



08.10.2019

Kokousaika 08.10.2019 15:30 - 18:36

Kokouspaikka Lautakunnan sali, Kansakoulukatu 3

Läsnä

Jäsenet

Sinnemäki, Anni
Rautava, Risto
Asko-Seljavaara, Sirpa
Haglund, Mia
Heinäluoma, Eveliina
Hyttinen, Nuutti
Kaleva, Atte
Laak, Noora
Lovén, Jape
Pasanen, Amanda
Rantanen, Tuomas
Rissanen, Laura
Soininvaara, Osmo

apulaispormestari
varapuheenjohtaja

Muut

Aho, Mikko
Hyvärinen, Silja
Haapanen, Sami
Piimies, Marja
Santaoja, Tero
Suomi, Christina
Suominen, Lotta
Hildén, Sari
Ravantti, Mikko
Mäntymäki, Heikki
Lindfors, Harriet
Moberg, Pirjo
Sartanen, Maarit
Ahonen, Pertti
Baarman, Katariina
Ljungqvist, Vivian
Pikkarainen, Hanna

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
hallintojohtaja
paikalla § 490 - 493
tonttipäällikkö
asemakaavapäällikkö
vs. yksikön päällikkö
vs. yleiskaavapäällikkö
paikalla § 490 - 499
yksikön päällikkö
vs. tekninen johtaja
hallintopäällikkö
viestintäpäällikkö
lakimiesharjoittelija
hallintosihteeri
hallintosihteeri
it-asiantuntija
projektinjohtaja
paikalla § 492
nuorisoneuvoston edustaja
tiimipäällikkö



08.10.2019

	Silvo, Anton	paikalla § 496 liikenneinsinööri
	Ruski, Outi	paikalla § 497
	Purma, Ville	arkkitehti, paikalla § 493
	Verkamo, Harri	arkkitehti, paikalla § 493
	Paavilainen, Jyrki	liikenneinsinööri, paikalla § 493 projektinjohtaja, paikalla § 498
Puheenjohtaja		
	Anni Sinnemäki	apulaispormestari 490-505 §
Esittelijät		
	Mikko Aho	kaupunkiympäristön toimialajohtaja 490-505 §
Pöytäkirjanpitäjä		
	Pirjo Moberg	hallintosihteeri 490-505 §



08.10.2019

§	Asia	
490	Asia/1	Kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen sekä pöytäkirjan tarkastajien valinta
491	Asia/2	Ilmoitusasiat
492	Asia/3	Kävelykeskustan laajentaminen ja maanalainen kokoojakatu
493	Asia/4	Itä- ja Länsi-Pasilan kehittämisperiaatteet
494	Asia/5	Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtuutettu Sirpa Asko-Seljavaaran toivomusponnesta Malmin lentokentän niittyalueen luontoarvojen säilyttämisen selvittämisestä
495	Asia/6	Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtuutettu Mikko Särelän ym. valtuustoaloitteesta koskien Helsinginkadun asemaa
496	Asia/7	Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallitukselle, Töölöntullinkatu 8:n tarkistettu asemakaavan muutosehdotus (nro 12598)
497	Asia/8	Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta
498	Asia/12	Lumen käsittelyn periaatteet ja toimenpideohjelma
499	Asia/9	Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallitukselle Hitas-osakkeiden vuoden 2019 ostoon varatun määrärahan ylitysoikeudesta
500	Asia/10	Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtuutettu Leo Straniuksen ym. valtuustoaloitteesta ympäristölle haitallisten käytäntöjen selvittämisestä Helsingissä
501	Asia/11	Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtuutettu Kati Juvan ym. valtuustoaloitteesta koskien koristepensaiden ja puistopuiden kartoittamista ja nimeämistä nimikyltein
502	Asia/13	Oikaisuvaatimus kaupunkiympäristön toimialan palvelut ja luvat -palvelukokonaisuuden alueiden käytön ja -valvonnan yksikön alueiden käytön tiimipäällikön päätöksistä 3.5.2019 (TP1900275) sekä 24.7.2019 (LJ1900097), Linjat
503	Asia/14	Oikaisuvaatimus kaupunkiympäristön toimialan lakipalvelut-yksikön päällikön vahingonkorvauspäätöksestä 28.08.2018 188 § (liukastuminen)
504	Asia/15	Oikaisuvaatimus kaupunkiympäristön toimialan lakipalvelut-yksikön päällikön vahingonkorvauspäätöksestä 5.10.2018 § 207 (liukastumi-



08.10.2019

nen)
505 Asia/16 Kaupunkiympäristölautakunnan alaisten viranomaisten ajalla
26.9.–2.10.2019 tekemien päätösten seuraaminen



§ 490

Kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen sekä pöytäkirjan tarkastajien valinta

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti todeta kokouksen laillisesti koolle kutsutuksi ja päätösvaltaiseksi.

Kaupunkiympäristölautakunta päätti puheenjohtajan ehdotuksesta valita yksimielisesti pöytäkirjan tarkastajaksi jäsen Jape Lovénin ja varatarkastajaksi Amanda Pasasen.

Käsittely

Kaupunkiympäristölautakunta päätti puheenjohtajan ehdotuksesta valita yksimielisesti pöytäkirjan tarkastajaksi jäsen Jape Lovénin ja varatarkastajaksi jäsen Osmo Soininvaaran sijasta Amanda Pasasen.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää todeta kokouksen laillisesti koolle kutsutuksi ja päätösvaltaiseksi.

Samalla kaupunkiympäristölautakunta päättää valita pöytäkirjantarkastajaksi jäsen Jape Lovénin ja varatarkastajaksi jäsen Osmo Soininvaaran.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



08.10.2019

Asia/2

§ 491 Ilmoitusasiat

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti merkitä tiedoksi.

Kaupunginhallitus (Khs)

Khs 23.9.2019 § 642

Kaupunginhallituksen kokousajat vuonna 2020

HEL 2019-008652 T 00 00 02

Khs 23.9.2019 § 646

Maankäyttösopimuksen tekeminen VR-Yhtymä Oy:n kanssa liittyen asemakaavan muutokseen nro 12527 (Oulunkylä, Veräjämäki Maaherrantien alue)

HEL 2016-012847 T 10 03 03

[Pöytäkirja 23.9.2019](#)

Kaupunginkanslia

Voimaan tullut asemakaava: Malmi, Salavakuja 2

Kaupunkiympäristölautakunnan 20.8.2019 § 402 hyväksymä asemakaavan muutos on tullut voimaan:

Malmi, tontti 32127/11 (piirustus nro 12563): Salavakuja 2.

HEL 2017-005403

Helsingissä 3.10.2019

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.



08.10.2019

Asia/2

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



08.10.2019

Asia/3

§ 492

Kävelykeskustan laajentaminen ja maanalainen kokoojakatu

HEL 2019-006243 T 08 00 04

Päätös

Kaupunkistrategiassa todetaan: "Kaupunki selvittää ydinkeskustan viihtyisyyttä ja toiminnallisuutta edistävän kävelykeskustan merkittävemmän laajentamisen sekä keskustan läpiajoliikennettä ja satamien raskasta liikennettä katutilassa vähentävän maanalaisen kokoojakadun edellytykset. Toteutuessaan kokoojakatu rahoitetaan isolta osin tienkäyttömaksuin."

Kaupunkiympäristölautakunta toteaa, että esitetty vaihtoehto maanalaisesta kokoojakadusta ei tehtyjen selvitysten mukaan toisi Helsingin keskustaan lisää käyntejä ja elinvoimaa, olisi selvityksen mukaan kustannuksiltaan liian raskas ja kasvattaisi päästöjä verrattuna skenaarioihin ilman tunnelia. Tunnelin kustannuksen ovat mittaluokkaa, jossa merkittävää osaa investoinnin kustannuksista on mahdotonta periä käyttäjämaksuilla.

Kaupunkiympäristölautakunta toteaa, että tehdyn selvityksen perusteella maanalainen kokoojakatu ei tarjoa edellytyksiä strategiassa määritellyille tavoitteille.

Kaupunkiympäristölautakunta kuitenkin katsoo, että suunnittelua keskustan vetovoiman, keskustan liikenteen kokonaisuuden ja keskustan viihtyisyyden parantamiseksi on välttämätöntä jatkaa.

Kaupunkiympäristölautakunta päätti:

-merkitä saadun selvityksen maanalaisesta kokoojakadusta tiedoksi ja katsoo asian sen osalta loppuun käsitellyksi

-että tulee laatia olennaiseen keskittyvä selvitys Helsingin ydinkeskustan nykytilan elinvoimasta ja tulevaisuuden vetovoimasta, maankäytön tiivistymisen potentiaalista ja tähän liittyen analysoida parhaat ja tehokkaimmat keinot parantaa keskustan saavutettavuutta kaikki kulkumuodot huomioiden

-että selvitystä ja suunnittelua kävelykeskustan laajentamisesta jatketaan siten, että otetaan huomioon kokonaisuuden kannalta tarpeellisten selvitysten huomioiden, ja laaditaan kävelykeskustan laajentamisesta suunnitelma, joka voidaan toteuttaa ilman maanlaista kokoojakatua ja joka on toteutettavissa useissa eri vaiheissa asteittain



- analysoida, millä joukkoliikenteen laatutason parannustoimilla tarvetta keskustan läpiajoon entisestään vähennetään
- edellyttää, että keskustan huoltotunnelin osalta valmistellaan toimet, jotka nostavat sen käyttöä huoltoliikenteen tarpeisiin selvästi nykyisestä
- esittää, että yhteistyössä Helsingin sataman kanssa selvitetään toimenpiteitä ja niihin liittyviä vaikutuksia raskaan liikenteen nykyistä suuremman osuuden siirtymiseksi Vuosaareen
- että Jätkäsaaren liikenteen toimivuuden varmistamiseksi laaditaan suunnitelma sisältäen erilaisia skenaarioita sataman auto- ja rekkaliikennemääristä
- että kaikkien edellä mainittujen toimien suunnittelun tulee huomioida liikenteen päästövähennystavoitteet

Käsittely

Vastaehdotus:

Anni Sinnemäki: Kaupunkistrategiassa todetaan: "Kaupunki selvittää ydinkeskustan viihtyisyyttä ja toiminnallisuutta edistävän kävelykeskustan merkittävemmän laajentamisen sekä keskustan läpiajoliikennettä ja satamien raskasta liikennettä katutilassa vähentävän maanalaisen kokoojakadun edellytykset. Toteutuessaan kokoojakatu rahoitetaan isolta osin tienkäyttömaksuin."

Kaupunkiympäristölautakunta toteaa, että esitetty vaihtoehto maanalaisesta kokoojakadusta ei tehtyjen selvitysten mukaan toisi Helsingin keskustaan lisää käyntejä ja elinvoimaa, olisi selvityksen mukaan kustannuksiltaan liian raskas ja kasvattaisi päästöjä verrattuna skenaarioihin ilman tunnelia. Tunnelin kustannuksen ovat mittaluokkaa, jossa merkittävää osaa investoinnin kustannuksista on mahdotonta periä käyttäjämaksuilla.

Kaupunkiympäristölautakunta toteaa, että tehdyn selvityksen perusteella maanalainen kokoojakatu ei tarjoa edellytyksiä strategiassa määritellyille tavoitteille.

Kaupunkiympäristölautakunta kuitenkin katsoo, että suunnittelua keskustan vetovoiman, keskustan liikenteen kokonaisuuden ja keskustan viihtyisyyden parantamiseksi on välttämätöntä jatkaa.

Kaupunkiympäristölautakunta päättää:



-merkitä saadun selvityksen maanalaisesta kokoojakadusta tiedoksi ja katsoo asian sen osalta loppuun käsitellyksi

-että tulee laatia olennaiseen keskittyvä selvitys Helsingin ydinkeskustan nykytilan elinvoimasta ja tulevaisuuden vetovoimasta, maankäytön tiivistymisen potentiaalista ja tähän liittyen analysoida parhaat ja tehokkaimmat keinot parantaa keskustan saavutettavuutta kaikki kulkumuodot huomioiden

-että selvitystä ja suunnittelua kävelykeskustan laajentamisesta jatketaan siten, että otetaan huomioon kokonaisuuden kannalta tarpeellisten selvitysten huomiot, ja laaditaan kävelykeskustan laajentamisesta suunnitelma, joka voidaan toteuttaa ilman maanlaista kokoojakatua ja joka on toteutettavissa useissa eri vaiheissa asteittain

-analysoida, millä joukkoliikenteen laatutason parannustoimilla tarvetta keskustan läpiajoon entisestään vähennetään

-edellyttää, että keskustan huoltotunnelin osalta valmistellaan toimet, jotka nostavat sen käyttöä huoltoliikenteen tarpeisiin selvästi nykyisestä

-esittää, että yhteistyössä Helsingin sataman kanssa selvitetään toimenpiteitä ja niihin liittyviä vaikutuksia raskaan liikenteen nykyistä suuremman osuuden siirtymiseksi Vuosaareen

-että Jätkäsaaren liikenteen toimivuuden varmistamiseksi laaditaan suunnitelma sisältäen erilaisia skenaarioita sataman auto- ja rekkaliikennemääristä

-että kaikkien edellä mainittujen toimien suunnittelun tulee huomioida liikenteen päästövähennystavoitteet

Kannattaja: Eveliina Heinäluoma

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

EI-ehdotus: Kaupunkistrategiassa todetaan: "Kaupunki selvittää ydinkeskustan viihtyisyyttä ja toiminnallisuutta edistävän kävelykeskustan merkittävämmän laajentamisen sekä keskustan läpiajoliikennettä ja satamien raskasta liikennettä katutilassa vähentävän maanalaisen kokoojakadun edellytykset. Toteutuessaan kokoojakatu rahoitetaan isolta osin tienkäyttömaksuin."

Kaupunkiympäristölautakunta toteaa, että esitetty vaihtoehto maanalaisesta kokoojakadusta ei tehtyjen selvitysten mukaan toisi Helsingin keskustaan lisää käyntejä ja elinvoimaa, olisi selvityksen mukaan kus-



08.10.2019

tannuksiltaan liian raskas ja kasvattaisi päästöjä verrattuna skenaarioihin ilman tunnelia. Tunnelin kustannuksen ovat mittaluokkaa, jossa merkittävää osaa investoinnin kustannuksista on mahdotonta periä käyttäjämaksuilla.

Kaupunkiympäristölautakunta toteaa, että tehdyn selvityksen perusteella maanalainen kokoojakatu ei tarjoa edellytyksiä strategiassa määritellyille tavoitteille.

Kaupunkiympäristölautakunta kuitenkin katsoo, että suunnittelua keskustan vetovoiman, keskustan liikenteen kokonaisuuden ja keskustan viihtyisyyden parantamiseksi on välttämätöntä jatkaa.

Kaupunkiympäristölautakunta päättää: -merkitä saadun selvityksen maanalaisesta kokoojakadusta tiedoksi ja katsoo asian sen osalta loppuun käsitellyksi -että tulee laatia olennaiseen keskittyvä selvitys Helsingin ydinkeskustan nykytilan elinvoimasta ja tulevaisuuden vetovoimasta, maankäytön tiivistymisen potentiaalista ja tähän liittyen analysoida parhaat ja tehokkaimmat keinot parantaa keskustan saavutettavuutta kaikki kulkumuodot huomioiden -että selvitystä ja suunnittelua kävelykeskustan laajentamisesta jatketaan siten, että otetaan huomioon kokonaisuuden kannalta tarpeellisten selvitysten huomiot, ja laaditaan kävelykeskustan laajentamisesta suunnitelma, joka voidaan toteuttaa ilman maanlaista kokoojakatua ja joka on toteutettavissa useissa eri vaiheissa asteittain -analysoida, millä joukkoliikenteen laatu- ja parannustoimilla tarvetta keskustan läpiajoon entisestään vähennetään -edellyttää, että keskustan huoltotunnelin osalta valmistellaan toimet, jotka nostavat sen käyttöä huoltoliikenteen tarpeisiin selvästi nykyisestä -esittää, että yhteistyössä Helsingin sataman kanssa selvitetään toimenpiteitä ja niihin liittyviä vaikutuksia raskaan liikenteen nykyistä suuremman osuuden siirtymiseksi Vuosaareen -että Jätkäsaaren liikenteen toimivuuden varmistamiseksi laaditaan suunnitelma sisältäen erilaisia skenaarioita sataman auto- ja rekkaliikennemääristä -että kaikkien edellä mainittujen toimien suunnittelun tulee huomioida liikenteen päästövähennystavoitteet

Jaa-äännet: 5

Sirpa Asko-Seljavaara, Nuutti Hyttinen, Atte Kaleva, Risto Rautava, Laura Rissanen

Ei-äännet: 8

Mia Haglund, Eveliina Heinäluoma, Noora Laak, Jape Lovén, Amanda Pasanen, Tuomas Rantanen, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara

Tyhjä: 0



Poissa: 0

Risto Rautava: ERIÄVÄ MIELIPIDE

Kaupunkistrategiassa on puolueiden kesken sovittu ja kaupunginvaltuustossa hyväksytty: "Kaupunki selvittää ydinkeskustan viihtyisyyttä ja toiminnallisuutta edistävän kävelykeskustan merkittävämmän laajentamisen sekä keskustan läpiajoliikennettä ja satamien raskasta liikennettä katutilassa vähentävän maanalaisen kokoojakadun edellytykset. Toimituessaan kokoojakatu rahoitetaan isolta osin tienkäyttömaksuin." Kaupunkiympäristölautakunta on keskeyttänyt asian valmistelun kokouksessaan 8.10. kesken yhteisesti sovitun selvitysprosessin. En hyväksy päätöstä, mikä on yhdessä sovitun prosessin vastainen. Päätöksen seurauksena jäävät lisäksi selvittämättä osittain tai kokonaan esimerkiksi seuraavat oleelliset kokonaisuudet:

- ydinkeskustan viihtyisyyden ja houkuttelevuuden, sekä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteiden parantaminen,
- ydinkeskustan kehittämisen mahdollisuuksien lisääntyminen sekä toimivuus ja saavutettavuuden parantuminen,
- ympäristövaikutukset, ml. vaikutukset päästöihin,
- vaikutukset ilmanlaatuun ja meluun katutasolla,
- vaikutukset liikenneturvallisuuksiin,
- vaikutus autoliikenteen määrään katutilassa (läpiajoliikenne, satamaliikenne ja liikenne keskustan, sekä lännen, että idän suuntien välillä)
- satamien saavutettavuus,
- olemassa olevan, jo rakennetun maanalaisen infran tehokas hyödyntäminen (maanalaiset pysäköintilaitokset, huoltotunneli),
- rahoitusmallien tarkastelu, mukaan lukien erilaiset tienkäyttömaksu-mallinnukset,
- yhteiskuntataloudellinen vaikutusanalyysi (ml. esim. työllisyysvaikutukset, vero- ym. tulovaikutukset).

Pidän lautakunnan päätöstä vastuuttomana, asukkaille, yrityksille ja koko seudulliselle elinkeinoelämälle vahingollisena sekä Helsingin keskustan ja sataman elinvoimaisuudelle ja saavutettavuudelle haitallisena.

Merkittävän, kaupunkistrategiassa yhdessä sovitun asian käsittelyn keskeyttäminen ennen perusteellisia selvityksiä on Helsingin poliittisessa toimintakulttuurissa huolestuttava, päätöksentekokulttuuria rapauttava ilmiö.

Tähän eriävään mielipiteeseen yhtyivät Sirpa Asko-Seljavaara, Atte Kaleva ja Laura Rissanen.

Nuutti Hyttinen Eriävä mielipide: Vastaehdotuksen mukainen päätös on omiaan heikentämään Helsingin ydinkeskustan saavutettavuutta pitkällä tähtäimellä, kannustamaan yrityksiä siirtämään toimintojaan ja samalla työpaikkoja pois ydinkeskusta-alueelta, sekä kiihdyttää vähittäiskaupan asioinnin siirtymistä ydinkeskustasta kehäteiden varrella ole-



viin, monesti Helsingin rajojen ulkopuolella sijaitseviin kauppakeskukseen, joiden saavutettavuus on lähiöistä sekä Helsingin ulkopuolelta merkittävästi parempi.

Tämä päätös ei vähennä liikenteen päästöjä tai liikenneturvallisuutta, vaan lukitsee satamaliikenteen katutason päästöt suurin piirtein nykyiselle tasolle vuosikymmeniksi ja heikentää siten kaupungin ilmanlaatua ja kaupunkilaisten terveyttä. Automäärän merkittävä vähentäminen keskustassa ei onnistu ilman kohtuuttoman haitan aiheuttamista kaupunkilaisten liikkumiselle.

Maanalaisen kokoojakadun rakentamatta jättäminen aiheuttaa uusiin eteläisiin kaupunginosiin merkittävän saavutettavuusongelman liikennemuodosta riippumatta ja lisää sekä työmatka-autoilua Helsingin ulkopuolelle siirtyviin työpaikkakeskittyymiin että asiointimatkoja keskustalueen ulkopuolella sijaitseviin kauppakeskuksiin, joihin ei ole toimivia julkisen liikenteen yhteyksiä. Vastaehdotuksen mukaisella päätöksellä eteläisistä kaupunginosista, erityisesti rakenteilla olevasta Jätkäsaaresta ja Hernesaaresta, tehdään asukkaille erittäin epämiellyttävät sumput, joista ei pääse ruuhka-aikaan järkevässä ajassa muihin kaupunginosaan tai Helsingin ulkopuolelle töihin. Syntyvä tilanne on omiaan heikentämään uusien, merellisten kaupunginosien houkuttelevuutta asukkaiden silmissä ja ongelman ratkaiseminen jälkikäteen kohtuullisessa ajassa ei tunnelin päätöksentekoprosessiin, suunnitteluun ja rakentamiseen kuuluva aika huomioiden onnistu.

Estäessään maanalaisen kokoojakadun jatkosuunnittelun ideologisen haitanteon autoilulle nimissä vihervasemmisto heikentää helsinkiläisten liikkumismahdollisuuksia, vähentää Helsingin vetovoimaa sekä tulevia verotuloja aiheuttamalla työpaikka- ja yritysvuodon pääkaupunkiseudun muihin kuntiin. Tämä todennäköinen lopputulema ei vähennä autoilua eikä päästöjä, vaan lisää molempia, eikä ole missään muussakaan mielessä Helsingin edun mukaista.

Suomi on vajoamassa muun Euroopan mukana lähivuosina taantumaan ja korot ovat tällä hetkellä ennätyskallista alhaalla. Jos maanalainen kokoojakatu on tarpeen joskus rakentaa, hankkeen rahoitus olisi kannattanut hankkia sekä toteutus aloittaa sekä kustannus- että talous- ja työllisyysnäkökulmasta juuri nyt, taantumalla. Tällöin välttyttäisiin myös lähitulevaisuudessa merkittävilta, eteläisiä kaupunginosia koskevilta liikenneongelmilta.

Asian aikana kuultavana oli projektinjohtaja Katariina Baarman. Asian tuntija poistui kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja



08.10.2019

Mikko Aho

Lisätiedot

Katariina Baarman, projektinjohtaja, puhelin: 310 37125
katariina.baarman(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Yhteenveto laadituista selvityksistä, päivätty 17.9.2019
- 2 Yrityshaastattelu, 24.8.2018
- 3 Yritysjohdon haastattelututkimus, 20.9.2018
- 4 Markkinavuoropuhelu, 31.10.2018
- 5 Kävelyreititkysely, 13.11.2018
- 6 Liikennejärjestelmävaikutusten arviointi; jatkovaihtoehtojen (5+2 kpl) analyysi, 23.11.2018
- 7 Maanalaisen kokoojakadun tilavaraussuunnitelma, 14.1.2019
- 8 Pelastuslaitoksen lausunto 14.2.2019
- 9 Liikennejärjestelmävaikutusten arviointi; 2+2 - ja 1+1 -kaistaisten vaihtoehtojen arviointi, 17.9.2019
- 10 Maanalainen kokoojkatu; 1+1 vs. 2+2 vaihtoehtojen häiriöherkkyys, 16.8.2019
- 11 Helsingin keskustan asiointiselvitys 2019, 19.6.2019

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää

- hyväksyä kävelykeskustan yleissuunnitelman pohjaksi vaihtoehdon, jossa toiminnallisen selvityksen sekä vaikutusten arviointien perusteella tutkitaan kävelykaduiksi muuttamista Fabianinkadun, Etelärannan, Postikadun, Yliopistokadun, Pohjoisesplanadin ja Hallituskadun osuuksia ja nykyistä käveltävämmiksi kaduiksi muutetaan Siltasaarenkadun, Unioninkadun, Kaisaniemenkadun, Vilhonkadun, Pohjoisrannan, Mariankadun, Laivasillankadun, Esplanadien, Mannerheimintien sekä Hietalahdenrannan osuuksia. Lisäksi Kaivokadun, Fredrikinkadun ja Erottajankadun osuudet muutetaan joukkoliikennekaduiksi ja kadunvarsipysäköintiä poistetaan tai rajoitetaan Fredrikinkadulla, Lönnrotinkadulla, Telakkakadulla, Bulevardilla ja Uudenmaankadulla, Esplanadeilla sekä Yrjönkadulla, Unioninkadulla ja Katajanokan laiturilla.
- hyväksyä maanalaisen kokoojakadun rakenneteknisen yleissuunnitelman pohjaksi vaihtoehdon, jossa tunnelin liikennetarkaisu on läpi meneviltä kaistoiltaan pääosin 2+2 ajokaistainen ja tunnelin päät ovat Länsiväylällä ja joko Hermannin rantatiellä tai Sörnäisten rantatiellä ja tunnelista on ajoyhteydet keskustan huoltotunneliin, keskustan kolmeen satamaan, sekä katuverkolle Siltavuorenrantaan, Sör-



näisten rantatielle ja Eiraan tai Punavuoreen. Päättunneli suunnitellaan läpi meneviltä kaistoiltaan pääosin 2+2-kaistaisena, jolloin se voidaan toteuttaa turvallisena ja pitkälle tulevaisuuteen toimivana ratkaisuna palvellen myös satamien liikennettä. Suunnitelma laaditaan siten, että päättunneli ja sen yhteyksiä on mahdollista toteuttaa vaiheittain tai osittain.

- asettaa jatkosuunnittelun tavoitteeksi erityisesti:
 - ydinkeskustan viihtyisyyden ja houkuttelevuuden, sekä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteiden parantumisen sekä tuottaa katu ympäristöä, joka lisää käyttäjiä,
 - ydinkeskustan kehittämisen mahdollisuuksien lisääntymisen sekä toimivuuden ja saavutettavuuden parantumisen,
 - ilmanlaadun parantumisen ja melun vähentymisen katusoilla
 - liikenneturvallisuuden parantumisen,
 - autoliikenteen merkittävän vähentymisen katutilassa (läpiajoliikenne, satamaliikenne ja liikenne keskustan, sekä lännen, että idän suuntien välillä)
 - satamien saavutettavuuden parantumisen,
 - olemassa olevan, jo rakennetun maanalaisen infran tehokkaan hyödyntämisen (maalaiset pysäköintilaitokset, huoltotunneli).
 - että toteutuessaan kokoojakatu rahoitetaan isolta osin tienkäyttömaksuin.

Esittelijän perustelut

Hankkeen keskeinen sisältö

Työn tavoitteena on selvittää Helsingin kaupunkistrategian 2017–2021 mukaisesti ydinkeskustan viihtyisyyttä ja toiminnallisuutta edistävän kävelykeskustan merkittävemmän laajentamisen sekä keskustan läpiajoliikennettä ja satamien raskasta liikennettä katutilassa vähentävän maanalaisen kokoojakadun edellytykset. Toteutuessaan kokoojakatu rahoitetaan isolta osin tienkäyttömaksuin.

Hankkeen vaikutukset kohdistuvat alueelle, jossa on Suomen merkittävien kiinteistöomaisuuskeskittymä ja joka tuottaa merkittävät agglomeraatioedut kansantaloudelle. Vetovoimainen keskusta on Helsingin käyntikortti ja koko pääkaupunkiseudun elinehto. Tavoitteiden määrittelyssä ja hankkeen suunnittelussa pyritään varmistamaan keskustan vetovoimaisuus ja kansainvälinen kilpailukyky niin yritysten sijoittumis- ja investointikohteena, kuin asuinpaikkana ja vierailukohteena.



Maanalaisella kokoojakadulla pyritään mahdollistamaan kävelykeskustan laajentuminen niin, että liikenteen sujuvuus Helsingin keskustassa ja koko kantakaupungissa paranee ja keskustan vetovoima samalla paranee. Autoliikenteen siirtyminen maan alle lisää keskustan viihtyisyyttä ja houkuttelevuutta. Liikenteen melu- ja päästöhaitat katutilassa vähenvät ja liikenneturvallisuus paranee. Myös jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteet paranevat. Tavoitteena on tehdä kävelykeskustasta elinvoimainen elinkeinoelämän, kaupallisten palveluiden, tapahtumien, viihtymisen ja kansalaistoiminnan keskus, jota kehitetään yhteistyössä alueen käyttäjien ja toimijoiden kanssa rakennetun ympäristön arvot huomioon ottaen. Hyvä saavutettavuus kaikilla kulkumodoilla on keskustan toimivuuden, houkuttelevuuden ja kilpailukyvyn kehittämisen edellytys.

Projektin tavoitteena on ollut valita kevään 2019 aikana idea- ja yhteiskehittelyvaiheen tuloksista yleissuunnitteluvaiheeseen parhaiksi arvioitavat vaihtoehdot kävelykeskustaksi ja maanalaiseksi kokoojakaduksi. Yleissuunnitteluvaiheessa valitusta tai valituista vaihtoehdoista tehdään tekniset ja taloudelliset suunnitelmat ja arvioidaan toteutettavuutta, kustannuksia ja muita vaikutuksia.

Vuorovaikutus hankkeen valmisteluaikana

Vuorovaikutus keskustan eri käyttäjien ja toimijoiden kanssa on ollut laajaa ja monipuolista. Idea- ja yhteiskehittelyvaiheessa pyydettiin syötteitä projektin organisoimiseksi eri yhteistyökumppaneilta sekä järjestettiin ideakartoitus kutsuille suunnittelutoimistoille. Näiden lisäksi markkinatoimijoille suunnatuissa kehitysklinikoissa selvitettiin kävelykeskustaan ja maanalaiseen kokoojakatuun liittyviä tavoitteita ja reunaehtoja, mahdollisuuksia, hyötyjä ja haittoja sekä ratkaisumalleja. Lisäksi järjestettiin Jalan kaupungilla – miltä Helsinki tuntuu kävellen - verkkokysely, jossa vastaajat saivat kertoa mielipiteitään Helsingin keskustasta kävely-ympäristönä. (Liitteet 4 ja 5)

Työpajojen, tutkimusten sekä seminaarien perusteella on saatu sekä ratkaisuihin jo hyödynnettyä, että jatkosuunnittelussa huomioitavaa tietoa asukkaiden ja yrityselämän tarpeista kävelykeskustan viihtyisyyden sekä toimivuuden varmistamiseksi. Jalankulkijoiden tärkeiksi kokemiksi asioiksi osoittautuivat autoliikenteen vähentäminen katutason melun vähentämiseksi ja ilmanlaadun parantamiseksi. Lisäksi toivottiin viihtyisämpiä kävelyreittejä ja -ympäristöjä sekä jalankulkijan mittakaavan parempaa huomiointia esimerkiksi lisäämällä kiinnostavaa katseltavaa ja huomioimalla välimatkat uudessa rakentamisessa. Yrityskyselyissä esille nousivat huoltoliikenteen ja pysäköinnin tarpeet sekä yksityisautoilun mahdollistaminen keskustassa jatkossakin. (Liitteet 2 ja 3)



Laajan asukkaiden sekä alueen toimijoiden kanssa käydyn vuorovaikutuksen perusteella muodostettiin saatujen ideoiden ja mielipiteiden perusteella seitsemän ratkaisuvaihtoehtoa, joita työstettiin ja kehitettiin sekä asukkaiden että yritysten kanssa (Liite 6).

Laaditut seitsemän eri ratkaisuvaihtoehtoa sisältävät kävelykeskustan laajentamisen suhteen kolme erilaista verkkoa (ve A, ve B ja ve C) sekä seitsemän liikennekapasiteetiltaan sekä katu- ja satamayhteyksiltään erilaista maanalaisen kokoojakadun ratkaisua (ve 1, ve 2, ve 3, ve 4a ja ve 4b, ve 5, ve 6). (Liite 6)

Liikennejärjestelmätarkastelujen pohjana on käytetty MAL2019 –suunnitelman osana hyväksytyyn Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman liikenneverkko- ja maankäyttötietoja. MAL-suunnitelmasta poiketen tämän työn varsinaisissa vaikutustarkasteluissa ei ole käytetty seudullisia tiemaksuja eikä sen mahdollistamaa alennusta joukkoliikenteen lipuissa. Lisäksi liikennemalliin tarkennettiin kantakaupungin projektialueiden maankäyttöluvut. Vaihtoehtojen tarkastelut tehtiin vuoden 2030 ennusteskenaariossa ja niitä verrattiin vertailuvaihtoehtoon Ve 0+ vuonna 2030, jossa ei ole kävelykeskustan merkittävää laajennusta eikä maanalaista kokoojakatua.

Vaihtoehtotarkastelut

Ideavaiheen seitsemästä vaihtoehdosta valikoitui kävelykeskustan osalta yleissuunnittelun lähtökohdaksi kaksi vaihtoehtoa. Toisessa vaihtoehdossa molemmilla Esplanadeilla on yksisuuntainen ajokaista, jolloin jalkakäytäviä voidaan pääsääntöisesti leventää yhden ajokaistan leveydeltä. Katuun rajautuvien kiinteistöjen huolto- ja saattoliikenne hoidetaan ajoradalta. Esplanadit ovat symmetrisiä puiston suhteen ja symmetrisyyden säilymistä on pidetty valtakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön kannalta tärkeänä.

Toisessa vaihtoehdossa yleissuunnittelun lähtökohdaksi Pohjoisesplanadi on kävelykatu ja Eteläesplanadi on muutettu kaksisuuntaiseksi kaduksi, jolla on yhdet kaistat molempiin suuntiin. Kävelykatujen muodostama alue on yhtenäinen ja nykyistä selkeästi laajempi ulottuen Eteläesplanadille asti. Kävelykadulta rajataan osuus, jolla sallitaan huolto- ja saattoliikenne.

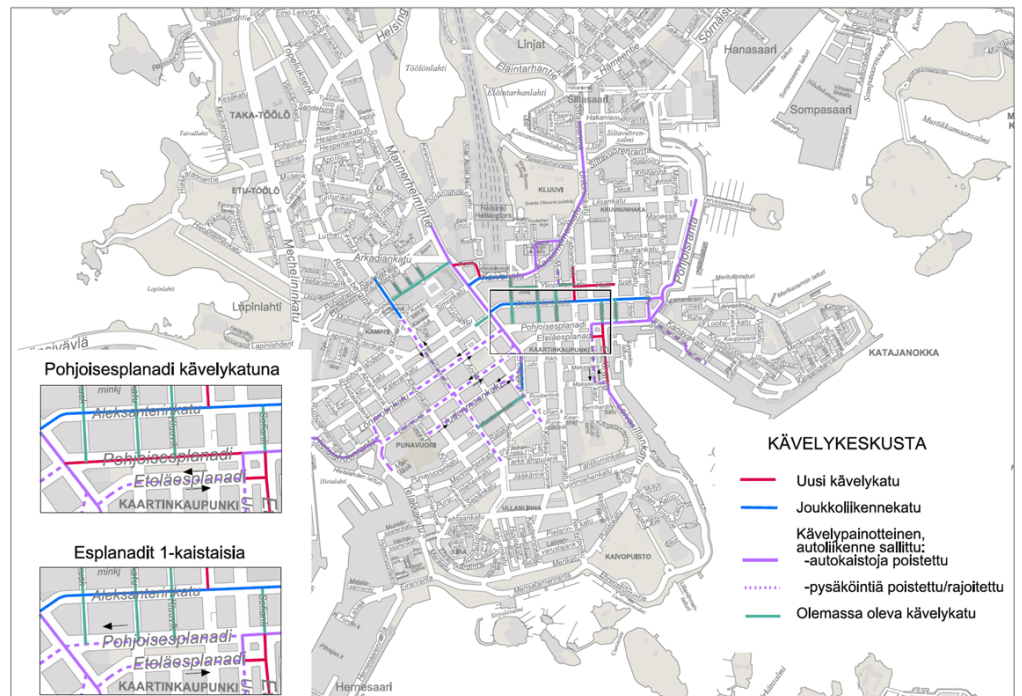
Muilta osin kävelykeskustan selvittävät vaihtoehdot ovat yhtenevät. Kaivokatua, osaa Fredrikinkatua ja Erottajankatua tutkitaan joukkoliikennekatuina. Uusia kävelykatuja on rajallisesti, mikä mahdollistaa niiden elävöittämisen hallitusti, mutta edellyttää tiivistä yhteistyötä kiinteistönomistajien kanssa. Uusia kävelykatuja esitetään tutkittavan Fabianinkadun, Etelärannan, Postikadun, Yliopistokadun ja Hallituskadun osuuksille. Alla olevassa kävelykeskustan karttakuvassa uudet mahdol-



liset kävelykadut on merkitty punaisella. Kävelykeskustaa kehitetään ensisijaisesti muutoksilla, joissa kadut ovat nykyistä käveltävämpiä ja siten houkuttelevampia ihmisille. Tämä tarkoittaa nykyistä leveämpiä jalkakäytäviä, vähemmän autokaistoja, jolloin kadun ylitys on helpompaa ja turvallisempaa, katuvihreää sekä jakelutaskuja. Alla olevassa kävelykeskustan karttakuvassa kävelypainotteiset kadut on merkitty violetilla.

Ideavaiheen seitsemästä vaihtoehdosta valikoitui tarkempaan tarkasteluun kaksi tunnelivaihtoehtoa. Molemmissa vaihtoehdoissa oli ajoyhteydet keskustan kolmeen satamaan, ajoyhteys keskustan huoltotunneliin ja ajoyhteydet katuverkolle Siltavuorenrantaan ja Punavuoreen tai Eiraan. Toisessa tunnelivaihtoehdossa oli kaksi tunnelin läpi menevää ajokaistaa suuntaansa ja toisessa vaihtoehdossa yhdet läpi menevät ajokaistat suuntaansa. Tunnelissa on tunnelin läpi menevien kaistojen lisäksi lisäkaistoja liittymien välillä. Turvallisuuden varmistamiseksi ainakaan päätunnelissa ei voi päättää ajokaistoja.

Lisäksi tarkastelussa tarkennettiin molempien vaihtoehtojen osalta liikenteelliset vaikutukset myös tilanteesta, jossa maanalainen kokoojaku jatkuu Sörnäisten tunnelin kautta Hermannin rantatielle. Nämä voivat olla myös eri rakennusvaiheita (Liite 9).





Perustelut jatkoon esitettyjen vaihtoehtojen valinnalle

Ydinkeskustan viihtyisyyden ja toiminnallisuuden edistämistä on arvioitu kävelykeskustan laajuuteen ja toimivuuteen sekä tunnelien ramppei-



hin, tunneliyhteyksien rakennettavuuteen ja pintaliikenteen muutoksiin pohjautuen.

Vaihtoehdoissa, joissa maanalainen kokoojakatu on 2+2 -kaistainen, vähenee kantakaupungissa pintaliikenne Esplanadeilla 57 % ja alempiasteisella katuverkolla (kantakaupungin paikalliset kokoojakadut ja tonttikadut) 7 %. Vaihtoehdoissa, joissa maanalainen kokoojakatu on 1+1 -kaistainen, vähenee liikenne Esplanadeilla 50 % ja alempiasteisella katuverkolla 2 %. Tässä vaiheessa tehdyissä liikennejärjestelmätarkasteluissa ei ole voitu ottaa huomioon autoliikenteen vähentymisen myötä tapahtuvan kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantumisen vaikutuksia kulkutapajakaumaan ja tarkastelun tulokset ovat siksi vain suuntaa-antavia ja auttavat vertailemaan vaihtoehtoja keskenään. (Liite 9)

Kävelykeskustan muodostaman alueen laajennukset sekä liikenteen määrien, päästöjen ja melun väheneminen katutasossa edistävät ydinkeskustan viihtyisyyttä. Katutason ruuhkien ja jonojen lisääntyminen 1+1 -kaistaisessa ratkaisussa kuitenkin omalta osaltaan lisää melu- ja hiukkaspäästöjä, joita tämän suunnitteluvaiheen tarkasteluissa ei pystytty huomioimaan. 2+2 -kaistainen vaihtoehto puolestaan vähentää kantakaupungin alueella liikennettä enemmän katutasolla vaikkakin lisää autoliikennettä kokonaisuudessaan otettaessa huomioon myös tunnelissa kulkeva liikenne. Lisääntyneen liikenteen haitat kohdistuvat erityisesti tunnelin eri ajoyhteyksien päiden katuympäristöön. (Liite 9)

Ydinkeskustan toiminnallisuuden edistämisen arvioinnin pohjana ovat olleet kokonaismatkamäärä keskustaan, kävelyn olosuhteet, joukkoliikenteen olosuhteet, autoliikenteen sujuvuus, saavutettavuus, jakelu- ja huoltoliikenne sekä pintaliikenne. Suhteellista houkuttelevuutta kuvaava kokonaismatkamäärä keskustaan on sama 2+2 -kaistaisissa vaihtoehdoissa kuin vertailutilanteessa, jossa ei ole kävelykeskustaa ja maanalaista kokoojakatua. Keskustaperäiset matkamäärät vähenevät 1+1 -kaistaisissa vaihtoehdoissa 0,2 % eli 600 matkaa vuorokaudessa. Kävelyn ja joukkoliikenteen olosuhteet paranevat kaikissa vaihtoehdoissa mutta eniten 2+2 -kaistaisissa vaihtoehdoissa, joissa liikennemallin mukaan pintaliikenne vähenee eniten. Liikennemallissa keskustaperäisiä matkoja tehdään yhteensä noin 275 000 vuorokaudessa (henkilöauto, joukkoliikenne, polkupyörät). Näistä noin 75 000 matkaa tehdään keskustan sisällä. (Liite 9)

Autoliikenteen sujuvuus kantakaupungissa paranee 2+2 -kaistaisissa vaihtoehdoissa ja pysyy 1+1 -kaistaisissa vaihtoehdoissa nykyisen kaltaisena. Autoliikenteen sujuvuus on arvioitu keskinopeuksilla. Ilman tunnelia ja 1+1 läpiajon mahdollistavan tunnelin osalta kantakaupungin autoliikenteen keskinopeus on noin 23 km/h. Kantakaupungin autolii-



kenteen keskinopeus on 26 km/h vaihtoehdossa, jossa tunnelissa on 2+2 -kaistaa. 1+1 -kaistaisen vaihtoehdon heikompi sujuvuus johtuu katuverkon ruuhkaisuudesta, tunnelin pienemmästä kapasiteetista sekä alemmasta nopeusrajoituksesta (40 km/h vs. 50 km/h). (Liite 9)

Autoliikenteen saavutettavuus muualta kantakaupunkiin paranee 2+2 -kaistaisissa vaihtoehdoissa, joissa matka-aika muualta kantakaupunkiin lyhenee monin paikoin yli kolmanneksella sekä huomattavasti keskustan poikki itä-länsisuunnassa. Lisäksi saavutettavuus paranee Ete-lä-Espoon työpaikkoihin ja seudun työpaikat ovat Itä-Helsingin asukkailla 2+2 tunnelin myötä autoliikenteellä saavutettavampia nykyiseen verrattuna. 1+1 -kaistaisissa vaihtoehdoissa saavutettavuus heikkenee keskustassa. Henkilöaikasäästöt (h/vrk) ovat 2+2 -kaistaisissa vaihtoehdoissa 2,5–3 -kertaiset ja kuorma-autoliikenteen aikasäästöt noin kolmanneksen suuremmat verrattuna 1+1 -kaistaisiin vaihtoehtoihin. Jakelu- ja huoltoliikenteen edellytykset paranevat erityisesti 2+2 -kaistaisen maanalaisen kokoojakadun myötä. 1+1 -kaistaisissa vaihtoehdoissa edellytykset paranevat jonkin verran, mutta pintaliikenne ruuhkautuu enemmän kokoojakadun kapasiteetin ollessa katuverkolta poistuvaa kapasiteettiä pienempi. Matka-aikojen vähenemä seudun liikenteen kokonaismatka-aikaan ovat enimmillään 0,3 %. (Liite 9)

Keskustan läpiajoliikenteen vähenemistä katutilassa on arvioitu pohjautuen kantakaupungin pintaliikenteen määrämuutoksiin liikennemallissa. Kantakaupungin pintaliikenne vähenee maanalaisen kokoojakadun 2+2 -kaistaisissa ratkaisussa 10-11 % ja 1+1 -kaistaisissa ratkaisussa 8 %. (Liite 9)

2+2 -kaistaisessa vaihtoehdossa tunnelin liikennemäärä on laaditun alustavan tarkastelun perusteella enimmillään noin 44 000 ajon/vrk. 1+1 -kaistaisessa vaihtoehdossa tunnelin liikennemäärä on noin 23 000 ajon/vrk. (Liite 9)

Läpiajoliikenteen määräksi katutilassa on arvioitu liikennemallin vertailuvaihtoehdossa 0+ (v 2030) 11 400 ajon/vrk, joka on samaa luokkaa 1+1 -kaistaisessa tunnelissa olevan läpiajoliikenteen määrän kanssa. 2+2 -kaistaisessa tunnelissa läpiajoliikenne on kaksinkertainen. Nykyinen läpiajon määrä on noin 7200 ajon/vrk. Autoliikenteen määrä Helsingin niemen läpiajon osalta ei ole muuttunut 20 vuoteen. (Liite 9)

Keskustan katuverkolla paikalliset päästöt ovat tunnelin toteutumisen myötä pienimmät 2+2 -kaistaisessa vaihtoehdossa, hieman suuremmat 1+1 -kaistaisessa ratkaisussa ja suurimmat vertailuvaihtoehdossa 0+, jossa ei ole tunnelia.

2+2 -kaistaisessa vaihtoehdossa autoliikenteen ajosuorite kasvaa 110 000 ajon-km vuorokaudessa. Tämä on koko seudun autoliikenteen



suoritteesta 0,3 %. 1+1 -kaistaisessa vaihtoehdossa ajosuorite ei merkittävästi muutu vertailuvaihtoehdosta 0+, jossa ei ole maanalaista kokoojakatua eikä kävelykeskustan merkittävää laajennusta. 2+2 -kaistainen vaihtoehto lisää CO₂ -päästöjä 1600 t/vuodessa. Vaihtoehto, jossa läpiajolle on yhdet kaistat suuntaansa, vähentää CO₂-päästöjä 1800 t/vuodessa. Päästöjen muutos on noin 0,1 % seudun liikenteen päästöistä. Laskelmissa on käytetty MAL 2019-työssä käytettyjä päätökertoimia vuodelle 2030. Päästökerroin perustuu tavoitteeseen, että autokanta muuttuu merkittävästi nykyistä vähäpäästöisemmäksi. MAL 2019 -suunnitelmassa on oletettu, että suunnitelman toimenpiteillä vuonna 2030 Helsingin seudun henkilöautoista 20 % on täyssähköautoja ja ladattavia hybridejä. Tunnelivaihtoehto, jossa on 2+2 -kaistaa, lisää henkilöautomatkoja 0,3 % ja vähentää kestävien kulkutapojen matkoja keskustaan 0,5 %. Vaihtoehto, jossa on 1+1 -kaistaa, vähentää henkilöautomatkoja 0,08 % ja lisää kestävien kulkumuotojen matkoja keskustaan 0,2 %. (Liite 1)

Maanalaisen kokoojakadun häiriöherkkyys, jonoutuminen ja onnettomuusriskit sekä riski koko tunnelin sulkemiseen ovat tutkituista vaihtoehdoista pienimmät 2+2 -kaistaisissa ratkaisuisissa. Muualla toteutettujen tietunnelikohteiden perusteella voidaan olettaa, että liikennehäiriöitä (mm. pysähtyneitä ajoneuvoja, lieviä kaistanvaihto-onnettomuuksia, ajoneuvorikkoja yms.) tapahtuu maanalaisella kokoojakadulla päivittäin. Tunneliolosuhteissa lievänkin tapahtuman seuraukset voivat kertautua huomattaviksi, jonka vuoksi myös vähäiseltä tuntuviin tapahtumiin reagoidaan estämällä liikenne siltä kaistalta, jolla häiriö on. 2+2 -kaistaisissa ratkaisuisissa häiriöiden vaikutus jää 1+1 -kaistaisia selvästi vähäisemmäksi, koska suuri osa häiriöistä saadaan hoidettua sulkemalla vain toinen tunnelin läpi johtavista kaistoista, eikä liikennettä tunneliin tarvitse kokonaan estää. Vasemmanpuoleisen kaistan kapasiteetti on lisäksi suurempi kuin oikeanpuoleisella kaistalla, jolla on sekoittumisesta johtuvia häiriöitä. Myös huoltotilanteet, joita tämänkaltaisessa tunnelissa on vähintään viikoittain, saadaan hoidettua vain toisen kaistan sulkemisella, kun 1+1 -kaistaisessa ratkaisussa huoltotilanteet sen sijaan vaativat pääosin koko tunnelin sulkemista. Riskiarvioinnissa ei ole huomioitu vaihtoehtojen välisiä liikennemääräeroja ja niiden vaikutusta häiriöiden määriin, koska kysyntään voidaan vaikuttaa esimerkiksi käyttömaksun suuruudella. (Liite 10)

Sataman raskaan liikenteen vähenemistä katutilassa on arvioitu kolmen sataman (Länsisatama, Eteläsatama, Katajanokan satama) liikenteen suhteen. Raskaalle liikenteelle muodostuu maanalaisen kokoojakadun myötä sujuvat yhteydet satamiin ja sataman raskas liikenne katutilassa vähenee. Katuverkkoon jäävä liikennemäärä vaihtelee sen mukaan, mihin satamaterminaaleihin maanalainen katuyhteys toteutetaan. Tulosten mukaan sataman liikennemäärät läpimenevien kaistojen



vaihtoehtoissa ovat samat (Liite 9), koska tässä vaiheessa tehdyissä liikennejärjestelmätarkasteluissa ei ole voitu ottaa huomioon 1+1 -kaistaisen vaihtoehdon suurempaa häiriöalttiutta (Liite 10).

Maanalaisen kokoojakadun suunnittelussa noudatetaan EU:n tunnelidirektiiviä, riippumatta siitä onko tunneli virallinen osa TEN-T verkkoa vai ei. Maanalaisen kokoojakadun tunnelijärjestelmän laajuus, geometria ja liikennekuormitus asettavat hyvin suuria vaatimuksia tunnelin päätkaistuille, varustukselle ja operoinnille. Tunnelin suunnittelu ja sen turvallisuuden takaaminen toiminnan aikana perustuvat siksi direktiivin lisäksi pelastuslaitoksen ja tunneliasiantuntijoiden (mm. liikenteen operointi) ohjeisiin, jotka ovat vaativampia ja ottavat huomioon tunnelin erityispiirteet.

Nämä näkökulmat ja tunnelin potentiaaliset liikennemäärät huomioiden 1+1 -kaistainen ratkaisu herättää epäilyksen sen soveltuvuudesta toimivana verkon ja liikennejärjestelmän osana. Myös Liikenne- ja viestintäviraston (Traficom) käytössä olevien materiaalien perusteella laaditun alustavan asiantuntijalausannon mukaan olisi perusteltua jatkaa suunnittelua ratkaisulla, jossa ainakin päätunnelin poikkileikkaus on 2+2 -kaistainen. Suositus perustuu kokemuksiin valtion hallinnoimista maantietunneleista kaupunkialueilla ja niiden häiriöherkkyydestä sekä ennustettuihin maanalaisen kokoojakadun liikennemäärätietoihin. Samoin Pelastuslaitos on todennut lausunnossaan, että ei puolla kumpaakaan esitettyä maanalaisen kokoojakadun 1+1 -kaistaista tunneliratkaisua (Liite 8).

Maanalainen kokoojakatu on keskeinen ja iso kokonaisuus Helsingin keskustan liikennejärjestelmässä, jonka toteuttaminen läpimenevien kaistojen osalta 2+2 -kaistaisena on kokonaistaloudellisesti ja olemassa olevien turvallisuutta koskevien säädösten täyttymisen vuoksi tarkoituksenmukainen ratkaisu. Kapeamman poikkileikkauksen kasvattaminen jälkeen päin ei ole mahdollista, mutta vaihtoehdossa, jossa on enemmän läpimeneviä kaistoja, liikennemääriä voidaan tarvittaessa rajoittaa halutuiksi esimerkiksi maksupoliitikalla.

Maanalaisen kokoojakadun ja kävelykeskustan rakennuskustannusten alustavaa suuruusluokkaa on arvioitu Pöyry Finland Oy:n vuonna 2018 laatiman tilavaraussuunnitelman pohjalta. Kävelykeskustan laajentamisen infran kustannusten alustava suuruusluokka 15–25 M€ koskee ydinkeskustan katuja. Alustavien arvioiden mukaan maanalaisen kokoojakadun suuruusluokat rakennuskustannuksille Salmisaarenkadun ja Sörnäisten rantatien välillä ovat päätunnelin osalta 2+2 -kaistaisessa ratkaisussa 490 M€ ja 1+1 -kaistaisessa ratkaisussa 420 M€. Päätunnelivaihtoehtojen poikkileikkauksessa ei ole merkittävää eroa ja siten myös investointikustannukset ovat vaihtoehtoissa hyvin samat. Alusta-



vat suuruusluokat satama- tai katu-yhteyksien rakennuskustannuksista vaihtelevat välillä 40 M€–230 M€. Jatkosuunnitteluun esitetyn tunneli-kokonaisuuden (sisältäen yhteydet katuverkkoon ja satamiin) investointien kustannusarvio on yhteensä 1,14 miljardia euroa (liite 1). Lisäksi Sörnäisten tunnelin kustannusarvio on tehty asemakaavan valmistelutyön yhteydessä. Sörnäisten tunnelin ja tunnelien välisten maanalaisten ajoyhteyksien investointikustannus on tämän hetkisen arvion mukaan noin 200 miljoonaa euroa. Yhteensä jatkosuunnitteluun esitetyn kokonaisuuden investointikustannusarvio on noin 1,3–1,4 miljardia euroa. Kustannusarvio sekä vaiheittaisuuden ja tarkoituksenmukaisimman kokonaisuuden toteutumisen edellytykset tarkentuvat jatkotöiden perusteella.

Käyttö- ja ylläpitokustannusten arviointi edellyttää tarkempaa suunnittelua mm liikenteenhallinnan ja riskianalyysin sekä ilmanvaihdon suhteen. Hankkeen rahoittamista tienkäyttömaksuin on alustavasti arvioitu liikennejärjestelmän kannalta (liite 9). Vaikutustarkasteluissa olleilla käyttömaksuilla tunnelin käyttömäärät asettuvat optimaalisen suuruisiksi. Näillä tunnelin käyttömaksuilla kerätyillä tuloilla (noin 4-8 miljoonaa euroa vuodessa) ei rahoiteta tunnelin investointia ja ylläpitoa isolta osin. Mikäli tunneleiden käyttömaksuja korotettaisiin, tunneleihin ha-keutuisi vähemmän liikennettä, jolloin maksukertymä ei juuri kasva ja voi jopa vähentyä. Käyttömaksujen määräytymisperusteita ja vaikutuksia tarkastellaan myöhemmin tarkemmin. Erilaiset hankkeeseen sopivat rahoitusmallit selvitetään keväällä 2020.

Hankkeen selvitystyön eteneminen

Maanalaisen kokoojakadun päätunnelista esitetään jatkosuunnitteluun läpi meneviltä kaistoiltaan 2+2 -kaistainen vaihtoehto, jolloin se voidaan toteuttaa turvallisena ja pitkälle tulevaisuuteen toimivana ratkaisuna palvelleen myös satamien liikennettä. Maanalaisen kokoojakadun liikenteellinen kysyntä on osoittautunut tähän mennessä laadittujen liikennemallitarkastelujen perusteella niin suureksi, että päätunnelin liikennemääriä on rajoitettava joko käyttömaksuin tai muilla tavoin riippumatta siitä onko tunneliin varattu yhdet vai kahdet ajokaistat läpiajolle suuntaansa. Muuten tunnelin toimivuutta ja turvallisuutta ei pystytä varmistamaan edes 2+2 -kaistaisena.

Tunnelin vaiheittaista rakentamista selvitetään tarkemmassa jatkosuunnittelussa. Maanalaisen kokoojakadun rakenneteknisessä yleisuunnittelussa selvitetään myös seuraavia yhteyksiä:

- o yhteydet kaikkiin kolmeen satamaan ja niiden lähialueiden katuverkkoon



08.10.2019

- o katuyhteydet eteläisen kantakaupungin länsi- ja itäreunoille (esim. Hietalahdenrantaan tai Eiranrantaan sekä Laivasillankadulle)
- o yhteys Siltavuorenrantaan
- o yhteydet keskustan huoltotunneliin
- o itäpään ensimmäinen rakennusvaihe Sörnäisten rantatielle ja seuraava vaihe Hermannin rantatielle
- o uudet mahdolliset pysäköintilaitokset.

Rakenneteknisen yleissuunnittelun perusteella selvitetään maanalaisen kokoojakadun eri katu- ja satamayhteyksien vaikutukset kaupunkikuvaan, kävelykeskustan laajentamismahdollisuuksiin, liikennejärjestelmään sekä rakennettavuuteen ja toteutuskustannuksiin. Tilavaraussuunnitelmassa on todettu alustavasti tutkitun Mallaskadun yhteyden olevan vaikeasti toteutettavissa kaksisuuntaisena, joten eteläisen kantakaupungin länsireunan katuyhteys edellyttää vielä vaihtoehtoisen katuyhteyden selvittämistä esim. Eiranrantaan. Tulosten perusteella määritellään tarkoituksenmukaisin kokonaisratkaisu, joka sisältää joko kaikki yllämainitut yhteydet tai vain osa niistä. Suunnitelma laaditaan siten, että yhteyksiä on mahdollista toteuttaa vaiheittain.

Jatkoon ehdotetusta vaihtoehdosta laaditaan seuraavaksi kävelykeskustan yleissuunnitelma sekä maanalaisen kokoojakadun rakennetekninen yleissuunnitelma. Maanalaisesta kokoojakadusta laaditaan lisäksi riskianalyysi, jonka perusteella voidaan arvioida pelastustekniikan sekä ilmanvaihdon edellyttämät ratkaisut. Vaikutusten arviointia tarkennetaan liikennejärjestelmän, yritysten, talouden ja maankäytön, kaupunkikuvan sekä kulttuuriympäristön suhteen. Lisäksi selvitetään tarkemmin kustannusarviot niin investointien kuin ylläpidon osalta sekä erilaiset rahoitusmallit ja arvioidaan tienkäyttömaksujen suuruutta ja niiden toteutustapoja.

Keväällä 2020 kaupunginvaltuuston päätettäväksi tuodaan Kävelykeskustan laajentamisen ja maanalaisen kokoojakadun yleissuunnittelun tulokset, edellytykset sekä ehdotus jatkotoimenpiteistä.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Katariina Baarman, projektinjohtaja, puhelin: 310 37125
katariina.baarman(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Yhteenvedo laadituista selvityksistä, päivätty 17.9.2019
- 2 Yrityshaastattelu, 24.8.2018



- 3 Yritysjohdon haastattelututkimus, 20.9.2018
- 4 Markkinavuoropuhelu, 31.10.2018
- 5 Kävelyreititkysely, 13.11.2018
- 6 Liikennejärjestelmävaikutusten arviointi; jatkovaihtoehtojen (5+2 kpl) analyysi, 23.11.2018
- 7 Maanalaisen kokoojakadun tilavaraussuunnitelma, 14.1.2019
- 8 Pelastuslaitoksen lausunto 14.2.2019
- 9 Liikennejärjestelmävaikutusten arviointi; 2+2 - ja 1+1 -kaistaisten vaihtoehtojen arviointi, 17.9.2019
- 10 Maanalainen kokoojakatu; 1+1 vs. 2+2 vaihtoehtojen häiriöherkkyyks, 16.8.2019
- 11 Helsingin keskustan asiointiselvitys 2019, 19.6.2019

Oheismateriaali

- 1 Vastauksia kysymyksiin kaupunkiympäristölautakunnassa

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 01.10.2019 § 479

Kaupunkiympäristölautakunta 17.09.2019 § 456



§ 493

Itä- ja Länsi-Pasilan kehittämisperiaatteet

HEL 2016-013034 T 10 03 03

Hankennumero 5964_1

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti

- hyväksyä liitteen (nro 3) mukaiset 1.10.2019 päivätyt Itä- ja Länsi-Pasilan kehittämisperiaatteet tulevien asemakaavamuutosten ja maankäytön jatkosuunnittelun pohjaksi
- antaa vuorovaikutusraportista ilmenevät vastineet esitettyihin mielpiteisiin ja kannanottoihin. Päätösasiakirjat ja vuorovaikutusraportti ovat luettavissa Kaupunkiympäristön toimialan asiakaspalvelussa, Sörnäistenkatu 1, sekä internet-sivuilla: Päätöksenteko

www.hel.fi/kaupunkiymparisto/fi

Kaupunkiympäristölautakunta katsoo, että seuraavassa vaiheessa Pasilan ja Vallilan alueella on tarpeellista tehdä laajemman alueen kehittämisperiaatteet, joissa tutkitaan alueiden kytkeytyminen toisiinsa, täydennysrakentamisen ja tiivistämisen mahdollisuudet ja joukkoliikenteen kehittäminen.

Käsittely

Vastaehdotus:

Osmo Soininvaara: Lisätään päätösehdotukseen:

Kaupunkiympäristölautakunta katsoo, että seuraavassa vaiheessa Pasilan ja Vallilan alueella on tarpeellista tehdä laajemman alueen kehittämisperiaatteet, joissa tutkitaan alueiden kytkeytyminen toisiinsa, täydennysrakentamisen ja tiivistämisen mahdollisuudet ja joukkoliikenteen kehittäminen."

Kannattaja: Tuomas Rantanen

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

EI-ehdotus: Lisätään päätösehdotukseen: Kaupunkiympäristölautakunta katsoo, että seuraavassa vaiheessa Pasilan ja Vallilan alueella on tarpeellista tehdä laajemman alueen kehittämisperiaatteet, joissa tutki-



taan alueiden kytkeytyminen toisiinsa, täydennysrakentamisen ja tiivistämisen mahdollisuudet ja joukkoliikenteen kehittäminen."

Jaa-äännet: 6

Sirpa Asko-Seljavaara, Eveliina Heinäluoma, Atte Kaleva, Jape Lovén, Risto Rautava, Laura Rissanen

Ei-äännet: 7

Mia Haglund, Nuutti Hyttinen, Noora Laak, Amanda Pasanen, Tuomas Rantanen, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Asian aikana kuultavina olivat arkkitehdit Outi Ruski ja Ville Purma sekä liikenneinsinööri Harri Verkamo. Asiantuntijat poistuivat kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Outi Ruski, arkkitehti, asemakaavoitus, puhelin: 310 15207
outi.ruski(a)hel.fi

Ville Purma, arkkitehti, asemakaavoitus, puhelin: 310 37261
ville.purma(a)hel.fi

Inka Lappalainen, aluesuunnittelija, aluesuunnittelu, puhelin: 310 21344
inka.lappalainen(a)hel.fi

Harri Verkamo, projektinjohtaja, liikenne- ja katusuunnittelu, puhelin: 310 37127
harri.verkamo(a)hel.fi

Sakari Mentu, arkkitehti, rakennetun ympäristön suojeleminen, puhelin: 310 37217
sakari.mentu(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ilmakuva
- 3 Itä- ja Länsi-Pasilan kehittämisperiaatteet 1.10.2019
- 4 Vuorovaikutusraportti 1.10.2019
- 5 Päätöshistoria, kannanotot ja lausunnot

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Ne mielipiteensä lähettäneet, jotka ovat ilmoitta-

Otteen liitteet

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



neet osoitteensa

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää

- hyväksyä liitteen (nro 3) mukaiset 1.10.2019 päivätyt Itä- ja Länsi-Pasilan kehittämisperiaatteet tulevien asemakaavamuutosten ja maankäytön jatkosuunnittelun pohjaksi
- antaa vuorovaikutusraportista ilmenevät vastineet esitettyihin mielipiteisiin ja kannanottoihin. Päätösasiakirjat ja vuorovaikutusraportti ovat luettavissa Kaupunkiympäristön toimialan asiakaspalvelussa, Sörnäistenkatu 1, sekä internet-sivuilla: Päätöksenteko

www.hel.fi/kaupunkiymparisto/fi

Tiivistelmä

Keski- ja Pohjois-Pasila ovat olleet viime vuosina merkittävän kehittämisen kohteena, mikä on voimistanut myös Itä- ja Länsi-Pasilan muutostarpeita. Erityisesti 1970- ja 80-luvun toimitilarakennuskannan tullessa peruskorjausikään, vuokralaisten vaihtuessa tai toimintaympäristön muuttuessa on tullut ajankohtaiseksi rakennusten ja tilojen eri käyttömahdollisuuksien tutkiminen.

Itä- ja Länsi-Pasilan kehittämisperiaatteet on laadittu antamaan suuntaviivat alueiden maankäytön kehittämiselle. Periaatteiden avulla pyritään myös vastaamaan kiinteistön omistajien konversiokysymyksiin. Kehittämisperiaatteita laadittaessa on tarkasteltu alkuperäisiä asemakaavoja ja niiden tavoitteita sekä toteutumista, asuin- ja toimitilojen käyttötarkoituksen muutostarpeita, täydennysrakentamista, alue- ja liikennesuunnitelmia sekä palveluverkkoa.

Kehittämisperiaatteiden tavoitteena on yleiskaavan mukaisesti turvata sekoittuneen rakenteen hyödyt, joustavuus ja kaupunkitaloudelliset näkökulmat. Pitkällä tähtäimellä periaatteiden tavoitteena on koko Pasilan alueen toimivuus, vetovoima ja elinvoimaisuus.

Itä- ja Länsi-Pasilan alueiden kehittämiseen liittyy sekä yhteisiä periaatteita että pelkästään toista aluekokonaisuutta koskevia periaatteita. Itä-Pasilan puolella kehittämisperiaatteissa korostuu käyttötarkoituksen muutospaine, kun taas Länsi-Pasilan puolella tavoitellaan pääasiassa olemassa olevan rakenteen parempaa hyödyntämistä.

Kehittämisperiaatteet toimivat apuna Itä- ja Länsi-Pasilan mahdollisissa tulevaisuudessa kaavamuutostiedusteluissa. Kehittämisperiaatteet eivät automaattisesti johda kaavamuutoksen laadintaan, vaan jokaista voimassa



olevan asemakaavan vastaista hanketta ja sen vaikutuksia arvioidaan aina tapauskohtaisesti. Tapauskohtainen harkinta perustuu suunnitelman ja kehittämisperiaatteiden välisten tavoitteiden johtopäätöksiin. Muutos ei saa olla kehittämisperiaatteiden tavoitteiden vastainen eikä sillä saa olla haitallisia vaikutuksia alueen muille toiminnoille.

Esittelijän perustelut

Kehittämisperiaatteiden keskeinen sisältö

Itä- ja Länsi-Pasilan kehittämisperiaatteet koskevat Itä-Pasilaa, lukuun ottamatta Käpylän liikuntapuistoa ja messukeskuksen aluetta, sekä Länsi-Pasilaa, lukuun ottamatta Auroran sairaala-alueita ja Ilmalaa.

Itä- ja Länsi-Pasilan alueita kehitetään monipuolisina, toiminnallisesti sekoittuneina keskustatoimintojen alueina niiden suunnitteluhistoriallisia arvoja kunnioittaen. Toimitiloja on tarkoitus säilyttää hyvin saavutettavilla paikoilla, joukkoliikenteen solmukohdissa sekä kysynnän kannalta olennaisilla paikoilla.

Rakennusten ja tonttien käyttötarkoitusten muutokset toimitiloista asuamiseen tehdään hallitusti kantakaupungin sekoittunut rakenne säilyttäen. Pasilan alueen monipuolisesta toimitilarajonnasta pidetään kiinni säilyttämällä Itä- ja Länsi-Pasilassa nykyisiä edullisemmän vuokratason työtiloja. Hybridirakennuksiin kannustetaan.

Kiinteistöjen muutosten yhteydessä tulee parantaa katutasoa elävyyttä mm. liiketilojen ja muiden vastaavien toimintojen sijoittelulla sekä pihalueiden ja katu ympäristön yhteensovittamisella. Katualueita kehitetään huomioiden erityisesti jalankulku, pyöräliikenteen tavoiteverkot ja raitio- liikenteen linjastosuunnitelma. Alueille laaditaan tarvittavat liikennesuunnitelmat.

Kiinteistökehityksessä ja käyttötarkoitusten muutoksissa huomioidaan energiatehokkuus ja kiertotalous mm. kannustamalla olemassa olevan rakennuskannan kehittämiseen sekä lisä- ja viherrakentamiseen.

Puistoja, aukioita ja muita yleisiä alueita kehitetään aluesuunnitelman mukaisesti. Suunnittelussa tulee huomioida monipuolisesti eri käyttäjäryhmien tarpeet sekä muunneltavuus eri käyttötarkoituksiin.

Itä-Pasilassa konversioita ei sallita aseman läheisyydessä Ratapihantien ja Rautatieläisenkadun varressa. Muiden tärkeimpien kokoojakatujen varsilla korkeintaan 50 % rakennusoikeudesta saa olla asuin-kerrosalaa. Rakentamaton opetustoimintaa palvelevien rakennusten kortteli säilytetään varauksena varhaiskasvatusta ja opetustoimintaa varten alueen väestömäärän lisääntyessä. Messukeskuksen alueella urheilu-



puiston suuntaan kulkevia jalankulku- ja pyöräily-yhteyksiä parannetaan. Reunavyöhykkeen viheralueita kehitetään osana ekologista ja virkistyksellistä yhteyttä Alppipuistosta Kumpulaan. Korttelirakenne säilytetään avoimena tai osittain avoimena. Kaksitasojärjestelmä säilytetään ja molempien tasojen jalankulkuympäristöä elävöitetään. Arkkitehtuurin ominaispiirteet säilytetään nykyaikaan päivitettyinä.

Länsi-Pasilassa Pasilankadun varren toimitilavyöhyke säilytetään ja katusoa elävöitetään. Pasilan puistotien ja torien varsien kivijalkaliiketilöjen toimintaedellytykset turvataan. Rahakamarintori 3:a ja Leankatu 3:a on mahdollista kehittää myös asumiselle ja palveluille aurinkoinen korttelipiha huomioiden. Päiväkotit Hertan rakennuksen säilyminen turvataan tarvittaessa käyttötarkoituksen muutoksella. Torien ja aukoiden toiminnallisuutta parannetaan. Yhteyksiä välillä Keskuspuisto - Maistraatinportti sekä Keskuspuisto - Halkopiipunpuisto kehitetään. Pyöräliikenteen laatuikäytävän linjausvaihtoehtoja tutkitaan liikennesuunnitelmassa. Länsi-Pasilan ja Auroran alueen yhdistämistä tutkitaan Auroran sairaala-alueen suunnittelun edetessä.

Päätökset suunnitteluperiaatteiden pohjana

Itä- ja Länsi-Pasilan kehittämisperiaatteet edesauttavat kaupungin strategisten tavoitteiden toteutumista. Kehittämisperiaatteet ovat oikeusvaikutteisen Helsingin yleiskaavan 2016 (tullut voimaan 5.12.2018) mukaiset.

Alueen lähtökohdat ja nykytilanne

Itä-Pasila rakennettiin strukturalistisen suunnitelman pohjalta yhtenäisenä kokonaisuutena 1970-luvulla. Pysäköinti on ratkaistu kortteleissa kansitason ja autoliikennetasen väliin jääviin kerroksiin sekä keskitetyksi kalliopysäköintilaitoksiin. Rakentamisestaan lähtien alue on kokenut monia muutoksia. Erityisesti asemaan tukeutuvat toimistokorttelit on toteutettu alkuperäisestä poikkeavin periaattein eikä ylimitoitettu Tapiola - Itäkeskus moottoritiehanke toteutunut, vaan sille varattu alue rakennettiin puistoksi. Asuntovaltaisempi Länsi-Pasila rakennettiin vuosina 1979 - 1989 eräänlaisena vastareaktionä Itä-Pasilalle. Alue on toteutunut pitkälti alkuperäisen asemakaavan mukaisena. Asuinkorttelit on ryhmitelty maastonmuotojen mukaan muodostamaan vihreitä sisäpihoja ja vaihtelevia katunäkymiä. Toimisto- ja liikerakennukset on rajattu lähinnä Pasilankadun varteen. Sisäisenä kaupunkitilaa kokoavana aiheena on kävelyille, pyöräilylle ja huollolle varattu Pasilan puistotie ja sen varren aukoiden sarja. Alueen pysäköinti on ratkaistu keskitetysti kolmeen pysäköintilaitokseen.



Itä- ja Länsi-Pasilan alueilla on pääasiallisesti voimassa vielä 1970- ja 1980-lukujen asemakaavat. Yksittäisiä asemakaavan muutoksia on laadittu molemmille alueilla vuosien saatossa.

Helsingin kaupunki omistaa valtaosan Itä- ja Länsi-Pasilan maa-alueista. Kaupungin omistamat tontit on vuokrattu Itä-Pasilan eteläreunan rakentamatonta YO-korttelia 17002 lukuun ottamatta. Itä-Pasilassa Rata-pihantien tuntumassa sekä Radanrakentajantien ja Ratamestarinkadun risteyksessä sijaitsee yksityisessä omistuksessa olevia tontteja. Länsi-Pasilassa taas Pasilankadun varteen sijoittuu yksityisessä omistuksessa olevia tontteja.

Vuorovaikutus kehittämisperiaatteiden valmisteluaihana

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

Viranomaisyhteistyö

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

- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) vesihuolto
- Uudenmaan ELY-keskus
- kaupunginkanslia, elinkeino-osasto
- kasvatuksen ja koulutuksen toimiala
- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala
- kaupunginmuseo

Viranomaisien kannanotot kohdistuivat ympäristön arvojen huomioimiseen täydennysrakentamisessa, vesihuoltojärjestelmään, meluntorjuntaan, palveluiden sijoittumiseen, konversioihin, kantakaupungin ja yritysalueiden jatkumoon sekä kävely- ja pyöräily-yhteyksien kehittämiseen.

Kannanotoissa esitetyt asiat on otettu huomioon kehittämisperiaatteiden valmistelussa siten, että Itä- ja Länsi-Pasilan suunnittelun tausta ja ominaispiirteet on esitetty raportissa tiivistetysti, ja ne ovat toimineet tärkeänä lähtökohtana varsinaisille kehittämisperiaatteille. Vesihuoltojärjestelmät ja muu kunnallistekniikka tullaan huomioimaan varsinaisten kaavahankkeiden yhteydessä. Melulle herkimmät alueet on osoitettu yrityksille ja palveluille. Konversiot sallitaan huomioiden edullisemman vuokratason toimitilavaranto sekä toimitilan tuleva määrä ja kysyntä koko Pasilan alueella. Teollisuuskadun akselin kaavarunkotyö ulottuu



Itä-Pasilan eteläosaan muodostaen yritysalueen jatkumon. Kehittämisperiaatteissa on esitetty pyöräliikenteen laatuikäytävät sekä verkoston kehittämistarpeita. Pyöräily-yhteyksiä suunnitellaan tarkemmin alueille laadittavien liikennesuunnitelmien yhteydessä.

Mielipiteet

Mielipiteet kohdistuivat hankaliin pyöräilyreitteihin, huoltoajon aiheuttamiin häiriöihin, muutoksiin raitiotielinjoissa, ikäihmisten asuntojen ja palveluiden puutteeseen, Itä-Pasilan työpaikkoihin ja kaupunkikuvaan, Pasilan saavutettavuuden ja ympäristöön kytkeytymisen kehittämiseen, täydennysrakentamiseen sekä viheralueiden kehittämiseen. Mielipiteet on otettu huomioon siten, että ongelmallisina koettuja paikkoja on tuotu osaksi kehittämisperiaatteita ja niiden sisällöstä on käyty keskustelua kaupungin eri palveluiden kesken. Kehittämisperiaatteet on laadittu alueiden suunnitteluhistoriallisia arvoja kunnioittaen, mikä vastaa myös suurinta osaa asukasmielipiteistä. Osaa esille tuoduista asioista edistetään ensisijaisesti liikenne-, katu- ja aluesuunnitelmien laadinnan yhteydessä.

Osa mielipiteistä koski kehittämisperiaatteiden ulkopuolelle sijoituvia alueita tai kaavamuuoskohteita. Mielipiteet huomioidaan kyseisten alueiden suunnittelun yhteydessä.

Kirjallisia mielipiteitä saapui osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 12 kpl ja kehittämisperiaatteista 10 kpl.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Outi Ruski, arkkitehti, asemakaavoitus, puhelin: 310 15207
outi.ruski(a)hel.fi

Ville Purma, arkkitehti, asemakaavoitus, puhelin: 310 37261
ville.purma(a)hel.fi

Inka Lappalainen, aluesuunnittelija, aluesuunnittelu, puhelin: 310 21344
inka.lappalainen(a)hel.fi

Harri Verkamo, projektinjohtaja, liikenne- ja katusuunnittelu, puhelin: 310 37127
harri.verkamo(a)hel.fi

Sakari Mentu, arkkitehti, rakennetun ympäristön suojeleminen, puhelin: 310 37217
sakari.mentu(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ilmakuva
- 3 Itä- ja Länsi-Pasilan kehittämisperiaatteet 1.10.2019
- 4 Vuorovaikutusraportti 1.10.2019
- 5 Päätöshistoria, kannanotot ja lausunnot



08.10.2019

Asia/4

Oheismateriaali

1 Mielipidekirjeet

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Ne mielipiteensä lähettäneet, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa

Otteen liitteet

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 01.10.2019 § 480

Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala Kulttuuripalvelukokonaisuus Kaupunginmuseo
Kulttuuriperintöyksikkö 14.6.2019



§ 494

Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtuutettu Sirpa Asko-Seljavaaran toivomusponnosta Malmin len- tokentän niittyalueen luontoarvojen säilyttämisen selvittämisestä

HEL 2019-006271 T 00 00 03

Hankennumero 5264_180

Lausunto

Lautakunta korostaa, että kun jokaisen asemakaavahankkeen taustaksi päivitetään inventointeja, on äärimmäisen tärkeää että niiden tulokset ja luontoarvojen huomiointi tehdään mahdollisimman huolellisesti jokaisen kaavan kohdalla alueen kokonaisuuden luontoarvot huomioiden..

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Kaavatilanne

Helsingin yleiskaavassa (2016) Malmin lentoaseman alueelle on osoitettu rakentamista lähikeskusta C3-merkinnällä ja asuntovaltainen alue A2-merkinnällä. Aluetta on yleiskaavan mukaisesti tarkoitettu kehittää pääasiassa asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalveluiden sekä lähipalveluiden käyttöön. Alueelle on laadittu kaavarunko, joka on hyväksytty kaupunkisuunnittelulautakunnassa 29.11.2016. Kaavarungossa erilaiset maankäytön tavoitteet on pyritty sovittamaan yhteen niin, että uudessa kaupunkirakenteessa voidaan merkittävän rakentamisen määrän ohella säilyttää myös luontoarvoja. Lisäksi osa luontoarvoista pyritään kytkemään osaksi laajempaa viherverkostoa. Kaavarungon alueella viheralueita on osoitettu yhteensä noin 102 hehtaaria. Nallenteen ja Lentoasemankortteleiden asemakaavanmuutoksien laatiminen on vireillä, joissa merkittävimmät luontoarvot otetaan yksityiskohdaisemmin huomioon.

Tehdyt selvitykset

Malmin lentokentän alueen luontoarvoja on kartoitettu sekä kaavarunkotyön että vireillä olevien asemakaavahankkeiden aikana. Huomionarvoisten perhoslajien esiintymistä on selvitetty vuosina 2016 ja 2017, linnustoa on selvitetty vuosina 2015, 2016 ja 2017, lepakoita on selvitetty vuonna 2016 ja liito-oravia on selvitetty vuonna 2016 ja 2018. Vuoden 2019 liito-oravaselvitys on käynnissä. Vesistöön liittyviä arvoja on selvitetty muun muassa vesihuoltoon liittyvien selvitysten ja suunnitelmien yhteydessä. Näiden selvitysten pohjalta tiedetään monien lajien



esiintymisalueet. Selvityksiä päivitetään ja tarkennetaan säännöllisesti. Muun muassa kesällä 2019 on päivitetty perhosselvitys.

Suunnittelualueella ei ole ollut tiedossa kasvupaikkoja, joissa voisi olettaa esiintyvän uhanalaisia kasvilajeja. Lentokenttäalueen kasvillisuutta päästään kuitenkin tutkimaan tarkemmin kesällä 2020, kun lentotoiminta on päättynyt.

Luontoarvojen säilyminen

Huomattava osa suunnittelualueen luontoarvoista liittyy kaupunkiympäristössä poikkeukselliseen avoimeen, aidattuun lentokenttäalueeseen. Käyttötarkoituksen muutos muuttaa kenttäalueen luonnetta voimakkaasti, eikä kaikkien luontoarvojen säilyttäminen ole valitussa maankäyttömallissa mahdollista.

Kaavarungossa esitetty puistoverkosto luo kuitenkin mahdollisuuksien mukaan hyvät edellytykset alueen monien luontoarvojen säilymiselle. Puistoalueille on varattu runsaasti pinta-alaa ja verkostomaisen rakenteensa ansiosta siitä muodostuu ekologisia yhteyksiä. Esimerkiksi alueen keskelle on suunnitteilla avoin lentokenttäpuisto, josta osa on tarkoitus rakentaa niittymäiseksi. Sen alueella on mahdollista säilyttää tai korvata osa avoimista elinympäristöistä ja samalla rakentaa uutta kaupunkiluontoa. Poikittaisten viher- ja virkistysyhteyksien syntyminen ja erityisesti uutta puistosiltaa pitkin Kivikon ulkoilupuistoon mahdollistuva yhteys parantavat myös alueellisia virkistysmahdollisuuksia huomattavasti.

Jokaisen asemakaavahankkeen taustaksi päivitetään inventointeja ja todetut arvot huomioidaan kaavaratkaisuissa maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämällä tavalla.

Lentotoiminnan aikana alueen hoidon tärkeimpänä tavoitteena on ollut pitää alue siistinä ja kasvillisuus matalana. Eläimet ja linnut on häädetty pois vaarantamasta lentoturvallisuutta. Puustoisia alueita aidan ulkopuolella on myös hoidettu ja pidetty matalana. Turvasektoreilla olevia puita on kaadettu, jotta latvusto ei ole kasvanut liian korkeaksi.

Lentotoiminnan loppuessa avautuu uusia mahdollisuuksia alueen hoidolle ja käytölle. Alueen luonto muuntuu nopeasti myös itsestään. Alueen luonnon monimuotoisuutta voidaan tukea suunnittelemalla ja hoitamalla aluetta. Monipuolisilla hoitotoimilla huolehditaan ja kunnioitetaan nykyistä kasvillisuutta, mutta voidaan myös rakentaa uusia elinympäristöjä. Niittyverkoston vaihteellinen kehittäminen Malmin lentoaseman alueella tarkoittaa väliaikaisen käytön suunnittelua sekä uusien niittyalueiden luomista asemakaavoitettaville alueille. Esimerkiksi vireillä olevan Nallenrinteen asemakaavan pohjoisosan puiston maiseman



luonne on avoin, ja sinne tulee hyönteisten elinympäristöiksi soveltuvia niittyalueita. Osa niittyalueista voivat olla myös kaupunkiviljelyä ja osa erityisille eliölajeille rakennettuja. Viheralueita suunnitellaan luonnollisesti myös toiminnallisesta näkökulmasta virkistyskäyttöön, liikuntaan ja leikkiin. Näkökulmien sovittaminen yhteen tapahtuu puistoalueiden tarkemmassa suunnittelussa ajantasaisen tiedon pohjalta.

Lajit

Malmin kenttä toimii syysmuuton aikaan uhanalaisen heinäkurpan levähdysalueena. Muuttoa kartoittaneessa selvityksessä vuonna 2017 alueella havaittiin muutamia yksilöitä. Selvityksen perusteella voidaan todeta, että joinakin vuosina merkittävä osa Uudellamaalla syysmuutolla levähtävistä heinäkurpista havaitaan Malmin lentokentällä. Tulevaisuudessa levähtävät heinäkurpat joutuvat etsimään vaihtoehtoisia levähdyspaikkoja, tosin alueelle rakennettava laaja lentokenttäpuisto niittyalueineen saattaa tulevaisuudessakin tarjota levähdysmahdollisuuden. Levähtävien yksilöiden määrät vaihtelevat vuosittain huomattavasti ja vaihtoehtoisia paikkoja on lähiympäristössä tarjolla. Voidaan olettaa, että lentokentän alue ei ole erityisesti suojeltavan lajin säilymisen kannalta tärkeä esiintymispaikka.

Kesällä 2016 selvitettiin kenttää ympäröivien alueiden rakennusten merkitystä lepakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikkoina. Tulosten perusteella alueella ei sijaitse lepakoiden lisääntymispaikkoja, mutta yksittäisiä rakennuksia käytetään päiväpiilopaikkoina. Varmistettuja päiväpiiloja löydettiin kaksi ja todennäköisiä yksi. Lisäksi alueelta on tunnistettu lepakoiden ruokailualueita. Ruokailualueet ja yksittäisten yksilöiden päiväpiilot on mahdollista korvata lepakkoystävällisillä rakenteilla uusissa rakennuksissa, lepakonpöntöillä tai sisällyttämällä riittävästi viheralueita ja/tai tonttien kasvullisia alueita asemakaavaan.

Alueella on perhosten kannalta huomionarvoisia elinympäristöjä. Lentokentällä esiintyvistä tiedetyistä lajeista uhanalaisuuden kannalta merkittävin on viheryökkönen. Jatkosuunnittelussa kartoitetaan edelleen asemakaava-alueilla mahdollisesti esiintyvien huomionarvoisten perhoslajien esiintymistä ja ne huomioidaan asemakaavoituksessa. Osana viheralueverkoston suunnittelua luodaan paahdeympäristöjä, joilla pyritään varmistamaan viheryökkösen kannalta sopivat elinympäristöt alueella.

Lautakunta korostaa, että kun jokaisen asemakaavahankkeen taustaksi päivitetään inventointeja, on äärimmäisen tärkeää että niiden tulokset ja luontoarvojen huomiointi tehdään mahdollisimman huolellisesti jokaisen kaavan kohdalla alueen kokonaisuuden luontoarvot huomioiden.

Käsittely



Vastaehdotus:

Sirpa Asko-Seljavaara: Kaupunkiympäristölautakunta tuo kaupunginhallituksen tietoon, että hyväksyessään lausunnon Sirpa Asko-Seljavaara toivomusponteen, liittyen Emma Karin aloitteeseen kaupunginvaltuustossa 2.5.2019, Malmin lentokentän luontoarvoja voidaan säilyttää ainoastaan pieneltä osin, kun erittäin uhanalainen luontotyyppi, niitty, muuttuu asuntovaltaiseksi alueeksi.

Lentokenttä on ollut, kiitoratoja lukuunottamatta, sadan hehtaarin suuruinen aidattu niitty yli 80 vuoden ajan, jolloin sinne on muodostunut äärimmäisen uhanalainen luontotyyppi. Se on merkittävä luontokohde ja mm heinäkurpan levähdyspaikka. Kenttäalueella on todettu lähes 1000 perhoslajia mm erittäin uhanalainen viheryökkönen. Alueella esiintyy valkoselkätikka ja liito-orava, harvinainen pikkulepakko ja kimolepakoita. Kenttäalueella majailee metsäkauriita, kettuja, rusakoita ja kontiaisia, joiden elinympäristöä ei voida säilyttää.

Kannattaja: Atte Kaleva

Vastaehdotus:

Atte Kaleva: Lisätään kohtaan (3):

"Selvitykset eivät nykyisellään tarjoa kokonaisvaltaista kuvaa lentokenttäalueen lajistosta, esimerkiksi lepakkoselvitys on pinnallinen. Lentokenttäalueen rakentamisen vaikutusta läheiseen Longinojaan ei ole selvitetty. Ympäristövaikutusten kokonaisarviointia ei ole tehty."

Kannattaja: Nuutti Hyttinen

Vastaehdotus:

Anni Sinnemäki: Lautakunta korostaa, että kun jokaisen asemakaava-hankkeen taustaksi päivitetään inventointeja, on äärimmäisen tärkeää että niiden tulokset ja luontoarvojen huomiointi tehdään mahdollisimman huolellisesti jokaisen kaavan kohdalla alueen kokonaisuuden luontoarvot huomioiden.

Kannattaja: Noora Laak

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Kaupunkiympäristölautakunta tuo kaupunginhallituksen tietoon, että hyväksyessään lausunnon Sirpa Asko-Seljavaara toivomusponteen, liittyen Emma Karin aloitteeseen kaupunginvaltuustossa 2.5.2019, Malmin lentokentän luontoarvoja voidaan säilyttää ainoastaan pieneltä osin, kun erittäin uhanalainen luontotyyppi, niitty, muuttuu asuntovaltaiseksi alueeksi. Lentokenttä on ollut, kiitoratoja lukuunottamatta, sadan hehtaarin suuruinen aidattu niitty yli 80 vuoden ajan, jol-



loin sinne on muodostunut äärimmäisen uhanalainen luontotyyppi. Se on merkittävä luontokohde ja mm heinäkurpan levähdyspaikka. Kenttäalueella on todettu lähes 1000 perhoslajia mm erittäin uhanalainen viheryökkönen. Alueella esiintyy valkoselkätikka ja liito-orava, harvinainen pikkulepakko ja kimolepakoita. Kenttäalueella majoilee metsäkauriita, kettuja, rusakoita ja kontiaisia, joiden elinympäristöä ei voida säilyttää.

Jaa-äännet: 10

Mia Haglund, Eveliina Heinäluoma, Noora Laak, Jape Lovén, Amanda Pasanen, Tuomas Rantanen, Risto Rautava, Laura Rissanen, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara

Ei-äännet: 3

Sirpa Asko-Seljavaara, Nuutti Hyttinen, Atte Kaleva

Tyhjä: 0

Poissa: 0

2 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

EI-ehdotus: Lisätään kohtaan (3):

"Selvitykset eivät nykyisellään tarjoa kokonaisvaltaista kuvaa lentokenttäalueen lajistosta, esimerkiksi lepakkoselvitys on pinnallinen. Lentokenttäalueen rakentamisen vaikutusta läheiseen Longinojaan ei ole selvitetty. Ympäristövaikutusten kokonaisarviointia ei ole tehty."

Jaa-äännet: 10

Mia Haglund, Eveliina Heinäluoma, Noora Laak, Jape Lovén, Amanda Pasanen, Tuomas Rantanen, Risto Rautava, Laura Rissanen, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara

Ei-äännet: 3

Sirpa Asko-Seljavaara, Nuutti Hyttinen, Atte Kaleva

Tyhjä: 0

Poissa: 0

3 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

EI-ehdotus: Lautakunta korostaa, että kun jokaisen asemakaavahankkeen taustaksi päivitetään inventointeja, on äärimmäisen tärkeää että niiden tulokset ja luontoarvojen huomiointi tehdään mahdollisimman



huolellisesti jokaisen kaavan kohdalla alueen kokonaisuuden luontoarvot huomioiden..

Jaa-äännet: 5

Sirpa Asko-Seljavaara, Eveliina Heinäluoma, Jape Lovén, Risto Rautava, Laura Rissanen

Ei-äännet: 8

Mia Haglund, Nuutti Hyttinen, Atte Kaleva, Noora Laak, Amanda Pasanen, Tuomas Rantanen, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Kaisa Jama, tiimipäällikkö, puhelin: 310 22980
kaisa.jama(a)hel.fi

Liitteet

1 Asko-Seljavaara Sirpa, toivomusponsi 2, Kvsto 22.5.2019 asia 24

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Lausuntoehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Kaavatilanne

Helsingin yleiskaavassa (2016) Malmin lentoaseman alueelle on osoitettu rakentamista lähikeskusta C3-merkinnällä ja asuntovaltainen alue A2-merkinnällä. Aluetta on yleiskaavan mukaisesti tarkoitettu kehittää pääasiassa asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalveluiden sekä lähipalveluiden käyttöön. Alueelle on laadittu kaavarunko, joka on hyväksytty kaupunkisuunnittelulautakunnassa 29.11.2016. Kaavarungossa erilaiset maankäytön tavoitteet on pyritty sovittamaan yhteen niin, että uudessa kaupunkirakenteessa voidaan merkittävän rakentamisen määrän ohella säilyttää myös luontoarvoja. Lisäksi osa luontoarvoista pyritään kytkemään osaksi laajempaa viherverkostoa. Kaavarungon alueella viheralueita on osoitettu yhteensä noin 102 hehtaaria. Nallenteen ja Lentoasemankortteleiden asemakaavanmuutoksien laatimi-



nen on vireillä, joissa merkittävimmät luontoarvot otetaan yksityiskoh-
taisemmin huomioon.

Tehdyt selvitykset

Malmin lentokentän alueen luontoarvoja on kartoitettu sekä kaavarun-
kotyön että vireillä olevien asemakaavahankkeiden aikana. Huomio-
narvoisten perhoslajien esiintymistä on selvitetty vuosina 2016 ja 2017,
linnustoa on selvitetty vuosina 2015, 2016 ja 2017, lepakoita on selvi-
tetty vuonna 2016 ja liito-oravia on selvitetty vuonna 2016 ja 2018.
Vuoden 2019 liito-oravaselvitys on käynnissä. Vesistöön liittyviä arvoja
on selvitetty muun muassa vesihuoltoon liittyvien selvitysten ja suunni-
telmien yhteydessä. Näiden selvitysten pohjalta tiedetään monien lajien
esiintymisalueet. Selvityksiä päivitetään ja tarkennetaan säännöllisesti.
Muun muassa kesällä 2019 on päivitetty perhosselvitys.

Suunnittelualueella ei ole ollut tiedossa kasvupaikkoja, joissa voisi olet-
taa esiintyvän uhanalaisia kasvilajeja. Lentokenttäalueen kasvillisuutta
päästään kuitenkin tutkimaan tarkemmin kesällä 2020, kun lentotoimin-
ta on päättynyt.

Luontoarvojen säilyminen

Huomattava osa suunnittelualueen luontoarvoista liittyy kaupunkiympä-
ristössä poikkeukselliseen avoimeen, aidattuun lentokenttäalueeseen.
Käyttötarkoituksen muutos muuttaa kenttäalueen luonnetta voimak-
kaasti, eikä kaikkien luontoarvojen säilyttäminen ole valitussa maan-
käyttömallissa mahdollista.

Kaavarungossa esitetty puistoverkosto luo kuitenkin mahdollisuuksien
mukaan hyvät edellytykset alueen monien luontoarvojen säilymiselle.
Puistoalueille on varattu runsaasti pinta-alaa ja verkostomaisen raken-
teensa ansiosta siitä muodostuu ekologisia yhteyksiä. Esimerkiksi alu-
een keskelle on suunnitteilla avoin lentokenttäpuisto, josta osa on tar-
koitus rakentaa niittymäiseksi. Sen alueella on mahdollista säilyttää tai
korvata osa avoimista elinympäristöistä ja samalla rakentaa uutta kau-
punkiluontoa. Poikittaisten viher- ja virkistysyhteyksien syntyminen ja
erityisesti uutta puistosiltaa pitkin Kivikon ulkoilupuistoon mahdollistuva
yhteys parantavat myös alueellisia virkistysmahdollisuuksia huomatta-
vasti.

Jokaisen asemakaavahankkeen taustaksi päivitetään inventointeja ja
todetut arvot huomioidaan kaavaratkaisuissa maankäyttö- ja rakennus-
lain edellyttämällä tavalla.

Lentotoiminnan aikana alueen hoidon tärkeimpänä tavoitteena on ollut
pitää alue siistinä ja kasvillisuus matalana. Eläimet ja linnut on häädetty



pois vaarantamasta lentoturvallisuutta. Puustoisia alueita aidan ulkopuolella on myös hoidettu ja pidetty matalana. Turvasektoreilla olevia puita on kaadettu, jotta latvusto ei ole kasvanut liian korkeaksi.

Lentotoiminnan loppuessa avautuu uusia mahdollisuuksia alueen hoidolle ja käytölle. Alueen luonto muuntuu nopeasti myös itsestään. Alueen luonnon monimuotoisuutta voidaan tukea suunnittelemalla ja hoitamalla aluetta. Monipuolisilla hoitotoimilla huolehditaan ja kunnioitetaan nykyistä kasvillisuutta, mutta voidaan myös rakentaa uusia elinympäristöjä. Niittyverkoston vaihteellinen kehittäminen Malmin lentotiealueella tarkoittaa väliaikaisen käytön suunnittelua sekä uusien niittyalueiden luomista asemakaavoitettaville alueille. Esimerkiksi vireillä olevan Nallenrinteen asemakaavan pohjoisosan puiston maiseman luonne on avoin, ja sinne tulee hyönteisten elinympäristöiksi soveltuvia niittyalueita. Osa niittyalueista voivat olla myös kaupunkiviljelyä ja osa erityisille eliölajeille rakennettuja. Viheralueita suunnitellaan luonnollisesti myös toiminnallisesta näkökulmasta virkistyskäyttöön, liikuntaan ja leikkiin. Näkökulmien sovittaminen yhteen tapahtuu puistoalueiden tarkemmassa suunnittelussa ajantasaisen tiedon pohjalta.

Lajit

Malmin kenttä toimii syysmuuton aikaan uhanalaisen heinäkurpan levähdysalueena. Muuttoa kartoittaneessa selvityksessä vuonna 2017 alueella havaittiin muutamia yksilöitä. Selvityksen perusteella voidaan todeta, että joinakin vuosina merkittävä osa Uudellamaalla syysmuutolla levähtävistä heinäkurpista havaitaan Malmin lentokentällä. Tulevaisuudessa levähtävät heinäkurpat joutuvat etsimään vaihtoehtoisia levähdyspaikkoja, tosin alueelle rakennettava laaja lentokenttäpuisto niittyalueineen saattaa tulevaisuudessakin tarjota levähdysmahdollisuuden. Levähtävien yksilöiden määrät vaihtelevat vuosittain huomattavasti ja vaihtoehtoisia paikkoja on lähiympäristössä tarjolla. Voidaan olettaa, että lentokentän alue ei ole erityisesti suojeltavan lajin säilymisen kannalta tärkeä esiintymispaikka.

Kesällä 2016 selvitettiin kenttää ympäröivien alueiden rakennusten merkitystä lepakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikkoina. Tulosten perusteella alueella ei sijaitse lepakoiden lisääntymispaikkoja, mutta yksittäisiä rakennuksia käytetään päiväpiilopaikkoina. Varmistettuja päiväpiiloja löydettiin kaksi ja todennäköisiä yksi. Lisäksi alueelta on tunnistettu lepakoiden ruokailualueita. Ruokailualueet ja yksittäisten yksilöiden päiväpiilot on mahdollista korvata lepakkoystävällisillä rakenteilla uusissa rakennuksissa, lepakonpöntöillä tai sisällyttämällä riittävästi viheralueita ja/tai tonttien kasvullisia alueita asemakaavaan.



Alueella on perhosten kannalta huomionarvoisia elinympäristöjä. Lentokentällä esiintyviksi tiedetyistä lajeista uhanalaisuuden kannalta merkittävin on viheryökkönen. Jatkosuunnittelussa kartoitetaan edelleen asemakaava-alueilla mahdollisesti esiintyvien huomionarvoisten perhoslajien esiintymistä ja ne huomioidaan asemakaavoituksessa. Osana viheralueverkoston suunnittelua luodaan paahdeympäristöjä, joilla pyritään varmistamaan viheryökkösen kannalta sopivat elinympäristöt alueella.

Tiivistelmä

Alueen suunnittelussa on pyritty ottamaan huomioon huomattava osa luontoarvoista. Malmin lentokentän kaavarungossa on osoitettu viheralueita yhteensä noin 102 hehtaaria. Uudessa kaupunkirakenteessa viheralueet sijoittuvat verkostomaisesti ja ne kytketään osaksi laajempaa viherverkostoa. Alueen luonnon monimuotoisuutta voidaan tukea suunnittelemalla ja hoitamalla aluetta. Monipuolisilla hoitotoimilla huolehditaan ja kunnioitetaan nykyistä kasvillisuutta, mutta voidaan myös rakentaa uusia elinympäristöjä. Jokaisen asemakaavahankkeen taustaksi päivitetään luontoinventointeja ja todetut arvot huomioidaan kaavaratkaisuissa maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämällä tavalla.

Esittelijän perustelut

Toivomusponsi

Hyväksyessään 22.5.2019 Emma Karin aloitteen vastauksen niittyjen merkityksestä kaupunginvaltuusto edellyttää kaupunginhallituksen selvittävän, mitä luontoarvoja voidaan säilyttää Malmin lentokentän 100 ha:n suuruisesta niittyalueesta, joka on merkittävä lintu- ja luontokohde. Se on muuttolintujen levähdyspaikka ja siellä asuu mm. erittäin uhanalainen heinäkurppa. Kentän niittyalueella on todettu 1 000 perhoslajia, kuten uhanalainen viheryökkönen. Kentällä asustaa myös harvinaisia lepakkoja kuten kimolepakko ja pikkulepakko. (Sirpa Asko-Seljjavaara)

Lausuntopyyntö

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkiympäristölautakuntaa antamaan asiasta lausunnon kaupunginhallitukselle 1.11.2019 mennessä.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Kaisa Jama, tiimipäällikkö, puhelin: 310 22980
kaisa.jama(a)hel.fi

Liitteet

Postiosoite

PL 58200
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunkiymparisto@hel.fi

Käyntiosoite

Sörnäistenkatu 1
Helsinki 58
<https://www.hel.fi/>

Puhelin

09 310 1691

Faksi

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI06 8000 1200 0626 37

Alv.nro

FI02012566



08.10.2019

Asia/5

1 Asko-Seljavaara Sirpa, toivomusponsi 2, Kvsto 22.5.2019 asia 24

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 01.10.2019 § 485



§ 495

Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtuutettu Mikko Särelän ym. valtuustoaloitteesta koskien Helsinginkadun asemaa

HEL 2019-007159 T 00 00 03

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Lähijunaliikenteen palvelutason ja saavutettavuuden kannalta asemavälin olisi hyvä olla sitä lyhyempi, mitä tiiviimpää maankäyttö on radan varrella. Helsingissä asiantila on päinvastainen: pisin asemaväli on päärautatieasemalta Pasilan asemalle, jonne matkaa kertyy 3,0 km. Esimerkiksi Helsingin metron asemaverkko on kantakaupungissa tiheämpi kuin esikaupunkialueella. Ruoholahden ja Kalasataman välillä metron asemaväli on keskimäärin 0,9 kilometriä ja Kalasatamasta itään mentäessä asemaväliksi muodostuu 1,6 kilometriä. Yksinomaan lähijunien käyttöön rakennetulla Martinlaakson radalla Huopalahden ja Vantaankosken välillä keskimääräinen asemaväli on noin 1,2 km.

Helsinginkadun uusi rautatieasema asettuisi melko tarkkaan Helsingin päärautatieaseman ja Pasilan puoliväliin ja se parantaisi Kallion ja Töölön saavutettavuutta junalla. Helsinginkadulla kulkee vahva raitioliikenteen poikittainen akseli sekä täydentäviä bussilinjoja, joten asemalta olisi olemassa hyvät vaihtoyhteydet jo nykyisellä joukkoliikenteen linjastolla. Olympiastadion, Ooppera ja Linnanmäki olisivat 600 metrin kävelytäisyyden päässä Helsinginkadun asemasta.

Pisararadalle siirtyvän kaupunkirataliikenteen poistuminen vähentää Helsinginkadun rautatieasemalla pysähtyvien junien määriä ja niiden tarjoamia yhteyksiä erittäin merkittävästi.

Nykyisin Helsinginkadun ylittävän raiteiston laidoilla kulkevat kaupunkiraiteita käyttävät A-, I-, K- ja P-junat. Ne kaikki tulisivat pysähtymään Helsinginkadun asemalla. Nämä junalinjat kulkevat ruuhka-aikana kaikki 10 minuutin vuorovälillä, joten sekä rantaradan että pääradan suuntaan muodostuisi tasainen 5 minuutin junatarjonta. Pisararadan rakentamisen jälkeen laitimmaisista raiteista käyttäisivät Kirkkonummen, Riihimäen ja Lahden tasolle kulkevat lähiliikennejunat. Ne kulkevat Pasilasta alkaen yhteisillä raiteilla kaukoliikenteen kanssa, minkä vuoksi niiden määrä voi olla korkeintaan 2-3 junaa tunnissa. Vuoroväliksi molemmille ratasuunnille muodostuisi tällöin 20-30 minuuttia. Haittapuolella näillä junilla on se, että käyttäessään kaukoliikenteen raiteita, ne



voivat pysähtyä Helsingin asemista vain Pasilassa ja Huopalahdessa. Lentoradan rakentaminen mahdollistaisi kuitenkin lähijunaliikenteen lisäämisen pääradan suunnalle, sillä pääradalta vapautuisi raidekapasiteettia kaukoliikenteeltä lähiliikenteen käytettäväksi.

Maankäytön näkökulmasta uusi asema parantaisi jo tiiviisti asuttujen Harjun, Torkkelinmäen ja Linjojen alueen saavutettavuutta. Kyseiset alueet ovat vuoden 2030 ja 2050 väestöennusteissa Helsingin seudun merkittävimpiä väestökeskittymiä. Alppiharjun, Harjun, Torkkelinmäen ja Linjojen saavutettavuus kuuluu seudun parhaimpiin myös ilman nyt esitettyä asemaa. Maankäytön näkökulmasta asema palvelisi myös kulttuuri-, virkistys- ja urheilupalveluiden keskittymää, johon kuuluvat esimerkiksi Linnanmäki, Olympiastadion, Ooppera, Helsingin jäähalli sekä Helsinki Garden. Helsingin yleiskaavan (2016) mahdollistama täydennysrakentamispotentiaali aseman lähiympäristössä sijoittuu pääradan itäpuolelle pääosin Helsinginkadun eteläpuolelle. Esitetyn aseman lähiympäristöstä merkittävä osa kuuluu kuitenkin Töölönlahtea ympäröivän viheralueen sekä Alppipuiston kautta Keskuspuistoon johdettavan viheryhteyden muodostamaan kaupunkipuistoksi esitettyyn kokonaisuuteen, jonka käyttöpaine on erittäin korkea. Alueet on tunnistettu merkittäväksi myös identiteetin, kulttuurihistorian ja virkistysarvojen kannalta.

Maankäytön osalta voidaan todeta, että aluetta voidaan pitää pääosin valmiiksi rakennettuna. Mittava maankäytön tehostaminen on vaikeaa. Maanomistus tonteilla on pääasiassa yksityistä ja täydentäminen edellyttää maanomistajan tahtotilaa. Kaupunki omistaa puisto- ja katualueet. Lähin kaupunginosa, Kallio, on Suomen tehokkaimmin rakennettua aluetta, jossa täydennysrakentamisen mahdollisuudet ovat yksittäisiä, tonttikohtaisia rakennuspaikkoja.

Vaikka uusi asema päärautatieaseman ja Pasilan välillä vaikuttaa alustavasti hyvältä kehityskohteelta, ei uuden aseman suunnittelu ole tällä hetkellä ajankohtaista, sillä Helsingin kaupunki on sitoutunut Pesararadan toteuttamiseen, joka hankkeena parantaa olennaisesti kantakaupungin saavutettavuutta junaliikenteellä.

Käsittely

Vastaehdotus:

Osmo Soininvaara: Poistetaan kappaleesta 4 virkkeet:

"Idea uudesta asemasta Helsingin ja Pasilan välillä on kuitenkin ristiriidassa Pesararadan kanssa. Uuden rautatieaseman junaliikenteeseen liittyvät matkustajahyödyt häviävät melkein täysin Pesararadan toteuttamisen myötä.

Kannattaja: Nuutti Hyttinen



Vastaehdotus:

Osmo Soininvaara: Muutetaan kappale 9 muotoon

"Uusi asema päärautatieaseman ja Pasilan välillä vaikuttaa alustavasti hyvältä kehityskohteelta ja sen toteuttamisedellytykset on hyvä selvittää. Helsingin kaupunki on sitoutunut Pisararadan toteuttamiseen, joka hankkeena parantaa olennaisesti kantakaupungin saavutettavuutta junaliikenteellä. Siksi on syytä selvittää rakentamisen kustannusten lisäksi syntyvät hyödyt ennen Pisaran rakentamista, Pisaran rakentamisen jälkeen ja myös lentoradan tuoman lisäliikenteen jälkeen."

Kannattaja: Tuomas Rantanen

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Poistetaan kappaleesta 4 virkkeet:

"Idea uudesta asemasta Helsingin ja Pasilan välillä on kuitenkin ristiriidassa Pisararadan kanssa. Uuden rautatieaseman junaliikenteeseen liittyvät matkustajahyödyt häviävät melkein täysin Pisararadan toteuttamisen myötä Muutetaan kappale 9 muotoon

"Uusi asema päärautatieaseman ja Pasilan välillä vaikuttaa alustavasti hyvältä kehityskohteelta ja sen toteuttamisedellytykset on hyvä selvittää. Helsingin kaupunki on sitoutunut Pisararadan toteuttamiseen, joka hankkeena parantaa olennaisesti kantakaupungin saavutettavuutta junaliikenteellä. Siksi on syytä selvittää rakentamisen kustannusten lisäksi syntyvät hyödyt ennen Pisaran rakentamista, Pisaran rakentamisen jälkeen ja myös lentoradan tuoman lisäliikenteen jälkeen."

Jaa-äännet: 6

Sirpa Asko-Seljavaara, Eveliina Heinäluoma, Atte Kaleva, Jape Lovén, Risto Rautava, Laura Rissanen

Ei-äännet: 7

Mia Haglund, Nuutti Hyttinen, Noora Laak, Amanda Pasanen, Tuomas Rantanen, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara

Tyhjä: 0

Poissa: 0

2 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Muutetaan kappale 9 muotoon

"Uusi asema päärautatieaseman ja Pasilan välillä vaikuttaa alustavasti hyvältä kehityskohteelta ja sen toteuttamisedellytykset on hyvä selvittää. Helsingin kaupunki on sitoutunut Pisararadan toteuttamiseen, joka



hankkeena parantaa olennaisesti kantakaupungin saavutettavuutta junaliikenteellä. Siksi on syytä selvittää rakentamisen kustannusten lisäksi syntyvät hyödyt ennen Pisaran rakentamista, Pisaran rakentamisen jälkeen ja myös lentoradan tuoman lisäliikenteen jälkeen."

Jaa-äännet: 7

Sirpa Asko-Seljavaara, Eveliina Heinäluoma, Nuutti Hyttinen, Atte Kalleva, Jape Lovén, Risto Rautava, Laura Rissanen

Ei-äännet: 6

Mia Haglund, Noora Laak, Amanda Pasanen, Tuomas Rantanen, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Markku Granholm, liikenneinsinööri: 310 37121
markku.granholm(a)hel.fi

Liitteet

1 Valtuutettu Mikko Särelän aloite 19.06.2019, Helsinginkadun asema

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Lausuntoehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Lähijunaliikenteen palvelutason ja saavutettavuuden kannalta asemavälin olisi hyvä olla sitä lyhyempi, mitä tiiviimpää maankäyttö on radan varrella. Helsingissä asiantila on päinvastainen: pisin asemaväli on päärautatieasemalta Pasilan asemalle, jonne matkaa kertyy 3,0 km. Esimerkiksi Helsingin metron asemaverkko on kantakaupungissa tiheämpi kuin esikaupunkialueella. Ruoholahden ja Kalasataman välillä metron asemaväli on keskimäärin 0,9 kilometriä ja Kalasatamasta itään mentäessä asemaväliksi muodostuu 1,6 kilometriä. Yksinomaan lähijunien käyttöön rakennetulla Martinlaakson radalla Huopalahden ja Vantaankosken välillä keskimääräinen asemaväli on noin 1,2 km.



Helsinginkadun uusi rautatieasema asettuisi melko tarkkaan Helsingin päärautatieaseman ja Pasilan puoliväliin ja se parantaisi Kallion ja Töölön saavutettavuutta junalla. Helsinginkadulla kulkee vahva raitioliikenteen poikittainen akseli sekä täydentäviä bussilinjoja, joten asemalta olisi olemassa hyvät vaihtoyhteydet jo nykyisellä joukkoliikenteen linjastolla. Olympiastadion, Ooppera ja Linnanmäki olisivat 600 metrin kävelyetäisyyden päässä Helsinginkadun asemasta.

Idea uudesta asemasta Helsingin ja Pasilan välillä on kuitenkin ristiriidassa Pissaradän kanssa. Uuden rautatieaseman junaliikenteeseen liittyvät matkustajahyödyt häviävät melkein täysin Pissaradän toteuttamisen myötä. Pissaradälle siirtyvän kaupunkirataliikenteen poistuminen vähentää Helsinginkadun rautatieasemalla pysähtyvien junien määriä ja niiden tarjoamia yhteyksiä erittäin merkittävästi.

Nykyisin Helsinginkadun ylittävän raiteiston laidoilla kulkevat kaupunkiraiteita käyttävät A-, I-, K- ja P-junat. Ne kaikki tulisivat pysähtymään Helsinginkadun asemalla. Nämä junalinjat kulkevat ruuhka-aikana kaikki 10 minuutin vuorovälillä, joten sekä rantaradän että pääradän suuntaan muodostuisi tasainen 5 minuutin junatarjonta. Pissaradän rakentamisen jälkeen laitteita käyttäisivät Kirkkonummen, Riihimäen ja Lahden tasolle kulkevat lähiliikennejunat. Ne kulkevat Pasilasta alkaen yhteisillä raiteilla kaukoliikenteen kanssa, minkä vuoksi niiden määrä voi olla korkeintaan 2-3 junaa tunnissa. Vuoroväliksi molemmille ratasuunnille muodostuisi tällöin 20-30 minuuttia. Haittapuolella näillä junilla on se, että käyttäessään kaukoliikenteen raiteita, ne voivat pysähtyä Helsingin asemasta vain Pasilassa ja Huopalahdessa. Lentoradän rakentaminen mahdollistaisi kuitenkin lähijunaliikenteen lisäämisen pääradän suunnalle, sillä pääradalta vapautuisi raidekapasiteettia kaukoliikenteeltä lähiliikenteen käytettäväksi.

Maankäytön näkökulmasta uusi asema parantaisi jo tiiviisti asuttujen Harjun, Torkkelinmäen ja Linjojen alueen saavutettavuutta. Kyseiset alueet ovat vuoden 2030 ja 2050 väestöennusteissa Helsingin seudun merkittävimpiä väestökeskittymiä. Alppiharjun, Harjun, Torkkelinmäen ja Linjojen saavutettavuus kuuluu seudun parhaimpiin myös ilman nyt esitettyä asemaa. Maankäytön näkökulmasta asema palvelisi myös kulttuuri-, virkistys- ja urheilupalveluiden keskittymää, johon kuuluvat esimerkiksi Linnanmäki, Olympiastadion, Ooppera, Helsingin jäähalli sekä Helsinki Garden. Helsingin yleiskaavan (2016) mahdollistama täydennysrakentamispotentiaali aseman lähiympäristössä sijoittuu pääradän itäpuolelle pääosin Helsinginkadun eteläpuolelle. Esitetyn aseman lähiympäristöstä merkittävä osa kuuluu kuitenkin Töölönlahtea ympäröivän viheralueen sekä Alppipuiston kautta Keskuspuistoon johdettavan viheryhteyden muodostamaan kaupunkipuistoksi esitettyyn kokonaisuuteen, jonka käyttöpaine on erittäin korkea. Alueet on tunnistet-



tu merkittäväksi myös identiteetin, kulttuurihistorian ja virkistysarvojen kannalta.

Maankäytön osalta voidaan todeta, että aluetta voidaan pitää pääosin valmiiksi rakennettuna. Mittava maankäytön tehostaminen on vaikeaa. Maanomistus tonteilla on pääasiassa yksityistä ja täydentäminen edellyttää maanomistajan tahtotilaa. Kaupunki omistaa puisto- ja katualueet. Lähin kaupunginosa, Kallio, on Suomen tehokkaimmin rakennettua aluetta, jossa täydennysrakentamisen mahdollisuudet ovat yksittäisiä, tonttikohtaisia rakennuspaikkoja.

Vaikka uusi asema päärautatieaseman ja Pasilan välillä vaikuttaa alustavasti hyvältä kehityskohteelta, ei uuden aseman suunnittelu ole tällä hetkellä ajankohtaista, sillä Helsingin kaupunki on sitoutunut Pisararadan toteuttamiseen, joka hankkeena parantaa olennaisesti kantakaupungin saavutettavuutta junaliikenteellä.

Esittelijän perustelut

Valtuustoaloite

Valtuutettu Mikko Särelä ja 23 muuta valtuutettua ovat tehneet 19.6.2019 seuraavan valtuustoaloitteen:

”Helsinginkadun asema

Kansainvälisesti rautateiden ja metrojärjestelmien lyhimmat asemavälit löytyvät yleensä kaupunkien keskustoista ja niiden ympäristöstä. Tämä on luontevaa siksi, että matkojen kohteita ja asukkaita on eniten juuri näillä alueilla.

Helsinki on tässä vertailussa poikkeus. Seudullisen junaverkon pisin asemaväli on Rautatieaseman ja Pasilan välissä.

Aseman rakentaminen Helsinginkadun kohdalle parantaisi junalla liikkuvien yhteyksiä merkittävästi Kallion, Töölön ja Ruoholahden suuntaan ja toisi Töölönlahdelle ja Linnanmäelle oman juna-aseman. Asema on luonteeltaan raideverkostoa täydentävä, eikä korvaa Pisara-rataa, jonka keskeinen tavoite on lisätä Helsingin ratapihan kapasiteettia.

Me allekirjoittaneet esitämme, että kaupunki selvittää mahdollisuuden rakentaa asema Helsinginkadun kohdalle ja sen tuomat hyödyt joukko-liikenneverkolle ja saavutettavuudelle. Samalla kannattaa selvittää mahdollisuudet kehittää aseman lähiympäristöä täydennysrakentamisen keinoin panostaen laadukkaaseen urbaaniin tilaan ja puistoihin alueen kulttuurihistoriallisia arvoja kunnioittaen.”

Lausuntopyyntö

Postiosoite

PL 58200
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunkiymparisto@hel.fi

Käyntiosoite

Sörnäistenkatu 1
Helsinki 58
<https://www.hel.fi/>

Puhelin

09 310 1691

Faksi**Y-tunnus**

0201256-6

Tilinro

F106 8000 1200 0626 37

Alv.nro

F102012566



08.10.2019

Asia/6

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkiympäristölautakuntaa antamaan lausunnon kaupunginhallitukselle 11.10.2019 mennessä.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Markku Granholm, liikenneinsinööri: 310 37121
markku.granholm(a)hel.fi

Liitteet

1 Valtuutettu Mikko Särelän aloite 19.06.2019, Helsinginkadun asema

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 01.10.2019 § 487

Postiosoite

PL 58200
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunkiymparisto@hel.fi

Käyntiosoite

Sörnäistenkatu 1
Helsinki 58
<https://www.hel.fi/>

Puhelin

09 310 1691

Faksi

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI06 8000 1200 0626 37

Alv.nro

FI02012566



§ 496

Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallitukselle, Töölöntullinkatu 8:n tarkistettu asemakaavan muutosehdotus (nro 12598)

HEL 2018-009025 T 10 03 03

Hankennumero 5666_2

Esitys

Kaupunkiympäristölautakunta esitti kaupunginhallitukselle

- 8.10.2019 päivätyn asemakaavan muutosehdotuksen nro 12598 hyväksymistä. Asemakaavan muutos koskee 15. kaupunginosan (Meilahti) korttelin 520 tonttia 2.

Lisäksi lautakunta päättää

- ettei ehdotusta aseteta uudelleen nähtäville
- antaa vuorovaikutusraportista ilmenevät vastineet valmisteluajana esitettyihin mielipiteisiin, kannanottoihin sekä julkisena nähtävillä-oloajana saatuihin lausuntoihin ja muistutuksiin. Päätösasiakirjat ja vuorovaikutusraportti ovat luettavissa kaupunkiympäristön toimialan asiakaspalvelussa, Sörnäistenkatu 1, 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
- kehottaa asemakaavoituspalvelua laskuttamaan hakijoilta kaavan hyväksymisen jälkeen kaavan laatimis- ja käsittelykustannukset seuraavasti:
 - Kiinteistö Oy Töölöntullinkatu 8: 3 000 euroa

Käsittely

Asian aikana kuultavana oli tiimipäällikkö Hanna Pikkarainen. Asiantuntija poistui kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Tommi Suvanto, arkkitehti, puhelin: 31037032
tommi.suvanto(a)hel.fi



Hanna Pikkarainen, tiimipäällikkö, puhelin: 31037027
hanna.pikkarainen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ilmakuva
- 3 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12598 kartta, päivätty 8.10.2019
- 4 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12598 selostus, päivätty 8.10.2019, päivitetty Kylk:n 8.10.2019 päätöksen mukaiseksi
- 5 Suunnitelma piha-alueesta, 3.5.2019
- 6 Tilastotiedot
- 7 Vuorovaikutusraportti 27.5.2019, täydennetty 8.10.2019 ja asukastilaisuuden 6.6.2017 muistio
- 8 Osa päätöshistoriaa

Muutoksenhaku

Kustannusten osalta Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano
Hallintovalitus, tavallinen tiedoksianto

Otteet

Ote Hakija

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

Otteen liitteet

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

Esitysehdotus

Esitys on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Kaavaratkaisun keskeinen sisältö

Asemakaavan muutos (kaavaratkaisu) koskee tonttia, joka sijaitsee Meilahdessa Topeliuksenkadun ja Töölöntullinkadun rajaamassa korttelissa, osoitteessa Töölöntullinkatu 8. Kaavaratkaisu mahdollistaa 1960-luvun toimistorakennuksen rakennussuojelun, korottamisen ja



osittaisen muutoksen asuinkäyttöön sekä rakennukseen kytkeytyvän toimitila-/ asumiskäyttöön tarkoitetun uudisrakennuksen rakentamisen. YH-tontti (hallinto- ja virastorakennusten korttelialue) muuttuu kaavaratkaisun myötä AL-tontiksi (asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue). Asemakaavan muutos on osa koko korttelia koskevaa, laajempaa käyttötarkoituksen muutosta.

Uutta asuntokerrosalaa on n. 6 960 k-m² ja toimitilakerrosalaa on n. 2 150 k-m². Tontin 2 (Töölöntullinkatu 8) tehokkuusluku on e=3,46. Asukasmäärän lisäys on n. 170.

Kaavaratkaisun toteuttaminen vähentää korttelin toimitilan määrää ja muuttaa korttelia asumispainotteiseksi. Yleiskaavan mukainen toiminnallinen sekoittuneisuus varmistetaan määräyksellä ensimmäisen ja toisen kerroksen varaamisesta pääasiassa liike- tai muiksi toimitiloiksi.

Päätökset kaavaratkaisun pohjana

Kaavaratkaisu on voimassa olevan oikeusvaikutteisen Helsingin yleiskaavan 2016 (tullut voimaan 5.12.2018) mukainen ja edesauttaa kaupungin strategisten tavoitteiden toteutumista.

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi alueen asemakaavan muutosluonnoksen 7.11.2017 jatkosuunnittelun pohjaksi.

Kaavamuutoksen luonnosvaiheessa valmisteltiin samanaikaisesti poikkeamispäätös, joka koski pelkästään Töölön Urheilu- ja terveystalo (tontti 520/19). Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi poikkeamispäätöksen 7.11.2017.

Alueen lähtökohdat ja nykytilanne

Tontti sijaitsee nk. Töölöntullissa Taka-Töölön ja Meilahden kaupunginosien rajan tuntumassa kahden sairaalakeskittymän, Meilahden sairaala-alueen ja Laakson sairaalan muodostamalla työpaikkavyöhykkeellä, jonka katkaisee Urheilukadun ja Topeliuksenkadun väliin jäävä alue, jolla sijaitsee kaksi kapeaa asuinkerrostalokorttelia. Koko Töölöntullin kortteli on muuttumassa asumispainotteiseksi viereisten tonttien asemakaavan muutoksen myötä.

Arkkitehti Einari Teräsvirran suunnittelemat Töölön Urheilu- ja terveystalo (Topeliuksenkatu 41a) sekä TVK-talo, alun perin Toimihenkilö- ja Virkamiesjärjestöjen Keskusliiton toimitalo, valmistuivat 1967. Rakennuskokonaisuus rinnastuu tyyllillisesti Tukholmankadun varressa sijaitsevaan alueen maamerkkiin, arkkitehti Erkkö Virkkusen suunnittelemaan Aurataloon (1962).



Töölöntullinkadun itäpuoleinen Mannerheimintien varren avointa korttelirakennetta edustava asuinrakennusrivistö on rakennettu 1930–40-lukujen taitteessa.

Alueella on voimassa asemakaava vuodelta 1998. Kaavamerkintä on YH (hallinto- ja virastorakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa uimahallin ja liikuntatiloja).

Helsingin kaupunki omistaa tontin. Kaavaratkaisu on tehty hakemusten johdosta ja kaavaratkaisun sisältö on neuvoteltu hakijan kanssa.

Kaavaratkaisun kustannukset

Kaavaratkaisun toteuttamisesta ei aiheudu kaupungille kustannuksia. Kaupunki saa kaavaratkaisusta tuloja käyttötarkoituksen muutoksesta ja kaavoitettavasta uudesta rakennusoikeudesta aiheutuvasta korotettavasta tonttivuokrasta.

Vuorovaikutus kaavan valmisteluaikana

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

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

- Helen Oy
- Helen Sähköverkko Oy
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) vesihuolto
- Uudenmaan ELY-keskus
- Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes)
- kasvatuksen ja koulutuksen toimiala (ent. opetusvirasto, ent. varhaiskasvatusvirasto)
- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala (kaupunginmuseo, ent. liikuntavirasto)
- sosiaali- ja terveystoimiala (ent. sosiaali- ja terveystoimiala)
- kaupunginkanslia.

Viranomaisten kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat alueen melu- ja ilmanlaatuongelmien huomioimiseen, turvallisten ja terveellisten asuinolosuhteiden järjestämiseen sekä olemassa olevan putki- ja kaapeli-infran huomioimiseen.



Viranomaisten kanssa on tehty yhteistyötä kaavan valmistelun aikana ja kannanotoissa esitetyt asiat on otettu huomioon kaavatyössä ja niistä on tarpeen mukaan keskusteltu viranomaistahojen kanssa.

Mielipiteet

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat pääosin täydennysrakentamiseen. Kaavamuu-
toksen nähtiin luovan nykyistä paremmat edellytykset Töölöntullinkadun viihtyisyyden parantamiselle ja kaavamuu-
toksessa esitetyt rakennussuojelutarpeet koettiin tarpeellisiksi. Mielipiteissä oli jonkin verran ristiriitaisia toiveita, joiden yhteensovittamisen mahdollisuuksien tutkimista jatkettiin kaavaehdotusvaiheessa.

Mielipiteet on otettu huomioon kaavoitustyössä mahdollisuuksien mukaan. Kaavaehdotuksessa ovat edelleen mukana asukkaiden positiivisiksi kokemat asiat, kuten Töölöntullinkadun vehreyttäminen ja elävöittäminen sekä rakennussuojelu.

Kirjallisia mielipiteitä saapui 7 kpl.

Kaavaehdotuksen julkinen nähtävilläolo (MRL 65 §) 27.5.–25.6.2019

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

Kaavaehdotuksesta tehtiin kaksi muistutusta.

Muistutuksissa esitetyt huomautukset kohdistuivat puutteelliseen naapurien kuulemiseen, lisääntyvään meluun, ilmansaasteisiin ja varjotukseen, Taka-Töölön ja Meilahden väljistä ja matalahkosta kaupunkirakenneperiaatteesta poikkeamiseen ja asuinympäristön laadun heikentämiseen. Lisäksi esitettiin 9-kerroksisen uudisosan tilalle matalampaa rivitaloratkaisua.

Kaavaehdotuksesta saatiin viranomaisten lausuntoja sen ollessa julkisesti nähtävillä. Lausunnoissa esitetyt huomautukset kohdistuivat asemakaavaehdotuksen sisältövaatimukseen ja rakennetun kulttuuriympäristön vaalimiseen.

Lausunnot saatiin seuraavilta tahoilta:

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



- Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes)
- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala (kaupunginmuseo).

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 tarkoituksenmukaista muuttaa julkisen nähtävilläolon yhteydessä esitettyjen huomautusten johdosta.

Kaavakartan merkintöihin tai määräyksiin ei tehty muutoksia julkisen nähtävilläolon jälkeen.

Tarkemmat perustelut

Tarkemmat kaavaratkaisun perustelut ilmenevät liitteenä olevasta asemakaavaselostuksesta.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Tommi Suvanto, arkkitehti, puhelin: 31037032
tommi.suvanto(a)hel.fi
Hanna Pikkarainen, tiimipäällikkö, puhelin: 31037027
hanna.pikkarainen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ilmakuva
- 3 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12598 kartta, päivätty 8.10.2019
- 4 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12598 selostus, päivätty 8.10.2019
- 5 Suunnitelma piha-alueesta, 3.5.2019
- 6 Tilastotiedot
- 7 Vuorovaikutusraportti 27.5.2019, täydennetty 8.10.2019 ja asukastilaisuuden 6.6.2017 muistio
- 8 Osa päätöshistoriaa

Oheismateriaali

- 1 Mielenpitoet
- 2 Muistutukset

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai



08.10.2019

Asia/7

Kustannusten osalta täytäntöönpano
Hallintovalitus, tavallinen tiedoksianto

Otteet

Ote

Hakija

Ne mielipiteensä esittäneet, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa

Ne muistutuksen esittäneet, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa

Otteen liitteet

Esitysteksti

Hallintovalitus, tavallinen tiedoksianto
Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Esitysteksti

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Liite 7

Tiedoksi

Kaupunginkanslia / Villeneuve, Lindén, Sippola-Alho, Hakola
Kymp/Hatu/Koski (laskutus)

Päätöshistoria

Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala Kulttuuripalvelukokonaisuus Kaupunginmuseo
Kulttuuriperintöyksikkö 30.8.2019



§ 497

**Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle
Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta**

HEL 2019-009875 T 08 00 02

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Vantaan ratikka on seudullisesti merkittävä uusi joukkoliikenneyhteys, jonka suunnittelun jatkaminen on perusteltua. Vantaan ratikka tukee myös Helsingin maankäytön ja liikenteen kehittämistavoitteita ja luo edellytyksiä seudulliselle yhteistyölle liikennejärjestelmän kehittämisessä. Raitioliikenne on hyvä väline tiivistyvän ja kestäviin kulkumuotoihin tukeutuvan kaupunkirakenteen toteuttamisessa. Helsingin rataosuutta on suunniteltu hyvässä yhteistyössä projektin sekä Helsingin liikenteen ja maankäytön asiantuntijoiden kanssa.

HSL:n laatimaan MAL 2019 -suunnitelmaan sisältyy seudullisen pikaraitiotieverkoston laajentaminen viidellä uudella pikaraitiotieyhteydellä, joista Vantaan ratikka on yksi. Muut ovat Helsingissä Vihdintien, Viikin-Malmin ja Tuusulanväylän pikaraitiotiet sekä Espoossa Matinkylä-Loppävaara-pikaraitiotie. Lausuntopyyntöä arvioitu Vantaan ratikan toteuttamisaika vuosina 2024-2028 vastaa MAL 2019 -suunnitelman alustavaa ajoitusta. Ennen Vantaan rattikkaa on MAL 2019 -suunnitelmassa esitetty toteutettavaksi Vihdintien pikaraitiotie. Samaan aikaan Vantaan ratikan kanssa on MAL-suunnitelmassa esitetty toteutettavaksi Viikin-Malmin pikaraitiotie. MAL-suunnitelmassa esitetystä järjestyksestä on syytä pitää kiinni, jolloin seudun pikaraitiotieverkosto laajenee myös hyödyntämällä nykyistä raitiotiejärjestelmää.

Vantaan ratikka edistää seudullisia yhteyksiä lentoasemalle sekä Aviapoliiksen työpaikka-alueelle. Vaihtoyhteyksien toimivuuden kannalta on tärkeää järjestää mahdollisimman sujuva vaihtoyhteys Tikkurilan asemalla junista raitiovaunuihin. Lentoaseman päätepysäkki tulee myös toteuttaa mahdollisimman lähelle terminaaleja.

Vantaan ratikan Mellunmäen pääteasemalta on sujuva vaihtoyhteys metron, ja hanke tukee näin alueen kehitystä liikenteen solmukohtana. Tämä merkitys korostuu tulevaisuudessa, mikäli Östersundomin yhteisen yleiskaavan mukainen maankäytön kehittäminen etenee ja mettoa jatketaan Mellunmäestä itään.



Raitiotien arvioitu keskinopeus on kompromissi alueellisen kattavuuden ja matka-aikojen houkuttelevuuden välillä. Jatkosuunnittelussa on huolehdittava, ettei raitioliikenteen nopeus laske suunnitellusta heikentäen hankkeen kannattavuutta ja toimivuutta seudullisena liikenneyhteytenä. Nopeustavoitetta tukee hyvin se, että raitiorata on suunniteltu pääosin omalle ajoradalleen.

Helsingin raitioteihin ja varikon yhteiskäyttöön varautuminen

Yleissuunnitelmassa on otettu huomioon Helsingin yleiskaavan pikaraitioverkko ja varauduttu sen liittymäkohtiin liikennejärjestelyjen suunnittelussa. Järjestelyt Viikin-Malmin pikaraitiotien jatkamiseksi Jakomäestä Hakunilan urheilupuistoon on esitetty suunnitelmissa. Raitiotien suunnitteluperusteet ovat pääosin yhtenevät Helsinkiin suunniteltujen pikaraitioteiden kanssa mm. raidelevyden, ratasähköjärjestelmän ja vaunujen mitoituksen osalta. Kuitenkin esim. usean pikaraitiolinjan käyttämän pysäkin palvelualueen pituuden osalta on eroja. Ne eivät kuitenkaan muodosta esteitä järjestelmän tekniselle yhteensopivuudelle ja kyetään ratkaisemaan jatkosuunnittelussa. Taustalla vaikuttaa yleisten ja yhtenäisten pikaraitiotien suunnitteluohjeiden puuttuminen, minkä vuoksi suunnitteluperusteita on jouduttu määrittelemään hankkeittain. Helsinki pyrkii tuottamaan Raide-Jokeri -hankkeessa laadituista suunnitteluohjeista yleisesti seudulla hyödynnettävissä olevan pikaraitioteiden suunnitteluohjeistuksen.

On hyvä asia, että yleissuunnitelmassa on varauduttu Vaaralan raitiovaunuvarikon seudulliseen yhteiskäyttöön ja laajentamiseen. Raitiovaunuvarikkojen seudullista hallinta- ja käyttömallia ei ole vielä tarkemmin määritelty tai sovittu, mutta yleissuunnitelma antaa hyvät edellytykset Vaaralan varikon hyödyntämiselle esimerkiksi Viikin-Malmin pikaraitiotien liikenteen hoitamiseen, kun rataa jatketaan Vantaan puolelle.

Kustannukset ja toteuttamisriskit

Hankkeen investointikustannuksiksi on arvioitu noin 393 miljoonaa euroa, josta Helsingin osuus on noin 12 miljoonaa euroa. Helsingin kustannus on suhteellisen suuri kaupungin alueelle sijoittuvan osuuden pituuteen (noin 0,5 km) nähden, mikä selittyy pääasiassa linjan päähän sijoittuvalla sähkönsyöttöasemalla, pohjanvahvistustarpeella sekä johdotusliittimien, kuten Länsimäentien 110 kV voimalinjan muutosten, kustannuksilla. Jatkosuunnittelussa on kiinnitettävä huomiota näihin kustannustekijöihin ja etsittävä mahdollisimman kustannustehokkaita suunnitteluratkaisuja.

On syytä tunnistaa myös hankkeeseen liittyvät toteutusriskit. Hanke on Vantaan kaupungille suuri investointi eikä se yleissuunnitelmaan liitty-



vässä päätöksenteossaan vielä sitoudu hankkeen toteutukseen. Kustannusarvion nouseminen suunnittelun edetessä on mahdollista, kun tiedot esimerkiksi maaperän olosuhteista ja taitorakenteista tarkentuvat. Vantaan ratikkahankkeen mahdollinen viivästyminen ei saa estää muiden seudullisen liikennejärjestelmän kehityksen kannalta tärkeiden hankkeiden edistymistä. Tällaisia MAL 2019-suunnitelmassa mainittuja Helsingille tärkeitä hankkeita ovat mm. Vihdintien, Viikin-Malmin ja Tuusulanväylän pikaraitiotiet.

Jatkosuunnittelu ja päätöksenteko

Helsingin kaupungilla on valmius jatkaa raitiotien suunnittelua Vantaan esittämällä tavalla. Raitiotien tarkempi suunnittelu jatkuu yleissuunnitelman valmistumisen jälkeen Mellunmäen keskustan asemakaavoituksen yhteydessä, jolloin tehdään tarkempi liikennesuunnitelma raitiotien liikennejärjestelyistä ja sen toteuttamisen edellyttämät tilavaraukset.

Helsingin ja Vantaan kaupunkien on tehtävä päätös hankkeen toteuttamisesta koordinoitusti. Helsinki ei voi sitoutua toteutukseen ennen kuin toteutuksen edellytykset sekä Vantaan valmius hankkeen toteuttamiseen on selvinnyt riittävästi jatkosuunnittelussa.

Raitiotien Helsingin osuuden päätöksentekoon sovelletaan katu-, liikenneväylä-, rata- ja puistohankkeiden käsittelyohjeessa määriteltyä periaatteellisesti ja taloudellisesti merkittävän liikennehankkeen päätöksentekoprosessia. Helsingin rataosuuden kustannusarvion ylittäessä 10 miljoonaa euroa hyväksymispäätöksen tekee kaupunginvaltuusto. Toteutuspäätös edellyttää, että Helsingin päätöksentekoon tuodaan käsittelyohjeessa mainittua hankesuunnitelmaa vastaava kokonaisuus, joka sisältää yleissuunnitelma-aineiston lisäksi jatkosuunnittelussa tarkennetun kustannusarvion ja mahdolliset muut lisäselvitykset hankkeen toteutettavuudesta ja toteutustavasta. Raitiotien katusuunnitelmia ei voida hyväksyä ennen toteutuspäätöstä. Toteutuspäätöksen jälkeen ja alueen asemakaavan ollessa voimassa katusuunnitelmat hyväksyy kaupunkiympäristölautakunta.

Ehdotettu toteutusmalli

Vantaa esittää, että hanketta varten ei perusteta kaupunkien yhteistä toteutusorganisaatiosta, vaan Vantaa vastaisi raitiotien rakennuttamisesta myös Helsingin osuudelta. Helsinki laatisi oman alueensa osalta tarvittavat suunnitelmat ja päätökset radan toteuttamista varten.

Yleissuunnitelmavaiheen tiedoilla päätöstä hankkeen toteutustavasta ei ole mahdollista vielä tehdä. Helsingille on tärkeää osallistua omalle alueelleen sijoittuvaan hankkeeseen. Lähtökohtaisesti Helsingin kaupunki vastaa kaduilleen tehtävästä rakennuttamisesta, koska kaupunki



omistaa kadun ja tulee vastaamaan sen ylläpidosta. On löydettävissä malli, jolla hanke saadaan toteutettua yhtenäisenä työnä pilkkomatta sitä kullekin kaupungille. Toteutuksen tarkempi organisointi edellyttää ensin molempien kaupunkien toteutus päätöstä hankkeesta.

Käsittely

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

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Anton Silvo, liikenneinsinööri: 310 37489
anton.silvo(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 19.9.2019 Vantaan kaupunki
- 2 Vantaan ratikan yleissuunnitelma

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Lausuntoehdotus

Lausunto on ehdotuksen mukainen.

Tiivistelmä

Vantaan ratikka luo korkean tason poikittaisen joukkoliikenneyhteyden Lentoaseman, Aviapoliksen, Tikkurilan, Hakunilan ja Mellunmäen välille. Se tarjoaa houkuttelevan, nopean ja täsmällisen joukkoliikennepalvelun. Raitiotien pituus on 19,3 kilometriä, josta yli 90 prosenttia sijoittuu omalle ajoradalle. Raitiotiestä noin 500 metrin osuus sekä toinen päätepysäkki sijoittuu Helsingin alueelle. Matka lentoasemalta Mellunmäkeen kestää 47 minuuttia noin 25 km/h keskinopeudella. Raitiolinjan vuoroväli ruuhka-aikoina olisi 5 minuuttia.

Vantaan ratikassa matka on viihtyisä ja sujuva. Laadukkaan matkakokemuksen taustalla ovat hyvin suunnitellut liikkumisyhteydet, korkeatasoinen kaupunkikuva, ekologisuus, runsas katuvihreä sekä paikallisten identiteettien esiin tuominen.

Vantaan ratikka mahdollistaa tiiviimmän ja kestävämmän kaupunkirakenteen. Ratikka vahvistaa erityisesti raskaan raideliikenteen asemien väliin jäävien alueiden joukkoliikenteen palvelutasoa ja kytkee ne pa-



remmin lähimpiin kaupunkikeskuksiin ja seudulliseen raideverkkoon. Erityisesti Hakunila ja Mellunmäki liittyvät raitiotieyhteyden myötä tiiviimmin Tikkurila-Aviapolis -alueeseen ja sitä kautta myös muiden pääradan asemien yhteyteen.

Ratikka lisää joukkoliikenteen käyttöä koko seudulla. Ratikkavaihtoehdossa joukkoliikenteeseen siirtyä vuoteen 2050 mennessä 5000 matkaa vuorokaudessa muista kulkumuodoista bussivaihtoehtoon verrattuna. Samalla raitiotie vähentää autoliikenteen määrää ja kilometrisuoritetta, millä on suoria vaikutuksia liikenteen aiheuttamiin päästöihin.

Vantaan ratikan tuottamien hyötyjen on arvioitu olevan noin 335 miljoonaa euroa. Suurin ja hankkeen kannattavuuden kannalta tärkein hyöty on kuluttajan ylijäämän muutos (käyttäjien aika- ja palvelutasokustannusten muutokset), joka vastaa yli 80 % hankkeen tuottamista positiivisista hyödyistä. Matka-aikahyötyjä syntyy erityisesti pääradan allittavan Tikkurilan tunnelin ja vaihtopysäkin ansiosta. Täsmällisyys-hyötyjä saavutetaan koko ratikan reitin varrella.

Vantaan ratikan kokonaiskustannusarvio on noin 393 miljoonaa euroa. Helsingin osuuden rakentamiskustannuksiksi on arvioitu noin 12 miljoonaa euroa. Ratikan hyötykustannussuhde on 0,78 toteuttamisvuodelle 2030. Tämä jää alle yhteiskuntataloudellisen kannattavuusrajan, mikä on tyypillistä kaupunkialueiden raidehankkeille.

Esittelijän perustelut

Lausuntopyyntö

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkiympäristölautakuntaa antamaan lausunnon kaupunginhallitukselle 16.10.2019 mennessä.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Anton Silvo, liikenneinsinööri: 310 37489
anton.silvo(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 19.9.2019 Vantaan kaupunki
- 2 Vantaan ratikan yleissuunnitelma

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



§ 498

Lumen käsittelyn periaatteet ja toimenpideohjelma

HEL 2019-008782 T 10 05 01

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

Pöydällepanoehdotus:

Anni Sinnemäki: Pyydän esityksen pöydälle seuraavaan kokoukseen.

Kaupunkiympäristölautakunta päätti käsitellä toimialajohtajan kahden-
nentoista esityksen kokouksen yhdeksäntenä asiana.

Asian aikana kuultavana oli projektinjohtaja Jyrki Paavilainen. Asian-
tuntija poistui kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Jyrki Paavilainen, projektinjohtaja, puhelin: 310 25896
jyrki.paavilainen(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää hyväksyä Helsingin lumen käsittelyn periaatteet ohjeellisesti noudatettavaksi sekä toimenpiteet toteutettavaksi kaupunkiympäristön toimialalla.

Tiivistelmä

Lumen käsittelyn periaatteet on laadittu seuraaville talvihoidon osa-alueille: kokonaisvastuuhoito, katujen ylläpitopitoluokitukset ja palvelutasot, lumen auraus ja kuljetus, lumen kasaus sekä lumen vastaanotto ja sulatus.

Lumen käsittelyn periaatteilla mahdollistetaan kaupungin toiminta ja resurssit muuttuvissa tilanteissa, yhtenäistetään ja tehostetaan toimintatapoja, sekä määritetään perusteet palveluntuottajien ja muiden toimijoiden (esim. kiinteistönomistajat) ohjaamiselle. periaatteiden taustalla ovat maankäyttö- ja rakennuslaki, tieliikennelaki sekä laki kadun ja



eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta. Periaatteet pohjautuvat myös kaupungin ylläpidon tuotekortteihin sekä katujen hallinnollisiin ja ylläpitoluokituksiin. Lumen käsittelyn periaatteilla vastataan osaltaan kaupungin strategiaohjelman tavoitteisiin.

Periaatteiden jalkauttamiseksi kaupungin toimintaan on laadittu toimenpideohjelma ja periaatteiden sisältö tullaan tarkistamaan vuosittain.

Esittelijän perustelut

Taustatiedot

Yleisten alueiden ylläpidon strateginen, taktinen ja operatiivinen suunnittelu ovat tärkeä osa kestävästä kaupunkisuunnittelusta ja kadunpitoa. Ylläpidon tehtävistä erityisesti talvihoidon pitkäjänteinen huomioon ottaminen kaavoituksessa ja suunnittelussa vähentää päästöjä, melua ja muita ympäristöhaittoja ja siten lisää alueiden viihtyisyyttä sekä parantaa liikenneturvallisuutta. Suunnitelmallisuudella voidaan myös vastata kaupungin ylläpidolle asetettuihin tehokkuusvaatimuksiin, vähentää talvihoidon kustannuksia ja varautua lumen käsittelytarpeen kasvuun tiivistyvässä kaupunkiympäristössä.

Lumen käsittelyn periaatteilla mahdollistetaan viranomaisen toiminta ja resurssit muuttuvissa tilanteissa, yhtenäistetään ja tehostetaan toimintatapoja sekä määritetään perusteet palveluntuottajien ja muiden toimijoiden (esim. kiinteistönomistajat) ohjaamiselle. Kaupunginhallitus on päätöksessään jo vuonna 2013 ottanut kantaa entistä tehokkaampaan lumilogistiikkaan ja edellyttänyt, että uudistettu talvihoidon valmiussuunnitelma laaditaan lumitöiden nopeuttamiseksi. Toiseksi on edellytetty suunnitelmaa siitä, miten talvihoidon kustannuksia hallitaan ja menot kohdennetaan paremmin. Lisäksi on edellytetty esitystä siitä, miten yleiskaavoituksessa ja asemakaavoituksessa sekä maankäyttöön liittyvissä investointihankkeissa valmistaudutaan talvihoitoon. Lumen käsittelyn periaatteilla vastataan osaltaan kaupungin strategiaohjelman tavoitteisiin.

Lumen käsittelyn periaatteiden taustalla ovat maankäyttö- ja rakennuslaki, tieliikennelaki sekä laki kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta (erityisesti §14). Periaatteet pohjautuvat myös kaupungin ylläpidon tuotekortteihin sekä katujen hallinnollisiin ja ylläpitoluokituksiin.

Lumen käsittelyn periaatteet on laadittu seuraaville talvihoidon osaluueille: kokonaisvastuuhoito, katujen ylläpitopitoluokitukset ja palvelutasot, lumen auraus ja kuljetus, lumen kasaus sekä lumen vastaanotto ja sulatus. Periaatteissa esitetään myös lumen käsittelyverkosto ja lumen käsittelyn vastuut. Periaatteiden sisältö tarkistetaan vuosittain.



Tavoitteet

Lumen käsittelyn periaatteiden tavoitteena on

- kehittää lumen alueellista käsittelyä (lähilumi)
- tehostaa talvikunnossapitoa
- varmistaa yhtenäinen talvikunnossapidon laatutaso
- vähentää lumen käsittelyn haittavaikutuksia
- kehittää lumen käsittelyyn liittyvää yhteistoimintaa ja vuorovaikutusta.

Toimenpiteet

Periaatteiden sisältämässä toimenpideohjelmassa on esitetty 17 konkreettista toimenpidettä, joilla lumen käsittelyn periaatteet jalkautetaan kaupungin toimintaan. Ohjelman toimenpiteet ovat valikoituneet periaatteiden laadinnan yhteydessä ja ne koskevat koko kaupunkiympäristön toimialaa. Toimenpideohjelman toteuttaminen edellyttää jatkuvaa tiedon jakamista, yhteistyön tiivistämistä ja tavoitteiden, prosessien sekä roolien selkiyttämistä kaupungin eri toimijoiden kesken.

Lumen käsittelyn kehittämistä koordinoiva työryhmä eli lumityöryhmä vastaa toimenpideohjelman seurannasta ja arvioinnista. Toimenpiteiden vastuutahot vastaavat ohjelman toteuttamisesta. Muut tahot osallistuvat toteutukseen tarpeen mukaan.

Seuranta ja raportointi

Toimenpideohjelman etenemistä seurataan lumityöryhmässä. Toimenpideohjelman etenemisestä sekä ohjelman tuloksista ja vaikuttavuudesta tehdään arviointi vuosittain Kymppin johtoryhmälle. Arvioinnin yhteydessä toimenpideohjelman sisältöä voidaan tarvittaessa päivittää ja ohjelman piiriin ottaa uusia toimenpiteitä tarpeen mukaan. Myös lumen käsittelyn periaatteiden sisältö tarkistetaan vuosittain.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Jyrki Paavilainen, projektinjohtaja, puhelin: 310 25896
jyrki.paavilainen(a)hel.fi

Liitteet

1 Lumen käsittelyn periaatteet ja toimenpideohjelma

Muutoksenhaku



08.10.2019

Asia/12

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Tiedoksi

Kymp/ Hildén, Manninen



§ 499

Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallitukselle Hitas-osakkeiden vuoden 2019 oston varatun määrärahan ylitysoikeudesta

HEL 2019-009889 T 02 02 02

Esitys

Kaupunkiympäristölautakunta esitti kaupunginhallitukselle, että kaupunkiympäristölautakunta oikeutettaisiin ylittämään talousarviokohdassa 80601, HITAS-osakkeiden ostaminen, kaupunkiympäristölautakunnan käytettäväksi vuodelle 2019 osoitettu määräraha 500 000 eurolla.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Heidi Autiosuo, myyntineuvottelija, puhelin: 310 21014
heidi.autiosuo(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Esitysehdotus

Esitys on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Kaupunkiympäristölautakunnan käyttöön vuodelle 2019 on varattu 1 000 000 euron suuruinen määräraha Hitas-osakkeiden ostoja varten. Vuoden 2019 tiedossa oleva käyttö on 1 035 888,61 euroa. Vuoden 2019 aikana on ostettu seitsemän Hitas-huoneistoa, joista neljä maksettiin kokonaisuudessaan. Vuoden 2019 määrärahoista on lisäksi maksettu vuosina 2017 - 2018 ostettujen Hitas-osakkeiden kauppahintaeriä.

Tänä vuonna on näillä näkymin tulossa vielä kolmen Hitas-huoneiston kauppaa, joista ensimmäiset erät maksetaan kuluvan vuoden määrärahoista. Edellä olevan johdosta kaupunkiympäristölautakunta esittää, että kaupunginhallitus oikeuttaisi kaupunkiympäristölautakunnan ylittämään talousarviokohdassa 80601, HITAS-osakkeiden ostaminen, kaupunkiympäristölautakunnan käytettäväksi vuodelle 2019 osoitetun määrärahan 500 000 eurolla.



Erittely tiedossa olevista vuoden 2019 loppuun mennessä maksetuista eristä:

Hitas-yhtiö	Maksetut erät, euroa	%-osuus	Lisätiedot
As Oy Sompasaaren Hansa- laituri	28 775	25 %	Ostettu 2018
As Oy Helsingin Lorentz	21 070	33 %	Ostettu 2018
As Oy Helsingin Toutain	21 429	32 %	Ostettu 2018
As Oy Helsingin Satamajätkä	56 245	70 %	Ostettu 2018
As Oy Helsingin Atlantinkaari	96 343	60 %	Ostettu 2018
As Oy Jätkäsaaren Lakean- puisto	14 550	23 %	Ostettu 2018
As Oy Verkkosaaren Wanda, Helsinki	64 171	58 %	Ostettu 2018
As Oy Helsingin Malaga	136 109	100 %	
As Oy Helsingin Salsa	128 429	100 %	
As Oy Helsingin Pojamankal- lio	99 041	100 %	
As Oy Helsingin Länsiviitta	138 277	92 %	
As Oy Helsingin Amadores	180 979	100 %	
As Oy Jätkäsaaren Azorit, Helsinki	23 867	24 %	
As Oy Helsingin Postinkanta- ja 2	26 604	33 %	
Yhteensä	1 035 889		

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Heidi Autiosuo, myyntineuvottelija, puhelin: 310 21014
heidi.autiosuo(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



§ 500

Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtuutettu Leo Straniuksen ym. valtuustoaloitteesta ympäristölle haitallisten käytäntöjen selvittämisestä Helsingissä

HEL 2019-006112 T 00 00 03

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Kaupunkiympäristölautakunta toteaa, että osana kaupungin ympäristöraporttia seurataan kaupungin ympäristötaloutta. Siihen sisältyvät ne tuotot, kulut ja investoinnit, jotka on ensisijaisesti tehty ympäristönsuojelullisista syistä. Tiedot kerätään vuosittain koko kaupunkikonsernin osalta, mutta koska tytäryhteisöjen toimittamat tiedot eivät ole kattavia, ympäristöraportissa raportoidaan ainoastaan tiedot emo-organisaatiosta. Myös niissä on jonkin verran puutteita, koska tiettyjä ympäristökuluja ja -investointeja on vaikea erottaa esimerkiksi rakennusprojekteissa. Raportointia ollaan kehittämässä ja kaupungin taloushallintopalvelut Talpa on ottanut käyttöön uudet toimintoalunumerot emo-organisaatiossa, jotka helpottavat ympäristöasioiden seuranta- ja raportointia.

Vuonna 2018 ympäristökulut olivat 91 miljoonaa euroa (2,1 % kaupungin kaikista toimintakuluista), ympäristöinvestoinnit 135 miljoonaa euroa (21,5 % kaupungin kaikista käyttöomaisuusinvestoinneista) ja ympäristötuotot 6 miljoonaa euroa (0,5 % kaupungin kaikista toimintatuotoista). Tilinpäätöksen ympäristövastuiden arvo oli 31.12.2018 yhteensä 22,4 miljoonaa euroa. Vastuut koskivat varautumista entisten kaatopaikkojen kunnostamiseen ja maaperän puhdistamiseen.

Kaikki ympäristötalouteen kuulumattomat kaupungin tuotot, kulut ja investoinnit eivät kuitenkaan ole välttämättä suoraan tai välillisesti ympäristölle haitallisia. Ympäristön kannalta melko neutraaleja (tai esim. koulutuksen kautta myös positiivisia) toimintoja ovat esimerkiksi ope- tus- ja kulttuuri- sekä sosiaali- ja terveystaloudelliset palvelut, jos huomioidaan pelkät palvelut eikä niiden tarvitsemaa infrastruktuuria. Jos taas huomioidaan kaupungin toimintojen tarvitsemat tilat, energiankäyttö ja liikku- mistarve, ympäristövaikutuksia syntyy merkittävästi.

Kaupunki on merkittävä julkinen hankkija ja pystyy ohjaamaan markki- noita ympäristön paremmin huomiovaksi. Tällä hetkellä kaupungissa tehdään kuitenkin edelleen paljon kilpailutuksia ja hankintoja, joissa ympäristöasioita ei vielä huomioida. Tästä voi aiheutua sekä välillisiä että suoria ympäristövaikutuksia, joita voitaisiin vähentää asettamalla



entistä enemmän ympäristökriteerejä. Kaupungin tekemissä hankinnoissa asetetaan vaihtelevasti ympäristökriteerejä, keskitetyistä kilpailutuksista 62,5 prosentissa oli vuonna 2018 mukana ympäristökriteerejä ja esimerkiksi kaupunkiympäristön toimialalla noin 50 prosentissa kilpailutuksista.

Helsinki on mukana Suomen ympäristökeskuksen koordinoimassa Towards carbon neutral municipalities and regions -hankkeessa. Hankkeessa on Suomen ympäristökeskuksen toimesta laskettu Helsingin kaupungin hankintojen hiilijalanjälki, pois lukien investoinnit ja asiakaspalvelujen ostot. Sen mukaan suurimmat päästöt aiheutuvat sähköstä ja kaasusta, lämmityksestä, rakennusten ja alueiden rakentamis- ja kunnossapitopalveluista sekä rakennusten ja huoneistojen vuokrista. Niiden yhteenlaskettu osuus laskelmassa huomioidusta kaupungin hankintojen hiilijalanjäljestä on yli puolet.

Alla on kuvattu kaupungin toimintoja, joilla on merkittäviä ympäristövaikutuksia, mutta niiden osuutta kaupungin käyttömeneistä ja investoinneista on vaikea erottaa.

Rakentaminen

Rakentaminen on yksi eniten ympäristövaikutuksia aiheuttava toiminto kaupungin toiminnassa erityisesti sen energiankulutuksen ja luonnonvarojen käytön takia. Rakentamiseen käytettävät summat ovat suuria ja ympäristötilinpäätöksessä on esitetty, kuinka paljon rahaa on käytetty energiatehokkuuteen ja uusiutuvaan energiaan. Kaupungilla on kansallisia energiatehokkuusvaatimuksia tiukemmat linjaukset ja erityisesti Hiilineutraali Helsinki 2035 -toimenpideohjelman tavoitteiden mukaisesti uusiutuvaa energiaa tulee lisätä merkittävästi. Kiertotalouden avulla on mahdollista säästää sekä rahaa että luonnonvaroja, mutta sen mahdollisuuksia (esim. kierrätettävät osat, purettavuus) ei vielä tällä hetkellä hyödynnetä rakentamisessa riittävästi, mutta kaupungilla on käynnissä joitain kiertotalouspilotteja. Koska kiertotaloutta ei vielä riittävästi huomioida, lisää se rakentamisen haitallisia ympäristövaikutuksia ja kustannuksia.

Kaupungilla on kansallisia energiatehokkuusvaatimuksia tiukemmat linjaukset ja erityisesti Hiilineutraali Helsinki 2035 -toimenpideohjelman tavoitteiden mukaisesti uusiutuvaa energiaa tulee lisätä merkittävästi. Rakennushankkeissa iso päätöksiä ohjaava tekijä on tällä hetkellä investointikustannus, josta aiheutuu se, että elinkaarikustannuksella tarkasteltavia uusiutuvan energian järjestelmiä ei välttämättä voida valita esimerkiksi liian suureksi kohoavan vuokra vaikutuksen tai hankkeen enimmäishinnan ylittymisen takia. Investointikustannuskeskeisestä tavasta olisi syytä siirtyä tarkastelemaan elinkaarikustannuksia, joka



useimmiten johtaa energiatehokkaamman tai ympäristöystävällisemmän teknologian valintaan.

Kaupungin kasvaessa rakentamiselle joudutaan löytämään yhä uusia alueita, mikä voi aiheuttaa viherverkostojen katkeamista, vähentää metsien ja niittyjen määrää sekä vähentää vettä läpäisevän pinta-alan määrää. Näillä on vaikutuksia luonnon monimuotoisuuteen ja kaupunkilaisten mahdollisuuksiin nauttia luonnon tarjoamista ekosysteemipalveluista. Tätä on mahdollista korvata parantamalla viheralueiden toiminnallisuutta ja ekologista laatua, ennallistamalla luontokohteita tai luomalla uusia viherympäristöjä (esim. viherkattoja), mutta tällä hetkellä näitä mahdollisuuksia ei vielä kattavasti käytetä. Rakentaminen heikentää myös kaupunkirakenteen ilmaston kestävyyttä esimerkiksi heikentämällä hulevesien imeytymistä, mikä voi aiheuttaa lisäkuluja kaupungille esimerkiksi hulevesitulvien vuoksi.

Tällä hetkellä rakentamisessa etusijan saavat usein rakentamisen nykyiset käytännöt ja ratkaisut, joita perustellaan kustannussyillä. Uusia menetelmiä ja tekniikoita säilyttää nykyistä kasvillisuutta tulisi kehittää aktiivisemmin. Erityistapauksiin soveltuvia ratkaisuja on jo tarjolla, mutta niitä käytetään vielä harvoin (esim. kaivamisessa käytettävät ujuttamistekniikat, imuroinnit, ilmalapio). Kasvillisuuden ylläpito on myös haastavaa, jos tehdään lyhytkestoisia alueurakkasopimuksia, koska silloin on vaikea ylläpitää pitkäjänteistä hoitosuunnitelmaa erityisesti vaativien kohteiden kohdalla (esim. niityt, katupuiden rakennelleikkaukset).

Rakentamisen ympäristöhaittoja pyritään vähentämään muun muassa Hiilineutraali Helsinki 2035 –toimenpideohjelman, kaupunkiympäristön toimialan ympäristöohjelman ja Kaivumaiden, kiviaineksen ja purkumateriaalien periaatteiden mukaisesti. Tekeillä on myös kierto- ja jakamistaloudentalouden tiekartta, joka pyrkii edistämään kiertotaloutta muun muassa rakentamisessa.

Kiinteistöjen käyttö ja ylläpito

Kiinteistöjen käytön merkittävimmät ympäristövaikutukset syntyvät energiankulutuksesta ja energiantuotannon polttoainevalinnoista. Merkittävä osa kaupungin käyttämästä energiasta tuotetaan fossiilisilla polttoaineilla. Kiinteistöissä tapahtuu myös paljon turhaa energiankulutusta, mikä aiheuttaa suoraan lisäkustannuksia kaupungille, mutta jota olisi mahdollista vähentää parantamalla ylläpidon ja huollon resursseja sekä toimintaa.

Kaupungin toiminnasta syntyy paljon jätettä, joita ei vielä lajitella riittävästi materiaalina. Se lisää sekajätteen määrää, kaupungille syntyviä kustannuksia ja hukkaa luonnonvaroja, kun materiaali ohjataan materiaalihyötykäytön sijaan polttoon.



Ylläpidon ympäristöhaittoja pyritään vähentämään muun muassa Hiili-neutraali Helsinki 2035 –toimenpideohjelman ja kaupunkiympäristön toimialan ympäristöohjelman mukaisesti.

Liikenne

Liikenteen merkittävimmät ympäristövaikutukset syntyvät polttoainevalinnoista. Helsingissä on panostettu viime vuosina vahvasti joukkoliikenteeseen, liikenteen siirtämiseen raiteille ja sen sähköistämiseen. HKL:n kalusto kulkee jo kokonaan uusiutuvilla polttoaineilla ja Staran työkonekalusto on siirtymässä biopolttoaineisiin, mutta muuten kaupungin kalusto käyttää vielä suurelta osin fossiilisia polttoaineita, millä on ilmastovaikutusta.

Liikenteen ympäristöhaittoja pyritään vähentämään muun muassa Hiili-neutraali Helsinki 2035 -toimenpideohjelman, kaupunkiympäristön toimialan ympäristöohjelman, Kestävä kaupunkiliikenne Helsingissä -ohjelman sekä Staran ja HKL:n ympäristöohjelmien mukaisesti.

Yleisten alueiden ylläpito

Yleisten alueiden hoidossa käytetään erilaisia kemikaaleja, torjunta-aineita ja lannoitteita, jotka voivat olla ympäristölle haitallisia, esimerkiksi heikentämällä luonnon monimuotoisuutta. Osa hulevesistä johdetaan suoraan vesistöihin ja runsaslumisina talvina lunta kaadetaan mereen, mitkä edistävät esimerkiksi mikromuovien ja muiden epäpuhtauksien päätymistä vesistöihin. Yleisten alueiden ylläpidon kilpailutuksessa on kuitenkin viime vuosina otettu käyttöön ympäristökriteereitä, joiden ansiosta on vähennetty muun muassa kemikaalien käyttöä ja tehty ylläpidosta ympäristöasiat kattavammin huomioivaa. Staran ympäristöohjelmassa on toimenpiteinä urakoiden ympäristöriskien kartoitus ja ympäristösuunnitelmien laadinta sekä käytettyjen kemikaalien riskien arviointi ja hankintaohjeiden laatiminen, jotta ympäristölle haitallisimpien kemikaalien käyttöä voidaan vähentää.

Maankäyttö ja kaavoitus

Helsingin kaupunkisuunnittelun keskeisenä pyrkimyksenä on kaupungin kestävä kasvun turvaaminen. Ympäristön näkökulmasta tällä tarkoitetaan sitä, että kaupungin kasvun haittoja pyritään minimoimaan ohjaamalla uutta rakentamista siten, että tuleva kaupunkirakenne tuottaa mahdollisimman vähän liikkumisesta aiheutuvia päästöjä samalla kun paikalliset ympäristölliset reunaehdot, etenkin viheralueiden arvot pyritään parhaalla mahdollisella tavalla turvaamaan.



Käynnissä olevat kaupungin keskustan tuntumaan sijoittuvien uusien projektialueiden rakentuminen tarjoaa mahdollisuuksia vähäpäästöiseen liikkumiseen ja asumiseen.

Yleiskaava 2016:n lähtökohtana on verkostokaupungin vahvistaminen, joka laajentuvan raideverkon kautta mahdollistaa liikenteen osalta vähäpäästöisen elämäntavan myös esikaupunkialueelle, esimerkiksi tulevissa bulevardikaupunginosissa. Maankäytön tiivistäminen raideliikenteen asemien tuntumaan ohjaa kaupunkirakenteen kehitystä suuntaan, jolla parannetaan kestävien liikkumismuotojen käytön edellytyksiä.

Huomattavaa on, että myös suotuisalle sijainnille tehtävä rakentaminen aiheuttaa rakentamisen aikaisia päästöjä sekä energiankulutuksen lisääntymistä kaupungissa. Näihin voidaan vaikuttaa rakentamisen ohjauksella. Hiilineutraalin Helsinki 2035 -toimenpideohjelmassa on useita toimenpiteitä, jotka tähtäävät päästöjen ja energiankulutuksen vähentämiseen.

Kaupunkisuunnittelussa integroidaan maankäytönsuunnittelu ja liikennesuunnittelu hyvän elinympäristön saavuttamiseksi ja ympäristön suojelemiseksi. Esimerkiksi isoja liikennehankkeita suunniteltaessa tulee kuitenkin varmistua siitä, että ne toteuttavat myös kaupungin ilmastavoitteita.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Pirita Kuikka, ympäristösuunnittelija: +358 9 310 32045
pirita.kuikka(a)hel.fi

Liitteet

- 1 HEL 2019-006112 Valtuustoaloite: Ympäristölle haitallisten käytäntöjen selvittäminen Helsingissä

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Lausuntoehdotus

Lausunto on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Valtuustoaloite



08.10.2019

Valtuutettu Leo Stranius ja 19 muuta valtuutettua ovat tehneet 22.5.2019 seuraavan valtuustoaloitteen: Ympäristölle haitallisten käytäntöjen selvittäminen Helsingissä

Aloitteen allekirjoittaneet ovat sitä mieltä, että olisi tärkeää selvittää mikä osuus kaupungin käyttömenoista ja investoinneista on ympäristölle suoraan tai välillisesti haitallista.

Lausuntopyyntö

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkiympäristölautakuntaa antamaan lausunnon kaupunginhallitukselle 1.10.2019 mennessä.

Kaupunginkanslia on myöntänyt lausunnon antamiselle lisää aikaa 8.10.2019 saakka.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Pirita Kuikka, ympäristösuunnittelija: +358 9 310 32045
pirita.kuikka(a)hel.fi

Liitteet

- 1 HEL 2019-006112 Valtuustoaloite: Ympäristölle haitallisten käytäntöjen selvittäminen Helsingissä

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



§ 501

Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtuutettu Kati Juvan ym. valtuustoaloitteesta koskien koristepensaiden ja puistopuiden kartoittamista ja nimeämistä nimikyltein

HEL 2019-006608 T 00 00 03

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Helsingin, ja erityisesti kantakaupungin, vanhat puut ja pensaat ovat lajistollisesti ja historiallisesti arvokkaita. Aloitteessa toivotaan kasvien kyltitystä ja nettikartan laatimista puistojen kasveista, jotta asukkaiden ja matkailijoiden tietämys puistokasvillisuudesta lisääntyisi. Kaupunkiympäristön toimiala on tietoinen Helsingin puistokasvillisuuden arvosta ja merkityksestä ja on monin tavoin edistänyt sekä kaupunkilaisten tietoisuutta kasveista että lajistollisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokaiden puu- ja pensasyksilöiden säilymistä.

Helsingin rakennettujen viheralueiden kasvien käytön linjaus (2009) kuvaa periaatteet Helsingin julkisten ulkotilojen istutetun kasvillisuuden käytölle. Linjausta laadittaessa tehtiin laaja taustaselvitys Helsingin rakennettujen viheralueiden kasvillisuudesta ja sen historiasta (Vaahteran varjossa, syreenin tuoksussa). Helsingin muun muassa useita kymmeniä kaupungin teettämiä puistojen kasvillisuusinventointeja ja Helsingin viheralueiden kasvillisuutta käsitteleviä tutkimuksia ja selvityksiä esimerkiksi koristeomenapuista, syreeneistä, lehmuksista, lehtipuista ja Helsingin kasvilajiston historiasta.

Taustaselvityksessä todettiin, että Helsingin katu- ja viheralueiden istutettu kasvillisuus on omaleimaista, monipuolista ja historiallisesti kerroksellista. Helsingissä on sen pitkän historian ja muun muassa aiempien kaupunginpuutarhureiden määrätietoisen toiminnan jäljiltä edelleen jäljellä suuri valikoima nykyään harvinaista puu-, pensas-, perenna- ja sipulikasvilajistoa. Taustaselvityksessä korostettiin Helsingin puistojen puiden ja pensaiden kulttuurihistoriallista merkitystä ja tiettyjen kasvilajien ja -lajikkeiden roolia osana tunnistettavaa helsinkiläistä kaupunkikuvaa.

Rakennettujen viheralueiden kasvien käytön linjaus (Kasvit ovat kaupungin vaatteet, 2009) pohjautuu ymmärrykseen ja tietämykseen Helsingin puistojen puiden ja pensaiden merkityksestä osana Helsingin kulttuurihistoriaa ja identiteettiä. Linjauksen viisi yleislinjausta esittää laajat ja pysyvät kasvien käytön periaatteet rakennetuille viheralueille



Helsingissä. Niiden tavoitteena on kohottaa kasvillisuuden asemaa ja merkitystä Helsingin julkisessa kaupunkitilassa ja auttaa vaalimaan Helsingin kasvien käytön rikasta perinnettä ja edelleen monipuolistamaan sitä. Linjauksokohdan ”Kasvillisuuden arvostuksen lisääminen päätöksenteossa” mukaan tiedotuksella lisätään asukkaiden kiinnostusta puistoja ja kasvillisuutta kohtaan, jotta kaupunkilaiset voivat tuntee ylpeyttä oman kotikaupunkinsa ominaispiirteistä. Jatkotoimenpiteeksi on kirjattu, että ”tiedotusta Helsingin viheralueiden kasvillisuudesta lisätään. Nettisivujen kasvillisuustietoja täydennetään. Uutta tiedostusmateriaalia Helsingin puista ja muusta puistokasvillisuudesta kehitetään. Puistokävelyjä jatketaan osana valistus- ja asiantuntijatoimintaa”.

Puistokasveja koskeva tiedotus

Kasvien käytön linjauksen taustaselvityksen koottujen aineistojen pohjalta Laiturin näyttelytilassa toteutettiin 2011 laaja Helsingin puistokasvillisuutta käsitellyt näyttely ”Helsingin historiaa puistojen kertomana”. Näyttely löytyy netistä verkko-osoitteesta kasvitkaupunginvaatteet.fi.

Helsingin puistoilla on ollut Facebookissa vuodesta 2010 oma sivusto (facebook.com/puistot). Sivustolla on syyskuussa 2019 7 500 seuraajaa. Sivustolla mm. esitellään puistokasveja, usein niiden kukinta-aikaan, mainostetaan kaupunkiympäristön toimialan puistokävelyjä ja kerrotaan puistojen muista tapahtumista. Jakojen kautta yksittäisellä kukintatiedotteella saattaa olla yli 30 000 lukijaa. Facebookin puistot -sivustolla oli vuosina 2012 - 2015 myös kaksi Helsingin puistoa esittelevää kirjoitussarjaa, ”Kukassa nyt!” ja ”Tunne puut!”.

Vuonna 2013 avattu Vihreät sylit. Kävelyretkiä Helsingin puistoihin (vihreatsylit.fi) on kaupunkiympäristön toimialan puistosivusto. Sivustolla esitellään yli sadan puiston historiaa ja kasvilajistoa. Kasvillisuudeltaan erityisen rikkaista puistoista (esimerkiksi Meilahden arboretum, Niskalan arboretum ja Leninipuisto) on tehty sivustolle myös sähköiset kasvikatat, joiden sisältöä ja ominaisuuksia ollaan edelleen kehittämässä. Sivustolle on myös koottu Facebookissa julkaistuja kasviartikkeleita. Sivusto on kolmikielinen: suomi, ruotsi ja englanti. Sivustolla on noin 50 000 käyntiä/vuosi.

Helsingissä on järjestetty opastettuja puistokävelyjä jo vuodesta 2003. Kaikkien puistokävelyjen kantavana teemana ovat puistokasvit. Vuosittain kävelyillä on 1200 - 1400 osallistujaa. Vuonna 2019 puistokävelyjä oli 11 kappaletta eri puolilla kaupunkia. Puistokävelyistä tiedotetaan laajasti mm. kirjastoissa jaettavassa Luontoretikalenterissa ja puistojen Facebook-sivulla.

Nykyteknologia mahdollistaa uudenlaisia tapoja tehdä julkista ulkotilaa esittelevää tiedotusmateriaalia asukkaille ja matkailijoille. Audio-opas-



tusten tekemiseksi Helsingin merkittäviin kasvipuistoihin kaupunkiympäristön toimialalla on olemassa sekä tekniset että sisällölliset valmiudet.

Helsingin kaupungin puurekisteri

Helsingin kaupungilla on käytössään puurekisteri. Helsingin katupuut ovat puurekisterissä melko kattavasti, mutta Helsingin yli 200 000 puistopuusta puurekisteriin on toistaiseksi viety noin 23 000 puistopuuta. Puurekisterissä on syyskuussa 2019 yhteensä 51 000 katu- ja puistopuuta, jotka edustavat 485 puulajia tai -lajiketta.

Kaupungin puurekisterin tietoja avattiin toukokuussa 2019 avoimen datan rajapintapalveluna. Avoimena datana löytyy puurekisterissä olevien puiden lajitieto, kokoluokka ja istutusvuosi, jos se on tiedossa. Koko puurekisteriä ei ole tarkoitus avata yleisölle, sillä sen sisältö on rakennettu ensisijaisesti palvelemaan puita koskevaa päätöksentekoa ja puuomaisuuden hallinnointia.

Helsingin pensaita tai ruohovartisia kasveja ei ole sähköisissä rekistereissä. Yksityiskohtainen tieto Helsingin viheralueiden puu-, pensas- ja perennalajistosta perustuu uudempien puistojen osalta puistosuunnitelmiin ja vanhojen puistojen osalta kasvillisuusinventointeihin, joita kaupunki on teettänyt parin viime vuosikymmenen aikana yhteensä noin 50 puistosta. Merkittävien kohteiden kasvillisuusinventoinnit löytyvät kaupungin julkaisusarjasta.

Puistojen opastaulut ja kasvien nimikyltit

Kasvillisuudeltaan monipuolisissa puistoissa on opastauluja, joissa esitellään puistoa ja sen kasvilajistoa. Kasviesittelyjä sisältäviä opastauluja on muun muassa Alppiruusu- ja Meilahden arboretumissa ja sen ruusutarhassa, Niskalan arboretumissa ja Leninipuistossa. Opastaulujen QR-koodit johdattavat kävijän tarvittaessa vihreiden syylien eri kieliversioihin. Opastaulujen tiedostot löytyvät pdf-muodossa myös vihreät-syyliet-sivustolta.

Opastaulujen lisätarve on tiedostettu, ja uusia opastauluja on tehty ja vanhojen sisältöjä päivitetty. Uusia opastauluja on tulossa mm. Vuosaaren huipun virkistysalueelle, Myllypuron Alakivenpuistoon ja Alppikylän Nyyttipuistoon, joissa kerrotaan myös kohteen kasvillisuudesta.

Muutamissa Helsingin puistoissa kasveilla on nimikyltit. Nimikylttejä on toistaiseksi laitettu puistoihin, jotka ovat kasvilajistoltaan erityisen rikkaita ja jotka sijaitsevat alueilla, joiden virkistyskäyttöpaine ei ole erityisen suuri. Näissä puistoissa on kokeiltu erilaisia nimikylttivaihtoehtoja, joista toimivimmaksi ovat osoittautuneet roikkuvat kyltit.



Kasvilajistoltaan rikkaassa ja kasvimaailman moninaisuuteen keskittyvässä Meilahden arboretumissa ja sen ruusutarhassa on kaikissa puissa ja pensaissa nimikyltit. Nimikylteissä kerrotaan kasvin heimo, tieteellinen nimi, suomen- ja ruotsinkielinen nimi, sekä ruusulajikkeista myös kyseisen lajikkeen syntyvuosi, jos se on tiedossa. Myös Talvipuutarhan ruusutarhassa on ruusulajikkeiden nimikyltit. Nimikylttejä laitetaan syksyn 2019 aikana myös Leninipuistoon, jossa opastaulussakin esitelyihin, maisemallisesti näyttävimpiin ja lajistollisesti kiinnostavimpiin puuyksilöihin tulee nimikyltit.

Yhteenveto

Helsingin puistokasvillisuuden ainutkertaisuus, kiinnostavuus ja kulttuurihistoriallinen arvo on tiedostettu hyvin kaupunkiympäristön toimialalla. Se on myös edistänyt monin tavoin kaupunkilaisten ja matkailijoiden tietämystä puistojen kasvilajistosta ja sen erityispiirteistä Helsingissä. Asukkaiden kasvaneesta kiinnostuksesta puistojen kasvillisuutta kohtaan kertovat esimerkiksi kymmenien tuhansien asukkaiden käynnit muun muassa Roihuvuoren Kirsikkapuistossa ja Alppiruusuopuistossa niiden kukinta-aikaan.

Aidatuissa kasvitieteellisissä puutarhoissa, joiden ensisijainen tehtävä on tieteellinen toiminta sekä kasvien ylläpitäminen ja niiden esitteleminen, kaikki kasvit on perinteisesti kyltityt. Näin on tehty myös Helsingin yliopiston kasvitieteellisessä puutarhassa Kaisaniemessä ja Kumpulassa. Julkiset viheralueet on kuitenkin tarkoitettu ensisijaisesti virkistykseen, eikä kasvien runsas kyltittäminen ole välttämättä esteettisesti miellyttävää. Lisäksi nimikylttien ylläpito on ilkeästä johtuen osoittautunut työlääksi, joten toistaiseksi nimikylttien kiinnittäminen puihin ja pensaihin on rajoittunut kasvilajistoltaan erityisen mielenkiintoisiin kohteisiin, joiden ensisijainen attraktio liittyy kasvikauneuteen ja joissa ei juuri ole muita toimintoja.

Tietoa puistojen kasvilajistosta voidaan välittää asukkaille ja matkailijoille muillakin tavoilla kuin nimikylteillä. Kaupunkiympäristön toimiala on tietoinen kasvitiedottamisen tarpeesta ja mahdollisuuksista yleisen kasviymmärryksen ja puistokasvillisuuden arvostuksen lisääjänä, ja etsii aktiivisesti uusia tapoja välittää asukkaille tietoa Helsingin puistojen kasvilajistosta.

Tiedotustarve puistoista ja viheralueista on pysyvä ja koko ajan kasvava. Helsingin puistot ja viheralueet ja niiden kasvillisuus voivat olla kaupungin viestinnässä siinä arvossa, joka niille asukkaiden hyvinvoinnin edistäjänä ja Helsingin tunnistettavan kaupunkikuvan muodostajana kuuluu.

Linkit selvityksiin ja sivustoihin:

Postiosoite

PL 58200
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunkiymparisto@hel.fi

Käyntiosoite

Sörnäistenkatu 1
Helsinki 58
<https://www.hel.fi/>

Puhelin

09 310 1691

Faksi**Y-tunnus**

0201256-6

Tilinro

F106 8000 1200 0626 37

Alv.nro

F102012566



08.10.2019

Asia/11

https://www.hel.fi/hel2/hkr/julkaisut/2009/kasvien_kayton_taustaselvitys_10_2009.pdf

https://www.hel.fi/hel2/hkr/julkaisut/2009/kasvien_kayton_linjaus_11_2009.pdf

<https://www.hel.fi/static/hkr/julkaisut/2006/pihasyreenit.pdf>

<https://www.hel.fi/static/hkr/julkaisut/Koristeomenapuuajkaisu051207.pdf>

<http://www.kasvitkaupunginvaatteet.fi/>

<https://vihreasyliit.fi/>

<https://www.facebook.com/puistot/>

<https://patsaspuhuu.fi/>

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Satu Tegel, suunnitteluasiantuntija: 310 38406
satu.tegel(a)hel.fi
Elina Nummi, projektipäällikkö, puhelin: 310 38475
elina.nummi(a)hel.fi

Liitteet

1 Valtuutettu Kati Juvan aloite

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Lausuntoehdotus

Lausunto on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Valtuustoaloite

Valtuutettu Kati Juva ja 24 muuta valtuutettua ovat tehneet 5.6.2019 seuraavan valtuustoaloitteen:

"Helsinki ja erityisesti kantakaupunki on täynnä monenlaisia koriste-
pensaita ja eksoottisia puita. Osa on hyvinkin vanhoja, kuten ainakin
satavuotias rusokirsikka (*Prunus sargentii*) Oopperan kulmilla Töölön-
lahdella. Nämä pensaat ja puut ovat olennainen osa Helsingin historiaa



– esimerkiksi syreenit tulivat tänne Suomenlinnan venäläisen varuskunnan myötä – mutta niitä tunnetaan huonosti.

Sibeliuspuistossa kasvaa katsuroita (*Cercidophyllum japonicum*), punatammia (*Quercus rubra*) ja pyökkejä (*Fagus sylvatica*) ja lähialueilla on yhteensä seitsemän eri poppelilajia. Havupuista esimerkiksi hemlokkeja kasvaa Alppipuistossa (lännenhemlokki *Tsuga heterophylla*), Vallilan puistossa (japaninhemlokki *Tsuga diversifolia*) ja Sibeliuspuistossa (kanadanhemlokki *Tsuga canadensis*).

Monet koristepensaat ja -puut ovat myös tosi näyttäviä erityisesti keväisin, ja oudonnäköiset havupuut ikivihreinä ilahduttavat meitä ympäri vuoden. Sekä kaupunkilaiset että matkailijat ovat niistä kiinnostuneita, mutta harva tietää niiden nimiä ja alkuperää.

Me allekirjoittaneet valtuutetut esitämme, että kaupunginhallitus selvittää mahdollisuutta laittaa ainakin osaan näistä pensaista ja puista nimikyltin, jossa kerrotaan puun/pensaan suomenkielinen, ruotsinkielinen ja tieteellinen nimi ja mahdollisesti sen istutusaika. Nimikylttejä laajemmin nettiin voisi laatia karttapohjan, josta kävisi ilmi näiden pensaiden ja puiden sijainti nimineen, ja siihen yhteyteen voisi rakentaa myös tietolaatikoita näiden alkuperästä. Lisäksi kaupunkilaisille ja matkailijoille voisi järjestää opastettuja puistopuukierroksia."

Lausuntopyyntö

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkiympäristölautakuntaa antamaan lausunnon kaupunginhallitukselle 10.10.2019 mennessä.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Satu Tegel, suunnitteluasiantuntija: 310 38406
satu.tegel(a)hel.fi
Elina Nummi, projektipäällikkö, puhelin: 310 38475
elina.nummi(a)hel.fi

Liitteet

1 Valtuutettu Kati Juvan aloite

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



§ 502

Oikaisuvaatimus kaupunkiympäristön toimialan palvelut ja luvat - palvelukokonaisuuden alueiden käytön ja -valvonnan yksikön alueiden käytön tiimipäällikön päätöksistä 3.5.2019 (TP1900275) sekä 24.7.2019 (LJ1900097), Linjat

HEL 2019-008746 T 10 01 01 03

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hylätä oikaisuvaatimuksen, joka koskee kaupunkiympäristön toimialan palvelut ja luvat -palvelukokonaisuuden alueiden käytön ja -valvonnan yksikön alueiden käytön tiimipäällikön päätöstä 3.5.2019 (TP1900275) vuokrata yleistä aluetta Kallio Block Party -tapahtumaa varten sekä alueiden käytön vs. tiimipäällikön päätöstä 24.7.2019 (LJ1900097) tilapäisistä liikennejärjestelyistä samaa tapahtumaa varten.

Kaupunkiympäristölautakunta päättää jättää oikaisuvaatimuksen tutkimatta siltä osin kuin siinä esitetyt vaatimukset kohdistuvat muihin kuin niihin päätöksiin, joihin oikaisua on vaadittu.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Heli Hietala, lakimies, puhelin: 310 21642
heli.hietala(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Oikaisuvaatimus 17.8.2019
- 2 Oikaisuvaatimuksen täydennys 2.9.2019

Muutoksenhaku

Kunnallisvalitus, oikaisuvaatimuksen johdosta annettu päätös

Otteet

Ote
Hakija

Otteen liitteet

Esitysteksti
Kunnallisvalitus, oikaisuvaatimuksen johdosta annettu päätös

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.



Esittelijän perustelut

Oikaisuvaatimuksen kohteena olevat päätökset

Kaupunkiympäristön toimialan palvelut ja luvat -palvelukokonaisuuden alueiden käytön ja -valvonnan yksikön alueiden käytön tiimipäällikkö on päätöksellään 3.5.2019 (TP1900275) myöntänyt Block Party Ry:lle oikeuden käyttää Kalliossa Castréninkadun, Kristiinankadun, Alppikadun ja Ensi linjan rajaamia katu- ja muita yleisiä alueita 3.8.2019 järjestettyä Kallio Block Party -yleisötilaisuutta varten.

Kaupunkiympäristön toimialan palvelut ja luvat -palvelukokonaisuuden alueiden käytön ja -valvonnan yksikön alueiden käytön vs. tiimipäällikkö on päätöksellään 24.7.2019 (LJ1900097) tehnyt Block Party Ry:n hakemuksesta Kallio Block Partyta koskien tieliikenneasetuksen 49 §:n mukaisen tienpitäjän päätöksen tapahtuman edellyttämästä tien tilapäisestä sulkemisesta sekä tilapäisistä liikennejärjestelyistä tapahtumai- kana.

Kaupunkiympäristön toimialan palvelut ja luvat -palvelukokonaisuuden alueiden käytön ja -valvonnan yksikön alueiden käytön vs. tiimipäällikkö on tehnyt 26.7.2019 (AL1902090) päätöksen yleisellä alueella tehtävästä työstä Kallio Block Partyta koskien. Päätöksessä on annettu kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta annetun lain 14 a §:n mukainen kunnan suostumus ja määräykset Block Party Ry:lle vaihtolavan pitämistä varten yleisellä alueella sijaitsevassa pysäköintiruudussa.

Oikaisuvaatimus ja siinä esitetyt vaatimukset

***** on tehnyt edellä kuvatuista päätöksistä oikaisuvaatimuksen, joka on saapunut Helsingin kaupungin kirjaamoon 17.8.2019.

Oikaisuvaatimuksessaan hakija pyytää, että kaupunkiympäristölautakunta kumoaa 3.8.2019 klo 14–22 pidettyä Kallio Block Partyta koskevat edellä selostetut päätökset lainvastaisina. Hakija on esittänyt päätösten kumoamiselle seuraavat yleiset perustelut (tiivistelmä):

- Tapahtumaa koskevat, kaupungin tekemät päätökset eivät ole olleet julkisesti eivätkä tarpeeksi ajoissa nähtävillä.
- Tapahtumaa koskevia päätöksiä ei olisi tullut panna täytäntöön vail- la lainvoimaa.
- Muutoksenhaun kohteena olevat päätökset Kallio Block Partyta koskien ovat lainvastaisia, koska niissä asetetut ehdot perustuvat kaupunkiympäristölautakunnan ympäristö- ja lupajaoston hyväksymiin ympäristönsuojelumääräyksiin, jotka ovat lainvastaiset melun osalta.



- Bussilinjojen 23 ja 502 liikennöinnin keskeytys tapahtumapäivänä klo 8 ja 22 välisenä aikana oli syrjinyt alueen asukkaita ja HSL:n rooli asiassa on ollut väärä.
- Kaupunki ei ollut tapahtumaa koskevissa päätöksissään huolehtinut siitä, että tapahtuman järjestäjällä on vastuuvakuutus.
- Kaupunki ei valvo tapahtuman lupaehtojen toteutumista ja väistää näin vastuutaan. Kaupunki oli toimittanut tapahtuman järjestäjälle asukkaiden lähettämät kirjelmät tapahtumaa koskien sen sijaan, että ne olisi toimitettu esimerkiksi kaupungin poliittisille luottamushenkilöille.

Oikaisuvaatimusoikeus

Muutoksenhakuoikeus alueen vuokrausta koskevaan päätökseen 3.5.2019 (TP1900275) sekä tilapäistä liikennejärjestelyä koskevaan päätökseen 24.7.2019 (LJ1900097)

Kallio Block Party -tapahtumaa koskevaan yleisen alueen vuokrausta koskevaan päätökseen sekä tilapäistä liikennejärjestelyä koskevaan päätökseen haetaan muutosta siten kuin kuntalaissa säädetään. Oikaisuvaatimuksen saa tehdä kuntalain 137 § mukaan se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (asianosainen) sekä kunnan jäsen. Kunnan jäsenenä pidetään kuntalain 3 § mukaan henkilöä, jonka kotikuntalaissa tarkoitettu kotikunta kyseinen kunta on, yhteisöä tai säätiötä, jonka kotipaikka on kunnassa tai sitä, joka omistaa tai hallitsee kiinteää omaisuutta kunnassa. Hakija on ilmoittanut kotikunnakseen Helsingin, joten oikaisuvaatimus katsotaan kunnan jäsenen tekemäksi.

Oikaisuvaatimus on kuntalain 138 § mukaan tehtävä 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista.

Kuntalain 140 § 1 momentin mukaan valtuuston, kunnanhallituksen ja lautakunnan sekä kuntayhtymän 58 §:n 1 momentissa tarkoitettun toimielimen pöytäkirja siihen liitettyine oikaisuvaatimusohjeineen tai valitusosoituksineen pidetään tarkastamisen jälkeen nähtävänä yleisessä tietoverkossa, jollei salassapitoa koskevista säännöksistä muuta johdu. Kuntalain 140 § 2 momentin mukaan kunnan ja kuntayhtymän muun kuin 1 momentissa tarkoitettun viranomaisen pöytäkirja pidetään vastaavasti yleisesti nähtävänä, jos asianomainen viranomainen katsoo sen tarpeelliseksi.

Kuntalain 140 § 3 momentin mukaan kunnan jäsenen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon seitsemän päivän kuluessa siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä yleisessä tietoverkossa. Hallintolain 49 c § 2 momentin



mukaan oikaisuvaatimus jätetään tutkimatta, jos sitä ei ole tehty määräajassa.

Kuntalain 107 § 2 momentin mukaan luottamushenkilön ja viranhaltijan päätöksistä pidetään pöytäkirjaa, jollei se päätöksen luonteen johdosta ole tarpeetonta.

Oikaisuvaatimuksen kohteena olevat päätökset on tehty 3.5.2019 sekä 24.7.2019. Päätökset ovat kuntalain 140 § 2 momentin tarkoittamia muita kunnan viranomaisen päätöksiä, joiden osalta päätösten pitäminen yleisesti nähtävänä on viranomaisen harkinnassa. Oikaisuvaatimuksen kohteena olevia päätöksiä ei ole tehty yleisessä tietoverkossa julkaistavina pöytäkirjapäätöksinä, koska pöytäkirjan pitämistä ja päätösten pitämistä nähtävänä yleisessä tietoverkossa ei ole pidetty tarpeellisenä johtuen päätösten ajallisesti rajatuista vaikutuksista. Tämän johdosta muutoksenhaku aika kunnan jäsenen osalta ei ole alkanut kuntalain 140 §:n mukaisesti seitsemän päivän kuluessa siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä yleisessä tietoverkossa.

Oikaisuvaatimuksen kohteena olevat päätökset on toimitettu muutoksenhakuohjeineen oikaisuvaatimuksen tehneelle tämän pyynnöstä 2.8.2019. Näin ollen oikaisuvaatimus on tehty määräajassa ja se on esitetty oikealle toimielimelle.

Muutoksenhakuoikeus päätökseen yleisellä alueella tehtävästä työstä 26.7.2019 (AL1902090)

Alueiden käytön vs. tiimipäällikön päätöksessä 26.7.2019 (AL1902090) on ollut kyse kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta annetun lain 14 a §:n nojalla annetusta päätöksestä, johon saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään. Päätöksestä, johon haetaan muutosta hallintolainkäyttölain mukaan, ei voi tehdä kuntalain mukaista oikaisuvaatimusta.

Hakijalle oli erehdyksessä toimitettu yleisellä alueella tehtävän päätöksen osalta virheellinen muutoksenhakuohje, joka sisälsi ohjeen kuntalain mukaisen oikaisuvaatimuksen tekemiseksi. Hakijalle on toimitettu 23.8.2019 korjattu muutoksenhakuohje tämän päätöksen osalta sekä ilmoitettu mahdollisuudesta siirtää päätöksestä tehty valitus oikealle viranomaiselle. Hakija on 2.9.2019 vastaanotetulla kirjallisella ilmoituksellaan perunut oikaisuvaatimuksensa yleisellä alueella tehtävää työtä koskevan päätöksen osalta. Koska hakija on perunut oikaisuvaatimuksensa kyseisen päätöksen osalta, sitä ei käsitellä jäljempänä vastauksissa oikaisuvaatimuksessa esitettyyn.

Vastaukset oikaisuvaatimuksessa esitettyyn



Hakija ei ole oikaisuvaatimuksessaan yksilöinyt, miltä osin tämän esittämät vaatimukset perusteluineen kohdistuvat päätökseen yleisen alueen vuokrauksesta (päättös 3.5.2019, TP1900275) ja miltä osin vaatimusten perustelut koskevat tilapäisen liikennejärjestelyn päätöstä (päättös 24.7.2019, LJ1900097).

Jäljempänä on katsottu, että hakijan oikaisuvaatimuksessa esitetyt perustelut kohdistuvat yleisen alueen vuokrausta koskevaan päätökseen siltä osin, kuin kumoamista on vaadittu perustuen päätöksen tiedoksiantotapaan, päätöksen täytäntöönpanoon vailla lainvoimaa, tapahtumasta aiheutuneeseen meluun, tapahtumapäätöksen myöntämiseen ilman vastuuvakuutusta ja tapahtuman valvonnan laiminlyöntiin.

Hakijan oikaisuvaatimuksessa esitettyjen perustelujen on katsottu kohdistuvan tilapäistä liikennejärjestelyä koskevaan päätökseen siltä osin, kuin kumoamista on vaadittu perustuen päätöksen tiedoksiantotapaan, päätöksen täytäntöönpanoon vailla lainvoimaa sekä julkisen liikenteen katkaisun syrjivyyteen.

Oikaisuvaatimuksen kohteena olevien päätösten tiedoksianto

Hakija on esittänyt oikaisuvaatimuksessaan, että alueiden käytön tiimipäällikön ja alueiden käytön vs. tiimipäällikön päätökset on kumottava lainvastaisina sen vuoksi, että päätöksiä ei ollut julkaistu muutoksenhakuohjeen kanssa kaupungin verkkosivuilla. Tapahtumasta oli viety tieto Helsingin kaupungin karttasovellukseen, mutta karttasovellus on hakijan mukaan ollut sekava eikä se ole sisältänyt muutoksenhakuohjetta tapahtumaa koskeviin päätöksiin.

Oikaisuvaatimuksessa päätösten kumoamisen perusteena käytetty lainvastaisuus tarkoittaa sitä, että viranomaisen päätös on asian sisältöön vaikuttavien oikeudellisten säännösten tai määräysten vastainen. Päätöksen lainvastaisuudella tarkoitetaan tällöin sitä, että viranomainen on päätöksen valmistelussa tai päätöstä tehdessään rikkonut oikeudellisia säännöksiä siten, että viranomaisen päätös on kumottava. Päätöksen lainmukaisuutta arvioidaan nimenomaan päätöksen tekoon liittyvien ja päätöksen syntyyn vaikuttaneiden toimenpiteiden perusteella. Näin ollen sellaisia tosiseikkoja tai toimenpiteitä, jotka ovat tapahtuneet kunnan viranomaisen päätöksen jälkeen, ei oteta huomioon perusteluna päätöksen lainvastaisuudelle.

Viranomaisessa noudatettu käytäntö muutoksenhaun kohteena olevien päätösten tiedoksiannossa on vaikuttanut käsillä olevassa asiassa pääasiallisesti siten, että kunnan jäsenen muutoksenhaku-aika alkaa myöhemmästä ajankohdasta kuin se muutoin olisi alkanut. Vaikka päätös on edellä kuvatulla tavalla annettu tiedoksi verraten lähellä tapahtuman ajankohtaa, ei päätöksen tiedoksisäännön ajankohdalle voida an-



taa painoarvoa arvioitaessa itse asiaratkaisun sisältäneen päätöksen lainmukaisuutta. Se seikka, että päätös on annettu muutoksenhakuohjeineen tiedoksi siten, että muutoksenhaku aika ei ole päättynyt ennen varsinaista tapahtumapäivää, ei tarkoita, että itse päätös olisi lainvastainen. Myöskään se seikka, että päätöstä ei annettaisi lainkaan tiedoksi, ei tarkoita, että itse päätös olisi lainvastainen.

Kunnissa tehdään runsaasti päätöksiä, eikä näitä kaikkia päätöksiä ole tarpeen tehdä pöytäkirjassa (Kuntal 107§). Silloinkin, kun viranomaisen päätös tehdään pöytäkirjassa, ei pöytäkirjaa ole julkaistava yleisessä tietoverkossa, ellei asianomainen viranomainen katso sitä tarpeelliseksi. Käsillä olevassa asiassa alueiden käytön tiimipäällikön päätöksiä ei ole pidetty nähtävänä yleisessä tietoverkossa, koska muun kuin asianosaisen oikeusturvan tarpeen ei ole katsottu olevan erityisen suuri silloin, kun kyse on kestoltaan lyhytaikaisesta tapahtumasta, josta tehdyn päätöksen vaikutukset ovat lyhytkestoiset. Siitä huolimatta, että päätöstä ei ole pidetty nähtävänä kuntalain 140 §:ssä säädetyllä tavalla on kunnan jäsenellä ollut mahdollisuus saada tieto tapahtumasta ja sen vaikutuksista.

Koska oikaisuvaatimuksen ei tiedoksisaanti- ja muutoksenhaku aikaa koskevilta osin voi katsoa kohdistuneen päätökseen, tulee hakijan vaatimus päätösten kumoamisesta tältä osin hylätä.

Päätösten täytäntöönpano ennen päätösten lainvoimaisuutta

Hakija toteaa oikaisuvaatimuksessaan, että kaupungin tulkinta siitä, että tapahtumaa koskevat päätökset voidaan panna täytäntöön vailla lainvoimaa tapahtumien lyhytkestoisuuden vuoksi, on väärä. Hakijan oikaisuvaatimuksessaan esittämän perusteella Kallio Block Party -tapahtumaa koskevat päätökset ovat olleet lainvastaisia, koska niiden täytäntöönpanoon on ryhdytty ennen päätösten lainvoimaisuutta.

Kuntalain 143 §:n mukaan päätös voidaan panna täytäntöön ennen kuin se on saanut lainvoiman. Täytäntöönpanoon ei kuitenkaan saa ryhtyä, jos oikaisuvaatimus tai valitus käy täytäntöönpanon johdosta hyödyttömäksi taikka jos oikaisuvaatimuksen käsittelevä toimielin tai valitusviranomainen kieltää täytäntöönpanon.

Hakijan täytäntöönpanon osalta esittämien perustelujen osalta voidaan todeta, ettei niillä ole vaikutusta päätöksen lainmukaisuuden arviointiin, koska päätöksen lainmukaisuuden edellytyksenä ei ole, että päätös pannaan täytäntöön vasta sen jälkeen, kun se on saavuttanut lainvoiman.

Päätöksen täytäntöönpanoon ryhtymisessä vertaillaan usein niitä haittoja ja etuja, joita täytäntöönpanosta tai täytäntöönpanon kieltämisestä



seuraa. Päätöksen täytäntöönpanoon ryhtyminen lainvoimaa vailla olevana ei kuitenkaan vaikuta varsinaisen päätöksen sisällön tai sen lainmukaisuuden arviointiin. Esimerkiksi korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisussa 27.6.2011, taltionumero 1765 (KHO:2011:58) korkein hallinto-oikeus on todennut, että ratkaisulla, jolla täytäntöönpano kielletään valitusprosessin ajaksi, ei oteta kantaa siihen asiaratkaisuun, jonka tuomioistuin tulee myöhemmin tekemään vaan kysymys on väliaikaisuoja koskevasta ratkaisusta. Edellä selostetusta seuraa, ettei päätöksen täytäntöönpano vailla lainvoimaa tee kunnan viranomaisen päätöstä lainvastaista.

Koska oikaisuvaatimuksen ei täytäntöönpanoa koskevilta osin voi katsoa kohdistuneen alueiden käytön tiimipäällikön päätöksiin vaan niiden täytäntöönpanotapaan, tulee hakijan vaatimus päätösten kumoamisesta tältä osin hylätä.

Tapahtumasta aiheutunut melu

Hakija on lisäksi esittänyt oikaisuvaatimuksessaan, että alueiden käytön tiimipäällikön päätös, jolla Kallio Block Partyn järjestäminen on sallittu, on lainvastainen, koska kaupungin ympäristönsuojelumääräykset ovat lainvastaiset. Tapahtumasta oli hakijan mukaan aiheutunut melua, joka oli ollut taukoamatonta klo 14–22 ja jatkunut vielä klo 22 jälkeen. Hakija katsoo, että päätöstä, jolla tapahtuma on sallittu järjestettäväksi, ei voi pitää lainmukaisena, kun siitä aiheutunut melu on häirinnyt tapahtuma-alueella asuvien elämää koko tapahtuman ajan.

Kuntalaissa säädetyn oikaisuvaatimuksen muotoon ja sisältöön sovelletaan kuntalakia täydentävinä säännöksinä hallintolakia. Hallintolain 49 d §:n mukaan oikaisuvaatimuskirjelmässä on ilmoitettava päätös, johon vaaditaan oikaisua, sekä se, millaista oikaisua vaaditaan ja millä perusteella vaaditaan.

Oikaisuvaatimuksessa on ilmoitettu, että oikaisua vaaditaan alueiden käytön tiimipäällikön ja vs. tiimipäällikön päätöksiin 3.5.2019 (TP1900275), 24.7.2019 (LJ1900097) sekä 26.7.2019 (AL1902090). Oikaisuvaatimuksen käsittely on näin ollen rajattava niiden päätösten arviointiin, joihin oikaisua on vaadittu eikä päätöksen oikaisu ole mahdollista muiden kuin niiden päätösten osalta, joihin muutosta on haettu.

Siltä osin, kuin hakijan oikaisuvaatimuksessa esitetyt perustelut kohdistuvat Helsingin kaupungin ympäristönsuojelumääräyksiin ja niiden laillisuuteen, on todettava, että alueiden käytön tiimipäällikön 3.5.2019 tehdyn päätöksen tarkoituksena on ollut antaa oikeus käyttää yleistä aluetta Kallio Block Partyä varten. Päätöksessä on ollut kyse kokoontumislain 13 §:ssä säädetystä yleisötilaisuuden järjestämipaikan omistajan tai haltijan suostumuksesta paikan käyttämiseen tilaisuutta varten. Oi-



kaisuvaatimuksen kohteena olevassa päätöksessä ei ole annettu määräyksiä tapahtumasta aiheutuvaa melua koskien eikä päätöksellä ole ollut hakijan oikaisuvaatimuksessaan esiin tuomaa kytköstä kaupungin ympäristönsuojelumääräyksiin.

Kaupungin päätöksellä, jolla ympäristönsuojelumääräykset on hyväksytty ja kaupungin päätöksellä vuokrata yleistä aluetta tapahtumaa varten on kyse kahdesta erillisestä päätöksestä. Ulkoilmatapahtumista aiheutuvan melun ilmoitusvelvollisuudesta on päätetty Helsingin kaupungin ympäristönsuojelumääräyksissä, jotka kunnan ympäristönsuojeluviranomaisena toimiva kaupunkiympäristölautakunnan ympäristö- ja lupajaosto on hyväksynyt viimeksi 15.6.2018 (§ 132). Ympäristönsuojelumääräykset ovat tulleet voimaan 15.7.2018. Ympäristö- ja lupajaoston päätös, jolla ympäristönsuojelumääräykset on hyväksytty, on lainvoimainen eikä päätökseen voi enää tässä vaiheessa hakea muutosta.

Koska oikaisuvaatimuksen ei ympäristönsuojelumääräyksiä koskeilta osin voi katsoa kohdistuneen alueiden käytön tiimipäällikön päätöksiin vaan kaupungin lainvoimaisiin ympäristönsuojelumääräyksiin, tulee hakijan vaatimus päätösten kumoamisesta tältä osin jättää tutkimatta.

Julkisen liikenteen katkaisu syrji alueen asukkaita

Hakija kirjoittaa oikaisuvaatimuksessaan, että kaiken julkisen liikenteen katkaiseminen klo 8–22 väliseksi ajaksi on syrjinyt alueiden asiakkaita. Hakija toteaa lisäksi, että HSL:n rooli asiassa oli ollut väärä, kun HSL katkaisi liikenteen tapahtumajärjestäjän ilmoituksen perusteella sen sijaan, että tämän olisi tehnyt taho, joka tapahtumalupahakemusta käsittelevän virkamiehen pyynnöstä hyvissä ajoin arvioisi sitä, kuinka syrjiväksi liikenneyhteyden katkaiseminen asukkaille muodostuu.

Kallio Block Partyn tapahtumapäivänä 3.8.2019 tapahtuma-alue oli ollut suljettuna ajoneuvoliikenteeltä klo 8–24. Tapahtuma-alueen kautta tavanomaisesti kulkevan bussilinjan nro 23 reitti oli ohjattu ajanjaksolla 3.8. klo 07:30–4.8. klo 04:00 poikkeusreitille kulkemaan Urheilutalon ja Karhupuiston kautta siten, että linjalla ajamatta jäivät pysäkit Kallion virastotalo” (0226 ja 2129), ”Castreninkatu”, (0227 ja 0228), ”Kuntatalo” (0229 ja 2128), ”Wallininkatu (2126 ja 2127), ”Kulttuuritalo” (2124 ja 2125) sekä ”Porvoonkatu” (2122). Tapahtuma-alueen kautta tavanomaisesti kulkevan bussilinjan nro 502 reitti oli ohjattu ajanjaksolla 3.8. klo 07:30–4.8. klo 00:00 kulkemaan Urheilutalon ja Karhupuiston kautta siten, että linjalla jäivät ajamatta pysäkit ”Kallion virastotalo” (0226 ja 2129), ”Castreninkatu” (0227 ja 0228), ”Kuntatalo” (0229 ja 2128), ”Wallininkatu (2126 ja 2127) sekä ”Linnanmäki” (2066 ja 2067).

Edellä kuvatuista bussilinjojen siirtämisestä poikkeusreitille on päätetty Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymässä (HSL). Muutoksenhaun



kohteena olevassa päätöksessä tilapäisistä liikennejärjestelyistä (päättös 24.7.2019, LJ1900097) ei ole päätetty julkisen liikenteen poikkeusjärjestelyistä, koska julkisen liikenteen palvelujen järjestäminen ei kuulu kaupunkiympäristön toimialan tehtäviin eikä kaupunkiympäristön toimialan alueiden käytön tiimipäälliköllä näin ollen ole toimivaltaa tehdä päätöstä julkisen liikenteen poikkeusjärjestelyistä.

Yleisesti ottaen voidaan todeta, että tien tilapäinen sulkeminen vaikuttaa aina liikennejärjestelyihin. Tilapäisten liikennejärjestelyjen yleisenä tarkoituksena on taata, että kadun käyttäjillä on mahdollisimman esteettömän kulku katualueella voimassa olevista häiriöistä huolimatta. Tilapäisiä liikennejärjestelyjä voi luonnehtia siten, että järjestelyä tarvitaan kun katualueen käyttö on joko rajoitettu tai estyy kokonaan työn, tapahtuman tai muun vastaavan seikan vuoksi, järjestely on kestoaltaan ajallisesti rajattu ja järjestelyllä pyritään minimoimaan alueen käytön estymisestä johtuvia haittoja. Tien tilapäisestä sulkemisesta ja sen vuoksi tehtävistä tilapäisistä liikennejärjestelystä voi aiheutua kadun käyttäjille jonkin verran vaivaa ja haittaa, mutta tämä järjestelystä aiheutuva tilapäinen haitta ei tee liikennejärjestelypäätöksestä lainvastaista.

Muutoksenhaun kohteena olevassa päätöksessä tilapäinen liikennejärjestely on tehty hakijan toimittaman liikennesuunnitelman mukaisena. Tilapäisen liikennejärjestelyn päätöksessä liikennejärjestely on rajattu koskemaan tapahtuma-aluetta siten, että tapahtuman aikana liikenne oli ohjattu alueen ohi ja tapahtuma-alue oli suljettu muovisin sulkuaidoin, joilla oli ajokortillinen liikenteenohjaaja ohjaamassa liikennettä alueen ympäri. Päätöksessä on myös edellytetty, että alueen asukkaita, toimijoita ja työmaita tiedotetaan tilapäisistä järjestelyistä.

Tilapäistä liikennejärjestelyä voidaan tältä osin pitää asianmukaisena tapahtuman luonne ja kesto huomioon ottaen. Hakijan vaatimus päätöksen kumoamista on näin ollen tältä osin hylättävä.

Vastuuvakuutuksen vaatiminen edellytyksenä tapahtuman pitämiselle

Hakija arvostelee oikaisuvaatimuksessaan sitä, että Helsingin kaupunki ei ole edellyttänyt Kallio Block Party -tapahtuman järjestäjältä vastuuvakuutusta tai muuta mekanismia, jonka perusteella tapahtuman aiheuttama vahinko voisi tulla korvattavaksi vahingon kärsineelle. Perusteluissaan hakija katsoo päätöksen olevan lainvastainen, koska hakija epäilee, ettei tapahtuman aikana mahdollisesti aiheutuvia vahinkoja korvattaisi vahingonkärsijälle ilman tapahtuman järjestäjän vastuuvakuutusta ja että nämä vahingot lankeaisivat viime kädessä Helsingin kaupungin maksettaviksi.

Vastauksena hakijan oikaisuvaatimuksessa esitettyyn todetaan, että alueiden käytön tiimipäälliköllä ei ole ollut lakiin perustuvaa velvollisuut-



ta edellyttää, että tapahtuman järjestäjä ottaa tapahtumaa varten vastuuvakuutuksen. Alueiden käytön tiimipäällikön päätöksessä yleisen alueen vuokrausta koskien (päätös 3.5.2019) on ollut kyse kokoontumislain 13 §:n mukaisesta tapahtuman järjestämipaikan omistajan tai haltijan suostumuksesta paikan käyttämiseen tilaisuutta varten. Kokoontumislaisissa ei ole asetettu maanomistajalle velvollisuutta tai oikeutta määrätä yleisötilaisuuden järjestäjää hankkimaan vastuuvakuutusta tapahtuman järjestämistä varten. Kokoontumislain 16 §:n mukainen oikeus määrätä tapahtuman järjestäjä ottamaan riittävä vastuuvakuutus korvausvelvollisuutensa varalta on määritelty poliisille. Kyseinen poliisille laissa myönnetty toimivalta ei kuitenkaan koske kuntaa maanomistajana, joten vastuuvakuutuksen edellyttäminen on voinut perustua vain kaupungin ja tapahtuman järjestäjän väliseen sopimukseen.

Se seikka, että tapahtuman järjestäjä oli tapahtumaa koskevassa ilmoituksessaan ilmoittanut, ettei tällä ole vastuuvakuutusta, ei ole vaikuttanut tapahtuman aikana sattuneiden vahinkojen korvausvastuun arviointiin, koska alueiden käytön tiimipäällikön päätöksessä ei ole otettu kantaa tapahtumaan liittyvään vahingonkorvausvastuuseen.

Toiselle aiheutuneiden vahinkojen korvaamiseen sovelletaan yleislakina vahingonkorvauslakia. Vahingonkorvauslaissa säädetty vahingonkorvausvastuu edellyttää yleensä tuottamusta, mikä tarkoittaa sitä, että toiselle aiheutuneesta vahingosta on vastuussa se, jonka toimenpiteestä tai laiminlyönnistä vahinko johtuu. Vastuuvakuutuksen ottamatta jättäminen ei poista vahingon aiheuttajan velvollisuutta korvata se vahinko, josta tämä on vahingonkorvauslain tai muun vahingon korvaamista koskevan lain perusteella vastuussa. Mikäli tapahtuman järjestäjä jättäisi ottamatta korvausvelvollisuutensa varalta vastuuvakuutuksen, ei tästä myöskään seuraa, että kunta veronmaksajineen olisi tuottamuksesta riippumattomassa korvausvastuussa vahingoista, jotka voisivat muuten jäädä korvaamatta.

Alueiden käytön tiimipäällikön päätöstä ei näin ollen voi pitää lainvastaisena oikaisuvaatimuksessa esitetyillä vastuuvakuutukseen liittyvillä perusteillakaan. Hakijan oikaisuvaatimusta esitetään näin ollen tältä osin hylättäväksi.

Tapahtumalupien valvontaa ei ollut tapahtumapäivänä

Hakija on lopuksi esittänyt perusteluna alueiden käytön tiimipäällikön päätöksen kumoamiselle, ettei alueen asukkailla ollut tiedossaan kaupungin nimeämää, tapahtuma-alueella päivystävää valvojaa, joka olisi asukkaiden puolesta huolehtinut siitä, että lupaehtoja näiltäkin osin noudatetaan.



Tämän osalta voidaan todeta, että yleisötilaisuuden järjestäjällä on velvollisuus huolehtia siitä, että se on hankkinut kaikki tarpeelliset luvat sekä tehnyt muut ilmoitukset ja tilaisuuden edellyttämät järjestelyt hyvissä ajoin ennen tapahtumaa. Tässä tapauksessa yleisötilaisuuden järjestäjä on ollut hakemuksen kaupungille jättänyt Block Party Ry, jonka vastuulla on huolehtia näiden siitä, että tapahtuma järjestetään asianmukaisesti. Helsingin kaupunki ei ole toiminut asiassa yleisötilaisuuden järjestäjänä, joten sillä ei ole ollut velvollisuutta asettaa erillistä valvojaa tapahtumaa varten.

Lopputulos

Edellä esitetyin perustein hakijan oikaisuvaatimus ei anna aihetta arvioida muutoksenhaun kohteena olevia päätöksiä muutoin, kuin asiassa on jo tehty. Oikaisuvaatimuksen kohteena olevat päätökset eivät ole olleet lainvastaiset, niitä ei ole tehty virheellisessä järjestyksessä eikä päätöksen tehnyt viranomaisen ole ylittänyt asiassa toimivaltaansa. Päätösten kumoaminen tarkoituksenmukaisuusperusteellakaan ei tule asiassa kyseeseen.

Oikaisuvaatimusta esitetään näin ollen kokonaisuudessaan hylättäväksi. Oikaisuvaatimusta esitetään jätettäväksi tutkimatta siltä osin kuin oikaisuvaatimus edellä esitetyin perustein kohdistuu muuhun kuin oikaisuvaatimuksen kohteena oleviin päätöksiin.

Toimivalta

Kuntalain 134 §:n mukaan lautakunnan alaisen viranomaisen päätökseen tyytymätön saa hakea siihen oikaisua. Oikaisuvaatimus tehdään lautakunnan alaisen viranomaisen päätöksestä asianomaiselle lautakunnalle.

Sovellettu lainsäädäntö

Kuntalaki (410/2015) 3 §, 107 §, 137 §, 138 §, 140 §, 143 §

Hallintolaki (434/2003) 49 d §

Kokoontumislaki (530/1999) 13 §, 16 §

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Heli Hietala, lakimies, puhelin: 310 21642
heli.hietala(a)hel.fi

Liitteet



08.10.2019

Asia/13

- 1 Oikaisuvaatimus 17.8.2019
- 2 Oikaisuvaatimuksen täydennys 2.9.2019

Oheismateriaali

- 1 Päätös yleisen alueen vuokraamisesta 3.5.2019
- 2 Päätös tilapäisestä liikennejärjestelystä 24.7.2019
- 3 Päätös yleisellä alueella tehtävästä työstä 26.7.2019

Muutoksenhaku

Kunnallisvalitus, oikaisuvaatimuksen johdosta annettu päätös

Otteet

Ote
Hakija

Otteen liitteet
Esitysteksti
Kunnallisvalitus, oikaisuvaatimuksen johdosta
annettu päätös



§ 503

Oikaisuvaatimus kaupunkiympäristön toimialan lakipalvelut-yksikön päällikön vahingonkorvauspäätöksestä 28.08.2018 188 § (liukastuminen)

HEL 2018-005626 T 03 01 00

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hylätä kaupunkiympäristön toimialan hallinto- ja lakipalveluiden lakipalvelut-yksikön päällikön vahingonkorvauspäätöksestä 28.08.2018 (188 §) tehdyn oikaisuvaatimuksen.

Muutoksenhaun kohteena oleva päätös

Kaupunkiympäristön toimialan hallinto- ja lakipalveluiden lakipalvelut-yksikön päällikkö on 28.08.2018 (188 §) päätöksellään hylännyt 18.2.2018 Lauttasaassa Vattuniemenkuja 13 jalkakäytävällä tapahtuneeseen liukastumiseen liittyvän vahingonkorvausvaatimuksen. Päätös on nähtävillä kokonaisuudessaan päätöshistoriassa.

Esitetyt vaatimukset ja niiden perusteet

Hakija on toistanut oikaisuvaatimuksessaan vaatimuksensa vahingonkorvauksesta Lauttasaassa Vattuniemenkujalla 18.2.2018 tapahtuneeseen liukastumiseen liittyen. Oikaisuvaatimus on kokonaisuudessaan päätöksen liitteenä ja nähtävillä lautakunnan kokouksessa.

Perustelut

Lautakunta viittaa yksikön päällikön päätöksessä esitettyyn asiaa koskevaan selvitykseen sekä yhtyy yksikön päällikön asiassa antamaan päätökseen ja sen perusteluihin.

Asiassa ei ole tullut esille mitään sellaista uutta selvitystä, joka antaisi aihetta päätöksen muuttamiseen.

Lopputulos

Helsingin kaupunki ei ole vahingonkorvauslain nojalla vastuussa hakijalle aiheutuneesta vahingosta.

Kaupunkiympäristölautakunta katsoo, että lakipalvelut-yksikön päällikön päätöstä ei ole syytä muuttaa.

Sovellettu lainsäädäntö

Vahingonkorvauslaki (31.5.1974/412) 2:1 §.



08.10.2019

Laki kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta (31.8.1978/669) 1–4 §.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Liisa Mäkelä, lakimies, puhelin: 310 22093
liisa.makela(a)hel.fi

Liitteet

1 Salassa pidettävä (JulkL 24 § 1 mom 25 k.)

Muutoksenhaku

Kunnallisvalitus, oikaisuvaatimuksen johdosta annettu päätös

Otteet

Ote

Oikaisuvaatimuksen tekijä

Otteen liitteet

Kunnallisvalitus, oikaisuvaatimuksen johdosta annettu päätös
Esitysteksti

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Esittelijän perustelut

Kuntalain (410/2015) 137 §:n mukaan kunnan viranomaisen päätökseen 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 toimitielimen alaisen viranomaisen päätöksestä asianomaiselle toimitielimelle. Kuntalain 138 §:n mukaisesti oikaisuvaatimus on tehtävä 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Päätös on lähetetty hakijalle tiedoksi e-kirjeenä 29.8.2018. Hakijan katsotaan saaneen asiasta tiedon seitsemäntenä päivänä e-kirjeen lähettämistä, jollei muuta näytetä. Oikaisuvaatimus kaupunkiympäristölautakunnalle on saapunut 31.8.2018 eli säädetyssä määräajassa.



Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Liisa Mäkelä, lakimies, puhelin: 310 22093
liisa.makela(a)hel.fi

Liitteet

1 Salassa pidettävä (JulKL 24 § 1 mom 25 k.)

Muutoksenhaku

Kunnallisvalitus, oikaisuvaatimuksen johdosta annettu päätös

Otteet

Ote

Oikaisuvaatimuksen tekijä

Otteen liitteet

Kunnallisvalitus, oikaisuvaatimuksen johdosta annettu päätös
Esitysteksti

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristön toimiala Hallinto Hallinto- ja lakipalvelut Lakipalvelut Yksikön päällikkö 28.08.2018 § 188

HEL 2018-005626 T 03 01 00

Päätös

Vs. lakipalvelut-yksikön päällikkö päätti hylätä hakijan vahingonkorvausvaatimuksen.

Päätöksen perustelut

Vahingonkorvausvaatimuksen mukaan hakija on liukastunut 18.2.2018 kello 12.00 jäisellä ja hiekoittamattomalla jalkakäytävällä osoitteessa Vattuniemenkuja 13. Hakija on esittänyt kaupungille 271,40 euron korvausvaatimuksen liukastumisen hänelle aiheuttamista kuluista.

Ilmatieteen laitoksen Kaisaniemen säämittausasemalla tehtyjen mitausten mukaan vahinkopäivänä on vallinnut tasainen pakkassää. Lämpötila on pysytellyt ylimmilläänkin -7,3°C eikä sateita ole ollut. Lუმensyvyys on jo useamman päivän ajan pysytellyt 20 cm tuntumassa.

Kunnossapitolaki edellyttää kaupunkia pitämään kadut liikenteen tarpeiden edellyttämässä tyydyttävässä kunnossa. Kunnossapidon tason



määräytymisessä otetaan huomioon kadun liikenteellinen merkitys, liikenteen määrä, säätila ja sen ennakoitavissa olevat muutokset, vuorokaudenaika sekä eri liikennemuotojen tarpeet. Laki sallii kunnan antaa tarkempia määräyksiä siitä, miten kadun ja yleisten alueiden kunnossapito talvella ovat laissa asetetut velvollisuudet ja paikalliset olot huomioon ottaen hoidettava. Helsingissä talvihoidon piiriin kuuluvat alueet on jaettu kunnossapitoluokkiin liikenteellisen merkityksen mukaan.

Kunnossapitopiiriltä saadun selvityksen mukaan vahinkopaikka on luokiteltu II-luokkaan. Vahinkoalue on edellisen kerran aurattu lumisateen jäljiltä 15.2.2018 ennen vahinkoa. Kunnossapitotoimien jälkeen säätilassa ei ole tapahtunut mitään sellaista, mikä olisi aiheuttanut liukkauden tuntuvaa lisääntymistä. Näin ollen ole ollut aihetta ryhtyä ylimääräisiin kunnossapitotoimiin.

Lain mukaan kunnan velvollisuus on tehdä ne toimenpiteet, joiden tarkoituksena on pitää katu liikenteen tarpeiden edellyttämässä tyydyttävässä kunnossa. Vahingonkorvausvastuu edellyttää myös tuottamusta tai laiminlyöntiä.

Asiassa saatujen selvitysten perusteella liukkaudentorjunta on ennen vahinkoa tehty Helsingin kaupungin normien mukaisesti. Kaupunki ei katso laiminlyöneensä kunnossapitolain mukaisia tehtäviään, eikä näin ollen ole asiassa korvausvelvollinen.

Sovelletut oikeusohjeet

Vahingonkorvauslaki (412/1974) 2 luku 1 §

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

Kaupunkiympäristön toimialajohtajan päätös 21.6.2017 § 57

Lisätiedot

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



§ 504

Oikaisuvaatimus kaupunkiympäristön toimialan lakipalvelut-yksikön päällikön vahingonkorvauspäätöksestä 5.10.2018 § 207 (liukastuminen)

HEL 2018-005556 T 03 01 00

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hylätä kaupunkiympäristön toimialan lakipalvelut-yksikön päällikön päätöksestä 5.10.2018 207 § tehdyn oikaisuvaatimuksen.

Muutoksenhaun kohteena oleva päätös

Toimialan lakipalvelut-yksikön päällikkö on hylännyt Vuosaassa 23.3.2018 tapahtuneeseen liukastumiseen liittyvän vahingonkorvausvaatimuksen. Päätös on nähtävillä kokonaisuudessaan liitteenä.

Esitetyt vaatimukset ja niiden perusteet

Hakija on toistanut oikaisuvaatimuksessaan vaatimuksensa vahingonkorvauksesta Vuosaassa tapahtuneeseen liukastumiseen liittyen. Oikaisuvaatimus on kokonaisuudessaan päätöksen liitteenä ja nähtävillä lautakunnan kokouksessa.

Päätöksen perustelut

Aiemmin tehdyn lakipalvelut-yksikön päällikön päätöksen jälkeen ei ole esitetty uutta näyttöä siitä, että vahinko johtuisi kaupungin laiminlyönnistä. Asiassa kunnossapitopiiriltä saatujen selvitysten perusteella voidaan todeta, että kyseisellä III-kunnossapitoluokan alueella on suoritettu hiekoitus vahinkoa edeltävänä päivänä ja lisäksi hiekoitustarkistuksia vahinkopäivänä.

Lautakunta ottaa huomioon lakipalvelut-yksikön päällikön päätöksessä esitetyn asiaan liittyvän selvityksen ja yhtyy yksikön päällikön päätökseen ja sen perusteluihin.

Sovellettu lainsäädäntö

Vahingonkorvauslaki (31.5.1974/412) 2:1 §.

Laki kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta (669/1978) 1–4 § ja 14 §.

Lopputulos



08.10.2019

Helsingin kaupunki katsoo, että se ei ole vastuussa aiheutuneesta vahingosta.

Kaupunkiympäristölautakunta päättää, että lakipalvelut-yksikön päällikön päätöstä ei ole syytä muuttaa.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Matti Laihonen, lakimies, puhelin: 310 38813
matti.laihonen(a)hel.fi

Liitteet

1 Salassa pidettävä (JulkL 24 § 1 mom 25 k.)

Muutoksenhaku

Kunnallisvalitus, oikaisuvaatimuksen johdosta annettu päätös

Otteet

Ote

Oikaisuvaatimuksen tekijä

Otteen liitteet

Kunnallisvalitus, oikaisuvaatimuksen johdosta annettu päätös
Esitysteksti

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Oikaisuvaatimuksen käsittelyn edellytykset

Kuntalain (410/2015) 137 §:n mukaan kunnan viranomaisen päätökseen 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 kirjeitse 12.10.2018. Oikaisuvaatimus kaupunkiympäristölautakunnalle on saapunut 17.10.2018 eli säädetyssä määräajassa.



08.10.2019

Oikaisuvaatimukseen liittyvät asiakirjat ovat nähtävillä lautakunnan kokouksessa.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Matti Laihonen, lakimies, puhelin: 310 38813
matti.laihonen(a)hel.fi

Liitteet

1 Salassa pidettävä (JulkL 24 § 1 mom 25 k.)

Muutoksenhaku

Kunnallisvalitus, oikaisuvaatimuksen johdosta annettu päätös

Otteet

Ote

Oikaisuvaatimuksen tekijä

Otteen liitteet

Kunnallisvalitus, oikaisuvaatimuksen johdosta annettu päätös
Esitysteksti

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristön toimiala Hallinto Hallinto- ja lakipalvelut Lakipalvelut Yksikön päällikkö 05.10.2018 § 207

HEL 2018-005556 T 03 01 00

Päätös

Lakipalvelut-yksikön päällikkö päätti hylätä hakijan vahingonkorvausvaatimuksen.

Päätöksen perustelut

Vahingonkorvausvaatimuksen mukaan hakija on liukastunut 23.3.2018 kello 16.40 jäisellä ja hiekoittamattomalla jalkakäytävällä Nukkeruusunkujalla. Hakija on esittänyt kaupungille 2 440 euron korvausvaatimuksen liukastumisen hänelle aiheuttamista kuluista.

Ilmatieteen laitoksen Kaisaniemen säämittausasemalla tehtyjen mitausten mukaan vahinkopäivänä on vallinnut tasainen pakkassää. Lämpötila on pysytellyt muutamassa pakkasasteessa eikä sateita ole ollut. Lumensyvyys on ollut 15 cm.



Kunnossapitolaki edellyttää kaupunkia pitämään kadut liikenteen tarpeiden edellyttämässä tyydyttävässä kunnossa. Kunnossapidon tason määräytymisessä otetaan huomioon kadun liikenteellinen merkitys, liikenteen määrä, säätila ja sen ennakoitavissa olevat muutokset, vuorokaudenaika sekä eri liikennemuotojen tarpeet. Laki sallii kunnan antaa tarkempia määräyksiä siitä, miten kadun ja yleisten alueiden kunnossapito talvella ovat laissa asetetut velvollisuudet ja paikalliset olot huomioon ottaen hoidettava. Helsingissä talvihoidon piiriin kuuluvat alueet on jaettu kunnossapitoluokkiin liikenteellisen merkityksen mukaan.

Kunnossapitopiiriltä saadun selvityksen mukaan Nukkeruusunkuja on luokiteltu III-luokkaan. III luokan kaduilta poistetaan liikennettä haittaava lumi, sohjo ja jää niin, että riittävä kulkukelpoisuus säilyy. Liukkaus torjutaan III luokan väyliltä I ja II luokan väylien jälkeen. III luokan kevyenliikenteenväylän aurauksen lähtökynnys on 5 cm lunta. Toimenpideaika on 8 tuntia kuitenkin niin, että yöllinen lumisade aurataan klo 12 mennessä. Toimenpideaika alkaa siitä, kun säätilassa tapahtunut muutos aiheuttaa liukkauden tuntuvan lisääntymisen.

Vahinkopaikka on hiekoitettu edellisen kerran ennen vahinkoa 22.3.2018 kello 9.38. Hiekoituksen jälkeen sateita ei ole ollut ennen vahinkoa. Myös vahinkopäivänä alueella on tehty hiekoitustarkastuksia.

Lain mukaan kunnan velvollisuus on tehdä ne toimenpiteet, joiden tarkoituksena on pitää katu liikenteen tarpeiden edellyttämässä tyydyttävässä kunnossa. Vahingonkorvausvastuu edellyttää myös tuottamusta tai laiminlyöntiä.

Asiassa saatujen selvitysten perusteella liukkaudentorjunta on ennen vahinkoa tehty Helsingin kaupungin normien mukaisesti. Kaupunki ei katso laiminlyöneensä kunnossapitolain mukaisia tehtäviään, eikä näin ollen ole asiassa korvausvelvollinen.

Sovelletut oikeusohjeet

Vahingonkorvauslaki (412/1974) 2 luku 1 §

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

Kaupunkiympäristön toimialajohtajan päätös 21.6.2017 § 57

Lisätiedot

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



§ 505

Kaupunkiympäristölautakunnan alaisten viranomaisten ajalla 26.9.–2.10.2019 tekemien päätösten seuraaminen

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti, ettei se ota käsiteltäväkseen kaupunkiympäristön toimialan viranomaisten 26.9.–2.10.2019 tekemiä päätöksiä.

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

Kaupunkiympäristön toimiala

Kaupunkiympäristön toimialajohtaja

[Päätökset](#)

Maankäyttö ja kaupunkirakenne - palvelukokonaisuus

Maankäyttöjohtaja

[Päätökset](#)

Maaomaisuuden kehittäminen ja tontit, tontit, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Maaomaisuuden kehittäminen ja tontit, tontit, tiimipäällikkö asuntotontit

[Päätökset](#)

Maaomaisuuden kehittäminen ja tontit, tontit, tiimipäällikkö yritystontit

[Päätökset](#)

Liikenne- ja katusuunnittelu, liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö

[Päätökset](#)

Rakennukset ja yleiset alueet - palvelukokonaisuus

Tekninen johtaja

[Päätökset](#)

Tilapalvelut, toimitilavuokraus, yksikön päällikkö



08.10.2019

Asia/16

[Päätökset](#)

Tilapalvelut, yritysvuokraus, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Tilapalvelut, tukkutori, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Ylläpito, toimitilat, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Rakennuttaminen, rakennuttamispäällikkö

[Päätökset](#)

Rakennuttaminen, infrayksikkö 1, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Rakennuttaminen, infrayksikkö 2, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Rakennuttaminen, toimitila 3, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Asuntotuotanto, asuntotuotantopäällikkö

[Päätökset](#)

Palvelut ja luvat -palvelukokonaisuus

Asiakkuusjohtaja

[Päätökset](#)

Kaupunkiympäristön asukas- ja yrityspalvelut, asukas- ja yrityspalvelupäällikkö

[Päätökset](#)

Kaupunkiympäristön asukas- ja yrityspalvelut, asuntopalvelut, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Kaupunkiympäristön asukas- ja yrityspalvelut, alueiden käyttö, tiimipäällikkö

[Päätökset](#)



Kaupunkimittauspalvelut, kiinteistönmuodostus, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Kaupunkimittauspalvelut, kartat ja paikkatiedot, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Rakennusvalvontapalvelut, lupayksikkö 1, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Ympäristöpalvelut, ympäristönsuojeluyksikkö, yksikön päällikkö

[Päätökset](#)

Hallinto- ja tukipalvelut

Tietohallintopalvelut, tietohallintopäällikkö

[Päätökset](#)

Kaupunkiympäristölautakunnan ympäristö- ja lupajaosto 26.9.2019

[Päätösasiakirjat](#)

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



08.10.2019

MUUTOKSENHAKUOHJEET

1

MUUTOKSENHAKUKIELTO

Pöytäkirjan 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501 ja 505 §:t.

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

Sovellettava lainkohta: Kuntalaki 136 §

2

VALITUSOSOITUS

Pöytäkirjan 496 § (Kustannusten osalta).

Tähän päätökseen haetaan muutosta hallintovalituksella.

Valitusoikeus

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

Valitusaika

Valitus on tehtävä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista.

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

Mikäli päätös on annettu tiedoksi postitse, asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä, seitsemän päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä.

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.

Valitusviranomainen

Valitus tehdään Helsingin hallinto-oikeudelle.



08.10.2019

Hallinto-oikeuden asiointiosoite on seuraava:

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

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

Valituksen muoto ja sisältö

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

Valituksessa, joka on osoitettava valitusviranomaiselle, on ilmoitettava

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

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

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

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

Valitukseen on liitettävä

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



08.10.2019

Oikeudenkäyntimaksu

Hallinto-oikeus perii muutoksenhakuasian käsittelystä 260 euron oikeudenkäyntimaksun. 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.

Sähköpostiosoite: helsinki.kirjaamo@hel.fi

Postiosoite: PL 10

00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Faksinumero: (09) 655 783

Käyntiosoite: Pohjoisesplanadi 11-13

Puhelinnumero: (09) 310 13700 (Yleishallinto)

Kirjaamon aukioloaika on maanantaista perjantaihin klo 08.15–16.00.

3

VALITUSOSOITUS

Pöytäkirjan 502, 503 ja 504 §:t.

Tähän päätökseen haetaan muutosta kunnallisvalituksella.

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 tiedoksi-saannista.

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



08.10.2019

Mikäli päätös on annettu tiedoksi postitse, asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä, seitsemän päivän kuluttua kirjeen lähettamisestä. 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 lähettamisestä.

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

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

Valitusviranomainen

Kunnallisvalitus tehdään Helsingin hallinto-oikeudelle.

Hallinto-oikeuden asiointiosoite on seuraava:

Sähköpostiosoite: helsinki.hao@oikeus.fi

Postiosoite: Radanrakentajantie 5
00520 HELSINKI

Faksinumero: 029 56 42079

Käyntiosoite: Radanrakentajantie 5

Puhelinnumero: 029 56 42000

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

Valituksen muoto ja sisältö

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

Valituksessa, joka on osoitettava valitusviranomaiselle, on ilmoitettava



08.10.2019

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

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

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

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

Valitukseen on liitettävä

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

Oikeudenkäyntimaksu

Hallinto-oikeus perii muutoksenhakuasian käsittelystä 260 euron oikeudenkäyntimaksun. 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.

Sähköpostiosoite: helsinki.kirjaamo@hel.fi

Postiosoite: PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Faksinumero: (09) 655 783
Käyntiosoite: Pohjoisesplanadi 11-13
Puhelinnumero: (09) 310 13700 (Yleishallinto)

Kirjaamon aukioloaika on maanantaista perjantaihin klo 08.15–16.00.



08.10.2019



08.10.2019

Kaupunkiympäristölautakunta

Anni Sinnemäki
puheenjohtaja

Pirjo Moberg
pöytäkirjanpitäjä

Pöytäkirja tarkastettu

Jape Lovén

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.

Pöytäkirja on pidetty nähtävänä yleisessä tietoverkossa osoitteessa
www.hel.fi 15.10.2019.