



10.12.2014

Kokousaika 10.12.2014 16:00 - 18:48

Kokouspaikka Vanha Raatihuone, Aleksanterinkatu 20

Läsnä

Jäsenet

Puoskari, Mari kaupunginvaltuuston puheenjohtaja  
saapui 17:49, poissa: 403 - 411§  
Bogomoloff, Harry kaupunginvaltuuston 1.  
varapuheenjohtaja  
Paavolainen, Sara kaupunginvaltuuston 2.  
varapuheenjohtaja  
Abdulla, Zahra  
Alanko-Kahiluoto, Outi  
Andersson, Hennariikka  
Anttila, Maija  
Arhinmäki, Paavo  
Asko-Seljavaara, Sirpa  
Brettschneider, Gunvor  
Ebeling, Mika  
Enroth, Matti  
Hakanen, Yrjö  
Hamid, Jasmin  
Heinäluoma, Eero  
Hetemaj, Fatbardhe  
Holopainen, Mari  
Honkasalo, Veronika  
Hursti, Rene  
Huru, Nina  
Ikävalko, Suzan  
Jalovaara, Ville  
Järvinen, Jukka  
Kanerva, Seppo  
Kantola, Helena  
Karhuvaara, Arja  
Kari, Emma  
Kivekäs, Otso  
Koivulaakso, Dan  
Kolbe, Laura  
Koskinen, Kauko  
Koulumies, Terhi  
Kousa, Tuuli



10.12.2014

Krohn, Minerva  
Laaninen, Timo  
Lindell, Harri  
Lipponen, Päivi  
Loukoila, Eija  
Lovén, Jape  
Majuri, Pekka  
Muttalainen, Sami  
Muurinen, Seija  
Månsson, Björn  
Mäki, Terhi  
Mäkimattila, Sari  
Männistö, Lasse  
Nieminen, Jarmo  
Niiranen, Matti  
Oker-Blom, Jan D  
Oskala, Hannu  
Packalén, Tom  
Pajamäki, Osku  
Pakarinen, Pia  
Pelkonen, Jaana  
Peltokorpi, Terhi  
Perälä, Erkki  
Puhakka, Sirpa  
Raatikainen, Mika  
Raittinen, Timo  
Rantala, Marcus  
Rantanen, Tuomas  
Rauhämäki, Tatu  
Rautava, Risto  
Razmyar, Nasima  
Relander, Jukka  
Rissanen, Laura  
Rydman, Wille  
Saarnio, Pekka  
Sinnemäki, Anni  
Soininvaara, Osmo  
Storgård, Päivi  
Stranius, Leo  
Sumuvuori, Johanna  
Taipale, Ilkka  
Torsti, Pilvi  
Urho, Ulla-Marja  
Valokainen, Tuomo  
Vapaavuori, Jan

poistui 17:22, poissa: 412§ - 414§



10.12.2014

Vuorjoki, Anna	varajäsen
Hyttinen, Nuutti	varajäsen
Ingervo, Sirkku	varajäsen
Kantola, Tarja	saapui 17:27, poissa: 403§ - 411§
Laaksonen, Heimo	varajäsen
	saapui 17:22, poissa: 403§ - 411§
Malin, Petra	varajäsen
Pasterstein, Dennis	varajäsen
	saapui 17:20, poissa: 403§ - 411§
Sydänmaa, Johanna	varajäsen
	poistui 17:20, poissa: 412§ - 414§
Taipale, Kaarin	varajäsen
Vesikansa, Sanna	varajäsen
	poistui 17:49, poissa 412 - 414 §

#### Muut

Pajunen, Jussi	kaupunginjohtaja
Sauri, Pekka	apulaiskaupunginjohtaja
Penttilä, Hannu	apulaiskaupunginjohtaja
Viljanen, Ritva	apulaiskaupunginjohtaja
Sutinen, Pia	vs. apulaiskaupunginjohtaja
	poissa 413 §
Korhonen, Tapio	kansliapäällikkö
Sarvilinna, Sami	kaupunginlakimies
Saxholm, Tuula	rahoitusjohtaja
Summanen, Juha	hallintojohtaja
Andersson, Victor	kaupunginsihteeri
Erroll, Katri	vs. kaupunginsihteeri
Härmälä, Timo	kaupunginsihteeri
Matikainen, Kristiina	kaupunginsihteeri
Nyfors, Maria	kaupunginsihteeri
Rautanen, Marja-Liisa	kaupunginsihteeri
Thoden, Annikki	vs. kaupunginsihteeri
Vallittu, Anja	kaupunginsihteeri
Mickwitz, Leena	kaupunginsihteeri
Linden, Timo	vs. apulaiskaupunginsihteeri
Villeneuve, Anna	hallintoasiantuntija
Almqvist, Casper	tiedottaja
Kari, Tapio	viestintäpäällikkö
Djupsjö, Stefan	ylikielenkääntäjä
Peltonen, Antti	hallintopäällikkö
Pennanen, Sari-Anna	johtava kaupunginasiamies

#### Asiantuntijat

---

**Postiosoite**

PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
helsinki.kirjaamo@hel.fi

**Käyntiosoite**

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

**Puhelin**

+358 9 310 1641

**Faksi**

+358 9 655 783

**Y-tunnus**

0201256-6

**Tilinro**

FI0680001200062637

**Alvno**

FI02012566



10.12.2014

---

	Viljakainen, Juha Rajantie, Mari Rönkkö, Mauno	hankepäälikkö erityissuunnittelija erityissuunnittelija
Puheenjohtaja		
	Harry Bogomoloff	kaupunginvaltuuston 1. varapuheenjohtaja 403-414 §
Pöytäkirjanpitäjä		
	Antti Peltonen	hallintopäälikkö 403-408 §, 413-414 §
	Sari-Anna Pennanen	johtava kaupunginasiain 409-412 §



10.12.2014

Tid 10.12.2014 16:00 - 18:48

Plats Gamla Rådhuset, Alexandersgatan 20

Närvarande

Ledamöter

Puoskari, Mari	stadsfullmäktiges ordförande anlände 17:49, frånvarande: 403 - 411§
Bogomoloff, Harry	stadsfullmäktiges I vice ordförande
Paavolainen, Sara	stadsfullmäktiges II vice ordförande
Abdulla, Zahra	
Alanko-Kahiluoto, Outi	
Andersson, Hennariikka	
Anttila, Maija	
Arhinmäki, Paavo	
Asko-Seljavaara, Sirpa	
Brettschneider, Gunvor	
Ebeling, Mika	
Enroth, Matti	
Hakanen, Yrjö	
Hamid, Jasmin	
Heinäluoma, Eero	
Hetemaj, Fatbardhe	
Holopainen, Mari	
Honkasalo, Veronika	
Hursti, Rene	
Huru, Nina	
Ikävalko, Suzan	
Jalovaara, Ville	
Järvinen, Jukka	
Kanerva, Seppo	
Kantola, Helena	
Karhuvaara, Arja	
Kari, Emma	
Kivekäs, Otso	
Koivulaakso, Dan	
Kolbe, Laura	
Koskinen, Kauko	
Koulumies, Terhi	
Kousa, Tuuli	
Krohn, Minerva	



10.12.2014

Laaninen, Timo  
Lindell, Harri  
Lipponen, Päivi  
Loukoila, Eija  
Lovén, Jape  
Majuri, Pekka  
Muttalainen, Sami  
Muurinen, Seija  
Månsson, Björn  
Mäki, Terhi  
Mäkimattila, Sari  
Männistö, Lasse

avlägsnade sig 17:22, frånvarande:  
412§ - 414§

Nieminen, Jarmo  
Niiranen, Matti  
Oker-Blom, Jan D  
Oskala, Hannu  
Packalén, Tom  
Pajamäki, Osku  
Pakarinen, Pia  
Pelkonen, Jaana  
Peltokorpi, Terhi  
Perälä, Erkki  
Puhakka, Sirpa  
Raatikainen, Mika  
Raittinen, Timo  
Rantala, Marcus  
Rantanen, Tuomas  
Rauhämäki, Tatu  
Rautava, Risto  
Razmyar, Nasima  
Relander, Jukka  
Rissanen, Laura  
Rydman, Wille  
Saarnio, Pekka  
Sinnemäki, Anni  
Soininvaara, Osmo  
Storgård, Päivi  
Stranius, Leo  
Sumuvuori, Johanna  
Taipale, Ilkka  
Torsti, Pilvi  
Urho, Ulla-Marja  
Valokainen, Tuomo  
Vapaavuori, Jan



10.12.2014

Vuorjoki, Anna Hyttinen, Nuutti Ingervo, Sirkku Kantola, Tarja	ersättare ersättare ersättare anlände 17:27, frånvarande: 403§ - 411§
Laaksonen, Heimo	ersättare anlände 17:22, frånvarande: 403§ - 411§
Malin, Petra Pasterstein, Dennis	ersättare ersättare anlände 17:20, frånvarande: 403§ - 411§
Sydänmaa, Johanna	ersättare avlägsnade sig 17:20, frånvarande: 412§ - 414§
Taipale, Kaarin Vesikansa, Sanna	ersättare ersättare avlägsnade sig 17:49, frånvarande: 412 - 414§

Övriga

Pajunen, Jussi Sauri, Pekka Penttilä, Hannu Viljanen, Ritva Sutinen, Pia	stadsdirektör biträdande stadsdirektör biträdande stadsdirektör biträdande stadsdirektör stf. biträdande stadsdirektör frånvarande 413 §
Korhonen, Tapio Sarvilinna, Sami Saxholm, Tuula Summanen, Juha Andersson, Victor Erroll, Katri Härmälä, Timo Matikainen, Kristiina Nyfors, Maria Rautanen, Marja-Liisa Thoden, Annikki Vallittu, Anja Mickwitz, Leena Linden, Timo Villeneuve, Anna Almqvist, Casper Kari, Tapio	kanslichef stadsjurist finansdirektör förvaltningsdirektör stadssekreterare stf. stadssekreterare stadssekreterare stadssekreterare stadssekreterare stf. stadssekreterare stadssekreterare stf. biträdande stadssekreterare förvaltningsexpert informatör kommunikationschef



10.12.2014

---

	Djupsjö, Stefan Peltonen, Antti Pennanen, Sari-Anna	övertranslator förvaltningschef ledande stadsombudsman
Sakkunniga	Viljakainen, Juha Rajantie, Mari Rönkkö, Mauno	projektchef specialplanerare specialplanerare
Ordförande	Harry Bogomoloff	stadsfullmäktiges I vice ordförande 403-414 §
Protokollförare	Antti Peltonen Sari-Anna Pennanen	förvaltningschef 403-408 §, 413-414 § ledande stadsombudsman 409-412 §





10.12.2014

---

§	Asia	
403	Pj/1	Nimenhuuto, laillisuus ja päätösvaltaisuus Namnupprop, laglighet och beslutförhet
404	Pj/2	Pöytäkirjan tarkastajien valinta Val av protokolljusterare
405	Kj/3	Selvitys vuoden 2013 arviointikertomuksen johdosta suoritetuista toimenpiteistä Utredning om åtgärderna med anledning av utvärderingsberättelsen för år 2013
406	Kj/4	Eräiden vuoden 2014 talousarvioon merkittyjen määrärahojen ylittäminen ja siirtäminen Överskridning och överföring av anslag i 2014 års budget
407	Kj/5	Takauksen myöntäminen Jätkäsaaren jätteen putkikeräys Oy:lle Borgen till Busholmens sopsug Ab
408	Ryj/6	Palmia -liikelaitoksen johtosäännön muuttaminen Ändring av instruktionen för affärsverket Palmia
409	Kaj/7	Veturitien liikennesuunnitelma ja hankkeen toteutus Trafikplan för Lokvägen och genomförande av byggprojektet
410	Kaj/8	Keski-Pasilan Veturitien eteläosan asemakaava ja asemakaavan muuttaminen (nro 12230, Veturitien eteläosa) Detaljplan och detaljplaneändring för södra delen av Lokvägen i Mellersta Böle (nr 12230, södra delen av Lokvägen)
411	Kaj/9	Vuosaaren voimalaitosalueen asemakaavan muuttaminen (nro 12248, Vuosaaren voimalaitosalue) Detaljplaneändring för Nordsjö kraftverksområde (nr 12248)
412	Kj/10	Kj / Valtuutettu Jasmin Hamidin aloite kaupungin henkilöautojen hankkimisesta sähköautoina Kj / Den av ledamoten Jasmin Hamid väckta motionen om anskaffning av stadens personbilar i form av elbilar
413	Kj/11	Sosiaali- ja terveystieteiden virastopäällikön virkaan ottaminen Anställning av innehavare av tjänsten som verksamhetschef vid social- och hälsovårdsverket
414	-/12	Kaupunginvaltuuston kokouksessa jätettiin seuraavat kolme aloitetta Vid stadsfullmäktiges sammanträde inlämnades följande tre motioner



10.12.2014

Pj/1

## § 403

### Nimenuuto, laillisuus ja päätösvaltaisuus

#### Päätös

Kaupunginvaltuusto päätti todeta kokouksen laillisesti koolle kutsutuksi ja päätösvaltaiseksi.

#### Nimenuuto ja estyneet

Puheenjohtaja totesi, että esteilmoituksen tämän kokouksen osalta ovat jättäneet läsnäololistassa mainitut valtuutetut ja heidän tilalleen on kutsuttu listasta ilmenevät varavaltuutetut.

#### Laillisuus ja päätösvaltaisuus

Puheenjohtaja totesi, että kaupunginvaltuuston kokous on kutsuttu koolle kuntalain ja kaupunginvaltuuston työjärjestyksen edellyttämässä järjestyksessä. Toimitetun nimenuudon mukaan vähintään kaksi kolmasosaa valtuutetuista on läsnä. Edellä olevan perusteella puheenjohtaja totesi, että kokous on laillisesti koolle kutsuttu ja päätösvaltainen.

#### Liitteet

1                      Läsnäololista



10.12.2014

Pj/2

---

**§ 404**

**Pöytäkirjan tarkastajien valinta**

**Päätös**

Puheenjohtajan ehdotuksesta pöytäkirjantarkastajiksi valittiin valtuutetut Jarmo Nieminen ja Sirpa Puhakka sekä varatarkastajiksi valtuutetut Nina Huru ja Erkki Perälä.



10.12.2014

Kj/3

## § 405

### Selvitys vuoden 2013 arviointikertomuksen johdosta suoritetuista toimenpiteistä

HEL 2014-004186 T 00 03 00

#### Päätös

Kaupunginvaltuusto päätti kaupunginhallituksen ehdotuksen mukaisesti merkitä tiedoksi tämän asian liitteenä olevan selvityksen vuoden 2013 arviointikertomuksen johdosta suoritetuista toimenpiteistä.

Esittelijä

Kaupunginhallitus

Lisätiedot

Mauno Rönkkö, erityissuunnittelija, puhelin: 310 46768  
mauno.ronkko(a)hel.fi

#### Liitteet

- 1 Selvitys vuoden 2013 arviointikertomuksen johdosta suoritetuista toimenpiteistä
- 2 Arviointikertomus 2013

#### Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

#### Esittelijän perustelut

Kaupunginhallitus sekä lauta- ja johtokunnat antoivat toukokuussa lausunnot tarkastuslautakunnalle vuoden 2013 arviointikertomuksessa esitetyistä toimenpidesuosituksista ja -kehotuksista. Näissä lausunnoissa esitettiin, mihin toimenpiteisiin virastojen ja liikelaitosten oli tarkoitus ryhtyä arviointikertomuksen johdosta.

Kaupunginvaltuusto päätti 18.6.2014 tarkastuslautakunnan ehdotuksen mukaisesti merkitä tiedoksi tarkastuslautakunnan arviointikertomuksen vuodelta 2013 ja siitä saadut kaupunginhallituksen sekä asianomaisten lauta- ja johtokuntien lausunnot sekä kehotti kaupunginhallitusta antamaan joulukuun 2014 loppuun mennessä valtuustolle selvityksen siitä, mihin toimenpiteisiin toiminnasta vastaavat henkilöt ja tilivelvolliset ovat ryhtyneet arviointikertomuksen johdosta.

Toimenpiteet, joihin virastot ja laitokset ovat ryhtyneet arviointikertomuksen esitettyjen toimenpidesuosituksen ja -kehotusten johdosta, on koottu liitteenä olevaan selvitykseen.

Esittelijä

**Postiosoite**  
PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
helsinki.kirjaamo@hel.fi

**Käyntiosoite**  
Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

**Puhelin**  
+358 9 310 1641  
**Faksi**  
+358 9 655 783

**Y-tunnus**  
0201256-6

**Tilinro**  
FI0680001200062637  
**Alvno**  
FI02012566



10.12.2014

Kj/3

Kaupunginhallitus

Lisätiedot

Mauno Rönkkö, erityissuunnittelija, puhelin: 310 46768  
mauno.ronkko(a)hel.fi

**Liitteet**

- 1 Selvitys vuoden 2013 arviointikertomuksen johdosta suoritetuista toimenpiteistä
- 2 Arviointikertomus 2013

**Tiedoksi; Muutoksenhakuohje: Muutoksenhakukielto, täytäntöönpano**

Kaupunginkanslia

**Päätöshistoria**

Kaupunginhallitus 24.11.2014 § 1229

HEL 2014-004186 T 00 03 00

**Päätös**

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto päättää merkitä tiedoksi tämän asian liitteenä olevan selvityksen vuoden 2013 arviointikertomuksen johdosta suoritetuista toimenpiteistä.

Esittelijä

kaupunginjohtaja  
Jussi Pajunen

Lisätiedot

Mauno Rönkkö, erityissuunnittelija, puhelin: 310 46768  
mauno.ronkko(a)hel.fi

Kaupunginvaltuusto 18.06.2014 § 241

HEL 2014-004186 T 00 03 00

**Päätös**

Kaupunginvaltuusto päätti tarkastuslautakunnan ehdotuksen mukaisesti

1. merkitä tiedoksi tarkastuslautakunnan arviointikertomuksen vuodelta 2013 ja siitä saadut kaupunginhallituksen sekä asianomaisten lauta- ja johtokuntien lausunnot



10.12.2014

Kj/3

2. kehottaa kaupunginhallitusta antamaan joulukuun 2014 loppuun mennessä valtuustolle selvityksen siitä, mihin toimenpiteisiin toiminnasta vastaavat henkilöt ja tilivelvolliset ovat ryhtyneet arviointikertomuksen johdosta
3. merkitä tiedoksi tilintarkastuskertomuksen vuodelta 2013
4. myöntää tilintarkastuskertomuksessa tilinpäätöksen hyväksyttävyydestä esitetyn perusteella vastuuvapauden tilikaudelta 2013 kaupungin hallintoa ja taloutta hoitaneille toimielinten jäsenille ja tehtäväalueiden johtaville viranhaltijoille.

#### Käsittely

18.06.2014 Ehdotuksen mukaan

Merkittiin, että puheenjohtajan ehdotuksesta kaupunginvaltuusto hyväksyi menettelyn, että esityslistan asioiden 3 ja 4 kohdalla keskustelu käydään yhdessä. Keskustelun kuluessa on tehtävä kumpaistakin asiaa koskevat ehdotukset.

#### Esittelijä

Tarkastuslautakunta

#### Lisätiedot

Pirjo Hakanpää, tarkastusjohtaja, puhelin: 310 36480

pirjo.hakanpaa(a)hel.fi

Timo Terävä, arviointipäällikkö, puhelin: 310 43126

timo.terava(a)hel.fi

Marjo Niska-aro, tarkastuspäällikkö, puhelin: 310 36468

marjo.niska-aro(a)hel.fi



**§ 406**

**Eräiden vuoden 2014 talousarvioon merkittyjen määrärahojen ylittäminen ja siirtäminen**

HEL 2014-013693 T 02 02 00

**Päätös**

Kaupunginvaltuusto päätti kaupunginhallituksen ehdotuksen mukaisesti oikeuttaa ympäristölautakunnan, sosiaali- ja terveyslautakunnan, opetuslautakunnan ja kulttuuri- ja kirjastolautakunnan ylittämään vuoden 2014 talousarvioon merkittyjä määrärahoja seuraavasti:

**Käyttötalousosa**

Ta-kohta	euroa
2 37 Ympäristötoimi	230 000
3 10 01 Sosiaali- ja terveystoimen palvelut	24 000 000
3 10 04 Toimeentulotuki	8 200 000
3 10 06 Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiiri	12 600 000
4 02 02 Kaupungin tuottamat palvelut	7 000 000
4 02 11 Korvaukset ja avustukset muiden tuottamiin palveluihin	800 000
4 02 13 Työllisyyden hoitaminen	63 000
4 15 Kaupunginkirjasto	1 838 000
yhteensä	54 731 000

Samalla kaupunginvaltuusto päätti siirtää vuoden 2014 talousarvioon merkittyjä määrärahoja seuraavasti:

TA-kohta	euroa
1 10 01 Kaupunginkanslia	- 260 000
1 10 06 Työsuhdematkalippu	+ 260 000
8 01 01 Kiinteistöjen ostot ja lunastukset, Khn käytettäväksi	- 1 916 000
8 01 03 Kiinteistöjen hankinta, rakentamiskelpoiseksi saattaminen sekä kaavoituskorvaukset, Klk:n käytettäväksi.	+ 1 916 000
8 09 10 Kaupunginkanslia	- 400 000
8 09 14 Opetusvirasto	+ 400 000



10.12.2014

Kj/4

## Käsittely

Julistettuaan keskustelun päättyneeksi puheenjohtaja esitti selontekona, että keskustelun kuluessa valtuutettu Yrjö Hakanen oli valtuutettu Dan Koivulaakson kannattamana ehdottanut hyväksyttäväksi seuraavan toivomusponnen:

Hyväksyessään talousarvion määrärahojen ylitysvaltuudet valtuusto edellyttää, että kaupunginhallitus selvittää mahdollisuudet siirtää Helsingin Energian ja Sataman kuluvan vuoden ylijäämistä osa kaupungin muiden palvelujen rahoituksen vahvistamiseen vielä ennen liikelaitosten yhtiöittämistä.

Selonteko myönnettiin oikeaksi.

Puheenjohtajan ehdotuksesta kaupunginvaltuusto hyväksyi ensin yksimielisesti kaupunginhallituksen ehdotuksen.

Puheenjohtajan tekemä ja valtuuston hyväksymä äänestysesitys kuului seuraavasti: Ken hyväksyy valtuutettu Yrjö Hakasen ehdottaman toivomusponnen, äänestää jaa, ken sitä vastustaa äänestää ei.

### 1 äänestys

JAA-ehdotus: Hyväksyessään talousarvion määrärahojen ylitysvaltuudet valtuusto edellyttää, että kaupunginhallitus selvittää mahdollisuudet siirtää Helsingin Energian ja Sataman kuluvan vuoden ylijäämistä osa kaupungin muiden palvelujen rahoituksen vahvistamiseen vielä ennen liikelaitosten yhtiöittämistä.

Ei-ehdotus: Vastustaa

### Jaa-äännet: 18

Zahra Abdulla, Paavo Arhinmäki, Mika Ebeling, Yrjö Hakanen, Rene Hursti, Nina Huru, Sirkku Ingervo, Helena Kantola, Dan Koivulaakso, Harri Lindell, Eija Loukoila, Petra Malin, Sami Muttilainen, Sari Mäkimattila, Pekka Saarnio, Pilvi Torsti, Tuomo Valokainen, Anna Vuorjoki

### Ei-äännet: 25

Hennariikka Andersson, Sirpa Asko-Seljavaara, Matti Enroth, Fatbardhe Hetemaj, Arja Karhuvaara, Terhi Koulumies, Pekka Majuri, Björn Månsson, Lasse Männistö, Matti Niiranen, Jan D Oker-Blom, Hannu Oskala, Tom Packalén, Pia Pakarinen, Jaana Pelkonen, Mika Raatikainen, Timo Raittinen, Marcus Rantala, Risto Rautava, Laura Rissanen, Wille Rydman, Päivi Storgård, Johanna Sydänmaa, Ulla-Marja Urho, Jan Vapaavuori





**Tyhjä: 38**

Outi Alanko-Kahiluoto, Maija Anttila, Harry Bogomoloff, Gunvor Brettschneider, Jasmin Hamid, Eero Heinäluoma, Mari Holopainen, Nuutti Hyttinen, Suzan Ikävalko, Ville Jalovaara, Jukka Järvinen, Seppo Kanerva, Emma Kari, Otso Kivekäs, Laura Kolbe, Kauko Koskinen, Tuuli Kousa, Timo Laaninen, Päivi Lipponen, Jape Lovén, Seija Muurinen, Terhi Mäki, Jarmo Nieminen, Sara Paavolainen, Osku Pajamäki, Terhi Peltokorpi, Erkki Perälä, Sirpa Puhakka, Tuomas Rantanen, Nasima Razmyar, Jukka Relander, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara, Leo Stranius, Johanna Sumuvuori, Ilkka Taipale, Kaarin Taipale, Sanna Vesikansa

**Poissa: 4**

Veronika Honkasalo, Minerva Krohn, Tatu Rauhamäki, Thomas Wallgren

Kaupunginvaltuusto ei ollut hyväksynyt valtuutettu Yrjö Hakasen ehdottamaa toivomuspontta.

**Esittelijä**

Kaupunginhallitus

**Lisätiedot**

Mari Rajantie, erityissuunnittelija, puhelin: 310 73043  
mari.rajantie(a)hel.fi

**Liitteet**

- 1 Kulttuuri- ja kirjastolautakunnan ylitysesitys
- 2 Opetuslautakunnan ylitysesitys, 1
- 3 Opetuslautakunnan ylitysesitys 2
- 4 Sosiaali- ja terveystieteiden lautakunnan esitys
- 5 Täydennysrakentamiskorvauksiin tarvittava määräraha.pdf
- 6 Ylitysoikeuden myöntäminen kiinteistölautakunnan.pdf
- 7 Ympäristölautakunnan esitys
- 8 Kiinteistöviraston kirje

**Päätösehdotus**

Päätös on ehdotuksen mukainen.

**Esittelijän perustelut**

Käyttötalouden määrärahojen ylittäminen

2 37 Ympäristötoimi

Ympäristökeskuksen määrärahat ylittyvät noin 230 000 euroa Luontokeskus Haltia ylläpitomaksusta johtuen. Haltian ylläpitomaksu



vuonna 2014 on 280 000 euroa, josta ympäristökeskus pystyy oman toiminnan säästöillä kattamaan 50 000 euroa.

Määrärahaa tulisi saada ylittää 230 000 euroa.

### 3 10 01 Sosiaali- ja terveystalvet

Sosiaali- ja terveystalvetjen osalta menojen ylitystä selittävät merkittävimmin työmarkkinatuen, vammaistalvetjen, terveystalvetjen, päivistyksen sekä psykiatria- ja päihdetalvetjen ylitykset.

Oman toiminnan muuttamisella on lisätty kuntouttavan työtoiminnan paikkoja 600, mikä ei kuitenkaan ole estänyt sakkomaksujen kasvua. Vammaistyössä on käynnistetty toimenpiteet asiakasmäärien ja kustannusten kasvun hillitsemiseksi. Henkilökohtaisen avun tarvearviointi on keskitetty, talvetjen tuntimääriä tarkennettu ja yhteistyötä ja työnjakoa kotihoidon kanssa täsmennetty. Henkilökohtaisen avun tuottamistalvetja muutetaan syksyllä 2014. Henkilökohtaista apua ei kilpailuteta, vaan pääasialliset henkilökohtaisen avun tuottamistalvetjat ovat työnantajamalli ja talvetuseteli, joka on kustannuksiltaan puitesopimuksilla hankittua talvetjua edullisempi. Näiden asiakasmäärien ja kustannusten kasvua hillitsevien toimenpiteiden vaikutukset näkyvät viiveellä. Kuljetustalvetjua koskevien muutosten vaikutukset näkyvät täysimääräisesti vasta vuonna 2015. Käyttösuunnitelmaan kirjattujen sopeuttamistoimien vaikutusten viivästyminen syksyyn on edellyttänyt lisäsopeuttamistoimien käynnistämistä. Vuodeosastopaikkoja on vähennetty psykiatriassa ja päivistyksessä. Ostotalvetjen hankinnan kriteerejä on kiristetty ja talvetjen käyttäjien määrää pyritään vähentämään asumistalvetjuissa yhteistyössä kiinteistöviraston kanssa. Tämän lisäksi kaikki hankinnat ja sijaistyövoiman käyttö minimoidaan.

Määrärahaa tulisi saada ylittää 24 000 000 euroa.

### 3 10 04 Toimeentulotuki

Toimeentulotuen ylitysoikeusesitys on 8,2 milj. euroa. Asiakastalvetjua on tammi–syyskuussa ollut noin 6,5% enemmän kuin edellisen vuoden vastaavana aikana.

Määrärahaa tulisi saada ylittää 8 200 000 euroa.

### 3 10 06 Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiiri

Helsingin maksuosuuden HUS-kuntayhtymälle ennustetaan ylittyvän 12,6 milj. eurolla. Pääosa ylityksestä muodostuu operatiiviselta toimialalta sekä naisten ja lastentautien tulosityksiköstä.



Määrärahaa tulisi saada ylittää 12 600 000 euroa.

#### 4 02 02 Kaupungin tuottamat palvelut

Opetusvirasto on saanut opetus- ja kulttuuriministeriöltä harkinnanvaraisia valtionavustuksia vuosiksi 2014-2015 koulutuksellista tasa-arvoa edistäviin toimenpiteisiin ja perusopetuksen opetusryhmien pienentämiseen sekä näiden lisäksi eräisiin muihin talousarvioon sisällytettäviin hankkeisiin vuonna 2014. Ennusteen 3/2014 mukaan harkinnanvaraisia valtionavustuksia kohdentuu vuodelle 2014 yhteensä 6,2 milj. euroa. Tämä arvio on pienempi kuin lautakunnan 15.4 ja 27.5.2014 (yhteensä 7,5 milj. euroa) ehdotukset.

Uusi oppilas- ja opiskelijahuoltolaki (1287/2013) tuli voimaan 1.8.2014. Laki velvoittaa kunnat järjestämään psykologi- ja kuraattoripalvelut kunnan alueella sijaitsevien toisen asteen koulutusta järjestävien oppilaitosten opiskelijoille syksystä 2014 alkaen. Psykologi- ja kuraattoripalvelujen järjestäminen Helsingin kaupungissa sijaitsevien muiden kuin kaupungin ylläpitämien oppilaitosten opiskelijoille lisää opetusviraston käyttötalouskustannuksia syksyn 2014 osalta 0,7 milj. euroa.

Opetusvirastolla ei ole vuoden 2014 talousarviossa varausta lukiokoulutukseen valmistavan koulutuksen rahoitukseen. Koulutus rahoitettiin kevään 2014 osalta kaupunginhallituksen käyttövaroissa olevilla Lasten ja nuorten hyvinvointiin tarkoitettuilla määrärahoilla. Eduskunta päätti joulukuussa 2013 muuttaa lakia opetus- ja kulttuuritoimen rahoituksesta siten, että lukiokoulutukseen valmistavaan koulutukseen myönnetään 1.8.2014 alkaen korotettua yksikköhintarahoitusta (laki opetus- ja kulttuuritoimen rahoituksesta annetun lain muuttamisesta 1045/2013, valtioneuvoston asetus 50/2014). Valmistavan koulutuksen jatkamisen kustannus on syksyn 2014 osalta 0,1 milj. euroa.

Muista kuin edellä todetuista syistä johtuvat ennakoitavat ylitykset suomenkielisessä perusopetuksessa (ennakoitua suurempi oppilasmäärä ja tilavuokrat), päivähoitossa (henkilöstömenot ja palvelujen ostot) sekä ammatillisessa koulutuksessa (talousarvioon sisällytettävät uusien ja peruskorjattujen tilojen vuokramenot) sopeutetaan käyttösuunnitelmamuutoksilla vuonna 2014.

Määrärahaa tulisi saada ylittää 7 000 000 euroa.

#### 4 02 11 Korvaukset ja avustukset muiden tuottamiin palveluihin

Opiskelijahuoltolakiin liittyen laki kunnan peruspalvelujen valtionosuudesta annetun lain muuttamisesta (1294/2013) velvoittaa

**Postiosoite**

PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
helsinki.kirjaamo@hel.fi

**Käyntiosoite**

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

**Puhelin**

+358 9 310 1641

**Faksi**

+358 9 655 783

**Y-tunnus**

0201256-6

**Tilinro**

F10680001200062637

**Alvno**

F102012566



opiskelijoiden kotikunnat maksamaan psykologi- ja kuraattoripalvelujen käytöstä syntyvät henkilöstökustannukset oppilaitosten sijaintikunnille. Helsingin maksettavaksi tulevat kotikuntakorvausmenot muille kunnille ovat 0,2 milj. euroa. Lisäkustannuksia kattavat Helsingin muilta kunnilta laskuttamat kotikuntakorvaukset, noin 0,3 milj. euroa.

Laki kunnan peruspalvelujen valtionosuudesta annetun lain 41 ja 45 §:n muuttamisesta (1271/2013) laajensi vuoden alusta kotikuntakorvausvelvoitteita sairaalaopetuksessa sekä lastensuojelulain nojalla sijoitettujen lapsien esi- ja perusopetuksen järjestämisessä vuoden 2014 alusta lukien. Lisäkustannukset ovat 0,6 milj. euroa. Vastaavasti Helsingin kotikuntakorvaustulot muilta kunnilta kasvavat noin 0,4 milj. euroa.

Määrärahaa tulisi saada ylittää 800 000 euroa.

#### 4 02 13 Työllisyyden hoitaminen

Opetusvirasto on saanut Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen myöntämää avustusta työpajatoiminnan kehittämiseen yhteensä 63 000 euroa vuonna 2014.

Määrärahaa tulisi saada ylittää 63 000 euroa

#### 4 15 Kaupunginkirjasto

Kaupunginkirjasto on toteuttanut tietoyhteiskunnan kehittämiseen tähtäviä projekteja tukien, avustuksien ja ulkopuolisen rahoituksen turvin. Vuoden 2014 talousarviossa on tukiin ja avustuksiin valtion myöntämää rahoitusosuutta budjetoitu yhteensä 995 000 euroa. Ulkopuolisen rahoituksen ylitysoikeuden perustana on opetus- ja kulttuuriministeriöltä, EU:lta ja ELY-keskukselta ja muilta tahoilta saatu, vuonna 2014 käytettävissä olevaa ulkopuolista rahoitus yhteensä 2 503 000 euroa. Osa näistä hankkeista siirtyy vuodelle 2015. Arvio siirtyvästä hankerahoituksesta vuodelle 2015 on 665 000 euroa.

Määrärahaa tulisi saada ylittää 1 838 000 euroa.

### Määrärahojen siirtäminen

#### 1 10 Kaupunginkanslia

Kaupunginkanslia päätti esittää kaupunginhallitukselle, että kaupunginkanslian talousarvioluvun 110 talousarviokohtaan 1 10 01 tehdään käyttötarkoituksen muutos ja siirretään 260 000 euroa talousarviokohtaan 1 10 06 työsuhdematkalippu.



Kaupunginkanslian talousarviokohdan 1 10 06 Työsuhdematkalippu määräraha vuodelle 2014 on 2 700 000 euroa. Määrärahan arvioidaan ylittävän 300 000 euroa. Syynä määrärahan ylittymiseen on, että työsuhdematkalippuedun käyttäjien määrä on kasvanut arvioitua enemmän. Kaupunginkanslia ei voi vaikuttaa kyseisen talousarviokohdan määrärahan käyttöön. Vastaavasti talousarviokohdan 1 10 01 Kaupunginkanslia määrärahasta arvioidaan säästävän 4 milj. euroa.

#### Investointiosan määrärahojen siirtäminen

Investointiosassa muuttuneet määrärahatarpeet järjestellään määrärahasiirroin kokonaisinvestointitason puitteissa.

Kiinteistövirasto toteaa, että kaupunginhallitus myönsi 3.2.2014 § 124 ja 23.6.2014 § 745 kiinteistölautakunnan käyttöön maankäytösopimuksen mukaisen kiinteistökaupan toteuttamiseen tarvittavat määrärahat. Kaavoihin liittyvien tarkennusten vuoksi kauppojen toteuduttua määrärahaa jäi käyttämättä yhteensä 1,87 milj. euroa. Kiinteistövirasto ilmoittaa, ettei sillä ole tarvetta käyttää määrärahoja vaan ne voidaan palauttaa takaisin kaupunginhallituksen käytettäväksi.

8 01 03, Kiinteistöjen hankinta, rakentamiskelpoiseksi saattaminen sekä kaavoitus-korvaukset, kiinteistölautakunnan käytettäväksi

#### Kiinteistöjen hankinta

Vuoden 2014 talousarvion alakohdalla 8 01 03 01, Pienehköjen kiinteistöjen ostot ja lunastukset sekä kaavoituskorvaukset, Klkn käytettäväksi on varattu 4,0 milj. euron määräraha. Vuonna 2013 käyttämättä jääneiden määrärahojen perusteella myönnettyjen 4,1 milj. euron ylitysoikeuksien jälkeen pienehköjen kiinteistöjen oston on käytettävissä 8,1 milj. euroa.

Kiinteistövirasto on alkuvuodesta onnistunut lisäämään maanhankintaansa erityisesti Östersundomista, jonka maanhankinnan toteuttamista pidetään maapoliittisesti tärkeänä ja tarkoituksenmukaisena alueen tulevan maankäytön suunnittelun ja toteutuksen kannalta.

Kiinteistölautakunnalla on sille osoitettujen määrärahojen puitteissa päätösoikeus kiinteistökaupoista ja -vaihdoista, joiden hinta on alle 2 milj. euroa. Kiinteistölautakunnan vuodelle 2014 osoitettu määräraha ja ylitysoikeus riittävät vireillä ja valmistelussa oleville ennakoiduille kaupoille Östersundomissa ja asemakaavojen toteuttamista mahdollistaville kaupoille muualla Helsingissä.



Määräaikainen myyntivoiton verottomuus kunnille maata myytäessä on voimassa vuoden 2014 loppuun asti. Kaupat pitää kuitenkin tehdä 31.12.2014 mennessä. Myyntivoiton verottomuuden määräajan päättymisen lähentyminen mahdollistaisi alustavien yhteydenottojen perusteella kaupungille edullisia pienehköjä maahankintoja loppuvuodesta, mikäli määrärahoja olisi käytettävissä.

Määrärahaa tulisi siirtää vuoden 2014 talousarvion kohdasta 8 01 01 Kiinteistöjen ostot ja lunastukset, Khn käytettäväksi 0,516 milj. euroa talousarviokohtaan 8 01 03 01, Pienehköjen kiinteistöjen ostot ja lunastukset sekä kaavoituskorvaukset, kiinteistölautakunnan käytettäväksi.

#### Täydennysrakentamiskorvaukset

Asumisen ja siihen liittyvän maankäytön toteutusohjelman (AM-ohjelma) mukaan täydennysrakentamiselle luodaan edellytykset. AM-ohjelman tavoitteena on, että kaupungin omistamalle maalle rakennetaan vuosittain 3 600 asuntoa.

Yhtenä tavoitteen toteutuskeinona on kaupungin vuokratonteille maksettavat täydennysrakentamiskorvaukset, joita varten kiinteistövirastolle on osoitettu vuodeksi 2014 2 milj. euron määräraha, jotka ennustetaan käytettävä kokonaisuudessaan.

Kiinteistövirastossa on valmisteltavana kahdelle kaupungin vuokratontilla sijaitsevalle yhtiölle maksettavat yhteensä noin 1,4 milj. euron korvaukset, joita varten tarvitaan kaupunginhallituksen myöntämä määräraha. Kyseiset kohteet ovat:

- VVO Vuokra-asunnot Oy, tontti 47034/1, os. Leikkikuja 2, rakennusoikeus 3 200 k-m<sup>2</sup> ja
- Asunto Oy Rudolfintie21, tontti 49075/3, os. Rudolfintie 21, rakennusoikeus 3 276 k-m<sup>2</sup>.

Lisäksi kaupungilla on vireillä useita kaavamuutoshankkeita, joissa vuokralaiselle tulee maksaa täydennysrakentamiskorvausta.

Vuokratonttien täydennysrakentamiskorvauksiin tarvittava 1,4 milj. euron määräraha tulisi siirtää talousarviokohdasta 8 01 01, Khn käytettäväksi talousarviokohtaan 8 01 03 Kiinteistöjen hankinta, rakentamiskelpoiseksi saattaminen sekä kaavoituskorvaukset, kiinteistölautakunnan käytettäväksi.

8 09 14 Opetusvirasto



Opetusvirasto on saanut irtaimen omaisuuden tietotekniikkahankkeisiin käyttötarkoitussidonnaista ulkopuolista rahoitusta yhteensä 0,2 milj. euroa. Suurimman yksittäiset avustukset ovat Stadin oppimisympäristöjen kehittämiseen saatu 100 000 euron avustukset (Topo) sekä stadin eKampuksen kehittämiseen saatu 60 000 euron avustus (eKoe-hanke 2014).

Lisäksi irtaimen omaisuuden perushankinnoissa on huomioitu 1.8.2014 voimaan tulleen oppilas- ja opiskelijahuoltolain toimeenpanon edellyttämät muutostyöt psykologien ja kuraattorien Aura-asiakastietojärjestelmään ja uusien psykologien ja kuraattorien tarvitsemat Aura-lisenssit, yhteensä 0,2 milj. euroa.

Määrärahatarve on yhteensä 0,4 milj. euroa.

Kaupunginkanslian irtaimen omaisuuden perushankintoihin sisältyvään keskitettyyn tietotekniikkaan varattuja määrärahoja jää arvioiden käyttämättä mm. HR-hankkeen siirtymisen vuoksi.

Määrärahaa tulisi siirtää vuoden 2014 talousarvion kohdasta 8 09 10, Kaupunginkanslia 0,4 milj. euroa talousarviokohtaan 8 09 14, Opetusvirasto käytettäväksi tietotekniikkahankkeisiin.

Esittelijä toteaa, että kaupunginhallitus on vuoden 2014 talousarvion noudattamisohjeissa edellyttänyt, että esittäessään käytettävissä olevien määrärahojen ylittämistä hallintokunnat esittävät mahdollisten ylittymisriskissä olevien toimintojen osalta mihin sopeutustoimenpiteisiin on ryhdytty välittömästi. Lautakuntien esitysten mukaan ylityksiä ei ole voitu kokonaisuudessaan välttää sopeutustoimenpitein. Osa ylityksistä on sellaisia, joita vastaava tulojen lisäys saadaan ulkopuolisena rahoituksena. Kaupungin käyttötalouden tasapaino kokonaisuutena toteutuu viimeisimmän toteutumissuunnitelmien mukaan jonkin verran talousarviota parempana.

Esittelijä

Kaupunginhallitus

Lisätiedot

Mari Rajantie, erityissuunnittelija, puhelin: 310 73043  
mari.rajantie(a)hel.fi

## Liitteet

- 1 Kulttuuri- ja kirjastolautakunnan ylitysesitys
- 2 Opetuslautakunnan ylitysesitys, 1
- 3 Opetuslautakunnan ylitysesitys 2
- 4 Sosiaali- ja terveyslautakunnan esitys
- 5 Täydennysrakentamiskorvauksiin tarvittava määräraha.pdf
- 6 Ylitysoikeuden myöntäminen kiinteistölautakunnan.pdf



10.12.2014

Kj/4

- 7 Ympäristölautakunnan esitys  
8 Kiinteistöviraston kirje

## Tiedoksi: Kunnallisvalitus, valtuusto

Kaupunginkanslia

## Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 01.12.2014 § 1257

HEL 2014-013693 T 02 02 00

### Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto päättää oikeuttaa ympäristölautakunnan, sosiaali- ja terveyslautakunnan, opetuslautakunnan ja kulttuuri- ja kirjastolautakunnan ylittämään vuoden 2014 talousarvioon merkittyjä määrärahoja seuraavasti:

#### Käyttötalousosa

Ta-kohta	euroa
2 37 Ympäristötoimi	230 000
3 10 01 Sosiaali- ja terveystoimen palvelut	24 000 000
3 10 04 Toimeentulotuki	8 200 000
3 10 06 Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiiri	12 600 000
4 02 02 Kaupungin tuottamat palvelut	7 000 000
4 02 11 Korvaukset ja avustukset muiden tuottamiin palveluihin	800 000
4 02 13 Työllisyyden hoitaminen	63 000
4 15 Kaupunginkirjasto	1 838 000
yhteensä	54 731 000

Samalla kaupunginvaltuusto päättää siirtää vuoden 2014 talousarvioon merkittyjä määrärahoja seuraavasti:

TA-kohta	euroa
1 10 01 Kaupunginkanslia	- 260 000
1 10 06 Työsuhdematkalippu	+ 260 000
8 01 01 Kiinteistöjen ostot ja lunastukset, Khn käytettäväksi	- 1 916 000





10.12.2014

Kj/4

---

8 01 03 Kiinteistöjen hankinta, rakentamiskelpoiseksi saattaminen sekä kaavoituskorvaukset, Klk:n käytettäväksi.	+ 1 916 000
8 09 10 Kaupunginkanslia	- 400 000
8 09 14 Opetusvirasto	+ 400 000

24.11.2014 Pöydälle

Esittelijä

kaupunginjohtaja  
Jussi Pajunen

Lisätiedot

Mari Rajantie, erityissuunnittelija, puhelin: 310 73043  
mari.rajantie(a)hel.fi



10.12.2014

Kj/5

## § 407

### Takauksen myöntäminen Jätkäsaaren jätteen putkikeräys Oy:lle

HEL 2014-012650 T 02 05 03 01

#### Päätös

Kaupunginvaltuusto päätti kaupunginhallituksen ehdotuksen mukaisesti oikeuttaa kaupunginhallituksen antamaan Jätkäsaaren jätteen putkikeräys Oy:lle kaupungin omavelkaisen takauksen putkikeräysjärjestelmän investointien rahoittamiseen tarkoitettua enintään 8 000 000 € rahalaitoslainan, korkojen ja mahdollisten perimiskulujen maksamisen vakuudeksi, ilman vastavakuutta. Rahalaitoslainan nimelliskorko tai emissiokurssin ja nimelliskoron perusteella laskettava efektiivinen korko saa lainanottohetkellä enimmillään vastata kaupunginvaltuuston talousarvion hyväksymisen yhteydessä kaupunginjohtajalle antaman lainanottovaltuuden mukaista korkoa.

Esittelijä

Kaupunginhallitus

Lisätiedot

Heikki Kohi, rahoitusasiantuntija, puhelin: 310 36124  
heikki.kohi(a)hel.fi

#### Liitteet

- 1 Hakemus Hgin kaupungin omavelkaisen takauksen myöntämiseksi Jätkäsaaren jätteen Putkikeräys Oy:lle 20.10.2014
- 2 Pöytäkirja Jätkäsaaren jätteen Putkikeräys Oy:n kokouksesta 15.10.2014

#### Otteet

**Ote**  
Hakija

**Otteen liitteet**  
Kunnallisvalitus, valtuusto

#### Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

#### Esittelijän perustelut

Jätkäsaaren jätteen putkikeräys Oy on perustettu 12.4.2010 Jätkäsaaren alueen putkikeräysjärjestelmän runkoputkiston, kiinteistöliittymien ja jäteterminaalin tilaamista, rakennuttamista, omistamista sekä koko putkikeräysjärjestelmän myöhempää operointia, ylläpitoa, huoltoa ja peruskorjauksia varten. Putkikeräysjärjestelmä on



otettu käyttöön vuoden 2014 alussa ja sen käyttäjinä ovat tällä hetkellä arviolta 3200 Jätkäsaaren alueen asukasta.

Helsingin kaupungin yleisten tontinvarausehtojen ja Jätkäsaaren alueella noudatettavien lisäehtojen mukaisesti tontinvarauksensaajat ovat velvollisia järjestämään jätehuoltonsa alueellisella putkikeräysjärjestelmällä, ellei kaupunki toisin määrää. Yhtiö toimii omakustannusperiaatteella. Jätkäsaaren jätteen putkikeräys Oy:n merkintäsopimuksen (klk 9.2.2012, 85 §) mukaan putkikeräysjärjestelmän hankinnat on määrä rahoittaa siten, että kukin järjestelmään osalliseksi tuleva kiinteistö/kiinteistönomistaja tai vuokralainen tulee myös jäteyhtiön osakkaaksi merkitsemällä B-sarjan osakkeita. Niiden määrä riippuu putkikeräysjärjestelmään liitettävälle kiinteistöille asemakaavassa osoitetun rakennusoikeuden määrästä. B-osakkeiden oikeuksia on yhtiöjärjestyksessä rajoitettu suhteessa A-osakkeen tuottamiin oikeuksiin mm. siten, että B-osakkeet eivät tuota äänivaltaa jäteyhtiössä.

Helsingin kaupunki omistaa Jätkäsaaren jätteen putkikeräys Oy:n ainoan A-sarjan osakkeen, jolla on äänioikeus, ja yhtiö kuuluu näin ollen kaupunkikonserniin. B-sarjan osakkeita on merkitty yhteensä 269 250 kpl, joista kaupungin omistuksessa on 73 000 osaketta. Kaupunkisuunnitteluviraston tämän hetken ennusteen mukaan Jätkäsaarella tullaan kaikkiaan merkitsemään noin 1 100 000 B-osaketta, joka vastaa alueelle kaavailtujen rakennusten rakennusoikeusmäärää (kem2) arvioitua valmistumisvuoteen 2027 mennessä. Ennusteen mukaan Jätkäsaaren alueella on valmistumisen jälkeen noin 18 000 asukasta ja 6 000 työpaikkaa.

Jätkäsaaren jätteen putkikeräys Oy on nostanut kaupungin takaaman (kvsto 3.3.2010, 58 §) 10 000 000 € rahalaitoslainan ja joutunut käyttämään myös velkapääomaa putkikeräysjärjestelmän hankintojen rahoittamiseen. B-osakkeiden em. ennustetusta kokonaismäärästä on vielä merkitsemättä noin 830 000 kpl. Koska osakkeet merkitään kunkin talonrakennushankkeen rakennuslupahakemuksen ja rakentamisen aloitusvaiheen välissä, jäteyhtiön oma investointirahoitus on hyvin riippuvainen alueen rakentamistahdista. Jätkäsaaren alueen rakentaminen on edennyt alkuperäistä suunnitelmaa hitaammin, minkä vuoksi vuosien 2011–14 välillä osakemerkintämaksuja on jäänyt saamatta noin 9 000 000 €.

Jätkäsaaren jätteen putkikeräys Oy:n rahoituslaskelman mukaan nykyiset osakemerkintämaksut ja lainapääoma eivät riitä tämän ja tulevien vuosien hankintoihin. Yhtiö on käynyt kaupunginkanslian kanssa neuvotteluja pitkän aikavälin rahoituksesta ja anoo kaupungilta omavelkaista takausta uudelle 8 000 000 € rahalaitoslainalle.

**Postiosoite**

PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
helsinki.kirjaamo@hel.fi

**Käyntiosoite**

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

**Puhelin**

+358 9 310 1641

**Faksi**

+358 9 655 783

**Y-tunnus**

0201256-6

**Tilinro**

FI0680001200062637

**Alvno**

FI02012566



10.12.2014

Kj/5

Kaupunginhallitus toteaa, että lisärahoituksen hakeminen on perusteltua Jätkäsaaren alueen putkikeräysjärjestelmän toimintakyvyn ja suunnitellun laajentamisen varmistamiseksi. Kaupunginhallitus esittää, että kaupunginvaltuusto päättää oikeuttaa kaupunginhallituksen antamaan Jätkäsaaren jätteen putkikeräys Oy:lle kaupungin omavelkaisen takauksen enintään 8 000 000 € rahalaitoslainalle, ilman vastavakuutta.

Mikäli kaupunginvaltuusto hyväksyy takauspäätöksen, kaupunginhallitus tulee toimeenpanopäätöksessään määrittämään, että rahalaitoslaina on tasalyhenteinen ja että laina-aika on korkeintaan 10 vuotta. Edelleen kaupunginhallitus tulee toimeenpanopäätöksessään kehottamaan kaupunginkanslian oikeuspalvelut-osastoa allekirjoittamaan tarvittavat takaussitoumukset.

Esittelijä

Kaupunginhallitus

Lisätiedot

Heikki Kohi, rahoitusasiantuntija, puhelin: 310 36124  
heikki.kohi(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Hakemus Hgin kaupungin omavelkaisen takauksen myöntämiseksi Jätkäsaaren jätteen Putkikeräys Oy:lle 20.10.2014
- 2 Pöytäkirja Jätkäsaaren jätteen Putkikeräys Oy:n kokouksesta 15.10.2014

Otteet

**Ote**  
Hakija

**Otteen liitteet**  
Kunnallisvalitus, valtuusto

Tiedoksi

Kaupunginkanslia/Talous- ja suunnitteluosasto  
Kaupunginkanslia/Oikeuspalvelut

Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 24.11.2014 § 1230

HEL 2014-012650 T 02 05 03 01

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Postiosoite

PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637

Alvno

F102012566



10.12.2014

Kj/5

Kaupunginvaltuusto päättää oikeuttaa kaupunginhallituksen antamaan Jätkäsaaren jätteen putkikeräys Oy:lle kaupungin omavelkaisen takauksen putkikeräysjärjestelmän investointien rahoittamiseen tarkoitetun enintään 8 000 000 € rahalaitoslainan, korkojen ja mahdollisten perimiskulujen maksamisen vakuudeksi, ilman vastavakuutta. Rahalaitoslainan nimelliskorko tai emissiokurssin ja nimelliskoron perusteella laskettava efektiivinen korko saa lainanottohetkellä enimmillään vastata kaupunginvaltuuston talousarvion hyväksymisen yhteydessä kaupunginjohtajalle antaman lainanottovaltuuden mukaista korkoa.

Esittelijä

kaupunginjohtaja  
Jussi Pajunen

Lisätiedot

Heikki Kohi, rahoitusasiantuntija, puhelin: 310 36124  
heikki.kohi(a)hel.fi



10.12.2014

Ryj/6

## § 408

### Palmaa -liikelaitoksen johtosäännön muuttaminen

HEL 2014-013981 T 00 01 00

#### Päätös

Kaupunginvaltuusto päätti kaupunginhallituksen ehdotuksen mukaisesti muuttaa Palmia-liikelaitoksen johtosäännön 2 §:n kuulumaan seuraavasti:

#### 2 §

Liikelaitos tuottaa Helsingin kaupungin Palmia-liikelaitoksen johtokunnan alaisena ruokahuolto-, hyvinvointi- ja hoivapalveluja hyväksytyjen tavoitteiden mukaisesti Helsingin kaupunkikonsernille.

Johtosäännön muutokset tulevat voimaan 1.1.2015 lukien.

#### Esittelijä

Kaupunginhallitus

#### Lisätiedot

Timo Linden, vs. apulaiskaupunginsihteeri, puhelin: 310 36550  
timo.linden(a)hel.fi

#### Liitteet

- 1 Palmia-liikelaitoksen johtosääntö 1.1.2014
- 2 Sääntötoimikunnan lausunto Palmian johtosääntömuutoksesta
- 3 Henkilöstötoimikunnan lausunto 17.11.2014

#### Otteet

##### Ote

Palmaa-liikelaitos

##### Otteen liitteet

Kunnallisvalitus, valtuusto

#### Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

#### Esittelijän perustelut

Kaupunginvaltuusto päätti 8.10.2014 hyväksyä Palmia-liikelaitoksen ruokahuoltopalvelutoiminnan (pois lukien henkilöstöruokailu) sekä puhelin- ja hyvinvointipalvelutoimintojen jatkamisen liikelaitosmuodossa ja henkilöstöruokailu-, kiinteistö-, siivous- ja turvapalvelutoiminnan yhtiöittämisen ja palveluyhtiön perustamisen. Yhtiöittämisspäätöksen johdosta on tarpeen muuttaa Palmia-liikelaitoksen johtosääntöä.



10.12.2014

Ryj/6

Kaupunginkanslia on valmistellut muutosehdotuksen ja sääntötoimikunta ja henkilöstötoimikunnan johtosääntöjaosto ovat antaneet siitä lausuntonsa. Sääntömuutosehdotus on sääntötoimikunnan ehdotuksen mukainen. Henkilöstötoimikunnan johtosääntöjaosto puoltaa sääntötoimikunnan ehdotuksen mukaista muutosehdotusta.

**Esittelijä**

Kaupunginhallitus

**Lisätiedot**

Timo Linden, vs. apulaiskaupunginsihteeri, puhelin: 310 36550  
timo.linden(a)hel.fi

**Liitteet**

- 1 Palmia-liikelaitoksen johtosääntö 1.1.2014
- 2 Sääntötoimikunnan lausunto Palmian johtosääntömuutoksesta
- 3 Henkilöstötoimikunnan lausunto 17.11.2014

**Otteet**

**Ote**

Palmia-liikelaitos

**Otteen liitteet**

Muutoksenhakukielto, valmistelu

**Päätöshistoria**

Kaupunginhallitus 01.12.2014 § 1259

HEL 2014-013981 T 00 01 00

**Päätös**

Kaupunginhallitus päätti esittää kaupunginvaltuustolle, että kaupunginvaltuusto päättäisi seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto päättää muuttaa Palmia-liikelaitoksen johtosäännön 2 §:n kuulumaan seuraavasti:

**2 §**

Liikelaitos tuottaa Helsingin kaupungin Palmia-liikelaitoksen johtokunnan alaisena ruokahuolto-, hyvinvointi- ja hoivapalveluja hyväksytyjen tavoitteiden mukaisesti Helsingin kaupunkikonsernille.

Johtosäännön muutokset tulevat voimaan 1.1.2015 lukien.

**Esittelijä**

apulaiskaupunginjohtaja  
Pekka Sauri

**Postiosoite**

PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
helsinki.kirjaamo@hel.fi

**Käyntiosoite**

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

**Puhelin**

+358 9 310 1641

**Faksi**

+358 9 655 783

**Y-tunnus**

0201256-6

**Tilinro**

F10680001200062637

**Alvno**

F102012566



10.12.2014

Ryj/6

---

Lisätiedot

Timo Linden, vs. apulaiskaupunginsihteeri, puhelin: 310 36550  
timo.linden(a)hel.fi

---

**Postiosoite**

PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
helsinki.kirjaamo@hel.fi

**Käyntiosoite**

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

**Puhelin**

+358 9 310 1641

**Faksi**

+358 9 655 783

**Y-tunnus**

0201256-6

**Tilinro**

FI0680001200062637

**Alvno**

FI02012566





## § 409

### Veturitien liikennesuunnitelma ja hankkeen toteutus

HEL 2013-004742 T 08 00 00

#### Päätös

Kaupunginvaltuusto päätti kaupunginhallituksen ehdotuksen mukaisesti hyväksyä Veturitien liikennesuunnitelman liitteinä 1 ja 2 olevien piirustusten (piirustukset 6179-7 ja 6180-7) mukaisesti ja liitteenä 3 olevan Veturitien yleissuunnitelman päivityksessä esitetyn kevyen varautumisen toteutusvaihtoehdon mukaisin rakennusvaihein vuosina 2015 - 2019 toteutettavaksi.

#### Käsittely

Julistettuaan keskustelun päättyneeksi puheenjohtaja esitti selontekona, että keskustelun kuluessa oli valtuutettu Yrjö Hakanen ehdottanut, että kaupunginvaltuusto päättäisi palauttaa asian kaupunginhallitukselle uudelleen valmisteltavaksi siten, että selvitetään mahdollisuus kevyempiin liikenne ratkaisuihin.

Puheenjohtaja totesi, ettei valtuutettu Yrjö Hakasen palautusehdotusta ollut kannatettu, joten se raukesi.

#### Esittelijä

Kaupunginhallitus

#### Lisätiedot

Timo Härmälä, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36028  
timo.harmala(a)hel.fi

Niina Puumalainen, projektinjohtaja, puhelin: 310 25475  
niina.puumalainen(a)hel.fi

Juha Viljakainen, hankepäällikkö, puhelin: 310 36276  
juha.viljakainen(a)hel.fi

#### Liitteet

- 1 Liite 1. Veturitien liikennesuunnitelma, osa 1, piirustus 6179-7
- 2 Liite 2. Veturitien liikennesuunnitelma, osa 2, piirustus 6180-7
- 3 Liite 3. Veturitien yleissuunnitelman tarkistus. Esitys aluerakentamisen johtoryhmässä 13.5.2014
- 4 Liite 4. Sijaintikartta
- 5 Liite 5. Veturitien liikennesuunnitelma, kaupunkisuunnittelulautakunnan esitys 23.4.2013 (133 §)
- 6 Liite 6. Veturitien yleissuunnitelman tarkistus. Aluerakentamisen johtoryhmän muistio 13.5.2014
- 7 Liite 7. Ulkopuoliset lausunnot

#### Otteet



Ote	Otteen liitteet
Senaatti-kiinteistöt	Liite 1 Liite 2 Liite 3 Kunnallisvalitus, valtuusto
HSL	Liite 1 Liite 2 Liite 3 Kunnallisvalitus, valtuusto
HSY	Liite 1 Liite 2 Liite 3 Kunnallisvalitus, valtuusto
Helen	Liite 1 Liite 2 Liite 3 Kunnallisvalitus, valtuusto

## Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

## Tiivistelmä

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 23.4.2013 (133 §) esittää Pasilan Veturitien liikennesuunnitelman hyväksymistä liikennesuunnitteluosaston piirustusten 6179-7 ja 6180-7 mukaisena. Yleiskaavan mukaisessa pääkatuverkossa Veturitie on Keski-Pasilan pääkatu, joka yhdistää Tuusulanväylän jatkeen ja Hakamäentien etelään Nordenskiöldinkadulle ja Teollisuuskadun jatkeen kautta itään. Samalla Veturitie toimii koko Pasilan liikenteen yhteytenä ympäröivään katuverkkoon. Keski-Pasilan alueelle on tulevaisuudessa tulossa merkittävästi uutta rakentamista. Kasvavan liikenteen johdosta alueen katuverkkoa tulee kehittää.

Sijaintikartta on liitteenä 4.

Keski-Pasilan rakentamisen käynnistymiselle ja alueen menestymiselle on oleellista Keski-Pasilan Keskuksen rakentaminen. Valtio ja kaupunki järjestivät loppuvuonna 2013 YIT-Rakennus Oy:n hyväksi ratkenneen julkisena hankintana neuvottelumenettelyllä toteutetun suunnittelu- ja toteutuskilpailun. Valtion ja kaupungin tavoitteena on ollut kilpailun alusta alkaen löytää ratkaisu, jolla sujuvoitetaan Keskuksen toteutusta ja sen osien mahdollisimman nopeaa avaamista, ja samalla koko Keski-Pasilan rakentamisen käynnistymistä ja sujuvaa etenemistä. Tässä huomattava rooli on Veturitien oikea-aikaisella rakentamisella.



YIT:n kanssa tehdyn toteutussopimuksen mukaan Veturitien tulee Keski-Pasilassa olla ajoneuvoliikenteen käytössä kauppakeskusosan avautuessa 50 kuukauden kuluttua Keskuksen rakentamisen mahdollistavan asemakaavan lainvoimaisuudesta, ja kadun toteutus on aloitettava kesäkuuhun 2015 mennessä. Tavoitteena on, että tarvittava asemakaava tulee voimaan kesäkuussa 2015, joten toteutussopimuksen mukaisesti Veturitien Keski-Pasilassa tulee olla ajoneuvoliikenteen käytössä elokuussa 2019. Toteutussopimuksessa ei kuitenkaan oteta kantaa siihen, miten Veturitie toteutetaan keskuksen ulkopuolella tai miten sen toteutus keskuksen ulkopuolella täsmällisesti vaiheistetaan.

Veturitien ratkaisu on Keskuksen alueella kiinnitetty toteutussopimuksessa ja KVR-urakkasopimuksessa. Keskuksen alueen pohjoisrajalla Veturitien kaikki kaistat ovat maanpinnassa ja alueen etelärajalla kadun kaksi kaistaa on tunnelissa ja kaksi maanpinnalla. Keskuksen ulkopuolella Veturitien ratkaisun on sovittava yhteen keskuksen alueen ratkaisujen kanssa, mutta tämä ei edellytä pitkän tunnelin rakentamista.

Kaupunkisuunnittelulautakunta esitti asiasta annettujen lausuntojen jälkeen uudelleen päätöksellään 10.12.2013 (421 §) Keski-Pasilan uusittavan Veturitien liikennesuunnitelman hyväksymistä tunnelin rakentamista edellyttävien piirustusten mukaisena, ja esitti lisäksi, että suunnitelman mukainen tunneli tulisi taloudellisten ja toiminnallisten etujen saavuttamiseksi toteuttaa kerralla kaupungin tiukasta taloudellisesta tilanteesta huolimatta.

Lautakunta totesi esityksessään kantanaan, että liikennesuunnitelman (pitkä tunneli) toteuttaminen vaiheittain sopisi investointiraamin asettamiin vaatimuksiin, mutta olisi taloudellisesti ja toiminnallisesti epätarkoituksenmukaista. Vaiheittain toteuttaminen tulisi selvästi kalliimmaksi ja lisää huomattavasti rakennusaikaisia haittoja. Välivaiheena toteutettava lyhyt tunneli heikentäisi lautakunnan kannan mukaan huomattavasti kevyen liikenteen olosuhteita ja alueen toiminnallisuutta.

Siksi lautakunta esitti kaupunginhallitukselle, että tunneli voitaisiin toteuttaa kerralla, mikä olisi järkevämpää sekä taloudellisesti että toiminnallisesti.

Lautakunnan esittämää liikennesuunnitelmahanketta ja vaihtoehtoja sille ja sen toteuttamiselle on tutkittu sen selvittämiseksi, olisiko suunnitelma kustannusten karsimiseksi jatkossa kevennettävissä.

Liikennesuunnitelmassa esitetään Veturitie sijoitettavaksi pitkään tunneliin. Asemakaavat taas mahdollistavat Veturitien toteuttamisen



joko ns. lyhyen tunnelin tai pitkän tunnelin vaihtoehdon mukaisesti. Asemakaavat tekevät mahdolliseksi myös Veturitien pitkän tunnelin rakentamisen myöhemmin siten, että ratkaisuun varaudutaan ensimmäisen vaiheen toteutuksen yhteydessä.

Veturitien yleissuunnitelman päivityksessä on vaihtoehtoina tutkittu toisaalta liikennesuunnitelman mukaisen pitkän tunnelin vaihtoehtoa, toisaalta Veturitien sijoittamista lyhyeen tunneliin. Pitkän tunnelin vaihtoehdossa on erikseen tarkasteltu mahdollisuuksia pitkän tunnelin vaiheittaiseen toteuttamiseen niin, että ensi vaiheessa pitkän tunnelin toteuttamiseen varaudutaan joko ns. raskaan tai kevyen vaihtoehdon mukaan.

Tutkittujen vaihtoehtojen aikatauluja ja kustannusten kertymistä sekä kokonaiskustannuksia tutkittaessa on päädytty kaupunkisuunnittelulautakunnan kerralla rakentamista tarkoittavasta esityksestä poiketen Veturitien rakentamiseen lautakunnan esittämän liikennesuunnitelman mukaisesti mutta vaiheittain vuosina 2015-2019 toteutettavaksi siten, että varaudutaan pitkän tunnelin rakentamiseen ns. kevyen varautumisvaihtoehdon mukaisesti.

Selvitysten perusteella voidaan todeta, että vaiheittain rakentamisesta seuraa pitkän tunnelin vaihtoehdossa noin viiden miljoonan euron lisäkustannus varautumisvaihtoehdosta riippumatta, mutta kevyen varautumisen vaihtoehdossa kustannukset eivät toteudu niin etupainoisesti kuin muissa pitkän tunnelin vaihtoehdoissa.

Edellä mainituista Veturitien lyhyt tunneli ja kevyt varautuminen pitkään tunneliin on mahdollista toteuttaa valtuuston syksyllä 2014 toteutuskaudelle 2015-2019 hyväksymän investointiraamin sisällä. Veturitien pitkän tunnelin rakentaminen kerralla sekä raskas varautuminen pitkän tunnelin toteuttamiseen taas johtaisivat investointiraamin ylitykseen.

Toteutettavaksi esitettävä ns. kevyen varautumisen vaihtoehto on kustannusarvioltaan yhteensä 120,9 miljoonaa euroa, raskaan varautumisen vaihtoehto 121 miljoonaa euroa ja kerralla rakentamisen vaihtoehto 115,7 miljoonaa euroa. Merkittävät erot ja muissa vaihtoehdoissa raamin ylitykset syntyvät kuitenkin kustannusten kertymisen aikatauluissa.

Ehdotuksen mukaiseen vaiheistettuun toteutukseen ns. kevyen varautumisen mallilla on investointiraamin puitteissa varauduttu ensi vuoden talousarvion liitteenä olevassa investointiohjelmassa vuosiksi 2015-2024.

## Esittelijän perustelut

### Postiosoite

PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
helsinki.kirjaamo@hel.fi

### Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

### Puhelin

+358 9 310 1641

### Faksi

+358 9 655 783

### Y-tunnus

0201256-6

### Tilinro

FI0680001200062637

### Alvno

FI02012566



## Liikennesuunnitelman kokonaisuus

Hyväksyttäväksi esitettävässä Pasilan Veturitiestä kaupunkisuunnitteluvirastossa laaditussa liikennesuunnitelmassa nyt Länsi-Pasilan reunaa seuraava Veturitie siirretään nykyistä idemmäksi junaradan viereen. Veturitiestä tulee Keski-Pasilan halki kulkeva pääkatu, joka yhdistää Hakamäentien Nordenskiöldinkatuun ja Teollisuuskatuun. Veturitien kaukalo- ja tunneliosuuksien yhteispituus on 461 metriä, josta Keski-Pasilan tornialueen kohdalla on suunnitelmassa esitetty 264 metriä pitkä betoninen liikennetunneli.

Koko Veturitien liikennemääräksi on arvioitu vuodelle 2035 ennustetuista liikennemääristä seuraavaa:

- välillä Nordenskiöldinkatu-Pasilankatu noin 32 000 ajoneuvoa vuorokaudessa,
- välillä Pasilankatu-Teollisuuskatu noin 4 000 ajoneuvoa vuorokaudessa pinnassa ja 26 000 ajoneuvoa tunnelissa,
- välillä Teollisuuskatu-Radiokatu noin 50 000 ajoneuvoa vuorokaudessa, ja
- välillä Radiokatu-Hakamäentie noin 55 000 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Liikennesuunnitelman kokonaiskustannukseksi arvioidaan noin 120 miljoonaa euroa. Liikennesuunnitelman piirustukset ovat liitteinä 1 ja 2.

Veturitien liikennesuunnitelman mukaisen toteutuksen merkittävimmät tekniset ja taloudelliset haasteet liittyvät seuraaviin osiin:

- pitkä tunneli Tornialueella (noin 42 miljoonaa euroa),
- junaradat ylittävä silta Veturitien pohjoisosassa (noin 18 miljoonaa euroa), sekä
- Veturitien ja kunnallistekniikan kanaalin kaukalo-, kansi- ja patoseinärakenteet Keskuksen alueella (Keskuksen toteuttamana julkisena hankintana) noin 25 miljoonaa euroa.

Lisäksi radat alittavan Rautatieläisenkadun alikulun (noin 20 miljoonaa euroa) toteutus vaatii vilkkaan junaliikenteen vuoksi erittäin huolellisen toteutussuunnittelun.

## Keski-Pasilan Keskus -hanke ja Veturitie

Keski-Pasilan rakentamisen käynnistymiselle ja alueen menestymiselle on oleellista Keski-Pasilan Keskuksen rakentaminen. Valtio ja kaupunki



järjestivät loppuvuonna 2013 YIT-Rakennus Oy:n hyväksi ratkenneen julkisena hankintana neuvottelumenettelyllä toteutetun suunnittelu- ja toteutuskilpailun.

Keski-Pasilan Keskukseen on tulossa asumista, runsaasti toimistoja sekä merkittävä määrä liiketiloja. Keskuksen toteuttaminen on kilpailun voittaneelle yritykselle erittäin huomattava, miljardiluokan taloudellinen investointi. Valtion ja kaupungin tavoitteena on ollut kilpailun alusta alkaen löytää ratkaisu, jolla sujuvoitetaan Keskuksen toteutusta ja sen osien mahdollisimman nopeaa avaamista ja samalla koko Keski-Pasilan rakentamisen käynnistymistä ja sujuvaa etenemistä.

Uuden kustannuksiltaan arviolta 120 miljoonan euron Veturitien oikea-aikainen rakentaminen on Keski-Pasilan Keskuksen toteutuksen edellytys. Kaupunki on Keskuksen toteutussopimuksessa sitoutunut toteuttamaan Veturitien Keskuksen alueella ja sen välittömässä läheisyydessä kilpailuratkaisun mukaisesti ja sopimuksen edellyttämässä aikataulussa. Sen mukaisesti Veturitie tulee rakentaa Keski-Pasilaan vuosina 2015-2019. Toteutusaikataulu on erittäin vaativa, ja päätöksen tekeminen Veturitien liikennesuunnitelmasta ja toteutustavasta on kiireisesti tarpeen, jotta jatkosuunnittelu ja työnvaiheistuksen yksityiskohtainen suunnittelu voidaan käynnistää.

Veturitien kanssa samanaikaisesti toteutettavan laajan kunnallistekniikan järjestelmien alueellisen verkoston, alueellisen pohjavedenhallintajärjestelmän ja Veturitiehen liittyvien katujen sekä Rautatieläisenkadun alikulun kustannukset eivät sisälly Veturitien hankkeen 120 miljoonan euron kustannusarvioon.

#### Veturitien yleissuunnitelman tarkistus ja kadun rakentamisen vaihtoehdot

Kaupunki on sitoutunut Keski-Pasilan keskuksen toteutussopimuksessa eräiden keskuksen kannalta tärkeiden kunnallistekniikan rakenteiden sekä joukkoliikenneyhteyksien toteuttamiseen ja käyttöönottoon vuosien 2014-2021 aikana. Lisäksi kaupunki on solminut KVR-urakkasopimuksen YIT Rakennus Oy:n kanssa neljästä keskuksen liittyvästä kaupungin omistukseen tai pysyvään käyttöön ja hallintaan tulevasta osasta.

Veturitien rakenteet keskuksen alueella sisältyvät YIT:n kanssa tehtyihin toteutus- ja KVR-sopimuksiin, ja niissä kadun toteutusratkaisu on kiinnitetty. Toteutussopimuksen mukaan Veturitien tulee Keski-Pasilassa olla ajoneuvoliikenteen käytössä kauppakeskusosan avautuessa 50 kuukauden kuluttua Keskuksen rakentamisen mahdollistavan asemakaavan lainvoimaisuudesta, ja kadun toteutus on aloitettava kesäkuuhun 2015 mennessä.



Tavoitteena on, että tarvittava asemakaava tulee voimaan kesäkuussa 2015, joten toteutussopimuksen mukaisesti Veturitien Keski-Pasilassa tulee olla ajoneuvoliikenteen käytössä elokuussa 2019.

Toteutussopimuksessa ei kuitenkaan oteta kantaa siihen, miten Veturitie toteutetaan keskuksen ulkopuolella tai miten sen toteutus keskuksen ulkopuolella täsmällisesti vaiheistetaan. Keskuksen alueen pohjoisrajalla Veturitien kaikki kaistat ovat toteutussopimuksen mukaan maanpinnassa ja alueen etelärajalla kadun kaksi kaistaa on tunnelissa ja kaksi maanpinnalla. Keskuksen ulkopuolella Veturitien ratkaisun on sovittava yhteen näiden Keskuksen alueen ratkaisujen kanssa, mutta tämä ei edellytä pitkän tunnelin rakentamista.

Esitys Veturitien liikennesuunnitelmaksi on hyväksytty kaupunkisuunnittelulautakunnassa 23.4.2013. Lautakunnan esitys on liitteenä 5.

Veturitie jakautuu Keski-Pasilassa kolmen asemakaavan alueelle ja kaavojen on tarkoitus tulla lainvoimaisiksi vuosina 2014-2016. Veturitien tunneli sijoittuu sekä keskustakorttelin vielä laadittavana olevan asemakaavan että Veturitien eteläosan asemakaavan (2014) alueelle. Ehdotus Veturitien eteläosan asemakaavaksi ja asemakaavamuutokseksi on esittelyssä toisaalla tällä listalla.

Liikennesuunnitelmassa esitetään Veturitie sijoitettavaksi pitkään tunneliin. Valmisteltavana olevat asemakaavat taas mahdollistavat Veturitien toteuttamisen joko ns. lyhyen tunnelin tai pitkän tunnelin vaihtoehdon mukaisesti. Asemakaavat tekevät mahdolliseksi myös Veturitien pitkän tunnelin rakentamisen myöhemmin siten, että ratkaisuun varaudutaan ensimmäisen vaiheen toteutuksen yhteydessä.

Veturitien liikennesuunnitelman mukaisen noin 120 miljoonan euron arvoisen hankkeen hyväksyminen edellyttää kaupunginvaltuuston päätöstä. Päätöksen valmistelemiseksi rakennusvirastossa laadittiin toukokuussa 2014 valmistunut Veturitien yleissuunnitelman päivitys, jossa selvitettiin Veturitien toteutusvaiheet ja eri vaihtoehtojen kustannukset.

Yleissuunnitelman päivityksen yhteydessä selvitettiin kustannukset kolmelle vaihtoehdolle: eteläosan pitkän tunnelin vaihtoehto, sekä erikseen ns. raskaan ja kevyen varautumisen mallit eteläosan pitkän tunnelin toteutukseen myöhemmin.

Lisäksi tutkittiin lähinnä vertailun vuoksi liikennesuunnitelmasta poikkeava lyhyen tunnelin vaihtoehto. Rautatieläisenkadun alikulku on rajattu pois omaksi hankkeekseen eivätkä sen kustannukset sisälly seuraaviin kustannustarkasteluihin.



Liitteinä 3 ja 6 olevissa Veturitien yleissuunnitelman tarkistusta koskevassa esityksessä ja aluerakentamisen johtoryhmän muistiossa esitetään tutkitut vaihtoehdot ja niiden mukaiset Veturitien toteutusjärjestykset, aikataulut ja arvioidut kokonaiskustannukset vaiheittain.

Pasilan katurakentamisen investointikustannukset vaihtelevat vuosina 2015-2019 merkittävästi riippuen siitä, minkä ratkaisun mukaisesti Veturitie näinä vuosina päätetään toteuttaa. Vaihtoehtojen kustannusvertailu (miljoonaa euroa):

	Pitkä tunneli	Lyhyt tunneli	Raskas varautuminen	Kevyt varautuminen
Yhteensä	115,7	75,8	121,0	120,9
v 2015 - 2019	100,7	60,8	81,3	71,3
v. 2025 mennessä	115,7	75,8	96,3	86,3
v. 2025 jälkeen	0	0	24,8	34,6

Selvitysten perusteella on todettavissa, että vaiheittain rakentamisesta seuraa pitkän tunnelin vaihtoehdossa noin viiden miljoonan euron lisäkustannus varautumisvaihtoehdosta riippumatta.

Kevyellä varautumisella eteläosan pitkään tunneliin voi olla raskasta vaihtoehtoa enemmän vaikutuksia Keski-Pasilan tornialueen rakentamiseen. Vaikutukset riippuvat tornien tulevasta sijainnista ja johtuvat kaivannon tuentaan liittyvistä väliaikaisista tornialueelle ulottuvista rakenteista, jotka kuitenkin voidaan pyrkiä toteuttamaan siten, että vaikutukset tornialueelle jäävät mahdollisimman pieniksi. Kevyessä vaihtoehdossa myös pitkän tunnelin toisen rakennusvaiheen kesto on pitempi, joten liikennehaitat ovat kevyessä varautumisessa raskasta varautumista suuremmat.

Edellä mainituista Veturitien lyhyt tunneli ja kevyt varautuminen pitkään tunneliin on mahdollista toteuttaa kaupunginvaltuuston hyväksymän vuoden 2015 talousarvion ja taloussuunnitelman 2015-2017 liitteenä olevaan investointiohjelmaan vuosille 2015-2019 merkityillä määrärahoilla. Veturitien pitkän tunnelin rakentaminen kerralla sekä raskas varautuminen pitkän tunnelin toteuttamiseen edellyttäisi usean muun hankkeen lykkäämistä investointiohjelmakaudella.

## Aikataulu

Jotta kaupunki pysyy Keski-Pasilan keskuksen toteutussopimuksen mukaisessa aikataulussa, tulee kaupunginvaltuuston päätös Veturitien hankkeesta tehdä pikaisesti. Lisäksi Veturitien katusuunnittelu ja





ensimmäisen vaiheen toteutussuunnittelu on toteutettava siten, että katusuunnitelma saatetaan yleisten töiden lautakunnan hyväksyttäväksi keväällä 2015, jotta kadun toteutus voidaan aloittaa kesällä 2015. Niitä osin kuin asemakaavat eivät ole lainvoimaisia, suunnitelmat hyväksytään ehdollisina. Mikäli pitkä tunneli toteutetaan myöhemmin, on yleisten töiden lautakunnan käsiteltävä myös väliaikaisen ratkaisun suunnitelmat.

## Lausunnot

Asia on käsitelty niin eri lautakuntien lausunnoissa, virkamiesten muodostamassa aluerakentamisen johtoryhmässä kuin ulkopuolisilta pyydytyissä lausunnoissakin. Seuraavassa esitetään lausuntojen keskeiset kommentit. Lausunnot kokonaisuudessaan ovat päätöshistoriassa ja liitteenä 7 olevassa koosteessa ulkopuolisista lausunnoista.

### Kaupunkisuunnittelulautakunta

Kaupunkisuunnittelulautakunta pitää lausunnossaan liikennesuunnitelman mukaisen pitkän tunnelin toteuttamista vaiheittain taloudellisesti ja toiminnallisesti epätarkoituksenmukaisena. Lautakunta epäilee vaiheittain toteuttamisen tulevan selvästi kalliimmaksi ja lisäävän huomattavasti rakennusaikaisia haittoja. Lautakunta katsoo välivaiheena toteutettavan lyhyen tunnelin heikentävän huomattavasti kevyen liikenteen olosuhteita ja alueen toiminnallisuutta. Lautakunta pitää taloudellisesti ja toiminnallisesti järkevämpänä tunnelin toteuttamista kerralla.

### Kiinteistölautakunta

Lautakunta toteaa mm., että jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon liikennesuunnitelman ja sen toteutuksen vaikutukset myös maankäytöllisestä näkökulmasta, jolloin jatkosuunnittelussa tulee pyrkiä varmistamaan toteuttamiskelpoinen ja tiivis ympäröivä maankäyttö suhteessa valittuun liikennesuunnitelmaan.

Veturitien osalta tulisi lautakunnan mukaan tutkia vaihtoehtoja, joissa tehdään vain Keski-Pasilan liikenteen kannalta välttämättömät ratkaisut nyt ja varaudutaan Tuusulanväylän mahdolliseen kääntämiseen ainoastaan tilavarauksella.

### Yleisten töiden lautakunta

Lautakunta toteaa, että hankkeen jatkosuunnittelussa tulee tutkia mahdollisuutta toteuttaa Veturitien tunneliratkaisut vaiheittain siten, että ensivaiheessa toteutetaan vain keskustakorttelin kaukalo-osuus ja



tornialueen kohdalla tunnelivaihtoehto korvataan ensivaiheessa maanpäällisellä ratkaisulla.

Lautakunta kiinnittää huomiota siihen, että Veturitien rakentamisen aikataulu on myös sidoksissa Pasilan keskustakorttelin rakentamiseen.

#### Ympäristölautakunta

Lautakunta kiinnittää huomiota hankkeen vaikutuksiin ilmanlaatuun ja meluun, sekä toteaa, että Veturitien liikennesuunnitelma on vaikutuksiltaan hyvin laaja hanke ja siksi sen vaikutusta liikennevirtoihin myös suunnittelualueen ulkopuolella tulee edelleen selvittää.

#### Pelastuslautakunta

Lautakunta kiinnittää huomiota Veturitien suunnitellun tunnelin savunhallinnan ja hätäpoistumisen sekä sammutuslaitteiston järjestämiseen.

#### Talous- ja suunnittelukeskus

Talous- ja suunnittelukeskus toteaa lausunnossaan mm., ettei Veturitien liikennesuunnitelma ole ristiriidassa Keski-Pasilan Keskukseen toteutussopimusehdotuksen kanssa eikä liikennesuunnitelman hyväksymiselle tältä osin ole estettä.

Lausunnossa todetaan kuitenkin, ettei Keski-Pasilan Keskukseen toteutus edellytä Veturitien liikennesuunnitelman mukaisen pitkän tunnelin toteutusta kerralla, vaan pidetään mahdollisena vaiheistaa rakentaminen siten, että Tornialueen pitkä tunneli, pohjoinen junaradat ylittävä silta ja Rautatieläisenkadun alikulku toteutetaan vasta myöhemmin liikennemäärien näitä osia edellyttäessä ja näiden toteutukseen vain varaudutaan Veturitien ensimmäisen aiheen toteutuksessa. Myöhemmin toteutettavaksi siirtyvien osien kustannukset ovat noin 75-80 miljoonaa euroa.

Talous- ja suunnittelukeskus katsookin, että Veturitien toteutuksen vaiheistuksessa tulee nopeasti etsiä ratkaisu, joka täyttää Kaupungin Keski-Pasilan Keskuselle antamat sitoumukset ja samalla mahdollistaa pienimmillä kustannuksilla suurimman (asunto-)rakentamisen määrän aloittamisen Keski-Pasilassa, kuitenkin siten, ettei valittu rakentamisen vaiheistus kohtuuttomasti vaikeuta myöhemmin tehtävien Veturitien osien ja Keski-Pasilan alueiden toteutusta sekä liikenteen sujumista.

#### Aluerakentamisen johtoryhmä

---

**Postiosoite**

PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
helsinki.kirjaamo@hel.fi

**Käyntiosoite**

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

**Puhelin**

+358 9 310 1641

**Faksi**

+358 9 655 783

**Y-tunnus**

0201256-6

**Tilinro**

F10680001200062637

**Alvno**

F102012566



Virkamiesten muodostama aluerakentamisen johtoryhmä käsitteli kokouksessaan Veturitien päivitettyä yleissuunnitelmaa kustannustarkasteluineen ja päätyi esittämään vaihtoehtoa, jonka mukaan Veturitie tulisi toteuttaa liikennesuunnitelman mukaisen pitkän tunnelin vaihtoehdon mukaisena, mutta vaiheittain ns. kevyen varautumisen vaihtoehdon mukaisena.

#### Vaihtoehdosta päättäminen

Esittelijä toteaa, että valtuuston syksyllä 2014 vahvistaman talousarvion liitteenä oleva investointiohjelma vuosiksi 2015-2024 mahdollistaa Veturitien eteläosan pitkän tunnelin toteuttamisen vaiheittain ns. kevyen varautumisen vaihtoehtona vuoteen 2019 mennessä.

#### Ehdotus

Veturitien liikennesuunnitelma pitkine tunneleineen luo edellytykset korkeatasoisen kaupunkiympäristön toteuttamiselle Keski-Pasilassa ja parantaa liikenteen sujumista koko Helsingissä. Liikennesuunnitelmaa ei kuitenkaan ole vuodelle 2015 hyväksytyn talousarvion liitteenä olevan investointiohjelman puitteissa mahdollista toteuttaa kerralla.

Selvitysten perusteella ehdotetaan siksi, että Veturitien eteläosa tulee varautua tulevaisuudessa rakentamaan liikennesuunnitelman mukaiseen pitkään tunneliin, mutta toteutukseltaan vaiheistetusti. Kustannuksiltaan edullisimpana vaihtoehtona tarkastelukaudella 2015 - 2019 on tällöin pidettävä liiteaineiston mukaista ns. kevyempää varautumista eteläosan pitkän tunnelin toteuttamiseen.

#### Esittelijä

Kaupunginhallitus

#### Lisätiedot

Timo Härmälä, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36028

timo.harmala(a)hel.fi

Niina Puumalainen, projektinjohtaja, puhelin: 310 25475

niina.puumalainen(a)hel.fi

Juha Viljakainen, hankepäällikkö, puhelin: 310 36276

juha.viljakainen(a)hel.fi

#### Liitteet

- 1 Liite 1. Veturitien liikennesuunnitelma, osa 1, piirustus 6179-7
- 2 Liite 2. Veturitien liikennesuunnitelma, osa 2, piirustus 6180-7
- 3 Liite 3. Veturitien yleissuunnitelman tarkistus. Esitys aluerakentamisen johtoryhmässä 13.5.2014
- 4 Liite 4. Sijaintikartta
- 5 Liite 5. Veturitien liikennesuunnitelma, kaupunkisuunnittelulautakunnan esitys 23.4.2013 (133 §)



- 6 Liite 6. Veturitien yleissuunnitelman tarkistus. Aluerakentamisen johtoryhmän muistio 13.5.2014  
7 Liite 7. Ulkopuoliset lausunnot

## Otteet

Ote	Otteen liitteet
Senaatti-kiinteistöt	Liite 1 Liite 2 Liite 3 Kunnallisvalitus, valtuusto
HSL	Liite 1 Liite 2 Liite 3 Kunnallisvalitus, valtuusto
HSY	Liite 1 Liite 2 Liite 3 Kunnallisvalitus, valtuusto
Helen	Liite 1 Liite 2 Liite 3 Kunnallisvalitus, valtuusto

## Tiedoksi

Kaupunkisuunnittelulautakunta  
Kiinteistölautakunta  
Pelastuslautakunta  
Talous- ja suunnitteluosasto  
Yleisten töiden lautakunta  
Ympäristölautakunta

## Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 24.11.2014 § 1232

HEL 2013-004742 T 08 00 00

Päätös

Kaupunginhallitus päätti esittää kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto päättää hyväksyä Veturitien liikennesuunnitelman liitteinä 1 ja 2 olevien piirustusten (piirustukset 6179-7 ja 6180-7) mukaisesti ja liitteenä 3 olevan Veturitien yleissuunnitelman



päivityksessä esitetyn kevyen varautumisen toteutusvaihtoehdon mukaisin rakennusvaihein vuosina 2015 - 2019 toteutettavaksi.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja  
Hannu Penttilä

Lisätiedot

Timo Härmälä, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36028  
timo.harmala(a)hel.fi

Niina Puumalainen, projektinjohtaja, puhelin: 310 25475  
niina.puumalainen(a)hel.fi

Juha Viljakainen, hankepäällikkö, puhelin: 310 36276  
juha.viljakainen(a)hel.fi

Kaupunkisuunnittelulautakunta 10.12.2013 § 421

HEL 2013-004742 T 08 00 00

Hankenro 0870\_1, karttaruutu G4/S2-4

Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti lähettää Veturitien liikennesuunnitelman (piirustukset 6179-7 ja 6180-7) kaupunginhallitukselle puoltaen sen hyväksymistä seuraavalla lisäyksellä:

Liikennesuunnitelman (pitkä tunneli) toteuttaminen vaiheittain sopii investointiraamin asettamiin vaatimuksiin, mutta on taloudellisesti ja toiminnallisesti epätarkoituksenmukaista. Vaiheittain toteuttaminen tulee selvästi kalliimmaksi ja lisää huomattavasti rakennusaikaisia haittoja. Välivaiheena toteutettava lyhyt tunneli heikentää huomattavasti kevyen liikenteen olosuhteita ja alueen toiminnallisuutta. Lautakunta esittää kaupunginhallitukselle, että tunneli voitaisiin toteuttaa kerralla, mikä on järkevämpää sekä taloudellisesti että toiminnallisesti.

Lisäksi lautakunta päätti esittää, etteivät annetut lausunnot anna aihetta muihin toimenpiteisiin.

Käsittely

10.12.2013 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Lautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä seuraavan Osmo Soinivaaran tekemän vastaehdotuksen:

Lautakunta hyväksyy ehdotuksen seuraavalla lisäyksellä:  
Liikennesuunnitelman (pitkä tunneli) toteuttaminen vaiheittain sopii

Postiosoite

PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alvno

FI02012566



investointiraamin asettamiin vaatimuksiin, mutta on taloudellisesti ja toiminnallisesti epätarkoituksenmukaista. Vaiheittain toteuttaminen tulee selvästi kalliimmaksi ja lisää huomattavasti rakennusaikaisia haittoja. Välivaiheena toteutettava lyhyt tunneli heikentää huomattavasti kevyen liikenteen olosuhteita ja alueen toiminnallisuutta. Siksi lautakunta esittää kaupunginhallitukselle, että tunneli voitaisiin toteuttaa kerralla, mikä on järkevämpää sekä taloudellisesti että toiminnallisesti.

Kannattajat: Risto Rautava

03.12.2013 Pöydälle

26.11.2013 Pöydälle

23.04.2013 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan

16.04.2013 Pöydälle

09.04.2013 Pöydälle

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö  
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Harri Verkamo, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37127  
harri.verkamo(a)hel.fi

HEL 2013-004742 T 08 00 00

Talous- ja suunnittelukeskus toteaa Veturitien liikennesuunnitelmasta ja sen tunneliosuuden hankesuunnitelmasta seuraavaa:

Keski-Pasilan rakentamisen käynnistymiselle ja alueen menestymiselle on oleellista Keski-Pasilan Keskukseen rakentaminen. Valtio ja kaupunki ovat käynnistäneet Keski-Pasilan Keskuksesta julkisena hankintana neuvottelumenettelyllä toteutettavan suunnittelu- ja toteutuskilpailun vuonna 2011. Päätökset kilpailun voittajasta on tarkoitus tehdä loppuvuonna 2013. Keski-Pasilan Keskukseen on tulossa asumista, runsaasti toimistoja sekä merkittävä määrä liiketiloja. Keskukseen toteuttaminen on kilpailun voittaneelle yritykselle erittäin huomattava, miljardiluokan taloudellinen investointi. Valtion ja kaupungin



tavoitteena on ollut kilpailun alusta alkaen löytää ratkaisu, jolla sujuvoitetaan Keskuksen toteutusta ja sen osien mahdollisimman nopeaa avaamista. Tässä huomattava rooli on Veturitien oikea-aikaisella rakentamisella.

Keski-Pasilan Keskustakorttelin kilpailussa on neuvoteltu toteutussopimusehdotus, jossa kilpailun voittanut yritys sitoutuu toteuttamaan Keski-Pasilan Keskuksen sovitun kokonaisaikataulun ja välitavoitteiden mukaisesti. Kaupunki ja valtion sopimusosapuolet ovat sitoutuneet aktiivisesti myötävaikuttamaan siihen, että yritys voi täyttää Keskuksen toteuttamiseen liittyvät velvoitteensa. Tämän lisäksi Kaupunki ja valtion sopimusosapuolet ovat puolestaan sitoutuneet täyttämään omat toteutussopimusehdotuksen mukaiset suunnittelu- ja toteutusvelvoitteensa sekä muut velvoitteensa.

Uuden Veturitien rakentaminen on Keski-Pasilan toteutuksen edellytys. Veturitie tulisi rakentaa Keski-Pasilaan vuosina 2015-2020. Veturitien toteutusaikataulu on erittäin kriittinen. Kaupungin tulisi nopeasti tehdä päätös Veturitien liikennesuunnitelmasta ja hankkeesta, jotta jatkosuunnittelu ja työnvaiheistuksen yksityiskohtainen suunnittelu voidaan käynnistää. Kaupunki sitoutuu toteuttamaan Veturitien Keski-Pasilan Keskuksen alueella ja sen välittömässä läheisyydessä sen ratkaisun mukaisesti ja siinä aikataulussa, joihin Keski-Pasilan Keskuksen toteutussopimusehdotuksessa sovitaan.

Keskuksen alueella Veturitien toteutuksesta vastaa toteutussopimusehdotuksen mukaan Keskuksen toteuttava Yritys kaupungin tilaamana julkisena hankintana. Kaupunki vastaa siitä, että Keskuksen kauppakeskusosan avaamiselle välttämättömät alueelliset vesijohto-, jätevesiviemäri-, sadevesiviemäri-, kaukokylmä- ja kaukolämpölinjat sekä sähköverkot rakennetaan oikea-aikaisesti. Toteutussopimusehdotuksen mukaisesti Kaupunki vastaa myös, että Keskuksen kauppakeskusosan avautuessa sen pysäköinti- ja huoltoyhteyksille välttämättömät Keskuksen ulkopuolella sijaitsevat seuraavat ajoyhteydet ovat valmiit: Tornikuja, Maistraatinportin portin jatke, Veturitie Keskuksen läheisyydessä, Teollisuuskatu, Pasilan uusi silta, Pasilan vanhan sillan peruseräparannus ja Pasilankatu Keskuksen vieressä. Muualla Keski-Pasilassa Veturitien osien tulisi olla avattavissa liikenteelle 2020.

Talous- ja suunnittelukeskuksen mielestä Veturitien hankkeeseen liittyy erittäin suuria teknisiä, aikataulullisia, työnaikaisiin liikennejärjestelyihin ja raideliikenteen sujumisen turvaamiseen liittyviä haasteita. Veturitien kanssa samanaikaisesti toteutettavan laajan kunnallistekniikan järjestelmien alueellisen verkoston, alueellisen pohjavedenhallintajärjestelmän ja Veturitiehen liittyvien katujen sekä



Rautatieläisenkadun alikulun kustannukset eivät sisälly Veturitien hankeen 120 miljoonan euron kustannusarvioon.

Veturitien liikennesuunnitelman mukaisen toteutuksen merkittävimmät tekniset ja taloudelliset haasteet liittyvät seuraaviin osiin: pitkä tunneli Tornialueella (noin 42 miljoonaa euroa), junaradat ylittävä silta Veturitien pohjoisosassa (noin 18 miljoonaa euroa) sekä Veturitien ja kunnallistekniikan kanaalin kaukalo-, kansi- ja patoseinärakenteet Keskuksen alueella (Yrityksen toteutus julkisena hankintana noin 25 miljoonaa euroa). Lisäksi radat alittavan Rautatieläisenkadun alikulun (noin 20 miljoonaa euroa) toteutus vaatii vilkkaan junaliikenteen vuoksi erittäin huolellisen toteutussuunnittelun.

Talous- ja suunnittelukeskus toteaa, ettei Veturitien liikennesuunnitelma ole ristiriidassa Keski-Pasilan Keskuksen toteutussopimusehdotuksen kanssa eikä liikennesuunnitelman hyväksymiselle tältä osin ole estettä. Keski-Pasilan Keskuksen toteutus ei kuitenkaan edellytä liikennesuunnitelman mukaista pitkää Veturitien tunnelia kokonaisuudessaan. Talous- ja suunnittelukeskuksen mielestä Veturitien osien toteutusta on todennäköisesti mahdollista vaiheistaa siten, että Tornialueen pitkä tunneli, pohjoinen junaradat ylittävä silta ja Rautatieläisen alikulku toteutetaan vasta myöhemmin liikennemäärien näitä osia edellyttäessä ja näiden toteutukseen vain varaudutaan Veturitien ensimmäisen vaiheen toteutuksessa. Myöhemmin toteutettavaksi siirtyvien osien kustannukset ovat noin 75-80 miljoonaa euroa.

Veturitien liikennesuunnitelma luo edellytykset korkeatasoisen kaupunkiympäristön toteuttamiselle Keski-Pasilassa ja parantaa liikenteen sujumista koko Helsingissä.

Veturitien siirto nykyiseltä sijainniltaan uudelle liikennesuunnitelman mukaiselle sijainnilleen on välttämätön, jotta seuraavien Keski-Pasilan asemakaava-alueiden rakentaminen voidaan aloittaa ja toteuttaa suunniteltujen rakennusoikeuksien mukaisesti: Keskustakortteli (rakennusoikeus 140 000 kem<sup>2</sup>), Tornialue (rakennusoikeus 183 000 kem<sup>2</sup>) ja Ratapihakorttelit (rakennusoikeus 156 000 kem<sup>2</sup>).

Keski-Pasilan alueelle on tulossa huomattavat määrät eri hallintamuotojen mukaista asumista, mutta ennen kaikkea Keski-Pasilalla tulee olemaan merkittävä rooli Helsingin toimitilarakentamisen avainalueena ja ydinkeskustan jatkeena. Keski-Pasilan kokonaisrakennusoikeuden määrä on kevään 2013 suunnitelmatilanteen mukaisesti 560 000 kem<sup>2</sup>, josta asuntojen osuus on noin 34 %. Valtion ja Helsingin kaupungin vuonna 2002 solmiman





aiesopimuksen mukaisesti kaupungin osuus Keski-Pasilan rakennusoikeudesta tulee olemaan noin 25-26 %.

Veturitien toteutuksen vaiheistuksessa tulisi nopeasti etsiä ratkaisu, joka täyttää Kaupungin Keski-Pasilan Keskuksele antamat sitoumukset ja samalla mahdollistaa pienimmillä kustannuksilla suurimman (asunto)rakentamisen määrän aloittamisen Keski-Pasilassa, kuitenkin siten, ettei valittu rakentamisen vaiheistus kohtuuttomasti vaikeuta myöhemmin tehtävien Veturitien osien ja Keski-Pasilan alueiden toteutusta sekä liikenteen sujumista.

Lisätiedot

Niina Puumalainen, projektinjohtaja, puhelin: 310 25475  
niina.puumalainen(a)hel.fi

Yleisten töiden lautakunta 18.06.2013 § 287

HEL 2013-004742 T 08 00 00

Päätös

Yleisten töiden lautakunta päätti antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Veturitie yhdistää Hakamäentien ja Tuusulanväylän Nordenskiöldinkatuun ja Teollisuuskatuun samalla toimien Pasilan alueen yhteytenä ympäröivään katuverkkoon. Keski-Pasilaan on tulevaisuudessa tulossa merkittävästi uutta rakentamista, mikä lisää liikennettä alueella. Myös kantakaupungin uudet asuinalueet lisäävät liikennettä Pasilan alueella. Veturitien toteuttaminen mahdollistaa Keski-Pasilan tornialueen, keskustakorttelin ja ratapihakortteleiden asuinalueen rakentumisen.

Veturitien toteuttamisen kustannukset ovat noin 140 miljoonaa euroa. Hankkeen toteuttaminen liikennesuunnitelmassa esitetyssä laajuudessa ja aikataulussa on haasteellista kaupungin nykyisessä ja tulevassa rahoitustilanteessa. Keski-Pasilan maankäytön kehittäminen suunnitellulla tavalla tulee kuitenkin pystyä toteuttamaan.

Hankkeen jatkosuunnittelussa tulee tutkia mahdollisuutta toteuttaa Veturitien tunneliratkaisut vaiheittain siten, että ensivaiheessa toteutetaan vain keskustakorttelin kaukalo-osuus ja tornialueen kohdalla tunnelivaihtoehto korvataan ensivaiheessa maanpäällisellä ratkaisulla. Tornialueen ja Toralinnan seisontaraiteiden välisen tunneliosuuden toteuttamisen siirtäminen myöhemmäksi, kun esimerkiksi seisontaraiteiden alueen tulevaisuuden maankäyttö on



ratkaistu, leikkaa kustannuksia ensivaiheessa arviolta noin 45 miljoonaa euroa.

Veturitien toteuttaminen mahdollistaa Pasilan poikittaisten yhteyksien kehittämisen. Rautatieläisenkadun jatke radan ali on merkittävä poikittainen yhteys tulevaisuudessa ja mahdollistaa Pasilan sillan muuttamisen joukkoliikennekaduksi. Rakennusvirastossa on alkamassa rakennettavuusselvitys Rautatieläisenkadun jatkeen toteuttamisesta. Jatkeen toteuttaminen voi mahdollisesti tuoda Pasilan sillan osalta kustannussäästöjä noin 7 miljoonaa euroa, mikäli nykyisen sillan levennystä ei ole tarve toteuttaa Pasilan aseman kohdalle tulevaa joukkoliikenneterminaalia varten.

Rautatieläisenkadun jatkeen toteuttamisen kustannuksiksi on arvioitu noin 20 miljoonaa euroa. Rautatieläisenkadun jatkeen toteuttaminen poistaa mahdollisesti tarpeen rakentaa väliaikainen silta Veturitielle rantaradan yli. Veturitien rantaradan ylittävän sillan rakentamisessa tarvittavan väliaikaisen sillan kustannuksiksi on arvioitu rakennusvirastossa noin 500 000 euroa ja uuden sillan kokonaiskustannuksiksi noin 10 miljoonaa euroa.

Yleisten töiden lautakunta ehdottaa, että kaupungin investointien rahoitustilanteesta johtuen tulee tutkia mahdollisuutta siirtää Rautatieläisenkadun jatkeen toteuttamista ja ensivaiheessa toteuttaa poikittaiset yhteydet kehittämällä Pasilan siltaa sekä toteuttaa Veturitien rantaradan ylittävä sillan rakentaminen väliaikaisilla siltajärjestelyillä. Vaiheistamalla Rautatieläisenkadun jatkeen toteutusta myöhemmäksi voidaan ensivaiheen kustannuksia pienentää noin 10 miljoonalla eurolla.

Veturitien rakentaminen on aikataulullisesti sidoksissa Pasilan keskustakorttelin rakentamisen kanssa. Rakennusvirasto käynnistää Veturitien liikennesuunnitelman ja tunnelin hankesuunnitelman pohjalta Veturitien yleissuunnitelman päivityksen syksyllä 2013 ja katu- ja rakennussuunnitelman laatimisen keväällä 2014. Veturitien katu- ja rakennussuunnitelmien tulisi olla valmiit siten, että Veturitie voidaan rakentaa ja ottaa käyttöön keskustakorttelin rakentamisen ja toteutussopimuksen edellyttämässä aikataulussa vuosina 2015 - 2020.

Yleisten töiden lautakunta puoltaa liikennesuunnitelman hyväksymistä edellä esitetyin huomautuksin.

## Käsittely

18.06.2013 Ehdotuksen mukaan äänestyksin



Vastaehdotus:

Antti Möller: Lisäys päätösehdotuksen 7. kappaleen loppuun.

"Veturitien osalta tulisi myös tutkia vaihtoehtoja, joilla toteutettaisiin vain Keski-Pasilan liikenteen kannalta välttämättömät ratkaisut."

Kannattajat: Pörrö Sahlberg

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Lisäys päätösehdotuksen 7. kappaleen loppuun. "Veturitien osalta tulisi myös tutkia vaihtoehtoja, joilla toteutettaisiin vain Keski-Pasilan liikenteen kannalta välttämättömät ratkaisut."

Jaa-äänet: 4

Sini Korpinen, Maria Landén, Sirpa Norvio, Dennis Pasterstein

Ei-äänet: 3

Antti Möller, Pörrö Sahlberg, Tuomo Valokainen

Tyhjä: 1

Henrik Nyholm

Poissa: 1

Tuula Hänninen

Esittelijä

kaupunginarkkitehti  
Jukka Kauto

Lisätiedot

Petri Arponen, aluesuunnittelija, puhelin: 310 38440  
petri.arponen(a)hel.fi

Jarkko Karttunen, projektinjohtaja, puhelin: 310 38360  
jarkko.karttunen(a)hel.fi

Pelastuslautakunta 18.06.2013 § 83

HEL 2013-004742 T 08 00 00

Päätös

Pelastuslautakunta antaa kaupunginhallitukselle Veturitien liikennesuunnitelmasta ja sen tunneliosuuden hankesuunnitelmasta seuraavan lausunnon:

Pelastuslautakunta toteaa, että koska Veturitien tunneli on avoyhteydessä Pasilan keskuskorttelin-, Teollisuuskadun-, ja tornialueen tunneleiden kanssa on tunnelin savunhallinta ja



hätäpoistuminen suunniteltava yhteistyössä muiden tunneleiden kanssa. Lisäksi on varauduttava varustamaan tunneli automaattisella sammutuslaitoksella.

Esittelijä

pelastuskomentaja  
Simo Wecksten

Lisätiedot

Esko Rantanen, johtava palotarkastaja, puhelin: 310 31232  
esko.rantanen(a)hel.fi

Kiinteistölautakunta 13.06.2013 § 300

HEL 2013-004742 T 08 00 00

Päätös

Lautakunta päätti antaa kaupunginhallitukselle Veturitien liikennesuunnitelmasta seuraavan lausunnon:

Suunnitelman yleiskuvaus sekä maanomistus ja -hallinta

Liikennesuunnitelmassa Länsi-Pasilan reunaa seuraava Veturitie siirretään nykyistä idemmäksi junaradan viereen. Veturitiestä tulee Keski-Pasilan halki kulkeva pääkatu, joka yhdistää Hakamäentien Nordenskiöldinkatuun ja Teollisuuskatuun. Veturitien kaukalo- ja tunneliosuuksien yhteispituus on 461 metriä, josta Keski-Pasilan tornialueen kohdalla on suunnitelmassa esitetty 264 metriä pitkä betoninen liikennetunneli. Koko Veturitielle kohdistuvaksi liikennemääräksi on arvioitu vuodelle 2035 ennustetuista liikennemääristä seuraavaa:

- välillä Nordenskiöldinkatu-Pasilankatu noin 32 000 ajon./vrk
- välillä Pasilankatu-Teollisuuskatu noin 4 000 ajon./vrk pinnassa ja 26 000 ajon. tunnelissa
- välillä Teollisuuskatu-Radiokatu noin 50 000 ajon./vrk
- välillä Radiokatu-Hakamäentie noin 55 000 ajon./vrk.

Keski-Pasilan keskustakorttelin suunnittelu- ja toteutuskilpailu käynnistyi alkuvuodesta 2011. Veturitien rakentaminen on aikataulullisesti sidoksissa Keskustakorttelin rakentamisen kanssa.

Suomen valtio ja Helsingin kaupunki ovat solmineet Keski-Pasilan maankäytön periaateratkaisuista aiesopimuksen 30.12.2002. Sopimuksessa on sovittu Keski-Pasilan maankäytön

**Postiosoite**

PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
helsinki.kirjaamo@hel.fi

**Käyntiosoite**

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

**Puhelin**

+358 9 310 1641

**Faksi**

+358 9 655 783

**Y-tunnus**

0201256-6

**Tilinro**

F10680001200062637

**Alvno**

F102012566



suunnitteluperiaatteiden ja yhteistyön lisäksi muun muassa alueelle tulevan uudis- ja lisärakennusoikeuden jakamisesta, alueluovutuksissa noudatettavista periaatteista ja kunnallistekniikan toteuttamis- ja kustannusvastuusta sekä kansirakentamisesta.

Valtio omistaa pääosan Keski-Pasilan maa-alueista. Valtion maanomistus sopimusalueesta on noin 84 % ja kaupungin noin 16 %. Helsingin kaupunki omistaa noin 30 hehtaarin suuruisen alueen, joka rajautuu Länsi-Pasilan puoleiseen reunaan. Sopimusaluetta kehitetään kokonaisuutena omistusrajoista riippumatta.

#### Sopimusalueelle kaavoitettavan rakennusoikeuden jakaminen ja maa-alueiden luovutusperiaatteet

Sopimusalueelle kaavoitettava uudis- ja lisärakennusoikeus jaetaan edellä mainitun sopimuksen mukaan valtion ja kaupungin kesken siten, että kumpikin sopimusosapuoli saa ensin nykyistä maanomistustaan vastaavan suhteellisen osuuden sopimusalueelle tulevasta uudis- ja lisärakennusoikeudesta.

Siltä osin kuin sopimusalueen maanvarainen uudis- ja lisärakennusoikeus ylittää 250 000 kem<sup>2</sup> ylitys jaetaan sopimusosapuolten kesken siten, että valtion osuus siitä on 2/3 ja kaupungin osuus 1/3. Keski-Pasilan osayleiskaava-alueelle on rakennusoikeuden kokonaismääräksi arvioitu 560 000 kem<sup>2</sup>, josta kaupungin osuus edellä kuvatun laskentaperiaatteen mukaisesti on noin 145 000 kem<sup>2</sup>.

#### Liikennesuunnitelman rakentamiskustannukset ja laaditut kustannusarviot

Veturitien liikennesuunnitelman mukaan rakentamiskustannusten on arvioitu olevan 140 miljoonaa euroa (alv. 0 %). Kustannusarviot sisältävät Nordenskiöldinkadun ja Hakamäentien välisen katuosuuden.

Esitetyt rakentamiskustannukset pohjautuvat osin liikennesuunnitelmasta laadittuihin rakenneteknisiin konsulttitöihin. Laadituista kustannusarvioista ei kuitenkaan käy selville tarkemmin kustannuslaskennan laskentaperusteita ja -rajauksia, jolloin rakennuskustannusten ja siten kokonaisinvestoinnin luotettavuutta on vaikea arvioida. Tältä osin liikennesuunnitelman rakennuskustannuksiin sisältyy epävarmuutta.

Kustannuslaskennassa tulisi ottaa huomioon erityisesti vaativista olosuhdetekijöistä johtuvia varauksia teknisiin ja taloudellisiin riskeihin sekä mahdollisiin lisä- ja muutostöihin sekä arvioida vaikutuksia toteutusaikatauluihin. Vaativat olosuhdetekijät vaikeuttavat toteuttamista ja nostavat rakentamiskustannuksia. Vaativia



olosuhdetekijöitä ovat esimerkiksi tunnelin toteuttamisessa huono maaperä (laaja pehmeikköalue), vilkas rautatieliikenne (ahdas rakennuspaikka, rakentamisen vaiheistus) sekä tunnelin välittömässä yhteydessä olevat puupaalujen varaan perustetut suojellut rakennukset (pohjaveden hallinta). Veturitien maaperä on pilaantunut. Senaatti vastaa pilaantuneisuudesta aiheutuvista kustannuksista ja näitä kustannuksia ei ole huomioitu tässä kustannusarviossa. Kustannusarvioinnissa tulisi huomioida myös liikennesuunnitelmasta aiheutuvat välilliset kustannukset, joilla voi olla suurikin merkitys kokonaisinvestoinnille. Tällaisia ovat muun muassa valvonta, käyttö- ja ylläpitoluonteiset kustannukset sekä mahdollisesti näiden järjestämisestä aiheutuvat kustannukset.

Rautatieläisenkadun jatketta pääradan alitse sekä sen teknistä toteutettavuutta ja kustannusvaikutusta tulee tarkastella myös jatkosuunnittelussa. Nyt esitettyä 20 miljoonaa euroa (alv. 0 %) rakentamiskustannusta voidaan pitää ilman tarkempia tietoja osin epävarmana ja alhaisena.

Liikennesuunnitelman tulee mahdollistaa ympäröivän maankäytön vaihteittainen toteuttaminen. Liikennesuunnitelman liikennetekninen toimivuus, liikenteen häiriöherkyys ja ruuhkatilanteiden hallinta tulee varmistaa tarkasti jatkosuunnittelussa.

#### Liikennesuunnitelma ja maankäytön kaavataloudellisuus

Jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon liikennesuunnitelmavaihtoehtojen vaikutukset myös maankäytöllisestä näkökulmasta. Liikennesuunnitelmasta itsessään kohdistuu kaupungille raskaita investointeja, ja liikennesuunnitelma vaikuttaa myös maankäytön tehokkuuteen ja sitä kautta rakennusoikeuden luovutuksesta saataviin tuloihin. Kaavataloudellisessa mielessä tulee myös alueen maankäytöllinen hyöty olla osoitettavissa. Alueelta rakennusoikeuden luovutuksesta saatavien tulojen ja liikennesuunnitelmasta aiheutuvien menojen tulee olla oikeasuhtaisia, jotta raskaita investointeja voidaan perustella. Kaupungille kohdistuu myös tavanomaisen infrarakentamisen (kadut, puistot, johtosiirrot jne.) kustannukset.

Maankäytöllisen hyödyn mahdollistamiseksi tulee Pasilan alueen jatkosuunnittelussa pyrkiä varmistamaan toteuttamiskelpoinen ja tiivis ympäröivä maankäyttö suhteessa valittuun liikennesuunnitelmaan. Samanaikaisesti tulee tarkastella myös mahdollisuuksia keventää valittua, nykytietojen valossa erittäin kallista liikenteellistä suunnitteluratkaisua kustannusten pienentämiseksi. Aiesopimuksessa on edellytetty sopimusalueen suunnittelun lähtökohtana



korttelirakennetta, jossa maanvaraisen rakentamisen osuus on mahdollisimman laaja. Jatkosuunnittelussa tulisi liikennesuunnitelmasta laatia kustannustarkastelu yhtenä kokonaisuutena koko Veturitien liikennesuunnitelman tosiasialliselta vaikutusalueelta.

#### Keski-Pasilan keskustakorttelin suunnittelu- ja toteutuskilpailu

Kiinteistölautakunta toteaa lisäksi, että kaupunki ja Senaatti-kiinteistöt ovat neuvotelleet yli vuoden ajan kolmen eri kilpailijan kanssa Pasilan aseman kohdalle toteutettavasta Keski-Pasilan uudesta yksityisestä keskuksesta (noin 140 000 k-m<sup>2</sup>). Kilpailussa kaikkien kolmen kilpailijan kanssa haetaan ratkaisua, jossa kilpailun voittanut keskuksen toteuttaja toteuttaa em. Veturitien kaukalon neuvotteluissa sovittavaan hintaan kaupungin pysyvään käyttöön ja hallintaan keskukselle luovutettavan korttelin kohdalla. Tämä siksi, että tulevassa keskustakorttelissa Veturitien alle ja erityisesti päälle tulee paljon yksityisen keskuksen toimintoja, joiden tekninen toteuttaminen (kantavien rakenteiden sijoittelu, yhteiset rakenteet) ei ole katsottu mahdolliseksi muuten kuin yhtenä kokonaisuutena.

Kilpailun voittajan kanssa tehtävä sopimus mahdollistaa kaupungin itse suunnitella ja toteuttaa keskustakorttelin eteläpuolelle toteutettavan Veturitien osan joko maanpäällisenä tai lausunnossa esitettynä, nykytietojen valossa erityisen kalliina mutta kaupunkikuvallisesti parempana maanalaisena ratkaisuna.

#### Lopuksi

Veturitien osalta tulisi tutkia vaihtoehtoja, joissa tehdään vain Keski-Pasilan liikenteen kannalta välttämättömät ratkaisut nyt ja varaudutaan Tuusulanväylän mahdolliseen kääntämiseen ainoastaan tilavarauksella.

Kiinteistölautakunta puoltaa liikennesuunnitelman hyväksymistä edellyttäen, että lausunnossa mainittuihin seikkoihin löydetään jatkosuunnittelussa tyydyttävät ratkaisut.

#### Käsittely

13.06.2013 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan

Stauffer Jaakko: Muutan esitystäni seuraavasti:

Lausuntoehdotukseen lisätään uusi toiseksi viimeinen kappale.

#### Esittelijä

virastopäällikkö  
Jaakko Stauffer



Lisätiedot

Pekka Saarinen, tonttiasiamies, puhelin: 310 64182  
pekka.t.saarinen(a)hel.fi

Ympäristölautakunta 11.06.2013 § 179

HEL 2013-004742 T 08 00 00

Päätös

Ympäristölautakunta päätti antaa kaupunginhallitukselle Veturitien liikennesuunnitelmasta ja sen tunneliosuuden hankesuunnitelmasta seuraavan lausunnon:

Veturitien liikennesuunnitelma on vaikutuksiltaan hyvin laaja hanke, ja sillä on vaikutusta liikennevirtoihin myös suunnittelualueen ulkopuolella. Suunnitelmassa ei ole esitetty, miten Veturitien suunnitelman toteutuminen vaikuttaa näihin.

Liikennesuunnitelma keskittää Pasilan pohjois-etelä -suuntaisen liikenteen Veturitielle kolminkertaistaen liikennemäärän Keski-Pasilan aseman kohdalla. Suunnitelman mukaan ympäröivän katuverkon liikennekuormitus kuitenkin vähenee huomattavasti.

Kestävät liikkumismuodot

Suunnitelmassa kestävien liikkumismuotojen näkökulmasta positiivisia piirteitä ovat pyöräilyn laatuverkoston rakentuminen ja joukkoliikenteen kehitysmahdollisuuksien huomiointi. Tunneliosuuden pohjoispuolella pyörätiet ja jalkakäytävät kulkevat kuitenkin aivan vilkkaasti liikennöityjen ajoratojen vieressä, mikä altistaa pyöräilijät ja kävelijät suurien liikennemäärien ilmansaasteille ja melulle.

Ympäröivän katuverkon liikennemäärien väheneminen tarjoaisi mahdollisuuden linjata pohjois-eteläsuuntaiset pyörätiet esimerkiksi Pasilankadulle, missä ajoneuvoliikenne olisi merkittävästi Veturitietä vähäisempää.

Suunnitelman toteuttaminen mahdollistaisi Pasilan sillan muuttamisen joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn käyttöön, mikä olisi toivottavaa joukkoliikenteen sujuvuuden parantamiseksi.

Vaikutusten selvittäminen

Aikaisemmat vaikutus selvitykset Keski-Pasilan liikenteestä eivät täysin kuvaa uuden suunnitelman vaikutuksia. Niissä ei ole huomioitu kadun osittaista tunnelointia. Rakennusten lopullinen sijoittelu vaikuttaa huomattavasti liikenteen ympäristöhaittoihin. Ympäristölautakunta





huomauttaa, että käytettävissä ei ole ajantasaisia vaikutus selvityksiä Veturitien uuden liikennesuunnitelman ympäristövaikutusten arviointiin. Tunnelointi vähentänee liikenteen haittoja tunneliosuudella, mutta ilmanlaatu tunnelin päissä saattaa muodostua heikoksi.

Ilmatieteen laitoksen vuonna 2009 laatima Keski-Pasilan ilmanlaadun arviointi Veturitien eri liikennemäärillä ei sellaisenaan sovellu nykyisen liikennesuunnitelman vaikutusten arviointiin, sillä tietoa rakennusten sijoittelusta erityisesti tunnelin pohjoispuolella ei ollut käytettävissä, eikä arvioinnissa huomioitu tien osittaista tunnelointia. Myös ajoneuvojen päästökertoimet ovat muuttuneet vuodesta 2009 ja tulevat edelleen muuttumaan tien valmistumishetkeen mennessä.

Mikäli Veturitien liikennesuunnitelma toteutetaan, tulee alueen asemakaavoituksessa huomioida liikenteen haitat esimerkiksi keskustakorttelin pohjoispuolelle kaavoitettavien rakennusten sijoittelussa. Ilmanlaadun näkökulmasta katukuilumaisen rakenteen syntymistä Veturitien ympärille tulisi välttää. Tunnelin eteläpuolella sijaitsee suojeltu Toralinna, jonka suojaaminen pakokaasupäästöiltä ja melulta on rakennussuojelluksista syistä erityisen hankalaa.

#### Vaikutukset meluun

Veturitien liikennesuunnitelmassa ei ole kerrottu hankkeen meluvaikutuksista. Liikennemelu kuitenkin lisääntyisi Keski-Pasilassa tielinjausta ympäröivillä alueilla, tunneliosuutta lukuun ottamatta. Toisaalta liikennemelu muilla alueilla saattaa vähentyä, jos liikennevirrat ohjautuvat Veturitielle.

Keski-Pasilan osayleiskaavaehdotuksen vaikutus selvityksissä (Kslk 2.3.2006) on arvioitu katu- ja rautatieliikenteen aiheuttamia melutasoja Zucchin maankäyttömallin mukaisessa ennustetilanteessa. Näiden meluselvitysten mukaan pääkatujen autoliikenne tuottaa melua selvästi rautatieliikennettä enemmän. Liikenne aiheuttaa huomattavan korkeita melutasoja Veturitien lähialueille ja suunnitelmassa esitettyjen asuinrakennusten julkisivuille. Veturitien toteutuminen liikennesuunnitelman mukaisesti aiheuttaa merkittävää meluntorjuntatarvetta Keski-Pasilan asemakaavoituksen yhteydessä.

Vaikutusarvioinnissa tulisi suunnitellun maankäytön lisäksi ottaa huomioon Veturitien liikennemäärien kasvusta aiheutuvat haitat olemassa olevalle asumiselle.

Veturitien tunnelin suunnittelussa tulee huomioida esimerkiksi tunnelin ilmanvaihtokoneiston mahdolliset meluvaikutukset yläpuolisille rakennuksille sekä tunnelin suuaukoista aiheutuva melu ympäristöön.



## Hankkeen vaikutukset ilmanlaatuun

Typpidioksidin raja-arvot ylittyvät Helsingin kantakaupungin vilkasliikenteisissä katukuiluissa. Ajoneuvoteknologian kehityksen oletetaan vähentävän typpidioksidipäästöjä lähitulevaisuudessa, mutta kehitys on hidasta. Keskustakorttelin toteutusaikataulun takarajaan 2020 mennessä myös autokannan typpidioksidipäästöt ovat kuitenkin todennäköisesti laskeneet nykytasoilta.

Mäkelänkatu on yksi niistä kantakaupungin katukuiluista, joilla typpidioksidin raja-arvo ylittyy tällä hetkellä. Veturitien liikennesuunnitelmassa ei ole esitetty, miten toteuttaminen vaikuttaa Mäkelänkadun liikennemääräennusteisiin. Toivottavaa olisi liikennemäärän väheneminen Mäkelänkadulla, mikä auttaisi vähentämään typpidioksidin pitoisuuksia katukuilussa. Veturitien ympäristön asemakaavoitus tulee toteuttaa niin, ettei kaavoiteta uutta katukuilumaista ympäristöä, jolla ilmanlaadun raja-arvot ylittyvät.

Ilmatieteen laitos laati kaupunkisuunnitteluviraston tilauksesta vuonna 2009 Keski-Pasilan ilmanlaadun arvioinnin Veturitien eri liikennemäärillä. Työssä arvioitiin leviämismallilaskelmin alueen teiden ja katujen autoliikenteen päästöjen aiheuttamia ulkoilman typpidioksidin ja pienhiukkaspitoisuuksia tulevassa tilanteessa, jossa alueelle olisi rakennettu asuin- ja toimitilarakennuksia ja Veturitien liikennemäärä olisi kasvanut 30 000, 45 000 tai 60 000 ajoneuvoon vuorokaudessa. Mallinuksissa käytettiin viivalähdemallia koko Veturitielle ja katukuilumallia Keski-Pasilan aseman pohjoispuolella sijaitsevaan kohteeseen.

Ilmanlaadun arvioinnissa ei huomioitu Veturitien osittaista tunnelointia. Mallinuksissa käytettiin vuoden 2009 päästökertoimia ajoneuvoliikenteelle, ja kertoimet ovat jo nyt muuttuneet huomattavasti. Ajoneuvokannan päästökertoimet ovat todennäköisesti Veturitien valmistuessa huomattavasti alhaisemmat kuin vuoden 2009 mallinuksessa käytetyt päästökertoimet.

Mallinuksissa viivalähdemallilla typpidioksidin vuosikeskiarvon raja-arvot eivät pääsääntöisesti ylittyneet, mutta katukuilumallilla raja-arvot ylittyivät huomattavasti. Pienhiukkasten raja-arvot eivät ylittyneet millään mallinuksella, ja ajoneuvojen hiukkaspäästökertoimet ovat laskeneet edelleen vuoden 2009 jälkeen. Vaikka mallinuksia ei voi suoraan soveltaa nykyiseen liikennesuunnitelmaan, ne osoittavat kuinka tärkeää katukuilumaisen rakenteen välttäminen on saastepitoisuuksien rajoittamiseksi. Katukuilumaisessa ympäristössä rakennukset estävät liikenneperäisten päästöjen leviämistä ja



laimenemista, jolloin epäpuhtauspitoisuudet voivat kohota korkeiksi tiellä ja viereisillä kevyen liikenteen väylillä.

Ilmanlaatu Veturitien varrelle suunnitelluilla bussipysäkeillä keskustakorttelin kohdalla ja Kyllikinportin jatkeen ja Radiokadun välillä tulee olemaan huono ja melutaso korkea. Erityisesti keskustakorttelin kohdalla tunnelin kaukalorakenne ja ympäröivät rakennukset saattavat estää epäpuhtauspitoisuuksien laimenemista ja johtaa erityisesti typenoksidien raja-arvojen ylittymisiin.

#### Liikennesuunnitelmien asiakirjat

Ympäristölautakunta ehdottaa, että jatkossa merkittävien liikennesuunnitelmien selostuksia täydennettäisiin kartalla ja kuvauksella liikennesuunnitelman liittymisestä ympäröivän alueen maankäyttöön ja sitä koskeviin suunnitelmiin. Näin parannettaisiin esimerkiksi asukkaille ja päätöksentekijöille annettavaa informaatiota.

#### Esittelijä

ympäristöpäällikkö  
Päivi Kippo-Edlund

#### Lisätiedot

Jukka-Pekka Männikkö, vs. ympäristötarkastaja, puhelin: + 358 9 310 32033  
jukkapekka.mannikko(a)hel.fi



## § 410

### Keski-Pasilan Veturitien eteläosan asemakaava ja asemakaavan muuttaminen (nro 12230, Veturitien eteläosa)

HEL 2013-013241 T 10 03 03

#### Päätös

Kaupunginvaltuusto päätti kaupunginhallituksen ehdotuksen mukaisesti hyväksyä 17. kaupunginosan (Pasila, Keski-Pasila) katu- ja rautatiealueiden asemakaavaehdotuksen ja 17. kaupunginosan (Pasila, Keski-Pasila ja Länsi-Pasila) katu- ja rautatiealueiden asemakaavan muutosehdotuksen 26.11.2013 päivätyn ja 3.11.2014 muutetun piirustuksen numero 12230 mukaisena ja asemakaavaselostuksesta ilmenevin perustein.

#### Käsittely

Julistettuaan keskustelun päättyneeksi puheenjohtaja esitti selontekona, että keskustelun kuluessa oli valtuutettu Yrjö Hakanen ehdottanut, että kaupunginvaltuusto päättäisi palauttaa asian kaupunginhallitukselle uudelleen valmisteltavaksi siten, että kevennetään Veturitien väylähankkeen osuutta.

Puheenjohtaja totesi, ettei valtuutettu Yrjö Hakasen palautusehdotusta ollut kannatettu, joten se raukesi.

#### Esittelijä

Kaupunginhallitus

#### Lisätiedot

Katri Erroll, vs. kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36024  
katri.erroll(a)hel.fi

Anna Villeneuve, hallintoasiantuntija, puhelin: 310 36045  
anna.villeneuve(a)hel.fi

#### Liitteet

- 1 Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen nro 12230 kartta, päivätty 26.11.2013, muutettu 3.11.2014
- 2 Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen nro 12230 selostus, päivätty 26.11.2013, muutettu 3.11.2014
- 3 Vuorovaikutusraportti 5.6.2012 liitteineen, täydennetty 3.11.2014
- 4 Osa päätöshistoriaa

#### Otteet

##### Ote

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

##### Otteen liitteet

Kunnallisvalitus, yleiskaavan, asemakaavan,



rakennusjärjestyksen  
hyväksyminen  
Esitysteksti  
Liite 1

Helen Sähköverkko Oy  
Helsingin poliisilaitos  
Helsingin seudun liikenne -  
kuntayhtymä  
Helsingin seudun  
ympäristöpalvelut -kuntayhtymä  
Liikennevirasto  
Museovirasto,  
kulttuuriympäristön suojelu  
Senaatti-kiinteistöt

Esitysteksti  
Kunnallisvalitus, yleiskaavan,  
asemakaavan,  
rakennusjärjestyksen  
hyväksyminen  
Liite 1

## Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

## Tiivistelmä

Alue sijaitsee Keski-Pasilassa Pasilansillan eteläpuolella Pasilankadun ja Ratapihantien välissä. Etelässä alue rajautuu veturitallien ja Toralinnan muodostamaan valtakunnallisesti arvokkaaseen rakennettuun kulttuuriympäristöön. Alue sijaitsee noin kolmen kilometrin päässä Helsingin ydinkeskustasta.

Asemakaava ja asemakaavan muutos mahdollistavat Veturitien kääntämisen Toralinnan pohjoispuolella kohti Pasilan asemaa. Teollisuuskatua jatketaan pääradan ali ja se liitetään maanpäällisellä kiertoliittymällä Veturitiehen Pasilansillan eteläpuolella.

Asemakaavassa on muodostettu tilavaraus eteläosalle Veturitien tunnelia ja länsiosalle Teollisuuskadun tunnelia. Veturitien tunneli sijoittuu tälle kaava-alueelle lukuunottamatta pohjoista ajoluiskaa, joka ulottuu suunnitteilla olevan keskustakorttelin kohdalle. Asemakaava mahdollistaa tunnelin toteuttamisen vaiheittain.

Teollisuuskadun tunnelista tähän kaava-alueeseen kuuluu Ratapihantien länsipuolinen osa. Veturitien alle, Teollisuuskadun ja Pasilankadun liittymien väliin, on varattu alue läpiajavan liikenteen tunnelia varten. Radan ali on osoitettu kevyenliikenteen reitti



(Veturintallinkuja) nykyisen veturitalleille johtavan kadun kohdalle. Reitiltä on yhteys Veturitien molemmin puolin sekä pääradan itäreunassa kulkeville kevyenliikenteen reiteille.

Veturitie on linjattu myöhemmin kaavoitettavan tornialueen halki. Vireillä olevassa Keski-Pasilan Keskustakorttelin asemakaavassa jatketaan Veturitien linjausta aseman länsipuolitse edelleen pohjoiseen.

Asemakaava-alueen länsiosa kuuluu Suomen valtion ja Helsingin kaupungin vuonna 2002 solmiman aiesopimuksen piiriin. Keski-Pasilan Keskustakortteleita koskeva toteutussopimus on allekirjoitettu tammikuussa 2014, sopimukseen kuuluu myös Pasilan aseman uudistaminen kokonaisuudessaan. Veturitien siirto ja Teollisuuskadun jatkaminen luovat edellytykset sille, että Keski-Pasilan asemakaava-alueiden rakentaminen voidaan aloittaa ja toteuttaa suunniteltujen aikataulujen ja rakennusoikeuksien mukaisesti.

## Esittelijän perustelut

Yleiskaava 2002:n mukaisessa pääkatuverkossa Veturitie on Keski-Pasilan pääkatu, joka yhdistää Tuusulanväylän jatkeen ja Hakamäentien etelään Nordenskiöldinkadulle ja Teollisuuskadun jatkeen kautta itään. Samalla Veturitie toimii koko Pasilan liikenteen yhteytenä ympäröivään katuverkkoon.

Keski-Pasilan osayleiskaavassa (vuodelta 2006) Veturitie on linjattu kääntymään Toralinnan pohjoispuolella kohti Pasilan asemaa ja edelleen aseman länsipuolitse pohjoiseen. Veturitien yläpuolelle saa Pasilansillan molemmin puolin sijoittaa keskustatoimintoja. Teollisuuskatu on linjattu jatkumaan radan ali ja se on liitetty Veturitiehen Pasilansillan eteläpuolella. Päärata-alue on osayleiskaavassa varattu rautatieliikenteen alueeksi, jonka yläpuolelle saa sijoittaa keskustatoimintoja.

Pääosa suunnittelualueesta on asemakaavoittamatonta. Suunnittelualueen länsireunalla on voimassa asemakaava nro 7850 vuodelta 1979, jonka mukaan alue on katualuetta. Suunnittelualueen itäpuolella on voimassa asemakaava nro 11505 vuodelta 2008, jonka mukaan Ratapihantien alle Teollisuuskadun jatkeeksi saa rakentaa kadun.

Alue on pääosin valtion omistuksessa. Kaupunki omistaa Toralinnan länsipuolisen katualueen.

Asemakaava-alueen länsiosa kuuluu Suomen valtion ja Helsingin kaupungin vuonna 2002 solmiman aiesopimuksen piiriin. Aiesopimuksessa on sovittu Keski-Pasilan maankäytön



suunnitteluperiaatteiden ja yhteistyön lisäksi mm. alueelle tulevan uudis- ja lisärakennusoikeuden jakamisesta, alueluovutuksissa noudatettavista periaatteista ja kunnallistekniikan toteuttamis- ja kustannusvastuusta. Valtio omistaa sopimusalueesta noin 84 % ja kaupunki noin 16 %. Sopimusaluetta kehitetään kokonaisuutena omistusrajoista riippumatta. Keski-Pasilan Keskustakorttelista on käyty suunnittelu- ja toteutuskilpailu ja sitä koskeva toteutussopimus on allekirjoitettu tammikuussa 2014.

Asemakaavan pohjana on Veturitien liikennesuunnitelma (kslk 23.4.2013) ja Teollisuuskadun katusuunnitelma (päiväty 29.4.2013). Suunnittelussa on otettu huomioon kaupunginvaltuuston osayleiskaavan käsittelyn yhteydessä hyväksymät toivomusponnet ja kaupunginhallituksen v. 2007 antama jatkosuunnittelua koskeva kehoitus, jotka ilmenevät tarkemmin kaavaselostuksesta.

Kaupunki on sitoutunut toteuttamaan Veturitien Keski-Pasilan keskuksen alueella ja sen välittömässä läheisyydessä Keski-Pasilan Keskuksen toteutussopimuksen mukaisesti. Asemakaavan toteuttamisen alustavat kustannusarviot liikennesuunnitelmien toteuttamisesta ovat yhteensä noin 81 miljoonaa euroa (alv 0 %). Katualueiden kustannusarvio perustuu Veturitien toteuttamiseen välillä Nordenskiöldinkatu – Keskustakortteli pitkänä tunnelivaihtoehtona sekä Teollisuuskadun tunnelin osalta katusuunnitelmaan välillä Veturitie – Jämsänkatu.

Kustannusarvio sisältää kaava-alueelle esitetyt katu- ja tunnelirakenteet ja perustuu Veturitien toteuttamiseen liikennesuunnitelman mukaisesti kerralla ilman varautumista tunnelin toteuttamiseen myöhemmin.

Kustannusarvio ei sisällä kaava-alueen ulkopuolisten alueiden suunnitellun maankäytön toteuttamista palvelevien runkoverkoston ja katurakentamisen kustannuksia. Kustannusarvio ei myöskään sisällä maaperän kunnostamisesta ja esirakentamisesta aiheutuvia kustannuksia eikä joukkoliikenteelle mahdollisesti aiheutuvia työnaikaisia kustannuksia. Suunnittelun aikana on neuvoteltu valtion osallistumisesta Veturitien tunnelin toteuttamiseen. Arvioiduissa kustannuksissa ei ole huomioitu valtion mahdollista osuutta tunnelin toteuttamisesta.

## Suunnittelun vaiheet ja vuorovaikutus

Kaavoitustyö on käynnistetty kaupungin ja valtion aloitteesta.

Osallistuminen ja vuorovaikutus on järjestetty Keski-Pasilan tornialueen osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesti.



Keski-Pasilan tornialueen asemakaava- ja asemakaavan muutosluonnoksesta on saatu 11 mielipidettä, joista liikennealueita koski mm. esitys kannen tai kevyen liikenteen sillan rakentamisesta rata-alueen yli. Viranomaisten kannanotot kohdistuivat mm. kaava-alueen rajaukseen ja alueen yhtenäisyyteen, liikkumisreittien esteettömyyteen ja turvallisuuteen, tunneliratkaisujen teknisiin vaatimuksiin, katualueiden rajauksiin, huoltoon, hulevesien hallintaan ja talvikunnossapidon sekä joukkoliikenteen huomioimiseen. Mielipiteet on kaavoitustyössä otettu huomioon niiltä osin kuin ne vastaavat kaavalle asetettuja tavoitteita.

Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotus on ollut julkisesti nähtävänä 10.1. - 10.2.2014. Muistutuksia ei esitetty.

#### Lausunnot

Ehdotuksesta ovat antaneet lausuntonsa pelastuslautakunta, Helsingin Energia/Helen Sähköverkko Oy, Liikennevirasto, Helsingin poliisilaitos, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä, Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä, Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, yleisten töiden lautakunta, ympäristölautakunta, kiinteistölautakunta ja Museovirasto.

Uudenmaan ELY-keskus kiinnittää lausunnossaan huomiota Keski-Pasilan ja laajemman liikenneverkon toimivuuteen sekä tunneliturvallisuuden varmistamiseen. Kaavaan tarvitaan myös hulevesien hallintaa koskeva määräys. Lisäksi lausunnossa todetaan liikenteen melu- ja ilmanlaatuvaikutusten ulottuvan huomattavasti kaava-alueen ulkopuolelle, joten kaavassa on annettava määräykset, joilla haittavaikutukset torjutaan tai minimoidaan. Sekä ELY-keskus että museovirasto korostavat Toralinnan ja veturitallien valtakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön arvojen säilymisen tärkeyttä, mikä nähdään Veturitien kasvavan liikenteen myötä uhatuksi.

Liikennevirasto toteaa lausunnossaan, että rautatiealueen rajojen määrittämisessä tulee huomioida läntisen lisäraiteen ja Lentoradan vaatimat tilat. Kiinteistölautakunta puoltaa lyhyemmän tunnelivaihtoehdon toteuttamista kustannussyistä. Muissa lausunnoissa nostetaan esille kevyen liikenteen väylien yhtenäisyys ja tarkoituksenmukaisuus, raitiotien linjauksen mahdollistaminen Pasilankadulta suoraan Pasilansillalle, pitkä tunneli ratkaisuna ilmanlaatu- ja maankäytön suunnittelun ongelmiin sekä kadunrajauksen etäisyys veturitallirakennuksista. Lisäksi lausunnoissa kiinnitetään huomiota meluselvityksiin ja ilmanlaadun turvaamiseen, pitkän tunnelin korkeisiin kustannuksiin ja kulttuurihistoriallisesti merkittävän aluekokonaisuuden suojelemiseen.





Lausunnot ilmenevät kokonaisuudessaan päätöshistoriasta. Lausunnot on referoitu tarkemmin ja niihin on annettu vastineet liitteenä olevassa vuorovaikutusraportissa.

#### Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotukseen tehdyt muutokset

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen lausunnon johdosta kaavakarttaan on Veturitallien pohjoispuolelle osoitettu Pohja- ja orsivesien imeyttämiseksi varattu alue (po). Aluevaraus perustuu Keski-Pasilan rakennettavuustarkasteluun liittyvään hulevesiselvitykseen. Lisäksi kaavaselostusta on täydennetty.

Liikenneviraston lausunnon johdosta rautatiealueen (LR) rajoja on tarkistettu.

Uudenmaan ELY-keskuksen, ympäristölautakunnan ja Museoviraston lausuntojen johdosta asemakaavaehdotukseen on tehty seuraavat muutokset:

- on lisätty kaavamääräykset:
  - o Veturitien suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota liikennemelun torjuntaan.
  - o Kiertoliittymien ja tunnelin suuaukkojen kautta kantautuvan liikennemelun torjuntaan tulee kiinnittää huomiota.
- kaavaselostusta on täydennetty.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen sekä Museoviraston lausuntojen johdosta asemakaavaehdotukseen on tehty seuraavat muutokset:

- on lisätty kaavamääräykset:
  - o Rakennettava muuri, joka tulee olla kaupunkikuvallisesti korkeatasoinen ja ympäristöön sopiva.
  - o Jatkosuunnittelussa on varmistettava ympäristörakentamisen soveltuvuus veturitallien ja rautatieläistalojen valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön ominaisuuteensa.
- kaavaselostusta on täydennetty.

Tehdyn meluselvityksen perusteella kaupunkisuunnitteluvirasto on poistanut kaavamääräyksen: Kiertoliittymien keskiosien tulee olla pääosin avonaisia. Lisäksi kaavaselostusta on täydennetty.

Kaavakarttaan ja kaavaselostukseen on myös tehty joitakin teknisuonteisia tarkistuksia, jotka eivät muuta ehdotuksen sisältöä. Tehdyt muutokset eivät ole olennaisia, joten ehdotusta ei ole tarpeen



asettaa uudelleen nähtäville. Muutoksista on neuvoteltu asianomaisten hallintokuntien kanssa ja niitä, joiden etua muutokset koskevat, on kuultu erikseen.

Päätösehdotus on kaupunkisuunnittelulautakunnan puoltaman ehdotuksen mukainen. Kaupunkisuunnitteluvirasto on tehnyt ehdotukseen edellä mainittuja vähäisiä tarkistuksia.

**Esittelijä**

Kaupunginhallitus

**Lisätiedot**

Katri Erroll, vs. kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36024

katri.erroll(a)hel.fi

Anna Villeneuve, hallintoasiantuntija, puhelin: 310 36045

anna.villeneuve(a)hel.fi

**Liitteet**

- 1 Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen nro 12230 kartta, päivätty 26.11.2013, muutettu 3.11.2014
- 2 Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen nro 12230 selostus, päivätty 26.11.2013, muutettu 3.11.2014
- 3 Vuorovaikutusraportti 5.6.2012 liitteineen, täydennetty 3.11.2014
- 4 Osa päätöshistoriaa

**Oheismateriaali**

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ilmakuva 3.11.2014

**Otteet**

**Ote**

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Helen Sähköverkko Oy  
Helsingin poliisilaitos  
Helsingin seudun liikenne -  
kuntayhtymä  
Helsingin seudun  
ympäristöpalvelut -kuntayhtymä  
Liikennevirasto  
Museovirasto,  
kulttuuriympäristön suojelu  
Senaatti-kiinteistöt

**Otteen liitteet**

Kunnallisvalitus, yleiskaavan,  
asemakaavan,  
rakennusjärjestyksen  
hyväksyminen  
Esitysteksti  
Liite 1

Esitysteksti

**Postiosoite**

PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
helsinki.kirjaamo@hel.fi

**Käyntiosoite**

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

**Puhelin**

+358 9 310 1641

**Faksi**

+358 9 655 783

**Y-tunnus**

0201256-6

**Tilinro**

FI0680001200062637

**Alvno**

FI02012566



10.12.2014

Kaj/8

Kunnallisvalitus, yleiskaavan,  
asemakaavan,  
rakennusjärjestyksen  
hyväksyminen  
Liite 1

## Tiedoksi

Kaupunkisuunnittelulautakunta  
Kiinteistölautakunta  
Yleisten töiden lautakunta  
Ympäristölautakunta

## Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 24.11.2014 § 1231

HEL 2013-013241 T 10 03 03

### Päätös

Kaupunginhallitus päätti esittää kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto päättää hyväksyä 17. kaupunginosan (Pasila, Keski-Pasila) katu- ja rautatiealueiden asemakaavaehdotuksen ja 17. kaupunginosan (Pasila, Keski-Pasila ja Länsi-Pasila) katu- ja rautatiealueiden asemakaavan muutosehdotuksen 26.11.2013 päivätyn ja 3.11.2014 muutetun piirustuksen numero 12230 mukaisena ja asemakaavaselostuksesta ilmenevin perustein.

### Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja  
Hannu Penttilä

### Lisätiedot

Katri Erroll, vs. kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36024  
katri.erroll(a)hel.fi  
Anna Villeneuve, hallintoasiantuntija, puhelin: 310 36045  
anna.villeneuve(a)hel.fi

Kaupunkisuunnitteluvirasto 3.11.2014

HEL 2013-013241 T 10 03 03

Ksv:n hankenumero 0870\_6

### Postiosoite

PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
helsinki.kirjaamo@hel.fi

### Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

### Puhelin

+358 9 310 1641

### Faksi

+358 9 655 783

### Y-tunnus

0201256-6

### Tilinro

FI0680001200062637

### Alvno

FI02012566



17. kaupunginosan (Pasila, Keski-Pasila) katu- ja rautatiealueita koskevasta asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksesta annetut lausunnot.

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 3.12.2013 puoltaa 26.11.2013 päivätyn asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen hyväksymistä.

Asemakaava mahdollistaa Veturitien kääntämisen Toralinnan pohjoispuolella kohti Pasilan asemaa. Veturitie linjataan myöhemmin kaavoitettavan tornialueen halki. Niin ikään myöhemmin laadittavassa Keskustakorttelin asemakaavassa jatketaan Veturitien linjausta aseman länsipuolitse edelleen pohjoiseen. Teollisuuskatua jatketaan pääradan ali ja se liitetään kiertoliittymällä Veturitiehen Pasilansillan eteläpuolella. Veturitien alle, Teollisuuskadun ja Pasilankadun liittymien väliin, on varattu alue tunnelille läpiajavaa liikennettä varten. Asemakaava mahdollistaa tunnelin toteuttamisen vaiheittain.

Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotus on ollut julkisesti nähtävillä 10.1.–10.2.2014.

Ehdotuksesta ei ole tehty muistutuksia. Ehdotuksesta ovat antaneet lausuntonsa pelastuslautakunta, Helsingin Energia / Helen Sähköverkko Oy, Liikennevirasto, Helsingin poliisilaitos, Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymä, Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä, Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, yleisten töiden lautakunta, ympäristölautakunta, kiinteistölautakunta ja Museovirasto.

Pelastuslautakunta (21.1.2014) toteaa, että sillä ei ole huomautettavaa pelastustoimen osalta asemakaavasta ja asemakaavan muutoksesta.

Helsingin Energia / Helen Sähköverkko Oy:llä (12.2.2014) ei ole huomautettavaa asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksesta.

Liikennevirasto (9.1.2014) toteaa, että rautatiealueen (LR) rajojen määrittämisessä tulee huomioida läntisen lisäraiteen ja Lentoradan vaatimat tilat.

Kaupunkisuunnitteluvirasto toteaa, että LR-alueen rajojen määrittämisessä huomioidaan ratojen tilantarve Liikennevirastolta saatujen suunnitelmien mukaisesti.

Helsingin poliisilaitos (3.2.2014) toteaa, että pitkä tunnelivaihtoehto on liikenteellisesti paras vaihtoehto, erityisesti kevyen liikenteen näkökulmasta. Poliisilaitos korostaa edelleen, että niin



rakennusaikaisten kuin valmiin alueenkin liikenneväylien, erityisesti kevyen liikenteen väylien, tulee olla yhtenäisiä ja tarkoituksenmukaisia.

Kaupunkisuunnitteluvirasto toteaa, että Veturitien suunnittelussa on otettu huomioon Kantakaupungin pyöräliikenteen pääverkon tavoitetila 2025 sekä Pyöräliikenteen laatukäytävien verkkosuunnitelma.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (7.2.2014) toteaa, että kaavallisilla ratkaisulla ei pidä sulkea pois mahdollisuutta, että raitiotien linjaus kulki Pasilankatua suoraan Pasilansillalle.

Kaupunkisuunnitteluvirasto toteaa, että Pasilankadun järjestelyt Veturitien ja Pasilansillan välillä esitetään myöhemmin tehtävässä liikennesuunnitelmassa. Tavoitteena on osoittaa tälle välille tilat raitiotielle sekä pohjoiseen että etelään.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (10.2.2014) toteaa, että pitkän tunneliin toteuttamisella on mahdollista saada sekä liikennettä, että liikenteen haittoja pois pahoin kuormittuneesta maanpintatasosta. Tällöin tunnelin suuaukkojen tulee toimia ilman sisäänottoaukkoina ja ilmanpoistokuilujen tulee ulottua riittävän korkealle. Jos tunneli ei toteudu, näin isot liikennemäärät maanpintatasossa aiheuttavat ilmanlaatuongelmia ja ne rajoittavat maankäytön suunnittelua ja eri toimintojen sijoittumista. Lisäksi lausunnossa kiinnitetään huomiota vesihuollon suunnitteluun ja toteutukseen.

Kaupunkisuunnitteluvirasto toteaa, että Ilmatieteen laitos on vuonna 2014 tehnyt ilmanlaatuselvityksen Pasilan keskustakorttelin asemakaavaa varten. Vaikka mallinnuksessa oletettiin päästöjen purkautuvan kokonaan tunnelien päistä, jäivät raja-arvotason ylitykset vain pienelle alueelle tunnelin suuaukkojen kohdalle. Kaavamääräyksen mukaisesti tunnelin yhteyteen voidaan kuitenkin suunnitella ilmanpoistokuiluja, joiden korkeuden tulee olla vähintään 2 metriä maanpinnasta. Vesihuollon suunnittelussa ja toteutuksessa pyritään ensisijaisesti huomioimaan Veturitien lopputilanteen vaatimat ratkaisut.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (11.2.2014) kiinnittää lausunnossaan huomiota Keski-Pasilan ja laajemman liikenneverkon toimivuuteen sekä tunneliturvallisuuden varmistamiseen. Kaavaan tarvitaan myös hulevesien hallintaa koskeva määräys. Lisäksi lausunnossa todetaan liikenteen melu- ja ilmanlaatuvaikutusten ulottuvan huomattavasti kaava-alueen ulkopuolelle, joten kaavassa on annettava määräykset, joilla haittavaikutukset torjutaan tai minimoidaan. Toralinnan



valtakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön arvojen säilyminen on Veturitien kasvavan liikenteen myötä uhattuna.

Kaupunkisuunnitteluvirasto toteaa, että Veturitiellä Toralinnan kohdalla liikennemäärien kasvusta 4/5 on arvioitu johtuvan muusta kuin Keski-Pasilaan tulevasta uudesta maankäytöstä. Veturitien ennustettuun liikennemäärään vaikuttaa yleiskaava 2002 mukaiset pääkatuverkon järjestelyt, kuten Tuusulanväylän käänntö sekä Hakamäentien jatkeet. Toralinnan kohdalla suunniteltujen liikenneratkaisujen vaikutusta melutasoon on tarkasteltu erillisessä selvityksessä. Selvityksen johdosta kaavaa on tarkistettu ja kaavaselostusta täydennetty. Kaavamääräyksillä on kiinnitetty erityistä huomiota myös tunnelin ilmanvaihtoratkaisuihin. Asemakaavaehdotuksessa on määräys tunnelien suunnittelusta kokonaisuutena ja lisäksi useita määräyksiä koskien tunnelien turvallisuutta. Kaavakarttaan on myös lisätty pohja- ja orsivesien imeyttämiseksi varattu alue. Kaavan valmistelussa on tunnistettu Toralinnan alueen arvot ja asemakaavaan on lisätty määräyksiä, joiden tavoitteena on kulttuuriympäristön arvojen säilyminen.

Yleisten töiden lautakunta (12.2.2014) toteaa, että katualueen rajausta tulee muuttaa veturitallien pohjoispuolella niin, että katu ei rajaudu suoraan veturitallirakennuksiin.

Kaupunkisuunnitteluvirasto toteaa, että kaava-alueen raja on 1 metrin etäisyydellä pohjoisemman Veturitallin julkisivupinnoista.

Ympäristölautakunta (12.2.2014) kiinnittää lausunnossaan huomiota tarvittaviin meluselvityksiin sekä ilmanlaadun turvaamiseen; erityisesti asukkaiden ja muiden alueella liikkuvien kävelijöiden, pyöräilijöiden ja pysäkkejä käyttävien olosuhteisiin. Ilmanlaadun turvaamiseksi tulee huolehtia, ettei katukuilumaisia olosuhteita muodostu. Lisäksi lausunnossa todetaan, että tunneloinnin ympäristöhyötyinä on katutason melu- ja pakokaasupäästöjen väheneminen. Ilmanlaadun kannalta kriittisiä ovat tunneleiden suuaukkojen ympäristöt.

Kaupunkisuunnitteluvirasto toteaa, että Toralinnan kohdalla suunniteltujen liikenneratkaisujen vaikutusta melutasoon on tarkasteltu erillisessä selvityksessä. Selvityksen johdosta kaavaa on tarkistettu ja kaavaselostusta täydennetty. Lisäksi Ilmatieteen laitos on vuonna 2014 tehnyt ilmanlaatuselvityksen Pasilan keskustakorttelin asemakaavaa varten. Vaikka mallinnuksessa oletettiin päästöjen purkautuvan kokonaan tunnelien päistä, jäivät raja-arvotason ylitykset vain pienelle alueelle tunnelin suuaukkojen kohdalle. Kaavamääräyksen mukaisesti tunnelin yhteyteen voidaan kuitenkin suunnitella ilmanpoistokuiluja, joiden korkeuden tulee olla vähintään 2 metriä maanpinnasta.



Kiinteistölautakunta (13.3.2014) toteaa, että se puoltaa lyhyemmän tunnelivaihtoehdon toteuttamista kustannussyistä.

Kaupunkisuunnitteluvirasto toteaa, että pitkä tunneli vähentää huomattavasti pintaliikennettä Pasilankadun ja Teollisuuskadun välisellä osuudella ja mahdollistaa paremmat jalankulku- ja pyöräily-yhteydet veturitallien suunnasta tornialueen ja keskustakorttelin suuntaan. Lisäksi tunneli mahdollistaa paremmat ajoyhteydet veturitalleille sekä Toralinnan seisontaraiteiden kohdalle mahdollisesti myöhemmin tulevalle muulle maankäytölle. Tunnelilla on myös selkeitä kaupunkikuvaa parantavia vaikutuksia.

Museovirasto (19.3.2014) toteaa, että kulttuurihistoriallisesti merkittävän aluekokonaisuuden suojele tulee varmistaa paitsi rakennukset myös lähiympäristö huomioon ottaen. Liikenne- ja kaavaratkaisut eivät saa estää tai heikentää valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön käyttöä ja arvojen säilymistä. Jatkosuunnittelussa on varmistettava ympäristörakentamisen soveltuvuus veturitallien ja rautatieläistalojen kulttuuriympäristön ominaisluonteeseen.

Kaupunkisuunnitteluvirasto toteaa, että kaavan valmistelussa on tunnistettu Toralinnan alueen arvot ja asemakaavaan on lisätty määräyksiä, joiden tavoitteena on kulttuuriympäristön arvojen säilyminen.

Lausunnot on referoitu tarkemmin ja niihin on annettu vastineet liitteenä olevassa vuorovaikutusraportissa.

#### Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotukseen tehdyt muutokset

Liikenneviraston lausunnon johdosta asemakaavaehdotukseen on tehty seuraavat muutokset:

- kaavakarttaan on rautatiealueen (LR) rajoja tarkistettu.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen lausunnon johdosta asemakaavaehdotukseen on tehty seuraavat muutokset:

- kaavakarttaan on lisätty määräys: Pohja- ja orsivesien imeyttämiseksi varattu alue.
- kaavaselistusta on täydennetty.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen sekä ympäristölautakunnan ja Museoviraston lausuntojen johdosta asemakaavaehdotukseen on tehty seuraavat muutokset:



- on lisätty kaavamääräykset:  
Veturitien suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota liikennemelun torjuntaan.  
Kiertoliittymien ja tunnelin suuaukkojen kautta kantautuvan liikennemelun torjuntaan tulee kiinnittää erityistä huomiota.
- kaavaselostusta on täydennetty.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen sekä Museoviraston lausuntojen johdosta asemakaavaehdotukseen on tehty seuraavat muutokset:

- on lisätty kaavamääräykset:  
Rakennettava muurin tulee olla kaupunkikuvallisesti korkeatasoinen ja ympäristöön sopiva.  
Jatkosuunnittelussa on varmistettava ympäristörakentamisen soveltuvuus veturitallien ja rautatieläistalojen valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön ominaisuuteen.
- kaavaselostusta on täydennetty.

Tehdyn meluselvityksen perusteella kaupunkisuunnitteluvirasto on muuttanut asemakaavaehdotusta seuraavasti:

- on poistettu kaavamääräys: Kiertoliittymien keskiosien tulee olla pääosin avonaisia.
- kaavaselostusta on täydennetty.

Lisäksi kaavakarttaan ja kaavaselostukseen on tehty joitakin teknisluonteisia tarkistuksia, jotka eivät muuta ehdotuksen sisältöä.

#### Jatkotoimenpiteet

Kaava-alueeseen ei liity maankäytösopimusmenettelyä.

Kaupunkisuunnitteluviraston mielestä tehdyt muutokset eivät ole olennaisia, joten ehdotusta ei ole tarpeen asettaa uudelleen nähtäville. Muutoksista on neuvoteltu asianomaisten hallintokuntien kanssa ja niitä, joiden etua muutokset koskevat, on kuultu erikseen.

#### Lisätiedot

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

#### Kiinteistölautakunta 06.03.2014 § 125

---

**Postiosoite**

PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
helsinki.kirjaamo@hel.fi

**Käyntiosoite**

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

**Puhelin**

+358 9 310 1641

**Faksi**

+358 9 655 783

**Y-tunnus**

0201256-6

**Tilinro**

FI0680001200062637

**Alvno**

FI02012566





HEL 2013-013241 T 10 03 03

Kiinteistökartta G4 S3, Veturitie

### Päätös

Lautakunta päätti antaa kaupunkisuunnittelulautakunnalle seuraavan lausunnon:

Kiinteistölautakunta puoltaa Veturitien eteläosan asemakaavan ja asemakaavan muutosehdotuksen hyväksymistä. Kaavassa esitetään nykyisen Veturitien kääntämistä kohti Pasilan asemaa Keski-Pasilan pääkatuna, josta se tulee jatkumaan Pasilansillan pohjoispuolelle toteutettavan Keski-Pasilan läpi kohti Hakamäentietä. Veturitien uusi linjaus mahdollistaa kaavoittaa Pasilansillan eteläpuolelle toimisto- ja asuntotornitaloja sekä Pasilansillan pohjoispuolelle uuden asunto- ja toimistoalueen. Lisäksi asemakaavan hyväksyminen mahdollistaa jatkaa pääradan itäpuolella olevaa nykyistä Teollisuuskatua radan alta ja yhdistää se uuteen Veturitien linjaukseen. Veturitien uusi linjaus luo Pasilansillan pohjoisreunaan toteutettavan Keski-Pasilan uuden yli 180 000 k-m<sup>2</sup>:n suuruisen keskuksen ajoyhteydet etelästä, pohjoisesta ja idästä. Kaupunki, valtio, Liikennevirasto ja keskuksen toteuttaja YIT Rakennus Oy allekirjoittivat sopimuksen lähes miljardi euroa maksavan keskuksen toteuttamisesta tämän vuoden tammikuussa.

Lopuksi kiinteistölautakunta toteaa, että se on jo antanut 13.6.2013 lausunnon kaupunginhallitukselle uuden Veturitien liikennesuunnitelmasta Nordenskiöldinkadun ja Hakamäentien välillä. Koko hankkeen alustava kustannusarvio on 140 miljoonaa euroa. Nyt lausuttava Veturitien eteläosan asemakaava mahdollistaa Veturitien ensimmäisen osan toteuttamisen asemakaava-alueella sekä pitkänä että lyhyenä tunnelina. Pitkä tunneli lienee kaupunkikuvallisesti parempi, mutta kaupungin taloustilanne ja erittäin kallis Veturitien toteuttaminen huomioon ottaen kiinteistölautakunta puoltaa lyhyemmän tunnelivaihtoehdon toteuttamista lausuttavalle asemakaava-alueelle.

Esittelijä

osastopäällikkö  
Juhani Tuuttila

Lisätiedot

Pasi Lehtiö, toimistopäällikkö, puhelin: 310 36448  
pasi.lehtio(a)hel.fi

Ympäristölautakunta 04.02.2014 § 37

HEL 2013-013241 T 10 03 03



## Päätös

Ympäristölautakunta päätti antaa seuraavan lausunnon.

Veturitie kaavoitetaan aikataulusyistä ennen ympäröivien kortteleiden maankäyttösuunnitelmien valmistumista. Tämä merkitsee sitä, että Veturitien suunnitelmat tulee ottaa alueen muun maankäytön lähtökohdaksi. Veturitien liikennemäärän huomattava kasvu lisää melua ja pakokaasupäästöjä koko Keski-Pasilan alueella, jonne on tulossa myös runsaasti uutta asutusta. Ympäristölautakunta on 11.6.2013 antanut lausunnon Veturitien liikennesuunnitelmasta. Lausunnossa kiinnitetään huomiota ilmanlaatu- ja meluhaittojen lisäksi myös tulevien jalankulku-, pysäkki- ja pyöräily-ympäristöjen laadun huomioimiseen.

Aseman eteläpuoliselle alueelle, jota kaavaehdotus koskee, on suunnitteilla tornitaloja, joiden alimpia kerroksia on suunniteltu muuhun kuin asuinkäyttöön. Ympäristölautakunta pitää tätä hyvänä lähtökohtana kaavoitukselle. Osayleiskaavan meluselvityksen mukaan meluohjeavot ylittyvät laajalla alueella väylän ympäristössä. Jatkosuunnittelussa meluselvityksiä on tarpeen tarkentaa ja selvittää riittävät meluntorjuntakeinot myös niissä vaihtoehdoissa, joissa suunnitellut Veturitien tunneliosuudet eivät toteudu tai toteutuvat vaihteittain.

Ilmatieteen laitoksen vuonna 2009 tekemän ilmanlaatumallinnoksen mukaan katukuilutyypinen rakenne voi ennustetuilla liikennemäärillä tuottaa ilmanlaatutilanteen, jossa ilmanlaadun raja-arvot ylittyvät. Ilmanlaadun turvaamiseksi tulee siten huolehtia, ettei katukuilumaisia olosuhteita muodostu.

Ehdotetun tunneloinnin ympäristöhyötyinä on katutason melu- ja pakokaasupäästöjen väheneminen. Melutaso alenee noin 3 dB olettaen, että puolet liikenteestä ohjataan tunneliin. Tunnelointi pienentää myös ilman epäpuhtauspitoisuuksia verrattuna tilanteeseen, jossa kaikki päästöt purkautuvat katutasossa.

Ilmanlaadun kannalta kriittisiä ovat tunneleiden suuaukkojen ympäristöt, joissa pitoisuudet voivat paikallisesti nousta huomattavasti. Erityisen kriittinen on alueen eteläosassa olevan suojeltavan, asuinkäytössä olevan Toralinnan kiinteistö, joka sijoittuu eteläisimmän tunnelin suun lähistölle.

Kaavaehdotuksessa on määräys, jonka mukaan jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota tunnelien ilmanvaihtoratkaisuihin ilmansaasteiden aiheuttamien haittojen minimoimiseksi. Kaavassa on varauduttu sijoittamaan noin kahden metrin korkuiset ilmanvaihtohormit kiertoliittymien yhteyteen samoihin kohtiin, joihin tunnelien suuaukkojen



päästöt purkautuvat. Ympäristön ilmanlaadun kannalta riittävät hormikorkeudet ja hormien sijoituskohdat tulee selvittää erikseen leviämismalliselvitysten avulla. Alueen ilmanlaatu voi mahdollisesti edellyttää korkeampiakin poistopiippuja, mikä tulisi selvittää jo kaavoitusvaiheessa.

Pasilan aseman ympäristön merkitys joukkoliikenteen solmukohtana tulee jatkossa huomattavasti kasvamaan, kun Keski-Pasilan osayleiskaavan mukainen toimitila- ja asuinrakentaminen toteutuu ja Pisara-rata rakennetaan. Asukkaiden ja muiden alueella liikkuvien kävelijöiden, pyöräilijöiden ja pysäkkejä käyttävien olosuhteisiin tulee jatkosuunnittelussa kiinnittää erityistä huomiota niin, että altistuminen liikenteen melu- ja ilmanlaatuhaitoille on mahdollisimman vähäistä.

Esittelijä

ympäristönsuojelupäällikkö  
Päivi Kippo-Edlund

Lisätiedot

Eeva Pitkänen, ympäristötarkastaja, puhelin: +358 9 310 31517  
eeva.pitkanen(a)hel.fi

Yleisten töiden lautakunta 04.02.2014 § 47

HEL 2013-013241 T 10 03 03

Päätös

Yleisten töiden lautakunta päätti antaa kaupunkisuunnitteluvirastolle seuraavan lausunnon:

Keski-Pasilan asemakaavoituksen yleisenä tavoitteena on luoda Pasilaan uusi toiminnallisesti monipuolinen keskus, joka toimii myös kaupunkikuvallisena maamerkinä. Keskuksen muodostavat välittömästi kaava-alueen pohjoispuolelle suunnitteilla oleva tornialue ja Keskustakortteli yhdessä Pasilan aseman ja -sillan kanssa. Lisäksi keskuksen pohjoispuolelle Pasilankadun ja uuden Veturitien väliin on suunnitteilla uusi Ratapihakortteleiden asuinalue.

Asemakaava koskee ainoastaan katu- ja rautatiealueita. Kaava mahdollistaa Veturitien kääntämisen Toralinnan pohjoispuolella kohti Pasilan asemaa. Veturitie linjataan myöhemmin kaavoitettavan tornialueen halki. Niin ikään myöhemmin laadittavassa Keskustakorttelin asemakaavassa jatketaan Veturitien linjausta aseman länsipuolitse edelleen pohjoiseen. Teollisuuskatua jatketaan pääradan ali ja se liitetään kiertoliittymällä Veturitiehen Pasilan sillan eteläpuolella. Veturitien alle, Teollisuuskadun ja Pasilankadun liittymien väliin, on varattu alue tunnelille läpiajavaa liikennettä varten.

Postiosoite

PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637

Alvno

F102012566



Kaava-alue rajautuu Pasilan veturitallirakennuksiin. Veturitallikujan rajausta tulee muuttaa veturitallien pohjoispuolella niin, että kuja ei rajaudu suoraan tallirakennuksiin. Suojeltujen rakennusten tarvitsemat mahdolliset tulevat rakenteet tulee pysytä sijoittamaan tontille, samoin rakennusten huolto tulee pystyä toteuttamaan tontilta.

Veturitien rakentaminen on aikataulullisesti sidoksissa Pasilan keskustakorttelin rakentamisen kanssa. Rakennusvirasto on käynnistänyt Veturitien liikennesuunnitelman ja tunnelin hankesuunnitelman pohjalta Veturitien yleissuunnitelman päivityksen, joka valmistuu keväällä 2014. Tämän jälkeen rakennusvirasto pyrkii aloittamaan katu- ja rakennussuunnitelmien laatimisen.

Veturitien siirto ja Teollisuuskadun jatkaminen luovat edellytykset sille, että Keski-Pasilan asemakaava-alueiden rakentaminen voidaan aloittaa ja toteuttaa suunniteltujen aikataulujen ja rakennusoikeuksien mukaisesti.

Veturitien toteuttamisen kustannukset ovat kokonaisuudessaan noin 140 miljoonaan euroa. Tämän asemakaavan osalta kustannukset ovat noin 81 miljoonaa euroa.

Yleisten töiden lautakunta puoltaa asemakaavan ja asemakaavan muutosta nro 12230 edellä esitetyin huomautuksin.

Esittelijä

kaupunginarkkitehti  
Jukka Kauto

Lisätiedot

Petri Arponen, aluesuunnittelija, puhelin: 310 38440  
petri.arponen(a)hel.fi  
Anni Tirri, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 38335  
anni.tirri(a)hel.fi

Pelastuslautakunta 21.01.2014 § 10

HEL 2013-013241 T 10 03 03

Päätös

Pelastuslautakunta päätti antaa Helsingin kaupungin 17. kaupunginosan Pasila (Keski-Pasila) katu- ja rautatiealueita koskevasta Veturitien asemakaavasta ja asemakaavan muutoksesta nro 12230 seuraavan lausunnon:

Lautakunta toteaa, että sillä ei ole huomautettavaa pelastustoimen osalta asemakaavasta ja asemakaavan muutoksesta nro 12230.

Postiosoite

PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alvno

FI02012566



10.12.2014

Tähän päätökseen ei saa hakea muutosta, koska päätös koskee asian valmistelua. Sovellettava lainkohta: Kuntalaki 91§.

Esittelijä

pelastuskomentaja  
Simo Wecksten

Lisätiedot

Harri Laakso, vanhempi palotarkastaja, puhelin: 310 31234  
harri.laakso(a)hel.fi

Kaupunkisuunnittelulautakunta 03.12.2013 § 403

HEL 2013-013241 T 10 03 03

Ksv 0870\_6, karttaruutu G4

Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti lähettää 26.11.2013 päivätyn 17. kaupunginosan (Pasila, Keski-Pasila) katu- ja rautatiealueita koskevan asemakaavaehdotuksen ja 17. kaupunginosan (Pasila, Keski-Pasila ja Länsi-Pasila) katu- ja rautatiealueita koskevan asemakaavan muutosehdotuksen nro 12230 kaupunginhallitukselle puoltaen sen hyväksymistä.

Samalla lautakunta päätti esittää kaupunginhallitukselle, että asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotus asetetaan nähtäville 30 päiväksi maankäyttö- ja rakennusasetuksen 27 §:n mukaisesti.

26.11.2013 Pöydälle

Esittelijä

asemakaavapäällikkö  
Olavi Veltheim

Lisätiedot

Ville Purma, arkkitehti, puhelin: 310 37261

ville.purma(a)hel.fi

Timo Lepistö, projektipäällikkö, puhelin: 310 37232

timo.lepisto(a)hel.fi

Raila Hoivanen, diplomi-insinööri, teknistaloudellinen suunnittelu, puhelin: 310 37482

raila.hoivanen(a)hel.fi

Matti Neuvonen, diplomi-insinööri, teknistaloudellinen suunnittelu, puhelin: 310 37311

matti.neuvonen(a)hel.fi

Peik Salonen, insinööri, teknistaloudellinen suunnittelu, puhelin: 310 37248

peik.salonen(a)hel.fi

Niina Strengell, maisema-arkkitehti, puhelin: 310 37458

niina.strengell(a)hel.fi

Harri Verkamo, liikenneinsinööri, liikennesuunnittelu, puhelin: 310 37127

harri.verkamo(a)hel.fi

Postiosoite

PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637

Alvno

F102012566



## § 411

### Vuosaaren voimalaitosalueen asemakaavan muuttaminen (nro 12248, Vuosaaren voimalaitosalue)

HEL 2013-001635 T 10 03 03

#### Päätös

Kaupunginvaltuusto päätti kaupunginhallituksen ehdotuksen mukaisesti hyväksyä 54. kaupunginosan (Vuosaari) korttelien 54152 ja 54318, katu-, satama-, rata-, virkistys-, vesi-, luonnonsuojelu- ja suojaviheralueiden sekä maantien alueen asemakaavan muutosehdotuksen 8.4.2014 päivätyn ja 4.11.2014 muutetun piirustuksen numero 12248 mukaisena ja asemakaavaselostuksesta ilmenevin perustein.

#### Käsittely

Julistettuaan keskustelun päättyneeksi puheenjohtaja esitti selontekona, että keskustelun kuluessa oli valtuutettu Yrjö Hakanen ehdottanut, että valtuusto päättäisi hylätä asemakaavaesityksen ja merkitä kaava-aineiston tiedoksi, kun valmistaudutaan Helsingin Energian investointiohjelman käsittelyyn vuoden 2015 aikana.

Puheenjohtaja totesi, ettei valtuutettu Yrjö Hakasen hylkäysehdotusta ollut kannatettu, joten se raukesi.

#### Esittelijä

Kaupunginhallitus

#### Lisätiedot

Katri Erroll, vs. kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36024  
katri.erroll(a)hel.fi

Anna Villeneuve, hallintoasiantuntija, puhelin: 310 36045  
anna.villeneuve(a)hel.fi

#### Liitteet

- 1 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12248 kartta, päivätty 8.4.2014, muutettu 4.11.2014
- 2 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12248 selostus, päivätty 8.4.2014, muutettu 4.11.2014, päivitetty Kslk 4.11.2014 päätöksen mukaiseksi (korjattu)
- 3 Havainnekuva
- 4 Vuorovaikutusraportti 8.4.2014, täydennetty 4.11.2014
- 5 Osa päätöshistoriaa

#### Otteet

##### Ote

##### Otteen liitteet

#### Postiosoite

PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
helsinki.kirjaamo@hel.fi

#### Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

#### Puhelin

+358 9 310 1641

#### Faksi

+358 9 655 783

#### Y-tunnus

0201256-6

#### Tilinro

FI0680001200062637

#### Alvno

FI02012566



Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Kunnallisvalitus, yleiskaavan, asemakaavan, rakennusjärjestyksen hyväksyminen  
Esitysteksti  
Liite 1  
Liite 2  
Liite 3  
Liite 4  
Liite 5

Helen Sähköverkko Oy  
Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä  
Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä  
Liikennevirasto  
Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes), Helsinki  
Uudenmaan liitto  
Vantaan kaupunki

## Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

## Tiivistelmä

Alue sijaitsee Vuosaaren nykyisten voimalaitosten (Käärmeniementie 8) ja sataman alueella ja niiden ympäristössä.

Asemakaavan muutos mahdollistaa uuden, biopolttoaineita hyödyntävän voimalaitoksen rakentamisen. Kaava mahdollistaa myös toimitilojen, voimalaitosta palvelevien polttoainevirastojen, pistolaiturin, rautatie- ja maantiekuljetuksien lastauspaikkojen sekä polttoaineen kuljettimen rakentamisen. Kaavamuutos tuottaa uutta kerrosalaa 43 270 km<sup>2</sup>, josta 36 400 km<sup>2</sup> yhdyskuntatekniseen huoltoon varatuille alueille.

## Esittelijän perustelut

Kaupunginvaltuusto on päättänyt 18.1.2012 Helsingin Energian päivitetyn kehittämissuunnitelman käsittelyn yhteydessä uusiutuvien energianlähteiden osuudesta energiantuotannossa (20%) ja kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä (20 % vuoden 1990 tasosta) vuoteen 2020 mennessä. Valtuusto kehotti Helsingin Energiaa käynnistämään monipolttoainevoimalaitoksen ja energiatunnelin investointipäätösvalmiuteen tähtäävät toimenpiteet.



Kaupunginvaltuusto päättää vuonna 2015, rakennetaanko Vuosaaren uusi biopolttoainetta hyödyntävä voimalaitos vai toteutetaanko Hanasaaren ja Salmisaaren voimalaitoksilla muutosinvestoinnit biopolttoaineen osuuden kasvattamiseksi. Päätöksentekoa varten on selvitetty eri vaihtoehtoja ja tehty ympäristövaikutusten arviointi (YVA) ja laaditaan tarvittavat kaavamuutokset, joista tämä Vuosaaren voimalaitosalueen kaavamuutos on merkittävin.

Asemakaavan muutoksella pyritään uuden voimalaitoksen rakentamisen lisäksi mahdollistamaan energiatuotantoon liittyvän yritystoiminnan sijoittuminen voimalaitoksen ympäristöön ja säilyttämään nykyistä palveluyritystoimintaa. Kaava-alueen koillispuolisen alueen luonto- ja virkistysarvot pyritään säilyttämään.

Asemakaavan muutos on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden ja oikeusvaikutteisen yleiskaavan mukainen ja edesauttaa kaupungin strategisten tavoitteiden toteutumista. Maakuntakaavassa esitetyt seudullisesti tärkeät viheryhteydet on otettu valmistelussa huomioon.

Helsingin yleiskaava 2002:ssa alue on teknisen huollon aluetta, työpaikka-alue, satama-alue, vesialue, virkistysalue ja luonnonsuojelualue. Hiilivarastoa varten merkitty ET-1 -alue ja junaradan pohjoispuolinen ET-2 -alue sijoittuvat alueille, joille ei Yleiskaava 2002:ssa ole merkitty vastaavia toimintoja. Yleiskaavan yleispiirteisyys huomioon ottaen kaavamuutos on kuitenkin yleiskaavan tavoitteiden mukaista.

Alueella ovat voimassa asemakaavat nro 10640, 11730 ja 11668 vuosilta 2002, 2009 ja 2008. Kaavojen mukaan voimalaitoksen korttelissa on yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten sekä teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue. Satamakaaren länsipuolella on liikennekoulutusta ja moottoriharrastustoimintaa palveleva alue ja lähivirkistysalue. Voimalaitoskorttelista koilliseen on katualue ja maantien alue, liikerakennusten korttelialue ja rautatiealue. Rautatiealueen etelä- ja pohjoispuolella on suojaviheralueita ja pohjoispuolella lisäksi luonnonsuojelualue ja lähivirkistysalue, jolla on luonnonsuojellista arvoa. Lisäksi suunnittelualueella on satama-alue ja vesialue.

Kaupunki omistaa alueen.

Kaavan toteuttaminen tukeutuu valtaosin olemassa olevaan infrastruktuuriin. Kaukolämmön ja sähkön jakelun osalta tarvitaan kuitenkin uusia, suuria investointeja. Uuden voimalaitoksen rakentaminen edellyttää sen kytkemistä kantaverkkoon 400 kV linjalla, jonka toteutuksesta vastaa Fingrid Oy. Kaukolämmön ja sähkön syöttäminen kantakaupungin verkkoihin edellyttää energiatunnelin





rakentamista Vuosaaren ja Hanasaaren välillä. Tunnelin on arvioitu maksavan 180 miljoonaa euroa. Syvällä kulkevan tunnelin toteuttaminen ei edellytä asemakaavan muutoksia.

Voimalaitoksen rakentaminen edellyttää nykyisellä voimalaitosalueella sijaitsevan kivihiilen varmuusvaraston purkamista ja kivihiilen siirtämistä pois alueelta. Voimalan toteutussuunnittelu tapahtuu varmuusvaraston siirron ja energiätunnelin louhinnan aikana siten, että voimalan rakentaminen voi alkaa noin kahden vuoden kuluttua hankepäätyksestä. Voimalan, laiturin, varastojen ja kuljettimien rakentaminen vie noin viisi vuotta. Laiturin ja kuljettimien rakentaminen tulee melua aiheuttavilta osin ajoittaa vesilintujen pesimäkauden ulkopuolelle.

Uuden voimalan rakentaminen Vuosaaren antaa mahdollisuuden muuttaa Hanasaaren voimala-alue yhdyskuntataloudellisesti tuottavaan käyttöön. Näin kaavalla saattaa olla energiätunnelin kustannusten suuruusluokkaa olevia välillisiä yhdyskuntataloudellisia vaikutuksia maan arvonnousun myötä.

Kuntataloudelliset vaikutukset ovat merkittävät, sillä voimalan rakentaminen vaikuttaa kaupungin energiantuotannosta saamiin tuottoihin. Vaikutuksen suuruus riippuu valittavasta tarkasteluajanjaksosta. Investointi vastaa Helsingin Energian kahden tai kolmen vuoden liikutulosta.

#### Suunnittelun vaiheet ja vuorovaikutus

Kaavoitustyö on käynnistetty Helsingin kaupungin aloitteesta. Asemakaavaa on valmisteltu vuorovaikutteisesti hankkeen YVA-lain mukaisen ympäristövaikutusten arvioinnin kanssa.

Osallistuminen ja vuorovaikutus on järjestetty osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesti. Kaavahankkeesta on lisäksi järjestetty maankäyttö- ja rakennuslain 66 §:n mukainen viranomaisneuvottelu.

Asemakaavan muutosluonnos on pidetty nähtävänä kaupunkisuunnitteluvirastossa ja Vuotalossa. Muutosluonnoksesta on jätetty 17 kirjallista mielipidettä ja kannanottoa, jotka on otettu kaavoitustyössä huomioon.

Asemakaavan muutosehdotus on ollut julkisesti nähtävänä 23.5. - 23.6.2014 ja siitä esitettiin neljä muistutusta.

#### Muistutukset



Muistutukset kohdistuivat mm. elinkeinotoiminnalle aiheutuvien vaikutusten puutteelliseen arviointiin ja asemakaavan toteuttamisen haitallisiin vaikutuksiin, terveellisen ja turvallisen ympäristön syntyedellytysten puuttumiseen sekä tarpeeseen liittää Skillbergetin alue kaavaan luonnonsuojelualueena.

#### Lausunnot

Ehdotuksesta ovat antaneet lausuntonsa yleisten töiden lautakunta, pelastuslautakunta, Helsingin Satama -liikelaitos, ympäristölautakunta, kaupunginmuseo, kiinteistölautakunta, Helsingin Energia -liikelaitos, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL), Vantaan kaupunki, Liikennevirasto, Uudenmaan liitto, Helen Sähköverkko Oy, Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY), Turvallisuus- ja kemikaalivirasto sekä Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY). Lausunto on pyydetty myös Sipoon kunnalta, joka ei ole antanut asiasta lausuntoa.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) toteaa lausunnossaan, että kaavamuutoksella on huomattavia positiivisia vaikutuksia kaupunkirakenteen tiivistämiseen ja joukkoliikenteen järjestämiseen Kalasataman alueella. ELY-keskus on Vuosaaren monipolttoainevoimalaitoksen Natura-arvioinnista antamassaan lausunnossa katsonut, ettei monipolttoainevoimalaitoksen rakentaminen Vuosaaren yksinään merkittävästi heikennä Natura 2000 -alueen suojelun perusteena olevia luontoarvoja, jos arvioinnissa esitetyt lieventämistoimet toteutetaan. Asemakaavan toteuttamisella saattaa olla heikentäviä yhteisvaikutuksia muiden hankkeiden ja suunnitelmien, erityisesti vireillä olevan, keskeneräisen Östersundomin yleiskaavan kanssa. Yhteisvaikutusten hallitsemiseksi Östersundomin yleiskaavan jatkosuunnittelulta edellytetään maankäyttöratkaisua, joka ei yksin eikä yhdessä asemakaavan toteuttamisen kanssa merkittävästi heikennä Natura-alueen suojeluperusteena olevia luontoarvoja.

ELY-keskus katsoo, että linnustovaikutusten lieventämiseksi asetettua kaavamääräystä tulee tarkentaa melua ja häiriötä tuottavan rakennustoiminnan rajaamiseksi pesimä- ja muuttokauden ulkopuolelle. EV-1 -alueen meluestemääräys tulee tarkentaa tai sen tarpeellisuutta harkita. Toiminnan aikainen liikenteen lisääntyminen ei ole merkittävää hyvien yhteyksien vuoksi, mutta rakentamisaikaisiin liikennejärjestelyihin tulee kuitenkin kiinnittää erityistä huomiota. Lisäksi kuljettimen rakentamista koskeviin kaavamääräyksen rajoituksiin tulee lisätä maantien aluetta koskevat täydennykset. Alituskorkeudessa tulee ottaa huomioon erikoiskuljetusreitit vaatimukset.



Muissa lausunnoissa käsiteltiin mm. tarvetta määritellä Skillbergetin alue kaavaluonnoksen mukaisesti luonnonsuojelualueeksi, kuljettimien rakentamista ja niille asetettavia teknisiä, liikenteellisiä ja kaupunkikuvallisia vaatimuksia, pelastustoiminnan edellytyksiä, puutteellisesti selvitettyjä elinkeinoelämälle kohdistuvia vaikutuksia, rataverkon kapasiteettiongelmia, vaikutuksia Hanasaareen ja Kalasatamaan, ET-korttelialueen rakennusaloja, ET-1 -alueen ja sataman kerrosaloja, Laajasalon raideyhteyteen kohdistuvia vaikutuksia, erikoiskuljetusten reittejä, maakuntakaavan virkistysalueiden jatkuvuutta, sähköverkkotoiminnan sallimista ET-korttelialueella, Natura-vaikutuksia ja teknisluontoisten korjausten tarvetta kaavamateriaalissa. Vantaan kaupunki esitti selvitettäväksi suurmuuntamon mahdollista siirtotarvetta Vuosaaresta pohjoiseen ja Vuosaaren rautatietunnelin soveltuvuutta siihen.

Lausunnot ilmenevät kokonaisuudessaan päätöshistoriasta. Lausunnot on referoitu tarkemmin ja niihin on annettu vastineet liitteenä olevassa vuorovaikutusraportissa.

Natura-alueisiin kohdistuvien mahdollisten yhteisvaikutusten osalta vastineissa todetaan, että voimalaitos rakennetaan ennen Östersundomin yleiskaavan toteutumista Porvarinlahden lähialueilla. Yleiskaavaluonnoksen Natura-arvion perusteella Natura-alueille ei aiheudu kumuloituvia yhteisvaikutuksia kaavojen toteuttamisesta. Skillbergetin alueen rauhoittaminen luonnonsuojelulain nojalla on mahdollista ilman asemakaavan muuttamista; alue on voimassa olevassa kaavassa osoitettu virkistysalueeksi, jolla on luonnonsuojelullista arvoa. Seudullisen viheryhteyden toiminta säilyy. Muuntamon siirtäminen on mahdollista olemassa olevan erikoiskuljetusten reitistön puitteissa. Polttoaineen vastaanotosta, käsittelystä ja kuljetuksista aiheutuvia ympäristöhäiriöitä säädellään asemakaavan lisäksi voimalaitoksen ympäristöluvassa, jossa voidaan asemakaavaa paremmin asettaa tarkkoja rajoja toiminnasta syntyville haittavaikutuksille.

#### Asemakaavan muutosehdotukseen tehdyt muutokset

Muistutusten ja lausuntojen johdosta elinkeinoelämälle ja ympäristön kiinteistöille kohdistuvista ympäristö- ja turvallisuusvaikutuksista on teetetty lisäselvitys, mutta kaavaehdotukseen ei sen perusteella ole tehty muutoksia.

Lausunnot on otettu huomioon siten, että ET-korttelialueella rakennusaloja on muutettu, ET-2 -alueen kerrosalaa on nostettu 25 % ja ET-1 -alueen huoltoliikennettä ja pelastusteitä varten on merkitty



uusia katuliittymiä. Linnustovaikutuksia rajaavaa kaavamääräystä ja asuntokortteleita melulta suojaavaa määräystä on täydennetty.

Lisäksi kaavakarttaan ja kaavaselostukseen on lausuntojen ja suullisen palautteen johdosta tehty teknisluonteisia korjauksia, ml. kaava-alueen laajentaminen sisältämään koko KL1-korttelialue. Pelastustiekaavio on liitetty kaavaselostukseen. Lausuntojen ja muistutusten johdosta Helsingin Energia teetti polttoainelaiturin ympäristö- ja turvallisuusvaikutuksista lisäselvityksen, jonka perusteella kaavaselostusta täydennettiin vaikutusten osalta.

Asianomaisia on kuultu kaava-alueen laajentamista koskevasta muutoksesta erikseen (MRA 32 §) eikä heillä ole ollut asiaan huomautettavaa.

Päätösehdotus on kaupunkisuunnittelulautakunnan tarkistaman ehdotuksen mukainen.

Esittelijä

Kaupunginhallitus

Lisätiedot

Katri Erroll, vs. kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36024

katri.erroll(a)hel.fi

Anna Villeneuve, hallintoasiantuntija, puhelin: 310 36045

anna.villeneuve(a)hel.fi

## Liitteet

- 1 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12248 kartta, päivätty 8.4.2014, muutettu 4.11.2014
- 2 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12248 selostus, päivätty 8.4.2014, muutettu 4.11.2014, päivitetty Kslk 4.11.2014 päätöksen mukaiseksi (korjattu)
- 3 Havainnekuva
- 4 Vuorovaikutusraportti 8.4.2014, täydennetty 4.11.2014
- 5 Osa päätöshistoriaa

## Oheismateriaali

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ilmakuva, muutettu 4.11.2014

## Otteet

### Ote

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

### Otteen liitteet

Kunnallisvalitus, yleiskaavan, asemakaavan, rakennusjärjestyksen hyväksyminen  
Esitysteksti

#### Postiosoite

PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
helsinki.kirjaamo@hel.fi

#### Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

#### Puhelin

+358 9 310 1641

#### Faksi

+358 9 655 783

#### Y-tunnus

0201256-6

#### Tilinro

FI0680001200062637

#### Alvno

FI02012566



Liite 1  
Liite 2  
Liite 3  
Liite 4  
Liite 5

Helen Sähköverkko Oy  
Helsingin seudun  
ympäristöpalvelut -kuntayhtymä  
Helsingin seudun liikenne -  
kuntayhtymä  
Liikennevirasto  
Turvallisuus- ja kemikaalivirasto  
(Tukes), Helsinki  
Uudenmaan liitto  
Vantaan kaupunki

## Tiedoksi

Helsingin Energia -liikelaitos  
Helsingin Satama -liikelaitos  
Kaupunginmuseo  
Kaupunkisuunnittelulautakunta  
Kiinteistölautakunta  
Pelastuslautakunta  
Yleisten töiden lautakunta  
Ympäristölautakunta

## Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 01.12.2014 § 1260

HEL 2013-001635 T 10 03 03

Päätös

Kaupunginhallitus päätti esittää kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto päättää hyväksyä 54. kaupunginosan (Vuosaari) korttelien 54152 ja 54318, katu-, satama-, rata-, virkistys-, vesi-, luonnonsuojelu- ja suojaviheralueiden sekä maantien alueen asemakaavan muutosehdotuksen 8.4.2014 päivätyn ja 4.11.2014 muutetun piirustuksen numero 12248 mukaisena ja asemakaavaselostuksesta ilmenevin perustein.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja  
Hannu Penttilä

---

**Postiosoite**

PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
helsinki.kirjaamo@hel.fi

**Käyntiosoite**

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

**Puhelin**

+358 9 310 1641

**Faksi**

+358 9 655 783

**Y-tunnus**

0201256-6

**Tilinro**

FI0680001200062637

**Alvno**

FI02012566



10.12.2014

Lisätiedot

Katri Erroll, vs. kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36024

katri.erroll(a)hel.fi

Anna Villeneuve, hallintoasiantuntija, puhelin: 310 36045

anna.villeneuve(a)hel.fi

Kaupunkisuunnittelulautakunta 04.11.2014 § 338

HEL 2013-001635 T 10 03 03

Ksv 0599\_2, Käärmeniementie 8 ympäristöineen, karttaruudut L5, M5, L6, M6

Esitys

Kaupunkisuunnittelulautakunta esitti kaupunginhallitukselle

- 8.4.2014 päivätyn ja 4.11.2014 muutetun 54. kaupunginosan (Vuosaari) korttelin 54152 ja katu-, satama-, rata-, virkistys-, vesi-, luonnonsuojelu- ja suojaviheralueiden sekä maantien alueen asemakaavan muutosehdotuksen nro 12248 hyväksymistä ja etteivät tehdyt muistutukset ja annetut lausunnot anna aihetta muihin toimenpiteisiin. Muutokset ilmenevät yksityiskohtaisesti esityslistan liitteestä ja kaavaselostuksesta.
- ettei kaavan muutosehdotusta aseteta uudelleen nähtäville.

Lisäksi lautakunta päätti antaa kaupunkisuunnittelulautakunnan esityksestä ja vuorovaikutusraportista ilmenevät vastaukset kaupungin perusteltuna kannanottona tehtyihin muistutuksiin.

15.04.2014 Ehdotuksen mukaan

08.04.2014 Pöydälle

Esittelijä

asemakaavapäällikkö

Olavi Veltheim

Lisätiedot

Antti Varkemaa, projektipäällikkö, puhelin: 310 37053

antti.varkemaa(a)hel.fi

Inga Valjakka, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37087

inga.valjakka(a)hel.fi

Anni Järvitalo, maisema-arkkitehti, puhelin: 310 37056

anni.jarvitalo(a)hel.fi

Kaarina Laakso, diplomi-insinööri, teknistaloudellinen suunnittelu, puhelin: 310 37250

kaarina.laakso(a)hel.fi

Peik Salonen, insinööri, teknistaloudellinen suunnittelu, puhelin: 310 37248

peik.salonen(a)hel.fi

Postiosoite

PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alvno

FI02012566



Helsingin Energia -liikelaitos 22.10.2014

HEL 2013-001635 T 10 03 03

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto on pyytänyt Helsingin Energialta lisätietoja Vuosaaren C- voimalaitoksen suunnitellun polttoainelaiturin ympäristö- ja turvallisuusvaikutuksista voimalaitoksen asemakaavoitusta varten.

Helsingin Energia on tilannut Ramboll Finland Oy:ltä selvityksen ”Selvitys Vuosaaren C- voimalaitoksen polttoainelaiturin ympäristö- ja turvallisuusvaikutuksista, Ramboll Finland Oy, 21.10.2014”, joka on tämän asiakirjan liitteenä.

1.7.2014 Lausunto annettu

8.1.2014 Lausunto annettu

23.4.2013 Lausunto annettu

Lisätiedot

Ari Laine, Johtaja, puhelin: +358 9 617 3200

ari.laine(a)helen.fi

Ilkka Toivokoski, johtava asiantuntija, puhelin: +5-358 9 617 3741

ilkka.toivokoski(a)hele.fi

Liikennelaitos -liikelaitos (HKL) HKL-Infrapalvelut 20.10.2014

HEL 2013-001635 T 10 03 03

Kaupunkisuunnitteluvirasto on pyytänyt HKL:ltä lausuntoa koskien Vuosaaren voimalaitosalueen asemakaavan muutosta. Asemakaavan muutos mahdollistaa uuden voimalaitoksen rakentamisen. Hankkeeseen sisältyy myös polttoainevarastoja, pistolaituri, rautatie- ja maantiekuljetuksien lastauspaikat sekä polttoaineen kuljetin.

Alue sijaitsee Vuosaaren nykyisen voimalaitoksen (Käärmeniementie 8) ja sataman ja niiden ympäristössä.

HKL:llä ei sinänsä lausuttavaa ko. kaavaan, mutta voimalaitoksen toteutuessa Vuosaareen mahdollistetaan raitiotieliikenteen linjaston totuttaminen käytöstä poistuvan Hanasaaren voimalaitoksen alueella Sörnäisten kaupunginosassa.

Lisätiedot

Jaakko Laurila, projekti-insinööri, puhelin: 310 22691

jaakko.laurila(a)hel.fi



---

Kiinteistölautakunta 26.06.2014 § 372

HEL 2013-001635 T 10 03 03

Kiinteistökartta 109/678 508, Käärmeenniementie, Seilorintie, Rahtarinkatu ja Satamakaari

Lausunto

Kiinteistölautakunta antoi kaupunkisuunnittelulautakunnalle Vuosaaren voimalaitosalueen asemakaavan muutosehdotuksesta nro 12248 seuraavan lausunnon:

Asemakaavan muutoksen tavoitteena on mahdollistaa toteuttaa Vuosaaren uusi monipolttoinen käyttävä voimalalaitos, jos kaupunginvaltuusto ja yhtiötettävä Helsingin Energia päättävät lähitulevaisuudessa lopettaa ja purkaa Hanasaaren voimalaitoksen sekä lisätä merkittävästi uusiutuvien energialähteiden käyttöä suunnitellusti.

Kaavoitettava alue sopii hyvin uuden voimalaitoksen toteuttamiseen ja sen tarvitsemat logistiset yhteydet niin vesi-, rautatie- kuin maantieliikenne huomioon ottaen ovat erinomaiset. Kaupunki omistaa kokonaan kaavoitettavan alueen.

Lopuksi lautakunta toteaa, että uuden monipolttoinen käyttävän voimalaitoksen toteuttaminen Vuosaaren vapauttaisi Hanasaaren merkittävään asuntorakentamiseen ja lisäisi samalla uuden Kalasataman asuntoalueen viihtyisyyttä ja imagoa.

Lautakunnalla ei ole huomauttamista asemakaavan muutosehdotuksen johdosta.

Käsittely

26.06.2014 Ehdotuksen mukaan

Vastaehdotus:

Elina Das Bhowmik: Esitän seuraavan vastaehdotuksen:

Lausuntoehdotukseen lisätään uusi seuraavan sisältöinen kolmas kappale: Lautakunta huomauttaa, että koko Helsingin voimala- ja satamatoimintojen keskittäminen samalle alueelle Vuosaarissa tekee Helsingin energiatalouden ja logistiikan haavoittuvaksi. Erityisesti tämä voi muodostua ongelmaksi poikkeus- ja kriisitilanteissa. Suunnitelmissa eteneminen edellyttää kokonaisvaltaista kriisitilannearviota.

Kannattajat: Antti Hytti

1 äänestys





JAA-ehdotus: Esityksen mukaan  
Ei-ehdotus: Lausuntoehdotukseen lisätään uusi seuraavan sisältöinen kolmas kappale: Lautakunta huomauttaa, että koko Helsingin voimala- ja satamatoimintojen keskittäminen samalle alueelle Vuosaarella tekee Helsingin energiatalouden ja logistiikan haavoittuvaksi. Erityisesti tämä voi muodostua ongelmaksi poikkeus- ja kriisitilanteissa. Suunnitelmissa eteneminen edellyttää kokonaisvaltaista kriisitilannearviota.

Jaa-äännet: 5

Pia Pakarinen, Kirsi Pihlaja, Tuomas Rantanen, Olli Sademies, Hanna Sauli

Ei-äännet: 3

Elina Das Bhowmik, Antti Hytti, Maarit Vierunen

Tyhjä: 0

Poissa: 1

Mari Rantanen

Esittelijä

osastopäällikkö  
Juhani Tuuttila

Lisätiedot

Pasi Lehtiö, toimistopäällikkö, puhelin: 310 36448  
pasi.lehtio(a)hel.fi

Kaupunginmuseo Kulttuuriympäristöyksikkö 25.6.2014

HEL 2013-001635 T 10 03 03

Kaupunkisuunnitteluviraston lausuntopyyntö 30.4.2014

Kaupunkisuunnitteluvirasto on pyytänyt kaupunginmuseon lausuntoa Vuosaaren voimalaitosalueen asemakaavan muutosehdotuksesta. Kaupunginmuseo lausuu asiasta kulttuuriympäristön vaalimisen näkökulmasta.

Asemakaava-alue sijaitsee Vuosaaren nykyisten voimalaitosten ja sataman alueilla ja niiden ympäristössä virkistysalueilla. Asemakaavan muutos mahdollistaa uuden, biopolttoaineita hyödyntävän voimalaitoksen rakentamisen nykyisten pohjoispuolelle voimalaitoskortteliin. Polttoainevarastoja voidaan sijoittaa voimalaitoskortteliin ja Satamakaaren länsipuolelle. Polttoainekuljetuksia varten rakennetaan vesialueelle uusi pistolaituri sekä ratapihan pohjoispuolelle ja satama-alueen pohjoisreunaan



rautatiekuljetuksien lastauspaikat sekä polttoaineiden kuljettimet. Maantiekuljetukset puretaan voimalaistokorttelissa. Kaava mahdollistetaan myös toimitilan lisärakentamisen alueelle.

Muinaismuistolain suojaamat ensimmäisen maailmansodan aikaiset tykkitiet ja linnoitteet jäävät asemakaavan muutoksen ulkopuolelle. Ne sijaitsevat muutosalueen pohjoispuolella.

Tykkitien läntistä kunnostettua osuutta ratapihan pohjoispuolella käytetään runsaasti huoltoajoihin ja mm. virkistysreittinä Skillbergetissä sijaitsevalle Horisontin näköalapaikalle. Tykkitien käyttämätön itäosa kääntyy päätieltä koilliseen kohti Porvarinlahtea jo ennen Fotängeniä. Päätiestä erkanee lännessä toinen tykkitie kohti Tryvikin tilaa. Tykkitiet on merkitty sm-1 merkinnällä asemakaavakarttaan 10640 (tullut voimaan 2.8.2002). Niitä ei ole merkitty asemakaavamuutoksen selostuksen kulttuuriympäristön arvokohdekarttaan. Tykkiteiden pohjoispuolella sijaitsee kolme erillistä linnoitusalueutta (tukikohdat I:3-5), jotka on merkitty kyseiseen asemakaavakarttaan sm-merkinnällä. Kaava-alueen läheisyydessä sijaitsee kiinteitä muinaisjäännöksiä lisäksi Kalkkisaassa (kalkkilouhos) ja Porvarinlahdessa (kalkkiuuneja ja Vestersundomin entinen torpanpaikka). Linnoitteiden inventoineissa Skillbergetiin merkityt linnoitteet ja sinne lounaasta tuleva tykkitie on todettu toteutumattomiksi tai tuhoutuneiksi.

Asemakaavan muutosalueen pohjoisnurkkaan sijoitettava rautatiekuljetusten lastauspaikka, yhdyskuntateknistä huoltoa palveleva alue ET-2, pienentää vain hyvin vähäisesti satama-alueen ja tykkitien välistä suojaviheraluetta (EV-1 ja EV-2) ja luonnonsuojelualuetta (SL-1). Turvaamalla suojaviheralue metsäisenä sekä hoitamalla sitä kerroksellisena ja peittävänä kasvillisuutena varmistetaan, ettei suoria vaikutuksia historiallisiin kohteisiin aiheudu. ET-2 – alueen pohjoisreunalle rakennettavan meluesteen visuaalista vaikutusta tieltä päin on kuitenkin tässä vaiheessa vaikea arvioida.

Aikaisemmassa asemakaavaluonnoksessa kivihiilen käyttövarastoalueen sijoittaminen satama-alueen ja tykkitien väliin olisi kaupunginmuseon mielestä heikentänyt muinaisjäännösalueen kulttuurihistoriallista arvoa. Tien nykyistä ympäristöä olisi muutettu poistamalla sataman ja tykkitien välissä suoja-alueena olevat suojaviheralueet EV-1, EV-2 ja luonnonsuojelualue SL-1. Erittäin kapea suojaviheralue tykkitien eteläpuolella olisi suojannut maisemaa vain osittain. Hiilivaraston siirtäminen toisaalle poisti tämän ongelman.

Tykkitien kaakkoispuolella sijaitsevalle suojaviheralueen (EV-1) asemakaavan muutosalueella sijaitsevaan osaan osoitetaan tykkitietä ja luonnonsuojelualuetta maisemallisesti ja ekologisesti suojaava



viheralue, jonka eteläosaan satama-aluetta vasten on merkitty rakennusala kuljetinta varten.

Kaupunginmuseolla ei ole muuta huomautettavaa asemakaavan muutokseen ja puoltaa sen hyväksymistä.

9.1.2014 Lausunto annettu

5.4.2013 Lausunto annettu

Lisätiedot

Markku Heikkinen, tutkija, puhelin: +358 9 310 71552  
markku.heikkinen(a)hel.fi

Ympäristölautakunta 24.06.2014 § 215

HEL 2013-001635 T 10 03 03

Lausunto

Ympäristölautakunta antoi seuraavan lausunnon.

Voimalahankkeen ympäristövaikutukset on selvitetty huolellisesti juuri valmistuvan ympäristövaikutusten arviointimenettelyn yhteydessä ja selvityksiä on voitu hyödyntää kaavamutoksen valmistelussa. Kaavamuutos mahdollistaa biopolttoaineiden käyttöön perustavan uuden voimalan sijoittamisen Vuosaareen. Voimalan ympäristövaikutusten tarkempi arviointi ja lupaehtojen määrittely tulee tapahtumaan ympäristölupakäsittelyn yhteydessä.

Ympäristölautakunta pitää uutta kaavavarausta tärkeänä, koska hankkeen toteutuminen mahdollistaisi samalla Hanasaaren voimalan lakkauttamisen ja turvaisi siten mm. Kruunuvuorenrannan tulevan raideyhteyden toimivuuden polttoainekuljetustarpeiden poistuessa. Kaavarajauksen muuttaminen takaisin kaavaluonnoksen mukaiseksi siten, että kasvillisuudeltaan arvokas Skillberget voidaan pääosin rauhoittaa, on tarpeen jäljempänä esitetyistä syistä.

Vuosaaren satamaa perustettaessa kaupunki sitoutui toteuttamaan luonnonsuojelulla Östersundomin lintuvesien rauhoituksen. Pääosa alueesta (Kapellvikenin eteläreuna, Torpviken ja Bruksviken) rauhoitettiin v. 2002. Vuosaaren sataman asemakaavaan merkittiin laajahko luonnonsuojelualue sataman ja sen ratapihan sekä Porvarinlahden väliin, mutta sen toteuttaminen jätettiin jo aiemmin perustetun Mustavuoren-Porvarinlahden luonnonsuojelualueen laajentamisen yhteyteen. Tämä oli perusteltua mm. hoito- ja käyttösuunnitelman päivityksen takia. Porvarinlahden ja ratapihan välinen alue merkittiin pääosin luonnonsuojelualueeksi, mutta



Skillberget lähivirkistysalueeksi. Tämän perusteluna oli riittävä virkistysaluepinta-ala, vaikka kasvillisuuden perusteella juuri Skillberget on alueen arvokkainta osaa.

Ympäristölautakunta lähetti 25.2.2011 pitkään valmistellun Porvarinlahden etelärannan luonnonsuojelualueen rauhoitusesityksen ja hoito- ja käyttösuunnitelman kaupunginhallitukselle. Esityksestä oli pyydetty asianosaisten lautakuntien lausunnot, ja tarkoituksena oli sen lähettäminen ELY-keskukselle luonnonsuojelualueen perustamista sekä hoito- ja käyttösuunnitelman vahvistamista varten.

Sittemmin osoittautui, että C-voimalahankkeen tarpeisiin kaavaa on mielekästä muuttaa siten, että pienehkö osa SL-alueesta otetaan muuhun käyttöön. Ympäristökeskuksessa suhtauduttiin hankkeeseen joustavasti C-voimalahankkeen energiapolitiittisen hyödyllisyyden vuoksi ja sen mahdollisuuden pohjalta, että menetetty pinta-ala voidaan korvata laajentamalla luonnonsuojelualuetta Skillbergetin suunnalla. Ainoana varauksena esitettiin, että kaava ei saa aiheuttaa Natura-alueelle luonnonsuojelulain 65 §:n mukaisessa arvioissa merkittävää haittaa.

Hallintokeskus palautti Porvarinlahden etelärannan luonnonsuojelualueen valmisteluun ympäristökeskukselle C-voimalan kaavaan sopeuttamista varten. Maankäytöllisesti kaupunkisuunnitteluvirastossa ei nähty esteitä Skillbergetin valtaosan rauhoittamiselle luonnonsuojelualueena, koska rauhoituksen tavoitteet eivät vaadi polkupakkoa tai muita jokamiehen oikeuden rajoitteita (lukuun ottamatta luonnonsuojelualueille tavanomaista kukkien poimintakieltoa). Kaavaluonnoksen näistä lähtökohdista vallitsi yksimielisyys Helsingin Energian, kaupunkisuunnitteluviraston, rakennusviraston ja ympäristökeskuksen kesken, kuten monista neuvottelumuistioista ilmenee. Myös ympäristövaikutusten arvioinnin yhteydessä tehdyissä maastotöissä käsitys Skillbergetin alueen luonnonsuojelualueesta vahvistui.

Asemakaavatyössä vallitsevan vakiintuneen käytännön mukaisesti kaavan periaatteista, ongelmakohtista ja isoista muutoksista kaavoitustyön aikana käydään neuvotteluja hallintokuntien kesken niiden tavoitteiden yhteensovittamiseksi. Porvarinlahden etelärannan luonnonsuojelualueen rajauksen muutoksesta oli päästy huomattavaan yksimielisyyteen, mutta neuvottelutulos uhkaa jäädä epävarmaksi yllättävän kaava-alueen muutoksen vuoksi. Jos näin tapahtuisi, hyvästä käytännöstä olisi poikettu yksipuolisesti ja syytä selkeästi ilmoittamatta. Ympäristölautakunta katsoo, että asemakaava olisi laadittava koko kaavaluonnoksen mukaiselle alueelle siten, että Skillbergetin alueen kaavamerkinnot ja -määräykset ovat kaavaluonnoksen mukaiset.



Tähän päätökseen ei voi hakea muutosta, koska se koskee asian valmistelua (Kuntal 91 §).

**Käsittely**

24.06.2014 Ehdotuksen mukaan

Esteelliset: Leo Stranius

**Esittelijä**

ympäristönsuojelupäällikkö  
Päivi Kippo-Edlund

**Lisätiedot**

Eeva Pitkänen, johtava ympäristöasiantuntija, puhelin: +358 9 310 31517  
eeva.pitkanen(a)hel.fi

Raimo Pakarinen, ympäristötarkastaja, puhelin: +358 9 310 31534  
raimo.pakarinen(a)hel.fi

**Helsingin Satama -liikelaitoksen jk 17.06.2014 § 40**

HEL 2013-001635 T 10 03 03

**Lausunto**

Helsingin Satama -liikelaitoksen johtokunta päätti antaa kaupunkisuunnitteluvirastolle Vuosaaren voimalaitosalueen asemakaavan muutosehdotuksesta (nro 12248) seuraavan mukaisen lausunnon:

"Helsingin Satama on antanut tammikuussa 2014 mielipiteensä asemakaavaluonnoksesta. Siinä Helsingin Satama kiinnitti kaavamuutoksen myönteisten vaikutusten ohella huomiota mm. sataman ja satamassa ja yritysalueella toimivien yritysten toiminta- ja kehittämisedellytysten turvaamiseen sekä sataman liikenteen häiriöttömään sujumiseen. Mielipiteessä esitetyt asiat on käsillä olevassa kaavaehdotuksessa otettu suurelta osin hyvin huomioon. Hanke on mahdollista toteuttaa aiheuttamatta kohtuutonta haittaa sataman ja sataman yritysalueella toimivien yritysten nykyiselle toiminnalle.

Asemakaavan muutosehdotuksessa ei kuitenkaan ole käsitelty kaavamuutoksen ja suunnitellun hankkeen vaikutuksia kaavamuutoksen lähialueella nykyisin toimivaan elinkeinoelämään eikä sen kehittämismahdollisuuksiin. Selvitys on tarpeellinen esimerkiksi siltä osin, että nykyinen T-merkinnällä (teollisuus- ja varastotoimintojen alue) varustettu alue on esitetty KTY -alueeksi (toimitilarakennusten alue). Lisäksi toisin kuin kaavaselostuksessa mainitaan, alueen



laajuutta on esitetty pienennettäväksi, vaikka rakennusoikeutta on lisätty. Alueella nykyisin harjoitettu sataman sujuvan toiminnan kannalta välttämätön raskaan kuljetuskaluston huoltotoiminta on tyypillisesti laajaa pihatilaa vaativaa toimintaa. Kaavamuutos esitetyssä muodossa kaventaisi alueen yritystoiminnan kehittämismahdollisuuksia, mitä ei voi pitää hyvän maankäytön suunnittelun tavoitteiden mukaisena.

Voimalaitoksen polttoaineen merikuljetusten purkua varten tarvittavalle pistolaiturille varattua rakennusala (Is) on Helsingin Sataman esittämän mielipiteen johdosta laajennettu, mikä parantaa mahdollisuuksia sijoittaa laituri edullisempaan paikkaan suhteessa viereiseen ropax-liikennettä palvelemaan laituriin. Kaavamuutoksessa ei kuitenkaan muutoin ole polttoainelaiturilla tapahtuvan purkutoiminnan, siihen liittyvän kuljettimen ja murskaamolaitoksen osalta asetettu matkustajaliikenteen viihtyvyyden kannalta välttämättömiä rakenteellisia vaatimuksia tai rajoitteita melun, pölyn tai hajun leviämiseksi. Helsingin Sataman näkemyksen mukaan matkustajaliikenteen viihtyvyys tulisi haittojen rajoittamisen osalta arvostaa vähintään asumisen tasolle.

Liikenteen osalta voimalaitoksen polttoainehuolto lisää suhteellisesti eniten raideliikennettä, jopa 50-100 % nykyisestä. Kaavaehdotuksessa tai sen valmistelussa ei kuitenkaan ole lainkaan selvitetty polttoainehuollon aiheuttaman liikenteen kasvun vaikutuksia sataman liikenteelle. Sataman raideliikenteen liittyminen satamaradalta pääradalle on jo nykyisellä liikenteen määrällä (noin 7 % sataman tavaraliikenteestä) haasteellista. On arvioitu, että sataman liikenteestä voitaisiin nykyisillä raideliikenteen resursseilla kuljettaa rautateitse noin 20 %, mikä on Vuosaaren sataman rakentamispäätöksenkin taustalla ollut pitkän tähtäimen tavoite sekä merkittävä kilpailutekijä satamalle ja siellä toimiville yrityksille. Raideliikenteen osuuden lisääminen sataman kuljetuksista tukee myös ympäristönsuojelulle asetettuja tavoitteita. Satamaradan liikenteen kaksinkertaistuminen polttoainekuljetusten myötä kaventaa merkittävästi mahdollisuuksia kehittää sataman rautatiekuljetuksia. Ennen kaavamuutoksen hyväksymistä tulisi selvittää raideliikenteen sujuvuus satamaradalla, pääradan liitoskohdassa ja sataman ratapihalla huomioiden polttoainekuljetukset sekä sataman raideliikenteen kasvun tavoitteet, ja varmistaa, ettei sataman ja siellä toimivien yritysten kilpailukykyyn kehittäminen tai ympäristönsuojelun tavoitteiden saavuttaminen vaarannu.

Kaupunkisuunnittelulautakunnan päätöspöytäkirjassa 15.4.2014 esittelijän perusteluissa mainitaan, että sataman toiminta tuottaa alueelle melua, jonka taso paikoin ylittää sataman ympäristöluvassa asetetut raja-arvot. Pöytäkirjasta tai kaavamuutoksen selostuksesta ei



ilmene, mihin tutkimukseen maininta perustuu. Vuosaaren Sataman melun leviämistä on ympäristöluvan ehtojen mukaisesti Helsingin Sataman toimeksiannosta selvitetty melumittauksin sekä niihin perustuvilla melumallinuksilla. Viimeisimmät mittaukset on tehty ja melumallinnus laadittu vuonna 2013 (Vuosaaren satama, Meluselvitys, TL Akustiikka 1304-1 ja 1304-2), jolloin myös suoritettiin merkittävimpien melulähteiden (sataman työkoneet ja rekat) melupäästömittaukset. Tehtyjen mittausten ja selvitysten perusteella pöytäkirjassa mainittuja ympäristöluvan raja-arvojen ylityksiä ei ole tapahtunut, vaan nykytilanteessa mahdollisissa sataman melulle altistuvissa kohteissa sataman melu alittaa selvästi asetetut raja-arvot."

Esittelijä

Vuosaaren satama, johtaja  
Jukka Kallio

Lisätiedot

Jukka Kallio, Vuosaaren satama, johtaja, puhelin: 310 33676  
jukka.t.kallio(a)hel.fi

Yleisten töiden lautakunta 10.06.2014 § 246

HEL 2013-001635 T 10 03 03

Lausunto

Yleisten töiden lautakunta antoi kaupunkisuunnitteluvirastolle seuraavan lausunnon:

Energiatunneli

Vuosaari-- Hanasaari -energiatunnelista ja senajotunneleista ja pystykuiluista on käynnistetty erilliset selvitykset. Rakennusvirasto on näiden alueiden suunnittelussa mukana.

Liikenne ja katualueet

Asemakaavan mahdollistama uusi voimalaitos lisää biopolttoaine- ja hiilikuljetusten vuoksi sataman tavaraliikennettä, tavarajunaliikennettä ja rekkaliikennettä. Liikennejärjestelyt on suunniteltava toimiviksi niin, että sataman maantieyhteys, raideyhteys ja katuverkko pystyvät välittämään lisääntyvän liikenteen turvallisesti ja tehokkaasti. Liikenne alueen katuverkossa kasvaa kuitenkin huomattavasti kivihiihen varmuusvarastoa purettaessa ja voimalan rakennusaikana. Polttoainekuljettimen rakenteiden tai sen käytön ei tule haitata sujuvaa ja turvallista liikennöintiä katu- ja tieverkolla. Riittävästä näkemäalueista tulee varmistua olemassa olevilla ja uusilla liittymäalueilla, mukaan lukien tonttiliittymät.



Kaavaselostuksessa todetaan virheellisesti että kuljettimen alituskorkeuden on oltava rata- ja katualueilla vähintään yhdeksän metriä. Selostus on muutettava vastaamaan kaavamääräyksessä mainittuja alituskorkeusvaatimuksia, jotka ovat oikeat.

## Kuljetinjärjestelmä

Kaavaehdotuksessa on esitetty, että uudelta polttoainelaiturilta tuleva kuljetinjärjestelmä voidaan toteuttaa osittain melumuurin ulkopuolelle. Kilometrin pituinen melumuurin on valittu Vuoden betonirakenteeksi vuonna 2008. Se on ehyt kokonaisuus ja arkkitehtonisesti kunnianhimoinen maisemaelementti. Samalla se toimii myös näköesteenä ja erottaa satama-alueen turvallisesti virkistys- ja ulkoilualueesta. Melumuurin ulkopuolella kulkee jalankulku- ja pyöräilyraitti, joka johtaa Horisontti-nimiselle näköalatasanteelle. Vieressä avautuu tärkeä viheraluekokonaisuus: Porvarinlahden luhdet ja vesialueet sekä Natura 2000-verkoston luonnonsuojelualueet. Yleisten töiden lautakunta esittää, että kaavaehdotuksen LS-k- ja ku-merkinnät ensisijaisesti muutetaan niin, että kuljetinjärjestelmän kaikki rakennepaikat mahtuisivat melumuurin sisäpuolelle. Kuljettimen rakenteet saattavat muodostaa liian hallitsevan elementin, joka häiritsisi maisemakuvaa Porvarinlahden suunnasta katsottuna. Jos kuljetinjärjestelmä on kuitenkin sijoitettava muurin ulkopuolelle, tulee se suunnitella hyvin huolellisesti, niin että se sulautuu melumuurin arkkitehtuuriin eikä riko alueen harmonista kokonaisuutta. Suunnitteluvaiheessa tulee tehdä yhteistyötä melumuurin suunnittelijoiden kanssa. Mikäli viheralueena toimivalle EV-1-alueelle sijoitetaan pysyviä kuljetinjärjestelmän rakenteita, tulee Fotängenin alue tutkia osana suunnittelua. Alueella sijaitsee likimääräisesti sijoitettuja, kapseloituja ruoppausmassoja suojarakenteineen. Jatkosuunnittelussa tulee varmistaa että EV-1-alueelle sijoitetut rakenteet eivät vahingoita näitä rakennekerroksia. Asemakaavamerkinnöissä ja -määräyksissä todetaan erheellisesti, että EV-1-merkinnän alueelle tulee rakentaa meluste ja että lukuarvo osoittaa esteen yläreunan likimääräisen korkeusaseman. Tämä merkintä tulee korjata.

## Viher- ja luonnonmukaiset alueet

Laadittu ympäristövaikutuksen arviointi on laaja ja kattava. Yleisten töiden lautakunta pitää hyvänä asiana, että ET-1-aluetta on supistettu niin, että kulkuyhteys Vuosaaren huipulle säilyy. Rakennusvirasto voi tulevaisuudessa toteuttaa viereiseltä, läntiseltä alueelta kulkuyhteyden huipulle sekä siihen liittyvän pienen pysäköintialueen. On hyvä, että ET-2-alue on esitetty verrattain pienenä ja alueen puhtaat hulevedet johdetaan viereiseen lehtokorpeen. Vaikka Skillberget on rajattu tämän





kaavaehdotuksen ulkopuolelle, tulisi sen suojelumerkinnän tarve ratkaista tämän kaavan yhteydessä. Yleisten töiden lautakunta katsoo, että luonnosvaiheessa ollut suojelumerkintä (SL) tulee palauttaa Skillbergetiin niin, että osa alueesta osoitettaisiin virkistyskäyttöön (VL). Skillberget rajautuu valtakunnallisesti arvokkaaseen ja merkittävään Mustavuoren lehdon ja Östersundomin lintuvesien muodostamaan ja Natura 2000-alueeksi luokiteltuun luontokokonaisuuteen.

Yleisten töiden lautakunta puoltaa asemakaavan muutosta nro 12248 edellä esitetyin huomautuksin.

Esittelijä

kaupunginarkkitehti  
Jukka Kauto

Lisätiedot

Nina Mouhu, aluesuunnittelija, puhelin: 310 39838  
nina.mouhu(a)hel.fi  
Silja Savolainen, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 38939  
silja.savolainen(a)hel.fi  
Antti Siuruainen, metsäsuunnittelija, puhelin: 310 75252  
antti.siuruainen(a)hel.fi

Pelastuslautakunta 10.06.2014 § 70

HEL 2013-001635 T 10 03 03

Lausunto

Pelastuslautakunta antoi Vuosaaren asemakaavan muutosehdotuksesta nro 12248, voimalaitosalue seuraavan lausunnon.

Suunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota pelastustoiminnan edellytyksiin (mm. sammutusveden riittävyys, automaattisten sammutusjärjestelmien toiminta, riittävät pelastustiet ja kohteiden saavutettavuus sekä pelastustyön turvallisuuteen), onnettomuuden leviämisen estämiseen sekä sammutusvesien keräilyyn. Suunnittelua on tehtävä tiiviissä yhteistyössä pelastuslaitoksen kanssa pelastustoiminnan ja sammutusjärjestelyiden sekä onnettomuuden leviämisen estämisen varmistamiseksi.

Selostuksessa on esitetty, että riskienarviointi tehdään voimalaitoksen rakennushankkeen yhteydessä. Suunnittelun yhteydessä on tehtävä riittävä riskienarviointi ja suuronnettomuusvaarojen arviointi, jossa on huomioitava myös voimalaitosalueen nykyiset toiminnot sekä vaikutukset myös alueen nykyisille toiminnoille esim. satama, rautatie, autoliikenneväylä/-tunneli.



Voimalaitoskorttelin toiminnoilta esim. polttoainevarastot, kattilalaitos vaadittavat suojaetäisyydet voivat aiheuttaa rajoituksia niiden sijoittamiselle tai viereisten korttelialueiden käytölle. Myös viereisen korttelialueiden mahdolliset toiminnot voivat aiheuttaa rajoituksia voimalaitoskortteliin esim. laajamittainen vaarallisten kemikaalien käsittely ja varastointi. Voimalaitoksen toimintojen sijoittelussa on huomioitava riittävät suojaetäisyydet.

Alueella on polttoainevarastoja ja niiden sammutusjärjestelmillä on yleensä erittäin suuri vedenkulutus sekä lisäksi vettä tarvitaan mahdolliseen pelastuslaitoksen sammutustyöhön. Eikä yksi onnettomuus saa vaarantaa alueen muiden toimijoiden sammutusveden saantia. Alueelle on asennettava riittävä sammutusvesiverkosto. Voimalaitos ja satama-alueen vesiverkosto on mitoitettava siten, että se riittää alueen eri toimijoiden automaattisten sammutuslaitteistojen ja pelastuslaitoksen sammutustyön tarpeisiin sekä sen toimintavarmuus on riittävä. Lisäksi kiinteiden polttoaineiden kytöpalot voivat olla pitkäkestoisia. Suurten sammutusvesimäärien myötä on myös kiinnitettävä erityistä huomiota riittävään sammutusvesien keräilyyn, jotta mahdolliset sammutusvedet eivät pääse kulkeutumaan luontoon ja yleiseen viemäriverkostoon.

Rautatien lastausalue (ET-2) näyttää ahtaalle, eikä alueelle näyttäisi johtavan pelastustietä. ET-2 alueelle on järjestettävä pelastustiet kahdelta eri suunnalta. Myös voimalaitosalueelle, polttoainesäiliöille, polttoaineen varastoalueelle ja polttoaineen lastauspaikoille on suunniteltava pelastustiet vähintään kahdelta eri suunnalta.

Polttoaineiden kuljettimet sijaitsevat nykyisten rakennusten läheisyydessä sekä ylittävät rautatien ja autotien vähintään yhdeksän metrin korkeudessa. Kuljettimien osalta tulee kiinnittää erityistä huomiota siihen, että palo tai räjähdys estetään mahdollisemman tehokkaasti sekä onnettomuus ei pääse leviämään viereisiin rakennuksiin tai aiheuttamaan lisäonnettomuuksia liikenneväylillä. Kuljettimet on varustettava riittäville automaattisilla sammutusjärjestelmillä, palo-osastoinnilla ja kantavilla rakenteilla sekä niille on järjestettävä riittävät kulkutiet.

Tähän päätökseen ei saa hakea muutosta, koska asia koskee lausunnon valmistelua. Sovellettava lainkohta: Kuntalaki 91§.

Esittelijä

pelastuskomentaja  
Simo Wecksten

Lisätiedot

Kimmo Kartano, vanhempi palotarkastaja, puhelin: 0403514306  
kimmo.kartano(a)hel.fi



Helsingin Satama -liikelaitos Satamajohtaja 10.1.2014

HEL 2013-001635 T 10 03 03

Kaupunkisuunnitteluvirastossa valmistellaan asemakaavan muutosta nro 12248 Vuosaaren nykyisen voimalaitoksen ja sataman alueelle sekä niiden ympäristöön. Asemakaavan muutos koskee suunnitteilla olevaa biopolttoainetta hyödyntävää Vuosaari C voimalaitosta ja siihen liittyviä rakenteita. Kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosasto on pyytänyt mielipiteitä kaavaluonnoksesta.

Suunnittelualue sijoittuu osittain Vuosaaren satama-alueelle, sa-taman portti- ja huoltoalueille sekä niiden välittömään läheisyyteen. Suunnitellun Vuosaari C voimalaitoksen polttoainehuolto on suunniteltu siten, että se hyödyntää Vuosaaren satamaa ja sen liikenneyhteyksiä. Hankkeen toteuttaminen edellyttää myös lisärakentamista satamaan ja sen liikenneyhteyksiin.

Voimalaitos sekä sen polttoaineen vastaanotto, varastointi ja kuljetus varastoista voimalaitokselle edellyttävät merkittävää lisära-kentamista suunnittelualueella ja varaavat laajoja alueita satama-keskuksesta. Suunnittelualue satama-alueella ja sataman portti-vyöhykkeellä (Vuosaaren tunnelin ja satama-alueen välinen alue) sijoittuu alueille, joilla on jo vakiintunutta satamatoimintaa sekä muuta satamaan ja liikenteeseen liittyvää elinkeinotoimintaa. Sataman porttivyöhykkeellä sijaitsevat mm. satamaliikenteen kannalta tarpeelliset huoltopalvelualueet monipuolisine liikenteen huoltopalvelukeskuksineen, tankkausasemineen ja liikenteen sujuvuuden kannalta välttämättömine odotusalueineen. Lisäksi porttivyöhykkeellä sijaitsee sataman raideliikenteen kannalta välttämätön ratapiha, jolla satamaan tulevat ja satamasta lähtevät junat järjestellään. Porttivyöhykkeen läheisyydessä suunnittelualue sijoittuu osittain lähivirkistys-, suojelu- ja suojaviheralueille, jotka toimivat mm. suojavyöhykkeenä sataman ja läheisen Porvarinlahden Natura-alueen välillä.

Vuoden 2008 lopussa valmistunut ja toimintansa käynnistänyt Vuosaaren satama on Suomen ulkomaankaupan pääsatama. Vuosaaren satama ja sen viereinen yritysalue logistiikkakeskuksineen muodostavat Vuosaaren satamakeskukseksi kutsutun alueen, joka on merkittävä elinkeino- ja työpaikkakeskittymä itäisessä Helsingissä. Vuosaaren satamakeskuksessa toimii kiinteästi noin 50 yritystä ja alueella on tällä hetkellä noin 2 000 työpaikkaa. Satama on myös

**Postiosoite**

PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
helsinki.kirjaamo@hel.fi

**Käyntiosoite**

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

**Puhelin**

+358 9 310 1641

**Faksi**

+358 9 655 783

**Y-tunnus**

0201256-6

**Tilinro**

F10680001200062637

**Alvno**

F102012566



pitkällä tähtäimellä tehty seudullinen liikenneratkaistu, joka on pysyvästi vaikuttanut ulkomaankaupan kuljetusten sekä etenkin raskaan liikenteen liikennevirtoihin pääkaupunkiseudulla. Helsingin Satama –liikelaite (jäljempänä Helsingin Satama) vastaa Vuosaaren satamakeskuksen kehittämisestä.

Helsingin Satama suhtautuu myönteisesti Helsingin Energian Vuosaari C voimalaitoshankkeeseen. Pyrkimys ympäristöystävällisempiin energiantuotantoratkaisuihin ja päästöjen vähentämiseen edustaa Helsingin Sataman näkökulmasta kannatettavaa kehitystä. Lisäksi voimalaitoksen polttoaineen merikuljetukset monipuolistavat Vuosaaren sataman kautta kulkevan liikenteen rakennetta sekä sataman palvelutarjontaa ja siten luovat edellytyksiä alueen elinkeinoelämän ja sataman suotuisalle kehitykselle tulevaisuudessa.

Helsingin Satama haluaa kuitenkin muistuttaa, että asemakaa- vassa ja suunnitteilla olevassa voimalaitoshankkeessa tulee ottaa huomioon satamakeskuksen alueen nykyinen toiminta siten, että nykyiselle toiminnalle, toiminnan harjoittajille ja liikenteelle voidaan turvata riittävät toiminta- ja kehittämisedellytykset nyt ja tulevaisuudessa. Asemakaava tulee laatia siten, ettei hankkeen toteutuksesta aiheudu taloudellisia menetyksiä tai muutoin kohtuutonta haittaa satamakeskuksen nykyisille toimijoille, toimintoille tai niiden kehitykselle.

Yksi Vuosaaren sataman tärkeimmistä kilpailutekijöistä on sujuvat esteettömät liikenneyhteydet. Asemakaavassa tulee varmistaa ettei voimalaitoksen polttoainekuljetusten tuoma liikenteen lisäys satamaan johtavilla liikenneyhteyksillä kauempanakaan suunnittelualueesta aiheuta rajoituksia, viivästymistä tai muuta haittaa sataman kautta kulkevalle ja sen yritysalueelle suuntautuvalla liikenteelle tai sen sujuvuudelle.

Suunnittelualueen kaavoituksella ja suunnitellulla hankkeella on vaikutusta myös satamakeskuksen läheisyydessä sijaitseviin luonnonsuojelu- ja Natura-alueisiin ja se on otettava huomioon yhteisvaikutuksena ainakin sellaisissa lupaa tai suunnitelmaa edellyttävissä Helsingin Sataman hankkeissa, joiden johdosta Vuosaaren sataman vaikutukset Natura-alueeseen kasvavat. Kaavamuutoksen vaikutusten arviointimenettelyllä onkin varmistettava, että edellä mainittujen yhteisvaikutusten myötä kaavan toteutus ei tulevaisuudessakaan estä tai merkittävästi rajoita Vuosaaren sataman ja satamakeskuksen toimintaa tai kehittämistä parhaalla mahdollisella tavalla ulkomaan kaupan, tavaraliikenteen ja elinkeinoelämän tarpeisiin.



Asemakaavamuutoksella ja suunnitellulla hankkeella on myös merkittäviä vaikutuksia suunnittelualueella tai sen välittömässä läheisyydessä sijaitsevan elinkeinoelämän toiminta- ja kehittämisedellytyksiin. Näitä vaikutuksia ei kuitenkaan ole kaavaselostuksessa käsitelty lainkaan ja ne on jätetty kaavaluonnoksessa huomioimatta. Vaikutukset alueella jo olevan elinkeinoelämän toiminta- ja kehittämisedellytyksiin tulee selvittää ja huomioida kaavamuutoksen jatkosuunnittelussa siten, että voidaan varmistaa, ettei kaavan toteutuksesta aiheudu haittaa alueen nykyiselle elinkeinoelämälle.

Kaavaluonnoksessa on esitetty uutta pistolaituria sataman koillisosaan. Luonnoksen kaavamerkintä kyseiselle laiturille on ”vesi-alueen osa, jolle saa sijoittaa pistolaiturin”. Tämä laituria varten varattu alue on kuitenkin jatkosuunnittelua ja hankkeen toteutusta ajatellen epätarkoituksenmukaisen suppea ja tiukasti rajattu. Lisäksi laituria varten varatun alueen sijainti ja suuntaus on kyseistä laiturivarausta lähinnä sijaitsevan satamatoiminnan rahtia ja matkustajia kuljettavan ns. ropax-alusliikenteen kaksoisramppien, laivapaikkojen ja pistolaiturin käytön sekä liikenteen kehittämisen kannalta epäedullinen. Pistolaiturille varattu alue tulisi rajata siten, että sen etäisyys ja suuntaus voidaan jatkosuunnittelussa valita siten, ettei polttoaineliikenne aiheuta haittaa ropax-liikenteelle tai muulle kyseistä laituria käyttävälle liikenteelle.

Sataman koillisreunalta nykyisin LS-k kaavamerkinnällä varustetulta satama-alueelta on rajattu kaava-alueen osa LS-k merkinnällä, jolle on sijoitettu rakennusala kuljettimelle (ku merkintä) sekä erikseen määrittämätön rakennusala. Kuljettimen rakennusala on luonnoksessa sanottu, että se on likimääräinen ja sille saa rakentaa voimalaitoksen polttoaineita kuljettavia kuljetinratoja ja niiden pystyrakenteita. Erikseen määrittämättömän rakennusalan merkintää ei luonnoksessa ole täsmennetty.

Vaikka kuljettimen rakennusala onkin mainittu likimääräiseksi, asettaa kaava-alueen rajausta kyseisellä alueella epätarkoituksenmukaisen tiukat rajat kuljetinrakenteiden sijoittamiselle. Luonnoksen mukaan toteutettuna kuljetinrata pystyrakenteineen sijoittuisi kaakkoispäästään noin 750 metrin matkalta sataman liikennettä palvelevan junaraiteen ja sen lastauslaiturin kohdalle tehden siten ko. raiteen ja lastauslaiturin käytön mahdottomaksi. Edelleen kuljetinrata luonnoksen mukaisesti toteutettuna sijoittuisi satama-alueella sijaitsevalle pitkäaikaisella vuokrasopimuksella satamatoimintaa harjoittavalle yritykselle vuokratulle maa-alueelle siten, että se ylittäisi yrityksen omistaman henkilöstö- ja pysäköintirakennuksen ja sivuaisi yrityksen omistamia varasto- ja korjaamorakennusta sekä terminaalirakennusta. Ratkaisu



voi aiheuttaa merkittävää haittaa yrityksen toiminnalle ja rajoittaa kohtuuttomasti sen toiminnan kehittämistä.

Lisäksi rakennusalan käytön rajaaminen asemakaavamääräyksellä pelkästään voimalaitoksen polttoaineita kuljettavalle kuljetinradalle on epätarkoituksenmukaista ja rajoittaa tarpeettomasti sataman kehittämistä tulevaisuudessa.

On huomattava, että jo nykyinen asemakaavamerkintä LS-k mahdollistaa kuljetinradan rakentamisen alueelle ja antaa sen sijoittamiselle enemmän mahdollisuuksia kuin luonnoksessa esitetty ratkaisu. Koska kuljetinrata joudutaan joka tapauksessa toteuttamaan siten, että sen korkeusasema nousee nykyistä meluestettä korkeammalle ja siitäkin syystä koteloimaan, on se luontevinta integroida melueterakenteeseen sen ylä- tai koillispuolelle sekä sillä osalla, missä meluestettä ei ole, sijoittaa aivan satama-alueen (LS-k) reunaan, jossa ei tällä hetkellä ole aktiivisia satamatoimintoja. Näin olemassa olevalle elinkeinotoiminnalle (satamatoiminnalle) kaavan toteutuksesta aiheutuva haitta saadaan minimoitua ilman sitä, että kaavan tarkoitus ja tavoitteet kärsivät.

Sataman porttialueella nykyisen asemakaavan LR, LT ja T (kaavaluonnoksessa KTY) merkinnöin varustetuilta alueilta on rajattu kaava-alueen osa, jolle on sijoitettu rakennusala kuljettimelle (ku merkintä). Kuljettimen rakennusosalalle saa kaavaluonnoksen mukaan rakentaa voimalaitoksen polttoaineita kuljettavia kuljetinratoja ja niiden pystyrakenteita.

LR ja LT alueilla sijaitsevat Vuosaaren sataman maaliikenneyhteydet, joita pitkin kaikki satamaan ja satamasta ulos suuntautuva maaliikenne kulkee. T merkinnällä (luonnoksessa KTY) varustetulla alueella kuljetinradan suunnitellulla kohdalla sijaitsee liikenteen huoltopalvelukeskus, joka vaatii toimintansa luonteen vuoksi laajat vapaat piha-alueet. Edellä mainituille alueille ei tule kaavassa sallia sellaista rakentamista kuten kuljetinradan pystyrakenteita, joka aiheuttaa haittaa alueiden sujuvalle käytölle. Sataman maaliikenneyhteyksien ja huoltopalvelukeskuksen sujuvan toiminnan turvaamiseksi kaavassa tulee selkeästi esittää ne alueet, joille kuljetinradan pystyrakenteita on mahdollista sijoittaa sekä kuljetinradan vaakarakenteiden pienin vapaa alituskorkeus. Näillä määrärayksillä tulee varmistaa riittävät suoja-alueet ja -etäisyydet ny-kyisiin toimintoihin nähden.

Voimassaolevassa asemakaavassa T merkinnällä varustettu alue korttelissa 54152 on kaavaluonnoksessa muutettu jo toiminnassa olevien liikenteen huoltopalvelukeskusten osalta KTY alueeksi, joka



asemakaavamääräysten mukaan on toimitilarakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa energiatuotantoon liittyvää yritystoi-mintaa sekä satamaa ja sen liikennettä palvelevia toimitila- ja tuo-tantorakennuksia. Kaavaluonnoksessa on lisäksi esitetty alueelle lisää rakennusoikeutta.

Alueen nykyinen toiminta muodostuu monipuolisista liikenteen palveluista ja sijoittuu kahteen huoltopalvelukeskukseen, joissa toimii useita alan yrityksiä, jotka tarjoavat kattavan palvelukoko-naisuuden kaikille tienkäyttäjille painottuen kuitenkin raskaan lii-kenteen palveluihin. Sataman liikenteellä on merkittävä osuus näiden palveluiden käyttäjistä, mutta pysyäkseen ja kehittyäkseen tämä elinkeinotoiminta tarvitsee asiakaskuntaa laajemmalta tien-käyttäjien joukosta. Kaavaluonnoksessa esitetty kaavamääräys on siten tämän elinkeinotoiminnan toiminta- ja kehitysedellytysten osalta kohtuuttoman rajoittava toiminnan sisällön osalta. Liikenteen ja etenkin raskaan liikenteen palvelutoiminta on luonteeltaan runsaasti tilaa vaativaa, joten kaavaluonnoksessa esitetty merkittävä rakentamistehokkuuden lisäys tähän osaan korttelia on epätarkoituksenmukaista. Sataman, siellä toimivien yritysten ja sen käyttäjien kannalta nämä huoltopalvelukeskukset ovat välttämättömiä ja osaltaan turvaavat sataman ja siihen liittyvän elinkeinoelämän ja liikenteen sujuvan ja häiriöttömän toiminnan. Kaavamuutosta ei siten tule laatia niin, että kyseisen palvelukokonaisuuden ja siihen kuuluvien yksittäisten palveluiden säilyminen ja kehittyminen alueella vaarantuu. Kaavamääräystä tulee lieventää niin, että se tarjoaa mahdollisuuden toteuttaa alueelle liikenteen palveluita väljemmin ja rakentamisoikeuden lisäys käsitellä alueen nykyisten haltijoiden ja toiminnan harjoittajien kanssa siten, että alueen todelliset tarpeet tulevat huomioiduksi.

Helsingin Satama muistuttaa, että maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n mukaan mm. ”asemakaavalla ei myöskään saa asettaa maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle sellaista kohtuutonta rajoitusta tai aiheuttaa sellaista kohtuutonta haittaa, joka kaavalle asetettavia tavoitteita tai vaatimuksia syrjäyttämättä voidaan välttää.”

Lisätiedot

Ari Parviainen, Vuosaaren satama, Kehittämispäällikkö, puhelin: 0500-214 904  
ari.parviainen(a)hel.fi

Rakennusvirasto 10.1.2014

HEL 2013-001635 T 10 03 03

Hankkeen taustaa

**Postiosoite**

PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
helsinki.kirjaamo@hel.fi

**Käyntiosoite**

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

**Puhelin**

+358 9 310 1641

**Faksi**

+358 9 655 783

**Y-tunnus**

0201256-6

**Tilinro**

F10680001200062637

**Alvno**

F102012566



Kaupunkisuunnitteluvirasto pyytää rakennusviraston kannanottoa Vuosaaren voimalaitoksen kaavaluonnoksesta 13.1.2014 mennessä.

Helsingin kaupungin tavoitteena on saada energiantuotanto hiilineutraaliksi vuoteen 2050 mennessä. Tähän liittyvänä välitavoitteena on lisätä uusiutuvien energianlähteiden käyttöä 20 %:iin vuoteen 2020 mennessä. Tähän on mahdollista päästä tuottamalla energiaa jatkossa esimerkiksi biomassalla.

Kaupunginvaltuusto päättää vuonna 2015 miten uusiutuvia energianlähteiden käyttöosuutta lähdetään kasvattamaan. Vaihtoehtoina on rakentaa uusi biopolttoaineita hyödyntävä voimalaitos Vuosaaren tai korvata Hanasaassa ja Salmisaassa 40 % kivihiilestä biomassalla.

Kyseinen asemakaavan muutos mahdollistaa uuden, biopolttoaineita hyödyntävän voimalaitoksen rakentamisen Vuosaaren. Kaava mahdollistaa myös energiantuotantoon liittyvien välttämättömien toimitilojen, voimalaitosta palvelevien polttoainevarastojen, pistolaiturin, rautatie- ja maantiekuljetuksien lastauspaikkojen sekä polttoaineen kuljettimen rakentamisen.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitettiin kaksi vaihtoehtoista ratkaisua kivihiilen käyttövaraston sijainniksi. Asemakaavan muutoksesta on laadittu luonnos alueeltaan ja vaikutuksiltaan suuremman B-vaihtoehdon perusteella. Ympäristövaikutusten arviointi ei ole valmis. Suunnitteluratkaisua kivihiilen käyttövaraston lopullisesta sijoittamisesta ei ole vielä voitu tehdä.

Kaavaluonnosalue sijaitsee Vuosaaren Niinisaassa nykyisellä voimalaitosalueella ja satama-alueella ja niitä ympäröivillä virkistysalueilla. Kaava-alueita rajaa pohjoisessa täyttömäki-alue, lännessä Vuosaaren urheilupuisto, etelässä satama ja idässä Porvarinlahden länsirannan virkistys- ja luonnonsuojelualueet. Kaava-alueella sijaitsee kivihiilen varmuusvarasto. Rakennettua ympäristöä hallitsevat pääosin nykyisen voimalan ja sataman toimintaan liittyvät suurikokoiset hallimaiset rakennukset.

Rakennusvirasto ei tässä vaiheessa kommentoi yksityiskohtaisesti asemakaavaluonnosta. Koska ympäristövaikutusten ja natura-arviointi ovat vielä kesken, hankkeeseen liittyvät sijoitusratkaisut saattavat vielä muuttua arvioinnin valmistuttua.

Tässä vaiheessa rakennusvirasto pitää uutta suojelun alueeksi osoitettua SL-alueita eli Skillbergetin lehto- ja kallioaluetta erittäin hyvänä suojelullisena kompensationsa mahdollisesti menetettävästä arvokkaasta luontoalueesta. Se sijaitsee kaavaluonnoksen





pohjoisimman ET-alueen sisällä. Alue on rakennusviraston inventoinnissa luokiteltu arvometsäksi, ja paikan muu kasvillisuus kuuluu arvoluokkaan 1.

Rakennusvirasto pyytää tarkistamaan vielä ET-1 alueen koon ja sijainnin, koska alueellisesti merkittävän viheralueen, Vuosaaren huipun, eteläinen pääsisäänkäynti on suunniteltu samaan paikkaan. Ideaaliratkaisussa nämä molemmat toiminnot saadaan sijoitettua luontevasti alueelle.

25.4.2013 Lausunto annettu

Esittelijätiedot

kaupunginarkkitehti  
Jukka Kauto

Lisätiedot

Nina Mouhu, aluesuunnittelija, puhelin: 310 39838  
nina.mouhu(a)hel.fi  
Jenna Ikonen, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 38939  
jenna.i.ikonen(a)hel.fi  
Antti Siuruainen, metsäsuunnittelija, puhelin: 310 75252  
antti.siuruainen(a)hel.fi



10.12.2014

Kj/10

## § 412

### Kj / Valtuutettu Jasmin Hamidin aloite kaupungin henkilöautojen hankkimisesta sähköautoina

HEL 2014-008250 T 00 00 03

#### Päätös

Kaupunginvaltuusto päätti kaupunginhallituksen ehdotuksen mukaisesti katsoa valtuutettu Jasmin Hamidin aloitteen loppuun käsitellyksi.

Samalla kaupunginvaltuusto hyväksyi seuraavan toivomusponnen:

Valtuusto edellyttää että selvitetään mahdollisuutta päivittää kaupungin hankintaohjeistoa siten että hankintahinnan ohella huomioitaisiin nykyistä painokkaammin myös hankinnan hinta suhteessa hankinnan koko elinkaareen. (Jasmin Hamid)

#### Käsittely

Julistettuaan keskustelun päättyneeksi puheenjohtaja esitti selontekona, että keskustelun kuluessa valtuutettu Jasmin Hamid oli valtuutettu Tuomas Rantasen kannattamana ehdottanut hyväksyttäväksi seuraavan toivomusponnen:

Valtuusto edellyttää että selvitetään mahdollisuutta päivittää kaupungin hankintaohjeistoa siten että hankintahinnan ohella huomioitaisiin nykyistä painokkaammin myös hankinnan hinta suhteessa hankinnan koko elinkaareen.

Selonteko myönnettiin oikeaksi.

Puheenjohtajan ehdotuksesta kaupunginvaltuusto hyväksyi ensin yksimielisesti kaupunginhallituksen ehdotuksen.

Puheenjohtajan tekemä ja valtuuston hyväksymä äänestysesitys kuului seuraavasti: Ken hyväksyy valtuutettu Jasmin Hamidin ehdottaman toivomusponnen, äänestää jaa, ken sitä vastustaa äänestää ei.

2 äänestys

JAA-ehdotus: Valtuusto edellyttää että selvitetään mahdollisuutta päivittää kaupungin hankintaohjeistoa siten että hankintahinnan ohella huomioitaisiin nykyistä painokkaammin myös hankinnan hinta



10.12.2014

Kj/10

suhteessa hankinnan koko elinkaareen.  
EI-ehdotus: Vastustaa

Jaa-äännet: 76

Zahra Abdulla, Outi Alanko-Kahiluoto, Hennariikka Andersson, Maija Anttila, Paavo Arhinmäki, Harry Bogomoloff, Gunvor Brettschneider, Mika Ebeling, Matti Enroth, Yrjö Hakanen, Jasmin Hamid, Fatbardhe Hetemaj, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Nina Huru, Nuutti Hyttinen, Suzan Ikävalko, Sirkku Ingervo, Ville Jalovaara, Jukka Järvinen, Seppo Kanerva, Helena Kantola, Tarja Kantola, Arja Karhuvaara, Emma Kari, Otso Kivekäs, Dan Koivulaakso, Laura Kolbe, Kauko Koskinen, Tuuli Kousa, Minerva Krohn, Heimo Laaksonen, Timo Laaninen, Päivi Lipponen, Eija Loukoila, Jape Lovén, Pekka Majuri, Petra Malin, Sami Mutttilainen, Seija Muurinen, Björn Månsson, Terhi Mäki, Sari Mäkimattila, Jarmo Nieminen, Matti Niiranen, Jan D Oker-Blom, Hannu Oskala, Sara Paavolainen, Pia Pakarinen, Dennis Pasterstein, Jaana Pelkonen, Terhi Peltokorpi, Erkki Perälä, Sirpa Puhakka, Mari Puoskari, Mika Raatikainen, Timo Raittinen, Marcus Rantala, Tuomas Rantanen, Tatu Rauhamäki, Risto Rautava, Nasima Razmyar, Jukka Relander, Laura Rissanen, Wille Rydman, Pekka Saarnio, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara, Päivi Storgård, Leo Stranius, Johanna Sumuvuori, Ilkka Taipale, Kaarin Taipale, Pilvi Torsti, Ulla-Marja Urho, Anna Vuorjoki

Tyhjä: 8

Sirpa Asko-Seljavaara, Eero Heinäluoma, Rene Hursti, Terhi Koulumies, Harri Lindell, Tom Packalén, Tuomo Valokainen, Jan Vapaavuori

Poissa: 1

Osku Pajamäki

Kaupunginvaltuusto oli hyväksynyt valtuutettu Jasmin Hamidin ehdottaman toivomusponnen.

Esittelijä

Kaupunginhallitus

Lisätiedot

Juha Viljakainen, hankepäällikkö, puhelin: 310 36276  
juha.viljakainen(a)hel.fi

Liitteet

1 Jasmin Hamidin aloite (18.6.2014)

Otteet

Ote

Otteen liitteet

Postiosoite

PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alvno

FI02012566



10.12.2014

Kj/10

Aloitteiden tekijä

Muutoksenhakukielto, valmistelu

## Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

## Esittelijän perustelut

Valtuutettu Jasmin Hamid ja 30 muuta valtuutettua ovat tehneet 18.6.2014 valtuustoaloitteen, jossa esitetään, että Helsingin kaupungin hankkimat henkilöautot olisivat jatkossa sähköautoja.

Kaupunginhallitus toteaa, että kaupungin strategiaohjelmassa 2013–2016 on mm. tavoitteena on vähentää hiilidioksidipäästöjä 30 % vuoden 1990 tasosta vuoteen 2020 mennessä.

Kaupunginhallitus päätti 9.6.2014 § 673 tarkistaa kaupunginhallituksen päätöksessä 9.5.2011 § 476 määriteltyjen vähäpäästöisille ajoneuvoille asetettuja kriteereitä siten, että kaupungin autojen hankinnassa on otettava huomioon soveltuvin osin seuraavat tarkistettavat kriteerit:

1. Vähäpäästöisille bensiini- ja dieselautoille (ml. hybridit), joiden hiilidioksidipäästöt ovat enintään 100 g/km (energialuokka A),
2. Vähäpäästöisille bifuel- eli kaasuautoille, joiden hiilidioksidipäästöt ovat enintään 150 g/km (energialuokka D) ja
3. Vähäpäästöisille flexifuel- eli etanoliautoille, joiden hiilidioksidipäästöt ovat enintään 150 g/km (energialuokka D).
4. Kaikkien edellä mainittujen ajoneuvojen Euro -päästöluokka on vähintään Euro 5.
5. Kaikki täyssähköautot ja täyssähkökäyttöiset mopoautot ovat vähäpäästöisiä.
6. Kaupungin kuljetuskäyttöön hankittavien bensiini- ja diesel (ml. hybridit) monikäyttö- ja farmariautojen hiilidioksidipäästöt ovat enintään 130 g/km (energialuokka C).
7. Kaupungin ajoneuvokaluston kilpailutuksissa uusiutuvia polttoaineita käyttävien ajoneuvojen (esimerkiksi bifuel- ja flexifuel ajoneuvot, ml. pakettiautot) hiilidioksidipäästöt lasketaan käyttäen kertoimena polttoaineiden sopimustoimittajien varmennettuja, RES-direktiivin (2009/28/EY) mukaisia laskelmia polttoaineen päästövähennyksestä. RES-direktiivin mukaisesti lasketusta päästövähennyksestä poistetaan 10 %-yksikköä varmuusmarginaalina.



Talousarvion noudattamisohjeissa on lisäksi ohjeistettu, että kaupungin työsuhdeautojen hiilidioksidipäästöjen on oltava alle 100 g/km.

Helsingin kaupungin henkilöautojen puitejärjestelyjen kilpailuttamisessa on otettu huomioon ympäristötekijöitä vuodesta 1999 alkaen. Virastoille ja laitoksille on jo pitkään hankittu vähäpäästöisiä ajoneuvoja, ellei ole ollut perusteltua syytä poiketa säännöstä. Kaluston hankinnassa tehdään yhteistyötä muiden suurten kaupunkien kanssa.

Sähköautojen hankintahinta rajoittaa sähköautojen laajempaa käyttöönottoa Helsingissä. Vuonna 2014 kaupungin käyttöön kilpailutettujen polttomoottorilla toimivien henkilöautojen arvonlisäverollinen hankintahinta on edullisimmillaan 12 720 euroa. Hankintahinnaltaan edullisin markkinoilla oleva täyssähköauto maksaa 32 138 euroa. Vastaavasti hankintahinnaltaan halvimman ladattavan hybridi-auton hinta on 40 790 euroa. Työ- ja elinkeinoministeriö myöntää vuoden 2017 loppuun saakka energiainvestointitukea mm. sähköautoille ja ladattaville hybridi-autoille. Tuen jatkoa koskevia päätöksiä ei ole tehty. Nykyisin tuen saaminen edellyttää esim. leasing-muotoista hankintaa eikä sitä myönnetä auton ostoihin. Tuen suuruus on 30 % leasingsopimuksen mukaisista kuukausikustannuksista. Toistaiseksi kaupungille on ollut edullisinta hankkia henkilöautoja joko ostamalla omaksi tai rahoitusleasing-sopimuksilla. Rahoitusleasing-muotoa ei ole ollut tarjolla käytettäväksi sähköautojen hankintaan. Huoltoleasingiä on käytetty sähköautosta saatavien käyttökokemusten saamiseksi muutamien viraston yhteiskäyttöön tarkoitettujen autojen hankintaan. Huoltoleasingillä hankituille sähköautoille on myös haettu energiainvestointitukea. Jatkossa kaupunki pyrkii vaikuttamaan omalta osaltaan siihen, että energiainvestointitukea saataisiin myös kaupungille soveltuviin autojen hankintamuotoihin kuten ostoihin. Myös rahoitusleasing-sopimuksen käyttö sähköautojen hankintoihin on jatkossa paremmin mahdollista, kun leasingkustannuksiin olennaisesti vaikuttavan auton jäännösarvo voidaan määritellä paremmin sähköautoista saatavien käyttökokemusten perusteella. Kaupunki seuraa sähköautojen käyttömahdollisuuksien ohella niiden hintakehitystä sekä arvioi autojen hankinnan kokonaistaloudellisuutta nykyiseen tapaan tapauskohtaisesti. Tällä hetkellä on siten tarkoituksenmukaista edetä yksittäisten sähköautohankintojen kautta käyttökokemuksia keräämällä.

Toinen sähköautojen käyttöä rajoittava tekijä on autojen rajallinen toimintakapasiteetti. Vaikka autojen akut ovat jatkuvasti parantuneet, eivät ne kaikissa työtehtävissä riitä koko työpäivän tarpeisiin. Kaupungin käyttöön hankittavan ajoneuvokaluston on oltava tehokkaaseen työkäyttöön soveltuvaa.



Latausinfrastruktuurin rakentamiseen velvoittava direktiivi 8309/14 edellyttää kattavan latausverkoston rakentamista Suomeen vuoteen 2020 mennessä. Helsinkiin tavoitellaan tulevaisuudessa suhteellisen kattavaa latausverkostoa. Julkisten latauspisteiden määrä tulee olemaan 400 - 600 latauspistettä. Tällä hetkellä pääkaupunkiseudulla on 70 julkista sähköauton latauspistettä. Verkoston laajentamisessa edetään vaiheittain ja asiassa tehdään tiivistä yhteistyötä kaupungin hallintokuntien kesken sekä yhteistyössä muiden suurten kaupunkien kanssa. Asiaa tulee osaltaan edistämään kansallisen latausjärjestelmän syntyminen lähitulevaisuudessa.

Helsingin Energia on toteuttanut Helsinkiin yhteensä 35 kpl sähköautojen julkista latauspistettä, joiden sijainti perustuu kaupungin sähköistyvän liikenteen ohjausryhmän laatimaan latausverkoston yleissuunnitelmaan. Helsingin Energia seuraa latauspisteiden käyttöä ja toteuttaa uusia latauspisteitä kysynnän mukaan. Latauspalvelun perusajatus on, että pidemmällä tähtäimellä latausverkoston rakentaminen ja ylläpito voidaan rahoittaa latauspalveluiden käyttäjiltä perittävillä maksuilla. Toistaiseksi lataus on ollut palvelun käyttäjille ilmaista, mutta se muuttuu maksulliseksi kuluvan vuoden loppuun mennessä.

Helsingin Energia perusti vuoden 2013 lopulla yhdessä 17 muun energiayrityksen kanssa sähköautojen latauspalveluita tarjoavan yhtiön Liikennevirta Oy:n. Tavoitteena yhtiön perustamisessa oli saada aikaan valtakunnallinen sähköistä liikennettä palveleva sähköautojen latausratkaisu kaikille sähköautojen käyttäjille. Latauspisteiden yhteiskäytön avulla saavutetaan pienemmät yksikkökustannukset, latauspisteiden korkeampi käyttöaste sekä parempi käyttäjäkokemus kaikille latauspalvelun käyttäjille. Liikennevirta Oy toimii Helsingin Energian tarjoamien latauspalveluiden operaattorina minkä lisäksi yhtiö on tehnyt yhteistyösopimuksia kansainvälisten latausoperaattoreiden kanssa.

Eri teknologioihin pohjautuvat vähäpäästöiset autot yleistyvät tulevaisuudessa. EU:n direktiiviesitys puhtaasti liikenteen infrastruktuurista ja tiukat vaatimukset CO<sub>2</sub>-päästöjen rajoittamisesta kiihdyttävät sekä autovalmistajien mallistomuutoksia että valtioiden ja kaupunkien aktiivisuutta sähköisen liikenteen edistämiseksi. Esimerkiksi ladattavien ajoneuvojen arvioidaan olevan keskeisiä eurooppalaisilla ajoneuvomarkkinoilla vuosikymmenen lopulla ja näiden ympärille syntyy nopeasti kasvava tuotteiden ja palveluiden markkinat.

Helsingin kaupunki on panostanut vähäpäästöisten ja sähköautojen hankintaan sekä sähköautojen käytön edellyttämän latausverkoston toteuttamiseen. Kaupunki on ollut myös perustajaosakkaana



sähköautojen latauspalveluita tarjoavassa yhtiössä. Tällä hetkellä sähköautojen toimintakapasiteetti ja korkea hinta eivät mahdollista, että jatkossa voitaisiin aloitteen mukaisesti hankkia pelkästään sähköautoja. Kaupunki seuraa kuitenkin teknologian kehitystä ja arvioi vähäpäästöisten ajoneuvojen kriteereitä muutaman vuoden välein. Sähköautojen toimintakapasiteetti sekä käytön edellytykset paranevat latausverkoston tihentyessä ja laajentuessa jatkossa. Myös sähköautojen hinnan voidaan otaksua ajoneuvomarkkinoiden kehittyessä halpenevan tulevaisuudessa.

Kaupunginvaltuusto muutti 4.6.2014 (§ 217) työjärjestystään aloitteiden osalta. Valtuutettu Jasmin Hamidin aloite on jätetty 18.6.2014. Aloitteen käsittelyjärjestys on muutetun työjärjestyksen mukainen.

Kaupunginhallitus katsoo edellä olevan riittäväksi selvitykseksi asiassa.

Esittelijä

Kaupunginhallitus

Lisätiedot

Juha Viljakainen, hankepäällikkö, puhelin: 310 36276  
juha.viljakainen(a)hel.fi

**Liitteet**

1 Jasmin Hamidin aloite (18.6.2014)

**Otteet**

**Ote**

Aloitteen tekijä

**Otteen liitteet**

Muutoksenhakukielto, valmistelu

**Päätöshistoria**

Kaupunginhallitus 01.12.2014 § 1258

HEL 2014-008250 T 00 00 03

**Päätös**

Kaupunginhallitus päätti esittää kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto päättää katsoa valtuutettu Jasmin Hamidin aloitteen loppuun käsitellyksi.

17.11.2014 Pöydälle

10.11.2014 Pöydälle

Esittelijä

**Postiosoite**

PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
helsinki.kirjaamo@hel.fi

**Käyntiosoite**

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

**Puhelin**

+358 9 310 1641

**Faksi**

+358 9 655 783

**Y-tunnus**

0201256-6

**Tilinro**

FI0680001200062637

**Alvno**

FI02012566



kaupunginjohtaja  
Jussi Pajunen

Lisätiedot

Juha Viljakainen, hankepäällikkö, puhelin: 310 36276  
juha.viljakainen(a)hel.fi

Yleisten töiden lautakunta 23.09.2014 § 352

HEL 2014-008250 T 00 00 03

Lausunto

Yleisten töiden lautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Kaupungin vuosien 2013 - 2016 valtuustostrategian mukaisesti Helsingin tavoitteena on vähentää hiilidioksidipäästöjä 30 % vuoden 1990 tasosta vuoteen 2020 mennessä. Lisäksi kaupungin pitkän tähtäimen tavoitteina on mm. hiilineutraali kaupunki vuoteen 2050 mennessä, liikenteen pakokaasupäästöjen tuntuva vähentyminen sekä ympäristömelun ohjeistoissa pysyminen. Tavoitteisiin pääseminen edellyttää mm. liikenteen pakokaasupäästöjen tuntuvaa alentumista ja autojen moottoriäänien pienenemistä.

Yleisten töiden lautakunta pitää tärkeänä, että kaupunki toimii itse suunnannäyttäjänä hankkimalla omaan käyttöön vähäpäästöisiä ja hiljaisia ajoneuvoja. Vähäpäästöisyyteen on kuitenkin tarjolla useita teknisiä ratkaisuja ja onkin tärkeää, että kaupungin käyttöön hankitaan kulloiseenkin työtehtävään soveltuvia ajoneuvoja.

Rakennusvirasto hankkii henkilöautot käyttöönsä Helsingin kaupungin rakentamispalvelu Staran logistiikkapalveluiden kautta. Hankittavat autot ovat aina kaupungin ohjeistuksen mukaisia. Ohjeistuksen päästörajat ovat tiukentuneet ja tulevat todennäköisesti jatkossakin tiukentumaan autotekniikan kehittymisen myötä. Vuonna 2013 rakennusvirastolla oli käytössään 40 henkilöautoa. Autokanta jakautui käyttövoiman mukaan seuraavasti:

- bensiini 31 kpl
- diesel 6 kpl
- hybridi 1 kpl
- ladattava hybridi 0 kpl
- täyssähköautot 2 kpl

Sähköautojen käyttöä rajoittaa niiden kallis hinta. Yleisesti ottaen sähköautojen hankintahinta on kaksin-kolminkertainen vastaaviin





bensiinikäyttöisiin autoihin verrattuna ja viraston autoista Staralle maksama kuukausivuokra on sähköautoilla noin kaksinkertainen bensiniautojen vuokraan verrattuna.

Toinen sähköautojen käyttöä rajoittava tekijä on niiden rajallinen toimintakapasiteetti. Vaikka autojen akut ovat jatkuvasti parantuneet, eivät ne kaikissa työtehtävissä riitä koko työpäivän tarpeisiin. Ongelmia on esiintynyt mm. sähköautojen käytöstä pysäköinninvalvontatehtävissä. Sen sijaan HKR-Rakennuttajan kokemukset ovat positiivisia. Yleisten töiden lautakunta pitääkin tärkeänä, että varmistetaan hankittavien ajoneuvojen soveltuvuudesta kulloisiinkin työtehtäviin.

Sähköautojen käyttöä rajoittaa myös riittävien latausmahdollisuuksien puute. Perinteinen yön yli tapahtuva hidaslataus ei tuota ongelmia, koska siihen yleensä riittää tarjolla oleva kiinteistöjen sähköverkko, mutta viimeaikoina sähköautoissa yleistynyt pikalataus edellyttää tehokkaampaa sähköverkkoa. Toiminnan kannalta olisi tärkeää, että autoja voisi ladata tehokkaasti työpäivän aikana asioitaessa kaupungin eri toimipisteissä, mutta useamman auton samanaikainen lataus edellyttäisi tehokkaan latausverkon rakentamista kaupungin toimipisteisiin.

Rakennusvirasto on mukana kaupungin sähköisen liikenteen kehittämistyöryhmässä, jonka tehtävänä on mm. kehittää julkista latauspisteverkostoa. Tällä hetkellä Helsingin yleisille alueille on toteutettu 35 latauspistettä ja kaupunki on laatinut yleissuunnitelman yhteensä sadan latauspisteen toteuttamisesta. Lisäksi uuden EU-direktiivin mukaan Helsinkiin tulisi toteuttaa noin 600 julkista latauspistettä vuoteen 2020 mennessä. Julkiset latauspisteet eivät kuitenkaan ole ratkaisu työkäytössä olevien kaupungin ajoneuvojen lataamiseen, vaan latauksen tulee tapahtua pääsääntöisesti kaupungin omissa toimipisteissä.

Yleisten töiden lautakunta pitää tärkeänä, että ajoneuvohankinnoissa suositaan vähäpäästöisyyttä ja meluttomuutta. Sähkö-, hybridi- ym. vähäpäästöisten ja hiljaisten ajoneuvojen osuutta kaupungin ajoneuvokannassa tulee kasvattaa. Samalla tulee kuitenkin varmistua siitä, että kulloisiinkin työtehtäviin on käytössä niihin parhaiten soveltuvat ajoneuvot. Sähköautojen laajaan käyttöön liittyy vielä rajoitteita, jotka täytyy ottaa huomioon ajoneuvojen hankinnassa. Jos kaupunki päättää jatkossa hankkia tuntuvasti enemmän sähköautoja, tulee kasvatat ajoneuvokustannukset huomioida myös hallintokuntien rahoituksessa.

Esittelijä

osastopäällikkö



Silja Hyvärinen

Lisätiedot

Juhani Sandström, valaistuspäällikkö, puhelin: 310 38521  
juhani.sandstrom(a)hel.fi

Helsingin Energian johtokunta 16.09.2014 § 62

HEL 2014-008250 T 00 00 03

Lausunto

Helsingin Energian johtokunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Helsingin Energia perusti vuoden 2013 lopulla yhdessä 17 muun energiayrityksen kanssa sähköautojen latauspalveluita tarjoavan yhtiön Liikennevirta Oy. Tavoitteena yhtiön perustamisessa oli saada aikaan valtakunnallinen sähköistä liikennettä palveleva sähköautojen latausratkaisu kaikille sähköautojen käyttäjille. Latauspisteiden yhteiskäytön avulla saavutetaan pienemmät yksikkökustannukset, latauspisteiden korkeampi käyttöaste sekä parempi käyttäjäkokemus kaikille latauspalvelun käyttäjille. Liikennevirta Oy toimii Helsingin Energian tarjoamien latauspalveluiden operaattorina minkä lisäksi yhtiö on tehnyt yhteistyösopimuksia kansainvälisten latausoperaattoreiden kanssa.

Helsingin Energia on toteuttanut Helsinkiin yhteensä 35 kpl sähköautojen julkista latauspistettä, joiden sijainti perustuu kaupungin sähköistyvän liikenteen ohjausryhmän laatimaan latausverkoston yleissuunnitelmaan. Helsingin Energia seuraa latauspisteiden käyttöä ja toteuttaa uusia latauspisteitä kysynnän mukaan. Latauspalvelun perusajatus on, että pitemmällä tähtäimellä latausverkoston rakentaminen ja ylläpito voidaan rahoittaa latauspalveluiden käyttäjiltä perittävillä maksuilla. Toistaiseksi lataus on ollut palvelun käyttäjille ilmaista, mutta se muuttuu maksulliseksi kuluvan vuoden loppuun mennessä.

Suurin osa Helsingin Energian omassa käytössä olevista autoista on työkäyttöön varusteltuja pakettiautoja ja kevyitä kuorma-autoja, joille sähköautojen valmistajilta ei löydy kilpailukykyisiä vaihtoehtoja. Käytössä on tällä hetkellä henkilöautoja 29 kpl, joista täyssähköautoja ja ladattavia hybridejä on yhteensä 4 kpl. Kokonaiskustannuksiltaan sähköautot ovat toistaiseksi olleet selvästi polttomoottoriautoja kalliimpia.



Sähköautoja voidaan hankkia Helsingin Energian työtehtäviin vain rajoitetusti, koska sähköautojen käyttö tunneleissa on paloturvallisuussyistä kielletty. Helsingin Energia tulee kuitenkin lisäämään sähköautojen määrää asteittain niissä työtehtävissä, joissa em. rajoituksia ei ole.

Esittelijä

Toimitusjohtaja  
Pekka Manninen

Lisätiedot

Markus Lehtonen, Kehitysjohtaja, puhelin: +358 9 617 2475  
markus.lehtonen(a)helen.fi

Teknisen palvelun lautakunta 11.09.2014 § 136

HEL 2014-008250 T 00 00 03

Lausunto

Teknisen palvelun lautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon.

Kaupungin vuosien 2013 - 2016 valtuustostrategiassa kiinnitetään huomiota meluhaittojen ja ilmansaasteiden torjuntaan. Helsingin tavoitteena on vähentää hiilidioksidipäästöjä 30 % vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Kaupungin pitkän tähtäimen ympäristöpoliittisina tavoitteina on mm. hiilineutraali kaupunki vuoteen 2050 mennessä, liikenteen pakokaasupäästöjen merkittävä vähentyminen sekä ympäristömelun ohjearvojen alittaminen, jotta ihmiset eivät altistu pitkäaikaiselle terveyden vaikuttavalle melulle.

Teknisen palvelun lautakunta pitää tärkeänä Helsingin kaupungin käyttöön hankittavan ajoneuvokaluston moottori- ja melupäästöjen vähentämistä. Melun ja moottoripäästöjen vähentäminen tapahtuu useaa eri lähestymistapaa yhdistelemällä. Kaupungin käyttöön hankittavan ajoneuvokaluston on oltava tehokkaaseen työkäyttöön soveltuvaa ja silti mahdollisimman vähäpäästöistä.

Hankittavien henkilöautojen tulee aina olla voimassa olevan kaupungin ohjeistuksen mukaista. Nykyisen kaupungin talousarvion noudattamisohjeen mukaan henkilöautojen CO<sub>2</sub>-moottoripäästöt saavat olla enintään sata grammaa kilometriä kohden. Tätä tavoitetta on jatkossa pyrittävä alentamaan henkilöautojen osalta, jotta ympäristöpolitiikan tavoitteet toteutuisivat. Lisäksi kaupungin autojen hankintaan ja käyttöön on kiinnitettävä erityinen huomio. Kaupungin käytössä olevien henkilö- ja pakettiautojen lukumäärän on oltava mahdollisimman vähäinen ja autojen käyttöasteen on oltava



mahdollisimman suuri. Osaa hankittavista henkilöautoista tulee tulevaisuudessa voida käyttää useiden eri hallintokuntien kesken yhteiskäytössä.

Helsingin kaupungin omien täyssähköautojen hankinta on sinänsä perusteltua, mutta hankinnan kohteen määrittelyn yhteydessä on kuitenkin aina varmistettava tarvekartoituksella, että täyssähköauto todella soveltuu käyttötarkoitukseen. Kaluston hankinnassa on painotettava ensisijaisesti hankittavien autojen soveltuvuutta niille tarkoitettuihin työtehtäviin, jotta kalustoa voidaan hyödyntää työtehtävissä kustannustehokkaasti. Kaupungin autohankinnoissa on hyödynnettävä kaikkia mahdollisia keinoja vähentää autokaluston melua ja saastuttamista. Kaupungin on sähköisen liikenteen lisäksi lisättävä vaihtoehtoisten biopolttoaineiden käyttöä.

Täyssähköhenkilöautot ovat ainakin tällä hetkellä huomattavasti kalliimpia kuin käyttötarpeisiin soveltuvat halvimmat vaihtoehdot. Tällä hetkellä täyssähköhenkilöauton arvonlisäveroton nettohinta on noin kaksinkertainen verrattuna kaupungin käyttöön hankittavien vähäpäästöisten polttomoottorikäyttöisten henkilöautojen hankintahintoihin. Mikäli Helsingin kaupunki hankkii jatkossa hybridautoja tai täyssähköautoja, on kalliimpiin investointeihin ja koko elinkaaren ajan ylläpitokustannuksiin syytä varautua myös hallintokuntien tulevien vuosien talousarvioissa.

#### Käsittely

11.09.2014 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan

Korjaus kappaleeseen 4, henkilöautojen CO2-moottoripäästöt saavat olla enintään sata grammaa kilometriä kohden, eikä sata grammaa sataa kilometriä kohden.

#### Esittelijä

toimitusjohtaja  
Timo Martiskainen

#### Lisätiedot

Sami Aherva, yksikönjohtaja, puhelin: 310 78571  
sami.aherva(a)hel.fi



## § 413

### Sosiaali- ja terveystieteiden virastopäällikön virkaan ottaminen

HEL 2014-009601 T 01 01 01 01

#### Päätös

Kaupunginvaltuusto päätti kaupunginhallituksen ehdotuksen mukaisesti ottaa sosiaali- ja terveystieteiden virastopäällikön virkaan lääketieteen lisensiaatti Hannu Juvosen 1.1.2015 lukien 30.6.2017 päättyväksi määrääjäksi 10 268,78 euron kokonaispalkan mukaan määräytyvin palkkaeduin.

Samalla kaupunginvaltuusto päätti, että mikäli virkaan otetaan henkilö, joka ei ole kaupungin palveluksessa eikä hänen terveydentilansa ole käytettävissä virkaan otettaessa, päätös on ehdollinen, kunnes henkilön terveydentilasta saadun selvityksen perusteella virkaan ottaminen on vahvistettu. Selvitys on esitettävä kuukauden kuluessa virkaan ottamista koskevan päätöksen tiedoksisaannista lukien.

#### Käsittely

Puheenjohtajan ehdottama ja valtuusto hyväksymä käsittelyjärjestys kuului seuraavasti:

Asiassa sallitaan ensin keskustelu.

Mikäli valtuusto on yksimielinen, voidaan valinnasta päättää ilman varsinaista vaalitoimitusta.

Vaali on kuntalain 60 §:n 4 momentin nojalla vaadittaessa toimitettava suljetuin lipuin.

Julistettuaan keskustelun päättyneeksi puheenjohtaja esitti selontekona, että keskustelun kuluessa oli valtuutettu Sari Mäkimattila ehdottanut, että kaupunginvaltuusto päättäisi ottaa sosiaali- ja terveystieteiden virastopäällikön virkaan lääketieteen lisensiaatti Juha Jolkkosen 1.1.2015 lukien 30.6.2017 päättyväksi määrääjäksi.

Selonteko myönnettiin oikeaksi.

Puheenjohtaja totesi, että asiassa suoritetaan vaali suljetuin lipuin. Vaalitoimituksessa avustajina toimivat Pilvi Torsti ja Leo Stranius.

Toimitetussa vaalissa Hannu Juvonen sai 46 ääntä, Juha Jolkkonen sai 38 ääntä sekä 1 äänestyslippu hylättiin.



Kaupunginvaltuusto päätti ottaa Hannu Juvosen sosiaali- ja terveysviraston virastopäällikön virkaan 1.1.2015 lukien 30.6.2017 päättyväksi määräajaksi.

**Esittelijä**

Kaupunginhallitus

**Lisätiedot**

Marja-Liisa Rautanen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36184  
marja-liisa.rautanen(a)hel.fi  
Annikki Thoden, vs. kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36048  
annikki.thoden(a)hel.fi

**Liitteet**

- 1 Sanomalehti-ilmoitus, Sosiaali- ja terveysviraston virastopäällikön virka
- 2 Yhteenvedo hakijoista
- 3 Valitun hakemus

**Otteet**

**Ote**

Virkaan otettu  
Muut hakijat

**Otteen liitteet**

Kunnallisvalitus, valtuusto  
Esitysteksti  
Kunnallisvalitus, valtuusto

**Päätösehdotus**

Päätös on ehdotuksen mukainen.

**Esittelijän perustelut**

Sosiaali- ja terveysviraston virastopäällikön virka on tullut avoimeksi 1.10.2014 alkaen viranhaltijan eläkkeelle siirtymisen vuoksi.

Kaupunginhallitus on 18.8.2014 § 819 kehottanut sosiaali- ja terveysvirastoa julistamaan virastopäällikön viran haettavaksi 1.10.2014 lukien 30.6.2017 saakka Helsingin kaupungin sosiaali- ja terveystoimen johtosäännön, sen lisäksi mitä muutoin on säädetty, ja kaupungin kielitaitosäännön mukaisin kelpoisuusvaatimuksin sekä 8 723 - 12 591 euroa kuukaudessa mukaisin kokonaispalkkaeduin.

Helsingin kaupungin sosiaali- ja terveystoimen johtosäännön 19 §:n 1 momentin mukaan sosiaali- ja terveysviraston toimintaa johtavan virastopäällikön kelpoisuusvaatimuksena on sen lisäksi mitä muutoin on säädetty, ylempi korkeakoulututkinto sekä kokemusta hallinto- ja johtamistehtävistä. Johtosäännön 19 §:n 1 mom. viittaus "mitä muutoin on säädetty" tarkoittaa sitä, että silloin kun tehtävä kuuluu sosiaalihuollon ammatillisen henkilöstön kelpoisuusvaatimuksista annetun lain soveltamisalaan, lainsäännökset otetaan huomioon.



Sosiaalihuollon ammatillisen henkilöstön kelpoisuusvaatimuksista annetun lain 2 §:n mukaan lakia sovelletaan kelpoisuuksiin, joita vaaditaan sosiaalihuollon ammatilliselta henkilöstöltä, jollei muualla laissa toisin säädetä. Lain 10 § koskee sosiaalihuollon johtotehtäviä. 10 §:n 1 mom. mukaan kelpoisuusvaatimuksena kunnan tai kuntayhtymän sosiaalihuollon tai sosiaali- ja terveydenhuollon pääasiassa hallinnollisiin johtotehtäviin on 3 §:n mukainen kelpoisuus tai tehtävään soveltuva ylempi korkeakoulututkinto ja alan tuntemus sekä niiden lisäksi riittävä johtamistaito. Sosiaali- ja terveysviraston toimintaa johtavan virastopäällikön tehtävä on hallinnollisen johtajan tehtävä. Hallinnolliset johtotehtävät eivät sisällä asiakastyötä eivätkä välitöntä asiakastyön ohjausta. Hallinnollisen johtajan kelpoisuusvaatimukseen ei sisälly vaatimusta asiakastyökokemuksesta eikä tietyn tutkinnon suorittamisesta, vaan myös muulla tavoin hankittu alan tuntemus on riittävä.

Kaupungin kielitaitosäännön perusteella viraston ja laitoksen päälliköltä vaaditaan suomen kielen erinomaista ja ruotsin kielen tyydyttävää suullista ja kirjallista taitoa.

Virka on ollut julkisesti haettavana 7. - 29.9.2014. Hakuilmoitus julkaistiin Helsingin sanomissa, Hufvudstadsbladetissa, Metro-lehdessä ja lisäksi hakuilmoitus oli kaupungin sähköisillä eRekry-ilmoitussivuilla.

Helsingin kaupungin sosiaali- ja terveystoimen johtosäännön 20 §:n 1 mom. mukaan kaupunginvaltuusto valitsee sosiaali- ja terveysviraston päällikön lautakunnan annettua hakijoista lausuntonsa.

Sosiaali- ja terveystoimen johtosäännön 1 §:n mukaan Helsingin kaupungin sosiaali- ja terveyslautakunta ja sen alainen sosiaali- ja terveysvirasto huolehtivat kaupungin sosiaali- ja terveystoimesta lasten päivähoitoa lukuun ottamatta kaupunginvaltuuston ja kaupunginhallituksen hyväksymien tavoitteiden mukaisesti. Sosiaali- ja terveysvirasto huolehtii terveydenhuoltolain mukaisista terveyskeskuksen tehtävistä. Sosiaali- ja terveystoimen toimialaan kuuluvat myös kunnan tehtäväksi säädetty raittiustyö, maahanmuuttajien kotouttamiseen liittyvät kunnan tehtävät sekä talous- ja velkaneuvontapalvelujen järjestäminen. Lautakunta ja virasto huolehtivat lisäksi sosiaali- ja terveystoimen laitosten lääkehuollosta sekä muusta sosiaali- ja terveystoimen velvoitteena olevasta lääkehuollosta.

Virkaan valittavalta on hakuilmoituksessa edellytetty soveltuvaa ylempää korkeakoulututkintoa ja sosiaali- ja terveydenhuollon tuntemusta tai sosiaalihuollon ammatillisen henkilöstön kelpoisuusvaatimuksista annetun lain 3 §:ssä säädettyä kelpoisuutta.



Lisäksi on edellytetty riittävää johtamistaitoa sekä kokemusta hallinto- ja johtamistehtävistä. Kielitaitovaatimuksena on kaupungin kielitaitosäännön mukaisesti suomen kielen erinomainen suullinen ja kirjallinen taito sekä ruotsin kielen tyydyttävä suullinen ja kirjallinen taito.

Sosiaali- ja terveydenhuollon toimintaympäristössä tapahtuu lähivuosina suuria muutoksia. Kansallinen sosiaali- ja terveydenhuollon uudistus on suuri johtamishaaste. Helsingin sosiaali- ja terveystoimen organisaatio on uudistettu hiljattain ja siinä on tarpeen kehittää johtamiskäytäntöjä ja palvelujen tuottamistapoja asiakaslähtöisen palvelutarpeen näkökulmasta. Virastopäällikkö johtaa sosiaali- ja terveystoimen toimintaa ja vastaa siitä, että hyväksytyt tavoitteet saavutetaan. Kaupunginvaltuuston strategiaohjelman tavoitteet, kuten tuottavuuden kasvu ja hallinnon keventäminen sekä terveys- ja hyvinvointierojen kaventaminen, on tasapainotettava mm. taloudelliseen tilanteeseen ja väestön huoltosuhteen muutokseen. Ikääntymisestä johtuva palvelujen kysyntä ja tulevaisuudessa työvoimapula vaativat uudenlaisia ratkaisuja mm. hoitoketjujen ohjaamiseen ja asiakaslähtöisten palvelujen räätälöintiin. Sosiaali- ja terveydenhuollon keskeisten johtamistehtävien menestyksellinen hoitaminen edellyttää toimialan tuntemusta ja yhteistyökykyä muuttuvissa tilanteissa siten, että kaupungin asettamat tavoitteet saavutetaan. Sosiaali- ja terveystoimi muodostaa merkittävän kokonaisuuden Helsingin kaupungin hallinnossa. Tämän vuoksi hakijoiden sosiaali- ja terveydenhuollon laaja-alaiseen tuntemukseen sekä hallinto- ja johtamiskokemukseen on kiinnitetty erityistä huomiota.

Virkaa täytettäessä varsinaisten kelpoisuusehtojen täyttämisen lisäksi tulee ottaa huomioon perustuslain 125 §:ssä säädetyt yleiset nimitysperusteet julkisiin virkoihin eli taito, kyky ja koeteltu kansalaiskuunto.

Virastopäällikön virkaan saapui määräaikaan mennessä yhteensä 17 hakemusta. Kaikki hakijat täyttivät viran kelpoisuusvaatimukset.

Virastopäällikön valintaa valmistelevaan ryhmään kuuluivat sosiaali- ja terveyslautakunnan puheenjohtaja Maija Anttila, varapuheenjohtaja Seija Muurinen ja jäsen Hannu Tuominen, henkilöstöjohtaja Marju Pohjaniemi kaupunginkansliasta, rekrytointikonsultti Milla Kansonen ja seniorikonsultti Anu Säilä-Kiukas Psycon Oy:stä. Haastatteluun ja henkilöarviointiin kutsuttiin kolme hakijaa (hakijat 1, 2 ja 3). Haastattelijoina toimivat edellä mainittujen lisäksi kansliapäällikkö Tapio Korhonen kaupunginkansliasta, Psycon Oy:stä haastatteluihin osallistui rekrytointikonsultti Milla Kansonen. Sosiaali- ja terveyslautakunta haastatteli kyseiset kolme hakijaa 4.11.2014.





Lisäksi kaupunginjohtaja on tavannut hakijat 1 ja 2 viikolla 47.

\*\*\*\*\*

\*\*\*\*\*

\*\*\*\*\*

Sosiaali- ja terveyslautakunta esittää lausuntonaan, että virastopäälliköksi valitaan hakija 2. Lautakunnan lausunto sisältyy päätöshistoriaan.

Kaikilla hakijoilla 1 - 3 on pitkä kokemus erilaisista lääkärin tehtävistä. Johtamiskokemus hakuajan loppuun mennessä kuvataan seuraavassa vertailussa. Vertailussa olevat tiedot perustuvat hakijoiden omaan ilmoitukseen.

Hakija 1 on koulutukseltaan lääketieteen lisensiaatti ja psykiatrian erikoislääkäri. Hän on toiminut sosiaali- ja terveystieteiden osaston päihdepalvelut -osaston osastopäällikkönä 1 v 9 kk, josta vs. virastopäällikkönä 28.7.2014 lukien ja 1.10.2014 lukien avoimena olevan viran hoitajana. Hän on toiminut Itä-Savon sairaanhoitopiirissä johtajaylilääkärinä, erikoissairaanhoidon toimialajohtajana 1 v 5 kk ja osastonylilääkärinä 2 v 6 kk. Korona Invest Oy:n sijoitusjohtajana hän on ollut 1 v 5 kk sekä Pfizer Oy:n yhteiskuntasuhde- ja viestintäjohtajana 3 v 4 kk. Hän on suorittanut sosiaali- ja terveysjohtamisen MBA-koulutuksen.

Hakija 2 on koulutukseltaan lääketieteen lisensiaatti ja geriatrian erikoislääkäri. Hän on toiminut sosiaali- ja terveystieteiden sairaala-, kuntoutus- ja hoivapalvelut -osaston osastopäällikkönä 1 v 9 kk, Vantaan kaupungilla vs. vanhus- ja vammaispalvelujen tulosalueen johtajana 9 kk ja sairaalapalvelujen tulosyksikön päällikkönä 3 v 9 kk sekä Keravan kaupungin palveluksessa ylilääkärinä sekä vastuualueen päällikkönä yhteensä 1 v 10 kk. Hän on suorittanut Executive MBA-koulutuksen vuonna 2014.

Hakija 3 on koulutukseltaan lääketieteen tohtori sekä korva-, nenä- ja kurkkutautien erikoislääkäri. Hän on toiminut HYKSin silmäklinikan ylilääkärinä 4 v 9 kk ja HYKSin korvaklinikan osastonylilääkärinä 4 v 4 kk. Hän on suorittanut sosiaali- ja terveysjohtamisen PD-koulutuksen ja osallistuu parhaillaan Public MBA-koulutukseen, joka päättyy maaliskuussa 2015.

Viran kelpoisuusehtoihin, perustuslain 125 §:n mukaisiin yleisiin nimitysperusteisiin, hakuasiakirjoihin, työ-, hallinto- ja johtamiskokemukseen, sosiaali- ja terveydenhuollon tuntemukseen ja



haastatteluissa ilmenneisiin seikkoihin viitaten hakija 1 on sosiaali- ja terveysviraston virastopäällikön virkaan parhaiten soveltuva. Hakijan 1 työ-, hallinto- ja johtamiskokemus sekä sosiaali- ja terveydenhuollon tuntemus ovat laaja-alaisemmat kuin hakijoiden 2 ja 3, joiden hallinto- ja johtamiskokemus painottuu täytettävänä olevan tehtävän kannalta enemmän varsinaisiin lääkäri- ja asiantuntijatehtäviin. Hakijalla 1 on kokemustaan, tähänastisen toimintansa ja henkilökohtaisten ominaisuuksiensa perusteella parhaat edellytykset menestyksellisesti hoitaa virastopäällikön virkaa haastavassa muutostilanteessa. Esitettävä henkilö on kaupungin palveluksessa eikä selvitystä terveydentilasta hänen osaltaan vaadita.

Virkaan valittavalle esitetään maksettavaksi 10 268,78 euron mukaista kokonaispalkkaa.

Hakuilmoitus ja yhteenveto hakijoista ovat liitteinä. Hakemusasiakirjat ovat kokonaisuudessaan nähtävänä kokouksessa ja sitä ennen kaupunginkansliassa.

**Esittelijä**

Kaupunginhallitus

**Lisätiedot**

Marja-Liisa Rautanen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36184  
marja-liisa.rautanen(a)hel.fi  
Annikki Thoden, vs. kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36048  
annikki.thoden(a)hel.fi

**Liitteet**

- 1 Sanomalehti-ilmoitus, Sosiaali- ja terveysviraston virastopäällikön virka
- 2 Yhteenveto hakijoista

**Otteet**

**Ote**

Virkaan otettu  
Muut hakijat

**Otteen liitteet**

Kunnallisvalitus, valtuusto  
Esitysteksti  
Kunnallisvalitus, valtuusto

**Tiedoksi**

Sosiaali- ja terveyslautakunta  
Sosiaali- ja terveysvirasto  
Taloushallintopalvelut

**Päätöshistoria**



10.12.2014

Kj/11

Kaupunginhallitus 01.12.2014 § 1256

HEL 2014-009601 T 01 01 01 01

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto päättää ottaa sosiaali- ja terveysviraston virastopäällikön virkaan lääketieteen lisensiaatti Hannu Juvosen 1.1.2015 lukien 30.6.2017 päättyväksi määräajaksi 10 268,78 euron kokonaispalkan mukaan määräytyvin palkkaeduin.

Samalla kaupunginvaltuusto päättää, että mikäli virkaan otetaan henkilö, joka ei ole kaupungin palveluksessa eikä hänen terveydellisiä tietojaan ole käytettävissä virkaan otettaessa, päätös on ehdollinen, kunnes henkilön terveydentilasta saadun selvityksen perusteella virkaan ottaminen on vahvistettu. Selvitys on esitettävä kuukauden kuluessa virkaan ottamista koskevan päätöksen tiedoksisaannista lukien.

Käsittely

01.12.2014 Ehdotuksen mukaan äänestyksin

Esteelliset: Pia Sutinen

Vastaehdotus:

Sirpa Puhakka: Muutetaan virkaan ottamista koskeva kappale kuulumaan seuraavasti:

Kaupunginvaltuusto päättää ottaa sosiaali- ja terveysviraston virastopäällikön virkaan lääketieteen lisensiaatti, geriatrian erikoislääkäri Juha Jolkkosen 1.1.2015 alkaen lukien 30.6.2017 päättyväksi määräajaksi 10 268,78 euron kokonaispalkan mukaan määräytyvin palkkaeduin.

Kannattaja: Tuuli Kousa

Äänestys:

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

EI-ehdotus: Kaupunginvaltuusto päättää ottaa sosiaali- ja terveysviraston virastopäällikön virkaan lääketieteen lisensiaatti,



geriatrian erikoislääkäri Juha Jolkkosen 1.1.2015 alkaen lukien 30.6.2017 päättyväksi määräajaksi 10 268,78 euron kokonaispalkan mukaan määräytyvin palkkaeduin.

Jaa-äännet: 10

Jorma Bergholm, Juha Hakola, Arja Karhuvaara, Otso Kivekäs, Lasse Männistö, Hannu Oskala, Osku Pajamäki, Tatu Rauhamäki, Laura Rissanen, Kaarin Taipale

Ei-äännet: 5

Nina Huru, Tuuli Kousa, Sirpa Puhakka, Marcus Rantala, Tuomas Rantanen

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Äänin 10 - 5 kaupunginhallitus hyväksyi esittelijän ehdotuksen.

18.08.2014 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

11.08.2014 Pöydälle

Esittelijä

kaupunginjohtaja  
Jussi Pajunen

Lisätiedot

Marja-Liisa Rautanen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36184  
marja-liisa.rautanen(a)hel.fi  
Annikki Thoden, vs. kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36048  
annikki.thoden(a)hel.fi

Sosiaali- ja terveyslautakunta 11.11.2014 § 386

HEL 2014-009601 T 01 01 01 01

Lausunto

Sosiaali- ja terveyslautakunta antoi esittelijän ehdotuksesta poiketen lausuntonaan kaupunginhallitukselle, että sosiaali- ja terveystoimen virastopäälliköksi valitaan lääketieteen lisensiaatti Juha Jolkkonen.

Kaupunginvaltuusto myönsi 18.6.2014 § 253 virastopäällikkö Matti Toivolalle eron sosiaali- ja terveystoimen virastopäällikön virasta 1.10.2014 lukien eläkkeelle siirtymisen vuoksi. Kaupunginhallitus päätti 11.8.2014 § 819 kehottaa sosiaali- ja terveystoimintaa julistamaan virastopäällikön viran haettavaksi sosiaali- ja terveystoimen



johtosäännön ja kaupungin kielitaitosäännön mukaisin kelpoisuusvaatimuksin. Virka täytetään määräajaksi 30.6.2017 saakka.

Helsingin kaupungin sosiaali- ja terveystoimen johtosäännön 19 §:n 1 momentin mukaan sosiaali- ja terveystoimen toimintaa johtavan virastopäällikön kelpoisuusvaatimuksena on sen lisäksi mitä muutoin on säädetty, ylempi korkeakoulututkinto sekä kokemusta hallinto- ja johtamistehtävistä. Johtosäännön viittaus ”mitä muutoin on säädetty” tarkoittaa sitä, että koska virastopäällikön tehtävä kuuluu sosiaalihuollon ammatillisen henkilöstön kelpoisuusvaatimuksista annetun lain soveltamisalaan, laissa olevat kelpoisuussäännökset on otettava huomioon. Sosiaali- ja terveystoimen toimintaa johtavan virastopäällikön tehtävä on lain 10 §:ssä tarkoitettu hallinnollisen johtajan tehtävä. Hallinnollisen johtajan kelpoisuusvaatimukseen ei sisälly vaatimusta asiakastyökokemuksesta eikä tietyn tutkinnon suorittamisesta, vaan myös muulla tavoin hankittu alan tuntemus on riittävä. 10 §:n 1 momentin mukaan kelpoisuusvaatimuksena kunnan tai kuntayhtymän sosiaalihuollon tai sosiaali- ja terveydenhuollon pääasiassa hallinnollisiin johtotehtäviin on 3 §:n mukainen kelpoisuus tai tehtävään soveltuva ylempi korkeakoulututkinto ja alan tuntemus sekä niiden lisäksi riittävä johtamistaito.

Kaupungin kielitaitosäännön perusteella viraston tai laitoksen päälliköltä vaaditaan suomen kielen erinomaista ja ruotsin kielen tyydyttävää suullista ja kirjallista taitoa.

Viran palkkaus määräytyy Helsingin kaupungin johdon palkkausjärjestelmän vaativuusluokan 26 mukaisesti ja kokonaispalkka on 8 290,00 – 11965,90 euroa kuukaudessa.

Perustuslain 125 §:n mukaan viran yleiset nimitysperusteet ovat taito, kyky ja koeteltu kansalaiskunto.

eRekryssä ollut hakuilmoitus on asian liitteenä 1. Hakuaika päättyi 29.9.2014. Hakemuksen jätti määräajassa 17 hakijaa. Kaikki hakijat täyttivät viran kelpoisuusvaatimukset. Hakemusasiakirjat ovat nähtävillä lautakunnan kokouksessa. Hakija \*\*\*\*\* on pyytänyt, että hänen nimeään ei saateta julkisuuteen. Psycon Oy:n laatima yhteenveto hakemusten jättäneistä on asian liitteenä 2.

Virastopäällikön valintaa valmistelevassa ryhmässä olivat mukana henkilöstöjohtaja Marju Pohjaniemi, lautakunnan puheenjohtaja Maija Anttila, lautakunnan jäsenet Hannu Tuominen ja Seija Muurinen sekä rekrytointikonsultti Milla Kansonen ja seniorikonsultti Anu Säilä-Kiukas Psycon Oy:stä. Haastatteluun päätettiin yksimielisesti kutsua nimettömien hakemusten perusteella kolme hakijaa. Haastattelijoina toimivat edellä mainittujen henkilöiden lisäksi kansliapäällikkö Tapio



Korhonen, Psycon Oy:stä haastatteluihin osallistui rekrytointikonsultti Milla Kansonen.

Haastattelun perusteella Psycon Oy:n henkilöstöarviointiin kutsuttiin Hannu Juvonen, Juha Jolkkonen ja \*\*\*\*\*

Seuraavassa kuvataan kärkihakijoiden johtamiskokemusta hakuajan loppuun mennessä. Tiedot perustuvat hakijoiden omaan ilmoitukseen. Kaikilla kärkihakijoilla on tämän lisäksi pitkä kokemus erilaisista lääkärin tehtävistä.

Juha Jolkkonen on koulutukseltaan lääketieteen lisensiaatti ja geriatrian erikoislääkäri. Hän on toiminut sosiaali- ja terveysviraston sairaala-, kuntoutus- ja hoivapalvelut -osaston osastopäällikkönä 1 v 9 kk, Vantaan kaupungilla vs. vanhus- ja vammaispalvelujen tulosalueen johtajana 9 kk ja sairaalapalvelujen tulosyksikön päällikkönä 3 v 9 kk sekä Keravan kaupungin palveluksessa ylilääkärinä sekä vastuualueen päällikkönä yhteensä 1 v 10 kk.

Jolkkonen on osallistunut vuonna 2013 alkaneeseen Executive MBA -koulutukseen, joka päättyy 21.11.2014.

Hannu Juvonen on koulutukseltaan lääketieteen lisensiaatti ja psykiatrian erikoislääkäri. Hän on toiminut sosiaali- ja terveysviraston terveys- ja päihdepalvelut -osaston osastopäällikkönä 1 v 9kk, josta vs. virastopäällikkönä 28.7.2014 alkaen. Hän on toiminut Itä-Savon sairaanhoitopiirissä johtajaylilääkärinä/ erikoissairaanhoidon toimialajohtajana 1 v 5 kk ja osastonylilääkärinä 2 v 6 kk, Korona Invest Oy:n sijoitusjohtajana hän on ollut 1 v 5 kk sekä Pfizer Oy:n yhteiskuntasuhde- ja viestintäjohtajana 3 v 4 kk. Juvonen on suorittanut sosiaali- ja terveysjohtamisen MBA -koulutuksen.

\*\*\*\*\* on koulutukseltaan lääketieteen tohtori sekä korva-, nenä- ja kurkkutautien erikoislääkäri. Hän on toiminut HYKS:n silmäklinikan ylilääkärinä 4 v 9 kk ja HYKS korvaklinikan osastonylilääkärinä 4 v 4 kk.

\*\*\*\*\* on suorittanut sosiaali- ja terveysjohtamisen PD -koulutuksen ja osallistuu parhaillaan Public MBA -koulutukseen, joka päättyy maaliskuussa 2015.

Hakemusten, haastattelujen ja henkilöarviointien perusteella lautakunta katsoo, että Juha Jolkkosella on parhaat edellytykset hoitaa virastopäällikön virkaa haastavassa muutostilanteessa.

Käsittely

11.11.2014 Esittelijän ehdotuksesta poiketen



Psycon Oy:stä seniorikonsultti Anu Säilä-Kiukas ja johtava konsultti Ritva Hietämäki olivat kokouksessa kutsuttuina asiantuntijoina läsnä tämän asian käsittelyssä.

Vastaehdotus:

Joonas Leppänen: Esitän, että lausuntoehdotuksen ensimmäinen kappale muutetaan muotoon:

"Sosiaali- ja terveyslautakunta antaa lausuntonaan kaupunginhallitukselle, että sosiaali- ja terveystieteiden virastopäälliköksi valitaan lääketieteen lisensiaatti Juha Jolkkonen."

Lausuntoehdotuksen viimeisen kappaleen ensimmäinen lause poistetaan ja muutetaan toinen lause muotoon:

"Hakemusten, haastattelujen ja henkilöarviointien perusteella lautakunta katsoo, että Juha Jolkkosella on parhaat edellytykset hoitaa virastopäällikön virkaa haastavassa muutostilanteessa."

Kannattajat: Rene Hursti

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Esitän, että lausuntoehdotuksen ensimmäinen kappale muutetaan muotoon: "Sosiaali- ja terveyslautakunta antaa lausuntonaan kaupunginhallitukselle, että sosiaali- ja terveystieteiden virastopäälliköksi valitaan lääketieteen lisensiaatti Juha Jolkkonen."

Lausuntoehdotuksen viimeisen kappaleen ensimmäinen lause poistetaan ja muutetaan toinen lause muotoon: "Hakemusten, haastattelujen ja henkilöarviointien perusteella lautakunta katsoo, että Juha Jolkkosella on parhaat edellytykset hoitaa virastopäällikön virkaa haastavassa muutostilanteessa."

Jaa-äännet: 6

Maija Anttila, Sirpa Asko-Seljavaara, Seija Muurinen, Tuomas Nurmela, Leena Rosenberg-Ryhänen, Hannu Tuominen

Ei-äännet: 7

Gunvor Brettschneider, Rene Hursti, Joonas Leppänen, Miikka Merikanto, Laura Nordström, Marko Rosenholm, Markku Vuorinen

Tyhjä: 0

Poissa: 0



10.12.2014

Kj/11

Sosiaali- ja terveyslautakunta päätti hyväksyä äänin 7 - 6 jäsen Joonas Leppäsen esittämän ja jäsen Rene Hurstin kannattaman vastaehdotuksen.

Esittelijä

vs. virastopäällikkö  
Tiina Mäki

Lisätiedot

Sari Kuoppamäki, henkilöstöpäällikkö, puhelin: 310 43471  
sari.kuoppamaki(a)hel.fi





10.12.2014

-/12

## § 414

### Kaupunginvaltuuston kokouksessa jätettiin seuraavat kolme aloitetta

HEL 2014-014948, 2014-014951, 2014-014952

#### Päätös

##### Ryhmäaloitteet

- Suomen kommunistisen puolueen ja Helsinki-listojen valtuustoryhmän ryhmäaloite vanhuspalveluohjelmasta.

##### Kaupunginvaltuuston päätösvaltaan kuuluvat aloitteet

- Sami Muttilaisen ym. aloite kaupunginhallituksen, lauta- ja johtokuntien kokousten avaamisesta julkisiksi
- Arja Karhuvaaran ym. aloite Tove Janssonin puiston varustamisesta teeman mukaisesti

Kaupunginvaltuusto päätti lähettää aloitteet kaupunginhallitukselle valmisteltavaksi.

---

**Postiosoite**

PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
helsinki.kirjaamo@hel.fi

**Käyntiosoite**

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

**Puhelin**

+358 9 310 1641

**Faksi**

+358 9 655 783

**Y-tunnus**

0201256-6

**Tilinro**

FI0680001200062637

**Alvno**

FI02012566



10.12.2014

Pj/1

## § 403

### Namnupprop, laglighet och beslutförhet

#### Beslut

Stadsfullmäktige beslutade konstatera att sammanträdet var lagligen sammankallat och beslutfört.

#### Namnupprop och förhinder

Ordföranden konstaterade att förhinder för detta sammanträde har anmälts av de ledamöter som är antecknade som frånvarande på närvarolistan och att de ersättare som framgår av listan har kallats i deras ställe.

#### Laglighet och beslutförhet

Ordföranden konstaterade att stadsfullmäktiges sammanträde utlysts i den ordning kommunallagen och stadsfullmäktiges arbetsordning förutsätter. Enligt namnuppropet är minst två tredjedelar av ledamöterna närvarande. På grundval av det ovanstående konstaterade ordföranden att sammanträdet är lagligen sammankallat och beslutfört.

#### Bilagor

1 Läsnaololista



10.12.2014

Pj/2

---

## § 404

### Val av protokolljusterare

#### Beslut

På förslag av ordföranden valdes ledamöterna Jarmo Nieminen och Sirpa Puhakka till protokolljusterare med ledamöterna Nina Huru och Erkki Perälä som ersättare.

---

**Postadress**

PB 1  
00099 HELSINGFORS STAD  
helsinki.kirjaamo@hel.fi

**Besöksadress**

Norra esplanaden 11-13  
Helsingfors 17  
<http://www.hel.fi/stadsfullmaktige>

**Telefon**

+358 9 310 1641

**Telefax**

+358 9 655 783

**FO-nummer**

0201256-6

**Kontonr**

FI0680001200062637

**Moms nr**

FI02012566



10.12.2014

Kj/3

## § 405

### Utredning om åtgärderna med anledning av utvärderingsberättelsen för år 2013

HEL 2014-004186 T 00 03 00

#### Framställning

Stadsfullmäktige beslutade i enlighet med stadsstyrelsens förslag anteckna bilagan till detta ärende med en utredning om åtgärderna med anledning av utvärderingsberättelsen för år 2013.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Mauno Rönkkö, erityissuunnittelija, telefon: 310 46768  
mauno.ronkko(a)hel.fi

#### Bilagor

- 1 Selvitys vuoden 2013 arviointikertomuksen johdosta suoritetuista toimenpiteistä
- 2 Utvärderingsberättelse 2013

#### Beslutsförslag

Framställningen stämmer överens med förslaget.

#### Föredragandens motiveringar

Stadsstyrelsen och nämnderna och direktionerna gav i maj utlåtanden till revisionsnämnden om åtgärdsrekommendationerna och -uppmaningarna i utvärderingsberättelsen för år 2013. I dessa utlåtanden uppgavs det vilka åtgärder förvaltningarna och affärsverken hade för avsikt att vidta med anledning av utvärderingsberättelsen.

Stadsfullmäktige beslutade 18.6.2014 i enlighet med revisionsnämndens förslag anteckna revisionsnämndens utvärderingsberättelse för år 2013 och de utlåtanden som stadsstyrelsen och nämnderna och direktionerna i fråga gett om denna och uppmana stadsstyrelsen att före utgången av december 2014 förelägga fullmäktige en utredning om vilka åtgärder de personer som ansvarar för verksamheten och de redovisningsskyldiga har vidtagit med anledning av utvärderingsberättelsen.

De åtgärder som förvaltningarna och affärsverken vidtagit med anledning av åtgärdsrekommendationerna och -uppmaningarna i utvärderingsberättelsen anges i den bifogade utredningen.



10.12.2014

Kj/3

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Mauno Rönkkö, erityissuunnittelija, telefon: 310 46768  
mauno.ronkko(a)hel.fi

## Bilagor

- 1 Selvitys vuoden 2013 arviointikertomuksen johdosta suoritetuista toimenpiteistä
- 2 Utvärderingsberättelse 2013

## Tiedoksi; Muutoksenhakuohje: Muutoksenhakukielto, täytäntöönpano

Kaupunginkanslia

## Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 24.11.2014 § 1229

HEL 2014-004186 T 00 03 00

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto päättää merkitä tiedoksi tämän asian liitteenä olevan selvityksen vuoden 2013 arviointikertomuksen johdosta suoritetuista toimenpiteistä.

Esittelijä

kaupunginjohtaja  
Jussi Pajunen

Lisätiedot

Mauno Rönkkö, erityissuunnittelija, puhelin: 310 46768  
mauno.ronkko(a)hel.fi

Stadsfullmäktige 18.06.2014 § 241

HEL 2014-004186 T 00 03 00

Beslut

Stadsfullmäktige beslutade i enlighet med revisionsnämndens förslag

1. anteckna revisionsnämndens utvärderingsberättelse för år 2013 och de utlåtanden som stadsstyrelsen och nämnderna och direktionerna i fråga gett om denna



2. uppmana stadsstyrelsen att före utgången av december 2014 förelägga fullmäktige en utredning om vilka åtgärder de personer som ansvarar för verksamheten och de redovisningsskyldiga har vidtagit med anledning av utvärderingsberättelsen
3. anteckna revisionsberättelsen för år 2013
4. på basis av det som i revisionsberättelsen anges om bokslutets godtagbarhet bevilja de ledamöter i organ och de ledande tjänsteinnehavare inom arbetsfälten som handhaft stadens förvaltning och ekonomi ansvarsfrihet för räkenskapsåret 2013.

#### Behandling

18.06.2014 Enligt förslaget

Det antecknades att stadsfullmäktige på förslag av ordföranden godkände som förfarande att diskussionen om ärendena 3 och 4 förs samtidigt. Eventuella förslag beträffande de båda ärendena skulle framställas under diskussionen.

#### Föredragande

Revisionsnämnden

#### Upplysningar

Pirjo Hakanpää, revisionsdirektör, telefon: 310 36480  
pirjo.hakanpaa(a)hel.fi  
Timo Terävä, utvärderingschef, telefon: 310 43126  
timo.terava(a)hel.fi  
Marjo Niska-aro, revisionschef, telefon: 310 36468  
marjo.niska-aro(a)hel.fi



10.12.2014

Kj/4

§ 406

Överskridning och överföring av anslag i 2014 års budget

HEL 2014-013693 T 02 02 00

Beslut

Stadsfullmäktige beslutade bemyndiga miljönämnden, social- och hälsovårdsnämnden, utbildningsnämnden och kultur- och biblioteksnämnden att överskrida anslag i 2014 års budget på nedanstående sätt.

Driftsekonomidelen

Budgetmoment	euro
2 37 Miljöväsendet	230 000
3 10 01 Social- och hälsovårdstjänster	24 000 000
3 10 04 Utkomststöd	8 200 000
3 10 06 Helsingfors och Nylands sjukvårdsdistrikt	12 600 000
4 02 02 Tjänster producerade av staden	7 000 000
4 02 11 Ersättningar och understöd för tjänster producerade av andra	800 000
4 02 13 Sysselsättning	63 000
4 15 Stadsbiblioteket	1 838 000
Sammanlagt	54 731 000

Stadsfullmäktige beslutade samtidigt överföra anslag i 2014 års budget på nedanstående sätt.

Budgetmoment	euro
1 10 01 Stadskansliet	-260 000
1 10 06 Personalbiljett	+260 000
8 01 01 Köp och inlösen av fastigheter, till Stns disposition	-1 916 000
8 01 03 Fastighetsförvärv, byggbarhetsåtgärder och planläggningsersättningar, till fastighetsnämndens disposition	+1 916 000
8 09 10 Stadskansliet	-400 000
8 09 14 Utbildningsverket	+400 000

Behandling

Postadress  
PB 1  
00099 HELSINGFORS STAD  
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Besöksadress  
Norra esplanaden 11-13  
Helsingfors 17  
<http://www.hel.fi/stadsfullmaktige>

Telefon  
+358 9 310 1641  
Telefax  
+358 9 655 783

FO-nummer  
0201256-6

Kontonr  
FI0680001200062637  
Moms nr  
FI02012566



Efter att ha förklarat diskussionen avslutad anförde ordföranden såsom redogörelse att ledamoten Yrjö Hakanen understödd av ledamoten Dan Koivulaakso under diskussionen hade föreslagit följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av befogenheterna till anslagsöverskridningar att stadsstyrelsen utreder möjligheterna att överföra en del av Helsingfors Energis och Helsingfors Hamns överskott från innevarande år i syfte att stärka finansieringen av andra tjänster inom staden innan affärsverken bolagiseras.

Redogörelsen befanns vara riktig.

På förslag av ordföranden godkände stadsfullmäktige först stadsstyrelsens förslag enhälligt.

Ordföranden framställde och fullmäktige godkände följande omröstningsproposition: Den som godkänner ledamoten Yrjö Hakanens förslag till hemställningskläm röstar ja; den som motsätter sig klämman röstar nej.

1 omröstningen

JA-förslag: Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av befogenheterna till anslagsöverskridningar att stadsstyrelsen utreder möjligheterna att överföra en del av Helsingfors Energis och Helsingfors Hamns överskott från innevarande år i syfte att stärka finansieringen av andra tjänster inom staden innan affärsverken bolagiseras.

NEJ-förslag: Motsätter sig

Ja-röster: 18

Zahra Abdulla, Paavo Arhinmäki, Mika Ebeling, Yrjö Hakanen, Rene Hursti, Nina Huru, Sirkku Ingervo, Helena Kantola, Dan Koivulaakso, Harri Lindell, Eija Loukoila, Petra Malin, Sami Muttilainen, Sari Mäkimattila, Pekka Saarnio, Pilvi Torsti, Tuomo Valokainen, Anna Vuorjoki

Nej-röster: 25

Hennariikka Andersson, Sirpa Asko-Seljavaara, Matti Enroth, Fatbardhe Hetemaj, Arja Karhuvaara, Terhi Koulumies, Pekka Majuri, Björn Månsson, Lasse Männistö, Matti Niiranen, Jan D Oker-Blom, Hannu Oskala, Tom Packalén, Pia Pakarinen, Jaana Pelkonen, Mika Raatikainen, Timo Raittinen, Marcus Rantala, Risto Rautava, Laura Rissanen, Wille Rydman, Päivi Storgård, Johanna Sydänmaa, Ulla-Marja Urho, Jan Vapaavuori





Blanka: 38

Outi Alanko-Kahiluoto, Maija Anttila, Harry Bogomoloff, Gunvor Brettschneider, Jasmin Hamid, Eero Heinäluoma, Mari Holopainen, Nuutti Hyttinen, Suzan Ikävalko, Ville Jalovaara, Jukka Järvinen, Seppo Kanerva, Emma Kari, Otso Kivekäs, Laura Kolbe, Kauko Koskinen, Tuuli Kousa, Timo Laaninen, Päivi Lipponen, Jape Lovén, Seija Muurinen, Terhi Mäki, Jarmo Nieminen, Sara Paavolainen, Osku Pajamäki, Terhi Peltokorpi, Erkki Perälä, Sirpa Puhakka, Tuomas Rantanen, Nasima Razmyar, Jukka Relander, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara, Leo Stranius, Johanna Sumuvuori, Ilkka Taipale, Kaarin Taipale, Sanna Vesikansa

Frånvarande: 4

Veronika Honkasalo, Minerva Krohn, Tatu Rauhamäki, Thomas Wallgren

Stadsfullmäktige hade inte godkänt ledamoten Yrjö Hakanens förslag till hemställningskläm.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Mari Rajantie, specialplanerare, telefon: 310 73043  
mari.rajantie(a)hel.fi

## Bilagor

- 1 Kulttuuri- ja kirjastolautakunnan ylitysesitys
- 2 Opetuslautakunnan ylitysesitys, 1
- 3 Opetuslautakunnan ylitysesitys 2
- 4 Sosiaali- ja terveystalautakunnan esitys
- 5 Täydennysrakentamiskorvauksiin tarvittava määräraha.pdf
- 6 Ylitysoikeuden myöntäminen kiinteistölautakunnan.pdf
- 7 Ympäristölautakunnan esitys
- 8 Kiinteistöviraston kirje

## Beslutsförslag

Beslutet stämmer överens med förslaget.

## Föredragandens motiveringar

Överskridning av anslag i driftsekonomidelen

2 37 Miljöväsendet

Anslagen för miljöcentralen överskrider med ca 230 000 euro på grund av avgiften för underhåll av Finlands naturcentrum Haltia. Underhållsavgiften uppgår år 2014 till 280 000 euro, varav



miljöcentralen kan täcka 50 000 euro genom besparingar i sin egen verksamhet.

Anslaget bör få överskridas med 230 000 euro.

### 3 10 01 Social- och hälsovårdstjänster

Överskridningen i utgifterna för social- och hälsovårdstjänster beror främst på överskridningar i fråga om arbetsmarknadsstödet, tjänsterna för handikappade, hälsostationerna, jouren och psykiatri- och missbrukartjänsterna.

Antalet platser för arbetsverksamhet i rehabiliteringssyfte har ökat med 600 genom förändringar i den egna verksamheten. Trots detta har straffavgifterna vuxit. Åtgärder som syftar till att dämpa ökningen i fråga om antalet klienter och kostnaderna har inletts inom handikapparbetet. Arbetet med att bedöma behovet av personlig assistans har centraliserats, antalet timmar för servicen specificerats och samarbetet och arbetsfördelningen med hemvården preciserats. Sätten att ordna personlig assistans har ändrats hösten 2014. Den personliga assistansen konkurrensutsätts inte utan arbetsgivarmodellen och servicesedlar tillämpas huvudsakligen. Kostnaderna blir då lägre än de är för service baserad på ramavtal. Effekterna av dessa åtgärder med syftet att dämpa ökningen i fråga om antalet klienter och kostnaderna syns inte genast. Effekterna av förändringar i färdtjänsten syns till fullt belopp först år 2015. Att effekterna av anpassningsåtgärderna i driftsplanen fördröjts till hösten har krävt att extra anpassningsåtgärder inletts. Antalet bäddplatser har minskats inom psykiatri och jouren. Kriterierna för tjänsteköp har skärpts, och social- och hälsovårdsverket försöker i samråd med fastighetskontoret minska antalet användare inom boendetjänsterna. Till detta kommer att alla upphandlingar minimeras och vikarier anlitas så lite som möjligt.

Anslaget bör få överskridas med 24 000 000 euro.

### 3 10 04 Utkomststöd

Utkomststödet föreslås få överskridas med 8 200 000 euro. Antalet klienthushåll var i januari–september 2014 ca 6,5 % större än under motsvarande tid år 2013.

Anslaget bör få överskridas med 8 200 000 euro.

### 3 10 06 Helsingfors och Nylands sjukvårdsdistrikt

Den andel som staden ska betala samkommunen HNS väntas bli överskriden med 12 600 000 euro. Överskridningen hänför sig



huvudsakligen till operativa resultatenheten och gynekologiska och barnmedicinska resultatenheten.

Anslaget bör få överskridas med 12 600 000 euro.

4 02 02 Tjänster producerade av staden

Utbildningsverket har för åren 2014–2015 fått sådana statsandelar som undervisnings- och kulturministeriet beviljar enligt prövning. Verket ska använda statsandelarna för att vidta åtgärder som främjar utbildningsjämlighet, för att minska storleken på undervisningsgrupperna inom den grundläggande utbildningen och för att år 2014 genomföra vissa projekt som inte ingår i budgeten. Enligt prognosen 3/2014 hänför sig 6 200 000 euro av statsandelarna beviljade enligt prövning till år 2014. Beloppet är mindre än de som utbildningsnämnden föreslog 15.4.2014 och 27.5.2014 (sammanlagt 7 500 000 euro).

En lag om elev- och studerandevård trädde i kraft 1.8.2014 (1287/2013). Lagen förpliktar kommunerna att fr.o.m. hösten 2014 ordna psykolog- och kuratorstjänster för de studerande i läroanstalterna på andra stadiet i kommunen. Att staden måste ordna sådana tjänster för studerande i läroanstalter i Helsingfors som den själv inte är huvudman för ökar driftsekonomikostnaderna för utbildningsverket med 700 000 euro vad hösten 2014 beträffar.

Utbildningsverket har inga medel i 2014 års budget som är reserverade för finansiering av utbildning som förbereder för gymnasieutbildning. Denna utbildning finansierades våren 2014 med stadsstyrelsens dispositionsmedel/anslagen för välbefinnande hos barn och unga. Riksdagen beslutade i december 2013 ändra lagen om finansiering av undervisnings- och kulturverksamhet så att ett förhöjt pris per enhet fr.o.m. 1.8.2014 beviljas för utbildning som förbereder för gymnasieutbildning (lagen 1045/2013 om ändring av lagen om finansiering av undervisnings- och kulturverksamhet, statsrådets förordning 50/2014). Kostnaderna för fortsatt förberedande utbildning uppgår till 100 000 euro för hösten 2014.

De prognostiserade överskridningar som har andra orsaker än de ovannämnda anpassas år 2014 genom ändringar i driftsplanen. Det är fråga om den finska grundläggande utbildningen (oväntat stort antal elever, lokalhyror), dagvården (personalutgifter, tjänsteköp) och yrkesutbildningen (i budgeten obeaktade hyresutgifter för nya och renoverade lokaler).

Anslaget bör få överskridas med 7 000 000 euro.



#### 4 02 11 Ersättningar och understöd för tjänster producerade av andra

Lagen 1294/2013 om ändring av lagen om statsandel för kommunal basservice är föranledd av lagen om elev- och studerandevård och förpliktar i fråga om de studerande hemkommunerna att ersätta de kommuner där läroanstalterna är belägna för de personalkostnader som orsakats av användningen av psykolog- och kuratorstjänster. Staden ska betala andra kommuner hemkommunsersättningar på 200 000 euro. Merkostnaderna täcks genom hemkommunsersättningar som staden får från andra kommuner, ca 300 000 euro.

En lag om ändring av 41 och 45 § i lagen om statsandel för kommunal basservice (1271/2013) utvidgade vid ingången av år 2014 skyldigheten att betala hemkommunsersättningar när det gäller sjukhusundervisning och när det gäller förskoleundervisning och grundläggande utbildning för barn som är placerade med stöd av barnskyddslagen. Merkostnaderna för staden uppgår till 600 000 euro. De hemkommunsersättningar som staden får från andra kommuner ökar i gengäld med ca 400 000 euro.

Anslaget bör få överskridas med 800 000 euro.

#### 4 02 13 Sysselsättning

Utbildningsverket har år 2014 fått bidrag på sammanlagt 63 000 euro från Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland för att kunna utveckla verkstadsverksamheten.

Anslaget bör få överskridas med 63 000 euro.

#### 4 15 Stadsbiblioteket

Stadsbiblioteket har med hjälp av understöd, bidrag och extern finansiering genomfört projekt som syftar till att utveckla informationssamhället. Understöd och bidrag i 2014 års budget omfattar sammanlagt 995 000 euro som statlig finansieringsandel. Rätten att överskrida de externa medlen baserar sig på ett belopp på sammanlagt 2 503 000 euro som staden fått från undervisnings- och kulturministeriet, EU och Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland m.fl. för att användas år 2014. En del av projekten uppskjuts till år 2015. Det beräknas att 665 000 euro av de externa medlen för projekt överförs till år 2015.

Anslaget bör få överskridas med 1 838 000 euro.

### Anslagsöverföring

#### 1 10 Stadskansliet



Stadskansliet har föreslagit stadsstyrelsen att anslagsdisponeringen i budgetkapitel 1 10 (Stadskansliet) ska ändras så att 260 000 euro överförs från momentet 1 10 01 (Stadskansliet) till momentet 1 10 06 (Personalbiljett).

Anslaget på budgetmomentet 1 10 06 (Stadskansliet/Personalbiljett) uppgår till 2 700 000 euro för år 2014. Det beräknas bli överskridet med 300 000 euro. Överskridningen beror på att antalet anställda som utnyttjar biljettförmånen har ökat mer än väntat. Stadskansliet kan inte påverka användningen av anslaget på momentet. Å andra sidan beräknas det bli en besparing på 4 000 000 euro på momentet 1 10 01 (Stadskansliet).

#### Anslagsöverföring i investeringsdelen

Förändrade anslagsbehov i investeringsdelen tillgodoses genom anslagsöverföringar inom ramen för det totala investeringsbeloppet.

Fastighetskontoret påpekar att stadsstyrelsen 3.2.2014 (124 §) och 23.6.2014 (745 §) beviljade fastighetsnämnden anslag som behövdes för fastighetsköp baserade på markanvändningsavtal. På grund av preciseringar i detaljplanerna fanns sammanlagt 1 870 000 euro av anslagen kvar efter köpen. Fastighetskontoret meddelar att verket inte behöver det återstående beloppet utan kan återbetala det till stadsstyrelsen.

8 01 03 Fastighetsförvärv, byggbarhetsåtgärder och planläggningsersättningar, till fastighetsnämndens disposition

#### Fastighetsförvärv

På undermomentet 8 01 03 01 (Köp och inlösen av mindre fastigheter och planläggningsersättningar, till fastighetsnämndens disposition) i 2014 års budget finns ett anslag på 4 000 000 euro. I och med att anslaget får överskridas med 4 100 000 euro på grund av att anslag i 2013 års budget blev oförbrukade får 8 100 000 euro användas för köp av mindre fastigheter.

Fastighetskontoret lyckades i början av år 2014 öka sitt markförvärv särskilt i Östersundom, där markförvärv anses vara markpolitiskt viktigt och ändamålsenligt med tanke på möjligheterna att planera och genomföra den framtida markanvändningen.

Fastighetsnämnden har, inom ramen för de anslag som är anvisade för den, rätt att besluta om fastighetsköp och -byten när priset understiger 2 000 000 euro. Det anslag som är anvisat för nämnden och den överskridningsrätt som nämnden har i fråga om år 2014 räcker till för



prognostiserade köp i Östersundom som redan är aktuella eller är under beredning, likaså för köp som gör det möjligt att genomföra detaljplaner i andra delar av Helsingfors.

Temporär skattefrihet för vinst som fås när mark säljs till en kommun gäller t.o.m. 31.12.2014. Försäljningen ska ske senast den dagen. I och med att den temporära skattefriheten snart upphör skulle staden på basis av preliminära kontakter kunna göra små förmånliga markförvärv i slutet av året om det fanns anslag för ändamålet.

Ett anslag på 516 000 euro bör överföras från momentet 8 01 01 (Köp och inlösen av fastigheter, till Stns disposition) i 2014 års budget till undermomentet 8 01 03 01 (Köp och inlösen av mindre fastigheter och planläggningsersättningar, till fastighetsnämndens disposition).

#### Ersättningar för kompletteringsbyggande

Enligt genomförandeprogrammet för boende och härmed sammanhängande markanvändning (BM-programmet) ska förutsättningar skapas för kompletteringsbyggande. Ett av målen i programmet är att det ska byggas 3 600 bostäder om året på mark i stadens ägo.

Ett sätt att nå målet är att staden betalar ersättningar för kompletteringsbyggande på tomter som den utarrenderat. Ett anslag på 2 000 000 euro är med tanke på detta anvisat för fastighetskontoret för år 2014, och hela anslaget väntas bli förbrukat.

Fastighetskontoret har under beredning ersättningar på sammanlagt ca 1 400 000 euro till två bolag på tomter som staden utarrenderat till dem. Ett anslag beviljat av stadsstyrelsen behövs för ändamålet. Det är fråga om följande:

– VVO Vuokra-asunnot Oy, tomten 47034/1, Lekgränden 2, byggrätt 3 200 m<sup>2</sup> vy

– Asunto-oy Rudolfintie 21, tomten 49075/3, Rudolfsvägen 21, byggrätt 3 276 m<sup>2</sup> vy

Staden har dessutom flera aktuella detaljplaneändringsprojekt som innebär att den måste betala arrendetagaren ersättning för kompletteringsbyggande.

Det anslag på 1 400 000 euro som behövs för ersättningar för kompletteringsbyggande på arrendetomter bör överföras från budgetmomentet 8 01 01 (Köp och inlösen av fastigheter, till Stns disposition) till budgetmomentet 8 01 03 (Fastighetsförvärv,



byggbarhetsåtgärder och planläggningsersättningar, till fastighetsnämndens disposition).

#### 8 09 14 Utbildningsverket

Utbildningsverket har fått ändamålsbundna externa medel på sammanlagt 200 000 euro för IT-projekt som hänför sig till momentet Grundanskaffning av lös egendom. De största enskilda bidragen är 100 000 euro för utveckling av stadens lärmiljöer (lärande på arbetsplatsen, ToPo) och 60 000 euro för utveckling av eCampus (Stadin eKampus), närmare bestämt för ett projekt med elektroniska prov (eKoe 2014).

När det gäller momentet Grundanskaffning av lös egendom är det dessutom beaktat att verkställigheten av lagen om elev- och studerandevård, som trädde i kraft 1.8.2014, kräver ändringsarbeten i klientdatasystemet AURA för psykologer och kuratorer och att nya psykologer och kuratorer behöver licenser för systemet. Det är fråga om sammanlagt 200 000 euro.

Det behövs ett anslag på sammanlagt 400 000 euro.

En del av anslaget för centraliserad informationsteknik på momentet Grundanskaffning av lös egendom/Stadskansliet beräknas bli oförbrukat bl.a. med anledning av att HR-projektet blivit uppskjutet.

Ett belopp på 400 000 euro bör överföras från momentet 8 09 10 (Stadskansliet) i 2014 års budget till momentet 8 09 14 (Utbildningsverket) och användas för IT-projekt.

Stadsstyrelsen understryker i sina anvisningar om hur 2014 års budget ska tillämpas att förvaltningarna när de föreslår överskridningar i de disponibla anslagen ska nämna vilka anpassningsåtgärder de har vidtagit omedelbart beträffande eventuella funktioner där det är risk för överskridningar. Enligt framställningarna från nämnderna har överskridningar inte helt kunnat undvikas genom anpassningsåtgärder. En del av överskridningarna är sådana att ett motsvarande inkomstillskott fås i form av externa medel. Enligt den senaste utfallsprognosen är stadens driftsekonomi som helhet betraktad i något bättre balans än budgeten.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Mari Rajantie, specialplanerare, telefon: 310 73043  
mari.rajantie(a)hel.fi

## Bilagor

**Postadress**  
PB 1  
00099 HELSINGFORS STAD  
helsinki.kirjaamo@hel.fi

**Besöksadress**  
Norra esplanaden 11-13  
Helsingfors 17  
<http://www.hel.fi/stadsfullmaktige>

**Telefon**  
+358 9 310 1641  
**Telefax**  
+358 9 655 783

**FO-nummer**  
0201256-6

**Kontonr**  
FI0680001200062637  
**Moms nr**  
FI02012566



- 1 Kulttuuri- ja kirjastolautakunnan ylitysesitys
- 2 Opetuslautakunnan ylitysesitys, 1
- 3 Opetuslautakunnan ylitysesitys 2
- 4 Sosiaali- ja terveyslautakunnan esitys
- 5 Täydennysrakentamiskorvauksiin tarvittava määräraha.pdf
- 6 Ylitysoikeuden myöntäminen kiinteistölautakunnan.pdf
- 7 Ympäristölautakunnan esitys
- 8 Kiinteistöviraston kirje

## Tiedoksi: Kunnallisvalitus, valtuusto

Kaupunginkanslia

## Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 01.12.2014 § 1257

HEL 2014-013693 T 02 02 00

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto päättää oikeuttaa ympäristölautakunnan, sosiaali- ja terveyslautakunnan, opetuslautakunnan ja kulttuuri- ja kirjastolautakunnan ylittämään vuoden 2014 talousarvioon merkittyjä määrärahoja seuraavasti:

### Käyttötalousosa

Ta-kohta	euroa
2 37 Ympäristötoimi	230 000
3 10 01 Sosiaali- ja terveyspalvelut	24 000 000
3 10 04 Toimeentulotuki	8 200 000
3 10 06 Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiiri	12 600 000
4 02 02 Kaupungin tuottamat palvelut	7 000 000
4 02 11 Korvaukset ja avustukset muiden tuottamiin palveluihin	800 000
4 02 13 Työllisyyden hoitaminen	63 000
4 15 Kaupunginkirjasto	1 838 000
yhteensä	54 731 000

Samalla kaupunginvaltuusto päättää siirtää vuoden 2014 talousarvioon merkittyjä määrärahoja seuraavasti:

TA-kohta euroa





---

1 10 01 Kaupunginkanslia	- 260 000
1 10 06 Työsuhdematkalippu	+ 260 000
8 01 01 Kiinteistöjen ostot ja lunastukset, Khn käytettäväksi	- 1 916 000
8 01 03 Kiinteistöjen hankinta, rakentamiskelpoiseksi saattaminen sekä kaavoituskorvaukset, Klk:n käytettäväksi.	+ 1 916 000
8 09 10 Kaupunginkanslia	- 400 000
8 09 14 Opetusvirasto	+ 400 000

24.11.2014 Pöydälle

Esittelijä

kaupunginjohtaja  
Jussi Pajunen

Lisätiedot

Mari Rajantie, erityissuunnittelija, puhelin: 310 73043  
mari.rajantie(a)hel.fi



10.12.2014

Kj/5

## § 407

### Borgen till Busholmens sopsug Ab

HEL 2014-012650 T 02 05 03 01

#### Beslut

Stadsfullmäktige beslutade i enlighet med stadsstyrelsens förslag bemyndiga stadsstyrelsen att för stadens räkning utan att kräva säkerhet bevilja Busholmens sopsug Ab proprieborgen för ett lån på högst 8 000 000 euro från en penninginrättning för finansiering av investeringar i ett sopsugsystem, varvid borgen utöver själva lånet ska omfatta räntor och eventuella indrivningskostnader. Den nominella räntan på lånet från en penninginrättning eller den effektiva räntan på lånet beräknad enligt emissionskursen och den nominella räntan får den dag lånet tas upp högst motsvara räntan kopplad till den fullmakt att ta upp lån som stadsfullmäktige gav stadsdirektören när budgeten godkändes.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Heikki Kohi, finansexpert, telefon: 310 36124  
heikki.kohi(a)hel.fi

#### Bilagor

- 1 Hakemus Hgin kaupungin omavelkaisen takauksen myöntämiseksi Jätkäsaaren jätteen Putkikeräys Oy:lle 20.10.2014
- 2 Pöytäkirja Jätkäsaaren jätteen Putkikeräys Oy:n koukuksetta 15.10.2014

#### Utdrag

##### Utdrag

Hakija

##### Bilagor till utdrag

Kunnallisvalitus, valtuusto

#### Beslutsförslag

Beslutet stämmer överens med förslaget.

#### Föredragandens motiveringar

Busholmens sopsug Ab bildades 12.4.2010 för syftet att beställa, låta bygga och äga huvudrör, fastighetsanslutningar och en sopteminal behövliga för ett sopsugsystem på Busholmen och sedan sköta drift, underhåll, service och grundliga reparationer i fråga om hela



sopsugsystemet. Systemet togs i drift i början av år 2014 och används nu uppskattningsvis av 3 200 invånare på Busholmen.

Det är angivet i stadens allmänna villkor för reservering av tomter och i tilläggsvillkoren för Busholmen att de som fått tomter reserverade för sig är skyldiga att organisera avfallshanteringen med ett lokalt sopsugsystem om staden inte bestämmer något annat. Busholmens sopsug Ab följer självkostnadsprincipen. Enligt det avtal om aktieteckning som bolaget tillämpar (fastighetsnämnden 9.2.2012, 85 §) ska upphandlingarna för sopsugsystemet finansieras så att alla fastigheter som ansluts till systemet av fastighetsägaren/ arrendetagaren blir aktieägare genom att aktier tecknas i serie B. Antalet aktier i serie B beror på hur stor byggrätten i detaljplanen är för de fastigheter som ansluts till systemet. De rättigheter som hänför sig till B-aktierna är begränsade i bolagsordningen i förhållande till de rättigheter som hänför sig till aktien i serie A, bl.a. på så sätt att B-aktierna inte ger rösträtt i bolaget.

Staden äger den enda A-aktien i Busholmens sopsug Ab och är därmed den enda med rösträtt. Bolaget hör följaktligen till stadskoncernen. Sammanlagt 269 250 B-aktier har tecknats, och 73 000 av dem är i stadens ägo. Stadsplaneringskontoret antar som det ser ut nu att sammanlagt ca 1 100 000 B-aktier kommer att tecknas i Busholmens sopsug Ab. Antalet baserar sig på byggrätten (m<sup>2</sup> vy) för planerade byggnader som väntas stå färdiga år 2027. Enligt prognosen kommer det att finnas ca 18 000 invånare och 6 000 arbetstillfällen på Busholmen när området är utbyggt.

Busholmens sopsug Ab har tagit ut ett lån på 10 000 000 euro som bolaget fått från en penninginrättning efter att staden beviljat borgen för beloppet (stadsfullmäktige 3.3.2010, 58 §). Bolaget har blivit tvunget att finansiera upphandlingar för sopsugsystemet också med lånat kapital. Ca 830 000 av det prognostiserade totalantalet B-aktier är fortfarande otecknade. I och med att aktierna tecknas under tiden mellan bygglovsfasen och den inledande byggfasen i de enskilda husbyggnadsprojekten är bolagets egen investeringsfinansiering i hög grad beroende av byggtakten på Busholmen. Byggandet har avancerat långsammare än vad som är angivet i den ursprungliga planen, vilket lett till att det belopp som åren 2011–2014 kom in genom aktieteckning är ca 9 000 000 euro mindre än väntat.

Enligt finansieringskalkylen för Busholmens sopsug Ab räcker lånekapitalet och det belopp som kommit in genom aktieteckning inte till för 2014 års och de kommande årens upphandlingar. Bolaget har diskuterat finansiering på lång sikt med stadskansliet och ansöker hos



10.12.2014

Kj/5

staden om proprieborgen för ett nytt lån på 8 000 000 euro från en penninginrättning.

Stadsstyrelsen anser det vara motiverat att tilläggsfinansiering söks för att sopsugsystemet på Busholmen ska kunna fungera och byggas ut såsom planerat. Den föreslår att stadsfullmäktige ska besluta bemyndiga den att för stadens räkning utan att kräva säkerhet bevilja Busholmens sopsug Ab proprieborgen för ett lån på högst 8 000 000 euro från en penninginrättning.

Om stadsfullmäktige godkänner borgensförslaget kommer stadsstyrelsen i sitt verkställighetsbeslut att bestämma att lånet från en penninginrättning ska amorteras i jämna poster och att löptiden ska vara högst 10 år. Dessutom kommer stadsstyrelsen i verkställighetsbeslutet att uppmana stadskansliets avdelning rättstjänsten att underteckna de behövliga borgensförbindelserna.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Heikki Kohi, finansexpert, telefon: 310 36124  
heikki.kohi(a)hel.fi

## Bilagor

- 1 Hakemus Hgin kaupungin omavelkaisen takauksen myöntämiseksi Jätkäsaaren jätteen Putkikeräys Oy:lle 20.10.2014
- 2 Pöytäkirja Jätkäsaaren jätteen Putkikeräys Oy:n kokouksesta 15.10.2014

## Utdrag

**Utdrag**  
Hakija

**Bilagor till utdrag**  
Kunnallisvalitus, valtuusto

## För kännedom

Kaupunginkanslia/Talous- ja suunnitteluosasto  
Kaupunginkanslia/Oikeuspalvelut

## Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 24.11.2014 § 1230

HEL 2014-012650 T 02 05 03 01

Päätös



Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto päättää oikeuttaa kaupunginhallituksen antamaan Jätkäsaaren jätteen putkikeräys Oy:lle kaupungin omavelkaisen takauksen putkikeräysjärjestelmän investointien rahoittamiseen tarkoitetun enintään 8 000 000 € rahalaitoslainan, korkojen ja mahdollisten perimiskulujen maksamisen vakuudeksi, ilman vastavakuutta. Rahalaitoslainan nimelliskorko tai emissiokurssin ja nimelliskoron perusteella laskettava efektiivinen korko saa lainanottohetkellä enimmillään vastata kaupunginvaltuuston talousarvion hyväksymisen yhteydessä kaupunginjohtajalle antaman lainanottovaltuuden mukaista korkoa.

Esittelijä

kaupunginjohtaja  
Jussi Pajunen

Lisätiedot

Heikki Kohi, rahoitusasiantuntija, puhelin: 310 36124  
heikki.kohi(a)hel.fi



10.12.2014

Ryj/6

## § 408

### Ändring av instruktionen för affärsverket Palmia

HEL 2014-013981 T 00 01 00

#### Beslut

Stadsfullmäktige beslutade i enlighet med stadsstyrelsens förslag ge 2 § i instruktionen för affärsverket Palmia följande lydelse:

2 §

Affärsverket, som lyder under direktionen för Helsingfors stads affärsverk Palmia, tillhandahåller mat-, välbefinnande- och omsorgstjänster för Helsingfors stadskoncern i enlighet med de godkända målen.

Ändringarna i instruktionen träder i kraft 1.1.2015.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Timo Linden, stf. biträdande stadssekreterare, telefon: 310 36550  
timo.linden(a)hel.fi

#### Bilagor

- 1 Palmia-liikelaitoksen johtosäntö 1.1.2014
- 2 Säätötoimikunnan lausunto Palmian johtosäntömuutoksesta
- 3 Henkilöstötoimikunnan lausunto 17.11.2014

#### Utdrag

**Utdrag**  
Palmia-liikelaitos

**Bilagor till utdrag**  
Kunnallisvalitus, valtuusto

#### Beslutsförslag

Beslutet stämmer överens med förslaget.

#### Föredragandens motiveringar

Stadsfullmäktige beslutade 8.10.2014 godkänna att affärsverket Palmias mattjänstverksamhet (frånsett personalmåltiderna) och funktioner med telefon- och välbefinnandetjänster fortsätter i affärsverksform och att verksamheten med personalmåltids-, fastighets-, städ- och säkerhetstjänster bolagiseras och att det bildas ett servicebolag. Med anledning av bolagiseringsbeslutet är det nödvändigt att ändra instruktionen för affärsverket Palmia.



10.12.2014

Ryj/6

Stadskansliet har berett ett ändringsförslag och stadgekommittén och personalkommitténs instruktionssektion har gett utlåtande om detta. Förslaget till instruktionsändring stämmer överens med stadgekommitténs förslag. Personalkommitténs instruktionssektion tillstyrker förslaget att ändra instruktionen i enlighet med stadgekommitténs förslag.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Timo Linden, stf. biträdande stadssekreterare, telefon: 310 36550  
timo.linden(a)hel.fi

## Bilagor

- 1 Palmia-liikelaitoksen johtosääntö 1.1.2014
- 2 Sääntötoimikunnan lausunto Palmian johtosääntömuutoksesta
- 3 Henkilöstötoimikunnan lausunto 17.11.2014

## Utdrag

**Utdrag**  
Palmia-liikelaitos

**Bilagor till utdrag**  
Muutoksenhakukielto, valmistelu

## Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 01.12.2014 § 1259

HEL 2014-013981 T 00 01 00

Päätös

Kaupunginhallitus päätti esittää kaupunginvaltuustolle, että kaupunginvaltuusto päättäisi seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto päättää muuttaa Palmia-liikelaitoksen johtosäännön 2 §:n kuulumaan seuraavasti:

2 §

Liikelaitos tuottaa Helsingin kaupungin Palmia-liikelaitoksen johtokunnan alaisena ruokahuolto-, hyvinvointi- ja hoivapalveluja hyväksytyjen tavoitteiden mukaisesti Helsingin kaupunkikonsernille.

Johtosäännön muutokset tulevat voimaan 1.1.2015 lukien.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja  
Pekka Sauri



10.12.2014

Ryj/6

---

Lisätiedot

Timo Linden, vs. apulaiskaupunginsihteeri, puhelin: 310 36550  
timo.linden(a)hel.fi

---

**Postadress**

PB 1  
00099 HELSINGFORS STAD  
helsinki.kirjaamo@hel.fi

**Besöksadress**

Norra esplanaden 11-13  
Helsingfors 17  
<http://www.hel.fi/stadsfullmaktige>

**Telefon**

+358 9 310 1641

**Telefax**

+358 9 655 783

**FO-nummer**

0201256-6

**Kontonr**

FI0680001200062637

**Moms nr**

FI02012566





## § 409

### Trafikplan för Lokvägen och genomförande av byggprojektet

HEL 2013-004742 T 08 00 00

#### Beslut

Stadsfullmäktige beslutade i enlighet med stadsstyrelsens förslag godkänna trafikplanen för Lokvägen enligt ritning nr 6179-7 i bilaga 1 och ritning nr 6180-7 i bilaga 2 och det byggalternativ med lättare reserveringar som baserar sig på byggfaser under åren 2015–2019 enligt den uppdaterade översiktsplanen för Lokvägen. Översiktsplanen finns som bilaga 3.

#### Behandling

Efter att ha förklarat diskussionen avslutad anförde ordföranden såsom redogörelse att ledamoten Yrjö Hakanen under diskussionen hade föreslagit att stadsfullmäktige skulle besluta återremittera ärendet till stadsstyrelsen för ny beredning i syfte att utreda möjligheterna till lättare trafiklösningar.

Ordföranden konstaterade att ledamoten Yrjö Hakanens förslag om återremiss inte hade understötts, varvid det förföll.

#### Föredragande

Stadsstyrelsen

#### Upplysningar

Timo Härmälä, stadssekreterare, telefon: 310 36028  
timo.harmala(a)hel.fi

Niina Puumalainen, projektchef, telefon: 310 25475  
niina.puumalainen(a)hel.fi

Juha Viljakainen, projektchef, telefon: 310 36276  
juha.viljakainen(a)hel.fi

#### Bilagor

- 1 Liite 1. Veturitien liikennesuunnitelma, osa 1, piirustus 6179-7
- 2 Liite 2. Veturitien liikennesuunnitelma, osa 2, piirustus 6180-7
- 3 Liite 3. Veturitien yleissuunnitelman tarkistus. Esitys aluerakentamisen johtoryhmässä 13.5.2014
- 4 Liite 4. Sijaintikartta
- 5 Liite 5. Veturitien liikennesuunnitelma, kaupunkisuunnittelulautakunnan esitys 23.4.2013 (133 §)
- 6 Liite 6. Veturitien yleissuunnitelman tarkistus. Aluerakentamisen johtoryhmän muistio 13.5.2014
- 7 Liite 7. Ulkopuoliset lausunnot

#### Utdrag



**Utdrag**

Senaatti-kiinteistöt

HSL

HSY

Helen

**Bilagor till utdrag**

Bilaga 1

Bilaga 2

Bilaga 3

Kunnallisvalitus, valtuusto

Bilaga 1

Bilaga 2

Bilaga 3

Kunnallisvalitus, valtuusto

Bilaga 1

Bilaga 2

Bilaga 3

Kunnallisvalitus, valtuusto

Bilaga 1

Bilaga 2

Bilaga 3

Kunnallisvalitus, valtuusto

**Beslutsförslag**

Beslutet stämmer överens med förslaget.

**Sammandrag**

Stadsplaneringsnämnden beslutade 23.4.2013 (133 §) föreslå att trafikplanen för Lokvägen i Böle ska godkännas enligt trafikplaneringsavdelningens ritningar nr 6179-7 och 6180-7. I huvudgatunätet som följer generalplanen är Lokvägen huvudgata i Mellersta Böle. Lokvägen kopplar ihop Tusbyledens förlängning och Skogsbackavägen med Nordenskiöldsgatan i söder och genom Industrigatans förlängning i riktningen mot öster. Lokvägen är dessutom en förbindelse för all trafik från Böle till det omgivande gatunätet. I framtiden kommer det att uppföras ett väsentligt stort antal nya hus i Mellersta Böle. Gatunätet ska utvecklas med anledning av att trafikmängden ökar.

En karta över läget finns som bilaga 4.

Det är väsentligt att bygga Mellersta Böle centrum för att kunna inleda det övriga byggandet i Mellersta Böle och för att området ska bli framgångsrikt. Staten och staden ordnade i slutet av 2013 en planerings- och byggtävling i form av ett förhandlat förfarande genom offentlig upphandling. YIT-Rakennus Oy vann tävlingen. Staten och staden har från tävlingens början syftat till att hitta en lösning som gör det möjligt att smidigare bygga och snabbt öppna byggdelarna i Mellersta Böle centrum och samtidigt inleda och främja byggandet i



hela Mellersta Böle. Att Lokvägen anläggs vid rätt tidpunkt har en väsentligt stor roll i detta.

Enligt byggavtalet som har ingåtts med YIT ska Lokvägen i Mellersta Böle ha tagits i bruk för fordonstrafik när byggnadsdelen för köpcentret öppnas inom 50 månader från att den detaljplan som gör det möjligt att bygga centret har vunnit laga kraft. Anläggandet av gatan ska inledas senast i juni 2015. Målet är att den nödvändiga detaljplanen ska träda i kraft i juni 2015, vilket innebär att Lokvägen i Mellersta Böle enligt byggavtalet ska kunna tas i bruk för fordonstrafik i augusti 2019. I byggavtalet tar man dock inte ställning till hur Lokvägen ska förverkligas utanför centret eller hur anläggandet av vägen utanför centret exakt ska indelas i faser.

Lösningen för Lokvägen i området för centret fastställs i byggavtalet och entreprenadavtalet med helhetsansvar. Vid centrumområdets norra gräns ska Lokvägens alla körfält anläggas på marknivå och vid södra gränsen ska två körfält anläggas i en tunnel och två på marknivå. Utanför centret ska lösningen för Lokvägen passa ihop med lösningarna i centret, men detta förutsätter inte att en lång tunnel ska byggas.

Stadsplaneringsnämnden föreslog genom ett nytt beslut 10.12.2013 (421 §), efter att utlåtandena i ärendet kommit in, att trafikplanen för Lokvägen som ska byggas om i Mellersta Böle ska godkännas enligt de ritningar som förutsätter en tunnel, och föreslog dessutom att en tunnel enligt planen på en gång ska byggas oberoende av stadens strama ekonomiska läge i syfte att uppnå ekonomiska och funktionella fördelar.

Nämnden konstaterade i sin framställning som sin åsikt att det med tanke på kraven för investeringsramen är motiverat att bygga en lång tunnel enligt trafikplanen, men att detta inte är ekonomiskt eller funktionellt ändamålsenligt. Det är klart dyrare att bygga i faser och byggsättet ökar betydligt olägenheterna under byggtiden. Enligt nämnden försvagar en kort tunnel i mellanfasen betydligt förhållandena för gång- och cykeltrafiken och funktionaliteten i området.

Med anledning av detta föreslog nämnden stadsstyrelsen att tunneln ska byggas på en gång, vilket är förnuftigare både ekonomiskt och funktionellt sett.

Det av nämnden föreslagna projektet för en trafikplan och alternativa planer och byggsätt har därefter undersökts för att utreda om planen kan förenklas för att minska kostnaderna i fortsättningen.



Det föreslås i trafikplanen att Lokvägen ska förläggas till en lång tunnel. Detaljplanerna gör det däremot möjligt att genomföra Lokvägen antingen enligt alternativet med en kort tunnel eller enligt alternativet med en lång tunnel. Detaljplanerna gör det också möjligt att senare bygga en lång tunnel för Lokvägen om man bara förbereder sig på lösningen under den första byggfasen.

I den uppdaterade översiktsplanen för Lokvägen har man å ena sidan undersökt möjligheterna att genomföra alternativet med en lång tunnel enligt trafikplanen, å andra sidan möjligheterna att förlägga Lokvägen till en kort tunnel. I fråga om en lång tunnel har man separat granskat möjligheterna att bygga en lång tunnel i faser utgående från att man under första faser förbereder sig på att genomföra en lång tunnel med antingen tunga eller lätta reserveringar.

Efter att ha undersökt tidtabellerna, kostnadsackumuleringen och de sammanlagda kostnaderna för de granskade alternativen har man kommit fram till att avvika från stadsplaneringsnämndens förslag att anlägga Lokvägen på en gång och i stället anlägga Lokvägen enligt trafikplanen i faser under åren 2015–2019 utgående från att samtidigt förbereda sig på att bygga en lång tunnel enligt alternativet med s.k. lätta reserveringar.

Utifrån utredningarna kan man konstatera att byggandet av en lång tunnel i faser medför merkostnader på ca 5 miljoner euro oberoende av reserveringsvolymen, men kostnaderna är inte lika framtunga för alternativet med lättare reserveringar som i de övriga alternativen med en lång tunnel.

Bland de ovannämnda alternativen är det möjligt att genomföra en kort tunnel för Lokvägen med lätta reserveringar för en lång tunnel inom ramen för den av stadsfullmäktige hösten 2014 fastställda investeringsramen för 2015–2019. Att på en gång bygga en lång tunnel för Lokvägen med tunga reserveringar för en lång tunnel skulle leda till att investeringsramen överskrids.

De sammanlagda kostnaderna för alternativet med s.k. lätta reserveringar enligt förslaget uppgår till 120,9 miljoner euro, för det tyngre alternativet till 121 miljoner euro och för byggandet på en gång till 115,7 miljoner euro. De avsevärda skillnaderna och överskridningarna av investeringsramen i de övriga alternativen beror dock på kostnadernas ackumulationstider.

Man har förberett sig på att bygga i faser enligt modellen med s.k. lätta reserveringar inom investeringsramen i investeringsprogrammet 2015–2024 som utgör bilaga till budgeten för 2015.



## Föredragandens motiveringar

### Trafikplanen som helhet

I den av stadsplaneringskontoret utarbetade trafikplanen för Lokvägen i Böle, som nu föreslås bli godkänd, flyttas Lokvägen från sin nuvarande plats i kanten av Västra Böle österut vid järnvägen. Lokvägen blir en huvudgata som korsar Mellersta Böle och kopplar ihop Skogsbackavägen med Nordenskiöldsgatan och Industrigatan. Den sammanlagda längden för tråg- och tunnelavsnitten för Lokvägen blir 461 meter, varav en trafiktunnel av betong vid tornhusområdet i Mellersta Böle föreslås utgöra 264 meter.

Trafikmängden på Lokvägen i sin helhet har beräknats utifrån de prognoserade trafikmängderna för år 2035. De beräknade trafikmängderna är följande:

- avsnittet Nordenskiöldsgatan–Bölegatan: ca 32 000 fordon om dygnet,
- avsnittet Bölegatan–Industrigatan: ca 4 000 fordon om dygnet på marknivå och 26 000 fordon om dygnet i tunneln,
- avsnittet Industrigatan–Radiogatan: ca 50 000 fordon om dygnet,
- avsnittet Radiogatan–Skogsbackavägen: ca 55 000 fordon om dygnet.

De sammanlagda kostnaderna för trafikplanen beräknas uppgå till ca 120 miljoner euro. Trafikplanens ritningar finns som bilagorna 1 och 2.

De största tekniska och ekonomiska utmaningarna i att förverkliga trafikplanen för Lokvägen hänför sig till följande byggdelar:

- en lång tunnel i tornhusområdet (ca 42 miljoner euro),
- en bro över järnvägen i norra delen av Lokvägen (ca 18 miljoner euro),
- tråg-, däck- och dammväggskonstruktionerna för Lokvägen och kanalen för kommunalteknik i området för Mellersta Böle centrum (centret genomför i form av offentlig upphandling): ca 25 miljoner euro.

Dessutom kräver byggandet av Järnvägsmannagatans tunnel under järnvägen (ca 20 miljoner euro) mycket noggrann planering med anledning av den livliga tågtrafiken.

### Projektet för Mellersta Böle centrum och Lokvägen



Det är väsentligt att bygga Mellersta Böle centrum för att kunna inleda byggandet i Mellersta Böle och för att området ska bli framgångsrikt. Staten och staden ordnade i slutet av 2013 en planerings- och byggtävling i form av ett förhandlat förfarande genom offentlig upphandling. YIT-Rakennus Oy vann tävlingen.

Mellersta Böle centrum kommer att ha bostäder, flera kontor och avsevärt många affärslokaler. Byggandet av centret är en betydligt stor ekonomisk investering i miljardklass för det vinnande företaget. Staten och staden har från tävlingens början syftat till att hitta en lösning som gör det möjligt att smidigare bygga och snabbt öppna byggdelarna i Mellersta Böle centrum och samtidigt inleda och främja byggandet i hela Mellersta Böle.

Förutsättningen för byggandet av Mellersta Böle centrum är att den nya Lokvägen med kostnader på ca 120 miljoner euro ska anläggas vid rätt tidpunkt. Staden har i byggavtalet för Mellersta Böle centrum förbundit sig att enligt det vinnande förslaget i tävlingen anlägga Lokvägen i området för Mellersta Böle centrum och i dess omedelbara närhet i den i avtalet angivna tidtabellen. Enligt avtalet ska Lokvägen anläggas i Mellersta Böle under åren 2015–2019. Byggtidtabellen är mycket krävande och det är nödvändigt att snarast fatta beslut om trafikplanen och byggsättet för Lokvägen för att kunna inleda den fortsatta planeringen och den detaljerade planeringen av byggfaserna.

Kostnaderna för det omfattande nätet för lokala kommunaltekniska system som ska byggas samtidigt med Lokvägen, för systemet för lokal grundvattenhantering, för gator som ansluter sig till Lokvägen och för Järnvägsmannagatans tunnel ingår inte i kostnadskalkylen på 120 miljoner euro för Lokvägen.

#### Justering av översiktsplanen för Lokvägen och alternativa bygglösningar för gatan

Staden har i byggavtalet för Mellersta Böle centrum förbundit sig att under åren 2014–2021 bygga och ta i bruk vissa kommunaltekniska konstruktioner och kollektivtrafikförbindelser som är viktiga för centret. Dessutom har staden ingått ett entreprenadavtal med helhetsansvar med YIT Rakennus Oy i fråga om fyra byggdelar i stadens ägo eller stadens permanenta bruk och besittning i anslutning till centret.

Lokvägens konstruktioner i området för centret ingår i det byggavtal och det avtal om helhetsansvar som ingåtts med YIT. Bygglösningen för gatan har fastställts i avtalen. Enligt byggavtalet ska Lokvägen i Mellersta Böle ha tagits i bruk för fordonstrafik när köpcentrumdelen öppnas inom 50 månader från att den detaljplan som gör det möjligt att bygga centret vinner laga kraft, och anläggandet av gatan ska börja senast i juni 2015.



Målet är att den nödvändiga detaljplanen ska träda i kraft i juni 2015. Lokvägen i Mellersta Böle ska alltså enligt byggavtalet ha tagits i bruk för fordonstrafik i augusti 2019.

I byggavtalet tar man dock inte ställning till hur Lokvägen ska förverkligas utanför centret eller hur anläggandet utanför centret exakt ska indelas i faser. Vid centrumområdets norra gräns ska Lokvägens alla körfält anläggas på marknivå och vid södra gränsen ska två körfält anläggas i en tunnel och två på marknivå. Utanför centret ska lösningen för Lokvägen passa ihop med lösningarna i centret, men detta förutsätter inte att en lång tunnel ska byggas.

Förslaget till trafikplan för Lokvägen godkändes av stadsplaneringsnämnden 23.4.2013. Nämndens framställning finns som bilaga 5.

Lokvägen fördelas i Mellersta Böle på tre detaljplaneområden och avsikten är att detaljplanerna ska vinna laga kraft åren 2014–2016. Lokvägens tunnel förläggs både till området för detaljplanen för centrumkvarteret, som är under arbete, och till området för detaljplanen för södra delen av Lokvägen (2014). Förslaget till detaljplan och detaljplaneändring för södra delen av Lokvägen tas också upp på denna föredragningslista.

I trafikplanen föreslås det att Lokvägen ska förläggas till en lång tunnel. Detaljplanerna gör det däremot möjligt att genomföra Lokvägen antingen enligt alternativet med en kort tunnel eller enligt alternativet med en lång tunnel. Detaljplanerna gör det också möjligt att senare bygga en lång tunnel för Lokvägen om man bara förbereder sig på lösningen under den första byggfasen.

Godkännande av ett projekt på ca 120 miljoner euro för byggande enligt trafikplanen för Lokvägen förutsätter stadsfullmäktiges beslut. I syfte att förbereda sig på beslutet utarbetade byggnadskontoret en uppdatering av översiktsplanen för Lokvägen som blev färdig i maj 2014. I uppdateringen redogör man för byggfaserna för Lokvägen och kostnaderna för de alternativa byggsätten.

I samband med uppdateringen av översiktsplanen utreddes kostnaderna för tre alternativ: alternativet med en lång tunnel i södra delen, alternativet med s.k. tunga reserveringar och separat alternativet med s.k. lätta reserveringar för att bygga en lång tunnel senare.

Dessutom utredde man närmast för jämförelsens skull kostnaderna för ett alternativ med en kort tunnel som avviker från trafikplanen. Järnvägsmannagatans tunnel har skilts åt till sitt eget projekt och kostnaderna för detta ingår inte i kostnads kalkylerna nedan.



I förslaget om justering av översiktsplanen för Lokvägen i bilaga 3 och promemorian från ledningsgruppen för områdesbyggande i bilaga 6 anges de undersökta alternativen och deras byggarrangemang, tidtabeller och övriga beräknade helhetskostnader för varje fas.

Investeringskostnaderna för gatubyggandet i Böle varierar betydligt mycket under åren 2015–2019 beroende på vilket byggalternativ för Lokvägen som genomförs. Kostnadsjämförelsen för de olika alternativen (miljoner euro) är följande:

	Lång tunnel	Kort tunnel	Tunga reserveringar	Lätta reserveringar
Sammanlagt	115,7	75,8	121,0	120,9
år 2015–2019	100,7	60,8	81,3	71,3
senast år 2025	115,7	75,8	96,3	86,3
efter året 2025	0	0	24,8	34,6

På basis av utredningarna kan man konstatera att byggandet i faser medför merkostnader på ca 5 miljoner euro i fråga om alternativet med en lång tunnel oberoende av reserveringarnas volym.

Den lättare reserveringsvolymen för en lång tunnel i södra delen av området kan ha större inverkan på byggandet av tornhusområdet i Mellersta Böle än det tunga alternativet. Effekten beror på tornhusens läge och de tillfälliga konstruktionerna som hänför sig till behovet av stöd för schaktet och som sträcker sig till tornhusområdet. Man kan dock sträva att förverkliga dem så att deras effekt i tornhusområdet blir så liten som möjligt. I det lättare alternativet tar den andra byggfasen för tunneln en längre tid och trafikolägenheterna är därför större än i det tyngre alternativet.

Bland de ovannämnda alternativen är det möjligt att genomföra en kort tunnel för Lokvägen med lätta reserveringar för en lång tunnel inom ramen för anslagen för 2015–2019 i investeringsprogrammet som utgör bilaga till den av stadsfullmäktige fastställda budgeten för 2015 och ekonomiplanen för 2015–2017. Att på en gång bygga en lång tunnel för Lokvägen med tunga reserveringar för en lång tunnel skulle leda till att flera andra projekt skulle skjutas upp under investeringsprogramperioden.

## Tidtabell

För att staden ska hålla sig i tidtabellen enligt byggavtalet för Mellersta Böle centrum ska stadsfullmäktige snarast fatta beslut om projektet för Lokvägen. Dessutom ska gatuplaneringen för Lokvägen och





byggplaneringen för första fasen förverkligas så att gatuplanen våren 2015 tillställs nämnden för allmänna arbeten för att kunna inleda gatubyggandet sommaren 2015. Detaljplanerna godkänns villkorligt till de delar som de inte har vunnit laga kraft. Om en lång tunnel byggs senare ska nämnden för allmänna arbeten också behandla planerna för den tillfälliga lösningen.

#### Utlåtanden

Ärendet har behandlats i utlåtanden från många olika nämnder, i ledningsgruppen för områdesbyggande och i kommentarer som anhållits av utomstående parter. Nedan anges de centrala kommentarerna i utlåtandena. Utlåtandena framgår i sin helhet av beslutshistorien och i sammanställningen över utlåtandena från utomstående parter i bilaga 7.

#### Stadsplaneringsnämnden

Stadsplaneringsnämnden anser i sitt utlåtande att det ekonomiskt och funktionellt inte är ändamålsenligt att i faser bygga en lång tunnel enligt trafikplanen. Nämnden misstänker att det blir klart dyrare att bygga i faser och dessutom skulle olägenheterna under byggtiden öka betydligt. Nämnden anser att en kort tunnel som byggs under en mellanfas betydligt försvagar förhållandena för gång- och cykeltrafiken och funktionaliteten i området. Nämnden anser att det är ekonomiskt och funktionellt förnuftigare att bygga tunneln på en enda gång.

#### Fastighetsnämnden

Nämnden konstaterar att man ska beakta konsekvenserna av trafikplanen och byggandet enligt planen i den fortsatta planeringen och även ur markanvändningsperspektiv, och sträva att säkerställa att man genom markanvändningen säkrar en byggbar och tät omgivning i förhållande till den valda trafikplanen.

I fråga om Lokvägen ska man enligt nämnden undersöka alternativ enligt vilka man nu genomför bara de nödvändiga lösningarna för trafiken i Mellersta Böle och genom en områdesreservering förbereder sig på att eventuellt vända Tusbyleden.

#### Nämnden för allmänna arbeten

Nämnden konstaterar att man under den fortsatta planeringen av projektet ska undersöka möjligheten att bygga tunnelloösningarna för Lokvägen i faser utgående från att man i första fasen bara bygger trågavsnittet för centrumkvarteret och ersätter tunnelalternativet vid tornhusområdet med en lösning ovan jord.



Nämnden fäster avseende vid att tidtabellen för byggandet av Lokvägen också är bunden till byggandet av centrumkvarteret i Mellersta Böle.

#### Miljönämnden

Nämnden fäster avseende vid projektets konsekvenser för luftkvaliteten och bullerförhållandena, och konstaterar att trafikplanen för Lokvägen är ett projekt med mycket vidsträckta effekter, och att konsekvenserna från projektet för trafikflödena också utanför planområdet därför ska utredas vidare.

#### Räddningsnämnden

Nämnden fäster avseende vid hur rökventilationen, nödutgångarna och släckutrustningen ordnas i den planerade tunneln för Lokvägen.

#### Ekonomi- och planeringscentralen

Ekonomi- och planeringscentralen konstaterar i sitt utlåtande att trafikplanen för Lokvägen inte strider mot byggavtalet för Mellersta Böle centrum och att det inte finns något hinder mot godkännande av trafikplanen till dessa delar.

Det konstateras dock i utlåtandet att byggandet av Mellersta Böle centrum inte förutsätter att en lång tunnel enligt trafikplanen för Lokvägen ska byggas på en gång utan det anses vara möjligt att bygga i faser utgående från att den långa tunneln i tornhusområdet, den norra bron över järnvägen och Järnvägsmannagatans tunnel byggs först senare när trafikmängderna förutsätter dessa byggdelar, och man bara förbereder sig på att bygga dessa under den första byggfasen för Lokvägen. Kostnaderna för de byggdelar som ska förverkligas senare uppgår till ca 75–80 miljoner euro.

Ekonomi- och planeringscentralen anser att man snabbt ska hitta en lösning till hur anläggandet av Lokvägen ska indelas i faser. Lösningen ska uppfylla stadens förbindelser till Mellersta Böle centrum och samtidigt göra det möjligt att med minsta möjliga kostnader inleda byggandet av den största möjliga (bostads)volymen i Mellersta Böle. De valda byggfaserna ska dock inte i orimlig mån försvåra byggandet av Lokvägens övriga delar eller områdesbyggandet och trafikens smidighet i Mellersta Böle.

#### Ledningsgruppen för områdesbyggande

Ledningsgruppen för områdesbyggande som består av tjänstemän behandlade den uppdaterade översiktplanen för Lokvägen vid sitt sammanträde och kom överens om att tillstyrka det alternativ enligt



vilket Lokvägen ska anläggas i en lång tunnel enligt trafikplanen, men i faser enligt alternativet med s.k. lätta reserveringar.

#### Beslut mellan alternativen

Föredraganden konstaterar att investeringsprogrammet för 2015–2024, som utgör bilaga till den av fullmäktige hösten 2014 fastställda budgeten för 2015, gör det möjligt att i faser bygga en lång tunnel i södra delen av Lokvägen enligt alternativet med lätta reserveringar före året 2019.

#### Förslag

Trafikplanen för Lokvägen med en lång tunnel skapar förutsättningar för att bygga en högklassig stadsmiljö i Mellersta Böle och förbättrar smidigheten i trafiken i hela Helsingfors. Det är dock inte möjligt att genomföra trafikplanen på en gång inom ramen för investeringsprogrammet som utgör bilaga till den godkända budgeten för 2015.

På basis av utredningarna föreslås det därför att man ska förbereda sig på att i framtiden bygga södra delen av Lokvägen enligt alternativet med en lång tunnel i trafikplanen, men i faser. De s.k. lätta reserveringarna för byggandet av en lång tunnel i södra delen av Lokvägen enligt det bifogade materialet ska härigenom anses som det förmånligaste alternativet med tanke på kostnaderna under granskningsperioden 2015–2019.

#### Föredragande

Stadsstyrelsen

#### Upplysningar

Timo Härmälä, stadssekreterare, telefon: 310 36028

timo.harmala(a)hel.fi

Niina Puumalainen, projektchef, telefon: 310 25475

niina.puumalainen(a)hel.fi

Juha Viljakainen, projektchef, telefon: 310 36276

juha.viljakainen(a)hel.fi

#### Bilagor

- 1 Liite 1. Veturitien liikennesuunnitelma, osa 1, piirustus 6179-7
- 2 Liite 2. Veturitien liikennesuunnitelma, osa 2, piirustus 6180-7
- 3 Liite 3. Veturitien yleissuunnitelman tarkistus. Esitys aluerakentamisen johtoryhmässä 13.5.2014
- 4 Liite 4. Sijaintikartta
- 5 Liite 5. Veturitien liikennesuunnitelma, kaupunkisuunnittelulautakunnan esitys 23.4.2013 (133 §)
- 6 Liite 6. Veturitien yleissuunnitelman tarkistus. Aluerakentamisen johtoryhmän muistio 13.5.2014
- 7 Liite 7. Ulkopuoliset lausunnot



## Utdrag

### Utdrag

Senaatti-kiinteistöt

HSL

HSY

Helen

### Bilagor till utdrag

Bilaga 1

Bilaga 2

Bilaga 3

Kunnallisvalitus, valtuusto

Bilaga 1

Bilaga 2

Bilaga 3

Kunnallisvalitus, valtuusto

Bilaga 1

Bilaga 2

Bilaga 3

Kunnallisvalitus, valtuusto

Bilaga 1

Bilaga 2

Bilaga 3

Kunnallisvalitus, valtuusto

## För kännedom

Kaupunkisuunnittelulautakunta  
Kiinteistölautakunta  
Pelastuslautakunta  
Talous- ja suunnitteluosasto  
Yleisten töiden lautakunta  
Ympäristölautakunta

## Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 24.11.2014 § 1232

HEL 2013-004742 T 08 00 00

Päätös

Kaupunginhallitus päätti esittää kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto päättää hyväksyä Veturitien liikennesuunnitelman liitteinä 1 ja 2 olevien piirustusten (piirustukset 6179-7 ja 6180-7) mukaisesti ja liitteenä 3 olevan Veturitien yleissuunnitelman päivityksessä esitetyn kevyen varautumisen toteutusvaihtoehdon mukaisin rakennusvaihein vuosina 2015 - 2019 toteutettavaksi.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja



10.12.2014

Hannu Penttilä

Lisätiedot

Timo Härmälä, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36028  
timo.harmala(a)hel.fi

Niina Puumalainen, projektinjohtaja, puhelin: 310 25475  
niina.puumalainen(a)hel.fi

Juha Viljakainen, hankepääällikkö, puhelin: 310 36276  
juha.viljakainen(a)hel.fi

Kaupunkisuunnittelulautakunta 10.12.2013 § 421

HEL 2013-004742 T 08 00 00

Hankenro 0870\_1, karttaruutu G4/S2-4

Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti lähettää Veturitien liikennesuunnitelman (piirustukset 6179-7 ja 6180-7) kaupunginhallitukselle puoltaen sen hyväksymistä seuraavalla lisäyksellä:

Liikennesuunnitelman (pitkä tunneli) toteuttaminen vaiheittain sopii investointiraamin asettamiin vaatimuksiin, mutta on taloudellisesti ja toiminnallisesti epätarkoituksenmukaista. Vaiheittain toteuttaminen tulee selvästi kalliimmaksi ja lisää huomattavasti rakennusaikaisia haittoja. Välivaiheena toteutettava lyhyt tunneli heikentää huomattavasti kevyen liikenteen olosuhteita ja alueen toiminnallisuutta. Lautakunta esittää kaupunginhallitukselle, että tunneli voitaisiin toteuttaa kerralla, mikä on järkevämpää sekä taloudellisesti että toiminnallisesti.

Lisäksi lautakunta päätti esittää, etteivät annetut lausunnot anna aihetta muihin toimenpiteisiin.

Käsittely

10.12.2013 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Lautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä seuraavan Osmo Soinivaaran tekemän vastaehdotuksen:

Lautakunta hyväksyy ehdotuksen seuraavalla lisäyksellä:

Liikennesuunnitelman (pitkä tunneli) toteuttaminen vaiheittain sopii investointiraamin asettamiin vaatimuksiin, mutta on taloudellisesti ja toiminnallisesti epätarkoituksenmukaista. Vaiheittain toteuttaminen tulee selvästi kalliimmaksi ja lisää huomattavasti rakennusaikaisia haittoja. Välivaiheena toteutettava lyhyt tunneli heikentää



huomattavasti kevyen liikenteen olosuhteita ja alueen toiminnallisuutta. Siksi lautakunta esittää kaupunginhallitukselle, että tunneli voitaisiin toteuttaa kerralla, mikä on järkevämpää sekä taloudellisesti että toiminnallisesti.

Kannattajat: Risto Rautava

03.12.2013 Pöydälle

26.11.2013 Pöydälle

23.04.2013 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan

16.04.2013 Pöydälle

09.04.2013 Pöydälle

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö  
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Harri Verkamo, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37127  
harri.verkamo(a)hel.fi

HEL 2013-004742 T 08 00 00

Talous- ja suunnittelukeskus toteaa Veturitien liikennesuunnitelmasta ja sen tunneliosuuden hankesuunnitelmasta seuraavaa:

Keski-Pasilan rakentamisen käynnistymiselle ja alueen menestymiselle on oleellista Keski-Pasilan Keskukseen rakentaminen. Valtio ja kaupunki ovat käynnistäneet Keski-Pasilan Keskuksesta julkisena hankintana neuvottelumenettelyllä toteutettavan suunnittelu- ja toteutuskilpailun vuonna 2011. Päätökset kilpailun voittajasta on tarkoitus tehdä loppuvuonna 2013. Keski-Pasilan Keskukseen on tulossa asumista, runsaasti toimistoja sekä merkittävä määrä liiketiloja. Keskukseen toteuttaminen on kilpailun voittaneelle yritykselle erittäin huomattava, miljardiluokan taloudellinen investointi. Valtion ja kaupungin tavoitteena on ollut kilpailun alusta alkaen löytää ratkaisu, jolla sujuvoitetaan Keskukseen toteutusta ja sen osien mahdollisimman nopeaa avaamista. Tässä huomattava rooli on Veturitien oikea-aikaisella rakentamisella.



Keski-Pasilan Keskustakorttelin kilpailussa on neuvoteltu toteutussopimusehdotus, jossa kilpailun voittanut yritys sitoutuu toteuttamaan Keski-Pasilan Keskuksen sovitun kokonaisaikataulun ja välitavoitteiden mukaisesti. Kaupunki ja valtion sopimusosapuolet ovat sitoutuneet aktiivisesti myötävaikuttamaan siihen, että yritys voi täyttää Keskuksen toteuttamiseen liittyvät velvoitteensa. Tämän lisäksi Kaupunki ja valtion sopimusosapuolet ovat puolestaan sitoutuneet täyttämään omat toteutussopimusehdotuksen mukaiset suunnittelu- ja toteutusvelvoitteensa sekä muut velvoitteensa.

Uuden Veturitien rakentaminen on Keski-Pasilan toteutuksen edellytys. Veturitie tulisi rakentaa Keski-Pasilaan vuosina 2015-2020. Veturitien toteutusaikataulu on erittäin kriittinen. Kaupungin tulisi nopeasti tehdä päätös Veturitien liikennesuunnitelmasta ja hankkeesta, jotta jatkosuunnittelu ja työnvaiheistuksen yksityiskohtainen suunnittelu voidaan käynnistää. Kaupunki sitoutuu toteuttamaan Veturitien Keski-Pasilan Keskuksen alueella ja sen välittömässä läheisyydessä sen ratkaisun mukaisesti ja siinä aikataulussa, joihin Keski-Pasilan Keskuksen toteutussopimusehdotuksessa sovitaan.

Keskuksen alueella Veturitien toteutuksesta vastaa toteutussopimusehdotuksen mukaan Keskuksen toteuttava Yritys kaupungin tilaamana julkisena hankintana. Kaupunki vastaa siitä, että Keskuksen kauppakeskusosan avaamiselle välttämättömät alueelliset vesijohto-, jätevesiviemäri-, sadevesiviemäri-, kaukokylmä- ja kaukolämpölinjat sekä sähköverkot rakennetaan oikea-aikaisesti. Toteutussopimusehdotuksen mukaisesti Kaupunki vastaa myös, että Keskuksen kauppakeskusosan avautuessa sen pysäköinti- ja huoltoyhteyksille välttämättömät Keskuksen ulkopuolella sijaitsevat seuraavat ajoyhteydet ovat valmiit: Tornikuja, Maistraatinportinportin jatke, Veturitie Keskuksen läheisyydessä, Teollisuuskatu, Pasilan uusi silta, Pasilan vanhan sillan perusparannus ja Pasilankatu Keskuksen vieressä. Muualla Keski-Pasilassa Veturitien osien tulisi olla avattavissa liikenteelle 2020.

Talous- ja suunnittelukeskuksen mielestä Veturitien hankkeeseen liittyy erittäin suuria teknisiä, aikataulullisia, työnaikaisiin liikennejärjestelyihin ja raideliikenteen sujumisen turvaamiseen liittyviä haasteita. Veturitien kanssa samanaikaisesti toteutettavan laajan kunnallistekniikan järjestelmien alueellisen verkoston, alueellisen pohjavedenhallintajärjestelmän ja Veturitiehen liittyvien katujen sekä Rautatieläisenkadun alikulun kustannukset eivät sisälly Veturitien hankeen 120 miljoonan euron kustannusarvioon.

Veturitien liikennesuunnitelman mukaisen toteutuksen merkittävimmät tekniset ja taloudelliset haasteet liittyvät seuraaviin osiin: pitkä tunneli



Tornialueella (noin 42 miljoonaa euroa), junaradat ylittävä silta Veturitien pohjoisosassa (noin 18 miljoonaa euroa) sekä Veturitien ja kunnallistekniikan kanaalin kaukalo-, kansi- ja patoseinärakenteet Keskuksen alueella (Yrityksen toteutus julkisena hankintana noin 25 miljoonaa euroa). Lisäksi radat alittavan Rautatieläisenkadun alikulun (noin 20 miljoonaa euroa) toteutus vaatii vilkkaan junaliikenteen vuoksi erittäin huolellisen toteutussuunnittelun.

Talous- ja suunnittelukeskus toteaa, ettei Veturitien liikennesuunnitelma ole ristiriidassa Keski-Pasilan Keskuksen toteutussopimusehdotuksen kanssa eikä liikennesuunnitelman hyväksymiselle tältä osin ole estettä. Keski-Pasilan Keskuksen toteutus ei kuitenkaan edellytä liikennesuunnitelman mukaista pitkää Veturitien tunnelia kokonaisuudessaan. Talous- ja suunnittelukeskuksen mielestä Veturitien osien toteutusta on todennäköisesti mahdollista vaiheistaa siten, että Tornialueen pitkä tunneli, pohjoinen junaradat ylittävä silta ja Rautatieläisen alikulku toteutetaan vasta myöhemmin liikennemäärien näitä osia edellyttäessä ja näiden toteutukseen vain varaudutaan Veturitien ensimmäisen vaiheen toteutuksessa. Myöhemmin toteutettavaksi siirtyvien osien kustannukset ovat noin 75-80 miljoonaa euroa.

Veturitien liikennesuunnitelma luo edellytykset korkeatasoisen kaupunkiympäristön toteuttamiselle Keski-Pasilassa ja parantaa liikenteen sujumista koko Helsingissä.

Veturitien siirto nykyiseltä sijainniltaan uudelle liikennesuunnitelman mukaiselle sijainnilleen on välttämätön, jotta seuraavien Keski-Pasilan asemakaava-alueiden rakentaminen voidaan aloittaa ja toteuttaa suunniteltujen rakennusoikeuksien mukaisesti: Keskustakortteli (rakennusoikeus 140 000 kem<sup>2</sup>), Tornialue (rakennusoikeus 183 000 kem<sup>2</sup>) ja Ratapihakorttelit (rakennusoikeus 156 000 kem<sup>2</sup>).

Keski-Pasilan alueelle on tulossa huomattavat määrät eri hallintamuotojen mukaista asumista, mutta ennen kaikkea Keski-Pasilalla tulee olemaan merkittävä rooli Helsingin toimitilarakentamisen avainalueena ja ydinkeskustan jatkeena. Keski-Pasilan kokonaisrakennusoikeuden määrä on kevään 2013 suunnitelmatilanteen mukaisesti 560 000 kem<sup>2</sup>, josta asuntojen osuus on noin 34 %. Valtion ja Helsingin kaupungin vuonna 2002 solmiman aiesopimuksen mukaisesti kaupungin osuus Keski-Pasilan rakennusoikeudesta tulee olemaan noin 25-26 %.

Veturitien toteutuksen vaiheistuksessa tulisi nopeasti etsiä ratkaisu, joka täyttää Kaupungin Keski-Pasilan Keskukselle antamat sitoumukset ja samalla mahdollistaa pienimmillä kustannuksilla suurimman





(asunto)rakentamisen määrän aloittamisen Keski-Pasilassa, kuitenkin siten, ettei valittu rakentamisen vaiheistus kohtuuttomasti vaikeuta myöhemmin tehtävien Veturitien osien ja Keski-Pasilan alueiden toteutusta sekä liikenteen sujumista.

Lisätiedot

Niina Puumalainen, projektinjohtaja, puhelin: 310 25475  
niina.puumalainen(a)hel.fi

Yleisten töiden lautakunta 18.06.2013 § 287

HEL 2013-004742 T 08 00 00

Päätös

Yleisten töiden lautakunta päätti antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Veturitie yhdistää Hakamäentien ja Tuusulanväylän Nordenskiöldinkatuun ja Teollisuuskatuun samalla toimien Pasilan alueen yhteytenä ympäröivään katuverkkoon. Keski-Pasilaan on tulevaisuudessa tulossa merkittävästi uutta rakentamista, mikä lisää liikennettä alueella. Myös kantakaupungin uudet asuinalueet lisäävät liikennettä Pasilan alueella. Veturitien toteuttaminen mahdollistaa Keski-Pasilan tornialueen, keskustakorttelin ja ratapihakortteleiden asuinalueen rakentumisen.

Veturitien toteuttamisen kustannukset ovat noin 140 miljoonaa euroa. Hankkeen toteuttaminen liikennesuunnitelmassa esitetystä laajuudesta ja aikataulusta on haasteellista kaupungin nykyisessä ja tulevassa rahoitustilanteessa. Keski-Pasilan maankäytön kehittäminen suunnitellulla tavalla tulee kuitenkin pystyä toteuttamaan.

Hankkeen jatkosuunnittelussa tulee tutkia mahdollisuutta toteuttaa Veturitien tunneliratkaisut vaiheittain siten, että ensivaiheessa toteutetaan vain keskustakorttelin kaukalo-osuus ja tornialueen kohdalla tunnelivaihtoehto korvataan ensivaiheessa maanpäällisellä ratkaisulla. Tornialueen ja Toralinnan seisontaraiteiden välisen tunneliosuuden toteuttamisen siirtäminen myöhemmäksi, kun esimerkiksi seisontaraiteiden alueen tulevaisuuden maankäyttö on ratkaistu, leikkaa kustannuksia ensivaiheessa arviolta noin 45 miljoonaa euroa.

Veturitien toteuttaminen mahdollistaa Pasilan poikittaisten yhteyksien kehittämisen. Rautatieläisenkadun jatke radan ali on merkittävä poikittainen yhteys tulevaisuudessa ja mahdollistaa Pasilan sillan muuttamisen joukkoliikennekaduksi. Rakennusvirastossa on



alkamassa rakennettavuusselvitys Rautatieläisenkadun jatkeen toteuttamisesta. Jatkeen toteuttaminen voi mahdollisesti tuoda Pasilan sillan osalta kustannussäästöjä noin 7 miljoonaa euroa, mikäli nykyisen sillan levennystä ei ole tarve toteuttaa Pasilan aseman kohdalle tulevaa joukkoliikenneterminaalia varten.

Rautatieläisenkadun jatkeen toteuttamisen kustannuksiksi on arvioitu noin 20 miljoonaa euroa. Rautatieläisenkadun jatkeen toteuttaminen poistaa mahdollisesti tarpeen rakentaa väliaikainen silta Veturitielle rantaradan yli. Veturitien rantaradan ylittävän sillan rakentamisessa tarvittavan väliaikaisen sillan kustannuksiksi on arvioitu rakennusvirastossa noin 500 000 euroa ja uuden sillan kokonaiskustannuksiksi noin 10 miljoonaa euroa.

Yleisten töiden lautakunta ehdottaa, että kaupungin investointien rahoitustilanteesta johtuen tulee tutkia mahdollisuutta siirtää Rautatieläisenkadun jatkeen toteuttamista ja ensivaiheessa toteuttaa poikittaiset yhteydet kehittämällä Pasilan siltaa sekä toteuttaa Veturitien rantaradan ylittävä sillan rakentaminen väliaikaisilla siltajärjestelyillä. Vaiheistamalla Rautatieläisenkadun jatkeen toteutusta myöhemmäksi voidaan ensivaiheen kustannuksia pienentää noin 10 miljoonalla eurolla.

Veturitien rakentaminen on aikataulullisesti sidoksissa Pasilan keskustakorttelin rakentamisen kanssa. Rakennusvirasto käynnistää Veturitien liikennesuunnitelman ja tunnelin hankesuunnitelman pohjalta Veturitien yleissuunnitelman päivityksen syksyllä 2013 ja katu- ja rakennussuunnitelman laatimisen keväällä 2014. Veturitien katu- ja rakennussuunnitelmien tulisi olla valmiit siten, että Veturitie voidaan rakentaa ja ottaa käyttöön keskustakorttelin rakentamisen ja toteutussopimuksen edellyttämässä aikataulussa vuosina 2015 - 2020.

Yleisten töiden lautakunta puoltaa liikennesuunnitelman hyväksymistä edellä esitetyin huomautuksin.

#### Käsittely

18.06.2013 Ehdotuksen mukaan äänestyksin

Vastaehdotus:

Antti Möller: Lisäys päätösehdotuksen 7. kappaleen loppuun.

"Veturitien osalta tulisi myös tutkia vaihtoehtoja, joilla toteutettaisiin vain Keski-Pasilan liikenteen kannalta välttämättömät ratkaisut."

Kannattajat: Pörrö Sahlberg

1 äänestys



JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Lisäys päätösehdotuksen 7. kappaleen loppuun. "Veturitien osalta tulisi myös tutkia vaihtoehtoja, joilla toteutettaisiin vain Keski-Pasilan liikenteen kannalta välttämättömät ratkaisut."

Jaa-äännet: 4

Sini Korpinen, Maria Landén, Sirpa Norvio, Dennis Pasterstein

Ei-äännet: 3

Antti Möller, Pörrö Sahlberg, Tuomo Valokainen

Tyhjä: 1

Henrik Nyholm

Poissa: 1

Tuula Hänninen

Esittelijä

kaupunginarkkitehti  
Jukka Kauto

Lisätiedot

Petri Arponen, aluesuunnittelija, puhelin: 310 38440  
petri.arponen(a)hel.fi  
Jarkko Karttunen, projektinjohtaja, puhelin: 310 38360  
jarkko.karttunen(a)hel.fi

Pelastuslautakunta 18.06.2013 § 83

HEL 2013-004742 T 08 00 00

Päätös

Pelastuslautakunta antaa kaupunginhallitukselle Veturitien liikennesuunnitelmasta ja sen tunneliosuuden hankesuunnitelmasta seuraavan lausunnon:

Pelastuslautakunta toteaa, että koska Veturitien tunneli on avoyhteydessä Pasilan keskuskorttelin-, Teollisuuskadun-, ja tornialueen tunneleiden kanssa on tunnelin savunhallinta ja hätäpoistuminen suunniteltava yhteistyössä muiden tunneleiden kanssa. Lisäksi on varauduttava varustamaan tunneli automaattisella sammutuslaitoksella.

Esittelijä

pelastuskomentaja  
Simo Wecksten

Lisätiedot

Esko Rantanen, johtava palotarkastaja, puhelin: 310 31232



esko.rantanen(a)hel.fi

Kiinteistölautakunta 13.06.2013 § 300

HEL 2013-004742 T 08 00 00

Päätös

Lautakunta päätti antaa kaupunginhallitukselle Veturitien liikennesuunnitelmasta seuraavan lausunnon:

Suunnitelman yleiskuvaus sekä maanomistus ja -hallinta

Liikennesuunnitelmassa Länsi-Pasilan reunaa seuraava Veturitie siirretään nykyistä idemmäksi junaradan viereen. Veturitiestä tulee Keski-Pasilan halki kulkeva pääkatu, joka yhdistää Hakamäentien Nordenskiöldinkatuun ja Teollisuuskatuun. Veturitien kaukalo- ja tunneliosuuksien yhteispituus on 461 metriä, josta Keski-Pasilan tornialueen kohdalla on suunnitelmassa esitetty 264 metriä pitkä betoninen liikennetunneli. Koko Veturitielle kohdistuvaksi liikennemääräksi on arvioitu vuodelle 2035 ennustetuista liikennemääristä seuraavaa:

- välillä Nordenskiöldinkatu-Pasilankatu noin 32 000 ajon./vrk
- välillä Pasilankatu-Teollisuuskatu noin 4 000 ajon./vrk pinnassa ja 26 000 ajon. tunnelissa
- välillä Teollisuuskatu-Radiokatu noin 50 000 ajon./vrk
- välillä Radiokatu-Hakamäentie noin 55 000 ajon./vrk.

Keski-Pasilan keskustakorttelin suunnittelu- ja toteutuskilpailu käynnistyi alkuvuodesta 2011. Veturitien rakentaminen on aikataulullisesti sidoksissa Keskustakorttelin rakentamisen kanssa.

Suomen valtio ja Helsingin kaupunki ovat solmineet Keski-Pasilan maankäytön periaateratkaisuista aiesopimuksen 30.12.2002. Sopimuksessa on sovittu Keski-Pasilan maankäytön suunnitteluperiaatteiden ja yhteistyön lisäksi muun muassa alueelle tulevan uudis- ja lisärakennusoikeuden jakamisesta, alueluovutuksissa noudatettavista periaatteista ja kunnallistekniikan toteuttamis- ja kustannusvastuusta sekä kansirakentamisesta.

Valtio omistaa pääosan Keski-Pasilan maa-alueista. Valtion maanomistus sopimusalueesta on noin 84 % ja kaupungin noin 16 %. Helsingin kaupunki omistaa noin 30 hehtaarin suuruisen alueen, joka



rajautuu Länsi-Pasilan puoleiseen reunaan. Sopimusaluetta kehitetään kokonaisuutena omistusrajoista riippumatta.

#### Sopimusalueelle kaavoitettavan rakennusoikeuden jakaminen ja maa-alueiden luovutusperiaatteet

Sopimusalueelle kaavoitettava uudis- ja lisärakennusoikeus jaetaan edellä mainitun sopimuksen mukaan valtion ja kaupungin kesken siten, että kumpikin sopimusosapuoli saa ensin nykyistä maanomistustaan vastaavan suhteellisen osuuden sopimusalueelle tulevasta uudis- ja lisärakennusoikeudesta.

Siltä osin kuin sopimusalueen maanvarainen uudis- ja lisärakennusoikeus ylittää 250 000 kem<sup>2</sup> ylitys jaetaan sopimusosapuolten kesken siten, että valtion osuus siitä on 2/3 ja kaupungin osuus 1/3. Keski-Pasilan osayleiskaava-alueelle on rakennusoikeuden kokonaismääräksi arvioitu 560 000 kem<sup>2</sup>, josta kaupungin osuus edellä kuvatun laskentaperiaatteen mukaisesti on noin 145 000 kem<sup>2</sup>.

#### Liikennesuunnitelman rakentamiskustannukset ja laaditut kustannusarviot

Veturitien liikennesuunnitelman mukaan rakentamiskustannusten on arvioitu olevan 140 miljoonaa euroa (alv. 0 %). Kustannusarviot sisältävät Nordenskiöldinkadun ja Hakamäentien välisen katuosuuden.

Esitetyt rakentamiskustannukset pohjautuvat osin liikennesuunnitelmasta laadittuihin rakenneteknisiin konsulttitöihin. Laadituista kustannusarvioista ei kuitenkaan käy selville tarkemmin kustannuslaskennan laskentaperusteita ja -rajauksia, jolloin rakennuskustannusten ja siten kokonaisinvestoinnin luotettavuutta on vaikea arvioida. Tältä osin liikennesuunnitelman rakennuskustannuksiin sisältyy epävarmuutta.

Kustannuslaskennassa tulisi ottaa huomioon erityisesti vaativista olosuhdetekijöistä johtuvia varaumia teknisiin ja taloudellisiin riskeihin sekä mahdollisiin lisä- ja muutostöihin sekä arvioida vaikutuksia toteutusaikatauluihin. Vaativat olosuhdetekijät vaikeuttavat toteuttamista ja nostavat rakentamiskustannuksia. Vaativia olosuhdetekijöitä ovat esimerkiksi tunnelin toteuttamisessa huono maaperä (laaja pehmeikköalue), vilkas rautatieliikenne (ahdas rakennuspaikka, rakentamisen vaiheistus) sekä tunnelin välittömässä yhteydessä olevat puupaalujen varaan perustetut suojellut rakennukset (pohjaveden hallinta). Veturitien maaperä on pilaantunut. Senaatti vastaa pilaantuneisuudesta aiheutuvista kustannuksista ja näitä kustannuksia ei ole huomioitu tässä kustannusarviossa. Kustannusarvioinnissa tulisi huomioida myös liikennesuunnitelmasta



aiheutuvat välilliset kustannukset, joilla voi olla suurikin merkitys kokonaisinvestoinnille. Tällaisia ovat muun muassa valvonta, käyttö- ja ylläpitoluonteiset kustannukset sekä mahdollisesti näiden järjestämisestä aiheutuvat kustannukset.

Rautatieläisenkadun jatketta pääradan alitse sekä sen teknistä toteutettavuutta ja kustannusvaikutusta tulee tarkastella myös jatkosuunnittelussa. Nyt esitettyä 20 miljoonaa euroa (alv. 0 %) rakentamiskustannusta voidaan pitää ilman tarkempia tietoja osin epävarmana ja alhaisena.

Liikennesuunnitelman tulee mahdollistaa ympäröivän maankäytön vaihteittainen toteuttaminen. Liikennesuunnitelman liikennetekninen toimivuus, liikenteen häiriöherkkyys ja ruuhkatilanteiden hallinta tulee varmistaa tarkasti jatkosuunnittelussa.

#### Liikennesuunnitelma ja maankäytön kaavataloudellisuus

Jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon liikennesuunnitelmavaihtoehdon vaikutukset myös maankäytöllisestä näkökulmasta. Liikennesuunnitelmasta itsessään kohdistuu kaupungille raskaita investointeja, ja liikennesuunnitelma vaikuttaa myös maankäytön tehokkuuteen ja sitä kautta rakennusoikeuden luovutuksesta saataviin tuloihin. Kaavataloudellisessa mielessä tulee myös alueen maankäytöllinen hyöty olla osoitettavissa. Alueelta rakennusoikeuden luovutuksesta saatavien tulojen ja liikennesuunnitelmasta aiheutuvien menojen tulee olla oikeasuhtaisia, jotta raskaita investointeja voidaan perustella. Kaupungille kohdistuu myös tavanomaisen infrarakentamisen (kadut, puistot, johtosiirrot jne.) kustannukset.

Maankäytöllisen hyödyn mahdollistamiseksi tulee Pasilan alueen jatkosuunnittelussa pyrkiä varmistamaan toteuttamiskelpoinen ja tiivis ympäröivä maankäyttö suhteessa valittuun liikennesuunnitelmaan. Samanaikaisesti tulee tarkastella myös mahdollisuuksia keventää valittua, nykytietojen valossa erittäin kallista liikenteellistä suunnitteluratkaisua kustannusten pienentämiseksi. Aiesopimuksessa on edellytetty sopimusalueen suunnittelun lähtökohtana korttelirakennetta, jossa maanvaraisen rakentamisen osuus on mahdollisimman laaja. Jatkosuunnittelussa tulisi liikennesuunnitelmasta laatia kustannustarkastelu yhtenä kokonaisuutena koko Veturitie liikennesuunnitelman tosiasialliselta vaikutusalueelta.

#### Keski-Pasilan keskustakorttelin suunnittelu- ja toteutuskilpailu

Kiinteistölautakunta toteaa lisäksi, että kaupunki ja Senaatti-kiinteistöt ovat neuvotelleet yli vuoden ajan kolmen eri kilpailijan kanssa Pasilan



aseman kohdalle toteutettavasta Keski-Pasilan uudesta yksityisestä keskuksesta (noin 140 000 k-m<sup>2</sup>). Kilpailussa kaikkien kolmen kilpailijan kanssa haetaan ratkaisua, jossa kilpailun voittanut keskuksen toteuttaja toteuttaa em. Veturitien kaukalon neuvotteluissa sovittavaan hintaan kaupungin pysyvään käyttöön ja hallintaan keskukselle luovutettavan korttelin kohdalla. Tämä siksi, että tulevassa keskustakorttelissa Veturituen alle ja erityisesti päälle tulee paljon yksityisen keskuksen toimintoja, joiden tekninen toteuttaminen (kantavien rakenteiden sijoittelu, yhteiset rakenteet) ei ole katsottu mahdolliseksi muuten kuin yhtenä kokonaisuutena.

Kilpailun voittajan kanssa tehtävä sopimus mahdollistaa kaupungin itse suunnitella ja toteuttaa keskustakorttelin eteläpuolelle toteutettavan Veturitien osan joko maanpäällisenä tai lausunnossa esitettynä, nykytietojen valossa erityisen kalliina mutta kaupunkikuvallisesti parempana maanalaisena ratkaisuna.

Lopuksi

Veturitien osalta tulisi tutkia vaihtoehtoja, joissa tehdään vain Keski-Pasilan liikenteen kannalta välttämättömät ratkaisut nyt ja varaudutaan Tuusulanväylän mahdolliseen kääntämiseen ainoastaan tilavarauksella.

Kiinteistölautakunta puoltaa liikennesuunnitelman hyväksymistä edellyttäen, että lausunnossa mainittuihin seikkoihin löydetään jatkosuunnittelussa tyydyttävät ratkaisut.

Käsittely

13.06.2013 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan

Stauffer Jaakko: Muutan esitystäni seuraavasti:

Lausuntoehdotukseen lisätään uusi toiseksi viimeinen kappale.

Esittelijä

virastopäällikkö  
Jaakko Stauffer

Lisätiedot

Pekka Saarinen, tonttiasiamies, puhelin: 310 64182  
pekka.t.saarinen(a)hel.fi

Ympäristölautakunta 11.06.2013 § 179

HEL 2013-004742 T 08 00 00



## Päätös

Ympäristölautakunta päätti antaa kaupunginhallitukselle Veturitien liikennesuunnitelmasta ja sen tunneliosuuden hankesuunnitelmasta seuraavan lausunnon:

Veturitien liikennesuunnitelma on vaikutuksiltaan hyvin laaja hanke, ja sillä on vaikutusta liikennevirtoihin myös suunnittelualueen ulkopuolella. Suunnitelmassa ei ole esitetty, miten Veturitien suunnitelman toteutuminen vaikuttaa näihin.

Liikennesuunnitelma keskittää Pasilan pohjois-etelä -suuntaisen liikenteen Veturitielle kolminkertaistaen liikennemäärän Keski-Pasilan aseman kohdalla. Suunnitelman mukaan ympäröivän katuverkon liikennekuormitus kuitenkin vähenee huomattavasti.

## Kestävät liikkumismuodot

Suunnitelmassa kestävien liikkumismuotojen näkökulmasta positiivisia piirteitä ovat pyöräilyn laatuverkoston rakentuminen ja joukkoliikenteen kehitysmahdollisuuksien huomiointi. Tunneliosuuden pohjoispuolella pyörätiet ja jalkakäytävät kulkevat kuitenkin aivan vilkkaasti liikennöityjen ajoratojen vieressä, mikä altistaa pyöräilijät ja kävelijät suurien liikennemäärien ilmansaasteille ja melulle.

Ympäröivän katuverkon liikennemäärien väheneminen tarjoaisi mahdollisuuden linjata pohjois-eteläsuuntaiset pyörätiet esimerkiksi Pasilankadulle, missä ajoneuvoliikenne olisi merkittävästi Veturitietä vähäisempää.

Suunnitelman toteuttaminen mahdollistaisi Pasilan sillan muuttamisen joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn käyttöön, mikä olisi toivottavaa joukkoliikenteen sujuvuuden parantamiseksi.

## Vaikutusten selvittäminen

Aikaisemmat vaikutusselvitykset Keski-Pasilan liikenteestä eivät täysin kuvaa uuden suunnitelman vaikutuksia. Niissä ei ole huomioitu kadun osittaista tunnelointia. Rakennusten lopullinen sijoittelu vaikuttaa huomattavasti liikenteen ympäristöhaittoihin. Ympäristölautakunta huomauttaa, että käytettävissä ei ole ajantasaisia vaikutusselvityksiä Veturitien uuden liikennesuunnitelman ympäristövaikutusten arviointiin. Tunnelointi vähentänee liikenteen haittoja tunneliosuudella, mutta ilmanlaatu tunnelin päissä saattaa muodostua heikoksi.

Ilmatieteen laitoksen vuonna 2009 laatima Keski-Pasilan ilmanlaadun arviointi Veturitien eri liikennemäärillä ei sellaisenaan sovellu nykyisen liikennesuunnitelman vaikutusten arviointiin, sillä tietoa rakennusten





sijoittelusta erityisesti tunnelin pohjoispuolella ei ollut käytettävissä, eikä arvioinnissa huomioitu tien osittaista tunnelointia. Myös ajoneuvojen päästökertoimet ovat muuttuneet vuodesta 2009 ja tulevat edelleen muuttumaan tien valmistumishetkeen mennessä.

Mikäli Veturitien liikennesuunnitelma toteutetaan, tulee alueen asemakaavoituksessa huomioida liikenteen haitat esimerkiksi keskustakorttelin pohjoispuolelle kaavoitettavien rakennusten sijoittelussa. Ilmanlaadun näkökulmasta katukuilumaisen rakenteen syntymistä Veturitien ympärille tulisi välttää. Tunnelin eteläpuolella sijaitsee suojeltu Toralinna, jonka suojaaminen pakokaasupäästöiltä ja melulta on rakennussuojelullisista syistä erityisen hankalaa.

#### Vaikutukset meluun

Veturitien liikennesuunnitelmassa ei ole kerrottu hankkeen meluvaikutuksista. Liikennemelu kuitenkin lisääntyisi Keski-Pasilassa tielinjausta ympäröivillä alueilla, tunneliosuutta lukuun ottamatta. Toisaalta liikennemelu muilla alueilla saattaa vähentyä, jos liikennevirrat ohjautuvat Veturitielle.

Keski-Pasilan osayleiskaavaehdotuksen vaikutus selvityksissä (Kslk 2.3.2006) on arvioitu katu- ja rautatieliikenteen aiheuttamia melutasoja Zucchin maankäyttömallin mukaisessa ennustetilanteessa. Näiden meluselvitysten mukaan pääkatujen autoliikenne tuottaa melua selvästi rautatieliikennettä enemmän. Liikenne aiheuttaa huomattavan korkeita melutasoja Veturitien lähialueille ja suunnitelmassa esitettyjen asuinrakennusten julkisivuille. Veturitien toteutuminen liikennesuunnitelman mukaisesti aiheuttaa merkittävää meluntorjuntatarvetta Keski-Pasilan asemakaavoituksen yhteydessä.

Vaikutusarvioinnissa tulisi suunnitellun maankäytön lisäksi ottaa huomioon Veturitien liikennemäärien kasvusta aiheutuvat haitat olemassa olevalle asumiselle.

Veturitien tunnelin suunnittelussa tulee huomioida esimerkiksi tunnelin ilmanvaihtokoneiston mahdolliset meluvaikutukset yläpuolisille rakennuksille sekä tunnelin suuaukoista aiheutuva melu ympäristöön.

#### Hankkeen vaikutukset ilmanlaatuun

Typpidioksidin raja-arvot ylittyvät Helsingin kantakaupungin vilkasliikenteisissä katukuiluissa. Ajoneuvoteknologian kehityksen oletetaan vähentävän typpidioksidipäästöjä lähitulevaisuudessa, mutta kehitys on hidasta. Keskustakorttelin toteutusaikataulun takarajaan



2020 mennessä myös autokannan typpidioksidipäästöt ovat kuitenkin todennäköisesti laskeneet nykytasoilta.

Mäkelänkatu on yksi niistä kantakaupungin katukuiluista, joilla typpidioksidin raja-arvo ylittyy tällä hetkellä. Veturitien liikennesuunnitelmassa ei ole esitetty, miten toteuttaminen vaikuttaa Mäkelänkadun liikennemääräennusteisiin. Toivottavaa olisi liikennemäärän väheneminen Mäkelänkadulla, mikä auttaisi vähentämään typpidioksidin pitoisuuksia katukuilussa. Veturitien ympäristön asemakaavoitus tulee toteuttaa niin, ettei kaavoiteta uutta katukuilumaista ympäristöä, jolla ilmanlaadun raja-arvot ylittyvät.

Ilmatieteen laitos laati kaupunkisuunnitteluviraston tilauksesta vuonna 2009 Keski-Pasilan ilmanlaadun arvioinnin Veturitien eri liikennemäärillä. Työssä arvioitiin leviämismallilaskelmin alueen teiden ja katujen autoliikenteen päästöjen aiheuttamia ulkoilman typpidioksidin ja pienhiukkaspitoisuuksia tulevassa tilanteessa, jossa alueelle olisi rakennettu asuin- ja toimitilarakennuksia ja Veturitien liikennemäärä olisi kasvanut 30 000, 45 000 tai 60 000 ajoneuvoon vuorokaudessa. Mallinuksissa käytettiin viivalähdemallia koko Veturitielle ja katukuilumallia Keski-Pasilan aseman pohjoispuolella sijaitsevaan kohteeseen.

Ilmanlaadun arvioinnissa ei huomioitu Veturitien osittaista tunnelointia. Mallinuksissa käytettiin vuoden 2009 päästökertoimia ajoneuvoliikenteelle, ja kertoimet ovat jo nyt muuttuneet huomattavasti. Ajoneuvokannan päästökertoimet ovat todennäköisesti Veturitien valmistuessa huomattavasti alhaisemmat kuin vuoden 2009 mallinuksessa käytetyt päästökertoimet.

Mallinuksissa viivalähdemallilla typpidioksidin vuosikeskiarvon raja-arvot eivät pääsääntöisesti ylittyneet, mutta katukuilumallilla raja-arvot ylittyivät huomattavasti. Pienhiukkasten raja-arvot eivät ylittyneet millään mallinuksella, ja ajoneuvojen hiukkaspäästökertoimet ovat laskeneet edelleen vuoden 2009 jälkeen. Vaikka mallinuksia ei voi suoraan soveltaa nykyiseen liikennesuunnitelmaan, ne osoittavat kuinka tärkeää katukuilumaisen rakenteen välttäminen on saastepitoisuuksien rajoittamiseksi. Katukuilumaisessa ympäristössä rakennukset estävät liikenneperäisten päästöjen leviämistä ja laimenemista, jolloin epäpuhtauspitoisuudet voivat kohota korkeiksi tiellä ja viereisillä kevyen liikenteen väylillä.

Ilmanlaatu Veturitien varrelle suunnitelluilla bussipysäkeillä keskustakorttelin kohdalla ja Kyllikinportin jatkeen ja Radiokadun välillä tulee olemaan huono ja melutaso korkea. Erityisesti keskustakorttelin kohdalla tunnelin kaukalorakenne ja ympäröivät rakennukset saattavat



10.12.2014

Kaj/7

estää epäpuhtauspitoisuuksien laimenemista ja johtaa erityisesti typenoksidien raja-arvojen ylittymisiin.

#### Liikennesuunnitelmien asiakirjat

Ympäristölautakunta ehdottaa, että jatkossa merkittävien liikennesuunnitelmien selostuksia täydennettäisiin kartalla ja kuvauksella liikennesuunnitelman liittymisestä ympäröivän alueen maankäyttöön ja sitä koskeviin suunnitelmiin. Näin parannettaisiin esimerkiksi asukkaille ja päätöksentekijöille annettavaa informaatiota.

#### Esittelijä

ympäristöpäällikkö  
Päivi Kippo-Edlund

#### Lisätiedot

Jukka-Pekka Männikkö, vs. ympäristötarkastaja, puhelin: + 358 9 310 32033  
jukkapekka.mannikko(a)hel.fi



## § 410

### Detaljplan och detaljplaneändring för södra delen av Lokvägen i Mellersta Böle (nr 12230, södra delen av Lokvägen)

HEL 2013-013241 T 10 03 03

#### Beslut

Stadsfullmäktige beslutade i enlighet med stadsstyrelsens förslag godkänna detaljplan för gatu- och järnvägsområden i 17 stadsdelen (Böle, Mellersta Böle) och detaljplaneändring för gatu- och järnvägsområden i 17 stadsdelen (Böle, Mellersta Böle och Västra Böle) enligt ritning nr 12230, daterad 26.11.2013 och ändrad 3.11.2014, och på de grunder som framgår av detaljplanebeskrivningen.

#### Behandling

Efter att ha förklarat diskussionen avslutad anförde ordföranden såsom redogörelse att ledamoten Yrjö Hakanen under diskussionen hade föreslagit att stadsfullmäktige skulle besluta återremittera ärendet till stadsstyrelsen för ny beredning utgående från att andelen för Lokvägens trafikledsprojekt görs lättare.

Ordföranden konstaterade att ledamoten Yrjö Hakanens förslag om återremiss inte hade understötts, varvid det förföll.

#### Föredragande

Stadsstyrelsen

#### Upplysningar

Katri Erroll, stf. stadssekreterare, telefon: 310 36024

katri.erroll(a)hel.fi

Anna Villeneuve, förvaltningsexpert, telefon: 310 36045

anna.villeneuve(a)hel.fi

#### Bilagor

- 1 Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen nro 12230 kartta, päivätty 26.11.2013, muutettu 3.11.2014
- 2 Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen nro 12230 selostus, päivätty 26.11.2013, muutettu 3.11.2014
- 3 Vuorovaikutusraportti 5.6.2012 liitteineen, täydennetty 3.11.2014
- 4 Osa päätöshistoriaa

#### Utdrag

##### Utdrag

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

##### Bilagor till utdrag

Kunnallisvalitus, yleiskaavan, asemakaavan, rakennusjärjestyksen



hyväksyminen  
Förslagstext  
Bilaga 1

Helen Sähköverkko Oy  
Helsingin poliisilaitos  
Helsingin seudun liikenne -  
kuntayhtymä  
Helsingin seudun  
ympäristöpalvelut -kuntayhtymä  
Liikennevirasto  
Museovirasto,  
kulttuuriympäristön suojelu  
Senaatti-kiinteistöt

Förslagstext  
Kunnallisvalitus, yleiskaavan,  
asemakaavan,  
rakennusjärjestyksen  
hyväksyminen  
Bilaga 1

## Beslutsförslag

Beslutet stämmer överens med förslaget.

## Sammandrag

Området ligger söder om Bölebron i Mellersta Böle, mellan Bölegatan och Bangårdsvägen. Området gränsar i söder till lokstallarna och byggnaden Toralinna som utgör en värdefull byggd kulturmiljö av riksintresse. Området ligger på cirka tre kilometers avstånd från Helsingfors stadskärna.

Detaljplanen och detaljplaneändringen gör det möjligt att norr om Toralinna vända Lokvägen i riktningen mot Böle station. Industrigatan förlängs under stambanan och ansluts till Lokvägen söder om Bölebron genom en cirkulationsplats ovan jord.

I detaljplanen anges en reservering för södra avsnittet av Lokvägens tunnel och västra avsnittet av Industrigatans tunnel. Lokvägens tunnel kommer att byggas i detaljplaneområdet i fråga med undantag av den norra infarten som sträcker sig till centrumkvarteret som är under planering. Detaljplanen gör det möjligt att bygga tunneln i faser.

Industrigatans tunnels avsnitt väster om Bangårdsvägen hör till detta detaljplaneområde. Ett underjordiskt område mellan Industrigatans och Bölegatans anslutningar har reserverats under Lokvägen för en tunnel för genomfartstrafik. Ett gång- och cykelstråk (Lokstallsgränden) anvisas under järnvägen på platsen av den nuvarande gatan till



lokstallarna. Gång- och cykelstråket har en förbindelse till båda sidorna av Lokvägen och till gång- och cykelstråken vid stambanans östra kant.

Lokvägens linje har dragits genom det tornhusområde som ska planläggas senare. I den aktuella detaljplanen för det intilliggande centrumkvarteret för Mellersta Böle förlängs Lokvägens linje vidare norrut genom området väster om stationen.

För västra delen av detaljplaneområdet gäller avsiktsförklaringen som har ingåtts mellan Finska staten och Helsingfors stad år 2002. Byggavtalet för centrumkvarteren i Mellersta Böle, som undertecknades i januari 2014, omfattar total förnyelse av Böle station. Flyttningen av Lokvägen och förlängningen av Industrigatan skapar förutsättningar för att byggandet i detaljplaneområdena i Mellersta Böle kan inledas och genomföras enligt de planerade tidtabellerna och byggrätterna.

### Föredragandens motiveringar

I huvudgatunätet som följer generalplanen 2002 är Lokvägen huvudgata i Mellersta Böle. Lokvägen kopplar ihop Tusbyledens förlängning och Skogsbackavägen med Nordenskiöldsgatan i söder och genom Industrigatans förlängning i riktningen mot öster. Lokvägen är dessutom en förbindelse för all trafik från Böle till det omgivande gatunätet.

I delgeneralplanen för Mellersta Böle (från 2006) svänger Lokvägens linje i området norr om Toralinna mot Böle station och fortsätter vidare norrut genom området väster om stationen. Centrumfunktioner får förläggas ovanför Lokvägen till båda sidorna av Bölebron. Industrigatans linje fortsätter under järnvägen och ansluter sig till Lokvägen söder om Bölebron. Huvudbaneområdet anges i delgeneralplanen som ett område för järnvägstrafik och centrumfunktioner får förläggas ovanför området.

Största delen av planområdet är oplanlagt. För ett område i planområdets västra kant gäller detaljplan nr 7850 från 1979 i vilken området anges som gatuområde. För området öster om planområdet gäller detaljplan nr 11505 från 2008 enligt vilken en gata får anläggas under Bangårdsvägen för att förlänga Industrigatan.

Området är i huvudsak i statens ägo. Staden äger området väster om Toralinna.

En avsiktsförklaring som ingicks mellan Finska staten och Helsingfors stad år 2002 gäller för västra delen av detaljplaneområdet. I avsiktsförklaringen har parterna kommit överens förutom



planeringsprinciperna och samarbetet för markanvändningen i Mellersta Böle också om fördelning av ny- och tilläggsbyggrätten, principerna för områdesöverlåtelse och bygg- och kostnadsansvaren i fråga om kommunalteknik. Staten äger cirka 84 % av avtalsområdet och staden cirka 16 %. Avtalsområdet utvecklas som en helhet oberoende av ägarförhållandena. Det har genomförts en planerings- och byggtävling för centrumkvarteren i Mellersta Böle och ett byggavtal undertecknades i januari 2014.

Detaljplanen bygger på trafikplanen för Lokvägen (stadsplaneringsnämnden 23.4.2013) och gatuplanen för Industrigatan (daterad 29.4.2013). I planeringen har man beaktat de av stadsfullmäktige i samband med behandlingen av delgeneralplanen godkända hemställningsklämmarna och stadsstyrelsens uppmaning från år 2007 om den fortsatta planeringen. Dessa framgår mer i detalj av detaljplanebeskrivningen.

Staden har förbundit sig att anlägga Lokvägen, som ligger i området för Mellersta Böle centrum, och Mellersta Böle centrum i dess omedelbara närhet i enlighet med byggavtalet. Enligt preliminära kostnadskalkyler för detaljplanen kommer de sammanlagda kostnaderna för byggandet enligt trafikplanerna att uppgå till cirka 81 miljoner euro (exklusive mervärdesskatt). Kostnadskalkylen för gatuområdena baserar sig på att Lokvägen anläggs i form av en lång tunnel på avsnittet Nordenskiöldsgatan–Centrumkvarteret och enligt gatualternativet på avsnittet Lokvägen–Jämsägatan i fråga om Industrigatans tunnel.

Kostnadskalkylen innehåller de föreslagna gatu- och tunnelkonstruktionerna i detaljplaneområdet. Kalkylen bygger på att Lokvägen anläggs på en gång enligt trafikplanen utan reserveringar för att senare genomföra tunnelalternativet. Kostnadskalkylen omfattar inte kostnaderna för de stamnät eller det gatubyggande som tjänar den planerade markanvändningen utanför detaljplaneområdet. Kostnadskalkylen omfattar inte heller kostnaderna för marksanering eller grundberedning eller eventuella kostnader för kollektivtrafiken under byggtiden. Under planeringen har underhandlingar förts om statens deltagande i byggandet av Lokvägens tunnel. I de kalkylerade kostnaderna har statens eventuella andel i tunnelbyggandet inte beaktats.

## Planeringsfaser och växelverkan

Planläggningen inleddes på stadens och statens initiativ.

Deltagandet och växelverkan ordnades i enlighet med programmet för deltagande och bedömning för tornhusområdet i Mellersta Böle.



Om utkastet till detaljplan och detaljplaneändring för tornhusområdet i Mellersta Böle framfördes sammanlagt 11 åsikter, varav bl.a. förslaget om att bygga ett däck eller en gång- och cykelbro över banområdet gällde trafikområdena. Myndigheternas ställningstaganden gällde bl.a. detaljplaneområdets gränser och områdets enhetlighet, förbindelsernas tillgänglighet och säkerhet, tunnellsökningarnas tekniska krav, gatuområdenas gränser, underhållet, dagvattenhanteringen och beaktandet av vinterunderhållet och kollektivtrafiken. Åsikterna har beaktats i planläggningen till de delar som de motsvarar målen för detaljplanen.

Förslaget till detaljplan och detaljplaneändring hölls offentligt framlagt 10.1–10.2.2014. Inga anmärkningar gjordes mot förslaget.

#### Utlåtanden

Räddningsnämnden, Helsingfors Energi/Helen Elnät Ab, Trafikverket, polisinspektionen i Helsingfors, samkommunen Helsingforsregionens trafik, samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster, Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland, nämnden för allmänna arbeten, miljönämnden, fastighetsnämnden och Museiverket gav utlåtande om förslaget.

NTM-centralen i Nyland fäster i sitt utlåtande uppmärksamhet vid funktionaliteten hos trafiknätet i Mellersta Böle och trafiknätet i större omfattning och vid tryggheten av tunnelsäkerheten. Också en bestämmelse om dagvattenhantering ska läggas till detaljplanen. Dessutom konstateras det i utlåtandet att buller- och luftkvalitetsolägenheterna från trafiken sträcker sig betydligt långt utanför detaljplaneområdet och att man därför ska ange bestämmelser i detaljplanen om hur olägenheter kan förebyggas eller minimeras. Både NTM-centralen och Museiverket betonar vikten att bevara värdena hos den kulturhistoriska miljön av riksintresse Toralinna och lokstallarna, vilka anses vara hotade med anledning av den ökade trafiken på Lokvägen.

Trafikverket konstaterar i sitt utlåtande att man ska beakta det utrymme som ett västra tilläggsspår och Flygbanan kräver när gränserna för järnvägsområdet bestäms. Fastighetsnämnden tillstyrker alternativet med en kortare tunnel av kostnadsskäl. I de övriga utlåtandena lyfts fram gång- och cykelledernas enhetlighet och ändamålsenlighet, möjligheten till en spårvägslinje direkt från Bölegatan till Bölebron, en lång tunnel som lösning till problemen med luftkvaliteten och planeringen av markanvändningen och gatulinjens avstånd från lokstallarna. Dessutom fästs det avseende vid bullerutredningarna och





tryggandet av luftkvaliteten, de höga kostnaderna för en lång tunnel och skyddandet av en kulturhistoriskt värdefull områdeshelhet.

Utlåtandena framgår i sin helhet av beslutshistorien. I den bifogade rapporten om växelverkan anges utlåtandena mer i detalj och genmälena till dessa.

#### Ändringar i förslaget till detaljplan och detaljplaneändring

Med anledning av utlåtandet från Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland har ett område för infiltrering av grundvatten och hängande grundvatten (po) anvisats i området norr om lokstallarna. Reserveringen baserar sig på en dagvattenutredning som hänför sig till byggbarhetsgranskningen i Mellersta Böle. Dessutom har detaljplanebeskrivningen kompletterats.

Med anledning av Trafikverkets utlåtande har gränserna för järnvägsområdet (LR) justerats.

Med anledning av NTM-centralens, miljöcentralens och Museiverkets utlåtanden har följande ändringar gjorts i förslaget till detaljplan:

- tillagda detaljplanebestämmelser:
  - o I planeringen av Lokvägen ska man fästa speciell uppmärksamhet vid skydd mot trafikbuller.
  - o Speciell uppmärksamhet ska fästas vid skydd mot trafikbuller som härrör från rondellerna och tunnlarnas öppningar.
- detaljplanebeskrivningen har kompletterats.

Med anledning av utlåtandena från NTM-centralen i Nyland och Museiverket har följande ändringar gjorts i förslaget till detaljplan:

- tillagda detaljplanebestämmelser:
  - o Mur som ska byggas. Muren ska vara stadsbildsmässigt högklassig och anpassad till miljön.
  - o I den fortsatta planeringen ska man säkerställa att miljöbyggandet är anpassat till kvaliteten av lokstallen och järnvägsmannahuset som är en betydelsefull byggd kulturmiljö av riksintresse.
- detaljplanebeskrivningen har kompletterats.

Stadsplaneringskontoret har strukit följande detaljplanebestämmelse med anledning av bullerutredningen: Rondellernas mittpartier ska huvudsakligen vara öppna. Dessutom har detaljplanebeskrivningen kompletterats.



På detaljplanekartan och i detaljplanebeskrivningen har det även gjorts vissa ändringar av teknisk karaktär som inte ändrar förslaget innehåll. Ändringarna är inte väsentliga och förslaget behöver därför inte läggas fram på nytt. Det har underhandlats om ändringarna med förvaltningarna i fråga, och de parter vars fördel ändringarna berör har blivit hörda separat.

Beslutsförslaget stämmer överens med framställningen tillstyrkt av stadsplaneringsnämnden. Stadsplaneringskontoret har gjort små justeringar i förslaget i enlighet med vad som anges ovan.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Katri Erroll, stf. stadssekreterare, telefon: 310 36024

katri.erroll(a)hel.fi

Anna Villeneuve, förvaltningsexpert, telefon: 310 36045

anna.villeneuve(a)hel.fi

**Bilagor**

- 1 Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen nro 12230 kartta, päivätty 26.11.2013, muutettu 3.11.2014
- 2 Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen nro 12230 selostus, päivätty 26.11.2013, muutettu 3.11.2014
- 3 Vuorovaikutusraportti 5.6.2012 liitteineen, täydennetty 3.11.2014
- 4 Osa päätöshistoriaa

**Bilagematerial**

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ilmakuva 3.11.2014

**Utdrag**

**Utdrag**

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

**Bilagor till utdrag**

Kunnallisvalitus, yleiskaavan, asemakaavan, rakennusjärjestyksen hyväksyminen  
Förslagstext  
Bilaga 1

Helen Sähköverkko Oy  
Helsingin poliisilaitos  
Helsingin seudun liikenne -  
kuntayhtymä  
Helsingin seudun  
ympäristöpalvelut -kuntayhtymä  
Liikennevirasto



10.12.2014

Kaj/8

Museovirasto,  
kulttuuriympäristön suojelu  
Senaatti-kiinteistöt

Förslagstext  
Kunnallisvalitus, yleiskaavan,  
asemakaavan,  
rakennusjärjestyksen  
hyväksyminen  
Bilaga 1

## För kännedom

Kaupunkisuunnittelulautakunta  
Kiinteistölautakunta  
Yleisten töiden lautakunta  
Ympäristölautakunta

## Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 24.11.2014 § 1231

HEL 2013-013241 T 10 03 03

Päätös

Kaupunginhallitus päätti esittää kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto päättää hyväksyä 17. kaupunginosan (Pasila, Keski-Pasila) katu- ja rautatiealueiden asemakaavaehdotuksen ja 17. kaupunginosan (Pasila, Keski-Pasila ja Länsi-Pasila) katu- ja rautatiealueiden asemakaavan muutosehdotuksen 26.11.2013 päivätyn ja 3.11.2014 muutetun piirustuksen numero 12230 mukaisena ja asemakaavaselistuksesta ilmenevin perustein.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja  
Hannu Penttilä

Lisätiedot

Katri Erroll, vs. kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36024  
katri.erroll(a)hel.fi  
Anna Villeneuve, hallintoasiantuntija, puhelin: 310 36045  
anna.villeneuve(a)hel.fi

Kaupunkisuunnitteluvirasto 3.11.2014

HEL 2013-013241 T 10 03 03

Ksv:n hankenumero 0870\_6

---

**Postadress**

PB 1  
00099 HELSINGFORS STAD  
helsinki.kirjaamo@hel.fi

**Besöksadress**

Norra esplanaden 11-13  
Helsingfors 17  
<http://www.hel.fi/stadsfullmaktige>

**Telefon**

+358 9 310 1641  
**Telefax**  
+358 9 655 783

**FO-nummer**

0201256-6

**Kontonr**

FI0680001200062637

**Moms nr**

FI02012566



17. kaupunginosan (Pasila, Keski-Pasila) katu- ja rautatiealueita koskevasta asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksesta annetut lausunnot.

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 3.12.2013 puoltaa 26.11.2013 päivätyn asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen hyväksymistä.

Asemakaava mahdollistaa Veturitien kääntämisen Toralinnan pohjoispuolella kohti Pasilan asemaa. Veturitie linjataan myöhemmin kaavoitettavan tornialueen halki. Niin ikään myöhemmin laadittavassa Keskustakorttelin asemakaavassa jatketaan Veturitien linjausta aseman länsipuolitse edelleen pohjoiseen. Teollisuuskatua jatketaan pääradan ali ja se liitetään kiertoliittymällä Veturitiehen Pasilansillan eteläpuolella. Veturitien alle, Teollisuuskadun ja Pasilankadun liittymien väliin, on varattu alue tunnelille läpiajavaa liikennettä varten. Asemakaava mahdollistaa tunnelin toteuttamisen vaiheittain.

Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotus on ollut julkisesti nähtävillä 10.1.–10.2.2014.

Ehdotuksesta ei ole tehty muistutuksia. Ehdotuksesta ovat antaneet lausuntonsa pelastuslautakunta, Helsingin Energia / Helen Sähköverkko Oy, Liikennevirasto, Helsingin poliisilaitos, Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymä, Helsingin seudun ympäristöpalvelut - kuntayhtymä, Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, yleisten töiden lautakunta, ympäristölautakunta, kiinteistölautakunta ja Museovirasto.

Pelastuslautakunta (21.1.2014) toteaa, että sillä ei ole huomautettavaa pelastustoimen osalta asemakaavasta ja asemakaavan muutoksesta.

Helsingin Energia / Helen Sähköverkko Oy:llä (12.2.2014) ei ole huomautettavaa asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksesta.

Liikennevirasto (9.1.2014) toteaa, että rautatiealueen (LR) rajojen määrittämisessä tulee huomioida läntisen lisäraiteen ja Lentoradan vaatimat tilat.

Kaupunkisuunnitteluvirasto toteaa, että LR-alueen rajojen määrittämisessä huomioidaan ratojen tilantarve Liikennevirastolta saatujen suunnitelmien mukaisesti.

Helsingin poliisilaitos (3.2.2014) toteaa, että pitkä tunnelivaihtoehto on liikenteellisesti paras vaihtoehto, erityisesti kevyen liikenteen näkökulmasta. Poliisilaitos korostaa edelleen, että niin



rakennusaikaisten kuin valmiin alueenkin liikenneväylien, erityisesti kevyen liikenteen väylien, tulee olla yhtenäisiä ja tarkoituksenmukaisia.

Kaupunkisuunnitteluvirasto toteaa, että Veturitien suunnittelussa on otettu huomioon Kantakaupungin pyöräliikenteen pääverkon tavoitetila 2025 sekä Pyöräliikenteen laatukäytävien verkkosuunnitelma.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (7.2.2014) toteaa, että kaavallisilla ratkaisulla ei pidä sulkea pois mahdollisuutta, että raitiotien linjaus kulkisi Pasilankatua suoraan Pasilansillalle.

Kaupunkisuunnitteluvirasto toteaa, että Pasilankadun järjestelyt Veturitien ja Pasilansillan välillä esitetään myöhemmin tehtävässä liikennesuunnitelmassa. Tavoitteena on osoittaa tälle välille tilat raitiotielle sekä pohjoiseen että etelään.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (10.2.2014) toteaa, että pitkän tunneliin toteuttamisella on mahdollista saada sekä liikennettä, että liikenteen haittoja pois pahoin kuormittuneesta maanpintatasosta. Tällöin tunnelin suuaukkojen tulee toimia ilman sisäänottoaukkoina ja ilmanpoistokuilujen tulee ulottua riittävän korkealle. Jos tunneli ei toteudu, näin isot liikennemäärät maanpintatasossa aiheuttavat ilmanlaatuongelmia ja ne rajoittavat maankäytön suunnittelua ja eri toimintojen sijoittumista. Lisäksi lausunnossa kiinnitetään huomiota vesihuollon suunnitteluun ja toteutukseen.

Kaupunkisuunnitteluvirasto toteaa, että Ilmatieteen laitos on vuonna 2014 tehnyt ilmanlaatuselvityksen Pasilan keskustakorttelin asemakaavaa varten. Vaikka mallinnuksessa oletettiin päästöjen purkautuvan kokonaan tunnelien päistä, jäivät raja-arvotason ylitykset vain pienelle alueelle tunnelin suuaukkojen kohdalle. Kaavamääräyksen mukaisesti tunnelin yhteyteen voidaan kuitenkin suunnitella ilmanpoistokuiluja, joiden korkeuden tulee olla vähintään 2 metriä maanpinnasta. Vesihuollon suunnittelussa ja toteutuksessa pyritään ensisijaisesti huomioimaan Veturitien lopputilanteen vaatimat ratkaisut.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (11.2.2014) kiinnittää lausunnossaan huomiota Keski-Pasilan ja laajemman liikenneverkon toimivuuteen sekä tunneliturvallisuuden varmistamiseen. Kaavaan tarvitaan myös hulevesien hallintaa koskeva määräys. Lisäksi lausunnossa todetaan liikenteen melu- ja ilmanlaatuvaikutusten ulottuvan huomattavasti kaava-alueen ulkopuolelle, joten kaavassa on annettava määräykset, joilla haittavaikutukset torjutaan tai minimoidaan. Toralinnan



valtakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön arvojen säilyminen on Veturitien kasvavan liikenteen myötä uhattuna.

Kaupunkisuunnitteluvirasto toteaa, että Veturitiellä Toralinnan kohdalla liikennemäärien kasvusta 4/5 on arvioitu johtuvan muusta kuin Keski-Pasilaan tulevasta uudesta maankäytöstä. Veturitien ennustettuun liikennemäärään vaikuttaa yleiskaava 2002 mukaiset pääkatuverkon järjestelyt, kuten Tuusulanväylän käänntö sekä Hakamäentien jatkeet. Toralinnan kohdalla suunniteltujen liikenneratkaisujen vaikutusta melutasoon on tarkasteltu erillisessä selvityksessä. Selvityksen johdosta kaavaa on tarkistettu ja kaavaselostusta täydennetty. Kaavamääräyksillä on kiinnitetty erityistä huomiota myös tunnelin ilmanvaihtoratkaisuihin. Asemakaavaehdotuksessa on määräys tunnelien suunnittelusta kokonaisuutena ja lisäksi useita määräyksiä koskien tunnelien turvallisuutta. Kaavakarttaan on myös lisätty pohja- ja orsivesien imeyttämiseksi varattu alue. Kaavan valmistelussa on tunnistettu Toralinnan alueen arvot ja asemakaavaan on lisätty määräyksiä, joiden tavoitteena on kulttuuriympäristön arvojen säilyminen.

Yleisten töiden lautakunta (12.2.2014) toteaa, että katualueen rajausta tulee muuttaa veturitallien pohjoispuolella niin, että katu ei rajaudu suoraan veturitallirakennuksiin.

Kaupunkisuunnitteluvirasto toteaa, että kaava-alueen raja on 1 metrin etäisyydellä pohjoisemman Veturitallin julkisivupinnoista.

Ympäristölautakunta (12.2.2014) kiinnittää lausunnossaan huomiota tarvittaviin meluselvityksiin sekä ilmanlaadun turvaamiseen; erityisesti asukkaiden ja muiden alueella liikkuvien kävelijöiden, pyöräilijöiden ja pysäkkejä käyttävien olosuhteisiin. Ilmanlaadun turvaamiseksi tulee huolehtia, ettei katukuilumaisia olosuhteita muodostu. Lisäksi lausunnossa todetaan, että tunneloinnin ympäristöhyötyinä on katutason melu- ja pakokaasupäästöjen väheneminen. Ilmanlaadun kannalta kriittisiä ovat tunneleiden suuaukkojen ympäristöt.

Kaupunkisuunnitteluvirasto toteaa, että Toralinnan kohdalla suunniteltujen liikenneratkaisujen vaikutusta melutasoon on tarkasteltu erillisessä selvityksessä. Selvityksen johdosta kaavaa on tarkistettu ja kaavaselostusta täydennetty. Lisäksi Ilmatieteen laitos on vuonna 2014 tehnyt ilmanlaatuselvityksen Pasilan keskustakorttelin asemakaavaa varten. Vaikka mallinnuksessa oletettiin päästöjen purkautuvan kokonaan tunnelien päistä, jäivät raja-arvotason ylitykset vain pienelle alueelle tunnelin suuaukkojen kohdalle. Kaavamääräyksen mukaisesti tunnelin yhteyteen voidaan kuitenkin suunnitella ilmanpoistokuiluja, joiden korkeuden tulee olla vähintään 2 metriä maanpinnasta.



Kiinteistölautakunta (13.3.2014) toteaa, että se puoltaa lyhyemmän tunnelivaihtoehdon toteuttamista kustannussyistä.

Kaupunkisuunnitteluvirasto toteaa, että pitkä tunneli vähentää huomattavasti pintaliikennettä Pasilankadun ja Teollisuuskadun välisellä osuudella ja mahdollistaa paremmat jalankulku- ja pyöräily-yhteydet veturitallien suunnasta tornialueen ja keskustakorttelin suuntaan. Lisäksi tunneli mahdollistaa paremmat ajoyhteydet veturitalleille sekä Toralinnan seisontaraiteiden kohdalle mahdollisesti myöhemmin tulevalle muulle maankäytölle. Tunnelilla on myös selkeitä kaupunkikuvaa parantavia vaikutuksia.

Museovirasto (19.3.2014) toteaa, että kulttuurihistoriallisesti merkittävän aluekokonaisuuden suojele tulee varmistaa paitsi rakennukset myös lähiympäristö huomioon ottaen. Liikenne- ja kaavaratkaisut eivät saa estää tai heikentää valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön käyttöä ja arvojen säilymistä. Jatkosuunnittelussa on varmistettava ympäristörakentamisen soveltuvuus veturitallien ja rautatieläistalojen kulttuuriympäristön ominaisluonteeseen.

Kaupunkisuunnitteluvirasto toteaa, että kaavan valmistelussa on tunnistettu Toralinnan alueen arvot ja asemakaavaan on lisätty määräyksiä, joiden tavoitteena on kulttuuriympäristön arvojen säilyminen.

Lausunnot on referoitu tarkemmin ja niihin on annettu vastineet liitteenä olevassa vuorovaikutusraportissa.

#### Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotukseen tehdyt muutokset

Liikenneviraston lausunnon johdosta asemakaavaehdotukseen on tehty seuraavat muutokset:

- kaavakarttaan on rautatiealueen (LR) rajoja tarkistettu.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen lausunnon johdosta asemakaavaehdotukseen on tehty seuraavat muutokset:

- kaavakarttaan on lisätty määräys: Pohja- ja orsivesien imeyttämiseksi varattu alue.
- kaavaselostusta on täydennetty.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen sekä ympäristölautakunnan ja Museoviraston lausuntojen johdosta asemakaavaehdotukseen on tehty seuraavat muutokset:



- on lisätty kaavamääräykset:  
Veturitien suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota liikennemelun torjuntaan.  
Kiertoliittymien ja tunnelin suuaukkojen kautta kantautuvan liikennemelun torjuntaan tulee kiinnittää erityistä huomiota.
- kaavaselostusta on täydennetty.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen sekä Museoviraston lausuntojen johdosta asemakaavaehdotukseen on tehty seuraavat muutokset:

- on lisätty kaavamääräykset:  
Rakennettava muurin tulee olla kaupunkikuvallisesti korkeatasoinen ja ympäristöön sopiva.  
Jatkosuunnittelussa on varmistettava ympäristörakentamisen soveltuvuus veturitallien ja rautatieläistalojen valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön ominaisuuteeseen.
- kaavaselostusta on täydennetty.

Tehdyn meluselvityksen perusteella kaupunkisuunnitteluvirasto on muuttanut asemakaavaehdotusta seuraavasti:

- on poistettu kaavamääräys: Kiertoliittymien keskiosien tulee olla pääosin avonaisia.
- kaavaselostusta on täydennetty.

Lisäksi kaavakarttaan ja kaavaselostukseen on tehty joitakin teknisluonteisia tarkistuksia, jotka eivät muuta ehdotuksen sisältöä.

#### Jatkotoimenpiteet

Kaava-alueeseen ei liity maankäytösopimusmenettelyä.

Kaupunkisuunnitteluviraston mielestä tehdyt muutokset eivät ole olennaisia, joten ehdotusta ei ole tarpeen asettaa uudelleen nähtäville. Muutoksista on neuvoteltu asianomaisten hallintokuntien kanssa ja niitä, joiden etua muutokset koskevat, on kuultu erikseen.

#### Lisätiedot

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

#### Kiinteistölautakunta 06.03.2014 § 125





HEL 2013-013241 T 10 03 03

Kiinteistökartta G4 S3, Veturitie

### Päätös

Lautakunta päätti antaa kaupunkisuunnittelulautakunnalle seuraavan lausunnon:

Kiinteistölautakunta puoltaa Veturitien eteläosan asemakaavan ja asemakaavan muutosehdotuksen hyväksymistä. Kaavassa esitetään nykyisen Veturitien kääntämistä kohti Pasilan asemaa Keski-Pasilan pääkatuna, josta se tulee jatkumaan Pasilansillan pohjoispuolelle toteutettavan Keski-Pasilan läpi kohti Hakamäentietä. Veturitien uusi linjaus mahdollistaa kaavoittaa Pasilansillan eteläpuolelle toimisto- ja asuntotornitaloja sekä Pasilansillan pohjoispuolelle uuden asunto- ja toimistoalueen. Lisäksi asemakaavan hyväksyminen mahdollistaa jatkaa pääradan itäpuolella olevaa nykyistä Teollisuuskatua radan alta ja yhdistää se uuteen Veturitien linjaukseen. Veturitien uusi linjaus luo Pasilansillan pohjoisreunaan toteutettavan Keski-Pasilan uuden yli 180 000 k-m<sup>2</sup>:n suuruisen keskuksen ajoyhteydet etelästä, pohjoisesta ja idästä. Kaupunki, valtio, Liikennevirasto ja keskuksen toteuttaja YIT Rakennus Oy allekirjoittivat sopimuksen lähes miljardi euroa maksavan keskuksen toteuttamisesta tämän vuoden tammikuussa.

Lopuksi kiinteistölautakunta toteaa, että se on jo antanut 13.6.2013 lausunnon kaupunginhallitukselle uuden Veturitien liikennesuunnitelmasta Nordenskiöldinkadun ja Hakamäentien välillä. Koko hankkeen alustava kustannusarvio on 140 miljoonaa euroa. Nyt lausuttava Veturitien eteläosan asemakaava mahdollistaa Veturitien ensimmäisen osan toteuttamisen asemakaava-alueella sekä pitkänä että lyhyenä tunnelina. Pitkä tunneli lienee kaupunkikuvallisesti parempi, mutta kaupungin taloustilanne ja erittäin kallis Veturitien toteuttaminen huomioon ottaen kiinteistölautakunta puoltaa lyhyemmän tunnelivaihtoehdon toteuttamista lausuttavalle asemakaava-alueelle.

### Esittelijä

osastopäällikkö  
Juhani Tuuttila

### Lisätiedot

Pasi Lehtiö, toimistopäällikkö, puhelin: 310 36448  
pasi.lehtio(a)hel.fi

### Ympäristölautakunta 04.02.2014 § 37

HEL 2013-013241 T 10 03 03

---

**Postadress**

PB 1  
00099 HELSINGFORS STAD  
helsinki.kirjaamo@hel.fi

**Besöksadress**

Norra esplanaden 11-13  
Helsingfors 17  
<http://www.hel.fi/stadsfullmaktige>

**Telefon**

+358 9 310 1641

**Telefax**

+358 9 655 783

**FO-nummer**

0201256-6

**Kontonr**

F10680001200062637

**Moms nr**

F102012566



---

Päätös

Ympäristölautakunta päätti antaa seuraavan lausunnon.

Veturitie kaavoitetaan aikataulusyistä ennen ympäröivien kortteleiden maankäyttösuunnitelmien valmistumista. Tämä merkitsee sitä, että Veturitien suunnitelmat tulee ottaa alueen muun maankäytön lähtökohdaksi. Veturitien liikennemäärän huomattava kasvu lisää melua ja pakokaasupäästöjä koko Keski-Pasilan alueella, jonne on tulossa myös runsaasti uutta asutusta. Ympäristölautakunta on 11.6.2013 antanut lausunnon Veturitien liikennesuunnitelmasta. Lausunnossa kiinnitetään huomiota ilmanlaatu- ja meluhaittojen lisäksi myös tulevien jalankulku-, pysäkki- ja pyöräily-ympäristöjen laadun huomioimiseen.

Aseman eteläpuoliselle alueelle, jota kaavaehdotus koskee, on suunnitteilla tornitaloja, joiden alimpia kerroksia on suunniteltu muuhun kuin asuinkäyttöön. Ympäristölautakunta pitää tätä hyvänä lähtökohtana kaavoitukselle. Osayleiskaavan meluselvityksen mukaan meluohjeavot ylittyvät laajalla alueella väylän ympäristössä. Jatkosuunnittelussa meluselvityksiä on tarpeen tarkentaa ja selvittää riittävät meluntorjuntakeinot myös niissä vaihtoehdoissa, joissa suunnitellut Veturitien tunneliosuudet eivät toteudu tai toteutuvat vaihteittain.

Ilmatieteen laitoksen vuonna 2009 tekemän ilmanlaatumallinnoksen mukaan katukuilutyypinen rakenne voi ennustetuilla liikennemäärillä tuottaa ilmanlaatutilanteen, jossa ilmanlaadun raja-arvot ylittyvät. Ilmanlaadun turvaamiseksi tulee siten huolehtia, ettei katukuilumaisia olosuhteita muodostu.

Ehdotetun tunneloinnin ympäristöhyötyinä on katutason melu- ja pakokaasupäästöjen väheneminen. Melutaso alenee noin 3 dB olettaen, että puolet liikenteestä ohjataan tunneliin. Tunnelointi pienentää myös ilman epäpuhtauspitoisuuksia verrattuna tilanteeseen, jossa kaikki päästöt purkautuvat katutasossa.

Ilmanlaadun kannalta kriittisiä ovat tunneleiden suuaukkojen ympäristöt, joissa pitoisuudet voivat paikallisesti nousta huomattavasti. Erityisen kriittinen on alueen eteläosassa olevan suojeltavan, asuinkäytössä olevan Toralinnan kiinteistö, joka sijoittuu eteläisimmän tunnelin suun lähistölle.

Kaavaehdotuksessa on määräys, jonka mukaan jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota tunnelien ilmanvaihtoratkaisuihin ilmansaasteiden aiheuttamien haittojen minimoimiseksi. Kaavassa on varauduttu sijoittamaan noin kahden metrin korkuiset ilmanvaihtohormit kiertoliittymien yhteyteen samoihin kohtiin, joihin tunnelien suuaukkojen



päästöt purkautuvat. Ympäristön ilmanlaadun kannalta riittävät hormikorkeudet ja hormien sijoituskohdat tulee selvittää erikseen leviämismalliselvitysten avulla. Alueen ilmanlaatu voi mahdollisesti edellyttää korkeampiakin poistopiippuja, mikä tulisi selvittää jo kaavoitusvaiheessa.

Pasilan aseman ympäristön merkitys joukkoliikenteen solmukohtana tulee jatkossa huomattavasti kasvamaan, kun Keski-Pasilan osayleiskaavan mukainen toimitila- ja asuinrakentaminen toteutuu ja Pisara-rata rakennetaan. Asukkaiden ja muiden alueella liikkuvien kävelijöiden, pyöräilijöiden ja pysäkkejä käyttävien olosuhteisiin tulee jatkosuunnittelussa kiinnittää erityistä huomiota niin, että altistuminen liikenteen melu- ja ilmanlaatuhaitoille on mahdollisimman vähäistä.

Esittelijä

ympäristönsuojelupäällikkö  
Päivi Kippo-Edlund

Lisätiedot

Eeva Pitkänen, ympäristötarkastaja, puhelin: +358 9 310 31517  
eeva.pitkanen(a)hel.fi

Yleisten töiden lautakunta 04.02.2014 § 47

HEL 2013-013241 T 10 03 03

Päätös

Yleisten töiden lautakunta päätti antaa kaupunkisuunnitteluvirastolle seuraavan lausunnon:

Keski-Pasilan asemakaavoituksen yleisenä tavoitteena on luoda Pasilaan uusi toiminnallisesti monipuolinen keskus, joka toimii myös kaupunkikuvallisena maamerkinä. Keskuksen muodostavat välittömästi kaava-alueen pohjoispuolelle suunnitteilla oleva tornialue ja Keskustakortteli yhdessä Pasilan aseman ja -sillan kanssa. Lisäksi keskuksen pohjoispuolelle Pasilankadun ja uuden Veturitien väliin on suunnitteilla uusi Ratapihakortteleiden asuinalue.

Asemakaava koskee ainoastaan katu- ja rautatiealueita. Kaava mahdollistaa Veturitien kääntämisen Toralinnan pohjoispuolella kohti Pasilan asemaa. Veturitie linjataan myöhemmin kaavoitettavan tornialueen halki. Niin ikään myöhemmin laadittavassa Keskustakorttelin asemakaavassa jatketaan Veturitien linjausta aseman länsipuolitse edelleen pohjoiseen. Teollisuuskatua jatketaan pääradan ali ja se liitetään kiertoliittymällä Veturitiehen Pasilan sillan eteläpuolella. Veturitien alle, Teollisuuskadun ja Pasilankadun liittymien väliin, on varattu alue tunnelille läpiajavaa liikennettä varten.



Kaava-alue rajautuu Pasilan veturitallirakennuksiin. Veturitallikujan rajausta tulee muuttaa veturitallien pohjoispuolella niin, että kuja ei rajaudu suoraan tallirakennuksiin. Suojeltujen rakennusten tarvitsemat mahdolliset tulevat rakenteet tulee pysytä sijoittamaan tontille, samoin rakennusten huolto tulee pystyä toteuttamaan tontilta.

Veturitien rakentaminen on aikataulullisesti sidoksissa Pasilan keskustakorttelin rakentamisen kanssa. Rakennusvirasto on käynnistänyt Veturitien liikennesuunnitelman ja tunnelin hankesuunnitelman pohjalta Veturitien yleissuunnitelman päivityksen, joka valmistuu keväällä 2014. Tämän jälkeen rakennusvirasto pyrkii aloittamaan katu- ja rakennussuunnitelmien laatimisen.

Veturitien siirto ja Teollisuuskadun jatkaminen luovat edellytykset sille, että Keski-Pasilan asemakaava-alueiden rakentaminen voidaan aloittaa ja toteuttaa suunniteltujen aikataulujen ja rakennusoikeuksien mukaisesti.

Veturitien toteuttamisen kustannukset ovat kokonaisuudessaan noin 140 miljoonaan euroa. Tämän asemakaavan osalta kustannukset ovat noin 81 miljoonaa euroa.

Yleisten töiden lautakunta puoltaa asemakaavan ja asemakaavan muutosta nro 12230 edellä esitetyin huomautuksin.

Esittelijä

kaupunginarkkitehti  
Jukka Kauto

Lisätiedot

Petri Arponen, aluesuunnittelija, puhelin: 310 38440  
petri.arponen(a)hel.fi  
Anni Tirri, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 38335  
anni.tirri(a)hel.fi

Pelastuslautakunta 21.01.2014 § 10

HEL 2013-013241 T 10 03 03

Päätös

Pelastuslautakunta päätti antoi Helsingin kaupungin 17. kaupunginosan Pasila (Keski-Pasila) katu- ja rautatiealueita koskevasta Veturitien asemakaavasta ja asemakaavan muutoksesta nro 12230 seuraavan lausunnon:

Lautakunta toteaa, että sillä ei ole huomautettavaa pelastustoimen osalta asemakaavasta ja asemakaavan muutoksesta nro 12230.



10.12.2014

Tähän päätökseen ei saa hakea muutosta, koska päätös koskee asian valmistelua. Sovellettava lainkohta: Kuntalaki 91§.

Esittelijä

pelastuskomentaja  
Simo Wecksten

Lisätiedot

Harri Laakso, vanhempi palotarkastaja, puhelin: 310 31234  
harri.laakso(a)hel.fi

Kaupunkisuunnittelulautakunta 03.12.2013 § 403

HEL 2013-013241 T 10 03 03

Ksv 0870\_6, karttaruutu G4

Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti lähettää 26.11.2013 päivätyn 17. kaupunginosan (Pasila, Keski-Pasila) katu- ja rautatiealueita koskevan asemakaavaehdotuksen ja 17. kaupunginosan (Pasila, Keski-Pasila ja Länsi-Pasila) katu- ja rautatiealueita koskevan asemakaavan muutosehdotuksen nro 12230 kaupunginhallitukselle puoltaen sen hyväksymistä.

Samalla lautakunta päätti esittää kaupunginhallitukselle, että asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotus asetetaan nähtäville 30 päiväksi maankäyttö- ja rakennusasetuksen 27 §:n mukaisesti.

26.11.2013 Pöydälle

Esittelijä

asemakaavapäällikkö  
Olavi Veltheim

Lisätiedot

Ville Purma, arkkitehti, puhelin: 310 37261

ville.purma(a)hel.fi

Timo Lepistö, projektipäällikkö, puhelin: 310 37232

timo.lepisto(a)hel.fi

Raila Hoivanen, diplomi-insinööri, teknistaloudellinen suunnittelu, puhelin: 310 37482

raila.hoivanen(a)hel.fi

Matti Neuvonen, diplomi-insinööri, teknistaloudellinen suunnittelu, puhelin: 310 37311

matti.neuvonen(a)hel.fi

Peik Salonen, insinööri, teknistaloudellinen suunnittelu, puhelin: 310 37248

peik.salonen(a)hel.fi

Niina Strengell, maisema-arkkitehti, puhelin: 310 37458

niina.strengell(a)hel.fi

Harri Verkamo, liikenneinsinööri, liikennesuunnittelu, puhelin: 310 37127

harri.verkamo(a)hel.fi

Postadress

PB 1  
00099 HELSINGFORS STAD  
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Besöksadress

Norra esplanaden 11-13  
Helsingfors 17  
http://www.hel.fi/stadsfullmaktige

Telefon

+358 9 310 1641

Telefax

+358 9 655 783

FO-nummer

0201256-6

Kontonr

F10680001200062637

Moms nr

F102012566



10.12.2014

Kaj/9

## § 411

### Detaljplaneändring för Nordsjö kraftverksområde (nr 12248)

HEL 2013-001635 T 10 03 03

#### Beslut

Stadsfullmäktige beslutade i enlighet med stadsstyrelsens förslag godkänna detaljplaneändring för kvarteren nr 54152 och 54318 och för gatu-, hamn-, ban-, rekreations-, vatten-, naturskydds-, skyddsgrön- och landsvägsområden i 54 stadsdelen (Nordsjö) enligt ritning nr 12248, daterad 8.4.2014 och ändrad 4.11.2014, och på de grunder som framgår av detaljplanebeskrivningen.

#### Behandling

Efter att ha förklarat diskussionen avslutad anförde ordföranden såsom redogörelse att ledamoten Yrjö Hakanen under diskussionen hade föreslagit att stadsfullmäktige skulle besluta förkasta detaljplaneförslaget och anteckna detaljplanematerialet med tanke på förberedelserna inför behandlingen av investeringsprogrammet för Helsingfors Energi under år 2015.

Ordföranden konstaterade att ledamoten Yrjö Hakanens förslag om förkastande inte hade understötts, varvid det förföll.

#### Föredragande

Stadsstyrelsen

#### Upplysningar

Katri Erroll, stf. stadssekreterare, telefon: 310 36024

katri.erroll(a)hel.fi

Anna Villeneuve, förvaltningsexpert, telefon: 310 36045

anna.villeneuve(a)hel.fi

#### Bilagor

- 1 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12248 kartta, päivätty 8.4.2014, muutettu 4.11.2014
- 2 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12248 selostus, päivätty 8.4.2014, muutettu 4.11.2014, päivitetty Kslk 4.11.2014 päätöksen mukaiseksi (korjattu)
- 3 Havainnekuva
- 4 Vuorovaikutusraportti 8.4.2014, täydennetty 4.11.2014
- 5 Osa päätöshistoriaa

#### Utdrag

##### Utdrag

Uudenmaan elinkeino-, liikenne-

##### Bilagor till utdrag

Kunnallisvalitus, yleiskaavan,

#### Postadress

PB 1  
00099 HELSINGFORS STAD  
helsinki.kirjaamo@hel.fi

#### Besöksadress

Norra esplanaden 11-13  
Helsingfors 17  
<http://www.hel.fi/stadsfullmaktige>

#### Telefon

+358 9 310 1641

#### Telefax

+358 9 655 783

#### FO-nummer

0201256-6

#### Kontonr

FI0680001200062637

#### Moms nr

FI02012566



10.12.2014

Kaj/9

ja ympäristökeskus

asemakaavan,  
rakennusjärjestyksen  
hyväksyminen  
Förslagstext  
Bilaga 1  
Bilaga 2  
Bilaga 3  
Bilaga 4  
Bilaga 5

Helen Sähköverkko Oy  
Helsingin seudun  
ympäristöpalvelut -kuntayhtymä  
Helsingin seudun liikenne -  
kuntayhtymä  
Liikennevirasto  
Turvallisuus- ja kemikaalivirasto  
(Tukes), Helsinki  
Uudenmaan liitto  
Vantaan kaupunki

## Beslutsförslag

Beslutet stämmer överens med förslaget.

## Sammandrag

Området är beläget på och kring den plats i Nordsjö där de nuvarande kraftverken finns (Ormuddsvägen 8) och i hamnen.

Detaljplaneändringen gör det möjligt att bygga ett nytt kraftverk där biobränslen används, likaså att bygga verksamhetslokaler, bränslelager för kraftverket, en pir, lastplatser för järnvägs- och landsvägstransporter och en bränsletransportör. Det får byggas ny våningsyta på 43 270 m<sup>2</sup>, varav 36 400 m<sup>2</sup> i områden reserverade för samhällsteknisk försörjning.

## Föredragandens motiveringar

Stadsfullmäktige beslutade 18.1.2012 vid behandlingen av Helsingfors Energis uppdaterade utvecklingsprogram att andelen förnybara energikällor inom energiproduktionen ska vara minst 20 % år 2020 och att växthusgasutsläppen före år 2020 ska minska med 20 % från nivån år 1990. Stadsfullmäktige uppmanade Helsingfors Energi att påbörja åtgärder som leder till att investeringsbeslut kan fattas om ett flerbränslekraftverk och en därtill hörande energitunnel.

Stadsfullmäktige beslutar år 2015 om ett nytt kraftverk där biobränsle används ska byggas i Nordsjö eller om investeringar i förändringar som



ökar andelen bibränsle ska göras på Hanaholmens och Sundholmens kraftverk. Olika alternativ har utretts och en miljökonsekvensbedömning gjorts för beslutsfattandet. Dessutom utarbetas behövliga detaljplaneändringar, av vilka den aktuella för Nordsjö kraftverksområde har störst betydelse.

Syftet med detaljplaneändringen är, utöver att ett nytt kraftverk ska byggas, att företagsverksamhet med anknytning till energiproduktion ska vara möjlig i närheten av kraftverket och att det nuvarande serviceföretagandet ska kunna fortsätta. Det är meningen att natur- och rekreationsvärdena i området nordost om detaljplaneområdet ska bevaras.

Detaljplaneändringen är i överensstämmelse med de riksomfattande målen för områdesanvändningen och med generalplanen med rättsverkningar och bidrar till att stadens strategiska mål nås. De regionalt viktiga grönstråken i landskapsplanen beaktades under beredningen.

Området är i Generalplan 2002 för Helsingfors område för teknisk försörjning, arbetsplatsområde, hamnområde, vattenområde, rekreationsområde och naturskyddsområde. Området med beteckningen ET-1, vilket är avsett för ett stenkolsupplag, och området med beteckningen ET-2 norr om banan hör till områden som inte är reserverade för motsvarande ändamål i Generalplan 2002. Med tanke på att generalplanen är översiktlig är detaljplaneändringen ändå i överensstämmelse med målen i generalplanen.

Området ingår i detaljplanerna nr 10640 från år 2002, 11730 från år 2009 och 11668 från år 2008. Enligt detaljplanerna finns det i kraftverkskvarteret kvartersområde för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning och kvartersområde för industri- och lagerbyggnader. Väster om Hamnbågen finns det ett område för trafikutbildning och motorsport och område för närrekreation, nordost om kraftverkskvarteret gatuområde, landsvägsområde, kvartersområde för affärsbyggnader och järnvägsområde, söder om järnvägsområdet skyddsgrönområde och norr om järnvägsområdet skyddsgrönområde, naturskyddsområde och område för närrekreation med naturskyddsvärde. Planeringsområdet omfattar dessutom hamnområde och vattenområde.

Området är i stadens ägo.

Detaljplanen kan huvudsakligen genomföras utan att den befintliga infrastrukturen behöver byggas ut. Fjärrvärme- och eldistributionen kräver nya stora investeringar. Det nya kraftverket måste anslutas till stamnätet med en kraftledning på 400 kV. Ledningen dras av





Fingrid Oyj. Fjärrvärme- och elmatningen till näten i innerstaden kräver att en energitunnel byggs mellan Nordsjö och Hanaholmen. Tunneln beräknas kosta 180 mn euro. Tack vare att den byggs långt under markytan behövs det inga detaljplaneändringar.

För att kraftverket ska kunna byggas måste beredskapslagret för stenkol i det nuvarande kraftverksområdet rivas och stenkolen flyttas bort. Kraftverksbygget planeras under den tid beredskapslagret flyttas och energitunneln sprängs ut. Avsikten är att kraftverket ska börja byggas ungefär två år efter projektbeslutet. Det tar ungefär fem år att bygga kraftverket, piren, lagren och transportören. De arbeten på piren och transportören som orsakar buller får inte utföras under vattenfåglarnas häckningstid.

Ett nytt kraftverk i Nordsjö gör att Hanaholmens kraftverksområde kan börja användas på ett samhällsekonomiskt produktivt sätt. Det är med andra ord möjligt att detaljplanen får indirekta samhällsekonomiska effekter motsvarande kostnaderna för energitunneln genom att värdet på marken stiger.

Effekterna på stadens ekonomi är betydande eftersom de intäkter staden får från energiproduktion påverkas av att kraftverket byggs. Hur stora effekterna är beror på vilken granskningsperiod som väljs. Investeringen motsvarar Helsingfors Energis rörelseresultat under två eller tre år.

#### Planeringsfaser och växelverkan

Planläggningsarbetet inleddes på initiativ av staden själv. Lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning följdes och växelverkan tillämpades när detaljplanen beredd.

Deltagandet och växelverkan arrangerades i enlighet med programmet för deltagande och bedömning. Dessutom hölls det ett myndighetssamråd om detaljplaneprojektet i enlighet med 66 § i markankvädnings- och bygglagen.

Utkastet till detaljplaneändring hölls framlagt på stadsplaneringskontoret och i Nordhuset. Sjutton skrivelser med åsikter och ställningstaganden kom in, och dessa beaktades under planläggningsarbetet.

Förslaget till detaljplaneändring hölls offentligt framlagt 23.5–23.6.2014. Fyra anmärkningar framställdes.

#### Anmärkningar



De som framställde anmärkningar anser bl.a. att konsekvenserna för näringsverksamheten har bedömts bristfälligt och är skadliga när detaljplanen genomförs, att förutsättningar för en sund och säker miljö saknas och att Skillberget bör ingå i detaljplanen som naturskyddsområde.

#### Utlåtanden

Nämnden för allmänna arbeten, räddningsnämnden, affärsverket Helsingfors Hamn, miljönämnden, stadsmuseet, fastighetsnämnden, affärsverket Helsingfors Energi, samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT), Vanda stad, Trafikverket, Nylands förbund, Helen Elnät Ab, samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster (HRM), Säkerhets- och kemikalieverket och Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland gav utlåtande om förslaget. Sibbo kommun gav inget utlåtande trots att den ombetts att göra det.

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland framhåller att detaljplaneändringen har betydande positiva konsekvenser när det gäller att förtäta stadsstrukturen och organisera kollektivtrafiken i Fiskehamnen. Den anser enligt ett utlåtande om den Naturabedömning som gjorts med tanke på ett flerbränslekraftverk i Nordsjö att ett sådant inte ensamt i hög grad försämrar de naturvärden som ligger till grund för att området i Natura 2000 är skyddat, förutsatt att de i bedömningen nämnda åtgärder som mildrar konsekvenserna blir vidtagna. De sammantagna konsekvenserna av detaljplanen och andra projekt och planer, särskilt den aktuella halvfärdiga generalplanen för Östersundom, blir eventuellt negativa. För att de sammantagna konsekvenserna ska bli mindre krävs det under den fortsatta planeringen rörande generalplanen för Östersundom en lösning för markanvändningen som inte ensam eller tillsammans med detaljplanen i hög grad försämrar de naturvärden som ligger till grund för att Naturaområdet är skyddat.

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland anser att den detaljplanebestämmelse som går ut på att konsekvenserna för fåglarna ska bli lindrigare bör preciseras så att bullrande och störande byggverksamhet inte får förekomma under häcknings- och flyttiden. Bestämmelsen om en bullerskärm för området med beteckningen EV-1 bör preciseras eller så bör det övervägas om den alls behövs. Trafiken i anslutning till verksamheten ökar inte mycket tack vare de goda förbindelserna, men hur trafiken ska dirigeras under byggtiden bör ägnas särskild uppmärksamhet. Bestämmelsen om begränsningar i fråga om hur transportören får byggas bör kompletteras vad landsvägsområdet beträffar. Specialtransporter måste beaktas så att den fria höjden under transportören blir tillräcklig.



I andra utlåtanden behandlas bl.a. ett behov av att Skillberget betecknas som naturskyddsområde i enlighet med detaljplaneutkastet, transportören och de tekniska, trafikmässiga och stadsbildsmässiga krav som bör ställas på den, förutsättningarna för räddningsverksamhet, bristfälligt utredda konsekvenser för näringslivet, problem som gäller bannätets kapacitet, konsekvenser för Hanaholmen och Fiskehamnen, byggnadsytorna i kvartersområdet med beteckningen ET, våningsytan i området med beteckningen ET-1 och i hamnen, konsekvenser för spårvägen till Degerö, rutter för specialtransporter, sammanhängande rekreativområden i enlighet med landskapsplanen, tillåten elnätsverksamhet i kvartersområdet med beteckningen ET, konsekvenser för Naturaområdet och ett behov av korrigeringar av teknisk natur i detaljplanematerialet. Vanda stad vill ha utrett om den stora transformatorstationen behöver flyttas från Nordsjö norrut och om järnvägstunneln i Nordsjö är lämplig för ändamålet.

Utlåtandena ingår i sin helhet i beslutshistorien. De refereras i större detalj och genmälena ingår i sin helhet i rapporten över växelverkan (bilaga).

När det gäller eventuella sammantagna konsekvenser för Naturaområdena påpekas det i ett genmäle att kraftverket byggs innan generalplanen för Östersundom genomförs i områdena nära Borgarstrandsviken. Enligt Naturbedömningen med koppling till generalplaneutkastet kumuleras inga sammantagna konsekvenser för Naturaområdena när planerna genomförs. Skillberget kan fridlysas med stöd av naturvårdslagen utan att detaljplanen ändras. Området är i den gällande detaljplanen rekreativområde med naturskyddsvärde. Det regionala grönstråket går inte förlorat. De befintliga vägarna för specialtransporter kan användas när transformatorstationen flyttas. Hurdana miljöstörningar som är tillåtna när bränsle tas emot, hanteras och transporteras är angivet inte bara i detaljplanen utan också i miljötillståndet för kraftverket. Det är i miljötillståndet lättare än i detaljplanen att bestämma exakta gränser för skadeverkningar som verksamheten har.

#### Ändringar i förslaget till detaljplaneändring

En tilläggsutredning om miljö- och säkerhetskonsekvenser för näringslivet och fastigheterna i omgivningen beställdes med anledning av anmärkningarna och utlåtandena, men utredningen ledde inte till ändringar i detaljplaneförslaget.

Utlåtandena beaktades på så sätt att byggnadsytorna i kvartersområdet med beteckningen ET ändrades, våningsytan i området med beteckningen ET-2 ökades med 25 % och området med



beteckningen ET-1 fick nya infarter för service- och räddningstrafik. Den bestämmelse som begränsar konsekvenserna för fåglarna och den bestämmelse som skyddar bostadskvarteren mot buller kompletterades.

Dessutom ledde utlåtandena och en muntlig kommentar till att korrigeringar av teknisk natur gjordes på detaljplanekartan och i detaljplanebeskrivningen, bl.a. hör nu hela kvartersområdet med beteckningen KL1 till detaljplaneområdet. Ett schema över räddningsvägarna är fogat till detaljplanebeskrivningen. Helsingfors Energi lät med anledning av utlåtandena och anmärkningarna göra en tilläggsutredning om miljö- och säkerhetskonsekvenser som bränslepipen har, och detaljplanebeskrivningen kompletterades utifrån utredningen vad konsekvenserna beträffar.

Intressenterna hördes i enlighet med 32 § i markanvändnings- och byggförordningen separat om den ändring som gör detaljplaneområdet större. De hade ingenting att invända mot saken.

Beslutsförslaget är i överensstämmelse med stadsplaneringsnämndens justerade förslag.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Katri Erroll, stf. stadssekreterare, telefon: 310 36024

katri.erroll(a)hel.fi

Anna Villeneuve, förvaltningsexpert, telefon: 310 36045

anna.villeneuve(a)hel.fi

**Bilagor**

- 1 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12248 kartta, päivätty 8.4.2014, muutettu 4.11.2014
- 2 Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12248 selostus, päivätty 8.4.2014, muutettu 4.11.2014, päivitetty Kslk 4.11.2014 päätöksen mukaiseksi (korjattu)
- 3 Havainnekuva
- 4 Vuorovaikutusraportti 8.4.2014, täydennetty 4.11.2014
- 5 Osa päätöshistoriaa

**Bilagematerial**

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ilmakuva, muutettu 4.11.2014

**Utdrag**

**Utdrag**

Uudenmaan elinkeino-, liikenne-

**Bilagor till utdrag**

Kunnallisvalitus, yleiskaavan,



10.12.2014

Kaj/9

ja ympäristökeskus

asemakaavan,  
rakennusjärjestyksen  
hyväksyminen  
Förslagstext  
Bilaga 1  
Bilaga 2  
Bilaga 3  
Bilaga 4  
Bilaga 5

Helen Sähköverkko Oy  
Helsingin seudun  
ympäristöpalvelut -kuntayhtymä  
Helsingin seudun liikenne -  
kuntayhtymä  
Liikennevirasto  
Turvallisuus- ja kemikaalivirasto  
(Tukes), Helsinki  
Uudenmaan liitto  
Vantaan kaupunki

#### För kännedom

Helsingin Energia -liikelaitos  
Helsingin Satama -liikelaitos  
Kaupunginmuseo  
Kaupunkisuunnittelulautakunta  
Kiinteistölautakunta  
Pelastuslautakunta  
Yleisten töiden lautakunta  
Ympäristölautakunta

#### Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 01.12.2014 § 1260

HEL 2013-001635 T 10 03 03

Päätös

Kaupunginhallitus päätti esittää kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto päättää hyväksyä 54. kaupunginosan (Vuosaari) korttelien 54152 ja 54318, katu-, satama-, rata-, virkistys-, vesi-, luonnonsuojelu- ja suojaviheralueiden sekä maantien alueen asemakaavan muutosehdotuksen 8.4.2014 päivätyn ja 4.11.2014



muutetun piirustuksen numero 12248 mukaisena ja asemakaavaselostuksesta ilmenevin perustein.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja  
Hannu Penttilä

Lisätiedot

Katri Erroll, vs. kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36024  
katri.erroll(a)hel.fi  
Anna Villeneuve, hallintoasiantuntija, puhelin: 310 36045  
anna.villeneuve(a)hel.fi

Kaupunkisuunnittelulautakunta 04.11.2014 § 338

HEL 2013-001635 T 10 03 03

Ksv 0599\_2, Käärmeniementie 8 ympäristöineen, karttaruudut L5, M5, L6, M6

Esitys

Kaupunkisuunnittelulautakunta esitti kaupunginhallitukselle

- 8.4.2014 päivätyn ja 4.11.2014 muutetun 54. kaupunginosan (Vuosaari) korttelin 54152 ja katu-, satama-, rata-, virkistys-, vesi-, luonnonsuojelu- ja suojaviheralueiden sekä maantien alueen asemakaavan muutosehdotuksen nro 12248 hyväksymistä ja etteivät tehdyt muistutukset ja annetut lausunnot anna aihetta muihin toimenpiteisiin. Muutokset ilmenevät yksityiskohtaisesti esityslistan liitteestä ja kaavaselostuksesta.
- ettei kaavan muutosehdotusta aseteta uudelleen nähtäville.

Lisäksi lautakunta päätti antaa kaupunkisuunnittelulautakunnan esityksestä ja vuorovaikutusraportista ilmenevät vastaukset kaupungin perusteltuna kannanottona tehtyihin muistutuksiin.

15.04.2014 Ehdotuksen mukaan

08.04.2014 Pöydälle

Esittelijä

asemakaavapäällikkö  
Olavi Veltheim

Lisätiedot

Antti Varkemaa, projektipäällikkö, puhelin: 310 37053  
antti.varkemaa(a)hel.fi  
Inga Valjakka, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37087



10.12.2014

inga.valjakka(a)hel.fi  
Anni Järvitalo, maisema-arkkitehti, puhelin: 310 37056  
anni.jarvitalo(a)hel.fi  
Kaarina Laakso, diplomi-insinööri. teknistaloudellinen suunnittelu, puhelin: 310 37250  
kaarina.laakso(a)hel.fi  
Peik Salonen, insinööri, teknistaloudellinen suunnittelu, puhelin: 310 37248  
peik.salonen(a)hel.fi

## Helsingin Energia -liikelaitos 22.10.2014

HEL 2013-001635 T 10 03 03

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto on pyytänyt Helsingin Energialta lisätietoja Vuosaaren C- voimalaitoksen suunnitellun polttoainelaiturin ympäristö- ja turvallisuusvaikutuksista voimalaitoksen asemakaavoitusta varten.

Helsingin Energia on tilannut Ramboll Finland Oy:ltä selvityksen ”Selvitys Vuosaaren C- voimalaitoksen polttoainelaiturin ympäristö- ja turvallisuusvaikutuksista, Ramboll Finland Oy, 21.10.2014”, joka on tämän asiakirjan liitteenä.

1.7.2014 Lausunto annettu

8.1.2014 Lausunto annettu

23.4.2013 Lausunto annettu

### Lisätiedot

Ari Laine, Johtaja, puhelin: +358 9 617 3200  
ari.laine(a)helen.fi  
Ilkka Toivokoski, johtava asiantuntija, puhelin: +5-358 9 617 3741  
ilkka.toivokoski(a)hele.fi

## Liikennelaitos -liikelaitos (HKL) HKL-Infrapalvelut 20.10.2014

HEL 2013-001635 T 10 03 03

Kaupunkisuunnitteluvirasto on pyytänyt HKL:ltä lausuntoa koskien Vuosaaren voimalaitosalueen asemakaavan muutosta. Asemakaavan muutos mahdollistaa uuden voimalaitoksen rakentamisen. Hankkeeseen sisältyy myös polttoaineväriä, pistolaituri, rautatie- ja maantiekuljetuksien lastauspaikat sekä polttoaineen kuljetin.

Alue sijaitsee Vuosaaren nykyisen voimalaitoksen (Käärmeniementie 8) ja sataman ja niiden ympäristössä.

HKL:llä ei sinänsä lausuttavaa ko. kaavaan, mutta voimalaitoksen toteutuessa Vuosaaren mahdollistetaan raitiotieliikenteen linjaston



totuttaminen käytöstä poistuvan Hanasaaren voimalaitoksen alueella  
Sörnäisten kaupunginosassa.

Lisätiedot

Jaakko Laurila, projekti-insinööri, puhelin: 310 22691  
jaakko.laurila(a)hel.fi

Kiinteistölautakunta 26.06.2014 § 372

HEL 2013-001635 T 10 03 03

Kiinteistökartta 109/678 508, Käärmeenniementie, Seilorintie, Rahtarinkatu ja Satamakaari

Lausunto

Kiinteistölautakunta antoi kaupunkisuunnittelulautakunnalle Vuosaaren voimalaitosalueen asemakaavan muutosehdotuksesta nro 12248 seuraavan lausunnon:

Asemakaavan muutoksen tavoitteena on mahdollistaa toteuttaa Vuosaaren uusi monipolttoinen käyttävä voimalalaitos, jos kaupunginvaltuusto ja yhtiöitettävä Helsingin Energia päättävät lähitulevaisuudessa lopettaa ja purkaa Hanasaaren voimalaitoksen sekä lisätä merkittävästi uusiutuvien energialähteiden käyttöä suunnitellusti.

Kaavoitettava alue sopii hyvin uuden voimalaitoksen toteuttamiseen ja sen tarvitsemat logistiset yhteydet niin vesi-, rautatie- kuin maantieliikenne huomioon ottaen ovat erinomaiset. Kaupunki omistaa kokonaan kaavoitettavan alueen.

Lopuksi lautakunta toteaa, että uuden monipolttoinen käyttävän voimalaitoksen toteuttaminen Vuosaaren vapauttaisi Hanasaaren merkittävään asuntorakentamiseen ja lisäisi samalla uuden Kalasataman asuntoalueen viihtyisyyttä ja imagoa.

Lautakunnalla ei ole huomauttamista asemakaavan muutosehdotuksen johdosta.

Käsittely

26.06.2014 Ehdotuksen mukaan

Vastaehdotus:

Elina Das Bhowmik: Esitän seuraavan vastaehdotuksen:

Lausuntoehdotukseen lisätään uusi seuraavan sisältöinen kolmas kappale: Lautakunta huomauttaa, että koko Helsingin voimala- ja





satamatoimintojen keskittäminen samalle alueelle Vuosaassa tekee Helsingin energiatalouden ja logistiikan haavoittuvaksi. Erityisesti tämä voi muodostua ongelmaksi poikkeus- ja kriisitilanteissa. Suunnitelmissa eteneminen edellyttää kokonaisvaltaista kriisitilannearviota.

Kannattajat: Antti Hytti

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

EI-ehdotus: Lausuntoehdotukseen lisätään uusi seuraavan sisältöinen kolmas kappale: Lautakunta huomauttaa, että koko Helsingin voimala- ja satamatoimintojen keskittäminen samalle alueelle Vuosaassa tekee Helsingin energiatalouden ja logistiikan haavoittuvaksi. Erityisesti tämä voi muodostua ongelmaksi poikkeus- ja kriisitilanteissa. Suunnitelmissa eteneminen edellyttää kokonaisvaltaista kriisitilannearviota.

Jaa-äännet: 5

Pia Pakarinen, Kirsi Pihlaja, Tuomas Rantanen, Olli Sademies, Hanna Sauli

Ei-äännet: 3

Elina Das Bhowmik, Antti Hytti, Maarit Vierunen

Tyhjä: 0

Poissa: 1

Mari Rantanen

Esittelijä

osastopäällikkö  
Juhani Tuuttila

Lisätiedot

Pasi Lehtiö, toimistopäällikkö, puhelin: 310 36448  
pasi.lehtio(a)hel.fi

Kaupunginmuseo Kulttuuriympäristöyksikkö 25.6.2014

HEL 2013-001635 T 10 03 03

Kaupunkisuunnitteluviraston lausuntopyyntö 30.4.2014

Kaupunkisuunnitteluvirasto on pyytänyt kaupunginmuseon lausuntoa Vuosaaren voimalaitosalueen asemakaavan muutosehdotuksesta. Kaupunginmuseo lausuu asiasta kulttuuriympäristön vaalimisen näkökulmasta.



Asemakaava-alue sijaitsee Vuosaaren nykyisten voimalaitosten ja sataman alueilla ja niiden ympäristössä virkistysalueilla. Asemakaavan muutos mahdollistaa uuden, biopolttoaineita hyödyntävän voimalaitoksen rakentamisen nykyisten pohjoispuolelle voimalaitoskortteliin. Polttoainevarastoja voidaan sijoittaa voimalaitoskortteliin ja Satamakaaren länsipuolelle. Polttoainekuljetuksia varten rakennetaan vesialueelle uusi pistolaituri sekä ratapihan pohjoispuolelle ja satama-alueen pohjoisreunaan rautatiekuljetuksien lastauspaikat sekä polttoaineiden kuljettimet. Maantiekuljetukset puretaan voimalaistokorttelissa. Kaava mahdollistetaan myös toimitilan lisärakentamisen alueelle.

Muinaismuistolain suojaamat ensimmäisen maailmansodan aikaiset tykkitiet ja linnoitteet jäävät asemakaavan muutoksen ulkopuolelle. Ne sijaitsevat muutosalueen pohjoispuolella.

Tykkitien läntistä kunnostettua osuutta ratapihan pohjoispuolella käytetään runsaasti huoltoajoihin ja mm. virkistysreittinä Skillbergetissä sijaitsevalle Horisontin näköalapaikalle. Tykkitien käyttämätön itäosa kääntyy päätieltä koilliseen kohti Porvarinlahtea jo ennen Fotängeniä. Päätiestä erkaneen lännessä toinen tykkitie kohti Tryvikin tilaa. Tykkitiet on merkitty sm-1 merkinnällä asemakaavakarttaan 10640 (tullut voimaan 2.8.2002). Niitä ei ole merkitty asemakaavamuutoksen selostuksen kulttuuriympäristön arvokohdekarttaan. Tykkiteiden pohjoispuolella sijaitsee kolme erillistä linnoitusalueita (tukikohdat I:3-5), jotka on merkitty kyseiseen asemakaavakarttaan sm-merkinnällä. Kaava-alueen läheisyydessä sijaitsee kiinteitä muinaisjäännöksiä lisäksi Kalkkisaaressa (kalkkilouhos) ja Porvarinlahdessa (kalkkiuuneja ja Vestersundomin entinen torpanpaikka). Linnoitteiden inventoineissa Skillbergetiin merkityt linnoitteet ja sinne lounaasta tuleva tykkitie on todettu toteutumattomiksi tai tuhoutuneiksi.

Asemakaavan muutosalueen pohjoisnurkkaan sijoitettava rautatiekuljetusten lastauspaikka, yhdyskuntateknistä huoltoa palveleva alue ET-2, pienentää vain hyvin vähäisesti satama-alueen ja tykkitien välistä suojaviheraluetta (EV-1 ja EV-2) ja luonnonsuojelualuetta (SL-1). Turvaamalla suojaviheralue metsäisenä sekä hoitamalla sitä kerroksellisena ja peittävänä kasvillisuutena varmistetaan, ettei suoria vaikutuksia historiallisiin kohteisiin aiheudu. ET-2 – alueen pohjoisreunalle rakennettavan meluesteen visuaalista vaikutusta tieltä päin on kuitenkin tässä vaiheessa vaikea arvioida.

Aikaisemmassa asemakaavaluonnoksessa kivihillen käyttövarastoalueen sijoittaminen satama-alueen ja tykkitien väliin olisi kaupunginmuseon mielestä heikentänyt muinaisjäännösalueen kulttuurihistoriallista arvoa. Tien nykyistä ympäristöä olisi muutettu



poistamalla sataman ja tykkitien välissä suoja-alueena olevat suojaviheralueet EV-1, EV-2 ja luonnonsuojelualue SL-1. Erittäin kapea suojaviheralue tykkitien eteläpuolella olisi suojannut maisemaa vain osittain. Hiilivaraston siirtäminen toisaalle poisti tämän ongelman.

Tykkitien kaakkoispuolella sijaitsevalle suojaviheralueen (EV-1) asemakaavan muutosalueella sijaitsevaan osaan osoitetaan tykkitietä ja luonnonsuojelualueita maisemallisesti ja ekologisesti suojaava viheralue, jonka eteläosaan satama-alueita vasten on merkitty rakennusala kuljetinta varten.

Kaupunginmuseolla ei ole muuta huomautettavaa asemakaavan muutokseen ja puoltaa sen hyväksymistä.

9.1.2014 Lausunto annettu

5.4.2013 Lausunto annettu

Lisätiedot

Markku Heikkinen, tutkija, puhelin: +358 9 310 71552  
markku.heikkinen(a)hel.fi

Ympäristölautakunta 24.06.2014 § 215

HEL 2013-001635 T 10 03 03

Lausunto

Ympäristölautakunta antoi seuraavan lausunnon.

Voimalahankkeen ympäristövaikutukset on selvitetty huolellisesti juuri valmistuvan ympäristövaikutusten arviointimenettelyn yhteydessä ja selvityksiä on voitu hyödyntää kaavamuutoksen valmistelussa. Kaavamuutos mahdollistaa biopolttoaineiden käyttöön perustavan uuden voimalan sijoittamisen Vuosaareen. Voimalan ympäristövaikutusten tarkempi arviointi ja lupaehtojen määrittely tulee tapahtumaan ympäristölupakäsittelyn yhteydessä.

Ympäristölautakunta pitää uutta kaavavarausta tärkeänä, koska hankkeen toteutuminen mahdollistaisi samalla Hanasaaren voimalan lakkauttamisen ja turvaisi siten mm. Kruunuvuorenrannan tulevan raideyhteyden toimivuuden polttoainekuljetustarpeiden poistuessa. Kaavarajauksen muuttaminen takaisin kaavaluonnoksen mukaiseksi siten, että kasvillisuudeltaan arvokas Skillberget voidaan pääosin rauhoittaa, on tarpeen jäljempänä esitetyistä syistä.

Vuosaaren satamaa perustettaessa kaupunki sitoutui toteuttamaan luonnonsuojelulla Östersundomin lintuvesien rauhoituksen. Pääosa



alueesta (Kapellvikenin eteläreuna, Torpviken ja Bruksviken) rauhoitettiin v. 2002. Vuosaaren sataman asemakaavaan merkittiin laajahko luonnonsuojelualue sataman ja sen ratapihan sekä Porvarinlahden väliin, mutta sen toteuttaminen jätettiin jo aiemmin perustetun Mustavuoren-Porvarinlahden luonnonsuojelualueen laajentamisen yhteyteen. Tämä oli perusteltua mm. hoito- ja käyttösuunnitelman päivityksen takia. Porvarinlahden ja ratapihan välinen alue merkittiin pääosin luonnonsuojelualueeksi, mutta Skillberget lähivirkistysalueeksi. Tämän perusteluna oli riittävä virkistysaluepinta-ala, vaikka kasvillisuuden perusteella juuri Skillberget on alueen arvokkainta osaa.

Ympäristölautakunta lähetti 25.2.2011 pitkään valmistellun Porvarinlahden etelärannan luonnonsuojelualueen rauhoitusesityksen ja hoito- ja käyttösuunnitelman kaupunginhallitukselle. Esityksestä oli pyydetty asianosaisten lautakuntien lausunnot, ja tarkoituksena oli sen lähettäminen ELY-keskukselle luonnonsuojelualueen perustamista sekä hoito- ja käyttösuunnitelman vahvistamista varten.

Sittemmin osoittautui, että C-voimalahankkeen tarpeisiin kaavaa on mielekästä muuttaa siten, että pienekö osa SL-alueesta otetaan muuhun käyttöön. Ympäristökeskuksessa suhtauduttiin hankkeeseen joustavasti C-voimalahankkeen energiapoliittisen hyödyllisyyden vuoksi ja sen mahdollisuuden pohjalta, että menetetty pinta-ala voidaan korvata laajentamalla luonnonsuojelualuetta Skillbergetin suunnalla. Ainoana varauksena esitettiin, että kaava ei saa aiheuttaa Natura-alueelle luonnonsuojelulain 65 §:n mukaisessa arvioissa merkittävää haittaa.

Hallintokeskus palautti Porvarinlahden etelärannan luonnonsuojelualueen valmisteluun ympäristökeskukselle C-voimalan kaavaan sopeuttamista varten. Maankäytöllisesti kaupunkisuunnitteluvirastossa ei nähty esteitä Skillbergetin valtaosan rauhoittamiselle luonnonsuojelualueena, koska rauhoituksen tavoitteet eivät vaadi polkupakkoa tai muita jokamiehenoikeuden rajoitteita (lukuun ottamatta luonnonsuojelualueille tavanomaista kukkien poimintakieltoa). Kaavaluonnoksen näistä lähtökohdista vallitsi yksimielisyys Helsingin Energian, kaupunkisuunnitteluviraston, rakennusviraston ja ympäristökeskuksen kesken, kuten monista neuvottelumuistioista ilmenee. Myös ympäristövaikutusten arvioinnin yhteydessä tehdyissä maastotöissä käsitys Skillbergetin alueen luonnonsuojeluarvosta vahvistui.

Asemakaavatyössä vallitsevan vakiintuneen käytännön mukaisesti kaavan periaatteista, ongelmakohtista ja isoista muutoksista kaavoitustyön aikana käydään neuvotteluja hallintokuntien kesken



niiden tavoitteiden yhteensovittamiseksi. Porvarinlahden etelärannan luonnonsuojelualueen rajauksen muutoksesta oli päästy huomattavaan yksimielisyyteen, mutta neuvottelutulos uhkaa jäädä epävarmaksi yllättävän kaava-alueen muutoksen vuoksi. Jos näin tapahtuisi, hyvästä käytännöstä olisi poikettu yksipuolisesti ja syytä selkeästi ilmoittamatta. Ympäristölautakunta katsoo, että asemakaava olisi laadittava koko kaavaluonnoksen mukaiselle alueelle siten, että Skillbergetin alueen kaavamerkinnot ja -määräykset ovat kaavaluonnoksen mukaiset.

Tähän päätökseen ei voi hakea muutosta, koska se koskee asian valmistelua (Kuntal 91 §).

#### Käsittely

24.06.2014 Ehdotuksen mukaan

Esteelliset: Leo Stranius

#### Esittelijä

ympäristönsuojelupäällikkö  
Päivi Kippo-Edlund

#### Lisätiedot

Eeva Pitkänen, johtava ympäristöasiantuntija, puhelin: +358 9 310 31517  
eeva.pitkanen(a)hel.fi  
Raimo Pakarinen, ympäristötarkastaja, puhelin: +358 9 310 31534  
raimo.pakarinen(a)hel.fi

#### Helsingin Satama -liikelaitoksen jk 17.06.2014 § 40

HEL 2013-001635 T 10 03 03

#### Lausunto

Helsingin Satama -liikelaitoksen johtokunta päätti antaa kaupunkisuunnitteluvirastolle Vuosaaren voimalaitosalueen asemakaavan muutosehdotuksesta (nro 12248) seuraavan mukaisen lausunnon:

"Helsingin Satama on antanut tammikuussa 2014 mielipiteensä asemakaavaluonnoksesta. Siinä Helsingin Satama kiinnitti kaavamuutoksen myönteisten vaikutusten ohella huomiota mm. sataman ja satamassa ja yritysalueella toimivien yritysten toiminta- ja kehittämisedellytysten turvaamiseen sekä sataman liikenteen häiriöttömään sujumiseen. Mielipiteessä esitetyt asiat on käsillä olevassa kaavaehdotuksessa otettu suurelta osin hyvin huomioon. Hanke on mahdollista toteuttaa aiheuttamatta kohtuutonta haittaa sataman ja sataman yritysalueella toimivien yritysten nykyiselle



toiminnalle.

Asemakaavan muutosehdotuksessa ei kuitenkaan ole käsitelty kaavamuutoksen ja suunnitellun hankkeen vaikutuksia kaavamuutoksen lähialueella nykyisin toimivaan elinkeinoelämään eikä sen kehittämismahdollisuuksiin. Selvitys on tarpeellinen esimerkiksi siltä osin, että nykyinen T-merkinnällä (teollisuus- ja varastotoimintojen alue) varustettu alue on esitetty KTY -alueeksi (toimitilarakennusten alue). Lisäksi toisin kuin kaavaselostuksessa mainitaan, alueen laajuutta on esitetty pienennettäväksi, vaikka rakennusoikeutta on lisätty. Alueella nykyisin harjoitettu sataman sujuvan toiminnan kannalta välttämätön raskaan kuljetuskaluston huoltotoiminta on tyypillisesti laajaa pihatilaa vaativaa toimintaa. Kaavamuutos esitetystä muodosta kaventaisi alueen yritystoiminnan kehittämismahdollisuuksia, mitä ei voi pitää hyvän maankäytön suunnittelun tavoitteiden mukaisena.

Voimalaitoksen polttoaineen merikuljetusten purkua varten tarvittavalle pistolaiturille varattua rakennusala (Is) on Helsingin Sataman esittämän mielipiteen johdosta laajennettu, mikä parantaa mahdollisuuksia sijoittaa laituri edullisempaan paikkaan suhteessa viereiseen ropax-liikennettä palvelemaan laituriin. Kaavamuutoksessa ei kuitenkaan muutoin ole polttoainelaiturilla tapahtuvan purkutoiminnan, siihen liittyvän kuljettimen ja murskaamolaitoksen osalta asetettu matkustajaliikenteen viihtyvyyden kannalta välttämättömiä rakenteellisia vaatimuksia tai rajoitteita melun, pölyn tai hajun leviämisen. Helsingin Sataman näkemyksen mukaan matkustajaliikenteen viihtyvyys tulisi haittojen rajoittamisen osalta arvostaa vähintään asumisen tasolle.

Liikenteen osalta voimalaitoksen polttoainehuolto lisää suhteellisesti eniten raideliikennettä, jopa 50-100 % nykyisestä. Kaavaehdotuksessa tai sen valmistelussa ei kuitenkaan ole lainkaan selvitetty polttoainehuollon aiheuttaman liikenteen kasvun vaikutuksia sataman liikenteelle. Sataman raideliikenteen liittyminen satamaradalta pääradalle on jo nykyisellä liikenteen määrällä (noin 7 % sataman tavaraliikenteestä) haasteellista. On arvioitu, että sataman liikenteestä voitaisiin nykyisillä raideliikenteen resursseilla kuljettaa rautateitse noin 20 %, mikä on Vuosaaren sataman rakentamispäätöksenkin taustalla ollut pitkän tähtäimen tavoite sekä merkittävä kilpailutekijä satamalle ja siellä toimiville yrityksille. Raideliikenteen osuuden lisääminen sataman kuljetuksista tukee myös ympäristönsuojelulle asetettuja tavoitteita. Satamaradan liikenteen kaksinkertaistuminen polttoainekuljetusten myötä kaventaa merkittävästi mahdollisuuksia kehittää sataman rautatiekuljetuksia. Ennen kaavamuutoksen hyväksymistä tulisi selvittää raideliikenteen sujuvuus satamaradalla, pääradan



liitoskohdassa ja sataman ratapihalla huomioiden polttoainekuljetukset sekä sataman raideliikenteen kasvun tavoitteet, ja varmistaa, ettei sataman ja siellä toimivien yritysten kilpailukyvyyn kehittäminen tai ympäristönsuojelun tavoitteiden saavuttaminen vaarannu.

Kaupunkisuunnittelulautakunnan päätöspöytäkirjassa 15.4.2014 esittelijän perusteluissa mainitaan, että sataman toiminta tuottaa alueelle melua, jonka taso paikoin ylittää sataman ympäristöluvassa asetetut raja-arvot. Pöytäkirjasta tai kaavamuutoksen selostuksesta ei ilmene, mihin tutkimukseen maininta perustuu. Vuosaaren Sataman melun leviämistä on ympäristöluvan ehtojen mukaisesti Helsingin Sataman toimeksiannosta selvitetty melumittauksin sekä niihin perustuvilla melumallinuksilla. Viimeisimmät mittaukset on tehty ja melumallinnus laadittu vuonna 2013 (Vuosaaren satama, Meluselvitys, TL Akustiikka 1304-1 ja 1304-2), jolloin myös suoritettiin merkittävimpien melulähteiden (sataman työkoneet ja rekat) melupäästömittaukset. Tehtyjen mittausten ja selvitysten perusteella pöytäkirjassa mainittuja ympäristöluvan raja-arvojen ylityksiä ei ole tapahtunut, vaan nykytilanteessa mahdollisissa sataman melulle altistuvissa kohteissa sataman melu alittaa selvästi asetetut raja-arvot."

Esittelijä

Vuosaaren satama, johtaja  
Jukka Kallio

Lisätiedot

Jukka Kallio, Vuosaaren satama, johtaja, puhelin: 310 33676  
jukka.t.kallio(a)hel.fi

Yleisten töiden lautakunta 10.06.2014 § 246

HEL 2013-001635 T 10 03 03

Lausunto

Yleisten töiden lautakunta antoi kaupunkisuunnitteluvirastolle seuraavan lausunnon:

Energiatunneli

Vuosaari-- Hanasaari -energiatunnelista ja senajotunneleista ja pystykuiluista on käynnistetty erilliset selvitykset. Rakennusvirasto on näiden alueiden suunnittelussa mukana.

Liikenne ja katualueet

Asemakaavan mahdollistama uusi voimalaitos lisää biopolttoaine- ja hiilikuljetusten vuoksi sataman tavaraliikennettä, tavarajunaliikennettä



ja rekkaliikennettä. Liikennejärjestelyt on suunniteltava toimiviksi niin, että sataman maantieyhteys, raideyhteys ja katuverkko pystyvät välittämään lisääntyvän liikenteen turvallisesti ja tehokkaasti. Liikenne alueen katuverkossa kasvaa kuitenkin huomattavasti kivihiihen varmuusvarastoa purettaessa ja voimalan rakennusaikana. Polttoainekuljettimen rakenteiden tai sen käytön ei tule haitata sujuvaa ja turvallista liikennöintiä katu- ja tieverkolla. Riittävästä näkemäalueista tulee varmistua olemassa olevilla ja uusilla liittymäalueilla, mukaan lukien tonttiliittymät. Kaavaselostuksessa todetaan virheellisesti että kuljettimen alituskorkeuden on oltava rata- ja katualueilla vähintään yhdeksän metriä. Selostus on muutettava vastaamaan kaavamääräyksessä mainittuja alituskorkeusvaatimuksia, jotka ovat oikeat.

### Kuljetinjärjestelmä

Kaavaehdotuksessa on esitetty, että uudelta polttoainelaiturilta tuleva kuljetinjärjestelmä voidaan toteuttaa osittain melumuurin ulkopuolelle. Kilometrin pituinen melumuuri on valittu Vuoden betonirakenteeksi vuonna 2008. Se on ehyt kokonaisuus ja arkkitehtonisesti kunnianhimoinen maisemaelementti. Samalla se toimii myös näköesteenä ja erottaa satama-alueen turvallisesti virkistys- ja ulkoilualueesta. Melumuurin ulkopuolella kulkee jalankulku- ja pyöräilyraitti, joka johtaa Horisontti-nimiselle näköalatasanteelle. Vieressä avautuu tärkeä viheraluekokonaisuus: Porvarinlahden luhdet ja vesialueet sekä Natura 2000-verkoston luonnonsuojelualueet. Yleisten töiden lautakunta esittää, että kaavaehdotuksen LS-k- ja ku-merkinnät ensisijaisesti muutetaan niin, että kuljetinjärjestelmän kaikki rakenneosat mahtuisivat melumuurin sisäpuolelle. Kuljettimen rakenteet saattavat muodostaa liian hallitsevan elementin, joka häiritsisi maisemakuvaa Porvarinlahden suunnasta katsottuna. Jos kuljetinjärjestelmä on kuitenkin sijoitettava muurin ulkopuolelle, tulee se suunnitella hyvin huolellisesti, niin että se sulautuu melumuurin arkkitehtuuriin eikä riko alueen harmonista kokonaisuutta. Suunnitteluvaiheessa tulee tehdä yhteistyötä melumuurin suunnittelijoiden kanssa. Mikäli viheralueena toimivalle EV-1-alueelle sijoitetaan pysyviä kuljetinjärjestelmän rakenteita, tulee Fotängenin alue tutkia osana suunnittelua. Alueella sijaitsee likimääräisesti sijoitettuja, kapseloituja ruoppausmassoja suojarakenteineen. Jatkosuunnittelussa tulee varmistaa että EV-1-alueelle sijoitetut rakenteet eivät vahingoita näitä rakennekerroksia. Asemakaavamerkinnoissä ja -määräyksissä todetaan erheellisesti, että EV-1-merkinnän alueelle tulee rakentaa meluste ja että lukuarvo osoittaa esteen yläreunan likimääräisen korkeusaseman. Tämä merkintä tulee korjata.





## Viher- ja luonnonmukaiset alueet

Laadittu ympäristövaikutuksen arviointi on laaja ja kattava. Yleisten töiden lautakunta pitää hyvänä asiana, että ET-1-aluetta on supistettu niin, että kulkuyhteys Vuosaaren huipulle säilyy. Rakennusvirasto voi tulevaisuudessa toteuttaa viereiseltä, läntiseltä alueelta kulkuyhteyden huipulle sekä siihen liittyvän pienen pysäköintialueen. On hyvä, että ET-2-alue on esitetty verrattain pienenä ja alueen puhtaat hulevedet johdetaan viereiseen lehtokorpeen. Vaikka Skillberget on rajattu tämän kaavaehdotuksen ulkopuolelle, tulisi sen suojelumerkinnän tarve ratkaista tämän kaavan yhteydessä. Yleisten töiden lautakunta katsoo, että luonnosvaiheessa ollut suojelumerkintä (SL) tulee palauttaa Skillbergetiin niin, että osa alueesta osoitettaisiin virkistyskäyttöön (VL). Skillberget rajautuu valtakunnallisesti arvokkaaseen ja merkittävään Mustavuoren lehdon ja Östersundomin lintuvesien muodostamaan ja Natura 2000-alueeksi luokiteltuun luontokokonaisuuteen.

Yleisten töiden lautakunta puoltaa asemakaavan muutosta nro 12248 edellä esitetyin huomautuksin.

### Esittelijä

kaupunginarkkitehti  
Jukka Kauto

### Lisätiedot

Nina Mouhu, aluesuunnittelija, puhelin: 310 39838  
nina.mouhu(a)hel.fi  
Silja Savolainen, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 38939  
silja.savolainen(a)hel.fi  
Antti Siuruainen, metsäsuunnittelija, puhelin: 310 75252  
antti.siuruainen(a)hel.fi

## Pelastuslautakunta 10.06.2014 § 70

HEL 2013-001635 T 10 03 03

### Lausunto

Pelastuslautakunta antoi Vuosaaren asemakaavan muutosehdotuksesta nro 12248, voimalaitosalue seuraavan lausunnon.

Suunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota pelastustoiminnan edellytyksiin (mm. sammutusveden riittävyys, automaattisten sammutusjärjestelmien toiminta, riittävät pelastustiet ja kohteiden saavutettavuus sekä pelastustyön turvallisuuteen), onnettomuuden leviämisen estämiseen sekä sammutusvesien keräilyyn. Suunnittelua on tehtävä tiiviissä yhteistyössä pelastuslaitoksen kanssa



pelastustoiminnan ja sammutusjärjestelyiden sekä onnettomuuden leviämisen estämisen varmistamiseksi.

Selostuksessa on esitetty, että riskienarviointi tehdään voimalaitoksen rakennushankkeen yhteydessä. Suunnittelun yhteydessä on tehtävä riittävä riskienarviointi ja suuronnettomuusvaarojen arviointi, jossa on huomioitava myös voimalaitosalueen nykyiset toiminnot sekä vaikutukset myös alueen nykyisille toiminnoille esim. satama, rautatie, autoliikenneväylä/-tunneli.

Voimalaitoskorttelin toiminnoilta esim. polttoainevarastot, kattilalaitos vaadittavat suojaetäisyydet voivat aiheuttaa rajoituksia niiden sijoittamiselle tai viereisten korttelialueiden käytölle. Myös viereisen korttelialueiden mahdolliset toiminnot voivat aiheuttaa rajoituksia voimalaitoskortteliin esim. laajamittainen vaarallisten kemikaalien käsittely ja varastointi. Voimalaitoksen toimintojen sijoittelussa on huomioitava riittävät suojaetäisyydet.

Alueella on polttoainevarastoja ja niiden sammutusjärjestelmillä on yleensä erittäin suuri vedenkulutus sekä lisäksi vettä tarvitaan mahdolliseen pelastuslaitoksen sammutustyöhön. Eikä yksi onnettomuus saa vaarantaa alueen muiden toimijoiden sammutusveden saantia. Alueelle on asennettava riittävä sammutusvesiverkosto. Voimalaitos ja satama-alueen vesiverkosto on mitoitettava siten, että se riittää alueen eri toimijoiden automaattisten sammutuslaitteistojen ja pelastuslaitoksen sammutustyön tarpeisiin sekä sen toimintavarmuus on riittävä. Lisäksi kiinteiden polttoaineiden kytöpalot voivat olla pitkäkestoisia. Suurten sammutusvesimäärien myötä on myös kiinnitettävä erityistä huomiota riittävään sammutusvesien keräilyyn, jotta mahdolliset sammutusvedet eivät pääse kulkeutumaan luontoon ja yleiseen viemäriverkostoon.

Rautatien lastausalue (ET-2) näyttää ahtaalle, eikä alueelle näyttäisi johtavan pelastustietä. ET-2 alueelle on järjestettävä pelastustiet kahdelta eri suunnalta. Myös voimalaitosalueelle, polttoainesäiliöille, polttoaineen varastoalueelle ja polttoaineen lastauspaikoille on suunniteltava pelastustiet vähintään kahdelta eri suunnalta.

Polttoaineiden kuljettimet sijaitsevat nykyisten rakennusten läheisyydessä sekä ylittävät rautatien ja autotien vähintään yhdeksän metrin korkeudessa. Kuljettimien osalta tulee kiinnittää erityistä huomiota siihen, että palo tai räjähdys estetään mahdollisemman tehokkaasti sekä onnettomuus ei pääse leviämään viereisiin rakennuksiin tai aiheuttamaan lisäonnettomuuksia liikenneväylillä. Kuljettimet on varustettava riittäväillä automaattisilla



sammutusjärjestelmillä, palo-osastoinnilla ja kantavilla rakenteilla sekä niille on järjestettävä riittävät kulkutiet.

Tähän päätökseen ei saa hakea muutosta, koska asia koskee lausunnon valmistelua. Sovellettava lainkohta: Kuntalaki 91§.

Esittelijä

pelastuskomentaja  
Simo Wecksten

Lisätiedot

Kimmo Kartano, vanhempi palotarkastaja, puhelin: 0403514306  
kimmo.kartano(a)hel.fi

Helsingin Satama -liikelaitos Satamajohtaja 10.1.2014

HEL 2013-001635 T 10 03 03

Kaupunkisuunnitteluvirastossa valmistellaan asemakaavan muutosta nro 12248 Vuosaaren nykyisen voimalaitoksen ja sataman alueelle sekä niiden ympäristöön. Asemakaavan muutos koskee suunnitteilla olevaa biopolttoainetta hyödyntävää Vuosaari C voimalaitosta ja siihen liittyviä rakenteita. Kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosasto on pyytänyt mielipiteitä kaavaluonnoksesta.

Suunnittelualue sijoittuu osittain Vuosaaren satama-alueelle, sa-taman portti- ja huoltoalueille sekä niiden välittömään läheisyy-teen. Suunnitellun Vuosaari C voimalaitoksen polttoainehuolto on suunniteltu siten, että se hyödyntää Vuosaaren satamaa ja sen liikenneyhteyksiä. Hankkeen toteuttaminen edellyttää myös lisärakentamista satamaan ja sen liikenneyhteyksiin.

Voimalaitos sekä sen polttoaineen vastaanotto, varastointi ja kul-jetus varastoista voimalaitokselle edellyttävät merkittävää lisära-kentamista suunnittelualueella ja varaavat laajoja alueita satama-keskuksesta. Suunnittelualue satama-alueella ja sataman portti-vyöhykkeellä (Vuosaaren tunnelin ja satama-alueen välinen alue) sijoittuu alueille, joilla on jo vakiintunutta satamatoimintaa sekä muuta satamaan ja liikenteeseen liittyvää elinkeinotoimintaa. Sataman porttivyöhykkeellä sijaitsevat mm. satamaliikenteen kannalta tarpeelliset huoltopalvelualueet monipuolisine liikenteen huoltopalvelukeskuksineen, tankkausasemineen ja liikenteen sujuvuuden kannalta välttämättömine odotusalueineen. Lisäksi porttivyöhykkeellä sijaitsee sataman raideliikenteen kannalta välttämätön ratapiha, jolla satamaan tulevat ja satamasta lähtevät junat järjestellään. Porttivyöhykkeen läheisyydessä suunnittelualue sijoittuu



osittain lähivirkistys-, suojelu- ja suojaviheralueille, jotka toimivat mm. suojavyöhykkeenä sataman ja läheisen Porvarinlahden Natura-alueen välillä.

Vuoden 2008 lopussa valmistunut ja toimintansa käynnistänyt Vuosaaren satama on Suomen ulkomaankaupan pääsatama. Vuosaaren satama ja sen viereinen yritysalue logistiikkakeskuksineen muodostavat Vuosaaren satamakeskukseksi kutsutun alueen, joka on merkittävä elinkeino- ja työpaikkakeskittymä itäisessä Helsingissä. Vuosaaren satamakeskuksessa toimii kiinteästi noin 50 yritystä ja alueella on tällä hetkellä noin 2 000 työpaikkaa. Satama on myös pitkällä tähtäimellä tehty seudullinen liikenne- ja ratkaisu, joka on pysyvästi vaikuttanut ulkomaankaupan kuljetusten sekä etenkin raskaan liikenteen liikennevirtoihin pääkaupunkiseudulla. Helsingin Satama –liikelaitos (jäljempänä Helsingin Satama) vastaa Vuosaaren satamakeskuksen kehittämisestä.

Helsingin Satama suhtautuu myönteisesti Helsingin Energian Vuosaari C voimalaitoshankkeeseen. Pyrkimys ympäristöystävällisempiin energiantuotantoratkaisuihin ja päästöjen vähentämiseen edustaa Helsingin Sataman näkökulmasta kannatettavaa kehitystä. Lisäksi voimalaitoksen polttoaineen merikuljetukset monipuolistavat Vuosaaren sataman kautta kulkevan liikenteen rakennetta sekä sataman palvelutarjontaa ja siten luovat edellytyksiä alueen elinkeinoelämän ja sataman suotuisalle kehitykselle tulevaisuudessa.

Helsingin Satama haluaa kuitenkin muistuttaa, että asemakaava- ja suunnitteilla olevassa voimalaitoshankkeessa tulee ottaa huomioon satamakeskuksen alueen nykyinen toiminta siten, että nykyiselle toiminnalle, toiminnan harjoittajille ja liikenteelle voidaan turvata riittävät toiminta- ja kehittämis- edellytykset nyt ja tulevaisuudessa. Asemakaava tulee laatia siten, ettei hankkeen toteutuksesta aiheudu taloudellisia menetyksiä tai muutoin kohtuutonta haittaa satamakeskuksen nykyisille toimijoille, toimintoille tai niiden kehitykselle.

Yksi Vuosaaren sataman tärkeimmistä kilpailutekijöistä on sujuvat esteettömät liikenneyhteydet. Asemakaavassa tulee varmistaa ettei voimalaitoksen polttoainekuljetusten tuoma liikenteen lisäys satamaan johtavilla liikenneyhteyksillä kauempanakaan suunnittelualueesta aiheuta rajoituksia, viivästymistä tai muuta haittaa sataman kautta kulkevalle ja sen yritysalueelle suuntautuvalla liikenteelle tai sen sujuvuudelle.

Suunnittelualueen kaavoituksella ja suunnitellulla hankkeella on vaikutusta myös satamakeskuksen läheisyydessä sijaitseviin luonnonsuojelu- ja Natura-alueisiin ja se on otettava huomioon



yhteisvaikutuksena ainakin sellaisissa lupaa tai suunnitelmaa edellyttävissä Helsingin Sataman hankkeissa, joiden johdosta Vuosaaren sataman vaikutukset Natura-alueeseen kasvavat. Kaavamuutoksen vaikutusten arviointimenettelyllä onkin varmis-tettava, että edellä mainittujen yhteisvaikutusten myötä kaavan toteutus ei tulevaisuudessakaan estä tai merkittävästi rajoita Vuo-saaren sataman ja satamakeskuksen toimintaa tai kehittämistä parhaalla mahdollisella tavalla ulkomaan kaupan, tavaraliikenteen ja elinkeinoelämän tarpeisiin.

Asemakaavamuutoksella ja suunnitellulla hankkeella on myös merkittäviä vaikutuksia suunnittelualueella tai sen välittömässä läheisyydessä sijaitsevan elinkeinoelämän toiminta- ja kehittämisedellytyksiin. Näitä vaikutuksia ei kuitenkaan ole kaavaselostuksessa käsitelty lainkaan ja ne on jätetty kaavaluonnoksessa huomioimatta. Vaikutukset alueella jo olevan elinkeinoelämän toiminta- ja kehittämisedellytyksiin tulee selvittää ja huomioida kaavamuutoksen jatkosuunnittelussa siten, että voidaan varmis-taa, ettei kaavan toteutuksesta aiheudu haittaa alueen nykyiselle elinkeinoelämälle.

Kaavaluonnoksessa on esitetty uutta pistolaituria sataman koillis-osaan. Luonnoksen kaavamerkintä kyseiselle laiturille on ”vesi-alueen osa, jolle saa sijoittaa pistolaiturin”. Tämä laituria varten varattu alue on kuitenkin jatkosuunnittelua ja hankkeen toteutusta ajatellen epätarkoituksenmukaisen suppea ja tiukasti rajattu. Lisäksi laituria varten varatun alueen sijainti ja suuntaus on kyseistä laiturivarausta lähinnä sijaitsevan satamatoiminnan rahtia ja matkustajia kuljettavan ns. ropax-alusliikenteen kaksoisramppien, laivapaikkojen ja pistolaiturin käytön sekä liikenteen kehittämisen kannalta epäedullinen. Pistolaiturille varattu alue tulisi rajata siten, että sen etäisyys ja suuntaus voidaan jatkosuunnittelussa valita siten, ettei polttoaineliikenne aiheuta haittaa ropax-liikenteelle tai muulle kyseistä laituria käyttävälle liikenteelle.

Sataman koillisreunalta nykyisin LS-k kaavamerkinnällä varustetulta satama-alueelta on rajattu kaava-alueen osa LS-k merkinnällä, jolle on sijoitettu rakennusala kuljettimelle (ku merkintä) sekä erikseen määrittämätön rakennusala. Kuljettimen rakennusala on luonnoksessa sanottu, että se on likimääräinen ja sille saa rakentaa voimalaitoksen polttoaineita kuljettavia kuljetinratoja ja niiden pystyrakenteita. Erikseen määrittämättömän rakennusalan merkintää ei luonnoksessa ole täsmennetty.

Vaikka kuljettimen rakennusala onkin mainittu likimääräiseksi, asettaa kaava-alueen rajaus kyseisellä alueella epätarkoituksenmukaisen tiukat rajat kuljetinrakenteiden sijoittamiselle. Luonnok-sen mukaan



toteutettuna kuljetinrata pystyrakenteineen sijoittuisi kaakkoispäästään noin 750 metrin matkalta sataman liikennettä palvelevan junaraiteen ja sen lastauslaiturin kohdalle tehden siten ko. raiteen ja lastauslaiturin käytön mahdottomaksi. Edelleen kuljetinrata luonnoksen mukaisesti toteutettuna sijoittuisi satama-alueella sijatsevalle pitkäaikaisella vuokrasopimuksella satamatoimintaa harjoittavalle yritykselle vuokratulle maa-alueelle siten, että se ylittäisi yrityksen omistaman henkilöstö- ja pysäköintirakennuksen ja sivuaisi yrityksen omistamia varasto- ja korjaamorakennusta sekä terminaalirakennusta. Ratkaisu voi aiheuttaa merkittävää haittaa yrityksen toiminnalle ja rajoittaa kohtuuttomasti sen toiminnan kehittämistä.

Lisäksi rakennusalan käytön rajaaminen asemakaavamääräyksellä pelkästään voimalaitoksen polttoaineita kuljettavalle kuljetinradalle on epätarkoituksenmukaista ja rajoittaa tarpeettomasti sataman kehittämistä tulevaisuudessa.

On huomattava, että jo nykyinen asemakaavamerkintä LS-k mahdollistaa kuljetinradan rakentamisen alueelle ja antaa sen sijoittamiselle enemmän mahdollisuuksia kuin luonnoksessa esitetty ratkaisu. Koska kuljetinrata joudutaan joka tapauksessa toteuttamaan siten, että sen korkeusasema nousee nykyistä meluestettä korkeammalle ja siitäkin syystä koteloimaan, on se luontevinta integroida melueterakenteeseen sen ylä- tai koillispuolelle sekä sillä osalla, missä meluestettä ei ole, sijoittaa aivan satama-alueen (LS-k) reunaan, jossa ei tällä hetkellä ole aktiivisia satamatoimintoja. Näin olemassa olevalle elinkeinotoiminnalle (satamatoiminnalle) kaavan toteutuksesta aiheutuva haitta saadaan minimoitua ilman sitä, että kaavan tarkoitus ja tavoitteet kärsivät.

Sataman porttialueella nykyisen asemakaavan LR, LT ja T (kaavaluonnoksessa KTY) merkinnöin varustetuilta alueilta on rajattu kaava-alueen osa, jolle on sijoitettu rakennusala kuljettimelle (ku merkintä). Kuljettimen rakennusosalalle saa kaavaluonnoksen mukaan rakentaa voimalaitoksen polttoaineita kuljettavia kuljetinratoja ja niiden pystyrakenteita.

LR ja LT alueilla sijaitsevat Vuosaaren sataman maaliikenneyhteydet, joita pitkin kaikki satamaan ja satamasta ulos suuntautuva maaliikenne kulkee. T merkinnällä (luonnoksessa KTY) varustetulla alueella kuljetinradan suunnitellulla kohdalla sijaitsee liikenteen huoltopalvelukeskus, joka vaatii toimintansa luonteen vuoksi laajat vapaat piha-alueet. Edellä mainituille alueille ei tule kaavassa sallia sellaista rakentamista kuten kuljetinradan pystyrakenteita, joka aiheuttaa haittaa alueiden sujuvalle käytölle. Sataman maaliikenneyhteyksien ja huoltopalvelukeskuksen sujuvan toiminnan



turvaamiseksi kaavassa tulee selkeästi esittää ne alueet, joille kuljetinradan pystyrakenteita on mahdollista sijoittaa sekä kuljetinradan vaakarakenteiden pienin vapaa alituskorkeus. Näillä mää-räyksillä tulee varmistaa riittävät suoja-alueet ja –etäisyydet ny-kyisiin toimintoihin nähden.

Voimassaolevassa asemakaavassa T merkinnällä varustettu alue korttelissa 54152 on kaavaluonnoksessa muutettu jo toiminnassa olevien liikenteen huoltopalvelukeskusten osalta KTY alueeksi, joka asemakaavamääräysten mukaan on toimitilarakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa energiatuotantoon liittyvää yritystoi-mintaa sekä satamaa ja sen liikennettä palvelevia toimitila- ja tuo-tantorakennuksia. Kaavaluonnoksessa on lisäksi esitetty alueelle lisää rakennusoikeutta.

Alueen nykyinen toiminta muodostuu monipuolisista liikenteen palveluista ja sijoittuu kahteen huoltopalvelukeskukseen, joissa toimii useita alan yrityksiä, jotka tarjoavat kattavan palvelukoko-naisuuden kaikille tienkäyttäjille painottuen kuitenkin raskaan lii-kenteen palveluihin. Sataman liikenteellä on merkittävä osuus näiden palveluiden käyttäjistä, mutta pysyäkseen ja kehittyäkseen tämä elinkeinotoiminta tarvitsee asiakaskuntaa laajemmalta tien-käyttäjien joukosta. Kaavaluonnoksessa esitetty kaavamääräys on siten tämän elinkeinotoiminnan toiminta- ja kehitysedellytysten osalta kohtuuttoman rajoittava toiminnan sisällön osalta. Liikenteen ja etenkin raskaan liikenteen palvelutoiminta on luonteeltaan runsaasti tilaa vaativaa, joten kaavaluonnoksessa esitetty merkittävä rakentamistehokkuuden lisäys tähän osaan korttelia on epätarkoituksenmukaista. Sataman, siellä toimivien yritysten ja sen käyttäjien kannalta nämä huoltopalvelukeskukset ovat välttämättömiä ja osaltaan turvaavat sataman ja siihen liittyvän elinkeinoelämän ja liikenteen sujuvan ja häiriöttömän toiminnan. Kaavamuutosta ei siten tule laatia niin, että kyseisen palvelukokonaisuuden ja siihen kuuluvien yksittäisten palveluiden säilyminen ja kehittyminen alueella vaarantuu. Kaavamääräystä tulee lieventää niin, että se tarjoaa mahdollisuuden toteuttaa alueelle liikenteen palveluita väljemmin ja rakentamisoikeuden lisäys käsitellä alueen nykyisten haltijoiden ja toiminnan harjoittajien kanssa siten, että alueen todelliset tarpeet tulevat huomioiduksi.

Helsingin Satama muistuttaa, että maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n mukaan mm. ”asemakaavalla ei myöskään saa asettaa maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle sellaista kohtuutonta rajoitusta tai aiheuttaa sellaista kohtuutonta haittaa, joka kaavalle asetettavia tavoitteita tai vaatimuksia syrjäyttämättä voidaan välttää.”



Lisätiedot

Ari Parviainen, Vuosaaren satama, Kehittämispäällikkö, puhelin: 0500-214 904  
ari.parviainen(a)hel.fi

Rakennusvirasto 10.1.2014

HEL 2013-001635 T 10 03 03

Hankkeen taustaa

Kaupunkisuunnitteluvirasto pyytää rakennusviraston kannanottoa Vuosaaren voimalaitoksen kaavaluonnoksesta 13.1.2014 mennessä.

Helsingin kaupungin tavoitteena on saada energiantuotanto hiilineutraaliksi vuoteen 2050 mennessä. Tähän liittyvänä välitavoitteena on lisätä uusiutuvien energianlähteiden käyttöä 20 %:iin vuoteen 2020 mennessä. Tähän on mahdollista päästä tuottamalla energiaa jatkossa esimerkiksi biomassalla.

Kaupunginvaltuusto päättää vuonna 2015 miten uusiutuvia energianlähteiden käyttöosuutta lähdetään kasvattamaan. Vaihtoehtoina on rakentaa uusi biopolttoaineita hyödyntävä voimalaitos Vuosaaren tai korvata Hanasaassa ja Salmisaassa 40 % kivihiilestä biomassalla.

Kyseinen asemakaavan muutos mahdollistaa uuden, biopolttoaineita hyödyntävän voimalaitoksen rakentamisen Vuosaaren. Kaava mahdollistaa myös energiantuotantoon liittyvien välttämättömien toimitilojen, voimalaitosta palvelevien polttoainetarastojen, pistolaiturin, rautatie- ja maantiekuljetuksien lastauspaikkojen sekä polttoaineen kuljettimen rakentamisen.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitettiin kaksi vaihtoehtoista ratkaisua kivihiilen käyttövaraston sijainniksi. Asemakaavan muutoksesta on laadittu luonnos alueeltaan ja vaikutuksiltaan suuremman B-vaihtoehdon perusteella. Ympäristövaikutusten arviointi ei ole valmis. Suunnitteluratkaisua kivihiilen käyttövaraston lopullisesta sijoittamisesta ei ole vielä voitu tehdä.

Kaavaluonnosalue sijaitsee Vuosaaren Niinisaassa nykyisellä voimalaitosalueella ja satama-alueella ja niitä ympäröivillä virkistysalueilla. Kaava-alueella rajaa pohjoisessa täyttömäki-alue, lännessä Vuosaaren urheilupuisto, etelässä satama ja idässä Porvarinlahden länsirannan virkistys- ja luonnonsuojelualueet. Kaava-alueella sijaitsee kivihiilen varmuusvarasto. Rakennettua ympäristöä hallitsevat pääosin nykyisen voimalan ja sataman toimintaan liittyvät suurikokoiset hallimaiset rakennukset.





Rakennusvirasto ei tässä vaiheessa kommentoi yksityiskohtaisesti asemakaavaluonnosta. Koska ympäristövaikutusten ja natura-arviointi ovat vielä kesken, hankkeeseen liittyvät sijoitusratkaisut saattavat vielä muuttua arvioinnin valmistuttua.

Tässä vaiheessa rakennusvirasto pitää uutta suojelualueeksi osoitettua SL-aluetta eli Skillbergetin lehto- ja kallioaluetta erittäin hyvänä suojelullisena kompensaatona mahdollisesti menetettävästä arvokkaasta luontoalueesta. Se sijaitsee kaavaluonnoksen pohjoisimman ET-alueen sisällä. Alue on rakennusviraston inventoinnissa luokiteltu arvometsäksi, ja paikan muu kasvillisuus kuuluu arvoluokkaan 1.

Rakennusvirasto pyytää tarkistamaan vielä ET-1 alueen koon ja sijainnin, koska alueellisesti merkittävän viheralueen, Vuosaaren huipun, eteläinen pääsisäänkäynti on suunniteltu samaan paikkaan. Ideaaliratkaisussa nämä molemmat toiminnot saadaan sijoitettua luontevasti alueelle.

25.4.2013 Lausunto annettu

Esittelijätiedot

kaupunginarkkitehti  
Jukka Kauto

Lisätiedot

Nina Mouhu, aluesuunnittelija, puhelin: 310 39838  
nina.mouhu(a)hel.fi  
Jenna Ikonen, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 38939  
jenna.i.ikonen(a)hel.fi  
Antti Siuruainen, metsäsuunnittelija, puhelin: 310 75252  
antti.siuruainen(a)hel.fi



10.12.2014

Kj/10

## § 412

### Kj / Den av ledamoten Jasmin Hamid väckta motionen om anskaffning av stadens personbilar i form av elbilar

HEL 2014-008250 T 00 00 03

#### Beslut

Stadsfullmäktige beslutade i enlighet med stadsstyrelsens förslag anse den av ledamoten Jasmin Hamid väckta motionen vara slutligt behandlad.

Dessutom godkände stadsfullmäktige följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter att det utreds om stadens upphandlingsanvisningar kan uppdateras så att vid sidan av anskaffningspriset också upphandlingens pris i förhållande till hela livscykeln för det som upphandlas beaktas i högre grad än nu. (Jasmin Hamid)

#### Behandling

Efter att ha förklarat diskussionen avslutad anförde ordföranden såsom redogörelse att ledamoten Jasmin Hamid understödd av ledamoten Tuomas Rantanen under diskussionen hade föreslagit följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter att det utreds om stadens upphandlingsanvisningar kan uppdateras så att vid sidan av anskaffningspriset också upphandlingens pris i förhållande till hela livscykeln för det som upphandlas beaktas i högre grad än nu.

Redogörelsen befanns vara riktig.

På förslag av ordföranden godkände stadsfullmäktige först stadsstyrelsens förslag enhälligt.

Ordföranden framställde och fullmäktige godkände följande omröstningsproposition: Den som godkänner ledamoten Jasmin Hamids förslag till hemställningskläm röstar ja; den som motsätter sig klämman röstar nej.

2 omröstningen

JA-förslag: Stadsfullmäktige förutsätter att det utreds om stadens upphandlingsanvisningar kan uppdateras så att vid sidan av



anskaffningspriset också upphandlingens pris i förhållande till hela livscykeln för det som upphandlas beaktas i högre grad än nu.

NEJ-förslag: Motsätter sig

Ja-röster: 76

Zahra Abdulla, Outi Alanko-Kahiluoto, Hennariikka Andersson, Maija Anttila, Paavo Arhinmäki, Harry Bogomoloff, Gunvor Brettschneider, Mika Ebeling, Matti Enroth, Yrjö Hakanen, Jasmin Hamid, Fatbardhe Hetemaj, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Nina Huru, Nuutti Hyttinen, Suzan Ikävalko, Sirkku Ingervo, Ville Jalovaara, Jukka Järvinen, Seppo Kanerva, Helena Kantola, Tarja Kantola, Arja Karhuvaara, Emma Kari, Otso Kivekäs, Dan Koivulaakso, Laura Kolbe, Kauko Koskinen, Tuuli Kousa, Minerva Krohn, Heimo Laaksonen, Timo Laaninen, Päivi Lipponen, Eija Loukoila, Jape Lovén, Pekka Majuri, Petra Malin, Sami Muttilainen, Seija Muurinen, Björn Månsson, Terhi Mäki, Sari Mäkimmattila, Jarmo Nieminen, Matti Niiranen, Jan D Oker-Blom, Hannu Oskala, Sara Paavolainen, Pia Pakarinen, Dennis Pasterstein, Jaana Pelkonen, Terhi Peltokorpi, Erkki Perälä, Sirpa Puhakka, Mari Puoskari, Mika Raatikainen, Timo Raittinen, Marcus Rantala, Tuomas Rantanen, Tatu Rauhamäki, Risto Rautava, Nasima Razmyar, Jukka Relander, Laura Rissanen, Wille Rydman, Pekka Saarnio, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara, Päivi Storgård, Leo Stranius, Johanna Sumuvuori, Ilkka Taipale, Kaarin Taipale, Pilvi Torsti, Ulla-Marja Urho, Anna Vuorjoki

Blanka: 8

Sirpa Asko-Seljavaara, Eero Heinäluoma, Rene Hursti, Terhi Koulumies, Harri Lindell, Tom Packalén, Tuomo Valokainen, Jan Vapaavuori

Frånvarande: 1

Osku Pajamäki

Stadsfullmäktige hade godkänt ledamoten Jasmin Hamids förslag till hemställningskläm.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Juha Viljakainen, projektchef, telefon: 310 36276  
juha.viljakainen(a)hel.fi

## Bilagor

1 Jasmin Hamidin aloite (18.6.2014)

## Utdrag



10.12.2014

Kj/10

**Utdrag**

Aloitteen tekijä

**Bilagor till utdrag**

Muutoksenhakukielto, valmistelu

**Beslutsförslag**

Beslutet stämmer överens med förslaget.

**Föredragandens motiveringar**

Ledmoten Jasmin Hamid och 30 andra ledamöter har 18.6.2016 lämnat in en fullmäktigemotion i vilken de föreslår att de personbilar som Helsingfors stad anskaffar i fortsättningen ska vara elbilar.

Stadsstyrelsen konstaterar att det i stadens strategiprogram 2013–2016 bl.a. ingår ett mål enligt vilket koldioxidutsläppen år 2020 ska vara 30 % mindre än år 1990.

Stadsstyrelsen beslutade 9.6.2014 (§ 673) justera kriterierna som ställs i stadsstyrelsens beslut 9.5.2011 (§ 476) för fordon med låga emissioner så att följande justerade kriterier ska beaktas, i tillämpliga delar, i anskaffningen av stadens bilar:

1. Bensin- och dieseldrivna bilar med låga emissioner (inkl. hybridbilar), vars koldioxidutsläpp är högst 100 g/km (energiklass A),
2. Bifuel-, dvs. gasbilar, med låga emissioner, vars koldioxidutsläpp är högst 150 g/km (energiklass D) och
3. Flexifuel-, dvs. etanolbilar, med låga emissioner, vars koldioxidutsläpp är högst 150 g/km (energiklass D).
4. Alla ovannämnda fordon hör enligt utsläppsklassificering Euro minst till Euro 5.
5. Alla elbilar och eldrivna mopedbilar har låga emissioner.
6. Bensin- och dieseldrivna kombinationsfordon och stationsvagnar (inkl. hybridbilar) som staden anskaffar för transportbruk har koldioxidutsläpp på högst 130 g/km (energiklass C).
7. Då stadens fordonsmateriel konkurrensutsätts räknas koldioxidutsläppen från fordon som använder förnybara bränslen (till exempel bifuel- och flexifuelbilar, inkl. paketbilar) med hjälp av en koefficient som grundar sig på de kalkyler om certifierad utsläppsminskning för bränslen som avtalsleverantörerna av bränsle tillhandahåller och som stämmer överens med RES-direktivet (2009/28/EG). En säkerhetsmarginal på 10 procentenheter dras av från utsläppsminskningen som räknats ut enligt RES-direktivet.



I anvisningarna för efterlevnad av budgeten anges dessutom att koldioxidutsläppen i fråga om stadens tjänstebilar ska vara under 100 g/km.

Miljöaspekter har beaktats i konkurrensutsättningen av ramarrangemanget för Helsingfors stads personbilar från och med år 1999. De fordon som anskaffats till förvaltningar och affärsverk har redan en längre tid varit modeller med låga emissioner, om det inte har varit befogat att avvika från regeln. Helsingfors samarbetar med andra stora städer i fråga om anskaffning av materiel.

Inköpspriset på elbilar begränsar ett mera omfattande ibrukttagande av elbilar i Helsingfors. År 2014 är inköpspriset inkl. moms för fordon med förbränningsmotor som konkurrensutsatts för stadens användning som billigast 12 720 euro. Inköpspriset på marknadens förmånligaste elbil är 32 138 euro. På motsvarande sätt är priset på den förmånligaste laddningsbara hybridbilen 40 790 euro. Arbets- och näringsministeriet beviljar till utgången av år 2017 energiinvesteringsstöd bl.a. för elbilar och laddningsbara hybridbilar. Några beslut om fortsatt stöd har inte fattats. För närvarande krävs det för stöd t.ex. anskaffning i leasingform. Stöd beviljas inte för köp av en bil. Stödbeloppet är 30 % av månadskostnaderna enligt leasingavtalet. Än så länge har det varit förmånligast för staden att skaffa personbilar antingen i stadens ägo genom köp eller också med finansieringsleasingavtal. Formen med finansieringsleasing har inte varit tillgänglig för anskaffning av elbilar. I syfte att få erfarenheter av att använda elbilar har serviceleasing utnyttjats vid anskaffning av bilar avsedda för sambruk inom några förvaltningar. Det har också anhängits om energiinvesteringsstöd för elbilar som skaffats genom serviceleasing. I fortsättningen försöker staden för sin del påverka i syfte att energiinvesteringsstöd ska fås också för sådana bilanskaffningsformer som passar staden, såsom köp. Också finansieringsleasingavtal för anskaffning av elbilar är i högre grad möjliga i fortsättningen, då bilens restvärde, som väsentligt påverkar leasingkostnaderna, kan slås fast bättre utifrån erfarenheterna av att använda elbilar. Staden följer vid sidan av möjligheterna att använda elbilar också dessas prisutveckling och bedömer liksom nu bilanskaffningen ur totalekonomisk synvinkel från fall till fall. I detta läge är det därmed ändamålsenligt att avancera via enskilda elbilsanskaffningar genom att samla erfarenheter av användningen.

En annan faktor som begränsar användningen av elbilar är bilarnas begränsade operationella kapacitet. Trots att bilarnas batterier blivit allt bättre, räcker de inte i alla arbetsuppgifter till för behoven under hela arbetsdagen. Den fordonsmateriel som staden anskaffar måste lämpa sig för effektivt bruk.



Kraven i direktiv 8309/14 om byggande av laddningsinfrastruktur förutsätter att det i Finland byggs ett omfattande laddningsnätverk före år 2020. I Helsingfors eftersträvas ett relativt omfattande laddningsnätverk i framtiden. Antalet allmänna laddningsställen kommer att ligga kring 400–600. I huvudstadsregionen finns för tillfället 70 allmänna laddningsställen för elbilar. Utvidgningen av nätverket sker i faser och i frågan förs ett intensivt samarbete med stadens förvaltningar och andra stora städer. Frågan kommer att främjas av det nationella laddningssystemet som skapas inom den närmaste framtiden.

Helsingfors Energi har byggt totalt 35 st. allmänna laddningsställen för elbilar i Helsingfors, vars placering grundar sig på en översiktsplan för laddningsnätverket som Helsingfors stads styrgrupp för elektrifierad trafik tagit fram. Helsingfors Energi följer användningen av laddningsställena och bygger nya laddningsställen efter behov. Grundtanken bakom laddningstjänsten är att byggandet och underhållet av laddningsnätverket på längre sikt kan finansieras genom avgifter som användarna betalar. Hittills har laddningen varit gratis för användarna, men tjänsten blir avgiftsbelagd före utgången av året.

Under slutet av år 2013 bildade Helsingfors Energi tillsammans med 17 andra energiföretag bolaget Liikennevirta Oy som erbjuder laddningstjänster för elbilar. Målet då bolaget bildades var att få till stånd en nationell laddningslösning som betjänar eltrafiken och är tillgänglig för alla elbilister. Genom samband av laddningsställen uppnås mindre kostnader per enhet, en högre användningsgrad för laddningsställena och en bättre användarupplevelse för alla som använder laddningsställena. Liikennevirta Oy fungerar som operatör av de laddningstjänster som Helsingfors Energi erbjuder och dessutom har bolaget slutit flera samarbetsavtal med internationella laddningsoperatörer.

Bilar med låga emissioner som grundar sig på olika teknologiska lösningar kommer att bli allt vanligare i framtiden. EU:s direktivförslag för en infrastruktur för ren trafik och strama krav för att begränsa koldioxidutsläppen sporrar biltillverkare till modelländringar och stater och städer till aktivitet inom främjandet av eltrafik. Till exempel laddningsbara fordon beräknas utgöra en viktig del av den europeiska fordonsmarknaden under slutet av decenniet och kring dessa bildas en snabbt växande marknad av produkter och tjänster.

Helsingfors stad har satsat på att skaffa elbilar och bilar med låga emissioner och att bygga laddningsnätverket som användningen av elbilar förutsätter. Staden har också varit grundande delägare i ett bolag som erbjuder laddningstjänster för elbilar. För tillfället är det på



grund av elbilarnas operationella kapacitet och höga pris inte möjligt att i enlighet med motionen köpa in endast elbilar. Staden följer dock den teknologiska utvecklingen och bedömer kriterierna för fordon med låga emissioner med några års mellanrum. Elbilarnas operationella kapacitet och användningsförutsättningar förbättras då laddningsnätverket blir tätare och utvidgas i fortsättningen. Även priset på elbilar kan antas sjunka genom den framtida utvecklingen på fordonsmarknaden.

Stadsfullmäktige ändrade 4.6.2014 (§ 217) sin arbetsordning i fråga om motionerna. Ledamoten Jasmin Hamids motion väcktes 18.6.2014, och den behandlas därför i enlighet med den ändrade arbetsordningen.

Stn anser det ovannämnda vara en tillräcklig utredning i saken.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Juha Viljakainen, projektchef, telefon: 310 36276  
juha.viljakainen(a)hel.fi

Bilagor

1 Jasmin Hamidin aloite (18.6.2014)

Utdrag

**Utdrag**  
Aloitteen tekijä

**Bilagor till utdrag**  
Muutoksenhakukielto, valmistelu

Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 01.12.2014 § 1258

HEL 2014-008250 T 00 00 03

Päätös

Kaupunginhallitus päätti esittää kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto päättää katsoa valtuutettu Jasmin Hamidin aloitteen loppuun käsitellyksi.

17.11.2014 Pöydälle

10.11.2014 Pöydälle

Esittelijä

kaupunginjohtaja



Jussi Pajunen

Lisätiedot

Juha Viljakainen, hankepäällikkö, puhelin: 310 36276  
juha.viljakainen(a)hel.fi

Yleisten töiden lautakunta 23.09.2014 § 352

HEL 2014-008250 T 00 00 03

Lausunto

Yleisten töiden lautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Kaupungin vuosien 2013 - 2016 valtuustostrategian mukaisesti Helsingin tavoitteena on vähentää hiilidioksidipäästöjä 30 % vuoden 1990 tasosta vuoteen 2020 mennessä. Lisäksi kaupungin pitkän tähtäimen tavoitteina on mm. hiilineutraali kaupunki vuoteen 2050 mennessä, liikenteen pakokaasupäästöjen tuntuva vähentyminen sekä ympäristömelun ohjearvoissa pysyminen. Tavoitteisiin pääseminen edellyttää mm. liikenteen pakokaasupäästöjen tuntuva alentumista ja autojen moottoriäänien pienenemistä.

Yleisten töiden lautakunta pitää tärkeänä, että kaupunki toimii itse suunnannäyttäjänä hankkimalla omaan käyttöön vähäpäästöisiä ja hiljaisia ajoneuvoja. Vähäpäästöisyyteen on kuitenkin tarjolla useita teknisiä ratkaisuja ja onkin tärkeää, että kaupungin käyttöön hankitaan kulloiseenkin työtehtävään soveltuvia ajoneuvoja.

Rakennusvirasto hankkii henkilöautot käyttöönsä Helsingin kaupungin rakentamispalvelu Staran logistiikkapalveluiden kautta. Hankittavat autot ovat aina kaupungin ohjeistuksen mukaisia. Ohjeistuksen päästörajat ovat tiukentuneet ja tulevat todennäköisesti jatkossakin tiukentumaan autotekniikan kehittymisen myötä. Vuonna 2013 rakennusvirastolla oli käytössään 40 henkilöautoa. Autokanta jakautui käyttövoiman mukaan seuraavasti:

- bensiini 31 kpl
- diesel 6 kpl
- hybridi 1 kpl
- ladattava hybridi 0 kpl
- täyssähköautot 2 kpl

Sähköautojen käyttöä rajoittaa niiden kallis hinta. Yleisesti ottaen sähköautojen hankintahinta on kaksin-kolminkertainen vastaaviin bensiinikäyttöisiin autoihin verrattuna ja viraston autoista Staralle





maksama kuukausivuokra on sähköautoilla noin kaksinkertainen bensiautojen vuokraan verrattuna.

Toinen sähköautojen käyttöä rajoittava tekijä on niiden rajallinen toimintakapasiteetti. Vaikka autojen akut ovat jatkuvasti parantuneet, eivät ne kaikissa työtehtävissä riitä koko työpäivän tarpeisiin. Ongelmia on esiintynyt mm. sähköautojen käytöstä pysäköinninvalvontatehtävissä. Sen sijaan HKR-Rakennuttajan kokemukset ovat positiivisia. Yleisten töiden lautakunta pitääkin tärkeänä, että varmistutaan hankittavien ajoneuvojen soveltuvuudesta kulloisiinkin työtehtäviin.

Sähköautojen käyttöä rajoittaa myös riittävien latausmahdollisuuksien puute. Perinteinen yön yli tapahtuva hidaslataus ei tuota ongelmia, koska siihen yleensä riittää tarjolla oleva kiinteistöjen sähköverkko, mutta viimeaikoina sähköautoissa yleistynyt pikalataus edellyttää tehokkaampaa sähköverkkoa. Toiminnan kannalta olisi tärkeää, että autoja voisi ladata tehokkaasti työpäivän aikana asioitaessa kaupungin eri toimipisteissä, mutta useamman auton samanaikainen lataus edellyttäisi tehokkaan latausverkon rakentamista kaupungin toimipisteisiin.

Rakennusvirasto on mukana kaupungin sähköisen liikenteen kehittämistyöryhmässä, jonka tehtävänä on mm. kehittää julkista latauspisteverkostoa. Tällä hetkellä Helsingin yleisille alueille on toteutettu 35 latauspistettä ja kaupunki on laatinut yleissuunnitelman yhteensä sadan latauspisteen toteuttamisesta. Lisäksi uuden EU-direktiivin mukaan Helsinkiin tulisi toteuttaa noin 600 julkista latauspistettä vuoteen 2020 mennessä. Julkiset latauspisteet eivät kuitenkaan ole ratkaisu työkäytössä olevien kaupungin ajoneuvojen lataamiseen, vaan latauksen tulee tapahtua pääsääntöisesti kaupungin omissa toimipisteissä.

Yleisten töiden lautakunta pitää tärkeänä, että ajoneuvohankinnoissa suositaan vähäpäästöisyyttä ja meluttomuutta. Sähkö-, hybridi- ym. vähäpäästöisten ja hiljaisten ajoneuvojen osuutta kaupungin ajoneuvokannassa tulee kasvattaa. Samalla tulee kuitenkin varmistua siitä, että kulloisiinkin työtehtäviin on käytössä niihin parhaiten soveltuvat ajoneuvot. Sähköautojen laajaan käyttöön liittyy vielä rajoitteita, jotka täytyy ottaa huomioon ajoneuvojen hankinnassa. Jos kaupunki päättää jatkossa hankkia tuntuvasti enemmän sähköautoja, tulee kasvavat ajoneuvokustannukset huomioida myös hallintokuntien rahoituksessa.

Esittelijä

osastopäällikkö  
Silja Hyvärinen



Lisätiedot

Juhani Sandström, valaistuspäällikkö, puhelin: 310 38521  
juhani.sandstrom(a)hel.fi

Helsingin Energian johtokunta 16.09.2014 § 62

HEL 2014-008250 T 00 00 03

Lausunto

Helsingin Energian johtokunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Helsingin Energia perusti vuoden 2013 lopulla yhdessä 17 muun energiayrityksen kanssa sähköautojen latauspalveluita tarjoavan yhtiön Liikennevirta Oy. Tavoitteena yhtiön perustamisessa oli saada aikaan valtakunnallinen sähköistä liikennettä palveleva sähköautojen latausratkaisu kaikille sähköautojen käyttäjille. Latauspisteiden yhteiskäytön avulla saavutetaan pienemmät yksikkökustannukset, latauspisteiden korkeampi käyttöaste sekä parempi käyttäjäkokemus kaikille latauspalvelun käyttäjille. Liikennevirta Oy toimii Helsingin Energian tarjoamien latauspalveluiden operaattorina minkä lisäksi yhtiö on tehnyt yhteistyösopimuksia kansainvälisten latausoperaattoreiden kanssa.

Helsingin Energia on toteuttanut Helsinkiin yhteensä 35 kpl sähköautojen julkista latauspistettä, joiden sijainti perustuu kaupungin sähköistyvän liikenteen ohjausryhmän laatimaan latausverkoston yleissuunnitelmaan. Helsingin Energia seuraa latauspisteiden käyttöä ja toteuttaa uusia latauspisteitä kysynnän mukaan. Latauspalvelun perusajatus on, että pitemmällä tähtäimellä latausverkoston rakentaminen ja ylläpito voidaan rahoittaa latauspalveluiden käyttäjiltä perittävillä maksuilla. Toistaiseksi lataus on ollut palvelun käyttäjille ilmaista, mutta se muuttuu maksulliseksi kuluvan vuoden loppuun mennessä.

Suurin osa Helsingin Energian omassa käytössä olevista autoista on työkäyttöön varusteltuja pakettiautoja ja kevyitä kuorma-autoja, joille sähköautojen valmistajilta ei löydy kilpailukykyisiä vaihtoehtoja. Käytössä on tällä hetkellä henkilöautoja 29 kpl, joista täyssähköautoja ja ladattavia hybridejä on yhteensä 4 kpl. Kokonaiskustannuksiltaan sähköautot ovat toistaiseksi olleet selvästi polttomootoriautoja kalliimpia.

Sähköautoja voidaan hankkia Helsingin Energian työtehtäviin vain rajoitetusti, koska sähköautojen käyttö tunneleissa on paloturvallisuussyistä kielletty. Helsingin Energia tulee kuitenkin



10.12.2014

Kj/10

lisäämään sähköautojen määrää asteittain niissä työtehtävissä, joissa em. rajoituksia ei ole.

Esittelijä

Toimitusjohtaja  
Pekka Manninen

Lisätiedot

Markus Lehtonen, Kehitysjohtaja, puhelin: +358 9 617 2475  
markus.lehtonen(a)helen.fi

Teknisen palvelun lautakunta 11.09.2014 § 136

HEL 2014-008250 T 00 00 03

Lausunto

Teknisen palvelun lautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon.

Kaupungin vuosien 2013 - 2016 valtuustostrategiassa kiinnitetään huomiota meluhaittojen ja ilmansaasteiden torjuntaan. Helsingin tavoitteena on vähentää hiilidioksidipäästöjä 30 % vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Kaupungin pitkän tähtäimen ympäristöpoliittisina tavoitteina on mm. hiilineutraali kaupunki vuoteen 2050 mennessä, liikenteen pakokaasupäästöjen merkittävä vähentymä sekä ympäristömelun ohjearvojen alittaminen, jotta ihmiset eivät altistu pitkäaikaiselle terveyden vaikuttavalle melulle.

Teknisen palvelun lautakunta pitää tärkeänä Helsingin kaupungin käyttöön hankittavan ajoneuvokaluston moottori- ja melupäästöjen vähentämistä. Melun ja moottoripäästöjen vähentäminen tapahtuu useaa eri lähestymistapaa yhdistelemällä. Kaupungin käyttöön hankittavan ajoneuvokaluston on oltava tehokkaaseen työkäyttöön soveltuvaa ja silti mahdollisimman vähäpäästöistä.

Hankittavien henkilöautojen tulee aina olla voimassa olevan kaupungin ohjeistuksen mukaista. Nykyisen kaupungin talousarvion noudattamisohjeen mukaan henkilöautojen CO<sub>2</sub>-moottoripäästöt saavat olla enintään sata grammaa kilometriä kohden. Tätä tavoitetta on jatkossa pyrittävä alentamaan henkilöautojen osalta, jotta ympäristöpolitiikan tavoitteet toteutuisivat. Lisäksi kaupungin autojen hankintaan ja käyttöön on kiinnitettävä erityinen huomio. Kaupungin käytössä olevien henkilö- ja pakettiautojen lukumäärän on oltava mahdollisimman vähäinen ja autojen käyttöasteen on oltava mahdollisimman suuri. Osaa hankittavista henkilöautoista tulee tulevaisuudessa voida käyttää useiden eri hallintokuntien kesken yhteiskäytössä.



Helsingin kaupungin omien täyssähköautojen hankinta on sinänsä perusteltua, mutta hankinnan kohteen määrittelyn yhteydessä on kuitenkin aina varmistettava tarvekartoituksella, että täyssähköauto todella soveltuu käyttötarkoitukseen. Kaluston hankinnassa on painotettava ensisijaisesti hankittavien autojen soveltuvuutta niille tarkoitettuihin työtehtäviin, jotta kalustoa voidaan hyödyntää työtehtävissä kustannustehokkaasti. Kaupungin autohankinnoissa on hyödynnettävä kaikkia mahdollisia keinoja vähentää autokaluston melua ja saastuttamista. Kaupungin on sähköisen liikenteen lisäksi lisättävä vaihtoehtoisten biopolttoaineiden käyttöä.

Täyssähköhenkilöautot ovat ainakin tällä hetkellä huomattavasti kalliimpia kuin käyttötarpeisiin soveltuvat halvimmat vaihtoehdot. Tällä hetkellä täyssähköhenkilöauton arvonlisäveroton nettohinta on noin kaksinkertainen verrattuna kaupungin käyttöön hankittavien vähäpäästöisten polttomoottorikäyttöisten henkilöautojen hankintahintoihin. Mikäli Helsingin kaupunki hankkii jatkossa hybridautoja tai täyssähköautoja, on kalliimpiin investointeihin ja koko elinkaaren ajan ylläpitokustannuksiin syytä varautua myös hallintokuntien tulevien vuosien talousarvioissa.

#### Käsittely

11.09.2014 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan

Korjaus kappaleeseen 4, henkilöautojen CO<sub>2</sub>-moottoripäästöt saavat olla enintään sata grammaa kilometriä kohden, eikä sata grammaa sataa kilometriä kohden.

#### Esittelijä

toimitusjohtaja  
Timo Martiskainen

#### Lisätiedot

Sami Aherva, yksikönjohtaja, puhelin: 310 78571  
sami.aherva(a)hel.fi



## § 413

### Anställning av innehavare av tjänsten som verkschef vid social- och hälsovårdsverket

HEL 2014-009601 T 01 01 01 01

#### Beslut

Stadsfullmäktige beslutade i enlighet med stadsstyrelsens förslag anställa medicine licentiat Hannu Juvonen för tjänsten som verkschef vid social- och hälsovårdsverket för tiden 1.1.2015–30.6.2017, med en totallön på 10 268,78 euro i månaden.

Stadsfullmäktige beslutade samtidigt följande: Om den som anställs för tjänsten inte är i stadens tjänst och inga uppgifter om hans eller hennes hälsa är tillgängliga vid anställningen är denna villkorlig tills den blivit fastställd med stöd av en utredning om hälsotillståndet. Utredningen ska lämnas in inom en månad räknat från den dag han eller hon fått del av beslutet om anställning.

#### Behandling

Ordföranden föreslog och fullmäktige godkände följande handläggningsordning:

I ärendet tillåts först diskussion.

Om fullmäktige är enhälliga, kan valet avgöras utan egentlig valförrättning.

Med stöd av 60 § 4 mom. i kommunallagen ska valet, då så yrkas, förrättas med slutna sedlar.

Efter att ha förklarat diskussion avslutad, anförde ordföranden såsom redogörelse att ledamoten Sari Mäkimattila under diskussionen hade föreslagit att stadsfullmäktige skulle besluta anställa medicine licentiat Juha Jolkkonen för tjänsten som verkschef vid social- och hälsovårdsverket för tiden 1.1.2015–30.6.2017.

Redogörelsen befanns vara riktig.

Ordföranden meddelade att valet i ärendet förrättas med slutna sedlar. Ledamöterna Pilvi Torsti och Leo Stranius biträdde vid valförrättningen.

Vid valet fick Hannu Juvonen 46 röster och Juha Jolkkonen 38 röster. Dessutom förkastades 1 röstsedel.



Stadsfullmäktige beslutade anställa Hannu Juvonen för tjänsten som verkschef vid social- och hälsovårdsverket för tiden 1.1.2015–30.6.2017.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Marja-Liisa Rautanen, stadssekreterare, telefon: 310 36184  
marja-liisa.rautanen(a)hel.fi  
Annikki Thoden, stf. stadssekreterare, telefon: 310 36048  
annikki.thoden(a)hel.fi

Bilagor

- 1 Sanomalehti-ilmoitus, Sosiaali- ja terveystieteiden tutkimuskeskuksen virka
- 2 Yhteenveto hakijoista
- 3 Valitun hakemus

Utdrag

**Utdrag**

Virkaan otettu  
Muut hakijat

**Bilagor till utdrag**

Kunnallisvalitus, valtuusto  
Förslagstext  
Kunnallisvalitus, valtuusto

Beslutsförslag

Beslutet stämmer överens med förslaget.

Föredragandens motiveringar

Tjänsten som verkschef vid social- och hälsovårdsverket blev vakant 1.10.2014 i och med att innehavaren gick i pension.

Stadsstyrelsen uppmanade 18.8.2014 (819 §) social- och hälsovårdsverket att utlysa tjänsten som verkschef för tiden 1.10.2014–30.6.2017, med behörighetsvillkor enligt instruktionen för Helsingfors stads social- och hälsovårdsväsen, det som särskilt är föreskrivet och språkkunskapsstadgan för Helsingfors stad och med en totallön på 8 723–12 591 euro i månaden.

Enligt 19 § 1 mom. i instruktionen för social- och hälsovårdsväsendet är behörighetsvillkor för verkschefen, som leder social- och hälsovårdsverket, utöver det som särskilt är föreskrivet, högre högskoleexamen och erfarenhet av administration och ledarskap. Med "det som särskilt är föreskrivet" avses att lagen om behörighetsvillkoren för yrkesutbildad personal inom socialvården ska beaktas eftersom tjänsten ingår i tillämpningsområdet för den. Följande är angivet i 2 § i lagen: "Denna lag tillämpas på den behörighet som krävs av



yrkesutbildad personal inom socialvården, om inte något annat föreskrivs någon annanstans i lag." "Ledningsuppgifter inom socialvården" är rubriken på 10 §. Följande är angivet i 10 § 1 mom.: "Behörighetsvillkor för huvudsakligen administrativa ledningsuppgifter inom socialvården eller social- och hälsovården i kommuner eller samkommuner är behörighet enligt 3 § eller för uppgiften lämplig högre högskoleexamen och kännedom om branschen samt dessutom tillräcklig ledarförmåga." Verkschefen, som leder social- och hälsovårdsverket, har till uppgift att vara administrativ ledare. De administrativa ledningsuppgifterna har inte att göra med klientarbete eller direkt styrning av klientarbetet. I behörighetsvillkoren för den administrativa ledaren ingår inget krav på erfarenhet av klientarbete eller på en viss examen. Det räcker följaktligen med kännedom om branschen inhämtad på något annat sätt.

Språkkunskapskrav för chefer för förvaltningar och affärsverk är enligt stadens språkkunskapsstadga utmärkta muntliga och skriftliga kunskaper i finska och nöjaktiga muntliga och skriftliga kunskaper i svenska.

Tjänsten har varit utlyst med ansökningstiden 7–29.9.2014. Annonsen publicerades i Helsingin Sanomat, Hufvudstadsbladet och Metro. Dessutom fanns den i stadens elektroniska system eRekry.

Enligt 20 § 1 mom. i instruktionen för social- och hälsovårdsväsendet anställs verkschefen av stadsfullmäktige sedan nämnden gett utlåtande om de sökande.

Följande är angivet i 1 § i instruktionen för social- och hälsovårdsväsendet: "Helsingfors stads social- och hälsovårdsnämnd ansvarar tillsammans med Helsingfors stads social- och hälsovårdsverk, som lyder under nämnden, för stadens social- och hälsovårdsväsen, dock inte för barndagvården, i enlighet med de av stadsfullmäktige och stadsstyrelsen godkända målen. Social- och hälsovårdsverket sköter de uppgifter som enligt hälso- och sjukvårdslagen ska skötas av hälsovårdscentraler. Social- och hälsovårdsväsendets verksamhetsområde omfattar också det nykterhetsarbete som är föreskrivet för kommunen, de uppgifter som ankommer på kommunen när det gäller att främja invandras integration och uppgiften att ordna ekonomiska rådgivningstjänster och skuldrådgivningstjänster. Nämnden och verket ansvarar dessutom för läkemedelsförsörjningen vid institutionerna inom social- och hälsovårdsväsendet och för den övriga läkemedelsförsörjning som ankommer på social- och hälsovårdsväsendet."



Enligt platsannonserna ska den som väljs till verkschef ha lämplig högre högskoleexamen och kännedom om social- och hälsovården eller behörighet enligt 3 § i lagen om behörighetsvillkoren för yrkesutbildad personal inom socialvården. Dessutom krävs det tillräcklig ledarförmåga och erfarenhet av administration och ledarskap. Språkkunskapskrav är i enlighet med stadens språkkunskapsstadga utmärkta muntliga och skriftliga kunskaper i finska och nöjaktiga muntliga och skriftliga kunskaper i svenska.

Stora förändringar kommer att ske i social- och hälsovårdsförhållandena inom de närmaste åren. Den riksomfattande social- och hälsovårdsreformen är en stor ledarskapsutmaning. Stadens social- och hälsovårdsväsen har nyligen omorganiserats, och ledningsrutinerna och sätten att producera tjänster måste i den nya organisationen utvecklas utifrån användarnas behov. Verkschefen leder social- och hälsovårdsverket och ansvarar för att de godkända målen nås. Målen i stadsfullmäktiges strategiprogram, såsom ökad produktivitet, lättare förvaltning och mindre skillnader i hälsa och välbefinnande, måste balanseras mot bl.a. det ekonomiska läget och förändringar i den demografiska försörjningskvoten. Såväl efterfrågan på tjänster föranledd av åldrande som den framtida arbetskraftsbristen kräver en ny typs lösningar bl.a. i arbetet med att styra vårdkedjorna och skräddarsy användarcentrerade tjänster. De som sköter centrala ledningsuppgifter inom social- och hälsovården måste ha kännedom om verksamhetsområdet och samarbetsförmåga i förändringssituationer för att nå framgång i sitt arbete och bidra till att stadens mål blir uppfyllda. Social- och hälsovårdsväsendet utgör en stor helhet inom stadens förvaltning. Särskild vikt har därför fäst vid huruvida de sökande har bred kännedom om social- och hälsovården och erfarenhet av administration och ledarskap.

Utöver att de egentliga behörighetsvillkoren gäller då tjänsten ska tillsättas måste det ses till att de allmänna utnämningsskälerna för offentliga tjänster i 125 § i grundlagen, dvs. skicklighet, förmåga och beprövad medborgerlig dygd, blir beaktade.

Tjänsten söktes inom ansökningstiden av sju personer. Alla sökande uppfyller behörighetsvillkoren.

Verkschefsvalet har beretts av en grupp bestående av ordföranden i social- och hälsovårdsnämnden Maija Anttila, vice ordföranden i nämnden Seija Muurinen, nämndledamoten Hannu Tuominen, personaldirektör Marju Pohjaniemi från stadskansliet och rekryteringskonsult Milla Kansonen och seniorkonsult Anu Säilä-Kiukas från Psycon Ab. Tre sökande (sökandena 1, 2 och 3) kallades till intervju och personbedömning. Intervjuare var de ovannämnda och





dessutom kanslichef Tapio Korhonen från stadskansliet. Psycon Ab företrädde vid intervjuerna av rekryteringskonsult Milla Kansonen. Social- och hälsovårdsnämnden intervjuade de tre sökande 4.11.2014.

Stadsdirektören träffade sökandena 1 och 2 vecka 47.

\*\*\*\*\*

\*\*\*\*\*

\*\*\*\*\*

Social- och hälsovårdsnämnden föreslår att sökande 2 ska väljas till verkschef. Utlåtandet från nämnden ingår i beslutshistorien.

Alla tre sökande har lång erfarenhet av olika läkaruppgifter. Deras erfarenhet av ledarskap fram till utgången av ansökningstiden framgår av det nedanstående. Det nämnda baserar sig på det som de sökande själva uppgett.

Sökande 1 är medicine licentiat och specialist i psykiatri. Anställningar: chef för social- och hälsovårdsverkets avdelning hälsovårds- och missbrukartjänster 1 år och 9 månader, varunder stf. verkschef från 28.7.2014 och handhavare av den vakanta verkschefstjänsten från 1.10.2014; chefläkare och direktör för den specialiserade sjukvården 1 år och 5 månader och avdelningsöverläkare 2 år och 6 månader i Östra Savolax sjukvårdsdistrikt; placeringsdirektör på Korona Invest Oy 1 år och 5 månader; PR- och kommunikationsdirektör på Pfizer Oy 3 år och 4 månader. Master of Business Administration (MBA)/social- och hälsovårdsledning.

Sökande 2 är medicine licentiat och specialist i geriatri. Anställningar: chef för social- och hälsovårdsverkets avdelning sjukhus-, rehabiliterings- och omsorgstjänster 1 år och 9 månader; stf. direktör för resultatområdet äldre- och handikappservice 9 månader och chef för resultatenheten sjukhustjänster 3 år och 9 månader på Vanda stad; överläkare och chef för ett ansvarsområde sammanlagt 1 år och 10 månader på Kervo stad. Executive Master of Business Administration (eMBA) 2014.

Sökande 3 är medicine doktor och specialist i öron-, näs- och halssjukdomar. Anställningar: överläkare på HUCS:s ögonklinik 4 år och 9 månader och avdelningsöverläkare på HUCS:s öronklinik 4 år och 4 månader. Den sökande har slutfört utbildningsprogrammet PD (professional development)/social- och hälsovårdsledning och slutför utbildningsprogrammet Public MBA i mars 2015.



Att sökande 1 är lämpligast för tjänsten som verkschef vid social- och hälsovårdsverket står klart när uppmärksamheten läggs på behörighetsvillkoren för tjänsten, de allmänna utnämningsskälerna i 125 § i grundlagen, ansökningshandlingarna, arbets-, administrations- och ledarskapserfarenheten, kännedomen om social- och hälsovården och det som kom fram under intervjuerna. Sökande 1 har bredare arbets-, administrations- och ledarskapserfarenhet och kännedom om social- och hälsovården än sökande 2 och sökande 3. Dessa har främst fått sin erfarenhet av administration och ledarskap från läkar- och expertuppgifter, vilket inte är ändamålsenligt med tanke på tjänsten i fråga. Sökande 1 har när det gäller erfarenhetsbakgrund, verksamhet hittills och personliga egenskaper bäst förutsättningar att sköta verkschefstjänsten med framgång i en krävande förändringssituation. Denna sökande är i stadens tjänst och behöver inte lämna in någon utredning om sitt hälsotillstånd.

Den som blir vald föreslås få en totallön på 10 268,78 euro i månaden.

Platsannonsen och en sammanställning över de sökande utgör bilagor. Alla ansökningshandlingar hålls tillgängliga under sammanträdet och därförinnan på stadskansliet.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Marja-Liisa Rautanen, stadssekreterare, telefon: 310 36184  
marja-liisa.rautanen(a)hel.fi  
Annikki Thoden, stf. stadssekreterare, telefon: 310 36048  
annikki.thoden(a)hel.fi

Bilagor

- 1 Sanomalehti-ilmoitus, Sosiaali- ja terveystieteiden tutkimuskeskuksen virka
- 2 Yhteenveto hakijoista

Utdrag

**Utdrag**

Virkaan otettu  
Muut hakijat

**Bilagor till utdrag**

Kunnallisvalitus, valtuusto  
Förslagstext  
Kunnallisvalitus, valtuusto

För kännedom

Sosiaali- ja terveystieteiden tutkimuskeskuksen  
Sosiaali- ja terveystieteiden tutkimuskeskuksen  
Taloushallintopalvelut



## Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 01.12.2014 § 1256

HEL 2014-009601 T 01 01 01 01

### Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto päättää ottaa sosiaali- ja terveysviraston virastopäällikön virkaan lääketieteen lisensiaatti Hannu Juvosen 1.1.2015 lukien 30.6.2017 päättyväksi määräajaksi 10 268,78 euron kokonaispalkan mukaan määräytyvin palkkaeduin.

Samalla kaupunginvaltuusto päättää, että mikäli virkaan otetaan henkilö, joka ei ole kaupungin palveluksessa eikä hänen terveydentilänsä ole käytettävissä virkaan otettaessa, päätös on ehdollinen, kunnes henkilön terveydentilasta saadun selvityksen perusteella virkaan ottaminen on vahvistettu. Selvitys on esitettävä kuukauden kuluessa virkaan ottamista koskevan päätöksen tiedoksisaannista lukien.

### Käsittely

01.12.2014 Ehdotuksen mukaan äänestyksin

Esteelliset: Pia Sutinen

Vastaehdotus:

Sirpa Puhakka: Muutetaan virkaan ottamista koskeva kappale kuulumaan seuraavasti:

Kaupunginvaltuusto päättää ottaa sosiaali- ja terveysviraston virastopäällikön virkaan lääketieteen lisensiaatti, geriatrian erikoislääkäri Juha Jolkkosen 1.1.2015 alkaen lukien 30.6.2017 päättyväksi määräajaksi 10 268,78 euron kokonaispalkan mukaan määräytyvin palkkaeduin.

Kannattaja: Tuuli Kousa

Äänestys:

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

EI-ehdotus: Kaupunginvaltuusto päättää ottaa sosiaali- ja



10.12.2014

Kj/11

terveysviraston virastopäällikön virkaan lääketieteen lisensiaatti, geriatrian erikoislääkäri Juha Jolkkosen 1.1.2015 alkaen lukien 30.6.2017 päättyväksi määrääjäksi 10 268,78 euron kokonaispalkan mukaan määräytyvin palkkaeduin.

Jaa-äännet: 10

Jorma Bergholm, Juha Hakola, Arja Karhuvaara, Otso Kivekäs, Lasse Männistö, Hannu Oskala, Osku Pajamäki, Tatu Rauhamäki, Laura Rissanen, Kaarin Taipale

Ei-äännet: 5

Nina Huru, Tuuli Kousa, Sirpa Puhakka, Marcus Rantala, Tuomas Rantanen

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Äänin 10 - 5 kaupunginhallitus hyväksyi esittelijän ehdotuksen.

18.08.2014 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

11.08.2014 Pöydälle

Esittelijä

kaupunginjohtaja  
Jussi Pajunen

Lisätiedot

Marja-Liisa Rautanen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36184  
marja-liisa.rautanen(a)hel.fi  
Annikki Thoden, vs. kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36048  
annikki.thoden(a)hel.fi

Sosiaali- ja terveyslautakunta 11.11.2014 § 386

HEL 2014-009601 T 01 01 01 01

Lausunto

Sosiaali- ja terveyslautakunta antoi esittelijän ehdotuksesta poiketen lausuntonaan kaupunginhallitukselle, että sosiaali- ja terveysviraston virastopäälliköksi valitaan lääketieteen lisensiaatti Juha Jolkkonen.

Kaupunginvaltuusto myönsi 18.6.2014 § 253 virastopäällikkö Matti Toivolalle eron sosiaali- ja terveysviraston virastopäällikön virasta 1.10.2014 lukien eläkkeelle siirtymisen vuoksi. Kaupunginhallitus päätti 11.8.2014 § 819 kehottaa sosiaali- ja terveysvirastoa julistamaan virastopäällikön viran haettavaksi sosiaali- ja terveystoimen



johtosäännön ja kaupungin kielitaitosäännön mukaisin kelpoisuusvaatimuksin. Virka täytetään määräajaksi 30.6.2017 saakka.

Helsingin kaupungin sosiaali- ja terveystoimen johtosäännön 19 §:n 1 momentin mukaan sosiaali- ja terveystoimen toimintaa johtavan virastopäällikön kelpoisuusvaatimuksena on sen lisäksi mitä muutoin on säädetty, ylempi korkeakoulututkinto sekä kokemusta hallinto- ja johtamistehtävistä. Johtosäännön viittaus ”mitä muutoin on säädetty” tarkoittaa sitä, että koska virastopäällikön tehtävä kuuluu sosiaalihuollon ammatillisen henkilöstön kelpoisuusvaatimuksista annetun lain soveltamisalaan, laissa olevat kelpoisuussäännökset on otettava huomioon. Sosiaali- ja terveystoimen toimintaa johtavan virastopäällikön tehtävä on lain 10 §:ssä tarkoitettu hallinnollisen johtajan tehtävä. Hallinnollisen johtajan kelpoisuusvaatimukseen ei sisälly vaatimusta asiakastyökokemuksesta eikä tietyn tutkinnon suorittamisesta, vaan myös muulla tavoin hankittu alan tuntemus on riittävä. 10 §:n 1 momentin mukaan kelpoisuusvaatimuksena kunnan tai kuntayhtymän sosiaalihuollon tai sosiaali- ja terveydenhuollon pääasiassa hallinnollisiin johtotehtäviin on 3 §:n mukainen kelpoisuus tai tehtävään soveltuva ylempi korkeakoulututkinto ja alan tuntemus sekä niiden lisäksi riittävä johtamistaito.

Kaupungin kielitaitosäännön perusteella viraston tai laitoksen päälliköltä vaaditaan suomen kielen erinomaista ja ruotsin kielen tyydyttävää suullista ja kirjallista taitoa.

Viran palkkaus määräytyy Helsingin kaupungin johdon palkkausjärjestelmän vaativuusluokan 26 mukaisesti ja kokonaispalkka on 8 290,00 – 11965,90 euroa kuukaudessa.

Perustuslain 125 §:n mukaan viran yleiset nimitysperusteet ovat taito, kyky ja koeteltu kansalaiskunto.

eRekryssä ollut hakuilmoitus on asian liitteenä 1. Hakuaika päättyi 29.9.2014. Hakemuksen jätti määräajassa 17 hakijaa. Kaikki hakijat täyttivät viran kelpoisuusvaatimukset. Hakemusasiakirjat ovat nähtävillä lautakunnan kokouksessa. Hakija \*\*\*\*\* on pyytänyt, että hänen nimeään ei saateta julkisuuteen. Psycon Oy:n laatima yhteenveto hakemusten jättäneistä on asian liitteenä 2.

Virastopäällikön valintaa valmisteleivassa ryhmässä olivat mukana henkilöstöjohtaja Marju Pohjaniemi, lautakunnan puheenjohtaja Maija Anttila, lautakunnan jäsenet Hannu Tuominen ja Seija Muurinen sekä rekrytointikonsultti Milla Kansonen ja seniorikonsultti Anu Säilä-Kiukas Psycon Oy:stä. Haastatteluun päätettiin yksimielisesti kutsua nimettömien hakemusten perusteella kolme hakijaa. Haastattelijoina toimivat edellä mainittujen henkilöiden lisäksi kansliapäällikkö Tapio



Korhonen, Psycon Oy:stä haastatteluihin osallistui rekrytointikonsultti Milla Kansonen.

Haastattelun perusteella Psycon Oy:n henkilöstöarviointiin kutsuttiin Hannu Juvonen, Juha Jolkkonen ja \*\*\*\*\*

Seuraavassa kuvataan kärkihakijoiden johtamiskokemusta hakuajan loppuun mennessä. Tiedot perustuvat hakijoiden omaan ilmoitukseen. Kaikilla kärkihakijoilla on tämän lisäksi pitkä kokemus erilaisista lääkärin tehtävistä.

Juha Jolkkonen on koulutukseltaan lääketieteen lisensiaatti ja geriatrian erikoislääkäri. Hän on toiminut sosiaali- ja terveysviraston sairaala-, kuntoutus- ja hoivapalvelut -osaston osastopäällikkönä 1 v 9 kk, Vantaan kaupungilla vs. vanhus- ja vammaispalvelujen tulosalueen johtajana 9 kk ja sairaalapalvelujen tulosyksikön päällikkönä 3 v 9 kk sekä Keravan kaupungin palveluksessa ylilääkärinä sekä vastuualueen päällikkönä yhteensä 1 v 10 kk.

Jolkkonen on osallistunut vuonna 2013 alkaneeseen Executive MBA -koulutukseen, joka päättyy 21.11.2014.

Hannu Juvonen on koulutukseltaan lääketieteen lisensiaatti ja psykiatrian erikoislääkäri. Hän on toiminut sosiaali- ja terveysviraston terveys- ja päihdepalvelut -osaston osastopäällikkönä 1 v 9kk, josta vs. virastopäällikkönä 28.7.2014 alkaen. Hän on toiminut Itä-Savon sairaanhoitopiirissä johtajaylilääkärinä/ erikoissairaanhoidon toimialajohtajana 1 v 5 kk ja osastonylilääkärinä 2 v 6 kk, Korona Invest Oy:n sijoitusjohtajana hän on ollut 1 v 5 kk sekä Pfizer Oy:n yhteiskuntasuhde- ja viestintäjohtajana 3 v 4 kk. Juvonen on suorittanut sosiaali- ja terveysjohtamisen MBA -koulutuksen.

\*\*\*\*\* on koulutukseltaan lääketieteen tohtori sekä korva-, nenä- ja kurkkutautien erikoislääkäri. Hän on toiminut HYKS:n silmäklinikan ylilääkärinä 4 v 9 kk ja HYKS korvaklinikan osastonylilääkärinä 4 v 4 kk.

\*\*\*\*\* on suorittanut sosiaali- ja terveysjohtamisen PD -koulutuksen ja osallistuu parhaillaan Public MBA -koulutukseen, joka päättyy maaliskuussa 2015.

Hakemusten, haastattelujen ja henkilöarviointien perusteella lautakunta katsoo, että Juha Jolkkosella on parhaat edellytykset hoitaa virastopäällikön virkaa haastavassa muutostilanteessa.

Käsittely

11.11.2014 Esittelijän ehdotuksesta poiketen



Psycon Oy:stä seniorikonsultti Anu Säilä-Kiukas ja johtava konsultti Ritva Hietämäki olivat kokouksessa kutsuttuina asiantuntijoina läsnä tämän asian käsittelyssä.

Vastaehdotus:

Joonas Leppänen: Esitän, että lausuntoehdotuksen ensimmäinen kappale muutetaan muotoon:

"Sosiaali- ja terveyslautakunta antaa lausuntonaan kaupunginhallitukselle, että sosiaali- ja terveystieteiden virastopäälliköksi valitaan lääketieteen lisensiaatti Juha Jolkkonen."

Lausuntoehdotuksen viimeisen kappaleen ensimmäinen lause poistetaan ja muutetaan toinen lause muotoon:

"Hakemusten, haastattelujen ja henkilöarviointien perusteella lautakunta katsoo, että Juha Jolkkosella on parhaat edellytykset hoitaa virastopäällikön virkaa haastavassa muutostilanteessa."

Kannattajat: Rene Hursti

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Esitän, että lausuntoehdotuksen ensimmäinen kappale muutetaan muotoon: "Sosiaali- ja terveyslautakunta antaa lausuntonaan kaupunginhallitukselle, että sosiaali- ja terveystieteiden virastopäälliköksi valitaan lääketieteen lisensiaatti Juha Jolkkonen."

Lausuntoehdotuksen viimeisen kappaleen ensimmäinen lause poistetaan ja muutetaan toinen lause muotoon: "Hakemusten, haastattelujen ja henkilöarviointien perusteella lautakunta katsoo, että Juha Jolkkosella on parhaat edellytykset hoitaa virastopäällikön virkaa haastavassa muutostilanteessa."

Jaa-äännet: 6

Maija Anttila, Sirpa Asko-Seljavaara, Seija Muurinen, Tuomas Nurmela, Leena Rosenberg-Ryhänen, Hannu Tuominen

Ei-äännet: 7

Gunvor Brettschneider, Rene Hursti, Joonas Leppänen, Miikka Merikanto, Laura Nordström, Marko Rosenholm, Markku Vuorinen

Tyhjä: 0

Poissa: 0



10.12.2014

Kj/11

---

Sosiaali- ja terveyslautakunta päätti hyväksyä äänin 7 - 6 jäsen Joonas Leppäsen esittämän ja jäsen Rene Hurstin kannattaman vastaehdotuksen.

Esittelijä

vs. virastopäällikkö  
Tiina Mäki

Lisätiedot

Sari Kuoppamäki, henkilöstöpäällikkö, puhelin: 310 43471  
sari.kuoppamaki(a)hel.fi





10.12.2014

-/12

---

## § 414

### Vid stadsfullmäktiges sammanträde inlämnades följande tre motioner

HEL 2014-014948, 2014-014951, 2014-014952

### Beslut

#### Gruppmotioner

- Gruppmotion av Finlands kommunistiska partis och Helsingforslistornas fullmäktige-grupp om äldreomsorgsprogrammet

#### Motioner som hör till stadsfullmäktiges beslutanderätt

- Motion av ledamoten Sami Muttilainen m.fl. om offentliga sammanträden i stadsstyrelsen, nämnderna och direktionerna
- Motion av ledamoten Arja Karhuvaara m.fl. om utrustning till Tove Jansson park enligt temat

Stadsfullmäktige beslutade remittera motionerna till stadsstyrelsen för beredning.

---

**Postadress**

PB 1  
00099 HELSINGFORS STAD  
helsinki.kirjaamo@hel.fi

**Besöksadress**

Norra esplanaden 11-13  
Helsingfors 17  
<http://www.hel.fi/stadsfullmaktige>

**Telefon**

+358 9 310 1641

**Telefax**

+358 9 655 783

**FO-nummer**

0201256-6

**Kontonr**

FI0680001200062637

**Moms nr**

FI02012566



10.12.2014

---

## MUUTOKSENHAKUOHJEET

### 1

#### MUUTOKSENHAKUKIELTO

Pöytäkirjan 403 - 405, 412 ja 414 §

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

Sovellettava lainkohta: Kuntalaki 91 §

### 2

#### VALITUSOSOITUS

Pöytäkirjan 406 - 409 ja 413 §

Tähän päätökseen haetaan muutosta kunnallisvalituksella.

#### Valitusoikeus

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

#### Valitusaika

Kunnallisvalitus on tehtävä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista.

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

Asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä, seitsemän päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä. Kunnan jäsenen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, kun pöytäkirja on asetettu yleisesti nähtäväksi.

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

#### Valitusperusteet

Kunnallisvalituksen saa tehdä sillä perusteella, että

- päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä

---

**Postiosoite**

PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
helsinki.kirjaamo@hel.fi

**Käyntiosoite**

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

**Puhelin**

+358 9 310 1641

**Faksi**

+358 9 655 783

**Y-tunnus**

0201256-6

**Tilinro**

F10680001200062637

**Alvno**

F102012566



10.12.2014

- 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 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, jolla 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 lähettäjästä eikä asiakirjan alkuperäisyyttä tai eheyttä ole syytä epäillä.

Valitukseen on liitettävä

- päätös, johon haetaan muutosta valittamalla, alkuperäisenä tai jäljennöksenä



10.12.2014

- 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 97 euron oikeudenkäyntimaksun.

### Pöytäkirja

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

Sähköpostiosoite: [helsinki.kirjaamo@hel.fi](mailto:helsinki.kirjaamo@hel.fi)

Postiosoite: PL 10  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Faksinumero: (09) 655 783

Käyntiosoite: Pohjoisesplanadi 11-13

Puhelinnumero: (09) 310 13700 (Yleishallinto, Energia ja Satama)  
(09) 310 13701 (Kaupunkisuunnittelu- ja kiinteistötoimi)  
(09) 310 13702 (Rakennus- ja ympäristötoimi)  
(09) 310 13703 (Sivistystoimi)  
(09) 310 13704 (Sosiaali- ja terveystoimi)

Kirjaamon aukioloaika on maanantaista perjantaihin klo 08.15–16.00.

## 3

### VALITUSOSOITUS

Pöytäkirjan 410 ja 411 §

Tähän päätökseen haetaan muutosta kunnallisvalituksella.

#### Tähän päätökseen haetaan muutosta kunnallisvalituksella.

Yleiskaavan, asemakaavan ja rakennusjärjestyksen hyväksymistä koskevaan päätökseen saa hakea muutosta kunnallisvalituksella

- se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (asianosainen)
- kunnan jäsen
- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus sekä muu viranomainen toimialaansa kuuluvissa asioissa



10.12.2014

- maakunnan liitto ja kunta, joiden alueella kaavassa osoitetulla maankäytöllä on vaikutuksia
- rekisteröity paikallinen tai alueellinen yhteisö toimialaansa kuuluvissa asioissa toimialueellaan.

### Valitusaika

Kunnallisvalitus on tehtävä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista.

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

Kunnan jäsenen, asianosaisen ja muun valittamaan oikeutetun katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, kun pöytäkirja on asetettu yleisesti nähtäväksi.

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

Valituksen 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 muoto ja sisältö

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



10.12.2014

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 ehyttä 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 97 euron oikeudenkäyntimaksun.

### Pöytäkirja

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

Sähköpostiosoite: helsinki.kirjaamo@hel.fi

Postiosoite: PL 10  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Faksinumero: 09 655 783

Käyntiosoite: Pohjoisesplanadi 11–13

Puhelinnumero: 09 310 13701



10.12.2014

Kirjaamon aukioloaika on maanantaista perjantaihin klo 08.15–16.00.

## ANVISNINGAR FÖR SÖKANDE AV ÄNDRING

### 1 FÖRBUD MOT SÖKANDE AV ÄNDRING

403 - 405, 412 och 414 § i protokollet

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

Tillämpat lagrum: 91 § i kommunallagen

### 2 BESVÄRSANVISNING

406 - 409 och 413 § i protokollet

Ändring i beslutet söks genom kommunalbesvär.

#### Besvärsrätt

Ändring i beslutet får sökas

- av den som ett beslut avser eller vars rätt, skyldighet eller fördel direkt påverkas av beslutet (part)
- av kommunmedlemmarna

#### Besvärstid

Kommunalbesvär ska anföras inom 30 dagar från delfåendet av beslutet.

Besvärsskriften ska inlämnas till besvärsmyndigheten senast besvärstidens sista dag under besvärsmyndighetens öppettid.

En part anses ha fått del av beslutet sju dagar efter att brevet avsändes, om inte något annat påvisas. En kommunmedlem anses ha fått del av beslutet när protokollet har lagts fram offentligt.

Dagen för delfåendet räknas inte in i besvärstiden. Om sista dagen av besvärstiden är en helgdag, självständighetsdagen, första maj, jul- eller midsommarafton eller en helgfri lördag får besvärshandlingarna inlämnas första vardagen därefter.

#### Besvärsgrunder

Kommunalbesvär får anföras på den grunden att



10.12.2014

- beslutet har tillkommit i felaktig ordning
- den myndighet som fattat beslutet har överskridit sina befogenheter
- beslutet annars strider mot lag

### Besvärsmyndighet

Kommunalbesvär anförs hos Helsingfors förvaltningsdomstol.

Förvaltningsdomstolens kontaktuppgifter är:

E-postadress: helsinki.hao@oikeus.fi  
Adress: Banbyggargvägen 5  
00520 HELSINGFORS  
Faxnummer: 029 56 42079  
Telefonnummer: 029 56 42000

### Formen för och innehållet i besvärsskriften

Besvär ska anföras skriftligt. Elektroniska dokument uppfyller kravet på skriftlig form.

I besvärsskriften, som ska riktas till besvärsmyndigheten, ska uppges

- det beslut som besvärsskriften gäller
- till vilka delar ändring söks i beslutet och hurdana ändringar som söks
- på vilka grunder ändring söks

I besvärsskriften ska ändringssökandens namn och hemkommun uppges. Om ändringssökandens talan förs av hans lagliga företrädare eller ombud eller om någon annan person har uppgjort besvären, ska i besvärsskriften även uppges namn och hemkommun för denna person.

I besvärsskriften ska vidare uppges den postadress och det telefonnummer under vilka meddelanden i saken kan tillställas ändringssökanden.

Besvärsskriften ska undertecknas av ändringssökanden, den lagliga företrädaren eller ombudet. Ett elektroniskt dokument behöver emellertid inte kompletteras med en underskrift om dokumentet innehåller uppgifter om avsändaren och om det inte finns anledning att betvivla dokumentets autenticitet och integritet.

Till besvärsskriften ska fogas

- det beslut som besvärsskriften gäller, i original eller kopia





10.12.2014

- ett intyg över vilken dag beslutet har delgivits eller en annan utredning över när besvärstiden har börjat
- de handlingar som ändringssökanden åberopar som stöd för sin begäran, om dessa inter redan tidigare har tillställts myndigheten

### Rättegångsavgift

Förvaltningsdomstolen tar ut en rättegångsavgift på 97 euro för behandlingen av ärendet.

### Protokoll

Protokollsutdrag och -bilagor som hänför sig till beslutet skickas på begäran. Handlingar kan beställas från Helsingfors stads registratorskontor.

E-postadress: [helsinki.kirjaamo@hel.fi](mailto:helsinki.kirjaamo@hel.fi)

Postadress: PB10

00099 HELSINGFORS STAD

Faxnummer: (09) 655 783

Besöksadress: Helsingfors stads registratorskontor  
Norra esplanaden 11-13

Telefonnummer: (09) 310 13700 (Allmän förvaltning, Energi och Hamnen)

(09) 310 13701 (Stadsplanerings- och fastighetsväsendet)

(09) 310 13702 (Byggnads- och miljöväsendet)

(09) 310 13703 (Bildningsväsendet)

(09) 310 13704 (Social- och hälsovårdsväsendet)

Registratorskontoret är öppet måndag–fredag kl. 08.15–16.00

## 3

### BESVÄRSANVISNING

410 och 411 § i protokollet

Ändring i beslutet söks genom kommunalbesvär.

### Besvärsrätt

I ett beslut som gäller godkännande av generalplan, detaljplan och byggnadsordning får ändring genom kommunalbesvär sökas



10.12.2014

- av den som beslutet avser eller vars rätt, skyldighet eller fördel direkt påverkas av beslutet (part)
- av kommunmedlemmarna
- av närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland och andra myndigheter i ärenden som hör till deras verksamhetsområde
- av förbundet på landskapsnivå och en kommun för vars område den markanvändning som anges i detaljplanen har konsekvenser
- av en registrerad lokal eller regional sammanslutning i ärenden som hör till dess verksamhetsområde och inom det geografiska område där sammanslutningen är verksam

### Besvärstid

Besvär ska anföras inom 30 dagar från delfåendet av beslutet.

Besvärsskriften ska inlämnas till besvärmyndigheten senast besvärstidens sista dag under besvärmyndighetens öppettid.

En kommunmedlem, en part och andra med rätt att anföra besvär anses har fått del av beslutet när protokollet har lagts fram offentligt.

Dagen för delfåendet räknas inte in i besvärstiden. Om sista dagen av besvärstiden är en helgdag, självständighetsdagen, första maj, jul- eller midsommarafton eller en helgfri lördag får besvärshandlingarna inlämnas första vardagen därefter.

### Besvärsgrunder

Kommunalbesvär får anföras på den grunden att

- beslutet har tillkommit i felaktig ordning
- den myndighet som fattat beslutet har överskridit sina befogenheter
- beslutet annars strider mot lag

### Besvärmyndighet

Besvär anföras hos Helsingfors förvaltningsdomstol.

Förvaltningsdomstolens kontaktuppgifter är:

E-postadress: helsinki.hao@oikeus.fi  
Adress: Banbyggargvägen 5  
00520 HELSINGFORS  
Faxnummer: 029 56 42079  
Telefonnummer: 029 56 42000



10.12.2014

## Formen för och innehållet i besvärsskriften

Besvär ska anföras skriftligt. Elektroniska dokument uppfyller kravet på skriftlig form.

I besvärsskriften, som ska riktas till besvärsmyndigheten, ska uppges

- det beslut som besvärsskriften gäller
- till vilka delar ändring söks i beslutet och hurdana ändringar som söks
- på vilka grunder ändring söks

I besvärsskriften ska ändringssökandens namn och hemkommun uppges. Om ändringssökandens talan förs av hans lagliga företrädare eller ombud eller om någon annan person har uppgjort besvären, ska i besvärsskriften även uppges namn och hemkommun för denna person.

I besvärsskriften ska vidare uppges den postadress och det telefonnummer under vilka meddelanden i saken kan tillställas ändringssökanden.

Besvärsskriften ska undertecknas av ändringssökanden, den lagliga företrädaren eller ombudet. Ett elektroniskt dokument behöver emellertid inte kompletteras med en underskrift om dokumentet innehåller uppgifter om avsändaren och om det inte finns anledning att betvivla dokumentets autenticitet och integritet.

Till besvärsskriften ska fogas

- det beslut som besvärsskriften gäller, i original eller kopia
- ett intyg över vilken dag beslutet har delgivits eller en annan utredning över när besvärstiden har börjat
- de handlingar som ändringssökanden åberopar som stöd för sin begäran, om dessa inte redan tidigare har tillställts myndigheten

## Rättegångsavgift

Förvaltningsdomstolen tar ut en rättegångsavgift på 97 euro för behandlingen av ärendet.

## Protokoll

Protokollsutdrag och -bilagor som hänför sig till beslutet skickas på begäran. Handlingar kan beställas från Helsingfors stads registratorskontor.



10.12.2014

---

E-postadress: helsinki.kirjaamo@hel.fi  
Postadress: PB 10  
00099 HELSINGFORS STAD  
Faxnummer: (09) 655 783  
Besöksadress: Norra esplanaden 11–13  
Telefonnummer: (09) 310 13701

Registratorskontoret är öppet måndag–fredag kl. 08.15–16.00.



10.12.2014

---

**HELSINGIN KAUPUNGINVALTUUSTO**  
**HELSINGFORS STADSFULLMÄKTIGE**

Harry Bogomoloff  
puheenjohtaja  
ordförande

Antti Peltonen  
pöytäkirjanpitäjä  
protokollförare

Pöytäkirja tarkastettu  
Protokollet justerat

Jarmo Nieminen

Sirpa Puhakka

Erkki Perälä

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.  
Dokumentet är elektroniskt undertecknat.

---

**Postiosoite**

PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
helsinki.kirjaamo@hel.fi

**Käyntiosoite**

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

**Puhelin**

+358 9 310 1641

**Faksi**

+358 9 655 783

**Y-tunnus**

0201256-6

**Tilinro**

FI0680001200062637

**Alvno**

FI02012566



10.12.2014

---

Pöytäkirja on pidetty yleisesti nähtävänä Helsingin kaupungin kirjaamossa (Pohjoisesplanadi 11-13) 19.12.2014.

Protokollet har hållits offentligt framlagt på Helsingfors stads registratorskontor (Norra esplanaden 11-13) 19.12.2014.

Antti Peltonen  
hallintopäällikkö  
förvaltningschef

---

**Postiosoite**

PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
helsinki.kirjaamo@hel.fi

**Käyntiosoite**

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginvaltuusto>

**Puhelin**

+358 9 310 1641

**Faksi**

+358 9 655 783

**Y-tunnus**

0201256-6

**Tilinro**

FI0680001200062637

**Alvno**

FI02012566