



05.12.2023

Kokousaika 05.12.2023 15:30 - 19:09

Kokouspaikka Horisontti, Työpajankatu 8

Läsnä

Jäsenet

Sinnemäki, Anni
Rautava, Risto
Borgarsdottir Sandelin, Silja
Haglund, Mia
Heinäluoma, Eveliina
Kivekäs, Otso
Kuusela, Sami
Meri, Otto
Nevanlinna, Tuomas
Pajunen, Jenni
Pasanen, Amanda
Penttinen, Katri
Raatikainen, Mika

apulaispormestari
varapuheenjohtaja

poissa: 641 - 642 §, saapui 15:36

Muut

Lehmuskoski, Ville
Hyvärinen, Silja
Nikunen, Esa
Randell, Mari
Haapanen, Sami
Luomanen, Jussi
Manninen, Rikhard
Piimies, Marja
Putkonen, Reetta
Rajala, Pasi
Ravantti, Mikko
Mäntymäki, Heikki
Hirsikko, Marianne
Nöjd, Johanna
Salminen, Toni
Heinonen, Valtteri

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
läsnä: 641 - 648 §, osa 649 §, pois-
tui 17:09
hallintojohtaja
ympäristöjohtaja
asiakkuusjohtaja
tonttipäällikkö
kaupunkitila- ja maisemasuunnitte-
lupäällikkö
maankäyttöjohtaja
asemakaavapäällikkö
liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö
yleiskaavapäällikkö
hallintopäällikkö
viestintäpäällikkö
hallintosihteeri
hallintosihteeri
ICT-tukihenkilö
arkkitehti
asiantuntija



05.12.2023

Hildén, Sari	läsnä: 649 § tilapäällikkö asiantuntija
Hovi, Henna	läsnä: 648 § liikenneinsinööri asiantuntija
Jama, Kaisa	läsnä: 650 § tiimipäällikkö asiantuntija
Kuokkanen, Pihla	läsnä: 649 § yksikön päällikkö asiantuntija
Laakso, Kaarina	läsnä: 650 § tiimipäällikkö asiantuntija
Lukin, Markus	läsnä: 649 § tiimipäällikkö asiantuntija
Moilanen, Katja	läsnä: 643 § liikennetutkija asiantuntija
Pipinen, Tuula	läsnä: 650 § tiimipäällikkö asiantuntija
Serenius, Katariina	läsnä: 648 § yksikön päällikkö asiantuntija
Siljama, Irene	läsnä: 643 § arkkitehti asiantuntija
Sillanpää, Maria	läsnä: 646 § yksikön päällikkö asiantuntija
Silvo, Anton	läsnä: 648 § projektinjohtaja asiantuntija
Sutela, Leena	läsnä: 651 § talous- ja suunnittelupäällikkö asiantuntija
Tenkanen, Kari	läsnä: 648 § liikenneinsinööri asiantuntija
Walín, Laura	läsnä: 649 § yksikön päällikkö asiantuntija



05.12.2023

läsnä: 643 §

Puheenjohtaja

Anni Sinnemäki

apulaispormestari
641 - 659 §

Esittelijät

Anni Sinnemäki

apulaispormestari
641 §

Ville Lehmuskoski

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
642 - 649 §

Silja Hyvärinen

vs. kaupunkiympäristön toimialajohtaja
650 - 659 §

Pöytäkirjanpitäjä

Johanna Nöjd

hallintosihteeri
641 - 659 §



05.12.2023

§	Asia	
641	Asia/1	Kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen sekä pöytäkirjan tarkastajien valinta
642	Asia/2	Ilmoitusasiat
643	Asia/3	Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallitukselle Helsingin ympäristönsuojelun tavoitteista
644	Asia/4	Kaupunkiympäristölautakunnan vastaus valtuutettu Amanda Pasasen ym. valtuustoaloitteeseen koskien Koskelantien liikenneturvallisuuden parantamista
645	Asia/5	Kaupunkiympäristölautakunnan vastaus valtuutettu Atte Kalevan ym. valtuustoaloitteeseen koskien Vihdintien-Kaupintien raitiotien tarpeellisuuden uudelleen harkitsemista
646	Asia/6	Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallitukselle, Sörnäistenrannan tarkistettu asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotus (nro 12835) (sisältää liikennesuunnitelman)
647	Asia/7	Roihuvuorentien asemakaavan muuttaminen (nro 12861) (sisältää liikennesuunnitelman)
648	Asia/8	Kaupunkiympäristön toimialan toimintasuunnitelma ja tulosbudjetti vuodeksi 2024
649	Asia/9	Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallitukselle, Pikitehtaankorttelit 2 (Malmi) tarkistettu asemakaavan muutosehdotus (nro 12859) (sisältää liikennesuunnitelman)
650	Asia/10	Esplanadin ja niihin liittyvien katujen kokeilun välitulokset
651	Asia/11	Länsi-Helsingin raitioteiden hankesuunnitelma
652	Asia/12	Liikenteen kehitys Helsingissä vuonna 2022
653	Asia/13	Maankäyttösopimuksen ja kiinteistökaupan esisopimuksen tekeminen Suomen valtion/Senaatti-kiinteistöjen kanssa liittyen kaavamuutokseen nro 12744 (Kumpula)
654	Asia/14	Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallitukselle Helsingin Yliopistokiinteistöt Oy:n kanssa tehtävän maankäyttösopimuksen ja kiinteistökaupan esisopimuksen hyväksymiseksi liittyen kaavamuutokseen nro 12744 (Kumpula)
655	Asia/15	Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallituksen elinkeinojaostolle tontin varauksen jatkamiseksi SRV Rakennus Oy:lle (Sörnäi-



05.12.2023

- nen, Kalasatama, tontti 10593/4)
- 656 Asia/16 Palvelutontin ja maanalaisten katualueiden vuokraaminen Kiinteistö Oy Helsingin Toimitiloille keskustan terveys- ja hyvinvointikeskusta varten (Kamppi, tontti 4219/1 ja katualueet 91-4-9901-100 ja 91-4-9901-0)
- 657 Asia/17 Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtuutettu Pekka Saurin ym. valtuustoaloitteesta koskien Töölönlahden eteläosan puistosuunnitelman päivittämistä
- 658 Asia/18 Oikaisuvaatimus kaupunkiympäristön toimialan vahingonkorvaustiimin päällikön vahingonkorvauspäätöksestä 18.10.2023 § 340 (autovaurio)
- 659 Asia/19 Kaupunkiympäristölautakunnan alaisten viranomaisten ajalla 23.11. - 29.11.2023 tekemien päätösten seuraaminen



05.12.2023

Asia/1

§ 641

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 Jenni Pajusen ja varatarkastajaksi jäsen Mia Haglundin.

Esittelijä

apulaispormestari
Anni Sinnemäki

Lisätiedot

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

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijä

apulaispormestari
Anni Sinnemäki

Lisätiedot

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

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



05.12.2023

Asia/2

§ 642
Ilmoitusasiat

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti merkitä tiedoksi.

Kaupunginvaltuusto 16.3.2022 § 71

Laajasalon Jollaksentie 64:n asemakaavan muuttaminen (nro 12680)
HEL 2020-000365

Kaupunginvaltuusto hyväksyi 49. kaupunginosan (Laajasalo, Jollas) lähivirkistysalueen asemakaavan muutoksen 2.3.2021 päivätyn piirustuksen nro 12680 mukaisena ja asemakaavaselostuksesta ilmenevin perustein (muodostuu uusi kortteli 49264).
Asemakaavan muutos on tullut voimaan 28.11.2023.

[Asemakaavamuutoksen kartta](#)

[Asemakaavamuutoksen selostus](#)

[Päätökset](#)

Kaupunginvaltuusto 11.10.2023 § 239

Pasilan tornialueen keskiosan asemakaava ja asemakaavan muutos (nro 12808) (sisältää liikennesuunnitelman)
HEL 2022-000620

Kaupunginvaltuusto hyväksyi 17. kaupunginosan (Pasila, Keski-Pasila) korttelin 17148 osan sekä katu- ja rautatiealueiden asemakaavan sekä 17. kaupunginosan (Pasila, Keski-Pasila) katu- ja rautatiealueiden asemakaavan muutoksen 28.2.2023 päivätyn ja 12.9.2023 muutetun piirustuksen numero 12808 mukaisena ja asemakaavaselostuksesta ilmenevin perustein (muodostuu uusi kortteli 17148).

[Asemakaavamuutoksen kartta](#)

[Asemakaavamuutoksen selostus](#)

[Päätökset](#)

Korkeimman hallinto-oikeuden päätös 22.11.2023

Katu- ja puistosuunnitelmia koskeva valituslupahakemus

Päätös, jota muutoksenhaku koskee Helsingin hallinto-oikeus,



05.12.2023

Asia/2

8.6.2023, 3401/2023. Korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisu Valituslupahakemus hylätään. Korkein hallinto-oikeus ei siten anna ratkaisua valitukseen. Korkeimman hallinto-oikeuden päätös on liitteenä.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

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

Liitteet

1 KHO päätös 22.11.2023

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

Liitteet

1 KHO päätös 22.11.2023

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



05.12.2023

Asia/3

§ 643

Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallitukselle Helsingin ympäristönsuojelun tavoitteista

HEL 2023-013830 T 11 00 00

Esitys

Kaupunkiympäristölautakunta päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

Asian aikana kuultavina olivat yksikön päällikkö Laura Walin, yksikön päällikkö Katariina Serenius ja tiimipäällikkö Markus Lukin. Asiantuntijat poistuivat kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Mia Haglundin ehdotuksesta.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Markus Lukin, tiimipäällikkö, puhelin: 09 310 31606
markus.lukin(a)hel.fi
Esa Nikunen, ympäristöjohtaja, puhelin: 09 310 32000
esa.nikunen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Ympäristönsuojelun tavoitteet 2040_16112023
- 2 Ympäristönsuojelun tavoitteiden taustamuistio 15112023

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Esitysehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta esittää, että kaupunginhallitus hyväksyy Helsingin ympäristönsuojelun vision 2040 ja kymmenen ympäristönsuojelun teema-alueen keskipitkän aikavälin tavoitteet liitteen 1 mukaisesti, niiden katselmoinnin kaupungin johtoryhmässä ja kaupunginhallituksessa kaksi kertaa valtuustokausittain sekä niiden tarkistamisen valtuustokausittain uuden kaupunkistrategian hyväksymisen jälkeen.

Esittelijän perustelut



05.12.2023

Helsingin ympäristösuojelun tavoitteet 2040 on kaupungin ympäristönsuojelutyötä ohjaava asiakirja, joka sisältää ympäristönsuojelun tavoitteet keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä.

Se täsmentää kaupunkistrategian 2021 - 2025 ympäristönsuojeluasioita koskevia tavoitteita ja asettaa tavoitteet niille ympäristönsuojelun osa-alueille, joita strategia ei kata. Kaupunkistrategiassa on määritelty kaupungin linjauksia ilmastonsuojelussa, ilmastomuutokseen sopeutumisessa, kiertotaloudessa, luonnon monimuotoisuuden turvaamisessa, luonnonsuojelussa ja Itämeren suojelussa.

Ympäristönsuojelun tavoitteet 2040 on osa kaupungin kestävän kehityksen kokonaisuutta. Se kokoaa yhteen ekologisen kestävyuden tavoitteet ja asettaa myös pitkän tähtäimen tavoitteet, jotka ovat oleellisia ympäristönsuojelun johdonmukaisessa toteuttamisessa. Tavoitteiden osa-alueista on tehty SDG-analyysi (YK:n kestävän kehityksen tavoitteet, Sustainable Development Goals) ja eri osa-alueiden kytkennät SDG-tavoitteisiin on esitetty osa-alueiden tekstien yhteydessä.

Ympäristönsuojelun pitkän tähtäimen visio katsoo vuoteen 2040 ja keskipitkän aikavälin tavoitteet on kirjattu kunkin ympäristönsuojelun teeman alle. Keskipitkän aikavälin tavoitteet tähtäävät pääsääntöisesti vuoteen 2030 ja ne on asetettu seuraavilla osa-alueilla:

- ilmastomuutoksen hillintä ja sopeutuminen ilmastomuutokseen
- ilmansuojelu
- meluntorjunta
- vesiensuojelu
- luonnon monimuotoisuuden suojelu
- maaperän suojelu ja pilaantuneen maaperän kunnostaminen
- kierto- ja jakamistalouden edistäminen
- vastuullisten hankintojen edistäminen
- ympäristötietoisuuden ja -vastuullisuuden edistäminen
- ympäristöjohtaminen

Ympäristönsuojelun tavoitteet 2040 on kaupunginvaltuuston vuonna 2012 hyväksymän ympäristöpolitiikan päivitys. Päivitys on tarpeen, sillä ympäristöpolitiikan keskipitkän aikavälin tavoitevuosi 2020 on ohitettu ja tavoitteisiin on jo tehty monia muutoksia. Kaupunkistrategia on esimerkiksi tiukentanut ilmasto- ja luontotavoitteita ja lainsäädäntö on ki-



ristynyt muun muassa ilmansuojelun tavoitteiden osalta. Päivityksen yhteydessä asiakirjan nimi on muutettu vastaamaan paremmin sen tosiasiallista sisältöä muotoon 'Helsingin kaupungin ympäristönsuojelun tavoitteet 2040'.

Prosessi

Ympäristönsuojelun tavoitteiden 2040 (ent. ympäristöpolitiikka) päivitysprosessi aloitettiin kaupunkiyhteisellä asiantuntijatyöpajalla joulukuussa 2018, minkä jälkeen teemavastaavat osallistivat kaupungin asiantuntijoita teemakohtaisten tavoitteiden asettamisessa. Maaliskuussa 2020 järjestettiin asukastilaisuus, jossa teemavastaavat esittelivät kukin oman teemansa tavoitteita.

Päivitetyjä tavoitteita esiteltiin kaupungin johtoryhmässä, josta saatiin ohjeet jatkoprosessille. Työtä jatkettiin kaupunkiympäristön toimialan ja kaupunginkanslian välisissä keskusteluissa ja päätettiin odottaa kaupunkistrategian 2021 - 2025 valmistumista. Uuden kaupunkistrategian hyväksymisen jälkeen varmistettiin ympäristönsuojelun tavoitteiden ja kaupunkistrategian yhteneväisyys.

Helsingin ympäristönsuojelun tavoitteet 2040 esiteltiin Kunnianhimoista ilmastovastuuta ja Viihtyisä kaupunki -strategisten ohjelmaryhmien yhteiskokoukselle kesäkuussa 2023 sekä nuorisoneuvostolle, vanhusneuvostolle ja vammaisneuvostolle syyskuussa 2023. Saadut kommentit on huomioitu nyt hyväksyttäväksi esitettävässä asiakirjassa.

Prosessin aikana laadittiin kunkin osa-alueen toimintaympäristöä, kansainvälistä viitekehystä ja kansallisia linjauksia kuvaileva taustamuistio (Liite 2).

Seuranta ja arviointi

Ympäristönsuojelun tavoitteisiin voidaan päästä erityyppisillä toimenpiteillä tai niiden yhdistelmillä, jotka kirjataan tyypillisesti ympäristönsuojelun eri osa-alueohjelmiin. Tarkempi vaikutusarvio mukaan lukien taoudelliset vaikutukset on siten järkevää tehdä näiden ohjelmien ja niissä määriteltävien toimenpiteiden suunnittelun yhteydessä. Toimialojen vuosittaisissa toimintasuunnitelmissa ohjelmoidaan konkreettiset ympäristön tilaa vahvistavat toimenpiteet seuraavalle vuodelle sekä erityisesti kaupunkiympäristön toimialalla mahdolliset investointitarpeet 10 vuoden ajanjaksolle.

Ympäristönsuojelun tavoitteiden toteutumista seurataan vuosittain ja raportoidaan osana kaupunginvaltuustolle esiteltävää kaupungin ympäristöraporttia. Ympäristöraportissa esitetään myös osa-alueiden keskeiset indikaattorit ja niiden kehityssuunta.



Ympäristönsuojelun tavoitteiden toteutumista katselmoidaan kaupungin johtoryhmässä ja kaupunginhallituksessa kaksi kertaa valtuustokausittain. Ympäristöraportoinnin yhteydessä esille tulevia kaupunkitasoisia kehittämistarpeita voidaan tarvittaessa tuoda strategisten ohjelmaryhmien tai kaupungin johtoryhmän käsittelyyn.

Ympäristönsuojelun tavoitteet tarkistetaan valtuustokausittain uuden kaupunkistrategian hyväksymisen jälkeen.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Markus Lukin, tiimipäällikkö, puhelin: 09 310 31606
markus.lukin(a)hel.fi
Esa Nikunen, ympäristöjohtaja, puhelin: 09 310 32000
esa.nikunen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Ympäristönsuojelun tavoitteet 2040_16112023
- 2 Ympäristönsuojelun tavoitteiden taustamuistio 15112023

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 21.11.2023 § 609



§ 644

Kaupunkiympäristölautakunnan vastaus valtuutettu Amanda Pasa- sen ym. valtuustoaloitteeseen koskien Koskelantien liikenneturval- lisuuden parantamista

HEL 2023-008679 T 00 00 03

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta katsoi valtuustoaloitteen loppuun käsitel-
lyksi seuraavilla lisäyksillä.

Koskelantie on asuinalueen keskellä kulkeva katu, jonka ylittää jatku-
vasti suuri määrä koululaisia ekaluokkaisista alkaen. Kadulla sattuu
myös säännöllisesti läheltä piti tilanteita liian lujaa tai punaisia päin aja-
vien autojen kanssa.

Lautakunta edellytti selvitettävän miten hyvin alennettua ajonopeutta on
alettu noudattaa Koskelantiellä nopeusrajoitusten alentamisen jälkeen
ja kehottaa käymään poliisin kanssa neuvottelua valvonnan lisäämises-
tä sekä nopeusrajoitusten noudattamisen että punaista päin ajamisen
osalta.

Mäkelänkadun risteysalue on tarkoitus suunnitella uudelleen kun Kelan
rakennuksen ympäristöä uudistetaan. Lautakunta korosti, että risteysa-
luen suunnittelussa tulee saavuttaa nykytilaan verrattuna kävelyllä
merkittävästi turvallisempi ja lapsille nykyistä paljon parempi liiken-
neympäristö.

Muiden suojateiden ja ylityspaikojen osalta tulee selvittää, onko niille
mahdollista toteuttaa kavennuksia tai muita ajoradan leveyttä suojatien
kohdalla pienentäviä tai muutoin turvallisuutta parantavia ratkaisuja ja
mikäli on, niin toteuttaa nämä.

Käsittely

Vastaehdotus:

Otso Kivekäs: Lisätään päätösehdotukseen: "Koskelantie on asuinalue-
en keskellä kulkeva katu, jonka ylittää jatkuvasti suuri määrä koululai-
sia ekaluokkaisista alkaen. Kadulla sattuu myös säännöllisesti läheltä
piti tilanteita liian lujaa tai punaisia päin ajavien autojen kanssa.

Lautakunta edellyttää selvitettävän miten hyvin alennettua ajonopeutta
on alettu noudattaa Koskelantiellä nopeusrajoitusten alentamisen jäl-
keen ja kehottaa käymään poliisin kanssa neuvottelua valvonnan li-
säämisestä sekä nopeusrajoitusten noudattamisen että punaista päin
ajamisen osalta.



Mäkelänkadun risteysalue on tarkoitus suunnitella uudelleen kun Kelan rakennuksen ympäristöä uudistetaan. Lautakunta korostaa, että risteysalueen suunnittelussa tulee saavuttaa nykytilaan verrattuna kävelyille merkittävästi turvallisempi ja lapsille nykyistä paljon parempi liikenneympäristö.

Muiden suojateiden ja ylityspaikojen osalta tulee selvittää, onko niille mahdollista toteuttaa kavennuksia tai muita ajoradan leveyttä suojatien kohdalla pienentäviä tai muutoin turvallisuutta parantavia ratkaisuja ja mikäli on, niin toteuttaa nämä."

Kannattaja: Anni Sinnemäki

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Otso Kivekkään vastaehdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen.

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

Esitysteksti

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta katsoo valtuustoaloitteen loppuun käsitellyksi.

Esittelijän perustelut

Valtuustoaloitteessa esitetään Koskelantien liikenneturvallisuuden parantamista erilaisilla katu ympäristön suunnitteluratkaisuilla. Aloitteessa ehdotetaan mahdolliseksi toimenpiteiksi esimerkiksi kaistojen kaventa-



mista 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 suojateista turvattomia. Liikenneturvallisuutta parantamaan on laadittu uuden liikenteenohjaussuunnitelma Koskelantielle välillä Kalervonkatu–Käpyläntie (kylk 24.11.2020 689 §). Suunnitelman päätavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta keskittämällä kävelyreitit kulkemaan valo-ohjattujen suojateiden kautta.

Suunnitelmassa katuosudelle 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



05.12.2023

jälkeen seurataan jalankulkijavirtoja ja suunnitelman vaikutuksia liikenneturvallisuuteen 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 tiemerkin töihin. Suunnitelma koskee Koskelantietä Käpyläntien ja Intiankadun risteyksestä itään. Koskelantien nopeusrajoitusta on jo vuonna 2019 laskettu Käpyläntien ja Kunnalliskodintien risteyksien välisellä osuudella (50 km/h -> 40 km/h).

Helsingin kaupunki on lisäksi laatimassa kaupunginosakohtaisia alueellisia liikenneturvallisuusselvityksiä, 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 Koskelantiellä 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
Esitysteksti
Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria



05.12.2023

Asia/4

Kaupunkiympäristölautakunta 28.11.2023 § 629

Kaupunkiympäristölautakunta 21.11.2023 § 616



05.12.2023

Asia/5

§ 645

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

HEL 2023-003077 T 00 00 03

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta katsoi valtuustoaloitteen loppuun käsitellyksi.

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

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

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 hankesuunnittelun 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 vaihteittain. Alueiden suunnitteluratkaisut tehdään kunkin asemakaavan valmistelun yhteydessä strategiset tavoitteet sekä lain asettamat vaatimukset huomioiden eikä niihin ole liikennehankkeen toteutuksen puitteissa mahdollista ottaa kantaa. Raitiolinjan hyötötavoitteiden 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 pysäkiltä 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 kului 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-



05.12.2023

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

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 28.11.2023 § 633



§ 646

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 esitti kaupunginhallitukselle

- 16.5.2023 päivätyn ja 5.12.2023 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).
- Lautakunta edellytti, että Sörnäistenrannan ranta-alueen kehittämisen lähtökohtana on viihtyisä ja vehreä puistomainen alue, vaikka alue onkin kaavassa merkitty katualueeksi.

Lisäksi lautakunta päätti

- 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:

<https://paatokset.hel.fi/fi/asia/hel-2018-009468>

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

Käsittely

Asian aikana kuultavana oli arkkitehti Irene Siljama. Asiantuntija poistui kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Vastaehdotus:

Amanda Pasanen: Lisätään esitysehdotukseen: "Lautakunta edellyttää,



05.12.2023

että Sörnäistenrannan ranta-alueen kehittämisen lähtökohtana on viihtyisä ja vihreä puistomainen alue, vaikka alue onkin kaavassa merkitty katualueeksi."

Kannattaja: Mia Haglund

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Amanda Pasasen vastaehdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

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 5.12.2023
- 4 Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen nro 12835 selostus, päivätty 16.5.2023, muutettu 5.12.2023, päivitetty Kylk:n 5.12.2023 päätöksen mukaiseksi
- 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

Otteet

Ote

Ne muistutuksen esittäneet, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa

Otteen liitteet

Esitysteksti
Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano
Liite 10



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: Päätökse-
nteko

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. Suunnittelualueen 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 täyttötöyt	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 sijoittuvaa 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 rajoituksiin 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, näkyymiin 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 voimaantumiseen, alueen sijaintiin Yleiskaava 2016 kantakaupunkialueeseen, Sörnäisten rantatien katualueen merkittävään leventämiseen sekä 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 Pannukakunpuistikkoon ja ympäröiviin alueisiin, kemikaaliturvallisuus etäisyyksiin ja suuronnettomuusvaaroihin, ilmastovaikutuksiin, meluntorjuntaan ja ilmanlaatuun, hulevesiin ja tulvariskiiin 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
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 tiedoksiänto

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 28.11.2023 § 634

Kaupunkiympäristölautakunta 23.05.2023 § 284

Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala Kulttuuripalvelukokonaisuus Kaupunginmuseo 27.6.2023

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

Nimistötoimikunta 18.01.2023 § 6



§ 647

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 Anni Sinnemäen ehdotuksesta.

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 (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 valmisteluajana esitettyihin mielipiteisiin, kannanottoihin sekä julkisena nähtävilläoloajana 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

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 leventämällä, 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. Tulisuoipolun 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 Tulisuontien varresta.

Päätökset kaavaratkaisun pohjana

Kaavaratkaisu edesauttaa kaupungin strategisten tavoitteiden toteutumisesta 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 kaavaselostuksen 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 asemakaavaselostuksesta.

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



05.12.2023

Asia/7

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) tiedoksianto
Kaupunginmuseo

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 28.11.2023 § 636

Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala Kulttuuripalvelukokonaisuus Kaupunginmuseo
Kulttuuriperintöyksikkö 3.10.2023



§ 648

Kaupunkiympäristön toimialan toimintasuunnitelma ja tulosbudjetti vuodeksi 2024

HEL 2023-013692 T 02 02 00

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

Asian aikana kuultavina olivat talous- ja suunnittelupäällikkö Leena Sutela, yksikön päällikkö Maria Sillanpää, tiimipäällikkö Tuula Pipinen ja tilapäällikkö Sari Hildén. Asiantuntijat poistuivat kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Jenni Pajusen ehdotuksesta.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Leena Sutela, talous- ja suunnittelupäällikkö, puhelin: 09 310 39841
leena.sutela(a)hel.fi
Maria Sillanpää, yksikön päällikkö, puhelin: 09 310 36211
maria.sillanpaa(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Toimintasuunnitelma ja tulosbudjetti_2024_TUBU_2024_KYMP
- 2 Palvelukustannukset ja suoritteet talousarviokohdittain_TUBU_KYMP_2024
- 3 Hankeohjelma 801 Kiinteä omaisuus_TUBU_KYMP_2024
- 4 Hankeohjelma rakennukset 2024-2033_TUBU_KYMP_2024
- 5 Vuokra- ja osakehanke-ehdotukset vuosille 2024-2033_TUBU_KYMP_2024
- 6 Hankeohjelma 803 Kadut ja liikenneväylät 2024_TUBU_KYMP_2024
- 7 Hankeohjelma 804 Puistot ja liikunta-alueet 2024_TUBU_KYMP_2024
- 8 Hankeohjelma 808 Projektialueiden infrarakentaminen_TUBU_KYMP_2024
- 9 Hankeohjelma 809 Kaupunkiuudistus 2024_TUBU_KYMP_2024
- 10 Hankeohjelma 810 Suuret liikennehankkeet 2024_TUBU_KYMP_2024
- 11 Irtaimen omaisuuden perushankinnat 2024-2033_TUBU_KYMP_2024
- 12 Yhteenvetotaulukko investoinnit_TUBU_2024_KYMP
- 13 Kaupunkiliikenne Oy palvelukorvaus ja investoinnit 2024-2033_TUBU_2024_KYMP
- 14 Yleisten alueiden kunnossapito sopeuttamistoimet_TUBU_KYMP_2024

Muutoksenhaku

Postiosoite
PL 58200
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
Kaupunkiymparisto@hel.fi

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

Puhelin
09 310 1691

Y-tunnus
0201256-6



Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää hyväksyä kaupunkiympäristön toimialan vuoden 2024 toimintasuunnitelman ja tulosbudjetin palvelukokonaisuuksittain. Samalla kaupunkiympäristölautakunta oikeuttaa kaupunkiympäristön toimialan toimialajohtajan päättämään tarvittaessa kokonaismäärärahan puitteissa talousarviokohdan 3 10 01 Kaupunkirakenne ja hallinto, palvelukokonaisuuksien välisestä määrärahatarkistuksista.

Edelleen kaupunkiympäristölautakunta päättää hyväksyä vuoden 2024 talousarvion laatimishojeissa edellytetyt, liitteessä 14 esitetyt sopeuttamistoimenpiteet, joihin ryhdytään poikkeuksellisen lumisen talven edellyttämien muiden toimenpiteiden käyttöönotton seurauksena.

Lisäksi kaupunkiympäristölautakunta päättää oikeuttaa:

- Toimialajohtajan päättämään talousarvion sitovuusmääritysten puitteissa investointimäärärahojen kohdentamisesta sekä irtaimen omaisuuden perushankinnan (8 05 03) alakohtien välisistä määrärahojen siirroista.
- Maankäyttöjohtajan päättämään talousarvion sitovuusmääritysten puitteissa esirakentamis-, katu-, puisto-, kaupunki uudistuksen sekä suuret liikennehankkeet investointien alakohtien välisestä määrärahojen siirrosta (talousarviokohdat 8 01 03, 8 03 01, 8 04 01, 8 09, 8 10).
- Teknisen johtajan päättämään talousarvion sitovuusmääritysten puitteissa talonrakennusinvestointien alakohtien välisistä määrärahojen siirrosta (talousarviokohdat 8 02 01 ja 8 02 02).

Talousarviokohta 3 10 01 Kaupunkirakenne ja hallinto (brutto), toimintamenot 74,4 miljoonaa euroa palvelukokonaisuuksittain:

- Maankäyttö ja kaupunkirakenne, toimintamenot 46,3 miljoonaa euroa
- Hallinto- ja tukipalvelut, toimintamenot 28,1 miljoonaa euroa

Talousarviokohta 3 10 02 Tilat ja rakennuttaminen (netto), toimintakate 265,5 miljoonaa euroa.

Talousarviokohta 3 10 03 Asuntotuotanto (netto), toimintakate 6,6 miljoonaa euroa.

Talousarviokohta 3 10 04 HSL- ja HSY-kuntayhtymien maksuosuudet (brutto), toimintamenot 244,8 miljoonaa euroa.



Talousarviokohta 3 10 06 Tuki Liikenneliikelaitokselle (brutto), toimintamenot 19,7 miljoonaa euroa.

Talousarviokohta 3 10 07 Infrakorvaus HSL:ltä ja maksu Kaupunkiliikenne Oy:lle (netto), toimintakate -14,0 miljoonaa euroa.

Talousarviokohta 3 10 08 Palvelut ja luvat (netto), toimintakate 34,6 miljoonaa euroa.

Talousarviokohta 3 10 09 Yleisten alueiden kunnossapito (brutto), toimintamenot 102,4 miljoonaa euroa.

Hyväksyttäväksi ehdotetut kaupunkiympäristön toimialan toimintasuunnitelma ja tulosbudjetit on esitetty liitteissä 1-14.

Esittelijän perustelut

Kaupunkiympäristön toimialan vuoden 2024 toimintasuunnitelma ja tulosbudjetit on laadittu kaupunginvaltuuston 22.11.2023 hyväksymän talousarvion mukaisiksi.

Käyttötalous

3 10 01 Kaupunkirakenne ja hallinto

Talousarviokohdasta 3 10 01 on vuoden 2024 alusta alkaen erotettu omaksi talousarviokohdakseen siihen aiemmin kuulunut Yleiset alueet, brutto (uuden talousarviokohdan 3 10 09 nimi on Yleisten alueiden kunnossapito). Alla esitetyissä Kaupunkirakenteen ja hallinnon luvuissa vuodelta 2023 on käytetty vertailukelpoistettuja lukuja.

Talousarviokohdan toimintamenot ovat valtuustoon nähden sitovia. Talousarvion mukaiset käyttötalouden tulot (toimintatuotot ja valmistus omaan käyttöön) ovat 447,1 miljoonaa euroa (TA 2023; 437,4 miljoonaa euroa) ja menot 74,4 miljoonaa euroa (TA 2023; 71,5 miljoonaa euroa).

Talousarviokohdan tulot nousevat 9,7 miljoonaa euroa vuoden 2023 talousarvioon verrattuna.

Menojen kokonaismäärä kasvaa 2,9 miljoonalla eurolla (mm. suunnitelvalmiuden nostamiseen kaupunkiuudistusalueiden hankkeissa, pyöräilyliikenteen, luonnonsuojelun alueiden ja muiden kaupunkistrategian mukaisissa investointihankkeissa sekä ICT-projekteissa).

3 10 02 Tilat ja rakennuttaminen

Talousarviokohdasta 3 10 02 on vuoden 2024 alusta alkaen erotettu Asuntoyksikkö ja siirretty osaksi Palvelut ja luvat -palvelukokonaisuutta



talousarviokohtaan 3 10 08. Alla esitetyissä Tilat ja rakennuttaminen - talousarviokohdan luvuissa vuodelta 2023 on käytetty vertailukelpoistettuja lukuja.

Talousarviokohdan toimintakate on valtuustoon nähden sitova. Talousarvion mukainen sitova toimintakate on 265,5 miljoonaa euroa (TA 2023; 252,4 miljoonaa euroa). Vuoden 2024 talousarvion toimintakate paranee noin 13,0 miljoonaa euroa (5,2 %).

Talousarvion mukaiset käyttötalouden tulot (toimintatuotot ja valmistus omaan käyttöön) ovat 620,2 miljoonaa euroa (TA 2023; 601,1 miljoonaa euroa) ja toimintamenot ovat 354,8 miljoonaa euroa (TA 2023; 348,6 miljoonaa euroa). Talousarviokohdan tulojen arvioidaan kasvavan 19,1 miljoonaa euroa johtuen muun muassa sisäisten vuokrien indeksij- ja tasokorotuksista.

3 10 03 Asuntotuotanto

Talousarviokohdan toimintakate on valtuustoon nähden sitova. Talousarvion mukainen sitova toimintakate on 6,6 miljoonaa euroa (TA 2023; 6,5 miljoonaa euroa). Vuoden 2024 talousarvion toimintakate paranee 0,2 miljoonaa euroa (2,4 %).

Talousarvion mukaiset käyttötalouden tulot ovat 34,7 miljoonaa euroa (TA 2023; 30,4 miljoonaa euroa). Talousarvion mukaiset toimintamenot ovat 28,1 miljoonaa euroa (TA 2023; 23,9 miljoonaa euroa). Menojen kasvun pääasialliset syyt ovat korkotason nousu sekä myymättömien asuntojen asuntotuotannon vastuulle jäävät vastikkeet.

3 10 04 HSL- ja HSY-kuntayhtymien maksuosuudet

Talousarviokohdan toimintamenot yhteensä 244,8 miljoonaa euroa (2023; 234,4 miljoonaa euroa) ovat valtuustoon nähden sitova erä. HSL-kuntayhtymän maksuosuus vuonna 2024 on noin 242,4 miljoonaa euroa ja HSY-kuntayhtymän maksuosuus noin 2,3 miljoonaa euroa. HSL-kuntayhtymän maksuosuus nousee 10,3 miljoonaa euroa (4,4 %) ja HSY-kuntayhtymän maksuosuus 0,1 miljoonaa euroa (4,5 %). HSL-kuntayhtymän kuntaosuuden nousu kytkeytyy joukkoliikenteen houkuttelevuuden ja palvelutason parantamiseen tähtääviin toimiin ja on linjassa kaupunginhallituksen 28.8.2023 lausumaan.

3 10 06 Tuki Liikenneliikelaitokselle

Talousarviokohdan toimintamenot 19,7 miljoonaa euroa (2023; 6,0 miljoonaa euroa) ovat valtuustoon nähden sitova erä. Menojen kasvu 13,7 miljoonalla eurolla (230,5 %) johtuu infrainvestointien rahoittamiseen käytettävien lainojen korkojen noususta ja Länsimetron vastikkeiden



noususta. Tuessa on huomioitu myös Kampin metroaseman liukupor-
taan alaskirjaus 2,0 miljoonaa euroa.

3 10 07 Infrakorvaus HSL:ltä ja maksu Kaupunkiliikenne Oy:lle

Talousarviokohdan valtuustoon nähden sitova toimintakate on -14,0 miljoonaa euroa (TA 2023 -10,9 miljoonaa euroa). Toimintakate heikentyy 3,6 miljoonaa euroa (33,4 %), koska Kaupunkiliikenne Oy:lle maksettava palvelukorvaus kasvaa HSL:ltä laskutettavaa infrakorvausta enemmän. Korvausten nousu aiheutuu muun muassa Raide-Jokerin sekä Kalasatamasta Pasilaan -hankkeen valmistumisesta.

Kaupunkiliikenteen palvelukorvaukset ja suunnitteilla olevat investoinnit on esitetty liitteessä 13.

3 10 08 Palvelut ja luvat

Talousarviokohtaan siirtyy vuoden 2024 alusta Asuntoyksikkö talousarviokohdasta 3 10 02. Alla esitetyissä Palvelut ja luvat - talousarviokohdan luvuissa vuodelta 2023 on käytetty vertailukelpoistettuja lukuja.

Talousarviokohdan valtuustoon nähden sitova toimintakate on 34,6 miljoonaa euroa (TA 2023; 28,9 miljoonaa euroa). Vuoden 2024 toimintakate paranee 5,6 miljoonaa euroa (19,5 %) johtuen pääosin pysäköinti-tunnusten ja -virhemaksujen tuotoista.

Talousarvion mukaiset käyttötalouden tulot ovat 150,8 miljoonaa euroa (TA 2023; 138,9 miljoonaa euroa).

Talousarvion mukaiset toimintamenot ovat 116,2 miljoonaa euroa (TA 2023; 110,0 miljoonaa euroa).

3 10 09 Yleisten alueiden kunnossapito

Vuoden 2024 alusta lukien aiemmin talousarviokohtaan 3 10 01 kuulunut Yleiset alueet (brutto) muodostaa uuden oman talousarviokohtansa 3 10 09 Yleisten alueiden kunnossapito. Talousarviokohdan luvuissa vuodelta 2023 on käytetty vertailukelpoistettuja lukuja. Talousarviokohdan toimintamenot ovat valtuustoon nähden sitova erä.

Talousarvion mukaiset käyttötalouden tulot ovat 10,4 miljoonaa euroa (TA 2023; 10,8 miljoonaa euroa)

Toimintamenot vuonna 2024 ovat 102,4 miljoonaa euroa (TA 2023; 91,4 miljoonaa euroa). Toimintamenot nousevat 10,9 miljoonaa euroa (12 %). Suurimpina muutoksina talvihoidon kunnossapidon määrärahojen nosto keskimääräisen talven tasolle (+ 3,0 miljoonaa euroa), sekä



kaupunginhallituksen päätöksellä +3,5 miljoonan euron kohdentaminen kaupunki uudistusalueille, linjattuun talvikunnossapitoon kävely- ja pyöräväylillä, josta 0,5 miljoonaa euroa uusiin erityishoitoalueisiin Sympisten yms. ympärille.

Vuoden 2024 talousarvion laatimisohjeen mukaisesti tulosbudjetin käsittelyssä on jatkossa esitettävä ja hyväksyttävä ennakkoon myös talouden sopeuttamistoimenpiteet, joihin ryhdytään poikkeuksellisen lumisen talven edellyttämien muiden toimenpiteiden käyttöönoton seurauksena.

Liite 14, sopeuttamistoimenpiteet.

Käyttötalouden määrärahaerittely

Kaupunkiympäristön toimialan käyttötalouden tulot ja menot on esitetty liitteessä 1.

Investoinnit

Investointitulot

Talousarviokohdat 8 01 50 Kiinteä omaisuus ja 8 07 Muu pääomatalous

Vuonna 2024 kiinteää omaisuutta arvioidaan myytävän 85,0 miljoonalla eurolla, josta kiinteän omaisuuden myyntiin kirjataan tasearvon mukaiset 4,2 miljoonaa euroa. Erotuksena syntyvät 80,8 miljoonan euron myyntivoitot kirjataan tuloiksi talousarviokohtaan 3 10 01 Kaupunkirakenne ja hallinto.

Vuonna 2024 kiinteistöjä ja osakehuoneistoja arvioidaan myytävän 20,0 miljoonalla eurolla, josta muuhun pääomatalouteen kirjataan tasearvon mukaiset 8,0 miljoonaa euroa. Erotuksena syntyvät myyntivoitot kirjataan talousarviokohtaan 3 10 01 Kaupunkirakenne ja hallinto.

Investointimenot

Talousarviossa on osoitettu vuodelle 2024 kaupunkiympäristölautakunnan käyttöön investointimäärärahaa yhteensä 702,3 miljoonaa euroa. Lisäksi toimiala valmistelee yhdessä kaupunginkanslian kanssa projektialueiden infrarakentamishankkeita sekä yhteishankkeita väyläviraston kanssa. Projektialueiden infrarakentamisen vuoden 2024 määrärahoista, 127,5 miljoonaa eurosta, päättää kaupunginhallitus.

Investointimenojen erittely

Investointimenot hankkeittain sekä investointien yhteenveto on esitetty liitteissä 3-12.



Sitovat ja muut toiminnalliset tavoitteet

Sitovien ja muiden toiminnallisten tavoitteiden kytkeytyminen kaupunkistrategiaan on esitetty liitteessä 1.

Palvelukustannukset ja suoritteet

Palvelukustannukset ja suoritteet talousarviokohdittain on esitetty liitteessä 2.

Vuoden 2024 toimintasuunnitelman ja tulosbudjetin seuranta

Lautakunnan käsittelyyn tuodaan vuoden 2024 aikana vähintään kolme talousarvion toteutumisennustetta, joissa arvioidaan talousarvion toteutumista sekä määrärahojen käytön että tavoitteiden osalta.

Toimivalta

Hallintosäännön 10 luvun 1 §:n 2 momentin kohdan 4 mukaan ellei toimivallasta ole muutoin säädetty tai määrätty, toimialalautakunta päättää alaiselleen toimialalle tulosbudjetin ja toimintasuunnitelman, jotka sisältävät talousarvioon perustuvat tulostavoitteet, tarvittavat toimenpiteet ja resurssit sekä toiminnasta kertyvät tulot ja aiheutuvat menot.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Leena Sutela, talous- ja suunnittelupäällikkö, puhelin: 09 310 39841
leena.sutela(a)hel.fi
Maria Sillanpää, yksikön päällikkö, puhelin: 09 310 36211
maria.sillanpaa(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Toimintasuunnitelma ja tulosbudjetti_2024_TUBU_2024_KYMP
- 2 Palvelukustannukset ja suoritteet talousarviokohdittain_TUBU_KYMP_2024
- 3 Hankeohjelma 801 Kiinteä omaisuus_TUBU_KYMP_2024
- 4 Hankeohjelma rakennukset 2024-2033_TUBU_KYMP_2024
- 5 Vuokra- ja osakehanke-ehdotukset vuosille 2024-2033_TUBU_KYMP_2024
- 6 Hankeohjelma 803 Kadut ja liikenneväylät 2024_TUBU_KYMP_2024
- 7 Hankeohjelma 804 Puistot ja liikunta-alueet 2024_TUBU_KYMP_2024
- 8 Hankeohjelma 808 Projektialueiden infrarakentaminen_TUBU_KYMP_2024
- 9 Hankeohjelma 809 Kaupunkiuudistus 2024_TUBU_KYMP_2024
- 10 Hankeohjelma 810 Suuret liikennehankkeet 2024_TUBU_KYMP_2024
- 11 Irtaimen omaisuuden perushankinnat 2024-2033_TUBU_KYMP_2024
- 12 Yhteenvetotaulukko investoinnit_TUBU_2024_KYMP



05.12.2023

Asia/8

-
- | | |
|----|---|
| 13 | Kaupunkiliikenne Oy palvelukorvaus ja investoinnit 2024-2033_TUBU_2024_KYMP |
| 14 | Yleisten alueiden kunnossapito sopeuttamistoimet_TUBU_KYMP_2024 |

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Tiedoksi

Kaupunginkanslia/talous- ja suunnitteluosasto



§ 649

Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallitukselle, Piki- tehtaankorttelit 2 (Malmi) tarkistettu asemakaavan muutosehdotus (nro 12859) (sisältää liikennesuunnitelman)

HEL 2022-011133 T 10 03 03

Hankennumero 4844_18, 3433

Esitys

Kaupunkiympäristölautakunta esitti kaupunginhallitukselle

- 13.6.2023 päivätyn ja 5.12.2023 muutetun asemakaavan muuto-
sehdotuksen nro 12859 (liite nro 3) hyväksymistä. Asemakaavan
muutos koskee 38. kaupunginosan (Malmi, Ala-Malmi) korttelin
38085 tonttia 9, korttelia 38097 ja 38210 sekä puisto- ja katualueita.

Lisäksi lautakunta päätti

- ettei ehdotusta aseteta uudelleen nähtäville
- antaa vuorovaikutusraportista ilmenevät vastineet saatuihin lausun-
toihin ja muistutukseen sekä nähtävilläoloajan ulkopuolella kirjalli-
sesti esitettyyn mielipiteeseen. Päätösasiakirjat ja vuorovaikutusra-
portti ovat luettavissa kaupunkiympäristön toimialan asiakaspalve-
lussa, Työpajankatu 8 (puh. 09 310 22111), sekä internet-sivuilla:

<https://paatokset.hel.fi/fi/asia/hel-2022-011133>

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

Käsittely

Asian aikana kuultavina olivat arkkitehti Valtteri Heinonen, tiimipäällikkö
Kaisa Jama, liikenneinsinööri Kari Tenkanen ja tiimipäällikkö Katja Moi-
lanen. Asiantuntijat poistuivat kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Valtteri Heinonen, arkkitehti, puhelin: 09 310 64795
valtteri.heinonen(a)hel.fi
Kari Tenkanen, liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 37132
kari.tenkanen(a)hel.fi



05.12.2023

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

Liitteet

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ilmakuva
- 3 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12859 kartta, päivätty 13.6.2023, muutettu 5.12.2023
- 4 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12859 selostus, päivätty 13.6.2023, muutettu 5.12.2023, päivitetty Kylk:n 5.12.2023 päätöksen mukaiseksi
- 5 Havainnekuva, 5.12.2023
- 6 Liikennesuunnitelma (piir.nro 7446 / 5.12.2023)
- 7 Tilastotiedot 5.12.2023
- 8 Tehdyt muutokset
- 9 Vuorovaikutusraportti 13.6.2023, täydennetty 5.12.2023
- 10 Osa päätöshistoriaa

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Hakija

Ne muistutuksen esittäneet, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa

Otteen liitteet

Esitysteksti

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Liite 8

Esitysteksti

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Liite 9

Esitysehdotus

Esitys on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Kaavaratkaisun keskeinen sisältö

Asemakaavan muutos (kaavaratkaisu) koskee Pikitehtaankortteleiksi nimettyä aluetta, joka sijaitsee Ala-Malmilla, Malmin keskustan ja Malminkentän välillä. Pikitehtaankorttelit 2 -kaava-alue jatkaa ja täydentää aiemmin tehdyn, Teerisuontien ja Tullivuorentien pohjoispuolelle sijaituvan Pikitehtaankortteleiden ensimmäisen asemakaava-alueen suunnitteluratkaisuja. Pikitehtaankortteleiden ensimmäinen asemakaava on tullut voimaan 7.4.2023.



Kaavaratkaisu mahdollistaa lisärakentamisen ja alueen kehittämisen nykyistä korttelirakennetta täydentäen. Suunnittelun lähtökohtana on ollut alueen nykyisten rakennusten säilyttäminen. Uudella asuinrakentamisella ympäristön eriluonteiset korttelit liitetään toisiinsa niin, että kokonaisuudesta muodostuu korkeatasoista kaupunkiympäristöä. Osaan nykyisistä rakennuksista on osoitettu mahdollisuus lisäkerrosten rakentamiseen. Tavoitteena on moni-ilmeinen ja asuntojakaumaltaan monipuolinen, joukkoliikenteeseen tukeutuva asuinalue palveluineen. Uudisrakennusten kerroslukumäärä vaihtelee 2½ - 10 kerroksen välillä.

Pikitehtaankortteleilla on tulevassa kaupunkirakenteessa keskeinen asema sen yhdistäessä Malmin keskustan Malminkentän alueeseen. Asemakaavassa osoitetaan myös alueen läpi kulkevan Viikin-Malmin pikaraitiotien linjaus Vilppulantietä Vanhanradanaukiolle. Pysäköinti alueella sijoitetaan pääosin keskitetysti pysäköintilaitoksiin.

Kaavaehdotuksessa kerrosalaa on yhteensä 64 800 k-m². Kerrosala lisääntyy nykyisistä asemakaavoista 24 940 k-m². Asuinkerrosalan lisäys on 25 340 k-m² ja liike- ja toimitilakerrosalan 1 200 k-m². Julkisten rakennusten kerrosala vähenee 1 600 k-m².

Asuintonttien keskimääräinen tehokkuusluku on e=1,31. Asukasmäärän lisäys on noin 600 asukasta.

Kaavaratkaisun yhteydessä on laadittu liikennesuunnitelma (piir.nro 7446).

Kaavaratkaisun toteuttaminen vaikuttaa erityisesti siten, että se eheyttää kaupunkirakennetta ja mahdollistaa joukkoliikenteen kehittämisen sekä uusien asuntojen rakentamisen olemassa olevan infrastruktuurin ja palveluiden äärelle.

Päätökset kaavaratkaisun pohjana

Kaavaratkaisu edesauttaa kaupunkistrategian tavoitteiden toteutumista siten, että edistetään sujuvasti ja kestäväillä liikkumismuodoilla saavutettavaa asuntotuotantoa. Segregaatiokehitystä ehkäistään toteuttamalla laadukasta asumisen ympäristöä. Kaava toteuttaa osaltaan Helsingin yleiskaavan tavoitetta pikaraitiotieverkostoon tukeutuvasta kaupunkirakenteesta. Malmi on yksi kolmesta Helsingin kaupunkiuudistusalueesta. Pikitehtaankortteleiden alue tukee osaltaan hankkeen tavoitteita. Kaavaratkaisu on Helsingin yleiskaavan 2016 mukainen.

Alueen lähtökohdat ja nykytilanne

Kaava-alue lähiympäristöineen on vaihtelevaa kaupunkiympäristöä, jossa eri ikäiset asuinalueet lomittuvat Ormuspellon pienteollisuusalu-



eeseen. 1970-luvun loppupuolelle asti alue oli rakentamatonta viljely-
aluetta. Alueen rakennukset on rakennettu 1980-luvulla osana Malmin
aluekeskuksen kokonaisuutta. Alueen rakennusten kerrosluku vaihte-
lee kahden ja kuuden välillä. Alueen koillisreunassa kulkee Teerisuon-
tie ja Tullivuorentie. Katujen ympäristö on nykyisin kaupunkikuvallisesti
jäsentymätöntä aluetta, jonka ilmettä hallitsevat autoliikenne, laajat ka-
tu- ja pysäköintialueet sekä rakentamattomat tontit.

Alueella on voimassa useita asemakaavoja vuosilta 1964 - 2023.

Helsingin kaupunki omistaa maan. Nykyisten voimassa olevien asema-
kaavojen mukaiset tontit on vuokrattu. Kaavaratkaisu on tehty kaupun-
gin aloitteesta. Kaavaratkaisun sisältö on neuvoteltu nykyisten tonttien
vuokralaisten kanssa.

Kaavaratkaisun kustannukset

Kaavaratkaisun toteuttamisesta aiheutuu kaupungille kustannuksia il-
man arvonlisäveroa seuraavasti:

Esirakentaminen (yleiset alueet)	1 milj. euroa
<u>Katualueet ja muut yleiset alueet</u>	<u>5 milj. euroa</u>
Yhteensä	6 milj. euroa

Kaavaratkaisu nostaa alueen arvoa. Kaavoitettavan rakennusoikeuden
arvo on karkeasti arvioiden 20 milj. euroa. Rakennusoikeuden arvo on
laskettu käyttäen AM-ohjelman mukaista hallinta- ja rahoitusmuotoja-
kaumaa.

Kaavaehdotuksen julkinen nähtävilläolo (MRL 65 §) 31.7. - 29.8.2023

Kaavaehdotus esiteltiin kaupunkiympäristölautakunnalle 13.6.2023 ja
lautakunta päätti 20.6.2023 asettaa asemakaavan muutosehdotuksen
nähtäville.

Kaavaehdotuksesta tehtiin 1 muistutus. Nähtävilläolajan ulkopuolella
saapui 1 kirje.

Muistutuksessa esitetyt huomautukset kohdistuivat lintujen huomioimi-
seen.

Kirjeessä esitetyt huomautukset kohdistuivat Peka-nraitin ympäristön
puiden huomioimiseen sekä jalankulkuun kortteliin 38097 läpi.

Kaavaehdotuksesta saatiin viranomaisten lausuntoja sen ollessa julki-
sesti nähtävillä. Lausunnoissa esitetyt huomautukset kohdistuivat alu-



een vesihuollon ja liikenteen järjestelyihin, meluntorjuntaan, hulevesien hallintaan sekä asemakaavan ilmastovaikutuksiin.

Lausunnot saatiin seuraavilta tahoilta:

- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY)
- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)

Lisäksi seuraavat tahot ilmoittivat, ettei ole lausuttavaa: Kasvatuksen ja koulutuksen toimiala.

Toimenpiteet julkisen nähtävilläolon jälkeen

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

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

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

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

Tarkemmat perustelut

Tarkemmat kaavaratkaisun perustelut ilmenevät liitteenä olevasta asemakaavaselostuksesta.

Jatkotoimenpiteet

Kaava-alueeseen liittyy toteuttamissopimusmenettely, joka tulee saattaa päätökseen ennen kaavan hyväksymistä.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Valtteri Heinonen, arkkitehti, puhelin: 09 310 64795
valtteri.heinonen(a)hel.fi
Kari Tenkanen, liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 37132
kari.tenkanen(a)hel.fi
Kaarina Laakso, tiimipäällikkö, teknistaloudelliset asiat, puhelin: 09 310 37250



05.12.2023

Asia/9

kaarina.laakso(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ilmakuva
- 3 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12859 kartta, päivätty 13.6.2023, muutettu 5.12.2023
- 4 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12859 selostus, päivätty 13.6.2023, muutettu 5.12.2023
- 5 Havainnekuva, 5.12.2023
- 6 Liikennesuunnitelma (piir.nro 7446 / 5.12.2023)
- 7 Tilastotiedot 5.12.2023
- 8 Tehdyt muutokset
- 9 Vuorovaikutusraportti 13.6.2023, täydennetty 5.12.2023
- 10 Osa päätöshistoriaa

Oheismateriaali

- 1 Muistutus ja kirje

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Hakija

Ne muistutuksen esittäneet, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa

Otteen liitteet

Esitysteksti

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Liite 8

Esitysteksti

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Liite 9

Tiedoksi

Kaupunginkanslia tiedoksianto

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 20.06.2023 § 373



§ 650

Esplanadin ja niihin liittyvien katujen kokeilun välitulokset

HEL 2023-012865 T 08 00 04

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

Asian aikana kuultavina olivat yksikön päällikkö Pihla Kuokkanen, liikenneinsinööri Henna Hovi ja liikennetutkija Katja Moilanen. Asiantuntijat poistuivat kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Jenni Pajusen ehdotuksesta.

Esittelijä

vs. kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Silja Hyvärinen

Lisätiedot

Henna Hovi, liikenneinsinööri, puhelin: 31021337
henna.hovi(a)hel.fi
Pihla Kuokkanen, yksikön päällikkö, puhelin: 09 310 34301
pihla.kuokkanen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Vaikutukset autoliikenteen sujuvuuteen
- 2 Vaikutukset huoltoliikenteeseen
- 3 Sosiaaliset vaikutukset
- 4 Vaikutukset elinvoimaan
- 5 Kyselytutkimus

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää merkitä tiedoksi Esplanadin ja niihin liittyvien katujen kokeilun välitulokset kesäkaudelta 2023.

Tiivistelmä

Helsingin ydinkeskustassa on parannettu tällä valtuustokaudella kävelyn ja oleilun olosuhteita Esplanadien ja niihin liittyvien katujen kokeilulla. Kokeilu tukee kaupunkistrategian ja ydinkeskustan maankäytön kehityskuvan mukaista elämyksellistä ja vetovoimaista keskustaa. Samal-



la kokeilu tukee kaupunginhallituksen vuoden 25.1.2021 päätöstä jatkaa kunnianhimoisen kävelykeskustan suunnittelua. Kaupunginhallituksen edellyttämän kävelykeskustan ja käveltävän keskustan laajentamisen suunnitteluun vastataan ydinkeskustan maankäytön kehityskuvan lisäksi ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmalla, joka tuodaan päätöksentekoon keväällä 2024. Kävely-ympäristöjen kokeiluiden toteuttaminen on myös yksi kävelyn edistämishojelman toimenpiteistä.

Liikennejärjestelyihin tehtiin väliaikaisia muutoksia Pohjois- ja Eteläesplanadilla, Erottajankadulla, Kasarmikadulla, Lönnrotinkadulla, Mannerheimintiellä ja Uudenmaankadulla sekä Designmuseon aukion kohdalla Korkeavuorenkadulla. Muutokset valmistuivat suurimmilta osin 12.6.2023, minkä jälkeen niihin tehtiin pieniä parannuksia. Lönnrotinkadun muutokset valmistuivat elokuun 2023 loppuun mennessä.

Kokeilun tavoitteena on lisätä alueen viihtyisyyttä ja virkistytymismahdollisuuksia, vetovoimaa ja jalankulkijamääriä kokeilun aikana. Myös palveluyritysten liiketoimintaedellytyksiä pyritään parantamaan kokeilun avulla. Kokeilulla kerätään kokemuksia ja tietoa Esplanadien ja niihin liittyvien katujen pysyvien ratkaisujen suunnittelua varten. Kokeilujakson aikana arvioidaan järjestelyn toimivuutta ja kokeilun onnistumista, jonka perusteella järjestelyjä voidaan kehittää kokeilujakson aikana. Kokeilusta on tehty seurantaan liittyen liikenteeseen, elinvoimaan, alueen ilmanlaatuun ja kaupunkielämään. Lisäksi kaupunki on toteuttanut otannalla tehtävän kyselyn, jossa tutkitaan helsinkiläisten näkemyksiä kokeilun onnistuneisuudesta.

Välitulosten pohjalta voidaan arvioida, että kokeilun myötä alueen jalankulkijamäärät ovat kasvaneet. Jalankulkijamäärät kasvoivat Pohjoisesplanadilla noin 30–60 % ja Designmuseon edustan kesäkadulla 80–200 % kevääseen verrattuna. Kokeilun vaikutusta jalankulkijamäärien kasvuun ei pystytä vielä tarkasti arvioimaan, sillä määriin vaikuttavat muutkin tekijät, kuten vuodenaajat ja turismin määrä. Pyöräliikenteen määrät eivät ole muuttuneet kokeilun myötä.

Autoliikenteen määrät ovat kokeilun alettua pysyneet molemmat Esplanadit huomioiden hyvin lähellä lähtötilannetta. Kokeilun myötä autoliikennettä on siirtynyt määrällisesti eniten Kaivokadulle, jossa liikennemäärät ovat kasvaneet kokeilua edeltävään tilanteeseen nähden noin kolmanneksen, mutta ovat keskimääräistä Kaivokadun liikennemäärää matalampia. Kokeilun myötä ei ole juurikaan siirtynyt autoliikennettä Kaartinkaupungin paikalliskatuverkolle.

Kokeilun myötä autoliikenteen sujuvuus on tehdyn sujuvuustarkastelun perusteella hieman heikentynyt Esplanadeilla, mutta heijastevaikutukset ovat olleet maltillisia ja paikallisia. Autoliikenteen siirtymät muille



kaduille eivät ole aiheuttaneet liikenteen sujuvuudelle merkittävää haittaa kaduilla, joille liikennettä on siirtynyt. Matka-ajat autolla keskustan läpi kulkevilla reiteillä ovat kokeilun myötä pidentyneet, keskimäärin noin 10 %. Ruuhka-aikoina matka-aikojen pidentymät ovat tyypillisesti suurusluokaltaan 1–3 minuuttia, ja päiväaikana 0–1 minuuttia. Suurin osa autoilijoista myös kokee autoilun hankaloituneen ja vastustaa kokeilun mukaista pysyvää ratkaisua.

Huoltoliikenteen virheellinen liikennekäyttäytyminen, kuten jalkakäytävällä ajaminen ja pysäköinti, ovat vähentyneet kokeilun alettua. Havainnoineista kävi ilmi, että lähtötilanteessa lähes joka kerta kun huoltoajoneuvo pysähtyi jalkakäytävälle lastaamaan, olisi läheisimmällä lastauspaikalla ollut vapaata lastaustilaa. Havainnoinnit osoittavat, että huoltoliikennettä on vaikeuttanut jo lähtötilanteessa huoltoliikenteelle osoitetuille paikoille pysäköinti asiointia varten. Kokeilun aikana sama haaste on jatkunut. Elinvoimaselvityksen yhteydessä tehdyssä kyselyssä alueella huoltoliikennettä harjoittavat tahot kokivat, että kokeilu on vaikuttanut negatiivisesti huollon järjestämiseen alueella.

Tehtyjen selvitysten, kuten havainnointitutkimusten, kyselytutkimuksen sekä paikan päällä tehtyjen haastatteluiden perusteella kokeilu on onnistunut tavoitteessaan parantaa käveltävyyttä ja lisätä kaupunkielämää. Esplanadien kokeilun myötä ihmiset kokevat kävely-ympäristön ja viihtyisyyden parantuneen merkittävästi. Kaduilla vietetään paljon aikaa julkisilla kalusteilla ja terasseilla.

Kokeilun elinvoimavaikutukset eivät osoita elinvoiman ainakaan heikentyneen, mutta eivät myöskään merkittävästi parantuneen. Kokeilun elinvoimavaikutukset ovat osin ristiriitaisia. Positiivisimmin kokeilun vaikutukset ovat kokeneet alueen yrityksistä ravintolat ja kahvilat ja negatiivisemmin tavaraa myyvät liikkeet sekä logistiikka-alan toimijat. Suurimmalla osalla alueen yritysten myynnissä ei ole tapahtunut kokeilun alettua muutoksia. Tehdyn seurannan perusteella ei voida tehdä liian suoraviivaisia johtopäätöksiä vaikutuksista elinvoimaan, johon vaikuttavat monet muutkin tekijät, kuten kustannustason nousu, etätyön vakiintuminen ja matkailijamäärien kehitys.

Kokeilu jakaa mielipiteet puolesta ja vastaan. Kokeilulla on näiden välitulosten mukaan helsinkiläisten niukan enemmistön kannatus otannalla tehdyn kyselyn mukaan (51 %). Paikan päällä haastateluista 80 % toivoi lisää tämän kaltaisia kokeiluita.

Esittelijän perustelut

Lähtökohdat



Helsingin keskustan merkitys ja kehittäminen ovat yksi Kaupunkistrategian 2021 - 2025 painopisteistä. Kaupunkistrategiassa on tunnistettu keskustan rooli koko Suomen suurimpana työpaikkojen, palveluiden, viihtymisen ja kulttuurin keskittymänä, johon Helsingin tulee investoida määrätietoisesti. Keskustasta tehdään houkuttelevampi, saavutettava ja toimivampi yhdessä asukkaiden ja keskusta-alueen elinkeinoelämän ja yritysten kanssa. Kaupunkistrategiassa edellytetään suunnittelemaan kävelykeskustan kehitystä nojautuen viime kauden valmisteluun ja kehittämään liikennejärjestelyjä keskustan elinvoiman kasvua tukevaksi.

Kaupunginhallitus päätti 25.1.2021 periaatteista ja toimenpiteistä kävelykeskustan laajentamiseen tähtäävän jatkosuunnittelun pohjaksi. Päätöksessä linjattiin käveltävän keskustan kunnianhimoisesta laajentamisesta ja erikseen edellytettiin Esplanadien alueen ottamisesta mukaan suunnitteluun. Jatkosuunnittelun tuli pohjautua 2016 virkamiesselvitysten kohteena olleeseen kahteen malliin, joissa toisessa Pohjois- ja Eteläesplanadi ovat molemmat yksikaistaisia ja toisessa Pohjoisesplanadi kokonaan kävelykatu. Tarkasteltavina alueina mainittiin myös Iso Robertinkadulta Erottajalle ja Mannerheimintien alkuun sijoittuva vyöhyke sekä ne kantakaupungin muut kadut, joilla kaupallinen potentiaali ja potentiaali viihtyisyyden lisäämiseksi on nostettavissa parhaiten kävelävyyden edistämällä. Kaupunginhallitus edellytti laatimaan suunnitelman käveltävän keskustan laajentamiseksi, joka voidaan aikatauluttaa ja jota voidaan toteuttaa useammassa vaiheessa. Ensimmäisten käveltävän keskustan laajentamisen osien onnistumisia voidaan analysoida ja käyttää seuraavien vaiheiden toteutuksessa. Suunnittelussa tuli huomioida liikenteen kokonaistoimivuus.

Kaupunginhallitus hyväksyi 25.1.2021 Helsingin keskustavision - Linjauksia maankäytön ja liikenteen suunnittelulle kantakaupungissa maankäytön ja liikkumisen jatkosuunnittelun pohjaksi. Keskustavisiassa linjataan, että laaja käveltävä keskusta lisää sosiaalista kanssakäymistä, kannustaa liikkumiseen, ulko-oleskeluun ja kohtaamisiin. Katutilan käyttöä priorisoidaan kestävien kulkumuotojen näkökulmasta. Katualueita suunnitellaan myös oleskelun ja pysähtymisen, ympäristön viihtyvyyttä ja ekologista tasapainoa edistävien ratkaisujen, lyhytaikaisen asiointipysäköinnin sekä liikenteen sähköistymisen tarpeisiin. Autoliikenteen määrä katutilassa ei kasva ja liikenteen haitat, kuten pienhiukkaset, rengasmelu ja autojen viemä tila vähenevät. Kasvavan pääkaupungin keskustan julkiset ulkoalueet palvelevat laajaa käyttäjäkuntaa, ovat korkeatasoisia ja kuuluvat lähtökohtaisesti yleiseen avoimeen käyttöön.

Vastatakseen kaupunginhallituksen 25.1.2021 päätöksiin kaupunkiympäristön toimialalla on valmisteltu Elinvoimainen ydinkeskusta, ydin-



keskustan maankäytön kehityskuva 2032 sekä yhtenä sen toimenpiteenä käynnistetty ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman laadittaminen. Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa määritellään ydinkeskustan liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteet, suuntaviivat ja toimenpiteet. Suunnitelma tuodaan päätöksentekoon keväällä 2024.

Kaupungin johtoryhmässä 23.8.2022 todettiin, että Ydinkeskustan maankäytön kehityskuva 2032 ja Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma eivät riittävässä määrin vastanneet kaupunginhallituksen päätökseen 25.1.2021. Kaupungin johtoryhmä edellytti selvittämään keinoja kävelyn edistämiseksi ydinkeskustassa tämän valtuustokauden aikana. Keinoina esitettiin kaupunkiympäristölautakunnalle marraskuussa 2022 nopeita kävelyparannuksia, jotka toteutettiin kesäkuussa 2023.

Kaupunkistrategian, keskustavision, ydinkeskustan maankäytön kehityskuvan ja kaupungin hallituksen 25.1.2021 päätöksen ohella keskustan kehittämistä ohjaavat myös elinkeinopoliittiset tavoitteet maankäytölle (ELMAT), jotka on hyväksytty elinkeinojaostossa 14.3.2022. Yhteissuunnittelu alueen yritysten kanssa on ollut myös asia, joita kaupunkiympäristölautakunta on edellyttänyt kokeilun valmistelussa.

Pohjois- ja Eteläesplanadilla tilaa vapautettiin muihin toimintoihin muuttamalla ajorata autoliikenteen osalta yksikaistaiseksi. Pohjoisesplanadilla kävelyaluetta levennettiin väliaikaisin rakentein hyödyntäen osittain puisia rakenteita ja osittain graniittikivipäälystettä. Levennysalueille tuotiin runsaasti kasvillisuutta ja kadun kalusteita. Osa kadun varren toimijoista laajensi terassejaan levennysalueelle. Eteläesplanadilla ajoradalta vapautuvaa tilaa hyödynnettiin siirtämällä kaksisuuntainen pyörätie puistosta ajoradan viereen. Lisäksi Eteläesplanadin jalkakäytävän viereen toteutettiin pienempiä laajennusosia, jossa oli Pohjoisesplanadia vastaavia kalusteita, kasveja ja toimijoiden toteuttamia terassilajennuksia. Molemmille Esplanadeille jätettiin vastaava määrä lastauspaikkoja kuin lähtötilanteessa, taksipaikat ja CD-autojen pysäköintipaikat. Suunnittelussa huomioitiin myös pelastuslaitoksen käyttämät reitit sekä nostopaikat.

Erottajankadulla itälaidalle järjestettiin väliaikaisin rakentein lisää tilaa kävelylle, oleilulle ja terasseille. Ludwiginkadun pohjoispuolella levennettiin jalkakäytävää asfaltoidulla osuudella, jota reunustavat Esplanadeja vastaavat kadun kalusteet. Ludwiginkadun eteläpuolella Erottajankadulla hyödynnettiin viime kesän kesäkatukalusteita ja vain osa jalkakäytävästä levennettiin asfaltoidulla rakenteella.

Kasarmikadulla parannettiin käveltävyyttä Eteläesplanadin ja Pohjoisen Makasiinikadun välillä tuomalla katutilaan oleskelun mahdollistavia ka-



lusteita, lisäämällä katuvihreää ja rauhoittamalla autoliikennettä. Korkeavuorenkadulla Designmuseon edustalle toteutettiin aukio, jossa oli kasvien ja kalusteiden lisäksi lasten leikkipaikka sekä Helsingin tanssiryhteyden kanssa yhteistyössä toteutettu tanssilava.

Lönnotinkadun liikennejärjestelyitä selkeytettiin välillä Mannerheimintie–Hietalahdenkatu. Ajourata kavennettiin yksiajokaistaiseksi ja kadulle lisättiin pyöräkaista länteen suuntautuvalle pyöräliikenteelle.

Kokeilua ennen arvioitavat vaikutukset

Kokeilun vaikutuksesta ydinkeskustan itä-länsi suuntaisen autoliikenteen arvioitiin vähenevän noin kymmenen prosenttia. Esplanadien ajo-kaistojen vähentämisen vaikutuksesta ajoneuvojen määrän arvioitiin Esplanadeilla vähenevän noin viidenneksen. Autoliikenteen siirtymät muille lähikaduille olivat alustavien arvioiden mukaan varsin pieniä, kun Kasarmikatu otettiin osaksi kokeilua, sillä kesäkadun myötä liikenteen rauhoittamisen oli määrä vähentää liikenteen siirtymistä Pohjoiselle Makasiinikadun-Rikhardinkadun reitille. Esplanadien liikennejärjestelyihin tehtävät muutokset vähensivät liikennemallinnuksen mukaan autoliikenteen määrää myös Pohjoisrannassa, Lönnotinkadulla ja Uudenmaankadulla. Autoliikenteen matka-aikojen arvioitiin kokeilun alueella kapasiteetin vähentymisen myötä hieman kasvavan ruuhkaisimpina aikoina.

Pyöräliikenteelle osoitettiin enemmän tilaa kokeilun aikana ajoradalta, jossa uusi pyörätie asfaltoitiin kokeilun ajaksi nupukivien päälle. Kokeilun vaikutuksen pyöräliikenteen määrään arveltiin kuitenkin jäävän pieneksi, sillä Eteläesplanadilla oli aiemminkin pyörätie. Toimenpide tehtiin ennen kaikkea jalankulun sujuvoittamiseksi, jotta ravintola Kappelin taakse saatiin toteutettua puuttuva jalkakäytävä ja pyöräliikenne saatiin eroteltua kauemmaksi puiston jalkakäytävästä. Pyöräliikenteen ja jalankulun paremman erottelun arvioitiin lisäävän molempien kulutapojen miellyttävyyttä ja sujuvuutta.

Laajentuvien kävelyalueiden arvioitiin parantavan kävelyn sujuvuutta ja mahdollistavan enemmän oleilua Esplanadien alueella. Autoliikenteen määrän laskun oletettiin vähentävän liikenteestä aiheutuvia haittoja ja lisäävän siten kävelyn ja oleilun miellyttävyyttä sekä turvallisuutta. Esplanadien autoliikenteen luoman estevaikutuksen arvioitiin pienenevän, jolloin Esplanadien poikki kulkevat jalankulkumatkat olisivat aiempaa sujuvampia. Kävelyn ja oleskelun mahdollisuuksien arveltiin paranevan etenkin liikuntaesteisille ja ikääntyneille, joilla ei ole aiemmin ollut mahdollisuutta levähtää julkisilla katukalusteilla Esplanadeilla.

Kokeilun vaikutukset alueella toimiviin yrityksiin arvioitiin maltillisiksi. Kansainvälisissä esimerkeissä ja tutkimuksissa on havaittu, että toteu-



tetut kävelyalueiden lisääminen ja katu ympäristön kohentaminen lisäävät alueen kävelijä-, oleilija- ja asiakasmääriä. Joissain tapauksissa on tutkittu ja todettu näiden muutosten kasvattavan alueen yritysten liikevaihtoa.

Lönrotinkadulla arvioitiin pyöräilijämäärien kasvavan, joka osaltaan toisi lisää asiakkaita kadun varren toimijoille. Asiointipysäköintipaikkojen vähenemisen kokeilun kaduilla arvioitiin vaikuttavan niihin asiakkaisiin, jotka saapuvat palveluihin autolla, ja ovat aiemmin hyödyntäneet kadunvarsipysäköintiä, mutta joutuvat nyt mahdollisesti etsimään paikan hieman kauempaa.

Yritysvaikutustenarvioinnissa tunnistettiin, että kokeiluun voidaan liittää mielikuva alueen saavutettavuuden heikentymisestä, mutta toisaalta kävelyolosuhteiden parantumisella odotettiin olevan positiivisia vaikutuksia mielikuviin.

Yhteistyö ja vuorovaikutus

Helsingin kaupungin kaupunkiympäristötoimiala sai ennen kokeilun alkua runsaasti negatiivista palautetta alueen yrityksiltä sekä Helsingin yrittäjiltä ja Kauppakamarilta siitä, ettei heitä ole kuultu päätöksessä, siitä kokeillaanko Esplanadeilla kävely-ympäristöparannuksia vai ei.

Palautteeseen reagoitiin, ja kokeilun valmistelu perustettiin tiiviiseen yhteissuunnitteluun alueen yritysten kanssa. Esplanadien ja niihin liittyvien katujen kokeiluja sekä muita kävelyn edistämisen toimenpiteitä ydinkeskustassa on käsitelty kuudessa yhteissuunnittelutapahtumassa alueen toimijoiden kanssa. Lisäksi kokeilua varten on perustettu kuntalaisraati, joka on kokoontunut vuoden 2023 aikana kaksi kertaa. Kokeilusta on järjestetty myös kaksi kaikille avointa tilaisuutta, jossa on voinut ilmaista mielipiteensä kokeilusta.

Yhteissuunnittelutapahtumissa käsiteltäviä teemoja olivat toimijoiden tarpeet, tilankäyttö, kalusteet ja kasvillisuus Esplanadeilla. Lisäksi tapahtumissa esiteltiin suunnitelmaluonnoksia Esplanadeista ja kesäkaduista, ja toimijoilla oli suunnitelmiin myös halutessaan pääsy. Toimijat esittivät tapahtumissa myös havaintojaan kokeilun vaikutuksista liiketoimintaansa ja ylipäätään alueella liikkumiseen.

Ensimmäisessä kuntalaisraadissa käsiteltiin enemmän kesäkatujen suunnitelmia, mutta raatilaiset antoivat kommenttejaan myös Esplanadien suunnitelmista. Kuntalaisten ideoimia toimintoja toteutettiin joko sellaisenaan kesäkaduille tai soveltaen huomioiden ratkaisun toteutettavuus. Esimerkiksi keinut, koivunjalkapenkit, nurmialue ja leikkivälineet oli kaikki elementtejä, joita raatilaiset olivat ideoineet. Toisessa kunta-



laisraadinn tilaisuudessa käveltiin raatilaisten kanssa kokeilualue läpi, ja heiltä kerättiin palautetta ja kehitysehdotuksia eri osa-alueisiin liittyen.

Niin alueen yritysten kanssa tehdyn yhteissuunnittelun kuin kuntalaisraadinn sekä kaupunkilaisille avoimen tilaisuuden palautteen perusteella valittiin kokeilualueelle klassinen kalustetyyli ja pyrittiin mahdollisimman vehreään kasvillisuuteen. Lisäksi alueen yritysten toiveesta alueen kuormauspaikkojen määrä säilytettiin ennallaan. Kuntalaisraati piti kalusteita ja kasvillisuutta onnistuneena kokonaisuutena, mutta kriittistä palautetta tuli ajoittaisesta ahtaudesta kävellä ja etenkin näkövammaisia haittaavista esteistä, kuten kylteistä jalkakäytävillä. Myös autoliikenteen sujuvuuden heikkeneminen puhutti osaa raatilaista. Yrityksiltä saatiin myös positiivista palautetta itse toteutuksesta, mutta osaa yrittäjistä antoi kriittistä palautetta kuormauspaikkojen riittävyydestä sekä liikenteen sujuvuuden heikkenemisestä.

Kokemusten ja mielipiteiden keräämistä niin alueen toimijoilta kuin alueella asioivilta ja oleilevilta jatketaan kokeilun päättymiseen saakka. Talviajan muutoksia varten on kuunneltu alueen toimijoita heidän tarpeistaan ja näkemyksistään, ja ne on pyritty huomioimaan suunnitelmassa. Myös kesäkauden 2024 toteutusta varten huomioidaan alueen toimijoiden tarpeet sekä kesän 2023 aikana kerätty palaute. Muutoksia järjestelyihin tehtiin myös toteutuksen aikana. Esimerkiksi Stockmannin tavaratalon kohdalla Pohjoisesplanadilla jätettiin toteuttamatta laajennusalue kiinteistön tulevan työmaan vuoksi.

Helsingin kaupunkiympäristötoimiala on saanut palautejärjestelmän kautta runsaasti lähinnä negatiivissävyytteistä palautetta kokeilusta etenkin ennen kokeilun alkua. Kaupunkilaisilta ja kaupungissa asioivilta saadun palautteen perusteella on tehty pieniä muutoksia kokeilujärjestelyihin esimerkiksi liikennevalojen ajoituksia säätämällä sekä korjattu havaittuja puutteita. Kokeilujärjestelyjen valmistuttua palautetta on tullut merkittävästi vähemmän, ja siitä noin neljännes on ollut positiivista. Palautejärjestelmästä tehdyn haun mukaan ennen kokeilun alkua 19.4.–12.6. palautteita oli tullut noin 400. 12.6.–5.10. välillä kokeilun alkamisen jälkeen palautteita saatiin 100 kpl, joista 60 negatiivisia, 25 positiivisia ja 15 neutraaleja tai kehitysehdotuksia. Palautteen sävy muuttui kokeilun alettua hieman positiivisemmaksi.

Kokeilun seurannan tulokset vuodelta 2023

Esplanadien, Lönnrotinkadun ja kesäkatujen kokeilusta on kerätty dataa ennen ja jälkeen kokeilun alkamisen. Seuranta on ollut kattavaa ja monipuolista. Seurannan osa-alueita ovat:

- liikennelaskennat eri kulkumuodoilla
- vaikutukset autoliikenteen sujuvuuteen



- sosiaaliset vaikutukset
- vaikutukset elinvoimaan
- vaikutukset huoltoliikenteeseen
- vaikutukset ilmanlaatuun
- otannalla tehtävä kyselytutkimus, jossa kartoitetaan helsinkiläisten kokemuksia kokeilusta

Kaikki seurannat jatkuvat kokeilun päättymiseen saakka.

Vaikutukset liikennemääriin

Esplanadeilla laskettiin liikennemääriä ennen ja jälkeen kokeilun alkamisen. Seuranta kattoi autoliikenteen, pyöräliikenteen ja jalankulun. Esplanadien liikennemäärien kehittymisen lisäksi tutkittiin laajasti heijastevaikutuksia autoliikennemääriin muulle katuverkolle. Tässä vaiheessa on käytössä osa tuloksista maaliskuulta 2023 sekä heinä-elokuulta 2023. Loput validoidut tulokset tältä ajanjaksolta valmistuvat tammikuun 2024 loppuun mennessä. On huomioitava, että liikennelaskentatulokset eivät tässä vaiheessa kerro vuosien välisestä vaihtelusta, ja niissä on mukana vuodenaikojen tuomaa vaihtelua.

Tässä vaiheessa ei osata vielä varmasti sanoa miten paljon kokeilu on vaikuttanut jalankulkijamäärien kasvuun alueella. Lisäksi täytyy huomioda, että koronapandemian myötä yleisesti keskustan jalankulkijamäärät eivät ole täysin palautuneet vuoden 2019 tasolle. Matkailun palautuminen vähitellen koronapandemian jäljiltä, ja kesällä järjestetyt tapahtumat, kuten esimerkiksi Helsinki Biennaali, voivat selittää osaltaan jalankulkijoiden määrän kasvua tietyissä mittauspisteissä Esplanadeilla sekä lähikaduilla.

Välitulosten pohjalta voidaan arvioida, että kokeilun alkamisen jälkeen alueen jalankulkijamäärät ovat kasvaneet. Jalankulkijoiden määrät ovat nousseet lähes kaikissa mittauspisteissä lukuun ottamatta Erottajankadun eteläpäätä, jossa määrät ovat laskeneet hieman. Jalankulkijoiden määrän kasvussa näkyy sama vuodenaikojen vaikutus kuin pyöräliikenteessä. Esimerkiksi Esplanadia lähimmällä jatkuvalla mittauspisteellä Aleksanterinkadulla jalankulkijamäärät kasvavat tyypillisesti 30–35 % maaliskuulta heinä-elokuuhun. Keskimääräisen vuorokauden jalankulkijamäärät ovat nousseet Pohjoisesplanadilla maaliskuun vaihteesta 2023 kesään heinä-elokuulle 2023 noin 30–60 %. Pohjoisesplanadilla tapahtunut 60 % kasvu maaliskuulta elokuulle on selvästi korkeampi kuin Aleksanterinkadun vastaava vaihtelu jalankulkijamäärissä kevästä kesään. Kesäkaudesta merkittävää jalankulkijamäärän kasvua havaittiin Korkeavuorenkadulla Designmuseon edustalla, jossa jalankulkijamäärät kasvoivat noin 80–200 %.



05.12.2023

Autoliikenteen määrät ovat kokeilun alettua pysyneet molemmat Esplanadit huomioiden hyvin lähellä lähtötilannetta. Kokeilun myötä autoliikennettä on siirtynyt määrällisesti eniten Kaivokadulle, jossa autoliikenteen määrä on kasvanut noin 4 000 ajoneuvolla (34 % kasvu) keväästä 2023 kesään 2023. Kaivokadun liikennemäärän kasvu ei selity pelkästään Esplanadin kokeilulla. Tuloksissa on huomioitava, että maaliskuussa alkanut Mannerheimintien katuremontti on vaikuttanut Kaivokadun liikennemääriin lähtötilanteessa laskevasti. Kokeilun aikana kesällä 2023 Kaivokadun liikennemäärä oli silti selvästi normaalitilannetta matalampi, noin 14 000 ajoneuvoa vuorokaudessa, kun koronaa edeltäneessä tilanteessa liikennemäärä on noin 16 000–18 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Tulosten tulkinnassa on myös huomioitava, että kokeilua varten tehdyissä tutkimuksissa liikennemäärä sisältää kaikki viikonpäivät, kun taas vuoden 2019 tulokset sisältävät ainoastaan arkivuorokausien keskiarvon.

Tehtaankadun paikallisella kokoojakadulla autoliikenteen määrät ovat kasvaneet maaliskuulta elokuuhun 55 %, eli noin 1 600 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liisankadun paikallisella kokoojakadulla autoliikenteen määrät ovat kasvaneet samalla vertailujaksolla 32 %, eli noin 1 200 autolla vuorokaudessa. Autoliikenteen sujuvuudessa ei kuitenkaan ole ollut muutoksia seuraavassa kappaleessa esiteltävän sujuvuusselvityksen mukaan Tehtaankadulla tai Liisankadulla. Toisin sanoen nämä kadut eivät ole ruuhkautuneet, vaikka liikennemäärät ovatkin kasvaneet keväästä 2023 kesään 2023. Kaivokadulla muutokset autoliikenteen sujuvuudessa ovat olleet vähäisiä. Kasvu vaihtoehtoisilla reiteillä Kaivokadulla, Tehtaankadulla ja Liisankadulla selittyy osin Esplanadeilta pois siirtyneenä liikenteenä. Kokonaisuutena muutokset ovat kohtalaisen pieniä.

Kokeilun myötä ei ole juurikaan siirtynyt autoliikennettä Kaartinkaupungin paikalliskatuverkolle. Liikennemallinnuksen ennustaman vaihtoehdoisen reitin Eteläesplanadeille olisi voinut muodostaa Korkeavuorenkatu-Rikhardinkatu-Kasarmikatu-Pohjoinen Makasiinikatu reitti, mutta liikennemäärien mukaan reitistä ei ole muodostunut oikoreittiä Eteläesplanadille. Esimerkiksi Pohjoisella Makasiinikadulla autoliikennemäärä oli lähtötilanteessa 3 400, heinäkuussa 2 800 ja elokuussa 3 900. Kasarmikadulla, jossa oli kesällä 2023 kesäkatujärjestelyt, autoliikenteen määrät ovat laskeneet huomattavasti.

Laskennoissa havaittu pyöräliikenteen kasvu selittyy suurimmaksi osaksi kausivaihtelulla. Mittaukset tehtiin maaliskuussa ennen kokeilua ja kokeilun aikana heinä-elokuussa. Helsingin kaupungin omien jatkuvien pyöräliikennelaskureiden mukaan pyöräliikenteen määrässä ei ole ollut yleisestä kehityksestä poikkeavaa muutosta kesällä



2023 verrattuna kesään 2022 Eteläesplanadilla, jossa pyörätie siirrettiin puistosta ajoradan viereen.

Kaiken kaikkiaan autoliikennemäärien muutokset ovat verrattain pieniä sekä Esplanadeilla että sen lähikaduilla huomioiden katujen liikennemäärän ennen alueen katutyömaita.

Vaikka Esplanadin autoliikenteen määrät ovat säilyneetkin samalla tasolla kevään 2023 lähtötilanteeseen verrattuna ja Kaivokadulla ne ovat kasvaneet, kulkee keskustan läpi poikittaisliikennettä kokeilun aikana vähemmän kuin normaalisti. Esplanadien ja Kaivokadun yhteenlaskettu autoliikenteen määrä oli elokuussa 2023 kokeilun alettua noin 31 000 ajoneuvoa vuorokaudessa, kun se koronaa edeltäneessä tilanteessa on vuositasolla noin 33 000–34 000 vuorokaudessa. Myös alueen työmaat ovat vähentäneet keskustan läpiajavaa autoliikennettä, mikä näkyy myös kevään 2023 matalampina autoliikenteen määrinä Kaivokadulla ja Esplanadeilla. Osa autoliikenteestä tavallisesti katoaa, kun kapasiteettia vähennetään (mm. Cairns et al., 2002, Nello-Deakin, 2022). Toisin sanoen osa autoliikenteestä ei hakeudu uusille reiteille, vaan osa matkoista jää joko tekemättä tai ne tehdään jollain muilla kulkutavoilla. Tämän katoavan autoliikenteen osuus vaihtelee, mutta keskimäärin noin 10–25 % autoliikenteestä katoaa reitiltä, kun kapasiteettia on vähennetty. Esplanadin muutoksissa ei voida vielä puhua tästä katoavan liikenteen ilmiöstä näiden tulosten pohjalta, mutta seurannan jatkuessa saadaan parempi ymmärrys siitä, miten kokeilu on vaikuttanut keskustan läpikulkevaan autoliikenteen määrään kokonaisuutena. Alueen työmaat ja kokeilu ovat varmasti osaltaan vaikuttaneet siihen, että keskustan läpi ajaa vähemmän autoja kuin yleensä.

Kokeilun vaikutuksista liikennemääriin saadaan luotettavampaa tietoa kokeilun jatkuessa pidempään, kun autolla liikkuvat ovat sopeutuneet niin kokeilun kuin alueen työmaiden aiheuttamiin muutoksiin. Raportti liikennemääristä julkaistaan alkuvuodesta 2024, jolloin kaikki tulokset on saatu validoitua.

Vaikutukset autoliikenteen sujuvuuteen

Autoliikenteen sujuvuutta tutkittiin autoista saatavien sijainti- ja aikaleimatietojen avulla. Käytetty data on peräisin TomTom-navigaattorien kerryttämistä tiedoista, jotka on yleistetty koskemaan alueella liikkuvaa autoliikennettä kokonaisuutena. Aineisto edustaa siten kaiken alueen autoliikenteen sujuvuutta riittäväällä tarkkuudella. Tämä datan pohjalta on selvitetty, miten kokeilu on tähän mennessä vaikuttanut Helsingin ydinkeskustan, mutta myös sitä ympäröivän laajemman katuverkon autoliikenteen sujuvuuteen sekä ajoreitteihin. Tutkitut ajanjaksot olivat



15.8. - 2.10.2022 sekä 14.8. - 1.10.2023 pois lukien 18.8. järjestetty Taiteiden yö.

Vuosina 2022 ja 2023 Helsingin keskustan ja kantakaupungin liikenteen sujuvuuteen ja reitteihin ovat kokeiluiden lisäksi vaikuttaneet suuret katutyömaat. Hakaniemessä autoliikenteen sujuvuutta ovat heikentäneet Kruunusiltojen ja Hakaniemen sillan työmaat. Kampissa ja Töölössä vuoden 2023 keväällä alkanut Mannerheimintien peruskorjaus on vaikuttanut alueen autoliikenteen sujuvuuteen negatiivisesti.

Selvityksessä tutkittiin Esplanadin kaistojen vähentymisen vaikutuksia autoliikenteen sujuvuuteen muilla kaduilla. Esplanadin kaistajärjestelyn vaikutusalue on suppea ulottuen Esplanadilta Pohjoisrantaan, eikä järjestely ole aiheuttanut laajempia autoliikenteen sujuvuusongelmia alueella. Voimakkain vaikutus kohdistuu Pohjoisesplanadille Katajanokanlaiturin ja Kanavakadun liittymien alueelle sekä Pohjoisrantaan. Vähäisempiä vaikutuksia on myös havaittavissa Kaivokadulla.

Liikenne on selvityksen mukaan hidastunut Esplanadeilla. Vaikutuksia on havaittavissa erityisesti ruuhka-aikoina klo 8–9 sekä klo 16–17. Keskipäivällä klo 11–12 vaikutukset ovat selvästi vähäisempiä. Liikenne on hidastunut Pohjoisesplanadilla aamun ja iltapäivän ruuhkauiputunteina eri kortteliväleissä eri tavalla vaihdellen noin 10–50 % välillä verrattuna ruuhkattomaan aikaan, mikä tarkoittaa noin 2–12 km/h alenemaa mediaaniajonepeudessa. Eniten hidastumista on tapahtunut Runebergin patsaan kohdalla, jossa autoliikennettä hidastaa vilkas valo-ohjaamaton suojatie. 50 prosentin nopeuden alenemissa kyseessä on ainoastaan ruuhkauiputuntina tapahtunut hidastuminen, ei koko vuorokauden keskinopeus.

Eteläesplanadilla ajonopeuksien hidastuminen on ollut Pohjoisesplanadia hieman vähäisempää, eikä vaikutuksia ole heijastunut vastaavasti muulle verkolle. Autoliikenteen määrä on tyypillisesti ollut Eteläesplanadilla hieman Pohjoisesplanadia matalampi. Vuoden 2023 tilanteessa Eteläesplanadille suuntautuvaa liikennettä on voinut osaltaan vähentää myös Mannerheimintien työmaa.

Ruuhka-aikoina matka-aikojen pidentymät ovat tyypillisesti suurusluokaltaan 1–3 minuuttia, ja päiväaikana 0-1 minuuttia. Matka-ajat ovat pidentyneet eniten iltaruuhkassa, Porkkalankatu-Pohjoisranta-välillä mediaanimatka-ajat ovat kasvaneet noin 3 minuuttia. Sörnäisten rantatie - Jätkäsaaren laituri välillä matka-ajan mediaani on pidentynyt 2 minuuttia 26 sekuntia. Matka-ajat ovat erityisesti iltaruuhkassa pidentyneet enemmän kuin ennen kokeilua ennustemalli arvioi. Sörnäisten rantatie-Kanavakatu reitillä matka-ajat ovat pysyneet samana ja ajoittain jopa laskeneet Kanavarannassa tehtyjen liikennevalomuutosten vuoksi.



Matka-aikojen suhteelliset muutokset vaihtelevat reittikohtaisesti. Keskimäärin matka-ajat ovat pidentyneet noin 10 % tarkastelluilla reiteillä. Tarkasteltuja reittejä oli yhteensä 9.

Autoliikenteen sujuvuus on kokeilun myötä heikentynyt Esplanadeilla sekä Pohjoisrannassa ruuhka-aikoina sekä laivojen saapumisaikoina, mutta näiden aikojen ulkopuolella muutokset ovat hyvin vähäisiä. Vaikutukset sujuvuuteen ovat paikallisia, eikä laajoja vaikutuksia ole havaittavissa. Matka-ajat ovat pidentyneet jonkin verran, mutta muutoksen merkittävyys on erilainen eri yksilöille. Toisin sanottuna jollekin kahden minuutin matka-ajan pidennys 20 minuutin automatkalla tuntuu suurelta, kun toiselle se ei ole niin merkittävää. Joillain matkoilla matka-ajat ovat voineet pidentyä enemmänkin, ja toisilla puolestaan vähemmän, mikä vaikuttaa yksittäisten autoilijoiden kokemukseen liikenteen sujuvuudesta. Kyselyiden mukaan autoilu koetaan selvästi hankalammaksi kokeilun myötä. Autoliikenteen sujuvuuden ja reittien seurannan tulokset ovat alustavia ja tarkastelut tulevat täydentymään vielä myöhemmin. Autoliikenteen sujuvuuden tulokset on esitelty tarkemmin liitteessä 1.

Vaikutukset huoltoliikenteeseen

Huoltoliikenteen toimivuutta tutkittiin havainnoimalla paikan päällä Esplanadeilla ennen kokeilun alkua sekä kokeilun aikana kesäkaudella. Havainnoinneista selvisi, että virheellinen liikennekäyttäytyminen huoltoliikenteen osalta on vähentynyt kokeilun alettua. Kokeilun myötä alueella on vähentynyt etenkin huoltoajoneuvojen jalkakäytävällä ajaminen. Havainnoinneista kävi ilmi, että lähtötilanteessa lähes joka kerta kun huoltoajoneuvo pysähtyi jalkakäytävälle lastaamaan, olisi lähimmällä lastauspaikalla ollut vapaata lastaustilaa.

Havainnoinnit osoittavat, että huoltoliikennettä on vaikeuttanut jo lähtötilanteessa huoltoliikenteelle osoitetuille paikoille pysäköinti asiointia varten. Kokeilun aikana sama haaste on jatkunut.

Huoltoliikenteen pysähtyminen ajoradalla oli kokeilun aikana melko harvinaista ja pysähtymisestä ei havainnointitilanteissa näyttänyt koituvan suurempaa liikenteellistä haittaa. Toisaalta kuljettajat ovat kokeneet ajoradalle pysäyttämisen entistä hankalampana.

Elinvoimaselvityksen yhteydessä tehdyssä kyselyssä alueella huoltoliikennettä harjoittavat tahot kokivat, että kokeilu on vaikuttanut negatiivisesti huollon järjestämiseen alueella. Noin puolet kyselyyn vastanneista yrityksistä katsoi, että heidän huoltoliikenteen tilanteensa heikentyneen kokeilun myötä (liite 2). Alueella toimivat kuljetusliikkeet kokivat huolto- ja tavaraliikenteen vievän aiempaa enemmän aikaa ja olleen hankalaa, kun autot eivät enää pääse suoraan liikkeiden viereen, mikä tarkoittaa



usein jalkakäytävällä lastaamista. Ne alueen toimijat, jotka hyödyntävät huoltoliikenteessä keskustan huoltotunnelia, poikkikatuja, korttelin sisäisiä huoltoalueita tai joiden toimitettavat kuljetukset ovat pieniä, kokivat huolto- ja tavaraliikenteen toimivan kuten ennen.

Sosiaaliset vaikutukset

Sosiaalisia vaikutuksia tutkittiin paikan päällä tehtyjen havainnointien ja haastatteluiden avulla. Havainnoiteja tehtiin neljänä kesän arkivuorokautena aamulla, keskipäivällä, iltapäivällä ja alkuillasta. Haastatteluita tehtiin paikan päällä yhteensä 223 kappaletta satunnaisille ohikulkijoille. Otos ei ole tilastollisesti edustava.

Havainnointitutkimuksista ilmeni, että varsinkin Pohjoisesplanadilla kokeilua varten tuotuja katukalusteita sekä yrittäjien pysyttämää terasseja käytettiin paljon. Eteläesplanadilla käyttäjiä oli huomattavasti vähemmän julkisilla katukalusteilla ja terassien täyttöaste vaihteli ravintolan mukaan täydestä lähes tyhjään.

Eniten kalusteita käytettiin keskipäivällä ja iltapäivällä. Yhteensä Pohjoisesplanadin katukalusteilla istuskeli keskimäärin 22 ihmistä kerralla viiden minuutin mittaisen havainnointijakson aikana. Eteläesplanadilla vastaava luku oli noin 6 ihmistä, mutta alueita ei voi suoraan verrata toisiinsa, sillä Pohjoisesplanadilla oli huomattavasti enemmän katukalusteita ja suuremmat laajennusalueet jalkakäytävän vieressä. Pohjoisesplanadilla penkkejä oli reilu 30 kappaletta, kun taas Eteläesplanadilla penkkejä oli 13. Katukalusteiden täyttöaste oli eri vuorokaudenaikoina keskimäärin noin 70 % Pohjoisesplanadilla ja Eteläesplanadilla noin 45 %.

Terassien täyttöasteeksi arvioitiin terassien aukioloaikoina Pohjoisesplanadilla keskimäärin noin 75 % ja Eteläesplanadilla noin 60 %. Nämä luvut perustuvat silmämääräiseen arvioon eikä terassin käyttäjien tarkkaan laskentaan.

Kokeilun vaikutukset alueen viihtyisyyteen koettiin erittäin positiivisiksi. 45 % vastanneista antoi parhaan mahdollisen arvosanan 5 ja vastausten keskiarvoksi muodostui 4,1/5. Viihtyisyyden parantumisen syiksi mainittiin kauniit istutukset ja vehreys sekä katutilan puistomaisuus.

Haastateltujen suhtautuminen kokeilun vaikutuksiin alueella liikkumiseen jakaantui. Autoilu koettiin hankalaksi vastaajien antaessa autoilun sujuvuudelle arvosanaksi keskimäärin 2,2/5 asteikolla 1–5, jossa 5 on paras mahdollinen sujuvuus. Ainoastaan 86 vastaajaa 223:sta oli liikunut ylipäätään autolla alueella. Valtaosa, 78 % vastaajista, oli saapunut alueelle joukkoliikenteellä tai kävellen. Kävelyn ja pyöräilyn sujuvuuden ja turvallisuuden koettiin parantuneen kokeilun myötä. Myös



Eteläesplanadin uusi pyörätie oli havainnointien mukaan otettu tehokkaasti käyttöön, ja selvä vähemmistö erehtyi ajamaan vanhalla pyörätiellä.

62 % haastatelluista toivoi, että kokeilusta tehtäisiin jatkossa pysyvä ratkaisu, 23 % ei halunnut kokeilusta pysyvää ja 15 % vastanneista ei osannut sanoa kantaansa. 80 % vastanneista toivoi jatkossakin väliaikaisia kokeiluja katutilan avoimuuden lisäämiseksi kävelyille, pyöräilylle ja oleskelulle. 11 % vastaajista ei osannut sanoa toivooko tällaisia kokeiluja lisää ja 9 % ei toivonut tällaisia kokeiluja lisää.

Havainnointien ja haastatteluiden perusteella kokeilu on onnistunut tavoitteessaan parantaa alueen käveltävyyttä ja viihtyisyyttä. Kokeilu on lisännyt myös kaupunkielämää, mikä on näkynyt niin terrassien kuin julkisten kalusteiden runsaana käyttönä. Esplanadien kokeilun myötä ihmiset kokevat kävely-ympäristön ja viihtyisyyden parantuneen merkittävästi (liite 3).

Vaikutukset elinvoimaan

Esplanadien kokeilun vaikutusta alueen elinvoimaan tutkittiin alueen toimijoille osoitetun kyselyn avulla sekä mobiilidataan perustuvan viiptymien seurannan avulla (liite 4). Yritysten liikevaihdosta ei ole saatavilla tarkkaa dataa, vaan tulokset perustuvat kyselyaineistoon.

Kysely lähetettiin 72:lle Esplanadin alueen toimijalle, joista kyselyyn vastasi 37 toimijaa. Kyselyyn vastasi myös viisi kiinteistön omistajaa, jotka omistavat suurimman osan alueen kiinteistöistä, sekä neljä tapahtumaa alueella järjestänyttä tahoa. Lisäksi kyselyssä kartoitettiin taksija huoltoliikenteen toimijoiden näkemyksiä kokeilusta. Työ sisälsi myös koosteen alueen kiinteistöille tulleesta palautteesta toimistotyöntekijöiltä.

Suurin osa alueen toimijoista, 37,8 % kertoi myyneensä saman verran kuin edellisenä vuonna vastaavana ajanjaksona. 35,1 % oli myynyt vähemmän ja 24,3 % oli myynyt enemmän kuin viime vuonna. Positiivisimmin kokeiluun suhtautuivat alueen ravintolat ja kahvilat, joista suurin osa raportoi myynnin kasvaneen tai myyneensä saman verran kuin viime kesänä. Myyntiä oli kasvattanut 4 ravintolaa, 4 tavarakauppaa ja 1 palveluyritys. Vastaavasti negatiivisimmin kokeiluun suhtautuivat tavaraa myyvät liikkeet, joista puolet raportoi myynnin laskeneen. Kolmestatoista liikkeestä, joiden myynti oli laskenut, yhteensä 11 oli tavarakauppoja.

Tulosten tulokinnassa on tärkeä huomioida, että yritysten myyntiin vaikuttaa moni muukin asia kuin kokeilu, kuten inflaatio, etätyö, turismin määrä sekä kaupan rakennemuutos. Kokeilun vaikutuksista alueen



elinvoimaan saadaan luotettavampaa käsitystä kokeilun jatkuessa pidemmän ajan kuin yhden kesän.

Alueen toimijoista suurin osa, 37,8 %, ei osannut sanoa pitäisikö kokeilua jatkaa vielä vuoden 2024 jälkeen, 35,1 % oli sitä mieltä, että kokeilu tulisi keskeyttää ja 27 % halusi jatkaa kokeilua. Elinkeinoelämän mielipiteissä näkyi edelleen vahvaa kahtiajakautumista kokeilun puolesta ja vastaan.

Kiinteistöjen vuokrausasteeseen kokeilulla ei havaittu olevan vaikutusta, mutta tarkastelujakso on liian lyhyt vuokrausasteen tarkasteluun irtisanomisajan ollessa lyhimmillään useamman kuukauden.

Mobiilidatan perusteella alueen viipymissä tapahtui vähäisiä muutoksia. Lyhyet viipymät kasvoivat ja pidemmät viipymät vähenivät. Viipymien kokonaispituudet kasvoivat hieman tutkitulla ajanjaksolla. Kokonaisviipymät kasvoivat 3 % edellisvuoteen nähden. Kävijämäärät kasvoivat noin 2 % edellisvuoteen verrattuna ja asiointimäärät noin 3 %. Mobiilidatan kattama alue ulottui Aleksanterinkadulta 500 metriä etelään Kasarmitorin eteläpuolelle ja itä-länsisuunnassa Vanhan kirkkopuiston kohdalta Kauppatorille. Viipymien seuranta ei siis kerro pelkästään Esplanadien alueen viipymistä, vaan se kattaa laajemman eteläisen ydinkeskustan.

Helsingin kaupunki toteutti itse vertailun Telian datan perusteella kantakaupungista. Vertailu Helsingin kantakaupungin käyntien suhteelliseen muutokseen osoittaa, että Esplanadin alueen käynnit ovat kehittyneet kesästä 2022 kesään 2023 samalla tavalla kantakaupungin yleisen trendin kanssa. Kantakaupungissa ainoastaan sellaiset alueet, joissa oli juna- tai metroasemia, olivat kasvattaneet käyntien määrää verrattuna vuoteen 2022.

Kokeilun elinvoimavaikutukset eivät osoita elinvoiman ainakaan heikentyneen, mutta eivät myöskään merkittävästi parantuneen. Tulosten perusteella ei voida tässä vaiheessa tehdä liian suoraviivaisia johtopäätöksiä vaikutuksista elinvoimaan, sillä käytössä ei ole vertailutietoa siitä, miten liiketoiminnan edellytykset ovat ylipäättään kehittyneet muualla keskustassa ja kantakaupungissa sekä laajemmin pääkaupunkiseudulla ja Suomessa.

Eri yritykset ovat toimialasta riippuen kokeneet kokeilun vaikutukset eri tavoin. Tämä heijastelee myös aikaisempaa tutkimusta aiheesta (mm. Graham ym., 2019), jonka mukaan kävely-ympäristön parantaminen hyödyttää osaa ja toisaalta joihinkin yrityksiin kohdistuu negatiivisia vaikutuksia, jolloin alueen yrityskannassa tapahtuu pitkällä aikavälillä muutosta toimialajakaumassa.



Kyselytutkimuksen tulokset

Tutkimuksen aineisto kerättiin puhelinhaastatteluin loka-marraskuussa 2023 ja otos edustaa 18–80-vuotiaita helsinkiläisiä. Haastatteluja tehtiin yhteensä 1 250 kappaletta. Kysely toteutettiin otannalla, joka tehtiin siten, että se edustaisi Helsingin väestöstä iän, sukupuolen, autonomistuksen sekä esi- ja kantakaupungin postinumeron perusteella. Kyselyn tulokset on laajemmin kuvattu liitteessä 5.

Kyselyn mukaan 51 % helsinkiläisistä haluaisi tehdä Esplanadien kokeilun pohjalta pysyvän ratkaisun, jossa autoliikenteen kaistoja olisi vähennetty ja tätä tilaa olisi osoitettu kävelylle. 44 % vastanneista vastusti ajatusta ja 5 % ei osannut sanoa kantaansa. Vastaajien mielipiteeseen vaikutti auton omistaminen sekä liikkumistottumukset. Etenkin auton omistavat ja autolla paljon liikkuvat vastustivat kokeilua, ja sen mukaisista pysyvää ratkaisua, kun taas joukkoliikenteellä, pyörällä ja kävellen enemmän liikkuvat kannattivat kokeilun mukaista pysyvää ratkaisua. Autollisissa kotitalouksissa kokeilun pohjalta pysyvää ratkaisua kannatti 38 %, autottomissa kotitalouksissa 62 %. Kokeilua ja sen pohjalta tehtävää mahdollista pysyvää ratkaisua kannattivat selvästi enemmän nuoremmat vastaajaryhmät. 18–29 vuotiaista 68 % toivoi pysyvää ratkaisua ja 30–44 vuotiaista 55 %. Vastaavasti ikäryhmässä 45–64-vuotiaat kokeilun mukaista pysyvää ratkaisua kannatti 48 % ja yli 65-vuotiaiden vastaajaryhmässä enää 35 %.

60 % kaikista vastaajista kannattaa pysyviä toimenpiteitä kävelyympäristön parantamiseksi, vaikka ne tarkoittaisivat pysäköintipaikkojen vähentymistä.

Otantakyselyyn vastanneiden osalta Designmuseon aukion osuus on koettu kaikkein viihtyisimmäksi (3,93). Lähes viidennes kyselyyn vastanneista (18 %) ei ole käynyt Designmuseon aukion kesäkatuosuudella. Kasarmikadun osuutta pidetään myös viihtyisänä (3,53). 16 % vastaajista ei ole käynyt siellä kokeilun aikana. Seuraavaksi viihtyisimmät olivat Pohjoisesplanadin osuus (3,52) ja Eteläesplanadin osuus (3,27). Erottajankadun osuus (3,24) koettiin lähes yhtä viihtyisäksi kuin Eteläesplanadin osuus, mutta peräti 27 % kaikista vastaajista ei ole käynyt alueella.

Kyselyyn vastanneet ihmiset suhtautuivat hieman kriittisemmin kokeilun viihtyisyyteen kuin paikan päällä tehdyissä haastatteluissa. Esimerkiksi Pohjoisesplanadin viihtyisyydestä keskiarvoksi muodostui 3,52/5 asteikolla 1–5, jossa 5 on paras mahdollinen arvosana. Vastaavasti paikan päällä tehdyissä haastatteluissa Esplanadin alueen viihtyisyyden keskiarvoksi asteikolla 1–5 muodostui 4,1.



Vastausten perusteella kokeilun vaikutukset kävelyyn ja pyöräilyyn koettiin hyvin positiivisiksi, kun taas autoiluun negatiivisiksi. Kävelyn sujuvuuden keskiarvoksi muodostui 4,07, pyöräilyn 3,57 ja autoilun 2,2 asteikolla 1–5, jossa 5 on paras mahdollinen sujuvuus.

Suurin osa kyselyyn vastanneista toivoi ylipäättään parannuksia Helsingin keskustan käveltävyyteen, mutta suhtautuminen muuttui kriittisemmäksi, kun vastaajalta kysyttiin, voidaanko kävely-ympäristöön tehdä parannuksia siten, että autoliikenteeltä osoitetaan tilaa kävelylle. Mikäli vastaajalta kysyttiin, haluaisiko hän ylipäättään parannuksia nykytilaan nähden keskustan kävely-ympäristöön ja viihtyisyyteen, muodostui vastausten keskiarvoksi 3,53 asteikolla 1–5, jossa 5 on täysin samaa mieltä ja 1 täysin eri mieltä. Enemmistö vastaajista (54 %) on täysin tai melko samaa mieltä väittämän "Helsingin keskustan kävely-ympäristöä ja kaupunkiympäristön viihtyisyyttä tulee parantaa nykyisestä" kanssa. Vastaajien suhtautuminen väittämään "Autoliikenteen läpiajoa tulee voida rajoittaa Helsingin keskustan kävely-ympäristön parantamiseksi" on puolestaan tasaisesti jakaantunut. Kaikista vastaajista 41 % on samaa mieltä ja 40 % on eri mieltä väittämän kanssa ja keskiarvo on 3,03 asteikolla 1–5, jossa 5 täysin samaa mieltä ja 1 täysin eri mieltä. Myös kadunvarsipysäköinnin rajoittaminen jakaa vastaajien mielipiteitä paljon. Vastaajista 40 % on samaa mieltä siitä, että kadunvarsipysäköinnin tilaa tulee rajoittaa keskustassa kävely-ympäristön parantamiseksi.

61 % vastanneista oli saapunut keskustaan julkisella liikenteellä vierailtuaan viimeksi Esplanadeilla. 14 % oli saapunut kävelen, 14 % autolla, 9 % pyörällä, 2 % taksilla ja 1 % sähköpotkulaudoilla. Vastaajista suuri enemmistö (93 %) oli liikkunut alueella kävelen, 31 % oli liikkunut alueella autolla, 23 % pyörällä, 9 % taksilla ja 5 % sähköpotkulaudalla.

Vaikutukset ilmanlaatuun

Ilmanlaatu on hieman parantunut kokeilujakson aikana typpidioksidipitoisuuksien osalta. Tosin Pohjoisesplanadin typpidioksidinpitoisuuksiin on vaikuttanut selvästi enemmän koronaepidemian myötä laskenut liikennemäärä kuin kokeilu. Typpidioksidinpitoisuudet olivat kuitenkin kokeilun alettua vuonna 2023 hieman matalammat kuin vertailuajanjaksona 2022 ja 2021 kesäkuun alusta elokuun loppuun. Ilmanlaadun osalta täytyy aina huomioida, että ilmanlaatuun vaikuttaa moni tekijä samaan aikaan eikä yhden tekijän vaikutusta voida helposti yksilöidä. Vaikuttaisi kuitenkin siltä, että kokeilun aiheuttama autoliikenteen joutuminen ei ole vaikuttanut heikentävästi alueen ilmanlaatuun. Kokeilun vaikutuksen alueen ilmanlaatuun voidaan arvioida olevan varovaisen positiivinen.

Kokeilun jatko



Kävelykeskustalle varattiin vuosi sitten talousarvioneuvotteluissa 3 000 000 euroa tälle vuodelle (2023) sisältäen väliaikaisten järjestelyjen suunnittelun ja toteutuksen sekä kokeilun vaikutusten seurannan. Kokeilu päätettiin toteuttaa kaksivuotisena (2023 - 2024). Ensi vuodelle on varattu rahoitusta 600 000 euroa. Kokeilun seuranta, vuorovaikutus, tarvittavat muokkaukset suunnitelmiin ja purku vaativat kaupunkiympäristön toimialan asiantuntijoiden laajaa työpanosta, joka huomioidaan osana toiminnan suunnittelua.

Kokeilun jatkuessa vuoden 2024 lopulle pystytään saamaan parempi käsitys vaikutuksista alueella liikkuvien ja toimivien sopeutuessa muutuneeseen toimintaympäristöön. Yrityksillä ja kaupunkilaisilla saattaa kestää sopeutumisessa toimintaympäristön muutoksiin pitkiäkin aikoja. Esimerkiksi Lontoossa havaittiin taloudellisten hyötyjen realisoituneen noin vuoden kävely-ympäristöön tehtyjen parannusten jälkeen (Transport for London, 2002). Myös lukuisat muut tutkimukset viittaavat vuoden tai jopa useamman vuoden mittaiseen sopeutumisaikaan kaduilla, joissa käveltävyyttä on parannettu ja etenkin tapauksissa, joissa katu on muutettu kävelykaduksi (Hass-Klau, 1993; Heikkilä ym., 1996; Moosajee, 2009; Parajuli & Pojani, 2018). Siirtymäajan jälkeen yritysten myyntimäärät usein kasvavat tutkimusten mukaan noin 15–40 %.

Kokeilun seuranta jatkuu koko kokeilun ajan. Talvikaudella tehdään seurantaa liikennemääristä, autoliikenteen sujuvuudesta, elinvoimavaiikutuksista sekä havainnoidaan kokeilualan käyttöä talvikaudella. Yhteissuunnittelutyöpajat ja kuntalaisraati jatkuvat ensi vuonna. Koska Lönrotinkadun osuus valmistui vasta elokuun lopussa, saadaan sen vaikutuksista laajemmin tietoa vasta ensi vuoden puolella. Talvikauden tuloksia esitellään kaupunkiympäristölautakunnalle loppukeväältä 2024.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Henna Hovi, liikenneinsinööri, puhelin: 31021337
henna.hovi(a)hel.fi
Pihla Kuokkanen, yksikön päällikkö, puhelin: 09 310 34301
pihla.kuokkanen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Vaikutukset autoliikenteen sujuvuuteen
- 2 Vaikutukset huoltoliikenteeseen
- 3 Sosiaaliset vaikutukset
- 4 Vaikutukset elinvoimaan
- 5 Kyselytutkimus



05.12.2023

Asia/10

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



§ 651

Länsi-Helsingin raitioteiden hankesuunnitelma

HEL 2023-012549 T 08 00 02

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti panna asian kahdeksi viikoksi pöydälle.

Käsittely

Asian aikana kuultavana oli projektinjohtaja Anton Silvo. Asiantuntija poistui kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti panna asian kahdeksi viikoksi pöydälle Risto Rautavan ehdotuksesta.

Esittelijä

vs. kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Silja Hyvärinen

Lisätiedot

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

Liitteet

- 1 Hankesuunnitelma
- 2 Hankesuunnitelman liitteet
- 3 Vertailu yleissuunnitelmaan

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää hyväksyä 10.11.2023 päivätyn Länsi-Helsingin raitioteiden hankesuunnitelman hankkeen toteutuksen ohjeena noudatettavaksi.

Esittelijän perustelut

Hankesuunnitelma

Kaupunginvaltuuston Länsi-Helsingin raitioteiden hyväksymispäätöksen mukaisesti Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy ja kaupunkiympäristötoimiala ovat yhteistyössä valmistelleet hankesuunnitelman raitioteiden ja bulevardikaupungin infrastruktuurin kokonaisuudesta.



Hankesuunnitelman tarkoituksena on määritellä toteutettavan hankkeen laajuus, toteutustapa, aikataulu, vaiheistus sekä muut hankkeen toteutukseen ja hallintaan liittyvät asiat. Lisäksi hankesuunnitelman yhteydessä on laadittu hankekokonaisuudesta ympäristövaikutusten arviointi sekä päivitetty hankearviointi ja kaupunkitaloudellisten vaikutusten arviointi.

Hankkeen laajuus

Hankesuunnitelman mukaisesti muodostettava toteutushanke sisältää seuraavat investoinnit:

- Uudet raitiotiet, niiden edellyttämät katujärjestelyt ja muun infrastruktuurin
- Läntisen bulevardikaupungin pääkatujen rakentamisen Huopalahdentiellä, Haagan ympyrässä ja Vihdintiellä
- Turunväylän tiealueen ja Huopalahdentien liittymän muutokset
- Helen Sähköverkko Oy:n sähköverkkojärjestelyiden edellyttämät kunnallistekniset työt Huopalahdentien, Haagan ympyrän ja Vihdintien alueella
- Läntisen bulevardikaupungin esirakentamistöitä tarkoituksenmukaisessa laajuudessa pääkatuihin rajautuvilla alueilla
- Kunnallisteknisten verkostojen rakentamisen ja saneerauksen hankkeen alueella YKT-sopimuksen mukaisesti tai verkoston haltijan osallistumisella hankkeeseen tilaajaosapuolena

Aiemmat päätökset

Kaupunginvaltuusto hyväksyi Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelman ja hankkeen toteutuksen 20.1.2021. Samalla asetettiin raitiotieinfrastruktuurille ja sen edellyttämille katujärjestelyille ja muulle infrastruktuurille maarakennuskustannusindeksiin sidottu enimmäishinta, joka on hankesuunnitelman hintatasossa 197 miljoonaa euroa. Enimmäishinnan ulkopuolelle rajattiin bulevardikaupungin maankäytön toteutusta palveleva katurakentaminen, taitorakenteet sekä yhdyskuntateknisten verkostojen muutokset ja uudisrakentaminen.

Kaupunginvaltuusto hyväksyi Huopalahdentien katualueen ja ympäristön asemakaavan ja asemakaavan muutoksen 30.8.2023. Kaavan valituskäsittely on kesken.

Kaupunginvaltuusto hyväksyi Haagan ympyrän ja Vihdintien asemakaavan ja asemakaavan muutoksen 30.8.2023. Kaavan valituskäsittely on kesken.



05.12.2023

Kaupunkiympäristölautakunta esitti kaupunginhallitukselle Töölöntorin asemakaavan muutoksen hyväksymistä 26.9.2023. Kaavan hyväksymiskäsittely on kesken.

Kaupunginvaltuusto hyväksyi toteutussopimuksen tekemisen Helen Sähköverkko Oy:n kanssa koskien Läntisen bulevardikaupungin sähköverkon järjestelyjen toteuttamista ja sen kustannusten korvaamista 14.6.2023.

Kaupunginhallitus hyväksyi aiesopimuksen Turunväylän ja Huopalahdentien liittymän parantamisesta sekä Hakamäentien lakkauttamisesta ja muuttamisesta kaduksi 21.8.2023.

Helsingin seudun kuntien ja valtion välisen MAL-sopimuksen 2020-31 mukaan valtio osoittaa hankekokonaisuuden toteuttamiseen 105 miljoonaa euroa. Kaupunki on hakenut sopimuksen perusteella hankkeelle valtionavustusta.

Toteutusmuoto

Hankesuunnittelussa tehtyjen selvitysten perusteella hankkeen toteutusmuodoksi esitetään integroitua projektitoteutusta, joka tunnetaan myös allianssimallina. Allianssimallissa tilaajat osallistuvat hankkeeseen aktiivisina osapuolina. Päätös toteutusvaiheeseen siirtymisestä tehdään kehitysvaiheen tuloksena muodostuvan, osapuolia sitovan tavoitekustannuksen pohjalta. Malli sisältää taloudelliset kannusteet siihen, että yhteistyössä muodostetaan parhaat ratkaisut ja riskit sekä mahdollisuudet jaetaan osapuolten kesken.

Hankkeen toteutusaikataulu

Hankesuunnitelmassa on esitetty alustava arvio hankkeen toteutusaikataulusta, osittelusta ja vaiheistuksesta. Toteutusaikataulu tarkennetaan hankkeen kehitysvaiheessa yhteistyössä toteuttaja- ja suunnitteluosapuolten kanssa. Aikataulun määrittelyn reunaehtoina otetaan huomioon maankäytön toteuttamisen edistäminen, kaupungin sitoumukset muun muassa sähköverkon muutostöiden toteutusaikatauluun ja yhteensovitus muihin suuriin liikennehankkeisiin.

Seuraavassa vaiheessa kaupunki ja kaupunkiliikenneyhtiö käynnistävät hankesuunnitelmassa määritellyn toteutushankkeen kilpailutuksen. Tavoitteena on, että hankintavaihe toteutetaan ja toteutushanke aloittaa toimintansa vuoden 2024 aikana.

Alustava tavoite rakentamisvaiheen aloittamiselle on vuosi 2026 ja rakennustöiden valmistumiselle vuosi 2031. Raitioliikenteen aloittamiseen



vaikuttaa lisäksi käyttöönotto- ja koeajovaiheiden kesto sekä kaluston toimitusaika.

Kustannukset

Toteutettavien investointien kokonaiskustannusarvio on noin 310 miljoonaa euroa, josta raitiotieinvestoinnin osuus on noin 188 miljoonaa euroa. Kustannusarviot perustuvat raitioteiden yleissuunnitelman, bulevardikaupungin asemakaavojen kunnallisteknisten yleissuunnitelmien sekä sähköverkon järjestelyiden toteutus sopimuksen yhteydessä laadittuihin kustannusarvioihin. Kustannusarviot on ajantasaistettu teemmällä niille inflaatiotarkistukset maarakennuskustannusindeksin kehityksen mukaisesti.

Hankkeen kehitysvaiheessa hankekokonaisuudelle määritellään tavoitehinta, johon kaikki osapuolet sitoutuvat. Integroidussa projektitoteutuksessa on tavoitehintaan perustuva kannustinjärjestelmä, joka ohjaa kaikkia osapuolia toimimaan yhteisen edun mukaisesti kustannustehokkaaseen toteutukseen. Sekä mahdolliset kustannusten ylitykset että säästöt jaetaan tilaajan ja toteuttajien kesken.

Taloudelliset vaikutukset

Hanke lisää joukkoliikenteen liikennöintikustannuksia noin 1,8 miljoonaa euroa vuonna 2030 sisältäen raitioliikenteen ja bussilinjojen liikennöinnin, raitiovaunukaluston ja raitiovaunuvarikoiden kustannukset.

Liikennöintikustannusten muutos ja infrakorvausjärjestelmän piiriin tuleva pääoma lisäävät HSL:n kustannuksia noin 6,5 miljoonaa euroa vuodessa, josta Helsingin maksuosuuden muutos on noin 3,3 miljoonaa euroa. Lipunhintoihin siirrettynä niiden nostopaine kasvaa 0,7 prosenttiyksikköä.

Hankkeen kaupunkitaloudellisten vaikutusten arviointi on päivitetty. Liikennemallin versiopäivitys on muuttanut myös sen tuloksia, sillä kiinteistötaloudellisten vaikutusten perustana olevat saavutettavuusmuutokset ovat pienentyneet. Raitiotien toteuttaminen kasvattaa hieman rakennustuotannon kokonaismäärää vaikutusalueella ja lisää kaupungin tuloja maaomaisuudesta tarkastelujaksolla noin 42 miljoonaa euroa eli 9 prosentilla suhteessa vertailuvaihtoehtoon.

Vaikutusten arviointi

Osana hankesuunnittelua on laadittu kattava vaikutusten arviointi raitiotie- ja katurakentamisen kokonaisuudesta. Arvioinnin tavoitteena on ollut täydentää ja päivittää aiemmissa vaiheissa ja asemakaavojen valmistelun yhteydessä tehtyjä arviointeja, jotta hankkeen jatkosuunnitte-



lun sekä riskien ja haittojen hallinnan tueksi on perusteelliset ja yhte-näiset lähtötiedot. Arviointi kattaa hankkeen vaikutukset muun muassa liikenteen meluun, tärinään, ilmanlaatuun, ilmastoon, luontoon, pinta- ja pohjavesiin, maisemaan ja kaupunkikuvaan sekä sosiaaliset vaikutuk-set ja siinä on esitetty keinoja haitallisten vaikutusten lieventämiseen.

Uudenmaan Ely-keskus on päättänyt 22.5.2023, että hankkeeseen ei sovelleta ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain mukaista me-nettelyä.

Liikenteelliset vaikutukset

Hankkeelle on laadittu päivitetty liikenne-ennuste ja siihen perustuva hankearviointi. Arvioinnissa on käytetty HSL:n ylläpitämää seudullista Helmet-liikennemallia ja oletukset joukkoliikenteen muutoksista on laa-dittu yhteistyössä HSL:n kanssa. Liikennemalliin on tehty yleissuunni-telman laatimisen jälkeen versiopäivitys, joka on muuttanut tuloksia merkittävästi ja estää suoran vertailun aiempiin tuloksiin. Malli ennus-taa raitiolinjoille aiempaa pienempiä matkustajamääriä ja käyttäjähyöty-jä. Arvioitujen vaikutusten suuruusluokka on yhtenäinen muiden samal-la malliversiolla tarkasteltujen raitiotiehankeiden kanssa.

Matkustajamääräennuste keskustasta Kannelmäkeen suunnitellulle pi-karaitiolinja 14:lle on 24 000 matkustajaa vuorokaudessa vuonna 2030 ja 42 000 matkustajaa vuorokaudessa vuonna 2060. Hanke tuottaa nettonykyarvona 34 miljoonan euron hyödyt tarkastelujaksolla ja sen yhteiskuntataloudellinen hyöty-kustannussuhde on 0,20.

Päätöksenteko

Hankkeen toteutuksessa sovelletaan kaupungin hallintosääntöä sekä kaupunginhallituksen vahvistamaa katu-, liikenneväylä-, rata-, ja puis-tohankeiden käsittelyohjetta. Hankkeen toteutuksesta on päätetty yleissuunnitelman hyväksymisen yhteydessä eikä kyseisen päätöksen kattama hankesisältö tai sen kustannusarvio ole olennaisesti muuttunut hankesuunnittelun aikana, joten muutosta hankepäätökseen ei esitetä. Muiden hankekokonaisuuteen sisältyvien investointien toteutuksesta on tehty periaatteelliset päätökset asemakaavojen sekä sopimusten hy-väksymisen yhteydessä, niiden rahoitus on esitetty talousarvioehdotuk-essa ja toteutuksesta päätetään käsittelyohjeen mukaisesti esimerkik-si katusuunnitelman tai toteutus sopimuksen hyväksymisen yhteydessä.

Kaupungin ja kaupunkiliikenneyhtiön yhteistyösopimuksen sekä palve-lukorvaussopimuksen yhteistyöryhmä huolehtii hankkeen yhteistyöhön ja palvelukorvauksiin liittyvien asioiden käsittelemisestä.



05.12.2023

Asia/11

Kaupunkiympäristölautakunnan rakennusten ja yleisten alueiden jaosto tekee hankintapäätöksen kaupungin vastuulla olevien investointien toteutuksesta hankkeen toteutuksen kilpailutuksen jälkeen.

Valtion tie- ja raitinraan kohdistuvat järjestelyt Turunväylän itäpäässä sekä Valimon asemalla suunnitellaan suunnittelusopimusten perusteella ja niiden toteuttamisesta laaditaan toteutussopimus valtion kanssa.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

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

Liitteet

- 1 Hankesuunnitelma
- 2 Hankesuunnitelman liitteet
- 3 Vertailu yleissuunnitelmaan

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



05.12.2023

Asia/12

§ 652

Liikenteen kehitys Helsingissä vuonna 2022

HEL 2023-011335 T 08 00 00

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti merkitä tiedoksi selvityksen Helsingin liikenteen kehityksestä vuonna 2022.

Esittelijä

vs. kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Silja Hyvärinen

Lisätiedot

Katja Moilanen, liikennetutkija, puhelin: 310 21385
katja.moilanen(a)hel.fi
Eeva Kostiainen, liikennetutkija, puhelin: 310 37099
eeva.kostiainen(a)hel.fi
Olivia Halme, liikennetutkija, puhelin: 09 310 42155
olivia.halme(a)hel.fi

Liitteet

1 Liikenteen kehitys Helsingissä 2022 -esiteluonnos

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Tiivistelmä

Vuonna 2022 Helsingin liikenteessä näkyi koronaepidemian aikana muuttuneet liikkumistarpeet- ja tottumukset. Keskustaan suuntautuva aamuliikenne oli palautunut koko vuorokauden liikennemääriä hitaammin pandemiaa edeltävään tasoon nähden.

Helsingin niemen rajalla joukkoliikenteen osuus oli vuonna 2022 syyskuun 15. päivän henkilöliikenteestä 66,1 %. Osuus kasvoi 3,7 prosenttiyksikköä vuodesta 2021. Keskustaan suuntautuvasta aamuliikenteestä joukkoliikenteen kuljetusosuus oli 70,7 % vuonna 2022. Osuus kasvoi kolme prosenttiyksikköä vuodesta 2021.

Joukkoliikenteen osuus kantakaupungin rajan henkilöliikenteessä oli 55 %, mikä on 3,9 prosenttiyksikköä vähemmän kuin edellisenä laskentavuonna 2018. Joukkoliikenteen matkustajien osuus kantakaupungin



rajan keskustaan suuntautuvassa aamuliikenteessä oli 59,6 %. Osuus laski vuoteen 2018 verrattuna 5,6 %-yksikköä.

Poikittaisliikenteen laskentalinjoilla joukkoliikenteen osuus oli 16,2 %, samalla tasolla kuin vuonna 2021.

Keskustassa Aleksanterinkadun mittauspisteessä vuoden 2022 jalankulkijamäärä kasvoi 36 % vuodesta 2021. Vilkkainta aikaa oli kesä, jolloin jalankulkijamäärät olivat vuoden 2021 tasoa 50 % korkeammat, ja joulukuu, jolloin jalankulkijamäärät olivat 26 % korkeammat kuin vuonna 2021.

Kesäkuun keskimääräisenä arkivuorokautena (ma-pe) niemen rajan ylitti 27 000 pyörällä liikkujaa. Kesäkuun keskimääräinen arkivuorokauden pyöräliikenne väheni 13 % edellisvuodesta. Huippuvuorokautena niemen rajan ylitti 34 200 pyörää, mikä on 3 % vähemmän kuin huippuliikenne vuonna 2021. Automaattilaskentapisteissä vuoden aikana havaittu pyöräilijöiden määrä laski 16 % edellisvuodesta.

Edelliseen vuoteen verrattuna autoliikenteen määrä laski syksyn arkipäivänä niemen rajalla 3 %. Vuoden 2008 mukaisella ja nykyisellä kaupungin rajalla sekä kantakaupungin rajalla määrät laskivat prosentoin. Poikittaislaskentalinjalla liikennemäärä kasvoi prosentoin.

Helsingin liikennekäytössä oleva automäärä oli vuoden 2022 lopussa noin 0,92 % prosenttia suurempi kuin vuotta aiemmin. Liikennekäytössä olevien henkilöautojen määrä tuhatta asukasta kohti eli henkilöautotiheys (330 henkilöautoa/1000 asukasta) pieneni 1,84 % vuodesta 2021.

Esittelijän perustelut

Yleistä

Henkilöliikenteen, jalankulun, pyöräliikenteen sekä autoliikenteen kehitystä seurataan jatkuvilla ja määräajoin toistettavilla laskennoilla. Liikennettä seurataan mm. Helsingin niemen rajalla, kantakaupungin rajalla sekä poikittaislaskentalinjalla. Niemen raja kulkee Hakaniemen sillalta Hesperian puiston kautta Lauttasaaren sillalle. Kantakaupungin raja kulkee Länsiväylältä Hakamäentien kautta Kulosaaren sillalle. Autoliikenteen osalta seuranta ja laskentoja tehdään kaikilla laskentalinjoilla vuosittain, matkustajaliikenteen osalta niemen rajaa sekä poikittaislinjoja seurataan myös vuosittain, mutta näissä osa joukkoliikenteen laskennoista toteutetaan vain joka toinen vuosi. Kantakaupungin rajan matkustajaliikennettä seurataan joka neljäs vuosi. Pyöräliikenteen osalta niemen rajan liikennemääriä seurataan ja lasketaan vuosittain ja



kantakaupungin rajan joka kolmas vuosi. Karttakuva laskentalinjoista löytyy liitteenä olevasta esiteluonnoksesta.

Vuoden 2022 syksyllä koronaepidemiaan liittyvät rajoitukset olivat poistuneet, väestö kattavasti rokotettu ja elämä pääosin normalisoitunut. Rajoituksia oli purettu kevään aikana asteittain ja ne poistuivat kokonaan kesäkuussa. Korona-aikana yleistynyt etätyö jäi kuitenkin pysyvästi aiempaa korkeammalle tasolle muuttaen liikkumistarpeita ja -tottumuksia.

Vuonna 2022 liikkumiseen ja kuluttamiseen vaikutti lisäksi vuoden alussa alkanut Ukrainan sota, ja sen seurauksena kasvanut inflaatio ja kuluttajahintojen kasvu. Polttoaineiden sekä energian hinnat olivat poikkeuksellisen korkealla erityisesti vuoden 2022 kesällä, mutta myös syksyllä. Kasvulla on todennäköisesti ollut jonkin verran vaikutusta erityisesti autoliikenteen suoritteeseen laskevasti.

Vuonna 2022 Helsingin liikenteeseen vaikuttivat työmaat ja liikennejärjestelyiden muutokset. Kasin katutyöt aloitettiin tammikuussa 2021 Kallion ja Töölön alueilla ja työt jatkuivat edelleen vuonna 2022. Hakaniemessä ja Sörnäisissä jatkui Kruunusiltaojen sekä uuden Hakaniemen sillan rakentaminen läpi vuoden. Alkukesästä 2022 käynnistyi lisäksi Lauttasaarentien itäpäähän noin vuoden kestävä katutyömaa. Samoihin aikoihin myös Meilahdessa käynnistyi Paciuksenkadun katutyöt, jossa rakennettiin liikennejärjestelyjä uutta Siltasairaalaa varten. Kantakaupungin rajalla Pasilassa liikenteeseen vaikutti erityisesti Veturitien sillan rakentaminen sekä alkuvuodesta Veturitien ja Radiokadun ratikkatyömaa (valmistui syksyllä 2022). Kalasatamasta-Pasiaan raitiotien rakentaminen oli käynnissä erityisesti Hermannin rantatiellä Hermannissa/Sörnäisissä sekä useilla kaduilla Pasilassa. Raide-Jokerin pikaraitiotien rakentaminen käynnistyi vuonna 2019. Vuonna 2022 sen rakentaminen ja viimeistelytyöt jatkuivat.

Erityisesti koronatilanteen myötä liikkumisessa on tapahtunut nopeita muutoksia, joiden takia vuoden 2020 ja tätä uudempien vuosien henkilöliikenteen henkilöautomatkustajien ja moottoriajoneuvoliikenteen määrien arviointiin liittyy poikkeuksellisen paljon epävarmuutta. Viime vuosien tulosten käsittelyssä ei ole kaikkien laskentapisteidensä osalta pystytty huomioimaan mahdollisesti muuttunutta ajoneuvojakaumaa tai henkilöautojen kuormitusta.

Henkilöliikenteen kulkumuoto-osuudet niemen rajalla

Syysarkipäivänä niemen rajan ylitti henkilöautolla ja joukkoliikenteellä molemmat suunnat yhteen laskien noin 510 000 henkilöä. Joukkoliikenteen matkustajamäärä kasvoi 13 % vuoteen 2021 nähden, mutta oli kuitenkin 33 % pienempi kuin epidemiaa edeltävänä vuotena 2019.



Henkilöautoliikenteen matkustajamäärä puolestaan väheni 4 % vuodesta 2021 ja oli 10 % pienempi kuin syksyllä 2019. Joukkoliikenteen kulkutapaosuus, 66,1 %, oli 3,7 prosenttiyksikköä suurempi kuin vuonna 2021. Kymmenen vuoden takaiseen verrattuna niemen rajan ylittävä joukkoliikenteen matkustajamäärä oli vuonna 2022 30 % (-145 000 henkilöä) ja henkilöautoilla matkustavien määrä 28 % (-68 000 henkilöä) pienempi.

Syksyn aamuliikenteessä arkisin klo 6–9 niemen rajan ylitti keskustan suuntaan henkilöautolla ja joukkoliikennevälineillä noin 54 300 henkilöä. Joukkoliikenteen matkustajamäärä kasvoi 17 %. Henkilöautoissa matkustavien määrä kasvoi prosentin. Joukkoliikenteen osuus syksyn niemen rajan aamuliikenteessä oli 70,7 %, kolme prosenttiyksikköä suurempi kuin edellisvuonna. Niemen rajan ylittävä joukkoliikenteen matkustajamäärä aamuliikenteessä keskustaan oli vuonna 2022 43 % (-28 900 henkilöä) pienempi kuin kymmenen vuotta aikaisemmin (2012) ja henkilöautoilla matkustavien määrä 35 % (-8 500 henkilöä) alhaisempi.

Henkilöliikenteen kulkumuoto-osuudet kantakaupungin rajalla

Syysarkipäivänä kantakaupungin rajan ylitti henkilöautolla ja joukkoliikennevälineillä molemmat suunnat yhteen laskien noin 678 000 henkilöä. Joukkoliikenteen matkustajien määrä pieneni 23 % ja henkilöautolla matkustavien 10 % edellisestä laskentavuodesta 2018.

Joukkoliikenteen osuus kantakaupungin rajan henkilöliikenteessä oli 55 %, mikä oli 3,9 prosenttiyksikköä vähemmän kuin vuonna 2018. 12 vuodessa (vuodesta 2010) joukkoliikenteen matkustajien määrä on vähentynyt kantakaupungin rajalla syksyn arkivuorokautena 26 % (-133 000 henkilöä) ja henkilöautolla matkustavien määrä 20 % (-74 000 henkilöllä).

Syksyn aamuliikenteessä arkisin klo 6–9 kantakaupungin rajan ylitti keskustan suuntaan henkilöautolla ja joukkoliikennevälineillä noin 86 400 henkilöä. Verrattuna vuoteen 2018 henkilöliikenteen määrä väheni 31 %. Joukkoliikennematkustajien määrä laski 37 % (-30 000 henkilöä) ja henkilöautolla matkustavien määrä 20 % (-8 500 henkilöä). Joukkoliikenteen matkustajien osuus aamun liikenteessä oli 59,6 %. Osuus laski vuoteen 2018 verrattuna 5,6 %-yksikköä. 12 vuodessa joukkoliikenteen matkustajien määrä on laskenut kantakaupungin rajan syysarkipäivän aamuliikenteessä 43 % (-38 300 henkilöä) ja henkilöautolla matkustavien 32 % (-16 300 henkilöä). Kantakaupungin rajan liikenteen kehitystä seurataan neljän vuoden välein.

Poikittaisen henkilöliikenteen kulkumuoto-osuudet



Poikittaisliikenteessä syysarkipäivänä henkilöautoilla ja joukkoliikennevälineillä matkusti noin 351 000 henkilöä. Syksyllä 2022 joukkoliikenteen osuus oli poikittaisilla laskentalinjoilla yhteensä 16,2 %, samalla tasolla kuin vuonna 2021.

Kymmenen vuoden takaiseen verrattuna poikittaisliikenteen joukkoliikenteen matkustajamäärä oli 20 % pienempi ja henkilöautoissa matkustavien määrä 3 % pienempi.

Jalankulku

Aleksanterinkadun pisteen, joka mittaa jalankulkijamääriä kadun pohjoispuolella lähellä Mikonkadun kulmaa, ohitti 2,66 miljoonaa jalankulkijaa vuonna 2022. Määrä nousi 36 % vuodesta 2021, jolloin jalankulkijoita oli yhteensä 1,95 miljoonaa. Keskimäärin jalankulkijoita oli vuorokaudessa 7 300 vuonna 2022. Vuonna 2021 jalankulkijoita oli vuorokaudessa keskimäärin 5 300. Aiempina vuosina 2018–2021 vuorokauden keskimääräinen jalankulkijamäärä on vaihdellut 5 300 ja 10 300 välillä. Alhaisimmat jalankulkijamäärät on mitattu vuosina 2020 ja 2021 koronaepidemian rajoitusten aikaan. Aleksanterinkadun vilkkain jalankulkukuu vuonna 2022 oli joulukuu, jolloin mittauspisteen ohi käveli noin 10 000 ihmistä vuorokaudessa.

Pyöräliikenne

Niemen rajan ylitti kesäkuun 2022 käsinlaskennoissa yhteensä 27 000 polkupyörää vuorokaudessa. Vuonna 2021 vastaava luku oli 31 500, josta laskua tapahtui 13 %.

Sään vaikutusta kesän käsilaskennoissa korjataan laskennallisilla kertoimilla. Kesäkuun keskimääräisenä arkivuorokautena (ma–pe) niemen rajan ylitti 26 000 pyörällä liikkujaa. Tulos on saatu kertomalla pisteen käsinlaskentatulos lähimmän konepisteen kesäkuun arkipäivien keskiarvon ja kyseessä olevan käsinlaskentapäivän konetuloksen suhteella. Kesäkuun keskimääräisen arkivuorokauden liikenne pieneni 17 % vuodesta 2021. Huippuvuorokautena niemen rajan ylitti 34 200 pyörää, mikä oli 3 % vähemmän kuin huippuliikenne vuonna 2021. Huippuvuorokauden luku kuvaa pyörän käyttäjien mahdollisen enimmäismäärän kyseisenä arkivuorokautena sään ollessa hyvä.

Kantakaupungin rajan ylittävää pyöräliikennettä seurataan joka kolmas vuosi kesäkuussa yhden arkipäivän käsinlaskentoina klo 7–19. Kantakaupungin rajan ylitti kesäkuun laskennoissa 33 100 pyörää vuorokaudessa. Edelliseen laskentavuoteen 2019 nähden pyöräliikenne pysyi lähes samalla tasolla; vähentymää oli yksi prosentti. Vuoteen 2016 verrattuna pyöräliikenteen määrä kasvoi 6 %.



Koko vuoden yhteenlaskettujen pyöräliikennemäärien osalta vuonna 2022 automaattisissa laskentapisteissä havaittiin vähemmän pyöräilijöitä kuin vuonna 2021. Pyöräliikenteen määrä laski edellisvuodesta lähes kaikissa pisteissä.

Automaattilaskentapisteissä (yhteensä 18 laskimessa 11 pisteessä, jotka ovat olleet toiminnassa vähintään vuoden 2018 alusta) vuoden 2022 aikana havaittujen pyöräilijöiden määrä laski 10 % edellisvuodesta. Tavoitteeksi asetettu pyöräliikenteen määrien kasvu (pyöräliikenteen automaattilaskentapisteissä pyörämäärät kasvavat kolmen edellisen vuoden keskiarvosta) ei toteutunut, sillä havaittujen pyöräilijöiden määrä laski 16 % vuosien 2019–2021 keskiarvoon nähden.

Sääolosuhteet olivat pyöräliikenteelle suotuisat vuonna 2022. Talvikuuksia lukuun ottamatta vesisadetta tuli edellisvuosien keskiarvoon verrattuna maltillisemmin ja kuukauden keskilämpötila seurasi tiiviisti edellisvuosien käyrää. Elokuussa, joka oli vuoden 2022 vilkkain pyöräilykuukausi, vettä satoi keskimääräisesti vähemmän ja kuukauden lämpötila oli keskiarvoa korkeammalla.

Autoliikenne

Syysarkipäivänä Helsingin niemen rajan ylitti keskimäärin 168 000, kantakaupungin rajan 292 000, kaupungin vuoden 2008 mukaisen rajan 554 000, kaupungin nykyisen rajan 617 000 ja poikittaislinjan 227 000 moottoriajoneuvoa. Luvuissa on henkilö-, paketti-, kuorma- ja linja-autojen lisäksi myös raitiovaunut. Vuoden 2021 tuloksia korjattiin takautuvasti nykyisen kaupungin rajan osalta. Korjattu luku on 621 500 ajoneuvoa.

Kymmenen vuoden takaiseen verrattuna niemen rajan autoliikenteen määrä oli 28 % pienempi. Viimeisen viiden vuoden aikana laskua on ollut puolestaan 16 %. Vuoden takaiseen verrattuna niemen rajan autoliikenne väheni 3 %. Vuonna 2022 niemen rajalla suuret katutyöt jatkuivat erityisesti Töölössä ja Hakaniemessä. Lisäksi pienempiä katutöitä käynnistyi myös esimerkiksi Lauttasaarella ja Meilahdessa.

Vuonna 2022 kantakaupungin rajan autoliikenne väheni kymmenen vuoden takaiseen verrattuna 16 % ja viiden vuoden takaiseen verrattuna 11 %. Vuoden takaiseen verrattuna kantakaupungin rajan autoliikenne laski prosentoin. Niemen rajan tavoin vuonna 2022 kantakaupungin rajalla oli käynnissä useita suuria työmaita esimerkiksi Pasilassa sekä Hermannin ja Sörnäisten alueella.

Kaupungin nykyisen rajan ylittävä autoliikenne oli vuonna 2022 kymmenen vuoden takaiseen verrattuna 2 % pienempi, viiden vuoden ta-



kaiseen verrattuna 7 % pienempi. Vuoden takaiseen verrattuna liikenne väheni kaupungin rajalla prosentoin.

Poikittaislaskentalinjalla (eteläisen kantakaupungin kadut mukaan luki- kien) liikennemäärät olivat kymmenen vuoden takaiseen verrattuna 11 % ja viiden vuoden takaiseen verrattuna 9 % alhaisemmat. Edeltävään vuoteen verrattuna liikennemäärät kasvoivat prosentoin.

Kun tarkastellaan kaikkien neljän laskentalinjan autoliikennemääriä yhteensä, vuoteen 2021 verrattuna liikennemäärät vähenivät vuonna 2022 prosentoin. Viiden vuoden takaiseen verrattuna laskentalinjojen yhteenselaskettu autoliikennemäärä oli 10 % pienempi ja kymmenen vuoden takaiseen verrattuna 12 % pienempi.

Helsingin autokanta

Ajoneuvokanta sisältää kaikki ajoneuvoliikennerekisterissä olevat ajoneuvot. Liikennekäytössä olevat ajoneuvot sisältävät vain ajoneuvot, joita ei ollut merkitty liikennekäytöstä poistetuiksi tilaston poikkileikkauksajankohtana. Vuoden 2022 lopussa Helsingissä oli rekisteröity 335 700 autoa, joista liikennekäytössä oli 252 500. Henkilöautoja oli rekisterissä 285 100 ja liikennekäytössä 219 200.

Rekisteröityjen henkilöautojen määrä 1 000 asukasta kohden (eli henkilöautotiheys) oli Helsingissä vuoden 2022 lopussa 429. Liikennekäytössä oli 330 henkilöautoa 1000 asukasta kohden. Vastaavat luvut olivat vuotta aikaisemmin 429 ja 336. Muissa pääkaupunkiseudun kunnissa liikennekäytössä oli 432 henkilöautoa 1000 asukasta kohden (Espoon, Kauniaisten ja Vantaan keskiarvo).

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Katja Moilanen, liikennetutkija, puhelin: 310 21385
katja.moilanen(a)hel.fi
Eeva Kostiainen, liikennetutkija, puhelin: 310 37099
eeva.kostiainen(a)hel.fi
Olivia Halme, liikennetutkija, puhelin: 09 310 42155
olivia.halme(a)hel.fi

Liitteet

1 Liikenteen kehitys Helsingissä 2022 -esiteluonnos

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



§ 653

Maankäyttösopimuksen ja kiinteistökaupan esisopimuksen tekeminen Suomen valtion/Senaatti-kiinteistöjen kanssa liittyen kaava-muutokseen nro 12744 (Kumpula)

HEL 2023-014507 T 10 01 00

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti tehdä tonttien 91-24-973-5 ja 91-24-973-6 omistajan Suomen valtion, jota edustaa Senaatti-kiinteistöt (Y-tunnus 1503388-4), kanssa maankäyttösopimuksen ja kiinteistökaupan esisopimuksen liitteen nro 1 mukaisin ehdoin.

Samalla kaupunkiympäristölautakunta valtuutti sekä sopimukset ja valvonta -tiimin päällikön että lakimiehen, kummankin yksin, allekirjoittamaan Helsingin kaupungin puolesta edellä mainitut sopimukset sekä tarvittaessa tekemään niihin vähäisiä korjauksia ja tarkennuksia.

Lisäksi kaupunkiympäristölautakunta päätti oikeuttaa maaomaisuuden kehittäminen ja tontit palvelun tonttipäällikön tekemään päätöksellään sopimukseen tarvittaessa vähäisiä muutoksia.

(MA124-3)

Esittelijä

vs. kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Silja Hyvärinen

Lisätiedot

Kirsi Federley, johtava tonttiasiamies, puhelin: 09 310 36451
kirsi.federley(a)hel.fi
Tom Qvisén, projektipäällikkö, puhelin: 09 310 34201
tom.qvisen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Sopimus
- 2 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12744 kartta
- 3 Kartta aluejärjestelyistä
- 4 Luovutuskirjaluonnos
- 5 Vaihtokirja

Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimusohje, kaupunkiympäristölautakunta

Otteet

Ote

Otteen liitteet



Sopimusosapuoli

Esitysteksti

Oikaisuvaatimusohje, kaupunkiympäristölautakunta

Liite 1

Liite 2

Liite 3

Liite 4

Liite 5

KYMP Maankäytösopimukset

Esitysteksti

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Tiivistelmä

Kumpulassa sijaitsevalla Helsingin yliopiston kampusalueella sekä puisto- ja katualueilla on vireillä asemakaavan muutosehdotus nro 12744, joka mahdollistaa uuden asuinalueen rakentamisen Kumpulanmäelle sekä viereisten puistoalueiden kehittämisen.

Kaavamuutos korottaa yksityisten maanomistajien, Senaatti-kiinteistöjen (jäljempänä Senaatti) ja Helsingin Yliopistokiinteistöt Oy:n (jäljempänä Yliopisto) alueiden arvoa merkittävästi, joten maanomistajien kanssa on käyty kaavamuutokseen liittyvät maapoliittiset neuvottelut. Molempien kanssa on neuvoteltu omat erilliset maankäyttösopimukset. Maanomistajat sitoutuvat kuitenkin sopimuksissaan vastamaan yhteisesti alueen AM-velvoitteista.

Senaatin kanssa esitetään tehtäväksi sopimus, jonka mukaan Senaatti maksaa maankäyttökorvauksena noin 4 milj. euroa ja luovuttaa kaupungille korvauksetta noin 5 683 m² yleisiä alueita. Samalla kaupunki on neuvotellut Senaatin kanssa asemakaavan toteuttamisen edellyttämistä aluejärjestelyistä, joissa kaupunki hankkii päiväkotitonttiin (YL) kuuluvan tontinosan ja luovuttaa tontinosia AK-tontteihin. Kaupunki maksaa aluejärjestelyissä Senaatille välirahana 417 400 euroa.

Esittelijän perustelut

Taustaa

Maanomistus

Senaatti ja Yliopisto omistavat keskeiset osat kaavamuutoksen korttialueista. Helsingin kaupunki omistaa nykyiset katua- ja viheralueet.

Alueen kehittäminen ja toteuttaminen



Senaatti ja Yliopisto ovat kehittäneet kokonaisuutena omistamiaan alueita. Osapuolet tekevät kuitenkin omat erilliset maankäyttösopimukset kaupungin kanssa ja vastaavat velvoitteistaan kaupunkiin nähden omistajakohtaisesti. Edellä mainitusta poiketen osapuolet vastaavat yhteisvastuullisesti AM-ohjelman mukaisista sopimusvelvoitteista, minkä vuoksi molemmat osapuolet sitoutuvat toistensa sopimuksiin.

Voimassa oleva asemakaava

Alue on tällä hetkellä pääosin rakentamatonta korttelialuetta, puistoa ja katualuetta.

Alueella on voimassa useita asemakaavoja vuosilta 1985-2002, joiden mukaan alue on opetus-, tutkimus- ja näihin verrattavaa toimintaa palvelevaa korttelialuetta (YOT), hallinto- ja tutkimuslaitosten korttelialuetta (YHT) sekä puistoa ja katualueita.

Asemakaavan muutosehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta on 11.10.2022 hyväksynyt asemakaavan muutoksen nro 12744 (liite nro 2), joka mahdollistaa Kumpulanmäen uuden asuinalueen rakentamisen.

Alueelle on suunniteltu neljä asuinkorttelia, yksi toimitila- ja asuinkortteli, päiväkotit, pysäköintitalo sekä puisto- ja katualuetta.

Uutta asuntokorttelien (AK) kerrosalaa on 53 250 k-m², josta liiketilaa on 1 300 k-m². Palveluiden (päiväkotit) kerrosalaa on 1 500 k-m² ja toimitilakerrosalaa (KTY) on 9 500 k-m², josta liiketilaa on 200 k-m² ja yhteiskäyttöistä palvelutilaa 200 k-m². Asuintonttien keskimääräinen tehokkuusluku on e=2,6. Asukasmäärän lisäys on noin 1 200 asukasta.

Senaatin omistamille alueille on muutoksessa osoitettu rakennusoikeutta yhteensä noin 45 150 k-m², josta noin 15 249 k-m² on asuinrakennusoikeutta ja 268 k-m² liiketilaa sekä noin 28 264 k-m² hallinto- ja tutkimuslaitosrakennusten rakennusoikeutta (YH-1) sekä 1 369 k-m² julkisten lähipalvelurakennusten rakennusoikeutta (YL). Lisäksi kiinteistöistä noin 5 683 m² on osoitettu yleisiksi alueiksi.

Maankäyttösopimus

Kaavamuutos korottaa Senaatin omistamien alueiden arvoa merkittävästi, joten Senaatin kanssa on käyty kaupunginhallituksen 26.4.2021 (310 §) tekemän päätöksen mukaiset maapoliittiset neuvottelut.

Neuvottelujen tuloksena on laadittu liitteenä nro 1 oleva maankäyttösopimus ja kiinteistökaupan esisopimus.



Maankäyttökorvaus

Sopimuksen mukaan Senaatti suorittaa osallistumisena yhdyskuntarakentamisen kustannuksiin kaupungille korvausta 4 048 000 euroa ja luovuttaa kaupungille korvauksetta 5 683 m² yleisiä alueita kaupunginhallituksen 26.4.2021 (310 §) päätöksen perusteella.

AM-ohjelman hallinta- ja rahoitusmuoto

Kaupunginvaltuuston 11.11.2020 hyväksymän asumisen ja siihen liittyvän maankäytön toteutusohjelman (jäljempänä "AM-ohjelma") mukaan yksityisen maanomistuksen hallinta- ja rahoitusmuotojen toteutumista ohjataan maankäyttösopimuksilla. Hankkeelta edellytettävä jakauma on määritetty yhteistyössä kaupunginkanslian kanssa.

Senaatti ja Yliopisto täyttävät yhteisvastuullisesti em. AM-ohjelman hallinta- ja rahoitusmuototavoitetta toteuttamalla tai luovuttamalla koko kaava-alueella toteuttavaksi:

- noin 10 940 k-m² valtion pitkäaikaisella korkotukilainalla (vuokra-asuntolainojen ja asumisoikeustalolainojen korkotuesta annettu laki 604/2001) rahoittamaan ARA-vuokra- tai opiskelija-asuntotuotantoon.
- noin 8 890 k-m² toteutusohjelman mukaiseen välimuodon asuntotuotantoon, josta noin 3 850 k-m² aso-asuntotuotantoon ja 5 040 k-m² muuhun välimuodon tuotantoon.

Lisäksi osapuolet sitoutuvat toteuttamaan tai luovuttamaan toteutettavaksi alueen kokonaisuasuinerakennusoikeuden siten, että vuokra-asuntotuotannon osuus on enintään 29 000 k-m².

Yhteismyynti

Kaupunki omistaa tontinosia kaavamuutosalueen asuinkerrostalojen tonteista. Yliopisto, Senaatti ja kaupunki ovat sopineet, että yhteisesti omistetut tontit tullaan myymään lähtökohtaisesti yhteismyyntinä avoimella tarjouskilpailulla.

Kiinteistökaupan esisopimus

Kaavan toteuttamiseksi kaupunki ja Senaatti ovat sopineet seuraavista aluejärjestelyistä (kartta liitteenä nro 3):

Maanomistaja luovuttaa liitteenä nro 4 olevan luovutuskirjaluonnoksen mukaisesti kaupungille kiinteistöstä 91-24-973-5 rasitteista vapaana yhteensä noin 2 507 m² suuruisen määräalan ja kiinteistöstä 91-24-973-6 noin 3 176 m²:n suuruisen määräalan, asemakaavan muutoksen mu-



kaisiin katu- ja puistoalueisiin korvauksetta kaupunginhallituksen 26.4.2021 (310 §) tekemän päätöksen perusteella.

Lisäksi maanomistaja luovuttaa liitteenä nro 5 olevan vaihtokirjaluonnoksen mukaisesti kaupungille kiinteistöstä 91-24-973-5 rasitteista vapaana noin 3 822 m²:n (1 369 k-m²) suuruisen määräalan kaavamuu-
toksen mukaiseen päiväkotitonttiin (YL) 91-24-979-1 kauppahintaan 684 500 euroa, ja kaupunki luovuttaa maanomistajalle kiinteistöstä 91-24-9901-0 rasitteista vapaana noin 180 m²:n (468 k-m²) suuruisen määräalan AK-tonttiin 91-24-983-1 kauppahintaan 267 100 euroa. Kaupunki maksaa aluejärjestelyjen johdosta välirahaa 417 400 euroa.

Kauppahintojen markkinaehtoisuus on varmistettu ulkopuolisen auktorisoidun arvioitsijan lausunnolla.

Toimivalta

Hallintosäännön 16 luvun 1 §:n 2 momentin 9 kohdan sekä kaupunginhallituksen päätöksen 26.4.2021 (310 §) perusteella kaupunkiympäristölautakunta päättää kokonaisarvoltaan yli 1,5 miljoonan euron mutta enintään 5 miljoonan euron suuruisista maankäyttösopimuksista. Kokonaisarvo kattaa sekä maankäyttökorvauksen että aluejärjestelyt.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Kirsi Federley, johtava tonttiasiamies, puhelin: 09 310 36451
kirsi.federley(a)hel.fi
Tom Qvisén, projektipäällikkö, puhelin: 09 310 34201
tom.qvisen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Sopimus
- 2 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12744 kartta
- 3 Kartta aluejärjestelyistä
- 4 Luovutuskirjaluonnos
- 5 Vaihtokirja

Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimusohje, kaupunkiympäristölautakunta

Otteet

Ote
Sopimusosapuoli

Otteen liitteet
Esitysteksti
Oikaisuvaatimusohje, kaupunkiympäris-



05.12.2023

Asia/13

KYMP Maankäytösopimukset
Esitysteksti
Liite 1
Liite 2
Liite 3
Liite 4
Liite 5
tölautakunta



§ 654

Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallitukselle Helsingin Yliopistokiinteistöt Oy:n kanssa tehtävän maankäyttösopimuksen ja kiinteistökaupan esisopimuksen hyväksymiseksi liittyen kaavamuutokseen nro 12744 (Kumpula)

HEL 2023-014526 T 10 01 00

Esitys

Kaupunkiympäristölautakunta esitti kaupunginhallitukselle Helsingin kaupungin 24. kaupunginosan (Kumpula) määräalan 91-24-973-6-M601 omistajan Helsingin Yliopistokiinteistöt Oy:n (Y-tunnus 2267512-1) kanssa tehtävän liitteen nro 1 mukaisen maankäyttösopimuksen ja kiinteistökaupan esisopimuksen hyväksymistä.

Kaupunkiympäristölautakunta valtuutti sekä kaupunkiympäristön toimialan sopimukset ja valvonta -tiimin päällikön että lakimiehen, kummankin yksin, allekirjoittamaan Helsingin kaupungin puolesta edellä mainitun sopimuksen sekä tarvittaessa tekemään siihen vähäisiä korjauksia ja tarkennuksia.

Kaupunkiympäristölautakunta esitti kaupunginhallitukselle, että kaupunginhallitus oikeuttaa kaupunkiympäristön toimialan maaomaisuuden kehittäminen ja tontit -palvelun tonttipäällikön tekemään maankäyttösopimukseen ja kiinteistökaupan esisopimukseen sekä esisopimuksen perusteella tehtäviin lopullisiin luovutuskirjoihin tarvittaessa vähäisiä muutoksia.

Lisäksi kaupunkiympäristölautakunta esitti kaupunginhallitukselle, että kaupunginhallitus oikeuttaa sekä kaupunkiympäristön toimialan sopimukset ja valvonta -tiimin päällikön että lakimiehen, kummankin yksin, allekirjoittamaan Helsingin kaupungin puolesta kiinteistökaupan esisopimuksen perusteella tehtävät lopulliset luovutuskirjat sekä tarvittaessa tekemään niihin vähäisiä korjauksia ja tarkennuksia.

(MA124-2)

Esittelijä

vs. kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Silja Hyvärinen

Lisätiedot

Kirsi Federley, johtava tonttiasiamies, puhelin: 09 310 36451
kirsi.federley(a)hel.fi
Tom Qvisén, projektipäällikkö, puhelin: 09 310 34201
tom.qvisen(a)hel.fi



Liitteet

- 1 Sopimus
- 2 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12744 kartta
- 3 Kartta aluejärjestelyistä
- 4 Luovutuskirjaluonnos
- 5 Kauppakirjaluonnos

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Sopimusosapuoli

KYMP Maankäytösopimukset

Otteen liitteet

Esitysteksti

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Liite 1

Liite 2

Liite 3

Liite 4

Liite 5

Esitysteksti

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Esitysehdotus

Esitys on ehdotuksen mukainen.

Tiivistelmä

Kumpulassa sijaitsevalla Helsingin yliopiston kampusalueella sekä puisto- ja katualueilla on vireillä asemakaavan muutosehdotus nro 12744, joka mahdollistaa uuden asuinalueen rakentamisen Kumpulanmäelle sekä viereisten puistoalueiden kehittämisen.

Kaavamuutos korottaa yksityisten maanomistajien, Helsingin Yliopisto-kiinteistöt Oy:n (jäljempänä Yliopisto) ja Senaatti-kiinteistöjen (jäljempänä Senaatti) alueiden arvoa merkittävästi, joten maanomistajien kanssa on käyty kaavamuutokseen liittyvät maapoliittiset neuvottelut. Molempien kanssa on neuvoteltu omat erilliset maankäytösopimukset. Maanomistajat sitoutuvat kuitenkin sopimuksissaan vastaamaan yhteisesti alueen AM-velvoitteista.

Yliopiston kanssa esitetään tehtäväksi sopimus, jonka mukaan Yliopisto maksaa maankäyttökorvauksena noin 9,8 milj. euroa ja luovuttaa kaupungille korvauksetta noin 8 700 m² yleisiä alueita. Samalla kau-



punki on neuvotellut maanomistajan kanssa asemakaavan toteuttamisen edellyttämistä aluejärjestelyistä, joissa kaupunki ostaa päiväkotitonttiin (YL) kuuluvan tontinosan kauppahintaan 65 500 euroa.

Esittelijän perustelut

Taustaa

Maanomistus

Yliopisto ja Senaatti omistavat keskeiset osat kaavamuutoksen korttelialueista. Helsingin kaupunki omistaa nykyiset katu- ja viheralueet.

Alueen kehittäminen ja toteuttaminen

Yliopisto ja Senaatti ovat kehittäneet kokonaisuutena omistamiaan alueita. Osapuolet tekevät kuitenkin omat erilliset maankäyttösopimukset kaupungin kanssa ja vastaavat velvoitteistaan kaupunkiin nähden omistajakohtaisesti. Edellä mainitusta poiketen osapuolet vastaavat yhteisvastuullisesti AM-ohjelman mukaisista sopimusvelvoitteista, minkä vuoksi molemmat osapuolet sitoutuvat toistensa sopimuksiin.

Voimassa oleva asemakaava

Alue on tällä hetkellä pääosin rakentamatonta korttelialuetta, puistoa ja katualuetta.

Alueella on voimassa useita asemakaavoja vuosilta 1985-2002, joiden mukaan alue on opetus-, tutkimus- ja näihin verrattavaa toimintaa palvelevaa korttelialuetta (YOT), hallinto- ja tutkimuslaitosten korttelialuetta (YHT) sekä puistoa ja katualueita.

Asemakaavan muutosehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta on 11.10.2022 hyväksynyt asemakaavan muutoksen nro 12744 (liite nro 2), joka mahdollistaa Kumpulänmäen uuden asuinalueen rakentamisen.

Alueelle on suunniteltu neljä asuinkorttelia, yksi toimitila- ja asuinkortteli, päiväkotitontti, pysäköintitalo sekä puisto- ja katualuetta.

Uutta asuinkorttelien (AK) kerrosalaa on 53 250 k-m², josta liiketilaa on 1 300 k-m². Palveluiden (päiväkotitontti) kerrosalaa on 1 500 k-m² ja toimitilakerrosalaa (KTY) on 9 500 k-m², josta liiketilaa 200 k-m² ja yhteiskäyttöistä palvelutilaa 200 k-m². Asuintonttien keskimääräinen tehokkuusluku on e=2,6. Asukasmäärän lisäys on noin 1 200 asukasta.

Yliopiston omistamille alueille on muutoksessa osoitettu rakennusoikeutta yhteensä noin 39 309 k-m², josta asuinrakennusoi-



keutta on noin 27 782 k-m², toimitilaa noin 9 100 k-m², liiketilaa noin 1 110 k-m², hallinto- ja tutkimuslaitosrakennusten rakennusoikeutta (YH-1) noin 986 k-m² sekä julkisten lähipalvelurakennusten rakennusoikeutta (YL)noin 131 k-m² ja yhteistilojen rakennusoikeutta noin 200 k-m². Lisäksi määräalasta 8 691 m² on osoitettu yleisiksi alueiksi.

Maankäyttösopimus

Kaavamuutos korottaa Yliopiston omistamien alueiden arvoa merkittävästi, joten Yliopiston kanssa on käyty kaupunginhallituksen 26.4.2021 (310 §) tekemän päätöksen mukaiset maapoliittiset neuvottelut.

Neuvottelujen tuloksena on laadittu liitteenä nro 1 oleva maankäyttösopimus ja kiinteistökaupan esisopimus.

Maankäyttökorvaus

Sopimuksen mukaan Yliopisto suorittaa osallistumisena yhdyskuntarakentamisen kustannuksiin kaupungille korvausta 9 771 000 euroa ja luovuttaa kaupungille korvauksetta noin 8 691 m² yleisiä alueita kaupunginhallituksen 26.4.2021 (310 §) tekemän päätöksen perusteella.

AM-ohjelman hallinta- ja rahoitusmuoto

Kaupunginvaltuuston 11.11.2020 hyväksymän asumisen ja siihen liittyvän maankäytön toteutusohjelman (jäljempänä "AM-ohjelma") mukaan yksityisen maanomistuksen hallinta- ja rahoitusmuotojen toteutumista ohjataan maankäyttösopimuksilla. Hankkeelta edellytettävä jakauma on määritetty yhteistyössä kaupunginkanslian kanssa.

Yliopisto ja Senaatti täyttävät yhteisvastuullisesti em. AM-ohjelman hallinta- ja rahoitusmuototavoitetta toteuttamalla tai luovuttamalla koko kaava-alueella toteuttavaksi:

- noin 10 940 k-m² valtion pitkäaikaisella korkotukilainalla (vuokra-asuntolainojen ja asumisoikeustalolainojen korkotuesta annettu laki 604/2001) rahoitettavaan ARA-vuokra- tai opiskelija-asuntotuotantoon.
- noin 8 890 k-m² toteutusohjelman mukaiseen välimuodon asuntotuotantoon, josta noin 3 850 k-m² aso-asuntotuotantoon ja 5 040 k-m² muuhun välimuodon tuotantoon.

Lisäksi osapuolet sitoutuvat toteuttamaan tai luovuttamaan toteutettavaksi alueen kokonaisuasuinnakennusoikeuden siten, että vuokra-asuntotuotannon osuus on enintään 29 000 k-m².

Yhteismyynti



Kaupunki omistaa tontinosia kaavamuutosalueen asuinkerrostalojen tonteista. Yliopisto, Senaatti ja kaupunki ovat sopineet, että yhteisesti omistetut tontit tullaan myymään lähtökohtaisesti yhteismyyntinä avoimella tarjouskilpailulla.

Kiinteistökaupan esisopimus

Kaavan toteuttamiseksi kaupunki ja Yliopisto ovat sopineet seuraavista aluejärjestelyistä (kartta liitteenä nro 3):

Yliopisto luovuttaa liitteenä nro 4 olevan luovutuskirjaluonnoksen mukaisesti kaupungille määräalasta 91-24-973-6-M601 rasitteista vapaana yhteensä noin 8 691 m² suuruisen, kaavamuutoksessa katu- ja puistoalueeksi osoitetun määräalan korvauksetta kaupunginhallituksen 26.4.2021 (310 §)perusteella.

Lisäksi Yliopisto luovuttaa liitteenä nro 5 olevan kauppakirjaluonnoksen mukaisesti kaupungille määräalasta 91-24-973-6-M601 rasitteista vapaana noin 367 m²:n (131 k-m²) suuruisen määräalan kaavamuutoksen mukaiseen päiväkotitonttiin (YL) 91-24-979-1 kauppahintaan 65 500 euroa.

Kauppahinnan markkinaehtoisuus on varmistettu ulkopuolisen auktorisoidun arvioitsijan lausunnolla.

Toimivalta

Hallintosäännön 16 luvun 1 §:n 2 momentin 9 kohdan sekä kaupunginhallituksen päätöksen 26.4.2021 (310 §) perusteella kaupunginhallitus päättää kokonaisarvoltaan 5 miljoonaa euroa suuremmista maankäyttö- ja rakennuslupien sopimuksista. Kokonaisarvo kattaa sekä maankäyttökorvauksen että aluejärjestelyt.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Kirsi Federley, johtava tonttiasiamies, puhelin: 09 310 36451
kirsi.federley(a)hel.fi
Tom Qvisén, projektipäällikkö, puhelin: 09 310 34201
tom.qvisen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Sopimus
- 2 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12744 kartta
- 3 Kartta aluejärjestelyistä
- 4 Luovutuskirjaluonnos
- 5 Kauppakirjaluonnos



05.12.2023

Asia/14

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Sopimusosapuoli

KYMP Maankäytösopimukset

Otteen liitteet

Esitysteksti

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Liite 1

Liite 2

Liite 3

Liite 4

Liite 5

Esitysteksti

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



§ 655

Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallituksen elinkeinojaostolle tontin varauksen jatkamiseksi SRV Rakennus Oy:lle (Sörnäinen, Kalasatama, tontti 10593/4)

HEL 2022-006307 T 10 01 01 00

Leonkatu 2

Esitys

Kaupunkiympäristölautakunta esitti kaupunginhallituksen elinkeinojaostolle Kalasataman toimistohankkeen suunnittelua koskevan tonttivarauksen jatkamista SRV Rakennus Oy:lle (1728244-6) seuraavasti:

- varausalue on edelleen tontti 10593/4 (KL-1, pinta-ala 1 876 m², rakennusoikeus 12 000 k-m², osoite Leonkatu 2)
- varaus on voimassa 31.5.2025 saakka
- varausehtoja ei ole tarpeen muuttaa

(L1110-27)

Esittelijä

vs. kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Silja Hyvärinen

Lisätiedot

Jukka Helenius, kiinteistölakimies, puhelin: 09 310 74013
jukka.helenius(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ote asemakaavasta

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Varauksensaaja

Maaomaisuuden kehittäminen ja tontit -palvelu

Otteen liitteet

Esitysteksti
Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano
Esitysteksti

Esitysehdotus



Esitys on ehdotuksen mukainen.

Tiivistelmä

SRV Rakennus Oy:lle Kalasatamasta jo ennestään varatun tontin 10593/4 varausaika esitetään jatkettavaksi 31.5.2025 saakka rakentamisen ja markkinoinnin valmistelemiseksi.

Esittelijän perustelut

Hakemus ja hankkeen suunnittelutilanne

SRV Rakennus Oy pyytää 13.10.2023 päivätyssä hakemuksessaan, että kaupunki jatkaisi tontin 10593/4 osalta yhtiöille myönnettyä varausta, jonka nykyinen voimassaolo on päättyvässä 31.12.2023.

Varauksensaaja on edistänyt viimeisimpien varausehtojen mukaisesti toimistohankkeen suunnittelua tontille, ja viranomaisneuvottelut kaavasta vaadittavista poikkeamisista ovat käynnissä kaupunkisuunnittelun ja rakennusvalvonnan kanssa, jotta hanke voitaisiin toteuttaa ilman asemakaavan muutosta.

Varauksensaajien tavoitteena on käynnistää toimistohankkeen rakentaminen mahdollisimman pian, arviolta vuoden 2025 aikana.

Sijaintikartta ja ote asemakaavasta ovat esityksen liitteinä 1 ja 2.

Aiemmat päätökset

Kaupunginhallitus päätti alun perin 3.10.2016 (§ 859) varata tontin 10593/3 (nyk. tontti 10593/4) SRV Yhtiöt Oyj:lle hotellin suunnittelua varten 31.12.2018 saakka, ja varausta jatkettiin 27.5.2019 (§ 15) elinkeinojaoston päätöksellä 31.12.2020 saakka.

Viimeisimpänä kaupunginhallituksen elinkeinojaoston päätti 14.11.2022 (§ 34) jatkaa varausta 31.12.2023 saakka. Tässä yhteydessä varausta muutettiin siten, että varauksensaaja saa suunnitella tontille hotellin sijaan vaihtoehtoisesti myös toimistorakennuksen, ja lisäksi varausehtoja päivitettiin.

Varausehdot ovat saatavilla esityksen päätöshistoriassa.

Asemakaavatiedot

Varauksen kohteena olevalle tontille on 29.12.2017 tullut voimaan järjestettyyn arkkitehtikilpailuun perustuva asemakaava nro 12438, jossa tontti on osoitettu hotellirakennusten korttelialueeksi (KL-1). Varauksensaajalla on käynnissä viranomaisneuvottelut toimiston toteuttamiseksi tontille poikkeamispäätöksellä.



Tontin rakennusoikeus on 12 000 k-m² ja pinta-ala 1 876 m².

Varauksen jatkaminen

Varauksensaaja on edistänyt toimistohankkeen suunnittelua ansiokkaasti yhteistyössä kaupungin viranomaisten kanssa, ja nykyisessä haastavassa markkinatilanteessa varauksen jatkaminen hankkeen markkinoinnin ja rakentamisen valmistelemiseksi on perusteltua.

Esittelijä puoltaa varauksen jatkamista.

Toimivalta

Hallintosäännön 8 luvun 2 §:n 7 -kohdan mukaan kaupunginhallituksen elinkeinojaosto päättää kaupungin omistamien yritys- ja teollisuustonttien varaamisesta elinkeinotoiminnan tarpeisiin.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Jukka Helenius, kiinteistölakimies, puhelin: 09 310 74013
jukka.helenius(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ote asemakaavasta

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Varauksensaaja

Maaomaisuuden kehittäminen ja tontit -palvelu

Otteen liitteet

Esitysteksti

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Esitysteksti

Päätöshistoria

Kaupunginhallituksen elinkeinojaosto 14.11.2022 § 34

Kaupunkiympäristölautakunta 09.08.2022 § 404



§ 656

Palvelutontin ja maanalaisten katualueiden vuokraaminen Kiinteistö Oy Helsingin Toimitiloille keskustan terveys- ja hyvinvointikeskusta varten (Kamppi, tontti 4219/1 ja katualueet 91-4-9901-100 ja 91-4-9901-0)

HEL 2023-014350 T 10 01 01 02

Kampinkuja 1, Runeberginkatu 1b

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti

- vuokrata Kiinteistö Oy Helsingin Toimitiloille (Y-tunnus 1958762-2) keskustan terveys- ja hyvinvointikeskusta varten Helsingin Kampissa sijaitsevan palvelutontin 4219/1 (2 382 m², 11 000 k-m², Kampinkuja 1, Runeberginkatu 1b) siltä osin kuin se sijaitsee likimäärin liitteen 1 mukaisen tason + 6,0 yläpuolella ja noin 947 m²:n suuruiset liitteen 2 mukaiset Runeberginkadun katualueet 91-4-9901-100 ja 91-4-9901-0 siltä osin kuin ne sijaitsevat liitteessä osoitetun katutasen alapuolella ja + 6,0 tason yläpuolella sekä liitteenä 3 olevan maanvuokrasopimusluonnoksen mukaisesti.
- rajoittaa kaupungin sisäisen vuokrauksen Helsingin Liikennelaitokselle (HKL) yllä sanotun tontin 4219/1 osalta likimäärin liitteen 1 mukaisen tason + 6,0 alapuolelle ja Runeberginkadun katualueiden 91-4-9901-100 ja 91-4-9901-0 osalta likimäärin liitteen 2 mukaisen + 6,0 tason alapuolelle.
- hyväksyä kaupungin ja Kiinteistö Oy Espoon terminaalin väliseen maanvuokrasopimukseen nro 21084 muutoksen, ettei vuokra-alue enää ulotu terveys- ja hyvinvointikeskuksen tontille 4219/1 ja vuokralainen noudattaa liitteen 5 mukaista THK-hankkeen takia tehtävää yhteisjärjestelyä koskevaa sopimusta.
- todeta, ettei edellä esitettyä terveys- ja hyvinvointikeskuksen maanvuokrasopimusta saa allekirjoittaa ennen kuin edellä sanottu kaupungin ja Kiinteistö Oy Espoon terminaalin maanvuokrasopimuksen nro 21084 muutos on allekirjoitettu.
- valtuuttaa sekä sopimukset ja valvonta -tiimin päällikön että lakimiehen, kummankin yksin, allekirjoittamaan Helsingin kaupungin puolesta edellä mainitun sopimuksen sekä tarvittaessa tekemään siihen vähäisiä korjauksia ja tarkennuksia.



05.12.2023

(L1104-26)
(V4104-1)
(S0104-82)

Esittelijä

vs. kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Silja Hyvärinen

Lisätiedot

Pasi Lehtiö, johtava erityisasiantuntija, puhelin: 09 310 36448
pasi.lehtio(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Tontin vuokrauksen alapinta katutason alapuolella
- 2 Katualueiden maanalaisen vuokrauksen ylä- ja alapinta
- 3 Maanvuokrasopimusluonnos
- 4 Kartta Espoon terminaalin maanvuokrasopimuksen nro 21084 vuokra-alueen muutoksesta
- 5 Sopimus yhteisistä järjestelyistä THK-hankkeessa
- 6 Espoon terminaalin maanvuokrasopimuksen nro 21084 muutos
- 7 Maanvuokrasopimukseen laskettava rakennusoikeudellinen kerrosala
- 8 Rasitesopimus väestönsuojapaikoista

Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimusohje, kaupunkiympäristölautakunta

Otteet

Ote

Kiinteistö Oy Helsingin Toimitilat

Kiinteistö Oy Espoon terminaali

Otteen liitteet

Esitysteksti
Oikaisuvaatimusohje, kaupunkiympäristölautakunta

- Liite 1
- Liite 2
- Liite 3
- Liite 4
- Liite 5
- Liite 6
- Liite 7
- Liite 8

Esitysteksti
Oikaisuvaatimusohje, kaupunkiympäristölautakunta

- Liite 1
- Liite 2
- Liite 3
- Liite 4
- Liite 5



05.12.2023

	Liite 6
	Liite 7
	Liite 8
Helsingin Liikennelaitos (HKL)	Esitysteksti Oikaisuvaatimusohje, kaupunkiympäris- tölautakunta
	Liite 1
	Liite 2
	Liite 3
	Liite 4
	Liite 5
	Liite 6
	Liite 7
	Liite 8
Rakennukset ja yleiset alu- eet	Esitysteksti Oikaisuvaatimusohje, kaupunkiympäris- tölautakunta
	Liite 1
	Liite 2
	Liite 3
	Liite 4
	Liite 5
	Liite 6
	Liite 7
	Liite 8
Kymp/Make/Pitkäaikainen vuokraus	Esitysteksti

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Hakija ja hanke

Kiinteistö Oy Helsingin Toimitilat pyytää, että sille vuokrataan pitkäaikaisesti Kampista palvelutontti 4219/1 ja siihen rajautuvat noin 947 m²:n suuriset Runeberginkadun alaiset katualueet keskustan uutta terveys- ja hyvinvointikeskusta varten siltä osin kuin edellä mainitut sijaitsevat likimäärin +6,0 tason eli metrotoimintaan tarvitsevien maanalaisten tilojen ja tunneleiden yläpuolella.

Kaupunginvaltuusto on 16.6.2021 (191 §) hyväksynyt keskustan terveys- ja hyvinvointikeskuksen hankesuunnitelman siten, että hankkeen laajuus on noin 16 400 brm² ja rakennuskustannusten enimmäishinta



on arvonlisäverottomana 84 200 000 euroa huhtikuun 2019 kustannustasossa (jäljempänä myös THK-hanke).

THK-hanke on tarkoitus toteuttaa Helsingin kaupunkikonserniin kuuluvan Kiinteistö Oy Helsingin Toimitilojen omistukseen.

Kaupunki (kaupunkiympäristön toimialan rakennukset ja yleiset alueet -palvelukokonaisuuden, jäljempänä RYA) on saanut 9.11.2023 hankkeelle rakennusluvan, joka on tarkoitus siirtää hakijalle nyt esitettävän tontin ja maanalaisten katualueiden maanvuokrasopimuksen tultua allekirjoitettua.

RYA on aloittanut hankkeen edellyttämät johtosiirrot vuokra-alueella ja sen ympäristössä.

Kaava- ja tonttitiedot

Vuokrattavaksi esitettävä tontti on asemakaavassa nro 12708 (2023) osoitettu palvelurakennusten korttelialueeksi, jolle saa sijoittaa kahdeksan kerroksisen rakennuksen.

Tontin rakennusoikeus on 11 000 k-m², josta 10 650 k-m² on osoitettu palvelutoimintaan ja 350 k-m² katutasoon tehtäviin liiketiloihin.

Kaavassa palvelurakennuksen katutasoon ja kellariin on osoitettu integroitavaksi uusi Kampin metroaseman läntinen sisäänkäynti ja metron tiloja.

Lisäksi kaavassa palvelurakennukseen on osoitettu integroitavan nykyinen kulkuyhteys purettavalta metroasemalta Sähkötalon omistamaan Kampinkujan alaiseen kauppakäytävään sekä Kampin keskustan läntinen poistumistie.

Kaavassa palvelurakennuksen huolto on osoitettu tonttiin rajautuvan Runeberginkadun alle, johon ajo tapahtuu Salomonkadun alla olevaa joukkoliikennetunnelia pitkin Lapinrinteeltä.

Tontti on yleiskaavassa (2016) osoitettu liike- ja palvelukeskustaksi (C1).

Tontin ja maanalaisten katualueiden vuokraaminen hakijalle

Hakijalle esitetään edellä sanotun palvelutontin ja maanalaisten Runeberginkadun alaisten katualueiden vuokraamista 30 vuodeksi keskustan uutta terveys- ja hyvinvointikeskusta varten ja muutoin päätösehdotuksen mukaisesti.

Vuokrausperiaatteiden ja tontinluovutuslinjausten noudattaminen



Vuokrattavaksi esitettävälle tontille ja maanalaisille katualueille ei ole aiemmin vahvistettu vuokrausperiaatteita.

Esitettävä tontin ja maanalaisten katualueiden vuokraus ja sitä koskeva vuokrasopimusluonnos on laadittu kaupunginhallituksen 1.4.2019 (5 §) päättämien tontin luovutusta koskevien linjausten mukaisesti lukuun ottamatta sitä, että vuokralaiselle esitetään vuokrattavaksi po. tontti ja maanalaiset katualueet ilman erityistä julkista tonttihakua. Keskustan uusi terveys- ja hyvinvointikeskus on tarkoitus tehdä kaupunkikonserniin kuuluvan Kiinteistö Oy Helsingin Toimitilojen omistukseen.

Tontin ja maanalaisten katualueiden vuokra

Tontin ja maanalaisten katualueiden perusvuosivuokraksi esitetään 28 456,55 euroa elinkustannusindeksissä 1951 = 100, joka vastaa nykyrahassa noin 659 623 euroa vuodessa (ind. 2318).

Vuosivuokra sidotaan elinkustannusindeksiin siten kuin maanvuokrasopimuksen ehdoissa on sanottu.

Tontin vuokranmäärityksessä käytetään palvelutilojen osalta yksikköhintaa 64,71 euroa/k-m² ja liiketilojen osalta yksikköhintaa 73,34 euroa/k-m² elinkustannusindeksissä 1951 = 100, jotka vastaavat nykyrahassa 1 500 euroa/k-m² ja 1 700 euroa/k-m² (ind. 2318).

Maanalaisen katualueen vuokramäärityksessä käytetään yksikköhintaa 3,88 euroa/m² elinkustannusindeksissä 1951 = 100, joka vastaa nykyrahassa 90 euroa/m² (ind. 2318).

Lisäksi vuokra perustuu kaupunginvaltuuston päättämään viiden prosentin vuotuisen tuottoon.

Edellä sanotun vuokranmäärityksen markkinaehtoisuus on varmistettu puolueetonta arvioijaa käyttäen (Catella Property Oy 31.8.2023).

Hakijan toimittama selvitys tontille ja katualueiden alle toteutettavan THK-rakennushankkeen ja siihen rasisiteena integroitavan kaupungin (HKL) metron sisäänkäynti- ja muiden tilojen kokonaisrakennusoikeudesta ja sen jakautumisesta tilalajeittain ja kerroksittain on esityksen liitteenä 7.

Keskustan terveysaseman asemakaavan mukaisesti laskettu kokonaisrakennusoikeus on 10 109 k-m², josta terveys- ja hyvinvointikeskuksen palvelutiloja on 9 901 k-m² ja sen yhteyteen maantasoon tulevia liiketiloja 208 k-m². Lisäksi kadunalaista huoltotilaa tulee 947 m².



Edellä sanottua vuokraa määrittäessä ei oteta huomioon tontille toteutettavaan THK-rakennukseen integroitavia kaupungille (HKL) rasitteena tulevia metron sisäänkäynti- ja muita tiloja katutasossa ja maan alla.

Vuokraa määritettäessä ei oteta myöskään huomioon tontille toteutettavaan THK-rakennukseen integroitavaa kulkuyhteyttä Kampinkujan alaiseen kauppakäytävään ja sillä olevia pieniä liiketiloja, joihin naapuritontilla 4216/1 (Sähkötalo) on jo rasiteoikeus, eikä Kampin keskuksen läntistä rasitteena perustettua poistumistietä uudisrakennukseen.

Edellä esitetty tontin ja maanalaisten katualueiden 659 623 euron vuosisivuokra muodostuu siten seuraavasti: palvelutilat 9 901 k-m² x 64,71 euroa/k-m² + liiketilat 208 k-m² x 73,34 euroa/k-m² + huoltotilat 947 m² x 3,88 euroa/m² x ind. 23,18 x 0,05.

Vuokralaiselle aiheutuu ylimääräisiä kustannuksia tontilta purettavasta metroaseman lippuhallista ja muista metron tiloista ja rakenteista sekä näiden uudelleen rakentamisesta kaupungille (HKL) integroituna THK-rakennukseen. Lisäksi vuokralaiselle aiheutuu ylimääräisiä kustannuksia tontilla edellä sanotun ja osittain rasitteena olevan ja Kiinteistöosakeyhtiö Helsingin Sähkötalon omistaman Kampinkujan alaisen kauppakäytävän, sen liiketilojen ja hissi- ja porrasyhteyksien sekä Kampin keskuksen poistumistien muuttamisesta ja integroimisesta uudisrakennukseen. Nämä kustannukset eivät ole vielä tarkkaan tiedossa tätä vuokrauspäätöstä ja maanvuokraa esitettäessä.

Maanvuokrasopimukseen otetaan tämän vuoksi ehto, että vuokralaisella on oikeus saada vastaavan suuruinen alennus erääntyvistä vuokrista, jos vuokralainen osoittaa objektiivisesti ja riittävän yksilöidysti ulkopuolisin asiantuntijalausunnoin, että vuokra-alueelle toteutettavaan asemakaavan mukaiseen THK-rakennukseen tehtävistä, integroitavista metron maanpäällisistä ja maanalaisista uudistiloista vanhan metroaseman purku mukaan lukien aiheutuu sille ylimääräisiä nettokustannuksia THK-hankkeen tavanomaisiin rakennuskustannuksiin verrattuna. Vastaava on voimassa sellaisten ylimääräisten nettokustannuksien osalta, joita vuokralaiselle aiheutuu vuokra-alueella rasitteena jo olevan Kampin keskuksen poistumistien ja Kiinteistöosakeyhtiö Helsingin Sähkötalon omistamien tilojen, rakenteiden, kulkuyhteyksien ja vastaavien muutoksista ja uudelleen rakentamisista.

Tämä on perusteltua, koska vuokra-aluetta rasittaa edellä sanotut tekijät ja vuokranantajalle kuuluvat vuokra-alueen saaminen rakentamiskelpoiseksi.

HKL:n sisäisen maanvuokrauksen rajaaminen keskuksen toteuttamiseksi



Kiinteistölautakunta on vuokrannut 1.1.1994 lukien sisäisellä vuokrauspäätöksellä HKL:lle muun muassa nyt Kiinteistö Oy Helsingin Toimitiloille vuokrattavaksi esittävän tontin ja maanalaista katualuetta, jolla THK-rakennuksen takia purettava ja uudelleen rakennettava Kampin metronaseman sisäänkäyntirakennus sijaitsee ja jonka kalliossa sijaitsee osa Kampin metroasemaa ja metrotunnelia.

Edellä esitetyn terveys- ja hyvinvointikeskuksen vuokraamiseksi ja toteuttamiseksi kaupungin sisäistä vuokrausta Helsingin Liikennelaitokselle (HKL) on tarpeen nyt rajata yllä sanotun tontin 4219/1 osalta maan alla likimäärin liitteen 1 mukaisen tason + 6,0 alapuolelle ja Runeberginkadun katualueiden 91-4-9901-100 ja 91-4-9901-0 osalta maan alla likimäärin liitteen 2 mukaisen + 6,0 tason alapuolelle.

Tontin vuokrausta pyytävä vuokralainen ja HKL neuvottelevat parhailaan keskenään sopimusta yllä sanotun + 6,0 tason yläpuolelle vuokratavalle tontille terveys- ja hyvinvointikeskukseen toteutettavien ja integroitavien metron katutasoon ja maan alle sijoitettavien tilojen ja kulku-yhteyksien toteutusratkaisusta, elinkaarihallinnasta sekä ylläpidosta kustannusvastuineen. Sopimuksella on tarkoitus turvata sekä vuokralaisen että HKL:n oikeudet ja velvollisuudet tontilla ja sille toteuttavassa rakennuskokonaisuudessa.

Tontin vuokralaisen kanssa tehtävään maanvuokrasopimukseen otetaan ehto, että vuokralainen on velvollinen allekirjoittamaan edellä mainituista asioista sopimuksen HKL:n kanssa ennen kuin terveys- ja hyvinvointikeskus ja siihen integroitu metroasema otetaan käyttöön. Vuokralainen on velvollinen ilmoittaa kaupungille sopimuksen allekirjoittamisesta ja se otetaan nyt esitettävän maanvuokrasopimuksen lisäehdoksi.

Espoon terminaalien maanvuokrauksen rajaaminen keskuksen toteuttamiseksi

Kiinteistölautakunta on 21.12.2004 (684 §) vuokrannut Kiinteistö Oy Espoon terminaalille maanalaisia alueita, jotka ulottuvat 84 m² vuokrattavaksi esitettävän terveys- ja hyvinvointikeskuksen tontille.

Esitettävän terveys- ja hyvinvointikeskuksen vuokraamiseksi ja toteuttamiseksi esitetään kaupungin ja Kiinteistö Oy Espoon terminaalien vuokrasopimusta nro 21084 muutettavaksi liitteen 6 mukaisesti siten, ettei vuokra-alue enää ulotu terveys- ja hyvinvointikeskuksen tontille 4219/1. Liitteessä 4 on kuvattu poistuva vuokra-alue tontin puolella (70 m² ja 14 m²).

Lisäksi maanvuokrasopimuksen nro 21084 ja tontin 4219/1 maanvuokrasopimuksen erityisehdoksi otetaan, että Kiinteistö Oy Espoon terminaalilla on rasieluoontoinen oikeus pitää em. liitteestä 4 ilmeneviä jo



olemassa olevia rakenteitaan tontilla 4219/1 siten kuin liitteenä 5 olevassa yhtiön, Kiinteistö Oy Helsingin Toimitilojen ja HKL:n välisessä yhteisjärjestelyjä koskevassa sopimuksessa on tarkemmin sanottu sekä noudattamaan sopimusta. Sopimuksessa osapuolet ovat sopineet tontin (THK ja metro) ja bussiterminaalin rakenteista ja yhteistarpeista tontin rajapinnassa.

Nyt esitettävää terveys- ja hyvinvointikeskuksen maanvuokrasopimusta ei saa allekirjoittaa ennen kuin edellä sanottu kaupungin ja Kiinteistö Oy Espoon terminaalin maanvuokrasopimuksen nro 21084 muutos on allekirjoitettu.

Maanvuokrasopimuksen ehdot

Edellä on jo todettu, että maanvuokrasopimukseen esitetään erikoisehtoa, että vuokralainen saa vähentää vuokrassa ylimääräiset kustannukset, jotka johtuvat metroon, Sähkötalon ja kolmansien poistumisteihin liittyvistä uudelleen rakentamisista ja muutoksista.

Lisäksi maanvuokrasopimuksen erityisehdoksi esitetään, että vuokralainen on velvollinen noudattamaan vuokrattavan tontin, Kampinkujan ja sähkötalotontin 4216/1 välistä yhteisjärjestelysopimusta. Sopimus on 28.6.2023 rekisteröity nyt vuokrattavaksi esitettävään tonttiin. Sopimus turvaa sähkötalotontin omistaman kauppakeskuskäytävän, liiketilojen ja kulkuyhteyden oikeuden vuokrattavalla tontilla. Sopimus mahdollistaa samalla THK:n kantavien rakenteiden toteuttamisen Sähkötalon tiloihin.

Maanvuokrasopimuksen erikoisehdoksi myös esitetään, että vuokralainen on velvollinen noudattamaan vuokrattavan tontin ja Sähkötalon tontin välistä väestösuojapaikkoja koskevaa rasitesopimusta. Rasitesopimusta ei ole vielä rekisteröity tonttiin. Ahtaalla vuokrattavalle THK-tontille ei ole mahdollista rakentaa maanalaisten metrotilojen takia omaa väestösuojaa. Rasitesopimuksella on sovittu, että THK-rakennus saa korvausta vastaan paikkoja Sähkötalon tontilla olevan toimisto- ja liikerakennuksen väestösuojasta, jossa on vielä vapaita paikkoja.

Vielä rekisteröimätön rasitesopimus on esityksen liitteenä 8.

Muuten vuokrattavan tontin ja maanalaisten katualueiden maanvuokrasopimus esitetään tehtäväksi kaupunkiympäristön toimialan tavanomaisin toimistotonttia vastaavin maanvuokrasopimusehdoin.

Toimivalta

Kaupunkiympäristölautakunta päättää hallintosäännön 16 luvun 1 §:n 2 momentin 1 kohdan mukaan antaa vuokralle toimialan hallinnassa



05.12.2023

olevia kiinteistöjä enintään 30 vuoden määräaikaisin maanvuokrasopimuksin tai toistaiseksi voimassa olevin maanvuokrasopimuksin, joissa on enintään yhden vuoden irtisanomisaika.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Pasi Lehtiö, johtava erityisasiantuntija, puhelin: 09 310 36448
pasi.lehtio(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Tontin vuokrauksen alapinta katutason alapuolella
- 2 Katualueiden maanalaisen vuokrauksen ylä- ja alapinta
- 3 Maanvuokrasopimusluonnos
- 4 Kartta Espoon terminaalin maanvuokrasopimuksen nro 21084 vuokra-alueen muutoksesta
- 5 Sopimus yhteisistä järjestelyistä THK-hankkeessa
- 6 Espoon terminaalin maanvuokrasopimuksen nro 21084 muutos
- 7 Maanvuokrasopimukseen laskettava rakennusoikeudellinen kerrosala
- 8 Rasitesopimus väestönsuojapaikoista

Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimusohje, kaupunkiympäristölautakunta

Otteet

Ote

Kiinteistö Oy Helsingin Toimitilat

Kiinteistö Oy Espoon terminaali

Otteen liitteet

Esitysteksti
Oikaisuvaatimusohje, kaupunkiympäristölautakunta

- Liite 1
- Liite 2
- Liite 3
- Liite 4
- Liite 5
- Liite 6
- Liite 7
- Liite 8

Esitysteksti
Oikaisuvaatimusohje, kaupunkiympäristölautakunta

- Liite 1
- Liite 2
- Liite 3
- Liite 4
- Liite 5



05.12.2023

	Liite 6
	Liite 7
	Liite 8
Helsingin Liikennelaitos (HKL)	Esitysteksti Oikaisuvaatimusohje, kaupunkiympäris- tölautakunta
	Liite 1
	Liite 2
	Liite 3
	Liite 4
	Liite 5
	Liite 6
	Liite 7
	Liite 8
Rakennukset ja yleiset alu- eet	Esitysteksti Oikaisuvaatimusohje, kaupunkiympäris- tölautakunta
	Liite 1
	Liite 2
	Liite 3
	Liite 4
	Liite 5
	Liite 6
	Liite 7
	Liite 8
Kymp/Make/Pitkäaikainen vuokraus	Esitysteksti



§ 657

Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtuutettu Pekka Saurin ym. valtuustoaloitteesta koskien Töölön- lahden eteläosan puistosuunnitelman päivittämistä

HEL 2023-011038 T 00 00 03

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti panna asian pöydäl-
le Otso Kivekkään ehdotuksesta.

Esittelijä

vs. kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Silja Hyvärinen

Lisätiedot

Katriina Arrakoski, yksikön päällikkö: 09 310 64382
katriina.arrakoski(a)hel.fi

Liitteet

1 Valtuustoaloite 30.08.2023 Sauri Pekka Töölönlahden eteläosan puis-
tosuunnitelman päivittäminen

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Lausuntoehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta antaa kaupunginhallitukselle seuraavan
lausunnon:

Aloitteessa esitetään, että Töölönlahden eteläosan helmikuussa 2014
kaupunginhallituksen valmisteluun palauttama puistosuunnitelma päivi-
tetään vastaamaan nykypäivän vaatimuksia ja tuodaan päätettäväksi
realistisine toteuttamisaikatauluineen.

Töölönlahdenpuisto valmistui nykytilaansa vuonna 2016. Toteutettu
puistosuunnitelma laadittiin väliaikaiseksi ratkaisuksi tilanteessa, jossa
vuoden 2014 puistosuunnitelma oli palautettu uudelleen valmistelta-
vaksi syyn ollessa sen kalliit ratkaisut. Tuolloin alueen käyttö oli vasta
muotoutumassa ja suurin osa nykyisistä toimijoista sijoittumassa puis-
toon rajautuville tonteille. Puiston haluttiin erityisesti mahdollistavan ta-



pahtumien järjestämisen, ja siksi sinne suunniteltiin laajempi tapahtumanurmi.

Kaupunkiympäristötoimiala käynnisti tänä vuonna Töölönlahdenpuiston konsepti- ja ideasuunnittelun. Työn tavoitteena on muodostaa tämän päivän tarpeisiin ja suunnitteluperiaatteisiin pohjautuva kokonaiskuva, visio ja kehityssuunta Töölönlahdenpuistolle. Konsepti- ja ideasuunnitelma tehdään vuorovaikutteisesti alueen toimijoiden ja asukkaiden kanssa. Konsepti- ja ideasuunnitelma valmistuu kesällä 2024.

Konsepti- ja ideasuunnitelmavaiheen jälkeen vuonna 2024 alkaa Töölönlahdenpuiston puistosuunnitelman teko. Saman aikaisesti puistoon tehdään parannuksia, kuten lisätään kukkivaa kasvillisuutta ja istutetaan puita. Osa nopeista toimenpiteistä toteutetaan tilapäisinä parannuksina ennen puiston laajempaa peruskorjausta.

Esittelijän perustelut

Valtuustoaloite/Talousarvioaloite/Toivomusponsi

Valtuutettu Pekka Sauri ja 30 muuta valtuutettua ovat tehneet 30.8.2023 seuraavan valtuustoaloitteen:

"Töölönlahden eteläosan puistosuunnitelman päivittäminen

Töölönlahden eteläosaan laadittiin 2010-luvun alkuvuosina korkeatasoinen puistosuunnitelma. Kaupunginhallitus palautti suunnitelman helmikuussa 2014 uudelleen valmisteltavaksi lähinnä hankkeen kalleuden (tuolloin 66 miljoonaa euroa) vuoksi sillä ohjeistuksella, että alueelle toteutetaan tilapäinen puisto huomattavasti pienemmin kustannuksin. Tilapäisen puiston toteutus maksoi lopulta 5,8 miljoonaa euroa.

Suomen pääkaupungin ydinkeskustassa sijaitseva tilapäiseksi tarkoitettu puisto on nykyisellään ankea läpikulkukenttä, jonka surullisen ilmeen viimeistelee laikkuinen ja kulottunut nurmi. Puistossa viihtyvät lähinnä valkoposkiahnet. Alueen onneton tila on herättänyt viime aikoina paljon keskustelua niin mediassa kuin kaupunkilaistenkin kesken. On korkea aika korjata tilanne. Töölönlahden eteläosan alkuperäinen puistosuunnitelma on päivitettävä nykyajan vaatimusten mukaiseksi ja tuotava uudelleen päätöksentekoon.

Me allekirjoittaneet valtuutetut esitämme, että Töölönlahden eteläosan helmikuussa 2014 palautettu puistosuunnitelma päivitetään vastaamaan nykypäivän vaatimuksia ja tuodaan päätettäväksi realistisine toteuttamisaikatauluineen."

Lausuntopyyntö



05.12.2023

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkiympäristölautakuntaa antamaan lausunnon kaupunginhallitukselle 14.12.2023 mennessä.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Katriina Arrakoski, yksikön päällikkö: 09 310 64382
katriina.arrakoski(a)hel.fi

Liitteet

1 Valtuustoaloite 30.08.2023 Sauri Pekka Töölönlahden eteläosan puistosuunnitelman päivittäminen

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



§ 658

Oikaisuvaatimus kaupunkiympäristön toimialan vahingonkorvaustiimin päällikön vahingonkorvauspäätöksestä 18.10.2023 § 340 (autovaurio)

HEL 2023-007190 T 03 01 00

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hylätä kaupunkiympäristön toimialan lakipalvelut-yksikön vahingonkorvaustiimin päällikön vahingonkorvauspäätöksestä 18.10.2023 (340 §) tehdyn oikaisuvaatimuksen.

Esittelijä

vs. kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Silja Hyvärinen

Lisätiedot

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

Liitteet

- 1 Oikaisuvaatimus 5.11.2023, saate
- 2 Oikaisuvaatimus 5.11.2023
- 3 Oikaisuvaatimus 5.11.2023, liitteet, kuvat

Muutoksenhaku

Kunnallisvalitus, oikaisuvaatimuksen johdosta annettu päätös, vahingonkorvaus

Otteet

Ote

Oikaisuvaatimuksen tekijä

Otteen liitteet

Esitysteksti
Kunnallisvalitus, oikaisuvaatimuksen johdosta annettu päätös, vahingonkorvaus

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Oikaisuvaatimuksen kohteena oleva päätös

Kaupunkiympäristön toimialan lakipalvelut-yksikön vahingonkorvaustiimin päällikkö on 18.10.2023 (340 §) päätöksellään hylännyt 12.5.2023



tehtyyn ajoneuvon siirtoon liittyvän vahingonkorvausvaatimuksen. Päätös on nähtävillä kokonaisuudessaan päätöshistoriassa.

Esitetyt vaatimukset ja perusteet

Hakija on toistanut oikaisuvaatimuksessaan määrältään 300 euron vahingonkorvausvaatimuksensa liittyen 12.5.2023 tehtyyn ajoneuvon siirtoon. Oikaisuvaatimus on kokonaisuudessaan päätöksen liitteenä ja nähtävillä lautakunnan kokouksessa.

Hakija toteaa oikaisuvaatimuksessaan muun ohessa, että päätös on yksilöimätön eikä ajoneuvovahinkoa ole tutkittu, vaan päätöksessä on esitetty pelkästään yleisiä menettelytapoja. Hakijan ajoneuvo on hinattu orapihlaja-aitaa vasten raahaamalla, ja hakijan vakuutusyhtiön sekä hakijan käyttämän vauriokorjauksen suorittaneen yrityksen kanta ajoneuvon varioiden syntytapaan, ajankohtaan ja vakavuuteen on ollut yksiselitteinen. Hakija vaatii lisäksi peruuttamaan tarpeettomasta ja asiatomasta hinauksesta ajoneuvon haltijalta perittävät kustannukset.

Oikaisuvaatimuksen tutkittavaksi ottaminen

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

Kuntalain 134 §:n mukaisesti oikaisuvaatimus tehdään toimielimen alaisen viranomaisen päätöksestä asianomaiselle toimielimelle. Kuntalain 138 §:n mukaisesti oikaisuvaatimus on tehtävä 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Päätös on lähetetty hakijalle tiedoksi e-kirjeitse 20.10.2023. Oikaisuvaatimus kaupunkiympäristölautakunnalle on saapunut 6.11.2023 eli säädetyssä määräajassa.

Oikaisuvaatimus tutkitaan siltä osin, kun se koskee oikaisuvaatimuksen kohteena olevaa päätöstä. Oikaisuvaatimusta ei tutkita siltä osin, kun se koskee ajoneuvon siirron perustetta ja ajoneuvon siirrosta aiheutunutta korvauspäätöstä. Siirrosta ja korvauksesta on päätetty erillisellä päätöksellä, josta on voinut tehdä oikaisuvaatimuksen.

Perustelut

Kaupungin vahingonkorvausvelvollisuuden syntymistä arvioidaan vahingonkorvauslain (412/1974) vastuusäännösten kautta. Kaupungin vahingonkorvausvastuun syntyminen edellyttää tuottamusta eli huolimattomuutta, virhettä tai laiminlyöntiä siirtotoimenpiteen suorituksessa.



Lisäksi edellytetään syy-yhteyttä virheellisen menettelyn ja aiheutuneen vahingon välillä.

Hallintolain mukaan viranomaisen on huolehdittava asian riittävästä ja asianmukaisesta selvittämisestä hankkimalla asian ratkaisemiseksi tarpeelliset tiedot sekä selvitykset. Päätös on perusteltava ja perusteluissa on ilmoitettava, mitkä seikat ja selvitykset ovat vaikuttaneet ratkaisuun sekä mainittava sovelletut säännökset.

Tiimipäällikön päätös perustuu sekä kyseisen ajoneuvon siirtoa koskevaan siirtopöytäkirjaan että päätöstä varten erikseen pyydettyihin selvityksiin sekä siirronvalvojalta että hinauksen suorittaneelta hinausyritykseltä. Siirtopöytäkirjan liitteenä on siirronvalvojan ennen ja jälkeen siirtoa hakijan ajoneuvosta otetut kuvat sekä merkintä, ettei ajoneuvo ole vaurioitunut siirron aikana. Kuvat ovat samat, jotka hakija on esittänyt oikaisuvaatimuksessaan ja ne ovat kaupungilla käytettävissä suoraan tietojärjestelmässä. Sekä siirronvalvoja että hinauksen suorittanut yritys ovat molemmat todenneet, ettei hakijan ajoneuvo ole naarmuuntunut ajoneuvon siirron yhteydessä 12.5.2023. Tämä on todettu myös oikaisuvaatimuksen kohteena olevan päätöksen perusteluissa.

Kaupunki katsoo edellä esitetyin ja muutoin tiimipäällikön päätöksestä ilmenevin perustein, että ajoneuvon siirto on saatujen selvitysten mukaan suoritettu asianmukaisesti ilman että siirtoa toimitettaessa olisi tapahtunut virhettä tai laiminlyöntiä taikka muuta huolimattontaa menettelyä, joka olisi syy-yhteydessä hakijan ajoneuvon vaurioihin. Kaupunki ei näin ollen ole korvausvelvollinen vaadituista ajoneuvon korjauskustannuksista. Lisäksi tiimipäällikön päätöstä varten on hankittu asian ratkaisemista varten tarpeelliset tiedot ja selvitykset, ja päätöksen perusteluista käy ilmi, mitkä seikat ja selvitykset ovat vaikuttaneet asian ratkaisuun.

Lopputulos

Kaupunkiympäristölautakunta viittaa vahingonkorvaustiimin päällikön päätöksessä esitettyyn asiaa koskevaan selvitykseen ja yhtyy vahingonkorvaustiimin päällikön asiassa antamaan päätökseen ja sen perusteluihin. Asiassa ei ole tullut esille mitään sellaista uutta selvitystä, joka antaisi aiheutta päätöksen muuttamiseen. Helsingin kaupunki ei ole vahingonkorvauslain nojalla vastuussa hakijan ajoneuvon vaurioista.

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

Sovelletut säännökset

Vahingonkorvauslaki (412/1974) 2 luku 1 §



05.12.2023

Laki ajoneuvojen siirtämisestä (1508/2019) 6 §, 10 §

Kuntalaki (410/2015) 134 §, 137 §

Hallintolaki (434/2003) 31 §, 45 §

Toimivalta

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

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

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

Liitteet

- 1 Oikaisuvaatimus 5.11.2023, saate
- 2 Oikaisuvaatimus 5.11.2023
- 3 Oikaisuvaatimus 5.11.2023, liitteet, kuvat

Oheismateriaali

- 1 Selvitys 29.5.2023
- 2 Siirtopöytäkirja 13.4.2023
- 3 Siirronvalvojan selvitys 17.10.2023
- 4 Nemr Oy:n selvitys 1.10.2023

Muutoksenhaku

Kunnallisvalitus, oikaisuvaatimuksen johdosta annettu päätös, vahingonkorvaus

Otteet

Ote

Oikaisuvaatimuksen tekijä

Otteen liitteet

Esitysteksti
Kunnallisvalitus, oikaisuvaatimuksen johdosta annettu päätös, vahingonkorvaus

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristön toimiala Hallinto Hallinto- ja lakipalvelut Lakipalvelut Vahingonkorvaustiimi Tiimipäällikkö 18.10.2023 § 340

HEL 2023-007190 T 03 01 00



Päätös

Lakipalvelut-yksikön vahingonkorvaustiimin päällikkö päätti hylätä hakijan vahingonkorvausvaatimuksen.

Päätöksen perustelut

Hakijan vaatimus

Hakija on 26.5.2023 esittänyt kaupungille määrältään osittain vielä yksilöimättömän ja 300 euron vahingonkorvausvaatimuksen. Vaatimuksen mukaan hakijan ajoneuvo on vaurioitunut sille tehdyn lähisiirron yhteydessä 13.4.2023 kello 7.12. Hakija on esittänyt 12.5.2023 päivätyn korjauslaskun ja pyynnöstä kuvat ajoneuvon vaurioista vaatimuksensa liitteenä.

Sovellettavat normit ja ohjeet

Ajoneuvojen siirrosta annetun lain nojalla kaupungilla on oikeus suorittaa ajoneuville lähisiirto, jos pysäköidystä ajoneuvosta aiheutuu haittaa tiealueella tapahtuvalle kunnossa- tai puhtaanapidolle taikka korjaus tai rakennustyölle taikka ELY-keskuksen tai kunnan luvalla järjestettävälle tapahtumalle. Ennakkoon tiedossa olevasta työstä on ilmoitettava asianmukaisin alueelle sijoitetuin merkein tai ilmoituksin vähintään kahden vuorokautta ennen suunniteltua siirtoa. Siirrosta on lain mukaan laadittava pöytäkirja.

Vahingonkorvausvastuun edellytykset

Vahingonkorvausvastuu perustuu lähtökohtaisesti tuottamukseen. Ajoneuvon siirrosta siirron suorittajan on vahingonkorvausvastuun syntymiseksi täytynyt syyllistyä johonkin laiminlyöntiin, huolimattomuuteen tai virheelliseen menettelyyn. Lisäksi edellytetään, että toiminnan tai laiminlyönnin ja syntyneen vahingon välillä on syy-yhteys.

Asiassa saadut tiedot ja selvitykset

Ajoneuvon siirtotyön suorittaa yksityinen urakoitsija siirronvalvojan valvonnassa, ja siirronvalvoja laatii lähisiirrosta siirtopöytäkirjan. Siirronvalvoja on siirtotilanteessa valvomassa sekä siirrettävän ajoneuvon omistajan että kaupungin etua. Pöytäkirjaan merkitään tieto, mikäli ajoneuvo vaurioituu siirron yhteydessä. Ajoneuvo kuvataan siirron yhteydessä. Hinausyrittäjä vastaa siirron aikana tapahtuvista mahdollisista vahingoista hinauspalvelusopimuksen mukaisesti.

Ajoneuvon siirron aikana nostoaisa koskettaa ainoastaan siirrettävän ajoneuvon renkaiden kulutus pintaa eikä siirron aikana kosketa ajoneuvon muihin osiin. Ajoneuvo liikkuu vetävät pyörät ylhäällä hinausauton



hydrauliseen nostoaisaan kiinnitettyinä. Auton jousitus toimii kuten tiellä ajettaessa, siirtonopeus on alhainen ja siirronvalvoja tarkkailee, että siirto tapahtuu asianmukaisesti. Tarvittaessa käytetään lisäksi apupyöriä. Ajoneuvon siirto on mahdollista suorittaa nostoaisalla myös käsijarrun päällä ollessa.

Ajoneuvon siirrosta on pyydetty selvitys siirron suorittaneelta urakoitsijalta. Saadun selvityksen ja pöytäkirjan mukaan hakijan ajoneuvo on jouduttu siirtämään 13.4.2023 kello 7.12 kadun kunnossapitotyötä haittaavana osoitteesta Talontie 9 osoitteeseen Isonniityntie 14. Hakijan ajoneuvo on nostettu eturenkaista nostoaisaan siirron aikana. Hakijan ajoneuvoa koskevan siirtopöytäkirjan mukaan hakijan ajoneuvolle ei ole aiheutunut vaurioita.

Hinausyrittäjän ja siirronvalvojan antamien selvitysten mukaan hakijan ajoneuvossa olevat vauriot eivät ole syntyneet ajoneuvon siirron aikana.

Yhteenveto ja johtopäätökset

Hakijan ajoneuvon siirto on suoritettu asianmukaisesti eikä siirtopöytäkirjaan ole merkitty, että siirrosta olisi aiheutunut ajoneuvolle vaurioita. Edellä esitetyin perustein kaupunki katsoo, etteivät vauriot ole aiheutuneet ajoneuvolle tehdystä lähisiirrosta, eikä kaupunki näin ole asiassa korvausvelvollinen.

Sovelletut oikeusohjeet

Vahingonkorvauslaki (412/1974) 2 luku 1 §

Laki ajoneuvojen siirtämisestä (1508/2019) 6 §, 10 §

Toimivalta päätöksenteossa

Kaupunkiympäristön toimialajohtajan 19.12.2022 tekemän päätöksen § 45 mukaan hallinto- ja lakipalvelun lakipalvelut-yksikön vahingonkorvaustiimin päällikkö päättää toimialaa koskevasta vahingonkorvauksesta silloin, kun vahingonkorvausvaatimuksen määrä on enintään 5 000 euroa.

Lisätiedot

Marjo Laine, valmistelija, puhelin: 09 310 38506
kymp.korvausasiat(a)hel.fi



§ 659

**Kaupunkiympäristölautakunnan alaisten viranomaisten ajalla 23.11.
- 29.11.2023 tekemien päätösten seuraaminen**

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti, ettei se ota käsiteltäväkseen seuraavien kaupunkiympäristön toimialan viranomaisten 23.11. - 29.11.2023 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](#)

Rakennukset ja yleiset alueet -palvelukokonaisuus

Tekninen johtaja

[Päätökset](#)

Asuntotuotanto, asuntotuotantopäällikkö

[Päätökset](#)

Tilat -palvelu, tilapäällikkö



05.12.2023

Asia/19

[Päätökset](#)

Tilat -palvelu, myynti- ja vuokraustiimi, tiimipäällikkö

[Päätökset](#)

Tilat -palvelu, projektitiimi 2, tiimipäällikkö

[Päätökset](#)

Tilat -palvelu, projektitiimi 3, tiimipäällikkö

[Päätökset](#)

Yleiset alueet -palvelu, infrapäällikkö

[Päätökset](#)

Yleiset alueet -palvelu, projektirakennuttaminen -yksikkö, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

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

[Päätökset](#)

Palvelut ja luvat -palvelukokonaisuus

Kaupunkiympäristön asukas- ja yrityspalvelut, asuntopalvelut, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Kaupunkiympäristön asukas- ja yrityspalvelut, tapahtumat ja maanvuokraus, tiimipäällikkö

[Päätökset](#)

Kaupunkimittaushuonepalvelut, kaupungingeodeetti

[Päätökset](#)

Ympäristöpalvelut, vesi, tiimipäällikkö

[Päätökset](#)

Kaupunkiympäristölautakunnan ympäristö- ja lupajaosto 23.11.2023

[Päätösasiakirjat](#)

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski



05.12.2023

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](#)

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

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

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



05.12.2023

MUUTOKSENHAKUOHJEET

1

MUUTOKSENHAKUKIELTO

Pöytäkirjan 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 654, 655, 657 ja 659 §:t.

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

Sovellettava lainkohta: Kuntalaki 136 §

2

OHJEET OIKAISUVAATIMUKSEN TEKEMISEKSI

Pöytäkirjan 653 ja 656 §:t.

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

Oikaisuvaatimusoikeus

Oikaisuvaatimuksen saa tehdä

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

Oikaisuvaatimusaika

Oikaisuvaatimus on tehtävä 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksi-saannista.

Oikaisuvaatimuksen on saavuttava Helsingin kaupungin kirjaamoon määräajan viimeisenä päivänä ennen kirjaamon aukioloajan päättymistä.

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

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



05.12.2023

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

Oikaisuvaatimusviranomaisen

Viranomaisen, jolle oikaisuvaatimus tehdään, on Helsingin kaupungin kaupunkiympäristölautakunta.

Oikaisuvaatimusviranomaisen asiointiosoite on seuraava:

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

Käytäthän aina suojattua sähköpostia, kun lähetät henkilökohtaisia tietoja.

Muistathan asiointiin yhteydessä mainita kirjaamisnumeron (esim. HEL 2021-000123), mikäli asiaksi 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.

Oikaisuvaatimuksen muoto ja sisältö

Oikaisuvaatimus on tehtävä kirjallisena. Myös sähköinen asiakirja täyttää vaatimuksen kirjallisesta muodosta.

Oikaisuvaatimuksessa on ilmoitettava

- päätös, johon oikaisuvaatimus kohdistuu
- miten päätöstä halutaan oikaistavaksi
- millä perusteella päätöstä halutaan oikaistavaksi
- oikaisuvaatimuksen tekijä
- millä perusteella oikaisuvaatimuksen tekijä on oikeutettu tekemään vaatimuksen
- oikaisuvaatimuksen tekijän yhteystiedot

Pöytäkirja

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



05.12.2023

3 VALITUSOSOITUS

Pöytäkirjan 658 §.

Tähän päätökseen haetaan muutosta kunnallisvalituksella.

Hallinto-oikeus ei kuitenkaan tutki kysymystä kunnan korvausvelvollisuudesta tai korvauksen määrästä. Vahingonkorvausasiassa toimivaltainen tuomioistuin on yleinen alioikeus.

Valitusoikeus

Päätökseen saa hakea muutosta kunnallisvalituksella vain se, joka on tehnyt alkuperäistä päätöstä koskevan oikaisuvaatimuksen.

Mikäli alkuperäinen päätös on oikaisuvaatimuksen johdosta muuttunut, saa tähän päätökseen hakea muutosta kunnallisvalituksella myös

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

Valitusaika

Kunnallisvalitus on tehtävä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista.

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

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

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

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

Valitusperusteet

Kunnallisvalituksen saa tehdä sillä perusteella, että



05.12.2023

- päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä
- päätöksen tehnyt viranomaisena on ylittänyt toimivaltansa
- päätös on muuten lainvastainen.

Valittajan tulee esittää valituksen perusteet ennen valitusajan päättymistä.

Valitusviranomaisena

Kunnallisvalitus tehdään Helsingin hallinto-oikeudelle.

Hallinto-oikeuden asiointiosoite on:

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 on ilmoitettava:

1. päätös, johon haetaan muutosta (valituksen kohteena oleva päätös)
2. miltä kohdista päätökseen haetaan muutosta ja mitä muutoksia siihen vaaditaan tehtäväksi (vaatimukset)
3. vaatimusten perustelut
4. mihin valitusoikeus perustuu, jos valituksen kohteena oleva päätös ei kohdistu valittajaan.

Valituksessa on lisäksi ilmoitettava valittajan nimi ja yhteystiedot. Jos puhevaltaa käyttää valittajan laillinen edustaja tai asiamies, myös tämän yhteystiedot on ilmoitettava. Yhteystietojen muutoksesta on valituksen vireillä ollessa ilmoitettava viipymättä hallintotuomioistuimelle.



05.12.2023

Valituksessa on ilmoitettava myös se postiosoite ja mahdollinen muu osoite, johon oikeudenkäyntiin liittyvät asiakirjat voidaan lähettää (prosessiosoite). Mikäli valittaja on ilmoittanut enemmän kuin yhden prosessiosoitteen, voi hallintotuomioistuin valita, mihin ilmoitetuista osoitteista se toimittaa oikeudenkäyntiin liittyvät asiakirjat.

Oikaisuvaatimuksen tekijä saa valittaessaan oikaisuvaatimuspäätöksestä esittää vaatimuksilleen uusia perusteluja. Hän saa esittää uuden vaatimuksen vain, jos se perustuu olosuhteiden muutokseen tai oikaisuvaatimuksen tekemisen määräajan päättymisen jälkeen valittajan tietoon tulleeseen seikkaan.

Valitukseen on liitettävä:

1. valituksen kohteena oleva päätös valitusosoituksineen
2. selvitys siitä, milloin valittaja on saanut päätöksen tiedoksi, tai muu selvitys valitusajan alkamisen ajankohdasta
3. asiakirjat, joihin valittaja vetoaa vaatimuksensa tueksi, jollei niitä ole jo aikaisemmin toimitettu viranomaiselle.

Oikeudenkäyntimaksu

Muutoksenhakuasian vireillepanijalta peritään oikeudenkäyntimaksun 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/>

Käytähän aina suojattua sähköpostia, kun lähetät henkilökohtaisia tietoja.

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

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



05.12.2023

Käytähän aina suojattua sähköpostia, kun lähetät henkilökohtaisia tietoja.

Muistathan asioiden yhteydessä mainita kirjaamisnumeron (esim. HEL 2021-000123), mikäli asiaksi 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.



05.12.2023

Kaupunkiympäristölautakunta

Anni Sinnemäki
puheenjohtaja

Johanna Nöjd
pöytäkirjanpitäjä

Pöytäkirja tarkastettu

Jenni Pajunen

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.

Pöytäkirja on pidetty nähtävänä yleisessä tietoverkossa osoitteessa
www.hel.fi 14.12.2023.