



18.02.2014

Lsp/2

§ 42

Oikaisuvaatimukset Nordenskiöldin aukion ja Mechelininkadun liikennesuunnitelmasta (b-asia)

HEL 2013-006377 T 08 00 00

Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti jättää tutkimatta As Oy Mechelininkatu 21:n ja As Oy Kalliotalon, Autoliiton Helsingin osasto ry:n sekä Asunto-osakeyhtiö Mechelininkatu 19:n, Asunto-osakeyhtiö Mechelininkatu 8:n, Asunto-osakeyhtiö Mechelininkatu 11:n, Asunto-osakeyhtiö Mechelininkatu 13:n, Asunto-osakeyhtiö Mechelininkatu 16:n, Asunto-osakeyhtiö Mechelininkatu 17:n, Asunto-osakeyhtiö Mechelininkatu 20:n, Asunto-osakeyhtiö Mechelininkatu 26:n, Asunto-osakeyhtiö Mechelininkatu 33:n, Asunto-osakeyhtiö Temppelekatu 17:n, Asunto-osakeyhtiö Väinämöisenkatu 15:n, Oy Wagner Consulting Ab:n, Giotto Oy:n, Verhoomo Petri Veijalaisen ja Taide ja työravintolat Oy:n oikaisuvaatimukset, jotka koskevat lautakunnan 5.11.2013 tekemää päätöstä Nordenskiöldin aukion ja Mechelininkadun liikennesuunnitelmasta.

Perustelut

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi 5.11.2013 (§348) Nordenskiöldin aukiolle ja Mechelininkadulle liikennesuunnitteluosaston piirustusten 6234-7, 6235-7 ja 6236-7 mukaisen liikennesuunnitelman (VE1), jonka kustannusennuste on 5,7 miljoonaa euroa. Päätös syntyi Osmo Soininvaaran tekemän vastaehdotuksen mukaisesti äänin 7 - 2.

Lautakunnan päätöksen pöytäkirja on pidetty yleisesti nähtävänä Helsingin kaupungin kirjaamossa 15.11.2013.

As Oy Mechelininkatu 21 ja As Oy Kalliotalo (Mechelininkatu 24) tekivät päätöksestä oikaisuvaatimuksen, joka saapui kirjaamoon 29.11.2013. Autoliiton Helsingin osasto teki päätöksestä oikaisuvaatimuksen, joka saapui kirjaamoon 29.11.2013.

Asunto-osakeyhtiö Mechelininkatu 19, Asunto-osakeyhtiö Mechelininkatu 8, Asunto-osakeyhtiö Mechelininkatu 11, Asunto-osakeyhtiö Mechelininkatu 13, Asunto-osakeyhtiö Mechelininkatu 16, Asunto-osakeyhtiö Mechelininkatu 17, Asunto-osakeyhtiö Mechelininkatu 20, Asunto-osakeyhtiö Mechelininkatu 26, Asunto-osakeyhtiö Mechelininkatu 33, Asunto-osakeyhtiö Temppelekatu 17, Asunto-osakeyhtiö Väinämöisenkatu 15, Oy Wagner Consulting Ab, Giotto Oy, Verhoomo Petri Veijalainen ja Taide ja työravintolat Oy



tekivät päätöksestä oikaisuvaatimuksen, joka saapui kirjaamoon 29.11.2013.

Kuntalain 91 §:n mukaan päätöksestä, joka koskee vain asian valmistelua tai täytäntöönpanoa ei saa tehdä oikaisuvaatimusta tai kunnallisvalitusta.

Maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 85 §:n mukaan katu rakennetaan kunnan hyväksymän katusuunnitelman mukaisesti. Katusuunnitelman sisältövaatimuksista ja siihen liittyvästä vuorovaikutuksesta on säädetty MRL 85 ja 62 §:ssä ja maankäyttö- ja rakennusasetuksen (MRA) 41 ja 42 §:ssä. MRL 85 §:n mukaan katu on suunniteltava siten, että se sopeutuu asemakaavan mukaiseen ympäristöönsä ja täyttää toimivuuden, turvallisuuden ja viihtyisyyden vaatimukset. MRA 41 §:n mukaan katusuunnitelmassa tulee esittää katualueen käyttäminen eri tarkoituksiin sekä kadun sopeutuminen ympäristöön ja vaikutukset ympäristökuvaan, jos se alueen tai rakentamistoimenpiteen luonteen vuoksi on tarpeen. Katusuunnitelmasta tulee käydä ilmi kadun liikennejärjestelyperiaatteet, kuivatus ja sadevesien johtaminen, kadun korkeusasema ja päällystemateriaali sekä tarvittaessa istutukset, rakennelmat ja laitteet.

Edellä mainitut asiat ratkaistaan oikeudellisesti sitovasti MRL:n mukaisen katusuunnitelman hyväksymisen yhteydessä. Katusuunnitelmaa koskevaan päätökseen voidaan hakea muutosta MRL 190 §:n mukaisesti valittamalla hallinto-oikeuteen.

Rakennustoimen johtosäännön 4 §:n 16 kohdan mukaan yleisten töiden lautakunta hyväksyy katusuunnitelman ottaen huomioon, mitä liikennejärjestelyperiaatteiden ja liikennejärjestelyjen hyväksymisestä on erikseen määrätty. Kaupunkisuunnittelutoimen johtosäännön 6 §:n 1 momentin 17 kohdan mukaan liikennejärjestelyperiaatteista ja liikennejärjestelyistä päättää kaupunginhallituksen vahvistamissa rajoissa kaupunkisuunnittelulautakunta lukuun ottamatta periaatteellisesti merkittäviä asioita.

Kysymyksessä oleva kaupunkisuunnittelulautakunnan päätös Nordenskiöldin aukion ja Mechelininkadun liikennesuunnitelmasta sisältää katutilan jaon eri kulkumuotojen kesken sekä kadun liikennejärjestelyt. Liikennesuunnitelmassa on esitetty kadun poikkileikkaus sekä raitiovaunukaistat, autoliikenteen kaistat, värilliset pyöräkaistat ja -tiet, jalkakäytävät ja joukkoliikenteen pysäkit. Suunnitelmasta käyvät ilmi myös suojatiet, korokkeet, liikennevalo-ohjaus ja istutusten paikat. Suunnitelma antaa lähtökohdat jakelu- ja huoltoliikenteen ja pysäköinnin järjestämiselle.



Liikennesuunnitelman sisältämät asiat saatetaan lopullisesti ratkaistavaksi MRL:n mukaisessa katusuunnitelmassa. Liikennesuunnitelmaan voi hakea muutosta katusuunnitelmaa koskevan muutoksenhaun yhteydessä. Lisäksi kadun liikenteenohjauslaitteista ja -merkeistä päätetään tarkemmin katusuunnitelman pohjalta laadittavassa tieliikennelain 51 §:ään perustuvassa liikenteenohjaussuunnitelmassa.

Kaupunkisuunnittelulautakunnan päätös liikennesuunnitelmasta koskee siten kuntalain 91 §:n tarkoittamalla tavalla valmistelua eikä siitä voi tehdä oikaisuvaatimusta eikä valitusta.

Kaupunkisuunnittelulautakunnan päätökseen on liitetty muutoksenhakuohjeet oikaisuvaatimuksen tekemiseksi, joiden mukaan päätökseen tyytymätön voi tehdä oikaisuvaatimuksen kaupunkisuunnittelulautakunnalle. Päätökseen on liitetty virheellinen oikaisuvaatimusohje. Virheellinen ohjaus ei tee päätöksestä muutoksenhakukelpoista.

Oikaisuvaatimuksetekijöillä ei ole siten oikeutta vaatimuksen tekemiseen. Oikaisuvaatimukset tulee jättää tutkimatta.

Asiassa ei ole myöskään perusteita kieltää kuntalain 98 §:n nojalla päätöksen täytäntöönpanoa.

Käsittely

Ville Lehmuskoski: Esityslistaan lisätään otsikon "Liikennesuunnitelman lähtökohdat ja sisältö" toiseksi viimeisen kappaleen loppuun uusi virke: Mechelininkadun liikenteenohjaussuunnitelman laatimisen yhteydessä on kuitenkin tarkoitus päättää noin 300 korvaavan asukaspysäköintipaikan lisäämisestä Hietaniemen alueelle.

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Mika Kaalikoski, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37433
mika.kaalikoski(a)hel.fi
Leena Silfverberg, toimistopäällikkö, puhelin: 310 37091
leena.silfverberg(a)hel.fi
Kaisu Tähtinen, lakimies, puhelin: 310 37035
kaisu.tahtinen(a)hel.fi

Liitteet

1 Oikaisuvaatimukset

Otteet



Ote

Oikaisuvaatimuksen tekijät

Otteen liitteet

Kunnallisvalitus,
oikaisuvaatimuksen johdosta
annettu päätös
Esitysteksti

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijä

Oikaisuvaatimusten keskeinen sisältö

As Oy Mechelininkatu 21:n ja As Oy Kalliotalon oikaisuvaatimuksen mukaan

- päätös kohdistuu taloyhtiöihin asianosaisina ja loukkaa niiden etuja
- kaupunkisuunnittelulautakunnan päätöstä 5.11.2013 ja siihen liittyvää oikaisuvaatimusohjetta ei ollut lähetetty kaikille asianosaisille. Töölön liikenneillassa 30.5.2013 osoitteensa jättäneille oli lähetetty kaupunkisuunnitteluvirastosta vain ennakkotieto asian lautakuntakäsittelyn ajankohdasta.
- raitiovaunupysäkkien siirto loukkaa hallintolain mukaista yhdenvertaisuusperiaatetta
- pyöräilijät ovat äärimmäisen pieni marginaaliryhmä, joiden suosimisesta aiheutuu kohtuuton haitta alueen asukkaille ja yrityksille
- suunnitelmassa on suosittu läpiajoliikennettä paikallisliikenteen ja paikallisten asukkaiden kustannuksella
- ilmansaasteiden ja liikenteen melun selvitykset on laiminlyöty
- Töölön liikenneillassa 30.5.2013 esitettyjä vaihtoehtoja ei ole tutkittu
- jalkakäytävien kaventuminen, joukkoliikenteen vähentäminen ja kulttuurimiljöön tuhoutuminen ovat ristiriidassa kaupungin omien suunnitteluperiaatteiden kanssa
- kaupunkisuunnittelulautakunta on ylittänyt toimivaltansa tekemällä päätöksen, joka ylittää sille sallitut budjettiraamit.

Autoliiton Helsingin osasto esittää, että

- kaupunkisuunnittelulautakunnan päätöksessä on laiminlyöty kaikkia ns. hyvän hallinnon periaatteita
- asianosaisten ja kuntalaisten tasapuolista kohtelua on laiminlyöty; päätös on yhtä liikkujaryhmää (pyöräilijöitä) suosiva ja muita syrjivä



- läpikulkevia pyöräilijöitä suosittu heikompien osapuolien kustannuksella
- suunnittelualue on yleiskaavassa asumisen, kaupan ja julkisten palvelujen sekä virkistyksen aluetta sekä myös valtakunnallisesti merkittävää kulttuurihistorian, maiseman ja rakennustaiteen aluetta
- pyöräilyn tavoiteverkko tai raitiolinjan kehitysohjelma eivät oikeuta loukkaamaan alueella asuvien, asioivien ja liiketoimintaa harjoittavien oikeuksia ja etuja
- suunnitelma ei saa heikentää turvallisuutta, lisätä terveysriskejä eikä haitata liiketoimintaa tai huoltoa/jakelua
- liikennesuunnitelma olisi ollut mahdollista ratkaista haittaamatta ketään kohtuuttomasti
- suunnitelmassa mainittu hiekkakenttä on asemakaavan mukaan puistoa ja sen muuttaminen pysäköintialueeksi edellyttäisi kaavamuutosta
- Kaupunkisuunnittelulautakunnassa 21.1.2012 hyväksytty liikennesuunnitelman tarkistus oli esityslistatekstin mukaan valmisteltu vuorovaikutuksessa Helsingin Polkupyöräilijät ry:n kanssa autoilijoita kuulematta Autoliiton Helsingin osaston edustajan pyynnöistä huolimatta
- päätöksen alainen toimenpide on asetettava täytäntöönpanokieltoon kunnes päätös on lainvoimainen (Kuntalaki 98 §).

Asunto-osakeyhtiö Mechelininkatu 19 ja 14 muuta oikaisuvaatimuksentekijää katsovat, että

- liikennesuunnitelmaa koskevassa päätöksessä on laiminlyöty kaikkia ns. hyvän hallinnon periaatteita (yhdenvertaisuus-, tarkoituksenmukaisuus-, objektiivisuus- ja suhteellisuusperiaatteita)
- asianosaisten ja kuntalaisten tasapuolista kohtelua on laiminlyöty
- päätös on pyöräilijöitä ja läpiajavia autoilijoita suosiva
- suunnitelmassa tulee huomioida yleis- ja asemakaavan mukainen ympäristö luottamuksensuojanperiaatteen mukaisesti
- suunnitelmassa olisi tullut ottaa huomioon kaupungin meluntorjuntasuunnitelma ja tehdä sen yhteydessä melun ja ympäristövaikutusten arviointi. Alueen melu ylittää valtioneuvoston asettamat ohjearvot
- suunnitelma ei saa heikentää turvallisuutta, lisätä terveysriskejä eikä haitata liiketoimintaa tai huoltoa/jakelua
- liikennesuunnitelma olisi ollut mahdollista ratkaista haittaamatta ketään kohtuuttomasti



- oikaisuvaatimuksentekijöiden vaihtoehtoista ratkaisumallia ei ole otettu huomioon
- hiekkakentän muuttaminen pysäköintikäyttöön edellyttää kaavamuutosta
- liikennesuunnitelman aikaisempi tarkistus oli valmisteltu vuorovaikutuksessa Helsingin Polkupyöräilijät ry:n kanssa
- lautakunta on ylittänyt toimivaltansa päättäessään liikennesuunnitelmasta. Kaupunginhallituksen päätöksen mukaan lautakunnan toimivallan raja on 5 miljoonaa euroa eikä toimivalta ylety periaatteellisesti merkittävistä liikennejärjestelyistä päättämiseen. Päätöksestä ei ilmene erittelyä kustannuksista
- liikennesuunnitelma on osa katusuunnitelmaa ja asian käsittelyssä olisi tullut soveltaa katusuunnittelumenettelyä koskevia maankäyttö- ja rakennuslain ja -asetuksen säännöksiä. Asianosaisilla ei ole mahdollista vaikuttaa katusuunnitelmaan
- asianosaisina olevia suunnittelualueen taloyhtiöitä ja yrityksiä olisi tullut erikseen kuulla asiassa ja tiedottaa erikseen vuorovaikutustilaisuudesta sekä antaa päätös liikennesuunnitelmasta tiedoksi
- asiassa ei ole hankittu riittäviä asianmukaisia tietoja ja selvityksiä eikä päätöksestä ilmene kaikkia asiaan vaikuttaneita selvityksiä
- asiassa tulee hankkia oikaisuvaatimuksessa mainitut selvitykset
- Mechelinkatu tulee palauttaa kokoojakaduksi ainakin asuinkerrostalojen kohdalla
- päätös on asetettava täytäntöönpanokieltoon kunnes päätös on lainvoimainen.

Oikaisuvaatimukset ovat kokonaisuudessaan esityslistan liitteenä.

Vastine oikaisuvaatimuksissa esitettyihin keskeisiin väitteisiin

Oikaisuvaatimukset tulee jättää edellä todetun mukaisesti tutkimatta.

Vastineena oikaisuvaatimuksissa esitettyihin keskeisiin väitteisiin voidaan kuitenkin todeta seuraavaa.

Päätöksen tiedoksianto ja asianosaisuus

Kaupunkisuunnittelulautakunnan 5.11.2013 päätöksestä on tiedotettu kuntalain mukaisesti.

Kaupunkisuunnittelulautakunnan 5.11.2013 pöytäkirja on pidetty yleisesti nähtävänä Helsingin kaupungin kirjaamossa (Pohjoisesplanadi 11-13) 15.11.2013 ja asianosaista koskeva päätös on lähetetty



seuraavana arkityöpäivänä pöytäkirjan nähtävänä pitämisestä. Kysymyksessä olevaa päätöstä koskeva pöytäkirjanote on lisäksi lähetetty mielipiteensä esittäneille, jotka ovat antaneet osoitteensa.

Kuntalain 95 §:n mukaan pöytäkirjanote päätöksestä lähetetään erikseen tiedoksi asianosaiselle. Pöytäkirjanote on lisäksi kuntalain 96 §:n mukaan lähetettävä sille, joka on sitä erikseen pyytänyt.

Oikaisuvaatimuksen tekijänä olevat asunto-osakeyhtiöt eivät ole kuntalain ja hallintolain tarkoittamia asianosaisia. Asianosaisena pidetään kuntalain 92 §:n mukaan sitä, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa. Päätös ei ole kohdistettu yhtiöihin eikä sillä ole niihin laissa mainittuja vaikutuksia. Lakien esitöiden ja oikeuskäytännön mukaan yksinomaan asiaan liittyvät yhtiöiden ja niiden asukkaiden tosiasialliset intressit tai huomattavatkin vaikutukset asumiseen ja muihin oloihin eivät riitä tuomaan asianosaisasemaa, vaan vaikutusten tulee olla oikeudellisia.

Yhtiöt eivät ole myöskään pyytäneet päätöksen lähettämistä tiedoksi. Yhtiöiden edustajat ovat pyytäneet tietoa asian etenemisestä. Töölön liikenneillassa 30.5.2013 osoitteensa jättäneille on ilmoitettu 13.9.2013 asian tulevan kaupunkisuunnittelulautakunnan käsittelyyn 22.10.2013.

Hallinnon oikeusperiaatteet

Hallintolain 6 §:n mukaan viranomaisten on kohdeltava hallinnossa asioivia tasapuolisesti sekä käytettävä toimivaltaansa yksinomaan lain mukaan hyväksyttäviin tarkoituksiin. Viranomaisten toimien on oltava puolueettomia ja oikeassa suhteessa tavoiteltuun päämäärään nähden sekä suojattava oikeusjärjestyksen perusteella oikeutettuja odotuksia.

Liikennesuunnitelman lähtökohdat ja sisältö

Helsingin tavoitteena on nostaa pyöräilyn kulkutapaosuus nykyisestä 11 prosentista 15 prosenttiin vuoteen 2020 mennessä. Kantakaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkon (Kslk 22.5.2012) mukaisesti Mechelininkadulle on suunniteltu yksisuuntaiset pyörätiet/-kaistat. Mechelininkadun liikennesuunnitelmaan sisältyy osa tavoiteverkossa esitettyä pääpyörätieyhteyttä Ruoholahden ja Pasilan välillä. Suunnitelma kattaa kaikki katua käyttävät liikennemuodot.

Liikennesuunnittelu on erilaisten vaatimusten, linjausten, arvovalintojen ja näkemysten yhteensovittamista. Helsingin kaupungin tavoitteena on nostaa saavutettavuus kestäväillä kulkumuodoilla kilpailukykyiseksi autoliikenteen saavutettavuuden kanssa. Autoiluun verrattuna kävely, pyöräily ja joukkoliikenne käyttävät tilaa tehokkaasti, säästävät ympäristöä, ovat koko liikennejärjestelmän kustannusten kannalta



edullisia ja sosiaalisesti tasapuolisia. Mechelininkadun liikennesuunnitelman lähtökohtana on ollut parantaa joukkoliikenteen, kävelyn ja erityisesti pyöräilyn edellytyksiä. Suunnitelmassa on etsitty kadun toimivuuden, turvallisuuden ja viihtyisyyden kannalta optimaalista ratkaisua. Alueella asuvien, asioivien ja liiketoimintaa harjoittavien kohtelu on ollut mahdollisimman tasapuolista.

Mechelininkatu on sijainniltaan ja rooliltaan pääkatu, jonka tehtävänä on palvella seudullista ja kaupungin osa-alueiden välistä liikennettä. Liikennemäärän kasvu, johon suunnitelmassa on varauduttu, johtuu Mechelininkadun ulkopuolisista tekijöistä, kuten Keski-Pasilan ja Jätkäsaaren rakentamisesta ja Länsisataman matkustajaliikenteestä. Länsisataman raskas rekkaliikenne on ohjattu kantakaupungin katujen ulkopuolelle. Mechelininkadun suunnittelulla ei ole mahdollista vaikuttaa näiden alueiden liikennetarpeeseen. Ilmanlaatu- ja meluselvitykset koko vaikutusalueella kuuluvat ao. suunnitelmien yhteyteen. Mechelininkadulle suunnitellut järjestelyt vaikuttavat kulkumuotojakaumaan ympäristöhäiriöitä vähentävään suuntaan.

Kantakaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkko mahdollistaa turvallisen ja sujuvan pyöräilyn Mechelininkadun tapaisilla pääkaduilla, jotka ovat muillekin ajoneuvoille suorimpia ja houkuttelevimpia yhteyksiä. Pyöräilyn edistämisen pääperiaatteena on luoda edellytykset polkupyörän käytölle arkisena kulkuvälineenä, jolla pääsee kaikille kaduille. Mechelininkadun varrella on paljon asukkaita ja toimintoja, jotka hyötyvät paranevista pyöräilyjärjestelyistä. Myös läpikulkevalle pyöräliikenteelle suora yhteys Mechelininkadulla on luontevin ja selkein ratkaisu, koska pääkadun varrella reitin jatkuvuudesta ei ole epäselvyyttä ja pääkatuyhteys on suurin.

Kadun autoliikenteen kaistamäärä (2+2) pysyy ennallaan eikä kadun autoliikenteen välityskyky heikkene nykyisestä. Suurin muutos kadun nykyisiin toimintoihin verrattuna on, että mahdollisuus ilta-, yö- ja viikonloppupysäköintiin poistuu Eteläisen Hesperiankadun ja Hietaniemenkadun väliseltä osuudelta. Pysäköintimahdollisuuden poistaminen on tarpeen kadun toimivuuden turvaamiseksi riippumatta liikennesuunnitelman toteutuksesta.

Liiketoimintaa harjoittavien tilannetta suunnitelman toteutus ei vaikeuta vaan helpottaa. Kaupunkisuunnittelulautakunnan valitseman vaihtoehdon mukaan pysäyttäminen jakelua ja huoltoa varten on mahdollista liikenteenohjaussuunnitelmassa ratkaistavissa erikseen osoitetuissa huoltopaikoissa tai pyöräkaistalla missä tahansa kohdassa.



Caloniuksenkadun ja Hietaniemenkadun raitiovaunupysäkkien yhdistäminen Arkadiankadun kohdalle heikentää hieman pysäkkien saavutettavuutta, koska kävelymatkat pysäkillä keskimäärin kasvavat. Vastaavasti vaunun kyydissä olevien matkat nopeutuvat. Yhdistämistoimenpiteiden hyödyt ovat huomattavasti suuremmat kuin haitat. Toimenpiteen arvioidut liikennöintikustannussäästöt ovat vuosittain noin 550 000 euroa ja matkustajien yhteiskuntataloudellinen aikahyöty noin 500 000 euroa vuodessa.

Kävelyetäisyydet Arkadiankadun yhdistetylle pysäkillä ovat kaupungin suunnitteluohjeiden mukaiset ja kohtuulliset. Marian sairaalan ja Apollonkadun (Runeberginkatu 32) pysäkkien välillä peräkkäisten pysäkkiparien keskipisteiden väliset etäisyydet ovat yhdistämisen jälkeen etelästä lukien noin 420 ja 580 metriä. Tavoiteltaessa keskimäärin 450-500 metrin pysäkkiväliä joidenkin pysäkkien välit ovat väistämättä keskiarvoa pidempiä ja toisten taas lyhyempiä. Yhdistetty raitiovaunupysäkki olisi mahdollista sijoittaa myös Sammonkadun kohdalle. Pysäkkien keskipisteiden väliset etäisyydet olisivat tässä tapauksessa noin 560 ja 440 metriä. Koska pysäkin sijainnilla joko Arkadiankadun tai Sammonkadun risteyksessä ei ole suurta eroa saavutettavuuden tai toiminnallisuuden kannalta, päätettiin raitiolinja 8 kehittämissuunnitelman (HSL, Kslk 9.6.2011) mukainen pysäkkipari Arkadiankadun kohdalla säilyttää liikennesuunnitelmassa.

Bussilinja 24 aloitti liikennöinnin uudella HSL:n linjastosuunnitelman mukaisella reitillä elokuussa 2012. Tässä yhteydessä poistettiin käytöstä Mechelininkadun bussipysäkit Eteläisen Hesperiankadun ja Hietaniemenkadun välillä. Liikennesuunnitelmassa on huomioitu nykyisen bussilinjaston mukaiset pysäkkijärjestelyt.

Helsingissä käytetyn katutilan mitoitusohjeen mukaan vilkkaasti käytetyn jalkakäytävän ohjeleveys on 3,0 metriä, mutta milloin katualue on ahdas eikä enempää tilaa ole saatavilla, voidaan käyttää 2,5 metrin ohjeleveyttä. Vaikka jalkakäytävän leveys Mechelininkadun suunnitelmassa on alle 3,0 metriä, oman tilan varaaminen pyöräliikenteelle ja sen selvä erottaminen jalkakäytävästä parantavat jalankulun turvallisuutta nykyiseen tilanteeseen verrattuna.

Pyöräkaistan leveyden määrittävät kaistan turvallisuus- ja laatutekijät. Myös viereisen autokaistan leveys vaikuttaa pyöräkaistan laatuun ja toimivuuteen. Pyöräkaistan perusleveys pääreiteillä on 1,75 m. Käytön mukaan pyöräkaistan leveys voi kaupungin ohjeiden mukaisesti olla pääreiteillä 1,5–2,0 m. Muilla kuin pääreiteillä voidaan perustellusti poiketa minimimitasta, kuitenkin siten, että pyöräkaistan leveys ei milloinkaan alita 1,25 metriä. Kansainväliset suositukset tukevat tätä ohjeistusta.



Mechelininkadun liikenteen vilkkaus sekä viereisen autokaistan kaventuminen 3,25 metriin muodostavat turvallisuusriskin ja aiheuttavat pyöräilijälle turvattomuuden tunnetta, jos pyöräkaistan ohjeellinen minimileveys 1,5 m alitetaan. Pyöräkaistalla pyöräilijän turvallisuuden tunne ei ole yhtä hyvä kuin pyörätiellä, jossa reunatuki ja tasoero erottavat rinnakkain kulkevat pyöräilijät ja autoilijat tehokkaammin toisistaan. Riittävä etäisyys vieressä kulkevaan autoliikenteeseen lisää pyöräilijän turvallisuuden tunnetta pyöräkaistalla. Mechelininkadulla, jonka liikennemäärä on suunnittelualueen eteläosassa noin 33 000 ajon./vrk, ei voida esittää pyöräkaistan leveydeksi poikkeustapauksen minimimittaa.

Poistuville pysäköintipaikoille etsittiin korvaavia paikkoja. Yhtenä mahdollisuutena selvitettiin Hiekkarannantien varressa olevaa hiekkakenttää, mutta sen muuttamista pysäköintikäyttöön ei pidetty hyvänä vaihtoehtona pitkän etäisyyden takia. Kenttä on asemakaavassa osoitettu puistoksi ja sen käyttötarkoituksen muuttaminen vaatii asemakaavamuutoksen. Hiekkakenttä on nykyisin liikuntaviraston hallinnassa ja osa kentästä on jo nykyisin pysäköintikäytössä. Osa kentästä toimii yhden autokoulun ajoharjoittelualueena. Lisäksi selvitettiin pysäköintipaikkojen lisäämistä Väinämöisenkadulle muuttamalla kadun suuntaista pysäköintiä vinopysäköinniksi. Väinämöisenkadun leveys ei kuitenkaan mahdollista pysäköintipaikkojen määrää lisäämistä ilman, että katualuetta levennetään puistoon ja poistetaan Väinämöisen kentän viereinen puurivi sekä puiston puoleinen jalkakäytävä, joka johtaa kadun pohjoispäässä sijaitsevalle koululle ja leikkipuistolle.

Lautakunnan päätös ei siten edellä todetuin liikenteen tarkoituksenmukaisen järjestämiseen liittyvin perustein loukkaa tasapuolisen kohtelun periaatetta, suhteellisuusperiaatetta eikä muita hallinnon oikeusperiaatteita.

Asian selvittäminen

Asiaa on selvitetty päätöksestä ilmenevällä tavalla hallintolain 31 §:n mukaisesti hankkimalla asian ratkaisemiseksi tarpeelliset tiedot ja selvitykset.

Liikennesuunnitelma on tehty mm. kaupunkisuunnittelulautakunnan 22.5.2012 hyväksymän kantakaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkon ja 9.6.2011 hyväksymän raitiolinja 8:n kehittämisohjelman mukaisesti.

Asiassa on järjestetty laaja vuorovaikutus osallisten kesken kahden kaupunkisuunnitteluviraston liikenneosastolla laaditun suunnitteluvaihtoehdon pohjalta jäljempänä todetuin tavoin. Suunnittelun yhteydessä on laadittu suunnitelmaluonnos jakelu- ja



huoltoliikenteen järjestelyistä. Suunnitelmaa varten on selvitetty haastattelemalla Mechelininkadun kivijalkayritysten jakelu- ja huoltoliikenteen tarpeita. Vuorovaikutusraportti ja yhteenveto kyselyistä ovat liikennesuunnitelmaa koskevan päätöksen liitteenä.

Liikenteen melun ja päästöjen selvittämisen osalta viitataan edellä lausuttuun.

Kaupunkisuunnittelulautakunnan jäsenen Matti Niirasen lautakunnan kokouksessa 22.10.2013 esittämät kysymykset on kirjattu pöydällepanoesityksen mukaisesti lautakunnan pöytäkirjaan 22.10.2013. Kysymyksiin on annettu vastaus lautakunnan jäsenille normaalikäytännön mukaisesti ennen asian lautakuntakäsittelyä 5.11.2013. Vastaukset kysymyksiin ilmenevät pääosin tämän esityslistatekstin kohdista liikennesuunnitelman lähtökohdat ja sisältö sekä vuorovaikutus.

Vuorovaikutus

Pyöräilyn aseman nousu liikennejärjestelmässä edellyttää osaamisen kehittämistä ja uudenlaisia käytäntöjä liikennesuunnitteluun. Helsingin Polkupyöräilijät ry on hankkinut asiantuntemusta mm. Euroopan parhaista pyöräilykaupungeista, joten heidän osallistumisensa on tuonut lisäarvoa suunnittelutyöhön. Vuorovaikutusprosessit pyritään pitämään avoimina tarjoamalla osallistumismahdollisuus kaikille suunnitelmista kiinnostuneille. Liikennesuunnitteluosastolle tulleet palautteet dokumentoidaan, mutta henkilökohtaiset yhteydenotot suoraan suunnittelijoihin jäävät usein kahdenvälisiksi. Tämä ja henkilövaihdokset saattavat olla syynä siihen, ettei Mechelininkadun suunnitteluaineistosta löydy tietoa Autoliiton Helsingin osasto ry:n edustajan yhteydenotoista aiemmissa suunnitteluvaiheissa vuosina 2011-12. Lautakunnan päätökseen 21.1.2012 kohdistuvaa oikaisuvaatimusta ei voida enää ottaa käsittelyyn.

Asiasta tiedottaminen on järjestetty kuntalain mukaisesti. Kuntalain 29 §:n mukaan kunnan on tiedotettava kunnassa vireillä olevista asioista ja siitä, millä tavoin asioista voi esittää mielipiteitä. Päätöksestä ja siihen liittyvästä vuorovaikutusraportista ilmenee, että suunnitelmaluonnosten nähtävillä olosta, asukastilaisuudesta ja mielipiteiden esittämismahdollisuudesta on tiedotettu mm. kaupungin virallisissa lehdissä, Töölöläinen-lehdessä ja Helsingin facebook- ja internet-sivuilla. Alueen seuroille lähetettiin ennakkotietoa asiasta sähköpostitse. Asiassa on järjestetty keskustelutilaisuus ja mahdollisuus kommentoida vaihtoehtoja myös internetissä.

Hallintolain 41 §:n mukaan muille kuin asianosaisille tulee varata mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta vain silloin, kun asian



ratkaisulla voi olla huomattavia vaikutuksia muiden kuin asianosaisten elinympäristöön, työntekoon tai muihin oloihin. Tällaisia vaikutuksia ei asiassa ole.

Katusuunnitelmaa laadittaessa vuorovaikutus on järjestetty MRL 85 ja 62 §:n ja MRA 42 ja 30 §:n mukaisesti.

Mechelininkadun liikennesuunnitelman valmisteluun liittyi laaja ja vilkas vuorovaikutusprosessi, joka on kuvattu suunnitelman vuorovaikutusraportissa. Vuorovaikutus ja sen pohjalta tehdyt selvitykset paransivat tietopohjaa osallisten näkemyksistä ja suunnitelman vaikutuksista. Töölön liikenneillassa 30.5.2013 ja sen jälkeen asukkailta saadut vaihtoehtoiset ratkaisumallit tutkittiin huolellisesti. Nämä lähtötiedot olivat kaupunkisuunnittelulautakunnan tiedossa suunnitelman hyväksymisestä päätettäessä.

Ehdotettu vaihtoehto Väinämöisenkadun kautta kulkevasta pyörätiestä ohjaisi pyöräilijät pidemmälle ja mäkiselle kiertoreitille, joka ei niitä vastaa tavoitteita, jotka Helsingin kaupunki on asettanut pyöräilyn edistämiseksi. Kantakaupungin pyöräilyverkossa on lukuisia epäjatkuvuuskohtia ja vaikeasti hahmotettavia reittejä, joita ehdotettu kiertoreitti lisäisi entisestään. Lisäksi Mechelininkadun ylittäminen Väinämöisenkadulle pääsemiseksi hidastaisi matkantekoa. Näistä syistä useat pyöräilijät eivät tulisi käyttämään Väinämöisenkadun läpi kulkevaa reittiä vaan kokisivat houkuttelevammaksi pyörällä suoraan Mechelininkatua jalkakäytävällä tai ajoradalla.

Pyöräliikenteen sijoittamista puukujanteeseen Caloniuksenkadun pohjoispuolella on tarkasteltu pyöräilyn saavutettavuuden ja ajoneuvoliikenteen sujuvuuden kannalta. Mechelininkadun pyöräliikenteen järjestelyjä ei paranneta ainoastaan läpiajavaa pyöräliikennettä varten vaan myös palvelemaan kadun asukkaita ja yrityksiä. Pyöräliikenteen sijoittaminen kadun keskelle ei mahdollistaisi perillepääsyä pyörällä kaikkiin Mechelininkadun osoitteisiin. Sujuvuuden ja saavutettavuuden kannalta yksisuuntaisen pyöräliikenteen on järkevintä kulkea kadun reunassa muun ajoneuvoliikennevirran mukana. Tällöin myös risteysjärjestelyistä saadaan mahdollisimman sujuvat, turvalliset ja loogiset. Myös Mechelininkadun autoliikenteen sujuvuus kärsisi huomattavasti, jos pyöräliikenne sijoitettaisiin kadun keskelle ja siirtyminen sinne haluttaisiin tehdä houkuttelevaksi. Jos taas pyöräliikenteen siirtymistä kadun keskelle ei tehdä houkuttelevaksi, on riskinä, että pyöräily Mechelininkadun ajoradalla ja jalkakäytävillä jatkuu.



Muihin oikaisuvaatimuksentekijöiden vuorovaikutuksessa esittämiin vaihtoehtoihin on vastattu vuorovaikutusraportissa ja tämän esityslistatekstin kohdassa liikennesuunnitelman lähtökohdat ja sisältö.

Kattavankaan vuorovaikutuksen avulla ei aina ole mahdollista tuottaa suunnitelmaa, jonka kaikki osalliset voisivat yksimielisesti hyväksyä. Lautakunta teki päätöksensä punniten eri tekijöiden merkitystä eli lähiasukkaiden ja laajempien osallisyhmien näkemysten, aiemmin hyväksytyjen suunnitteluperiaatteiden ja kaupungin strategisten linjausten painoarvoa.

Puistokujanteen kaataminen, kulttuurimiljö ja katusuunnitelma

Maankäyttö- ja rakennuslain 85 §:n ja -asetuksen 41 §:n mukaan katu on suunniteltava siten, että se sopeutuu asemakaavan mukaiseen ympäristöönsä ja täyttää toimivuuden, turvallisuuden ja viihtyisyyden vaatimukset.

Katusuunnitelmassa ratkaistaan siten kadun sopeutuminen asemakaavan mukaiseen ympäristöön, kadun toimivuus, turvallisuus ja viihtyisyys sekä edellä mainitut katusuunnitelmaan sisältyvät asiat.

Alueella ovat voimassa asemakaavat 7995, 8044, 7457, 927, 123, 8277 ja 10002. Liikennesuunnitelma on asemakaavojen mukainen.

Toimivallan ylittäminen ja talousarvioin mukaisuus

Kaupunginhallituksen johtosäännön 7 §:n 2 kohdan mukaan kaupunginvaltuuston tehtävänä on hyväksyä kaupungin hankkeita koskeva hankesuunnitelmat, joiden kustannusarvio ylittää 10 miljoonaa euroa (valtuusto 8.12.2010).

Kaupunginhallitus on valtuuston päätöksen 8.12.2010 täytäntöönpanopäätöksessä 13.12.2010 (1353 §) vahvistanut kaupunkisuunnittelutoimen johtosäännön 6 §:n 1 momentin 17 kohdan mukaiseksi rajaksi 5 miljoonaa euroa (liikennejärjestelyt).

Kaupunkisuunnittelutoimen johtosäännön 6 §:n 1 momentin 17 kohdan mukaan liikennejärjestelyperiaatteista ja liikennejärjestelyistä päättää kaupunginhallituksen vahvistamissa rajoissa kaupunkisuunnittelulautakunta lukuun ottamatta periaatteellisesti merkittäviä asioita (8.12.2010).

Kysymyksessä olevilla 5 miljoonan ylittävillä liikennejärjestelyillä tarkoitetaan hankesuunnitelmaan verrattavia liikennejärjestelyjä, joihin liittyy kustannusarvio.



Liikennesuunnitelmaa koskevassa päätöksessä on mainittu vain suunnitelman kustannusennuste 5,7 miljoonaa euroa. Kustannusennuste tarkentuu katusuunnittelussa, jonka yhteydessä laaditaan tarkempi katusuunnitelma ja siihen sisältyvät katupiirustukset. Liikennesuunnitelmapäätökseen ei siten ole tullut liittää erittelyä kustannuksista.

Varsinaisen rahoituspäätöksen tekee kaupunginvaltuusto talousarvion yhteydessä. Kaupunkisuunnittelulautakunnalla ei ole omaa budjettia.

Päätöksen täytäntöönpano

Kuntalain 98 §:n mukaan päätös voidaan panna täytäntöön ennen kuin se on saanut lainvoiman. Täytäntöönpanoon ei saa ryhtyä, jos oikaisuvaatimus käy täytäntöönpanon johdosta hyödyttömäksi tai jos oikaisuvaatimuksen käsittelevä toimielin kieltää täytäntöönpanon. Asiassa ei ole perusteita kieltää päätöksen täytäntöönpanoa, koska päätös koskee valmistelua ja oikaisuvaatimuksia ei oteta tutkittaviksi.

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Mika Kaalikoski, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37433
mika.kaalikoski(a)hel.fi
Leena Silfverberg, toimistopäällikkö, puhelin: 310 37091
leena.silfverberg(a)hel.fi
Kaisu Tähtinen, lakimies, puhelin: 310 37035
kaisu.tahtinen(a)hel.fi

Liitteet

1 Oikaisuvaatimukset

Otteet

Ote
Oikaisuvaatimuksen tekijät

Otteen liitteet
Kunnallisvalitus,
oikaisuvaatimuksen johdosta
annettu päätös
Esitysteksti

Päätöshistoria

Kaupunkisuunnittelulautakunta 05.11.2013 § 348

HEL 2013-006377 T 08 00 00



18.02.2014

Lsp/2

Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti hyväksyä liikennesuunnitteluosaston piirustusten 6234-7, 6235-7 ja 6236-7 mukaisen liikennesuunnitelman (VE1), jonka kustannusennuste on 5,7 miljoonaa euroa.

Käsittely

05.11.2013 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Vastaehdotus:

Osmo Soininvaara: Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyy liikennesuunnitteluosaston piirustusten 6234-7, 6235-7 ja 6236-7 mukaisen liikennesuunnitelman (VE1), jonka kustannusennuste on 5,7 miljoonaa euroa.

Kannattajat: Tom Packalén

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyy liikennesuunnitteluosaston piirustusten 6234-7, 6235-7 ja 6236-7 mukaisen liikennesuunnitelman (VE1), jonka kustannusennuste on 5,7 miljoonaa euroa.

Jaa-äännet: 2

Matti Niiranen, Risto Rautava

Ei-äännet: 7

Hennariikka Andersson, Eija Loukoila, Jape Lovén, Elina Moisio, Tom Packalén, Osmo Soininvaara, Heta Välimäki

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Suoritettussa äänestyksessä jäsen Soininvaaran vastaehdotus voitti äänin 7 -2.

Lautakunta päätti muuttaa asioiden käsittelyjärjestystä siten, että se käsitteli asian Lsp 1 asian Akp 2 jälkeen.

22.10.2013 Pöydälle

Esittelijä



18.02.2014

Lsp/2

liikennesuunnittelupäällikkö
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Mika Kaalikoski, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37433
mika.kaalikoski(a)hel.fi