulkee pyörätien kanssa rinnakkain. Pyörätie ja jalkakäytävä ovat kevyesti eroteltuja (maaliviiva tai noppakiviraita).

Yleissuunnitelman kuvaus

Suunnittelun tavoitteena oli laatia yleissuunnitelma ratakuilun Baanan ja Lapinlahdentien väliselle osuudelle rakennettavasta pyöräliikenteen ja jalankulun tunneliyhteydestä sekä saada käsitys hankkeen kustannuksista ja rakentamisen vaiheista. Suunniteltu osuus yhdistää Ruoholahden pohjoiset osat ja Lauttasaaren nykyistä paremmin kantakaupunkiin. Tunneliosuus parantaa liikkumisen sujuvuutta, turvallisuutta ja selkeyttäa orientoitavuutta. Mariantunnelin osuuden liikkujamäärien



odotetaan kasvavan edelleen, kun yleiskaavan mukainen baanalinjaus Lapinlahden sillan käytävässä toteutetaan.

Tunnelin tarkoitus on yhtäläisesti parantaa pyöräliikenteen sekä jalankulun olosuhteita. Tunnelissa erotellaan pyöräliikenne ja jalankulku rakenteellisesti toisistaan. Tämä turvaa jalankulkijalle pyöräliikenteestä vapaan tilan. Tunneli luo jalankulkijalle laadukkaan yhteyden Baanan ja Lapinlahdentien välillä. Baanaa käytetään eteläisessä Helsingissä paljon ulkoiluun ja kuntoiluun. Sen kautta kuljetaan todennäköisesti jo nykyään väljemmille alueille, esimerkiksi Lapinlahden alueelle ja Hieta-niemen rannan suuntaan. Marian tunneli yhdessä Baanan kanssa muodostavat jalankulkijoille helpon ja sujuvan yhteyden kaupungin sydäimestä Lapinlahden ulkoilualueille ja aina pidemmälle rantareitille kantakaupungin, Lauttasaaren tai Seurasaarenselän kierrosten suuntaan. Tunnelista on porrasyhteys Marian kampusalueelle. Tunnelin kautta myös Marian kampusalue yhdistyy hyvin Lapinlahden alueen kanssa sekä tarjoaa sujuvan kävely-yhteyden Baanaa pitkin rautatieasemalle.

Ratakuilun Baanan ja Lapinlahdentien välille toteutettava tunneliosuus on n. 190 m pitkä. Tunnelissa jalankululle on varattu 3m leveä alue ja pyöräliikenteelle 4m, joka mahdollistaa suuren käyttäjämäärän kulke-misen sujuvasti ja turvallisesti. Tunnelin kaltevuudet ovat baanastandardia, länsipäässä tunnelia rampin pituuskaltevuus on enintään 4,9 % ja siinä nousee noin 3,6 korkeuserometriä. Itäpäässä rampin pituuskaltevuus on enintään n 5,9 % ja siinä nousee noin 3,0 korkeuserometriä.

Yleissuunnitelmassa on laadittu uudet liikennejärjestelyt Lapinlahdentielle ja ratakuilun Baanalle. Lapinlahdentie muutetaan pyöräkaduksi. Baanalla lasketaan pyörätien ja jalkakäytävän tasausta hieman, jotta tunneliosuuden mäen jyrkkyyttä voidaan loiventaa. Samalla parannetaan näkemäolosuhteita ja liikennejärjestelyitä tunnelin suuaukon lähellä.

Lapinlahdentien pyöräkatuosuus mahdollistaa turvallisen ja laadukkaan pyöräliikenteen yhteyden johtuen kadun vähäisestä autoliikenteen määrästä. Pyöräkadulla ajorata on suunnitelmaratkaisussa esitetty 4,5 metriä leveänä päällysteeltään punaisella asfaltilla toteutettavana kadunosana. Ajoradan reunoille on esitetty 0,25–0,5 m leveät nupukiviraidat, jotka mahdollistavat henkilöauton ja kuorma-auton kohtaamisen kadulla. Suunnitteluratkaisussa kadun kummallekin reunalle on esitetty jalkakäytävät, joista eteläisempi jatkuu uuteen Marian tunneliin ja pohjoisempi Mechelininkadulle. Kadun reunoille on esitetty pysäköintipaikkoja tunneliyhteyden länsipuolelle. Tunnelin toteuttamisen myötä kadulta poistuu 52 pysäköintipaikkaa. Suunnitelmassa kadulle jää 23 pysäköintipaikkaa ja 4 saatto-/huoltoliikenteen paikkaa hautausmaan port-



tien läheisyyteen. Kadunvarren pysäköintipaikat on muutettu maksulliseksi 9.6.2023 Liikenne- ja katusuunnittelupäällikön päätöksellä, jonka jälkeen pysäköinnin kysyntä on vähentynyt aikaisemmasta.

Osuudella on vuonna 2020 valmistuneessa selvityksessä esitetty erilaisia ratkaisumalleja tunnelin geometrialle. Tunneligeometria sekä maanpäälliset toiminnot ja rakennukset ovat vahvasti kytköksissä toisiinsa. Tunnelin tuominen lähelle maanpintaa lisää tunnelin yläpuolella oleville rakennuksille rakennusaikaisten vaurioiden riskiä, mutta parantaa toisaalta tunnelin laatua käyttäjänäkökulmasta. Kaupunkiympäristölautakunta evästi 9.6.2020 jatkosuunnittelussa tarkastelemaan ratkaisuja, joilla voidaan rakentaa baana kyseiselle osuudelle niin, että se on käytettävyyden kannalta hyvä (aikaisemman selvityksen vaihtoehdon 1b mukainen). Teknisesti helpommat ratkaisut kulkisivat syvällä kallio-tunnelissa, mutta näiden osalta tunnelin päätyramppien pituuskaltevuudet ja nousumetrit eivät enää kohtaisi baanojen tavoitteiden kanssa – ja siten myös käyttäjämäärän arvioitaisiin olevan vähäisempi. Tässä yleissuunnitteluvaiheessa on vertailtu erilaisia tunnelivaihtoehtoja ja ratkaisumalleja, ja päädytty esittämään ratkaisua, jossa ei tarvitse purkaa rakennuksia, huomioidaan riittäväksi arvioidulla tavalla suojellut rakennukset ja puita tarvitsee poistaa vähemmän. Suunnitelmassa haettiin myös kokonaisuuden kannalta parasta ratkaisua Lapinlahdentielle, jossa joudutaan purkamaan ja rakentamaan entiselleen Ortodoksisen hautausmaan muuri rakentamisen aikana.

Yhteys kaupunkistrategiaan ja muihin päätöksiin

Helsingin kaupunkistrategiassa 2021–2025 tavoitellaan kaupungin kestävästä kasvusta. Länsibaanan Mariantunnelin osuus edistää siinä esitettyjä tavoitteita. Kaupunkistrategiassa tavoitellaan mm. seuraavia tavoitteita:

- vartin kaupunki, jossa lähipalvelut löytyvät viidentoista minuutista kävelyn, pyöräilyn tai julkisen liikenteen matkan päästä
- joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräliikenteen kulkumuoto-osuutta kasvatetaan
- baanaverkon ja kantakaupungin tavoiteverkon rakentamista vauhditetaan.

Vuonna 2016 baanaverkko sisällytettiin osaksi yleiskaavaa. Baanaverkko esittää pyöräliikenteen runkoväylät, jotka yhdistävät seudun suurimmat asuinalueet suuriin työpaikkakeskittymiin ja mahdollistavat nopean, suoran ja tasavauhtisen pyöräliikenteen kaupungissa.

Pyöräliikenteen kehittämissuunnitelman 2020–2025 (kaupunginhallitus 2.11.2020 § 727) ylitavoitteen mukaan Helsinki on kaiken ikäisille so-



veltuva ympärivuotinen pyöräilykaupunki, ja pyöräliikenteen kulkumuoto-osuus on vähintään 20 % vuoteen 2030 mennessä.

Yleissuunnitelma myös tukee päivitetyn Hiilineutraali Helsinki - päästövähennysohjelman (kaupunginhallitus 22.8.2022 § 559) toteutusta. Hanke lisää kestävästä liikkumisesta. Yleissuunnitelmassa on etsitty suunnitteluratkaisut, joilla voidaan mm. välttää tunnelin yläpuolella olevien rakennusten purkaminen ja vähentää puiden poistamista.

Kävelyn kehittämisohjelma (kaupunginhallitus 14.3.2022 § 206) keskittyy kävelyn edistämiskeinoihin. Yleissuunnitelma parantaa kulkumuotojen erottelua ja luo jalankululle uuden yhteyden ratakuilun baanan, Marian kampuksen ja Lapinlahden alueen välille ja edistää siten ohjelman tavoitteita.

Hankkeen kustannukset, rakentamisaika ja rakentamistapa

Hankkeen kokonaiskustannusarvio on 18,5 milj. euroa (alv = 0 %, MA-KU-indeksi 128,4, 01/2024) sisältäen Mariantunnelin ja Lapinlahdentien pyöräkadun toteutuksen sekä ratakuilun Baanan muutokset. Rakentamisajaksi on arvioitu 2–2,5 vuotta. Tunnelin rakentaminen on suunniteltu alkavan molemmista päistä yhtä aikaa.

Varsinainen tunneli voidaan jakaa kolmeen rakenteeltaan erityyppiseen osaan, rampin kaukalarakenteeseen, paikallavalettavaan kehäsiltamaiseen betonirakenteeseen ja varsinaiseen kalliotunneliin. Rakentamisavassa ja rakentamisen työn suunnittelussa on otettava tarkasti huomioon liikenteen sujuminen työmaa-alueen läpi. Merkittäviä kohteita ja kohtia ovat Lapinlahdentien liikenne hautausmaiden välisellä osuudella, Mechelininkadun ajoneuvo- ja raitiotieliikenne sekä tunnelin toisessa päässä nykyisen Baanan kävely ja pyöräliikenne ja Lapinlahdenkadun ajoneuvoliikenne. Liikenteen lisäksi yksi merkittävä rakennusvaihe on nykyisen Marian sairaala-alueen rakennuksen 15 perustuksen tukeminen sekä tunnelin rakentaminen kyseisen rakennuksen ali ilman, että rakennusta tarvitsee purkaa.

Helsingin kaupungin investointiohjelmassa on varauduttu hankkeen toteuttamiseen vuosina 2028–2029. Rakentaminen olisi mahdollista aloittaa tulevilla valtuustokaudella.

Vaikutusarviointi

Uusi tunneliyhteys lisää pyöräilyn ja jalankulun houkuttelevuutta. Jalankulun ja pyöräliikenteen reittien kattavuus paranee ja Mechelininkadun estevaikutuksen poistuminen reitillä voidaan nähdä erityisen hyvänä asiana.



Tunneli tarjoaa jalankulkijoille hyvän, turvallisen ja viivytyksettömän yhteyden ratakuilun baanalta Marian kampukselle, Lapinlahden alueelle ja edelleen Hietaniemen ulkoilualueille. Marian kampusalueen kytkeytyminen Lapinlahden alueelle viivytyksettömästi ja välttämättä moottoriliikenteen hälyn Mechelininkadulla voidaan nähdä merkittävänä positiivisena tunnelin vaikutuksena. Tunnelin rakentaminen vähentää merkittävästi Mechelininkadun henkistä ja fyysistä estevaikutusta esim. ulkoillessa.

Tunneliyhteys on osa laajempaa liikennejärjestelmätason muutosta, jossa mm. baanaverkon rakentamisella pyritään tasoittamaan eri kulkumuodoille tarjottuja käyttöedellytyksiä. Yksittäin tarkasteltuna tunnelin aiheuttama kulkutapamuutos on seudun tasolla tarkasteltuna vähäinen. Baanaverkon rakentamisella ja muilla kaupungin pyöräliikenteen kärkitoimenpiteillä on kuitenkin valmistuttuaan merkittävä vaikutus kaupunkilaisten liikkumiseen. Yleiskaavan mukaisesti rakennettu Länsibaana tulee lisäämään yhteyden pyöräilijämääriä merkittävästi.

Mariantunneli parantaa hienokseltaan nykytilaa reitin pituuden ja nousutavien metrien osalta. Hankevaihtoehto on noin 20–60 m lyhyempi reitti kuin nykyinen riippuen kuljettavasta suunnasta. Merkittävimmät Mariantunnelin kokonaan poistamat tai merkittävästi lieventämät palvelutasopuutteet liittyvät pyöräliikenteen pääverkon ja järjestelyiden jatkuvuuteen, seurattavuuteen ja reittien suoruuteen, joita mm. pyöräliikenteen järjestelyjen kirjavuus ja katutason liikennevaloliittymät nykytilanteessa ilmentävät. Nykyinen reitti on jokseenkin vaikeasti seurattavissa, koska se koostuu useasta lyhyestä osuudesta ja sisältää jyrkkiä käännöksiä ja liian pieniä odotustiloja jalankululle risteyksissä. Mariantunnelin merkittävin pyöräliikenteeseen kohdistuva vaikutus on baanaverkoston täydentyminen kriittisellä puuttuvalla linkillä parantaen erityisesti pyöräliikenteen, mutta myös jalankulun sujuvuutta, houkuttelevuutta ja liikenneturvallisuutta suunnittelualueetta selvästi laajemmalla alueella.

Mariantunneli ja Lapinlahdentien pyöräkatu parantavat pyöräliikenteen pääreittien jatkuvuutta ja selkeyttä ja vähentävät pyöräliikenteeltä valoliittymäylytyksiä vilkkaan autoliikenteen seasta. Matka-aikaero keskimääräiset liittymäviivytykset ja reitin pituusero huomioiden on 47 sekuntia (40 %) hankevaihtoehdon hyväksi.

Suunnitelma vähentää merkittävästi potentiaalisia konflikteja autoliikenteen kanssa. Tarkasteluvälillä nykyinen reitti sisältää viisi risteämistä autoliikenteen kanssa, kun hankevaihtoehdossa on vain yksi risteäminen (molemmat suunnat yhteen laskettuna).

Pyöräliikenteen ennustemalli arvioi tunnelin kautta kulkevan vuoden 2035 ennustetilanteessa lokakuussa arkena noin 1 700 pyöräilijää vuo-



rokaudessa. Lokakuun arkipäivä kuvaa vuoden keskimääräistä vuorokautta (KVL). Pyöräliikenteen määrän ollessa kesäaikana suurimmillaan voi pyöräliikenteen määrä olla Helsingin jatkuvatoimisten laskentapisteiden havaintojen mukaan noin kaksinkertainen keskimääräiseen vuorokauteen nähden eli tässä tapauksessa 3 600 matkaa vuorokaudessa. Liikennemallin mukaan tunnelin kautta tehtävien pyörämatkojen keskipituus on vuoden 2035 ennustetilanteen kysynnällä 9 km, joka on selvästi korkeampi kuin pyörällä tehtävien matkojen keskipituus ylipäättään. Mariantunneli palvelee erityisesti pitkämatkaista ja seudullista pyöräliikennettä tarjoten siten liikennejärjestelmätasolla vaihtoehdon yksityisautoilulle. Yhdessä ratakuilun Baanan, Kaisantunnelin ja Itäbaanan kanssa, keskustan poikittaisliikenteeseen voidaan tarjota pyöräliikenteen keinoin uusi varteenotettava vaihtoehto. Länsibaanan rakentaminen Länsiväylän varteen lisännee merkittävästi tunnelin käyttöä.

Mariantunnelilla on vaikutusta ratakuilun baanaan. Ratakuilun baanalle tehdään muutos sen pituusgeometriaan, jotta tunnelissa nousun pituuskaltevuudessa voitiin saavuttaa noin 5,9 % kaltevuus. Nousumetrioiden määrä ratakuilun baanalla ei muutu, mutta loivan mäen muotoa muutetaan hieman.

Kestävä kehitys toimi hankkeessa yhtenä suunnittelua ohjanneena vaihtimena. Kestävän kehityksen työ jakautui kolmeen kokonaisuuteen: päästölaskentaan, kestävän suunnittelun koordinointiin sekä tilaajan kestävyystavoitteiden tunnistamiseen ja sisällyttämiseen. Hankkeessa pilotoidut Kymppin priorisoidut kestävyysperiaatteet näkyvät yleissuunnitelmassa seuraavasti:

Luontopositiivisuusperiaate näkyi tunnelin linjauksen valinnassa, jossa huomioitiin hautausmaan arvokkaat puut, sekä suunnittelualueen vähälukuisia puita säästettiin Lapinlahdentien päässä ja ratakuilun baanan liityntäkohdassa. Suunnittelun aikana tunnistettiin Lapinniemen alueen arvokkaat kirvelilattakoin elinympäristöt ja Hietaniemen hautausmaan liito-oravan elinpuustot, joihin tunnelin rakenteilla tai työmaalla ei kuitenkaan arvioitu olevan vaikutuksia. Jatkosuunnittelussa tulee varmistaa, ettei Lapinlahdentien rakentamistyö vahingoita Hietaniemen hautausmaan puuston juuristoa.

Hiilinegatiivisuustavoitetta tuettiin suunnittelun aikana laatimalla päästövertailu päätöksentekoon menevistä linjausvaihtoehdoista. Tarkastelussa ei havaittu merkittäviä eroja linjausten välillä. Merkittävimmiksi päästölähteiksi tunnistettiin rakenteet. Yhdessä suunnitteluorganisaation kanssa tunnistettiin mahdollisia vähähiilisempiä vaihtoehtoja ja niiden kustannusvaikutusta. Hankkeen rakentamisen hiilijalanjäljeksi on arvioitu 3 324 t CO₂e.



Suunnittelussa kiinnitettiin erityistä huomiota asukkaiden ja tunnelin käyttäjien hyvinvointiin ja yhdenvertaisuuteen. Baanan laatuvaatimukset tunnelin orientoituvuudesta, turvallisuudesta, viihtyisyydestä ja houkuttelevuudesta ovat keskeisiä suunnittelua ohjaavia teemoja. Suunnittelussa panostettiin vuorovaikutukseen alueen sidosryhmien kanssa erityisesti hautausmaiden ja kulttuuriympäristön vaikutusten osalta. Tunnelin esteettömyydestä on myös huolehdittu.

Kestävän liikkumisen edistäminen oli Mariantunnelin suunnittelun taustalla, sillä tunneli rakennetaan palvelemaan Helsingin baanaverkkoa ja mahdollistamaan pyöräliikenteen ja jalankulun sujuvan liittymisen lännestä nykyiseen ratakuilun baanaan.

Arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja Helsingin erityispiirteiden vaaliminen nousi esiin suunnittelualan keskeiseksi erityispiirteeksi. Suunnittelussa laadittiin ortodoksisen hautausmaiden muurista historiaselvitys.

Periaate resurssiviisaudesta ja elinkaaren taloudellisuudesta oli suunnittelun taustalla ohjaavana tekijänä. Resurssiviisauteen tunnistettiin muun muassa kestävät materiaalivalinnat, tunnelilouheen massakoordinaatio, rakenteiden huollettavuus ja ylläpito sekä materiaalimäärin optimointi käyttöikää vaarantamatta. Suunnittelussa huomioitiin myös ratkaisuvaihtoehtojen kustannukset.

Yhteisvalmistelu ja osallistuminen

Suunnitelma on laadittu kaupunkiympäristön toimialan eri palveluiden yhteistyönä. Yleissuunnitteluvaiheessa käytiin vuoropuhelua keskeisiksi sidosryhmiksi tunnistettujen tahojen kanssa. Tahoja olivat mm. Helsingin kaupungin museo, Museovirasto, Helsingin seurakuntayhtymä, Ortodoksinen seurakunta, Maria 01 -kampus ja Helsingin seudun polkupyöräilijät.

Lisäksi yleissuunnitelmasta keskusteltiin pelastusviranomaisen ja Helsingin kaupungin esteettömyysasiamiehen kanssa suunnitelmaratkaisuiden turvallisuuden ja käytettävyyden varmistamiseksi.

Suunnitelmasta julkaistiin tiedote 7.11.2024 ja suunnitelmaluonnoksesta oli mahdollista jättää mielipiteitä 25.11.2024 saakka. Kannanottoja saatiin keskeisiltä sidosryhmiltä ja muutamilta yksityishenkilöiltä. Kannanotoissa kiitettiin hyvää valmistelua ja sidosryhmäyhteistyötä, kiinnitettiin huomiota kulttuuri- ja luontoarvojen vaalimiseen rakentamisen aikana sekä rakentamisen aikaiseen liikenteen sujuvuuteen ja Lapinlahdenkadun saavutettavuuteen. Mainintoja saivat lisäksi aiheet kuten pysäköintipaikkojen väheneminen, pyöräkadun järjestelyjen turvallisuus, ratakuilun Baanan liittymän turvallisuus, Mechelininkadun ylitysten kehittäminen, Länsibaanan ratkaisut suunnitteluosuudesta länteen, pyö-



28.01.2025

Asia/3

räpysäköinti, kaivojen ja huoltoluukkujen sijoittelu, Lapinlahdentien varrella olevan vaahteran säilyttäminen, kaupunkiluonnon aistiminen, niityverkoston säilyttäminen sekä yhteydet Marian kampusalueelle. Uutta jalankulku- ja pyöräyhteyttä kiiteltiin, toisissa kannanotoissa nähtiin sen toteutus rahan vääränlaisena kohdentamisena. Saadut kannanotot ja vastaukset niihin on koottu vuorovaikutusmuistioon (liite 6).

Kustannusarvio ja päätöksenteko

Mariantunnelin sekä Lapinlahdentien baanaverkon osuuden toteuttamisen kokonaiskustannusarvio on 18,5 milj. euroa (alv. 0 %) MAKU indeksiksi 128,4, 01/2024, 2020=100).

Toimivalta

Hallintosäännön 7 luvun 1 § 2 momentin mukaan kaupunginvaltuusto päättää liikenteen, viheralueen tai muun yleisen alueen yleissuunnitelmista, kun kustannusarvio ylittää 10 milj. euroa.

Asian jatko

Yleissuunnitelman hyväksymisen jälkeen yleissuunnitelman osuuksista laaditaan kaupunkiympäristön toimialalla katusuunnitelmat, joiden suunnitteluun on varauduttu vuodesta 2026 alkaen. Mariantunnelin ja Lapinlahdentien baanaverkon osuuden rakentamiseen on varauduttu 10 vuoden investointiohjelmassa.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Raila Hoivanen, projektinjohtaja, puhelin: 09 310 37482
raila.hoivanen(a)hel.fi
Teppo Pasanen, liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 37123
teppo.pasanen(a)hel.fi
Teemu Vuohtoniemi, liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 37490
teemu.vuohtoniemi(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Yleissuunnitelmaselostus
- 2 Liikennesuunnitelma nro 32240/1
- 3 Liikennesuunnitelma nro 32240/2
- 4 Pituusleikkaus
- 5 Yleisasemapiirustus nro 32240/3
- 6 Vuorovaikutusmuistio
- 7 Länsibaanan yleiskartta

Oheismateriaali



28.01.2025

Asia/3

1 Lausunnot ja mielipiteet

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 21.01.2025 § 20



4

Hesperian esplanadin puiston suunnitteluperiaatteet ja alueen liikennejärjestelyiden periaatteet (a-asia)

Pöydälle 21.01.2025

HEL 2024-016671 T 10 03 06

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää hyväksyä liitteen 1 ja 2 mukaiset 13.8.2024 päivätyt Hesperian esplanadin puiston suunnitteluperiaatteet ja Hesperian esplanadin alueen liikennejärjestelyiden periaatteet jatko-suunnittelun pohjaksi sekä merkitä tiedoksi puiston rakentamisen kustannusarvion.

Esittelijän perustelut

Suunnittelun lähtökohdat

Hesperian esplanadi sijaitsee Etu-Töölön (13) kaupunginosassa, Eteläisen ja Pohjoisen Hesperiankadun välissä. Puisto ja katualueet rajautuvat itäpäästään Mannerheimintiehen ja länsipäästään Taivallahdessa Martta Ypyän aukioon. Puiston pinta-ala on noin neljä hehtaaria ja se on Helsingin kaupungin omistuksessa. Pohjoisen ja Eteläisen Hesperian kadun lisäksi suunnittelualueeseen kuuluvat Hesperian esplanadiin rajautuvat osat Runeberginkatua ja Töölönkatua. Katujen pituus on yhteensä noin 1,8 kilometriä.

Suunnitteluperiaatteiden lähtökohtana toimivat Hesperian esplanadin kasvillisuusinventointi ja puiston kuntotutkimus (2005), Hesperian esplanadin puistohistoriallinen selvitys (2006). Lisäksi suunnittelussa on otettu huomioon jo laaditut Mannerheimintien katusuunnitelma (2022), Merikannontien ja Martta Ypyän aukion katusuunnitelma (2022), Sigurd Frosteuksen puiston puistosuunnitelma (2022), Munkkiniemenbaanan yleissuunnitelma (2024) ja Länsi-Helsingin raitiotien suunnitelmat.

Hesperian esplanadi

Hesperian esplanadi on osa Etu-Töölön valtakunnallisesti arvokasta rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY 2009). Hesperian esplanadi on kaupunginosan suurin puisto ja tärkeä osa alueen asemakaavoituksen historiaa. Puiston rakentaminen aloitettiin 1930-luvun alussa arkkitehti Birger Brunilan laatiman suunnitelman mukaan.



Kaupunkirakenteellisesti Hesperian esplanadi erottaa Etu- ja Taka-Töölön kaupunginosia, ja puistoakseli muodostaa yhtenäisen viheryhteyden Taivallahdelta Töölönlahdelle. Kaupunkikuvassa merkittäviä ovat yhtenäiset hevostakanja- ja vuorijalavarivistöt 1930- ja 1940-luvuilta. Riveistä puuttuu nykyisin runsaasti puita, sillä niitä on jouduttu karsimaan vuosisadan aikana vaurioiden ja kasvitautien vuoksi.

Hesperian esplanadin toiminnalliset arvot muodostuvat puiston tarjoamien yhteyksien ja toiminta-alueiden merkityksestä. Puistoakseli on jalankulun ja pyöräilyn näkökulmasta merkittävä vihreä yhteys Taivallahden ja Töölönlahden välillä. Alueen arvoa virkistysalueena lisäävät leikkipuisto Taivallahti ja sen leikkipuistorakennus. Koululaisten liikuntatuntien peleissä ja leikeissä hyödynnetään leikkipuiston itäpuolella sijaitsevaa hiekkakenttää, jolle jäädytetään pakkastalvina luistinrata. Vapaamuotoisena pelailunurmena puolestaan käytetään Taivallahden puoleisen puistonosan nurmikkoympyrää, jossa kokoontuu muun muassa jalkapallon harrastajaryhmiä.

Puistoakseliin liittyvät oleellisesti sitä reunustavat Eteläinen ja Pohjoinen Hesperiankatu. Pitkittäin puiston rinnalla kulkevat kadut yhdistävät puistoa halkovia pääkatuja itä-länsisuunnassa. Pääkadut Mannerheimintie, Mechelininkatu ja Runeberginkatu välittävät suuret määrät liikennettä pohjois-eteläsuunnassa, mutta samalla aiheuttavat katkoksia puistoon ja siellä kulkemiseen.

Eteläinen ja Pohjoinen Hesperiankatu

Pohjoinen ja Eteläinen Hesperiankatu ovat paikallisia kokoojakatuja, joiden nopeusrajoitus on 30 km/h. Hesperiankadut ovat yksisuuntaisia ja yksikaistaisia katuja. Molempien katujen varrella on sekä pitkittäisuuntaista kadunvarsipysäköintiä että vinopysäköintiä. Suunnittelualueella on yhteensä noin 540 pysäköintipaikkaa. Alueen halki pohjois-eteläsuunnassa kulkee pääkatu Mechelininkatu, alueellinen kokoojakatu Runeberginkatu ja tonttikatu Töölönkatu. Alue rajautuu itäpäästään Mannerheimintiehen ja länsipäästä Merikannontiehen.

Pohjoisella ja Eteläisellä Hesperiankadulla kulkee linja-autoliikennettä välillä Merikannontie- Mechelininkatu, minkä lisäksi viereisillä poikkikatuilla kulkee linja-autoliikenteen lisäksi raitioliikennettä. Molemmilla Hesperiankaduilla on 4,0 metriä leveät jalkakäytävät, joita täydentää jalankulku Hesperian esplanadilla. Mechelininkadulla, Runeberginkadulla ja Töölönkadulla on jalkakäytävät katujen molemmin puolin. Eteläisellä Hesperiankadulla katualueen pohjoisreunassa kulkee kaksisuuntainen pyörätie välillä Merikannontie-Runeberginkatu. Runeberginkadusta itään pyöräilyreitti kulkee Hesperian esplanadilla. Pohjoisella Hesperiankadulla pyöräily on ajoradalla. Alueella on kaksi kaupunkipyörä-



asemaa, jotka sijaitsevat Töölönkadulla Hesperian esplanadin kohdalla sekä Eteläisen Hesperiankadun länsipäässä. Lisäksi molempien Hesperiankatujen varsilla on pyöräpysäköinti- ja sähköpotkulautapysäköintipaikkoja.

Suunnittelun tavoitteet

Hesperian esplanadin alueelta on laadittu puiston suunnitteluperiaatteet ja alueen liikennejärjestelyiden periaatteet-työ, jotta alueen liikenteellisiä kehitystarpeita on voitu tarkastella yhdessä puiston peruskorjaus- ja kehitystarpeiden kanssa.

Hesperian esplanadi

Hesperian esplanadin puiston suunnitteluperiaatteiden tavoitteena on yhteensovituksen lisäksi sopivan laatu- ja palvelutason määrittäminen myöhemmin toteutettavan puiston peruskorjauksen lähtötiedoksi.

Tavoitteena on säilyttää Hesperian esplanadi puurivien rajaamana historiallisena kaupunkipuistona ja vahvistaa länsi-itäsuuntaista viherakselia osana kaupungin laajempaa viher- ja virkistysverkostoa. Vaikutelmaa yhtenäisestä puistoalueesta korostetaan parantamalla katualueella jalankulun yhteyksiä. Puistoa kehystävät Hesperiankatujen suuntaiset puurivit täydennetään yhtenäisesti jatkuviksi ja niitä ylläpidetään lähtökohtaisesti jatkuvalla kasvatuksella. Puurivien lajistoa monipuolistetaan, jotta ne eivät olisi jatkossa niin alttiita kasvitaudeille.

Puiston itäosa säilyy kävely- ja oleskelupuistona. Hevoskastanjojen rajaama esplanadi kunnostetaan 1930-luvun asuun ja sen keskiakselin aukiomaisia oleskelutiloja korostetaan uusilla istutuksilla ja kalusteilla. Muistomerkkien ympäristön laatutasoa nostetaan nykyisestä. Keskiosassa kenttämaiset toiminta-alueet muodostavat tilasarjan, jonka avoimia alueita rytmitetään istutuksilla. Taivallahden leikkipuisto peruskorjataan likimääräisesti nykyiselle paikalleen. Keskiosan itäosaan osoitetaan tasainen pelikenttä ja sen reunoille oleskelualueita. Puurivien uusien puiden istutuksissa käytetään punatammea. Puiston länsiosa Mechelininkadun ja Merikannontien välissä kunnostetaan alkuperäistä 1940-luvun suunnitelmaa mukaillen. Avoin pyöreä nurmialue säilyy monitoiminurmena. Alueen monimuotoisuusarvoa lisätään istutusten kasvilajivalinnoilla ja kunnossapidon keinoin. Puurivien täydennysistutuksissa vuorijalavat korvataan kynäjalavilla.

Eteläinen ja Pohjoinen Hesperiankatu

Alueen liikennejärjestelyiden kehittämisen tavoitteena on liikenneturvallisuuden parantaminen Pohjoisella ja Eteläisellä Hesperiankadulla sekä Hesperian esplanadilla. Toisena tavoitteena on pyöräliikenteen järjeste-



lyiden kehittäminen. Merikannontien ja Mannerheimintien välinen pyöräreitti on pyöräliikenteen tavoiteverkossa merkitty kaksisuuntaisena pääreitinä. Osin puistossa kulkeva yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie on ongelmallinen sekä pyöräliikenteen sujuvuuden että jalankulun turvallisuuden kannalta, eikä se mahdollista pyöräliikenteen kasvua. Tavoitteena on, että valitulla ratkaisulla pystytään säilyttämään mahdollisimman paljon pysäköintipaikkoja ja säästämään nykyiset puut. Lisäksi tavoitteena on ajonopeuksien hillitseminen kaduilla.

Vaihtoehtotarkastelujen kautta parhaaksi liikennejärjestelyiden ratkaisuksi osoittautui periaate, jossa pyöräily siirretään pois puistosta Eteläiselle Hesperiankadulle kaksisuuntaiselle pyörätielle. Pohjoisella Hesperiankadulla pyöräily säilyy ajoradalla. Ratkaisussa pyöräliikenne selkeytyy, puisto rauhoittuu pääasiassa jalankululle ja autoliikenteen saavutettavuus säilyy ennallaan. Pysäköintipaikkoja poistuu Eteläiseltä Hesperiankadulta, mutta niitä on mahdollista korvata alueen lähikaduilta. Yksisuuntaistamalla osa lähialueen tonttikaduista voidaan ajoradan suuntainen pysäköinti muuttaa vinopysäköinniksi ja siten lisätä autopaikkoja. Yksisuuntaistamalla osa lähialueen tonttikaduista voidaan ajoradan suuntainen pysäköinti muuttaa vinopysäköinniksi ja siten lisätä autopaikkoja.

Pohjoisella Hesperiankadulla kadun poikkileikkaus säilyy pääosin ennallaan. Ajorataa kavennetaan paikoin suojateiden ja katujen risteyskohdissa. Kavennuksilla pyritään parantamaan katua ylittävien jalankulkijoiden turvallisuutta ja hillitsemään ajonopeuksia. Pysäköinti säilyy kadun pohjois- ja eteläreunassa kuten nykytilanteessa.

Eteläiselle Hesperiankadulle rakennetaan uusi kaksisuuntainen pyörätie katualueen pohjoisreunaan välillä Runeberginkatu-Mannerheimintie. Nykyistä jalkakäytävää kavennetaan ja kadun eteläreunassa oleva pitkittäispysäköinti poistetaan Runeberginkadun ja Mannerheimintien välillä (noin 50 kpl). Näin saadaan säilytettyä Hesperian esplanadin eteläreunan puurivi. Mechelininkadun ja Runeberginkadun välisellä katuosuudella nykyistä kaksisuuntaista pyörätietä parannetaan leventämällä sitä. Jalkakäytävän leveys ja pysäköintipaikat ajoradan molemmin puolin säilyvät nykyisellään.

Runeberginkadun ja Eteläisen Hesperiankadun liittymän pohjoispuolelle lisätään uusi suojatie, josta on uusi yhteys Hesperian esplanadille. Suojatien eteläpuolella säilyy pyörätien jatke kuten nykytilanteessa. Runeberginkadun järjestelyitä suunnitellaan tarkemmin Länsi-Helsingin raitiotien jatkosuunnittelussa. Tässä yhteydessä tarkastellaan myös mahdollista suojatieyhteyttä Pohjoisen Hesperiankadun ja Runeberginkadun risteyksen etelälaidalle.



Töölönkadun risteyksessä ajorataa kavennetaan ja osittain korotetaan Hesperian esplanadin kohdalla. Eteläinen suojatie ja pyörätien jatke rakennetaan korotettuina. Näillä ratkaisuilla saadaan hillittyä ajonopeuksia sekä turvattua jalankulun ja pyöräilyn ylityskohtia.

Kaksisuuntaisen pyörätien jatkaminen Mannerheimintielle asti aiheuttaa muutoksia nyt valmistuneisiin Mannerheimintien järjestelyihin. Pyöräilyn ylityskohtaa Mannerheimintiellä ja ajorataa Eteläisellä Hesperiankadulla tulee siirtää, minkä lisäksi yksittäisiä rakenteita tulee mahdollisesti siirtää.

Vuorovaikutus suunnitteluperiaatteiden valmistelu aikana

Työn aikana asukkaiden mielipiteitä on kerätty kahdessa vaiheessa. Alussa, ennen suunnittelun käynnistymistä, järjestettiin asukaskävely, jossa keskusteltiin työn tavoitteista. Asukaskävelylle tiistaina 29.8.2023 osallistui noin 70 asukasta sekä kaupungin ja konsulttien työryhmät. Asukaskävelyllä saatua palautetta hyödynnettiin suunnitelmaluonnosten laatimisessa.

Puiston kehittämisperiaatteiden ja alueen liikennejärjestelyiden periaatteiden luonnoksista kerättiin kommentteja Kerrokantasi-kyselyllä 10.1.-30.1.2024. Kyselyyn saatiin yhteensä 146 palautetta. Palautteen perusteella suunnitteluperiaatteita päivitettiin. Muun muassa nykyisin käytettyjä oikopolkuja muutettiin rakennetuiksi käytäviksi ja kävelyn tilantarvetta otettiin huomioon aikaisempaa paremmin. Lisäksi jatkosuunnittelussa etsitään paikkoja toivotuille toiminnoille, kuten koirapalveluille, vesipisteille ja ketterälle kioskille. Vuorovaikutuksesta on koottu erillinen vuorovaikutusmuistio, johon palautteet on koottu kokonaisuudessaan ja kirjattu niille vastineet.

Kustannukset ja aikataulu

Suunnitteluperiaatteiden yhteydessä on laadittu hankeosatasoinen kustannusarvio puistoalueista. Katualueiden kustannusarvio ja puiston tarkennettu kustannusarvio laaditaan katu- ja puistosuunnittelun yhteydessä. Hesperian esplanadin puistoalueen kunnostamisen kustannukset tilaaja- ja työmaatehtävineen on alustavasti arvioitu yhteensä 5,6 miljoonan euron suuruisiksi (noin 38 euroa/m²). Kustannukset jakautuvat osa-alueittain seuraavasti:

Rakentamiskustannukset yhteensä (alv. 0%)

n.5,6 m€

Osa-alue 1: Vehreä puiston länsiosa

n.1,15 milj. euroa

Osa-alue 2: Keskiosan toiminta-alue

n.2,40 milj. euroa

Osa-alue 3: Itäosan kävely- ja oleskelupuisto

n.2,05 milj.euroa



28.01.2025

Asia/4

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Oula Rahkonen, maisema-arkkitehti, puhelin: 09 310 27273
oula.rahkonen(a)hel.fi
Taneli Nissinen, johtava liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 76765
taneli.nissinen(a)hel.fi
Teppo Pasanen, liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 37123
teppo.pasanen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Hesperian esplanadi puiston suunnitteluperiaatteet
- 2 Hesperian esplanadi liikennejärjestelyperiaatteet
- 3 Hesperian esplanadin liikennejärjestelyiden periaatteet suunnitelmase-
lostus
- 4 Hesperian esplanadi Vuorovaikutusmuistio

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 21.01.2025 § 21



5 Östersundomin osayleiskaavaluonnos (a-asia)

HEL 2021-011485 T 10 03 02 00

Hankenumero 6684_3

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää

- hyväksyä 28.1.2025 päivätyn Östersundomin osayleiskaavan kaavaluonnoksen (liite nro 3) jatkosuunnittelun pohjaksi.

Päätösasiakirjat ovat luettavissa Kaupunkiympäristön toimialan asiakaspalvelussa, Työpajankatu 8 (puh. 09 310 22111), sekä internet-sivuilla:

<https://paatokset.hel.fi/fi/asia/hel-2021-011485>

Esittelijän perustelut

Kaavaratkaisun keskeinen sisältö

Osayleiskaavaluonnos koskee koko Östersundomin suurpiiriä sekä sitä osaa Mustavuoren osa-alueesta, joka ei kuulu Helsingin yleiskaavaan 2016.

Osayleiskaava mahdollistaa noin 35 000–45 000 asukkaan kaupunginosan. Työpaikkoja kaava mahdollistaa noin 4 000–6 000.

Osayleiskaavan joukkoliikenne perustuu pikaraitiotiehen Itäkeskuksesta Sipoon rajalle asti. Pikaraitiotie kulkee olemassa olevaa Uuden Porvoontien väylää mukaillen ja uusi yhdyskuntarakenne kytkeytyy uuteen pikaraitiotiehen sekä olemassa olevaan rakennettuun ympäristöön. Ratkaisu mahdollistaa luontoalueiden säilymisen mahdollisimman laajoina ja yhtenäisinä.

Osayleiskaavan keskustatoimintojen alueet muodostuvat pikaraitiotien varrelle. Suurimmat keskusta-alueet ovat Sakarinmäki sekä Östersundomin keskusta. Näiden lisäksi pienempiä lähipalvelukeskuksia on Landbossa ja Karhusaaressa. Keskustatoimintojen alueita kehitetään sekoittuneiksi niin toiminnoiltaan kuin rakenteeltaankin. Tavoitteena on, että lähipalvelut ovat saavutettavissa kävellen, pyörällä tai joukkoliikenteellä.

Kaava mahdollistaa monipuolisen asuntorakenteen ja asuinalueet muodostuvat keskustan tehokkaammista kerrostalo- ja kaupunkipienta-



lovaltaisista alueista sekä uusista ja täydentyvistä pientalovaltaisista alueista.

Porvoonväylän ja Kehä III:n varsille on osoitettu alueita työpaikkatoiminnoille. Työpaikka-alueilla vastataan yritystonttikysyntään, erilaisiin työpaikka-, energiahuollon ja muihin tilaa vievien toimintojen tarpeisiin sekä varastointiin.

Alueelle osoitetaan merkittävä määrä uusia luonnonsuojelualueita sekä retkeily-, ulkoilu- ja virkistysalueita, jotka osaltaan vähentävät herkkien luontoalueiden käyttöpainetta. Suunnittelualueen pinta-alasta noin kolmannes on osoitettu luonnonsuojelualueiksi, samoin virkistysalueita on noin kolmannes ja rakentamisalueita noin kolmannes. Suojeltujen luontoalueiden pinta-ala yli kaksinkertaistuu nykyisestä noin 400 hehtaaria lähes 1000 hehtaariin.

Osayleiskaavassa on osoitettu keskeisin ekologinen verkosto sekä seudulliset viheryhteydet. Ekologisten yhteyksien säilymiseen ja vahvistamiseen on kiinnitetty erityisesti huomiota, ja epäjatkuvuuskohtia vahvistetaan mm. vihersilloilla ja metsitettävällä alueella. Keskeiset ekologiset runkoyhteydet Mustavuoren ja Salmenkallion metsäalueilta Sipoonkorpeen sekä merenlahtien lintuvesien Natura-alueelta Sipoonkorpeen kulkevat pääasiassa nykyisillä metsäisillä alueilla ja nämä on pyritty huomioimaan kaavaratkaisussa mahdollisimman hyvin.

Ennen raideyhteyden toteutumista edistetään vakiintuneiden pientaloalueiden täydennysrakentamista, viher- ja virkistysverkoston kehittämistä sekä työpaikka-alueiden toteutumista, jotka eivät ole riippuvaisia raideliikenteestä.

Kaavaluonnosvaiheessa on arvioitu kaavan vaikutuksia mm. liikenteeseen, yhdyskuntarakenteeseen, ihmisten elinoloihin, meluun, elinkeinoin, palveluverkkoon, luontoon, Natura-alueisiin, maisemaan, ilmastoon ja hulevesiin sekä selvitetty esirakentamisen kustannuksia, kaavataloutta ja alueen mahdollisia energiavaihtoehtoja.

Kaavakartan lisäksi on laadittu luontoteemakartta sekä viher- ja virkistysverkostosuunnitelma, jotka täydentävät kaavamateriaalia, mutta eivät ole oikeusvaikutteisia.

Kaavaratkaisun toteuttaminen vaikuttaa erityisesti siten, että se mahdollistaa alueella monipuolisen asuntotarjonnan lisäämisen ja seudullisen yhdyskuntarakenteen täydentymisen olemassa olevaan rakennettuun ympäristöön ja raideliikenteeseen tukeutuen samalla kun alueen keskeisimmät luontoarvot huomioidaan. Kaavaratkaisu tukee nykyisten pientaloalueiden täydentymistä ja edesauttaa palvelujen säilymistä alueella, kun asukasluvun lasku alueella taittuu. Vastaavasti on tarkoitus



kehittää alueen virkistysverkostoa ja vastata työpaikka-alueiden kysyntään ennen sitovaa raideliikennepäätöstä ja alueen laajempaa rakentamista. Pidemmällä aikavälillä, kun raideliikenteestä on tehty sitova toteuttamispäätös, kaava mahdollistaa raideliikenteeseen perustuvan uuden kaupunginosan, jossa on monipuolisia asuinalueita, omat lähipalvelut ja laajat luonto- ja virkistysalueet. Kaava vastaa osaltaan Helsingin väestönkasvuun pitkällä aikavälillä sekä ratkaisee alueen muut maankäyttötarpeet.

Osayleiskaavaluonnoksesta on laadittu Natura-arviointi, jonka mukaan kaavasta ei aiheudu merkittäviä haitallisia vaikutuksia Natura-alueille, kun arviointiraportissa esitetyt lieventämistoimet huomioidaan kaavan jatkosuunnittelussa. Lieventämistoimet koskevat Sipoonkorven ja Salmenkallion välisen ekologisen yhteyden kehittämistä ja sen toimivuuden varmistamista jo ennen Östersundomin keskuksen alueen laajamittaisempaa rakentamista.

Päätökset kaavaratkaisun pohjana

Kaavoitusta ohjaavat mm. valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet. Niiden tarkoituksena on varmistaa valtakunnallisesti merkittävien asioiden huomioiminen kaavoituksessa. Tavoitteet tähtäävät mm. vähähiiliseen yhdyskuntarakenteeseen, terveelliseen ja turvalliseen elinympäristöön, valtakunnallisesti merkittävän kulttuuriperinnön turvaamiseen ja luonnon monimuotoisuuden säilymiseen.

Östersundomin alue liitettiin Helsinkiin 2009. Helsinki, Vantaa ja Sipoo laativat Östersundomin alueelle kuntien yhteistä yleiskaavaa vuosina 2011–2018. Korkein hallinto-oikeus kumosi kaavan hyväksymispäätöksen 10.5.2021. Kumoaminen perustui erityisesti Natura-verkoston kuuluville alueille kohdistuviin haitallisiin vaikutuksiin. Korkein hallinto-oikeus piti kuitenkin voimassa Östersundomin maakuntakaavan, joka ohjaa alueen yleiskaavoitusta.

Maakuntakaavan keskeisimmät suunnitteluperiaatteet ovat olleet alueen ekologisten yhteyksien turvaaminen, Natura 2000 –verkoston kuuluvien alueiden luonnonarvojen merkittävän heikentymisen välttäminen sekä taajamarakenteen sitominen raideliikenteeseen. Maakuntakaavan kaavamääräykset edellyttävät, että alueen maankäyttö suunnitellaan ja mitoitetaan raideliikenteen toimintaedellytyksiä suosivaksi, ja että sen toteuttaminen kytketään raideliikenteen toteuttamispäätökseen.

Helsingin yleiskaava 2016 on tullut voimaan joulukuussa 2018. Östersundom ei kuulu Yleiskaavan 2016 alueeseen. Östersundomin osayleiskaava sovitetaan yleiskaava 2016:n sisältöön siltä osin kuin alue rajautuu osayleiskaava-alueeseen.



Osayleiskaavoitus ohjelmoitiin Yleiskaavan toteuttamishjelman 2022 valmistelun yhteydessä. KH 13.6.2022: "Kaupunginhallitus päätti hyväksyä yleiskaavan toteuttamishjelman 2022 Helsingin yleiskaavan 2016 mukaisen maankäytön sekä ajantasaisen yleiskaavakokonaisuuden jatkosuunnittelun aikataulutuksen pohjaksi." Yleiskaavan toteuttamishjelmassa 2022 Östersundomin osayleiskaavoitus on jaksotettu lyhyelle aikavälille (2018–2035), ja yleiskaavaa tarkentava suunnittelu keskipitkälle (2030–2040) ja pitkälle (2040-) aikavälille. Östersundomin joukkoliikennetarkistuksen suunnittelu on ajoitettu keskipitkälle aikavälille. Alueen suunnittelussa ratkaistaan lisäksi mahdollinen leirintäalueen sijainti ja huomioidaan osana kokonaisuutta erilaisten pientaloratkaisujen tarve Helsingissä. Yleiskaavan toteuttamishjelman päivitys on vireillä. Östersundomin suunnittelutarpeet on siinä huomioitu. Toteuttamishjelma viedään päätöksentekoon syksyllä 2025.

Helsingin maanalainen yleiskaava on tullut voimaan 19.8.2021. Maanalainen yleiskaava on voimassa yhdessä maanpäällisten yleiskaavojen kanssa. Maanalainen yleiskaava huomioi jo rakennetut maanalaiset tilat ja turvaa yhteiskunnalle elintärkeiden uusien hankkeiden tilavaraukset. Suunnittelualue on osoitettu maanalaisessa yleiskaavassa merkinnällä "alueen osa, jolla maanalaisesta maankäyttöä ei ole ratkaistu lukuun ottamatta Östersundomin jätevedenpuhdistamo, yhteiskäyttötunnelia sekä Kilpilahti-Vuosaari -tunnelia." Mainitut hankkeet on osoitettu maanalaisessa yleiskaavassa.

Östersundomin nykyisten pientaloalueiden asemakaavoitusohjelmassa on määritelty ne alueet, joilla vakiintuneiden pientaloalueiden täydennysrakentaminen on mahdollista ennen osayleiskaavan voimaantuloa ja raideliikenteeseen perustuvaa aluerakentamista.

Helsingin kaupunkistrategia 2021–2025 "Kasvun paikka" määrittelee useita tavoitteita suunnittelulle, kuten ilmastovastuu ja luonnonsuojelu, asumisvaihtoehtojen monipuolisuudesta huolehtiminen sekä tasapainoinen kaupunkikehittäminen.

Östersundomin osayleiskaavan suunnitteluperiaatteet laadittiin vuonna 2023 maankäyttöskenaarioiden ja vaikutusarviointien sekä saadun palautteen pohjalta. Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi 19.12.2023 Östersundomin osayleiskaavan suunnitteluperiaatteet jatkosuunnittelun pohjaksi.

Alueen lähtökohdat ja nykytilanne

Suunnittelualueen kokonaispinta-ala on 29,2 km², josta maapinta-ala on noin 26,7 km². Alueen asukasluku on 1 742 (31.12.2023) ja työpaikkamäärä 502 (vuonna 2022) (www.aluesarjat.fi).



Natura- tai luonnonsuojelualueita kaava-alueella on yhteensä 4 km², joka on lähes 14 prosenttia kaava-alueen pinta-alasta.

Helsingin kaupunki omistaa 59 prosenttia suunnittelualueen maapinta-alasta. Kaavoitus on tullut vireille kaupungin omasta aloitteesta.

Östersundomin alueella ei ole tällä hetkellä voimassa olevaa yleiskaavaa, lukuun ottamatta rakennuslain aikaisia oikeusvaikutuksettomia, pienialaisia ja vanhentuneita osayleiskaavoja 1970–90-luvuilta.

Suurin osa alueesta on asemakaavoittamatonta. Alueella on voimassa olevat asemakaavat Landbossa, Karhusaassa, Östersundomin kartanon ja Knutersintien välisellä alueella, Sakarinmäen koulun, Sakarintien ja Kraputien alueilla sekä Korsnäsissä. Kunnanosalitoksen jälkeen Helsinki on tehnyt Östersundomissa viisi pienialaista asemakaavamuutosta; neljä Karhusaassa ja yhden Landbossa.

Alueella on käynnistynyt asemakaavoitus Karhusaaren pohjoisosissa (hankenumero 1402_11) ja Landbossa (4604_4). Lisäksi Mastokuja 11:ssä on ehdotusvaiheessa oleva asemakaava (kaavanumero 12583). Näiden lisäksi Östersundomin alueelle on laadittu edellä mainittu pientaloalueiden asemakaavoitusohjelma. Ohjelman tavoitteena on mahdollistaa olemassa olevien pientaloalueiden pienimuotoinen täydennysrakentaminen asemakaavamuutoksina.

Vuorovaikutus kaavan valmisteluaikana

Kaavaluonnos oli julkisesti nähtävillä 30.9.–31.10.2024.

Kaavaluonnoksesta saatiin yhteensä 17 kpl viranomaisten ja asiantuntijaviranomaisten kannanottoja ja seurojen, yhdistysten ja yritysten mielipiteitä 10 kpl.

Viranomaisten kannanotot kaavaluonnoksesta kohdistuivat muun muassa raideliikenteeseen perustuvaan yhdyskuntarakenteeseen ja palveluihin, luonnon- ja kulttuuriympäristöjen suojeluarvoihin, vesihuoltoon, voimalinjoihin ja sähköverkkoon. Kantaa otettiin myös vaikutusarviointiin ja selvitysaineistoon.

Kaavaluonnosvaiheessa saatiin 45 kpl yksityishenkilöiden mielipidettä. Mielipiteissä korostuivat etenkin asukkaiden täydennysrakentamismahdollisuudet ja Östersundomin asemakaavoitusohjelma sekä täydennysrakentamiseen vaikuttavat vesihuoltoasiat.

Liitteenä olevassa luonnosvaiheen vuorovaikutusraportissa esitetään tarkemmat yhteenvedot kaavaluonnoksen nähtävilläolon aikana saaduista viranomaisten kannanotoista ja osallisten mielipiteistä. Vastineet



luonnosvaiheen palautteeseen annetaan kaavaehdotuksen yhteydessä.

Aloitusvaiheen ja suunnitteluperiaatevaiheen aikana saadut kannanotot ja mielipiteet on otettu huomioon kaavan tavoitteiden mukaisesti kaavaluonnosta laadittaessa. Kannanotoissa ja mielipiteissä esitetyt asiat otetaan huomioon kaavatyössä kaavan tavoitteiden mukaisesti. Aiemmassa vuorovaikutusraportissa 1 on kuvattu tarkemmin aloitusvaiheen vuorovaikutusta.

Yhteistyö viranomaisten ja muiden keskeisten toimijoiden kanssa

Kaavan valmistelun yhteydessä on tehty yhteistyötä kaupunkiympäristön toimialan eri tahojen, muiden toimialojen ja kaupunginkanslian lisäksi viranomaisten ja sidosryhmien kanssa. Keskeisiä yhteistyötahoja ovat olleet ELY-keskus, Uudenmaan liitto, Helen Oy, Vantaan, Sipoon ja Espoon kaupungit, HSL, Väylävirasto ja Kaupunginmuseo.

MRL:n mukainen aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu järjestettiin 15.2.2021. Lisäksi viranomaisten ja sidosryhmien kanssa on järjestetty epävirallisia työkokouksia ja työpajoja suunnittelun eri vaiheissa vuonna 2022 skenaarioihin liittyen, vuonna 2023 suunnitteluperiaateluonnokseen ja vaikutusarviointeihin liittyen ja vuonna 2024 alustavaan kaavaluonnokseen liittyen.

Kaavatyötä aloittaessa on myös tavattu asukasyhdistysten edustajia sekä tiedotettu heidän kauttaan ajankohtaisista kaavoitukseen liittyvistä asioista ja etenemisestä. Östersundomin kaavoituksen etenemisestä on tiedotettu suoraan myös info-kirjeellä sen tilanneita tahoja.

Asukkaille suunnattuja tilaisuuksia on pidetty osayleiskaavan aloitus- ja valmisteluvaiheessa seuraavasti:

- Verkkotilaisuudet 2.12.2021, 9.2.2022 ja 23.5.2022
- Asukasilta Sakarinmäen koululla 10.11.2022
- Asukasilta Sakarinmäen koululla 13.9.2023
- Asukasilta Sakarinmäen koululla 7.10.2024

Tarkemmat perustelut

Tarkemmat kaavaratkaisun perustelut ilmenevät liitteenä olevasta osayleiskaavaselistuksesta.

Toimivalta

Helsingin kaupungin hallintosäännön 16 luvun 1 § 1 momentin 1 kohdan mukaan, ellei toimivallasta ole muutoin säädetty tai määrätty, kau-



28.01.2025

punkkiympäristölautakunta päättää yleis- ja asemakaavoituksen, liikenne- ja katusuunnittelun sekä muun maankäytön ohjaamisesta.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Anne Karlsson, tiimipäällikkö, puhelin: 09 310 37444
anne.karlsson(a)hel.fi
Katri Backman, yleiskaavasuunnittelija, puhelin: 09 310 37840
katri.backman(a)hel.fi
Pasi Rajala, yleiskaavapäällikkö, puhelin: 09 310 20417
pasi.rajala(a)hel.fi
Tuomas Lehtonen, yleiskaavasuunnittelija, puhelin: 09 310 37290
tuomas.lehtonen(a)hel.fi
Iiris Karvinen, yleiskaavasuunnittelija, puhelin: 09 310 27949
iiris.karvinen(a)hel.fi
Markku Granholm, liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 37121
markku.granholm(a)hel.fi
Raimo Pakarinen, ympäristötarkastaja, puhelin: 09 310 31534
raimo.pakarinen(a)hel.fi
Kirsi Lilja, projektipäällikkö, puhelin: 09 310 76793
kirsi.t.lilja(a)hel.fi
Alpo Tani, erityisasiantuntija, puhelin: 09 310 15310
alpo.tani(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ilmakuva
- 3 Östersundomin osayleiskaavaluonnos kartta, päivätty 28.1.2025
- 4 Östersundomin osayleiskaavan selostus, päivätty 28.1.2025
- 5 Östersundomin osayleiskaavaluonnoksen ekologisen verkoston selvitys 9/2024, päivitetty 1/2025
- 6 Östersundomin osayleiskaavaluonnoksen viher- ja virkistysverkosto-suunnitelman taustaraportti 9/2024, päivitetty 1/2025
- 7 Östersundomin osayleiskaavaluonnoksen alustava luontovaikutusten arviointi 9/2024
- 8 Östersundomin osayleiskaavaluonnoksen palveluverkko ja vaikutusten arviointi 9/2024, päivitetty 1/2025
- 9 Östersundomin osayleiskaavaluonnoksen energiataarkastelu (Ramboll) 9/2024
- 10 Östersundomin osayleiskaava-alueen hulevesiselvitys ja hallinnan suunnitelma (Sitowise) 12/2024
- 11 Östersundomin esirakentamistarkastelu (Ramboll) 12/2024
- 12 Östersundomin osayleiskaavaluonnoksen liikennemelukurat 12/2024
- 13 Östersundomin osayleiskaavaluonnoksen Natura-arviointi (Sitowise) 12/2024
- 14 Östersundomin osayleiskaavaluonnoksen liikenneselvitys 1/2025
- 15 Östersundomin osayleiskaavaluonnoksen ilmastovaikutukset 1/2025
- 16 Vuorovaikutusraportti 2/ 28.1.2025, viranomaisneuvottelun muistio 15.2.2022, asukastilaisuuden 7.10.2024 muistio
- 17 Osa päätöshistoriaa



28.01.2025

Asia/5

Oheismateriaali

1 Mielipiteet

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Ne mielipiteensä esittäneet, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa

Otteen liitteet

Esitysteksti
Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Tiedoksi

Kaupunginkanslia tiedoksianto

Päätöshistoria

Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala Kulttuuripalvelukokonaisuus Kaupunginmuseo
Kulttuuriperintöyksikkö 31.10.2024

Kaupunkiympäristölautakunta 19.12.2023 § 691



6

Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallitukselle Pitäjänmäenbaanan yleissuunnitelman hyväksymisestä (a-asia)

HEL 2025-000141 T 08 00 04

Esitysehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta esittää kaupunginhallitukselle Pitäjänmäenbaanan yleissuunnitelman hyväksymistä ja Pitäjänmäenbaanan toteuttamista vaiheittain siten, että sen kokonaiskustannusarvio on 7,7 miljoonaa euroa (MAKU 129,50, 2020=100).

Esittelijän perustelut

Yleissuunnitelman keskeinen sisältö

Pitäjänmäenbaanan yleissuunnitelmassa määritellään Pitäjänmäenbaanaksi nimetyn pyöräliikenteen runkoyhteyden toteuttamisperiaatteet ja kustannusarvio koko pituudella Pasilasta Pitäjänmäkeen Espoon rajalle asti. Pitäjänmäenbaanan 5,5 kilometrin kokonaispituudesta noin 1 kilometri on jo baanaverkolle asetettujen laatutavoitteiden mukaisesti hyväksyty katusuunnitelmassa tai rakennettu valmiiksi. Lisäksi noin 500 metrin osuus sijoittuu juuri valmistuneelle katuosuudelle Veturitiellä. Suunnittelualueeseen kuului siten osuudet, joiden pituus on noin 4 kilometriä.

Pitäjänmäenbaanan rakentamisen yleisenä tavoitteena on lisätä pyöräliikenteen määrää Pasilan ja sen luoteispuolisten kaupunginosien välillä matkoilla. Pitäjänmäenbaana hyödyntää nykyisiä katu- tai pyörätienjauksia, pääosin radan varren nykyistä pyörätietä. Nykyiset liikennejärjestelyt ovat pyöräliikenteen näkökulmasta paikoin alimitoitettuja ja puutteelliset esimerkiksi jalankulun erottelun osalta. Reittiä parantamalla nähdään liikennejärjestelmässä selkeää pyöräliikenteen lisäyspotentiaalia. Nykyistä laadukkaammat liikennejärjestelyt baanareitillä parantavat pyöräliikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta, yleistä liikenneturvallisuutta ja selkeän erottelun myötä jalankulun ja pyöräilyn miellyttävyyttä.

Pitäjänmäenbaanan yleissuunnitelma koostuu seitsemästä osuudesta: 1. Pasilan pohjoinen alikulku, 2. Ilmala, 3. Keskuspuisto-Hämeenlinnanväylän ylittävä silta, 4. Haaga-Huopalahti, 5. Valimo, 6. Pitäjänmäen yritysalue ja 7. Pitäjänmäki.

Baanan osien rakentaminen tai käyttö eivät ole toisistaan riippuvaisia, vaan osuuksia voidaan toteuttaa omassa aikataulussaan ja liittää osaksi olemassa olevaa infrastruktuuria. Baanareitistä saadaan kuitenkin



suurimmat hyödyt vasta, kun kaikki osuudet ovat käytössä. Osalla ratkaisuisista on riippuvuuksia muista rakentamisprojekteista.

Nykytilan kuvaus ja suunnitelma

Pyöräliikenteen pääyhteys Pasilasta Pitäjänmäkeen kulkee seuraten junaradan vierellä kulkevaa pyörätieyhteyttä. Nykyinen reitti on yksi Helsingin vilkkaimpia, mutta ei vastaa laatutasoltaan baanaverkon tavoitteita reitin sujuvuuden, turvallisuuden ja miellyttävyyden osalta. Pääosin kyseessä on yhdistetty pyörätie- ja jalkakäytävä, joka on paikoin kapea, mikä lisää konflikteja jalankulkijoiden ja pyöräliikenteen kesken sekä aiheuttaa talvikunnossapidolle haastetta lumitilojen puutteellisuuden vuoksi. Reitin varrelle sijoittuvien lukuisten juna-asemien lähistöllä on vilkasta jalankulkua, jolle on tarve järjestää oma laadukas tilansa.

Suunnittelun lähtökohtana on ollut kehittää järjestelyitä olemassa olevia rakenteita hyödyntäen ja parantaa reitin keskeisimpiä laatupuutteita. Pitäjänmäenbaana toteutetaan baanujen suunnitteluperiaatteiden mukaisesti lähtökohtaisesti kaksisuuntaisena pyörätienä, jossa tavoiteleveys on 4,0 metriä. Jalankululle suunnitellaan pyörätien viereen jalkakäytävä, tai jalankulun reitti linjataan omalle väylälleen selkeästi.

Pitäjänmäessä suunnitelmaratkaisu perustuu voimassa olevan Pitäjänmäen asemanseutu -asemakaavan liikennesuunnitelmaan. Asemanseudulla käytetään historiallista ilmettä vaalivaa sirotepintausta asfaltin sijaan. Pitäjänmäen asemalla tutkittiin vaihtoehtoja baanun linjauksessa asemakaavassa suojellun lehmuskujanteen ohi. Esitetyllä ratkaisulla yksi lehmuksesta jää baanun rakentamisen alle, sillä muunlainen toteuttaminen vaarantaisi useamman puun ja siten kujanteen eheyden. Suunnitelmassa ehdotetaan rakennettavan uudet sillat Pitäjänmäessä, Valimossa ja Huopalahdessa, jotta jalankululle ja pyöräliikenteelle saadaan oma riittävän leveä tilansa. Valimossa jalankulku erotellaan lisäksi selkeästi omalle reitilleen aseman pohjoispuolelle muodostuvalle aukiolle, ja pyöräily linjataan uudelle sillalle radan viereen. Järjestelyt yhteensovitetaan Valimon lähialueen jatkosuunnittelussa.

Huopalahden itäpuolella nykyinen reitti Hämeenlinnanväylän yli kulkee pitkin jalankulun ja pyöräilyn siltaa. Suunnittelussa selvisi, ettei siltaa ole mahdollista nykyisestään enää leventää. Samaten Tunnelintien itäpuolella leventäminen ei ole mahdollista suojellun asuintontin vuoksi. Näistä seikoista johtuen esitettynä ratkaisuna tällä osuudella on pitää nykyinen reittileveys edellä mainitulta sillalta aina Tunnelintien itäpuolelle asti, noin 750 metrin matkalla. Leventäminen on mahdollista myöhemmin, Hämeenlinnanväylän ylittävän sillan tullessa uusimisikään. Nykyti-



lanteeseen perustuva yleissuunnitelman ratkaisu ei siis poissulje myöhemmin mahdollisesti tehtäviä muutoksia.

Keskuspuistossa baanasuunnitelmaa on yhteensovitettu myös Postipuistosta Keskuspuistoon rakennettavan hulevesipurkuputken myötä laadittuun puistosuunnitelmaluonnokseen. Tätä luonnosta, joka käsitti reitin leventämisen noin 400 metrin matkalla purkuputken rakentamisen yhteydessä, on muutamissa kohdin päivitetty. Keskeisimpänä erona nyt ehdotetussa ratkaisussa baana jäisi noin 100 metrin matkalla tavoitelevyettä kapeammaksi. Tällä lyhyellä osuudella hiihtolatu aikana kävely tapahtuu pyöräilyn kanssa samassa tilassa, kuten nykyisin. Ratkaisulla säästetään puita tällä kohdin Keskuspuistossa.

Ilmalan aseman länsipuolella tutkittiin radan ylittävän jyrkän ja kapeahkon sillan muuttamista, mikä osoittautui mahdottomaksi ilman alapuolisten raiteiden poistoa tai merkittäviä muutoksia. Sen sijaan aseman itäpuolella reitti on voitu suunnitella siten, että se toteuttaa leveys- ja pituusprofiilitavoitteet. Baana esitetään sijoitettavaksi mahdollisimman lähelle junarataa kallion päällä, millä turvataan viereisen kaupungin omistaman tontin toiminnallisuutta.

Pasilassa reittiosuuksia on juuri valmistunut Veturitien katurakentamisen osana, ja baanau suunnittelualueeseen kuului vain hiljattain kaupungin hallintaan siirtynyt Pasilan aseman pohjoinen alikulku. Alikulkuun on suunniteltu jalankulun ja pyöräilyn erottelu. Suunnitelmassa alikulun kummassakin päässä lisätään ja parannetaan ramppiyhteyksiä, jotka ovat nykyisin puutteelliset huomioiden myös alueen suuri liikujamäärä.

Yhteys kaupunkistrategiaan ja muihin päätöksiin

Helsingin kaupunkistrategiassa vuosille 2021 - 2025 tavoitellaan kaupungin kestävä kasvua. Pitäjänmäenbaanan yleissuunnitelma edistää siinä esitettyjä tavoitteita. Kaupunkistrategiassa tavoitellaan vartin kaupunkia, jossa lähipalvelut löytyvät viidentoista minuutin kävelyn, pyöräilyn tai julkisen liikenteen matkan päästä. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräiliikenteen kulkumuoto-osuutta kasvatetaan. Baanaverkon ja kantakaupungin tavoiteverkon rakentumista vauhditetaan.

Yleissuunnitelma on linjassa Helsingin liikenteen kehittämisperiaatteiden kanssa. Baanat yhdistävät seudun suurimmat asuinalueet suuriin työpaikkakeskittymiin ja mahdollistavat nopean, suoran ja tasavauhtisen pyöräiliikenteen kaupungissa. Vuonna 2016 baanaverkko sisällytettiin osaksi yleiskaavaa. Yleiskaavan mukainen tarkistettu verkko korvasi vuoden 2013 verkkosuunnitelman ja se hyväksyttiin vuonna 2016 osana Pyöräiliikenteen tavoiteverkkoa esikaupunkialueille (kaupunkisuunnittelulautakunta 13.12.2016).



Pyöräliikenteen kehittämissuunnitelman 2020 - 2025 (kaupunginhallitus 2.11.2020 § 727) yltävoitteen mukaan Helsinki on kaiken ikäisille soveltuva ympärivuotinen pyöräilykaupunki, ja pyöräliikenteen kulkumuoto-osuus on vähintään 20 % vuoteen 2030 mennessä. Pitäjänmäenbaanan yleissuunnitelma myös tukee päivitetyn Hiilineutraali Helsinki - päästövähennysohjelman (kaupunginhallitus 22.8.2022 § 559) toteutusta.

Kävelyn edistämishjelma (kaupunginhallitus 14.3.2022 § 206) keskittyy kävelyn edistämiskeinoihin. Yleissuunnitelma edistää kulkumuotojen erottelua ja siten myös tämän ohjelman tavoitteita.

Vaikutusarviointi

Hankkeen vaikutusten arvioinnissa on tuotu esille valitusta suunnitteluratkaisusta syntyvät vaikutukset koko linjauksen matkalta. Vaikutusarviointia on tehty myös suunnittelun alkuvaiheessa vertailemalla työohjelmaan kirjattuja linjausvaihtoehtoja kolmessa siltakohteessa.

Pitäjänmäenbaanan rakentamisella on merkittäviä myönteisiä vaikutuksia pyöräliikenteen sujuvuuteen, houkuttelevuuteen ja turvallisuuteen. Yleissuunnitelmaratkaisu parantaa reitin jatkuvuutta, selkiyttää kulkumuotojen erottelua ja parantaa reitin kunnossapidettävyyttä. Suunnitelmaratkaisu edistää tavoitetta lisätä pyöräliikenteen määriä reitillä. Pyöräliikenteen ennustemallin mukaan pyöräliikenteen määrät ovat karkeasti puolitoistakertaiset vuoden 2035 ennusteessa nykytilanteeseen verrattuna. Kokonaisuudessaan baanan reitillä pyöräilyn miellyttävyys paranee muutosten myötä.

Suunnitelmalla on myönteisiä vaikutuksia myös jalankulun turvallisuuteen ja miellyttävyteen, kun reittiä leventämällä jalankulku erotellaan selkeästi jalkakäytävälle. Valimossa baanan suunnassa ajavat pyöräilijät eivät enää risteäsi aseman jalankulkuvirtojen kanssa uuden sillan myötä, ja esimerkiksi Pasilassa parannettavat alikulun ramppiyhteydet lisäävät molempien kulkumuotojen turvallisuutta.

Pitäjänmäenbaanan vaikutukset autoliikenteeseen ovat kokonaisuudessaan hyvin vähäisiä, ja reitti kulkeekin pääosin täysin erillään autoliikenteestä. Erillisen jalkakäytävän rakentaminen Huopalahden asemalla vähentää liityntäpysäköintialueen paikkamäärää noin viidenneksen eli 14 autopaikkaa, mutta ratkaisulla saadaan säästettyä nykyinen puu- ja viherkaista aseman vieressä. Radan varressa tapahtuvaa huoltoajoa helpotetaan järjestämällä muutama huoltoauton pysäköintipaikka radanpitäjän työn helpottamiseksi.

Pitäjänmäenbaanan järjestelyt parantavat joukkoliikenteen olosuhteita etenkin matkustajan näkökulmasta, koska jalankulkuyhteyksiä kehite-



tään ja pyöräliikenne erotellaan selkeästi asema-alueilla. Uudet järjestelyt edesauttavat pyörällä ja jalan saapumista asemille.

Pitäjänmäenbaanan vaikutukset liikkumiseen ja saavutettavuuteen ovat myönteisiä. Pitäjänmäenbaana edistää sosiaalista tasa-arvoa liikenneturvallisuuden kehityksen, suurempien yhteyksien ja aktiivisen liikunnan lisäämisen myötä. Lapsiin kohdistuvat vaikutukset ovat myönteisiä.

Vaikutukset elinkeinoelämään ovat hyvin vähäisiä. Osa baanan lähitöllä olevista yrityksistä voi hyötyä alueiden paremmasta saavutettavuudesta polkupyörällä, ja viihtyisämpi ympäristö houkuttelee kulkemaan palveluihin enemmän myös jalan ja joukkoliikenteellä. Baana parantaa yhteyksiä Pasilan, Länsi-Helsingin ja Espoon välillä, millä on positiivinen vaikutus työntekijöiden liikkumiseen. Muutamien Valimon yrittäjäyhtiöiden kohdalla esitetystä suunnitteluratkaisusta on ilmennyt tarve sijoittaa rakenteita tontille, mutta niin vähäisissä määrin, etteivät ratkaisujen katsottu vaikuttavan tontin toimivuuteen. Suunnitelmalla ei ole vaikutusta katuverkon auto- ja joukkoliikennetarkaisuihin.

Valmistelussa on arvioitu myös Pitäjänmäenbaanan rakentamisen maisema-, ympäristö- ja ilmastovaikutuksia. Baana sijaitsee rakennetussa kaupunkiympäristössä, jossa linjaus rajautuu pääosin jo rakennettuihin katu- ja asuinalueisiin sekä rataa, joten vaikutukset luontoon ja luontoarvoihin jäävät pääosin vähäisiksi. Jatkosuunnittelussa voidaan tutkia mahdollisuutta säilyttää nykyisiä puita erikoisratkaisulla sekä mahdollisuutta istuttaa esitettyä enemmän puita.

Baanayhteyden rakentamisessa merkittävimmät osuuskohdattavat ilmastopäästöt tulevat siltarakentamisesta. Siltojen hiilijalanjälkeen on mahdollista kuitenkin vaikuttaa hyödyntämällä eri materiaaleja ja rakentamistapoja. Näiden tarkempi selvittäminen tapahtuu jatkosuunnittelussa.

Yhteisvalmistelu ja osallistuminen

Suunnitelma on laadittu kaupunkiympäristön toimialan eri palveluiden yhteistyönä. Ratkaisuja on käyty läpi Väyläviraston kanssa, sillä pääosin baanareitti kulkee rata-alueella.

Yleissuunnitelman valmisteluun on voinut osallistua. Suunnittelun alkuvaiheessa toukokuussa 2024 pidettiin avoin yleisötilaisuus ja yhteispyöräily suunniteltavalla reitillä. Samaan aikaan oli avoinna karttakysely, jossa kerättiin asukkaiden ja yrittäjien näkemyksiä ja palautetta suunnitelmavaihtoehtoista. Kyselyyn vastasi noin 160 henkilöä ja kyselyyn annettiin yli 350 kartta- ja muuta kommenttia. Valtaosassa kyselyn vastauksia Pitäjänmäenbaanan alustavia suunnitteluratkaisuita pidettiin yleisesti hyvin tervetulleina parannuksina reitin nykytilaan. Suunnitelman kommentointimahdollisuudesta muistutettiin lisäksi muutamia jär-



28.01.2025

Asia/6

jestöjä ja yhdistyksiä erillisellä viestillä. Saadun palautteen myötä suunnitelmaratkaisuja kehitettiin, esimerkiksi Huopalahden aseman jalankulkuyhteyksiä parantamalla.

Kustannusarvio ja päätöksenteko

Pitäjänmäenbaanan kustannusarvio on 7,7 milj. euroa (MAKU 129,50, 2020=100).

Toimivalta

Hallintosäännön 7 luvun 1 §:n 1 momentin 2 kohdan mukaan kaupunginvaltuusto päättää taloudellisesti tai periaatteellisesti merkittävien liikennehankkeiden yleissuunnitelmista riippumatta niiden kustannusarviosta. Kyseessä on kuitenkin kaupungin tavanomainen hanke, eikä se ole taloudellisen arvonsa, pitkän keston, liikenteellisten vaikutustensa, kaupunkikuvallisen merkityksensä tai muun syyn takia kaupungin kannalta poikkeuksellinen. Kaupunginhallituksen 18.9.2017 § 865 päätämien toimivaltarajojen mukaan toimialan lautakunta tai sen määräämä viranomainen päättää suunnitelmista, joiden kustannusarvio on enintään 5 miljoonaa euroa. Toimivalta on täten kaupunginhallituksella.

Jatkosuunnittelu

Yleissuunnitelman hyväksymisen jälkeen yleissuunnitelman osuuksista laaditaan Kaupunkiympäristön toimialalla katu- ja puistosuunnitelmat, joiden suunnittelu voi alkaa 2025-2026 alkaen. Pitäjänmäenbaanan rakentamiseen on varauduttu 10 vuoden investointiohjelmassa.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

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

Liitteet

- 1 Pitäjänmäenbaanan yleissuunnitelman raportti
- 2 Liikenteen yleissuunnitelmat ja pituusleikkaukset
- 3 Sähköisen kyselyn vastauskooste
- 4 Havainnekuvat

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



7

Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallitukselle koskien selvitystä liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähennyskeinoista (a-asia)

HEL 2024-010560 T 08 02 00

Esitysehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta esittää kaupunginhallitukselle merkittäväksi tiedoksi Hiilineutraali Helsinki -päästövähennysohjelman mukaisesti selvityksen liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähennyskeinoista.

Lisäksi kaupunkiympäristölautakunta evästää valmistelua, että:

- Kaupungin tulisi tavoitella CO2-päästötöntä henkilöautoliikennettä vuoteen 2035 mennessä. Tällä luotaisiin edellytykset kaupungin hiilitaseen nettonollan saavuttamiseksi vuoteen 2040 mennessä ja viestittäisiin, että kaupunki on siirtymässä kohti päästötöntä liikennejärjestelmää.
- Tulevien liikenne ratkaisujen tulee vahvistaa tilatehokasta yhdyskuntarakennetta sekä kävelyn, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen kilpailukykyä.
- Selvityksen perusteella tehokkain liikenteen päästövähennyksiin johtava kaupungin päätösvallassa oleva toimenpide on ympäristövyöhyke, jonka alueella ajetaan vain päästöttömillä ajoneuvoilla.
- Sähköautojen latausinfra rakentamisen nopeuttamiseksi on tarpeen arvioida mahdollinen latausinfra toteuttamisen taloudellinen tuki yksityisille kiinteistöille.
- On myös tarpeen arvioida käyttövoiman muutosta nopeuttavan autojen romutuspalkkion käyttöönottoa Helsingissä.
- Päästövähennysten aikaansaamiseksi on perusteltua nopeuttaa pysäköintipolitiikan (2022) toimenpiteitä koskien yleisten alueiden rajoittamattoman pysäköinnin rajoituksia (aikarajoitukset, maksullisuus) ja markkinaehtoisien pysäköinnin laajentamisen valmistelua.
- Ennen liikenteen päästövähennystoimenpiteistä tehtäviä päätöksiä niistä laaditaan kaupunkitaloudellinen arviointi, sosioekonomisten vaikutusten arviointi sekä yritys- ja elinkeinovaikutusten arviointi päätöksenteon tueksi.

Esittelijän perustelut

Lähtökohdat



Helsingin kaupunginvaltuusto on asettanut kaupunkistrategiassa (Kasvun paikka - Helsingin kaupunkistrategia 2021–2025) tavoitteekseen olla hiilineutraali vuonna 2030, nollaavansa CO₂-päästönsä vuoteen 2040 mennessä ja pyrkivänsä tämän jälkeen hiilinegatiivisuuteen. Vaikka merkittäviä päästövähennyksiä on jo tehty, erityisesti liikenteen osalta kehitys on hidasta. Liikenteen päästöillä tarkoitetaan tässä yhteydessä Helsingin maantieteellisellä alueella kulkemisen aikana syntyviä liikenteen CO₂-päästöjä. Liikenteen osuus Helsingin vuoden 2023 päästöistä oli 27 % mutta sen arvioidaan olevan vuonna 2030 jo yli 60 prosenttia.

Helsingin kaupunginhallitus hyväksyi 22.8.2022 osana Hiilineutraali Helsinki -päästövähennysohjelmaa toimenpiteen laatia selvitys, jossa keskitytään kaupungin käytössä oleviin vaikuttavimpiin liikenteen päästövähennyskeinoihin vuoteen 2030 mennessä. Selvitystyö käynnistettiin syksyn 2022 aikana ja alustava keinovalikoima tunnistettiin 2022 lopussa. Kaupungin sisäisten käsittelyiden jälkeen siirryttiin vaikutusten arvioinnin suunnitteluun syksyllä 2023. Kevät ja kesä 2024 tehtiin vaikutusten arviointia ja vuorovaikutusta.

Kaupungin vaikutusmahdollisuudet ja muiden julkisten tahojen rooli

Liikenteen päästöihin vaikutetaan monella eri tasolla. EU:ssa ja valtakunnallisella tasolla päätetään suurista vaikuttavista toimista. Kaupungin keinovalikoima on näitä rajallisempi. Myös seudullisten ratkaisujen edistäminen on liikenteessä tärkeää, sillä liikkuminen ylittää kaupunkien rajat. EU-tasolla merkittävimpiä toimia liikenteen päästöjen vähentämiseksi ovat autonvalmistajille osoitetut rajoitukset sekä polttoainesten jakelijoita koskeva liikenteen päästökauppa. Valtion keskeisiä toimia ovat mm. liikenteen verotus ja uusiutuvien polttoainesten jakeluvoite sekä käyttövoiman muutosta tukevat tuet. Valtakunnallisesti myös päätetään lainsäädännön kautta siitä, millaisia keinoja kunnilla on mahdollista toteuttaa (esimerkiksi tienkäyttömaksut).

Osana selvitystä on tehty erilaisia päästövähennyskenaarioita. Skenaarioissa, joissa myös valtakunnallisella ja seudullisella tasolla otetaan vaikuttavia päästövähennystoimenpiteitä käyttöön, saadaan merkittäviä vaikutuksia aikaan hallitusti. Jos taas muiden tahojen osalta päästöjen vähennykset eivät etene, odotukset Helsingin omassa keinovalikoimassa oleville toimenpiteille kasvavat. Hyvin voimakkailla Helsingin omilla toimenpiteillä vaikutukset eivät kohdistu seudulla yhtä tasapuolisesti.

Kaupunginhallituksen päättämässä toimeksiannossa vaikuttavimmat toimenpiteet rajattiin kaupungin toimivallassa oleviin, sillä Helsinki on asettanut päästövähennystavoitteensa ja tehtävänä on huolehtia niiden



toteutuminen. Mikäli EU:n tai valtion toimet vaikuttaisivat toteuttavan tavoitellut päästövähennykset liikenteen osalta, arvioidaan kaupungin omien toimenpiteiden tarkoituksenmukaisuutta. Nyt näyttäisi siltä, että valtakunnalliset toimenpiteet vaikuttavat liikenteen päästövähennyksiin päinvastoin kuin mitä Helsingissä tavoitellaan.

Liikenteen päästöjen kehitys ja sähköistymiseen liittyvät epävarmuudet

Liikenteen päästöskenaariot päivitettiin kevään 2024 aikana uusimpiin lähdeaineistoihin pohjautuen. Helsingin autokantaskenaarioiden päivityksessä on hyödynnetty uusinta kansallista skenaariota, Tampereen yliopiston alueellista autokantamallia sekä Aalto-yliopiston Helsingille tekemää skenaariotarkastelua autokannan sähköistymisestä. Näiden pohjalta on luotu kolme henkilöautokannan sähköistymisen skenaariota: nopea, perusskenaario ja hidas. Perusskenaarion mukainen täys-sähköautojen osuus on 33 % vuonna 2030 Helsingissä (30.9.2024 se oli 8,3 %).

Perusskenaarion ja liikenne-ennustemallin suorite-ennusteen pohjalta on muodostettu liikenteen päästöjen WEM-skenaario ("with existing measures"), eli arvio liikenteen CO₂-päästöjen määrästä ilman uusia päästövähennystoimia. Liikenteen päästöjen arvioidaan olevan noin 378 kt CO₂-ekv vuonna 2030. Vuoden 2005 vertailutaso on 737 kt CO₂-ekv. Liikenteen päästöt ovat vähentyneet vertailutasosta noin 28 % vuoteen 2023 ja niiden ennustetaan vähenevän noin 48 % vuoteen 2030 mennessä vuodesta 2005. Liikenteen osuus Helsingin alueella tuotetuista suorista CO₂-päästöistä kuitenkin kasvaa, ja vuonna 2030 liikenteen arvioidaan tuottavan jo 62 % kaupungin suorista päästöistä.

Liikenteen päästökahtymisen arvioimiseen liittyy paljon epävarmuuksia. Yleinen taloustilanne vaikuttaa merkittävästi autokannan uusiutumiseen ja liikennemääriin. Sähköautojen osuuden kasvu ensirekisteröinneistä on taittunut vuoden 2024 aikana edellisvuoteen nähden. Myös mm. seudun asukasmäärän kehitys vaikuttaa liikenteen kokonaismääriin ja sitä kautta päästöihin.

Uusiutuvien polttoaineiden jakelunelvoitteen muutokset vaikuttavat suoraan kokonaispäästöihin. Hallitus on päättänyt alentaa jakelunelvoitetta aiemmin päätettyyn nähden vuosille 2024–2027. Lopullista vuoden 2030 tilannetta on vaikea arvioida. Kansallinen päästöskenaario on laskettu nykyisin mukaisella 34 % uusiutuvien polttoaineiden osuudella vuonna 2030, mitä voidaan pitää optimistisena (vuoden 2025 jakelunelvoite on 16,5 %). Myös hallitusohjelmassa linjattu liikenteen rahoituksen ja verotuksen kokonaisuudistus voi vaikuttaa sekä autokantaan että ajosuoritteeseen merkittävästi. Hallituksen esityksen (HE 107/2024



vp) mukainen ajoneuvoverolain muutos johtaa sähkö- ja hybridautojen nykyistä korkeampaan ajoneuvoveroon ja päästöjen lisääntymiseen.

EU:n 2027 käynnistyvän polttoaineiden jakelijoita koskevan liikenteen päästökaupan on arvioitu vaikuttavan päästöihin vuoteen 2030 mennessä vielä melko vähän mutta pidemmällä aikavälillä merkittävämmiin. Päästökauppa vaikuttaa polttoaineen hintaan, mikä osaltaan pienentää liikennesuoritetta ja nopeuttaa autokannan uudistumista. Päästöi-keuksien hinnan ei kuitenkaan odoteta kasvavan kovin nopeasti päästökaupan käyttöönoton jälkeen.

Autokanta- ja päästöskenaarioiden pohjalta voidaan arvioida, että liikenteen sähköistymistä kirittämällä voidaan vähentää merkittävästi liikenteen päästöjä vuoteen 2030 mennessä, mutta autokannan hitaan uudistumisen takia myös kulkutapamuutosta tarvitaan. Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuuden kasvattaminen on tärkeää myös kasvavan ja tiivistyvän kaupungin sujuvan liikkumisen järjestämiseksi sekä liikkumattomuuden ja autoliikenteen aiheuttamien terveyshaittojen vähentämiseksi. Päästövähennystoimenpiteissä onnistutaan paremmin, kun luodaan edellytykset tiiviille kaupunkirakenteelle ja siten tiiviissä yhdyskuntarakenteessa syntyvien lyhyempien matkojen vuoksi myös lihasvoimin liikkumiselle. Tiivis kaupunkirakenne myös vähentää tarvetta rakentaa infrastruktuuria, joka puolestaan vähentää rakentamisen päästöjä.

Liikenteen päästövähennyskeinojen tunnistaminen

Selvityksen tavoitteena on ollut tunnistaa liikenteen vaikuttavia päästövähennystoimenpiteitä Hiilineutraali Helsinki - päästövähennysohjelmaan. Päästövähennysohjelmassa keskitytään vaikuttavimpiin lisäisiin toimenpiteisiin eli niihin toimiin, jotka eivät toteutuisi ilman ohjelman antamaa tukea, ja jotka ovat päästövähennystavoitteen saavuttamisen kannalta keskeisiä. Hiilineutraali Helsinki - ohjelman tavoitteena on keskittyä toimenpiteisiin, joilla on suora vaikutus sektorin päästöihin (niin kutsutut luokan 1 toimenpiteet). Liikenteen osalta haasteena on ollut luokan 1 toimien puuttuminen. Välttämättöminä päästövähennyksiä mahdollistavina toimenpiteinä (luokka 2) ohjelmassa ovat jo mm. sähköautojen latauspaikkojen lisääminen sekä pyöräliikenteen verkon rakentaminen.

Tehdyn selvityksen tavoitteena on ollut tunnistaa toimenpiteitä, jotka

- vähentävät suoraan liikenteen päästöjä
- ovat kaupungin omassa toimivallassa
- ovat toteutettavissa hiilineutraaliustavoitteen edellyttämässä aikataulussa.



Liikenteen päästöt muodostuvat ajoneuvomatkojen suoritteesta ja käytettyjen ajoneuvojen ominaispäästöistä. Liikenteen päästöjä suoraan vähentäväksi toimiksi on tunnistettu niitä toimia, joilla vaikutetaan suoraan autokannan muuttumiseen vähäpäästöisemmäksi ja toimia, joilla kasvatetaan kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkutapaosuutta ja sitä kautta vähennetään tieliikenteen suoritetta eli ajettuja kilometrejä. Uusiutuvien polttoaineiden käytön lisäämistä ei ole erikseen käsitelty keinona tässä selvityksessä, koska ei ole tunnistettu kaupungin toimivallassa olevia keinoja lisätä laajasti uusiutuvien polttoaineiden käyttöä Helsingin alueella. Jakeluvaihtoehto on valtion tason keino uusiutuvien polttoaineiden käytön lisäämiseen. Siten uusiutuvien polttoaineiden käytön lisääminen mm. kaupungin omissa ajoneuvoissa, kaupungin tilaamissa urakoissa ja Helsingin alueen työmailla ei ole selvityksessä haettu lisäisiä toimenpiteitä.

Päästövähennyskeinoja tunnistettiin muun muassa tutkimuskirjallisuuden ja verokkikaupunkien suunnitelmiin tutustumisen avulla. Tunnistetuista keinoista karsiutui tehokkaita keinoja pois, jos ne eivät olleet mahdollisia esimerkiksi lainsäädännön tai kaupungin toimivallan rajoitusten takia. Samalla on tunnistettu välttämättömiä luokan 2 toimenpiteitä, joilla tuetaan oikeudenmukaista siirtymää kestävään liikennejärjestelmään.

Vaikutusten arviointia varten tunnistetut toimenpiteet jaettiin kolmeen kokonaisuuteen

1. Alueelliset päästövähennykset (toimenpiteet, joilla vaikutetaan etenkin ajoneuvokannan uusiutumiseen)
2. Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kilpailukykyyn vahvistaminen (toimenpiteet, joilla vaikutetaan eri kulkutapojen osuuteen matkoista ja sitä kautta tieliikenteen suoritteisiin)
3. Vesiliikenteen päästövähennystoimenpiteet (lauttaliikenteen sähköistäminen).

Selvityksen painopiste on ollut tieliikenteessä ja erityisesti henkilöliikenteessä. Logistiikan päästövähennyskeinoja selvitetään tarkemmin maalikuussa 2025 käynnistyvässä EU-hankkeessa MADLESS (Meta-Analysis Driven Logistics Emission Solutions through Stakeholder Collaboration). Vesiliikenteen toimenpiteet eriytettiin omaan kokonaisuuteen osana merellisen Helsingin toimenpiteitä.

Vaikutusten arvioinnin menetelmät

Toimenpiteiden vaikutuksia arvioitiin samalla tarkkuustasolla kuin arvioitavat toimenpiteet olivat. Toimenpiteitä ei ole suunniteltu tarkasti, sillä tässä vaiheessa oli tarkoituksenmukaista tunnistaa päästövähennys-



nysten osalta vaikuttavimmat keinot. Siten arvioinnissa on tunnistettu vaikutusten suuntaa ja suuruusluokkaa. Arvioinnissa tunnistettiin toimien maksimivaikutuksia.

Vaikutusten arviointi käynnistyi Aalto-yliopiston taloustieteen työryhmän tuottamalla raportilla ”Kohti päästötöntä liikennettä Helsingissä – Skenaariotarkastelu autokannan sähköistymisestä ja tarkastelu CO₂-päästöttömän henkilöautoliikenteen alueesta 2035” (Liite 4). Työssä tarkasteltiin autokantaa ja autonomistusta Helsingissä sekä arvioitiin mahdollisen pitkälle tulevaisuuteen asetettavan tiukan päästörajoituksen taloudellisia vaikutuksia kotitalouksiin.

Alueellisten päästövähennysten sekä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kilpailukyvyyn vahvistamisen toimenpidekokonaisuuksien vaikutuksia arvioitiin laajasti taloudellisesta, sosiaalisesta ja liikenteellisestä näkökulmasta WSP Finland Oy:n toteuttamassa vaikutusten arvioinnissa (Liite 2). Vaikutusten arvioinnin menetelminä olivat liikenteelliset, sosiaaliset ja aluetaloudelliset mallinnukset, asiantuntijatyöpajat, kirjallisuuskatsaus sekä asiantuntija-arviot. Yritysvaikutusten osalta hyödynnettiin Helsingin kaupungin yritysvaikutusten arviointipohjaa. Osana arviointia järjestettiin neljä asiantuntijatyöpajaa, joissa oli edustajia kaupungin eri toimialoilta sekä sidosryhmistä ja tutkijayhteisöstä.

Vaikutusten arviointia tukivat myös kolme ulkoista arvioitsijaa: Heikki Liimatainen Tampereen yliopistosta, Marita Laukkanen Valtion taloudellisesta tutkimuskeskuksesta sekä Eva Heiskanen Helsingin yliopistosta. Ulkoiset arvioijat antoivat myös kirjalliset lausunnot toimenpiteistä ja niiden vaikutuksista (Liite 3).

Vaikutusten arvioinnin päätulokset

Vaikutusten arvioinnin perusteella sekä alueelliset päästövähennykset (ympäristövyöhyke) että kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kilpailukyvyyn parantamisen kokonaisuus vaikuttavat positiivisesti terveyteen ja kaupungin viihtyisyyteen liikenteen haittojen vähentyessä ja aktiivisen liikkumisen lisääntyessä. Alueellisten päästövähennysten suurimmat negatiiviset vaikutukset kohdistuvat pienituloisiin autoa välttämättä tarvitseviin. Tilastojen perusteella tällaisia kotitalouksia on Helsingissä melko vähän. Pienituloisimmassa kymmenyksessä on noin 5000 autollista kotitaloutta. Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kilpailukyvyyn parantamisen negatiivisimmat vaikutukset kohdistuvat autoliikenteen matka-aikoihin, jos autoliikenteen kapasiteettia vähennetään. Sekä alueellisten päästövähennysten että kestävien kulkumuotojen kilpailukyvyyn parantamisen taloudelliset ja liikenteelliset vaikutukset voivat olla merkittäviä yksittäisille kotitalouksille tai yrityksille, mutta kokonaisuutena vaikutukset ovat mallinnusten perusteella melko pienet.



Vaikutusten arvioinnin perusteella toimenpiteiden suunnittelua on mahdollista jatkaa, mutta tarkemmilla suunnitteluratkaisuilla ja negatiivisia vaikutuksia lieventävillä toimilla on suuri merkitys lopullisiin vaikutuksiin. Myös sillä, miten asukkaat ja yritykset otetaan mukaan suunnitteluun, saattaa olla suuri vaikutus toimenpiteiden vaikutusten jakautumiseen ja hyväksyttävyyteen.

Ympäristövyöhykkeen käyttöönotolle ei ole tunnistettu oikeudellista esitettyä. Suomessa ei ole varsinaista ympäristövyöhykelainsäädäntöä, mutta tieliikennelaissa on vähäpäästöisten ajoneuvojen lisäkilpi (H12.13), jota voi käyttää rajoittavana kielto- tai rajoitusmerkin yhteydessä. Helsingissä rajoitetaan jo alueellisesti esimerkiksi ajoneuvojen pituutta ja nastarenkaiden käyttöä (liikennemerkkein) sekä HSY:n ja HSL:n ajoneuvojen lähipäästöjä (hankintojen kautta).

Asukaspaneeli

Kaupunki kutsui satunnaisotannalla kaupunkilaisia liikenteen ilmasto-paneeliin, jossa puntaroitiin liikenteen tunnistettujen päästövähennystoimien toteuttamista siten, että se olisi mahdollisimman reilua kaikille ja liikkuminen olisi jatkossakin sujuvaa. Paneeli kokoontui neljä kertaa kevään ja kesän 2024 aikana ja valmisteli päättäjille lausuman (Liite 5). Lausuman keskeiset suositukset ovat:

- Joukkoliikennettä pitää kehittää entistä sujuvammaksi, nopeammaksi ja edullisemmaksi
- Talvikunnossapitoa pitää parantaa talviliikkuksen helpottamiseksi
- Kaupunkirakennetta pitää kehittää sujuva arki ja lähipalvelut edellä
- Autoa tarvitsevat tulee huomioida ympäristövyöhykkeiden toteutuksessa
- Pyöräliikenteen edellytyksiä pitää parantaa selkeällä ja kattavalla pyöräilyverkolla

Kaupunkiympäristön toimiala laati vastineen paneelin lausumaan, ja se on seuraava:

Kaupunki pitää paneelin esiin nostamia teemoja erittäin tärkeinä ja on jo pitkään tehnyt työtä monien suositusten mukaisesti. Kaupunki kuitenkin tunnistaa, kuten panelistitkin, että kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteita on edelleen tarpeen parantaa. Joukkoliikenteen palvelutaso on parantunut kaupungissa erityisesti raideverkoston laajentuessa ja uusien runkoyhteyksien käynnistyessä. Monia joukkoliikenteen ratkaisuja toteutetaan seudullisesti HSL:n toimesta. Kaupunki voi vaikuttaa HSL:n päätöksiin mm. yhteistyöllä ja lausunnoilla, mutta esimerkiksi joukkoliikennelippujen hinnoittelusta se ei voi päättää suoraan.



Pyöräväylien talvikunnossapitoa on parannettu tehostetun talvihoidon reiteillä, ja tehostetun talvihoidon verkostoa laajennetaan 2025. Kaupunkirakenteen tiivistäminen on ollut pitkään kaavoituksen lähtökohtana, ja tavoitteena on arvioida palveluverkon suunnittelussa yhä tarkemmin, miten lähipalvelut vaikuttavat asukkaiden liikkumistarpeisiin. Pyöräliikenteen tavoiteverkko ei ole valmis, ja sen rakentamiseen panostetaan tulevana vuosina merkittävästi. Nämä investoinnit hyödyttävät myös jalankulkua, kun eri liikkujaryhmille on liikenneympäristössä yhä selkeämmät omat alueensa. Ympäristövyöhykettä suunniteltaessa huomioidaan erityisesti ne ryhmät, jotka tarvitsevat autoa liikkumiseen tai erityistä tukea muutokseen, ja työtä tehdään tiiviisti asukkaiden kanssa.

Yritystyöpaja

Kaupunki järjesti Helsingin seudun kauppakamarin kanssa info- ja keskustelutilaisuuden liikenteen päästövähennyskeinoista maaliskuussa 2024. Tilaisuuteen osallistui 32 henkilöä eri toimialoilta. Tilaisuudesta laadittiin osallistujien kanssa yhteenveto (Liite 6). Tilaisuudessa käytiin ryhmäkeskusteluita toimialoittain ja tunnistettiin toimien mahdollisia vaikutuksia yrityksiin sekä yritysten toiveita jatkoon. Keskusteluissa nostettiin esiin huolia muun muassa liikenteen sujuvuuteen, työvoiman liikkumisen vaikeutumiseen, logistiikan kustannuksiin, keskustan elinvoimaan ja yritysten sijoittumiseen liittyen. Toiveina jatkoon nostettiin esiin muun muassa riittävä sopeutumisaika, ympäristövyöhykkeen maltillinen koko ja riittävät poikkeukset, latausinfra lisäminen, liikenteen sujuvuuden varmistaminen (erityisesti huolto, logistiikka ja joukkoliikenne), maanalaisen huoltoliikenteen kehittäminen sekä kaupungin ennakoitava, avoin ja johdonmukainen toiminta.

Kaupunkiympäristön toimiala laati vastineen yritystyöpajan yhteenvetoon, ja se on seuraava:

Keskustelussa tuotiin esiin paljon tärkeitä näkökulmia, joita tulee jatko-suunnittelussa ottaa huomioon. Keskusteluja yritysten kanssa on syytä jatkaa ja syventää toimenpiteiden ja siten vaikutusten tarkentuessa. Kaupunki pyrkii pitkäjänteisyyteen ja ennakoitavuuteen päätöksenteossaan ja toimenpiteiden suunnittelussa. Jotta päästöjä voidaan vähentää hallitusti, päätökset on tehtävä ajoissa ja toimenpiteet toteutettava vaiheittain. Kaupunki panostaa siihen, että suunnitelmista ja niiden etenemisestä viestitään avoimesti ja hyvissä ajoin eri sidosryhmille.

Tehtyjen arvioiden mukaan liikenteen voimakkaatkaan päästövähennystoimet eivät aiheuta merkittäviä negatiivisia vaikutuksia aluetaloudelle, mutta vaikutukset yksittäisille yrityksille voivat olla suuria. Huolellisella suunnittelulla sekä mahdollisilla tuilla ja poikkeuksilla tavoitellaan



tilannetta, jossa yritykset eivät kohtaa kohtuuttomia haittoja toimenpiteistä. Useilla yrityksillä on kunnianhimoisia ilmastotavoitteita, joita kaupungin päästövähennystoimet voivat tukea. Ympäristövyöhykkeiden suunnittelussa huomioidaan yritysten nostamia erityiskysymyksiä ja tehdään yhteistyötä.

Johtopäätökset vaikutusten arvioinnista ja vuorovaikutuksesta

Liikenteen sähköistymisen ja päästökehityksen ennakointi on haastavaa ja kaupungin keinovalikoima liikenteen päästöjen vähentämiseksi on rajallinen. Ympäristövyöhyke on tunnistettu keskeiseksi ja tehokkaaksi keinoksi, jonka avulla kaupunki voi vähentää liikenteen päästöjä suoraviivaisesti ja varmistaa liikenteen riittävän nopeaa käyttövoimamuutosta. Vaiheittaisella ja selkeällä pitkälle tulevaisuuteen suunnitellulla ympäristövyöhykkeen käyttöönoton polulla on mahdollista edistää muutosta hallitusti ja ennakoivasti. Ympäristövyöhyke täydentää kaupungin keinovalikoimaa uudella, suoraviivaisella tavalla vaikuttaa liikenteen päästöihin. Ennakoitavuus ja pitkäjänteisyys ovat keskeisiä tekijöitä ympäristövyöhykkeen toteutuksessa, ja muutokseen sopeutumiselle tulee varata riittävästi aikaa. Yrityksillä ja asukkailla on erilaisia huolia ympäristövyöhykkeen käyttöönottoon liittyen, joten suunnittelua on syytä tehdä laajassa yhteistyössä, huomioiden erilaiset liikkujat ja heidän tarpeensa. Pienituloiset, jotka tarvitsevat autoa välttämättä liikkumiseen, on otettava huomioon toteutusratkaisuissa esimerkiksi poikkeuksia kohdentamalla. Myös yritysten erilaisten tarpeiden huomiointi on tärkeä osa valmistelua. Suunnittelun tarkentuessa myös vaikutusten arviointia tulee tarkentaa muun muassa kunta- ja kaupunkitalouden, yritysvaikutusten ja elinvoimavaikutusten osalta.

Lokakuussa 2024 teetetyssä kaupunkiympäristön toimialan viestintätutkimuksessa kysyttiin: "Helsingin ilmastopäästöjen vähentämiseksi on mahdollista, että Helsingissä joudutaan tulevina vuosina rajoittamaan polttomoottoriautoilla ajamista. Miten suhtaudut tällaiseen muutokseen?". Vastajista 44 % vastasi muutoksen olevan myönteinen ja 32 % vastasi muutoksen olevan kielteinen. Myönteisimmin vastasivat 16-34 -vuotiaat ja kantakaupungissa asuvat. Kielteisimmin vastasivat 55-65 -vuotiaat ja Pohjois-Helsingissä asuvat. (Liite 8)

Kävelyn, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen kilpailukyvyyn vahvistamisen kokonaisuuden vaikutukset päästöihin ovat merkittäviä, jos katutilaa jaetaan uudelleen ja autoliikenne vähenee sen myötä. Vaikutukset olisivat kuitenkin lyhyellä aikajänteellä pienempiä ja vähemmän suoria kuin ympäristövyöhykkeellä. Kävelyn, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen kilpailukyvyyn tukemisen toimet ovat välttämättömiä mahdollisen ympäristövyöhykkeen toteutumisen rinnalla, jotta osalle nykyisistä tehdyistä automatkoista olisi jatkossa tarjolla sopivia ja tarvittua palveluta-



solla olevia vaihtoehtoja muilla kulkumuodoilla. Siten mahdollistettaisiin tavoiteltua kulkutapaosuuksien muutosta. Myös kaupunkitilan tehokkaan käytön kannalta kulkutapamuutosta kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen tarvitaan käyttövoimamuutoksen rinnalla. Lisäksi päästövähennyksissä on myös olennaista vähentää energian kulutusta, mikä toteutuu parhaiten kulkiessaan lihasvoimin tai joukkoliikenteellä.

Pysäköintipolitiikka on keskeinen jo käytössä oleva kaupungin keino liikenteen päästöjen vähentämiseksi, jolla voidaan parantaa kestävien kulkumuotojen kilpailukykyä samalla kun tehostetaan tilankäyttöä kasvavassa ja tiivistyvässä kaupungissa. Kaupungin yleisillä alueilla on paljon pysäköintiä, jota ei rajoiteta lainkaan aikarajoituksin tai maksullisuudella. Kaupunginhallitus hyväksyi pysäköintipolitiikan 2022. Rajoittamattoman yleisten alueiden pysäköinnin rajoittaminen on perusteltua päästövähennysten näkökulmasta nopeammin mitä pysäköintipolitiikassa asiasta on esitetty. Lisäksi pysäköintipolitiikassa on tunnistettu mm. asukas- ja yrityspysäköintitunnusalueiden laajenemissuunnat ja ehtoja laajenemiselle sekä maksullisuusvyöhykkeiden laajennuksen periaatteita. Markkinaehtoiseen pysäköintipolitiikkaan siirryttäessä pysäköinnin kustannukset tulevat näkyviksi ja erottuvat asumisen kustannuksista, mikä mahdollistaa kustannusten kohdentumisen kokonaisuudessaan autopaikkojen käyttäjille.

Mahdollisia jatkotoimenpiteitä

Selvityksen ja sen yhteydessä käydyn vuorovaikutuksen pohjalta on tunnistettu sekä yleisempiä periaatteellisia tavoitteita että konkreettisia kaupungin mahdollisia toimenpiteitä liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Ylätason tavoitteiden asettaminen auttaisi kaupunkia antamaan selkeän viestin siitä, että Helsinki on siirtymässä kohti päästötöntä liikennejärjestelmää sekä ohjaisi kaupungin suunnitteluratkaisuja. Ylätason tavoitteissa olisi perusteltua todeta, että:

- Kaupungin tulisi tavoitella CO₂-päästötöntä henkilöautoliikennettä vuoteen 2035 mennessä. Tällä luotaisiin edellytykset kaupungin hiilitaseen nettonollan saavuttamiseksi vuoteen 2040 mennessä ja viestittäisiin, että kaupunki on siirtymässä kohti päästötöntä liikennejärjestelmää.
- Tulevien liikennetaratkaisujen tulee vahvistaa tilatehokasta yhdyskuntarakennetta sekä kävelyn, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen kilpailukykyä.

Se, että Helsinki tavoittelisi CO₂-päästötöntä henkilöautoliikennettä vuoteen 2035 mennessä, antaisi selkeän signaalin kaupungissa asuville ja liikkujille. Viesti olisi, että kaupunki on siirtymässä kohti päästötöntä liikennejärjestelmää, ja sitä kohti edetään erilaisilla konkreettisilla



toimilla. AEI:n selvityksen (liite 4) mukaan uskottavat päätökset ja niitä vahvistavat toimenpiteet käynnistävät asukkaiden ja yritysten sopeutumisen. Sen myötä siirtymä päästöttömään liikennejärjestelmään voi tapahtua pitkäjänteisesti ja kustannustehokkaasti. Kaupunki voi omilla toimillaan vaikuttaa eniten henkilöautoliikenteen päästöihin, joten niiden vähentämistä on perusteltua tavoitella nopeammin. Raskaan liikenteen käyttövoimamurros on vasta käynnistymässä, ja 2030-luvun loppua kohti siirryttäessä päästövähennysten fokus siirtyy yhä vahvemmin vuoden 2040 hiilinegatiivisuustavoitteen saavuttamisen kannalta välttämättömiin raskaan liikenteen päästövähennyksiin.

Linjaus, että tulevilla liikenteen ratkaisuilla vahvistetaan tilatehokasta yhdyskuntarakennetta sekä kävelyn, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen kilpailukykyä, ohjaisi kaupungin suunnittelua laajemmin. Autokannan uusiutuminen päästöttömäksi on pidemmällä aikavälillä välttämätöntä, mutta vuonna 2030 autokannassa on edelleen paljon bensa- ja dieselkäyttöisiä ajoneuvoja. Tällöin kulkumuoto-osuudet ja ajetut kilometrit vaikuttavat vielä merkittävästi liikenteen suoriin päästöihin. Pidemmällä tähtäimellä kävelyn, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen kilpailukykyyn parantamisella vaikutetaan etenkin tehokkaaseen tilan käyttöön tiivistävän kaupungin liikennejärjestelmässä. Kestävien kulkumuotojen kilpailukykyyn parantamiseksi ja päästövaikutuksiltaan parhaiden ratkaisujen tunnistamiseksi on tarpeen tuoda entistä vahvemmin päästövaikutusten arviointi osaksi eri suunnittelutasojen liikennesuunnittelua. Vuodesta 2030 kaupunki kompensoi jäljelle jääneet päästöt, ja tällä voi olla merkittäviä taloudellisia vaikutuksia. Liikenteen ratkaisuissa on jatkossa huomioitava myös nämä päästöjen kompensoinnin taloudelliset vaikutukset.

Ympäristövyöhykkeen valmistelu, ympäristövyöhykkeeseen linkittyvien käyttövoimamuutosta nopeuttavien tukien (latausinfrastruktuuri ja romutus-palkkio) valmistelu sekä pysäköintipolitiikan toimenpiteiden aikataulun nopeuttaminen ovat konkreettisia kaupungin omassa toimivallassa olevia toimenpiteitä kohti päästötöntä ja kestävästä liikennejärjestelmästä. Sähköautojen latausinfrastruktuuri ja romutus-palkkio ovat tukimuotoja, joita on käytetty kansallisella tasolla, ja joiden on arvioitu vaikuttavan myönteisesti autokannan kehitykseen ja sen myötä päästöihin. Ne eivät ole yksinään kustannustehokkaita toimenpiteitä, mutta ovat ympäristövyöhykkeen tai muiden tehokkaiden keinojen yhteydessä hyviä toimenpiteitä siirtymän tukemisessa ja nopeuttamisessa. Toimien valmistelussa tulisi huomioida mahdolliset valtakunnalliset tuet ja välttää päällekkäisyyksiä.

Toimivalta



Liikenteen päästövähennystoimenpiteillä on laajoja vaikutuksia, jotka eivät kosketa vain liikennettä. Hiilineutraali Helsinki -toimenpideohjelmasta ja sen toimenpiteenä tehdystä liikenteen päästövähennystoimenpiteiden selvityksestä on päätetty kaupunginhallituksessa. Näistä syistä selvitys viedään kaupunginhallitukselle tiedoksi.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Reetta Koskela, projektipäällikkö, puhelin: 09 310 27151
reetta.koskela(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Selvitys liikenteen päästövähennyskeinoista
- 2 Hiilineutraali Helsinki: liikennetoimenpiteiden vaikutusten arviointi (WSP)
- 3 Ulkoisten arvioitsijoiden lausunnot
- 4 AEI-raportti Kohti päästötöntä liikennettä Helsingissä - Skenaariotarkastelu autokannan sähköistymisestä ja tarkastelu CO₂-päästöttömän henkilöautoliikenteen alueesta 2035
- 5 Asukaspaneelin lausuma
- 6 Yritystyöpajan yhteenveto
- 7 Faktaliite liikkumisesta Helsingissä nykyisin
- 8 Kaupunkiympäristön toimialan viestintätutkimus 2024

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



8

**Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle
Lapinlahden aluetta koskevasta kuntalaisaloitteesta**

Pöydälle 21.01.2025

HEL 2024-013331 T 00 00 04

Lausuntoehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Aloitteessa esitetään, että Helsingin kaupunki jatkaa Lapinlahden entisen sairaala-alueen, puiston ja sen rakennusten pääomistajana ja turvaa Lapinlahden kaikille avoimen taiteiden, kulttuurin ja mielen hyvinvoinnin keskuksen tulevaisuuden.

Kaupunkiympäristön toimialalla on ryhdytty suunnittelemaan Lapinlahden entisen sairaala-alueen rakennusten peruskorjausta. Suunniteltava peruskorjaus koskee entisen sairaalan päärakennusta, Venetsianimistä sivurakennusta sekä huolto- ja saunarakennusta. Alueelle ei suunnitella uutta rakentamista ja puisto säilyy kaupunkilaisille avoimena puistona.

Suunnittelun edetessä selvitetään, millainen toimintakonsepti sairaalaan on mahdollista toteuttaa. Suunnittelun yhteydessä ratkaistaan myös, millainen Lapinlahden rakennusten omistus- ja operointimalli on peruskorjauksen jälkeen.

Kaupunginhallitus on linjannut 22.6.2020 (401 §) alueen tulevaisuudesta, että alueen tulisi säilyä kaupunkilaisille avoimena rakennusten osalta riittävässä määrin. Lisäksi kaupunginhallitus on linjannut, että kokonaisuuden tulisi mahdollistaa, että alueen historiaan nivoutuva mielen-terveysyö voi jatkaa osalla aluetta ja rakennuksia.

Peruskorjauksen hankevalmistelua tehdään kaupunginhallituksen vuonna 2020 päättämien linjausten pohjalta. Kuntalaisaloitteen vaatimukset ja kaupungin hankkeelle asettamat tavoitteet ovat pitkälti yhteisiä, eikä aloitteen siksi katsota aiheuttavan tarvetta muihin toimenpiteisiin. Peruskorjauksen tarvekartoituksen ja hankesuunnitelman hyväksymisestä päättää myöhemmin kaupunginvaltuusto.

Esittelijän perustelut

Kuntalaisaloite



5135 kunnan asukasta ja 885 muuta allekirjoittajaa ovat tehneet 9.10.2024 seuraavan kuntalaisaloitteen:

"Turvataan Lapinlahden julkinen omistus

Aloite luotu Kuntalaisaloite.fi-palveluun 2.2.2024

Aloitteen julkaisupäivämäärä 5.2.2024

Me allekirjoittaneet kuntalaiset esitämme, että Helsingin kaupunki jatkaa Lapinlahden entisen sairaala-alueen, puiston ja sen rakennusten pääomistajana ja turvaa Lapinlahden kaikille avoimen taiteiden, kulttuurin ja mielen hyvinvoinnin keskuksen tulevaisuuden.

Toimintaa uhkaa Lapinlahden rakennusten myyminen yksityiselle taholle, jolle alue olisi ensisijaisesti kiinteistösijoitus. Lapinlahti on kymmenien tuhansien ihmisten virkistäytymisen, rauhoittumisen ja voimaantumisen keidas, satojen ihmisten työpaikka ja mielenterveyttä sekä osallisuutta edistävä monialainen kohtaamispaikka. Tämä arvokas kokonaisuus on turvattava julkisella omistuksella ja helsinkiläisten päätätävällällä.

Helsingin Lapinlahdessa sijaitsevan Suomen vanhimman psykiatrisen sairaalan alue rakennuksineen ja puistoineen on kansallisesti merkittävä kulttuuriympäristö. Mielenterveyttä edistävä toiminta on keskeisin osa alueen elävää kulttuuriperintöä. Nykytoiminta on suoraa jatkumoa tälle alueen 180-vuotiselle mielenterveystyölle. Rakennukset, puisto ja toiminta ovat kokonaisuus, jonka turvaaminen tuleville sukupolville on kaupungin velvollisuus.

Laajasti eritaustaisten ihmisten luoma yhteisöllinen kaupunkikulttuuri edistää kansalaisten aitoa ja yhdenvertaista osallisuutta. Alueen henki on syntynyt vuosikymmenten kansalaisaktiivisuuden myötä. Läpinäkyvä, demokraattinen ja osallistava päätöksenteko toteutuu parhaiten julkisessa omistuksessa. Kaupunginhallitus on jo vuonna 2020 päättänyt, että kaupunkikonserni voi jäädä alueen rakennusten omistajaksi.

Tuoreen Helsingin kulttuuriympäristöohjelman mukaan monimuotoisen aineellisen ja aineettoman kulttuuriperinnön vaaliminen, kehittäminen ja hyödyntäminen on kaupungille voimavara ja taloudellinen arvo. Kulttuuriympäristöohjelman mukaan kokemus jatkuvuudesta luo paikoille lisäarvoa ja aineeton kulttuuriperintö nivoutuu kulttuuriympäristöihin osana niiden historiaa ja käyttöä. Kulttuuriympäristöohjelman lisäksi Lapinlahdessa toteutetaan myös muita kaupungin strategisesti tärkeitä tavoitteita ja täydennetään Helsingin alueen palveluverkkoa.



Helsingin kaupungin kiinteistöstrategia mahdollistaa kaupungin omistuksen strategisesti tärkeissä kohteissa. Lapinlahti on ehdottomasti tällainen strategisesti merkittävä kohde, jolla lisäksi on myös ainutlaatuisia kulttuurihistoriallisia arvoja.

Päättäjillä on nyt käsissään kaikki mahdollisuudet varmistaa, että Lapinlahti on jatkossakin kaupunkilaisten omistama, kaikille avoin, yhteisöllinen ja inhimillinen mielen hyvinvoinnin ja osallisuuden paikka jokaiselle taustaan, ominaisuuksiin tai varallisuuteen katsomatta.

Tällä kuntalaisaloitteella me allekirjoittaneet vaadimme, että Helsingin kaupunginvaltuusto tekee periaatepäätöksen, jonka mukaan Helsingin kaupunki jatkaa Lapinlahden entisen sairaala-alueen, puiston ja rakennusten pääomistajana ja kaupunki turvaa Lapinlahden taiteiden, kulttuurin ja mielen hyvinvoinnin keskuksen tulevaisuuden."

Lapinlahden sairaala-alue

Lapinlahden sairaala on arkkitehti C. L. Engelin suunnittelema ja Suomen vanhin mielisairaalaksi suunniteltu rakennus. Vuonna 1841 käyttöön otettu sairaalan päärakennus ja viisi muuta alueen rakennusta on suojeltu rakennusperinnön suojelemisesta annetun lain nojalla ympäristöministeriön päätöksellä 26.4.1994. Rakennussuojelun lisäksi alue on yksi valtakunnallisesti merkittävistä rakennetuista kulttuuriympäristöistä (RKY).

Helsingin kaupunki osti Lapinlahden sairaalan HYKS:iltä vuoden 1999 lopulla ja sairaalakäyttö jatkui alueella vuoteen 2008 saakka. Sairaala suunniteltiin korjattavaksi terveysasemakäyttöön, mutta hankkeesta luovuttiin osin kustannussyistä ja osin rakennusten suojeluarvojen turvaamiseksi.

Kaupunkiympäristölautakunta päätti 11.12.2018, että Lapinlahden sairaala-alueen rakennusten myymiseksi järjestetään konseptikilpailu. Laatu- ja konseptikilpailu järjestettiin vuosina 2019–2020 ja kilpailun voittajalle NREP Oy:lle esitettiin kehittämisvarausta hankkeen jatko-suunnittelua varten.

Kaupunginhallitus hylkäsi esityksen (22.6.2020, § 401) ja päätti, että Lapinlahden alueen säilyttämisen ja korjaamisen edistämistä jatketaan siten, että hanketta varten nimitetään selvityshenkilö, jonka tehtävänä on vuoden 2020 loppuun mennessä löytää alueelle laajasti hyväksyttävissä oleva ja toimintakonseptiltaan monipuolinen ratkaisu seuraavin linjauksin:

- rakennusten suojeluarvot säilytetään ja rakennukset korjataan



- alue säilyy riittävässä määrin luonteeltaan kaupunkilaisille avoimena rakennusten osalta ja koko laajuudeltaan puiston osalta
- kokonaisuuden tulee mahdollistaa, että alueen historiaan nivoutuva mielenterveystyö sekä kaupunkilaisille avoin kansalaisjärjestö- ja kulttuuritoiminta säilyvät osana aluetta
- puiston luontoarvot tulee ottaa huomioon ja turvata
- alueen tulevien toimijoiden ja mahdollisten vuokralaisten tulee sitoutua tasapuoliseen ja avoimeen taloudelliseen malliin, jossa kiinteistöjen korjauskustannukset huomioidaan mahdollisuuksien mukaan
- rakennusten korjaamiseen ja alueen kehittämiseen tulee löytää mahdollisuuksien mukaan kaupungin ulkopuolisia toimijoita, joilla on mahdollisuus ottaa vastuuta kokonaisuudesta esimerkiksi oman kiinteistöyhtiön toimesta
- myös kaupunkikonserni voi jäädä alueelle rakennusten tai osan rakennuksista omistajaksi
- voittaneen ehdotuksen toimijat ja suunnitelma pidetään mukana kokonaisuuden selvittämisessä
- yksi selvitettävä mahdollisuus on yhteisyritys vaihtoehtoisilla omistusosuuksilla
- alueen suunnittelun ja mahdollisen lisärakennusoikeuden sijoittamiseksi suunnittelualuetta laajennetaan koskemaan nykyistä puistoa-alueetta laajemmin Länsiväylän alun aluetta, jotta suunnittelussa puisto on mahdollista säilyttää nykyisessä laajuudessaan.

Selvitystyöryhmän raportti valmistui tammikuussa 2021, minkä jälkeen kaupunkiympäristön toimialalla edistettiin Lapinlahden alueen kehittämistä yhteistyössä NREP Oy:n kanssa. Tavoitteena oli, että kaupunki ja NREP perustaisivat yhteisyrityksen Lapinlahden sairaala-alueen ja rakennusten kehittämiseksi. KOY Kaapelitalo oli mukana valmistelussa, koska yhtenä vaihtoehtona oli, että KOY Kaapelitalo voisi ottaa kaupungin roolin yhtiössä.

Yhteisvalmistelun aikana järjestettiin kaksi Kerrokantasi-kyselyä, kolme yleisötilaisuutta, pienryhmätyöpaja mielenterveyspotilaille sekä kolme KOY Kaapelitalon vetämää yhteistyöpajaa Lapinlahti-säätiön kanssa. Kilpailun voittaneen ehdotuksen konseptisuunnitelmaa päivitettiin saadun palautteen perusteella ja rakennuksiin teetettiin laajat kuntotutkimukset vuoden 2023 aikana.

Valmistelun aikana syntyneen aineiston pohjalta pyydettiin alustavat urakkatarjoukset. Urakkatarjoukset osoittautuivat kuitenkin niin korkeiksi, ettei valmistelun aikana syntynyt konsepti ja talousmalli ollut toteutuskelpoinen ja NREP Oy vetäytyi yhteishankkeesta.

Tiivistelmä kuntotutkimuksista



Vuoden 2023 aikana Lapinlahden sairaala-alueen päärakennuksessa, Venetsia -nimisessä rakennuksessa sekä huolto- ja saunarakennuksessa tehtiin AFRY Buildings Finland Oy:n toimesta seuraavat kuntotutkimukset, joiden on tarkoitus toimia korjaussuunnittelun lähtötietoina:

- rakenne- ja kosteustekninen kuntotutkimus
- haitta-ainetutkimus
- julkisivujen ja vesikaton kuntoarvio
- ikkunoiden ja ovien korjattavuusselvitys
- ilmanvaihdon tutkimus (Päärakennus A-siipi) ja hormitutkimus (A, B, C, D-siivet ja Venetsia -niminen rakennus)
- piha-alueiden jäte- ja sadevesiviemäreiden sekä salaojien tutkimus.

Tehtyjen tutkimusten perusteella Afry:n asiantuntijat totesivat päärakennuksen osalta, että kattava peruskorjaus on välttämätön rakennuksen säilyttämiseksi ja vaurioiden etenemisen pysäyttämiseksi. Kriittisinä, pikaisia toimenpiteitä vaativina, rakennusten terveellisyyteen ja turvallisuuteen vaikuttavina riskitekijöinä ja vaurioalueina päärakennuksessa havaittiin muun muassa välipohjan sortuma, välipohjan painumia ja lahovaurioista johtuvia mahdollisia romahdusvaaroja. Venetsia -nimisessä rakennuksessa kriittisinä riskitekijöinä havaittiin julkisivututkimuksen yhteydessä putoamisvaarassa olevia tiiliä. Kaikissa rakennuksissa todettiin terveydelle ja ympäristölle haitallisia ja vaaralliseksi jätteen luokiteltavia materiaaleja. Osa tiloista on tutkimusten jälkeen poistettu käytöstä ja päärakennuksen sortuma-alue on korjattu.

Lausuntopyyntö

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkiympäristölautakuntaa antamaan lausunnon kaupunginhallitukselle 31.1.2025 mennessä.

Toimivalta

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

Lapinlahden sairaalarakennusten peruskorjaushankkeen hyväksymisestä päättää kaupunginvaltuusto.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Mari Koskinen, projektinjohtaja, puhelin: 09 310 37530
mari.koskinen(a)hel.fi
Mia Kajan, erityisasiantuntija, puhelin: 09 310 15820



28.01.2025

Asia/8

mia.kajan(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Kunnan asukkaan aloite 9.10.2024, Turvataan Lapinlahden julkinen omistus

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 21.01.2025 § 24

Kaupunkiympäristölautakunta 14.01.2025 § 12



9

Toteutumatta jääneet sitovat toiminnan tavoitteet vuonna 2024, kaupunkiympäristön toimiala

Pöydälle 21.01.2025

HEL 2024-014797 T 02 02 01

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää merkitä tiedoksi kaupunkiympäristön toimialan selvityksen toteutumatta jääneistä sitovista tavoitteista vuonna 2024 ja lähettää sen tiedoksi kaupunginkansliaan.

Esittelijän perustelut

Kaupunginhallituksen vahvistamien vuoden 2024 talousarvion noudattamisohjeiden mukaan lauta- ja johtokunnan on annettava selvitys toteutumatta jääneistä sitovista toiminnan tavoitteista siten, että selvitykset voidaan käsitellä kaupunginvaltuustossa ennen tilinpäätöksen allekirjoittamista kaupunginhallituksessa.

Talousarvion noudattamisohjeiden mukaan sitova toiminnan tavoite katsotaan toteutuneeksi vain, jos kaikki sen talousarviossa määritellyt mittarit toteutuvat.

Kaupunginvaltuusto on asettanut talousarviossa 2024 kaupunkiympäristön toimialalle neljä sitovaa toiminnan tavoitetta. Asetetuista tavoitteista kolme ei toteudu.

Sitova tavoite: Luonnon monimuotoisuuden edellytykset, viherverkon yhtenäisyys ja ekologiset verkostot turvataan suunnitelmallisen luonnonsuojelun ja uusien viheralueiden myötä

Tavoite ei toteutunut, koska toinen kahdesta mittarista ei toteutunut.

Mittari 1: Luonnonsuojelualue-esitysten lukumäärä, muutos 5 uutta luonnonsuojelualueutta (kpl), lähtöarvo 82, tavoitearvo 87)

Mittari ei toteutunut. Vuoden 2024 aikana ympäristö- ja lupajaostolle vietiin kolme uutta luonnonsuojelualue-esitystä.

Luonnonsuojelualue-esitysten määrä lasketaan ympäristö- ja lupajaostolle vuoden 2024 aikana tehdyistä esityksistä. Kolmen valmistelussa olleen luonnonsuojelualueen hoito- ja käyttösuunnitelman teko viivästyi konsulttiin liittyvistä "force majeure -tyyppisistä" syistä ja vain kolme perustamisesitystä pystyttiin viemään päätettäväksi ympäristö- ja lupajaostoon vuoden 2024 aikana, joista yksi ilman hoito- ja käyttösuunnitelmaa.



Kaupunginhallitus päätti hakea viiden luonnonsuojelualueen perustamista Uudenmaan ELY-keskukselta vuonna 2024.

Kaksi vuodelle 2024 suunniteltua perustamisesitystä sekä yhden luonnonsuojelualueen hoito- ja käyttösuunnitelma viedään päätettäväksi vuoden 2025 ensimmäisen kolmanneksen aikana. Valtuustokauden aikana Uudenmaan ELY-keskus on tähän mennessä tehnyt perustamispäätöksen 17:sta Helsingin kaupungin hakemasta luonnonsuojelualueesta. Lisäksi se on päättänyt valtion hakemuksesta kahden luonnonsuojelualueen perustamisesta Helsinkiin.

Luonnonsuojelualueiden hoito- ja käyttösuunnitelmat kuuluvat jatkossa puitesopimusjärjestelmän piiriin mikä sujuvoittaa ja yhtenäistää hoito- ja käyttösuunnitelmien teettämistä. Luonnonsuojelualueiden perustamisprosessia kehitetään vuoden 2025 aikana, kun uuden luonnonsuojelualueohjelman 2025-2040 toteuttaminen alkaa.

Mittari 2: Viherpinta-alan nettolisäys (m2), lähtöarvo 0, tavoitearvo 0 <, positiivinen muutos

Mittari toteutui. Viherpinta-ala lisääntyi 18 hehtaaria (180 000 m2).

Viherpinta-alan nettolisäyksellä tarkoitetaan asemakaavoitetun maan viherpinta-alan tarkastelua. Nettolukuun lasketaan rakentamis- tai muuhun käyttöön otetut viheralat, sekä asemakaavalla suojatut viherpinta-alat. Mittari tarkastelee, kuinka paljon viherpinta-alaa on suojattu rakentamiselta suhteessa rakennuskäyttöön otettuun alaan. Mittarin tulee olla positiivinen, eli pinta-alaa on suojattu enemmän kuin otettu käyttöön. Mittarin tiedot saadaan asemakaavan arviointityökalusta (Karvi), jota ylläpidetään Maankäytön yleissuunnittelu -palvelussa.

Sitova tavoite: Kaupunkilais- ja asiakaskokemus paranee vahvemman asiakkuuksien johtamisen kautta

Tavoite ei toteutunut, koska toinen kahdesta mittarista ei toteutunut.

Mittari 1: Kaupunkilais- ja asiakastyytyväisyys (asteikko 1-5), lähtöarvo 3,40, tavoitearvo 3,55

Mittari ei toteutunut. Neljän kyselyn keskiarvo oli 3,19.

Mittarin tulos saadaan neljän eri kyselyn tuloksen keskiarvona. Kyselyt ovat: Yhdyskuntatekniset palvelut -kysely, Toimialan viestintätutkimus, KTI asiakaskysely (KTI Kiinteistötieto Oy:n asiakastyytyväisyyskysely) ja ATT:n (Asuntotuotanto) myynnin asiakaskysely.



Yhdyskuntatekniset palvelut -kyselyn tuloksista lasketaan keskiarvo. Kysely suoritetaan vuosittain huhti-toukokuussa ja tulokset saadaan syyskuun aikana. Kyselyn tulos vuonna 2024 oli 3,6.

Toimialan viestintätutkimuksen avulla selvitetään kadulla tehtävien töiden järjestelyiden toimivuutta ja kyselystä huomioidaan tätä asiaa koskevan kysymyksen tulos. Tutkimus tehdään vuosittain loppusyksyn aikana ja tulokset saadaan marraskuussa. Kyselyn tulos vuonna 2024 oli 2,7.

KTI asiakaskyselystä lasketaan kysymysten tulosten keskiarvo. Tuloksen laskennassa ei huomioita tilaverkkosuunnitteluun ja tilatietoihin liittyviä kahta kysymystä. Kysely suoritetaan kahden vuoden välein parillisina vuosina loka-marraskuussa ja tulokset saadaan joulukuun aikana. Mittarin lähtöarvona käytetään vuoden 2022 tuloksia. Kyselyn tulos vuonna 2024 oli 2,98.

ATT:n asiakastytyväisyyskysely tehdään sekä Haso- että Hitas -kohteiden asukkaille muuton jälkeen. Mittarin tulos saadaan kyselyn kysymysten keskiarvona. Tuloksista kootaan yhteenveto vuosittain. Kyselyn tulos oli 3,47.

Asiakas- ja kaupunkilaistyytyväisyyden seurantakyselyiden tulokset laskivat seurantakaudella.

Mittari 2: Rakennukset ja yleiset alueet - sekä Palvelut ja luvat - palvelukokonaisuuksien johtoryhmien käsittelemien asiakaspalauteanalyysien määrä vuodessa (kpl), lähtöarvo 0, tavoitearvo 6

Mittari toteutui. Asiakaspalauteanalyysejä on käyty johtoryhmissä läpi yli kuusi kertaa vuodessa.

Mittarissa lasketaan vuonna 2024 Rakennukset ja yleiset alueet - sekä Palvelut ja luvat -palvelukokonaisuuksien johtoryhmien käsittelemien asiakaspalauteanalyysien määrä johtoryhmien pöytäkirjoista.

Sitova tavoite: Kaupunkitasolla asetetut kasvu- ja asuntotuotantotavoitteet saavutetaan

Tavoite ei toteutunut, koska toinen kahdesta mittarista ei toteutunut

Mittari 1: Kaavoitetaan vähintään 400 000 kerrosneliometriä (k-m²) kaupungin maalle, 3 vuoden keskiarvo, lähtöarvo 0, tavoitearvo 400 000

Mittari ei toteutunut, koska tarkistettujen asemakaavojen asumisen kerrosalan toteuma oli 393 990 k-m². Tavoitteessa on kyse kolmen vuoden keskiarvosta. Tämä oli aloitusvuosi. Ennusteena on, että huomiotaessa tämän ja ensi vuoden yhteenlaskettu asuntokerrosala, tavoite on mahdollista toteuttaa seuraavina mittausajankohtina.



Mitataan tarkistettujen asemakaavojen asumisen kerrosalaa. Tarkistettut asemakaavat tarkoittavat muistutus- ja lausuntovaiheen ohittaneita kaavoja. Raportointi tilinpäätöksen ja ennusteiden yhteydessä. 4Straction-työkalussa on jatkuva seuranta, josta voi tarvittaessa ottaa ajankohtaiset tiedot. Tiedot saadaan asemakaavoituksen seurantatiedoista. Keskiarvolaskenta tekee kaavoituksen seurannan järkevämmäksi vuosilaskennan sijaan, ja pehmentää luonnollista vuosivaihtelua kaavoituksen toteumassa ohjaten toimintaa pitkäjänteisempään suuntaan. Keskiarvo lasketaan tavoitevuoden ja kahden edellisvuoden tietojen keskiarvona.

Kaavoitustavoite on uusittu vuodelle 2024 tarkastelemaan vain kaupungin maalle tehtävää, asumiseen tähtäävää kaavoitusta. Samalla alettiin tarkastella kaavoitustavoitetta kolmen vuoden liukuvana keskiarvona. Vertailuarvoa keskiarvolaskennalle ei kuitenkaan vielä ole, koska aiempi kaavoitustavoite on ollut erilainen. 400 000 k-m² kaavoitustavoite ei toteutunut useiden pienten tekijöiden takia.

Valmiiksi oli tiedossa, että vuodelle 2024 ohjelmoitujen asemakaavojen määrä on lähellä tavoiteltua 400 000 k-m², kun taas tuleville vuosille ohjelmoidut määrät ovat selvästi suurempia. Tämän takia pienikin määrä palautettuja tai muuten keskeytyneitä kaavahankkeita riitti siihen, ettei tavoite täyttynyt.

Vuoden varrella eri hankkeissa syntyi monenlaisia uusia lisäselvitystarpeita. Etenkin vuoden loppupuolelle ohjelmoiduissa hankkeissa ei riittävää säätövaraa aikataulun osalta ollut, vaan tarkistettut kaavaehdotukset tuodaan uudelleen käsittelyyn lisäselvitysten kera vasta seuraavana vuoden aikana. Tulevina vuosina, kun kaavatavoitteen keskiarvolaskentaa varten on kulunut riittävästi aikaa, pienet viivästyksset kaavahankkeissa eivät enää samalla tavalla vaikuta tavoitteen täyttymiseen.

Kaavojen yksilöllisen luonteen takia vuosittainen päätöksentekoon tuotava kerrosneliömetrimäärä vaihtelee osin runsaastikin. Tulevina vuosina päätöksentekoon tuodaan vuoteen 2024 verrattuna suurempi määrä kaavoitettuja kerrosneliömetrejä. Tuleville vuosille on ohjelmoitu suurempi määrä hankkeita, tai sellaisia yksittäisiä hankkeita, joiden sisältämä kerrosneliömetrimäärä on suurempi. Lisäksi on panostettu palvelukokonaisuuden yhteiseen toiminnan suunnitteluun jo kaavojen ohjelmointivaiheessa sekä yhteiseen koordinaatioon kaavojen toteutusvaiheessa. Myös kaavahankkeiden riskiarviointia ja varautumista on kehitetty. Lisäksi jatkuvasti kehitetään kvartaaliajattelua kaavojen ohjelmoinnissa siten, että kaavoja tuotaisiin päätöksentekoon tasaisemmin ympäri vuotta, eikä painottuen loppuvuoteen kuten aiemmin.



Mittari 2: Erot asuntojen alueellisissa hintatasoissa eivät kasva alueiden 1-2 ja 3-4 välillä (euroa /m²), lähtötaso: vuoden 2023 lopun hintataso , tavoitetaso: samat tai pienemmät hintaerot

Mittari toteutui. Hintaerot ovat pienentyneet 1,71 %.

Asuntojen hintatiedot saadaan hintatietojärjestelmästä vuoden lopussa. Tietoja verrataan edellisen vuoden lukuihin.

Lasketaan eri alueiden hintaerojen kehitystä asuntojen hinta-aineistosta (aineisto kaupunginkansliasta). Lasketaan / raportoidaan kerran vuodessa (asuntojen alueelliset hintaerot kaupungin tietokeskus).

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Maria Sillanpää, talous- ja suunnittelupäällikkö, puhelin: 09 310 36211
maria.sillanpaa(a)hel.fi
Laura Walin, yksikön päällikkö, puhelin: 09 310 33250
laura.walin(a)hel.fi
Tuuli Nikula, johtava asiantuntija, puhelin: 09 31036627
tuuli.nikula(a)hel.fi
Marja Piimies, asemakaavapäällikkö, puhelin: 09 310 37329
marja.piimies(a)hel.fi
Ilppo Soininvaara, johtava asiantuntija, puhelin: 09 310 35834
ilppo.soininvaara(a)hel.fi
Hannu Seppälä, infrapäällikkö, puhelin: 09 310 38017
hannu.k.seppala(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 21.01.2025 § 25

Rakentamispalveluliikelaitoksen johtokunta 16.01.2025 § 2

Taloushallintopalveluliikelaitoksen johtokunta 03.12.2024 § 30



10

Kaupunkiympäristön toimialan yhteisten palvelujen johtajan viran täyttäminen

HEL 2024-017491 T 01 01 01 01

Työavain KYMP-04-43-24

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää valita yhteisten palvelujen johtajan virkaan hallintotieteiden maisteri Hanna Helanteen 1.4.2025 lukien 9 615,87 euron kokonaiskuukausipalkan mukaan määräytyvin palkkaeduin.

Mikäli virkaan otetaan henkilö, joka ei ole kaupungin palveluksessa, eikä terveydellisiä tietoja ole käytettävissä virkaan otettaessa, on päätös tällaisen henkilön osalta ehdollinen, kunnes henkilön terveydentilasta saadun selvityksen perusteella virkaan ottaminen on vahvistettu. Selvitys on esitettävä 30 vuorokauden kuluessa virkaan ottamista koskevan päätöksen tiedoksisaannista lukien.

Virkaan valittavasta henkilöstä tehdään hakijan suostumuksella henkilöturvallisuusselvitys (turvallisuusselvityslaki 726/2014). Valintapäätös on ehdollinen, kunnes turvallisuusselvitys on valmistunut.

Virassa on kuuden kuukauden koeaika.

Esittelijän perustelut

Hakuprosessin ja viran kuvaus

Kaupunkiympäristölautakunta on 5.11.2024, § 575 merkinnyt tiedoksi edellisen viranhaltijan eroilmoituksen kaupunkiympäristön toimialan yhteisten palvelujen johtajan virasta 1.1.2025 lukien ja kehottanut kaupunkiympäristön toimialaa käynnistämään viran täyttämiseksi julkisen hakumenettelyn.

Yhteisten palvelujen johtajan virka oli julkisesti haettavana 6.-27.11.2024. Hakuilmoitus julkaistiin kaupungin sähköisessä rekrytointipalvelussa, Työmarkkinatorilla, Duunitorilla, Joblyssä, Kuntarekryssä, Helsingin Sanomissa sekä Helsingin kaupungin LinkedInissä sekä kaupunkiympäristön toimialan Twitterissä ja Facebookissa.

Kaupungin hallintosäännön 5 luvun 7 §:n mukaan toimialan hallintoa johtaa yhteisten palvelujen johtaja. Yhteisten palvelujen johtajan tehtävänä on suunnitella, seurata ja valvoa johtamansa hallinnollisen kokonaisuuden toimintaa sekä vastata sen tuloksellisuudesta ja tavoitteiden



saavuttamisesta. Johtavien viranhaltijoiden tehtävänä on myös johtamansa hallinnollisen kokonaisuuden strateginen ohjaus sekä suorituskyvyn ja toiminnan tuloksellisuuden kehittäminen ja ylläpito.

Kaupungin hallintosäännön 10 luvun 1 §:n 2 momentin 3 kohdan mukaan toimialalautakunta päättää toimialan yhteisten palvelujen johtajan virkaan ottamisesta.

Kaupungin hallintosäännön 23 luvun 1 §:n 4 momentin mukaan palvelukokonaisuuden johtajan kelpoisuusvaatimuksena on ylempi korkeakoulututkinto, kokemusta johtamistehtävistä sekä suomen kielen erinomainen ja ruotsin kielen tyydyttävä suullinen ja kirjallinen taito.

Hakuilmoituksessa todettiin, että hakijalta edellytetään muodollisten kelpoisuusvaatimusten lisäksi erinomaisia yhteistyö- ja vuorovaikutustaitoja, poliittisen päätöksenteon tuntemista ja useamman vuoden kokemusta julkishallinnosta sekä näyttöä suurehkon tai laaja-alaisen asiantuntijaorganisaation tuloksellisesta johtamisesta. Eduksi luetaan kokemus muutosjohtamisesta sekä hallinnon prosessien kehittämisestä digitalisaatiota hyödyntäen.

Virkaa täytettäessä on noudatettava perustuslain 125 §:n 2 momentissa säädettyjä yleisiä virkanimitysperusteita, jotka ovat taito, kyky ja koeteltu kansalaiskunto.

Hakijat ja rekrytointiprosessi

Määräajassa virkaan jätti hakemuksensa 75 henkilöä. Kaksi hakijaa perui hakemuksensa sittemmin. Hakijaluettelo ja hakijayhteenveto ovat olleet päätöksentekijän käytettävissä päätöstä tehdessä.

Ensimmäinen haastattelukierros toteutettiin videohaastatteluna 29.11.-3.12.2024. Videohaastatteluun kutsuttiin 10 hakijaa, joilla arvioitiin olevan täytettävän viran kannalta sopivaa johtamisosaamista ja kokemusta yhteisten palveluiden vastuualueelle kuuluvien palveluiden tuottamisesta. Hakijoiden videohaastatteluista arvioivat toimialajohtaja ***** maankäyttöjohtaja ***** tekninen johtaja ***** ja henkilöstöpäällikkö *****

Hakemusten ja videohaastattelun pohjalta ensimmäiselle haastattelukierrokselle kutsuttiin neljä hakijaa: Hanna Helaste, ***** He täyttivät viran kelpoisuusehdot hyvin ja lisäksi heillä arvioitiin olevan täytettävänä olevan viran kannalta oleellista ja laaja-alaista johtamiskokemusta julkishallinnosta, näyttöä hallinnon palveluiden ja prosessien kehittämisestä ketterästi ja ratkaisulähtöisesti sekä kokemusta muutosjohtamisesta.



Videohaastatteluiden perusteella heidän vastauksensa olivat muita hakijoita monipuolisimmat kysymyksissä, jotka koskivat ketterän ja ratkaisukeskeisen toimintakulttuurin luomista sekä sitä, miten he yhteisten palvelujen johtajana vahvistaisivat innostusta hallinnon tehtävien hoitamisessa. Hakijoita haastattelivat 9.-18.12.2024 toimialajohtaja ***** maankäyttöjohtaja ***** tekninen johtaja ***** ja henkilöstöpäällikkö *****

Hanna Helaste on valmistunut hallintotieteiden maisteriksi vuonna 2011 Lapin yliopistosta. Hän suorittaa parhaillaan Executive MBA-tutkintoa Jyväskylän yliopistossa. Hän on toiminut 2020–2024 välisenä aikana Jämsän kaupungin kaupunginjohtajana ja vajaan vuoden ajan 2021 - 2022 myös Keski-Suomen hyvinvointialueen valmistelutoimielimen varapuheenjohtajana ja vastuuvalmistelijana. Näitä ennen hän toimi Keiteleeseen kunnan kunnanjohtajana vuosina 2014 - 2019 ja Vaalan kunnan hallinto- ja elinkeinojohtajana vuosina 2013 - 2014. Ennen julkiselle sektorille siirtymistä hän työskenteli sijoitus- ja vakuutusasiantuntijan tehtävissä Titanium Oyj:llä 2006 - 2013 ja Korkia Oy:ssä vuonna 2006. Siirryttyään julkiselle sektorille hän jatkoi sijoitus- ja vakuutusasiantuntijan tehtävässä sivutoimisesti nimettyjen asiakkuuksien osalta vuoden 2017 loppuun saakka.

Hanna Helasteella on laaja-alainen ja pitkä kokemus julkishallinnosta, kunnan johtamisesta eri hallinnon aloineen sekä syvälinen tuntemus erilaisesta kunnallispoliittisesta päätöksenteosta. Hänen johtamiskokemuksensa kattaa kaupungin johtoryhmän, toimialajohtajien kuin myös työntekijöiden ja asiantuntijoiden johtamisen erikokoisissa, 200 - 1 200 työntekijän organisaatioissa. Hänellä on monipuolista kokemusta hallinnon prosessien kehittämistä digitalisaatiota hyödyntäen sekä erilaisista organisaatioiden muutostilanteiden johtamisesta. Lisäksi hänellä on kokemusta kunta-alan edunvalvonnasta ja laajat yhteiskunnalliset verkostot.

***** on valmistunut filosofian maisteriksi vuonna 1992 Helsingin yliopistosta. Hän on suorittanut myös EMBA-koulutuksen vuonna 2014 Aalto yliopistossa. Hän on työskennellyt *****

***** on erittäin pitkä julkishallinnon kokemus ja syvälinen tuntemus poliittisesta päätöksenteosta ***** hänen toimittuaan useissa erilaisissa rooleissa ***** tukena. Hän on johtanut monipuolista ja laaja-alaista organisaatiota ***** ja on vastannut myös ***** muutosjohtamisesta vuosina 2022 - 2024. Hän on ollut mukana hallinnon palveluiden ja prosessien kehittämisessä ***** useissa eri muutosvaiheissa. Hänellä on pitkä ja monipuolinen kokemus strategiatyöstä, johtamisesta ja hyvät henkilöstöjohtamisen valmiudet.



***** on valmistunut kasvatustieteiden maisteriksi Tampereen yliopistosta vuonna 2002. Lisäksi hän on suorittanut EMBA-tutkinnon Aalto yliopistossa vuonna 2021. Hän on toiminut *****

***** tuntee poliittisen päätöksentekojärjestelmän erittäin hyvin ***** toimittuaan useita vuosia ylimmän johdon tehtävissä ***** Hänellä on laaja-alaista näyttöä suuren organisaation johtamisesta ja lisäksi erittäin vankkaa kokemusta erilaisten ja eri suuruisten muutosten johtamisesta. Hänellä on runsaasti kokemusta myös hallinnon prosessien kehittämisestä digitalisaation avulla. Hänellä on monipuolinen johtamis- ja esihenkilökokemus ja hyvät henkilöstöjohtamisen valmiudet.

***** on valmistunut terveystieteiden maisteriksi Turun yliopistosta vuonna 2002. Hän on toiminut *****

***** on yli kahdenkymmenen vuoden kokemus kunnan viranomaistoimintojen johtamisesta erityisesti ***** parista. Hän on toiminut yli 10 vuotta ***** ja hänellä on runsaasti kokemusta sidosryhmätyöskentelystä ja poliittisesta päätöksenteosta. Hänellä on kokemusta sekä julkisen että yksityisen sektorin organisaatioiden johtamisesta ja muutosprosessien hallinnasta. Hän on kehittänyt työssään organisaatioiden hallintoa, prosesseja ja sisäistä toimintakulttuuria asiakaslähtöiseksi.

Kaikilla neljällä haastatetulla hakijalla on täytettävänä olevan viran kannalta kelpoisuusehtojen täyttymisen lisäksi oleellista johtamiskokemusta, erinomainen julkishallinnon tuntemus ja kokemusta hallinnon prosessien kehittämistä. ***** verrattuna Hanna Helasteella, ***** nähtiin haastatteluvastausten perusteella olevan parhaimmat näkemykset ja kyky johtaa laaja-alaista hallinnon palvelukokonaisuutta huomioiden toimialan toimintaympäristöstä kumpuavat haasteet. Heillä on runsaasti kokemusta ja näkemystä hallinnon prosessien kehittämistä digitalisaatiota hyödyntäen ja koeteltu muutosjohtamisen kyvykyys. He vastasivat laajimmin ja monipuolisimmin kysymyksissä, jotka koskivat ketterän ja ratkaisukeskeisen toimintakulttuurin luomista, tuottavuuden lisäämistä sekä sitä, miten he yhteisten palvelujen johtajana edistäisivät palvelu- ja asiakaslähtöistä toimintatapaa hallinnon tehtävien hoitamisessa.

Näin ollen henkilöarviointeihin kutsuttiin haastattelujen jälkeen Hanna Helaste, ***** Henkilöarvioinnit suoritti Psycon Oy 19.-31.12.2024.

Toiselle haastattelukierrokselle 9.-10.1.2025 kutsuttiin kaikki henkilöarviointiin osallistuneet kolme hakijaa, joilla oli täytettävänä olevan viran kannalta kelpoisuusehtojen täyttymisen lisäksi oleellista johtamiskokemusta sekä erinomaiset henkilöstö- ja muutosjohtamisen taidot. Heitä



yhdisti myös näkemyksellisyys ja kyky nähdä yhteisten palvelujen rooli osana strategian suuntaista toimintaa. Heitä haastattelivat toimialajohdaja ***** asiakkuusjohtaja ***** ja henkilöstöpäällikkö *****

Arviointi

Yhteisten palvelujen johtaja johtaa kaupunkiympäristön yhteisten palvelujen -palvelukokonaisuutta ja vastaa sen strategisesta ohjauksesta sekä suorituskyvyn ja toiminnan tuloksellisuuden kehittamisestä ja ylläpidosta. Hänen vastuullansa on organisaation henkilöstön johtaminen ja toimintakulttuurin kehittäminen kaupungin ja toimialan yhteisten tavoitteiden mukaisesti

Virkaan valittavalta odotetaan useamman vuoden kokemusta julkishallinnosta sekä näyttöä suurehkon tai laaja-alaisen asiantuntijaorganisaation tuloksellisesta johtamisesta. Häneltä edellytetään erinomaisia yhteistyö- ja vuorovaikutustaitoja ja poliittisen päätöksenteon tuntemista. Lisäksi valittavalta odotetaan muutosjohtamiskokemusta ja valmiuksia sekä kokemusta hallinnon prosessien kehittamisestä digitalisaatiota hyödyntäen.

Haastattelussa kaikki kolme hakijaa toivat hyvin esiin keinoja, joilla he varmistaisivat yhteisten palvelujen kehittämistä strategian kannalta oikeaan suuntaan.

Hanna Helaste on vastannut aiemmissa tehtävissään paitsi strategian valmistelusta, myös sen toimeenpanosta ja tuloksista toimiessaan kaupunki- ja kuntakonsernin johtajana. Hänen työnsä keskeisiä painopisteitä ovat olleet mm. kaupungin palvelutoiminnan kehittäminen, talouden sopeuttaminen, äkillisen rakennemuutoksen hallinta sekä kaupungin elinkeinoelämän ja toimintaympäristön kehittäminen. Hänen näkemyksissään korostuvat tavoitteellinen, laaja-alainen ja toisaalta myös pragmaattinen ajattelutapa ja hänellä on kyky hahmottaa nopeasti laajoja kokonaisuuksia.

***** on pitkäaikainen kokemus erityisesti strategian valmistelun, -toteutuksen ja arvioinnin tehtävistä ***** Hänen vahvuutenansa on strategiatyön tuntemisen lisäksi hänen pitkäaikainen ja tiivis yhteistyö ***** ammattilaisten kanssa erityisesti strategiavalmistelun, taloushallinnon, henkilöstöhallinnon, hankintojen ja tietohallintopalvelujen kanssa.

***** on pitkäaikainen kokemus ***** johtajana keskitettyjen palvelujen johtamisesta ja tuottamisesta strategisen johtamisen ja onnistumisen tueksi ***** Hän tuntee ***** organisaation sekä sen tukiprosessit erinomaisen hyvin ja hänellä on myös kattavasti näyttöä hallinnollisten prosessien kehittämisestä. Hänen vahvuutenaan on



systemaattinen ja järjestelmällinen ajattelu sekä kyky liikkua strategiselta tasolta vaihtoehtoisten etenemistapojen harkintaan operatiivisemmalla tasolla.

Haastatteluissa arvioitiin myös hakijan johtamisvalmiuksia ja kykyä yhteensovittaa eri intressiryhmien välisiä ristiriitoja ja toimia ratkaisukeskeisesti ja linjakkaasti.

Hanna Helasteella on pitkäaikaista ja laaja-alaista näyttöä ja kokemusta yhteistyöstä eri sidosryhmien ja luottamushenkilöiden kanssa hänen toimiessaan eri kuntien johtajana, hyvinvointialueen vastuuvastuunvalmistelijana ja maakunnallisissa luottamustehtävissä. Hän on saanut tunnustusta ja positiivista palautetta toiminnastaan haastavien tilanteiden ratkaisijana ja uudenlaisen toimintakulttuurin luomisesta mm. luottamus- ja virkamiesyhteistyöhön. Hänellä on ennakoiva, linjakas ja ratkaisuhakuinen ja kaikkia osapuolia arvostava johtamistyyli.

***** on runsaasti kokemusta sidosryhmätyöskentelystä eri tavoite- ja arvomaailmoja edustavien luottamushenkilöiden kanssa, joissa hän on kehittänyt taitoja ristikkäisten intressien käsittelyssä ja ristiriitatilanteiden ratkaisemisessa. Työssään hän on tottunut johtamaan verkostoja ja moniammatillisia työryhmiä, joissa hän edistänyt yhteistyötä ja tavoitteiden saavuttamista. Hänen ammattitaitonsa ja osaamiseensa on luotettu, ja hän on toiminut ***** useissa merkittävässä hankkeissa vastuuvastuunvalmistelijan roolissa sekä erilaisissa luottamustehtävissä, mm. ***** hallituksen jäsenenä ja puheenjohtajana.

***** on runsaasti kokemusta ja näyttöä organisaatorajat ylittävstä yhteistyöstä ja ***** ja prosessien toimivuuden kehittämisestä. Hän on johtanut ***** huomioiden ydintoimintojen arjen haasteet ja tarpeet. Erityisesti ***** käyttöön ottaminen ja onnistunut vakiinnuttaminen edellyttivät paitsi vankkaa muutosjohtamisen taitoa, systemaattista projektinjohtamista, myös tiivistä yhteistyötä lukuisten eri hallintokuntien, virkamiesjohdon ja luottamushenkilöiden välillä. ***** on ollut runsaasti myös erilaisia luottamustehtäviä ***** hallituksen jäsenen ja puheenjohtajan roolissa.

Yhteisten palvelujen johtajan tehtävänä on johtaa palvelukokonaisuutta sekä toimialaa entistä palvelulähtoisempään suuntaan hyvän hallinnon periaatteita noudattaen. Siksi on erityisen tärkeää, että valittavalla henkilöllä on kykyä ja halua jatkaa toimialan ja sen hallinnon toimintakulttuurin muutosta asiakas- ja palvelulähtoisemmäksi. Erityistä huomiota haastatteluissa kiinnitettiin ketterän ja ratkaisukeskeisen organisaatiokulttuurin kehittämistä koskeviin kysymyksiin sekä tekoälyn hyödyntämiseen hallinnon prosessien kehittämisessä.



Hanna Helaste on urallaan johtanut useita erilaisia ja poikkeuksellisen vaativia muutostilanteita mm. kuntien toimintaympäristöstä ja rakenteellisista muutoksista johtuen. Hän on vastannut yhteistyöstä, kehittämisestä ja muutosjohtamisesta mm. hyvinvointialueen vastuuvastuun valmistelijan roolissa ja kuntien yhteisen palveluyhtiön perustamisessa. Tunnustusta hän on saanut selkeistä toimintatavoistaan, kyvystään ja rohkeudeltaan johtaa toimintaa tavoitteellisesti ja tuloksekkaasti unohtamatta empaattista ja läsnäolevaa johtamisotetta. Hanna Helasteella on myös runsaasti kokemusta ketterän toimintakulttuurin kehittämisestä digitalisaation ja tekoälyn keinoin kuten erilaisten hallinnon päätöksentekoprosessien automatisoinnista ja e-palveluiden luomisesta.

***** on kokemusta useista eri muutosjohtamisen prosesseista ***** Hän on ollut keskeisessä roolissa valmistelemassa ***** ja viimeisimpänä hänellä on ***** muutoksen johtaminen ansiokkaasti vuosina 2022 - 2024. Muutosjohtajana hän vastasi liikelaitoksen lakkauttamisesta ja tätä ennen muutosprosessin ajan ***** palvelujen turvaamisesta sekä henkilöstön hyvinvoinnista huolehtimisesta muutostilanteessa. ***** on muodostunut hyvä käsitys organisaatiokulttuurin kehittämisestä digitalisaation keinoin, ja hän on myös ollut kehittämässä mm. ***** digitaalisia palvelukanavia.

***** on pitkäaikainen kokemus ***** toimintatapojen ja hallinnon prosessien kehittämisestä organisaation tueksi. Työurallaan hän on johtanut myös useita organisatorisia muutoksia sekä tilahankkeita. ***** käyttöönottohankkeessa hän vastasi onnistuneesti ***** ylimmälle johdolle siitä, että yhdessä ***** muodostaman verkoston kanssa ***** kriisitilanne saatiin hallintaan ja toiminta vakautettua.

Lopullinen arviointi

Valittavan yhteisten palvelujen johtajan tulee olla kokenut johtaja, jolla on myös herkkyyttä huomioida ja kykyä valita erilaisten tilanteiden edellyttämä toimintatapa, sillä ulkoiset toimintaympäristön muutokset ja odotukset hallinnollisen työn ja palveluiden sujuvoittamiseksi kaupungilla ja toimialalla ovat korkealla.

Kaikilla kolmella kärkihakijalla on runsaasti tehtävän edellyttämää kokemusta vaativista johtamistehtävistä ja kokemusta haastavista muutosjohtamisen tilanteista. Hanna Helasteen johtamisotteessa korostuu hakijoista vahvimmin osallistamisen, yhteistyön ja jaettujen tavoitteiden merkitys sekä erityisesti sosiaalinen tilannetaju, millä tulee olemaan tärkeä merkitys myös yhteisten palvelujen johtajan roolissa organisaatiokulttuuria kehitettäessä ja muutoksia toteutettaessa. Ratkaisukeistä ja linjakasta johtamisotetta tukee hänen päättäväinen ja varmaotteinen toimintatyylinsä, tilannekuvan nopea hahmottaminen ja ky-



ky sosiaalista tilannetajua käyttäen sopeuttaa omaa johtamisotettaan erilaisissa tilanteissa vaadittavalla tavalla.

Viran täyttämässä painotettiin myös hakijan kykyä toimia ratkaisukeskeisesti johtamistehtävässä. Kaikilla kärkihakijoilla on valmiuksia ja näyttöjä erilaisten ristiriitaistenkin näkemysten yhteensovittamisesta ja ratkaisukeskeisestä linjakkaasta johtamisesta. Hanna Helasteella on näyttöä poikkeuksellisen vaativien toimintaympäristöön vaikuttaneiden muutosten johtamisesta ja merkittävistä, laajasti kuntalaisiin ja henkilöstöön vaikuttaneiden kriisitilanteiden hoitamisesta onnistuneesti. Hän on saanut tunnustusta siitä, että kriisijohtamisen keskellä hän on kyennyt johtamaan toimintaa tavoitteellisesti ja tuloksellisesti, minkä lisäksi hän on huomionnut kuntalaisten ja henkilöstön tarpeet haasteissa myötäeläen ja vastuuta kantaen.

Hanna Helasteella on ***** ja ***** verrattuna parhaimmat valmiudet ja näkemykset siitä, miten yhteisten palvelujen toiminnassa ja kehittämisessä voidaan konkreettisesti varmistaa asiakaslähtöisyys ja ketterän ja ratkaisukeskeisen organisaatiokulttuurin toteutuminen. Hänellä on konkreettista kokemusta hallinnon prosessien kehittämistä digitalisaation ja tekoälyn keinoin sekä rohkeutta ja näkemystä uudistaa palveluja.

Hakuasiakirjoihin, haastatteluihin ja henkilöarviointiin perustuvan kokonaisarvioinnin perusteella on katsottava, että Hanna Helasteella on parhaat edellytykset hoitaa edellä kuvattuja virkaan kuuluvia tehtäviä. Hänen valintaansa puoltavat rekrytointiprosessin aikana esiin tuotu vahva motivaatio ja kyky kehittää toimintakulttuuria palvelulähtöisellä, ratkaisukeskeisellä ja ihmisläheisellä henkilöstöä sitouttavalla otteella, jossa korostuu yhteisten palvelujen johtajan roolissa vaadittavat valmiudet osallistaa ja motivoida henkilöstöä sekä tehdä yhteistyötä yhteiskunnan kokonaisetua tavoitellen kaupungin sisäisten ja ulkoisten sidosryhmien kanssa.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Anne Lappalainen, henkilöstöpäällikkö, puhelin: 09 310 64928
anne.k.lappalainen(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimusohje, kaupunkiympäristölautakunta

Otteet



28.01.2025

Asia/10

Ote

Virkaan valittu

Viran muut hakijat

Otteen liitteet

Esitysteksti

Oikaisuvaatimusohje, kaupunkiympäristö-
lautakunta

Esitysteksti

Oikaisuvaatimusohje, kaupunkiympäristö-
lautakunta

Tiedoksi

Päätöksenteon tuki
Henkilöstöpalvelut



11

Neptunuksenkatu, Samoankuja, katusuunnitelmat, Länsisatama, Jätkäsaari

HEL 2024-013924 T 10 05 02

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää hyväksyä seuraavat liitteenä olevat katusuunnitelmat:

- Neptunuksenkatu suunnitelmapiirustus nro 32179/1 (liite 2)
- Samoankuja välillä Neptunuksenkatu-Tulimaankatu suunnitelmapiirustus nro 30969/2 (liite 4)

Lisäksi kaupunkiympäristölautakunta päätti määrätä tämän päätöksen tulemaan voimaan ennen kuin se on saanut lainvoiman.

Esittelijän perustelut

Lähtökohdat ja tavoitteet

Neptunuksenkatu ja Samoankuja ovat Jätkäsaaren meritäyttöalueelle rakennettavia uusia katuja, jotka rajoittuvat osin rakennettuun Tulimaankatuun. Katusuunnitelmilla mahdollistetaan asemakaavassa 12500 kaduiksi osoitettujen alueiden, asuin- ja liikekortteleiden sekä Neptunuksenpuiston rakentaminen. Suunnittelussa on huomioitu asemakaavan liitteenä olleen liikennesuunnitelman nro 6847 mukaiset periaatteet. Katusuunnitelmissa on tarkennettu liikennesuunnitelmassa esitettyjä Neptunuksenkadun poikkileikkauksen periaatteita lisäämällä ajoratakavennuksia ajonopeuksien hillitsemiseksi ja katuvihreän lisäämiseksi.

Nyt hyväksyttävien katusuunnitelmien kanssa samaan aikaan suunniteltuja ja vuorovaikutettuja Barbadoksenkatua, Neptunuksenkujaa ja Tongankujaa koskevat katusuunnitelmat päätetään erikseen maankäyttöjohtajan päätöksessä. Samaan aikaan katusuunnitelmien kanssa suunniteltu ja vuorovaikutettu Neptunuksenpuiston puistosuunnitelma tuodaan päätöksentekoon myöhemmin, kun osa puistoa kattavasta asemakaavasta saa lainvoiman.

Suunnitelma

Neptunuksenkatu katusuunnitelman piirustus nro 31279/1 (liite 2)



Neptunuksenkatu on uusi päättyvä tonttikatu, joka liittyy pohjoispäässä Tulimaankatuun ja länsipäässä Samoankujaan. Neptunuksenkatuun liittyy pohjoisesta Tongankuja. Kadulta on myös ylityspaikkoja puistoon.

Kadun lopun suoralla osuudella kortteleihin rajautuvilla osuuksilla on jaksoittain kadun suuntaista pysäköintiä ja istutusalueita. Istutusalueiden kohdilla on kavennettu ajorataa, jotta kadulle saadaan mahdollisimman paljon katuvihreää huomioiden kadun kunnallistekniikka ja pelastuksen tilatarpeet. Kavennuksilla on myös ajonopeuksia hillitsevä vaikutus. Ajoneuvojen kohtaamispaikat sijoittuvat pysäköintipaikkojen kohdalle. Neptunuksenkadun vehreyteen vaikuttaa merkittävästi samaan aikaan suunnitellun viereisen Neptunuksenpuiston istutukset.

Kadun kortteleiden puoleisilla reunoilla on jalkakäytävät ja kadun itäreunassa on lisäksi ulkoreunassa jalkakäytävä, joka johtaa Neptunuksenpuistoon. Pyöräily toteutetaan ajoradalla sekaliikennejärjestelyinä.

Samoankuja välillä Neptunuksenkatu–Tulimaankatu katusuunnitelman piirustus nro 30969/2 (liite 4)

Samoankuja on uusi kävelykatu, joka liittyy eteläosassa Neptunuksenkatuun, -kujaan ja -puistoon. Kadun pohjoispää liittyy Tulimaankatuun.

Pyöräily toteutetaan yhdistettynä jalankulku- ja pyöräilyväylänä.

Kadulle sijoitetut istutusalueet on yhteensovitettu kadun pelastusteiden ja kunnallistekniikan kanssa.

Suunnitelmien tarkempi kuvaus ilmenee liitteenä olevista suunnitelmaselostuksista nro 32179/1 (liite 1) ja nro 30969/2 (liite 3). Koostepiirustus on liitteenä 5.

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

Vuorovaikutus ja yhteistyösopimus

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



teena on aikaansaada rakennushankekohtaiset yhteiset ristiriidattomat suunnitelma-asiakirjat ja selostukset.

Katusuunnitelmaluonnokset ovat olleet sähköisesti esillä kaupunkiympäristön asiakaspalvelupisteessä ja Helsingin kaupungin verkkosivuilla 14.–27.8.2024 välisen ajan. Esillä olosta ja mahdollisuudesta mielipiteen esittämiseen on tiedotettu kaupungin verkkosivuilla sekä Helsingin Uutisissa. Lisäksi tiedote katusuunnitelmien esillä olosta lähetettiin Jätkäsaari-seuralle.

Esillä olon aikaiset asukaspalautteet on kirjattu vuorovaikutusmuistioon, joka on liitteenä nro 6.

Katusuunnitelmaehdotukset ovat olleet sähköisesti nähtävillä kaupunkiympäristön asiakaspalvelupisteessä ja Helsingin kaupungin verkkosivuilla 20.11.–3.12.2024 välisen ajan. Suunnitelmien nähtävillä olosta ja mahdollisuudesta muistutuksen antamiseen ilmoitettiin kirjallisesti suunnittelualueen kiinteistöjen omistajille ja haltijoille, sekä muille osallisille yleistiedoksiäntona. Lisäksi asiasta on ilmoitettu kaupungin verkkosivuilla.

Suunnitelmista ei ole jätetty muistutuksia.

Kustannukset ja aikataulu

Katusuunnitelmien rakennuskustannukset ovat yhteensä noin 2 820 000 euroa, 420 euroa/m² (alv 0 %). Kustannukset jakautuvat ka-
duittain seuraavasti:

	yht. euroa (alv. 0 %)	euroa/m ² (alv. 0 %)
Neptunuksenkatu	1 700 000	320
Samoankuja	1 120 000	870

Katujen vuotuiset ylläpitokustannukset ovat noin 26 500 euroa (alv 0 %).

Katujen rakentamiseen on varauduttu kaupunkiympäristölautakunnan talousarvioehdotuksessa vuodesta 2025 alkaen. Katujen rakentaminen toteutetaan vaiheittain, viimeistelytyöt toteutetaan vaiheittain alueen kortteleiden rakentamisen mahdollistamassa aikataulussa.

Hanke rahoitetaan talousarvion kohdasta 8 08 02 02 Projektialueiden infrarakentaminen Länsisatama.

Sovelletut säännökset



28.01.2025

Asia/11

Alueidenkäyttölaki 85 §, 62 §, 202 §, maankäyttö- ja rakennusasetus 41-43 §.

Toimivalta

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

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Katariina Verkamo, projektinjohtaja, puhelin: 09 310 20706
katariina.verkamo(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Suunnitelmaselostus nro 32179/1
- 2 Suunnitelmapiirustus nro 32179/1
- 3 Suunnitelmaselostus nro 30969/2
- 4 Suunnitelmapiirustus nro 30969/2
- 5 Koostepiirustus nro 32179/2
- 6 Vuorovaikutusmuistio

Muutoksenhaku

Hallintovalitus, katusuunnitelman tai muun yleisen alueen suunnitelman hyväksyminen

Tiedoksi

Hallinto- ja lakipalvelut, arkisto- ja kirjastopalvelut



12

Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta

HEL 2024-017205 T 03 00 00

Lausuntoehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon koskien valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnosta vuosille 2026–2037 ja sen ympäristöselostusta:

Lausunnon keskeisin sisältö:

- Liikennejärjestelmän – myös valtakunnallisen – tulee tukea ja mahdollistaa Helsingin seudun kasvua, jolla on merkittävä vaikutus koko Suomen tuottavuuskehitykseen. Tämän tulee näkyä selvästi vahvemmin suunnitelmassa ja sen toimeenpanossa väyläverkon investointiohjelman ja MAL-sopimusten kautta
- Suunnitelmaluonnoksessa esitettävät uudet toimenpiteet ja niillä saavutettavat vaikutukset ovat Helsingin kannalta lähes olemattomat eikä kehittämiseen varatun rahoituksen osalta millään tavalla riittävät
- Kehittämiseen kohdistuvaa rahoitusta pienennetään luonnoksessa merkittävästi nykyisestä, mikä uhkaa kaupunkiseutujen taloudellisen kasvun potentiaalia. MAL-sopimukseen käytettäväksi osoitettava rahoitusta on välttämätöntä kasvattaa. On perusteltua, että kaupunkiraideliikennehankkeiden valtion rahoitusosuus on suunnitelmaluonnoksesta poiketen vähintään 30 prosenttia
- Valtion verkolle toteutettavien yhteisrahoitteisten hankkeiden valtion kustannusosuuden tulee olla vähintään 70 prosenttia. Tältä osin suunnitelmaa on korjattava. Helsingin kaupungilla ei ole mahdollisuutta lisätä rahoitustaan valtion väylähankkeisiin, eikä se ole perusteltua.
- Suunnitelmaluonnos lisää ympäristöselostuksen perusteella liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä. Tätä ei voi valtion omien tavoitteiden näkökulmasta pitää hyväksyttävänä, kun tarkoitus on vähentää päästöjä.

Strategiset linjaukset valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämiseksi

Suunnitelmaluonnokselle on asetettu kolme keskenään priorisoitua tavoitetta: toimivuus, turvallisuus ja kestävyys. Tavoitteita yhdistäviksi näkökulmiksi on määritetty tehokkuus, saavutettavuus ja resilienssi. Niille on luonnoksessa määritelty tarkentavat strategiset linjaukset pyr-



kimyksenä ohjata suunnitelman toimeenpanoa ja helpottamaan tavoitteiden tulkitsemista.

Strategiset linjaukset vaikuttavat olevan kovin irrallisia toimenpideohjelmasta ja rahoituksesta. Suunnitelmaluonnoksesta ei käytännössä tule ilmi, miten linjaukset ovat vaikuttaneet toimenpiteiden määrittelyyn. Toisaalta strategisten linjausten tulisi luonnoksen mukaan ohjata luonnoksessa esitettyjen toimenpiteiden lisäksi myös suunnitelman toimeenpanoa. Linjaukset ovat muotoilultaan hyvin yleispiirteisiä, mikä vähentää niiden ohjausvaikutusta suunnitelmaratkaisuihin tai niiden toimeenpanoon. Liikennejärjestelmäsuunnitelman tulisi sisältää selviä strategisia, mutta konkreettisia valintoja ja niiden selkeät perustelut.

Selkeimmin strategisista valinnoista nousee esiin se, että luonnoksessa keskitytään olemassa olevien liikenneverkkojen hyödyntämiseen uusien liikennekäytävien sijaan. Tämä on kestävyystavoitteiden näkökulmasta pääsääntöisesti hyvä asia. Suunnitelmaluonnoksessa viitatus neliporrasperiaatteen mukaisesti ennen muita toimenpiteitä pyritään vaikuttamaan liikenteen kysyntään tai kulkumuodon valintaan. Toisaalla viitataan ennusteeseen, jossa henkilöautojen liikennesuorite kasvaa 43 prosenttia vuoteen 2060 mennessä. Suunnitelmaluonnoksessa ei kuitenkaan missään viitata pyrkimykseen vähentää tätä suoritetta tai lisätä muutosta kohti kestäviä kulkumuotoja, mikä kestävyys-tavoitteen näkökulmasta on kuitenkin suorastaan välttämätöntä.

Luonnoksessa on myös määritelty alueellisia painotuksia osana strategisia linjauksia. Tämä on hyvä, koska kaupunkiseudut ja niiden keskikaupungit ovat ihmisten ja tavaroiden liikkumisen kannalta hyvin erilaisia alueita kuin seutujen ulkopuoliset alueet. Kaupunkiseutujen osalta alueellisissa painotuksissa on hyvin tunnistettu seudun sisäisten matkaketjujen sujuvuus ja sujuvat yhteydet kansainvälisen liikenteen solmupisteisiin. Painotuksissa mainitaan myös osuvasti kestävään liikkumiseen pohjautuvan liikennejärjestelmän ja kestävä yhdyskuntarakenteen kehittäminen. Lisäksi painotuksissa mainitut liikenneturvallisuuden parantaminen ja liikennejärjestelmän häiriöherkkyyden parantaminen ovat Helsingin näkökulmasta tärkeitä asioita.

Painotuksissa tulee kuitenkin vielä selvemmin näkyä se, että kaupunkiseudut kasvavat voimakkaasti. Helsingin seudun MAL-suunnitelmassa ennustetaan, että asukasmäärä kasvaa nykyisestä 1,6 miljoonasta lähes 1,9 miljoonaan vuonna 2040. Liikennejärjestelmän – myös valtakunnallisen – tulee tukea ja mahdollistaa tämän alueen kasvua, jolla on merkittävä vaikutus koko Suomen tuottavuuskehitykseen. Myös matkailijoiden suuret virrat vaikuttavat Helsingin liikennejärjestelmään. Vuonna 2024 Helsingissä oli peräti 12,5 miljoonaa yöpymistä. Helsingin seudun elinvoiman ja kasvun mahdollistamisen näkökulma tulee näkyä



valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman alueellisten painotusten kautta entistä vahvemmin myös väyläverkon investointiohjelmissa ja MAL-sopimuksissa sekä toimenpiteiden että rahoituksen osalta.

Strategisissa linjauksissa ei näy mitenkään kansainvälinen liikkuminen. Pelkästään EU-sääntelyn (TEN-T) näkökulmasta olisi perusteltua, että kansainvälisten yhteyksien ja niihin liittyvien kaupunkisolmujen merkitys tulee esiin strategisissa linjauksissa. Nopeat ja helpot yhteydet Suomesta maailmalle ja toisinpäin on myös mainittu suunnitelman visiossa, joten olisi johdonmukaista mainita teemasta myös strategisissa linjauksissa.

Suunnitelmaluonnoksen toimenpiteet

Suunnitelmaluonnoksessa esitettävät uudet toimenpiteet ja niillä saavutettavat vaikutukset ovat Helsingin kannalta lähes olemattomat ja kehittämiseen varatun rahoituksen osalta täysin riittämättömät. Voidaan arvioida, että toimenpiteet eivät juuri vastaa kaupunkiseutujen kehittämisen tavoitteisiin. Tämä on Helsingin näkökulmasta perusteetonta. Suunnitelmassa ei tule ilmi, että siinä olisi aktiivisesti haettu toimenpiteitä, joilla edistetään pääkaupungin, pääkaupunkiseudun tai muidenkaan suurten kaupunkiseutujen kestävästä kasvusta. Vaikutusten arvioinnissakin on todettu, että vaikutukset kaupunkiseutujen ja alueiden sisäiseen saavutettavuuteen jäävät hyvin pieniksi. MAL-sopimus on ainoa luonnoksessa tunnistettu keino edistää kaupunkiseutujen tavoitteita, mutta valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ei tuo tähän Helsingin seudulla jo vakiintuneeseen sopimuskäytäntöön varsinaisesti mitään uutta. Helsingin seudun MAL-sopimus 2024–2035 on solmittu vuonna 2024. Kehittämiseen kohdistuvaa rahoitusta pienennetään luonnoksessa merkittävästi nykyisestä, mikä uhkaa myös kaupunkiseutujen taloudellisen kasvun potentiaalia. MAL-sopimukseen käytettäväksi osoitettavaa rahoitusta onkin välttämätöntä kasvattaa.

MAL-sopimukseen liittyen luonnoksessa on maininta kaupunkiraideliikenteen rahoituksen tarkastelemisesta MAL-sopimuksia päivitettäessä. Kyseisessä kohdassa mainitaan, että mahdollinen valtion rahoitusosuus kaupungin hallinnoimiin raideliikennehankkeisiin on jatkossakin enintään 30 prosenttia, ja että rahoitus kohdistuisi Traficomien hankearviointiohjeen mukaan arvioituihin, vaikutuksiltaan hyviin hankkeisiin. Helsingin kaupunkia kehitetään raideliikenteen verkostokaupunkina, jossa pikaraitiotiehankeet ovat jatkossakin tärkeitä, koko seudun sisäistä saavutettavuutta parantavia ja kestävästä yhdyskuntarakenteen mahdollistavia hankkeita. Hankkeiden arvioinnin yhteydessä vaikutuksia ja vaikuttavuutta tulee arvioida laajasti pitäen sisällään muutkin hankearviointiohjeen näkökulmat kuin yhteiskuntataloudellinen kannattavuus. Lisäksi valtion rahoitusosuutta koskevaa muotoilua tulee muut-



taa. Valtiolla tulee jatkossakin olla merkittävä kumppanuusrooli kaupunkiseutujen sisäisten raideyhteyksien kehittämisessä erityisesti, kun väestö keskittyy jatkossa entisestään suurimpiin kaupunkeihin ja niissä tarvitaan tehokkaampia joukkoliikenneyhteyksiä. Siksi on perusteltua, että valtion rahoitusosuus on vähintään 30 prosenttia.

Luonnoksessa mainitaan toimenpiteissä kolme isompaa valtion rata-verkon investointihanketta, joilla on kytkentä Helsingin liikennejärjestelmän kehitykseen. Digiradan toteutuksen jatkamisella (kokonaiskustannusarvio 1,2 miljardia euroa) korvataan vanhentuva junien kulunvalvonta- ja viestintäjärjestelmä. Toteuduttuaan tämä voi luoda mahdollisuuksia myös lähijunaliikenteen kapasiteetin kehittämiseen Helsingin seudulla. Pääradan (Helsinki-Tampere) peruskorjaus ja parantaminen toteutetaan vuodesta 2029 alkaen. Pääministeri Orpon hallitusohjelman mukaisesti on luovuttu Suomi-radnan suunnittelun edistämisestä, mutta jatkettu lentorata-hankkeen suunnittelun edistämistä hankeyhtiömallilla suunnitelmaluonnoksessa todetusti. Edellä mainituista Helsinki pitää erityisen perusteltuna ja kannatettavana lentoradan määrätietoista edistämistä, jotta kuluvan hallituskauden aikana voidaan edetä radnan toteuttamispäätöksen valmisteluun hallitusohjelman mukaisesti. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmaluonnoksessa ei esitetä lentorataan liittyen mitään uutta, vaan luonnos toteuttaa jo sovittua. Suunnitelmaluonnokseen olisi vähintään perusteltua hallitusohjelman mukaisesti lisätä maininta lentoradan toteuttamispäätöksen valmistelusta.

Suunnitelmaluonnoksessa on kirjaus, jonka mukaan valtio arvioi kuntien kanssa keinoja suurten kaupunkiseutujen kestäväen yhdyskuntarakenteen kehittämiseksi. Luonnoksessa on myös mainittu, että valtio selkeyttää nopeusrajoitusjärjestelmän perusperiaatteita sekä kehittää nopeusrajoitusten asettamista koskevaa prosessia. Tämä toimenpide on oikea keino vastata yllä mainittuun kohtaan, mutta sitä tulee tarkentaa merkittävästi. Nopeusrajoitusjärjestelmän periaatteissa ja niiden soveltamisessa tulee löytää tieviranomaisten ja kaupunkien yhteistyöllä ratkaisut kaupungin kasvun varmistamiseksi, liikenteen haittojen pienentämiseksi ja terveyshyötyjen toteutumiseksi. Maanteiden nopeusrajoituksia pitää voida laskea tiivistyvässä kaupunkirakenteessa. Lopulliseen suunnitelmaan tulee lisätä konkretiaa siitä, miten kaupunkiseudun kasvu mahdollistetaan myös väyläympäristöä kehittämällä.

Helsingin seudun kuntien ja valtion välisessä MAL-sopimuksessa 2024–2035 on sovittu, että valtio ja Helsingin kaupunki tekevät vuoden 2025 aikana yhteistyössä selvityksen, jossa tutkitaan edellytykset Ilman alueella maankäytön muutoksille. Tämä selvitys olisi syytä mainita yhtenä rataverkkoon liittyvänä valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimenpiteenä. Mikäli alueen liikenteen ja radanpidon tilatarpeita voitai-



siin siirtää muualle ja järjestellä tiiviimmin, olisi alueelle mahdollista kehittää seudullisesti merkittävä määrä tiiviiseen maankäyttöön perustuva asuntorakentamista, joka sijaitsee seudullisesti keskeisesti eheyttäen kaupunkirakennetta. Lähtökohtana on kehittää valtion ja Helsingin kaupungin yhteistyössä alueen maankäyttöä pitkäjänteisesti molemmipuoliset hyödyt tunnistaen. Selvityksen pohjalta päätetään keväällä 2026 mahdollisista jatkotoimenpiteistä, kuten toimintojen uusien sijoituspaikkojen etsimisestä ja jo nykyisellään kehittämiskelpoisten kriittisistä toiminnoista vapaiden Ilmalan osa-alueiden kaavoituksen etene- misestä ja näiden osa-alueiden mahdollisista maanluovutuksista. Ilmalan toimintoja korvaavien tai tiivistävien ratkaisujen suunnittelussa on huomioitava rautatieliikenteen kehittämisenäkymät valtakunnallisesti ja Helsingin seudulla sekä varikkotoimintojen tarpeet ja niiden sijoittuminen logistisesti ja toiminnallisesti hyväksyttäviin kohteisiin. Varikko- ja radanpitotoimintojen vähintään nykyisentasoiset edellytykset turvataan Ilmalassa, kunnes korvaavat käyttökelpoiset ja taloudellisesti järkevät ratkaisut ovat valmiita ja käytössä. Vasta tämän jälkeen valtio voi luopua toiminnoilta vapautuneista osa-alueista.

Joukkoliikenteen ja pyöräliikenteen toimenpiteiden tulisi tukea kaupunkiseutujen kestävästä kasvusta, mutta tämä näkökulma uupuu suunnitelmasta, ja toimenpiteet ovat olemattomia. Näiden kulkutapojen käytön lisääminen on keskeistä myös liikenteen päästövähennysten saavuttamisessa. Luonnoksessa muotoillaan, että joukkoliikenteen valtionavustusten kriteereitä ja mittareita arvioidaan ja arvioinnin perusteella julkisen henkilöliikenteen rahoituskokonaisuutta arvioidaan. Lähtökohtana tulee olla, että kokonaisuutta arvioitaessa tarkastellaan valtion talouden lisäksi mahdollisten muutosten vaikutukset kuntatalouteen, lippujen hintoihin ja joukkoliikenteen palvelutarjonnan muodostumiseen. Helsingin seudulla ei voida pitää hyväksyttävänä sitä, että valtionavustusten muutokset johtaisivat esimerkiksi lipun hintojen nostamiseen tai palvelutarjonnan supistamiseen. Helsingin seudulla valtionavustuksilla ja muilla toimenpiteillä on muihin alueisiin verrattuna suurten volyymien takia iso vaikuttavuus valtakunnallisiin saavutettavuuden ja kestävyys-tavoitteisiin. Tämä tulee huomioida valtionavustusten kohdistamisessa. Myös pyöräliikenteen edistämisen määrärahat ovat luonnoksen mukaan olemattomat, ja pyöräliikenteen infran toteuttaminen jää kokonaan kaupunkien oman rahoituksen varaan.

Suunnitelmassa mainitaan, että valtio selvittää mahdollisia uudenlaisia rahoitusmuotoja täydentämään perusväylänpidon rahoitustarpeita liikenteen verotusta ja rahoitusta koskevan kokonaisuudistuksen mukaisesti. Käyttöön perustuvalla liikenteen verotuksella olisi mahdollista vaikuttaa rahoitustarpeiden lisäksi liikenteestä aiheutuvien negatiivisten ulkoisvaikutusten hallintaan mukaan lukien liikenteen päästöjen vähentäminen. Uudistuksen valmistelussa on oleellista varmistaa, ettei siitä



aiheudu merkittäviä haittoja Suomen talouden moottorin eli Helsingin seudun kilpailukyvyllä suhteessa muihin alueisiin. On välttämätöntä, että suuret kaupungit ja erityisesti Helsinki pääsevät osallistumaan verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistusta valmistelevan työryhmän työskentelyyn.

Päästökauppadirektiivi on keskeinen EU:n laajuinen ohjauskeino päästöjen vähentämisessä. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa pitäisi tarkastella selvästi tarkemmin liikenteen päästökauppatulojen kertymistä ja kohdentamista liikennejärjestelmän kestävään kehittämiseen. Liikenteen päästökauppatuloilla voidaan myös monipuolistaa liikennejärjestelmän rahoituslähteitä. Luonnoksessa mainitaan kyllä, että Suomi sai meri- ja lentoliikenteen päästöoikeuksien huutokaupasta 581,6 miljoonaa euroa, jotka on ohjattu yleiskatteellisena valtion budjettiin. Toimenpiteenä mainitaan myös, että valtio arvioi mahdollisuuksia kohdentaa näitä tuloja meri- ja lentoliikenteen puhtaan siirtymän edellytysten ja kilpailukyvyyn sekä huoltovarmuuden parantamiseksi. Luonnoksessa pitäisi tuoda suunnitelmallisesti esille, miten jatkossa myös tieliikenteen päästökaupasta saatavia tuloja voitaisiin hyödyntää tehokkaasti liikennejärjestelmän tavoitteiden mukaiseen kehittämiseen (esimerkiksi kaupunkiseutujen MAL-rahoitus ja muu kehittämisrahoitus).

Luonnoksessa mainitaan kansainvälisesti potentiaalisena yhteytenä Rail Baltica. Helsinki pitää yhteyden selvittämistä perusteltuna, sillä se on merkittävä myös Suomen kannalta ja siitä avautuu uusia henkilö- ja tavaraliikenteen raideyhteyksiä muualle Eurooppaan. Kansainvälisen raideliikenteen kehittämisen kannalta Helsingin ja Tallinnan välinen, Suomenlahden alla kulkeva rautatieyhteys voisi puolestaan yhdistää Suomen Rail Balticaan. Tämä yhdistäisi Suomen liikennejärjestelmän vahvemmin Keski-Eurooppaan, turvaisi Suomen ulkomaankaupan huoltovarmuutta ja parantaisi matkailun kestävyttä. Tallinnan tunneli on välttämätöntä tuoda esiin suunnitelmassa ja lisäksi on välttämätöntä mainita, että Tallinnan tunnelin yhteysvaraus kulkee Uudenmaan maakuntakaavan mukaisesti Helsingin kautta. Lähivuosina tulee määrittellä yhteistyössä Suomen ja Viron valtion, Uudenmaan liiton ja kaupunkien kanssa tarvittavat selvitykset ja yhteistyörakenteet tunneliin varautumisen edistämiseksi.

Luonnoksessa on myös maininta, että raskaan liikenteen taukopaikkojen pitäisi syntyä markkinaehtoisesti, ja valtio voi osoittaa lähinnä infraavustusta. Kuitenkin kansallisessa liikenteen jakeluinfraohjelmassa on todettu, että vaikka EU-sääntely (TEN-T ja AFIR) edellyttää sekä taukopaikkoja että latausinfraa, raskaan liikenteen osalta alueet eivät näytä syntyvän markkinaehtoisesti. Edellisellä MAL-kierroksella valtio myös sitoutui kustannusten osalta valtion 75 prosentin ja kuntien 25 prosentin jakoon. Tästä on pidettävä kiinni tiukassakin taloudellisessa



tilanteessa. Uudellemaalle tulee painetta myös ulkomaankauppaan liittyvästä pitkämatkaisesta liikenteestä ja merikuljetusten noususta, mikä korostaa sitä, että valtiolla on merkittävä vastuu rahoituksesta.

Suunnitelmaluonnoksen toimenpiteet perustuvat lentoliikenteen osalta perinteiseen ilmailuun ja lentoasematoimintaan. Miehittämätön ilmailu ja automaation hyödyntäminen mainitaan kehittyvinä ilmailusektorin osa-alueina, mutta niiden osalta ei ole kuvattu toimenpiteitä. Suunnitelmassa tulee selvästi vahvemmin huomioida kaupunki-ilmailu, niin sähköinen kuin miehittämätön. Helsingissä varaudutaan digitaaliseen automatisoituun dynaamiseen alailmatilaan. Muun muassa tähän liittyen valtion tulee varautua yhteistyön lisäämiseen, sääntelyn kehittämiseen yhteistyössä Helsingin kanssa ja kaupunki-ilmailuun liittyvien tutkimahdollisuuksien lisäämiseen.

Suunnitelmaluonnoksen rahoitus ja rahoitusohjelma

Suunnitelmaluonnoksessa esitetään perusväylänpidon (olemassa olevan valtion väyläverkon hoito, korjaukset, pienparantaminen) rahoitustason nostoa 450-580 miljoonalla eurolla vuodessa vuosiksi 2029–2037. Samalla aikavälillä väyläverkon kehittämiseen käytettävää rahoitusta lasketaan 425-520 miljoonaa euroon vuodessa, kun se on esimerkiksi vuonna 2026 yli 700 miljoonaa euroa. Perusväylänpidosta huolehtiminen on tärkeä asia, mutta valittu suunta tarkoittaa, että kehittämiseen varattavan rahoituksen tulee entistä enemmän kohdistua vaikuttaviin ja kannattaviin kohteisiin. Tämä on myös hyvin tunnistettu suunnitelmassa. Koska hankkeita ei suunnitelmassa nimetä, tämän arviointi jää kuitenkin väyläverkon investointiohjelmassa tehtäväksi. Kaupunkiseutujen väyläverkon kehittämiseen jäävän rahoituksen ei tule muodostaa pullonkaulaa kaupunkiseutujen kasvun mahdollistamiselle. Kehittämiseen osoitettavan rahoituksen määrää ja erityisesti kasvaville kaupunkiseuduille kohdistuvaa MAL-rahoitusta tulee kasvattaa.

Sopimuksellisen yhteisrahoituksen osalta on luonnoksessa kirjattu, että valtio kantaa jatkossakin vastuun valtion väyläverkkojen rahoituksesta omistuksen mukaisesti. Tämä on selkeää ja välttämätöntä. Helsingin seudulla on ollut näkyvissä kehitystä, jossa kunnat maksavat suurempia osuuksia myös valtion väyläverkon kehittämisestä. Luonnoksessa todetaan myös, että yhteisrahoitteisuudessa pyritään johdonmukaisuuteen ja vakiintuneisiin rahoitusosuuksiin esimerkiksi ensimmäisen Liikenne 12 -suunnitelman yhteisrahoituksen periaatteiden mukaisesti. Kyseisessä vuonna 2021 hyväksytyssä suunnitelmassa esitettiin, että valtion kustannusosuus on 50 prosenttia valtion verkolla toteutettavissa kaupunkiseudun liikennejärjestelmää merkittävästi parantavissa hankkeissa. Tämä ei ole hyväksyttävää, sillä tämänkaltaisesta yhteisrahoituksen periaatteesta ei ole sovittu valtion ja seutujen kesken. Valtion



osuuden tuleekin olla vähintään 70 prosenttia, kuten muun muassa Helsinki on aikaisemmastakin suunnitelmasta lausunut. Tältä osin suunnitelmaa on korjattava. Myös eduskunta on 1.7.2021 hyväksymässään kannanotossa (Eduskunnan kirjelmä EK 23/2021 vp VNS 2/2021 Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021–2032) perustellusti edellyttänyt valtioneuvoston huolehtivan siitä, että yhteisrahoitusmallilla ei muuteta liikennehankkeiden rahoitusvastuiden peruseriaatteita. Helsingin kaupungilla ei ole mahdollisuutta lisätä rahoitustaan valtion väylähankkeisiin, eikä se ole perusteltua.

Kansainväliseen yhteistyöhön liittyviin nostoihin ja EU-rahoituksen hyödyntämistä koskeviin kirjauksiin tulee lisätä toimenpiteeksi, että valtio varmistaa vaikuttamistyöllään, että myös tulevilla EU-ohjelmakaudella (2028 alkaen) on käytössä rahoitusväline vastaamaan eurooppalaisia liikenneverkkoja koskevan uudistetun TEN-T-sääntelyn vaatimuksiin. Kaupunkisolmukohdat on sisällytetty EU:n liikenneverkkoja koskevaan sääntelyyn ja ydinverkon määritelmään. Tämä tulee tunnistaa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa mahdollisuutena kasvattaa Suomen EU-rahoituksen saantoa. EU-rahoituksen hyödyntämistä tulee lisätä kaupunkisolmujen osalta.

Suunnitelmaluonnoksen vaikutusarviointi ja ympäristöarviointi

Suunnitelmaluonnoksen vaikutuksia on ympäristöselostuksessa arvioitu laadullisesti. Vaikutusten arvioinnin perusteella vaikuttaa siltä, että vaikutukset ovat käytetyn arviointikehikon ja SOVA-lain mukaisten arvioitavien asioiden kannalta kokonaisuudessaan hyvin pieniä ja osin negatiivisia. Selostuksessa todetaan useassa kohdassa, että vaikutusten suuntaa ja suuruusluokkaa on arvioitu, mutta käytännössä suuruusluokkaa ei juuri minkään vaikutuslajin kohdalla ole kyetty arvioimaan toimenpiteiden epätarkkuuden johdosta. Ympäristöselostus kuitenkin vahvistaa kaupungin käsitystä siitä, että suunnitelmaluonnoksessa esitettävät uudet toimenpiteet ja niillä saavutettavat vaikutukset ovat Helsingin kannalta lähes olemattomat.

Vaikutusten arviointia ja suunnittelua varten tehtyyn vertailuvaihtoehtoon sisältyviä ja siitä aiheutuvia esteitä kaupunkien kasvulle ja sitä kautta koko Suomen talouskasvulle ei ole tunnistettu. Ympäristöselostuksen kuvassa 6 on kuvattu Helsingin seudun tieverkon liikennemäärien merkittävää kasvua valtakunnalliseen liikenne-ennusteeseen pohjautuen. Yksi merkittävä osasy syy liikennesuorituksen kasvun taustalla on ennusteisiin sisällytetty oletus sähköautojen osuuden kasvun vaikutuksesta henkilöautoliikenteen kustannuksiin. Kyseisten liikennemäärien kasvun toteutuessa Helsingin seudun liikenteen toimivuus ja liikenneturvallisuus heikkenevät nykyisestä, mikä vaikuttaa myös kasvun mah-



dollisuuksiin. Tämä havainto tulee lisätä arvioinnin kohtaan ”taloudellisen kasvun edellytykset”.

Suunnitelmaluonnos vaikuttaa ympäristöselostuksen perusteella tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä lisäävästi. Tätä ei voi valtion omien tavoitteiden näkökulmasta pitää hyväksyttävänä, kun tarkoitus on vähentää päästöjä. Valtion omiin ennusteisiin liikenteen päästöjen kehityksestä vuoteen 2030 mennessä liittyy merkittäviä epävarmuuksia, koska ennusteet pitävät sisällään toimenpiteitä, joita ei ole käytännössä toteutettu (fossiilittoman liikenteen tiekartta) ja toisaalta niissä ei ole huomioitu nykyisen hallitusohjelman linjauksia jakeluveloitteen keventämisestä verrattuna aiemman hallituksen päätöksiin. Helsingin kaupunki tavoittelee hiilineutraaliutta 2030, hiilinollaa 2040 ja hiilinegatiivisuutta sen jälkeen. Mitä vähemmän valtio tekee toimenpiteitä liikenteen päästöjen vähentämiseksi, sitä enemmän ja vaikeampia toimenpiteitä jää kaupungeille päätettäväksi.

Esittelijän perustelut

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2026-2037

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12 –suunnitelma) on strateginen suunnitelma Suomen liikennejärjestelmän kehittämisestä 12 vuodeksi. Kunkin hallituskauden alussa valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma tarkistetaan ja sovitetaan yhteen julkisen talouden suunnitelman kanssa. Liikennejärjestelmäsuunnitelmasta tehdään viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain mukainen ympäristöarviointi.

Lausuntopyyntö

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt luonnoksesta sekä ympäristöselostuksesta lausuntoja 5.3.2025 mennessä. Lausuntoja on pyydetty antamaan ensisijaisesti lausuntopalvelun kautta, www.lausuntopalvelu.fi.

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkiympäristölautakuntaa antamaan asiasta lausunnon kaupunginhallitukselle 7.2.2025 mennessä.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Heikki Palomäki, yksikön päällikkö, puhelin: 09 310 37658
[heikki.palomaki\(a\)hel.fi](mailto:heikki.palomaki(a)hel.fi)

Liitteet



28.01.2025

Asia/12

-
- | | |
|---|---|
| 1 | Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, suunnitelmaluonnos |
| 2 | Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, ympäristöselostusluonnos |

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



13

Helsingin seudun ympäristöpalvelujen kanssa tehtävä liittymissopimus keskustan maanalaisesta huoltoväylästä

HEL 2025-000421 T 10 01 01 02

Mikonkatu, Pohjoisesplanadi ja Lönnrotinkatu

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää

- tehdä HSY Helsingin seudun ympäristöpalvelujen (Y-tunnus 2274241-9) kanssa liitteenä 1 olevan liittymissopimuksen Pohjoisesplanadin ja Lönnrotinkadun alle toteutettavan vesihuoltotunnelin liittymisestä keskustan maanalaiseen huoltoväylään sen Mikonkadun haaran eteläpäästä.
- oikeuttaa kaupunkiympäristön toimialan maaomaisuuden kehittäminen ja tontit -palvelun tonttipäällikön tarvittaessa muuttamaan hankkeen viivästyessä rakentamisen aloittamiseen ja liittymismaksun maksamiseen sidottua liittymissopimuksen raukeamiseksi niin, että se pidentyy yhdellä kalenterivuodella eli 31.12.2026 saakka.
- oikeuttaa sekä sopimukset ja valvonta -tiimin päällikön että juristin, kummankin yksin, allekirjoittamaan edellä mainitun liittymissopimuksen ja tekemään siihen tarvittaessa vähäisiä muutoksia.

Esittelijän perustelut

Maanalainen huoltoväylä ja HSY:n vesihuoltotunnelin toteuttaminen ja liittäminen

Helsingin kaupungin kokonaan omistama Helsingin Väylä Oy toteutti omistukseensa 2010-luvun alussa maanalaisessa asemakaavassa nro 11275 ja 11300 osoitetun keskustan maanalaisen huoltoväylän välille Yliopistonkatu, Aleksanterinkatu, Kalevankatu ja Lastenlehdonpuisto.

Keskustan maanalainen huoltoväylä yhdistyi valmistuessaan kaupungin omistamaan ja jo 1990-luvun alussa valmistuneeseen Kluuvin U-muotoiseen huoltotunneliin Yliopistonkadun itäpään alla. Kluuvin huoltotunneliin sisäänajo tapahtuu Puutarhakadulta ja ulosajo Fabianinkadulta.

Helsingin seudun ympäristöpalvelu (jäljempänä HSY) suunnittelee Helsingin ydinkeskustan vesien erottelua niin, että hulevedet johdettaisiin jatkossa mereen ja jätevedet Pohjoisesplanadin ja Lönnrotinkadun alle



tehtävään vesihuoltotunneliin, joka yhtyisi Kampissa jo olemassa olevaan Mäntymäki - Munkkisaari -vesihuoltotunneliin.

HSY:n mukaan hanke on kestävä kehityksen mukainen, koska se vähentää osaltaan jätevesipuhdistamoiden laajennustarpeita tulevaisuudessa. Hankkeen valmistuminen mahdollistaa myös ydinkeskustan katujen alla olevien pintaviemäreiden uusimisen ja eriyttämisen aloittamisen.

HSY pitää keskustan maanalaisen huoltoväylän Aleksanterinkadun alta erkanevaa Mikonkadun haaraa ihanteellisena kohtana louhia edellä sanottu vesihuoltotunneli Pohjoisesplanadin ja edelleen Lönnrotinkadun alle huomioon ottaen melko pieni korkeusero ja erittäin lyhyt etäisyys. Lisäksi ydinkeskustasta olisi erittäin vaikea löytää sopivaa maanpäällistä vapaata aluetta syvälle maan alle pääsemiseen tarvittavine pitkin louhinta- ja huoltoajoluiskineen. Louhinnan suorittaminen esitetyllä tavalla huoltoväylän Mikonkadun haaran kautta vähentää siten vesihuoltotunnelin rakentamisesta johtuvia maanpäällisiä häiriöitä merkittävästi.

Vesihuoltotunneli tarvitsee Mikonkadun haaran yhteyden lisäksi Esplanadipuistoon ilmanvaihtoa varten pystyputken (d = 400 mm ja h = 1500 mm), hätäpoistumista varten kaapin (800 mm x 800 x 800 mm) ja huoltoluukun peitettynä maan alle (5100 mm x 2400 mm). HSY neuvottelee parhaillaan näiden sijoittamisesta riittävän laadukkaasti kaupunkikuvalisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen puistoon kaupungin museoviraston sekä kaupungin puistosuunnittelusta ja hoidosta vastaavien tahojen kanssa.

Lisäksi HSY hankkii erikseen näille ja katualueiden alle tulevalle vesihuoltotunnelille tarvittavat sijoitusluvut kaupunkiympäristön toimialan palvelut ja luvat -palvelukokonaisuudelta ennen rakentamisen alkamista.

Yleiskuva maanalaisesta huoltoväylästä ja Kluuvin huoltotunnelista, johon on merkitty myös HSY:n esittämä vesihuoltotunnelin linjaus huoltoväylän Mikonkadun haaran eteläpäästä on oheismateriaalina.

HSY ja Helsingin Väylä Oy ovat neuvotelleet useamman vuoden ajan vesihuoltotunnelin toteuttamisesta huoltoväylän Mikonkadun haarasta. Neuvotteluissa on päästy yhteisymmärrykseen, että louhinta ja rakentaminen tapahtuu niin, että HSY sulkee Mikonkadun haaran tilapäisellä ovella louhinnan ja rakentamisen ajaksi, jotta niistä ei aiheudu häiriötä huoltoväylälle eikä sen liikenteelle. Työt kestävät noin kaksi vuotta ja niiden on tarkoitus alkaa ensi vuoden loppupuolella. Noin yhden kilometrin ja keskimäärin 5 metriä leveän tunnelin louhintamäärät ja työmaa-ajot ovat niin pieniä louhinnan nopeus huomioon ottaen, etteivät



ne käytännössä vaikuta huoltoväylän normaalin liikenteeseen häiritsevästi. Vesihuoltotunneli varustetaan kahdella erillisellä sululla, etteivät sen vedet eivätkä mahdolliset hajuhaitat missään olosuhteissa pääse vahingoittamaan eikä haittamaan huoltoväylän tunnelia ja sen liikennettä.

HSY tulee käyttämään edellä sanottua Mikonkadun haarasta teemmäänsä työtunnelia valmiin vesijohtotunnelinsa huoltamiseen. HSY:n huoltoajo on vain muutamia ajoneuvoja viikossa, joten se ei vaikuta huoltoväylän välityskykyyn.

HSY on neuvotellut Työeläkevakuutusyhtiö Ilmarisen kanssa oikeudesta käyttää tämän Kämpin korttelin nro 2034 alle huoltoväylän Mikonkadun haaran rakentamisen yhteydessä louhimaa huoltotilavarausta vesihuoltotunnelin rakentamisen aikaisena työmaatukikohtana.

Maanalaisessa asemakaavassa nro 11300 on osoitettu huoltoväylään liittymiskelpoiset korttelit ja pysäköintilaitokset ajoyhteyksineen. HSY:n hanke ei ole huoltoväylän maanalaisen asemakaavan nro 11300 mukainen. Vesihuoltotunnelin louhimista ja huoltoa varten tarvittava ajotunneli alkaa kaava-alueen rajalta huoltoväylän Mikonkadun haaran eteläpäästä, mutta itse vesihuoltotunneli on kokonaan kaava-alueen ulkopuolella Pohjoisesplanadin ja Lönnrotinkadun alla.

HSY tarvitsee huoltoväylän Mikonkadun haaraan ja sen liityntäpintaan hankkeen takia tehtäviin muutoksiin todennäköisesti rakennus- tai toimenpideluvan. Varsinainen vesihuoltotunneli ja sen ajotunneli eivät kuitenkaan ole maankäyttö- ja rakennuslain mukaista rakennusluvan alaista rakentamista.

Esittelijä pitää tarkoituksenmukaisena kaupungin kokonaisuuteen huomio ottaen em. HSY:n hankkeen toteuttamista ja huoltamista huoltoväylän Mikonkadun haarasta ja tästä HSY:n kanssa tehtävää liittymissopimusta. Hanke mahdollistaa ydinkeskustan jäte- ja hulevesien erottamisen kestävä kehityksen mukaisesti vähentäen osaltaan puhdistuslaitosten laajentamistarvetta tulevaisuudessa. Lisäksi hanke mahdollistaa vesihuoltotunnelin toteuttamisen jälkeen ydinkeskustan katujen pintaviemäreiden uusimisen ja samalla yhdellä avaamisella katupintojen parantamisen.

Huoltoväylään liittymisestä tehtävistä liittymissopimuksista

Kaupungin ja sen kokonaan omistaman Helsingin Väylä Oy:n välillä tehdyssä käyttöoikeussopimuksessa on sovittu, että yhtiö toteuttaa omistukseensa huoltoväylän ja ylläpitää sitä. Kaupunki saa puolestaan oikeuden tehdä liittymissopimuksia huoltoväylään liittyvien kiinteistön omistajien ja vastaavien kanssa ja periä näiltä neuvottelemansa suu-



ruiset liittymismaksut. Lisäksi käyttöoikeussopimuksessa on sovittu, että kaupunki maksaa yhtiölle vastineeksi tästä käyttöoikeudesta kaikki huoltoväylän toteuttamisesta aiheutuneet rahoituskustannukset.

Kaupungin ja kunkin huoltoväylään liittyvän kiinteistön omistajan (jäljempänä liittyjä) välisessä liittymissopimuksessa liittyjä oikeutetaan soveltua liittymismaksua vastaan käyttämään huoltoväylää ja siihen liitettyä Kluuvin huoltotunnelia kiinteistönsä maanalaisen huoltopihan tai maanalaisen pysäköintilaitoksen toteuttamiseen ja ajoon. Lisäksi liittymissopimuksen mukaan liittyjä on velvollinen maksamaan vuosittain kahta hoitomaksua, jolla katetaan huoltoväylän käytöstä, ylläpidosta ja korjauksista aiheutuvat omakustannusperusteiset kustannukset, joihin kaupunki osallistuu liittymissopimusten vakioehtojen mukaan tällä hetkellä 50 prosentilla.

Lisäksi kaupunki on luovuttanut Helsingin väylä Oy:lle omistamansa Kluuvin huoltotunnelin hallinnon ja hoidon maanalaisen ajoyhteyskokonaisuuden yhtenäisen toiminnan varmistamiseksi. Yhtiö perii kaupungin puolesta Kluuvin huoltotunnelin liittyjiltä tämän käytöstä, ylläpidosta ja korjauksista aiheutuvat omakustannusperusteiset kustannukset kaupungin ja liittyjien kanssa sovittujen liittymissopimusten mukaan. Kaupunki ei osallistu sopimusten mukaan Kluuvin huoltotunnelin kustannuksiin.

Huoltoväylän ja Kluuvin huoltotunnelin liittyjillä on oikeus korvauksetta käyttää toista tunnelia huoltoajoonsa vastavuoroisesti. Tunneleiden välinen pysäköintilaitoksiin ajo ei kuitenkaan ole mahdollista maanalaisen asemakaavan nro 11300 ja rakennusluvan vastaisena.

HSY:n kanssa tehtävä liittymissopimus

Kaupungin ja HSY:n kanssa esitetään tehtäväksi liittymissopimus edellä sanotusta vesihuoltotunnelin liittämistä huoltoväylään Mikonkadun haaran eteläpäästä.

Tehtäväksi esitettävä liittymissopimusluonnos ilman liitekarttaa on liitteenä 1.

HSY:n kanssa tehtävässä liittymissopimuksessa on ehto, että HSY on velvollinen tekemään erillisen sopimuksen huoltoväylän omistajan Helsingin Väylä Oy:n kanssa HSY:n vesihuoltotunnelin käytännön louhinta- ja rakennustöistä ja niiden vaikutusten minimoinnista huoltoväylään sekä valmistumisen jälkeisestä käytöstä (ns. toteutus- ja käyttö sopimus).

Lisäksi sopimuksessa on ehto, että allekirjoitettu liittymissopimus raukeaa, jos liittymismaksua ei ole suoritettu ja liittymän rakennustöitä ei



ole aloitettu 31.12.2025 mennessä. Päätösesityksessä esitetään kuitenkin tonttipäällikölle oikeutta tarvittaessa muuttaa hankkeen viivästyessä tätä rakentamisen aloittamiseen ja liittymismaksun maksamiseen sidottua sopimuksen raukeamiseksi niin, että se pidentyy yhdellä kalenterivuodella eli 31.12.2026 saakka.

Muutoin HSY:n kanssa esitetään tehtäväksi liittymissopimus samoja periaatteita ja samankaltaisia vakimuotoisia vakioehtoja noudattaen kuin jo aiemmin kaupunginvaltuuston ja kiinteistölautakunnan päättämien liittyjien kanssa tehdyt liittymissopimukset yhdenmukaisen soveltamiskäytännön varmistamiseksi.

Helsingin Väylä Oy on ilmoittanut, että se puoltaa tässä esitetyn liittymissopimuksen tekemistä kaupungin ja HSY:n kanssa. Yhtiön ja HSY:n välinen toteutusta ja käyttöä koskeva sopimus on sisältönsä osalta käytännössä neuvoteltu lähes valmiiksi.

HSY:n kanssa tehtäväksi esitettävän liittymissopimuksen liittymismaksun suuruudesta on sanottu jäljempänä.

Huoltoväylän liittymismaksujen määräytymisen perusteet ja jo perityt liittymismaksut

Kaupunki ei ole vahvistanut huoltoväylähankkeen perustamis- ja rakentamisaikana eikä sen valmistumisen jälkeenkään yleistä liittymismaksun määräytymisperustetta (euroa/m² tai euroa/k-m²) huoltoväylään maanalaisessa asemakaavamuutoksessa nro 11275 ja 11300 osoitetuille liittymiskelpoisille tonteille eikä pysäköinti- ja muille hankkeille.

Liittymismaksuja koskevat päätökset

Kaupunginvaltuusto päätti 14.12.2005 hyväksyä keskustan maanalaisen huoltoväylän rakentamisen hankesuunnitelman siten, että väylähankkeen rakentamiskustannukset ovat enintään 54 800 000 euroa (alv. 0 %) hintatasossa lokakuu 2004 (RI 2000 = 109).

Lisäksi kaupunginvaltuusto päätti oikeuttaa kiinteistölautakunnan tekemään Stockmann Oyj Abp:n kanssa liittymissopimuksen sen hankekonaisuuden käsittämien tonttien liittämistä huoltoväylään. Liittymismaksu oli 2 500 000 euroa. Edellä sanottu vastaa nykyrahassa 3 900 000 euroa ja 56 euroa/k-m² rakennusindeksillä RI 2000 = 100 tarkistettuna (168,9/109).

Samalla kaupunginvaltuusto päätti oikeuttaa kiinteistölautakunnan tekemään vastaavia periaatteita noudattaen liittymissopimukset myös muiden keskustan maanalaiseen huoltoväylään myöhemmin liittyvien huolto- ja pysäköintiliikenteen liittymien osalta sekä perimään erikseen sovittavat liittymis- ja muut maksut.



Lisäksi em. valtuustopäätöksen perusteluissa on todettu:

- Huoltoväylän rahoitusvastuu jaetaan siten, että kaupungin osuus väylän rakentamiskustannuksista on lopputilanteessa 50 % ja liittyvien kiinteistöjen osuus samoin 50 %.
- Liittyvien kiinteistöjen kesken näiden maksuosuus jaetaan rakennusoikeuksien suhteessa.
- Myöhempien liittyjien liittymismaksut tarkistetaan kustannustason nousua vastaavasti.
- Stockmannin Mannerheimintien pysäköintilaitoksen osalta ei peritä liittymismaksua erikseen, vaan se sisältyy hankkeen em. liittyviltä kiinteistöiltä perittävään liittymismaksuosuuteen.
- Spondan omistamien Kiinteistö Oy Aleksin Hermeksen, Kiinteistö Oy Helsingin Kaivokatu 8:n ja Kiinteistö Oy Keskuskatu 1b:n osalta on neuvoteltu 2 900 000 euron (alv. 0 %) liittymismaksusta, mutta neuvottelut ovat vielä kesken (kiinteistölautakunta vahvasti liittymismaksun suuruuden ennen sopimuksen allekirjoittamista) ja tämä vastaa nykyrahassa 4 500 000 euroa ja 64 euroa/k-m² rakennusindeksillä RI 2000 = 100 tarkistettuna (168,9/109).
- Stockmannin ja Spondan kiinteistöjen liittymismaksut perustuvat näiden ja kaupungin välillä aikanaan käytyihin yhtiöiden kehittämissuunnitelmien lähtökohtia koskeneisiin neuvotteluihin eivätkä noudata jatkossa sovellettavia liittymismaksujen laskentaperusteita.
- Valmius ja tarve liittyä väylään vaihtelevat eri kortteleissa merkittävästi, joten liittymismaksut kertyvät viiveellä ja osa vasta useiden vuosien kuluttua. Tämän vuoksi kaupunki väylän omistajana vastaisi myös myöhempien liittyjien liittymismaksuosuuden rahoittamisesta maksujen kertymiseen saakka. Käytännössä voikin mennä varsin pitkään ennen kuin toteutuskustannusten edellä kuvattu lopullinen jako on toteutunut.

Kaupunginvaltuusto päätti 17.5.2006 nostaa huoltoväylän 54,8 miljoonan euron enimmäishankintahintaa rakennuskustannusten nousun takia 68,9 miljoonaan euroon ja 14.11.2007 vielä 89,5 miljoonaan euroon hintatasossa kesäkuu 2007 (RI = 122,7). Edellä sanottu vastaa nykyrahassa noin 123 miljoonaa euroa rakennusindeksillä RI 2000 = 100 tarkistettuna (168,9/122,7).



Kiinteistölautakunta on vuosina 2009 - 2016 tehnyt edellä sanotun kaupunginvaltuuston oikeutuksen perusteella tontin 2096/11 (Aleksanterinkatu 21) omistajan kanssa ja maanalaisen sähköaseman omistajan kanssa liittymissopimuksen sekä tontin 4063/1 (Mannerheimintie 10) omistajan kanssa ehdollisen liittymissopimuksen, jonka ehdot liittymiselle ja liittymismaksun maksamiselle eivät ole vielä täyttyneet.

Tontin 2096/11 liittymismaksu oli 95 euroa/k-m², joka vastaa nykyrahassa rakennusindeksillä RI 2000 = 100 tarkistettuna 116 euroa/k-m² (168,9/138,5).

Tontin 4063/1 liittymismaksuksi on sovittu 95 euroa/k-m², joka vastaa nykyrahassa rakennusindeksillä RI 2000 = 100 tarkistettuna 127 euroa/k-m² (168,9/126,4).

Sähkölaitoksen liittymismaksu oli 120 euroa/k-m², joka vastaa nykyrahassa rakennusindeksillä RI 2000 = 100 tarkistettuna 148 euroa/k-m² (168,9/136,7).

Nämä neuvotellut liittymismaksut perustuvat lähtökohtaisesti huoltoväylän lopulliseen 89,5 miljoonan euron suuruiseen toteutuskustannukseen. Valtuustopäätöksen perustelujen mukaista liittyjien maksettavaksi jäävää 50 %:n toteutuskustannusosuutta jaettaessa ei ole kuitenkaan otettu huomioon kaikkia asemakaavamuutoksessa nro 11275 ja 11300 liittymiskelpoiseksi merkittyjä tontteja ja niiden rakennusoikeuksia, vaan kiinteistöviraston mielestä tuolloin vain kaikista todennäköisimmät pitkällä aikavälillä liittyvät tontit. Näin ollen liittymismaksu on neuvottelujen perusteella muodostunut valituille tonteille korkeammaksi.

Lisäksi kiinteistölautakunta on vuonna 2009 ja 2012 tehnyt edellä sanotun kaupunginvaltuuston oikeutuksen perusteella kahden pysäköintilaitoksen kanssa liittymissopimukset (Kampin luola ja Kamppiparkki).

Pysäköintilaitosten liittymismaksut olivat 20 euroa/m² ja 46 euroa/m², jotka vastaavat nykyrahassa rakennusindeksillä RI 2000 = 100 tarkistettuna 27 euroa/m² (168,9/125,7) ja 58 euroa/m² (168,9/133,8).

HSY:n liittymismaksun määrittäminen asemakaavan ulkopuolisena hankkeena

Esittelijä pitää HSY:n kanssa käytyihin neuvotteluihin perustuen sekä edellä sanottu kaupungin kokonaiset huomioon ottaen tarkoituksenmukaisena ja kohtuullisena, että HSY:ltä peritään 540 360 euron (alv. 0 %) suuruinen liittymismaksu vesihuoltotunnelin liittymisestä huoltoväylään. Liittymismaksuun lisätään voimassa oleva arvonlisävero.



HSY:n liittymismaksu perustuu yksikköhintaan 79 euroa/m² ja toteuttavan vesijohtotunnelin ja sen tarvitseman ajotunnelin pohjapinta-alaan 6840 m².

Edellä sanottu yksikköhinta on saatu, kun huoltoväylän lopulliset toteutuskustannukset 89,5 miljoonaa euroa (alv. 0 %) on ensin jaettu em. valtuustopäätöksen 14.12.2005 perustelujen mukaisesti kahtia kaupungin osuudeksi ja tulevien liittyjien osuudeksi ja näin saadusta liittyjien 44,75 miljoonan euron osuudesta on vähennetty huoltoväylään jo liittyneiden kahden pysäköintilaitoksen ja yhden sähköaseman jo yhteensä 2 255 320 euroa kaupungille maksamat liittymismaksut. Tämä 42 494 680 euroa on puolestaan jaettu huoltoväylän maanalaisessa asemakaavassa nro 11275 ja 11300 kaikille siinä liittymiskelpoisiksi osoitetuille 62 tonteille siitä riippumatta, onko liittyminen nykytietämyksen mukaan teknisesti ja muista toteutusratkaisuisista johtuen mahdollista tai miten todennäköisestä se on edes pitkällä ajanjaksolla.

Tonttien välillä jakoperusteena on käytetty vuoden 2024 marraskuun lopussa voimassa olleita tonttien maanpäällisten asemakaavojen yhteenlaskettuja 740 501 k-m²:n rakennusoikeuksia siitä riippumatta, ylitykö tai alittuuko tonteilla todellisuudessa käytetty rakennusoikeus. Näin saatu tonttien yksikköhinta 57,39 euroa/k-m² on vielä tarkistettu valtuustopäätöksen perustelujen mukaisesti ja toteutuskustannusten rahanarvon säilyttämiseksi valtuuston lopullisen 89,5 miljoonan euron enimmäishinnan ja tämän hetken rakennuskustannusindeksin RI 2000 = 100 muutoksella (168,9/122,7) x 57,39 euroa/k-m²), joten liittymismaksu olisi nykyrahassa 79 euroa/k-m², jota noudatettaisiin nyt puheena olevassa tapauksessa.

Esittelijä toteaa, ettei kaupunki tule vielä tällä päätöksellä ottamaan kantaa tulevien huoltoväylään asemakaavan nro 11300 perusteella liittymiseen oikeutettujen tonttien kanssa neuvoteltavien liittymismaksujen yksikköhintoihin, vaan näistä neuvotellaan ja päätetään erikseen. Mikäli tulevaisuudessa kuitenkin päädytään noudattamaan nyt esitettyä vastaavaa hinnoittelua, on entistä ilmeisempää, ettei kaupunginvaltuuston tavoitetila saada kerättyä puolet huoltoväylän toteutuskustannuksista tule toteutumaan. Toisaalta kohtuullisella tasolla pidettävä liittymismaksu edistää osaltaan keskustan huoltoväylän käytön tehostamista, joka on kaupungin strategisten tavoitteiden mukaista.

Kaupungin osuus huoltoväylän hoitokustannuksista ei alene HSY:n liittyessä

Kaupungin ja jo liittyneiden kiinteistöjen välisissä liittymissopimuksissa on sovittu, että yhtiön hoitomaksu A jaetaan kaupungin ja liittyjien kesken siten, että kaupungin osuus kokonaismaksusta on huoltoväylän käyttöönoton yhteydessä 50 % ja pienenee sen jälkeen 10 % -yksikköä



kunkin uuden korttelikohtaisen huoltoliittymän avaamisen yhteydessä. Sopimusten mukaan kaupungin osuus on kuitenkin aina vähintään 20 % edellä mainituista kustannuksista.

Nyt esitettävää HSY:n liittymistä huoltoväylään ei kuitenkaan voida tulkita sopimuksissa tarkoitetuksi uudeksi korttelikohtaiseksi huoltoliittymän avaamiseksi. HSY:n huoltoväylään Mikonkadun haaran päässä liittyvä vesihuoltotunneli ja sen ajotunneli sijoittuu liittymispintaa lukuun ottamatta lähes kokonaan huoltoväylän maanalaisen asemakaavan nro 11300 ja siinä osoitettujen liittymiskelpoisten kortteleiden ulkopuolelle. Kaupungin hoitomaksu A ei näin ollen vähene HSY:n liittyessä huoltoväylään Mikonkadun haaran päästä.

Toimivalta

Kaupunginvaltuusto on 14.12.2005 huoltoväylän hankepäättöksen ja ensimmäisen liittymissopimuksen hyväksymisen yhteydessä oikeuttanut kiinteistölautakunnan tekemään vastaavia periaatteita noudattaen liittymissopimukset myös muiden keskustan maanalaiseen huoltoväylään liittyvien huolto- tai pysäköintiliikenteen liittymien osalta sekä perimään erikseen sovittavat liittymis- ja muut maksut. Kiinteistölautakunta on lakkautettu vuonna 2017 ja tilalle on perustettu kaupunkiympäristölautakunta.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Sami Haapanen, tonttipäällikkö, puhelin: 09 310 36437
sami.haapanen(a)hel.fi

Liitteet

1 Sopimusluonnos

Oheismateriaali

1 Yleiskuva

Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimusohje, kaupunkiympäristölautakunta

Otteet

Ote
Helsingin seudun ympäristöpalvelut
HSY

Otteen liitteet
Esitysteksti
Oikaisuvaatimusohje, kaupunkiympäristölautakunta



28.01.2025

Asia/13

Helsingin Väylä Oy

Liite 1

Esitysteksti

Liite 1

Oikaisuvaatimusohje, kaupunkiympäristölautakunta

Kymp/Make/Maanvuokrajärjestelmä

Esitysteksti

Kymp/Make/Sopimukset ja valvonta

Esitysteksti

Tiedoksi

Maaomaisuuden kehittäminen ja tontit



14

Toimivallan siirtäminen kaupunkiympäristön toimialalla hankintojen tekemisessä

HEL 2025-000364 T 00 01 00

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää siirtää toimivaltaa hankintojen tekemisessä 1.2.2025 alkaen seuraavasti:

- siirtää hankintojen toimivaltaa liitteessä 1 esitetyllä tavalla kaupunkiympäristön toimialalla viranhaltijoille ja toimielimille;
- siirtää toimivaltaa keskeyttää hankinta julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain (1397/2016) 125 §:n mukaisesti kaupunkiympäristön toimialan viranhaltijoille, joilla on liitteen 1 perusteella hankintavaltuus;
- siirtää toimivaltaa päättää rajoitetussa menettelyssä, neuvottelumenettelyssä, kilpailullisessa neuvottelumenettelyssä, innovaatiokumppanuudessa ja dynaamisessa hankintajärjestelmässä ehdokkaiden valinnasta sekä suunnittelukilpailussa osallistujien valinnasta hankintamenettelyyn kaupunkiympäristön toimialan viranhaltijoille, joilla on liitteen 1 perusteella hankintavaltuus;
- siirtää toimivaltaa julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain (1397/2016) 41 §:n 1 momentin tarkoittamissa lisätilauksissa sekä 136 §:n mukaisissa sopimusmuutoksissa siten, että hankintavaltuus määräytyy lisätilausten tai sopimusmuutosten yhteenlasketun arvon perusteella, eikä hankinnan yhteenlasketun kokonaisarvon mukaisesti (alkuperäinen hankinta ja siihen liittyvät tilaukset yhteensä).

Toimialajohtaja, maankäyttöjohtaja, tekninen johtaja, asiakkuusjohtaja tai yhteisten palvelujen johtaja voi päättää edellä mainituista lisätilauksista ja sopimusmuutoksista myös niissä tapauksissa, joissa päätösvalta lisätöiden yhteenlasketun arvon perusteella kuuluisi kaupunkiympäristölautakunnan rakennusten ja yleisten alueiden jaostolle;

- siirtää toimivaltaa ICT-hankinnoissa toimialajohtajalle, tekniselle johtajalle, maankäyttöjohtajalle, asiakkuusjohtajalle ja yhteisten palvelujen johtajalle siten, että heillä on yksinomainen toimivalta ICT-hankinnoissa hankintavaltuuden euromäärään asti ja tämän ylittäviltä osilta toimivalta on toimialajohtajalla;



- siirtää toimivaltaa hankintoja koskevissa yhteistyö- ja toteutussopimuksissa viranhaltijoille siten, että toimivalta määräytyy viranhaltijan hankintavaltuuden mukaan;

- siirtää toimivaltaa väliaikaisesti tilaratkaisuihin liittyvissä hankinnoissa siten, että hankintavaltuus määräytyy esisopimuksen arvon mukaan, jos hankintapäätös tehdään ehdollisena siihen saakka, kunnes myöhemmin tehtävä hankintapäätös tulee lainvoimaiseksi.

Hankintavaltuus myöhemmin tehtävässä hankintapäätöksessä määräytyy hankinnan yhteenlasketun kokonaisarvon mukaisesti;

- siirtää toimivaltaa suunnittelukilpailuhankinnoissa siten, että hankintavaltuus suunnittelukilpailun palkkioista, palkinnoista ja muista maksuista määräytyy palkkioiden, palkintojen ja muiden maksujen yhteenlasketun arvon perusteella, eikä suunnittelukilpailun maksujen ja voittajalta mahdollisesti tilattavan palveluhankinnan yhteenlasketun kokonaisarvon mukaisesti.

Hankintavaltuus suunnittelukilpailun voittajalta tilattavassa palveluhankinnassa määräytyy suunnittelukilpailun palkkioiden, palkintojen ja muiden maksujen sekä voittajalta tilattavan palveluhankinnan yhteenlasketun kokonaisarvon mukaisesti;

- siirtää toimivaltaa siten, että toimialajohtaja, maankäyttöjohtaja, tekninen johtaja, asiakkuusjohtaja tai yhteisten palvelujen johtaja voi päättää julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain (1397/2016) tarkoittaman tai lain kynnysarvon alittavan hankintasopimuksen tai käyttöoikeussopimuksen irtisanomisesta tai purkamisesta myös niissä tapauksissa, joissa päätösvalta sopimuksen arvon perusteella kuuluisi kaupunkiympäristölautakunnan rakennusten ja yleisten alueiden jaostolle.

Samalla kaupunkiympäristölautakunta päättää, että toimialajohtajalla sekä tehtäväalueellaan teknisellä johtajalla, maankäyttöjohtajalla, asiakkuusjohtajalla, yhteisten palvelujen johtajalla, palvelun päälliköllä tai yksikön päälliköllä ja Tilat-palvelun hankeyksikkö 1:n ja hankeyksikkö 2:n tiimipäälliköllä on toimivalta hyväksyä tilaukset niiden arvosta riippumatta, kun tilaukset perustuvat:

- kaupunkiympäristölautakunnan jaostojen tai viranhaltijoiden aiempaan hankintapäätökseen taikka

- yhteishankintayksikön aiempaan hankintapäätökseen yhteishankinnasta, jonka piirissä kaupunkiympäristön toimiala on.



Kaupunkiympäristölautakunta päättää, että ICT-hankintoja koskevissa tilauksissa toimialajohtajalla sekä tehtäväalueellaan teknisellä johtajalla, maankäyttöjohtajalla, asiakkuusjohtajalla, yhteisten palvelujen johtajalla, palvelukokonaisuuden kehittämissyksikön päälliköllä, kehittämis- ja digitalisaatiopäälliköllä, tietohallintoyksikön päälliköllä ja digitalisaatioryksikön päälliköllä on yksinomainen toimivalta hyväksyä tilaukset niiden arvosta riippumatta, kun tilaukset perustuvat:

- kaupunkiympäristölautakunnan jaostojen tai viranhaltijoiden aiempaan hankintapäätökseen taikka
- yhteishankintayksikön aiempaan hankintapäätökseen yhteishankinnasta, jonka piirissä kaupunkiympäristön toimiala on.

Samalla kaupunkiympäristölautakunta päättää kumota 1.2.2025 alkaen tekemänsä päätöksen 19.12.2023 § 700 toimivallan siirtämisestä hankintojen tekemisestä kaupunkiympäristön toimialalla.

Esittelijän perustelut

Hankintavaltuudet perustuvat hallintosääntöön (kaupunginvaltuusto 11.12.2024 § 274) sekä sen perusteella kaupunkiympäristölautakunnan tekemiin toimivaltapäätöksiin. Edellinen kaupunkiympäristölautakunnan hankintavaltuuksia koskeva päätös on 19.12.2023 § 700.

Muutettavaksi esitettävät hankintavaltuudet ovat liitteenä 1 ja niitä sovelletaan myös kaupungin sisäisiin hankintoihin. Hankintavaltuudet koskevat vain liitteessä 1 mainittuja kaupunkiympäristön toimialan toimielimiä ja viranhaltijoita. Hankintavaltuuksia ei ole mahdollista siirtää työsuhteessa oleville. Hankintavaltuudet ovat arvonlisäverottomia arvoja.

Päätöksessä mainitaan lisäksi myös sellaisia voimassa olevia hankintavaltuuksia, joihin ei esitetä muutoksia. Ne eivät muuta voimassa olevia hankintavaltuuksia ja ne mainitaan päätöksessä vain selvyys vuoksi. Hankintavaltuuksien käyttäminen helpottuu, kun valtuuksia ja perusteluja ei tarvitse lukea monesta erillisestä päätöksestä.

Muutoksista yleisesti

Hankintavaltuuksien muutosten tarkoitus on sujuvoittaa päätöksentekoa.

ICT-hankinnoissa toimialajohtajalla, teknisellä johtajalla, maankäyttöjohtajalla, asiakkuusjohtajalla ja yhteisten palvelujen johtajalla on yksinomainen toimivalta hankintavaltuuden euromäärään asti ja tämän ylittäviltä osilta toimivalta on toimialajohtajalla.



Väliaikaisesti tilaratkaisuihin liittyvissä hankinnoissa hankintavaltuus määräytyy esisopimuksen arvon mukaan, jos hankintapäätös tehdään ehdollisena siihen saakka, kunnes myöhemmin tehtävä hankintapäätös tulee lainvoimaiseksi. Hankintavaltuus myöhemmin tehtävässä hankintapäätöksessä määräytyy hankinnan yhteenlasketun kokonaisarvon mukaisesti.

Suunnittelukilpailuhankinnoissa hankintavaltuus suunnittelukilpailun palkkioista, palkinnoista ja muista maksuista määräytyy palkkioiden, palkintojen ja muiden maksujen yhteenlasketun arvon perusteella, eikä suunnittelukilpailun maksujen ja voittajalta mahdollisesti tilattavan palveluhankinnan yhteenlasketun kokonaisarvon mukaisesti. Hankintavaltuus suunnittelukilpailun voittajalta tilattavassa palveluhankinnassa määräytyy suunnittelukilpailun palkkioiden, palkintojen ja muiden maksujen sekä voittajalta tilattavan palveluhankinnan yhteenlasketun kokonaisarvon mukaisesti.

Toimialajohtaja, maankäyttöjohtaja, tekninen johtaja, asiakkuusjohtaja tai yhteisten palvelujen johtaja voi päättää lisätilauksesta ja sopimusmuutoksesta myös niissä tapauksissa, joissa päätösvalta lisätöiden yhteenlasketun arvon perusteella kuuluisi kaupunkiympäristölautakunnan rakennusten ja yleisten alueiden jaostolle.

Toimialajohtaja, maankäyttöjohtaja, tekninen johtaja, asiakkuusjohtaja tai yhteisten palvelujen johtaja voi päättää hankintasopimuksen ja käyttöoikeussopimuksen irtisanomisesta ja purkamisesta myös niissä tapauksissa, joissa päätösvalta sopimuksen arvon perusteella kuuluisi kaupunkiympäristölautakunnan rakennusten ja yleisten alueiden jaostolle.

Lisäksi päätöksellä määritellään tilausvaltuudet silloin, kun tilaus perustuu aiempaan hankintapäätökseen.

Toimialajohtajalla sekä tehtäväalueellaan teknisellä johtajalla, maankäyttöjohtajalla, asiakkuusjohtajalla, yhteisten palvelujen johtajalla, palvelun päälliköllä tai yksikön päälliköllä ja Tilat-palvelun hankeyksikkö 1:n ja hankeyksikkö 2:n tiimipäälliköllä on toimivalta hyväksyä tilaukset niiden arvosta riippumatta, kun tilaukset perustuvat:

- kaupunkiympäristölautakunnan jaostojen tai viranhaltijoiden aiempaan hankintapäätökseen taikka

- yhteishankintayksikön aiempaan hankintapäätökseen yhteishankinnasta, jonka piirissä kaupunkiympäristön toimiala on.

ICT-hankintoja koskevissa tilauksissa toimialajohtajalla sekä tehtäväalueellaan teknisellä johtajalla, maankäyttöjohtajalla, asiakkuusjohtajal-



la, yhteisten palvelujen johtajalla, palvelukokonaisuuden kehittämissikön päälliköllä, kehittämis- ja digitalisaatiopäälliköllä, tietohallintoyksikön päälliköllä ja digitalisaatioyksikön päälliköllä on yksinomainen toimivalta hyväksyä tilaukset niiden arvosta riippumatta, kun tilaukset perustuvat:

- kaupunkiympäristölautakunnan jaostojen tai viranhaltijoiden aiempaan hankintapäätökseen taikka

- yhteishankintayksikön aiempaan hankintapäätökseen yhteishankinnasta, jonka piirissä kaupunkiympäristön toimiala on.

Päätöksellä muutetaan toimialan yhteisten palvelujen (entinen toimialan hallinto- ja tukipalvelut) ja yhteisten palvelujen johtajan (entinen hallintojohtaja) organisaationimi ja virkanimike vastaamaan nykyistä hallinto- ja toimintasäännön mukaista nimikettä.

Muilta osin voimassa olevaa hankintavaltuuspäätöstä ei ole tarkoitus muuttaa. Muutokset on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.2.2025.

Tilausvaltuudet

Aiemmin hankintavaltuudet toimivat myös tilausvaltuuksina, ellei yksittäisissä hankinnoissa päätetty tilausvaltuudesta erikseen. Jotta jokaisessa hankintapäätöksessä ei tarvitse erikseen määritellä tilauksen hyväksymisoikeutta, on tarkoituksenmukaista määritellä yleisesti oikeus tilauksen hyväksymiselle, kun tilaus perustuu aiempaan hankintapäätökseen.

Tilausvaltuus koskee vain tilauksia, jotka perustuvat aiempaan hankintapäätökseen. Mikäli tilaus ei perustu aiempaan hankintapäätökseen, noudatetaan tilausvaltuuksien sijaan hankintavaltuuksia. Tilausta koskeva päätös on luonteeltaan täytäntöönpanoa, eikä tilausta koskevaan päätökseen sisälly julkisen vallan käyttämistä. Tilausvaltuuksilla määritellään viranomaisen tai työsuhteisen oikeudet päättää hankintapäätöksen mukaisista tilauksista.

Toimialajohtajalla sekä tehtäväalueellaan teknisellä johtajalla, maankäyttöjohtajalla, asiakkuusjohtajalla, yhteisten palvelujen johtajalla, palvelun päälliköllä tai yksikön päälliköllä ja Tilat-palvelun hankeyksikkö 1:n ja hankeyksikkö 2:n tiimipäälliköllä on toimivalta hyväksyä tilaukset niiden arvosta riippumatta, kun tilaukset perustuvat:

- kaupunkiympäristölautakunnan jaostojen tai viranhaltijoiden aiempaan hankintapäätökseen taikka

- yhteishankintayksikön aiempaan hankintapäätökseen yhteishankinnasta, jonka piirissä kaupunkiympäristön toimiala on.



ICT-hankintoja koskevissa tilauksissa toimialajohtajalla sekä tehtäväalueellaan teknisellä johtajalla, maankäyttöjohtajalla, asiakkuusjohtajalla, yhteisten palvelujen johtajalla, palvelukokonaisuuden kehittämissikön päälliköllä, kehittämis- ja digitalisaatiopäälliköllä, tietohallintoyksikön päälliköllä ja digitalisaatioyksikön päälliköllä on yksinomainen toimivalta hyväksyä tilaukset niiden arvosta riippumatta, kun tilaukset perustuvat:

- kaupunkiympäristölautakunnan jaostojen tai viranhaltijoiden aiempaan hankintapäätökseen taikka
- yhteishankintayksikön aiempaan hankintapäätökseen yhteishankinnasta, jonka piirissä kaupunkiympäristön toimiala on.

Tilausvaltuuksissa ei ole euromääräistä ylärajaa, mutta hankintapäätös ja -sopimus asettavat ylärajan tilauksen suuruudelle.

ICT-hankinnat

Hankintavaltuudet toimialan ICT-hankinnoissa ovat olleet keskitettynä kehittämis- ja digitalisaatiopäällikölle sekä projektitoimisto- ja talouden hallinta -yksikön päällikölle. Heillä ja toimialajohtajalla on ollut viranhaltijoina yksinomainen toimivalta päättää ICT-hankinnoista. Muilla viranhaltijoilla ei ole ollut toimivaltaa päättää ICT-hankinnoista.

Kehittämis- ja digitalisaatiopalveluja koskevan organisaatiomuutoksen ja vuoden 2025 alussa muuttuneiden tehtävien vuoksi on tarpeen muuttaa ICT-hankintojen hankintavaltuuksia. Digitalisaatio- ja tietohallintopalvelu on aloittanut 1.1.2025 ja se jatkaa entisen kehittämis- ja digitalisaatiopalvelun työtä. Palvelukokonaisuuksiin perustettiin kehittämissyksiköt, jotka tukevat ja koordinoivat palvelukokonaisuuksien kehittämistoimintaa ja vastaavat niiden ICT-hankintojen valmistelusta. Myös organisaatiomuutoksen jälkeen on ICT-kustannusten ja kehittämisen hallinnan kannalta tarkoituksenmukaista, että toimialan ICT-talouden suunnittelu ja ICT-hankintoihin liittyvä päätöksenteko pysyvät edelleen keskitetysti vain tietyillä viranhaltijoilla.

Päätöksentekovastuuta on päätösten runsaan määrän vuoksi perusteltua jakaa toimialajohtajalle, palvelukokonaisuuksien johtajille ja yhteisten palvelujen johtajalle. Heillä on yksinomainen toimivalta päättää ICT-hankinnoista. Muilla viranhaltijoilla tai kaupunkiympäristölautakunnan jaostoilla ei ole toimivaltaa päättää ICT-hankinnoista.

Tekniselle johtajalle, maankäyttöjohtajalle, asiakkuusjohtajalle ja yhteisten palvelujen johtajalle esitetään hankintavaltuuksia ICT-hankinnoissa enintään 3 000 000 euroon saakka.



Taloudellisesti kaikkein merkittävimmissä, 3 000 000 euroa ylittävissä toimialan ICT-hankinnoissa päätöksen tekisi toimialajohtaja ilman eumääräistä ylärajaa.

Lisäksi selvyuden vuoksi todetaan, että edellä esitetyt ICT-hankintojen hankintavaltuudet soveltuvat vain ICT-hankintoihin. Viranhaltijoiden hankintavaltuudet muissa kuin ICT-hankinnoissa ovat osittain erisuuriset liitteen 1 mukaisesti.

Väliaikaisiin tilaratkaisuihin liittyvät hankinnat

Käytännössä on tarkoituksenmukaista, että väliaikaisiin tilaratkaisuihin liittyvissä hankinnoissa esisopimus pystyttäisiin tekemään ennen hankesuunnitelman hyväksymistä. Esisopimuksen tekeminen vaatii sitä, että hankinnasta on tehty päätös, jossa hankinnan voittanut urakoitsija valitaan. Hankinnat toteutetaan usein SR-urakkana. Näissä hankinnoissa aikataulu on tiukka. Aikataulu on usein sidoksissa peruskorjaurakkaan tai väliaikaisen tilaratkaisun tarpeeseen liittyvä muu ennakoimaton kiire. Väliaikaisia tilaratkaisuja toteutetaan pääosin tilatarpeisiin, joihin liittyy lakisääteisen velvoitteen, kuten koulutoiminnan toteuttaminen. Valmistelevien toimien aloittaminen varmistaa väistötilojen valmistumisen niin, että ne ovat käytettävissä tarpeen alkaessa. Kulut pystytään rajaamaan esisopimuksin.

Esitetyn mukaan hankintavaltuus urakoitsijan valinnan ja esisopimuksen tekemisen osalta määräytyy esisopimuksen arvon mukaan, jos hankintapäätös tehdään ehdollisena siihen saakka, kunnes myöhemmin tehtävä hankintapäätös tulee lainvoimaiseksi. Tällä tarkoitetaan, että kaikki ne viranhaltijat, joilla on hankintavaltuus esisopimuksen arvon mukaisen sopimuksen tekemiseen, voisivat tehdä voittajan valintaa ja esisopimuksen tekemistä koskevan välipäätöksen, vaikka lopullisen hankintapäätöksen arvo tulisi ylittämään heidän oman hankintavaltuutensa. Sen sijaan lopullisen hankintapäätöksen, jolla sitoudutaan varojen käyttöön, voisi tehdä ainoastaan sellainen viranhaltija, jonka omat hankintavaltuudet riittävät lopullisen päätöksen tekemiseen, jossa huomioidaan koko sopimuksen arvo. Menettelyn ehtona on se, että esisopimuksessa on määriteltävä se, että kaupungille aiheutuneet kulut rajautuvat esisopimuksen arvoon siinäkin tilanteessa, ettei hankintaa toteuteta.

Suunnittelukilpailut

Suunnittelukilpailussa voidaan maksaa osallistujille palkkioita, palkintoja tai muita maksuja. Suunnittelukilpailun voittajan kanssa voidaan tehdä palveluhankintasopimus, jos suunnittelukilpailua koskevassa hankintailmoituksessa on tieto tällaisen palveluhankintasopimuksen tekemisestä.



Suunnittelukilpailuhankinnassa tehdään yleensä erillinen hankintapäätös kilpailun tuloksista eli palkkioiden, palkintojen ja muiden maksujen maksamisesta ja tämän jälkeen erillinen hankintapäätös voittajalta tehtävästä palveluhankinnasta. On tarkoituksenmukaista, että suunnittelukilpailuhankinnoissa hankintavaltuus suunnittelukilpailun palkkioista, palkinnoista ja muista maksuista määräytyy palkkioiden, palkintojen ja muiden maksujen yhteenlasketun arvon perusteella, eikä suunnittelukilpailun maksujen ja voittajalta mahdollisesti tilattavan palveluhankinnan yhteenlasketun kokonaisarvon mukaisesti. Hankintavaltuus suunnittelukilpailun voittajalta tilattavassa palveluhankinnassa määräytyy suunnittelukilpailun palkkioiden, palkintojen ja muiden maksujen sekä voittajalta tilattavan palveluhankinnan yhteenlasketun kokonaisarvon mukaisesti.

Lisätilaukset ja sopimusmuutokset sekä hankintasopimuksen ja käyttöoikeussopimuksen irtisanominen ja purkaminen

Lisätöiden ja sopimusmuutosten sekä hankintasopimuksen ja käyttöoikeussopimuksen irtisanomisen ja purkamisen päätösvalta on tarpeen siirtää viranhaltijoille suoraan kaupunkiympäristölautakunnalta johtuen edelleen delegoinnin kiellosta.

Ilman toimivallan siirtämistä hankintavaltuus määräytyy lisätilauksissa ja sopimusmuutoksissa hankinnan yhteenlasketun kokonaisarvon mukaan. Edelleen delegoinnin kiellosta johtuen kaupunkiympäristön rakennusten ja yleisten alueiden jaosto ei pysty siirtämään toimivaltaa hankintojen osalta eteenpäin viranhaltijalle, koska toimivalta on jo kerran siirretty lautakunnalta jaostolle.

Toimivalta voidaan kuntalain (410/2015) 91 §:n 2 momentin mukaan delegoida hallintosäännöstä edelleen ainoastaan kerran. Siten jaosto ei voi hankintapäätöksessä siirtää viranhaltijalle toimivaltaa kyseistä hankintaa koskevaan lisätyöhön liittyen.

Hankinnan kohteesta riippuen lisätöitä on kuitenkin tarpeen tehdä vaihtelevilla summilla useitakin yhteen alkuperäiseen hankintaan kohdistuen. Käytännössä on epätarkoituksenmukaista päättää jaostossa esimerkiksi muutaman tuhannen euron lisätyöstä, joka kohdistuu miljoonien eurojen alkuperäiseen hankintaan. Tästä johtuen lisätöitä koskevat hankintavaltuudet määräytyvät hankinnan yhteenlasketun kokonaisarvon sijaan yksittäisten lisätilausten tai sopimusmuutosten yhteenlasketun arvon perusteella.

Hankintasopimuksen ja käyttöoikeussopimuksen irtisanominen tai purkaminen perustuu sopimusehtoihin. Käytännössä on tarkoituksenmukaista, että viranhaltija voi päättää hankintasopimuksen tai käyttöoikeussopimuksen irtisanomisesta tai purkamisesta, koska hankintayksi-



kön oikeus irtisanoa tai purkaa sopimus määräytyy sopimusehtojen mukaisesti ja päätös on usein tarpeen tehdä nopeasti, jotta hankintayksikkö voi tehokkaasti käyttää näitä oikeuksiaan sopimusten toteutumisesta seurattessaan.

Voimassa olevassa päätöksessä toimialajohtaja voi päättää lisätilauksesta ja sopimusmuutoksesta myös niissä tapauksissa, joissa päätösvalta lisätöiden yhteenlasketun arvon perusteella kuuluisi kaupunkiympäristölautakunnan rakennusten ja yleisten alueiden jaostolle. Käytännössä on tarkoituksenmukaista, että toimialajohtajan lisäksi maankäyttöjohtaja, tekninen johtaja, asiakkuusjohtaja tai yhteisten palvelujen johtaja voi päättää lisätilauksesta ja sopimusmuutoksesta sekä hankintasopimuksen ja käyttöoikeussopimuksen irtisanomisesta ja purkamisesta myös niissä tapauksissa, joissa päätösvalta muuten kuuluisi kaupunkiympäristölautakunnan rakennusten ja yleisten alueiden jaostolle.

Hankinnan keskeyttäminen

Toimivaltuuteen ei esitetä muutoksia. Voimassa olevassa päätöksessä muutosta perusteltiin seuraavasti:

Toimivaltaa hankintojen keskeyttämiseksi selvennetään siirtämällä toimivaltaa kaikille niille viranhaltijoille, joilla on myös hankintavaltaus. Hankinnan keskeyttämisessä ei katsottaisi hankinnan arvoa toimivaltaa määritettäessä, vaan viranhaltija voisi keskeyttää myös sellaisen hankinnan, joka ylittää omien hankintavaltuuksien eurorajat.

Hankinta voidaan lain mukaan keskeyttää vain todellisesta ja perustellusta syystä. Keskeyttämisestä on tehtävä muutoksenhakukelpoinen perusteltu päätös.

Päätös monivaiheisten hankintamenettelyiden osallistujien valinnasta

Toimivaltuuteen ei esitetä muutoksia. Voimassa olevassa päätöksessä muutosta perusteltiin seuraavasti:

Monivaiheisissa hankintamenettelyissä eli rajoitetussa menettelyssä, neuvottelumenettelyssä, kilpailullisessa neuvottelumenettelyssä, innovaatiokumppanuudessa, dynaamisessa hankintajärjestelmässä ja suunnittelukilpailussa hankintamenettelyn osallistujien valinnasta voidaan tehdä erillinen välipäätös ennen lopullista hankintapäätöstä.

Tältä osin voimassa olevassa hankintavaltuuspäätöksessä on tarkoitettu, että kaikki ne viranhaltijat, joilla on hankintavaltaus, voisivat tehdä tällaisen osallistujien valintaa koskevan välipäätöksen, vaikka lopullisen hankintapäätöksen arvo tulisi ylittämään heidän oman hankintavaltuutensa. Sen sijaan lopullisen hankintapäätöksen, jolla sitoudutaan varo-



jen käyttöön, voisi tehdä monivaiheisessa hankintamenettelyssäkin ai-noastaan sellainen viranhaltija, jonka omat hankintavaltuudet riittävät päätöksen tekemiseen. Edellä mainittuja sääntöjä ei ole tarkoitus muutta tällä päätöksellä.

Hankesuunnitelmiin perustuvat hankinnat

Toimivaltuuteen ei esitetä muutoksia. Voimassa olevassa päätöksessä muutosta perusteltiin seuraavasti:

Aikaisemmin hankesuunnitelmiin perustuvia hankintoja voivat tehdä suoraan toimialajohtaja sekä tekninen johtaja. Kaupunginvaltuusto on kesäkuussa 2022 muuttanut hankesuunnitelmia koskevaa päätöksentekoa, jolloin muutoksella on vaikutusta myös hankesuunnitelmien perusteella tehtäviin hankintoihin ja niitä koskeviin toimivaltuuksiin.

Valtuuston tekemästä muutoksesta johtuen muutetaan toimialan hankintavaltuuksia samassa suhteessa, jolloin ei synny tarpeetonta ylimääräistä päätöstarvetta hankesuunnitelmia koskevissa hankinnoissa. Toimialajohtaja ja tekninen johtaja voivat päättää hankesuunnitelmiin perustuvia hankintoja kaupunginvaltuuston, kaupunginhallituksen tai kaupunkiympäristölautakunnan rakennusten ja yleisten alueiden jaoston hyväksymiin hankesuunnitelman enimmäisarvoa koskeviin rajoihin asti.

Toteutus- ja yhteistyösopimukset

Toimivaltuuteen ei esitetä muutoksia. Voimassa olevassa päätöksessä muutosta perusteltiin seuraavasti:

Toteutussopimuksilla voidaan sopia mm. tulevan hankinnan toteuttamisesta yhteistyössä toisen hankintayksikön kanssa. Sopimuksessa sovi-taan siitä, miten kilpailutus käytännössä järjestetään, mikä osa hankinnasta kuuluu millekin hankintayksikölle ja miten omistuksen lisäksi ja-kautuvat maksu- ja muut velvoitteet osapuolten välillä.

Toteutussopimuksella ei vielä tehdä hankintapäätöstä, eikä pääsään-töisesti valtuuteta yhteistyötahoja tekemään hankintapäätöstä tai -sopimusta kaupungin puolesta. Toteutussopimusta koskevasta hankinnasta tehdään myöhemmin hankintapäätös.

Toimivalta toteutus- ja yhteistyösopimusten tekemiselle hankinnoissa on liitteen 1 mukaisesti siirretty kaupunkiympäristölautakunnan raken-nusten ja yleisten alueiden jaostolle erillisellä kohdalla, jonka mukaan jaostolla on päätösvalta alle 5 000 000 arvoisiin toteutus- ja yhteistyö-sopimuksiin. Viranhaltijoille sen sijaan toimivalta hankintoja koskeviin



toteutus- ja yhteistyösopimukseen määräytyy hankintavaltuuden perusteella ja erityisistä oikeuksista kyseisiin sopimukseen luovutaan.

Hankintavaltuus määräytyy sen arvon mukaisesti, joka sopimuksessa määritellyn hankinnan arvosta kuuluu kaupunkiympäristön toimialan vastuulle.

Muutos helpottaa tilannetta toimialalla, koska toteutus- ja yhteistyösopimusten määrä on lisääntynyt ja niiden arvo voi olla myös hyvin vähäinen. Muutoksen jälkeen jokainen hankintavaltuudet omaava viranhaltija voi päättää kyseisistä sopimuksista lähempänä varsinaista toimintaa eikä sopimusta tarvitse viedä esimerkiksi palvelukokonaisuuden päällikölle päätettäväksi.

Optiot

Toimivaltuuteen ei esitetä muutoksia. Voimassa olevassa päätöksessä muutosta perusteltiin seuraavasti:

Optioiden arvo sisältyy alkuperäiseen hankintapäätökseen, mutta optioiden käyttöönotosta päätetään erikseen. Jaosto ei voi valtuuttaa yksittäisen hankintapäätöksen osalta viranhaltijaa päättämään hankintaan liittyvästä optiosta, koska toimivallan edelleen delegoinnin kielto estää sen. Ei ole tarkoituksenmukaista, että jaosto päättäisi kaikista optioista.

Siksi hankintavaltuus on lisätty liitteessä 1 mainituille viranhaltijoille.

Palvelut ja luvat -palvelukokonaisuuden asumisen yksikkö 2:n yksikön päällikkö ja vuokrauksen tuki -tiimin tiimipäällikkö

Toimivaltuuteen ei esitetä muutoksia. Voimassa olevassa päätöksessä muutosta perusteltiin seuraavasti:

Kaupunkiympäristölautakunta on päättänyt 3.10.2023 § 510 kaupunkiympäristön toimialan Palvelut ja luvat -palvelukokonaisuutta sekä Rakennukset ja yleiset alueet -palvelukokonaisuutta seuraavien organisaatiosojen muuttamisesta. Päätöksellä Palvelut ja luvat - palvelukokonaisuuteen on perustettu asumisen palvelut -palvelu. Muutos tulee voimaan 1.1.2024. Kaupunkiympäristön toimialajohtaja on päättänyt 20.11.2023 § 38 tarkistaa kaupunkiympäristön toimialan toimintasääntöä 1.1.2024 alkaen. Toimintasäännön tarkistuksella Rakennukset ja yleiset alueet -palvelukokonaisuudessa toiminut asuntoyksikkö lakkautetaan ja se siirtyy toiminnallisesti Palvelut ja luvat - palvelukokonaisuuteen perustettavaan asumisen palvelut -palveluun nimellä asumisen yksikkö 2.

Rakennukset ja yleiset alueet -palvelukokonaisuudessa toimiessaan asuntoyksikön päälliköllä on ollut hankintavaltuus enintään 1 000 000



euroon saakka ja yksikön vuokrauksen tuki -tiimin tiimipäälliköllä enintään 100 000 euroon saakka.

Palvelut ja luvat -palvelukokonaisuuden yksikön päälliköiden hankintavaltuus on enintään 200 000 euroon saakka ja tiimipäälliköllä 20 000 euroon saakka.

Koska asumisen yksikkö 2 vastaa toiminnallisesti Rakennukset ja yleiset alueet -palvelukokonaisuudessa sijainnutta asuntoyksikköä, tarvitsee asumisen yksikkö 2:n yksikön päällikkö sekä yksikön vuokrauksen tuki -tiimin tiimipäällikkö toiminnassaan vastaavat hankintavaltuudet kuin heillä on ollut toimiessaan Rakennukset ja yleiset -alueet palvelukokonaisuudessa.

Asumisen yksikkö 2:n yksikön päällikölle esitetään hankintavaltuuksia enintään 1 000 000 euroon saakka. Esitetty hankintavaltuus vastaa sitä hankintavaltuutta, joka yksikön päälliköllä on ollut yksikön toimiessa nimellä asuntoyksikkö Rakennukset ja yleiset alueet - palvelukokonaisuudessa.

Vuokrauksen tuki -tiimin tiimipäällikölle esitetään hankintavaltuuksia enintään 100 000 euroon saakka. Esitetty hankintavaltuus vastaa sitä hankintavaltuutta, joka tiimipäälliköllä on ollut tiimin toimiessa osana asuntoyksikköä Rakennukset ja yleiset alueet - palvelukokonaisuudessa.

Toimivalta

Hallintosäännön mukaan toimialalautakunta omalla toimialallaan päättää tai hyväksyy perusteet ja rajat, joiden mukaan viranomaisen päättää hankinnoista lukuun ottamatta osakkeita (10 luku 1 § 3 momentti 3 kohta).

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Mikko Ravantti, va. yhteisten palvelujen johtaja, puhelin: 09 310 36559
mikko.ravantti(a)hel.fi
Jaakko Röpetti, hankintapäällikkö, puhelin: 09 310 32096
jaakko.ropetti(a)hel.fi

Liitteet

1 Hankintavaltuudet 1.2.2025 alkaen

Oheismateriaali

1 Voimassa olevat hankintavaltuudet 19.12.2023



Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimusohje, kaupunkiympäristölautakunta

Tiedoksi

Kaupunginkanslia
Kaupunkiympäristön toimiala
Kaupunkiympäristön toimialan palvelukokonaisuudet
Yhteiset palvelut
Hankintapalvelut
Talous- ja suunnittelupalvelut
Lakipalvelut, päätöksenteon tuki



15

Kaupunkiympäristölautakunnan kokousten 3.6.2025 ja 10.6.2025 peruuttaminen

HEL 2024-013073 T 00 00 02

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää peruuttaa 3.6.2025 ja 10.6.2025 pidettäväksi päätetyt kokoukset.

Esittelijän perustelut

Helsingin kaupungin hallintosäännön 29 luvun 2 §:n mukaan toimielin kokoontuu päättämääräaikoina sekä lisäksi puheenjohtajan kutsusta. Toimielimen puheenjohtaja voi asioiden vähäisen määrän tai muun erityisen syyn vuoksi peruuttaa kokouksen tai muuttaa kokouksen alkamisaikaa päätettynä kokouspäivänä.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Elen Sööt, hallintosihteeri, puhelin: 09 310 52233
elen.soot(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Kaupunkiympäristölautakunnan jäsenet ja varajäsenet

Otteen liitteet

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano
Esitysteksti

Tiedoksi

Viestintäpalvelut
Maankäyttö ja kaupunkirakenne
Hallinto- ja lakipalvelut
Palvelu ja luvat
Rakennukset ja yleiset alueet
Päätöksenteontuki
Kaupunginkanslia



Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 12.11.2024 § 614



16

Oikaisuvaatimukset kaupunkiympäristölautakunnan päätöksestä 9.1.2024 § 4 Länsi-Helsingin raitioteiden hankesuunnitelma

HEL 2023-012549 T 08 00 02

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää hylätä 26.1.2024 saapuneen kahdeksan yksityishenkilön ja 31.1.2024 saapuneen kahdentoista yksityishenkilön tekemät oikaisuvaatimukset lautakunnan päätöksestä 9.1.2024 (§ 4) Länsi-Helsingin raitioteiden hankesuunnitelma.

Esittelijän perustelut

Oikaisuvaatimuksen kohteena oleva päätös

Kaupunkiympäristölautakunta on 9.1.2024 päätöksellään (4 §) päättänyt hyväksyä 10.11.2023 päivätyn Länsi-Helsingin raitioteiden hankesuunnitelman hankkeen toteutuksen ohjeena noudatettavaksi.

Oikaisuvaatimuksissa esitetyt vaatimukset ja niiden keskeiset perusteet

Päätökseen oikaisua hakevat ovat oikaisuvaatimuksessaan 26.1.2024 vaatineet Kaupunkiympäristölautakunnan 9.1.2024 tekemän päätöksen kumoamista ja hankkimaan raitiotien rakentamisen aiheuttamista bussilinjojen lakkauttamisista ja muista muutoksista Helsingin Seudun Liikenteen lausunnon ja käsittelemään sen jälkeen asian uudestaan.

Hakijat katsovat, että raitioteiden toteuttaminen johtaa väistämättä bussilinjojen lakkauttamiseen ja muihin muutoksiin Etelä- ja Pohjois-Haagassa ja laajemmalla alueella. Nämä muutokset eivät käy ilmi tehdystä päätöksestä. Hakijoiden mukaan bussilinjastojen muutoksilla on suuri merkitys alueen asukkaille ja täten ratkaiseva merkitys hankesuunnitelman vaikutusten ja sen hyväksyttävyyden kannalta. Lautakunnalla olisi tullut olla päätöksentekonsa pohjana Helsingin Seudun Liikenteen kanta asiassa. Hakijat ovat pyytäneet joulukuussa 2023 HSL:ltä selvitystä bussilinjastojen muutoksista, mutta eivät saaneet vastausta. Lisäksi hakijoiden näkemyksen mukaan raidelinjaus on osittain yleiskaavan vastainen.

Päätökseen oikaisua hakevat ovat oikaisuvaatimuksessaan 31.1.2024 vaatineet Kaupunkiympäristölautakunnan 9.1.2024 tekemän päätöksen kumoamista ja hankkimaan kattavat tiedot asukkaiden esittämistä mielipiteistä tarvittavine toimenpiteineen sekä sen jälkeen käsittelemään asian uudelleen ja tarvittaessa viemään sen valtuuston uudelleenkäsit-



telyyn. Oikaisuvaatimus kohdistuu hankesuunnitelman Topeliuksenkadun osuuteen.

Hakijat katsovat, että kaupunkiympäristölautakunta toimi hankesuunnitelman hyväksynnässä vastoin kuntalaissa ja kaupungin hallintosäännön 27 luvun 1 §:ssä säädettyä koskien kuntalaisten osallistumisoikeuksia. Hankesuunnitelman yhteydessä tehdystä asukaskyselystä ei tiedotettu alueen taloyhtiöille tai asukkaille ja vastausaika oli rajoitettu 11 päivään. Hakijat katsovat, että hakesuunnitelmaan liittyvissä asiakirjoissa on referoitu virheellisesti asukaskyselyn tuloksia ja asukkaiden todellisuudessa esittämä kritiikki on näin jäänyt vaille huomiota. Hankesuunnitelmaan ei myöskään tehty muutoksia kritiikin johdosta. Tästä johtuen lautakunnan jäsenet eivät ole saaneet päätöksentekonsa pohjaksi oikeaa käsitystä asukkaiden mielipiteistä koskien Topeliuksenkadun kiskotusta. Hakijoiden mukaan kuntalain 1 §:n, 22 §:n ja kaupungin hallintosäännön edellyttämät asukkaiden osallistumisoikeudet eivät ole näin ollen toteutuneet. Hakijoiden mukaan vuorovaikutus oli samaan tapaan puutteellisesti toteutettu myös yleissuunnitelman valmistelussa.

Hakijat katsovat, että Topeliuksenkadun raitiotien toteuttaminen johtaa väistämättä historiallisesi arvokkaan kadun ja sen ympäristön identiteetin muutokseen asuinkadusta joukkoliikennekaduksi, jollaiseksi se ei rakennuskantansa puolesta sovellu eikä myöskään asemakaavassa ole määritelty. Ahtaan kadun kiskotuksen liikennetekniset ratkaisut tulevat johtamaan ongelmiin liikenteessä, liikenneturvallisuuden ja asumismukavuuden olennaiseen heikkenemiseen lisääntyvän liikenteen ja melu- sekä tärinähaittojen seurauksena.

Oikaisuvaatimuksen tutkittavaksi ottaminen

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

Kuntalain 134 §:n mukaisesti oikaisuvaatimus tehdään toimielimen alaisen viranomaisen päätöksestä asianomaiselle toimielimelle. Kuntalain 138 §:n mukaisesti oikaisuvaatimus on tehtävä 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Kuntalain 140 §:n mukaan kunnan jäsenen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä yleisessä tietoverkossa. Päätös on tullut nähtäväksi kaupungin verkkosivuille 17.1.2024. Oikaisuvaatimuk-



set kaupunkiympäristölautakunnalle ovat saapuneet 26.1.2024 ja 31.1.2024 eli säädetyssä määräajassa.

Kaupunkiympäristölautakunta on päätöksellään 26.3.2024 § 178 jättänyt samaiset oikaisuvaatimukset tutkimatta, koska kaupunki alun perin katsoi hankesuunnitelmaa koskevan kaupunkiympäristölautakunnan päätöksen 9.1.2024 olleen valtuuston päätöksen 20.1.2021 täytäntöönpanoa. Kuntalain 136 §:n mukaan päätöksestä, joka koskee vain asian valmistelua tai täytäntöönpanoa ei saa tehdä oikaisuvaatimusta tai kunnallisvalitusta. Helsingin hallinto-oikeus on päätöksellään 5.11.2024 kumonnut kaupunkiympäristölautakunnan päätöksen 26.3.2024 § 178 ja palauttanut oikaisuvaatimusasiat kaupunkiympäristölautakunnalle uudelleen käsiteltäviksi. Hallinto-oikeus on päätöksessään todennut, että lautakunnan harkintavallan käytön laillisuuteen hankesuunnitelman hyväksymistä koskevassa asiassa liittyy kunnan jäsenten valvontaintressi, eikä lautakunnan olisi tullut jättää mainitusta päätöksestä tehtyjä oikaisuvaatimuksia tutkimatta käyttämällään perusteella.

Oikaisuvaatimusten johdosta ei ole tarpeen kuulla asianosaisia hallintolain (434/2003) 34 §:n perusteella, koska se on aisan sisältö ja aiempi käsittely huomioon ottaen ilmeisen tarpeetonta.

Perustelut

Raitotien yleissuunnitelman valmistelun aikana on pyydetty Helsingin seudun liikenteeltä (HSL) lausunto. Lausunto on ollut liitteenä kaupunginvaltuuston hyväksyessä Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelman ja hankkeen toteuttamisen 20.1.2021, 10 §. Lausunnossaan HSL on todennut muun muassa, että yleissuunnitelmassa ei tehdä päätöksiä tulevaisuuden linjastoratkaisuista, mutta se määrittää reunaehdot alueen raitio- ja bussiliikenteen järjestämiselle katujen ja raitiotien infraratkaisujen kautta ja, että HSL tulee tekemään tarvittavat raitio- ja bus-silinjastoja koskevat linjastosuunnitelmat ennen raitioteiden käyttöönottoa. Hankesuunnitelma on luonteeltaan yleissuunnitelmaa täydentävä ja jatkosuunnittelua ohjeistava, eikä se sisällä hankkeen perusratkaisuista olennaista uutta tietoa, joten hankesuunnitelman valmistelussa ei ole pyydetty uusia lausuntoja.

Hankesuunnitelma on valmisteltu yhteistyössä HSL:n kanssa. Valmistelun yhteydessä tehty hankearviointi (hankesuunnitelman liite 9) sisältää arvion hankkeen vaikutuksista joukkoliikennelinjastoon (hankearviointi, s. 16). Linjastoluonnokset on laadittu yhteistyössä HSL:n kanssa ja sen edustajat ovat osallistuneet hankearviointityön ohjaamiseen. Hankesuunnitelmassa esitetyt alustavat arviot eivät kuitenkaan sido HSL:n toimivaltaan kuuluvaa myöhemmin tehtävää linjastosuunnit-



telua ja siihen liittyvää päätöksentekoa. Linjastosuunnitelmat laaditaan lähellä hankkeen valmistumista, jotta niissä voidaan huomioida hankkeesta johtuvien muutosten lisäksi muut toimintaympäristön tarpeet, jotka eivät liity itse raitiotiehankkeeseen. Hankesuunnitelman laatimishetken paras asiantuntijanäkemyksistä hankkeen vaikutuksista joukkoliikenteen linjastoon ja palvelutasoon on kuitenkin ollut kaupunkiympäristölautakunnan jäsenten tiedossa hankesuunnitelmaa koskevaa päätöstä tehdessä 9.1.2024.

Suunniteltu raitioteiden linjaus ei ole Helsingin yleiskaavan 2016 vastainen. Helsingin yleiskaava on strateginen ja yleispiirteinen. Oikeusvaikutteista yleiskaavakarttaa tarkoittaa Joukkoliikenteen runkoverkko 2050 - teemakartta, joka ei ole oikeusvaikutteinen. Yleiskaavakartalla on pikaraitiotiementä (Joukkoliikenteen nopea runkoyhteys, joka voidaan toteuttaa bussiratkaisuna. Sijainti ohjeellinen.) keskustasta Töölön läpi Munkkiniemeen ja edelleen Vihdintien suuntaisesti Vantaan rajalle. Samainen ohjeellinen runkoyhteysmerkintä kulkee myös Huopalahden asemalta Pirkkolan kautta Kannelmäen asemalle. Toteutettava raitiotien laajuus ja tarkempi linjaus on ratkaistu yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, jota yleiskaava on ohjannut. Yleiskaava ei velvoita toteuttamaan Länsi-Helsingin pikaraitiotieyhteyttä osoitetussa laajuudessa Vantaan rajalle asti, mutta sen mahdollisen toteutuksen edellytykset on turvattu yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Yleiskaavassa ei ole esitetty kantakaupungin raitioverkkoa koskevia kaavamerkintöjä ja -määräyksiä.

Hankesuunnitelman vaikutusten arvioinnin tueksi toteutettiin asukastilaisuudet ja asukaskysely, joista tiedotettiin kaupungin verkkosivuilla ja eri viestintäkanavissa. Tämän lisäksi yleissuunnitelman valmistelun yhteydessä kertynyt vuorovaikutusaineisto sekä eri tahoilta saadut lausunnot ovat olleet hankesuunnitelmaa valmisteltaessa käytössä. Kaupunki ei pääsääntöisesti tiedota liikenteen yleis- ja hankesuunnitelmien valmistelusta suoraan taloyhtiöille ja asukkaille esimerkiksi kirjeitse.

Asukaskyselyn vastausaika (25.9.-6.10.2023) oli riittävä kattavan vastausaineiston keräämiseksi. Kyselyyn saatiin yli 800 vastausta ja 2100 karttamerkintää. Vastausten alueellista jakaumaa ja sisältöä on analysoitu hankesuunnitelman liitteessä 4 asukaskyselyn tuloksista. Yksittäisiä kannanottoja ja mielipiteitä ei ole referoitu, mutta liitteessä on analysoitu kyselyaineiston tuloksia systemaattisella ja neutraalilla tavalla siten, että myös hanketta kohtaan esitetyt kriittiset kannat ja niiden maantieteellinen sijoittuminen käyvät siitä ilmi. Riittävät tiedot vastaajien mielipiteistä kokonaisuutena ovat näin olleet lautakunnan jäsenten tiedossa päätöstä tehtäessä.



Asukaskyselyn toteutuksessa ei ole ollut tarpeen noudattaa sitä mitä maankäyttö- ja rakennuslaissa ja -asetuksessa säädetään asemakaavan vuorovaikutuksesta esimerkiksi määräaikojen suhteen. Hanke-suunnitelman valmistelussa voidaan katsoa noudattaneen sitä mitä kuntalaissa säädetään kunnan asukkaiden osallistumis- ja vuorovaikuttamismahdollisuuksista.

Topeliuksenkadulla on voimassa useampi asemakaava. Asemakaavojen mukaan Topeliuksenkatu on katualuetta, eikä niissä sen tarkemmin määritellä kadun luonnetta. Asemakaavan mukaiselle katualueelle suunnitellaan tarkemmat toiminnot katusuunnitelmalla. Nykytilanteesakin Topeliuksenkatu toimii joukkoliikennekatuna. Raitiotien toteuttamisen edellyttämien liikennejärjestelyjen ja katujen tilankäytön yleisperiaatteet on esitetty alustavasti hankkeen yleissuunnitelmassa ja ratkaistaan tarkemmin katusuunnitelmissa, jotka laaditaan hankkeen toteutussuunnitteluvaiheessa. Katu on suunniteltava ja rakennettava siten, että se sopeutuu asemakaavan mukaiseen ympäristöönsä ja täyttää toimivuuden, turvallisuuden ja viihtyisyyden vaatimukset.

Esitetyillä perusteilla oikaisuvaatimukset tulee hylätä. Oikaisuvaatimuksissa ei esitetä sellaisia uusia seikkoja, jotka antaisivat aiheita asian uudelleen käsittelyyn tai muihin toimenpiteisiin. Oikaisuvaatimuksissa ei ole myöskään esitetty sellaisia tarkoituksenmukaisuusperusteita, jotka eivät päätöstä tehtäessä olisi olleet kaupunkiympäristölautakunnan tiedossa, ja jotka antaisivat aiheita edellä mainitun päätöksen muuttamiseen.

Toimivalta

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

Sovelletut säännökset

Kuntalaki (410/2015) 134 §, 137 §
Hallintolaki (434/2003) 34 §

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Tuuli Nikulin, juristi, puhelin: 09 310 24652
tuuli.nikulin(a)hel.fi
Anton Silvo, projektinjohtaja, puhelin: 09 310 37489
anton.silvo(a)hel.fi

Liitteet



- 1 Oikaisuvaatimus 26.1.2024
- 2 Oikaisuvaatimus 31.1.2024
- 3 Helsingin hallinto-oikeuden päätös 5.11.2024

Muutoksenhaku

Kunnallisvalitus, oikaisuvaatimuksen johdosta annettu päätös

Otteet

Ote

Asianosaiset

Otteen liitteet

Esitysteksti

Kunnallisvalitus, oikaisuvaatimuksen johdosta annettu päätös

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 26.03.2024 § 178

HEL 2023-012549 T 08 00 02

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti jättää tutkimatta 26.1.2024 saapuneen kahdeksan yksityishenkilön ja 31.1.2024 saapuneen kahdentoista yksityishenkilön tekemät oikaisuvaatimukset lautakunnan päätöksestä 9.1.2024 (§ 4) Länsi-Helsingin raitioteiden hankesuunnitelma.

Käsittely

26.03.2024 Ehdotuksen mukaan

Palautusehdotus:

Otto Meri: Palautetaan asia uudelleen valmisteltavaksi siten, että kaupunkiympäristölautakunnan 9.1.2024 tekemästä päätöksestä § 4 Länsi-Helsingin raitioteiden hankesuunnitelma tehdyt oikaisuvaatimukset otetaan tutkittavaksi.

Kuntalain 136 §:n mukaan päätöksestä, joka koskee vain valmistelua tai täytäntöönpanoa, ei saa tehdä oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta. Tässä asiassa on kyse siitä, onko kaupunkiympäristölautakunnan 9.1.2024 tekemä päätös Länsi-Helsingin raitioteiden hankesuunnitelmasta ollut vain aiemman Helsingin kaupunginvaltuuston 20.1.2021 tekemän Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelman ja hankkeen toteuttamispäätöksen täytäntöönpanoa.

Kaupunkiympäristölautakunnan hankesuunnitelmaa koskeva päätös poikkeaa siinä määrin merkittävästi kaupunginvaltuuston tekemästä



yleissuunnitelmasta ja hankkeen toteuttamispäätöksestä, ettei kyse ole vain kaupunginvaltuuston päätöksen täytäntöönpanosta. Erityisesti asiassa on otettava huomioon, että kuntalaissa pääsääntönä on, että lautakunnan tekemät päätökset ovat valitus- ja oikaisuvaatimuskelpoisia. Valitus- ja oikaisuvaatimuskielto koskee vain rajattua joukkoa päätöksiä, jotka eivät varsinaisesti luo uusia oikeuksia tai velvollisuuksia.

Hankesuunnitelman liitteestä 3. (Vertailu yleissuunnitelmaan), ilmenee hankesuunnitelman ja yleissuunnitelman keskeiset erot. Investointikustannukset ovat hankesuunnitelmassa muuttuneet yleissuunnitelmaan verrattuna siinä määrin merkittävästi, että hankesuunnitelmaa koskeva päätös ei ole enää ollut vain yleissuunnitelman täytäntöönpanoa. Tällä perusteella tulee katsoa, että hankesuunnitelman hyväksymisessä on ollut kyse uudesta itsenäisestä päätöksestä, johon kuntalain 134 §:n perusteella on oikeus hakea oikaisua.

Edellä lausutun perusteella katson, että kuntalain 134 §:n perusteella kaupunkiympäristölautakunnan 9.1.2024 tekemään päätökseen Länsi-Helsingin raitioteiden hankesuunnitelmasta tulee saada hakea oikaisua.

Kannattaja: Risto Rautava

1 äänestys

JAA-ehdotus: Asian käsittelyä jatketaan.

Ei-ehdotus: Otto Meren palautusehdotuksen mukaisesti.

Jaa-äännet: 7

Mia Haglund, Otso Kivekäs, Olli-Pekka Koljonen, Sami Kuusela, Tuomas Nevanlinna, Amanda Pasanen, Anni Sinnemäki

Ei-äännet: 5

Tarik Ahsanullah, Otto Meri, Katri Penttinen, Mika Raatikainen, Risto Rautava

Tyhjä: 1

Silja Borgarsdottir Sandelin

Poissa: 0

Kaupunkiympäristölautakunta päätti jatkaa asian käsittelyä äänin 7–5, (1 tyhjä).

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä esittelijän ehdotuksen.

19.03.2024 Pöydälle



28.01.2025

Asia/16

09.01.2024 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

19.12.2023 Pöydälle

05.12.2023 Pöydälle

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Tuuli Nikulin, lakimies, puhelin: 09 310 24652
tuuli.nikulin(a)hel.fi



17

Oikaisuvaatimus toimenpidelupa-asian käsittelyn johdosta määrätystä maksusta, laskunumero 2860048942

HEL 2024-007046 T 10 04 03

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää osittain hyväksyä oikaisuvaatimuksen kaupunkiympäristön toimialan rakennusvalvontapalveluiden itäisen lupayksikön maisema-arkkitehdin toimenpidelupapäätöksessä 22.4.2024 § 716 määräämästä maksusta.

Kyseistä maksua oikaistaan siten, että hylätyn hakemuksen alennusta (50 %) sovelletaan sekä toimenpidelupamaksuun että luvattoman rakentamisen lisämaksuun. Oikaistu maksu on yhteensä 550 euroa.

Esittelijän perustelut

Oikaisuvaatimuksen kohteena oleva päätös

Rakennusvalvontapalveluiden itäisen lupayksikön maisema-arkkitehti on toimenpidelupapäätöksellään 22.4.2024 § 716 (kuntalupatunnus 40-0872-24-C / lupatunnus LP-091-2023-08815) evännyt haetun toimenpideluvan köynnössäleikön pysyttämiseksi paikoillaan.

Edellä mainitulla päätöksellä luvan hakijalle on määrätty maksettavaksi vuoden 2024 rakennusvalvontataksan mukainen maksu lupa-asian käsittelystä seuraavasti:

- 3 § a kohta: Toimenpidelupamaksu, 930 euroa
 - 12 § c kohta: hylätyn hakemuksen alennus 50 %, - 465 euroa
 - 2 § g kohta: luvattoman rakentamisen lisämaksu, 170 euroa
- = Maksu yhteensä 635 euroa

Maisema-arkkitehdin lupapäätökseen on tullut hakea muutosta oikaisuvaatimuksella kaupunkiympäristölautakunnan ympäristö- ja lupajaostolta. Lupapäätöksessä määrättyyn maksuun on puolestaan tullut hakea muutosta oikaisuvaatimuksella kaupunkiympäristölautakunnalta.

Oikaisuvaatimus lupapäätöksestä ympäristö- ja lupajaostolle

Luvan hakija jätti maisema-arkkitehdin evätystä toimenpidelupapäätöksestä oikaisuvaatimuksen kaupunkiympäristölautakunnan ympäristö- ja



lupajaostolle 6.5.2024. Oikaisuvaatimuksessa luvan hakija vaati muun ohella jaostoa oikaisemaan maisema-arkkitehdin lupapäätöstä.

Ympäristö- ja lupajaosto hylkäsi oikaisuvaatimuksen päätöksellään 15.8.2024 § 139 ja pysytti maisema-arkkitehdin toimenpidelupapäätöksen voimassa. Helsingin hallinto-oikeudesta 18.12.2024 saadun tiedon mukaan kyseiseen päivään mennessä hallinto-oikeuden diaarista ei löytynyt kirjattuja valituksia jaoston päätöksestä.

Oikaisuvaatimus lupapäätöksessä määrätystä maksusta kaupunkiympäristölautakunnalle

Luvan hakijan eli laskun saajan asiamies toimitti 13.5.2024 mitätöinti-vaatimuksen kaupungin talouspalveluihin luvan hakijalle määrätystä 635 euron maksusta. Viestissä vaadittiin laskun mitätöimistä perusteettomana. Rakennusvalvontapalvelut antoi selityksen 20.5.2024 maksun perusteista ja muodostumisesta.

Lupapäätöksestä ympäristö- ja lupajaostolle jätetyn oikaisuvaatimuksen käsittelyn jälkeen rakennusvalvontapalvelut tiedusteli 25.9.2024 oikaisunhakijalta sitä, vaatikko hän edelleen laskun mitätöimistä. Oikaisunhakijan 1.10.2024 toimitetussa vastauksessa tiedusteluun todettiin muun ohella, että vaade lasku mitätöinnistä aiheettomana uusitaan.

Vuoden 2024 rakennusvalvontataksan 15 §:n b kohdan mukaan: Jos muistutus on tehty määräajassa, mutta maksua ei ole rakennusvalvontapalveluille tehdyn muistutuksen johdosta muutettu, muistutuksen tekijä voi hakea maksuun oikaisua kaupunkiympäristölautakunnalta.

Rakennusvalvontapalvelut ilmoitti 4.10.2024 oikaisunhakijalle, että koska rakennusvalvonta ei muuttanut laskua, oli luvan hakijan mahdollista tehdä maksusta kirjallinen oikaisuvaatimus kaupunkiympäristölautakunnalle määräaikaan mennessä.

Oikaisuvaatimus maksusta toimitettiin 23.10.2024 kaupunkiympäristölautakunnalle määräaikaan mennessä.

Esitetyt vaatimukset ja perusteet

Luvan hakija eli laskun saaja vaatii kaupunkiympäristölautakunnalle 23.10.2024 toimitetussa oikaisuvaatimuksessaan kaupunkiympäristölautakuntaa mitätöimään laskun nro 2860048942 aiheettomana.

Oikaisunhakija perustelee vaatimuksiaan muun ohella seuraavasti.

Kyseessä ei ole aita, kiinteistöllä on jo aita. Kyseessä on kasvillisuus-säleikkö, mitkä ovat lupavapaita elementtejä Helsingissä.



Ohjeet on selvitetty ennen rakentamisen aloittamista. Kasvisäleikön suunnittelun, ulkomuodon, materiaalien, värityksen, läpinäkyvyyden ja rakenteiden osalta on noudatettu ajankohtaisia löydettävissä olevia Helsingin kaupungin ohjeita. Perusteet säleikön pystyttämiseksi on validit ja kaupungin tavoitteiden mukaiset.

Kasvisäleikölle ei haettu toimenpidelupaa, koska säleiköt ovat Helsingin kaupungissa vapaasti rakennettavia elementtejä. Siltä osin mitä ohjeita oli löydettävissä kasvillisuussäleikkö niitä noudattaa.

Laskussa on kirjaus, että laskutusperusteina on luvaton tai luvanvastainen rakentaminen. Väittämä ei ole todenmukainen.

Toimenpidelupahakemus tehtiin myöhemmin rakennusvalvontaviranomaisen pakottamana.

Koska kasvillisuussäleiköt ovat lupavapaita elementtejä ei Lupapisteen lupavalikoimastakaan säleikköä löytynyt.

Jo olemassa olevia, Helsingin kaupungin ohjeita noudattavia, yksityisillä kiinteistöillä sijaitsevia elementtejä ei voida jälkikäteen tulkita joksikin muuksi ja edellyttää toimia henkilökohtaiseen näkemykseen nojaten. Virkavastuulla tulee noudattaa olemassa olevaa lainsäädäntöä ja ohjeistusta, joka tulee voida aukottomasti esittää eteenkin tilanteissa, jossa esitetään vaateita jälkikäteen. Lakia on tulkittava läpinäkyvästi ja perustellen. Lain tulkinta ei ole virkamiehen ase asukasta kohtaan. Lain tulkinnan tulee olla oikeudenmukainen.

Kesästä 2023 lähtien on tarjottu ratkaisua rakennusvalvonnan suuntaan ja toistuvasti tiedusteltu tarvittavia muutostoimenpiteitä kasvillisuussäleikölle, jotta se rakennusvalvonnan mukaan soveltuisi nykyiselle paikalleen – saamatta vastausta.

Rakennusvalvonnan mukaan säleikön tulisi mahdollisesti olla läpinäkyvämpi. Nämä muutokset on tarjouduttu tekemään – saamatta vastausta.

Rakennusvalvonnan mukaan ongelma on myös ns. nurjan puolen näkymä rajanaapurille päin. Säleikön paremman puolen kääntämisen naapurin suuntaan on tarjottu – saamatta vastausta.

Rakennusvalvonnan mukaan kiinteistöjen välinen suojaisuus olisi toteutettavissa tonteille toisenlaisilla ratkaisutavoilla. Mikä on tämä "toisenlainen tapa", ei ole vastattu.

Säleikköön tehtävät muutokset eivät ole mahdollisia ilman ohjeistusta.



Vaadimme laskun mitätöimistä perusteettomana vapaasti rakennettava, Helsingin kaupungin löydettävissä olevia ja ajantasaisia ohjeita noudattavalta kasvillisuussäleiköltä.

Kyseessä ei ole taksan 3 § a mukainen toimenpideluvanvarainen rakentaminen eikä taksan 2 § g kohdan mukainen luvaton eikä luvan vastainen rakentaminen, eikä minkään asian tai seikan laiminlyönti.

Oikaisuvaatimuksen tutkittavaksi ottaminen

Kuntalain 134 §:n mukaan kunnanhallituksen, lautakunnan ja valiokunnan, niiden jaoston sekä niiden alaisen viranomaisen päätökseen tyytymätön saa hakea siihen oikaisua. Oikaisuvaatimus tehdään 1 momentissa tarkoitetun toimielimen ja sen jaoston sekä sen alaisen viranomaisen päätöksestä asianomaiselle toimielimelle. Rakennusvalvontapalveluiden maisema-arkkitehdin toimenpidelupapäätöksen tekemisen yhteydessä määräämään lupamaksuun haetaan oikaisua kaupunkiympäristölautakunnalta.

Kuntalain 137 §:n mukaan oikaisuvaatimuksen ja kunnallisvalituksen saa tehdä se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (asianosainen) sekä kunnan jäsen. Tässä tapauksessa oikaisuvaatimuksen on tehnyt laskun saaja eli asianosainen.

Oikaisunhakijan asiamies toimitti 13.5.2024 rakennusvalvontaan mitätöintivaatimuksen maksusta. Vaatimus toimitettiin ennen laskun eräpäivää 17.5.2024. Tämän jälkeen rakennusvalvontapalveluista vastattiin oikaisunhakijalle 20.5.2024 ja selostettiin laskun perusteita. Oikaisunhakija uudisti 1.10.2024 vaatimuksensa siitä, että lasku on mitätöitävä aiheettomana.

Oikaisunhakijalle ilmoitettiin 4.10.2024, että hän voi tehdä lupamaksusta kirjallisen oikaisuvaatimuksen kaupunkiympäristölautakunnalle, koska rakennusvalvonta ei muuttanut laskua (vuoden 2024 rakennusvalvontataksa 15 § b kohta). Oikaisuvaatimus maksusta toimitettiin määräaikaan 23.10.2024 mennessä.

Edellä mainitun johdosta oikaisuvaatimus on tutkittava.

Perustelut

Vuoden 2024 rakennusvalvontataksa

Maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 145 §:n 1 momentin mukaan luvan hakija tai toimenpiteen suorittaja on velvollinen suorittamaan tarkastus- ja valvontatehtävistä sekä muista viranomaistehtävistä kunnalle maksun, jonka perusteet määrätään kunnan hyväksymässä taksassa.



Helsingin kaupunkiympäristölautakunnan ympäristö- ja lupajaosto on 7.12.2023 hyväksynyt rakennusvalvontataksan vuodelle 2024 ja se on tullut voimaan 1.1.2024.

Vuoden 2024 rakennusvalvontataksan 3 §:n a kohdan mukaan toimenpidelupamaksu on 930 euroa (Lupatunnus C).

Vuoden 2024 rakennusvalvontataksan 12 §:n c kohdan mukaan, jos hakemus hylätään, maksu on 50 % muutoin määräytyvästä maksusta. -

Vuoden 2024 rakennusvalvontataksan 2 §:n g kohdan mukaan lisämaksu luvattoman tai luvanvastaisen rakentamisen tai laiminlyönnin vuoksi suoritettujen tarkastus- tai valvontatoimenpiteiden johdosta lupasiana rakennusvalvonnan käsiteltäväksi otetusta asiasta rakennusvalvonnalle aiheutuneista kuluista on vähintään 170 euroa ja enintään kaksinkertainen maksu normaaliin lupamaksuun verrattuna.

Oikeudellinen arvio

Kyse on toimenpidelupapäätöksestä, jossa haettu toimenpidelupa on evätty. Siten tapaukseen soveltuu vuoden 2024 rakennusvalvontataksan 3 §:n a kohdan mukainen toimenpidelupamaksu sekä 12 §:n c kohdan mukainen 50 % alennus hakemuksen hylkäämisen johdosta.

Vuoden 2024 rakennusvalvontataksan 2 §:n g kohdan mukaisen luvattoman rakentamisen lisämaksun osalta todetaan seuraavaa.

Rakennusvalvontapalveluille on toimitettu 21.5.2023 toimenpidepyyntö muun ohella oikaisunhakijan tontilla rakenteilla olevasta aidasta. Toimenpidepyyntö on kirjattu rakennusvalvonnan järjestelmään tunnuksella 40-0100-23-ILM.

Toimenpidepyynnön johdosta rakennusvalvontapalvelut on muun ohella kehottanut oikaisunhakijaa siirtämään tontin puoleiset rakennelmat rakennusjärjestyksen mukaiselle etäisyydelle viimeistään 30.7.2023 mennessä. Oikaisunhakija on tämän jälkeen hakenut toimenpiteelle toimenpidelupaa 30.9.2023 Lupapisteeseen jätetyllä hakemuksella (LP-091-2023-08815).

Toimenpide on toteutettu ilman rakennusvalvontaviranomaisen vaatimaa MRL:n mukaista toimenpidelupaa. Lupahakemus on jätetty vireille vasta rakennusvalvontapalveluiden kehotuksen jälkeen.

Kun huomioidaan, että rakennusvalvontapalveluissa käsiteltävä toimenpidepyyntö ja evätty toimenpidelupa koskevat samaa toimenpidettä ja että lupahakemus on laitettu vireille rakennusvalvontapalveluiden kehotuksen jälkeen, on katsottava, että myös taksan 2 §:n g kohdan



mukainen lisämaksu soveltuu kyseessä olevaan tapaukseen. Siten myös tältä osin oikaisunhakijan maksettavaksi määrätty luvattoman rakentamisen lisämaksu on vuoden 2024 rakennusvalvontataksan mukainen. Määrätty lisämaksu, 170 euroa, on pienin mahdollinen kyseisen säännöksen perusteella määrättävissä oleva lisämaksu.

Laskussa nro 2860048942 hylätyn hakemuksen alennusta, 50 %, on kuitenkin sovellettu vain toimenpidelupamaksuun, 930 euroa, eikä sitä ole sovellettu luvattoman rakentamisen lisämaksuun, 170 euroa. Taksan 12 §:n c kohtaa on kuitenkin katsottava sovellettavan myös luvattoman rakentamisen lisämaksuun.

Edellä mainitun johdosta lasku nro 2860048942 poistetaan ja oikaisunhakijalle muodostetaan uusi korvaava lasku seuraavasti:

- 3 § a kohta: Toimenpidelupamaksu, 930 euroa

- 2 § g kohta: luvattoman rakentamisen lisämaksu, 170 euroa

- 12 § c kohta: hylätyn hakemuksen alennus 50 % toimenpidelupamaksusta ja luvattoman rakentamisen lisämaksusta, - 550 euroa

= Maksu yhteensä 550 euroa.

Oikaisuvaatimuksessa ei ole esitetty mitään sellaista asiaan vaikuttavaa seikkaa, jonka perusteella asiaa olisi muilta osin arvioitava toisin.

Kaupunkiympäristölautakunta merkitsee tiedoksi, että oikaisunhakija on erillisellä oikaisuvaatimuksella hakenut muutosta evätyyn toimenpidelupapäätökseen. Ympäristö- ja lupajaosto on päätöksellään 15.8.2024 § 139 hylännyt tämän oikaisuvaatimuksen. Helsingin hallinto-oikeudesta 18.12.2024 saadun tiedon mukaan kyseiseen päivään mennessä hallinto-oikeuden diaarista ei löytynyt kirjattuja valituksia jaoston päätöksestä.

Kaupunkiympäristölautakunta toteaa selvyyden vuoksi, että tämä päätös koskee ainoastaan rakennusvalvontapalveluiden maisema-arkkitehdin rakennusvalvontataksan nojalla määräämästä maksusta tehtyä oikaisuvaatimusta.

Lopputulos

Oikaisuvaatimus hyväksytään osittain. Rakennusvalvontapalveluiden maisema-arkkitehdin toimenpidelupapäätöksessä 22.4.2024 § 716 oikaisunhakijalle määrättyä maksua oikaistaan siten, että hylätyn hakemuksen alennusta (50 %) sovelletaan sekä toimenpidelupamaksuun että luvattoman rakentamisen lisämaksuun.



Sovelletut säännökset

Kuntalaki 134 § ja 137 §

Maankäyttö- ja rakennuslaki 145 § 1 momentti

Kaupunkiympäristölautakunnan ympäristö- ja lupajaoston 7.12.2023 hyväksymä rakennusvalvontataksa vuodelle 2024 2 § g kohta, 3 § a kohta ja 12 § c kohta

Toimivalta

Kuntalain 134 §:n mukaan kunnanhallituksen, lautakunnan ja valiokunnan, niiden jaoston sekä niiden alaisen viranomaisen päätökseen tyytymätön saa hakea siihen oikaisua. Oikaisuvaatimus tehdään 1 momentissa tarkoitetun toimielimen ja sen jaoston sekä sen alaisen viranomaisen päätöksestä asianomaiselle toimielimelle.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Eemi Mäntymaa, rakennuslakimies, puhelin: 09 310 36665
eemi.mantymaa(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Salassa pidettävä (JulkL (621/1999) 24.1 § 31 k)
- 2 Salassa pidettävä (JulkL (621/1999) 24.1 § 31 k)

Oheismateriaali

- 1 Salassa pidettävä (JulkL (621/1999) 24.1 § 31 k)
- 2 Salassa pidettävä (JulkL (621/1999) 24.1 § 31 k)
- 3 Salassa pidettävä (JulkL (621/1999) 24.1 § 31 k)
- 4 Salassa pidettävä (JulkL (621/1999) 24.1 § 31 k)
- 5 Salassa pidettävä (JulkL (621/1999) 24.1 § 31 k)
- 6 Salassa pidettävä (JulkL (621/1999) 24.1 § 31 k)
- 7 Salassa pidettävä (JulkL (621/1999) 24.1 § 31 k)
- 8 Salassa pidettävä (JulkL (621/1999) 24.1 § 31 k)
- 9 Vastaus Helsingin hallinto-oikeudesta 18.12.2024
- 10 Helsingin rakennusvalvontataksa 2024

Muutoksenhaku

Kunnallisvalitus, oikaisuvaatimuksen johdosta annettu päätös

Otteet

Ote

Oikaisunhakija

Otteen liitteet

Esitysteksti



Kunnallisvalitus, oikaisuvaatimuksen johdosta annettu päätös



18

Oikaisuvaatimus kaupunkiympäristön toimialan hallintopäällikön vahingonkorvauspäätöksestä 12.12.2024 § 24 (polkupyörävahinko)

HEL 2023-014906 T 03 01 00

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää hylätä kaupunkiympäristön toimialan hallintopäällikön vahingonkorvauspäätöksestä 12.12.2024 (24 §) tehdyn oikaisuvaatimuksen.

Esittelijän perustelut

Oikaisuvaatimuksen kohteena oleva päätös

Kaupunkiympäristön toimialan hallintopäällikkö on päätöksellään 12.12.2024 (24 §) hylännyt 17.8.2024 Paciuksenkatu 7 kohdalla tapahtuneeseen polkupyörällä kaatumiseen liittyvän vahingonkorvausvaatimuksen.

Esitetyt vaatimukset ja perusteet

Hakija on toistanut oikaisuvaatimuksessaan määrältään 40 000 euron vahingonkorvausvaatimuksen liittyen 17.8.2023 kello 16.45 Paciuksenkatu 7 kohdalla tapahtuneeseen polkupyörällä kaatumiseen. Oikaisuvaatimus on kokonaisuudessaan päätöksen liitteenä ja nähtävillä lautakunnan kokouksessa.

Hakija toteaa oikaisuvaatimuksessaan muun ohessa, että Väyläviraston suunnitteluohjeen mukaan satunnaisia tasoeroja pyöräily- ja jalankulkukaistan välillä tulee välttää turvallisuuden takaamiseksi. Tällainen satunnainen tasoero vahinkopaikalla on aiheuttanut hakijan pyöräilyonnettomuuden. Hakijan vahinkopaikan vaarallisuudesta kaupungille antaman ensimmäisen palautteen johdosta kaupunki on ilmoittanut, että kyseisen kadun kohta on välitetty urakoitsijalle korjattavaksi, ja nyt kaupunki on päätöksessään ilmoittanut, ettei kohtaa aiota korjata. Hakija pitää turvallisuudesta piittaamattomana sitä, että tällaiset tasoerot ovat käytäntö eikä onnettomuuspaikkaa tulla korjaamaan. Hakija vaatii vahingonkorvauksen lisäksi sitä, että kyseinen kadun kohta korjataan.

Oikaisuvaatimuksen tutkittavaksi ottaminen

Kuntalain (410/2015) 137 §:n mukaan kunnan viranomaisen päätökseen tyytymätön saa hakea siihen oikaisua. Oikaisuvaatimuksen ja kunnallisvalituksen saa tehdä asianosainen eli se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välit-



tömästi vaikuttaa sekä kunnan jäsen. Tässä tapauksessa oikaisuvaatimuksen on tehnyt asianosainen.

Kuntalain 134 §:n mukaisesti oikaisuvaatimus tehdään toimielimen alaisen viranomaisen päätöksestä asianomaiselle toimielimelle. Kuntalain 138 §:n mukaisesti oikaisuvaatimus on tehtävä 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Päätös on lähetetty hakijalle tiedoksi sähköpostilla 12.12.2024. Oikaisuvaatimus kaupunkiympäristölautakunnalle on saapunut 27.12.2024 eli säädettyssä määräajassa.

Perustelut

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

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

Hakija on oikaisuvaatimuksessaan vedonnut Väyläviraston ohjeeseen nimeltä "Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu (34/2022)". Kyseisen nimistä ohjetta ei ole enää voimassa, vaan se on kumottu ohjeilla Jalankulun suunnittelu (34/2022) ja Pyöräliikenteen suunnittelu (18/2020). Nämä Väyläviraston tienpidon turvallisuusjärjestelmään kuuluvat ohjeet ovat tarkoitettu käytettäväksi valtion maanteillä, mutta niitä voidaan soveltaa myös kaupunkien ja kuntien katualueiden suunnittelussa. Kadut rakennetaan kuitenkin alueidenkäyttölain mukaan kunnan hyväksymän suunnitelman mukaisesti, kun taas maantiet rakennetaan liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetuin lain mukaan ELY-keskuksen laatimisvastuulle kuuluvan tiesuunnitelman mukaisesti noudattaen Väyläviraston antamia ohjeita.

Hakija kaatui polkupyörällä, kun pyörän eturenkaan sivu osui pyöräkaistan ja jalkakäytävän välissä olevaan kiveykseen. Vahinkopaikalla on yksisuuntainen pyörätie, joka on risteyksessä suojatien kohdalla luiskattu jalkakäytävän kanssa samasta tasosta ajoradan tasoon pyöräkaistaksi. Pyöräkaistan ja jalkakäytävän välillä on suojatien kohdalla enintään muutaman sentin korkea reunakivi, ja reunakiven jalkakäy-



tävän puoleiselle reunalle on lisäksi asetettu kahden noppakiven rivit parantamaan näkyvyyttä. Liikenne- ja katusuunnittelupalvelusta saadun selvityksen perusteella rakenne on Helsingin kaupungin pyöräliikenteen väylien suunnitteluperiaatteiden mukainen.

Myös Väyläviraston voimassa olevien ohjeiden mukaan lähtökohtana on pyöräliikenteen ja jalankulun erottelu. Jalkakäytävän ja pyörätien välillä voidaan käyttää eri tyyppisiä erottelukaistoja ja tasoeroja. Tällainen rakenteellinen erottelu pyörätien ja jalkakäytävän välissä parantaa erityisesti jalankulkijan, mutta myös pyöräilijän, turvallisuutta. Rakenteellinen erottelu estää parhaiten epähuomiossa väärällä väylän osuudella kulkemista. Risteysalueilla jalankulkijoiden odotusalue voidaan osoittaa rakenteellisesti, ja yksisuuntainen pyörätie voidaan ohjata ajoradan tasoon pyöräkaistaksi ennen risteystä.

Hakijan 18.8.2023 antaman palautteen sekä toisen palautteen, joka on koskenut vahinkopaikan välittömässä läheisyydessä olevia tilapäisiä liikennejärjestelyitä, johdosta alueella toiminutta työmaata on vaadittu korjaamaan tekemäänsä luiskausta kaksisuuntaiseksi muutetun pyörätien ja jalkakäytävän välillä. Tämä tilapäisiä liikennejärjestelyitä koskenut korjaus, josta hakijalle palautteen vastauksessa on kerrottu, ei ole koskenut kohtaa, jossa hakija on vaatimuksensa mukaan kaatunut.

Asiassa saadun selvityksen perusteella vahinkopaikalla olevan pyörätien ja jalkakäytävän rakenteet ovat olleet ehjät, ja yksisuuntaisen pyörätien luiskaaminen pyöräkaistaksi risteyksessä ajoradan tasoon on kaupungin suunnitteluperiaatteiden mukainen. Vahinkopaikalla oleva rakenteellinen ratkaisu on myös Väyläviraston voimassa olevan ohjeen (18/2020) mukainen. Edellä esitetyillä ja muutoin hallintopäällikön päätöksestä ilmenevillä perusteilla kaupunki katsoo, ettei se ole asiassa korvausvelvollinen.

Lopputulos

Edellä esitettyjen perusteluiden sekä hallintopäällikön päätöksestä ilmenevien seikkojen perusteella Helsingin kaupunki ei ole vahingonkorvauslain nojalla vastuussa hakijalle pyörällä kaatumisen seurauksena syntyneistä vahingoista. Asiassa ei ole tullut esille mitään sellaista uutta selvitystä, joka antaisi aihetta päätöksen muuttamiseen. Näin ollen kaupunkiympäristölautakunnalle esitetään oikaisuvaatimuksen hylkäämistä.

Sovelletut säännökset

Alueidenkäyttölaki (132/1999) 85 §

Kuntalaki (410/2015) 134 §, 137 §



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

Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä (503/2005) 15 f §, 100 a §

Laki sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa (13/2003) 19 §

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

Toimivalta

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

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

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

Liitteet

1 Salassa pidettävä (JulkL (621/1999) 24.1 § 25 k)

Oheismateriaali

1 Selvitys HEL 2023-014906 Paciuksenkatu
2 Lisäselvitys liikenneinsinööriltä 28.2.2024
3 Palaute 18.8.2023

Muutoksenhaku

Kunnallisvalitus, oikaisuvaatimuksen johdosta annettu päätös, vahingonkorvaus

Otteet

Ote

Oikaisuvaatimuksen tekijä

Otteen liitteet

Esitysteksti
Kunnallisvalitus, oikaisuvaatimuksen johdosta annettu päätös, vahingonkorvaus

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristön toimiala Toimialan yhteiset palvelut Hallinto- ja lakipalvelut
Hallintopäällikkö 12.12.2024 § 24



HEL 2023-014906 T 03 01 00

Päätös

Kaupunkiympäristön toimialan hallintopäällikkö päätti hylätä hakijan vahingonkorvausvaatimuksen.

Päätöksen perustelut

Hakijan vaatimus

Hakija on 8.5.2024 esittänyt kaupungille määrältään 40 000 euron vahingonkorvausvaatimuksen. Vaatimuksen mukaan hakija on kaatunut polkupyörällä 17.8.2023 klo 16.45 pyörätiellä osoitteessa Paciuksenkatu 7, kun hakijan pyörän eturenkaan sivu osui pyöräkaistan ja jalankulkukaistan välissä olevaan kiveyksen korotukseen. Hakijan kuvauksen mukaan pyöräilykaistan kapeuden vuoksi välillä joutuu väistämään muuta liikennettä kyseisen kiveyksen päälle.

Sovellettavat normit ja ohjeet

Kadut rakennetaan maankäyttö- ja rakennuslain mukaan kunnan hyväksymän suunnitelman mukaisesti. Katu on suunniteltava ja rakennettava siten, että se sopeutuu asemakaavan mukaiseen ympäristöönsä ja täyttää toimivuuden, turvallisuuden ja viihtyisyyden vaatimukset.

Kunnossapitolaki edellyttää kaupunkia pitämään kadut liikenteen tarpeiden edellyttämässä tyydyttävässä kunnossa. Kunnossapidon tason määräytymisessä otetaan huomioon kadun liikenteellinen merkitys, liikenteen määrä, säätila ja sen ennakoitavissa olevat muutokset, vuorokaudenaika sekä eri liikennemuotojen tarpeet sekä terveellisyys, liikenneturvallisuus ja liikenteen esteettömyys.

Kadun kunnossapito käsittää muun muassa katurakenteiden kunnossapidon.

Vahingonkorvausvastuun edellytykset

Pelkkä vahinkotapahtuma ei yksinään aiheuta kaupungille korvausvastuuta.

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



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

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

Asiassa saadut tiedot ja selvitykset

Vahinkopaikan kunnossapitotoimenpiteistä on pyydetty selvitys alueen kunnossapidosta vastaavalta. Selvityksen mukaan vahinkopaikalla on normaalikuntoinen graniittikiveys, joka erottaa jalankululle ja pyöräilylle osoitetun alueen. Kiveykset vahinkopaikalla ovat suunnitelluilla kohdillaan ja korkoero jalankulkuväylän ja pyöräväylän välillä on paikalleen rakennettu suunnitelmien mukaisesti. Vahinkopaikalla ei ole korjaustarpeita.

Liikenne- ja katusuunnittelun liikenneinsinööriltä saadun selvityksen mukaan Helsingin kaupungin pyöräliikenteen väylien suunnitteluperiaatteiden mukaisesti yksisuuntainen pyörätie luiskataan ajoradan tasoon ennen suojatietä, jotta suojatielle pääsyä odottaville muodostuu selkeä oma tilansa. Kun pyörätie luiskataan ajoradan tasoon pyöräkais-taksi, pyöräkaistan ja jalkakäytävän väliin muodostuu muutaman metrin matkalla 0-12 cm korkea reunakivi. Pyörätie on Tukholmankadulla samassa tasossa jalkakäytävän kanssa. Pyörätie on laskettu ajoradan tasoon ennen suojatietä ja reunakiven jalkakäytävän puoleiselle reunalle on lisäksi asetettu kahden noppakiven rivit parempaa näkyvyyttä varten. Pyöräilijän ajolinja on pyörätietä ajaen suora ja selkeä. Suojatien edusta on merkitty erottuvilla kiveyksillä. Vastaavia kohteita on nykyään lukuisia Tukholmankadun lähiseuduillakin.

Normaalitilanteessa ei pitäisi juurikaan olla riskejä, jossa pyöräilijä ajautuu reunakiveä päin. Vahinkopaikan välittömässä läheisyydessä olleissa työmaajärjestelyissä tehtiin muutoksia, jossa Paciuksenkadun pohjoisreunan pyörätie muutettiin kaksisuuntaiseksi. Tämä on voinut vaikuttaa kohdassa liikkumiseen siten, että pyöräilijöitä on odottanut valojen vaihtumista risteysalueen kulmassa ja Tukholmankadun suunnasta tulevat pyöräilijät ovat saattaneet ajaa jalkakäytävän tai välissä olevan kiveyksen kautta ohittaakseen odottajat.

Kaupungille on tullut vahinkopaikalta elokuussa 2023 hakijan antaman palautteen lisäksi kaksi muuta palautetta. Toinen palaute on koskenut hakijan vahinkotapahtumaa ja siihen liittyen korotettua kiveystä sekä



työmaahan liittyviä tilapäisiä liikennejärjestelyitä, ja toinen palaute on koskenut pelkästään tilapäisiä liikennejärjestelyitä. Kaupungille ei ole esitetty muita vaatimuksia kyseisestä paikasta.

Forecan Kaisaniemen havaintoasemalla tehtyjen mittausten mukaan lämpötila 17.8.2023 klo 17 on ollut 21,4 °C. Sää on ollut poutainen ja puolipilvinen. Katu on ollut kuiva.

Olosuhteiden huomioonottaminen ja muut asiaan vaikuttavat tekijät

Polkupyörää pidetään tieliikennelaisissa ajoneuvona. Ajoneuvon kuljettajan on tieliikennelain mukaan noudatettava olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi. Ajoneuvon nopeus on sovitettava sellaiseksi kuin liikenneturvallisuus edellyttää huomioon ottaen muun ohella tien kunto, sää, keli, näkyvyys, ajoneuvon kuormitus ja kuorman laatu sekä muut olosuhteet. Ajoneuvo on kyettävä hallitsemaan kaikissa liikennetilanteissa. Ajoneuvo on voitava pysäyttää edessä olevan tien näkyvällä osalla ja kaikissa ennakoitavissa tilanteissa. Tienkäyttäjän on ennakoitava toisten tienkäyttäjien toimintaa vaaran ja vahingon välttämiseksi ja sovitettava oma toimintansa sen mukaisesti sujuvan ja turvallisen liikenteen edistämiseksi. Ajoneuvolla on ajettava ajoradalla.

Vahinkopaikan välittömässä läheisyydessä on ollut työmaa. Työmaihin liittyy tyypillisesti tilapäisiä liikennejärjestelyitä kulkuväylillä. Työmailla ja niiden läheisyydessä liikuttaessa kulkijan on noudatettava huolellisuutta ja varovaisuutta.

Yhteenveto ja johtopäätökset

Pelkkä vahinkotapahtuma ei yksinään aiheuta kaupungille korvausvastuuta. Kaupungin vahingonkorvausvastuu konkretisoituu vain, mikäli kaupunki on laiminlyönyt velvollisuuttaan pitää katu liikenteen tarpeiden edellyttämässä tyydyttävässä kunnossa.

Vahinko on tapahtunut hakijan ajettua pyörätien reunassa olevaan kiveykseen. Vahinkopaikan välittömässä läheisyydessä on ollut työmaa ja siihen liittyvät väliaikaiset liikennejärjestelyt, mutta varsinaisella vahinkopaikalla on normaalikuntoinen ja suunnitelmien mukainen pyörätie sekä jalankulun ja pyöräilyn väylät erottava kivetys. Paikalla ei ole liikenneturvallisuutta vaarantavia tai korjausta edellyttäviä vaurioita kiveyksessä. Katu on kunnossapitolain edellyttämässä tyydyttävässä kunnossa.

Edellä esitetyn perusteella kaupunki katsoo, ettei se ole laiminlyönyt kunnossapitolain mukaisia velvollisuuksiaan, eikä asiassa ole muutoinkaan kaupungin toimintaa koskevaa huolimattomuutta, laiminlyöntiä tai



virhettä. Kaupunki ei näin ollen ole asiassa korvausvelvollinen. Kyseinen vahinko on valitettava tapaturma, josta kaupunki ei ole vastuussa.

Sovelletut säännökset

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

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

Maankäyttö- ja rakennuslaki (132/1999) 85 §

Tieliikennelaki (729/2018) 3–5 §, 18 §

Työtapaturma- ja ammattitautilaki (459/2015) 270 §

Toimivalta

Kaupunkiympäristön toimialajohtajan 22.12.2023 tekemän päätöksen § 51 mukaan hallintopäällikkö päättää toimialaa koskevasta vahingonkorvauksesta silloin, kun vahingonkorvausvaatimuksen määrä on yli 15 000 euroa.

Lisätiedot

Tiia Strömberg, valmistelija, puhelin: 09 310 39930
kymp.korvausasiat(a)hel.fi



28.01.2025

Asia/19

19

**Kaupunkiympäristölautakunnan alaisten viranomaisten ajalla 16.1.-
22.1.2025 tekemien päätösten seuraaminen**

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää, ettei se ota käsiteltäväkseen seuraavien kaupunkiympäristön toimialan viranomaisten 16.1.-22.1.2025 tekemiä päätöksiä:

Kaupunkiympäristön toimiala

Kaupunkiympäristön toimialajohtaja

[Päätökset](#)

Maankäyttö ja kaupunkirakenne -palvelukokonaisuus

Maankäyttöjohtaja

[Päätökset](#)

Maaomaisuuden kehittäminen ja tontit, tonttipäällikkö

[Päätökset](#)

Maaomaisuuden kehittäminen ja tontit, tontit, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Maaomaisuuden kehittäminen ja tontit, asuntotontit, tiimipäällikkö

[Päätökset](#)

Maaomaisuuden kehittäminen ja tontit, toimitilatontit ja kiinteistökehitys, tiimipäällikkö

[Päätökset](#)

Liikenne- ja katusuunnittelu, liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö

[Päätökset](#)

Rakennukset ja yleiset alueet -palvelukokonaisuus

Tekninen johtaja

[Päätökset](#)

Tilat -palvelu, tilapäällikkö



28.01.2025

Asia/19

[Päätökset](#)

Tilat -palvelu, myynti- ja vuokraustiimi, tiimipäällikkö

[Päätökset](#)

Tilat -palvelu, tilaomaisuus-yksikkö, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Tilat -palvelu, elinkaariyksikkö, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Yleiset alueet -palvelu, projektirakennuttaminen-yksikkö, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Palvelut ja luvat -palvelukokonaisuus

Asiakkuusjohtaja

[Päätökset](#)

Kaupunkiympäristön asukas- ja yrityspalvelut, alueiden käyttö ja -valvonta, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Kaupunkiympäristön asukas- ja yrityspalvelut, tapahtumat ja maanvuokraus, tiimipäällikkö

[Päätökset](#)

Kaupunkimittauspalvelut, kaupungingeodeetti

[Päätökset](#)

Kaupunkimittauspalvelut, kartat ja paikkatiedot, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Rakennusvalvontapalvelut, itäinen lupayksikkö, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Ympäristöpalvelut, ympäristöjohtaja

[Päätökset](#)

Asumisen palvelut, asumisen yksikkö 1, yksikön päällikkö



[Päätökset](#)

Asumisen palvelut, asumisen yksikkö 2, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Kaupunkiympäristölautakunnan ympäristö- ja lupajaosto 16.1.2025

[Päätösasiakirjat](#)

Esittelijän perustelut

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

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

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

[Viranhaltijapäätökset / Helsingin kaupunki](#)

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

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

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano