



28.11.2023

Kokousaika 28.11.2023 15:30 - 19:24

Kokouspaikka Horisontti, Työpajankatu 8

Läsnä

Jäsenet

Sinnemäki, Anni	apulaispormestari läsnä: 621 - 629 §, poistui 17:04 varapuheenjohtaja
Rautava, Risto	
Borgarsdottir Sandelin, Silja	
Kivekäs, Otso	
Kuusela, Sami	
Meri, Otto	läsnä: 612 - 626 §, poistui 16:34
Nevanlinna, Tuomas	läsnä: 621 - 630 §, poistui 17:24
Pajunen, Jenni	läsnä: 621 - 630 §, osa 631 §, poistui 17:29
Pasanen, Amanda	
Penttinen, Katri	
Ahsanullah, Tarik	varajäsen läsnä: osa 631 §, 632 - 640 §, saapui 17:30
Isomaa, Marleena	varajäsen
Koljonen, Olli-Pekka	varajäsen
Koponen, Hannu	varajäsen
Käyhkö, Oona	läsnä: 631 - 640 §, saapui 17:25 varajäsen
Laak, Noora	läsnä: 630 - 640 §, saapui 17:05 varajäsen
Turtiainen, Joonas	varajäsen läsnä: 630 - 640 §, saapui 17:02

Muut

Lehmuskoski, Ville	kaupunkiympäristön toimialajohtaja läsnä: 621 - 634 §, poistui 18:54
Hyvärinen, Silja	hallintojohtaja
Pudas, Kari	tekninen johtaja
Haapanen, Sami	tonttipäällikkö
Hakala, Tuomas	vs. asemakaavapäällikkö
Luomanen, Jussi	kaupunkitila- ja maisemasuunnittelupäällikkö poissa: 622 § (esteellinen)



28.11.2023

Manninen, Rikhard Putkonen, Reetta	maankäyttöjohtaja liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö poissa: 627 § (esteellinen)
Rajala, Pasi Mäntymäki, Heikki Ilvessalo, Saara Hirsikko, Marianne Nöjd, Johanna Pisilä, Meri Ahmed, Waleed	yleiskaavapäällikkö viestintäpäällikkö tiimipäällikkö hallintosihteeri hallintosihteeri lakimies nuorisoneuvoston edustaja poissa § 621, saapui 15:34
Salminen, Toni Ahtiainen, Markus	ICT-tukihenkilö liikenneinsinööri asiantuntija läsnä: 623 - 624 §
Andersson, Ville	liikenneinsinööri asiantuntija läsnä: 632 §
Arlander, Harald	maisema-arkkitehti asiantuntija läsnä: 632 §
Björk, Artturi	johtava erityisasiantuntija asiantuntija läsnä: 634 §
Granholm, Markku	liikenneinsinööri asiantuntija läsnä: 630 §
Haahla, Anu	erityisasiantuntija asiantuntija läsnä: 632 §, 634 §
livonen, Johanna	tiimipäällikkö asiantuntija läsnä: 622 §
Isaksson, Tony	arkkitehti asiantuntija läsnä: 632 §
Jama, Kaisa	tiimipäällikkö asiantuntija läsnä: 625 §
Kangas, Sofia	maisema-arkkitehti asiantuntija läsnä: 623 - 624 §
Karlsson, Anne	tiimipäällikkö asiantuntija läsnä: 630 §



28.11.2023

Karvinen, Iiris	yleiskaavasuunnittelija asiantuntija läsnä: 630 §
Kiljunen-Siirola, Raisa	maisema-arkkitehti asiantuntija läsnä: 624 §
Kuutti, Anu	tiimipäällikkö asiantuntija läsnä: 623 §
Lankiniemi, Valtteri	diplomi-insinööri asiantuntija läsnä: 634 §
Lilja, Kirsi Teresa	projektipäällikkö asiantuntija läsnä: 630 §
Linnas, Tuukka	tiimipäällikkö asiantuntija läsnä: 630 §
Mutanen, Johanna	arkkitehti asiantuntija läsnä: 622 §
Nissinen, Taneli	tiimipäällikkö asiantuntija läsnä: 634 §
Nyman, Jarkko	projektipäällikkö asiantuntija läsnä: 632 §
Näränen, Tuomo	arkkitehti asiantuntija läsnä: 625 §
Pakarinen, Raimo	ympäristöasiantuntija asiantuntija läsnä: 623 - 624 §, 630 §
Prokkola, Janne	yksikön päällikkö asiantuntija läsnä: 634 §
Rauramo Tapani,	arkkitehti asiantuntija läsnä: 624 §
Saarikko, Tyko	arkkitehti asiantuntija läsnä: 623 §
Saarikoski, Petri	arkkitehti asiantuntija läsnä: 622 §



28.11.2023

	Siljama, Irene	arkkitehti asiantuntija läsnä: 634 §
	Silvo, Anton	projektinjohtaja asiantuntija läsnä: 632 §
	Solin, Kaisa	maisema-arkkitehti asiantuntija läsnä: 634 §
	Takala, Max	projektinjohtaja, kanslian alueraken- tamisyksikkö asiantuntija läsnä: 632 §
	Tani, Alpo	erityisasiantuntija asiantuntija läsnä: 630 §
	Tenkanen, Kari	liikenneinsinööri asiantuntija läsnä: 625 §
	Tyynilä, Suvi	tiimipäällikkö asiantuntija läsnä: 632 §
	Utriainen, Roni	liikenneinsinööri asiantuntija läsnä: 635 §
Puheenjohtaja		
	Anni Sinnemäki	apulaispormestari 621 - 629 §
	Risto Rautava	varapuheenjohtaja 630 - 640 §
Esittelijät		
	Anni Sinnemäki	apulaispormestari 621 §
	Ville Lehmuskoski	kaupunkiympäristön toimialajohtaja 622 - 634 §
	Silja Hyvärinen	vs. kaupunkiympäristön toimialajoh- taja 635 - 640 §
Pöytäkirjanpitäjä		
	Johanna Nöjd	hallintosihteeri 621 - 640 §



28.11.2023

§	Asia	
621	Asia/1	Kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen sekä pöytäkirjan tarkastajien valinta
622	Asia/2	Keski-Viikin kaavarunko
623	Asia/3	Yliskylänlahden (Laajasalo) asemakaavan muutosluonnos (sisältää liikennesuunnitelmaluonnoksen)
624	Asia/4	Vartiosaaren osayleiskaavaehdotus (nro 12889) ja sen asettaminen nähtäville
625	Asia/5	Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallitukselle, Sunnuntaikortteleiden tarkistettu asemakaavan muutosehdotus (nro 12858) (sisältää liikennesuunnitelman)
626	Asia/6	Haakoninlahdenpuiston eteläosa, puistosuunnitelman hyväksyminen, Kruunuvuorenranta
627	Asia/7	Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle Lentoradan ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta
628	Asia/8	Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle RKP:n valtuustoryhmän ryhmäaloitteesta koskien ajamista maanalaisiin pysäköintilaitoksiin
628	Asia/8	Stadsmiljönämndens utlåtande till stadsstyrelsen gällande den av Svenska folkpartiets fullmäktigegrupp väckta gruppmotionen om körning till parkeringsgrottorna
629	Asia/9	Kaupunkiympäristölautakunnan vastaus valtuutettu Amanda Pasasen ym. valtuustoaloitteeseen koskien Koskelantien liikenneturvallisuuden parantamista
630	Asia/10	Östersundomin osayleiskaavan suunnitteluperiaatteet
631	Asia/11	Ilmoitusasiat
632	Asia/12	Länsi-Haagan asemakaavan muutosehdotus (nro 12883) ja sen asettaminen nähtäville (sisältää liikennesuunnitelman)
633	Asia/13	Kaupunkiympäristölautakunnan vastaus valtuutettu Atte Kalevan ym. valtuustoaloitteeseen koskien Vihdintien-Kaupintien raitiotien tarpeellisuuden uudelleen harkitsemista
634	Asia/14	Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallitukselle, Sörnäistenrannan tarkistettu asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotus



28.11.2023

(nro 12835) (sisältää liikennesuunnitelman)

- | | | |
|-----|---------|---|
| 635 | Asia/15 | Liikenneonnettomuudet Helsingissä 2020 - 2022 |
| 636 | Asia/16 | Roihuvuorentien asemakaavan muuttaminen (nro 12861) (sisältää liikennesuunnitelman) |
| 637 | Asia/17 | Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtuutettu Jenni Pajusen ym. valtuustoaloitteesta koskien katutyöhaittoja |
| 638 | Asia/18 | Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtuutettu Otso Kivekkään toivomusponnosta koskien nuorten hengailupaikkoja |
| 639 | Asia/19 | Kaupunkiympäristölautakunnan vastaus valtuutettu Matias Pajulan ym. valtuustoaloitteeseen koskien vuokrasopimusten purkua Teboilin kanssa |
| 640 | Asia/20 | Kaupunkiympäristölautakunnan alaisten viranomaisten ajalla 16.11. - 22.11.2023 tekemien päätösten seuraaminen |



§ 621

Kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen sekä pöytäkirjan tarkastajien valinta

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti todeta kokouksen laillisesti koolle kutsutuksi ja päätösvaltaiseksi.

Samalla kaupunkiympäristölautakunta päätti valita pöytäkirjantarkastajaksi jäsen Tuomas Nevanlinnan ja varatarkastajaksi jäsen Sami Kuuselan.

Käsittely

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti puheenjohtajan ehdotuksesta valita pöytäkirjantarkastajaksi jäsen Mia Haglundin sijasta jäsen Tuomas Nevanlinnan.

Esittelijä

apulaispormestari
Anni Sinnemäki

Lisätiedot

Eija Höhl, hallintosihteeri, puhelin: 09 310 36422
eija.hohl(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää todeta kokouksen laillisesti koolle kutsutuksi ja päätösvaltaiseksi.

Samalla kaupunkiympäristölautakunta päättää valita pöytäkirjantarkastajaksi Mia Haglundin ja varatarkastajaksi Sami Kuuselan.

Esittelijä

apulaispormestari
Anni Sinnemäki

Lisätiedot

Eija Höhl, hallintosihteeri, puhelin: 09 310 36422
eija.hohl(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



28.11.2023

Asia/2

§ 622

Keski-Viikin kaavarunko

HEL 2022-011596 T 10 03 06

Hankenumero 5965_2

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti

- hyväksyä 14.11.2023 päivätyn Keski-Viikin kaavarungon (liite nro 3) jatkosuunnittelun pohjaksi
- antaa vuorovaikutusraportista ilmenevät vastineet esitettyihin mielialoihin ja kannanottoihin. Päätösasiakirjat ja vuorovaikutusraportti ovat luettavissa Kaupunkiympäristön toimialan asiakaspalvelussa, Työpajankatu 8 (puh. 09 310 22111), sekä internet-sivuilla: Päätöksenteko

www.hel.fi/kaupunkiymparisto/fi

Jokerin ja Viikin-Malmin raitiotien vaihtopaikan ympäristön ratkaisut pyritään suunnittelemaan ja toteuttamaan aikataulussa, joka on yhteensopiva Viikin-Malmin raitiotien toteutusaikataulun kanssa.

Kaupunkiympäristölautakunta kannusti jatkosuunnittelussa etsimään keinoja, joilla voidaan luoda suunnittelualueella sijaitsevan Pihlajamäentien ympäristöstä viihtyisämpää kävely-ympäristöä.

Hyväksyessään Keski-Viikin kaavarungon lautakunta edellytti, että matelija- ja sammakkoeläinten tilaa seurataan ja viitasammakoiden runsaus alueella selvitetään, sillä osa kaavarungosta sijoittuu arvokkaalle sammakkoeläin- ja matelija-alueelle.

Lautakunta kannusti alueen jatkosuunnittelussa kaavarunkoalueelle sijoittuvien peltoalueiden, ojanvarsien ja metsäsaarekkeiden hoitoon linnusto erityisesti huomioiden.

Lautakunta piti tärkeänä, että yliopiston tutkimuspeltojen koeviljelmille löydetään alueen rakentuessa uudet yliopiston tarpeisiin vastaavat sijainnit yhteistyössä yliopiston ja maanomistajan kanssa.

Käsittely

Esteelliset: Jussi Luomanen (hallintolain 28 §:n 1 momentin 5 kohta)



Asian aikana kuultavina olivat arkkitehti Johanna Mutanen, arkkitehti Petri Saarikoski ja tiimipäällikkö Johanna Iivonen. Asiantuntijat poistuvat kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Vastaehdotus:

Otso Kivekäs: Lisätään päätösehdotukseen: "Jokerin ja Viikin-Malmin raitiotien vaihtopaikan ympäristön ratkaisut pyritään suunnittelemaan ja toteuttamaan aikataulussa, joka on yhteensopiva Viikin-Malmin raitiotien toteutusaikataulun kanssa."

Kannattaja: Olli-Pekka Koljonen

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Otso Kivekkään vastaehdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen.

Vastaehdotus:

Olli-Pekka Koljonen: Lisätään päätösehdotukseen: "Kaupunkiympäristölautakunta kannustaa jatkosuunnittelussa etsimään keinoja, joilla voidaan luoda suunnittelualueella sijaitsevan Pihlajamäentien ympäristöstä viihtyisämpää kävely-ympäristöä."

Kannattaja: Amanda Pasanen

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Olli-Pekka Koljosen vastaehdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen.

Vastaehdotus 1:

Amanda Pasanen: Lisätään päätösehdotukseen: "Hyväksyessään Keski-Viikin kaavarungon lautakunta edellyttää, että matelija- ja sammakkoeläinten tilaa seurataan ja viitasammakoiden runsaus alueella selvitetään, sillä osa kaavarungosta sijoittuu arvokkaalle sammakkoläin- ja matelija-alueelle."

Kannattaja: Anni Sinnemäki

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Amanda Pasanen vastaehdotuksen 1 mukaan muutetun ehdotuksen.

Vastaehdotus 2:

Amanda Pasanen: Lisätään päätösehdotukseen: "Lautakunta kannustaa alueen jatkosuunnittelussa kaavarunkoalueelle sijoittuvien peltoalueiden, ojanvarsien ja metsäsaarekkeiden hoitoon linnusto erityisesti huomioiden."

Kannattaja: Anni Sinnemäki

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Amanda Pasanen vastaehdotuksen 2 mukaan muutetun ehdotuksen.



Vastaehdotus 3:

Amanda Pasanen: Lisätään päätösehdotukseen: "Lautakunta pitää tärkeänä, että yliopiston tutkimuspeltojen koeviljelimille löydetään alueen rakentuessa uudet yliopiston tarpeisiin vastaavat sijainnit yhteistyössä yliopiston ja maanomistajan kanssa."

Kannattaja: Anni Sinnemäki

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Amanda Pasasen vastaehdotuksen 3 mukaan muutetun ehdotuksen.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Johanna Mutanen, arkkitehti, puhelin: 09 310 37299
johanna.mutanen(a)hel.fi
Petri Saarikoski, arkkitehti, puhelin: 09 310 73544
petri.saarikoski(a)hel.fi
Antti Varkemaa, yksikön päällikkö, puhelin: 09 310 37053
antti.varkemaa(a)hel.fi
Johanna Himberg, projektinjohtaja, puhelin: 09 310 21806
johanna.himberg(a)hel.fi
Johanna Iivonen, tiimipäällikkö, puhelin: 09 310 37137
johanna.iivonen(a)hel.fi
Raimo Pakarinen, ympäristötarkastaja, puhelin: 09 310 31534
raimo.pakarinen(a)hel.fi
Niina Tuokko, projektipäällikkö, puhelin: 09 310 76784
niina.tuokko(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ilmakuva
- 3 Keski-Viikin kaavarunko 14.11.2023
- 4 Kaavarungon osa-alueiden kuvaukset
- 5 Keski-Viikin kaavarungon selostus 14.11.2023
- 6 Vuorovaikutusraportti, 14.11.2023
- 7 Keski-Viikin ympäristöhistorian taustaselvitys
- 8 Keski-Viikin julkisen ulkotilan ideasuunnitelma
- 9 Liikenteen tilavaraustarkastelu
- 10 Päätöshistoria

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote
Hakijat

Otteen liitteet
Esitysteksti



28.11.2023

Asia/2

Ne mielipiteensä OAS:sista esittäneet, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa
Ne mielipiteensä kaavarunkoluonnoksesta esittäneet, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano
Esitysteksti
Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano
Esitysteksti
Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää

- hyväksyä 14.11.2023 päivätyn Keski-Viikin kaavarungon (liite nro 3) jatkosuunnittelun pohjaksi
- antaa vuorovaikutusraportista ilmenevät vastineet esitettyihin mielipiteisiin ja kannanottoihin. Päätösasiakirjat ja vuorovaikutusraportti ovat luettavissa Kaupunkiympäristön toimialan asiakaspalvelussa, Työpajankatu 8 (puh. 09 310 22111), sekä internet-sivuilla: Päätöksenteko

www.hel.fi/kaupunkiymparisto/fi

Esittelijän perustelut

Kaavarungon keskeinen sisältö

Keski-Viikin alueelle on laadittu kaavarunko ohjeelliseksi maankäyttösuunnitelmaksi, jolla ei ole oikeusvaikutuksia. Kaavarungossa esitetään Viikin kehittämisen suuntaviivoja kampusalueen ja raitioliikenteen pysäkkien ympäristössä. Siinä kuvataan tavoitteelliset alueiden pääkäyttötarkoitukset sekä liikenneverkon pääperiaatteet ja se toimii lähtökohdana alueelle lähivuosina vaiheittain laadittaville asemakaavoille ja asemakaavan muutoksille. Alueen toteuttamisen arvioidaan kestävän noin 10 - 15 vuotta.

Keski-Viikin kaavarungon suunnittelualueeseen kuuluu pääosa Viikin Tiedepuistosta sekä eteläisin osa Latokartanon osa-alueesta. Pohjoisessa suunnittelualue rajautuu Lahdenväylän tiealueeseen. Koillisraja kulkee Talonpojantietä pitkin ja siitä eteenpäin raja on Eko-Viikin asuinalueen eteläpuolella. Etelässä alueen raja kulkee Helsingin yliopiston tutkimustilan eteläpuolella ja muilta osin se rajautuu Viikintietä pitkin peltoalueisiin.



Suunnittelualueen läpi kulkee sekä Raide-Jokeri sekä suunnitellun Viima-pikaraitiotien linjaus. Molemmilla linjoilla on kaksi pysäkkiä suunnittelualueella.

Kaavarungon tavoitteena on kehittää Viikin Tiedepuiston ja Latokartanon eteläosan alueita siten, että nykyisin varsin erilliset Viikin osaluueet kasvavat yhteen tulevaisuuden kestäväksi kampukseksi ja vetovoimaiseksi kaupunginosaksi. Raide-Jokerin ja Viikin-Malmin pikaraitiotien (Viima) vaikutusalueisiin tukeutuvat uudet asuin-, työpaikka- sekä tutkimus-, oppimis- ja innovaatioalueet vahvistavat Viikin elinvoimaisuutta osana raideliikenteen verkostokaupunkia.

Suunnittelualueen pinta-ala on noin 107 ha. Kaavarunkoalueella tavoitteena on mitoittaa suunnitelma siten, että asuntoja voidaan rakentaa noin 7 000 asukkaalle, mikä tarkoittaa noin 280 000 k-m² uutta asunokerrosalaa. Kaavarunkoa varten tutkituissa suunnitteluvaihtoehdoissa toimitilan osuus oli noin 80 000 k-m², liiketilojen noin 25 000 k-m². Yliopiston arvioima laajennustarve on noin 80 000 k-m².

Muutoksen alueen kaupunkirakenteeseen tuo ”Viikin suoran” katualueen siirto uudeksi ”Viikin mutkaksi”. Vastaavantyyppistä katumuutosta ollaan tekemässä myös ”Viikin suoran” itäpäässä Karhukallion ympäristössä. Uusi katu on nykytilanteeseen verrattuna luonteeltaan kaupunkimaisempi ja sen molemmin puolin muodostuu uusien kortteleiden kehityskäytävä. Kaareva katulinjaus rajaa sisälleen kävelypainotteisen alueen, joka muodostaa ratikkapysäkin ympärille alueelle saapumisen paikan, ja jonne sijoittuvat luontevasti alueen päivittäispalvelut.

Kaavarungon selkärangaksi on suunniteltu viihtyisä, vihreä ja toiminnallisesti aktiivinen kävely-yhteysverkosto. Raitiotiepysäkkien lähialueita on suunniteltu kehitettäväksi kävely- ja pyöräliikenneympäristönä yhdistettynä lähipalveluihin ja laadukkaaseen viherrakentamiseen. Alueella tavoitellaan ”15 minuutin kaupunkia”, jossa kaikki elämän kannalta olennaiset palvelut löytyvät vartin kävely- tai pyörämatkan päästä kotoa. Kaavarungossa on esitetty tilavarauksia uutta lähipalvelukeskittymää varten. Alueella selvitetään myös pysäköinnin erilaisia toteuttamistapoja ja mitoitusta.

Viikkiläinen asuinympäristö muodostuu urbaanin asumistavan ja erityislaatuisen viher- ja virkistysympäristön rinnakkaiselosta. Kaavarunkoalue kytetään eri ilmansuunnissa aluetta ympäröiviin viheralueisiin ja virkistysreitteihin. 1990-luvun Eko-Viikin idea saa jatkoa 2020-luvun tiedoin ja taidoin. Alueella tavoitellaan energiaomavaraisuutta ja ilmastoviisasta rakentamista, mikä tarkoittaa mm. hiilineutraalisuustavoitteita sekä satsauksia kiertotalouteen ja kestäviin materiaaleihin. Hulevesien hallinnan ratkaisuja suunnitellaan ympäristöä elävöittävinä ja innovatiiv-



visen viherrakentamisen avulla pyritään lisäämään myös luonnon monimuotoisuutta.

Alueen suunnittelussa pyritään kehittämään linnustoystävällisiä ratkaisuja. Suunnittelussa otetaan huomioon ympäröivien viheralueiden suojelutavoitteet sekä rakennetun kulttuuriympäristön arvot.

Tarkoituksena on saada Viikistä nykyistä tiiviimpi ja vetovoimaisempi kaupunginosakeskus, jossa asiointi ja liikkuminen on sujuvaa. Viikin kehittämisen kannalta merkittävä etu moniin muihin esikaupunkivyöhykkeen kaupunginosiin nähden on mahdollisuus asua lähellä merkittävää opiskelu- ja työpaikka-aluetta, monipuolisia palveluja sekä luonto- ja virkistysalueita.

Päätökset suunnitteluperiaatteiden pohjana

Kaavarunko edesauttaa kaupungin strategisten tavoitteiden toteutumista osoittamalla alueen vahvuuksiin perustuvia kaupungin kasvun mahdollisuuksia ja edistäen raideliikenteeseen perustuvaa verkostokaupunkia. Kaavarunko on Helsingin yleiskaavan 2016 ja KHO:n 8.11.2018 kumoamilta osilta oikeusvaikutteisen yleiskaavan 2002 mukainen.

Kaavarunko toteuttaa osaltaan valtion ja Helsingin seudun kuntien välistä maankäytön-, asumisen ja liikenteen kehittämistä koskevaa sopimusta (ns. MAL-sopimus), Helsingin kaupungin asumisen ja siihen liittyvän maankäytön toteuttamisohjelmaa (ns. AM-ohjelma) sekä Helsingin hiilineutraalisuuteen tähtäävää HNH 2035 -ohjelmaa.

Alueen lähtökohdat ja nykytilanne

Suunnittelualueella on nykytilanteessa Viikin maataloustieteelliset laitokset, Tiedepuiston toimitiloja, tutkimus- ja yritystiloja, Viikin opetus- ja tutkimustila sekä Viikin Latokartanon rakennusten vanha pihapiiri. Palvelut ovat keskittyneet Prisman kauppakeskukseen Lahdenväylän varressa. Infokeskus Korona, Gardenian entinen talvipuutarha, nykyinen panimo, sekä Suomen ensimmäinen puukerrostalokortteli ovat Viikin tunnetuimmat imagorakennukset ja suunnittelualueen kaupunkikuvallisia kohokohtia. Asuinkortteleiden osuus on melko pieni ja asukkaita alueella on noin 1 000. Suuri osa suunnittelualueesta on nykyisin peltoa ja koeviljelyaluetta.

Suunnittelualueella on voimassa useita asemakaavoja vuosilta 1998 - 2009, mutta merkittävä osa, mm. itäisin ja eteläisin osa peltoalueesta ja pääosa Viikintien katualueesta, on kaavoittamatonta.



Helsingin kaupunki omistaa pienen osan maa-alueista, mutta pääosin alueet ovat yksityisomistuksessa.

Kaavoitus on tullut vireille kaupungin ja alueen maanomistajien aloitteesta. Asemakaavojen laatimisvaiheessa kaupunki valmistelee asemakaavan muutoksen perusteella mahdollisesti kyseeseen tulevat maankäyttösopimukset maanomistajien kanssa käytävissä neuvotteluissa.

Vuorovaikutus kaavarungon valmisteluaikana

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

Vireilletulosta ja OAS:n, kaavarunkoluonnoksen sekä valmisteluaineiston nähtävilläolosta on ilmoitettu verkkosivuilla, kirjeillä sekä paikallislehtien ilmoituksilla.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma, kaavarungon idealuonnos ja muuta valmisteluaineistoa olivat nähtävillä 24.10. - 11.11.2022 kaupunkiympäristön verkkosivuilla sekä Viikin kirjastossa. Lisäksi järjestettiin Viikinrannan ja Pihlajiston alueiden kanssa yhteinen karttakysely 5.10. - 6.11.2022.

Kaavarunkoluonnos oli nähtävillä 21.8. - 15.9.2023.

Asukastilaisuudet pidettiin Viikin kirjastossa 31.10.2022 sekä verkkotilaisuutena 31.8.2023. Yhteenvedot tilaisuuksista ovat vuorovaikutusraportissa.

Viranomaisyhteistyö

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

- Helen Oy
- Helen Sähköverkko Oy
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) vesihuolto
- Väylävirasto
- Museovirasto
- Kaupunginmuseo
- Uudenmaan ELY-keskus
- kasvatuksen ja koulutuksen toimiala
- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala



- sosiaali-, terveys- ja pelastustoimiala

Viranomaisten kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat rakennetun ympäristön ja viheralueiden arvoihin, julkiseen liikenteeseen sekä alueen vesi- ja viemärijohtoihin ja tietoliikennekaapeleihin. Kannanotoissa esitetyt asiat on otettu huomioon kaavatyössä siten, että alueesta on laadittu lisäselvityksiä, joista on saatu lisätietoja täydennysrakentamisen ja liikenneratkaisujen suunnitteluun ja jotka toimivat pohjatietona myös tulevien asemakaavojen laadinnassa.

Mielipiteet

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat ensisijaisesti Viikin alueen täydennysrakentamiseen yleisesti ja erityisesti nykyisten peltujen alueelle suunniteltuun rakentamiseen. Mielipiteet on otettu huomioon kaavoitustyössä. Merkittävimmät muutokset kaavarunkoluonnoksessa OAS-vaiheeseen nähden koskevat asuntorakentamisen laajuutta ja yliopiston kampusaluetta.

Suunnittelualueelle esitettyjä uusia korttelialueita on muokattu osin tiiviimmiksi, jolloin puistoalueet on pystytty pitämään laajempina ja yhtenäisempinä. Yliopiston kampusalue on merkitty erillisen suunnitelman mukaisesti kehitettäväksi alueeksi, jolla kaavarungon ohjaava vaikutus on muuta aluetta yleispiirteisempi.

Kirjallisia mielipiteitä OAS-vaiheessa saapui 33 kpl ja kaavarunkoluonnoksesta 61 kpl. Lisäksi karttakyselyyn vastattiin 707 kertaa.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Johanna Mutanen, arkkitehti, puhelin: 09 310 37299
johanna.mutanen(a)hel.fi
Petri Saarikoski, arkkitehti, puhelin: 09 310 73544
petri.saarikoski(a)hel.fi
Antti Varkemaa, yksikön päällikkö, puhelin: 09 310 37053
antti.varkemaa(a)hel.fi
Johanna Himberg, projektinjohtaja, puhelin: 09 310 21806
johanna.himberg(a)hel.fi
Johanna Iivonen, tiimipäällikkö, puhelin: 09 310 37137
johanna.iivonen(a)hel.fi
Raimo Pakarinen, ympäristötarkastaja, puhelin: 09 310 31534
raimo.pakarinen(a)hel.fi
Niina Tuokko, projektipäällikkö, puhelin: 09 310 76784
niina.tuokko(a)hel.fi

Liitteet



28.11.2023

Asia/2

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ilmakuva
- 3 Keski-Viikin kaavarunko 14.11.2023
- 4 Kaavarungon osa-alueiden kuvaukset
- 5 Keski-Viikin kaavarungon selostus 14.11.2023
- 6 Vuorovaikutusraportti, 14.11.2023
- 7 Keski-Viikin ympäristöhistorian taustaselvitys
- 8 Keski-Viikin julkisen ulkotilan ideasuunnitelma
- 9 Liikenteen tilavaraustarkastelu
- 10 Päätöshistoria

Oheismateriaali

- 1 Mieli-pidekirjeet OASista
- 2 Mieli-pidekirjeet kaavarunkoluonnoksesta

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Hakijat

Ne mieli-piteensä OAS:sista esittäneet, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa
Ne mieli-piteensä kaavarunkoluonnoksesta esittäneet, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa

Otteen liitteet

Esitysteksti
Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano
Esitysteksti
Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano
Esitysteksti
Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 14.11.2023 § 587



§ 623

Yliskylänlahden (Laajasalo) asemakaavan muutosluonnos (sisältää liikennesuunnitelmaluonnoksen)

HEL 2019-004377 T 10 03 03

Hankenumero 4388_2

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti

- hyväksyä 7.11.2023 päivätyn asemakaavan muutosluonnoksen (liite nro 3) jatkosuunnittelun pohjaksi. Asemakaavan muutosluonnos koskee 49. kaupunginosan (Laajasalo) korttelin 49009 tonttia 2, korttelin 49012 tonttia 2, korttelin 49038 tonttia 4 sekä katu-, puisto-, venesatama-, vesi- ja erityisalueita (muodostuvat uudet korttelit 49457–49463)
- antaa vuorovaikutusraportista ilmenevät vastineet esitettyihin mielipiteisiin ja kannanottoihin. Päätösasiakirjat ja vuorovaikutusraportti ovat luettavissa kaupunkiympäristön toimialan asiakaspalvelussa, Työpajankatu 8 (puh. 09 310 22111), sekä internet-sivuilla: Päätöksenteko

www.hel.fi/kaupunkiymparisto/fi

Jatkosuunnittelussa rajataan rakentamisen alue kaava-alueella niin, että Tengströminpuiston rannan eteläinen uhanalainen lehtoluontotyyppi rajataan rakentamisen ulkopuolelle ja ranta säilytetään tältä osin muokkaamattomana. Muita osia kaavasta muokataan tarvittavalla tavalla suhteessa tähän rajaukseen.

Jatkosuunnittelussa rajataan rakentamisen alue kaava-alueella niin, että Tengströminpuiston rannan vaaleanpunaisen huvilan ja venesataman välinen uhanalainen lehtoluontotyyppi säilytetään. Ranta säilytetään tältä alueelta muokkaamattomana. Muita osia kaavasta muokataan tarvittavalla tavalla suhteessa rajaukseen.

Killingholman sillan osalta edistetään kevyintä mahdollista kävelysillan vaihtoehtoa, jossa saaren reittejä ei levennetä nykyisestä vaikka niitä muokattaisiinkin vähemmän ympäristöä kuluttaviksi.

Veneilyn edellytyksen laajemmalla alueella selvitetään, myös purjeveneilyn ja talvisäilytyspaikkojen suhteen, ja selvitys esitetään kaavaehdotusvaiheessa.



Lautakunta korosti, että lopullisesti sillan rakentamisesta päätetään investointihankkeena ja tämä voidaan tehdä vasta sitten, kun veneilyn edellytykset alueella on ratkaistu riittävän tyydyttävästi.

Päivittäistavarakaupan sijaintia laajemmalla alueella Laajasalossa selvitetään ja jos toinen sijainti on mahdollinen voidaan tätä tonttia käyttää myös asumiseen tai mahdollisesti päiväkodin sijaintiin.

Kaupunkiympäristölautakunta korosti, että kaavataloudellinen kannattavuus on tärkeä osa raideinvestointeja.

Laajasalo-Kruunuvuorenrannan kokonaisuuden hahmottamiseksi Kruunusiltojen päätöksen pohjalla olleita eri vaiheissa tehtyjä rakennusmäärien arvioita verrataan nykytilanteeseen, jossa rakennusala on karsittu tai tullaan mahdollisesti karsimaan. Vertailun tuloksia käytetään jatkokehityksen tukena.

Lautakunta huomautti, että alueella on kasvava tarve päiväkodeille, joten mikäli rakennettava kerrosala vähenee suhteessa asemakaavan muutosluonnokseen, tulee kaavoituksen seuraavassa vaiheessa suunnitella alueelle riittävän suuruinen päiväkotipiha-alueineen, kasvatuksen ja koulutuksen toimialaa kuunnellen.

Kaava-alueella sijaitsevien, mutta rakentamisen ulkopuolelle jäävien luontoalueiden osalta tehdään selvitys rakentamisen ja asumisen mahdollisista vaikutuksista lehtoalueiden säilymiseen ja kulumiseen. Selvitys on lautakunnan käytössä, kun lautakunta käsittelee varsinaista asemakaavaehdotusta.

Käsittely

Asian aikana kuultavina olivat arkkitehti Tyko Saarikko, tiimipäällikkö Anu Kuutti, maisema-arkkitehti Sofia Kangas, liikenneinsinööri Markus Ahtiainen ja ympäristöasiantuntija Raimo Pakarinen. Asiantuntijat poistuivat kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Palautusehdotus:

Marleena Isomaa: Palautetaan asia uudelleen valmisteltavaksi.

Kaupunkiympäristölautakunta päättää palauttaa Yliskylänlahden (Laajasalo) asemakaavan muutosluonnoksen (sisältää liikennesuunnitelma-luonnoksen) uuteen valmisteluun ja tuotavaksi uudelleen käsiteltäväksi vasta, kun seuraavat edellytykset ovat toteutuneet:

- Rakennettavaa kaava-aluetta rajataan siten, että rannan uhanalaiset lehtoluontotyypit sekä eteläisen lehtoalueen itäpuoleinen Tengströminpuiston metsäalue jäävät rakentamisen ulkopuolelle. Muita osia kaavasta muokataan tarvittavalla tavalla suhteessa tä-



28.11.2023

hän rajaukseen. Rajauksella varmistetaan ranta-alueen uhanalaisten lehtobiotooppien säilyminen sekä säästetään osa alueen virkistys- ja metsäalueen määrästä.

- Asemakaavan muutosluonnoksessa pyritään säästämään Laajasalontien varressa jo olemassa olevia, täysikasvuisia puita. Puut vähentävät paahteisuutta ja kuuluvat olennaisesti alueen yleisilmeseen.
- Kaava-alueelta poistuvan metsän ja puuston osalta tehdään hiilinielujen ja luontotyyppien kompensatiolaskelmat. Lisäksi lasketaan kaava-alueelle istutettavien puiden kustannukset. Selvitetyt tiedot annetaan lautakunnan käyttöön ja huomioidaan osana kaavataloudellista kannattavuutta.
- Nykyisen satama-alueen rakennuttamiskelpoisuus selvitetään PIMA-tutkimuksilla. PIMA-tutkimusten tulokset ohjaavat alueen lopullista suunnittelua.
- Uudelleen valmistelun aikana teetetään päivitetty lintu- ja lepakkoselvitys, keskeisten lintu- ja lepakkoalueiden osalta. Edelliset, vuoden 2014 selvitykset ovat vanhentuneet. Saatuja tuloksia hyödynnetään asemakaavan valmistelussa.
- Uudelleen valmistelussa päiväkodille ja päivittäistavarakaupalle etsitään uusi sijainti. Päiväkodin tulee sijaita kaava-alueella, päivittäistavarakauppa voi sijaita myös kaava-alueen ulkopuolella. Sekä päiväkotiki että päivittäistavarakauppa voivat sijaita myös asuinkortteliksi määritetyllä alueella.
- Uudelleen valmistelussa pyritään huomioimaan Yliskylänlahden purjeveneliikenne sekä veneiden talvisäilytysmahdollisuudet, Helsingin merellisen strategian ja hiilineutraaliustavoitteiden mukaisesti. Nykyisessä muodossaan esitetty asemakaavaluonnos suosii moottoriveneilyä.
- Uudelleen valmistelussa Tengströminpuiston eteläiselle metsäalueelle ei sijoiteta pysäköintitaloa. Asukaspysäköintiä pyritään sijoittamaan asuinkortteleiden alueelle ja/tai kaduille. Mikäli pysäköintitalon rakentaminen on välttämätöntä, sijoitetaan se kohtalaisen matkan päähän kaikista asuinrakennuksista.
- Uudelleen valmistelun aikana tehdään selvitys Laajasalontien liikenteen välityskyvystä, suhteessa alueen kasvavaan asukasmäärään. Selvityksessä huomioidaan myös pelastus- ja huoltoliikenteen sujuva kulku. Saatuja tuloksia pyritään hyödyntämään asemakaavan lopullisessa valmistelussa. Selvitys on lautakunnan käytössä, kun lautakunta käsittelee varsinaista asemakaavaehdotusta.

Marleena Isomaan palautusehdotusta ei kannatettu, joten se raukesi.

Vastaehdotus 1:

Anni Sinnemäki: Lisätään päätösehdotukseen: "Jatkosuunnittelussa ra-



jataan rakentamisen alue kaava-alueella niin, että Tengströminpuiston rannan eteläinen uhanalainen lehtoluontotyyppi rajataan rakentamisen ulkopuolelle ja ranta säilytetään tältä osin muokkaamattomana. Muita osia kaavasta muokataan tarvittavalla tavalla suhteessa tähän rajaukseen."

Kannattaja: Jenni Pajunen

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Anni Sinnemäen vastaehdotuksen 1 mukaan muutetun ehdotuksen.

Vastaehdotus 2:

Anni Sinnemäki: Lisätään päätösehdotukseen: "Jatkosuunnittelussa rajataan rakentamisen alue kaava-alueella niin, että Tengströminpuiston rannan vaaleanpunaisen huvilan ja venesataman välinen uhanalainen lehtoluontotyyppi säilytetään. Ranta säilytetään tältä alueelta muokkaamattomana. Muita osia kaavasta muokataan tarvittavalla tavalla suhteessa rajaukseen."

Kannattaja: Silja Borgarsdottir Sandelin

Vastaehdotus 3:

Anni Sinnemäki: Lisätään päätösehdotukseen: "Killingholman sillan osalta edistetään kevyintä mahdollista kävelysillan vaihtoehtoa, jossa saaren reittejä ei levennetä nykyisestä vaikka niitä muokattaisiinkin vähemmän ympäristöä kuluttaviksi.

Veneilyn edellytyksen laajemmalla alueella selvitetään, myös purjeveneilyn ja talvisäilytyspaikkojen suhteen, ja selvitys esitetään kaavaehdotusvaiheessa.

Lautakunta korostaa, että lopullisesti sillan rakentamisesta päätetään investointihankkeena ja tämä voidaan tehdä vasta sitten, kun veneilyn edellytykset alueella on ratkaistu riittävän tyydyttävästi."

Kannattaja: Jenni Pajunen

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Anni Sinnemäen vastaehdotuksen 3 mukaan muutetun ehdotuksen.

Vastaehdotus:

Jenni Pajunen: Lisätään päätösehdotukseen: "Päivittäistavarakaupan sijaintia laajemmalla alueella Laajasalossa selvitetään ja jos toinen sijainti on mahdollinen voidaan tätä tonttia käyttää myös asumiseen tai mahdollisesti päiväkodin sijaintiin."

Kannattaja: Risto Rautava



Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Jenni Pajusen vastaehdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen.

Vastaehdotus 1:

Sami Kuusela: Lisätään päätösehdotukseen: "Kaupunkiympäristölautakunta korostaa, että kaavataloudellinen kannattavuus on tärkeä osa raideinvestointeja.

Laajasalo-Kruunuvuorenrannan kokonaisuuden hahmottamiseksi Kruunusiltojen päätöksen pohjalla olleita eri vaiheissa tehtyjä rakennusmäärien arvioita verrataan nykytilanteeseen, jossa rakennusala on karsittu tai tullaan mahdollisesti karsimaan. Vertailun tuloksia käytetään jatkokehityksen tukena."

Kannattaja: Olli-Pekka Koljonen

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Sami Kuuselan vastaehdotuksen 1 mukaan muutetun ehdotuksen.

Vastaehdotus 2:

Sami Kuusela: Lisätään päätösehdotukseen: "Lautakunta huomauttaa, että alueella on kasvava tarve päiväkodeille, joten mikäli rakennettava kerrosala vähenee suhteessa asemakaavan muutosluonnokseen, tulee kaavoituksen seuraavassa vaiheessa suunnitella alueelle riittävän suuruinen päiväkotipiha-alueineen, kasvatuksen ja koulutuksen toimialaa kuunnellen."

Kannattaja: Silja Borgarsdottir Sandelin

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Sami Kuuselan vastaehdotuksen 2 mukaan muutetun ehdotuksen.

Vastaehdotus:

Olli-Pekka Koljonen: Lisätään päätösehdotukseen: "Kaava-alueella sijaitsevien, mutta rakentamisen ulkopuolelle jäävien luontoalueiden osalta tehdään selvitys rakentamisen ja asumisen mahdollisista vaikutuksista lehtoalueiden säilymiseen ja kulumiseen. Selvitys on lautakunnan käytössä, kun lautakunta käsittelee varsinaista asemakaavaehdotusta."

Kannattaja: Risto Rautava

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Olli-Pekka Koljosen vastaehdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen.

1 äänestys



28.11.2023

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan
Ei-ehdotus: Anni Sinnemäen vastaehdotuksen 2 mukaisesti muutettu-
na.

Jaa-äännet: 2
Otto Meri, Risto Rautava

Ei-äännet: 10
Silja Borgarsdottir Sandelin, Otso Kivekäs, Olli-Pekka Koljonen, Sami
Kuusela, Noora Laak, Tuomas Nevanlinna, Jenni Pajunen, Amanda
Pasanen, Katri Penttinen, Anni Sinnemäki

Tyhjä: 1
Marleena Isomaa

Poissa: 0

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä Anni Sinnemäen vas-
taehdotuksen 2 mukaan muutetun ehdotuksen äänin 10–2 (1 tyhjä).

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Tyko Saarikko, arkkitehti, puhelin: 09 310 37441
tyko.saarikko(a)hel.fi
Anu Kuutti, tiimipäällikkö, arkkitehti, puhelin: 09 310 37154
anu.kuutti(a)hel.fi
Sofia Kangas, maisema-arkkitehti, puhelin: 09 310 42159
sofia.kangas(a)hel.fi
Markus Ahtiainen, liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 37088
markus.ahtiainen(a)hel.fi
Emmaleena Krankkala, projektipäällikkö, diplomi-insinööri: 09 310 39255
emmaleena.krankkala(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ilmakuva
- 3 Asemakaavan muutosluonnoksen kartta, päivätty 7.11.2023
- 4 Asemakaavan muutosluonnoksen selostus, päivätty 7.11.2023
- 5 Yliskylänlahden asemakaavan muutosluonnoksen havainnekuva,
7.11.2023
- 6 Yliskylän alueen havainnekuva, 7.11.2023
- 7 Viistoilmakuvia asemakaavaluonnoksesta
- 8 Liikennesuunnitelmaluonnos, 7.11.2023
- 9 Tilastotiedot
- 10 Killingholman siltavaihtoehtojen esiselvitys Sitowise 2022
- 11 Vuorovaikutusraportti 7.11.2023 ja asukastilaisuuden (21.8.2023) muis-
tio
- 12 Osa päätöshistoriaa



28.11.2023

Asia/3

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Hakijat

Mielipiteensä OAS:sista esittäneet, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa
Mielipiteensä kaavaluonnoksesta esittäneet, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa

Otteen liitteet

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano
Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano
Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää

- hyväksyä 7.11.2023 päivätyn asemakaavan muutosluonnoksen (liite nro 3) jatkosuunnittelun pohjaksi. Asemakaavan muutosluonnos koskee 49. kaupunginosan (Laajasalo) korttelin 49009 tonttia 2, korttelin 49012 tonttia 2, korttelin 49038 tonttia 4 sekä katu-, puisto-, venesatama-, vesi- ja erityisalueita (muodostuvat uudet korttelit 49457–49463)
- antaa vuorovaikutusraportista ilmenevät vastineet esitettyihin mielipiteisiin ja kannanottoihin. Päätösasiakirjat ja vuorovaikutusraportti ovat luettavissa kaupunkiympäristön toimialan asiakaspalvelussa, Työpajankatu 8 (puh. 09 310 22111), sekä internet-sivuilla: Päätöksenteko

www.hel.fi/kaupunkiymparisto/fi

Esittelijän perustelut

Kaavaratkaisun keskeinen sisältö

Asemakaavan muutosluonnos (kaavaratkaisu) koskee Laajasalontien pohjoisosaa sekä sen reuna-alueita, Yliskylän venesataman aluetta, Tengströminpuistoa, Laajasalon opiston tonttia sekä Killingholmansalmia.

Asemakaavan muutosluonnos mahdollistaa rakenteilla olevan kaupunkibulevardin jatkamisen Laajasalontien pohjoisimmalle osuudelle sekä kadun varrelle ja nykyisen Tengströminpuiston alueelle meren rannalle



tulevan asuinrakentamisen palveluineen. Lisäksi kaavaratkaisu mahdollistaa raitiotien jatkamisen tulevaisuudessa Yliskylästä Herttoniemen suuntaan, raitiotien päätepysäkin sijoittumisen Yliskylänlahden kohdalle lähitulevaisuudessa sekä Killingholman ja Herttoniemenrannan yhdistävän pyöräily- ja jalankulkusillan rakentamisen.

Kaavaratkaisun tavoitteena on luoda Yliskylään, Laajasalon pikaraitiotien varteen monimuotoinen houkutteleva keskustakokonaisuus, joka tuo merellisyyden osaksi saaren keskustaa laajentaen sitä Laajasalontien länsipuolelle. Yhdessä jo kaavoitetun Yliskylän keskuksen kanssa on tarkoitus koota riittävä määrä kaupallisia ja julkisia palveluja sekä urbaaneja oleskelupaikkoja, niin että syntyy aitoa kaupunkikulttuuria ja kohtaamisen paikkoja. Liikenneväylämäisyyttä pyritään häivyttämään.

Lisäksi tavoitteena on liikkumismahdollisuuksien monipuolistaminen, asuntojen rakentaminen pikaraitiotien varteen kasvavan Helsingin tarpeisiin hyvien palvelujen ja joukkoliikenteen yhteyteen, kaupunkikuvan parantaminen, Laajasalontien moottorikadun jakaman kaupunginosan itä- ja länsipuolien yhdistäminen, edellytyksien luominen viihtyisälle, toiminnalliselle, terveelliselle ja turvalliselle ympäristölle.

Kaava-alueen rakennukset jatkavat lainvoimaisen ostoskeskuksen alueen asemakaavan massoittelemisen periaatteita, jossa vuoroittain kuusi- ja kahdeksankerroksisen kerrostalot reunustavat uutta kaupunkibulevardia. Yliskylänlahden kohdalla Laajasalontien länsipuoleisissa kortteleissa on kaksitoistakerroksiset lamellit, jotka taittuvat sisäänpäin korttelirakennetta halkovien jalankulkureittien kohdalla. Niiden eteen muodostuu katuaukiomaiset tilat, joille on tarkoitus istuttaa suuria ja näyttäviä puita, jotka yhdessä muuta korttelirakennetta korkeampine rakennuksineen rytmittävät Laajasalontien katubulevardia. Katualueelle muodostuu pohjoisessa vastaavia leveämpiä osuuksia, jotka on tarkoitus käsitellä samalla tavalla lisäämällä katuvihreän määrää. Katuaukiot puineen ja kadun koordinaatistosta poikkeavine rakennuksineen korostavat aukioilta lähteviä yhteyksiä, joiden kautta meri näkyy Laajasalontielle kulkijoille.

Kaavamuutosluonnoksen mukainen kerrosala on 114 490 k-m², joka vastaa noin 2 400 asukasta. Uusi kerrosala sisältää 106 900 k-m² asuinkerrosalaa (josta 3 550 k-m² kivijalkaliiketilaa ja 2 500 k-m² päivittäistavarakaupan liiketilaa), 700 k-m² palveluita ranta-alueelle, 3 000 k-m² kokoisen päiväkodin sekä 2 110 k-m² laajennuksen Laajasalon opistolle. Kerrosalan lisäys on 110 810 k-m². Asuintontin tonttitehokkuus on keskimäärin 2,26.

Kaavaratkaisun yhteydessä on laadittu liikennesuunnitelmaluonnos, jonka mukaan nykyinen moottoriväylämäinen Laajasalontie bulevardia-



soidaan ja liikkumismuotoja parannetaan kaikille käyttäjäryhmille. Nykyinen Laajasalontien ylittävä silta puretaan ja liittymät muutetaan tasoristeyksiksi. Laajasalontien keskelle mahdollistetaan tilavaraus pikaraitiotielle sekä puuistutuksille. Ajoneuvoille varataan kaksi kaistaa molempiin suuntiin ja reunoille puuistutukset, pyöräbaana sekä jalkakäytävät.

Luontoarvoja sisältävän Tengströminpuiston kautta kulkee nykyisin suosittu pohjois-eteläsuuntainen puistoyhteys ja sen esittäminen rakennettavaksi yleiskaavan mukaisesti on herättänyt paljon vastustusta.

Rakentamisen rajaaminen ainoastaan Laajasalontien varrelle pienentäisi rakentamiseen varattavaa aluetta huomattavasti. Yliskylänlahden alue liittyy kaavaluonnoksessa kiinteästi Yliskylän ydinalueeseen ja sen keskustakortteleihin. Yliskylänlahden rakentaminen kaavaluonnoksen esittämässä laajuudessa tukee Yliskylän alueen yleiskaavaratkaisua ja kaupunkibulevardin periaatteita ja täydentää koko Laajasalon keskustaluoen rakentamista eheäksi ja monipuoliseksi kaupunginosaksi. Rakennetulla rantaosuudella voidaan tarjota asuntoja upeilla näkymillä sekä uusia palveluja ja sellaisia virkistysmahdollisuuksia, joita Yliskylän alueella ei nykyisin ole.

Tullisaarenpuistosta tuleva puistoreitti muuttuu kaavaratkaisussa ranta-reitiksi ja Laajasalontien suuntainen puistoreitin osuus siirtyy osaksi bulevardin yhteyksiä nykyisen kauppakeskuksen vastakkaiselle puolelle esitetyn kerrostalokorttelin vuoksi.

Pelkästään Laajasalontien bulevardisointi ja täydennysrakentamisen mahdollistava kadun uudelleenlinjaus pienentää nykyistä Tengströminpuistoa. Tämä on jo nähtävillä Tengströminpuiston eteläosassa toteutuksessa olevan katu-urakan alueella, jossa katu on siirtynyt ja laajentunut noin kolmekymmentä metriä puistoon päin. Tengströminpuisto on kadun vieressä leveimmältä osuudeltaan nykyisen venesataman eteläpuolella Laajasalontietä huomattavasti korkeammalla. Yliskylänlahden ranta ei ole saavutettavissa helposti Laajasalon keskustan alueelta korkoerojen vuoksi kallioleikkauksen ollessa suurimmillaan noin viisi–seitsemän metriä.

Päätökset kaavaratkaisun pohjana

Kaavaratkaisu edesauttaa kaupungin strategisten tavoitteiden toteutusta siten, että Helsinkiä kehitetään raideliikenteen verkostokaupunkina. Täydennysrakentamista toteutetaan erityisesti raideliikenteen varrella ja asemien ympäristöissä. Kaupunkirakennetta kehitetään kestävästi, ensisijaisesti uudistamalla ja täydentämällä olemassa olevaa rakennettua ympäristöä huomioiden alueiden erityispiirteet. Huolehditaan



asumisen hallintamuotojen ja asumisvaihtoehtojen monipuolisuudesta eri alueilla. Kaavaratkaisu on Helsingin yleiskaavan 2016 mukainen.

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti hyväksyä 9.6.2015 päivätyt Laajasalon kaupunkibulevardin suunnitteluperiaatteet jatkossa laadittavien asemakaavamuutosten suunnittelun pohjaksi.

Alueen lähtökohdat ja nykytilanne

Alueella on voimassa useita asemakaavoja vuosilta 1971 - 2012.

Nykyisin kaava-alueita halkoo moottoritienmäinen Laajasalontie liittymäramppeineen, suojaviheralueineen ja korkeine kallioleikkauksineen ja pengerryksineen. Laajasalontien bulevardisoinnin mukaiset katutyöt ovat jo lähes valmiit viereisellä kaava-alueella välillä Koirasaarentie-Yliskyläntie. Käynnissä olevat katutyöt sivuavat myös tämän kaava-alueen eteläosaa. Laajasalontien ja Yliskylänlahden välissä sijaitsevat Tengströminpuisto ja Yliskylän venesatama. Kaava-alueen vieressä on eri vuosikymmenillä rakennettuja pien- ja kerrostalokortteleita sekä Laajasalon opisto, joka kuuluu kaava-alueeseen. Kaava-alueella sijaitsee neljä suojeltua rakennusta, joista yksi on sr-2 merkitty huvila ja yksi sr-3-merkitty pientalo sekä huvilan kaksi sr-3-merkittyä lisärakennusta.

Yliskylänlahti ja sitä ympäröivät rannat muodostavat selkeästi rajautuvan maisematilan. Killingholmansalmen kautta kulkee vesiliikenneväylä, joka jatkuu Laajasalonsillan alitse. Kaava-alueeseen kuuluvan Yliskylänlahden pohjukan toisella puolella on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö. Tullisaarenpuisto ja Killingholma kuuluvat Museoviraston RKY 2009-kohdeluetteluun merkinnällä ”Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus”.

Helsingin kaupunki omistaa pääosan kaava-alueesta. Laajasalontien viereiset kaksi yksityisessä omistuksessa olevaa pientalotonttia ovat lähteneet mukaan kaavamuutokseen samoin kuin Laajasalon opisto. Kaavaratkaisu on tehty kaupungin aloitteesta.

Kaavaratkaisun kustannukset

Kaavaratkaisun toteuttamisesta aiheutuu kaupungille kustannuksia ilman arvonlisäveroa seuraavasti (5/2023):

Esirakentaminen	5,5–8,0	milj. euroa
Rantarakenteet	5,0–7,0	milj. euroa
Kadut ja aukiot	5,5	milj. euroa
Julkiset palvelut	9	milj. euroa
Yhteensä	25–29,5	milj. euroa



Lisäksi kaava mahdollistaa seuraavat, jotka eivät sisälly yllä olevaan kustannusarvioon:

Kaava mahdollistaa Killingholmansillan toteuttamisen. Sillan kustannusarvio vaihtelee riippuen teknisestä toteutustavasta välillä; 2,1–12,0 milj. euroa.

Laajasalontiehen kohdistuvat kustannukset ovat kokonaisuudessaan noin 25 milj. euroa, josta katujen rakentaminen noin 10 milj. euroa ja johtosiirrot noin 15 milj. euroa.

Kaavaratkaisu nostaa alueen arvoa. Kaavoitettavan rakennusoikeuden arvo on karkeasti arvioiden 70–80 milj. euroa. Kaupunki saa yksityisessä omistuksessa olevien tonttien osalta maankäyttökorvauksia. Maankäyttökorvauksista sovitaan maanomistajan kanssa käytävissä maapoliittisissa neuvotteluissa.

Vuorovaikutus kaavan valmisteluaikana

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

Viranomaisyhteistyö

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

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

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä kaavan valmisteluaineiston nähtävilläolo



Viranomaisten kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat joukkoliikenteen sujuvuuteen ja kokonaistarkasteluun koko Laajasalontien osuudella, varautumiseen bussiliikenteen liikennöimiseen ranta-alueella, Laajasalontien kävely- ja pyöräilyn ratkaisuihin, vesihuoltoon, johtosiirtoihin, alueen imeytys- ja viivytysmahdollisuuksiin ja tilavarauksiin, rakentamisen aikataulutukseen, vedenalaisen kulttuuriperinnön inventointitarpeeseen, Killingholman pyöräily- ja jalankulkusillan toteutukseen, huolehtimiseen suojeltujen rakennuksien arvosta, Laajasalon opiston suojeluarvojen arviointiin, liikennemäärien kasvamisen haasteisiin, Puolustusvoimien raskaan liikenteen tilatarpeiden sekä eri toimijoiden kaapeleiden tila- tai siirtotarpeiden huomioimiseen sekä sosiaali-, terveys- ja pelastustoimialan tilatarpeiden huomioimiseen.

Kannanotoissa esitetyt asiat on otettu huomioon kaavatyössä siten, että asemakaavaa varten on tehty lisäselvityksiä, kuten Killingholman silta- vaihtoehtojen esiselvitys (Sitowise, 31.3.2022), Yliskylänlahti, esirakentamisen ja ranta-alueiden yleissuunnitelma (Ramboll Finland Oy, 1.7.2022), Ympäristötekniikan tutkimusraportti, Yliskylänlahti, Helsinki (Vahanan, 24.2.2021), Helsingin Yliskylänlahden asemakaavamuutosalueen meriarkeologinen inventointi (Nordic Maritime Group Oy, 12.6.2020), Laajasalon liikenteelliset tarkastelut -raportti, (WSP, 13.3.2020). Laajasalon opistosta on tehty tontinkäyttöluonnos (Futude-sign 16.2.2023). Selvitysten pohjalta on kehitetty asemakaavaluonnoksen ratkaisuja.

Luonnosaineiston erillinen nähtävilläolo

Luonnosaineiston nähtävilläolo järjestettiin erikseen, jolloin viranomaisten kannanotot kohdistuivat vesihuollon kustannusarvioiden täsmentämiseen, pumppaamoihin ja yhdyskuntateknisten verkostojen ja niiden tilavarauksien sekä kapasiteettien varmistamiseen kaavoituksessa, kaava-alueella oleviin suojeluarvoihin sekä Killingholman siltaan.

Kannanotoissa esitetyt asiat on otettu huomioon kaavatyössä siten, että selostusta on päivitetty muun muassa kustannusarvioiden ja kaavan vaikutuksien kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön osalta. Jatkosuunnittelussa tullaan päivittämään kunnallistekniikan yleissuunnitelma ja tarvittavat kunnallistekniikan tilavaraukset tullaan huomioimaan asemakaavassa.

Mielipiteet

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä kaavan valmisteluaineiston nähtävilläolo



Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat alueelle tuleviin palveluihin, rakentamisen määrään ja korkeuteen sekä suhteeseen pientaloihin, maankäyttö- ja rakennuslain mukaisuuteen, kaavoituksen mosaiikkimaisuuteen, meritäyttöihin ja täyttösaareen, Killingholmansiltaan, Laajasalontien bulevardisointiin ja liikenteen sujuvuuteen, Kuukiventien siltaan, Kuukiventie 2:n parkkipaikkoihin, asemakaavan rajaukseen, rannan joukkoliikennekatuun, venesatamaan ja ranta-alueisiin, rantareittiin ja yksityisiin laitureihin, osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta puuttuviin luontoarvoihin, alueen luontoarvojen huomioimiseen ja luontotietojärjestelmän kattavuuteen sekä Tengströminpuistoon ja viheralueisiin.

Mielipiteet on otettu huomioon kaavoitustyössä siten, että asemakaavaa varten on tehty lisäselvityksiä, kuten Killingholman siltavaihtoehtojen esiselvitys (Sitowise, 31.3.2022), Yliskylänlahti, esirakentamisen ja ranta-alueiden yleissuunnitelma (Ramboll Finland Oy, 1.7.2022), Ympäristötekniinen tutkimusraportti, Yliskylänlahti, Helsinki (Vahanen, 24.2.2021), Helsingin Yliskylänlahden asemakaavamuutosalueen meriarkeologinen inventointi (Nordic Maritime Group Oy, 12.6.2020), Laajasalon liikenteelliset tarkastelut -rapotti, (WSP, 13.3.2020). Laajasalon opistosta on tehty tontinkäyttöluonnos (Futudesign 16.2.2023). Selvitysten pohjalta on kehitetty asemakaavaluonnoksen ratkaisuja. Mielipiteissä esitetyt asiat on otettu huomioon, kaavan tavoitteet huomioon ottaen, tarkoituksenmukaisilta osin.

Kirjallisia mielipiteitä saapui 11 kpl.

Luonnosaineiston erillinen nähtävilläolo

Luonnosaineiston erillisen nähtävilläolon yhteydessä saaduista mielipiteistä valtaosassa vaadittiin lähiluonnnon ja Tengströminpuiston säilyttämistä luontoarvojen, virkistykseen ja Laajasalon identiteetin perusteella. Useissa mielipiteissä vastustettiin Killingholman siltayhteyttä muun muassa luontoarvojen, käyttöpaineen ja veneilyn näkökulmasta. Useissa mielipiteissä myös vastustettiin ja oltiin huolestuneita Laajasalontien ruuhkautumisesta bulevardisoinnin ja väli aikaisten järjestelyn myötä.

Lisäksi saadut mielipiteet koskivat vuorovaikutusta, kaavarajausta ja -prosessia, Laajasalontien siltaa, maankäyttö- ja rakennuslain mukaisuutta, kaupunkistrategian tavoitteita, yleiskaavaa, Helsingin kasvua, bulevardisointia, rakentamisen määrää ja korkeutta ja suhdetta oleviin rakennuksiin, pysäköintiratkaisuja, esteettömyyttä ja pelastusta, korttelirakennetta, huoltoaseman ja päiväkodin sijaintia, kustannus- ja hyötylaskelmaa, korkeusasemia, viherkattoja, rantavyöhykettä, Europan-arkkitehtuurikilpailun voittaneen ehdotuksen mukaisuutta, rakentamista Herttoniemen teollisuusalueelle, nykyisten asukkaiden oikeuksia, kaa-



vamääräyksiä, esittelymateriaalia, alueelle tulevia palveluita ja liiketiloja, venesatamaa ja merellistä strategiaa, kesäteatterin säilymistä, Laajasalonopiston täydennysrakentamista, alueelle toivottavaa uimahallia ja liikuntapaikkoja, meritäyttöjä ja maaperää, melua ja ilmanlaatua, liikennettä, väliaikaisia liikennejärjestelyjä, joukkoliikennettä, katuvihreää, puutteellisia luontoselvityksiä ja luontoarvojen huomioimista, metsä- ja puustoinen verkostoa, puistoreittejä, yksityisiä venelaitureita, lintujen huomioimista, luontokadon ja ilmastomuutoksen huomioimista, puutteellisia selvityksiä sekä toteutusta.

Kirjallisissa mielipiteissä on tuotu esiin kriittisen palautteen lisäksi useita suunnitelmasta löydettyjä positiivisia seikkoja. Killingholmansilta saa myös paljon kannatusta. Samoin bulevardisointi ja mahdollisuus jatkaa raitiotietä Herttoniemen suuntaan sekä alueen kehittyminen nähtiin joissain palautteissa positiivisessa valossa.

Asemakaavakarttaan ei ole tehty muutoksia nähtävilläolon jälkeen ennen lautakuntakäsittelyä. Asemakaavaratkaisuja kehitetään ja tarkennetaan asemakaavaehdotusvaiheessa. Asemakaavamääräyksiä on päivitetty muun muassa uusien energiamääräysten osalta.

Kirjallisia mielipiteitä saapui 362 kpl, joista kuusi nähtävilläolon jälkeen.

Tarkemmat perustelut

Tarkemmat kaavaratkaisun perustelut ilmenevät liitteenä olevasta asemakaavan muutosluonnoksen selostuksesta.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Tyko Saarikko, arkkitehti, puhelin: 09 310 37441
tyko.saarikko(a)hel.fi
Anu Kuutti, tiimipäällikkö, arkkitehti, puhelin: 09 310 37154
anu.kuutti(a)hel.fi
Sofia Kangas, maisema-arkkitehti, puhelin: 09 310 42159
sofia.kangas(a)hel.fi
Markus Ahtiainen, liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 37088
markus.ahtiainen(a)hel.fi
Emmaleena Krankkala, projektipäällikkö, diplomi-insinööri: 09 310 39255
emmaleena.krankkala(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ilmakuva
- 3 Asemakaavan muutosluonnoksen kartta, päivätty 7.11.2023
- 4 Asemakaavan muutosluonnoksen selostus, päivätty 7.11.2023
- 5 Yliskylänlahden asemakaavan muutosluonnoksen havainnekuva,



28.11.2023

	7.11.2023
6	Yliskylän alueen havainnekuva, 7.11.2023
7	Viistoilmakuvia asemakaavaluonnoksesta
8	Liikennesuunnitelmaluonnos, 7.11.2023
9	Tilastotiedot
10	Killingholman siltavaihtoehtojen esiselvitys Sitowise 2022
11	Vuorovaikutusraportti 7.11.2023 ja asukastilaisuuden (21.8.2023) muistio
12	Osa päätöshistoriaa

Oheismateriaali

1	Mielipidekirjeet Oas-vaihe
2	Mielipidekirjeet luonnosvaihe

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Hakijat

Mielipiteensä OAS:sista esittäneet, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa
Mielipiteensä kaavaluonnoksesta esittäneet, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa

Otteen liitteet

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano
Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano
Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 21.11.2023 § 599

Kaupunkiympäristölautakunta 07.11.2023 § 563

Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala Kulttuuripalvelukokonaisuus Kaupunginmuseo
Kulttuuriperintöyksikkö 25.8.2023

Nimistötoimikunta 15.03.2023 § 27

Nimistötoimikunta 15.02.2023 § 18

Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala Kulttuuripalvelukokonaisuus Kaupunginmuseo
Kulttuuriperintöyksikkö 17.6.2019



§ 624

Vartiosaaren osayleiskaavaehdotus (nro 12889) ja sen asettaminen nähtäville

HEL 2021-012184 T 10 03 02 00

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti

- asettaa 21.11.2023 päivätyn osayleiskaavaehdotuksen nro 12889 (liite nro 3) julkisesti nähtäville 30 päiväksi maankäyttö- ja rakennusasetuksen 19 §:n mukaisesti. Osayleiskaava koskee 48. kaupunginosan (Vartiosaaren) aluetta.
- antaa vuorovaikutusraportista ilmenevät vastineet esitettyihin lausuntoihin ja mielipiteisiin. Päätösasiakirjat ja vuorovaikutusraportti ovat luettavissa kaupunkiympäristön toimialan asiakaspalvelussa, Työpajankatu 8 (puh. 09 310 22111), sekä internet-sivuilla: Päätöksenteko

www.hel.fi/kaupunkiymparisto/fi

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

Lisäksi kaupunkiympäristölautakunta korosti, että Vartiosaaren merkitys erityisesti kasvavan itäisen Helsingin virkistyspaikka on merkittävä. Siksi lautakunta pitää tärkeänä, että Vartiosaaren sillan toteuttamista kiirehditään saaren saavutettavuuden parantamiseksi.

Hyväksyessään Vartiosaaren osayleiskaavan lautakunta edellytti kokonaisvaltaista suunnittelua saarella pesivän linnuston suojaamiseksi. Eriytyisesti ranta-alueita kehitetään siitä näkökulmasta, että linnuille turvataan riittävä määrä suoja- ja rauhallisia pesimäpaikkoja. Lisäksi lautakunta edellytti, että linnustoselvityksessä esitetyt keinot eri lintulajien elinolosuhteiden parantamiseksi toteutetaan alueen suunnittelun eri vaiheissa.

Lautakunta edellytti, että jatkosuunnittelussa selvitetään vielä yhtenä vaihtoehtona mahdollisuutta rakentaa Reposalmeen avattava silta. Muunlaiseen siltaratkaisuun päädyttäessä Jatasalmessa veneväylä tu-



lee olla muutettu sellaiseksi, että veneily on mahdollista kaikille Laajasalon ja Tammisaaren laitureissa nykyisin oleville veneille viimeistään siinä vaiheessa, kun silta Reposalmeen valmistuu.

Lisäksi lautakunta kannusti selvittämään sillan toteutusvaihtoehtona ensisijaisesti puurakenteista siltaa.

Samalla lautakunta esitti kaupunginhallitukselle

- Vartiosaaren osayleiskaavaehdotuksen nro 12889 hyväksymistä, mikäli ehdotuksesta ei tehdä maankäyttö- ja rakennuslain 65 §:n mukaisia muistutuksia eivätkä ehdotuksesta annetut lausunnot anna aihetta asian käsittelemiselle uudelleen kaupunkiympäristölautakunnassa.

Käsittely

Asian aikana kuultavina olivat maisema-arkkitehti Raisa Kiljunen-Siirola, maisema-arkkitehti Sofia Kangas, arkkitehti Tapani Rauramo, liikenneinsinööri Markus Ahtiainen ja ympäristöasiantuntija Raimo Parkarinen. Asiantuntijat poistuivat kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Vastaehdotus:

Olli-Pekka Koljonen: Lisätään päätösehdotukseen: "Kaupunkiympäristölautakunta korostaa, että Vartiosaaren merkitys erityisesti kasvavan itäisen Helsingin virkistyspaikka on merkittävä. Siksi lautakunta pitää tärkeänä, että Vartiosaaren sillan toteuttamista kiirehditään saaren saavutettavuuden parantamiseksi."

Kannattaja: Jenni Pajunen

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Olli-Pekka Koljosen vastaehdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen.

Vastaehdotus:

Amanda Pasanen: Lisätään päätösehdotukseen: "Hyväksyessään Vartiosaaren osayleiskaavan lautakunta edellyttää kokonaisvaltaista suunnittelua saarella pesivän linnuston suojaamiseksi. Erityisesti ranta-alueita kehitetään siitä näkökulmasta, että linnuille turvataan riittävä määrä suojaisia ja rauhallisia pesimäpaikkoja. Lisäksi lautakunta edellyttää että linnustonselvityksessä esitetyt keinot eri lintulajien elinolosuhteiden parantamiseksi toteutetaan alueen suunnittelun eri vaiheissa."

Kannattaja: Katri Penttinen

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Amanda Pasasen vastaehdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen.



28.11.2023

Vastaehdotus:

Katri Penttinen: Lisätään päätösehdotukseen: "Lautakunta edellyttää, että jatkosuunnittelussa selvitetään vielä yhtenä vaihtoehtona mahdollisuutta rakentaa Reposalmeen avattava silta. Muunlaiseen siltaratkaisuun päädyttäessä Jatasalmessa veneväylä tulee olla muutettu sellaiseksi, että veneily on mahdollista kaikille Laajasalon ja Tammisaaren laitureissa nykyisin oleville veneille viimeistään siinä vaiheessa, kun silta Reposalmeen valmistuu."

Kannattaja: Silja Borgarsdottir Sandelin

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Katri Penttisen vastaehdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen.

Vastaehdotus:

Anni Sinnemäki: Lisätään päätösehdotukseen: "Lautakunta kannustaa selvittämään sillan toteutusvaihtoehtona ensisijaisesti puurakenteista siltaa."

Kannattaja: Olli-Pekka Koljonen

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Anni Sinnemäen vastaehdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Raisa Kiljunen-Siirola, johtava maisema-arkkitehti, puhelin: 09 310 37209
raisa.kiljunen-siirola(a)hel.fi
Pasi Rajala, Yleiskaavapäällikkö, puhelin: 09 310 20417
pasi.rajala(a)hel.fi
Tapani Rauramo, arkkitehti, puhelin: 09 310 37071
tapani.rauramo(a)hel.fi
Markus Ahtiainen, liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 37088
markus.ahtiainen(a)hel.fi
Sofia Kangas, maisema-arkkitehti, puhelin: 09 310 42159
sofia.kangas(a)hel.fi
Raimo Pakarinen, ympäristötarkastaja, puhelin: 09 310 31534
raimo.pakarinen(a)hel.fi
Kaarina Laakso, tiimipäällikkö, puhelin: 09 310 37250
kaarina.laakso(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ilmakuva
- 3 Osayleiskaavaehdotuksen nro 12889 kartta, päivätty 21.11.2023, päivitetty Kylk:n 28.11.2023 päätöksen mukaiseksi
- 4 Osayleiskaavaehdotuksen nro 12889 selostus, päivätty 21.11.2023,



	päivitetty Kylk:n 28.11.2023 päätöksen mukaiseksi
5	Havainnekuva, 21.11.2023
6	Vartiosaaren silta, esiselvitys
7	Vartiosaaren saavutettavuustarkastelu
8	Vartiosaaren virkistyskäytön laajuus. Skenaarioiden vaikutusarviointi ja selvitys saaren yhteysvaihtoehtoista
9	Vartiosaaren lepakkoselvitys 2022
10	Vartiosaaren osayleiskaavan virkistyskäytön skenaarioiden vaikutukset linnustoon
11	Vartiosaaren kulttuuriympäristöselvitys
12	Vartiosaaren kulttuuriympäristöselvitys – Inventointikortisto
13	Vartiosaaren maisemaselvitys
14	Vuorovaikutusraportti 2, 21.11.2023
15	Osa päätöshistoriaa

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Ne mielipiteensä esittäneet, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa

Otteen liitteet

Esitysteksti
Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää

- asettaa 21.11.2023 päivätyn osayleiskaavaehdotuksen nro 12889 (liite nro 3) julkisesti nähtäville 30 päiväksi maankäyttö- ja rakennusasetuksen 19 §:n mukaisesti. Osayleiskaava koskee 48. kaupunginosan (Vartiosaaren) aluetta.
- antaa vuorovaikutusraportista ilmenevät vastineet esitettyihin lausuntoihin ja mielipiteisiin. Päätösasiakirjat ja vuorovaikutusraportti ovat luettavissa kaupunkiympäristön toimialan asiakaspalvelussa, Työpajankatu 8 (puh. 09 310 22111), sekä internet-sivuilla: Päätöksenteko

www.hel.fi/kaupunkiymparisto/fi

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



Samalla lautakunta esittää kaupunginhallitukselle

- Vartiosaaren osayleiskaavaehdotuksen nro 12889 hyväksymistä, mikäli ehdotuksesta ei tehdä maankäyttö- ja rakennuslain 65 §:n mukaisia muistutuksia eivätkä ehdotuksesta annetut lausunnot anna aihetta asian käsittelemiselle uudelleen kaupunkiympäristölautakunnassa.

Esittelijän perustelut

Kaavaratkaisun keskeinen sisältö

Osayleiskaava koskee Vartiosaarta sekä Laajasalon ja Vartiosaaren välistä venesatama- ja vesialuetta Reposalmessa. Alue sijaitsee itäisessä Helsingissä, Laajasalon ja Vuosaaren välissä, noin 7 km linnuntietä Helsingin keskustasta.

Vartiosaari on osoitettu osayleiskaavaehdotuksessa strategiakirjauksen mukaisesti virkistyskäyttöön. Osayleiskaavaehdotuksessa mahdollistetaan Vartiosaaren virkistyskäytön lisääntyminen ja saaren saavutettavuuden parantaminen kestäväällä tavalla. Kaavassa sovitetaan yhteen virkistyskäyttö saaren hyvin säilyneen luonnonympäristön ja arvokkaan kulttuuriympäristön suojelutarpeisiin.

Vartiosaaren virkistyskäytön kannalta keskeiset osat on osoitettu retkeily- ja ulkoilualueeksi ja siihen kiinteästi liittyviksi luonnonsuojelualueiksi. Kulttuurihistoriallisesti ja rakennustaiteellisesti arvokkaat huvilat pihapiireineen on osoitettu loma-asuntoalueiksi, yhteisöllisen toiminnan, kulttuurin ja kaupungin palvelutoiminnan alueiksi tai matkailu- ja virkistyspalveluiden alueiksi. Kaavassa huvilat esitetään muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta pihapiireineen suojeltaviksi.

Koko saari on rannoilla sijaitsevia loma- ja matkailualueiksi osoitettuja alueita lukuun ottamatta yhtä yhtenäistä virkistykseen soveltuvaa aluetta, jonne on osoitettu ohjeelliset ulkoilu- ja huoltoreitit. Saaren topografian ja luontoarvojen säilyttämisen takia virkistystoiminnot keskittyvät Reposalmen rannan tuntumaan Sunnanvikiin, keskeiselle peltoalueelle saaren keskiosassa, saaren luoteisrannalle Kalliorantaan sekä pohjoisessa Kaislikon huvilan alueelle. Näillä alueilla myös rakennettu ympäristö ja suojeltavat huvilat tukevat virkistyskäytön kehittämistä.

Päyhteys saareen on Laajasalon suunnasta Reposalmeen osoitettu jalankulkusilta, joka on tarkoitettu ensisijaisesti jalankulkuun ja toissijaisesti saaren pääkäyttötarkoitusta, eli yleistä virkistystä palvelemaan välttämättömään huoltoajoon, jotta saaren arvot voidaan turvata. Rannoille on osoitettu neljä venesatamaa, jotka on tarkoitettu päiväkäyttöön. Venesatamien yhteyslaiturit mahdollistavat saaren perinteisen



vesiliikenteen. Kulku huviloille tapahtuu pääosin vesiteitse, koska saaren topografia, saaren arvot ja suunniteltu virkistyskäyttö rajoittavat kulkuyhteyksien rakentamista saaren läpi huviloille. Luonnonsuojelualueilla kulkua ohjataan tarvittaessa luontoarvojen säilyttämiseksi.

Kaavalla mahdollistetaan Vartiosaaren kestävä virkistyskäyttö, ympäri-
vuotinen saavutettavuus, luonnonsuojelu, huviloiden ja huvilaympäristöjen suojelu, loma-asuminen, yhteisölliset toiminnot, virkistyspalvelut ja matkailukäyttö sekä venereitit.

Päätökset kaavaratkaisun pohjana

Kaupunkistrategiassa 2021 - 2025 "Kasvun paikka" on päätetty, että Vartiosaari osoitetaan virkistyskäyttöön. Helsingin yleiskaava 2016 on kumottu Vartiosaaren osalta. Myös Vartiosaaren rakentamista koskeva osayleiskaava on kumottu vuonna 2018 (KHO:n päätökset 8.11.2018). Alueella on voimassa Yleiskaava 2002 merkintöineen ja määräyksineen. Yleiskaavassa 2002 Vartiosaari on osoitettu selvitysalueeksi, jonka maankäyttö ratkaistaan yleiskaavalla tai osayleiskaavalla. Se on myös osoitettu kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittäväksi alueeksi, jota tulee kehittää siten että alueen ominaisuudet ja arvot säilyvät. Alue on osa valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY 2009, Helsingin höyrylaiva-aikakauden huvilakulttuuri).

Osayleiskaavaa ohjaa Helsingin seudun vaihemaakuntakaava. Osayleiskaava on maakuntakaavan mukainen.

Kaupunkiympäristölautakunta päätti 13.12.2022 hyväksyä 29.11.2022 päivätyn osayleiskaavaluonnoksen ja muun valmisteluaineiston jatko-suunnittelun pohjaksi. Lautakunta kehotti selvittämään Reposalmen sillan mahdollisimman nopeaa toteutusta, jotta Vartiosaaren virkistyskäyttö olisi mahdollista ympäri vuoden. Lautakunta piti tärkeänä saaren ympäristöarvojen huomioimista sekä pyysi etsimään vaihtoehtoja ympäristön mahdollisen kulumisen haittojen ehkäisyyn, esimerkiksi maastopyöräilyä rajoittamalla. Lautakunta pyysi erityisesti etsimään keinoja linnuston turvaamiselle myös niissä olosuhteissa, joissa saaren kävijämäärä kasvaa.

Alueen lähtökohdat ja nykytilanne

Suunnittelualueeseen kuuluvat Vartiosaari ja sen välittömässä läheisyydessä olevat Poikasaari, Kiekko, Ramsinkivi ja Kanasaari, ympäröivät merialueet sekä tarvittavat liittymisalueet mantereeseen Laajasalossa Reposalmentien päässä.



Suunnittelualueesta maapinta-alaa on noin 82 ha ja merialuetta noin 60 ha. Helsingin kaupunki omistaa noin 90 prosenttia saaren maa-alueesta ja noin puolet sen rakennuskannasta. Saarella on 50 pääosin kesäkäytössä olevaa huvilaa, joista 25 on yksityisiä. Saarella on alle 10 vakituista asukasta. Osa kaupungin omistamista huviloista on vuokrattu ja kaksi kiinteistöä on kaupungin nuorisopalveluiden käytössä. Osa kaupungin omistamista huviloista on huonossa kunnossa ja niiden korjaamisella on kiire.

Kaavaratkaisun toteuttaminen ja kustannukset

Kaavaehdotuksen laadinnan yhteydessä on selvitetty investointikustannukset, jotka liittyvät mahdolliseen sillaan. Kunnallistekniikan järjestäminen on tarkoituksen mukaista ratkaista asemakaavoituksen yhteydessä, kun alueen tarkemmat käyttötarkoitukset ja niiden toteutuminen selviävät. Päätökset hankkeiden toteuttamisesta ja rakentamisesta tehdään tarpeen mukaan yksityiskohtaisemman jatkosuunnittelun jälkeen hankkeittain.

Tämä kaava mahdollistaa sillan toteuttamisen, ja kaavassa on osoitettu sillan paikka ja annettu sitä koskevat määräykset. Maankäyttö- ja rakennuslain ja vesilain mukaisesti kaavalla osoitetaan paikka sillalle, mutta silta-asia ratkaistaan lopullisesti vesilain mukaisessa vesilupaprosessissa.

Vartiosaaren ympärivuotista yleistä virkistyskäyttöä palvelevan sillan tarkempaa sijaintia ja toteuttamista Reposalmeen, tähän liittyviä vaihtoehtoja, sillan toteuttamisen kiirehtimistä ja sillan vaikutuksia on tutkittu erillisessä siltaselvityksessä. Samalla on selvitetty korvaavaa vesiliikenneyhteyttä Vartiosaaren pohjoispuolelle. Korvaavan vesiliikenneyhteyden kunnostaminen Jatasalmeen on välttämätöntä Reposalmen takana olevien purjevenesatamien käytön turvaamiseksi, jos päätetään rakentaa kiinteä silta Reposalmeen. Siltaselvityksen mukaan jalankulkusillan, Jatasalmen kunnostuksen ja laiturirakenteiden rakennuskustannukset olisivat alustavasti siltaratkaisusta riippuen 2,5 - 6,4 miljoonaa euroa. Kustannukset tarkentuvat liittyvien hankeosien, kuten pysäköinnin rakentamisen ja kulkuyhteyksien parantamisen osalta, kun mahdollisen siltahankkeen suunnitelmat etenevät.

Kaava mahdollistaa saaren ympärivuotisen virkistyskäytön ja kaupungin kulttuurin ja vapaa-ajanpalveluiden toimialan nuorisopalveluiden toiminnan saarella. Kaava mahdollistaa asemakaavoituksen jälkeen kaupungin kiinteistöjen myynnin tai vuokraamisen ja matkailukäyttöä tukevan lisärakentamisen sille osoitetuille keskeisille alueille. Tavoitteena on säilyttää arvokkaat huvilat ja löytää suojeltaville rakennuksille niiden säilymistä tukeva käyttö.



Saaren linnuston turvaamisen toteuttamisen keinoja ovat luonnonsuojelualueiden perustaminen, luonnonsuojelualueiden hoito- ja käyttösuunnitelmat, pyöräilyn ja muun ajoneuvoliikenteen rajoittaminen saarella, kulunohjaaminen, aitaaminen, puomit, toimintojen viisas sijoittaminen, opastus, reittien materiaalit, reittihierarkia, maastopyöräilyn rajoittaminen ja tapahtumien järjestäminen lintujen pesintäajan ulkopuolella.

Vuorovaikutus kaavan valmisteluaikana

Liitteenä olevassa vuorovaikutusraportissa esitetään yhteenvedot kaavan valmisteluaikana saaduista viranomaisten lausunnoista ja osallisten mielipiteistä sekä näihin laaditut vastineet.

Viranomaisyhteistyö

Kaavaratkaisun valmistelun yhteydessä on tehty yhteistyötä kaupunkiympäristön toimialan eri tahojen lisäksi seuraavien viranomaistahojen kanssa: Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY), Museovirasto, Uudenmaan ELY-keskus, Uudenmaan liitto, sekä Helsingin kaupungin kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala ja kaupunginmuseo.

Viranomaiset pitivät lausunnoissaan kaavaluonnosta ja aineistoja hyvinä. Lausunnoissa kiinnitettiin huomiota vesihuoltoratkaisujen selvittämisen ja pääkulkuyhteyden määrittelyn tarpeellisuuteen sekä rakennusten suojelumerkintöjen tarkentamiseen. HSY ei pidä tarkoituksenmukaisena yleisen vesihuollon rakentamista Vartiosaaren suunnitelmassa esitetyn lisääntyvän virkistyskäytön perusteella, mutta toteaa, että kaavoituksen edetessä ja toteutustavan tarkentuessa tilannetta voidaan arvioida uudelleen. HSY toteaa myös, että yleisen vesihuollon rakentaminen ei todennäköisesti ole alueen luontoarvojen säilyttämisen kannalta paras ja ympäristön kannalta kestävin ratkaisu. Kaupunginmuseon lausunnon mukaan kaavaluonnos turvaa valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön säilymisen. Kulttuuri- ja vapaa-ajan toimialan nuorisopalvelut toteavat, että nuorten leiritoiminnalle varattuja alueita tulee laajentaa turvallisuuden vuoksi ja että siltayhteyden rakentaminen asettaa haasteita leiritoiminnan hallitulle järjestämiselle.

Mielipiteet

Yhdistykset pitivät kaavaluonnosta ja aineistoa hyvinä ja oikeansuuntaisina. Yhdistysten mielipiteissä esitettiin luonnonsuojelualueiden laajentamista, korostettiin virkistyskäytön ja kulunohjaamisen tärkeyttä ja kannatettiin saaren yhteydeksi erilaisia vesiliikennevaihtoehtoja. Osassa yhdistysten ja yksityisten mielipiteitä vastustettiin siltaa ja edellytettiin, että vesiliikenne ja purjehtiminen Reposalmessa on mahdollista.



28.11.2023

Joissakin mielipiteissä toivottiin täsmennyksiä kaava-aineistoon yksityisten kiinteistöjen osalta, saaren talvikäytön kehittämistä sekä yhteyttä myös Vuosaaren suunnasta. Kirjallisia mielipiteitä saapui 52 kpl.

Lausunnoissa ja mielipiteissä esitetyt asiat on otettu huomioon kaavatyössä siten, että on laadittu tarvittavat selvitykset sekä suoritettu vaikutusten arviointia tarpeen mukaisessa laajuudessa. Lisäksi on tarkistettu kaavaselostusta, kaavakarttaa sekä kaavamääräyksiä.

Tarkemmat perustelut

Tarkemmat kaavaratkaisun perustelut ilmenevät liitteenä olevasta osayleiskaavaselostuksesta.

Jatkotoimenpiteet

Maankäytön yleissuunnittelupalvelu pyytää kaavaehdotuksesta lausunnot seuraavilta tahoilta:

- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY)
- Museovirasto
- Uudenmaan liitto
- Uudenmaan ELY-keskus
- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala
- kaupunginmuseo
- kasvatuksen ja koulutuksen toimiala
- sosiaali-, terveys- ja pelastustoimiala

Kaavan hyväksymisestä päättää kaupunginvaltuusto.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Raisa Kiljunen-Siirola, johtava maisema-arkkitehti, puhelin: 09 310 37209
raisa.kiljunen-siirola(a)hel.fi
Pasi Rajala, Yleiskaavapäällikkö, puhelin: 09 310 20417
pasi.rajala(a)hel.fi
Tapani Rauramo, arkkitehti, puhelin: 09 310 37071
tapani.rauramo(a)hel.fi
Markus Ahtiainen, liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 37088
markus.ahtiainen(a)hel.fi
Sofia Kangas, maisema-arkkitehti, puhelin: 09 310 42159
sofia.kangas(a)hel.fi
Raimo Pakarinen, ympäristötarkastaja, puhelin: 09 310 31534
raimo.pakarinen(a)hel.fi
Kaarina Laakso, tiimipäällikkö, puhelin: 09 310 37250
kaarina.laakso(a)hel.fi



28.11.2023

Asia/4

Liitteet

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ilmakuva
- 3 Osayleiskaavaehdotuksen nro 12889 kartta, päivätty 21.11.2023
- 4 Osayleiskaavaehdotuksen nro 12889 selostus, päivätty 21.11.2023
- 5 Havainnekuva, 21.11.2023
- 6 Vartiosaaren silta, esiselvitys
- 7 Vartiosaaren saavutettavuustarkastelu
- 8 Vartiosaaren virkistyskäytön laajuus. Skenaarioiden vaikutusarviointi ja selvitys saaren yhteysvaihtoehdoista
- 9 Vartiosaaren lepakkoselvitys 2022
- 10 Vartiosaaren osayleiskaavan virkistyskäytön skenaarioiden vaikutukset linnustoon
- 11 Vartiosaaren kulttuuriympäristöselvitys
- 12 Vartiosaaren kulttuuriympäristöselvitys – Inventointikortisto
- 13 Vartiosaaren maisemaselvitys
- 14 Vuorovaikutusraportti 2, 21.11.2023
- 15 Osa päätöshistoriaa

Oheismateriaali

- 1 Mieli-pidekirjeet

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Ne mielipiteensä esittäneet, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa

Otteen liitteet

Esitysteksti
Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Tiedoksi

Kaupunginkanslia tiedoksi-antoto
Kymp/Asemakaavoituspalvelu (kuulutus) tiedoksi-antoto

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 21.11.2023 § 602

Kaupunkiympäristölautakunta 13.12.2022 § 691

Kaupunkiympäristölautakunta 29.11.2022 § 673

Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala Kulttuuripalvelukokonaisuus Kaupunginmuseo
Kulttuuriperintöyksikkö 7.11.2023



28.11.2023

Asia/4

Nimistötoimikunta 10.05.2023 § 52



§ 625

Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallitukselle, Sunnuntaikortteleiden tarkistettu asemakaavan muutosehdotus (nro 12858) (sisältää liikennesuunnitelman)

HEL 2021-003897 T 10 03 03

Hankenumbero 4844_16, 7433

Esitys

Kaupunkiympäristölautakunta esitti kaupunginhallitukselle

- 9.5.2023 päivätyin ja 28.11.2023 muutetun asemakaavan muutosehdotuksen nro 12858 (liite nro 3) hyväksymistä. Asemakaavan muutos koskee 38. kaupunginosan (Malmi, Ala-Malmi, Malmin lentokenttä) puisto-, lentokenttä-, lähivirkistys- ja katualueita (muodostuvat uudet korttelit 38345–38364 ja 38371).

Lisäksi lautakunta päätti

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

www.hel.fi/kaupunkiymparisto/fi

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

Käsittely

Asian aikana kuultavina olivat arkkitehti Tuomo Näränen, tiimipäällikkö Kaisa Jama ja liikenneinsinööri Kari Tenkanen. Asiantuntijat poistuivat kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Tuomo Näränen, arkkitehti, asemakaavoitus, puhelin: 09 310 20462
tuomo.naranen(a)hel.fi



Kari Tenkanen, liikenneinsinööri, liikenne- ja katusuunnittelu, puhelin: 09 310 37132
kari.tenkanen(a)hel.fi

Kaarina Laakso, tiimipäällikkö, teknistaloudelliset asiat, puhelin: 09 310 37250
kaarina.laakso(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ilmakuva
- 3 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12858 kartta, päivätty 9.5.2023, muutettu 28.11.2023
- 4 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12858 selostus, päivätty 9.5.2023, muutettu 28.11.2023, päivitetty Kylk:n 28.11.2023 päätöksen mukaiseksi
- 5 Havainnekuva, 21.11.2023
- 6 Liikennesuunnitelma (piir.nro 7433/21.11.2023)
- 7 Tehdyt muutokset
- 8 Tilastotiedot
- 9 Vuorovaikutusraportti päivätty 9.5.2023, täydennetty 21.11.2023 ja verkkotilaisuuden 7.6.2022 yhteenveto
- 10 Osa päätöshistoriaa

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Ne muistutuksen esittäneet, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa

Otteen liitteet

Esitysteksti
Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano
Liite 9

Esitysehdotus

Esitys on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Kaavaratkaisun keskeinen sisältö

Asemakaavan muutos (kaavaratkaisu) koskee Sunnuntaikortteleiden aluetta, joka sijaitsee Ala-Malmilla, Malmin keskustan ja Malminkentän välillä. Kaavaratkaisu mahdollistaa alueelle uutta asuinrakentamista ja palveluita sekä puistoalueita. Kaavaratkaisu on tehty, koska se toteuttaa kaupungin strategisia tavoitteita ja Malmin alueen kehittämistä.

Tavoitteena on uudella rakentamisella kehittää aluetta osaksi muuta ympäröivää kaupunkirakennetta sekä luoda laadukasta kaupunkiympäristöä.



Asemakaavassa ratkaistaan Viikin-Malmin pikaraitiotien linjaus Pikitehtaankadun ja Malminkentän välillä sekä raitiotiepysäkin sijoittuminen. Tulevan raitiotiepysäkin ympärille ja läheisyyteen suunnitellaan Sunnuntaikortteleiden keskeiset julkiset ulkotilat ja liittyminen ympäröivään puistoverkostoon. Lisäksi pysäkin lähetyville osoitetaan liiketilaa.

Kaavaehdotuksessa uutta kerrosalaa on yhteensä 73 610 k-m². Asuin-kerrosalaa kaavaehdotuksessa on 71 675 k-m², josta on liiketilaa 1 200 k-m². LPA-1-korttelialueelle liiketilaksi on osoitettu kerrosalaa 600 k-m². Kerrosalaa yleisiä rakennuksia varten on osoitettu 1 200 k-m². Asuintonttien keskimääräinen tehokkuusluku on $e=1,82$ vaihdellen välillä $e=0,4-2,47$.

Kaavaratkaisun yhteydessä on laadittu liikennesuunnitelma (piir.nro 7433), jonka mukaan liikenneratkaisu perustuu toimiviin julkisiin joukko-liikenneyhteyksiin ja sujuviin virkistysyhteyksiin. Asuin-kerrostalojen asukaspysäköinti keskitetään alueen keskeisiin pysäköintitaloihin. Pientalojen pysäköinti sijoittuu omille tonteille.

Kaavaratkaisun toteuttaminen vaikuttaa erityisesti siten, että se edistää asuntotuotantoa, liikkumisen sujuvuutta ja kestäviä kulkumuotoja sekä luo eläviä, omaleimaisia ja turvallisia kaupunginosia.

Päätökset kaavaratkaisun pohjana

Kaavaratkaisu edesauttaa kaupungin strategisten tavoitteiden toteutusta siten, että se edistää asuntotuotantoa, liikkumisen sujuvuutta ja kestäviä kulkumuotoja sekä luo eläviä, omaleimaisia ja turvallisia kaupunginosia. Kaavaratkaisu on Helsingin yleiskaavan 2016 mukainen.

Alueen lähtökohdat ja nykytilanne

Alue on entisen Malmin lentokentän turvasektorialuetta, jota on pidetty lentotoiminnan myötä kasvillisuudeltaan matalana ja pääosin rakentamattomana. Aluetta halkoo reittejä, jotka ovat peruja lentokenttää edeltävistä katulinjauksista. Osa reiteistä toimii huoltoajoväylinä muutamille olemassa oleville vanhoille asuinkiinteistöille. Aluetta hallitsevat laajat maisemapellot ja -niityt sekä muita jäsentämättömiä viheralueita. Alueella sijaitsee Longinojan pääuoma sekä Longinojaan haarautuvia sivuojia, joista merkittävin on entisen lentokentän alueeseen liittyvä Lentokentänoja.

Sunnuntaipalstojen pientaloalueiden nykyiset asuintontit eivät kuulu kaava-alueeseen. Tonttien ja kaava-alueen raja-alueet tarkastellaan pientaloalueen luonne ja ominaispiirteet huomioiden. Sunnuntaipalstojen pientaloalueella sijaitsee pääosin vanha ajantasa-
asemakaavatilanne, jonka muuttamiseen suunnitteluperiaatteet ovat



toimiva keino. Samanaikaisesti laadittavat suunnitteluperiaatteet määrittelevät alueelle ohjaavia periaatteita, joiden mukaan alueen asemakaavoja voidaan muuttaa tarpeen mukaan. Periaatteet liittyvät esimerkiksi tonttien rakentamisen tehokkuuteen ja pysäköinnin järjestämiseen. Sunnuntaipalstojen pientaloalueen suunnitteluperiaatteet hyväksyttiin kaupunkiympäristölautakunnassa 16.5.2023.

Alueella on voimassa muutamia asemakaavoja vuosilta 1964-1982.

Helsingin kaupunki omistaa pääosin alueen. Alueella sijaitsee muutamia kiinteistöjä, jotka ovat yksityisomistuksessa tai vuokrattu. Kaavaratkaisu on tehty kaupungin aloitteesta.

Kaavaratkaisun kustannukset

Kaavaratkaisun toteuttamisesta aiheutuu kaupungille kustannuksia. Asemakaavamuutos nostaa alueen arvoa.

Yhdyskuntataloudellisten vaikutusten kustannusarviot perustuvat asemakaavoituksen aikana laadittuun kunnallistekniseen yleissuunnitelmaan ja esirakentamisen yleissuunnitelmaan. Suunnitelmat on laadittu Sunnuntaikorttelien luonnosvaiheessa.

Kaavaratkaisun toteuttamisesta on arvioitu aiheutuvan kaupungille kohdistuvia kustannuksia yhteensä noin 27 milj. euroa.

Asemakaavan mukaisen rakennusoikeuden arvo on kokonaisuudessaan noin 56 milj. euroa, josta kaavoitettavan asuinkerrosalan arvo on noin 55 milj. euroa.

Kaavaehdotuksen julkinen nähtävilläolo (MRL 65 §) 31.5. - 29.6.2023

Kaavaehdotus esiteltiin kaupunkiympäristölautakunnalle 9.5.2023 ja lautakunta päätti 16.5.2023 asettaa asemakaavan muutosehdotuksen nähtäville.

Kaavaehdotuksesta tehtiin 6 muistutusta. Nähtävilläoloajan ulkopuolella saapui 1 kirje.

Muistutuksissa esitetyt huomautukset kohdistuivat rakentamisen tehokkuuteen, luontoarvojen säilyttämiseen, liito-oravahavaintoihin, huleveisiin ja kunnallisteknisten selvitysten tarpeeseen.

Kirjeissä esitetyt huomautukset kohdistuivat rakentamisen tehokkuuteen ja etäisyyksiin.

Kaavaehdotuksesta saatiin 4 lausuntoa sen ollessa julkisesti nähtävillä. Lausunnoissa esitetyt huomautukset kohdistuivat rakentamisen tehok-



kuuteen, joukkoliikenteeseen, pyöräilyyn, luonnonsuojeluun, hulevesiin, ilmastovaikutuksiin ja meluntorjuntaan.

Lausunnot saatiin seuraavilta tahoilta:

- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY)
- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)
- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala (kaupunginmuseo)

Seuraavat tahot ilmoittivat, ettei ole lausuttavaa: Kasvatuksen ja koulutuksen toimiala ja Helen Sähköverkko Oy.

Toimenpiteet julkisen nähtävilläolon jälkeen

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

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

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

Julkisen nähtävilläolon jälkeen tehdyistä muutoksista on neuvoteltu asianomaisten tahojen kanssa. Niitä, joiden etua muutokset koskevat, on kuultu erikseen sähköpostilla.

Viranomaisneuvottelu Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen kanssa järjestettiin 13.10.2023, jossa tarkastettiin muutokset tarkastettuun kaavaehdotukseen.

Tarkemmat perustelut

Tarkemmat kaavaratkaisun perustelut ilmenevät liitteenä olevasta asemakaavaselostuksesta.

Jatkotoimenpiteet

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

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot



28.11.2023

Tuomo Näränen, arkkitehti, asemakaavoitus, puhelin: 09 310 20462
tuomo.naranen(a)hel.fi

Kari Tenkanen, liikenneinsinööri, liikenne- ja katusuunnittelu, puhelin: 09 310 37132
kari.tenkanen(a)hel.fi

Kaarina Laakso, tiimipäällikkö, teknistaloudelliset asiat, puhelin: 09 310 37250
kaarina.laakso(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ilmakuva
- 3 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12858 kartta, päivätty 9.5.2023, muutettu 21.11.2023
- 4 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12858 selostus, päivätty 9.5.2023, muutettu 21.11.2023
- 5 Havainnekuva, 21.11.2023
- 6 Liikennesuunnitelma (piir.nro 7433/21.11.2023)
- 7 Tehdyt muutokset
- 8 Tilastotiedot
- 9 Vuorovaikutusraportti päivätty 9.5.2023, täydennetty 21.11.2023 ja verkkotilaisuuden 7.6.2022 yhteenveto
- 10 Osa päätöshistoriaa

Oheismateriaali

- 1 Muistutukset ja kirje
- 2 Viranomaisneuvottelun pöytäkirja, 13.10.2023

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Ne muistutuksen esittäneet, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa

Otteen liitteet

Esitysteksti
Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano
Liite 9

Tiedoksi

Kaupunginkanslia tiedoksianto

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 21.11.2023 § 603

Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala Kulttuuripalvelukokonaisuus Kaupunginmuseo
20.6.2023



28.11.2023

Asia/6

§ 626

Haakoninlahdenpuiston eteläosa, puistosuunnitelman hyväksyminen, Kruunuvuorenranta

HEL 2023-013095 T 10 05 02

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä liitteinä 2 ja 3 olevan Haakoninlahdenpuiston eteläosan puistosuunnitelman, suunnitelmapiirustukset VIO 6377/1 - 2.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Sari Knuuti, projektinjohtaja, puhelin: 310 23213
sari.knuuti(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Puistosuunnitelmaselostus nro VIO 6377
- 2 Suunnitelmapiirustus nro VIO 6377/1
- 3 Suunnitelmapiirustus nro VIO 6377/2
- 4 Vuorovaikutusmuistio nro VIO 6377

Muutoksenhaku

Hallintovalitus, katusuunnitelman tai muun yleisen alueen suunnitelman hyväksyminen

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Lähtökohdat ja tavoitteet

Suunnittelualueena on Kruunuvuorenrannan kaupunginosaan rakennettava Haakoninlahdenpuiston eteläosa, jonne sijoitetaan leikkipuisto. Leikkipuistoon tulee kasvatuksen ja opetuksen toimialan tarjoamat leikkipuistopalvelut, mm iltapäiväkerhotoimintaa. Puisto rajautuu etelässä Stansvikin rantakatuun ja pohjoisessa Haakoninlahdenkatuun. Puisto tulee jatkumaan Haakoninlahdenkadun pohjoispuolella ja etelässä se liittyy uimarannan puistomaiseen osaan. Puiston länsipuolelle rakennetaan asuinkortteli ja itäpuolelle Kruunuvuorenrannan monitoimitalo Helmi, johon sijoittuu koulu, päiväkotij ja leikkipuiston sisätilat. Puiston pinta-ala on noin 1,03 hehtaaria.



Väestöennusteen mukaan Kruunuvuorenrannassa on 10 vuoden kuluttua noin 1800, 0 - 14 vuotiasta lasta, joista noin 1200 on 0 - 9 vuotiaita.

Alue on voimassa olevissa asemakaavoissa puistoaluetta (VK-alueita AK 12080 / 23.11.2012 ja luoteisnurkka VP-alueita AK 12130 / 22.11.2013).

Alue on entistä öljysataman aluetta ja on tällä hetkellä murskekenttää vailla kasvillisuutta.

Haakoninlahdenpuiston eteläosa on osa tärkeää kaupunkikuvallista jatkumoa: Kruunuvuorenrannan niemen halki rannasta rantaan kulkevaa puistoakselia. Puistosta ja sen vieressä sijaitsevasta monitoimitalon tontista käytiin vuonna 2020 arkkitehtuurikilpailu, jonka voittivat Huttunen-Lipasti Arkkitehdit ja VSU maisema-arkkitehdit Oy. Puiston suunnittelu on tehty kilpailuvoiton pohjalta.

Puistoon suunnitellaan leikkipuiston ohella monimuotoisia kasvillisuusalueita, joilla luodaan myös tuulensuojaa ja varjostusta leikkialueille. Lisäksi puiston kautta on tärkeitä jalankulku- ja pyöräily-yhteyksiä. Lännessä ja pohjoisesta saapuvat koululaiset ja päiväkotilapset kulkevat puiston lävitse monitoimitalon tontille.

Puisto on mukana pilottikohteena Aalto-yliopiston monialaisessa CO-CARBON -tutkimus- ja kehityshankkeessa, jossa mitataan ja mallinnetaan kaupunkivihreän hiilensidontakykyä. Tulosten avulla kehitetään käytäntöjä ja uusia ratkaisuja hiiliviisaan kaupunkivihreä suunnitteluun, rakentamiseen ja ylläpitoon.

Suunnitelma

Leikkipuisto ja monitoimitalon tontti pihoineen muodostavat toiminnallisen ja ilmeeltään yhtenäisen kokonaisuuden. Leikkipuiston sisätiloihin monitoimitaloon on käynti puiston pohjoisosan aukiolta, ja pikkukoulu-
laisten on helppoa ja turvallista siirtyä iltapäivätoimintaan puiston puolelle.

Puisto jakautuu kolmeen eri vyöhykkeeseen. Näitä ovat lännessä sijaitseva luonnonmukaisen kasvillisuuden vyöhyke, keskialueen avoimet näkymät muodostava niitty- ja nurmivyöhyke ja itäreunassa koulupihaan liittyvä leikkivyöhyke. Koko puistoa yhdistävät merelliset elementit: merennannan kasvillisuus, leikkipuiston meriaiheiset välineet ja laiturimaiset oleskelulavat.

Puisto on yhtenä pilotointikohteena yliopistojen ja Ilmatieteen laitoksen CO-CARBON-projektissa (<https://cocarbon.fi/>). Puiston suunnittelussa pyritään valitsemaan ilmaston kannalta mahdollisimman viisaat ratkai-



sut. Merkittävimmät hiilidioksidipäästöjen vähennykset saavutetaan ohjaamalla toisesta lähialueen rakennuskohteesta kuorittavat pintamaat ja räjäytyksissä syntyvä louhe suoraan puiston täyttömaiksi, jolloin niitä ei tarvitse kuljettaa kauemmaksi. Koska tarvittava täyttömaan määrä, 17 000 m³, on merkittävä, maan saamisella lähialueelta on suuri positiivinen vaikutus puiston rakentamisesta aiheutuvaan hiilijalanjäljen pienemiseen.

Hyötyjä saadaan myös muun muassa käyttämällä niittyjä nurmikon sijaan, kierrätyskasvualustoja tuotteistettujen sijaan, kompostipohjaisia kasvualustoja turvepohjaisten sijaan sekä kierrätyskiviä ja -asfalttia uusien sijaan. Asfaltin määrä minimoidaan, ja turva-alustoissa käytetään pääosin turvahaketta. Leikkivälineistä suurin osa on valmistettu valtameristä kerätystä jätteestä tai käsittelemättömästä robinia-puusta.

Lisäksi puistossa otetaan huomioon luonnon monimuotoisuuden lisääminen muun muassa niityillä, kedoilla, hulevesipainanteella ja muodostamalla nykyiselle louhekentälle erilaisia kotimaisia luontotyyppejä vastaavia habitaatteja, johon sijoitetaan lahoppuuta. Kasveissa suositaan kotimaisia luonnonkasveja, hyönteisille sopivia ravintolajeja ja Kruunuvuorenrannan kasvillisuusinventoinneissa esiin tulleita lajeja.

Reittien sekä leikki- ja oleskelualueiden kuivatus hoidetaan sekä hulevesiviemäröinnillä että johdattamalla vesiä pintavaluntana kasvillisuusalueille. Puistossa suositaan läpäiseviä materiaaleja.

Leikkipuisto täyttää esteettömyyden perustason vaatimukset. Leikkialueilla on esteettömiä välineitä.

Suunnitelman tarkempi kuvaus ilmenee suunnitelmaselostuksesta (Liite 1) ja suunnitelmapiirustuksista VIO 6377/1 ja VIO 6377/2 (Liitteet 2 ja 3).

Puisto sopeutuu alueella voimassa olevan asemakaavojen nro 12080 ja 12130 mukaiseen ympäristöönsä ja täyttää toimivuuden, turvallisuuden ja viihtyisyyden vaatimukset.

Vuorovaikutus

Puistosuunnitelmaluonnokseen oli mahdollista tutustua 6.6. - 30.6.2023 välisenä aikana osoitteessa www.hel.fi/suunnitelmat kohdassa Katu- ja puistosuunnitelmat. Kirjallisia palautteita tuli kahdelta henkilöltä.

Puistosuunnitelmaluonnosta esiteltiin myös yleisötilaisuudessa tiistaina 13.6.2022 klo 17.30 - 19.00 Kruunuvuorenrannassa Kruunuparkki 5:n yhteiskerhotilassa. Tilaisuuteen saapui viisi asukasta.



Vuorovaikutuksen yhteydessä saatiin asukkailta kommentteja, joissa toivottiin puistoon esimerkiksi kukkivaa niittyä, varjoisia levähdyspaikkoja, tuulipussia, koripallotelinettä ja persoonallisia leikkivälineitä. Suunnitelmaluonnoksesta ja siinä olevista leikkivälineistä pidettiin. Palautteissa esitetyt toiveet on otettu suunnitelmassa huomioon.

Asukaspalautteet on kirjattu vuorovaikutusmuistioon. Vuorovaikutusmuistio on liitteenä 4.

Kustannukset ja aikataulu

Puiston rakentamisen kustannukset suunnittelualueelta ovat noin 1,4 miljoonaa euroa eli noin 138 euroa/m² (alv. 0 %). Toiminnallisen leikki-puistoalueen kustannukset ovat noin 0,9 miljoonaa euroa/m² ja muun alueen kustannukset noin 0,5 miljoonaa euroa/m².

Puiston kunnossapitoluokkina käytetään R2 toimintaviheraluetta, R4 suoja- ja vaihettumisviheraluetta, A2 käyttöniittyä ja A3 maisemaniittyä.

Suunnittelualan vuosittaiset ylläpitokustannukset ovat 16 000 euroa, 1,6 euroa/m² (alv. 0 %).

Hanke rahoitetaan talousarvion kohdasta 8080304 Kruunuvuorenran-nan puistot ja liikunta-alueet.

Puiston rakentamiseen on varauduttu kaupunkiympäristölautakunnan talousarvioehdotuksessa vuodesta 2025 alkaen.

Toimivalta

Helsingin kaupungin hallintosäännön 16 luvun 1 §:n 2 momentin 11 kohdan mukaan lautakunta päättää katu-, puisto- tai muun yleisen alueen suunnitelman hyväksymisestä lukuun ottamatta taloudellisesti tai periaatteellisesti vähäisiä suunnitelmia.

Sovelletut säännökset

Maankäyttö- ja rakennuslaki 90, 1-3 §

Maankäyttö- ja rakennusasetus 30 §

Tiedoksianto

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

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski



28.11.2023

Asia/6

Lisätiedot

Sari Knuuti, projektinjohtaja, puhelin: 310 23213
sari.knuuti(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Puistosuunnitelmaselostus nro VIO 6377
- 2 Suunnitelmapiirustus nro VIO 6377/1
- 3 Suunnitelmapiirustus nro VIO 6377/2
- 4 Vuorovaikutusmuistio nro VIO 6377

Muutoksenhaku

Hallintovalitus, katusuunnitelman tai muun yleisen alueen suunnitelman hyväksyminen

Tiedoksi

Maaomaisuuden kehittäminen ja tontit -palvelu
Rakennukset ja yleiset alueet / tilat -palvelut
Hallinto- ja lakipalvelut, tietopalvelu-yksikkö

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 21.11.2023 § 613



§ 627

Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle Lentoradan ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta

HEL 2022-011760 T 11 01 05

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Lausunnon keskeisin sisältö:

- Nopeampi kaukojunayhteys lentoasemalle lyhentäisi matka-aikoja ja parantaisi saavutettavuutta, mikä parantaa työvoiman saatavuutta, yritysten ja matkailun toimintaedellytyksiä sekä alueen kansainvälistä kilpailukykyä. Lentorata parantaa liikenteen toimivuutta sekä mahdollistaa tarvittaessa muuta junaliikenteen kehittämistä. On hyvä, että lentoradan suunnittelu etenee määrätietoisesti
- Lisäraide pääradalle on kaupunkirakenteen kehittämisen kannalta selvästi haitallisempi vaihtoehto kuin Lentorata. Lisäraidevaihtoehdon aiheuttamat meluvaikutukset heikentävät myös pääradan varren nykyisten asukkaiden olosuhteita
- Tulevissa Lentoradan suunnitteluvaiheissa tulee tehdä teknisiä ratkaisuja, joilla voidaan hallita arviointiselostuksessa tunnistettuja merkittävimpiä haittavaikutuksia. Näitä ovat runkomelu sekä rakentamisen aikaiset vaikutukset, kuten louhekuljetuksista aiheutuvat haitat

Lentorata-hankkeesta ja sen merkityksestä

Hankkeen tavoitteena on lyhentää matka-aikoja lentoasemalle, edistää kulkutapamuutosta ajoneuvoliikenteestä raideliikenteeseen sekä vapauttaa pääradan kapasiteettia ja vähentää häiriöherkkyyttä Helsingin seudun liikennöinnissä.

Ympäristövaikutusten arvioinnissa on tarkasteltu vaihtoehtoina kahta perusratkaisua pääradan kapasiteetin ja toimintavarmuuden lisäämiseksi Pasilan ja Keravan välisellä rataosalla. Nämä ovat joko Helsinki–Vantaan lentoaseman kautta kulkeva uusi ratayhteys (Lentorata) tai pääradan varteen sijoittuva lisäraide. Vaikutusten arvioinnissa Lentorataa on tarkasteltu liikennöintimallilla, jossa pääradan ja Lahden oikoradan kaukojunaliikenne siirtyy Lentoradalle. Radan ja tunneliaseman suunnitelmaratkaisuissa on kuitenkin varauduttu myös lähijunaliikenteen mahdollisuuteen.



Lentoradan suunnittelualue alkaa Pasilan aseman pohjoispuolelta, Pasilan ja Ilmalan ratapihalta ja päättyy Keravan aseman pohjoispuolelle, erikseen pääradan ja Lahden oikoradan suunnille. Kokonaisuudessaan 30 kilometriä pitkää Lentoradasta noin kaksi kilometriä on avorataa ja 28 kilometriä on kahdessa erillisessä ratatunnelissa. Tunnelin suuaukojen betonitunneliosuuksia lukuun ottamatta Lentorata kulkee kymmeniä metrejä maanpinnan alapuolella. Radalla on tunneliasema Helsinki–Vantaan lentoasemalla.

Nopeampi kaukojunayhteys lentoasemalle lyhentäisi matka-aikoja ja parantaisi Helsingin kaupungin, seudun ja koko maan saavutettavuutta, mikä parantaa työvoiman saatavuutta, yritysten ja matkailun toimintaedellytyksiä sekä alueen kansainvälistä kilpailukykyä. Lentorata tuo tarvittavaa lisäkapasiteettia Pasilan ja Keravan välille ja parantaa siten liikenteen toimivuutta sekä mahdollistaa tarvittaessa muuta kehittämistä pääradalla. Petteri Orpon hallitusohjelmassa on myös todettu, että hallitus vie eteenpäin lentoratahanketta varaamalla määrärahat lentoratahankkeen suunnitteluun ja valmistellen lentoradan toteuttamispäätöksen. Lentoradan toteuttaminen olisi myös linjassa uudistuvan EU-tason liikennesääntelyn kanssa (Trans-European Transport Network, TEN-T). TEN-T -asetusehdotuksessa on esitetty, että ydinverkon lentokentät, kuten Helsinki-Vantaa, pitää yhdistää pitkän matkan rataverkkoon. Tällä edistetään valtioiden välisiä kestäviä matkaketjuja.

Hankkeelle asetetut tavoitteet ovat Helsingin näkökulmasta erittäin kannatettavia, ja Lentorata-vaihtoehto vastaa parhaiten näihin tavoitteisiin. On hyvä, että Lentoradan suunnittelu on edistynyt aiemmin asetun aikataulun ja tavoitteiden mukaisesti. On tärkeää, että myös jatko-suunnittelu etenee määrätietoisesti. Toisaalta tulevaisuudessa yleis- ja rata-suunnitelmissa sekä muussa suunnittelussa tulee tehdä teknisiä ratkaisuja, joilla voidaan hallita arviointiselostuksessa tunnistettuja merkittävimpiä haittavaikutuksia.

Maankäyttövaikutuksista

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön on tarkasteltu asianmukaisesti ja monipuolisesti. Arviointiohjelmassa aiemmin havaitut puutteet on korjattu, ja aineistoa selkeytetty. Maankäytön näkökulmasta on perusteltua, että vaihtoehtoa, jossa pääradalle tehtäisiin kaksi lisäraidetta, ei otettu lopulliseen ympäristövaikutusten arviointiin. Arviointiselostuksessa on perusteltu tätä sillä, että sillä olisi ollut todennäköisesti erittäin merkittävät yhdyskuntarakenteeseen, maankäyttöön ja aineelliseen omaisuuteen liittyvät vaikutukset. Molemmat arviointiselostuksessa tarkastellut vaihtoehdot ovat Helsingin yleiskaavan mukaisia. Lentorata-vaihtoehto on lisäksi Helsingin maanalaisen yleiskaavan mukainen.



Pääradan lisäraide edellyttäisi kaavamuutoksia, maa-alueiden lunastuksia, ratasiltojen leventämistarpeita sekä muita merkittäviä infran muutoksia. Rakentamisen yhteydessä jouduttaisiin myös purkamaan tai siirtämään rakennuksia. Paikallisesti arvioitujen vaikutusten lisäksi lisäraiteen toteuttamisella olisi negatiivinen vaikutus Helsingin seudun ja valtion välisen MAL-sopimuksen mukaisen asuntotuotannon tavoitteiden saavuttamiseen ja Helsingin yleiskaavan toteuttamisohjelmassa määritettyjen täydennysrakentamisen painopistealueiden kehittämiseen. Tulevaisuudessa täydennysrakentamisen rooli tulee kasvamaan entisestään ja pääradan asemanseudut ovat Helsingin keskeisimpiä kehittämisalueita. Lisäraidevaihtoehdon aiheuttamat meluvaikutukset heikentävät paitsi olemassa olevien asukkaiden olosuhteita, myös aiheuttavat merkittäviä rajoitteita edellä mainituille maankäytön tavoitteille.

On tärkeä huomioida, että jo nykyiset lisäraidevaraukset vaikeuttavat asemanseutujen keskusta-alueiden kehittämistä erityisesti Malmilla ja Käpylässä. Näillä alueilla radan liikennealueen yli tarvittaisiin kansirakenteita uusien kortteleiden kävely-yhteyksien, kaupallisten palveluiden ja vaihtoterminaaliin liittyviä tarpeita varten. Jos suurella nopeudella ajavat kaukojunat siirtyisivät Lentoradalle ja lisäraidevaraus poistuisi, ratakuilun kattaminen olisi taloudellisesti ja rakenteellisesti paremmin toteutettavissa.

Lisäraide pääradalle on kaupunkirakenteen kehittämisen kannalta selvästi haitallisempi vaihtoehto kuin lentorata. Lisäksi lentorata liittyy Suomen suurimman lentokentän rataverkkoon, mikä edistää pääkaupunkiseudun ja koko Suomen kansainvälistä saavutettavuutta ja matkaketjun kestävyyttä. Matka-aika Helsingin päärautatieaseman ja Helsinki-Vantaan lentoaseman välillä olisi vain 13 minuuttia. Lentorata myös mahdollistaa tulevaisuudessa muita raidehankkeita sekä junaliikenteen kehittämistä.

On tärkeää, että suunnittelussa on otettu huomioon tunnelirakentamisen osalta olemassa olevat maanalaiset tilat ja tunnelit, mutta turvallisuussyistä YVA-selostuksen liitekartoissa ei tule esittää olemassa olevia maanalaisia tiloja.

Lentoradan ratalinjauksella on kiinteistöjä, joiden lämmitys perustuu maalämpöön. Ratahankkeen toteutuessa nämä kiinteistöt joutuvat löytämään korvaavan lämmöntuotantotavan. Tällä hetkellä kaupunki ei myönnä maanalaisen yleiskaavan ohjeellisen ratalinjauksen kohdalle uusia lupia maalämpöön perustuville lämmitysratkaisuille.

Rakentamisen aikaiset päästövaikutukset



Erityisen tärkeää on, että suunnittelun eri vaiheissa kiinnitetään huomiota rakentamisen aikaisin päästövaikutuksiin ja päästöjen vähentämiseen. Hankkeen tulee asettaa tavoitteekseen mahdollisimman vähäpäästöiset rakentamisen hetkellä parasta teknologiaa hyödyntävät ratkaisut tunneli- ja radanrakentamisessa. Tavoitteiden määrittelyssä tulee hyödyntää uusinta tietoa mm. siitä, miten rakennusallalla käytettävät materiaalit ovat kehittyneet ja kehittyvät sekä siitä, miten materiaalivirtoja voidaan hyödyntää hankkeen sisällä.

Muista ympäristövaikutuksista

Lentorata-vaihtoehdossa melutasot laskevat kaukojunaliikenteen siirtymässä pääradalta tunneliin. Helsingin alueella vaikutuksen suuruus on arvioitu vähäisen myönteiseksi melutason laskiessa Pääradalla 1-3 dB. Altistuvien asukkaiden sekä rakennusten määrä laskee Helsingin osuudella 20 prosenttia nykyisestä. Tätä vaikutusta voidaan pitää toivottavana.

Sen sijaan Päärata-vaihtoehdossa vaikutus melutasoon on arvioitu kohtalaisen kielteiseksi. Melutaso nousee Helsingin alueella 1-5 dB Pääradalla liikenteen kasvun ja lisäraiteen myötä. Altistuvien asukkaiden määrä kasvaisi tässä vaihtoehdossa Helsingin osuudella 40 prosenttia. Melutason kasvu vaikuttaisi nykyisten asukkaiden lisäksi tulevan maankäytön kehittämismahdollisuuksiin. Selostuksessa todetaan, että rautatieliikenteen aiheuttamat päivä- ja yöajan keskiäänitasot ovat sisämelutasojen kannalta mitoittavammat kuin yöaikaiset enimmäisäänitasot. Kaupungin kokemuksen mukaan tilanne on useimmiten päinvastainen. Enimmäisäänitaso muodostuu pääsääntöisesti rakennusten äänitasoerovaatimusta mitoittavaksi tekijäksi pääradan varrella. VEP-vaihtoehdossa lisäraide tulisi lähemmäksi nykyisiä asuinrakennuksia, jolloin niihin kohdistuva enimmäistaso kasvaisi nykyisestä. Mikäli vaikutusten arvioinnissa otetaan huomioon enimmäisäänitasojen aiheuttama negatiivinen meluvaikutus, vaihtoehdon merkittävyttä ei voine pitää kohtalaisena.

Lentoradan linjauksen kohdalla on asuinalueita, joilla runkomelun laskennalliset ohjearvot ylittyvät lievästi suunnitellusta vaimennusmatosta huolimatta. Helsingin alueella lentoradan osuudella uusia mahdollisesti altistuvia rakennuksia sijoittuu Metsälän, Maunulan, Länsi-Pakilan ja Paloheinän alueelle. Vaikutusten suuruus tarkentuu radan yleissuunnitteluvaiheessa maaperä- ja kallioperätutkimusten myötä. Radan jatko-suunnittelussa on tärkeää suunnitella ja toteuttaa toimenpiteet mahdollisten haitallisten runkomeluvaikutusten poistamiseksi. Suunnittelun tavoitearvona tunneliosuuksilla tulee yksiselitteisesti käyttää maaperäisen runkomelutason L_{pr}m ohjearvoa 30 dB.



On hyvä, että myös rakentamisen aikaisia melu- ja muita vaikutuksia on arvioitu, joskin Lentorata-vaihtoehdon rakentamista varten tarvittavat monet maanpintayhteydet on kuvattu turhan suurpiirteisesti. Lentorata-vaihtoehdossa tunnelilouheen kuljetus on laajamittaista ja pitkäkestoista. Tunnelin rakentamisen on arvioitu synnyttävän lähes 800 000 louhekuljetusta, josta reilu neljännes olisi Helsingin alueella. Helsingin kaupungin alueella louhekuljetukset tehdään neljän ajotunnelin kautta, ja ne sijaitsevat Tuomarinkylän, Paloheinän, Maunulan ja Metsälän alueella. Meluvaikutusten kannalta haitallisin ajoyhteys kulkee Kuusmiehentien kautta Tuomarinkylässä. Kuljetusten on arvioitu nostavan melutasoa siellä lähes 3 dB. Arviointiselostuksessa ei ole tehty tarkempaa mallinnusta tunnelirakentamisen aikaisen työmaaliikenteen meluvaikutuksista. Selostuksessa ei myöskään ole otettu kantaa rakentamisen aikaisten meluvaikutusten lieventämiseen. Tähän olisi tärkeää esittää jatkosuunnittelussa tutkittavia lieventämistoimia. Lentoradan rakentamisen aikaisten haittojen lieventämiseen ja hallintaan on muutenkin erittäin tärkeää kiinnittää huomiota yleis- ja ratasuunnitelmissa sekä myöhemmin toteutusvaiheessa.

Käsittely

Esteelliset: Reetta Putkonen (hallintolain 28 §:n 1 momentin 5 kohta)

Esittelijän muutos:

Lisätään lausuntoehdotukseen kappaleen 12 jälkeen uudeksi kappaleeksi 13 seuraava:

"Rakentamisen aikaiset päästövaikutukset

Erityisen tärkeää on, että suunnittelun eri vaiheissa kiinnitetään huomiota rakentamisen aikaisin päästövaikutuksiin ja päästöjen vähentämiseen. Hankkeen tulee asettaa tavoitteekseen mahdollisimman vähäpäästöiset rakentamisen hetkellä parasta teknologiaa hyödyntävät ratkaisut tunneli- ja radanrakentamisessa. Tavoitteiden määrittelyssä tulee hyödyntää uusinta tietoa mm. siitä, miten rakennusallalla käytettävät materiaalit ovat kehittyneet ja kehittyvät sekä siitä, miten materiaalivirtoja voidaan hyödyntää hankkeen sisällä."

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi esittelijän muutetun ehdotuksen.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

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



Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 1.11.2023
- 2 Lausuntopyyntö 1.11.2023, liite, lentorata_YVA-selostus

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Lausuntoehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Lausunnon keskeisin sisältö:

- Nopeampi kaukojunayhteys lentoasemalle lyhentäisi matka-aikoja ja parantaisi saavutettavuutta, mikä parantaa työvoiman saatavuutta, yritysten ja matkailun toimintaedellytyksiä sekä alueen kansainvälistä kilpailukykyä. Lentorata parantaa liikenteen toimivuutta sekä mahdollistaa tarvittaessa muuta junaliikenteen kehittämistä. On hyvä, että lentoradan suunnittelu etenee määrätietoisesti
- Lisäraide pääradalle on kaupunkirakenteen kehittämisen kannalta selvästi haitallisempi vaihtoehto kuin Lentorata. Lisäraidevaihtoehdon aiheuttamat meluvaikutukset heikentävät myös pääradan varren nykyisten asukkaiden olosuhteita
- Tulevissa Lentoradan suunnitteluvaiheissa tulee tehdä teknisiä ratkaisuja, joilla voidaan hallita arviointiselostuksessa tunnistettuja merkittävimpiä haittavaikutuksia. Näitä ovat runkomelu sekä rakentamisen aikaiset vaikutukset, kuten louhekuljetuksista aiheutuvat haitat

Lentorata-hankkeesta ja sen merkityksestä

Hankkeen tavoitteena on lyhentää matka-aikoja lentoasemalle, edistää kulkutapamuutosta ajoneuvoliikenteestä raideliikenteeseen sekä vapauttaa pääradan kapasiteettia ja vähentää häiriöherkkyyttä Helsingin seudun liikennöinnissä.

Ympäristövaikutusten arvioinnissa on tarkasteltu vaihtoehtoina kahta perusratkaisua pääradan kapasiteetin ja toimintavarmuuden lisäämiseksi Pasilan ja Keravan välisellä rataosalla. Nämä ovat joko Helsinki–Vantaan lentoaseman kautta kulkeva uusi ratayhteys (Lentorata) tai pääradan varteen sijoittuva lisäraide. Vaikutusten arvioinnissa Lentorataa on tarkasteltu liikennöintimallilla, jossa pääradan ja Lahden oikoradan kaukojunaliikenne siirtyy Lentoradalle. Radan ja tunneliaseman suunnitelmaratkaisuissa on kuitenkin varauduttu myös lähijunaliikenteen mahdollisuuteen.



Lentoradan suunnittelualue alkaa Pasilan aseman pohjoispuolelta, Pasilan ja Ilmalan ratapihalta ja päättyy Keravan aseman pohjoispuolelle, erikseen pääradan ja Lahden oikoradan suunnille. Kokonaisuudessaan 30 kilometriä pitkää Lentoradasta noin kaksi kilometriä on avorataa ja 28 kilometriä on kahdessa erillisessä ratatunnelissa. Tunnelin suuaukkojen betonitunneliosuuksia lukuun ottamatta Lentorata kulkee kymmeniä metrejä maanpinnan alapuolella. Radalla on tunneliasema Helsinki–Vantaan lentoasemalla.

Nopeampi kaukojunayhteys lentoasemalle lyhentäisi matka-aikoja ja parantaisi Helsingin kaupungin, seudun ja koko maan saavutettavuutta, mikä parantaa työvoiman saatavuutta, yritysten ja matkailun toimintaedellytyksiä sekä alueen kansainvälistä kilpailukykyä. Lentorata tuo tarvittavaa lisäkapasiteettia Pasilan ja Keravan välille ja parantaa siten liikenteen toimivuutta sekä mahdollistaa tarvittaessa muuta kehittämistä pääradalla. Petteri Orpon hallitusohjelmassa on myös todettu, että hallitus vie eteenpäin lentoratahanketta varaamalla määrärahat lentoratahankkeen suunnitteluun ja valmistellen lentoradan toteuttamispäätöksen. Lentoradan toteuttaminen olisi myös linjassa uudistuvan EU-tason liikennesääntelyn kanssa (Trans-European Transport Network, TEN-T). TEN-T -asetusehdotuksessa on esitetty, että ydinverkon lentokentät, kuten Helsinki-Vantaa, pitää yhdistää pitkän matkan rataverkkoon. Tällä edistetään valtioiden välisiä kestäviä matkaketjuja.

Hankkeelle asetetut tavoitteet ovat Helsingin näkökulmasta erittäin kannatettavia, ja Lentorata-vaihtoehto vastaa parhaiten näihin tavoitteisiin. On hyvä, että Lentoradan suunnittelu on edistynyt aiemmin asetun aikataulun ja tavoitteiden mukaisesti. On tärkeää, että myös jatko-suunnittelu etenee määrätietoisesti. Toisaalta tulevissa yleis- ja rata-suunnitelmissa sekä muussa suunnittelussa tulee tehdä teknisiä ratkaisuja, joilla voidaan hallita arviointiselostuksessa tunnistettuja merkittävimpiä haittavaikutuksia.

Maankäyttövaikutuksista

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön on tarkasteltu asianmukaisesti ja monipuolisesti. Arviointiohjelmassa aiemmin havaitut puutteet on korjattu, ja aineistoa selkeytetty. Maankäytön näkökulmasta on perusteltua, että vaihtoehtoa, jossa pääradalle tehtäisiin kaksi lisäraidetta, ei otettu lopulliseen ympäristövaikutusten arviointiin. Arviointiselostuksessa on perusteltu tätä sillä, että sillä olisi ollut todennäköisesti erittäin merkittävät yhdyskuntarakenteeseen, maankäyttöön ja aineelliseen omaisuuteen liittyvät vaikutukset. Molemmat arviointiselostuksessa tarkastellut vaihtoehdot ovat Helsingin yleiskaavan mukaisia. Lentorata-vaihtoehto on lisäksi Helsingin maanalaisen yleiskaavan mukainen.



Pääradan lisäraide edellyttäisi kaavamuutoksia, maa-alueiden lunastuksia, ratasiltojen leventämistarpeita sekä muita merkittäviä infran muutoksia. Rakentamisen yhteydessä jouduttaisiin myös purkamaan tai siirtämään rakennuksia. Paikallisesti arvioitujen vaikutusten lisäksi lisäraiteen toteuttamisella olisi negatiivinen vaikutus Helsingin seudun ja valtion välisen MAL-sopimuksen mukaisen asuntotuotannon tavoitteiden saavuttamiseen ja Helsingin yleiskaavan toteuttamisohjelmassa määritettyjen täydennysrakentamisen painopistealueiden kehittämiseen. Tulevaisuudessa täydennysrakentamisen rooli tulee kasvamaan entisestään ja pääradan asemanseudut ovat Helsingin keskeisimpiä kehittämisalueita. Lisäraidevaihtoehdon aiheuttamat meluvaikutukset heikentävät paitsi olemassa olevien asukkaiden olosuhteita, myös aiheuttavat merkittäviä rajoitteita edellä mainituille maankäytön tavoitteille.

On tärkeä huomioida, että jo nykyiset lisäraidevaraukset vaikeuttavat asemanseutujen keskusta-alueiden kehittämistä erityisesti Malmilla ja Käpylässä. Näillä alueilla radan liikennealueen yli tarvittaisiin kansirakenteita uusien kortteleiden kävely-yhteyksien, kaupallisten palveluiden ja vaihtoterminaaliin liittyviä tarpeita varten. Jos suurella nopeudella ajavat kaukojunat siirtyisivät Lentoradalle ja lisäraidevaraus poistuisi, ratakuilun kattaminen olisi taloudellisesti ja rakenteellisesti paremmin toteutettavissa.

Lisäraide pääradalle on kaupunkirakenteen kehittämisen kannalta selvästi haitallisempi vaihtoehto kuin lentorata. Lisäksi lentorata liittyy Suomen suurimman lentokentän rataverkkoon, mikä edistää pääkaupunkiseudun ja koko Suomen kansainvälistä saavutettavuutta ja matkaketjun kestävyyttä. Matka-aika Helsingin päärautatieaseman ja Helsinki-Vantaan lentoaseman välillä olisi vain 13 minuuttia. Lentorata myös mahdollistaa tulevaisuudessa muita raidehankkeita sekä junaliikenteen kehittämistä.

On tärkeää, että suunnittelussa on otettu huomioon tunnelirakentamisen osalta olemassa olevat maanalaiset tilat ja tunnelit, mutta turvallisuussyistä YVA-selostuksen liitekartoissa ei tule esittää olemassa olevia maanlaisia tiloja.

Lentoradan ratalinjauksella on kiinteistöjä, joiden lämmitys perustuu maalämpöön. Ratahankkeen toteutuessa nämä kiinteistöt joutuvat löytämään korvaavan lämmöntuotantotavan. Tällä hetkellä kaupunki ei myönnä maanalaisen yleiskaavan ohjeellisen ratalinjauksen kohdalle uusia lupia maalämpöön perustuville lämmitysratkaisuille.

Muista ympäristövaikutuksista



Lentorata-vaihtoehdossa melutasot laskevat kaukojuna liikenteen siirtäessä pääradalta tunneliin. Helsingin alueella vaikutuksen suuruus on arvioitu vähäisen myönteiseksi melutason laskiessa Pääradalla 1-3 dB. Altistuvien asukkaiden sekä rakennusten määrä laskee Helsingin osuudella 20 prosenttia nykyisestä. Tätä vaikutusta voidaan pitää toivottavana.

Sen sijaan Päärata-vaihtoehdossa vaikutus melutasoon on arvioitu kohtalaisen kielteiseksi. Melutaso nousee Helsingin alueella 1-5 dB Pääradalla liikenteen kasvun ja lisäraiteen myötä. Altistuvien asukkaiden määrä kasvaisi tässä vaihtoehdossa Helsingin osuudella 40 prosenttia. Melutason kasvu vaikuttaisi nykyisten asukkaiden lisäksi tulevan maankäytön kehittämismahdollisuuksiin. Selostuksessa todetaan, että rautatieliikenteen aiheuttamat päivä- ja yöajan keskiäänitasot ovat sisämelutasojen kannalta mitoittavammat kuin yöaikaiset enimmäisäänitasot. Kaupungin kokemuksen mukaan tilanne on useimmiten päinvastainen. Enimmäisäänitaso muodostuu pääsääntöisesti rakennusten äänitasoerovaatimusta mitoittavaksi tekijäksi pääradan varrella. VEP-vaihtoehdossa lisäraide tulisi lähemmäksi nykyisiä asuinrakennuksia, jolloin niihin kohdistuva enimmäistaso kasvaisi nykyisestä. Mikäli vaikutusten arvioinnissa otetaan huomioon enimmäisäänitasojen aiheuttama negatiivinen meluvaikutus, vaihtoehdon merkittävyyttä ei voida pitää kohtalaisena.

Lentoradan linjauksen kohdalla on asuinalueita, joilla runkomelun laskennalliset ohjearvot ylittyvät lievästi suunnitellusta vaimennusmatosta huolimatta. Helsingin alueella lentoradan osuudella uusia mahdollisesti altistuvia rakennuksia sijoittuu Metsälän, Maunulan, Länsi-Pakilan ja Paloheinän alueelle. Vaikutusten suuruus tarkentuu radan yleissuunnitteluvaiheessa maaperä- ja kallioperätutkimusten myötä. Radan jatko-suunnittelussa on tärkeää suunnitella ja toteuttaa toimenpiteet mahdollisten haitallisten runkomeluvaikutusten poistamiseksi. Suunnittelun tavoitearvona tunneliosuuksilla tulee yksiselitteisesti käyttää maaperäisen runkomelutason L_{pr}m ohjearvoa 30 dB.

On hyvä, että myös rakentamisen aikaisia melu- ja muita vaikutuksia on arvioitu, joskin Lentorata-vaihtoehdon rakentamista varten tarvittavat monet maanpintayhteydet on kuvattu turhan suurpiirteisesti. Lentorata-vaihtoehdossa tunnelilouheen kuljetus on laajamittaista ja pitkäkestoista. Tunnelin rakentamisen on arvioitu synnyttävän lähes 800 000 louhekuljetusta, josta reilu neljännes olisi Helsingin alueella. Helsingin kaupungin alueella louhekuljetukset tehdään neljän ajotunnelin kautta, ja ne sijaitsevat Tuomarinkylän, Paloheinän, Maunulan ja Metsälän alueella. Meluvaikutusten kannalta haitallisin ajoyhteys kulkee Kuusmiehentien kautta Tuomarinkylässä. Kuljetusten on arvioitu nostavan melutasoa siellä lähes 3 dB. Arviointiselostuksessa ei ole tehty tarkem-



paa mallinnusta tunnelirakentamisen aikaisen työmaaliikenteen meluvaikutuksista. Selostuksessa ei myöskään ole otettu kantaa rakentamisen aikaisten meluvaikutusten lieventämiseen. Tähän olisi tärkeää esittää jatkosuunnittelussa tutkittavia lieventämistoimia. Lentoradan rakentamisen aikaisten haittojen lieventämiseen ja hallintaan on muutenkin erittäin tärkeää kiinnittää huomiota yleis- ja ratasuunnitelmissa sekä myöhemmin toteutusvaiheessa.

Esittelijän perustelut

Lausuntopyyntö

Uudenmaan ELY-keskus pyytää Helsingin kaupungin lausuntoa Lentorataa koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta. Hankkeesta vastaava taho on Suomi-rata Oy. Lausunnon määräaika on 29.12.2023.

YVA-selostus ja seuraavat vaiheet

YVA-menettely perustuu lakiin ympäristövaikutusten arviointimenettelystä. Arviointimenettely jakautuu arviointiohjelma- ja arviointiselostusvaiheeseen. Lentoradan arviointiohjelmassa esitettiin suunnitelma siitä, miten hankkeen ympäristövaikutukset arvioidaan. Arviointiselostuksessa on esitetty arvio hankkeen todennäköisesti merkittävistä ympäristövaikutuksista sekä tuotu esiin haitallisten vaikutusten lieventämistopienpiteitä. Haitallisten vaikutusten lieventäminen ja torjunta ovat kiinteä osa hankkeen suunnittelua.

YVA-selostusvaiheen päätteeksi yhteysviranomainen antaa arviointiselostuksesta perustellun päätelmän, jolla tarkoitetaan yhteysviranomaisen tekemiä johtopäätöksiä hankkeen merkittävistä ympäristövaikutuksista. Perustellun päätelmän ja arvioinnin tulosten perusteella hankkeesta vastaava tekee valinnan jatkosuunnitteluun valittavasta vaihtoehdosta.

Lentoradan esiselvitys valmistui syksyllä 2023 ja ympäristövaikutusten arviointimenettely päättyy alkuvuodesta 2024. YVA-menettelyn jälkeen suunnittelu jatkuu ratalain mukaisen yleissuunnitelman ja ratasuunnitelman laatimisella. Suunnittelussa otetaan huomioon yhteysviranomaisen antama perusteltu päätelmä ja sen ajantasaisuus.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

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



28.11.2023

Asia/7

Liitteet

- | | |
|---|---|
| 1 | Lausuntopyyntö 1.11.2023 |
| 2 | Lausuntopyyntö 1.11.2023, liite, lentorata_YVA-selostus |

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 21.11.2023 § 614



§ 628

Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle RKP:n valtuustoryhmän ryhmäaloitteesta koskien ajamista maan- laisiin pysäköintilaitoksiin

HEL 2023-008804 T 00 00 03

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Ryhmäaloitteessa esitetään, että kaupunki selvittää keinoja kehittää keskustan huoltotunnelia maanalaisiin pysäköintilaitoksiin johtavien ajoyhteyksien parantamiseksi. Helsingin kaupunki pitää keskustan maanalaisiin pysäköintilaitoksiin johtavien ajoyhteyksien parantamista tärkeänä asiana, jonka edistämiseksi on useampia toimenpiteitä käynnissä. Kokonaisuudesta linjataan keväällä 2024 ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.

Nykytilanteessa keskustan huoltotunneliin kytkeytyy neljä pysäköintilaitosta. Nämä ovat tunnelin uudempaan osaan kytkeytyvät P-CityForum, P-Simonkenttä ja P-Stockmann sekä tunnelin vanhempaan osaan eli Kluuvin tunneliin kytkeytyvä P-Kluuvi.

Tunnelin uuden ja vanhan osan välillä sallitaan asemakaavamääräyksen nojalla ainoastaan huoltoliikenne, mikä rajoittaa läntisten pysäköintilaitosten saavutettavuutta idän suunnasta ja vastaavasti Kluuvin pysäköintilaitoksen saavutettavuutta lännen suunnasta. Rajoituksen tarkoituksena on varmistaa, että liikennemäärät pysyvät Kluuvin vanhan tunnelin puolella riittävän alhaisina huomioiden vanhan tunneli-infrastruktuurin liikenteelliset pullonkaulat ja puutteelliset pelastautumisjärjestelyt.

Kaupungin intressissä on kuitenkin edistää huoltotunnelin käytettävyyttä keskeisenä keinona parantaa ydinkeskustan saavutettavuutta autolla. Tunnelin liikenteellisten pullonkaulojen poistamiseksi ja tunneliturvallisuuteen liittyvien puutteiden korjaamiseksi on pitkälle vietyjä suunnitelmia, jotka tähtäävät pysäköintiliikennettä koskevan rajoituksen purkamiseen tai siitä poikkeamiseen. Samalla koko tunnelin läpiajon estämiseksi tarvitaan kaavamääräyksen tilalle korvaavia toimenpiteitä, käytännössä valvontajärjestelmä, jolla mahdollistetaan tavanomaista liikennetunnelia lievempien turvallisuusehtojen hyväksyttävyyks myös jatkossa.



Lisäksi kaupunki suhtautuu myönteisesti mahdollisuuksiin laajentaa nykyistä huoltotunneliverkostoa huolto- ja pysäköintiliikenteeseen rajautuvassa käyttötarkoituksessa. Kaupunkiympäristölautakunnan aiemman päätöksen (15.11.2022 § 634) mukaisesti ydinkeskustan saavutettavuuden parantamiseksi ja edelleen ydinkeskustan viihtyisyyden lisäämiseksi vaihtoehtoja keskustan maanalaisten pysäköintilaitosten saavutettavuuden parantamiseksi jatkoselvitetään ensisijaisesti yksityisinä investointihankkeina.

Kaupunki on huoltotunnelin laajentamiseksi saanut kehittämisvaraus-hakemuksen keskustan merkittävimmiltä kiinteistönomistajilta ja SRV:ltä. Tähän on tarkoitus valmistella kehittämisvarauspäätös syksyn 2023 aikana kaupunkiympäristölautakunnan esityksestä kaupunginhallitukselle. Kehittämisvaraus on osa toteutuskelpoisimman ratkaisun hakemista keskustan huoltotunnelin laajentamiseksi niin ajoyhteyksien kuin käytön osalta. Kaupunki suhtautuu pääsääntöisesti myönteisesti myös mahdollisiin tuleviin vastaaviin kehittämisvarauksiin. Ydinkeskustan parkkihallien saavutettavuutta autolla on syytä parantaa erityisesti idästä ja on selvitettävä voiko saavutettavuutta parantaa myös muulle kuin huoltoliikenteelle.

Huoltotunnelin kehittämistoimenpiteitä ja aikataulullisia tavoitteita tullaan tarkentamaan keväällä 2024 päätöksentekoon valmistuvassa ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.

Käsittely

Vastaehdotus:

Silja Borgarsdottir Sandelin: Lisätään lausuntoehdotukseen toiseksi viimeisen kappaleen loppuun: "Kaupunki suhtautuu pääsääntöisesti myönteisesti myös mahdollisiin tuleviin vastaaviin kehittämisvarauksiin. Ydinkeskustan parkkihallien saavutettavuutta autolla on syytä parantaa erityisesti idästä ja on selvitettävä voiko saavutettavuutta parantaa myös muulle kuin huoltoliikenteelle."

Kannattaja: Olli-Pekka Koljonen

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Silja Borgarsdottir Sandelinin vastaehdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Marek Salerno, liikenneinsinööri: 09 310 37106
marek.salermo(a)hel.fi



28.11.2023

Asia/8

Liitteet

- 1 Gruppmotion 21.06.2023 Månsson Björn Körning till parkeringsgrottorna

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Lausuntoehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Ryhmäaloitteessa esitetään, että kaupunki selvittää keinoja kehittää keskustan huoltotunnelia maanalaisiin pysäköintilaitoksiin johtavien ajoyhteyksien parantamiseksi. Helsingin kaupunki pitää keskustan maanalaisiin pysäköintilaitoksiin johtavien ajoyhteyksien parantamista tärkeänä asiana, jonka edistämiseksi on useampia toimenpiteitä käynnissä. Kokonaisuudesta linjataan keväällä 2024 ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.

Nykytilanteessa keskustan huoltotunneliin kytkeytyy neljä pysäköintilaitosta. Nämä ovat tunnelin uudempaan osaan kytkeytyvät P-CityForum, P-Simonkenttä ja P-Stockmann sekä tunnelin vanhempaan osaan eli Kluuvin tunneliin kytkeytyvä P-Kluuvi.

Tunnelin uuden ja vanhan osan välillä sallitaan asemakaavamääräyksen nojalla ainoastaan huoltoliikenne, mikä rajoittaa läntisten pysäköintilaitosten saavutettavuutta idän suunnasta ja vastaavasti Kluuvin pysäköintilaitoksen saavutettavuutta lännen suunnasta. Rajoituksen tarkoituksena on varmistaa, että liikennemäärät pysyvät Kluuvin vanhan tunnelin puolella riittävän alhaisina huomioiden vanhan tunnelin infrastruktuurin liikenteelliset pullonkaulat ja puutteelliset pelastautumisjärjestelyt.

Kaupungin intressissä on kuitenkin edistää huoltotunnelin käytettävyyttä keskeisenä keinona parantaa ydinkeskustan saavutettavuutta autolla. Tunnelin liikenteellisten pullonkaulojen poistamiseksi ja tunneliturvallisuuteen liittyvien puutteiden korjaamiseksi on pitkälle vietyjä suunnitelmia, jotka tähtäävät pysäköintiliikennettä koskevan rajoituksen purkamiseen tai siitä poikkeamiseen. Samalla koko tunnelin läpiajon esittämiseksi tarvitaan kaavamääräyksen tilalle korvaavia toimenpiteitä, käytännössä valvontajärjestelmä, jolla mahdollistetaan tavanomaista liikennetunnelia lievempien turvallisuusehtojen hyväksyttävyyks myös jatkossa.



Lisäksi kaupunki suhtautuu myönteisesti mahdollisuuksiin laajentaa nykyistä huoltotunneliverkostoa huolto- ja pysäköintiliikenteeseen rajautuvassa käyttötarkoituksessa. Kaupunkiympäristölautakunnan aiemman päätöksen (15.11.2022 § 634) mukaisesti ydinkeskustan saavutettavuuden parantamiseksi ja edelleen ydinkeskustan viihtyisyyden lisäämiseksi vaihtoehtoja keskustan maanalaisten pysäköintilaitosten saavutettavuuden parantamiseksi jatkoselvitetään ensisijaisesti yksityisinä investointihankkeina.

Kaupunki on huoltotunnelin laajentamiseksi saanut kehittämisvaraus-hakemuksen keskustan merkittävimmiltä kiinteistönomistajilta ja SRV:ltä. Tähän on tarkoitus valmistella kehittämisvarauspäätös syksyn 2023 aikana kaupunkiympäristölautakunnan esityksestä kaupunginhallitukselle. Kehittämisvaraus on osa toteutuskelpoisimman ratkaisun hakemista keskustan huoltotunnelin laajentamiseksi niin ajoyhteyksien kuin käytön osalta.

Huoltotunnelin kehittämistoimenpiteitä ja aikataulullisia tavoitteita tullaan tarkentamaan keväällä 2024 päätöksentekoon valmistuvassa ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.

Esittelijän perustelut

Valtuustoaloite

Valtuutettu Björn Månsson ja 6 muuta valtuutettua ovat tehneet 21.6.2023 seuraavan ryhmäaloitteen (käännetty suomen kielelle):

"Ajo maanalaisiin parkkihalleihin

Huoli kaupungin keskustan elinvoimaisuudesta ja viihtyisyydestä on suuri. Kaupalliset palvelut ovat köyhtyneet kiihtyvällä vauhdilla.

Keskustan tulee olla helposti saavutettavissa, ensisijaisesti julkisilla kulkuvälineillä tai polkupyörällä. Mutta kaupungin keskustaan on myös tarve päästä omalla autolla. Ei jotta siellä voi ajaa ympäriinsä, vaan päästäkseen parkkiluoliin, joista pääsee edelleen jatkamaan matkaa kävellen tai esim. raitiovaunulla.

Keskustan liikennehäiriöt ruuhkineen, jonoineen ja sitä kautta lisääntyvine pakokaasupäästöineen ovat jälleen nostaneet esiin ja lisänneet tarvetta maanalaisen liikenteen järjestelyille. Suunnitelmat varsinaisen keskustunnelin rakentamisesta on toistaiseksi hylätty. Odotamme lähiaikoina lopullisia päätöksiä Länsisataman ja Länsiväylän välisestä tunnelista, joka on ensisijaisesti tarkoitettu Tallinnan lautoilla kulkeville ja sieltä lähteville kuorma-autoille.



Katajanokan terminaali ei toivottavasti tarvitse vastaavaa tunneliyhteyttä, sillä se palvelee muutaman vuoden sisällä vain Tukholman liikennettä, jolloin myös rekka-autoja on vähemmän. Ja lisäksi lauttaliikenne Olympiaterminaalista loppuu kokonaan.

Jäljelle jää kysymys, kuinka juuri parkkiloalien yhteyksiä voitaisiin parantaa ilman, että parkkiloalien pysäköintiliikenne joutuisi ajamaan katuverkostoa pitkin. Yksi mahdollisuus on kokonaan tai osittain hyödyntää jo olemassa olevaa Kampin ja Kaisaniemen välistä huoltotunnelia, johon sisältyy yhteys Kluuvin alla olevaan vanhaan tunneliin. RKP:n valtuustoryhmä ehdottaakin, että kaupunki keskustan saavutettavuuden parantamiseksi, katutason pakokaasupäästöjen vähentämiseksi, jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden viihtyisyyden lisäämiseksi sekä keskustan kaupallisten palveluiden parempien edellytysten luomiseksi tutkii, miten olemassa olevaa huoltotunnelia voitaisiin hyödyntää ja tarvittaessa laajentaa, jotta maanalaiset yhteydet keskustan alla oleviin pysäköintiluoliin parantuisivat."

Lausuntopyyntö

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkiympäristölautakuntaa antamaan lausunnon kaupunginhallitukselle 7.11.2023 mennessä.

Kaupunginkanslia on myöntänyt lausunnon antamiselle lisäaikaa 5.12.2023 saakka.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Marek Salermo, liikenneinsinööri: 310 37106
marek.salermo(a)hel.fi

Liitteet

1 Gruppmotion 21.06.2023 Månsson Björn Körning till parkeringsgrottorna

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 21.11.2023 § 615



§ 628

Stadsmiljönämndens utlåtande till stadsstyrelsen gällande den av Svenska folkpartiets fullmäktige-grupp väckta gruppmotionen om körning till parkeringsgrottna

HEL 2023-008804 T 00 00 03

Utlåtande

Stadsmiljönämnden gav följande utlåtande till stadsstyrelsen:

Svenska folkpartiets fullmäktige-grupp föreslår i sin motion att staden utreder möjligheter att utveckla servicetunneln för att möjliggöra bättre underjordiska förbindelser till parkeringsgrottna under stadskärnan. Helsingfors stad anser det vara viktigt att förbättra förbindelserna till underjordiska parkeringsanläggningar och främjar detta med flera igångvarande åtgärder. Det hela kommer att redovisas våren 2024 i stadskärnans transportsystemplan.

I anknytning till servicetunneln finns i nuläget fyra underjordiska parkeringsanläggningar. Av dessa är P-CityForum, P-Simonkenttä och P-Stockmann belägna i tunnelns nyare del och P-Kluuvi i den äldre delen i Gloets gamla tunnel.

Mellan servicetunnelns nya och gamla del tillåts enligt detaljplanbestämmelse endast servicekörning. Begränsningen försämrar tillgängligheten av de västra parkeringsanläggningarna från öst och tillgängligheten av Gloets parkeringsanläggning från väst. Begränsningen är till för att säkra att trafikbelastningen inte överstiger vad den gamla infrastrukturen i Gloets tunnel klarar av med hänsyn till trafikala flaskhalsar och bristfälliga säkerhetsanordningar.

Det ligger dock i stadens intresse att främja användbarheten av servicetunneln som ett centralt led i att förbättra stadskärnans tillgänglighet med bil. För att avlägsna tunnelns trafikala flaskhalsar samt åtgärda säkerhetsbristerna finns långt utarbetade planer som siktar på att häva eller göra undantag från planbestämmelsen som förbjuder genomkörande parkeringstrafik. Samtidigt krävs kompenserande åtgärder för att hindra ren genomfartstrafik via tunneln. I praktiken behövs ett övervaknings- och styrsystem för att fortsättningsvis avvika från de betydligt strängare säkerhetskraven som tillämpas för vanliga trafiktunnlar.

Staden har dessutom en positiv inställning till möjligheterna att utvidga det nuvarande servicetunnelnätet för ändamål som är begränsade till service- och parkeringstrafik. I enlighet med stadsmiljönämndens tidigare beslut (15.11.2022 § 634) är det då främst i form av privata inve-



steringsprojekt som staden, med målsättning att förbättra stadskärnans tillgänglighet och trivsel, vidare utreder möjligheterna att öka tillgängligheten av de underjordiska parkeringsanläggningarna.

I syfte att utvidga servicetunneln har staden fått en exploateringsreservationsförfrågan från de viktigaste fastighetsägarna i centrum och SRV. Ett exploateringsreservationsbeslut förväntas bli anfört under hösten 2023 från stadsmiljönämnden till näringslivssektionen. Exploateringsreservationen är ett led i strävan att hitta den mest genomförbara lösningen för att utvidga servicetunneln, både vad gäller vägförbindelser och användning. Staden ställer sig huvudsakligen positivt även till kommande liknande reservationer. Det är skäl att förbättra tillgängligheten till stadskärnans parkeringshallar, speciellt för bilar som kommer österifrån. Det ska också utredas ifall tillgängligheten kan förbättras för även annat än servicetrafik.

Servicetunnelns utvecklingsåtgärder och schemalagda mål kommer att preciseras i trafiksystemplanen för stadskärnan, som bereds för beslutsfattande våren 2024.

Behandling

Motförslag:

Silja Borgarsdottir Sandelin: I förslaget till utlåtande tilläggs i slutet av näst sista stycket:

"Staden ställer sig huvudsakligen positivt även till kommande liknande reservationer. Det är skäl att förbättra tillgängligheten till stadskärnans parkeringshallar, speciellt för bilar som kommer österifrån. Det ska också utredas ifall tillgängligheten kan förbättras för även annat än servicetrafik."

Understödd av: Olli-Pekka Koljonen

Stadsmiljönämnden beslöt enhälligt att godkänna det enligt Silja Borgarsdottir Sandelins motförslag ändrade förslaget.

Föredragande

sektorchef i stadsmiljösektorn
Ville Lehmuskoski

Upplysningar

Marek Salermo, trafikingenjör: 09 310 37106
marek.salermo(a)hel.fi

Bilagor

1 Gruppmotion 21.06.2023 Månsson Björn Körning till parkeringsgrottona



Sökande av ändring

Förbud mot sökande av ändring, beredning eller verkställighet

Förslag till utlåtande

Stadsmiljönämnden ger följande utlåtande till stadsstyrelsen:

Svenska folkpartiets fullmäktigegrupp föreslår i sin motion att staden utreder möjligheter att utveckla servicetunneln för att möjliggöra bättre underjordiska förbindelser till parkeringsgrottona under stadskärnan. Helsingfors stad anser det vara viktigt att förbättra förbindelserna till underjordiska parkeringsanläggningar och främjar detta med flera igångvarande åtgärder. Det hela kommer att redovisas våren 2024 i stadskärnans transportsystemplan.

I anknytning till servicetunneln finns i nuläget fyra underjordiska parkeringsanläggningar. Av dessa är P-CityForum, P-Simonkenttä och P-Stockmann belägna i tunnelns nyare del och P-Kluuvi i den äldre delen i Gloets gamla tunnel.

Mellan servicetunnelns nya och gamla del tillåts enligt detaljplanbestämmelse endast servicekörning. Begränsningen försämrar tillgängligheten av de västra parkeringsanläggningarna från öst och tillgängligheten av Gloets parkeringsanläggning från väst. Begränsningen är till för att säkra att trafikbelastningen inte överstiger vad den gamla infrastrukturen i Gloets tunnel klarar av med hänsyn till trafikala flaskhalsar och bristfälliga säkerhetsanordningar.

Det ligger dock i stadens intresse att främja användbarheten av servicetunneln som ett centralt led i att förbättra stadskärnans tillgänglighet med bil. För att avlägsna tunnelns trafikala flaskhalsar samt åtgärda säkerhetsbristerna finns långt utarbetade planer som siktar på att häva eller göra undantag från planbestämmelsen som förbjuder genomkörande parkeringstrafik. Samtidigt krävs kompenserande åtgärder för att hindra ren genomfartstrafik via tunneln. I praktiken behövs ett övervaknings- och styrsystem för att fortsättningsvis avvika från de betydligt strängare säkerhetskraven som tillämpas för vanliga trafiktunnlar.

Staden har dessutom en positiv inställning till möjligheterna att utvidga det nuvarande servicetunnelnätet för ändamål som är begränsade till service- och parkeringstrafik. I enlighet med stadsmiljönämndens tidigare beslut (15.11.2022 § 634) är det då främst i form av privata investeringsprojekt som staden, med målsättning att förbättra stadskärnans tillgänglighet och trivsel, vidare utreder möjligheterna att öka tillgängligheten av de underjordiska parkeringsanläggningarna.



I syfte att utvidga servicetunneln har staden fått en exploateringsreservationsförfrågan från de viktigaste fastighetsägarna i centrum och SRV. Ett exploateringsreservationsbeslut förväntas bli anfört under hösten 2023 från stadsmiljönämnden till näringslivssektionen. Exploateringsreservationen är ett led i strävan att hitta den mest genomförbara lösningen för att utvidga servicetunneln, både vad gäller vägförbindelser och användning.

Servicetunnelns utvecklingsåtgärder och schemalagda mål kommer att preciseras i trafiksystemplanen för stadskärnan, som bereds för beslutsfattande våren 2024.

Föredragandens motiveringar

Gruppmotion

Ledamoten Björn Månsson och 6 andra ledamöter har den 21.6.2023 lämnat in följande gruppmotion:

"Körning till parkeringsgrottona

Oron för stadskärnans livskraft och trivsel är stor. De kommersiella tjänsterna har utarmats i accelererande takt.

Stadskärnan bör vara lätt att nås, i första hand med kollektivtrafik eller cykel. Men det finns också behov av att komma till stadskärnan med privatbil. Inte för att köra omkring där, men för att nå parkeringsgrottona, från vilka man sedan kan fortsätta till fots eller t.ex. med spårvagn.

Trafikomvälvningarna i centrum med trängsel, köer och därmed ökande avgasutsläpp har åter aktualiserat och ökat behovet av underjordiska trafikarrangemang. Planerna på en regelrätt centrumtunnel under hela stadskärnan har tillsvidare skrinlagts. Vi ser fram emot de slutliga besluten inom kort om en tunnel från Västra hamnen upp till Västerleden, i första hand för långtradarna till och från Tallinnfärjorna.

Skatuddsterminalen kommer förhoppningsvis inte att behöva en motsvarande tunnelförbindelse, då den inom några år kommer att betjäna bara Stockholmstrafiken, med färre långtradare involverade. Och färjetrafiken till och från Olympiaterminalen upphör ju helt.

Återstår hur man kunde förbättra förbindelserna just till parkeringsgrottona, utan att bilarna från infarterna behöver köra längs gatunätet. En möjlighet är att helt eller delvis utnyttja den servicetunnel som redan finns mellan Kampen och Kajsaniemi, med förbindelse till den äldre tunneln under Gloet. SFP:s stadsfullmäktigegrupp föreslår därför att staden, för att öka stadskärnans tillgänglighet, minska avgasutsläppen i gatunivå, öka trivseln för fotgängare och cyklister och skapa bättre för-



28.11.2023

Asia/8

utsättningar för kommersiella tjänster i centrum, utreder hur den existerande servicetunneln kunde utnyttjas och vid behov kompletteras för att möjliggöra bättre underjordiska förbindelser till parkeringsgrottorna under stadskärnan."

Begäran om utlåtande

Stadsmiljönämnden har av stadskansliet ombetts ge ett utlåtande till stadsstyrelsen senast d. 7.11.2023.

Stadskansliet har för lämnandet av utlåtandet beviljat förlängd tid fram till d. 5.12.2023.

Föredragande

sektorchef i stadsmiljösektorn
Ville Lehmuskoski

Upplysningar

Marek Salerno, trafikingenjör: 09 310 37106
marek.salermo(a)hel.fi

Bilagor

1 Gruppmotion 21.06.2023 Månsson Björn Körning till parkeringsgrottorna

Sökande av ändring

Förbud mot sökande av ändring, beredning eller verkställighet

Beslutshistoria

Stadsmiljönämnden 21.11.2023 § 615



28.11.2023

Asia/9

§ 629

Kaupunkiympäristölautakunnan vastaus valtuutettu Amanda Pasasen ym. valtuustoaloitteeseen koskien Koskelantien liikenneturvallisuuden parantamista

HEL 2023-008679 T 00 00 03

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Otso Kivekkään ehdotuksesta.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Noora Schalin, liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 34889
noora.schalin(a)hel.fi

Liitteet

1 Valtuustoaloite 21.06.2023 Pasanen Amanda Koskelantien liikenneturvallisuuden parantaminen

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta katsoo valtuustoaloitteen loppuun käsitellyksi.

Esittelijän perustelut

Valtuustoaloitteessa esitetään Koskelantien liikenneturvallisuuden parantamista erilaisilla katu ympäristön suunnitteluratkaisuilla. Aloitteessa ehdotetaan mahdollisiksi toimenpiteiksi esimerkiksi kaistojen kaventamista ja kameravalvonnan lisäämistä. Aloitteessa ilmaistaan myös huoli, että suojateiden muuttaminen ylityspaikoiksi johtaa turvattomampiin ylityksiin. Koskelantielle ollaan toteuttamassa liikenneturvallisuuden parantamiseen tähtäävä liikennejärjestely, jonka vaikutuksia seurataan. Alueelle tullaan laatimaan myös liikenneturvallisuus selvitys.



Koskelantie on leveä pääkatu, jonka ajoradoilla on kahdesta kolmeen samansuuntaista kaistaa, mikä tekee valo-ohjaamattomista suojateistä turvattomia. Liikenneturvallisuuksi parantamaan on laadittu uusi liikenteenohjaussuunnitelma Koskelantielle välillä Kalervonkatu–Käpyläntie (kylk 24.11.2020 689 §). Suunnitelman päätavoitteena on parantaa liikenneturvallisuuksi keskittämällä kävelyreitit kulkemaan valo-ohjattujen suojateiden kautta.

Suunnitelmassa katuosuudelle Sofianlehdonkatu–Käpyläntie jää yhteensä viisi valo-ohjattua suojatietä. Neljä näistä on nykyisiä ja viides toteutetaan vanhan valo-ohjaamattoman suojatien tilalle. Yksi vähän käytetty valo-ohjattu ja kaksi valo-ohjaamatonta suojatietä poistetaan. Poistuvat suojatiet muutetaan suojatiettömiksi kadunylityspaikoiksi, jolloin tarpeen mukaan kadun voi edelleen ylittää varovaisuutta noudattaen. Lähellä on aina myös valo-ohjattu suojatie, joille kävelyreittien tavoitellaan lopputilanteessa pääosin suuntautuvan.

Liikenteenohjaussuunnitelman pohjalta laadittavassa rakennussuunnitelmassa ylityspaikkojen turvallisuutta parannetaan toteuttamalla niihin tyyppipiirustusten mukaiset kavennukset, jolloin ylitysmatka on lyhyempi, ja jalankulkija helpommin havaittavissa. Rakentamisen arvioidaan alkavan vuoden 2024 keväällä.

Koskelantiellä liikenteenohjaussuunnitelman rajaamalla alueella on tapahtunut seitsemän jalankulkijan ja neljä polkupyöräilijän henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta viimeisen kymmenen vuoden aikana poliisin tilastoinnin perusteella. Eniten onnettomuuksia on tapahtunut Koskelantien ylittävällä suojatiellä Osmontien risteyksessä, jossa on tapahtunut kolme jalankulkijaonnettomuutta kymmenen vuoden aikana. Suojatien muuttuessa ylityspaikaksi kadun ylitykset ohjautuvat jatkossa ensisijaisesti läheiselle valo-ohjatulle suojatielle, joka on järjestelyiltään turvallisempi paikka kadun ylitykseen. Yksi Koskelantiellä tapahtuneista jalankulkijaonnettomuuksista oli jalankulkijan kuolemaan johtanut onnettomuus. Onnettomuuden ei arvioida liittyneen kadunylitysjärjestelyihin, sillä tapauksessa moottoriajoneuvon kuljettaja ajautui jalkakäytävälle, jossa törmäys jalankulkijaan tapahtui.

Suunnitelma on valmisteltu kaupunkiympäristölautakunnan hyväksymän Jalankulkijoiden kadunylitysjärjestelyjen suunnitteluperiaatteet - ohjeen (Kylk 10.12.2019 642 §) mukaisesti. Suunnitelman toteutuksen jälkeen seurataan jalankulkijavirtoja ja suunnitelman vaikutuksia liikenneturvallisuuksi ja näistä raportoidaan lautakunnalle sopivan ajanjakson jälkeen. Tarvittaessa tämän jälkeen järjestelyitä tarkastellaan uudelleen.



Koskelantielle on lisätty kaksi uutta automaattista kameravalvontapistettä viime vuonna. Toinen kohteista tuli Mäkelänkadun risteykseen ja toinen Kalervonkadun risteykseen. Kameroilla voidaan valvoa ylinopeuksia ja punaista päin ajamista. Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi vuonna 2018 yleissuunnitelman uusista kameravalvontatolpista. Koko kaupunkiin tulee suunnitelman mukaisesti vuoteen 2024 mennessä yhteensä noin 70 uutta kameratolppaa. Tulevaisuudessa kameratolppia voidaan mahdollisuuksien mukaan asentaa Koskelantielle lisää, kun jo päätetyn yleissuunnitelman mukaiset kohteet on ensin saatu rakennettua.

Koskelan sairaala-alueen liikenteen ohjaussuunnitelmaa ollaan parhailaan päivittämässä, ja sen yhteydessä tehdään tarkistuksia liikenne-merkkeihin ja tiemerkeittäihin. Suunnitelma koskee Koskelantietä Käpylän tien ja Intiankadun risteyksestä itään. Koskelantien nopeusrajoitusta on jo vuonna 2019 laskettu Käpylän tien ja Kunnalliskodintien risteysten välisellä osuudella (50 km/h -> 40 km/h).

Helsingin kaupunki on lisäksi laatimassa kaupunginosakohtaisia alueellisia liikenneturvallisuukselvityksiä, joissa kartoitetaan alueen liikenteelliset ongelmakohdat ja kehittämistarpeet. Selvityksestä kootaan toimenpide-ehdotukset alueen liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Koskela on lisätty lähivuosien kohteeksi, josta selvitys laaditaan.

Valtuustoaloite

Valtuutettu Amanda Pasanen ja 19 muuta valtuutettua ovat tehneet 21.6.2023 seuraavan sisältöisen valtuustoaloitteen: Koskelantien liikenneturvallisuuden parantaminen

"Koskelantie on nykyisellään vaarallinen paikka jalankulkijoille ja pyöräilijöille. Koskelantiellä autojen ajonopeudet nousevat helposti yli suositusten monikaistaisella suoralla pääkadulla. Vaaratilanteita sattuu myös helposti myös suojatien ylittäjille tilanteissa, joissa autoilija ohittaa suojatien eteen pysähtyneen toisen ajoneuvon pysähtymättä.

Koskelantiellä ollaan muuttamassa myös nykyisiä suojateitä kadunylityspaikoiksi, mikä johtaa jalankulkijan kannalta nykyistä turvattomampiin ylitystilanteisiin, kun väistämisvelvollisuus siirtyy autoilijalta jalankulkijalle.

Katuympäristön suunnitteluratkaisuilla voidaan vaikuttaa merkittävästi autoilijoiden liikennekäyttäytymiseen ja esimerkiksi parantaa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta. Kaupunkiympäristön ei pitäisi houkutella autoilijoita ajamaan niin kovaa, että heistä tulee uhka muiden kulkumuotojen käyttäjille, kuten tilanne tällä hetkellä on Koskelantiellä. Mahdollisia toimenpiteitä liikenteen rauhoittamiseksi Koskelantiel-



28.11.2023

Asia/9

lä voisivat olla esimerkiksi kaistojen kaventaminen ja kameravalvonnan lisääminen.

Me allekirjoittaneet valtuutetut esitämme, että kaupunki ryhtyy valmistelemaan Koskelantien turvallisuutta lisääviä toimia, jotta alueesta tulisi turvallisempi kävelijöille ja pyöräilijöille."

Toimivalta

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

Aloitteessa esitetty toimenpide kuuluu kaupunkiympäristölautakunnan tai sen alaisen viranomaisen toimivaltaan.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Noora Schalin, liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 34889
noora.schalin(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Valtuustoaloite 21.06.2023 Pasanen Amanda Koskelantien liikenneturvallisuuden parantaminen

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Aloitteen tekijä

Otteen liitteet

Esiteksti

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 21.11.2023 § 616



§ 630

Östersundomin osayleiskaavan suunnitteluperiaatteet

HEL 2021-011485 T 10 03 02 00

Hankenumero 6684_3

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti panna asian kolmeksi viikoksi pöydälle.

Käsittely

Asian aikana kuultavina olivat tiimipäällikkö Anne Karlsson, erityisasiantuntija Alpo Tani, tiimipäällikkö Tuukka Linnas, liikenneinsinööri Markku Granholm, yleiskaavasuunnittelija Iiris Karvinen, projektipäällikkö Kirsi Teresa Lilja ja ympäristöasiantuntija Raimo Pakarinen. Asiantuntijat poistuivat kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti panna asian kolmeksi viikoksi pöydälle Amanda Pasasen ehdotuksesta.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Anne Karlsson, tiimipäällikkö, puhelin: 09 310 37444
anne.karlsson(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 31027949
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 osayleiskaavan suunnitteluperiaatteet, 28.11.2023
- 4 Maankäyttöskenaariot ja johtopäätökset 2023, päivitetty 28.11.2023
- 5 Skenaarioiden vaikutusten arviointi 2023



6	Skenaarioiden kaupunkitaloudellisten vaikutusten arviointi 2023
7	Skenaarioiden liikenneselvitys 2023
8	Skenaarioiden vaikutukset linnustoon 2023
9	Skenaarioiden luontovaikutukset 2023
10	Skenaarioiden ilmastovaikutukset 2022
11	Skenaarioiden kulttuuriympäristövaikutukset 2022
12	Lepakkokartoitus 2022
13	Täydentävä rakennusinventointi 2022
14	Helsingin matelija- ja sammakkoeläinkartoitus 2022
15	Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (24.1.2022, päivitetty 28.11.2023)
16	Vuorovaikutusraportti 28.11.2023, viranomaisneuvottelun muistio 15.2.2022, asukastilaisuuden 2.12.2021, 9.2.2022, 10.11.2022 ja 13.9.2023 muistiot
17	Aloitussvaiheen karttakyselyn tulokset 2022
18	Skenaariovaiheen kyselyn tulokset 2023
19	Osa päätöshistoriaa

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää

- hyväksyä 28.11.2023 päivätyt Östersundomin osayleiskaavan suunnitteluperiaatteet (liite nro 3) jatkosuunnittelun pohjaksi.

www.hel.fi/kaupunkiymparisto/fi

Esittelijän perustelut

Suunnitteluperiaatteiden keskeinen sisältö

Östersundomin osayleiskaavan suunnittelualue on koko Östersundomin suurpiiri sekä osa Mustavuoren osa-alueesta, joka ei kuulunut Helsingin yleiskaavaan 2016.

Suunnitteluperiaatteet määrittävät osayleiskaavan laatimisen keskeiset periaatteet. Niissä otetaan kantaa yleispiirteisellä tasolla, minne tulevassa osayleiskaavassa osoitetaan rakentamista, mikä on raideratkaisu ja mitkä alueet säilytetään. Suunnitteluperiaatteet ohjaavat osayleiskaavaluonnoksen laatimista, jossa suunnitteluratkaisut tarkentuvat.

Suunnitteluperiaatteiden määrittämisen tueksi laadittiin useita erilaisia maankäyttöskenaarioita, joista tehtiin selvityksiä, vaikutusarviointit ja johtopäätökset. Suunnitteluperiaatteet pohjaavat näiden perusteella tehtyihin valintoihin ja osayleiskaavoituksen tavoitteisiin.

Johtopäätöksenä skenaariovaiheesta osayleiskaava suunnitellaan keskeisiltä osiltaan pikaraitiotiehen perustuvana, viherverkoston laajasti



huomioivana kokonaisuutena, alueen arvokkaimmat luontoalueet säästetään. Uusi rakentaminen sijoittuu pääasiassa raideliikenteen varrelle ja olemassa olevaan rakennettuun ympäristöön tukeutuen. Ennen raidedyhteyden toteutumista edistetään vakiintuneiden pientaloalueiden täydennysrakentamista, viher- ja virkistysverkoston kehittämistä sekä elinkeino-/tilaavievät toiminnot -alueiden toteutumista, jotka eivät ole riippuvaisia raideliikenteestä.

Suunnitteluperiaatteet jakautuvat viiteen teemakokonaisuuteen, jotka ovat tiivistetysti seuraavat (kokonaisuutena liitteessä 3):

1. Luonto, viherrakenne ja virkistys

Luontoarvot ovat keskeinen lähtökohta alueen suunnittelussa. Luontoarvoiltaan tärkeimmät alueet ja kohteet säilyvät ja osayleiskaavassa osoitetaan kattava luonnonsuojelualueiden verkosto. Alueelle suunnitellaan myös kattava virkistysverkosto, jotta herkimmille luontoalueille ei tule liikaa käyttöpainetta ja kulutusta. Suunnittelussa turvataan keskeisin ekologinen verkosto ja sen kytkeytyneisyys sekä seudulliset viheryhdytykset.

2. Kulttuuriympäristöt ja maisema

Arvokkaat kulttuuriympäristökohteet ja luonnonmaisema ovat alueen identiteetti- ja vetovoimatekijä. Kulttuuriympäristöt ovat osa uutta kaupunkirakennetta ja niiden ydinalueet ja ominaispiirteet säilyvät.

3. Kestävä alue- ja yhdyskuntarakenne

Alueen joukkoliikennejärjestelmä perustuu pikaraitiotieyhdytykseen. Uusi rakentaminen sijoittuu ensisijaisesti raideliikenteen varrelle ja olemassa olevaan rakenteeseen tukeutuen. Tavoitteena on, että päivittäiset lähipalvelut ovat saavutettavissa kävellen ja pyöräillen tai joukkoliikenteellä.

Alueen asukasmäärän on arvioitu kasvavan pientaloalueiden täydennysrakentamisen myötä noin 4000 - 6000 asukkaalla, myöhemmässä vaiheessa, raideliikenteen toteutuessa, osayleiskaava mahdollistaa alueella yhteensä noin 35 000 - 45 000 asukasta.

Alueelle mahdollistetaan tilaa vievien toimintojen sijoittuminen ja vastaan otetaan yritystonttikysyntään sekä edistetään kiertotalouteen, hiilineutraaliuteen ja päästöttömään energiantuotantoon liittyvien toimintojen sijoittumista alueelle.

4. Kestävä liikkuminen ja saavutettavuus

Pikaraitiotien linjaus kulkee pääosin Uutta Porvoontietä pitkin ja kytkeytyy Itäkeskukseen. Samalla mahdollistetaan pikaraitiotien jatkuminen Sipoon suuntaan ja tutkitaan raideliikenteen potentiaalia myös Ultunan ja Karhusaaren suuntiin. Palveluiden ja viheralueiden saavutettavuutta



edistetään kestävillä kulkumuodoilla sekä varmistetaan laadukkaat pyöräily-yhteydet alueella.

5. Vaiheittainen kehitys

Alueen toteutuminen on osin sidottu raideliikennepäätökseen. Osayleiskaavan laadinnan yhteydessä tarkennetaan, mikä on mahdollista ennen raideliikennepäätöstä ja mikä sen jälkeen.

Päätökset suunnitteluperiaatteiden pohjana

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Kaavoitusta ohjaavat 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 osayleiskaavan laatimisen kannalta olennaisimpia valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita ovat:

- Merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa.
- Huolehditaan valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvojen turvaamisesta.
- Edistetään luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaiden alueiden ja ekologisten yhteyksien säilymistä.
- Huolehditaan virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävydestä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta.

KHO:n päätös yhteisestä yleiskaavasta ja Östersundomin maakuntakaava

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. 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 suo-



sivaksi, ja että sen toteuttaminen kytketään raideliikenteen toteuttamis-
päätökseen.

Yleiskaava 2016

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

Yleiskaavan toteuttamishjelma 2022

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 jaksoitettu 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.

Maanalainen yleiskaava

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 maanalaista maankäyttöä ei ole ratkaistu lukuun ottamatta Östersundomin jätevedenpuhdistamo, yhteiskäyttötunnelia sekä Kilpilahti-Vuosaari -tunnelia.” Mainitut hankkeet on osoitettu maanalaisessa yleiskaavassa.

Östersundomin (nykyisten pientaloalueiden) asemakaavoitusohjelma

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

Helsingin kaupunkistrategia ja AM-ohjelma

Helsingin kaupunkistrategia 2021 - 2025 ”Kasvun paikka” määrittelee useita tavoitteita suunnittelulle, kuten ilmastovastuu ja luonnonsuojelu,



asumisvaihtoehtojen monipuolisuudesta huolehtiminen sekä tasapainoinen kaupunkikehittäminen.

Suunnitteluperiaatteet mahdollistavat asuntotuotannon kasvun sekä monipuolisen asuntokannan toteuttamisen asumisen ja siihen liittyvän maankäytön toteutusohjelman (AM-ohjelman) mukaisesti.

Alueen lähtökohdat ja nykytilanne

Suunnittelualueen kokonaispinta-ala on 29,2 km², josta maapinta-alaa on noin 26,7 km². Alueen asukasluku on 1785 (31.12.2022) ja työpaikkamäärä 414 (vuonna 2020) (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 - 1990-luvuilta.

Suurin osa alueesta on asemakaavoittamatonta. Alueella on voimassa olevat asemakaavat Landbossa, Karhusaarella, Östersundomin kartanon ja Knutersintien välisellä alueella, Sakarinmäen koulun, Sakarintien ja Kraputien alueilla sekä Korsnäsissä. Kunnanosalitoksen jälkeen Helsinki on tehnyt Östersundomissa viisi pienialaista asemakaavamuutosta; neljä Karhusaarella 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 asemakaavoitusohjelmaa. Ohjelman tavoitteena on mahdollistaa olemassa olevien pientaloalueiden pienimuotoinen täydennysrakentaminen asemakaavamuutoksin.

Osayleiskaavoituksen tavoitteet

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa määriteltiin osayleiskaavoituksen alustavat tavoitteet (liite 15 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 24.1.2022, päivitetty 28.11.2023). Osayleiskaavalla osoitetaan alueen yhdyskuntarakenne ja siinä keskitytään kaupunkirakenteen kannalta keskeisiin asioihin, kuten asumisen, työpaikkojen ja palvelujen sijoittamiseen, liikenneyhteyksiin sekä virkistys- ja viherverkostoon ja suojelutavoitteisiin.



Östersundomin osayleiskaavassa tärkeimmät ratkaistavat asiat ovat uuteen raideliikenneyhteyteen perustuva yhdyskuntarakenne sekä viher- ja virkistysverkoston vahvistaminen. Keskeinen lähtökohta on, että alueelle suunniteltavasta maankäytöstä ei aiheudu merkittäviä haitallisia vaikutuksia Natura-alueille.

Östersundomin uudisrakennettavasta osa-alueesta suunnitellaan vetovoimaista, toiminnallisesti monipuolista raideliikenteeseen tukeutuvaa kaupunginosaa. Osayleiskaavan tavoitteena on mahdollistaa alueella tulevaisuudessa monipuolinen asuminen sekä lisätä mm. pientaloasumisen mahdollisuuksia Helsingissä. Samalla huomioidaan olemassa olevat pientaloalueet ja niiden kehittämisen mahdollisuudet.

Alueen kaavoituksella tavoitellaan kokonaiskestävyyttä, joka pitää sisällään taloudellisen, ekologisen, sosiaalisen ja kulttuurisen kestävyysden. Suunnittelussa huomioidaan kaupungin ilmastotavoitteet sisältäen ilmastonmuutoksen hillinnän ja sopeutumisen.

Suunnittelua ohjaa Östersundomin maakuntakaava, jossa uusi taajamarakenne on sidottu raideliikenneyhteyden toteuttamiseen. Maankäyttö on mitoitettava ja suunniteltava raideliikenteen toimintaedellytyksiä suosivaksi.

Östersundomin osayleiskaavalla varaudutaan osaltaan Helsingin väestönkasvuun pitkällä aikavälillä sekä ratkaistaan alueen muut maankäyttötarpeet. Osayleiskaavan on tarkoitus mahdollistaa monipuolisen asuntotarjonnan lisääminen ja rakennuspaikkojen tarjoaminen Helsingissä sekä pääkaupunkiseudun aluerakenteen tasapainottaminen idän suuntaan.

Osayleiskaava laaditaan oikeusvaikutteisena yleiskaavana ja sen tarkkuustaso on yleispiirteinen.

Skenaariotarkastelut

Vuoden 2022 aikana suunnittelualueelle laadittiin seitsemän erilaista maankäyttöskenaariota:

- Skenaario 1. Metrokaupunki
- Skenaario 2. Urbaani pientalovaltainen ratikkakaupunki
- Skenaario 3. Tiivis ja tehokas ratikkakaupunki
- Skenaario 4. Pieni ratikkakaupunki
- Skenaario 5. Kehittyvä nykytilanne (0+)
- Skenaario 6. Virkistyskeskittämisen, luonnonsuojelun ja matkailun Östersundom
- Skenaario 7. Elinkeinoalueiden Östersundom



Skenaarioista laaditut keskeiset selvitykset ja vaikutusten arvioinnit ja johtopäätökset

Luontovaikutusten arviointi

Johtopäätös: Jotta nykyistä laajamittaisempi rakentaminen ei johtaisi merkittäviin luontovaikutuksiin, on jatkosuunnittelun edellytyksenä näiden vaikutusten minimointi. Uuden rakentamisen tulee keskittyä pääosin olemassa olevan rakenteen ympärille.

Linnustovaikutusten arviointi

Johtopäätös: Jatkosuunnittelussa tulee varmistaa lajiston liikkumisedellytykset, välttää metsäalueiden pirstoutumista sekä ohjata alueen virkistyskäyttöä tehokkaasti.

Lepakkoselvitys

Selvitysalueelta oli aiemmin tiedossa 12 lepakoiden päiväpiiloa tai yhdyskuntaa, lisäksi tämän työn ohessa (2022) löydettiin 5 päiväpiiloa lisää. Alue on kokonaisuutena lepakkolajistoltaan ja -potentiaaliltaan arvokas Helsingin tasolla ja valtakunnallisestikin. Alueen sisällä on kuitenkin paljon vaihtelua ja selvitys antaa työkaluja lepakoiden kannalta arvokkaimpien alueiden tunnistamiseen jatkosuunnittelussa.

Johtopäätös: huomioitava ja varauduttava lisäselvitystarpeisiin jatkosuunnittelussa.

Kulttuuriympäristö ja maisema

Uudet rakentamisen alueet muuttavat olemassa olevaa maisemaa sitä enemmän, mitä enemmän rakennetaan. Merkittävien kulttuuriympäristöjen arvot voidaan huomioida jatkosuunnittelussa kaikissa skenaarioissa.

Johtopäätös: Jatkosuunnittelussa rakentamisen ja maiseman sekä kulttuuriympäristöarvojen yhteensovittamiseen on kiinnitettävä huomiota.

Ilmastovaikutusten arviointi

Johtopäätös: Tarkasteltujen skenaarioiden ilmastopäästöjen kokonaisvaikutukset ovat melko suorassa suhteessa alueelle suunniteltavan uudisrakentamisen määrään. Tiiviimpi rakentaminen tuottaa vähemmän ilmastopäästöjä suhteessa kerrosalaan.

Liikenteellinen arviointi

Johtopäätös: Vaikka metro on keskustan ja seudullisen saavutettavuuden näkökulmasta paras, pikaraitiotien muuntojoustavuus ja mukautuvuus on metroa parempi. Pikaraitiotien kapasiteetti on turvattavissa junapituuksia kasvattamalla tai vuoroväliä tihentämällä. Alueen sisäinen saavutettavuus on pikaraitiotiellä parempi. Joukkoliikenteen kustannustehokkuuden näkökulmasta pikaraitiotie on kokonaistaloudellisesti edullisin. Joukkoliikennematkojen osuus kulkutapajakaumasta on Öster-



sundomin skenaarioissa muuta pääkaupunkiseutua (Espoo, Vantaa, Kauniainen) selvästi korkeampi, mutta muuta Helsinkiä heikompi.

Taloudellinen arviointi

Johtopäätös: Pikaraitiotieinvestointi (peruslinjaus kaava-alueen rajalta Sakarinmäkeen noin 101-112 milj. euroa) on huomattavasti edullisempi kuin metroinvestointi (921 milj. euroa). Alueinfran kustannukset ovat kuitenkin merkittävämmät kuin liikennejärjestelmän kustannukset. Mikään esitetyistä skenaarioista ei ole taloudellisesti kannattava, mutta lähimmäs kannattavuutta pääsee tiiviin ja tehokkaan rakentamisen skenaario 3. Jatkosuunnittelussa kannattavuutta voidaan parantaa kohdentamalla rakennusoikeutta hyvälle sijainneille ja suunnitteluratkaisuilla, jotka tukevat alueen vetovoimatekijöiden kehittymistä (mm. palvelut, viihtyisyys, viheralueet, hyvä saavutettavuus).

Vuorovaikutus aloitusvaiheessa ja suunnitteluperiaatteiden valmisteluaikana

Liitteenä olevassa vuorovaikutusraportissa esitetään yhteenvedot osayleiskaavan aloitusvaiheen ja suunnitteluperiaatteiden valmisteluaikana saaduista viranomaisten kannanotoista ja osallisten mielipiteistä sekä vastineet niissä esitettyihin huomautuksiin. Aloitusvaiheen ja suunnitteluperiaatevaiheen aikana saadut kannanotot ja mielipiteet on otettu huomioon kaavan tavoitteiden mukaisesti suunnitteluperiaatteita laadittaessa. Kannanotoissa ja mielipiteissä esitetyt asiat otetaan huomioon kaavatyössä kaavan tavoitteiden mukaisesti.

Viranomaisten ja yhteisön kannanotot ja yhdistysten mielipiteet

Viranomaisten ja asiantuntijaviranomaisten kannanottoja osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin yhteensä 10 kpl, seurojen, yhdistysten ja yritysten mielipiteitä saatiin 6 kpl. Viranomaisten kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta kohdistuivat muun muassa raideliikenteeseen perustuvaan yhdyskuntarakenteeseen ja palveluihin, luonnon- ja kulttuuriympäristöjen suojeluarvoihin, vesihuoltoon, voimalinjoihin ja sähköverkkoon.

Suunnitteluperiaateluonnoksesta saapui 4 kpl viranomaisten ja asiantuntijaviranomaisten kannanottoa, seurojen ja yhdistysten mielipiteitä 6 kpl. Kannanotot ja mielipiteet kohdistuivat mm. luonnon- ja kulttuuriympäristöjen suojeluarvoihin, liikennejärjestelmäratkaisuihin ja muihin suunnittelukysymyksiin.

Yksityishenkilöiden mielipiteet

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläolon aikana yksityishenkilöiltä saatiin 43 mielipidettä. Mielipiteet koskivat etenkin virkistystä



ja luontoarvoja sekä osayleiskaavan rakentamisen määrää, tehokkuutta ja sijoittumista.

Suunnitteluperiaatevaiheessa saatiin yksityishenkilöiltä 63 mielipidettä. Mielipiteet koskivat monia asioita ja eri alueita, mutta palautetta annettiin eniten maa-aineksen käsittelyalueen sijainnista ja siihen liittyvistä haitoista. Paljon mielipiteitä saatiin myös Östersundomin asemakaavotusohjelmasta ja lähitulevaisuuden lisärakentamismahdollisuuksista. Palautetta saatiin runsaasti myös osayleiskaavan rakentamisen määrästä, tehokkuuksista ja sijoittumisesta sekä kaavan raide- ja muista liikenneratkaisuista. Myös luonto- ja virkistysarvoista annettiin paljon mielipiteitä.

Kirjeet

Nähtävilläoloajan ulkopuolella skenaariovaiheessa saatiin yksityishenkilöiltä kaksi kirjettä ja yksi kirje yhdistykseltä. Kirjeissä annettiin palautetta skenaarioista.

Kyselyt

Aloitusvaiheen kysely (2022)

Östersundomin osayleiskaavan aloitusvaiheessa toteutettiin karttakysely Harava-karttakyselypalvelussa 1.12.2021 - 9.1.2022 alueen asukkaille ja muille alueen suunnittelusta kiinnostuneille. Kyselyyn vastasi yhteensä 307 vastaajaa. Vastaajista 41 % oli alueen vakituisia asukkaita.

Östersundomin monipuoliset luontoarvot ja virkistysalueet nousivat vahvasti esille sekä avovastauksissa että karttapaikannuksissa. Rakentaminen saa kannatusta ja vastustusta riippumatta vastaajan suhteesta suunnittelualueeseen. Ihmisten toiveissa on kaupungin ja luonnon yhteensovittaminen ja huomioiminen.

Skenaariovaiheen kysely (2023)

Östersundomin osayleiskaavan skenaariovaiheessa teetettiin karttakysely Harava-karttakyselypalvelussa 7.11.2022 - 6.12.2022. Kysely keräsi yhteensä 469 vastausta. Kyselyyn vastanneista Östersundomin ulkopuolella asui 55 %, vakituisia asukkaita oli 37 %, maanomistajia, jotka eivät asuneet alueella oli noin 5 % ja vapaa-ajan asukkaita alle 3 %.

Vastaukset jakaantuivat selvästi muualla asuvien ja alueella asuvien kesken. Kaikista vastaajista Matkailun, virkistysalueiden ja luonnonsuojelun Östersundom -skenaario oli suosikkiskenaario. Asukkaista noin kolmannes piti sitä suosikkinaan, muualla asuvista näin ajatteli lähes 60 %. Skenaariota perusteltiin mm. luontokohteiden, virkistysalueiden



ja ilmastonmuutoksen torjunnan kannalta hyväksi vaihtoehdoksi. Luontoarvot nousivat esille kaikissa vastausryhmissä.

Alueen asukkaista lähes puolet kannatti jotain raiteeseen perustuvaa rakentamisen skenaariota, kun muualla asuvista näin vastasi kolmannes. Raideliikenneskenaarioista pikaraitiotieskenaariot saivat yhteensä selvästi enemmän kannatusta kuin Metroskenaario. Raideliikenteeseen perustuvista skenaarioista Pieni ratikkakaupunki oli suosituin.

Valtaosa kyselyyn vastanneista toivoo Östersundomiin ainakin pieni-muotoista muutosta ja kehittämistä luontoarvot ja paikalliset ominaispiirteet huomioiden.

Yhteistyö viranomaisten ja muiden keskeisten toimijoiden kanssa

Suunnitteluperiaatteiden valmistelun yhteydessä on tehty yhteistyötä kaupunkiympäristön toimialan eri tahojen 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 Kaupungin museo. Poikkeuksellisesti myös ympäristöministeriö on osallistunut työn seurantaan.

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

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

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Anne Karlsson, tiimipäällikkö, puhelin: 09 310 37444
anne.karlsson(a)hel.fi

Pasi Rajala, Yleiskaavapäällikkö, puhelin: 09 310 20417
pasi.rajala(a)hel.fi



28.11.2023

Tuomas Lehtonen, yleiskaavasuunnittelija, puhelin: 09 310 37290
tuomas.lehtonen(a)hel.fi
Iiris Karvinen, yleiskaavasuunnittelija, puhelin: 09 31027949
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 osayleiskaavan suunnitteluperiaatteet, 28.11.2023
- 4 Maankäyttöskenaariot ja johtopäätökset 2023, päivitetty 28.11.2023
- 5 Skenaarioiden vaikutusten arviointi 2023
- 6 Skenaarioiden kaupunkitaloudellisten vaikutusten arviointi 2023
- 7 Skenaarioiden liikenneselvitys 2023
- 8 Skenaarioiden vaikutukset linnustoon 2023
- 9 Skenaarioiden luontovaikutukset 2023
- 10 Skenaarioiden ilmastovaikutukset 2022
- 11 Skenaarioiden kulttuuriympäristövaikutukset 2022
- 12 Lepakkokartoitus 2022
- 13 Täydentävä rakennusinventointi 2022
- 14 Helsingin matelija- ja sammakkoeläinkartoitus 2022
- 15 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (24.1.2022, päivitetty 28.11.2023)
- 16 Vuorovaikutusraportti 28.11.2023, viranomaisneuvottelun muistio 15.2.2022, asukastilaisuuden 2.12.2021, 9.2.2022, 10.11.2022 ja 13.9.2023 muistiot
- 17 Aloituskäynnin karttakyselyn tulokset 2022
- 18 Skenaariovaiheen kyselyn tulokset 2023
- 19 Osa päätöshistoriaa

Oheismateriaali

- 1 Mielenpitoet ja kirjeet

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Ne mielenpitoensa esittäneet, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa

Otteen liitteet

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Tiedoksi



28.11.2023

Asia/10

Kaupunginkanslia tiedoksi

Päätöshistoria

Sosiaali- ja terveystoimiala 9.3.2022

Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala Kulttuuripalvelukokonaisuus Kaupunginmuseo
Kulttuuriperintöyksikkö 28.2.2022



28.11.2023

Asia/11

§ 631 Ilmoitusasiat

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti merkitä tiedoksi.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Eija Höhl, hallintosihteeri, puhelin: 09 310 36422
eija.hohl(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Eija Höhl, hallintosihteeri, puhelin: 09 310 36422
eija.hohl(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



§ 632

Länsi-Haagan asemakaavan muutosehdotus (nro 12883) ja sen asettaminen nähtäville (sisältää liikennesuunnitelman)

HEL 2020-012978 T 10 03 03

Hankenumero 5704_10

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti panna asian kolmeksi viikoksi pöydälle.

Käsittely

Asian aikana kuultavina olivat arkkitehti Tony Isaksson, tiimipäällikkö Suvi Tyynilä, liikenneinsinööri Ville Andersson, maisema-arkkitehti Harald Arlander, projektipäällikkö Jarkko Nyman, erityisasiantuntija Anu Haahla, projektinjohtaja Anton Silvo ja projektinjohtaja Max Takala. Asiantuntijat poistuivat kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti panna asian kolmeksi viikoksi pöydälle Marleena Isomaan ehdotuksesta.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmoskoski

Lisätiedot

Tony Isaksson, arkkitehti, puhelin: 09 310 38998
tony.isaksson(a)hel.fi
Suvi Tyynilä, tiimipäällikkö, puhelin: 09 310 37264
suvi.tyynila(a)hel.fi
Ville Andersson, liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 33029
ville.andersson(a)hel.fi
Harald Arlander, maisema-arkkitehti, kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu, puhelin: 09 310 42146
harald.arlander(a)hel.fi
Jarkko Nyman, insinööri, teknistaloudelliset asiat, puhelin: 09 310 37094
jarkko.nyman(a)hel.fi
Anu Haahla, ympäristöasiantuntija, ympäristöhäiriöt, puhelin: 09 310 28916
anu.haahla(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ilmakuva
- 3 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12883 kartta, päivätty 28.11.2023
- 4 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12883 selostus, päivätty 28.11.2023



5	Havainnekuva, 28.11.2023
6	Liikennesuunnitelma (piir.nro 7534 / 28.11.2023)
7	Illustraatiot
8	Länsi-Haaga, keskiosan kortteleiden viitesuunnitelma
9	Länsi-Haaga, julkisten ulkotilojen yleissuunnitelma
10	Liikennemeluserelvitys
11	Riskinarvio
12	Tilastotiedot
13	Vuorovaikutusraportti 28.11.2023 ja asukastilaisuuden 27.1.2021 muistio (12.2.2021)
14	Osa päätöshistoriaa

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää

- asettaa 28.11.2023 päivätyn asemakaavan muutosehdotuksen nro 12883 (liite nro 3) julkisesti nähtäville 30 päiväksi maankäyttö- ja rakennusasetuksen 27 §:n mukaisesti. Asemakaavan muutos koskee 29. kaupunginosan (Haaga, Etelä-Haaga) puisto-, lähivirkistys- ja katualueita (muodostuvat uudet korttelit 29272–29281)
- antaa vuorovaikutusraportista ilmenevät vastineet esitettyihin mielipiteisiin ja kannanottoihin. Päätösasiakirjat ja vuorovaikutusraportti ovat luettavissa kaupunkiympäristön toimialan asiakaspalvelussa, Työpajankatu 8 (puh. 09 310 22111), sekä internet-sivuilla: Päätöksenteko

www.hel.fi/kaupunkiymparisto/fi

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

Samalla lautakunta esittää kaupunginhallitukselle

- asemakaavan muutosehdotuksen nro 12883 hyväksymistä, mikäli ehdotuksesta ei tehdä maankäyttö- ja rakennuslain 65 §:n mukaisia muistutuksia eivätkä ehdotuksesta annetut lausunnot anna aiheutta asian käsittelemiselle uudelleen kaupunkiympäristölautakunnassa.

Esittelijän perustelut



Kaavaratkaisun keskeinen sisältö

Etelä- ja Pohjois-Haagan rinnalle syntyy Länsi-Haaga. Kehittyvät rai-
deyhteydetyt muodostavat verkostokaupunkia ja nostavat sijainnin kes-
keiseksi. 110 kilovoltin ilmajohtojen kaapelointi mahdollistaa rakentami-
sen Vihdintien varteen. Suunnitteilla on houkutteleva, identiteetiltään
haagalainen, luonnonläheinen ja yhteisöllinen asuinalue palveluineen.
Vihdintie muuttuu tällä kohdin urbaaniksi kaupunkiympäristöksi.

Lähiasukkaiden voimakkaasti esittämää huolta Riistavuorenpuiston
luonnon ja virkistysalueen arvoista sekä ehdotuksia kortteleiden sijoittelus-
ta on kuunneltu, rakentaminen on rajattu merkittävästi kaavarunkoa se-
kä asemakaavoituksen vuorovaikutuksessa esitettyä havainnekuva-
luonnosta kapeammalle alueelle. Riistavuorenpuistosta säilyy asema-
kaavaehdotuksessa puistona noin kaksi kolmasosaa. Rakentamisalue
on osin puutonta vyöhykettä, mutta myös puustoa menetetään. Metsäi-
nen viheryhteys verkostoituneena ympäröivien viheralueiden kanssa,
liito-oravan ydinalueet ja kulkureitit, avokalliomuodostelmat ja suopuis-
tona kehitettävä metsikön osa muodostavat kuitenkin yhä monipuolisen
luonto- ja virkistysalueen Riistavuorenpuistoon. Korttelien korkotasot on
suunniteltu vaihteleva topografia huomioiden, louhinnan haittoja mini-
moiden. Nykyisin lähes koko puisto on ohjearvot ylittävää melualueetta,
tältä osin kortteleiden muodostama suoja parantaa säilyvän virkistysa-
luen laatua.

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi Vihdintien ja Huopalahdentien
bulevardikaupungin kaavarungon vuonna 2019. Uusi pikaraitiolinja
Helsingin keskustasta Kannelmäkeen tulee palvelemaan tiivistyvää
maankäyttöä ja jo olemassa olevia asuin- ja työpaikka-alueita, sekä
kytkemään yhteen kantakaupungin raitioverkon, Raide-Jokerin, ranta-
radan ja kehäradan.

Länsi-Haagaan suunnitellaan asuntoja noin 2 400 haagalaiselle, asuin-
kerrosalaa tulee 94 000 k-m². Rakennukset ovat seitsemästä neljään-
toista kerrosta korkeita Vihdintien varrella, sisempänä kalliomaastoon
sovitettuna yleisimmin viisikerroksisia. Tonttien keskimääräinen tehok-
kuusluku on e=2,68. Lisäksi on osoitettu päiväkotitilat 2 000 k-m², noin
2 800 k-m² kerrosalaa asuinrakennusten kivijalkaan sijoittuville liikkeille
ja tilat päivittäistavarakaupalle, noin 1 200 k-m². Palvelut keskittyvät
etenkin pikaraitiotiepysäkkien läheisyyteen.

Kaavaratkaisun yhteydessä on laadittu liikennesuunnitelma (piir.nro
7534), jonka mukaan Vihdintien länsipuolelle syntyy uusi Vihdintien
suuntainen pihakatu. Pysäköinti on keskitetty pysäköintilaitoksiin ja osa
vieraspaikoista katujen varsille. Ajo pysäköintilaitoksiin on pääasiassa
keskitetty Vihdintien liittymäkohtien läheisyyteen, jotta pihakadusta



saadaan mahdollisimman rauhallista ja jalankulkupainotteista ympäristöä. Tätä kävelypainotteista katutilaa rytmittää aukiomaisten julkisten ulkotilojen sarja.

Päätökset kaavaratkaisun pohjana

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi vuonna 2019 bulevardikaupungin kaavarungon, joka toimii lähtökohtana alueelle laadittaville asemakaavoille ja asemakaavan muutoksille.

Kaupunginvaltuusto on 13.10.2021 hyväksynyt uuden Kasvun paikka - Helsingin kaupunkistrategian 2021 - 2025. Kaavaratkaisu edesauttaa kaupunkistrategian tavoitteiden toteutumista mm.:

- edistämällä kaupungin kasvua uuden asuntotuotannon myötä. Rakentamista ei osoiteta kaupungin arvokkaimmille luontoalueille
- edesauttamalla kaupungin strategisten tavoitteiden toteutumista ja raideliikenteen verkostokaupungin toteutumista edistämällä asuntotuotantoa hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärellä AM-ohjelman tavoitteiden mukaisesti. Tavoitteena on asuntotuotannon kasvun nopeutuminen AM-ohjelman mukaisesti, asumiskustannusten nousun hillintä, tasapainoisten kaupunginosien luominen ja asumistiheyden nousu
- tukemalla vetovoimaisen, viihtyisän ja kauniin kaupunkitilan suunnittelua niin uusille kuin vanhoille alueille. Kaavaratkaisu mahdollistaa hyvää kaupunkitilaa, jossa voi viipyä ja oleilla ja joka luo paikan kaupallisille palveluille, kohtaamisille ja julkiselle toiminnalle.

Kaavaratkaisu edesauttaa Helsingin yleiskaavan 2016 tavoitetta laajentaa kantakaupunkia mm. kaupunkibulevardeiksi muutettavien Vihdintien ja Huopalahdentien varsille.

Kaavaratkaisu on Helsingin yleiskaavan 2016 mukainen.

Alueen lähtökohdat ja nykytilanne

Alue sijaitsee Riistavuorenpuiston alueella sekä osittain Vihdintien ja Eliel Saarisen tien katualueilla. Vihdintien, junaradan, Riistavuorenpuiston kortteleiden ja Eliel Saarisen tien rajaama, laajahko puistoalue on pääasiassa kallioista metsää sekä avokalliopaljastumaa. Metsäisellä puistoalueella kulkee lisäksi useita ulkoilureittejä. Alueen eteläosaan sijoittuu alavaa entistä suoympäristöä. Alueen länsireunassa, Vihdintien vieressä kulkevat sähköverkon ilmajohto, joiden alla on puuton vyöhyke. Etelässä Eliel Saarisen tietä kulkee uusi itä-länsisuuntainen Raide-Jokerin pikaraitiotie-yhteys. Eteläosan alue linkittyy tulevaan Haagan



ympyrän alueeseen ja sinne suunniteltuihin monipuolisiin palveluihin sekä uuden pikaraitiotieyhteyden ja Raide-Jokerin vaihtopysäkkeihin.

Alueella on voimassa useita asemakaavoja vuosilta 1952 - 2013.

Helsingin kaupunki omistaa koko suunnittelualueen. Kaavaratkaisu on tehty kaupungin aloitteesta.

Kaavaratkaisun kustannukset

Kaavaratkaisun toteuttamisesta aiheutuu kaupungille kustannuksia. Kustannukset on esitetty kustannustasossa 1/2023, joka vastaa Maku indeksin pistelukua 129,2 (2015=100), alv. 0 %.

Esirakentaminen	2 900 000 €
Katurakenteet	2 700 000 €
Puistorakenteet	1 700 000 €
Johtosiirrot	300 000 €
Julkinen palvelurakentaminen (päiväkoti)	7 000 000 €
YHT.	14 600 000 €

Lisäksi kaavaratkaisun toteuttamisesta aiheutuu kunnallistekniikan osalta operaattoreille kustannuksia seuraavasti:

Vesihuolto	2 900 000 €
Kaukolämpö	700 000 €
Sähkö ja tele	700 000 €

Alueen rakennusten ja kortteleiden perustamiskustannuksiksi on arvioitu noin 9 milj. euroa.

Asemakaavamuutos nostaa alueen arvoa. Alueelle kaavoitettavan rakennusoikeuden määrä on noin 94 000 kerrosneliötä. Kaupunki omistaa alueen maa-alan. Rakennusoikeuden arvo on noin 75 milj. euroa.

Yhdyskuntataloudelliset vaikutukset tarkentuvat suunnittelun edetessä.

Vuorovaikutus kaavan valmisteluaikana

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

Viranomaisyhteistyö



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

- Helen Oy
- Helen Sähköverkko Oy
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) vesihuolto
- Uudenmaan ELY-keskus

Viranomaisten kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta ja luonnosaineistosta kohdistuivat Vihdintien pikaraitiolinjan merkitykseen kestävästä maankäytön mahdollistajana, tehokkaaseen ja tiiviiseen maankäyttöön, Vihdintien pysäkkien saavutettavuuteen, vesihuollon suunnitteluun ja järjestelyihin sekä hulevesien tilavarauksiin. Huomautettiin että viereinen Etelä-Haagan asuntoaluekokonaisuus kuuluu Helsingin kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittävien alueiden joukkoon.

Kannanotoissa esitetyt asiat on otettu kaavoitustyössä huomioon suunnittelemalla tiivistä korttelirakennetta sekä huolehtimalla sujuvista kulkuyhteyksistä joukkoliikennepysäkeille ja riittävästä tilavarauksista vesihuollolle ja hulevesien hallinnalle. Uuden rakentamisen mittakaavassa on huomioitu lähikorttelit.

Mielipiteet

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat eniten Riistavuorenpuiston kaventamiseen nykyisestä. Toivottiin kaavahankkeesta luopumista kokonaan tai rakentamisalueen kaventamista siten että metsää säästyy. Mielipiteet kohdistuivat myös Länsi-Helsingin pikaraitiotiehen, bulevardikaupunkiin, luonnonympäristöön, ekologiin yhteyksiin, uhanalaisiin lajeihin, alueen viihtyisyyteen ja käyttöön, virkistys- ja liikuntapalveluihin, korttelialueisiin ja rakentamistapaan, Pitäjänmäen yritysalueiden huomioimiseen, sähköasemaan, alueen kaupallisiin ja julkisiin palveluihin, liikennejärjestelmään ja pysäköintiin, meluun ja ilmanlaatuun, ilmastonmuutokseen, vuorovaikutukseen ja asukasosallistumiseen.

Mielipiteet on otettu huomioon kaavoitustyössä siten, että Riistavuorenpuistoa on säästetty merkittävästi enemmän ja asutuskorttelialuetta on kehitetty siten että rakentamisalue on supistunut lähelle Vihdintietä. Riistavuorenpuiston verkostollisia yhteyksiä on parannettu ja suunnitelmia on muutettu mm. kaavaprosessin aikana löydetyn liito-oravan ydinalueen huomioimiseksi. Länsi-Haagan kaavaan on mielipiteiden johdosta liitetty alun perin toiseen kaava-alueeseen kuuluneet Riista-



vuorenpuiston pohjoisin osa ja etelänurkka, jotta puiston aluetta voi helpommin tarkastella kokonaisuutena. Sähköasema on siirretty puiston alueelta Pitäjänmäen yritysalueelle ja toinen päiväkotikiinteistö on poistettu suunnittelualueelta. Pysäköintilaitoksen sijaintia ja sen lähiympäristöä on tarkistettu. Kirjallisia mielipiteitä saapui 59 kpl, joista yksi oli adressi (allekirjoittajia 1609).

Tarkemmat perustelut

Tarkemmat kaavaratkaisun perustelut ilmenevät liitteenä olevasta asemakaavaselostuksesta.

Jatkotoimenpiteet

Asemakaavoituspalvelu pyytää kaavaehdotuksesta lausunnot seuraavilta tahoilta:

- Helen Oy
- Helen Sähköverkko Oy
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY)
- Uudenmaan ELY-keskus
- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala (kaupunginmuseo)
- kasvatuksen ja koulutuksen toimiala
- sosiaali-, terveys- ja pelastustoimiala (pelastuslaitos)
- sekä muut mahdolliset tahot.

Kaavaratkaisun hyväksymisestä päättää kaupunginvaltuusto.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Tony Isaksson, arkkitehti, puhelin: 09 310 38998
tony.isaksson(a)hel.fi
Suvi Tyynilä, tiimipäällikkö, puhelin: 09 310 37264
suvi.tyynila(a)hel.fi
Ville Andersson, liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 33029
ville.andersson(a)hel.fi
Harald Arlander, maisema-arkkitehti, kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu, puhelin: 09 310 42146
harald.arlander(a)hel.fi
Jarkko Nyman, insinööri, teknistaloudelliset asiat, puhelin: 09 310 37094
jarkko.nyman(a)hel.fi
Anu Haahla, ympäristöasiantuntija, ympäristöhäiriöt, puhelin: 09 310 28916
anu.haahla(a)hel.fi

Liitteet



- 1 Sijaintikartta
- 2 Ilmakuva
- 3 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12883 kartta, päivätty 28.11.2023
- 4 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12883 selostus, päivätty 28.11.2023
- 5 Havainnekuva, 28.11.2023
- 6 Liikennesuunnitelma (piir.nro 7534 / 28.11.2023)
- 7 Illustraatiot
- 8 Länsi-Haaga, keskiosan kortteleiden viitesuunnitelma
- 9 Länsi-Haaga, julkisten ulkotilojen yleissuunnitelma
- 10 Liikennemeluserveys
- 11 Riskinarvio
- 12 Tilastotiedot
- 13 Vuorovaikutusraportti 28.11.2023 ja asukastilaisuuden 27.1.2021 muistio (12.2.2021)
- 14 Osa päätöshistoriaa

Oheismateriaali

- 1 Mielenpidekirjeet 1-54 (sisältää adressin)
- 2 Mielenpidekirjeet 55-59

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Ne mielenpidekirjeet, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa

Otteen liitteet

Esitysteksti
Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Tiedoksi

Kaupunginkanslia tiedoksi
Kympp/Asemakaavoituspalvelu (kuulutus) tiedoksi

Päätöshistoria

Nimistötoimikunta 05.05.2021 § 37

Nimistötoimikunta 07.04.2021 § 28

Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala Kulttuuripalvelukokonaisuus Kaupunginmuseo
Kulttuuriperintöyksikkö 16.2.2021



28.11.2023

Asia/13

§ 633

Kaupunkiympäristölautakunnan vastaus valtuutettu Atte Kalevan ym. valtuustoaloitteeseen koskien Vihdintien-Kaupintien raitiotien tarpeellisuuden uudelleen harkitsemista

HEL 2023-003077 T 00 00 03

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Katri Penttisen ehdotuksesta.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Anton Silvo, projektinjohtaja, puhelin: 09 310 37489
anton.silvo(a)hel.fi

Liitteet

1 Valtuustoaloite 01.03.2023 Kaleva Atte Vihdintien-Kaupintien raitiotien tarpeellisuus uudelleen harkittavaksi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta katsoo valtuustoaloitteen loppuun käsitellyksi.

Esittelijän perustelut

Valtuustoaloitteessa esitetään, että Vihdintielle ja Kaupintielle suunnitellun pikaraitiotien matkustajamääristä ja kustannuksista tehdään uudet arviot raitiotien tarpeellisuutta koskevan harkinnan pohjaksi. Aloitteessa mainitut selvitykset laaditaan käynnissä olevan hankesuunnitelun ja seuraavien suunnitteluvaiheiden yhteydessä. Raitiotiehankkeen perustelut liittyvät kiinteästi suunnitellun maankäytön toteutukseen ja kokonaisuuden edistäminen edellyttää siitä tehtyihin päätöksiin sitoutumista.



Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelman valmistelu aloitettiin vuonna 2018 yleiskaavan hyväksymisen jälkeen ja läntisen bulevardikaupungin kaavarungon valmistelun rinnalla. Kaupunginvaltuusto hyväksyi 20.1.2021 yleissuunnitelman ja raitiotiehankeen toteuttamisen. Hanke on myös seudullinen hanke, johon seutu ja valtio ovat sitoutuneet allekirjoittaessaan Helsingin seudun kuntien ja valtion välisen MAL-sopimuksen vuosille 2020-2031. Sopimuksen mukaisesti valtio osoittaa hankekokonaisuuden toteuttamiseen 105 miljoonaa euroa valtionapuna.

Vuoden 2023 aikana kaupunkiympäristötoimiala ja Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy ovat valmistelleet hankesuunnitelmaa raitioteiden, katujen ja muun infrastruktuurin muodostamasta kokonaisuudesta. Hankesuunnitelman hyväksymistä esitetään kaupunkiympäristölautakunnalle joulukuun aikana. Suunnitelmassa määritellään muun muassa toteutettavan kokonaisuuden laajuus, toteutustapa ja alustava aikataulu sekä arvioidaan sen vaikutuksia. Tavoitteena on hankkeen hankintavaiheen läpivieminen ja jatkosuunnittelun aloittaminen vuoden 2024 aikana. Kaupunkiliikenneyhtiön käynnistää pikaraitiovaunujen kalustohankinnan loppuvuoden 2023 aikana.

Arvio rakentamiskustannuksista perustuu raitioteiden yleissuunnitelman sekä Huopalahdentien, Haagan ympyrän ja Vihdintien asemakaavojen laatimisen yhteydessä tehtyihin kustannusarvioihin. Näissä kustannustekijöiden jaottelu on yleisellä tasolla, mutta varaukset epävarmuuksien varalta vastaavasti suurempia. Kustannusten tarkempi selvittäminen edellyttää tarkemman tason suunnittelua hankkeen seuraavassa vaiheessa. Toteutuksen tavoitehintaa ohjataan raitiotieinfran osalta kaupunginvaltuuston asettaman enimmäishinnan mukaisesti. Bulevardikaupungin katurakentaminen ja muut maankäytön toteuttamisen investoinnit ovat tämän enimmäishintapäätöksen ulkopuolella ja ne toteutetaan niitä koskevien asemakaavojen, toteutussopimusten ynnä muiden päätösten mukaisesti.

Hankesuunnitelma sisältää päivitetyn matkustajamääräennusteen ja hankearvioinnin. Ennuste on laadittu HSL:n ylläpitämällä seudullisella liikennemallilla ja sen lähtökohdat on määritelty yhteistyössä HSL:n kanssa. Ennusteessa huomioidaan pikaraitiolinja 15, Espoon kaupunkiradan jatko sekä muut päätetyt ja rakenteilla olevat liikennehankkeet. Maankäytön osalta ennuste perustuu MAL-suunnitelman kehitysennusteeseen, joka läntisen bulevardikaupungin alueella noudattaa kaavarungon mukaista kehitystä. Perusoletuksena on suunnitellun maankäytön toteutuminen pitkällä aikajänteellä, mutta arvioinnissa tarkastellaan vaikutuksia myös tilanteessa, jossa osa alueen maankäytöstä ei toteudu kaavarungon mukaisessa laajuudessa.



Bulevardikaupungin lisäksi maankäyttö kehittyi pikaraitiolinjan varrella Lassilassa ja Kannelmäessä. Pikaraitiotien päätepysäkin ympäristö Kantelettarentiellä on yleiskaavan keskustatoimintojen aluetta ja alueella on vireillä useita asemakaavoja. Lassilassa on merkittävää potentiaalia käyttötarkoituksen muutoksiin ja täydennysrakentamiseen alueelle hyväksytyjen suunnitteluperiaatteiden mukaisesti. Raidehanke todennäköisesti edistää näiden hankkeiden vireille tuloa ja toteutumista.

Uudet asunto- ja toimitila-alueet raitiolinjan varrella suunnitellaan vaiheittain. Alueiden suunnitteluratkaisut tehdään kunkin asemakaavan valmistelun yhteydessä strategiset tavoitteet sekä lain asettamat vaatimukset huomioiden eikä niihin ole liikennehankkeen toteutuksen puitteissa mahdollista ottaa kantaa. Raitiolinjan hyötytavoitteiden toteutuminen edellyttää riittävän maankäytön toteutumista, mutta toisaalta raideyhteyden toteutus on nähty edellytyksenä sille, että alueelle voi rakentua houkuttelevaa ja joukkoliikenteeseen tukeutuvaa kaupunkirakennetta. Maankäytön, raitiotien ja muun infrastruktuurin muodostaman kokonaisuuden edistyminen edellyttää sitoutumista yleiskaavan ja kaavarungon yleisperiaatteisiin, vaikka yksityiskohtaiset ratkaisut tarkentuvat myöhemmissä vaiheissa.

Suunnitellun pikaraitiolinjan rooli joukkoliikennejärjestelmässä on monipuolinen. Kantakaupungissa se lisää raitioverkon läntisen pääkäytävän matkustajakapasiteettia. Meilahdesta Haagan ympyrään asti se toimii nopeana keskustayhteytenä. Siitä pohjoiseen jatkuvalla osuudella se tarjoaa lähijunia täydentävän yhteyden kantakaupunkiin, yhdistää palvelukeskuksia ja kytkee yhteen pikaraitiotien ja rautateiden verkostoa. Raitiolinjan perusteena ei ole vain vastata alueen nykyisiin liikkumistarpeisiin, vaan luoda edellytyksiä kaupunkirakenteen ja liikkumisen kehitykselle tulevaisuudessa.

Pikaraitiolinjan simuloitu ajoaika päätepysäkkien välillä on noin 32 minuuttia ja esimerkiksi Valimon aseman pysäkillä Lasipalatsille noin 23 minuuttia. Lähijunien matka-aika päärautatieasemalle on Valimon asemalta 12 minuuttia. Bussien matka-aika Vihdintieltä keskustaan on ruuhka-aikoina noin 25 minuuttia, mutta se vaihtelee ruuhkautumisen mukaan. Joukkoliikenteen luotettavuus on matka-ajan ohella tärkeä palvelutasotekijä ja alueella on vähäiset edellytykset parantaa bussiliikenteen toimintaedellytyksiä. Pikaraitiolinjan täsmällisyys, esteettömyys ja matkustusmukavuus ovat bussiliikennettä paremmat.

Aloitteessa esitetty vaihtoehto, jossa pikaraitiolinja jatkuisi Haagan ympyrästä Huopalahden aseman suuntaan, palvelisi Munkkiniemen ja Munkkivuoren alueita hyvin ja tarjoaisi vaihtoyhteydet lähijuniin, mutta ei toteuta hankkeen lähtökohtaista tavoitetta palvella koko bulevardikaupungin uutta maankäyttöä, josta merkittävä osa sijaitsee Vihdintien



pohjoisemmalla osuudella. Ratkaisun edellytyksiä ei ole tarkasteltu esimerkiksi sopivan päätepysäkin paikan osalta eikä sen matkustajakäytystä tai vaikutusta esimerkiksi pikaraitiolinja 15:n sujuvuuteen ole selvitetty. Vaikka raitiotie ei jatkuisi Vihdintielle, olisi sen varrella tarpeita muun muassa katu- ja kunnallistekniseen rakentamiseen, siltojen peruskorjaamiseen ja joukkoliikenteen vaihtoyhteyksien parantamiseen. Yleiskaavan mukaisen pikaraitiotievarauksen toteutusedellytykset on myös säilytettävä.

Valtuustoaloite

Valtuutettu Atte Kaleva ja 8 muuta valtuutettua ovat tehneet 1.3.2023 seuraavan sisältöisen valtuustoaloitteen: Vihdintien-Kaupintien raitiotien tarpeellisuus uudelleen harkittavaksi

”Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelma valmisteltiin vuosina 2014-2015 yleiskaavan valmistelun yhteydessä. Siihen kuuluu osana Huopahdentielle, Vihdintielle ja Kaupintielle rakennettava uusi raitiotie. Tuon ajan jälkeen tilanne on kuitenkin muuttunut niin, että Vihdintien-Kaupintien raitiotien tarpeellisuutta on syytä harkita uudestaan.

Espoon kaupunki ja valtio ovat päättäneet Espoon kaupunkiradan rakentamisesta. Siinä Kaukalahdesta Helsinkiin saadaan erilliset raiteet kauko- ja lähiliikenteelle. Se mahdollistaa junien vuorotiheyden merkittävän lisäämisen ja kulun häiriöttömyyden. Kaupunkiradan rakennustyöt alkavat tänä vuonna ja sen on arvioitu valmistuvan vuonna 2028. Valimon asemalaituria on tarkoitus pidentää niin, että se ulottuu Vihdintien sillan alle ja rakentaa siltä suora kulkuyhteys Riistavuoren puolelle. Valimon asemalta pääsisi junalla Helsingin keskustaan 10 minuutissa.

Raide-Jokeri otetaan käyttöön tämän vuoden syksyllä. Vihdintien itäreunaan rakennetulta pysäkiltä on 350 metriä Huopalahden asemalle, mistä tiheään kulkevat junat vievät keskustaan 7-8 minuutissa. Niille, jotka pyrkivät Mannerheimintielle, on tarjolla lukuisia Vihdintietä kulkevia busseja. Talontien pysäkeiltä pääsee Töölön kohteisiin 10-20 minuutissa. Munkkiniemen aukion kautta kiertävällä raitiotiellä aikaa kuluu Valimon pysäkiltä keskustaan 25-30 minuuttia.

Näistä syistä on syytä epäillä, tulisiko Vihdintien-Kaupintien raitiotielle niin paljon matkustajia, että sen rakentaminen on perusteltua. Sen selvittämiseksi tulisi tehdä uudet laskelmat raitiotien käyttäjämääristä siinä tilanteessa, kun Espoon kaupunkirata on käytössä. Se sopisi parhaiten HSL:n tehtäväksi. Vihdintien raitiotien käyttäjämääriin vaikuttaa myös se, miten maankäyttö sen reunoilla muuttuu. On ilmeistä, että raitiotietä aikanaan suunniteltaessa kaavaillut asukasmäärät arvioitiin liian korkeiksi. Vihdintien itäpuolella radan etelä- ja pohjoispuolella olevat alueet ovat vahvistetuissa asemakaavoissa puistoa. Niiden muuttamista



rakennustonteiksi rajoittavat maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n määräykset. Riistavuoren puisto on luontonsa puolesta arvokas metsä- ja kallioalue, joka on suurimmalle osalle Etelä-Haagan asukkaista ainoa merkittävä lähivirkistysalue. Radan pohjoispuolella Vihdintien puistometsässä rakentamista rajoittavat luontoarvojen lisäksi tarve säilyttää seudullinen luonnonmukainen virkistysyhteys, ns. läntinen vihersormi.

Siltäkin osin kuin mainittuihin puistoihin on mahdollista rakentaa, se on järkevää keskittää Vihdintien reunan ohella mahdollisimman lähelle Valimon asemaa ja Raide-Jokerin pysäkkiä Haagan liikenneympyrässä. Riistavuoren puiston keskiosassa on arvokas ja virkistykseen paljon käytetty näköalakallio, jolle ei muutoinkaan tulisi rakentaa.

Vihdintien-Kaupintien raitiotietä on perusteltu myös sillä, että siten saataisiin verkko, jossa olisi yhteys myös läntisiin esikaupunkeihin sekä rantaradan ja kehäradan juniin. Liikennetarve Haagan ja Länsi-Helsingin välillä ei kuitenkaan ole niin suurta, etteikö siihen riittäisi Raide-Jokerin ja bussilinja 52:n tarjoamat yhteydet. Yhteys rantaradan ja kehäradan juniin taas on toteutettavissa helposti ja lähes ilman kustannuksia Huopalahden asemalla Raide-Jokerin valmistuttua. Olisikin tutkittava, voisiko aikanaan Huopalahdentieltä tuleva raitiovaunu jatkaa liikenneympyrän pysäkiltä Huopalahden asemalle tai siitä pitemmälle ja kääntyä sitten takaisin.

Yleiskaavassa Vihdintien raitiotie on linjattu suoraan pohjoiseen Vantaan rajalle saakka. Yleiskaavamääräyksen mukaan yhteys voidaan toteuttaa myös busseilla. Myöhemmin linjaus on kuitenkin käännetty Kaupintielle. Se tarjoaa vain vähäiset mahdollisuudet uudelle asuntotuotannolle, koska Kaupintien reunat on pääosin jo rakennettu toimistotaloilla eikä Kehä I:n päälle voida järkevästi rakentaa hyviä asuntoja.

Matkustajamäärien ohella olisi laskettava uudelleen Vihdintie-Kaupintie raitiotien kustannukset. Suurimmat kustannuserät tulevat tälle osuudelle tulevien siltojen rakentamisesta tai parantamisesta. Laskelmien perusteella olisi tehtävä uusi kustannus/hyöty analyysi Vihdintie-Kaupintie raitiotien kannattavuudesta.

Edellä esitetyn perusteella me allekirjoittaneet kaupunginvaltuutetut esitämme, että Vihdintielle ja Kaupintielle suunnitellun raitiotien matkustajamääristä ja kustannuksista tehdään uudet arviot ja hyöty/kustannusanalyysi raitiotien tarpeellisuutta koskevan harkinnan pohjaksi.”

Toimivalta

Hallintosäännön 30 luvun 11 §:n 2 momentin mukaan kaupunginhallituksen on osoitettava aloite vastattavaksi sille lautakunnalle tai johto-



28.11.2023

kunnalle, jonka toimivaltaan tai jonka alaisen viranomaisen toimivaltaan aloitteessa esitetty toimenpide kuuluu.

Aloitteessa esitetty toimenpide kuuluu kaupunkiympäristölautakunnan tai sen alaisen viranomaisen toimivaltaan.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Anton Silvo, projektinjohtaja, puhelin: 09 310 37489
anton.silvo(a)hel.fi

Liitteet

1 Valtuustoaloite 01.03.2023 Kaleva Atte Vihdintien-Kaupintien raitiotien tarpeellisuus uudelleen harkittavaksi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Aloitteen tekijä

Otteen liitteet

Esitysteksti

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



§ 634

Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallitukselle, Sörnäistenrannan tarkistettu asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotus (nro 12835) (sisältää liikennesuunnitelman)

HEL 2018-009468 T 10 03 03

Hankennumero 1611_5 ja 0579_9

Esitys

Kaupunkiympäristölautakunta päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

Asian aikana kuultavina olivat arkkitehti Irene Siljama, yksikön päällikkö Janne Prokkola, maisema-arkkitehti Kaisa Solin, tiimipäällikkö Taneli Nissinen, diplomi-insinööri Valtteri Lankiniemi, erityisasiantuntija Anu Haahla ja johtava erityisasiantuntija Artturi Björk. Asiantuntijat poistuvat kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Amanda Pasasen ehdotuksesta.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmoskoski

Lisätiedot

Irene Siljama, arkkitehti, puhelin: 09 310 33174
irene.siljama(a)hel.fi
Taneli Nissinen, johtava liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 76765
taneli.nissinen(a)hel.fi
Kaisa Solin, maisema-arkkitehti, puhelin: 09 310 34757
kaisa.solin(a)hel.fi
Valtteri Lankiniemi, diplomi-insinööri, puhelin: 09 310 22467
valtteri.lankiniemi(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ilmakuva
- 3 Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen nro 12835 kartta, päivätty 16.5.2023, muutettu 28.11.2023
- 4 Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen nro 12835 selostus, päivätty 16.5.2023, muutettu 28.11.2023
- 5 Havainnekuva, 28.11.2023
- 6 Viitesuunnitelma, täydennetty 28.11.2023
- 7 Liikennesuunnitelma (piir.nro 7424/28.11.2023)
- 8 Tehdyt muutokset
- 9 Tilastotiedot



- 10 Vuorovaikutusraportti 28.10.2014, täydennetty 16.5.2023 ja 28.11.2023, liitteineen
- 11 Osa päätöshistoriaa

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Esitysehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta esittää kaupunginhallitukselle

- 16.5.2023 päivätyn ja 28.11.2023 muutetun asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen nro 12853 (liite nro 3) hyväksymistä. Asemakaava koskee 10. kaupunginosan (Sörnäinen, Hanasaari) osaa kortteleista 10402–10404 ja 10755 sekä puisto-, vesi- ja katualueita ja asemakaavan muutos koskee 10. kaupunginosan (Sörnäinen, Vilhonvuori, Hanasaari) korttelia 10574 sekä puisto-, vesi- ja katualueita sekä venesatamaa (muodostuvat uudet korttelit 10400–10404 ja 10755).

Lisäksi lautakunta päättää

- ettei ehdotusta aseteta uudelleen nähtäville
- antaa vuorovaikutusraportista ilmenevät vastineet saatuihin lausuntoihin ja muistutuksiin. Päätösasiakirjat ja vuorovaikutusraportti ovat luettavissa kaupunkiympäristön toimialan asiakaspalvelussa, Työpajankatu 8 (puh. 09 310 22111), sekä internet-sivuilla: Päätökseteko

www.hel.fi/kaupunkiymparisto/fi

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

Esittelijän perustelut

Kaavaratkaisun keskeinen sisältö

Asemakaava ja asemakaavan muutos (kaavaratkaisu) koskee pääosin voimassa olevassa asemakaavassa puisto- ja vesialueeksi merkittyä aluetta, joka sijaitsee Sörnäisten Vilhonvuorella ja Hanasaarella. Nykyisin alueelle sijoittuu Sörnäisten rantatie, puisto- ja vesialuetta. Kaavaratkaisu mahdollistaa alueen kaupunkirakenteen täydentämisen asuin- ja toimitilakortteleilla sekä pysäköintilaitoksella. Kaavaratkaisu perustuu kaupunkisuunnittelulautakunnan vuonna 2014 hyväksymiin alueen suunnitteluperiaatteisiin.



Kaavaratkaisu on kolmas osa Hakaniemenrannan ja Sörnäistenrannan asemakaavakokonaisuutta, jonka luonnoksen kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi 28.2.2017. Tavoitteena on muodostaa uutta ympäristön huomioivaa korttelistoa nykyisin pitkälti joutomaana ja liikenteen käytössä olevalle alueelle. Tavoitteena on lisäksi kytkeä alue arvokkaaseen ympäristöön keskeisten näkymälinjojen ja kaupunkirakenteen muodostamisen kautta. Lisäksi keskeinen tavoite on luoda uutta viihtyisää kaupunkitilaa Suvilahden rantaan.

Kaavaratkaisussa on erityisesti pyritty ratkaisemaan se, miten täydennysrakentaminen sovitetaan arvokkaaseen ja historiallisesti kerrokselliseen ympäröivään kaupunkirakenteeseen sekä muodostetaan uutta julkista ja luonnon kannalta monimuotoista rantaa kaupunkilaisille. Alueelle on suunniteltu neljä asuinkorttelia, kaksi toimitilakorttelia sekä pysäköintikortteli. Alueen ja ympäristön palvelutaso paranee merkittävästi uuden rakentamisen myötä. Lisäksi alueelle sijoittuu uutta katualuetta sekä kävelyn aluetta rantaan. Uutta asuntokerrosalaa on 65 030 k-m² ja toimitilakerrosalaa on 30 500 k-m². Asukasmäärän lisäys on noin 1 400.

Kaavaratkaisun yhteydessä on laadittu liikennesuunnitelma (piir.nro 7424), jonka mukaan Sörnäisten rantatien linjaus on esitetty voimassa olevan asemakaavan mukaisesti Vilhonvuoren korttelirakenteen reunan myötäisesti. Uusi korttelisto tukeutuu Sörnäisten rantatien rinnakkaiskaatuun sekä siihen liittyviin sivukatuihin. Ranta on varattu kävelyn alueeksi.

Kaavaratkaisun toteuttaminen vaikuttaa erityisesti siten, että nykyisin pääasiassa liikennealueena oleva ranta-alue muuttuu rakennetuksi. Vesialuetta täytetään ja ranta muuttuu osittain rakennetuksi ja osaan luodaan luonnon elinympäristöjä.

Päätökset kaavaratkaisun pohjana

Kaavaratkaisu edesauttaa kaupunkistrategian tavoitteiden toteutumista siten, että edistetään asuntotuotantoa, tuetaan eläviä, omaleimaisia ja turvallisia kaupunginosia ja modernia ilmastovastuuta. Kaavaratkaisu on Helsingin yleiskaavan mukainen.

Alueen lähtökohdat ja nykytilanne

Suunnittelualue sijoittuu kokonaisuudessaan täyttömaalle ja alue on pitkään ollut kaupungin reunavyöhykettä. Satamatoimintojen laajetessa Suvilahden muoto on muuttunut useaan kertaan. Topografialtaan suunnittelualue onkin tasainen ja sijaitsee lähellä merenpintaa. Kaupunkirakenteellisesti kaava-alue sijoittuu Sörnäisten rantatien ja Suvilahden vesialueen väliselle lähes pohjois- eteläsuuntaiselle vyöhykkeelle Merihaan pohjoispuolelle.



Alueella on voimassa pääasiassa asemakaava nro 10960 tullut voimaan 3.8.2007. Kaavan mukaan suunnittelualue on merkitty puisto- ja vesialueeksi, pohjoisosaa lukuun ottamatta, joka on merkitty huoltoasema- ja liikerakennustenkorttelialueiksi. Yhteensä kaavassa on kerrosalaa 1 500 k-m².

Voimassa olevassa asemakaavassa Sörnäisten rantatien linjaus kulkee Vilhonvuoren korttelirakenteen myötäisesti. Rantatien ja vesialueen väliselle alueelle on kaavoitettu puistoaluetta. Suunnittelualan pohjoisreunassa on olemassa oleva huoltoasema ja sen eteläpuolelle on asemakaavalla mahdollistettu liikerakennusten korttelialue.

Helsingin kaupunki omistaa alueen. Kaavaratkaisu on tehty kaupungin aloitteesta.

Kaavaratkaisun kustannukset

Kaavaratkaisun toteuttamisesta on alustavasti arvioitu aiheutuvan kaupungille kustannuksia seuraavasti (alv. 0 %):

Esirakentaminen	47 milj. €
- Ruoppaus- ja täyttötyöt	21 milj. €
- Katujen pohjarakentaminen	11 milj. €
- Maaperän pilaantuneisuuden kunnostus	4 milj. €
- Johtosiirrot	10 milj. €
Katualueet ja yleiset alueet	21 milj. €
Rantarakenteet	12 milj. €
Tulviin varautuminen	12 milj. €
Yhteensä	92 milj. €

Alueen toteuttamisen kustannuksista merkittävä osa muodostuu esi- ja rantarakentamisesta. Ruoppaus- ja täyttötöiden kustannuksiin vaikuttavat mm. louheen saatavuus sekä käytettävissä olevat ruoppaus- sekä ruoppausmateriaalien kuljetusmenetelmät. Asemakaavaratkaisun toteuttaminen edellyttää kaava-alueen ulkopuolelle sijoituvaa Sörnäisten rantatien muutosta, johon kytkeytyy suurin osa myös johtosiirtojen kustannuksista. Yhteensä Sörnäisten rantatien muutokseen kohdistuu kustannuksista noin 24 milj. euroa. Alueen sijainti meren rannan läheisyydessä ja katualueella säilytettävät maanpinnan korkotasot edellyttävät varautumista tulviin tulvapumppaamojen ja -putkistojen toteuttamisella. Näiden kokonaiskustannuksiksi on arvioitu noin 12 miljoonaa euroa.



Lisäksi alueen yhdyskuntateknisen huollon verkostojen toteuttamisesta aiheutuu kustannuksia verkostojen haltijoille seuraavasti:

Kaukolämpö ja jäähdytys	1,4 milj. €
Sähköverkko (keskijännite)	0,25 milj. €
Tietoliikenne	0,75 milj. €
Vesihuolto	8,7 milj. €

Asemakaavamuutos nostaa alueen arvoa ja kaupungille kohdistuu tulo- ja rakennusoikeuden myymisestä tai vuokraamisesta. Kaavoitettavan rakennusoikeuden arvo on karkeasti arvioiden noin 105 milj. euroa.

Uutta kerrosalaa kohden kustannuksia kaupungille aiheutuu n. 950 euroa/k-m². Rakennusten perustamiskustannuksiksi asuinkortteleiden osalta on arvioitu keskimäärin 470 euroa/k-m².

Kaavaehdotuksen julkinen nähtävilläolo (MRL 65 §) 7.6. - 6.7.2023

Kaavaehdotus esiteltiin kaupunkiympäristölautakunnalle 16.5.2023 ja lautakunta päätti 16.5.2023 asettaa kaavaehdotuksen nähtäville.

Kaavaehdotuksesta tehtiin 24 muistutusta.

Muistutuksissa esitetyt huomautukset kohdistuivat rakentamisen määrään, rakennusten korkeuksiin ja sijoitteluun, vesialueen kaventamiseen ja merentäyttöön, Sörnäisten rantatien leveyteen, ylitykseen ja nopeusrajoitukseen sekä tien aiheuttamaan meluun ja huonoon ilmanlaatuun sekä uusille että olemassa oleville asukkaille, uuteen rinnakkaiskadun sijaintiin Merihaan edustalla ja sen aiheuttamiin ruuhkiin ja rajoitukseen Merihaan täydennysrakentamisen osalta, jalankulkuun, pyöräilyyn ja julkiseen liikenteeseen, keskustatunneliin, vaikutuksiin lintuihin, kaloihin ja muihin eläimiin, lintujen turvallisuuteen, veneilyyn ja venesatamiin, koirapuistoon, puiston, puuston, virkistysalueen ja avoimen viher- ja ranta-alueiden menetykseen, viherkertoimeen, tulvakorkoon, tuulitunneliefektiin, näkymiin ja alueen merellisyyteen, pysäköintitaloon, autopaikkoihin ja autoiluun, liikennejärjestelyihin, alueen käynnissä oleviin ja tuleviin rakennusaikaisiin haittoihin, toimistokäyttöön, korttelipihoihin ja rantapromenadiin sekä alueen kehittämiseen laajemmin.

Kaavaehdotuksesta saatiin viranomaisten lausuntoja sen ollessa julkisesti nähtävillä. Lausunnoissa esitetyt huomautukset kohdistuivat alueen kunnallistekniikkaan ja tämän tila- ja huoltovaatimukseen, olemassa olevan kunnallistekniikan kapasiteettiin, uusien jätehuoltomääräysten voimaantuloon, alueen sijaintiin Yleiskaava 2016 kantakaupunkialueeseen, Sörnäisten rantatien katualueen merkittävään leventämiseen se-



kä nopeusrajoituksiin, bussikaistavaraukseen, julkisen liikenteeseen ja sen saavutettavuuteen, alueen kehitykseen kävelyn ja pyöräilyn ehdoilla, pyöräliikenteen ja kävelyn järjestelyihin, kulttuuriympäristöjen ja niihin liittyvien arvojen huomioimiseen jatkosuunnittelussa, vaikutuksiin Pannukakunpuistikoon ja ympäröiviin alueisiin, kemikaaliturvallisuus etäisyyksiin ja suuronnettomuusvaaroihin, ilmastonvaikutuksiin, melun- torjuntaan ja ilmanlaatuun, hulevesiin ja tulvariskiinkin sekä palvelutarpeen kasvuun.

Lausunnot saatiin seuraavilta tahoilta:

- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY)
- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)
- Turvallisuus- ja kemikaalivirasto
- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala, kaupunginmuseo
- kasvatuksen ja koulutuksen toimiala

Toimenpiteet julkisen nähtävilläolon jälkeen

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

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

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

Tarkemmat perustelut

Tarkemmat kaavaratkaisun perustelut ilmenevät liitteenä olevasta asemakaavaselostuksesta.

Jatkotoimenpiteet

Kaavan hyväksymistä koskevasta päätöksestä on pyydetty lähettämään tieto.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Irene Siljama, arkkitehti, puhelin: 09 310 33174
irene.siljama(a)hel.fi



28.11.2023

Taneli Nissinen, johtava liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 76765
taneli.nissinen(a)hel.fi

Kaisa Solin, maisema-arkkitehti, puhelin: 09 310 34757
kaisa.solin(a)hel.fi

Valtteri Lankiniemi, diplomi-insinööri, puhelin: 09 310 22467
valtteri.lankiniemi(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ilmakuva
- 3 Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen nro 12835 kartta, päivätty 16.5.2023, muutettu 28.11.2023
- 4 Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen nro 12835 selostus, päivätty 16.5.2023, muutettu 28.11.2023
- 5 Havainnekuva, 28.11.2023
- 6 Viitesuunnitelma, täydennetty 28.11.2023
- 7 Liikennesuunnitelma (piir.nro 7424/28.11.2023)
- 8 Tehdyt muutokset
- 9 Tilastotiedot
- 10 Vuorovaikutusraportti 28.10.2014, täydennetty 16.5.2023 ja 28.11.2023, liitteineen
- 11 Osa päätöshistoriaa

Oheismateriaali

- 1 Muistutukset

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Ne muistutuksen esittäneet, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa

Otteen liitteet

Esitysteksti
Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano
Liite 10

Tiedoksi

Kaupunginkanslia tiedoksiunto

Päätöshistoria

Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala Kulttuuripalvelukokonaisuus Kaupunginmuseo
27.6.2023

Kaupunkiympäristölautakunta 23.05.2023 § 284



Kaupunkiympäristön toimiala Palvelut ja luvat -palvelukokonaisuus Kaupunkimitauspalvelut Kartat ja paikkatiedot Yksikön päällikkö 03.04.2023 § 25

Nimistötoimikunta 18.01.2023 § 6



28.11.2023

Asia/15

§ 635

Liikenneonnettomuudet Helsingissä 2020 - 2022

HEL 2023-013264 T 08 00 00

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti merkitä tiedoksi Liikenneonnettomuudet Helsingissä 2020 - 2022 -raportin.

Käsittely

Asian aikana kuultavana oli liikenneinsinööri Roni Utriainen. Asiantuntija poistui kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Esittelijä

vs. kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Silja Hyvärinen

Lisätiedot

Roni Utriainen, liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 52261
roni.utriainen(a)hel.fi

Liitteet

1 Liikenneonnettomuudet Helsingissä 2020-2022 -raportti

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Helsingin kaupungin edellisessä liikenneturvallisuuden kehittämissuunnitelmassa (hyväksytty kaupunginhallituksessa vuonna 2015) pitkän tähtäimen visioksi asetettiin: ”Helsingin liikennejärjestelmä on kaikille liikkujaryhmille niin turvallinen, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Liikkuminen on vastuullista ja koetaan turvalliseksi”. Määrällisiksi tavoitteiksi asetettiin tieliikenteessä kuolleiden määrän puolittaminen ja loukkaantuneiden määrän vähentäminen neljänneksellä vuosien 2008 - 2010 tasosta vuoteen 2020 mennessä.

Liikennekuolemien määrä lisääntyi tarkastelujaksolla 4 % ja poliisin tietoon tulleiden loukkaantuneiden määrä väheni 47 %. Kun vähentämistavoitetta verrataan lähtötason tavoin kolmen vuoden keskiarvoon (vuosien 2019 - 2021 tasoon), kuolleiden määrä väheni 26 % ja louk-



kaantuneiden 45 %. Liikennekuolemien määrä ei ole siten vähentynyt tavoitteen mukaisesti, mutta loukkaantuneiden määrä väheni asetettua tavoitetta enemmän.

Viimeisimmässä Helsingin liikenneturvallisuuden kehittämissuunnitelmassa 2022 - 2026 (hyväksytty kaupunginhallituksessa vuonna 2022) on asetettu uudeksi tavoitteeksi kuolleiden ja loukkaantuneiden määrän puolittaminen vuoteen 2030 mennessä vuoden 2020 tasosta.

Helsingissä tapahtui vuosina 2020 - 2022 keskimäärin 271 henkilövahinkoon johtanutta tieliikenneonnettomuutta vuodessa. Henkilövahinkoonnettomuuksien määrä oli 295 vuonna 2020, 277 vuonna 2021 ja 242 vuonna 2022. Onnettomuuksista yhteensä 19 johti kuolemaan. Onnettomuuksissa kuoli kahdeksan henkilöä vuonna 2020, kuusi vuonna 2021 ja viisi vuonna 2022. Loukkaantuneiden määrät olivat vastaavasti 345, 316 ja 294 henkilöä. Tiedot perustuvat poliisin ilmoittamiin tietoihin liikenneonnettomuuksista ja Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n ilmoittamiin tietoihin raitiovaunuonnettomuuksista. Tiedot sisältävät arviolta noin 30 % kaikista henkilövahinkoonnettomuuksista, mutta kaikki kuolemaan johtaneet onnettomuudet sisältyvät tilastoihin. Tuloksia tarkasteltaessa on lisäksi huomioitava, että vuosien 2020 - 2022 tilanne oli poikkeuksellinen, sillä pandemian aikana tapahtuneet muutokset liikkumiskäyttäytymisessä ovat voineet vaikuttaa onnettomuusmääriin.

Liikenneturvallisuus Helsingissä on kehittynyt myönteisesti 2000-luvun aikana, kun tarkastellaan kehitystä liikennekuolemien ja loukkaantumisten kokonaismäärässä. Kuolleiden ja loukkaantuneiden kokonaismäärä on vähentynyt 66 % vuosina 2000 - 2022. Viimeisen viiden vuoden aikana (2018 - 2022) Helsingin liikenteessä on vuosittain kuollut keskimäärin viisi henkilöä, joista jalankulkijoita on ollut 38 %, auton kuljettajia 23 % ja polkupyörällä liikkuneita 23 %. Jalankulkijoiden kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien määrä on vähentynyt huomattavasti 1980-luvun tilanteesta, jolloin tieliikenneonnettomuuden seurauksena tapahtui vuosittain 17 jalankulkijan kuolemaa. Viimeisen viiden vuoden aikana jalankulkijoiden kuolemia on ollut keskimäärin kaksi vuodessa.

Ikäryhmistä eniten kuolemia ja loukkaantumisia asukasmäärään suhteutettuna on ollut 15–24-vuotiaiden ja vähiten 0-14-vuotiaiden ikäryhmässä vuosina 2018–2022. Kulkumuodoista 15-24-vuotiaiden tapaukset tapahtuivat useimmiten auton kuljettajina tai ajoneuvon matkustajina. Tapausten määrät ovat vähentyneet suhteellisesti eniten yli 64-vuotiaiden ja 25-64-vuotiaiden ikäryhmissä viisivuotisjaksojen 2013 - 2017 ja 2018 - 2022 välillä. Kuolemien ja loukkaantumisten yhteismäärä väestöön suhteutettuna on vähentynyt määrällisesti eniten 15-24-vuotiailla.



Suomen tieliikenteessä tapahtui vuosina 2020 - 2022 keskimäärin 55 henkilövahinko-onnettomuutta 100 000 asukasta kohti. Helsingissä vastaava luku oli 36. Henkilövahinko-onnettomuuksien määrä suhteessa asukasmäärään on Helsingissä ollut vuosituhannen vaihteen jälkeen selvästi koko maata pienempi. Suomen suurista kaupungeista vähiten henkilövahinko-onnettomuuksia on viime vuosina tapahtunut Espoossa. Trendi on kuitenkin kaikissa suurissa kaupungeissa laskeva.

Helsingin onnettomuusalttiimmat risteykset vuosina 2017 - 2021 olivat Tukholmankadun ja Topeliuksenkadun risteys sekä Kehä I:n ja Itäväylän risteys. Eniten jalankulkijaonnettomuuksia (4 tai 5 kpl) vuosina 2013 - 2022 tapahtui suojateilla, jotka sijaitsevat Turunlinnantiellä, Kaivokadulla, Tukholmankadulla ja Hämeentiellä. Mannerheimintien ylittävillä suojateilla tapahtui myös useita jalankulkijaonnettomuuksia. Eniten polkupyöräonnettomuuksia vuosina 2013 - 2022 tapahtui Sörnäistenkadun ylityksessä Lautatarhankadun risteyksessä (12 kpl) ja Itäväylän rampin ylityksessä Sahaajankadun risteyksessä (9 kpl).

Helsingissä tilastoiduista liikenneonnettomuuksista on vuosina 2018–2022 aiheutunut vuosittain keskimäärin 64 miljoonan euron yhteiskunnalliset kustannukset. Liikenneonnettomuuksien kustannuksista arviolta noin viidennes kohdistuu kuntatalouteen, mikä Helsingissä vastaa noin 12 miljoonaa euroa vuodessa.

Raportissa Liikenneonnettomuudet Helsingissä 2020 - 2022 (liite 1) on esitetty yhteenvetotietoja ajanjaksolla tapahtuneista poliisin tietoon tulleista liikenneonnettomuuksista. Lisäksi raportissa on pidempiaikaisempaa seurantatietoa liikenneonnettomuuksista 1980-luvulta alkaen. Raportissa esitetään myös tietoja merkittävimmistä onnettomuuskeskitymistä sekä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden yleisimmistä onnettomuuspaikoista.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Roni Utriainen, liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 52261
roni.utriainen(a)hel.fi

Liitteet

1 Liikenneonnettomuudet Helsingissä 2020-2022 -raportti

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



§ 636

Roihuvuorentien asemakaavan muuttaminen (nro 12861) (sisältää liikennesuunnitelman)

HEL 2022-014190 T 10 03 03

Hankenumero 1090_10

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Amanda Pasasen ehdotuksesta.

Esittelijä

vs. kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Silja Hyvärinen

Lisätiedot

Anna Johanson, suunnittelija, asemakaavoitus, puhelin: 09 310 39092
anna.johanson(a)hel.fi

Anu Kuutti, tiimipäällikkö, asemakaavoitus, puhelin: 09 310 37154
anu.kuutti(a)hel.fi

Johanna Iivonen, tiimipäällikkö, liikennesuunnittelu, puhelin: 09 310 37137
johanna.iivonen(a)hel.fi

Emmaleena Krankkala, projektipäällikkö, teknistaloudelliset asiat, puhelin: 09 310 39255

emmaleena.krankkala(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ilmakuva
- 3 Asemakaavan muutoksen nro 12861 kartta, päivätty 28.11.2023
- 4 Asemakaavan muutoksen nro 12861 selostus, päivätty 28.11.2023
- 5 Suojeltavat rakennukset
- 6 TEK-johtoselvityskartta (Afy 30.6.2023)
- 7 Liikennesuunnitelma (piir.nro 7490 / 28.11.2023)
- 8 Tilastotiedot
- 9 Tehdyt muutokset
- 10 Vuorovaikutusraportti 12.9.2023, täydennetty 28.11.2023
- 11 Osa päätöshistoriaa

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus



Kaupunkiympäristölautakunta päättää

- hyväksyä 28.11.2023 päivätyn asemakaavan muutoksen piirustuksen nro 12861 (liite nro 3). Asemakaavan muutos koskee 43. kaupunginosan (Herttoniemi) korttelin 43214 tontteja 1, 9, 10, 11, 12, 13 ja 14 sekä katu- ja puistoalueita.
- antaa vuorovaikutusraportista ilmenevät vastineet valmisteluaikana esitettyihin mielipiteisiin, kannanottoihin sekä julkisena nähtävilläoloaikana saatuihin lausuntoihin ja muistutuksiin. Päätösasiakirjat ja vuorovaikutusraportti ovat luettavissa kaupunkiympäristön toimialan asiakaspalvelussa, Työpajankatu 8 (puh. 09 310 22111), sekä internet-sivuilla: Päätöksenteko

www.hel.fi/kaupunkiymparisto/fi

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

Esittelijän perustelut

Kaavaratkaisun keskeinen sisältö

Asemakaava ja asemakaavan muutos (kaavaratkaisu) koskee Roihuvuoren keskustan aluetta, joka sijaitsee Herttoniemen kaupunginosan koillisosassa. Kaavaratkaisu mahdollistaa, että pyöräliikenteen ja jalankulun reittejä parannetaan, ja katuvihreää säilytetään kaupunkikuvallisesti sopivalla tavalla. Ostoskeskuksen alueen kulttuurihistoriallisten suojeluarvojen säilyminen varmistetaan kaavassa.

Kaavaratkaisun toteuttaminen vaikuttaa erityisesti siten, että alueen liikenteestä tulee sujuvampaa ja tuvallisempaa ja alueen viihtyisyys paranee katuvihreän ja hyväkuntoisten kulkureittien myötä. Riittävien palveluiden saatavuutta alueella tuetaan. Alueella sijaitsevan päiväkodin tontti merkitään yleisten rakennusten tontiksi (Y) ja sille osoitetaan 600 k-m² lisärakennusoikeutta. Päiväkodille ei parhaillaan ole laajennustarvetta. Lisärakennusoikeudella varaudutaan mahdollisiin tuleviin laajennustarpeisiin. Kaavaratkaisun yhteydessä on laadittu liikennesuunnitelma (piir.nro 7490), jonka mukaan jalankulun olosuhteita parannetaan keskustan lähikaduilla jalkakäytäviä levenyttämällä, ylityskohtien autoliikennettä hidastamalla sekä jäsentämällä muita liikennemuotoja. Pyöräliikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta parannetaan rakentamalla erilliset yksisuuntaiset pyörätiet kokoojakatujen varteen tavoiteverkon mukaisesti. Pysäkkijärjestelyihin on esitetty muutoksia katualueiden uusien järjestelyiden myötä. Tulisuoionpolun pysäkkipari on esitetty poistettavaksi lyhyen pysäkkivälin vuoksi. Kokoojakatujen liikennejärjestelyitä



parannetaan keskustan kohdalla. Harvakseltaan tarvittava erikoiskuljetuksen reitin toimivuus on varmistettu kaavamääräyksellä ja liikennesuunnitelman ratkaisulla. Taksiasemalle esitetään uusi paikka Tuli-suontien varresta.

Päätökset kaavaratkaisun pohjana

Kaavaratkaisu edesauttaa kaupungin strategisten tavoitteiden toteutumista siten, että kävelyn, pyöräilyn, ja julkisen liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta edistetään ja siten myös hiilineutraalia liikennettä. Pysäköintipaikkojen riittävyys alueella sekä niiden sijainnin kriittinen tarkastelu edistää myös olemassa olevan kaupunkiluonnon säilymistä. Jo aiemmin kaavalla suojeltujen kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden rakennusten suojelu säilyy ja lisäksi suojellaan päiväkotirakennus. Kaavaratkaisu on Helsingin yleiskaavan 2016 mukainen.

Alueen lähtökohdat ja nykytilanne

Alueella on nykyään asuinkerrostalo, Roihuvuoren ostoskeskuksen ravintola- ja liiketiloja, päivittäistavarakauppoja, pysäköintialue, päiväkotia ja pieni suojeltu aukio keskellä ostoskeskusta sekä puisto- ja katualuetta. Alueen pääasialliset käyttäjät ovat alueen asukkaat sekä Roihuvuoren kirkossa kävijät.

Esko Korhosen suunnittelema ostoskeskus valmistui vuonna 1958 osaksi Roihuvuorentien länsipuolen kerrostalokortteleiden kokonaisuutena. Ostoskeskuksen arkipäiväinen ja ”lähiömäinen” kaupunkitila on alkuperäisen asemakaavan mukainen ominaispiirre.

Alueella on voimassa useita asemakaavoja vuosilta 1955 - 2007. Kaavojen mukaan alue on merkitty asuinkerrostalojen korttelialueeksi, liikerakennusten korttelialueeksi, autopaikkojen korttelialueeksi, asunto- ja liiketontiksi sekä puisto- ja katualueeksi.

Helsingin kaupunki omistaa suunnittelualueen maat. Kaikki tontit ovat vuokrattuina lukuun ottamatta LPA-tonttia (kiinteistötunnus 91-43-9903-100).

Kaavaratkaisun kustannukset

Kaavaratkaisun toteuttamisesta aiheutuu kaupungille kustannuksia Roihuvuorentien kadunrakennustöistä. Kustannuksia aiheutuu ilman arvonlisäveroa seuraavasti: Kadut 2,7 milj. euroa, johtosiirrot 0,95 milj. euroa, yhteensä 3,7 milj. euroa. Kustannusarvio perustuu kaupungin teettämään johtosiirtoselvitykseen.



Kaava mahdollistaa Y-tontilla sijaitsevan päiväkodin laajennuksen rakentamisen, jonka kustannusarvio laaditaan jatkosuunnittelun yhteydessä.

Vuorovaikutus kaavan valmisteluaikana

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

Viranomaisyhteistyö

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

- Helen Sähköverkko Oy
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) vesihuolto
- Helsingin vanhusneuvosto
- kasvatuksen ja koulutuksen toimiala
- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala (kaupunginmuseo)

Viranomaisten kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä kaavaluonnoksesta kohdistuivat päiväkotirakennuksen suojelutarpeeseen. Kannanotoissa esitetyt asiat on otettu huomioon kaavoitustyössä siten, että päiväkotirakennukselle lisätään suojelumerkintä kaavakarttaan.

Mielipiteet

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä kaavaluonnoksesta kohdistuivat liikenteen ratkaisuihin, pysäköintiin sekä kaavan vaikutuksista viheralueisiin ja puistoihin. Mielipiteet on otettu huomioon kaavoitustyössä siten, että pysäköintimääräykset on lisätty kaavakarttaan. Kirjallisia mielipiteitä saapui 3 kpl.

Kaavaehdotuksen julkinen nähtävilläolo (MRL 65 §) 12.9. - 11.10.2023

Kaavaehdotus on ollut julkisesti nähtävillä, mistä on ilmoitettu maankäyttö- ja rakennusasetuksessa säädetyllä tavalla. Kaavaehdotuksen nähtäville asettamisesta on lähetetty kirje ulkokuntalaiselle maan haltijalle.

Kaavaehdotuksesta tehtiin 1 muistutus.

Muistutuksessa esitetyt huomautukset kohdistuivat yksityisautoilun ja paikoituksen haasteisiin alueella, rakennustyömaiden tuomiin ongelmiin



sekä kevyen liikenteen ongelmiin sekä kaupunkisuunnittelun yleisiin tavoitteisiin.

Kaavaehdotuksesta saatiin lausuntoja sen ollessa julkisesti nähtävillä. Lausunnoissa esitetyt huomautukset kohdistuivat alueen esteettömyyteen, pysäköintipaikkojen riittävyys, rakennusten suojeluun ja katuviheeseen sekä johtosiirtotarpeisiin.

Lausunnot saatiin seuraavilta tahoilta:

- Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY)
- Helen Sähköverkko Oy
- Helsingin vanhusneuvosto
- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala (kaupunginmuseo)

Lisäksi seuraava taho ilmoitti, ettei ole lausuttavaa: Helsingin pelastuslaitos.

Toimenpiteet julkisen nähtävilläolon jälkeen

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

Kaavan tavoitteet huomioon ottaen, kaavaehdotusta ei ole ollut tarkoituksenmukaista muuttaa julkisen nähtävilläolon yhteydessä esitettyjen huomautusten johdosta.

Kaavakartan merkintöihin tai määräyksiin ja muuhun aineistoon tehtiin julkisen nähtävilläolon jälkeen muutoksia, jotka on esitetty yksityiskohtaisesti kaavaselistuksen viimeisessä luvussa. Ne on myös koottu Tehdyt muutokset -liitteeseen. Tehdyt muutokset ovat luonteeltaan vähäisiä, joten kaavaehdotusta ei ole ollut tarpeen asettaa uudelleen nähtävillä.

Tarkemmat perustelut

Tarkemmat kaavaratkaisun perustelut ilmenevät liitteenä olevasta asemakaavaselistuksesta.

Sovelletut säännökset

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

Toimivalta

Kaupunkiympäristölautakunta päättää asemakaavan muutoksesta hallintosäännön 16 luvun 1 §:n kohdan 2 perusteella, koska kaavaratkaisulla ei katsota olevan merkittäviä vaikutuksia.



Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Anna Johanson, suunnittelija, asemakaavoitus, puhelin: 09 310 39092
anna.johanson(a)hel.fi
Anu Kuutti, tiimipäällikkö, asemakaavoitus, puhelin: 09 310 37154
anu.kuutti(a)hel.fi
Johanna Iivonen, tiimipäällikkö, liikennesuunnittelu, puhelin: 09 310 37137
johanna.iivonen(a)hel.fi
Emmaleena Krankkala, projektipäällikkö, teknistaloudelliset asiat, puhelin: 09 310 39255
emmaleena.krankkala(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ilmakuva
- 3 Asemakaavan muutoksen nro 12861 kartta, päivätty 28.11.2023
- 4 Asemakaavan muutoksen nro 12861 selostus, päivätty 28.11.2023
- 5 Suojeltavat rakennukset
- 6 TEK-johtoselvityskartta (Afry 30.6.2023)
- 7 Liikennesuunnitelma (piir.nro 7490 / 28.11.2023)
- 8 Tilastotiedot
- 9 Tehdyt muutokset
- 10 Vuorovaikutusraportti 12.9.2023, täydennetty 28.11.2023
- 11 Osa päätöshistoriaa

Oheismateriaali

- 1 Mielenpitoet
- 2 Muistutukset

Muutoksenhaku

Kunnallisvalitus, asemakaavan muuttaminen

Otteet

Ote

Ne mielenpitoensa esittäneet,
jotka ovat ilmoittaneet osoit-
teensa
Ne muistutuksen esittäneet,
jotka ovat ilmoittaneet osoit-
teensa

Helsingin seudun ympäristö-
palvelut -kuntayhtymä

Otteen liitteet

Esitysteksti
Kunnallisvalitus, asemakaavan muut-
taminen
Esitysteksti
Kunnallisvalitus, asemakaavan muut-
taminen
Liite 10
Esitysteksti
Kunnallisvalitus, asemakaavan muut-
taminen
Liite 10



28.11.2023

Asia/16

Uudenmaan elinkeino-, lii-
kenne- ja ympäristökeskus

Esitysteksti
Kunnallisvalitus, asemakaavan muut-
taminen

Liite 3

Liite 4

Liite 10

Helen Sähköverkko Oy

Esitysteksti
Kunnallisvalitus, asemakaavan muut-
taminen

Liite 10

Tiedoksi

Helsingin kaupungin vanhusneuvosto
Kymp/Asemakaavoituspalvelu (kuulutus) tiedoksi
Kaupunginmuseo

Päätöshistoria

Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala Kulttuuripalvelukokonaisuus Kaupunginmuseo
Kulttuuriperintöyksikkö 3.10.2023



§ 637

**Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle
valtuutettu Jenni Pajusen ym. valtuustoaloitteesta koskien katutyö-
haittoja**

HEL 2023-005725 T 00 00 03

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Valtuustoaloitteessa esitetään, että Helsinki teettää ulkopuolisen arvioinnin katutöiden ja -muutosten onnistumisesta lähialueiden asukkaiden näkökulmasta.

Katutöiden yhteydessä järjestetään jatkuvaa seurantaa ja asukaskyselyjä. Syksyllä 2023 otettiin käyttöön MOPSI-palautejärjestelmä myös infrarakentamisen hankkeissa, mikä on parantanut palautteiden käsitteilyä ja antaa parempaa koostetietoa siitä, mihin asukkaiden palautteet kohdistuvat. Tämä mahdollistaa tarkemman seurannan ja arvioinnin siitä, miten katutyöt vaikuttavat asukkaiden elämään ja ympäristöön. Seurannan ja asukaskyselyjen avulla pyritään selvittämään, mitkä alueen toiminnot toimivat hyvin ja missä on parannettavaa.

Vuoden katutyömaakilpailussa katutöitä arvioidaan laajasti ulkopuolisen raadin toimesta. Tarkkailijat ovat olleet vuosina 2021 - 2023 paikalla tarkkailemassa ja opastamassa työmaita parhaissa käytännöissä sekä raportoineet puutteista rakennuttajalle. Osapuolina raadissa ovat Näkövammaisten liitto, Helsingin seudun kauppakamari, Rakli, Helsingin seudun liikenne (HSL), Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY), Infra ry, Infra Uusimaa ry, Ramboll Finland Oy, Invalidiliitto ry sekä Helsingin kaupungin rakennuttamisen toimijoita. Kruunusillat-allianssissa on kehitetty ja otettu käyttöön eri kulkumuotojen työnaikaisten liikennejärjestelyjen laatua osoittava mittari (TLJ-mittari), joka mahdollistaa liikennejärjestelyiden toimivuuden objektiivisen mittaamisen. TLJ-mittari mahdollistaa laatuvaatimusten asettamisen tuleville katutöille.

Projekteissa kehitetään jatkuvasti urakka-asiakirjoja ja nykyisin käytettävää sanktiojärjestelmää on paranneltu niin, että se vastaa entistä paremmin tarvetta varmistaa työmaiden suunnitellun mukainen eteneminen. Kehityksen tavoitteena on lyhentää katujen ja muiden yleisten alueiden varausaikoja työmaa ja vastaavan käyttöön hinnoittelumallilla sekä ohjata mahdollisimman lyhytaikaiseen tai vain päiväsaikaan tapahtuvaan katualueen ja yleisten alueiden varaamiseen. Talousarvioneuvotteluiden tuloksena otetaan käyttöön työmaalupaus katu- sekä



muille yleisille alueille kohdentuvissa rakennus- ja korjaustöissä. Jokaiselle hankkeelle asetetaan aikataululupaus, jolla minimoidaan kaupunkilaisille töistä aiheutuvan haitan kesto. Aikataululupaukset ja niiden toteumat tai poikkeamat raportoidaan hankekohtaisesti rakennusten ja yleisten alueiden jaostolle. Toimilla vahvistetaan töiden nopeaa toteutumista.

Aalto-yliopiston tutkimustulosten perusteella on kehitetty Helsingin katutyömalli ja tutkimuksessa esitetyt toimenpiteitä on sisällytetty muun muassa Kasin katutöiden ja Mannerheimintien katu-urakoiden laatuvaatimukseen. Toimintamalleja kehitetään edelleen tulevissa urakoissa. Lisäksi jo kehitettyjä menetelmiä jalkautetaan aktiivisesti käytäntöön toimialalla. Kehitysvaiheellisten projektien osalta toimintamalleja kehitetään jatkuvasti saatujen kokemusten perusteella, ja urakoitsijoilta vaaditaan sopimusehtojen mukaisesti aikaisempaa tarkempaa aikataulu- ja työnsuunnittelua. Tämä on olennainen osa projektin laadun ja tehokkuuden parantamista. Edellä mainitun lisäksi uuden ulkopuolisen arvioinnin teettämisellä ei tässä vaiheessa arvioida saatavan lisäarvoa katutöiden haittojen vähentämistyölle.

Käsittely

Esittelijän muutos: Otsikossa ja esittelijän perusteluissa puhutaan toivomusponnosta. Kyseessä on kuitenkin valtuustoaloite ja muuten tekstit tämän mukaiseksi.

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä esittelijän muutetun ehdotuksen.

Esittelijä

vs. kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Silja Hyvärinen

Lisätiedot

Mikko Suikki, projektinjohtaja, puhelin: 09 310 20246
mikko.suikki(a)hel.fi

Liitteet

1 Valtuustoaloite 26.04.2023 Pajunen Jenni Ulkopuolinen arviointi Helsingin katutyömaiden onnistumisesta asukkaiden kannalta

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Lausuntoehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:



Valtuustoaloitteessa esitetään, että Helsinki teettää ulkopuolisen arvioinnin katutöiden ja -muutosten onnistumisesta lähialueiden asukkaiden näkökulmasta.

Katutöiden yhteydessä järjestetään jatkuvaa seurantaa ja asukaskyselyjä. Syksyllä 2023 otettiin käyttöön MOPSI-palautejärjestelmä myös infrarakentamisen hankkeissa, mikä on parantanut palautteiden käsittelyä ja antaa parempaa koostetietoa siitä, mihin asukkaiden palautteet kohdistuvat. Tämä mahdollistaa tarkemman seurannan ja arvioinnin siitä, miten katutyöt vaikuttavat asukkaiden elämään ja ympäristöön. Seurannan ja asukaskyselyjen avulla pyritään selvittämään, mitkä alueen toiminnot toimivat hyvin ja missä on parannettavaa.

Vuoden katutyömaakilpailussa katutöitä arvioidaan laajasti ulkopuolisen raadin toimesta. Tarkkailijat ovat olleet vuosina 2021 - 2023 paikalla tarkkailemassa ja opastamassa työmaita parhaissa käytännöissä sekä raportoineet puutteista rakennuttajalle. Osapuolina raadissa ovat Näkövammaisten liitto, Helsingin seudun kauppakamari, Rakli, Helsingin seudun liikenne (HSL), Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY), Infra ry, Infra Uusimaa ry, Ramboll Finland Oy, Invalidiliitto ry sekä Helsingin kaupungin rakennuttamisen toimijoita. Kruunusillat-allianssissa on kehitetty ja otettu käyttöön eri kulkumuotojen työnaikaisten liikennejärjestelyjen laatua osoittava mittari (TLJ-mittari), joka mahdollistaa liikennejärjestelyiden toimivuuden objektiivisen mittaamisen. TLJ-mittari mahdollistaa laatuvaatimusten asettamisen tuleville katuremonteille.

Projekteissa kehitetään jatkuvasti urakka-asiakirjoja ja nykyisin käytettävää sanktiojärjestelmää on paranneltu niin, että se vastaa entistä paremmin tarvetta varmistaa työmaiden suunnitellun mukainen eteneminen. Kehityksen tavoitteena on lyhentää katujen ja muiden yleisten alueiden varausaikoja työmaa ja vastaavan käyttöön hinnoittelumallilla sekä ohjata mahdollisimman lyhytaikaiseen tai vain päiväsaikaan tapahtuvaan katualueen ja yleisten alueiden varaamiseen. Talousarvioneuvotteluiden tuloksena otetaan käyttöön työmaalupaus katu- sekä muille yleisille alueille kohdentuvissa rakennus- ja korjaustöissä. Jokaiselle hankkeelle asetetaan aikataululupaus, jolla minimoidaan kaupunkilaisille töistä aiheutuvan haitan kesto. Aikataululupaukset ja niiden toteumat tai poikkeamat raportoidaan hankekohtaisesti rakennusten ja yleisten alueiden jaostolle. Toimilla vahvistetaan töiden nopeaa toteutumista.

Aalto-yliopiston tutkimustulosten perusteella on kehitetty Helsingin katutyömalli ja tutkimuksessa esitetyjä toimenpiteitä on sisällytetty muun muassa Kasin katutöiden ja Mannerheimintien katu-urakoiden laatuvaatimukseen. Toimintamalleja kehitetään edelleen tulevissa urakoissa. Lisäksi jo kehitettyjä menetelmiä jalkautetaan aktiivisesti käytäntöön



toimialalla. Kehitysvaiheellisten projektien osalta toimintamalleja kehitetään jatkuvasti saatujen kokemusten perusteella, ja urakoitsijoilta vaaditaan sopimusehtojen mukaisesti aikaisempaa tarkempaa aikataulu- ja työsuunnittelua. Tämä on olennainen osa projektin laadun ja tehokkuuden parantamista. Edellä mainitun lisäksi uuden ulkopuolisen arvioinnin teettämisellä ei tässä vaiheessa arvioida saatavan lisäarvoa katutöiden haittojen vähentämistyölle.

Esittelijän perustelut

Valtuustoaloite

Valtuutettu Jenni Pajunen on tehnyt 26.4.2023 seuraavan toivomusponnen: ”Helsinki teettäisi ulkopuolisen arvioinnin katutöiden ja -muutosten onnistumisesta lähialueiden asukkaiden näkökulmasta Esplanadilla, Mannerheimintiellä, Hakaniemessä, Laajasalossa sekä Kruununsiltojen ja Kalasatama-Pasila raitioteiden varrella ja tarvittaessa muissa kohteissa. Selvityksessä esitetään keinoja siihen, miten katutöiden toteuttamista voidaan tehostaa, rakennusaikaisia haittoja asukkaille vähentää ja heidän mahdollisuuksiaan vaikuttaa katutöiden suunnitteluun ja toteutukseen.”

Lausuntopyyntö

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkiympäristölautakuntaa antamaan lausunnon kaupunginhallitukselle 7.11.2023 mennessä.

Kaupunginkanslia on myöntänyt lausunnon antamiselle lisää aikaa 5.12.2023 saakka.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Mikko Suikki, projektinjohtaja, puhelin: 09 310 20246
mikko.suikki(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Valtuustoaloite 26.04.2023 Pajunen Jenni Ulkopuolinen arviointi Helsingin katutyömaiden onnistumisesta asukkaiden kannalta

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



§ 638

Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtuutettu Otso Kivekkään toivomusponnosta koskien nuorten hengailupaikkoja

HEL 2023-005756 T 00 00 03

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Toivomusponnossa esitetään, että tulisi selvittää mahdollisuuksia luoda ulkotiloihin enemmän nuorten hengailuun soveltuvia paikkoja.

Nuorten tarve kokoontua ulko- ja sisätiloissa ja viettää epävirallista, ohjelmoimatonta aikaa ikätovereidensa kanssa turvallisissa ympäristöissä nousee esille monessa lasten ja nuorten ajanviettoa koskevassa tutkimuksessa, kuten esimerkiksi vuosittaisessa kansallisessa nuorisobarometrissa, vuoden 2022 valtiovarainministeriön kyselyssä 10-17 vuotiaille ”Lasten ja nuorten mielipiteitä julkisten varojen käytöstä”, Helsingin kaupungin nuorten budjetin vuosittaisessa tiedonkeruussa sekä vuonna 2023 kaupunkiympäristön toimialan teettämässä tutkimuksessa lasten ja nuorten kaupunkitilasta. Varsinkin nuoret kokevat usein olevansa julkisen tilan käytössä väliinputoajia – tilat ovat tarkoitettu joko lapsille tai aikuisille.

Esimerkiksi liikuntapuistojen yhteyteen on toivottu lisää istuskelupaikkoja ja oheispalveluja, kuten vessoja sekä riittävää iltavalaistusta. Lapset ja nuoret haluaisivat viettää enemmänkin aikaa näissä mieluisiksi ja turvallisiksi koetuissa paikoissa. Mahdollistamalla erilaisia oleskelupaikkoja esimerkiksi liikuntapalvelujen yhteyteen, voisivat myös ne nuoret, jotka eivät välttämättä halua tulla pelkästään liikkumaan, viettää puistossa aikaa ja saada mahdollisesti lisää sosiaalisia kontakteja ikätovereistaan.

Toivomusponnossa esitetty näkökulma otetaan huomioon toimialalla meneillään olevissa töissä sekä tehdään tiivistä yhteistyötä kasvatuksen ja koulutuksen toimialan sekä kulttuuri- ja vapaa-ajan toimialan kanssa, eikä erillisen selvityksen katsota olevan tilanteen kehittymisen kannalta tarkoituksenmukainen.

Kaupungin tavoitteena on rakentaa puistoja ja ulkotiloja, joissa kaikki viihtyvät. Tällä hetkellä Helsingissä on useita ulkona hengailuun ja oleskeluun sopivia paikkoja kuten ulkoliikuntaliikuntapaikkoja sekä esimerkiksi skeittaus-, skuuttaus- ja bmx-pyöräilypaikkoja. Lisäksi puistois-



sa ja viheralueilla sekä aukioilla on oleskelupaikkoja. Helsingissä on myös katutaidepaikkoja ja useita grillipaikkoja. Luontokohteissa retkeilyä voisi tukea nykyistä enemmän, sillä niissäkin on oleskeluun sopivia piknik-alueita. Hyvä esimerkki retkeilypolusta on Viikin nuorisotyöryhmän alueella oleva Vanhankaupunginlahden luontopolku. Nuorisotalojen ja koulujen pihojen viihtyisyyteen ja oleskelumahdollisuuksiin pyritään myös kiinnittämään huomiota. Näiden suunnittelu, uudistaminen ja ohjelmointi tehdään yhteistyössä käyttäjätoimialojen kanssa.

Helsingin skeittipaikkalinjaus ja -ohjelma 2022 - 2032 hyväksyttiin kaupunkiympäristölautakunnassa 13.12.2022 ja kulttuuri- ja vapaa-aikalautakunnassa 17.1.2023. Kaupunkiympäristön toimiala vastaa leikkipuistojen yhteydessä olevista pienimuotoisemmista lähiskeittipaikoista sekä kooltaan vähän suuremmista paikallisista skeittipuistoista. Kulttuurin ja vapaa-ajan toimialan liikuntapalvelukokonaisuuden sekä nuorisopalvelukokonaisuuden vastuulla ovat taas pääsääntöisesti suuret skeittipuistot.

Pihlajamäessä on vuosina 1997 - 2004 toteutettu erityinen nuorisopuisto, jossa on skeittauspaikka, lähiliikuntapaikka ja kesäkahvila. Alueelle toteutettiin lisäksi yhdessä nuorten kanssa oleskelualueita, joilla on myös keinoja, karuselleja ja tasapainoiluvälineitä. Ensi vuonna käynnistyvässä teemaleikkipalvelujen verkostotyössä tullaan ottamaan nuoret yhtenä erityisenä kohderyhmänä huomioon. Kansainvälisten mallien mukaan otamme huomioon eri tarpeet vauhdikkaammasta tekemisestä oleskeluun.

Katujen ja aukoiden levähdys- ja oleskelupaikat ovat nuorten käytössä. Nuorten budjetin kautta on saatu tietää, että nuoret toivovat hengailupaikoille usein penkkejä ja pöytiä, katoksia, roskiksia ja kännykän latauspisteitä sekä yleisö-wc:tä. Aiemmin suunnittelussa on jopa vältetty katoksia, koska ne ovat paikoin tuoneet esimerkiksi leikkialueille suojan lisäksi häiriökäyttäytymistä. City-käymälöiden rakentamismahdollisuudet riippuvat taloudellisista resursseista sekä sopivien paikkojen löytämisestä kaupunkitilasta, tällä hetkellä niitä on mahdollista rakentaa noin yksi vuodessa. Kännykän latauspaikkojen lisäämisen haasteena ovat taas sähkönsiirtomaksut.

Tulevaisuudessa lasten ja nuorten turvallisuuden tunnetta parannetaan erityisesti kaupunki uudistusalueilla, alueiden yleisilmettä parantamalla ja vähentämällä roskaisuutta yleisillä alueilla. Lasten ja nuorten tapauksissa on korostunut toive paremmin hoidetusta ympäristöstä sekä esimerkiksi toiveet kukkivista kasveista ja puista

Kaupunkiympäristön toimialalla on käynnistynyt Kävelyn edistämishojelman (KH 14.3.2022) yhtenä toimenpiteenä Käveltävien katutilojen



suunnitteluohjeen laatiminen. Suunnitteluohjeessa pyritään löytämään erilaisia keinoja edistää käveltäviä ja viihtyisiä katutiloja sekä lisäämään toiminnallisia elementtejä ja sosiaalisia oleskelupaikkoja katutiloihimme eri käyttäjäryhmille. Oleskelupaikat voivat olla myös erityisesti nuorille suunniteltuja. Siten edistetään julkisten tilojen avautumista ja monipuolistetaan niiden käyttäjäryhmiä, sekä osoitetaan lapsille ja nuorille, että he ovat tasa-arvoisia käyttäjiä muiden ikäryhmien rinnalla. Nuorten koontumispaikkojen tulisi olla turvallisuuden näkökulmasta riittävän avoimilla paikoilla ja arkkitehtonisesti ympäristöön avautuvia.

Pysyvien investointien rinnalla on mahdollista tuottaa väliaikaisia, kevyempiä ratkaisuja, jotka mahdollistavat lasten ja nuorten hengailun. Helsingin kaupunki on kandidaattijäsenenä mukana UNICEF:in Lapsiystävällinen kunta -kehittämistyössä. Kaupunkiympäristön toimialan vastuulla on Lapsiystävällinen kunta -haun 5. toimenpiteen koordinaatio (Vahvistetaan lasten ja nuorten turvallisuuden kokemusta kaupunkitiloissa kehittämällä vuorovaikutusta). Siinä seurataan viittä eri pilotti-hanketta:

1. Bloomberg Harvard Collaboration Track, lasten ja nuorten turvallisuuden kokemuksen parantaminen Kannelmässä
2. Placemaking-hankkeet Kannelmässä, Malmilla ja Mellunkylässä
3. Nuorisotalojen ulkoympäristön valaistuksen parantaminen Malmi-Pukinmäessä
4. Vuotalon etupiha; Bloomberg Asphalt Art-hanke
5. Forum Viriumin kaupunkitilakokeilut Mellunmäessä.

Seurattavien, ja yhdessä nuorten kanssa toteutettavien, hankkeiden perusteella tavoitekokonaisuudessa haetaan ratkaisutapoja ja luodaan malleja vuorovaikutukseen erityisesti kaupunkitilan turvattomuuden ehkäisemiseksi.

Esimerkiksi Kannelmän nuorisotalon eteen on lasten ja nuorten toiveesta tuotu väliaikaiset, siirrettävät kalusteet, jotka luovat mahdollisuuden istuskella nuorisotalon edustalla erityisesti lapsille ja nuorille osoitetulla paikalla. Väliaikaiset kalusteratkaisut mahdollistavat myös tilan toimivuuden ja käyttöasteen testaamisen. Tavoitteena on muuttaa ympäröivän Sitratorin dynamiikkaa ja ottaa tilaa erilaisille käyttäjäryhmille. Kokeilulla testataan myös sitä, miten hyvin tämän kaltainen interventio vastaa tähän tarpeeseen. Vastaava kokeilu on meneillään myös Kontulan kirjaston edessä, jonne on osoitettu erityisesti lapsille tarkoitettu oleskelupaikka, joka tarjoaa myös suojaa sateelta ja paahteelta. Molemmissa kokeiluissa on hyödynnetty placemaking-menetelmiä, joi-



den mukaan toteutukset on suunniteltu yhteiskehittämällä ratkaisuja lasten ja nuorten kanssa.

Nuorten toivomia katoksia ja penkkejä tullaan lisäämään jatkossa entistä enemmän, tarkoituksenmukaisesti paikkoihin, uudisrakentamisen ja peruskorjauksen yhteydessä. Niiden lisäämismahdollisuuksia tullaan pohtimaan ulkotilojen kehittämisessä aiempaa aktiivisemmin. Parhaisiin ratkaisuihin päästään tekemällä tiivistä yhteistyötä nuorten kanssa ja eri toimialojen välillä. Innovatiivisimmat ratkaisut kaupunkitilojen väliaikaiskäyttöön ja kokeilujen kohdentamiseen erilaisille käyttäjäryhmille on tuotettu muun muassa yhteistyössä kulttuuri- ja vapaa-ajan toimialan, kaupunkiympäristön toimialan ja kanslian aluerakentamisyksikön kanssa. Suunnitteluprosessiin on otettu mukaan näkökulmia myös esimerkiksi kanslian turvallisuus- ja valmiustiimiltä ja alueiden yhdyskuntatyöntekijöiltä. Näin mahdollisimman monet näkökulmat tulevat otetuksi huomioon ja suunnitteluratkaisut palvelevat paremmin aluekohtaisia tarpeita. Jatkossa yhteistyötä tulisi tiivistää esimerkiksi kasvatuksen ja koulutuksen toimialan kanssa koulujen pihosta sekä kulttuuri- ja vapaa-ajan toimialan kanssa kirjastojen, nuorisotalojen ja liikuntapaikkojen yhteyteen soveltuvista oleskelun ja matalan kynnyksen liikkumisen paikoista.

Esittelijä

vs. kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Silja Hyvärinen

Lisätiedot

Maria Hyövähti, maisema-arkkitehti: 09 310 37494
maria.hyovalti(a)hel.fi

Liitteet

1 Kivekäs Otso, toivomusponsi, Kvsto 26.4.2023

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Lausuntoehdotus

Lausunto on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Toivomusponsi

Valtuutettu Otso Kivekäs on tehnyt 26.4.2023 seuraavan toivomusponnen:

"Nuorten aloitteet ajalta 1.7. - 31.12.2022 HEL 2022-011185



Kaupunginvaltuusto edellyttää selvittävän mahdollisuutta luoda ulkoti-
loihin enemmän paikkoja, jotka soveltuvat nuorten hengailuun. Hengai-
lupaikkojen ei tarvitse olla vain hengailua varten tehtyjä, vaan hengai-
lun mahdollisuutta voidaan tukea muun rakentamisen yhteydessä.
Olennaisimmat hengailupaikan varusteet ovat jonkinlainen katos, jon-
kinlaisia istumapaikkoja ja jotain tekemistä."

Lausuntopyyntö

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkiympäristölautakuntaa anta-
maan lausunnon kaupunginhallitukselle 31.12.2023 mennessä.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Maria Hyövälti, maisema-arkkitehti: 09 310 37494
maria.hyovalti(a)hel.fi

Liitteet

1 Kivekäs Otso, toivomusponsi, Kvsto 26.4.2023

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



28.11.2023

Asia/19

§ 639

Kaupunkiympäristölautakunnan vastaus valtuutettu Matias Pajulan ym. valtuustoaloitteeseen koskien vuokrasopimusten purkua Teboilin kanssa

HEL 2023-006255 T 00 00 03

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta katsoi valtuustoaloitteen loppuun käsitellyksi.

Esittelijä

vs. kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Silja Hyvärinen

Lisätiedot

Timo Laiho, yksikön päällikkö, puhelin: 09 310 35201
timo.laiho(a)hel.fi

Liitteet

1 Valtuustoaloite 10.05.2023 Pajula Matias Vuokrasopimukset Teboilin kanssa on purettava

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Aloitteen tekijä

Otteen liitteet

Esitysteksti

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Valtuustoaloitteessa on esitetty, että Helsinki ryhtyy välittömiin toimenpiteisiin Teboilin vuokrasopimusten purkamiseksi niin pian kuin mahdollista. Uusia vuokrasopimuksia ei tule enää solmia Teboilin kanssa.

Helsingin kaupungin ja Oy Teboil Ab:n välillä on vuonna 2023 voimassa 11 kpl vuokra-alueen maanvuokrasopimuksia, joista yksi päättyy kaupungin tekemään irtisanomiseen perustuen joulukuussa 2023. Kyseisen sopimuksen irtisanominen johtuu vuokra-alueen maankäytön



muutoksesta. Jäljelle jäävät maanvuokrasopimukset (10 kpl) ovat yhtä lukuun ottamatta voimassa määräajan ja ne päättyvät 31.12.2023 - 31.12.2031 välisenä aikana. Vuoden 2023 lopussa on päättymässä yksi maanvuokrasopimus, jonka vuokraamisen jatkamista vuokralainen on hakenut. Aiemmin vuonna 2023 on uusittu yhden vuokra-alueen sopimus siten, että sopimus on voimassa toistaiseksi kolmen kuukauden molemminpuolisin irtisanomisajoin.

Oy Teboil Ab:n kanssa tehdyt maanvuokrasopimukset ovat maanvuokralain 5 luvun mukaisia maanvuokrauksia. Sopimuksiin ei ole kirjattu erityisiä irtisanomisperusteita.

Maanvuokrasopimusten irtisanomisesta ja purkamisesta on voimassa mitä maanvuokralaissa (258/1966) säädetään. Maanvuokralain 22 §:n mukaan milloin vuokrasopimus on tehty määrätyksi ajaksi, päättyy vuokrasuhde vuokrauden kuluttua ilman irtisanomista. Vuokrasopimus, joka on voimassa toistaiseksi, voidaan milloin tahansa sanoa irti.

Maanvuokralain 21 §:ään perustuen vuokranantaja voi purkaa vuokrasopimuksen jos: 1) vuokralainen on maanvuokralain tai vuokrasopimuksen vastaisesti siirtänyt vuokraoikeuden tai luovuttanut vuokra-alueen tai sen osan hallinnan toiselle; 2) vuokralainen on laiminlyönyt suorittaa vuokranmaksun lain tai vuokrasopimuksen mukaisessa ajassa eikä ole kehotuksesta huolimatta täyttänyt maksuvelvollisuuttaan hänelle asetetussa vähintään kuukauden pituisessa määräajassa tai samassa ajassa asettanut hyväksyttävää vakuutta; tai 3) vuokralainen on olennaisesti laiminlyönyt vuokra-alueen ja siihen kuuluvan omaisuuden kunnossapitovelvollisuuden taikka hän on käyttänyt vuokra-aluetta tai siihen kuuluvaa omaisuutta maanvuokralain tai vuokrasopimuksen vastaisesti eikä ole kehotuksesta huolimatta korjannut laiminlyöntiään tai menettelyään hänelle asetetussa kohtuullisessa määräajassa. Lisäksi maanvuokralain 19 §:ään perustuen vuokranantajalla on oikeus purkaa vuokrasopimus, jos vuokralaisen omaisuus luovutetaan konkurssiin eikä konkurssipesä ole vuokranantajan asettamassa vähintään yhden kuukauden määräajassa ilmoittanut ottavansa vastatakseen vuokrasopimuksesta konkurssin alkamisen jälkeen aiheutuvien velvollisuuksien täyttämistä. Jos vuokraoikeutta ei saa ilman vuokranantajan lupaa siirtää toiselle, edellytyksenä on lisäksi, ettei vuokralainen ole mainitussa määräajassa asettanut näiden velvollisuuksien täyttämistä vakuutta. Jos vuokralainen asettaa vakuuden vasta määräajan jälkeen, mutta ennen kuin on saanut purkamisilmoituksen tiedoksi, oikeutta vuokrasopimuksen purkamiseen ei kuitenkaan ole.

Oy Teboil Ab ei ole, käytettävissä olevien tietojemme mukaan, siirtänyt vuokraoikeuksiaan toiselle tai luovuttanut vuokra-alueidensa hallintaa sopimusten vastaisesti toiselle, eikä vuokralainen ole laiminlyönyt vuok-



ra-alueiden tai niillä sijaitsevan omaisuuden kunnossapitovelvollisuutta taikka käyttänyt vuokra-aluetta tai siihen kuuluvaa omaisuutta maanvuokralain tai vuokrasopimuksen vastaisesti. Vuokralainen on maksanut vuokransa, eikä vuokralaisen omaisuutta ole luovutettu konkurssiin. Perusteita voimassa olevien määräaikaisten maanvuokrasopimusten purkamiseen ei siten maanvuokralain perusteella ole.

Valtuustoaloitteessa mainittujen uusien vuokrausten solmimisen lopettaminen tulee kyseeseen kahdessa tilanteessa: 1) kokonaan uudet vuokra-alueet; 2) voimassa olevat, päättyvät vuokrasopimukset.

Kokonaan uusien vuokra-alueiden osalta kaupungilla on lähtökohtaisesti itsehallintoonsa perustuen laaja harkintavalta päättää maa-alueidensa luovuttamisesta ja luovuttamisen ehdoista. Kaupunginhallituksen 1.4.2019 hyväksymät tontinluovutuslinjaukset mahdollistavat yritystonttien luovuttamisen niin hakumenettelyin, kilpailuttamalla kuin suoravarauksinkin. Hallintolain 6 §:n mukaan viranomaisen on kohdeltava hallinnossa asioivia tasapuolisesti sekä käytettävä toimivaltaansa yksinomaan lain mukaan hyväksyttäviin tarkoituksiin. Viranomaisen toimien on oltava puolueettomia ja oikeassa suhteessa tavoiteltuun päämäärään nähden. Niiden on suojattava oikeusjärjestyksen perusteella oikeutettuja odotuksia.

Päättyvien sopimusten uusimisessa tulee ottaa huomioon, mitä sopimukseen on mahdollisesti kirjattu vuokra-alueen uudelleen vuokraamisesta. Sopimukseen on, kolmea (3) määräaikaista sopimusta ja yhtä (1) toistaiseksi voimassa olevaa sopimusta lukuun ottamatta, kirjattu kaupungin normaalin sopimuskäytännön mukaisesti ehto, jonka mukaan vuokralaisella on huoltoaseman ja jakeluaseman alkuperäisen vuokraajan päätyttyä oikeus saada vuokra-alue edelleen vuokralle edellyttäen, ettei kaupunki tarvitse aluetta muuhun tarkoitukseen ja ettei muitakaan esteitä alueen edelleen vuokraamiselle tai muistutuksia vuokralaista vastaan ole. Kolme määräaikaista sopimusta, joihin ei kyseistä uudelleen vuokraamisen mahdollistavaa ehtoa ole kirjattu, päättyvät vuosien 2027 (1 kpl) ja 2029 (2 kpl) lopussa.

Maa-alueiden luovuttamisen harkinnassa vuokralaisen uudelleen käyttöön on, maankäytön käyttötarkoituksien tai mahdollisten muiden maa-alueiden ohella, otettava huomioon yritykseen ja sen omistajiin mahdollisesti kohdistuvat pakotteet.

Vuokralaiselta, Oy Teboil Ab:lta, saatujen tietojen mukaan Teboilin lopullinen omistaja on venäläinen PJSC LUKOIL. Teboilin suora omistaja on Sveitsiläinen Litasco SA, jonka suora omistaja on LUKOIL International GmbH (Itävalta).



Euroopan neuvosto antoi 8.4.2022 asetuksen EU N:o 2022/576 rajoittavista toimenpiteistä Ukrainan tilannetta epävakauttavien Venäjän toimien johdosta asetuksen (EU) N:o 833/2014 muuttamisesta. Pakoteasetuksessa on säädetty useisiin toimialoihin vaikuttavista pakotteista.

EU:n pakoteasetuksen 5k artikla kieltää julkisten hankintojen täytäntönnäpän jatkamisen 10.10.2022 jälkeen, jos sopimuksen toisena osapuolena on oikeushenkilö, yhteisö tai elin, jonka omistuksesta yli 50 prosenttia on venäläistä. 5k artiklaa ei kuitenkaan sovelleta maanvuokrasopimuksiin.

Teboilin toimintaan vaikuttaa myös pakoteasetuksen 3m artikla, joka kieltää 5.2.2023 jälkeen asetuksen liitteessä XXV lueteltujen, raakaöljyn tai öljytuotteiden oston, tuonnin tai siirron, jos ne ovat peräisin Venäjältä. Oy Teboil Ab on ilmoittanut, ettei se käytä Venäjältä peräisin olevia em. tuotteita.

Teboiliin tai sen omistajiin ei kohdistu niin sanottuja henkilöpakotteita.

Teboilin omistaja LUKOIL mainitaan USA:n Office of Foreign Assets Controlin ("OFAC") hallinnoimalla pakotelistalla (Sectoral Sanctions Identifications List, "SSI-lista"), joka perustuu täytäntönnäpänasetukseen (Executive Order 13662) ja sen perusteella annettuun direktiiviin ("Direktiivi 4"). Direktiivi 4:n kiellot koskevat seuraavia toimia tai tarkoituksia: Tavaroiden, palveluiden (lukuun ottamatta rahoituspalveluiden) tai teknologian tarjoaminen, vienti tai jälleenvienti, jolla suoraan tai välillisesti tuetaan sellaista tutkimusta tai tuotantoa koskien syvänmeren projekteja, arktisen merialueen projekteja tai liuskeöljyprojekteja 1. (i) joilla on potentiaalia tuottaa öljyä Venäjän federaatiossa tai Venäjän federaation hallinnoimalla merialueella, joka ulottuu sen alueelta; ja (ii) siihen liittyy joku henkilö, jonka on katsottu kuuluvan Direktiivi 4:n tai sen aikaisemman version soveltamisalaan (eli taho on SSI-listalla), sen omaisuus tai sen omaisuuteen liittyvät oikeutensa; tai 2. (i) jotka on aloitettu 29.1.2018 tai sen jälkeen; ja (ii) joilla on potentiaalia tuottaa öljyä missä tahansa paikassa; ja (iii) jossa jollain henkilöllä, jonka on katsottu kuuluvan Direktiivi 4:n tai sen aikaisemman version soveltamisalaan (eli taho on SSI-listalla), sen omaisuudella tai sen omaisuuteen liittyvillä oikeuksilla (a) on 33 prosenttia tai suurempi omistusosuus, tai (b) se omistaa enemmistön äänioikeuksista. Teboilin ja Helsingin kaupungin välinen maanvuokrasuhde ei liity Direktiivi 4:ssä tarkoitettuihin toimiin tai tarkoituksiin.

Tehdyn tarkastelun perusteella oikeudellisia perusteita vuokrausten jatkamatta jättämiselle ei ole. Mikäli vuokra-alueen voimassa oleva sopimusehto antaa vuokralaiselle oikeuden jatkaa alueen vuokraamista, eikä maankäyttöllisiä, alueen käyttämiseen liittyviä tai muitakaan syitä



alueiden vuokraamatta jättämiselle ole, kaupunki voi jatkaa alueiden vuokraamista uusin sopimusehdoin. Sopimukseen sisällytetään tällöin mm. ehto sopimuksen purkamisesta niissä tilanteissa, mikäli vuokralaiseen tai sen suoraan tai välilliseen omistajaan kohdistuu Euroopan unionin (EU) tai Yhdistyneiden kansakuntien (YK) asettama pakote taikka Suomen viranomaisen asettama pakote tai varojen jäädyttämiss päätös, mikä vaikuttaa sopimuksen täyttämiseen tai estää sen kokonaan, taikka jos Euroopan unionin tai Yhdistyneiden kansakuntien asettamien rajoitteiden vuoksi vuokranantaja ei voi jatkaa vuokrasopimusta vuokralaisen kanssa, vuokrasopimus merkitään päättyväksi päivälle, jolloin rajoite astuu voimaan. Lisäksi sopimuksissa edellytetään lisävaikuden asettamista sopimuksen allekirjoittamisen yhteydessä vuokra-alueen vuokralaisen vastuulla olevien alueen rakenteiden purkamisen, poisviennin ja maaperän kunnostuksen varmistamiseksi.

Valtuustoaloite

Valtuutettu Matias Pajula ja 11 muuta valtuutettua ovat tehneet 10.5.2023 seuraavan valtuustoaloitteen:

Vuokrasopimukset Teboilin kanssa on purettava

Venäjän raukkamainen hyökkäyssota Ukrainassa on jatkunut kohta vuoden ajan. Ukraina ja ukrainalaiset taistelevat niin oman maansa kuin koko Euroopan vapauden puolesta jokainen päivä. On ensisijaisen tärkeää, että me Suomessa, Euroopassa ja myös Helsingissä teemme kaikkemme ukrainalaisten tukemiseksi. Konkreettisesti tämä tarkoittaa Ukrainan tukemista kaikin keinoin, välinein ja tarvikkein sekä voimakkaimpien mahdollisten pakotteiden asettamista Venäjää ja Venäjään kytkeytyviä yrityksiä ja toimijoita kohtaan. Sellaisilla yrityksillä, joiden tuottoja käytetään Venäjän sodan rahoittamiseen, ei tulisi olla mitään asiaa Suomeen tai Helsinkiin. Yksi tällainen yritys on huoltoasemaketju Teboil, jonka omistaa kokonaisuudessaan venäläinen öljyyhtiö Lukoil. Teboilin toiminnasta syntyvät tuotot siirtyvät siis suoraan venäläiselle yhtiölle ja sen kautta rahoittamaan Venäjän hyökkäyssotaa Ukrainassa. Tästä huolimatta Helsingin kaupunki uusinut jo kolme vuokrasopimusta Teboilin kanssa Venäjän hyökkäyssodan alkamisen jälkeen ja toimillaan mahdollistanut Teboilin jatkamisen ja tuottojen keräämisen Helsingin alueella. Tälle on tultava loppu. Esimerkiksi Lahdessa on tehty poliittinen päätös, jonka perusteella kaupunki on katkaissut Teboilin kanssa tekemiään vuokrasopimuksia. Helsingissä tällaista päätöstä ei vielä ole tehty, vaan kaupunki on uusinut sopimuksia viranhaltijapäätöksillä. Helsingin on tehtävä viipymättä vastaava poliittinen päätös kuin Lahdessa, ja siksi Me allekirjoittaneet valtuutetut esitämme, että Helsinki ryhtyy välittömiin toimenpiteisiin Teboilin vuokrasopimusten pur-



kamiseksi niin pian kuin mahdollista. Uusia vuokrasopimuksia ei tule enää solmia Teboilin kanssa.

Toimivalta

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

Aloitteessa esitetty toimenpide kuuluu kaupunkiympäristölautakunnan tai sen alaisen viranomaisen toimivaltaan.

Kaupunginhallitus päätti 22.5.2023 § 338, että kaupunginvaltuuston kokouksessa 10.5.2023 jätettyyn aloitteeseen ”Vuokrasopimukset Teboilin kanssa on purettava” vastataan kaupunkiympäristölautakunnassa.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Timo Laiho, yksikön päällikkö, puhelin: 09 310 35201
timo.laiho(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Valtuustoaloite 10.05.2023 Pajula Matias Vuokrasopimukset Teboilin kanssa on purettava

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Aloitteen tekijä

Otteen liitteet

Esiteksti

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



§ 640

**Kaupunkiympäristölautakunnan alaisten viranomaisten ajalla 16.11.
- 22.11.2023 tekemien päätösten seuraaminen**

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti, ettei se ota käsiteltäväkseen seuraavien kaupunkiympäristön toimialan viranomaisten 16.11. - 22.11.2023 tekemiä päätöksiä:

Kaupunkiympäristön toimiala

Kaupunkiympäristön toimialajohtaja

[Päätökset](#)

Maankäyttö ja kaupunkirakenne -palvelukokonaisuus

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](#)

Liikenne- ja katusuunnittelu, liikenteen hallinta, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Rakennukset ja yleiset alueet -palvelukokonaisuus

Tekninen johtaja

[Päätökset](#)

Asuntotuotanto, asuntotuotantopäällikkö



28.11.2023

Asia/20

[Päätökset](#)

Tilat -palvelu, asiakkuusyksikkö 2, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Tilat -palvelu, myynti- ja vuokraustiimi, tiimipäällikkö

[Päätökset](#)

Tilat -palvelu, projektitiimi 1, tiimipäällikkö

[Päätökset](#)

Tilat -palvelu, projektitiimi 5, tiimipäällikkö

[Päätökset](#)

Tilat -palvelu, tilaomaisuus-yksikkö, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Yleiset alueet -palvelu, infrapäällikkö

[Päätökset](#)

Yleiset alueet -palvelu, projektirakennuttaminen -yksikkö, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

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

[Päätökset](#)

Yleiset alueet -palvelu, kaupunkitekniikka-yksikkö, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Palvelut ja luvat -palvelukokonaisuus

Kaupunkiympäristön asukas- ja yrityspalvelut, asukas- ja yrityspalvelupäällikkö

[Päätökset](#)

Kaupunkiympäristön asukas- ja yrityspalvelut, asuntopalvelut, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Kaupunkiympäristön asukas- ja yrityspalvelut, tapahtumat ja maanvuokraus, tiimipäällikkö

[Päätökset](#)



28.11.2023

Asia/20

Kaupunkimittauspalvelut, kartat ja paikkatiedot, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Ympäristöpalvelut, ympäristöseuranta ja valvonta, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Ympäristöpalvelut, ympäristönsuojelu ja ohjaus, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Kaupunkiympäristölautakunnan rakennusten ja yleisten alueiden jaosto 16.11.2023

[Päätösasiakirjat](#)

Esittelijä

vs. kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Silja Hyvärinen

Lisätiedot

Eija Höhl, hallintosihteeri, puhelin: 09 310 36422
eija.hohl(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

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](#)



28.11.2023

Asia/20

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Eija Höhl, hallintosihteeri, puhelin: 09 310 36422
eija.hohl(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



28.11.2023

MUUTOKSENHAKUOHJEET

1

MUUTOKSENHAKUKIELTO

Pöytäkirjan 621, 622, 623, 624, 625, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639 ja 640 §:t.

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

Sovellettava lainkohta: Kuntalaki 136 §

2

VALITUSOSOITUS

Pöytäkirjan 626 §.

Tähän päätökseen haetaan muutosta hallintovalituksella.

Valitusoikeus

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

Valitusaika

Valitus on tehtävä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista.

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

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

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

Valitusviranomainen

Valitus tehdään Helsingin hallinto-oikeudelle.

Hallinto-oikeuden asiointiosoite on:



28.11.2023

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

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

Valituksen muoto ja sisältö

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

Valituksessa, joka on osoitettava valitusviranomaiselle, on ilmoitettava

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

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

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

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

Valitukseen on liitettävä

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

Oikeudenkäyntimaksu



28.11.2023

Muutoksenhakuasian vireillepanijalta peritään oikeudenkäyntimaksu sen mukaan kuin tuomioistuinmaksulaissa (1455/2015) säädetään. Markkinaoikeuden ensimmäisenä asteena käsittelemässä asiassa maksu peritään riippumatta asian lopputuloksesta.

Mikäli hallinto-oikeus muuttaa valituksenalaista päätöstä muutoksenhakijan eduksi, oikeudenkäyntimaksua ei peritä.

Pöytäkirja

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

Suojattu sähköposti: <https://securemail.hel.fi/>

Käytäthän aina suojattua sähköpostia, kun lähetät henkilökohtaisia tietoja.

Muistathan asioiden yhteydessä mainita kirjaamisnumeron (esim. HEL 2021-000123), mikäli asiasi on jo vireillä Helsingin kaupungissa.

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

Kirjaamon aukioloaika on maanantaista perjantaihin klo 08.15–16.00.

ANVISNINGAR FÖR SÖKANDE AV ÄNDRING

1

FÖRBUD MOT SÖKANDE AV ÄNDRING

628 § i protokollet.

Ändring i beslutet får inte sökas eftersom beslutet gäller beredning eller verkställighet.

Tillämpat lagrum: 136 § i kommunallagen



28.11.2023

Kaupunkiympäristölautakunta

Anni Sinnemäki
puheenjohtaja
621 - 629 §

Risto Rautava
puheenjohtaja
630 - 640 §

Johanna Nöjd
pöytäkirjanpitäjä

Pöytäkirja tarkastettu

Tuomas Nevanlinna
621 - 630 §

Sami Kuusela
631 - 640 §

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.

Pöytäkirja on pidetty nähtävänä yleisessä tietoverkossa osoitteessa
www.hel.fi 13.12.2023.